



Rheinland-Pfalz
POLIZEIPRÄSIDIUM MAINZ

POLIZEIPRÄSIDIUM MAINZ

Verkehrsunfallbilanz 2024

Herausgeber
Polizeipräsidium Mainz
Valenciaplatz 2
55118 Mainz

INHALTSVERZEICHNIS

1	Verkehrsunfallentwicklung 2024 im Überblick	4
2	Gesamtunfallentwicklung.....	5
3	Entwicklung der Personenschadensunfälle.....	5
4	Anzahl der verunglückten Personen im Straßenverkehr.....	6
5	Verkehrsunfälle unter Einwirkung berauschender Mittel.....	7
5.1	Verkehrsunfälle unter Alkoholeinwirkung und ihre Folgen	7
5.2	Verkehrsunfälle unter Drogeneinwirkung und ihre Folgen.....	7
6	Unfallursachen	8
6.1	Unfallursachen insgesamt	8
6.2	Unfallursachen bei Unfällen mit Verunglückten	9
7	Risikogruppen	10
7.1	Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Kindern	10
7.1.1	Entwicklung der Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Kindern	10
7.1.2	Verunglückte Kinder	11
7.2	Verkehrsunfälle unter Beteiligung Junger fahrender	12
7.2.1	Entwicklung der Verkehrsunfälle unter Beteiligung Junger Fahrender	12
7.2.2	Verunglückte Junge Fahrende.....	13
7.3	Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Seniorinnen und Senioren	14
7.3.1	Entwicklung der Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Seniorinnen und Senioren	14
7.3.2	Verunglückte Seniorinnen und Senioren	15
7.4	Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Radfahrenden	16
7.4.1	Entwicklung der Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Radfahrenden	16
7.4.2	Verunglückte Radfahrende	16
7.5	Elektrokleinstfahrzeuge	17
7.6	Verkehrsunfälle motorisierter Zweiräder mit amtl. Kennzeichen	17
7.6.1	Entwicklung der Unfälle motorisierter Zweiräder mit amtl. Kennzeichen	17
7.6.2	Verunglückte bei Verkehrsunfällen mit motorisierten Zweirädern	18
7.7	Verkehrsunfälle unter Beteiligung von LKW	19
7.7.1	Entwicklung der Verkehrsunfälle unter Beteiligung von LKW.....	19
7.7.2	Verunglückte bei Lkw-Unfällen	20
8	Verkehrsunfallfluchten	21
9	Maßnahmen des PP Mainz	21
9.1	Allgemeine Maßnahmen zur Verkehrsunfallbekämpfung	21
9.2	Überwachung der Unfallursachen Geschwindigkeit / Abstand.....	21
9.3	Überwachung des gewerblichen Güter- und Personenverkehrs	22
9.4	Risikogruppe Kinder	22
9.5	Risikogruppe Junge Fahrer	22
9.6	Risikogruppe Seniorinnen und Senioren	23
9.7	Verkehrsbeteiligungsart Zweirad (Motorrad, Fahrrad, Pedelec).....	23

9.8	Unfallursache Alkohol und Drogen	23
10	<i>Zusammenfassung der Verkehrsunfallentwicklung 2024</i>	24
11	<i>Schwerpunktt Themen der Verkehrssicherheitsarbeit 2025</i>	25
12	<i>Informationen zum Verkehrsunfallgeschehen</i>	26

Allgemeiner Hinweis:

Die genannten Daten basieren auf den polizeilichen Auswertesystemen AVUS und GEOPOLIS V (Stand 10.02.2025).

1 VERKEHRSunFALLENTWICKLUNG 2024 IM ÜBERBLICK

Nach zwei Jahren des Anstieges ist die Gesamtzahl der Verkehrsunfälle im Polizeipräsidium (PP) Mainz leicht gesunken. Sie hat sich damit wieder auf dem Niveau der Corona-Vorjahre eingependelt. Die Zahl der Verkehrsunfälle, bei denen Personen leicht verletzt wurden, ist gegenüber dem Vorjahr ebenfalls leicht gesunken. Bemerkenswert ist jedoch, bei einer in etwa gleich gebliebenen Anzahl von Verkehrsunfällen mit Schwerverletzten, ein Anstieg der Unfälle mit Getöteten.

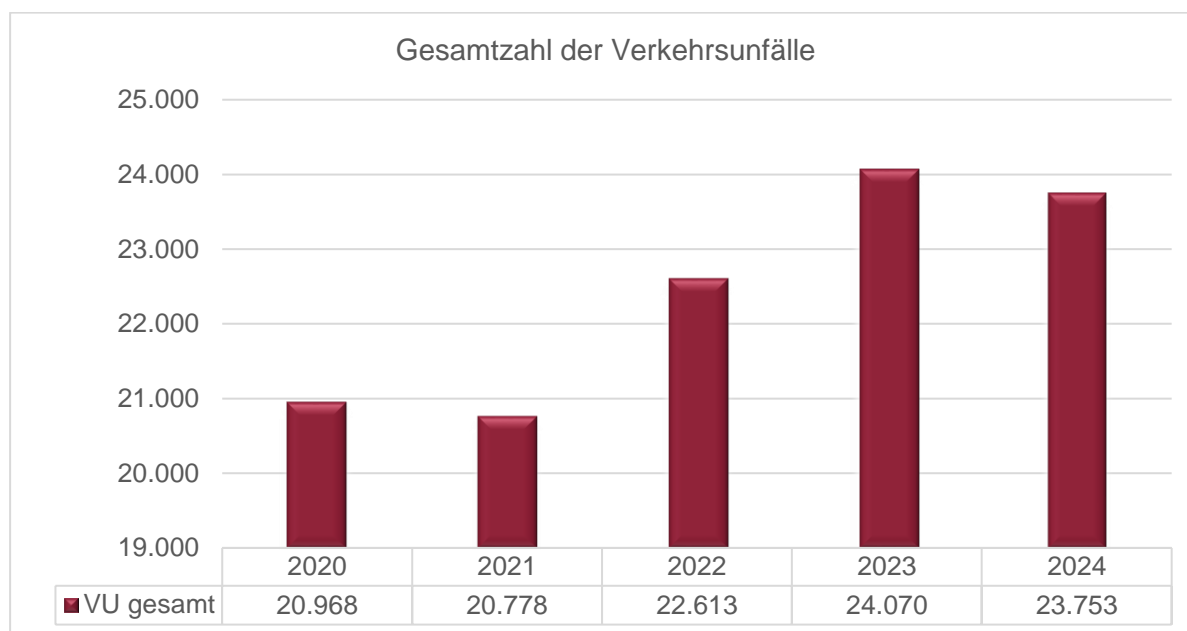
Abbildung 1: Darstellung des Jahrestrends

Verkehrsunfälle	2024	2023	Veränderung	
			Total	Prozent
Gesamtzahl der Unfälle	23.753	24.070	-317	-1,3%
Unfälle mit Leichtverletzten	1.992	2.074	-82	-4,0%
Unfälle mit Schwerverletzten	322	342	-20	-5,8%
Unfälle mit Getöteten	21	11	10	90,9%
Alkoholunfälle	381	381	0	0,0%
Drogenunfälle	94	100	-6	-6,0%
Motorr. amtl. Kennzeichen (mit Verunglückten)	246	275	-29	-10,5%
Radfahrunfälle (mit Verunglückten)	563	590	-27	-4,6%
Unfälle unter Beteiligung 18-24 jähriger	4.322	4.410	-88	-2,0%
Unfälle unter Bet. v. Seniorinnen / Senioren (> = 65)	5.154	5.070	84	1,7%
Unfälle mit Kinderbeteiligung	232	264	-32	-12,1%
Unfälle mit unerl. Entfernen vom Unfallort	5.662	5.790	-128	-2,2%
aufgeklärte Fälle	2.386	2.457	-71	-2,9%
Aufklärungsquote	42,1%	42,4%		-0,3%
Verunglückte	2.930	3.127	-197	-6,3%
Anzahl Leichtverletzte	2.548	2.737	-189	-6,9%
Anzahl Schwerverletzte	357	379	-22	-5,8%
Anzahl Getötete	25	11	14	127,3%

2 GESAMTUNFALLENTWICKLUNG

Die Zahl der Verkehrsunfälle im Bereich des PP Mainz ist im Jahr 2024 um 317 Fälle gesunken. Dies entspricht einem Rückgang von 1,3 %. Die Unfallhäufigkeitszahl¹ bewegt sich mit 2.794 in etwa auch dem Niveau des Vorjahres (2023: 2.821; 2022: 2.681).

Abbildung 2: Entwicklung der Verkehrsunfälle insgesamt



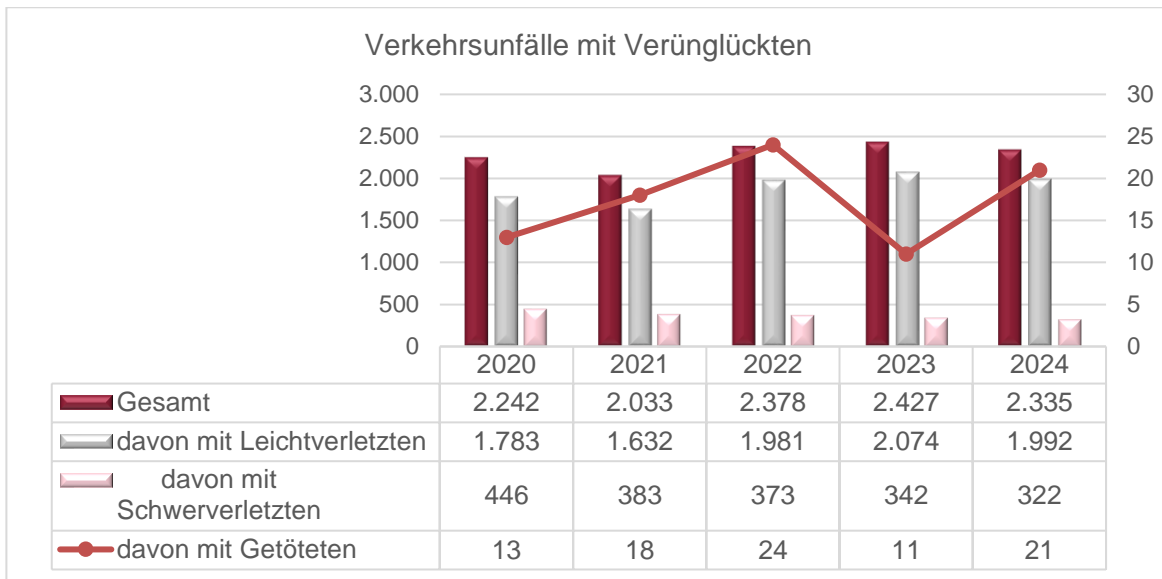
3 ENTWICKLUNG DER PERSONENSCHADENSUNFÄLLE

Bei der Zahl der Verkehrsunfälle mit tödlich verletzten Personen ist für das Jahr 2024 ein deutlicher Anstieg um zehn Fälle gegenüber dem Vorjahreszeitraum, auf nunmehr 21 Fälle zu verzeichnen. Die Anzahl der Unfälle mit tödlichem Ausgang bewegt sich damit auf dem Niveau der Jahre 2021 und 2022.

Gleichwohl ist festzustellen, dass bei den Unfällen mit Schwer- bzw. Leichtverletzten ein Rückgang um 20 bzw. 82 Fälle zu verzeichnen ist.

¹ Die Unfallhäufigkeitszahl ist eine relative Unfallkenngröße und wird in das Verhältnis zur Einwohnerzahl gesetzt. Dadurch lässt sich eine Aussage zur Unfallbelastung, also der Anzahl der Verkehrsunfälle pro 100.000 Einwohner ableiten.

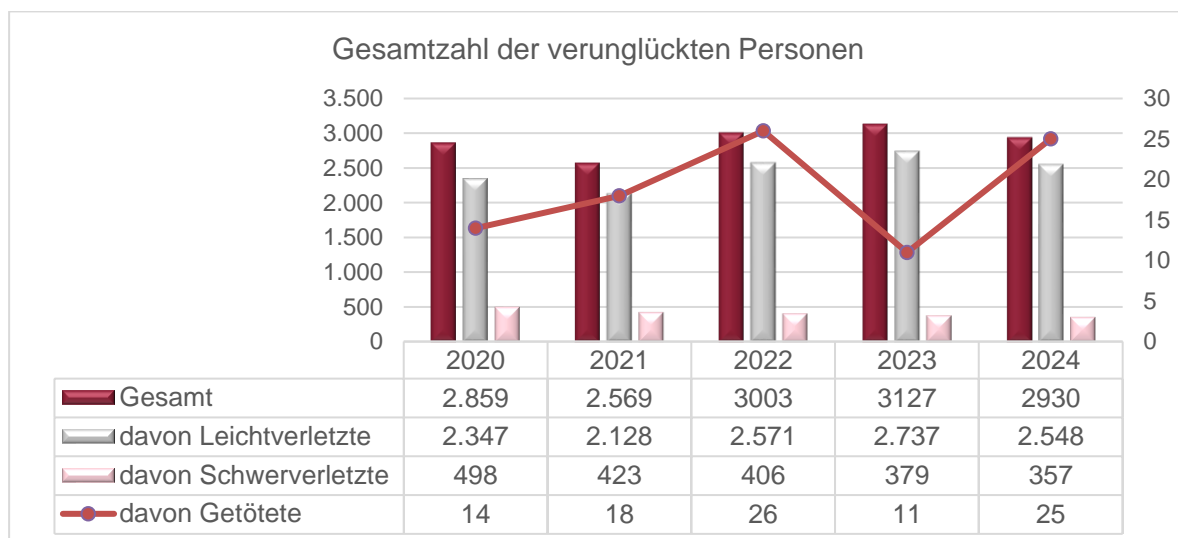
Abbildung 3: Entwicklung der Verkehrsunfälle mit Verunglückten



4 ANZAHL DER VERUNGLÜCKTEN PERSONEN IM STRAßENVERKEHR

Die Gesamtzahl der im Jahr 2024 verunglückten Personen ist gegenüber dem Vorjahr um 6,3 % gesunken. Es verunglückten allerdings 25 Personen tödlich und damit 14 Menschen mehr als im Vorjahr. Bei der Zahl der schwerverletzten Personen (357) handelt es sich dem gegenüber um den niedrigsten Wert im 5-Jahres-Vergleich. Insgesamt ist die Anzahl der Unfälle mit schwerverletzten Person seit fünf Jahren rückläufig. Die Verunglücktenhäufigkeitszahl² beträgt 345 (2023: 367; 2022: 356).

Abbildung 4: Entwicklung der Zahl der Verunglückten



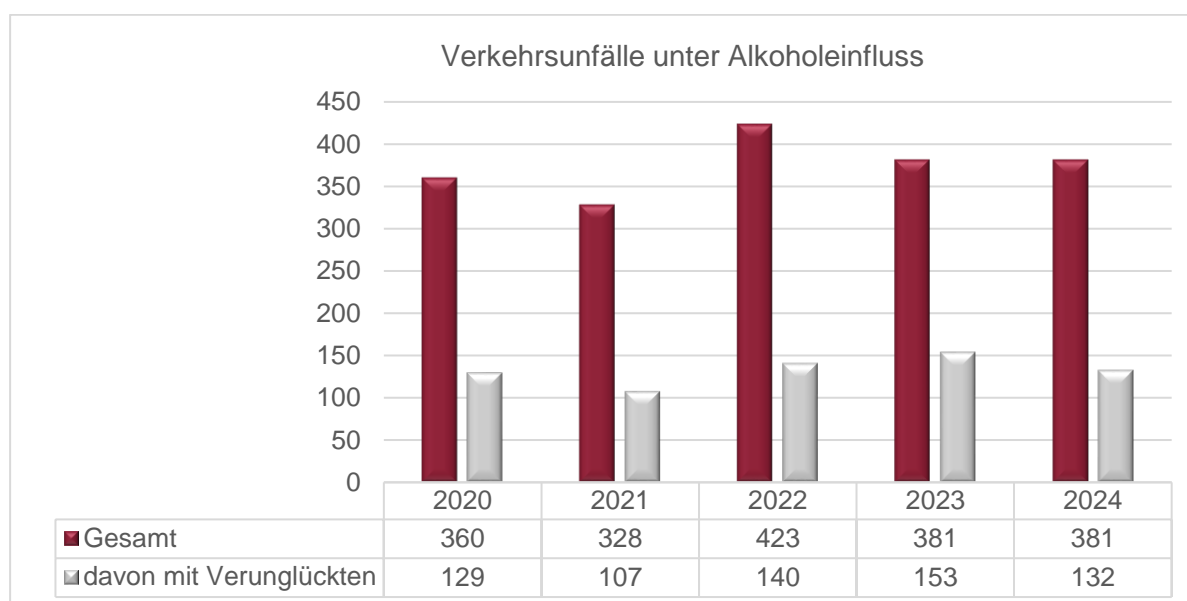
² Die Verunglücktenhäufigkeitszahl ist eine relative Unfallkenngröße und wird in das Verhältnis zur Einwohnerzahl gesetzt. Dadurch lässt sich eine Aussage zu der Anzahl der Verunglückten pro 100.000 Einwohner ableiten.

5 VERKEHRSUNFÄLLE UNTER EINWIRKUNG BERAUSCHENDER MITTEL

5.1 VERKEHRSUNFÄLLE UNTER ALKOHOLEINWIRKUNG UND IHRE FOLGEN

Mit 381 Unfällen unter Alkoholeinwirkung wurde die gleiche Anzahl wie im Vorjahr registriert. Bei den genannten Unfällen waren in 132 Fällen verletzte Personen zu beklagen, was einem Rückgang von 13,7 % entspricht. Es wurden insgesamt 169 Personen verletzt.

Abbildung 5: Entwicklung der Alkoholunfälle



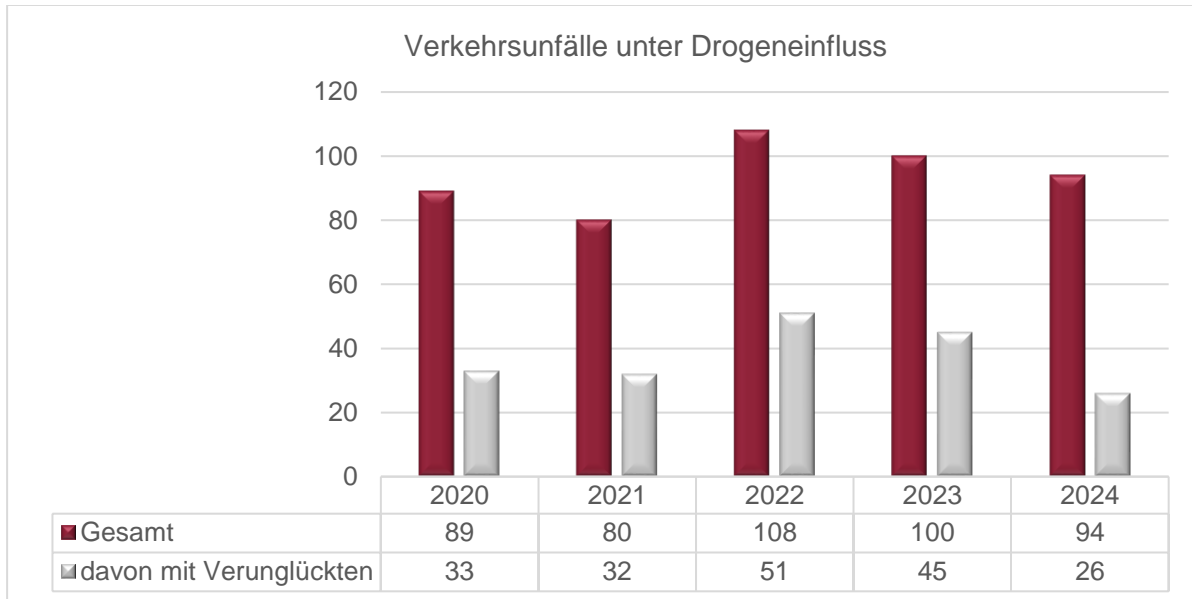
5.2 VERKEHRSUNFÄLLE UNTER DROGENEINWIRKUNG UND IHRE FOLGEN

Im PP Mainz sank die Zahl der registrierten Verkehrsunfälle unter Drogeneinfluss gegenüber dem Vorjahr erneut um sechs Unfälle auf 94 (6,0 %). Dabei kam es in 26 Fällen zu Verkehrsunfällen mit Verunglückten, was einem Rückgang von 11,8 % entspricht.

Mit Datum vom 23. Februar 2024 hat der Deutsche Bundestag zudem das „Gesetz zum kontrollierten Umgang mit Cannabis und zur Änderung weiterer Vorschriften“ (Cannabisgesetz - CanG) beschlossen. Das Gesetz trat zum 01. April 2024 in Kraft. Mit Datum vom 22. August 2024 wurde der „Tetrahydrocannabinol (THC) - Grenzwert“ auf 3,5 ng/ml THC im Blutserum angehoben.

Von den oben genannten Verkehrsunfällen unter Drogenbeeinflussung können 41 auf die Stoffgruppe THC zurückgeführt werden.

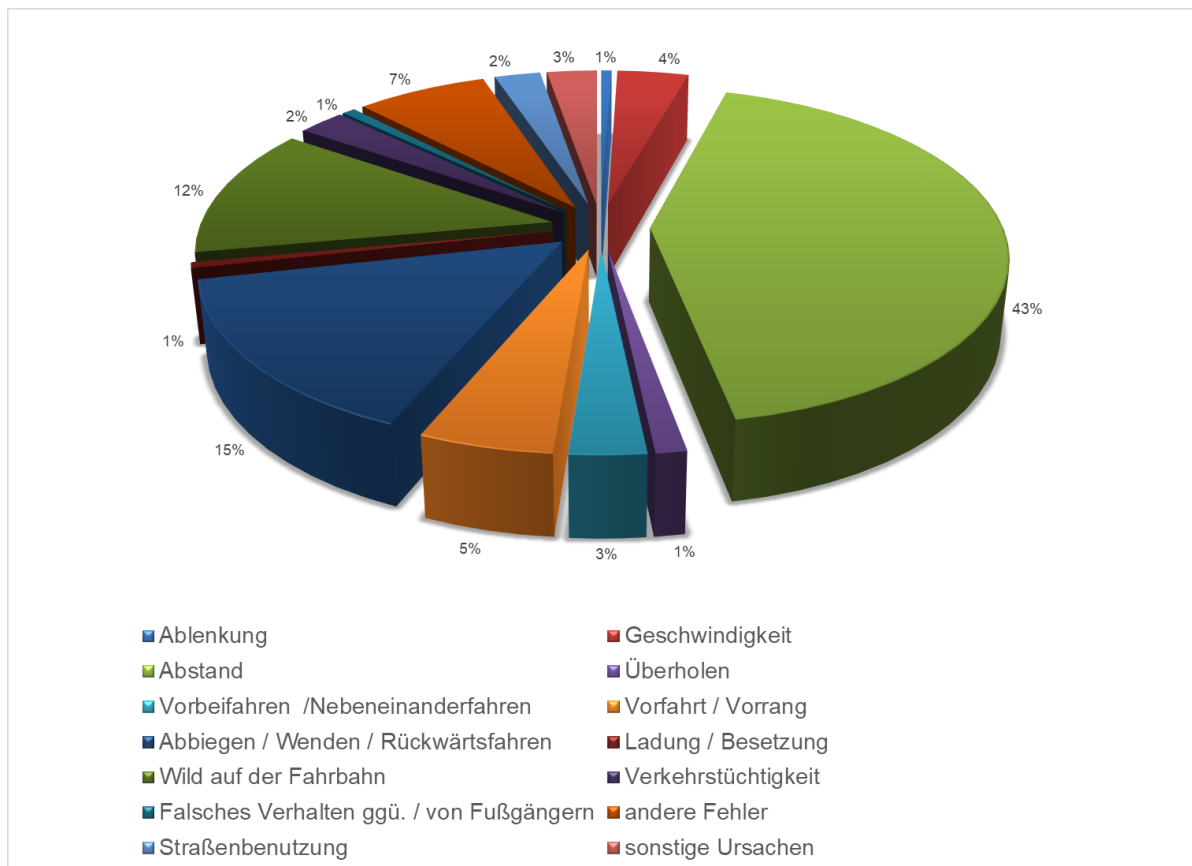
Abbildung 6: Entwicklung der Unfälle unter Drogeneinwirkung



6 UNFALLURSACHEN

6.1 UNFALLURSACHEN INSGESAMT

Abbildung 7: Darstellung der Unfallursachen insgesamt



Bei der Ursache Vorfahrt bzw. Vorrang kommt es im Vergleich des Anteils der Ursache am Gesamtunfallgeschehen mit dem der Ursache bei Unfällen mit Verunglückten zu einer Steigerung von 5 % auf 15 %. Bei der Unfallursache Geschwindigkeit liegt eine Steigerung von 4 % auf 12 % im Vergleich zur Gesamtübersicht vor.

Dies belegt, dass diese Verkehrsunfälle aufgrund der hohen kinetischen Energien, die durch die Fahrbewegungen (aufeinander) wirken, vermehrt zu Personenschäden führen.

7 RISIKOGRUPPEN

7.1 VERKEHRSunFÄLLE UNTER BETEILIGUNG VON KINDERN³

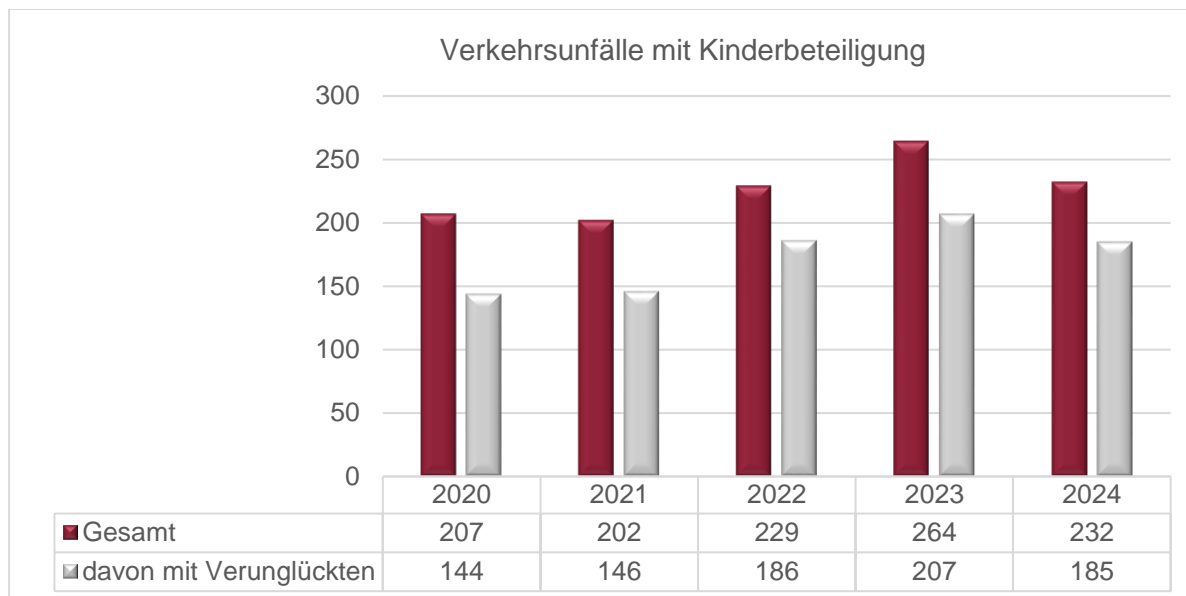
7.1.1 ENTWICKLUNG DER VERKEHRSunFÄLLE UNTER BETEILIGUNG VON KINDERN

Die Zahl der Unfälle mit Kinderbeteiligung ist gegenüber dem Vorjahr um 32 Unfälle auf 232 gesunken (12,1 %). Die Zahl der Verkehrsunfälle unter Beteiligung von verunglückten Kindern sank ebenfalls um 10,6 % auf 185. Die Unfallhäufigkeitszahl bei Verkehrsunfällen mit Kindern beträgt 195 (2023: 219; 2022: 194).

Bei den insgesamt 232 Verkehrsunfällen mit Kinderbeteiligung waren in 107 Fällen Kinder die Hauptunfallverursachenden, was einem Anteil von 46,1 % der Gesamtunfälle mit Kinderbeteiligung entspricht.

³ Die Beteiligung von Kindern am Verkehrsunfallgeschehen erfasst sowohl eine aktive (also beispielsweise zu Fuß gehend oder Fahrrad fahrend), als auch eine passive (beispielsweise Mitfahrende im Pkw) Verkehrsteilnahme. Kinder in diesem Sinne sind alle Personen bis einschließlich 14 Jahre.

Abbildung 9: Entwicklung der Verkehrsunfälle mit Kinderbeteiligung



7.1.2 VERUNGLÜCKTE KINDER

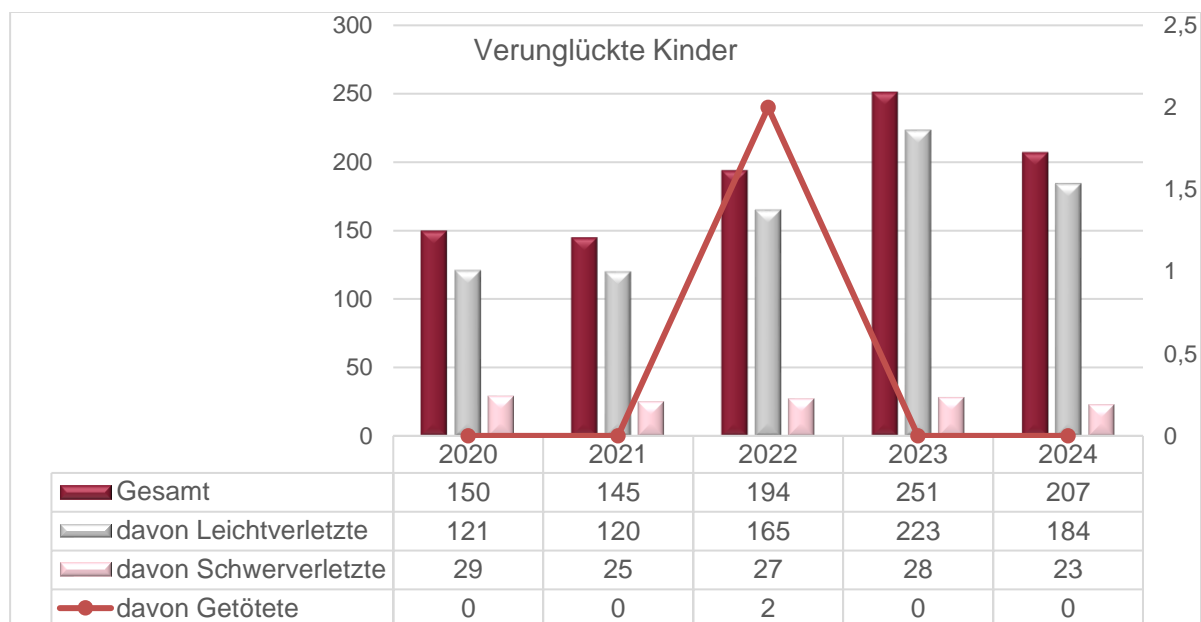
Im Jahr 2024 wurde im PP Mainz kein Kind im Straßenverkehr getötet. Am häufigsten kamen Kinder als Mitfahrende zu Schaden (82). Dies entspricht einem Anteil an der Gesamtzahl der verunglückten Kinder von rund 39,6 %. Als Radfahrende wurden Kinder in 48, als Fußgänger in 52 Fällen verletzt.

Auf dem Schulweg⁴ kamen 2024 insgesamt 32 Kinder zu Schaden. Die Verunglücktenhäufigkeitszahl beträgt 174 (2023: 208; 2022: 165).

⁴ Der Begriff „Schulwegunfall“ wird im Sinne der polizeilichen Unfallaufnahme wie folgt definiert:

- ein Kind (bis einschließlich 14 Jahre)
- auf dem Weg
- zum oder vom Kindergarten bzw.
- zu oder von der Schule
- verletzt oder getötet wurde.

Abbildung 10: Zahl verunglückter Kinder



7.2 VERKEHRSUNFÄLLE UNTER BETEILIGUNG JUNGER FAHRENDER

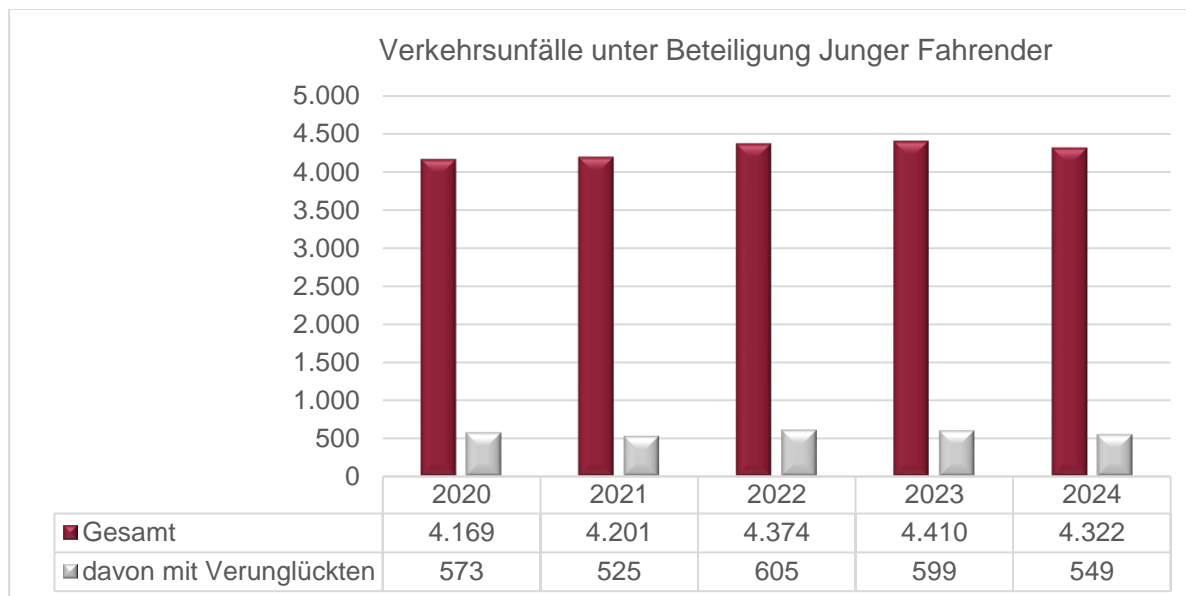
7.2.1 ENTWICKLUNG DER VERKEHRSUNFÄLLE UNTER BETEILIGUNG JUNGER FAHRENDER

Die Zahl der Verkehrsunfälle unter Beteiligung junger Fahrer ist im Jahr 2024 im Vergleich zum Vorjahr um 88 Fälle gesunken (2,0 %). Ebenso ist die Zahl der Verkehrsunfälle mit Verunglückten in der beschriebenen Risikogruppe um 9,1 % gesunken. Die Unfallhäufigkeitszahl beträgt 6.614 (2023: 6.675; 2022: 6.572).

In 2.836 der genannten 4.322 Fällen waren junge Fahrer Hauptunfallverursachende. Dies entspricht einem Anteil von 65,6 % der Gesamtunfälle unter Beteiligung dieser Altersgruppe. Hauptunfallursachen waren mangelnder Sicherheitsabstand, Fehler beim Abbiegen / Wenden sowie überhöhte oder nicht angepasste Geschwindigkeit. Die Verursacherhäufigkeitszahl⁵ beträgt 4.340 (2023: 4.320; 2022: 4.384).

⁵ Die Verursacherhäufigkeitszahl ist eine relative Unfallkenngröße und wird in das Verhältnis zur Einwohnerzahl der jeweiligen Altersgruppe gesetzt. Dadurch lässt sich eine Aussage zu der Anzahl der Hauptverursacher in der Altersgruppe pro 100.000 Einwohner der Altersgruppe ableiten.

Abbildung 11: Entwicklung der Verkehrsunfälle unter Beteiligung Junger Fahrer

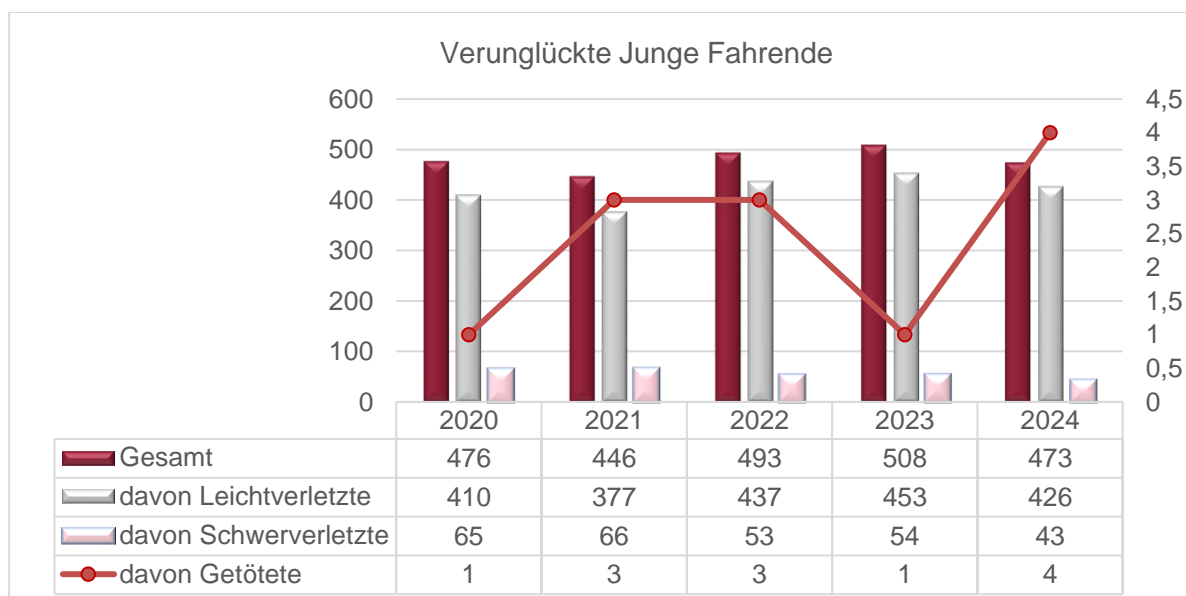


7.2.2 VERUNGLÜCKTE JUNGE FAHRENDE

Im Jahr 2024 kamen in der Altersgruppe der 18- bis 24-Jährigen vier Menschen ums Leben. Die Zahl der insgesamt verunglückten jungen Fahrer ging jedoch auf 473 Fälle (6,9 %) zurück. Insbesondere die Anzahl der schwerverletzten Jugendlichen befindet sich im Mehrjahresvergleich auf einem niedrigen Niveau.

Die Verunglücktenhäufigkeitszahl beträgt 724 (2023: 769; 2022: 741).

Abbildung 12: Verunglückte Junge Fahrer



7.3 VERKEHRСУNFÄLLE UNTER BETEILIGUNG VON SENIORINNEN UND SENIOREN⁶

7.3.1 ENTWICKLUNG DER VERKEHRСУNFÄLLE UNTER BETEILIGUNG VON SENIORINNEN UND SENIOREN

Im Jahr 2024 stieg die Zahl der Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Seniorinnen und Senioren um 84 auf 5.154 Verkehrsunfälle. Das entspricht einem Anstieg von 1,7 %. Es handelt sich im 5-Jahres-Vergleich um den höchsten Wert innerhalb der Risikogruppe, der sich damit den Entwicklungen des demografischen Wandels anpasst. Die Unfallhäufigkeitszahl beträgt 2.834 (2023: 2800; 2022: 2.608).

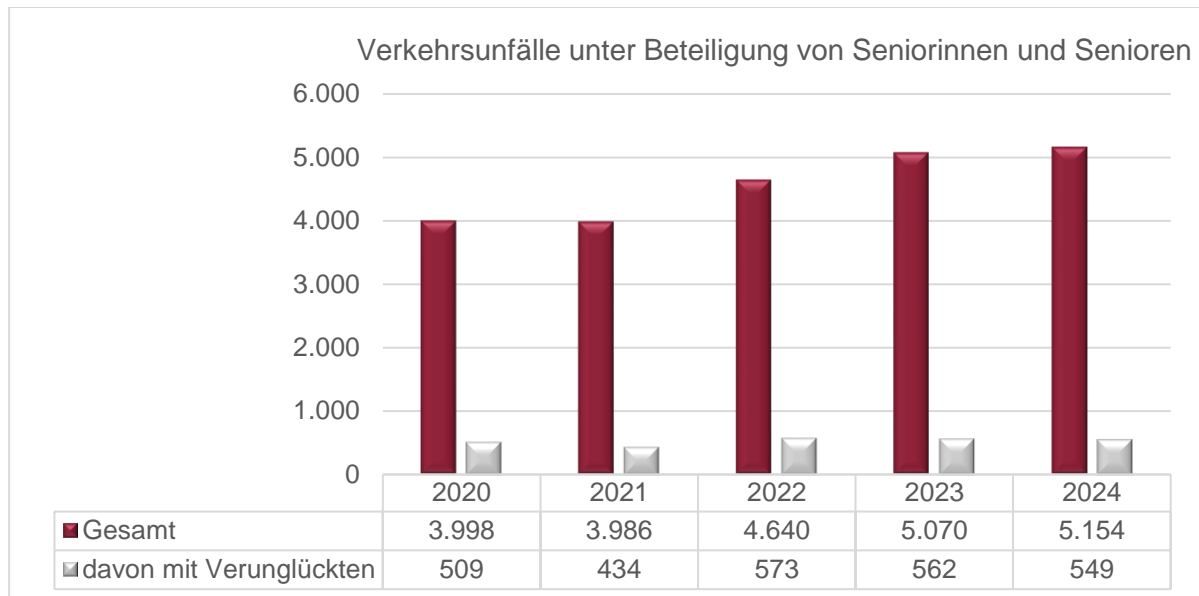
In 3.511 Fällen waren Seniorinnen und Senioren Hauptunfallverursachende. Dies entspricht einem Anteil von 68,1 % der Gesamtunfälle unter Beteiligung dieser Altersgruppe. Die Verursacherhäufigkeitszahl beträgt 1930 (2023: 1.858; 2022: 1.775).

Aus der Altersforschung ist bekannt, dass verschiedene Aspekte der psychologischen und physiologischen Leistungsfähigkeit mit zunehmendem Alter abnehmen. Gleichwohl ist eine Generalisierung unzulässig, da das Altern in hohem Maße ein individueller Prozess ist, der bei verschiedenen Personen sehr unterschiedlich verläuft. Dennoch lässt sich konstatieren, dass mit zunehmendem Alter die Wahrscheinlichkeit für das Auftreten sensorischer, kognitiver und motorischer Leistungseinbußen steigt.

Die Hauptunfallursachen bei der Risikogruppe der Seniorinnen und Senioren im Jahr 2024 waren mangelnder Sicherheitsabstand, Fehler beim Abbiegen / Wenden sowie Missachtung der Vorfahrt.

⁶ Personen mit einem Alter von 65 Jahren und älter

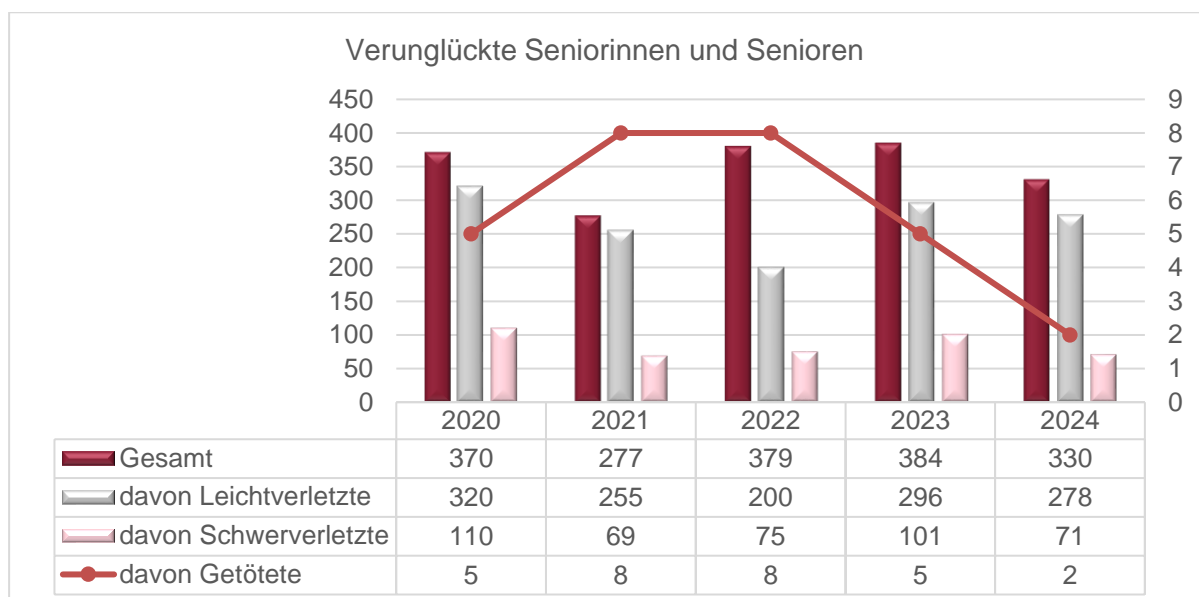
Abbildung 13: Entwicklung Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Seniorinnen und Senioren



7.3.2 VERUNGLÜCKTE SENIORINNEN UND SENIOREN

Die Zahl der verunglückten Seniorinnen und Senioren ging gegenüber dem Vorjahr von 384 auf 330 Personen zurück (14,1 %). Diese Zahl liegt nur leicht unter dem Durchschnittswert der letzten fünf Jahre. Zwei Menschen dieser Altersgruppe kamen dabei ums Leben. Die Verunglücktenhäufigkeitszahl beträgt 281 (2023: 212; 2022: 213).

Abbildung 14: Verunglückte Seniorinnen und Senioren



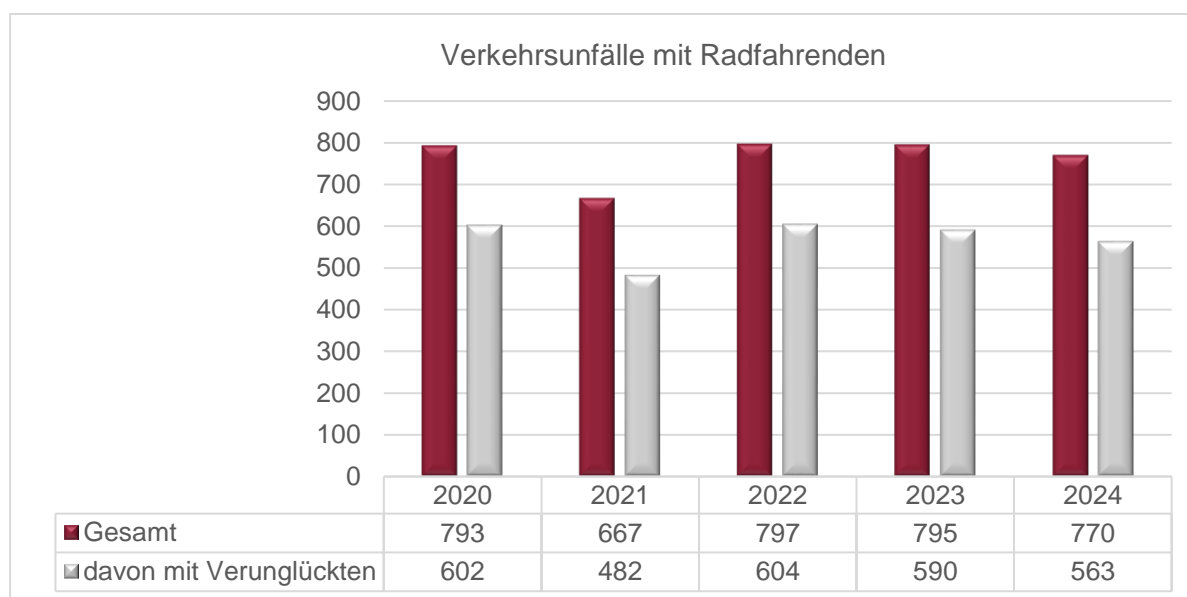
7.4 VERKEHRSUNFÄLLE UNTER BETEILIGUNG VON RADFAHRENDEN⁷

7.4.1 ENTWICKLUNG DER VERKEHRSUNFÄLLE UNTER BETEILIGUNG VON RADFAHRENDEN

Die Zahl der Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Radfahrenden ist mit 770 Fällen gegenüber dem Vorjahr leicht gesunken (25 Fälle). Die Zahl der Verkehrsunfälle mit Verunglückten ist um 27 Fälle (4,6 %) gesunken. Der Anteil der Verkehrsunfälle, bei denen Radfahrende verletzt oder getötet wurden liegt bei 73,1 %. Somit werden bei rund dreiviertel aller Fahrradunfälle Personen verletzt.

Bei 416 der genannten 770 Unfälle unter Beteiligung von Radfahrenden waren diese vermeintlich Hauptunfallverursachende. Dies entspricht einem Anteil von 54,0 %. Die Hauptunfallursachen waren mangelnder Sicherheitsabstand, Alkohol- oder Drogen Einfluss sowie nicht angepasste Geschwindigkeit.

Abbildung 15: Entwicklung der Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Radfahrenden

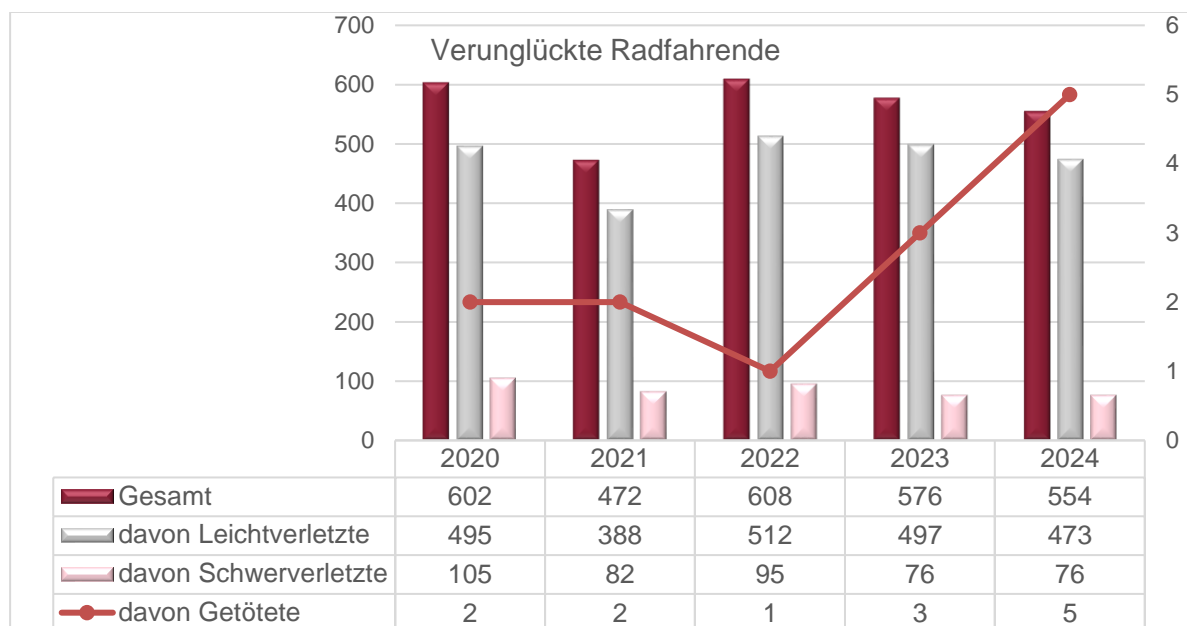


7.4.2 VERUNGLÜCKTE RADFAHRENDE

Im Vergleich zum Vorjahr ist die Zahl der verunglückten Radfahrenden von 576 auf 554 Personen gesunken (3,8 %). Damit befindet sich die Anzahl der verunglückten Personen im 5-Jahres-Vergleich auf einem mittleren Niveau. Es verstarben im Jahr 2024 insgesamt fünf Radfahrer.

⁷ Unter Radfahrende werden sowohl „Fahrradfahrer“, als auch „Pedelec-Fahrer“ gezählt. Das Verkehrsmittel „S-Pedelec“ ist dahingehend in dieser Statistik nicht enthalten.563

Abbildung 16: Entwicklung der Anzahl verunglückter Radfahrender



7.5 ELEKTROKLEINSTFAHRZEUGE⁸

Als nicht klassisch zu den Risikogruppen gehörend, stehen Elektrokleinstfahrzeuge (z. B. E-Scooter) als relativ neues Fortbewegungsmittel, insbesondere im innerstädtischen Bereich, besonders im Fokus. Im Jahr 2024 ereigneten sich im PP Mainz 153 Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Elektrokleinstfahrzeugen. Dies entspricht einem Anstieg von 34 Verkehrsunfällen oder 28,5 % im Vergleich zum Vorjahr. Dabei kam es zu 108 Unfällen mit Verunglückten, die regelmäßig leicht verletzt wurden. Bei 17 Unfällen wurde eine Person schwer verletzt.

7.6 VERKEHRSUNFÄLLE MOTORISIERTER ZWEIRÄDER MIT AMTL. KENNZEICHEN⁹

7.6.1 ENTWICKLUNG DER UNFÄLLE MOTORISIERTER ZWEIRÄDER MIT AMTL. KENNZEICHEN

Im Jahr 2024 ereigneten sich insgesamt 393 Verkehrsunfälle unter Beteiligung motorisierter Zweiräder mit amtlichem Kennzeichen, was einem Rückgang von 5,5 % entspricht. Die Zahl der Verkehrsunfälle, bei denen Personen verletzt oder getötet wurden sank ebenfalls gegenüber dem Vorjahr auf 246 Fälle (10,5 %). Der Anteil der

⁸ Unter den Begriff Elektrokleinstfahrzeuge im Sinne der polizeilichen Verkehrsunfallaufnahme fallen:

- Elektrokleinstfahrzeuge mit Lenk-/Haltestange, die der eKfV entsprechen
- Elektrokleinstfahrzeuge mit Lenk-/Haltestange, die nicht der eKfV entsprechen
- Elektrokleinstfahrzeuge ohne Lenk- / Haltestange (z. B. Hoverboard)

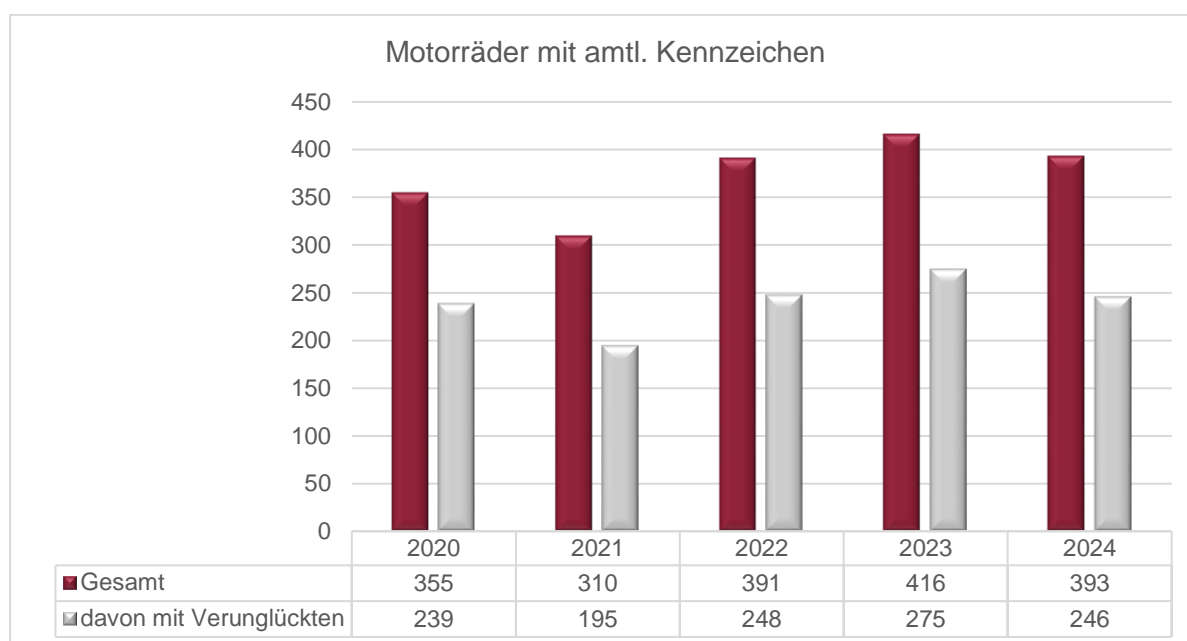
⁹ Unter den Begriff motorisierte Zweiräder fallen in diesem Sinne:

- Kraftrad über 125 ccm oder Nennleistung über 11 KW
- Leichtkraftrad über 50 bis 125 ccm und Nennleistung bis 11 KW

Verkehrsunfälle mit Verunglückten im Verhältnis zur Gesamtzahl liegt bei 62,6 %. Somit werden bei rund zwei Drittel aller Motorradunfälle Personen verletzt.

Motorisierte Zweiradfahrer mit amtlichen Kennzeichen waren in 217 Fällen, ausweislich der Protokolle der polizeilichen Unfallaufnahme, Hauptunfallverursachende. Dies entspricht einem Anteil von 55,2 %. Hauptunfallursachen waren mangelnder Sicherheitsabstand, überhöhte oder nicht angepasste Geschwindigkeit sowie Fehler beim Überholen.

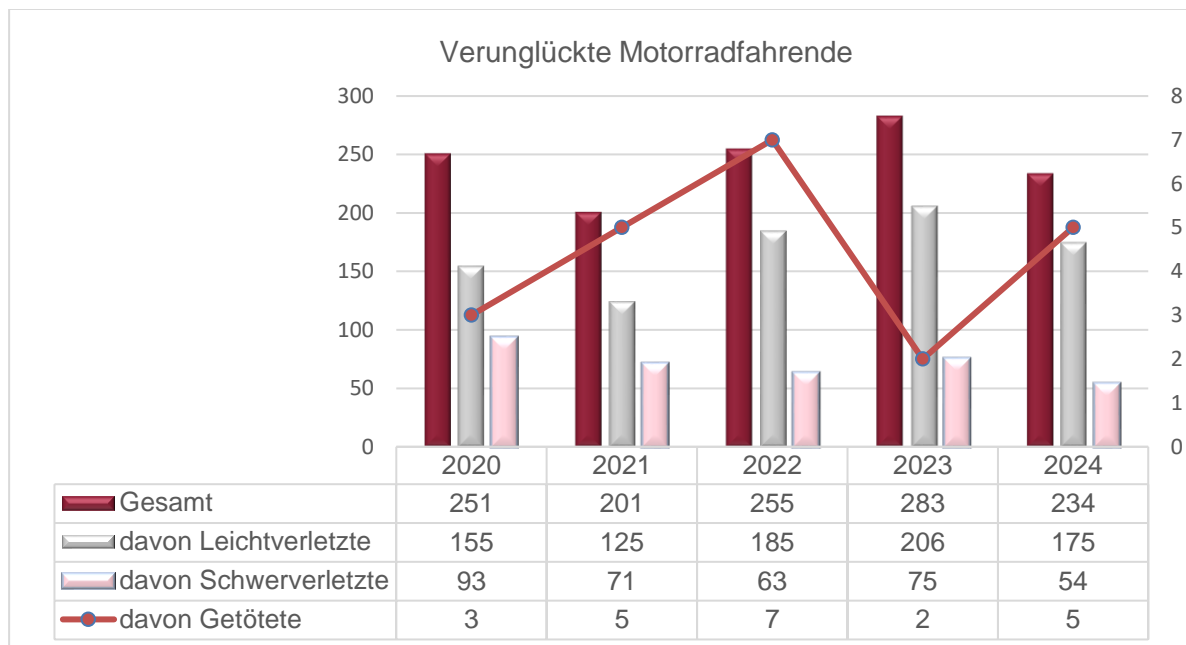
Abbildung 17: Entwicklung der Verkehrsunfälle unter Beteiligung motorisierter Zweiräder mit amtlichen Kennzeichen



7.6.2 VERUNGLÜCKTE BEI VERKEHRUNFÄLLEN MIT MOTORISIERTEN ZWEIRÄDERN

Bei den insgesamt 246 Unfällen mit Verunglückten unter Beteiligung motorisierter Zweiräder wurden insgesamt 279 Personen verletzt. Dabei handelte es sich bei 234 Personen um die Benutzer der motorisierten Zweiräder. Fünf Motorradfahrende kamen 2024 ums Leben, zudem ein Mitfahrer.

Abbildung 18: Entwicklung der Anzahl verunglückter motorisierter Zweiradfahrender



7.7 VERKEHRСУNFÄLLE UNTER BETEILIGUNG VON LKW¹⁰

7.7.1 ENTWICKLUNG DER VERKEHRСУNFÄLLE UNTER BETEILIGUNG VON LKW

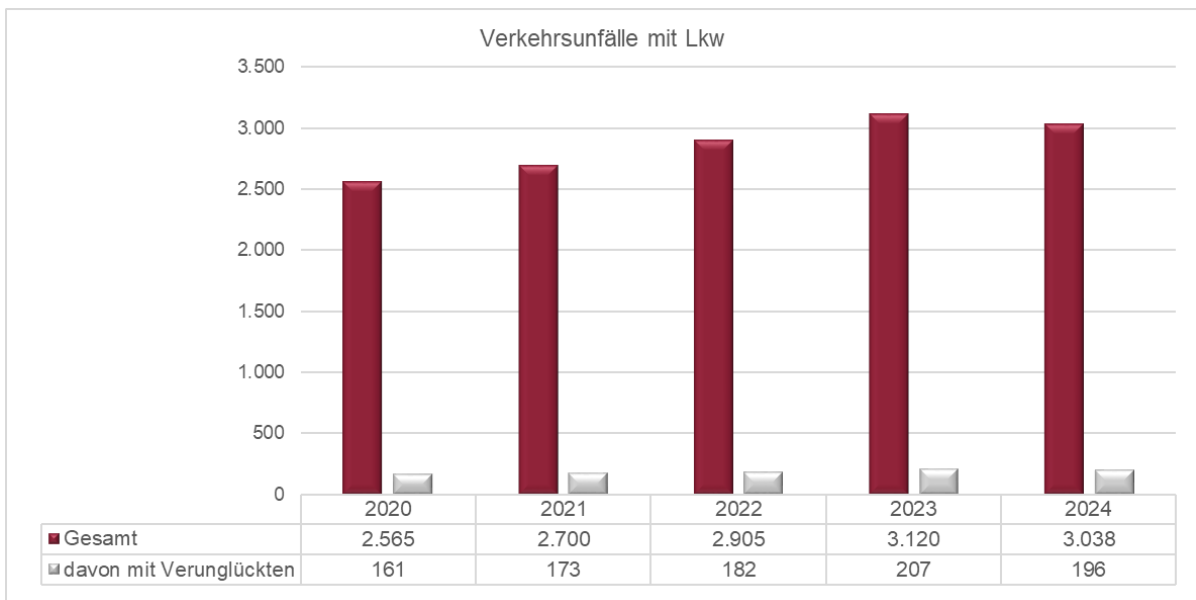
Nach einem Anstieg im Jahr 2023 ist bei den Verkehrsunfällen unter Beteiligung von LKW ein Rückgang von 82 Verkehrsunfällen zu verzeichnen. Dies bedeutet eine Reduktion von 2,6 %. Analog der Gesamtzahl der Verkehrsunfälle mit LKW-Beteiligung sind auch die Verkehrsunfälle mit Verunglückten unter Beteiligung von LKW im Vergleich zum Vorjahr um 5,3 % gesunken.

Von den insgesamt 3.038 Unfällen mit LKW-Beteiligung wurden 2.430 durch die LKW-Fahrenden verursacht. Dies entspricht einem Anteil von rund 79,9 % (2023: 79,4 %; 2022: 81,2 %). Hauptunfallursachen waren mangelnder Sicherheitsabstand, Fehler beim Abbiegen / Wenden sowie Fehler beim Fahrstreifenwechsel.

Abbildung 19: Entwicklung der Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Lkw

¹⁰Unter den Begriff Lkw im Sinne der polizeilichen Verkehrsunfallaufnahme fallen:

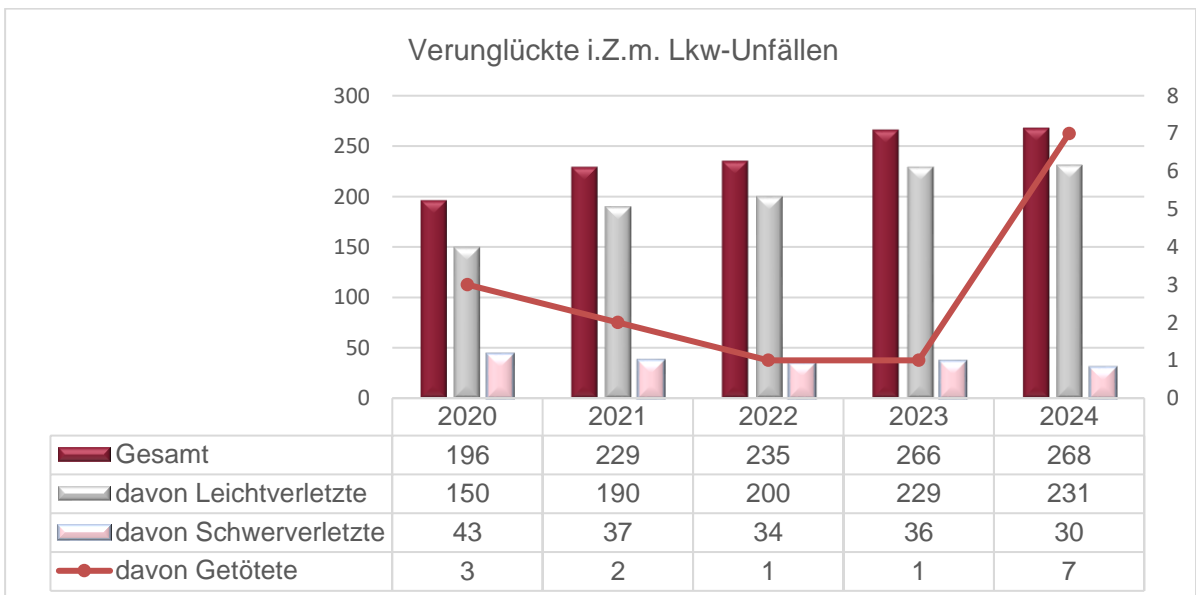
- Liefer- und Lastkraftwagen, auch mit Anhänger,
- Liefer- und Lastkraftwagen mit Tankauflagen, auch mit Anhänger
- Sattelschlepper; Sattelschlepper mit Auflieger als Tankwagen
- Andere Zugmaschinen, auch mit Anhänger;
- Andere Zugmaschinen mit Tankwagen zur Beförderung gefährlicher Güter
- Tankkraftwagen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



7.7.2 VERUNGLÜCKTE BEI LKW-UNFÄLLEN

Zwar ist die Gesamtzahl der Unfälle mit LKW-Beteiligung im Jahr 2024 gesunken, bei den genannten Unfällen wurden jedoch zwei Personen, im Vergleich zum Vorjahr, mehr verletzt. In den seltensten Fällen wurden hierbei die LKW-Benutzer selbst verletzt oder getötet. Die Anzahl der dabei getöteten Personen stieg von eins auf sieben.

Abbildung 20: Anzahl der Verunglückten im Zusammenhang mit Lkw-Unfällen



8 VERKEHRSunFALLFLUCHTEN

Im Zuständigkeitsbereich des PP Mainz ereigneten sich im Jahr 2024 insgesamt 5.662 Verkehrsunfallfluchten. Im Vergleich zum Vorjahr stellt diese Zahl einen Anstieg um 128 Fälle (2,2 %) dar. Die Aufklärungsquote lag bei 42,4 %. Der Anteil der Verkehrsunfallfluchten am Gesamtunfallaufkommen lag bei 23,8 %, was bedeutet, dass sich bei fast jedem vierten Verkehrsunfall ein Teilnehmer vom Unfallort unerlaubt entfernte.

Bei den genannten Unfällen handelte es sich in 211 Fällen um Unfallfluchten bei denen Personen verunglückten. Insgesamt wurden dabei 239 Personen verletzt oder in einem Fall sogar getötet.

Von den genannten 5.662 Verkehrsunfallfluchten handelte es sich in 3.655 Fällen um Konfliktsituationen, an denen mindestens ein Fahrzeug des ruhenden Verkehrs beteiligt war oder das Unfallgeschehen, das zur Flucht führte, sich auf einem Parkplatz ereignete. Des Weiteren gab es weitere 634 Fälle, in denen der genaue Ablauf der Unfallflucht nicht mehr rekonstruiert werden konnte.

9 MAßNAHMEN DES PP MAINZ

9.1 ALLGEMEINE MAßNAHMEN ZUR VERKEHRSunFALLBEKÄMPFUNG

Im Jahr 2024 wurden insgesamt 594.514 (zu 2023: 551.235 / +7,8 %) polizeiliche Maßnahmen zur Verkehrsunfallbekämpfung getroffen. Dabei wurden 3.313 Strafanzeigen und 65.928 Ordnungswidrigkeitenanzeigen (exklusive der semimobilen und stationären Geschwindigkeitsmessungen) geahndet.

9.2 ÜBERWACHUNG DER UNFALLURSACHEN GESCHWINDIGKEIT / ABSTAND

Nicht angepasste oder überhöhte Geschwindigkeit stellt insbesondere bei schweren Verkehrsunfällen nach wie vor eine der Hauptunfallursachen dar. Aus diesem Grund stand die flächendeckende Geschwindigkeitsüberwachung auch 2024 im Fokus der polizeilichen Verkehrssicherheitsarbeit. Neben den mobilen Messungen mittels des sog. „Handlasermessgerätes“, erfolgt die Geschwindigkeitsüberwachung im PP Mainz insbesondere durch die Nutzung von zwei semimobilen Geschwindigkeitsmessgeräten (sog. „Enforcement-Trailer“) sowie einer stationären Anlage. Für die Verfolgung von qualifizierten Geschwindigkeitsverstößen auf den Autobahnen werden zudem zivile Fahrzeuge eingesetzt, die über Videotechnik verfügen.

Insgesamt wurden im Jahr 2024 ca. 30.000.000 Fahrzeuge hinsichtlich ihrer gefahrenen Geschwindigkeit überprüft. In 552.026 Fällen kam es dabei zu Beanstandungen sowie der Einleitung eines Verwarnungsgeldes- bzw. Bußgeldverfahrens.

Die Abstandsmessanlage des PP Mainz war im Jahr 2024 zudem 904 Stunden im Einsatz. Dabei sind insgesamt 28.044 Verstöße festgestellt worden.

9.3 ÜBERWACHUNG DES GEWERBLICHEN GÜTER- UND PERSONENVERKEHRS

Im Rahmen der Überwachung des gewerblichen Güter- und Personenverkehrs wurden 2024 insgesamt 3.064 Fahrzeuge unterschiedlicher Art kontrolliert. Dabei kam es an 662 Fahrzeugen zu Beanstandungen. In diesem Zusammenhang wurden 442 technische Mängel (Mehrfachnennungen pro Fahrzeug möglich) festgestellt. Im Bereich des Fahrpersonalrechts wurden insgesamt 417 Verstöße geahndet.

9.4 RISIKOGRUPPE KINDER

Aufgrund mangelnder Erfahrung, eines noch unausgeprägten Risikobewusstseins und daraus resultierendem Fehlverhalten, gehören Kinder zu den besonders vulnerablen Teilnehmenden im Straßenverkehr. Kinder verunglücken nicht nur als Fußgänger, sondern häufig auch als Insassen im PKW ihrer Eltern. Es wurden daher gezielt Kontrollen u. a. vor Kindergärten und Schulen mit Blick auf die „Sicherung von Kindern“ durchgeführt.

Durch die Jugendverkehrsschulen (JVS) des PP Mainz konnten im Rahmen der Radfahrausbildung im Jahr 2024 insgesamt 7.159 Kinder beschult werden. Bei Aufführungen der Polizeipuppenbühne wurden 2.639 Personen, davon 1.937 Kinder und 702 Erwachsene erreicht.

9.5 RISIKOGRUPPE JUNGE FAHRER

Zielgruppenorientiert für die Jungen Fahrenden wurde im Jahr 2024 das Projekt „Crash Kurs RLP“ durchgeführt. Eine Veranstaltung fand am 28.08.2024 an der IGS in Mainz-Hechtsheim statt. Die Rückmeldungen waren durchweg positiv. Im Jahr 2025 sind mehrere Veranstaltungen an weiteren Schulen geplant.

Im Rahmen des Präventionsprojekts „Drogen im Straßenverkehr“ konnten bei 58 Klassenveranstaltungen 1.296 Schülerinnen und Schüler sowie, bspw. im Rah-

men von Verkehrssicherheitstagen, sonstige Interessierte über die Gefahren der Teilnahme am Straßenverkehr unter Drogen- und / oder Alkoholeinfluss aufgeklärt werden.

9.6 RISIKOGRUPPE SENIORINNEN UND SENIOREN

Die Risikogruppe der Seniorinnen und Senioren ist, nicht zuletzt aufgrund des demografischen Wandels, die Zielgruppe der Zukunft. Ziel der polizeilichen Verkehrssicherheitsarbeit in diesem Bereich ist es, dass sich Seniorinnen und Senioren länger sicher im Straßenverkehr bewegen können.

Das PP Mainz führte im Juni 2024 eine „Seniorenwoche“ durch. Hier wurden unter Einbindung des Sicherheitsmobils mehrere Zielgruppengespräche rund um das Thema Verkehr geführt. Des Weiteren besuchte der Sachbereich Prävention des PP Mainz, in Zusammenarbeit mit den Seniorenbeiräten der Kommunen, bspw. Altnachmittage und beriet dort rund um die Thematik „Mobilität im Alter“.

9.7 VERKEHRSBETEILIGUNGSART ZWEIRAD (MOTORRAD, FAHRRAD, PEDELEC)

Kontrollen des Zweiradverkehrs sind im polizeilichen Streifendienst fest implementiert und werden regelmäßig durchgeführt. Ergänzt wurden die Kontrollen durch zielgruppenorientierte Präventionsveranstaltungen, welche nachfolgend nicht abschließend aufgeführt sind:

- Einsatz des Sicherheitsmobils, u.a. zur Verkehrsprävention / Fahrradprävention in Bad Kreuznach, Bodenheim, Ingelheim, Mainz, Alzey, Worms, Heidesheim und Kirn
- Fahrradtag an der MEWA-Arena
- Fahrradprävention (ADAC-Fahrradturnier, Weltfahrradtag, etc.)

Darüber hinaus wurden Zweiradnutzende, insbesondere im städtischen Bereich, wiederkehrenden Kontrollen unterzogen. Im Gegenzug wurde das Durchfahrtsverbot für Kraftfahrzeuge in „Fahrradstraßen“ in Mainz überwacht. Medial wurde das Thema u. a. im SWR „Sicherheit für Radfahrer in Mainz“ behandelt.

9.8 UNFALLURSACHE ALKOHOL UND DROGEN

Die Bekämpfung der Unfallursache Alkohol und Drogen ist regelmäßig Gegenstand der allgemeinen Streifentätigkeit des Wechselschichtdienstes. Darüber hinaus wurde eine Vielzahl von geplanten Kontrollmaßnahmen durchgeführt. Dazu zählen:

- Kontrollen An- und Abreiseverkehrs bei verschiedenen Festivitäten (Open-Ohr-Festival, Weinmarkt, Weihnachtsmarkt, Oktoberfest, etc.)
- Verkehrssicherheitstage an Schulen oder bei Firmen
- Kontrollen vor Schulen im Hinblick auf Betäubungsmittelkonsum
- Sog. „Abfahrtskontrollen“ der Verkehrsdirektion an Autobahnhaltestellen

Des Weiteren wurden im Juni und Dezember Großkontrollen zur Bekämpfung der Unfallursache Alkohol und Drogen eingerichtet. Flankiert wurden diese Maßnahmen durch zielgerichtete Presse- und Öffentlichkeitsarbeit.

Insgesamt führten die im PP Mainz durchgeführten Kontrollen zur Bekämpfung von Alkohol- und Drogendelikten zu 1.716 polizeilichen Maßnahmen in Form von Strafanzeigen oder Ordnungswidrigkeiten, bswp. in Folge der sog. „Trunkenheit im Verkehr“. In 311 Fällen verhinderte die Polizei unmittelbar bevorstehende Trunkenheitsfahrten.

10 ZUSAMMENFASSUNG DER VERKEHRSUNFALLENTWICKLUNG 2024

- Die **Gesamtzahl** aller im PP Mainz polizeilich erfassten Verkehrsunfälle ist mit 23.753 Unfällen im Vergleich zum Vorjahr gesunken (317 Unfälle / 1,3 %).
- Die Zahl der **Verkehrsunfälle mit Getöteten** stieg deutlich von 11 auf 21 Unfälle. Hierbei wurden 25 Personen getötet, davon drei Fußgänger, fünf Radfahrer sowie fünf Fahrer eines motorisierten Zweirades.
- Die Zahl der **Verkehrsunfälle mit schwer verletzten Personen** sank gegenüber dem Vorjahr noch einmal auf nun 322 (5,8 %). Dabei handelt es sich um den niedrigsten Wert im 5-Jahres-Vergleich.
- Die **Zahl der Verkehrsunfälle mit leicht verletzten Personen** sank ebenfalls auf 1.992 Fälle (4,0 %).
- Insgesamt ereigneten sich 381 Unfälle unter **Alkoholeinfluss** sowie 94 Unfälle unter **Drogeneinfluss**. Beide Werte stellen einen Rückgang im Vergleich zum Vorjahr dar.
- Die Zahl der Unfälle mit **Kinderbeteiligung** ist gegenüber dem Vorjahr mit 232 gesunken, was einem Rückgang um 12,1 % entspricht. Kein Kind kam im Jahr 2024 im Straßenverkehr des PP Mainz ums Leben.

- Die Zahl der Verkehrsunfälle unter Beteiligung **Junger Fahrer** (18 – 24 Jahre) ist im Vergleich zum Vorjahr um 88 auf 4.322 Unfälle gesunken (2,0 %).
- Die Zahl der Verkehrsunfälle unter Beteiligung von **Seniorinnen und Senioren** ist um 84 auf 5.154 Verkehrsunfälle gestiegen (1,7 %). Sie ist damit im Straßenverkehr des PP Mainz für das Jahr 2024 die einzige Risikogruppe mit einer negativen Entwicklung.
- Im Jahr 2024 kam es zu insgesamt 563 Verkehrsunfällen unter Beteiligung von **Radfahrenden**, bei denen mindestens eine Person verunglückte. Der Wert stellt einen Rückgang um 4,6 % dar.
- Im Jahr 2024 kam es zu insgesamt 246 Verkehrsunfällen unter Beteiligung von **motorisierten Zweiradfahrenden**, bei denen mindestens eine Person verunglückte. Der Wert stellt einen Rückgang um 10,5 % dar.
- Die Zahl der Verkehrsunfälle unter Beteiligung von **LKW** ist um 215 auf 3.120 Unfälle gestiegen (7,4 %). Bei den Unfällen mit Verunglückten ist ein Anstieg um 25 auf 207 Unfälle zu verzeichnen. Sowohl die Zahl der Schwerverletzten, als auch die der Getöteten hat sich jedoch kaum bzw. nicht verändert.
- Die Zahl der Verkehrsunfälle, bei denen sich ein Unfallbeteiligter unerlaubt vom Unfallort entfernt hat (sog. **Unfallflucht**) ist 2024 um 128 auf 5.662 Unfälle gesunken (2,2 %). Dies entspricht einem Anteil von rund 23,84 % aller Verkehrsunfälle. Die Aufklärungsquote liegt bei rund 42,4 %.

11 SCHWERPUNKTTHEMEN DER VERKEHRSSICHERHEITSARBEIT 2025

Um die polizeiliche Verkehrssicherheitsarbeit nachhaltig und gleichzeitig möglichst breit auszurichten, wurden bereits 2024 in verschiedenen Bereichen besondere Schwerpunkte gesetzt.

Auch im Jahr 2025 wird sich die flächendeckende und nachhaltige Verkehrssicherheitsarbeit im PP Mainz an der Verkehrsunfallentwicklung und an den Risikogruppen sowie den Hauptunfallursachen orientieren. In allen Bereichen wird es das Ziel sein, neue zielgruppen- und ursachenorientierte Präventionsangebote und Kontrollmaßnahmen zu entwickeln sowie umzusetzen.

Ergänzt werden diese Maßnahmen durch eine kompensierende Verkehrsraumgestaltung der Straßenbulasträger in Abstimmung mit den örtlich zuständigen Verwaltungen und unter Beteiligung und Beratung des PP Mainz sowie einer zielgruppenorientierten Presse- und Öffentlichkeitsarbeit.

Unter Beachtung der „Vision Zero“ stehen daher die nachfolgenden Risikogruppen und Schwerpunkte für das Jahr 2025 im besonderen Fokus des PP Mainz:

- Junge Fahrende
- Zweiräder
- Seniorinnen und Senioren
- Drogen (insb. Legalisierung von Cannabis)
- Fortführung des „Crash-Kurses“

12 INFORMATIONEN ZUM VERKEHRSunFALLGESCHEHEN

Ansprechpartner für Rückfragen zum Verkehrsunfallgeschehen im PP Mainz:

Führungsstab PP Mainz

Sachbereich 13

Valenciaplatz 2, 55118 Mainz

Tel. 06131 / 65 – 31130

E-Mail: ppmainz.sb13@polizei.rlp.de