



Rheinland-Pfalz

POLIZEIPRÄSIDIUM  
RHEINPFALZ

# VERKEHRSUNFALLSTATISTIK

Polizeipräsidium Rheinland-Pfalz  
Jahresbericht 2024

## Inhalt

<b>1</b>	<b>Kurzübersicht zur Verkehrsunfallentwicklung 2024.....</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Kernaussagen und Tendenzen der Verkehrsunfallentwicklung 2024.....</b>	<b>4</b>
<b>3</b>	<b>Verkehrsunfallentwicklung.....</b>	<b>5</b>
3.1	Gesamtzahl der Verkehrsunfälle .....	5
3.2	Gesamtzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden.....	5
3.2.1	Verkehrsunfälle mit Getöteten und Schwerverletzte .....	6
3.2.2	Verkehrsunfälle mit Leichtverletzten .....	8
3.2.3	Verunglückte Personen.....	8
3.3	Verkehrsunfälle mit Flucht (§ 142 StGB) .....	9
<b>4</b>	<b>Risikogruppen .....</b>	<b>10</b>
4.1	nach Alter .....	10
4.1.1	Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Kindern (0 - 14 Jahre).....	10
4.1.2	Verkehrsunfälle mit Beteiligung Junger Fahrer (18 - 24 Jahre).....	11
4.1.3	Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Senioren/innen (≥ 65).....	12
4.1.4	Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Senioren/innen (≥ 75).....	14
4.2	nach Art der Verkehrsbeteiligung .....	15
4.2.1	Risikogruppe Fahrrad- und Pedelec-fahrende .....	15
4.2.2	Risikogruppe E-Scooter-fahrende.....	17
4.2.3	Risikogruppe motorisierte Zweiräder mit amtlichen Kennzeichen.....	17
4.2.4	Risikogruppe LKW-fahrende.....	19
<b>5</b>	<b>Unfallursachen .....</b>	<b>20</b>
5.1	Gesamtzahl der Verkehrsunfälle unter Einwirkung berauschender Mittel ....	20
5.1.1	Verkehrsunfälle unter Alkoholeinfluss .....	21
5.1.2	Verkehrsunfälle unter Drogeneinfluss .....	22
5.2	Unfallursache Geschwindigkeit .....	22
5.3	Unfallursache Abstand .....	23
5.4	Unfallursache Überholen .....	23
5.5	Unfallursache Vorfahrt.....	24
<b>6</b>	<b>Verkehrsunfallbekämpfung durch die Polizei.....</b>	<b>24</b>
6.1	Kinder und Jugendliche .....	25
6.2	Seniorinnen und Senioren .....	25
6.3	Fahrrad- und Pedelec-fahrende.....	25
6.4	Risikogruppe motorisierte Zweiräder mit amtlichen Kennzeichen .....	26
6.5	Alkoholeinfluss im Straßenverkehr .....	26
6.6	Drogeneinfluss im Straßenverkehr .....	27
6.7	Geschwindigkeitskontrollen .....	26
6.8	Sonstige Maßnahmen.....	26

## 1 Kurzübersicht zur Verkehrsunfallentwicklung 2024

Verkehrsunfälle <sup>1</sup>	2024	2023	Veränderung absolut	Veränderung in %	
VU Gesamt	30.072	29.741	331	1,1 %	↗
VU mit Getöteten	22	33	-11	-33,3 %	↘
VU mit Schwerverletzten <sup>2</sup>	475	478	-3	-0,6 %	↘
VU mit Leichtverletzten	2.807	2.805	2	0,1 %	↗
Verkehrsunfallfluchten	7.374	7.488	-114	-1,5 %	↘

Risikogruppen	2024	2023	Veränderung absolut	Veränderung in %	
Kinder (0-14 Jahre)	393	406	-13	-3,2 %	↘
Junge Fahrende (18-24 Jahre)	5.605	5.550	55	1,0 %	↗
Senioren/innen (ab 65 Jahre)	7.384	7.010	374	5,3 %	↗
LKW-Fahrende	3.050	2.974	76	2,6 %	↗
Fahrende motorisierte Zweiräder	613	541	72	13,3 %	↗
Fahrrad- / Pedelec-fahrende	1.451	1.497	-46	-3,1 %	↘
E-Scooter-fahrende	141	120	21	17,5 %	↗

Hauptunfallursachen	2024	2023	Veränderung absolut	Veränderung in %	
Alkohol	526	563	-37	-6,6 %	↘
Drogen	143	121	22	18,2 %	↗
Geschwindigkeit	2.027	2.062	-35	-1,7 %	↘
Abstand	10.118	9.705	413	4,3 %	↗
Überholen	444	394	50	12,7 %	↗
Vorfahrt	2.017	1.972	45	2,3 %	↗
Abbiegen / Wenden / Rückwärtsfahren	7.784	8.012	-228	-2,8 %	↘

Verunglückte <sup>3</sup>	2024	2023	Veränderung absolut	Veränderung in %	
Gesamt	4.082	4.100	-18	-0,4 %	↘
Getötete	22	35	-13	-37,1 %	↘
Schwerverletzte	514	526	-12	-2,3 %	↘
Leichtverletzte	3.546	3.539	7	0,2 %	↗

<sup>1</sup> Gesamtanzahl der Verkehrsunfälle

<sup>2</sup> Als schwerverletzt gilt eine Person bei stationärer Krankenhausaufnahme von mehr als 24 Stunden

<sup>3</sup> Anzahl der körperlich geschädigten Personen

## 2 Kernaussagen und Tendenzen der Verkehrsunfallentwicklung 2024

- Die Gesamtzahl der Verkehrsunfälle 2024 stieg nur leicht um 1,1% auf 30.072 Unfälle. Im Jahr 2023 waren es noch 29.741 Unfälle. Trotz des leichten Anstieges im Vorjahresvergleich liegt der Wert dennoch unter dem Höchststand des Jahres 2019 mit 31.904 Verkehrsunfällen (siehe Abbildung 1).
- Insgesamt wurden 7.374 Fälle des unerlaubten Entfernens vom Unfallort (sog. Verkehrsunfallfluchten) registriert. Dies entspricht einem Rückgang um 114 Fälle im Vergleich zum Vorjahr. Die Aufklärungsquote bewegt sich mit 40,5 % leicht über dem Vorjahresniveau (2023: 39,97 %).
- Die Zahl der verunglückten<sup>4</sup> Personen sank von 4.100 Personen in 2023 auf 4.082 Menschen in 2024.
- Innerhalb der Risikogruppen ist ein leichter Anstieg der Verkehrsunfallzahlen zu verzeichnen. Hier sind die Gruppen der Seniorinnen und Senioren über 75 sowie die Unfälle mit E-Scootern und motorisierten Zweirädern hervorzuheben. Dies lässt sich durch das geänderte Mobilitäts- und Freizeitverhalten in der Bevölkerung erklären (u. a. höhere Nutzungszahlen von E-Scootern). Erfreulich ist der Rückgang der Unfallzahlen um 3,2 % bei den Verkehrsunfällen mit Kinderbeteiligung, sowie der Rückgang um 3,1 % bei den Unfällen der Rad- und Pedelec-fahrenden.
- Von 22 tödlich verletzten Personen bei Verkehrsunfällen ist die Gruppe der Seniorinnen und Senioren über 65 besonders betroffen (13 von 22).
- Wie im Vorjahr war die häufigste Unfallursache Abstand mit 10.118 Verkehrsunfällen.
- Die Unfallursache Alkohol verzeichnet einen Rückgang der Fallzahlen (2024: 526/ 2023: 563 / - 6,6 %); die Unfallursache Drogen hingegen ist gestiegen (2024: 143 2023: 121; +18,2 %). Die Verkehrsunfälle unter Einwirkung berauschender Mittel stellen aber in der Gesamtbetrachtung der Unfallzahlen lediglich 2,1 % der Gesamtunfallzahl dar. Seit der Teillegalisierung von Cannabis ist bislang kein Anstieg der Verkehrsunfälle unter Einfluss von Cannabis zu verzeichnen.
- 164 Verkehrsunfälle ereigneten sich aufgrund von Ablenkung des Fahrzeugführenden. Im Jahr 2023 waren es noch 174 Fälle.

---

<sup>4</sup> Körperlich geschädigte Personen

### 3 Verkehrsunfallentwicklung

#### 3.1 Gesamtzahl der Verkehrsunfälle

Die Gesamtzahl an Verkehrsunfällen im Polizeipräsidium (PP) Rheinpfalz ist 2024 angestiegen. (2024: 30.072; 2023: 29.741); dies entspricht einem Anstieg um lediglich 331 Unfälle (+1,1 %).

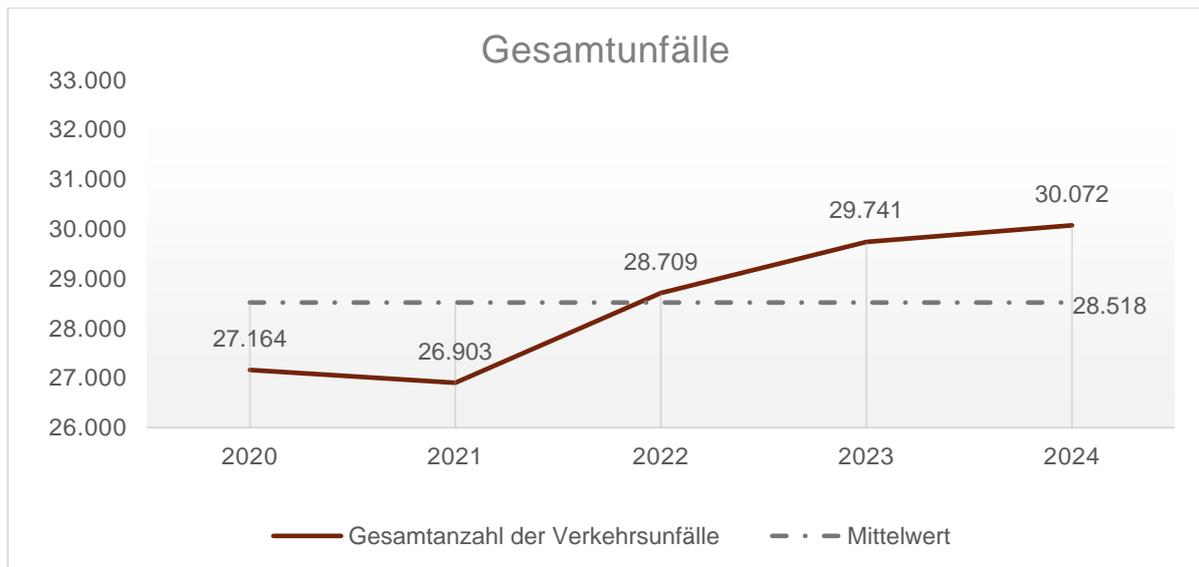


Abbildung 1 Gesamtzahl der Verkehrsunfälle in der 5-Jahres-Betrachtung

#### 3.2 Gesamtzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden

Die Gesamtzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden ist 2024 mit 3.304 Unfällen leicht gesunken. Ein deutlicher Rückgang ist bei Verkehrsunfällen mit Getöteten (-33,3 %) zu verzeichnen, während die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Schwerverletzten (-3 Unfälle), sowie die Anzahl der Unfälle mit Leichtverletzten (+2 Unfälle) nahezu gleichgeblieben ist. Mit 22 tödlichen Verkehrsunfällen liegt die diesjährige Zahl wieder unter dem Fünfjahresschnitt, dabei waren die meisten der tödlich verletzten Personen PKW-fahrende (6), Fußgänger (4), sowie Krad-fahrende (4).

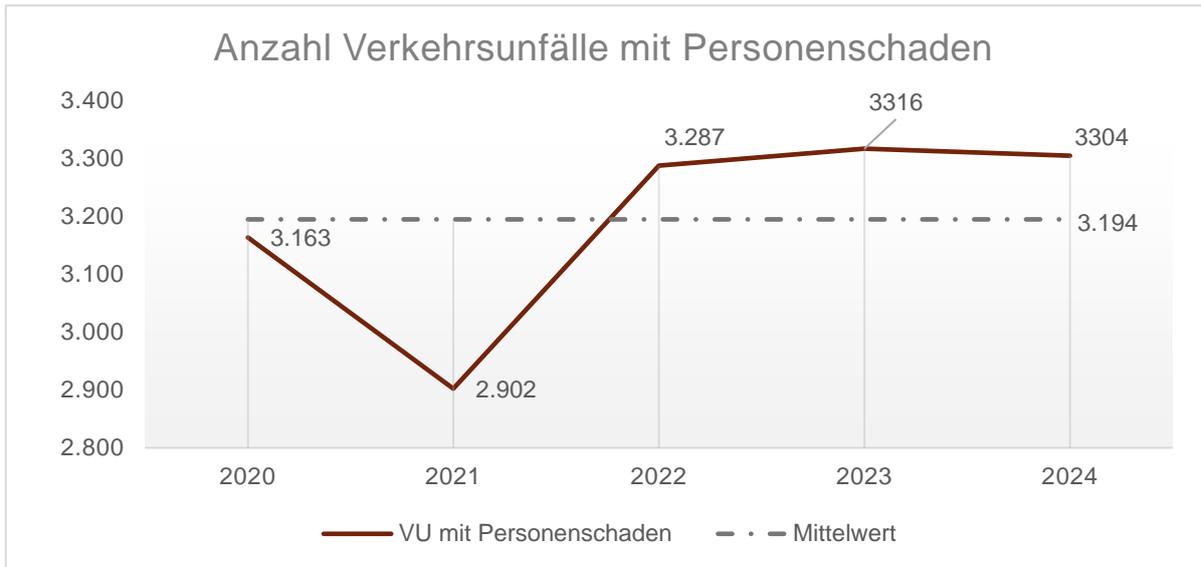


Abbildung 2 Gesamtzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden in der 5-Jahres-Betrachtung

### 3.2.1 Verkehrsunfälle mit Getöteten und Schwerverletzten

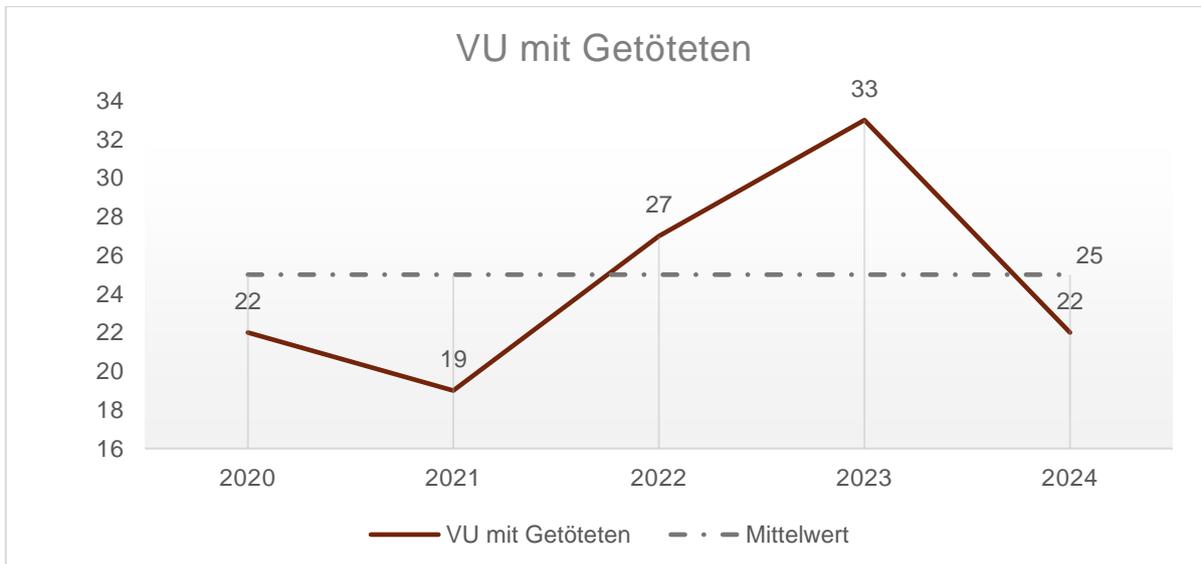


Abbildung 3 Anzahl der Verkehrsunfälle mit Getöteten in der 5-Jahres-Betrachtung

Die Anzahl der bei Verkehrsunfällen getöteten Personen lag 2023 deutlich über dem 5-Jahresvergleich. Erfreulicherweise bewegt sich die Zahl 2024 wieder unter dem Mehrjahreswert. Der deutlichste Rückgang der Anzahl getöteter Personen ist in der Risikogruppe der Rad- und Pedelec-fahrenden (Rückgang um 6 Getötete) sowie bei Unfällen unter der Beteiligung eines LKW (Rückgang um 5 Getötete) zu verzeichnen.

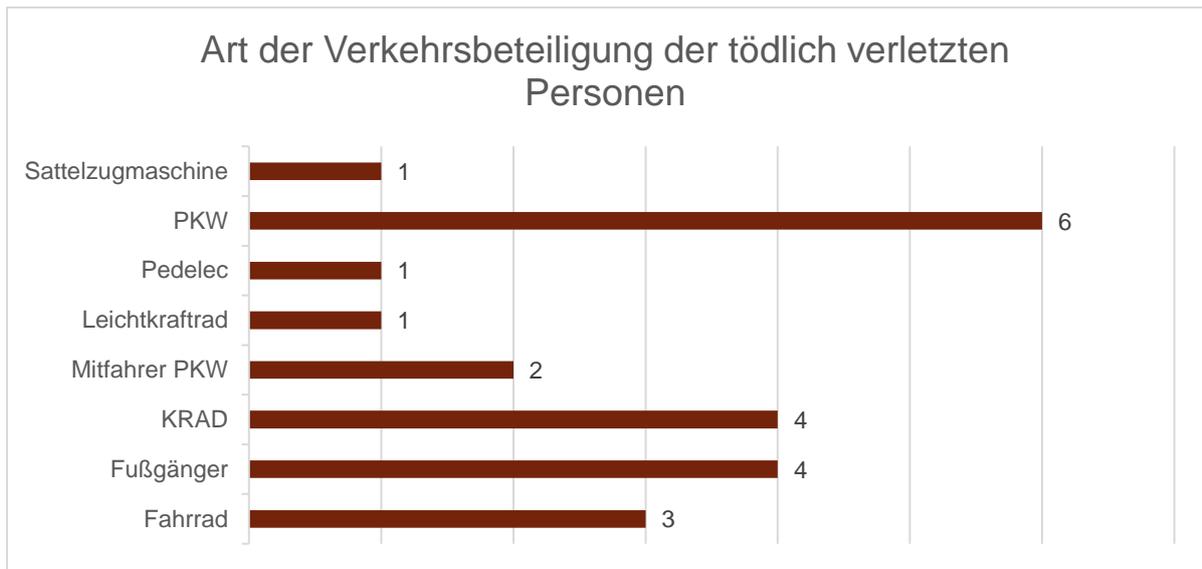


Abbildung 4 Verkehrsbeteiligungsart tödlich verletzter Personen in 2024

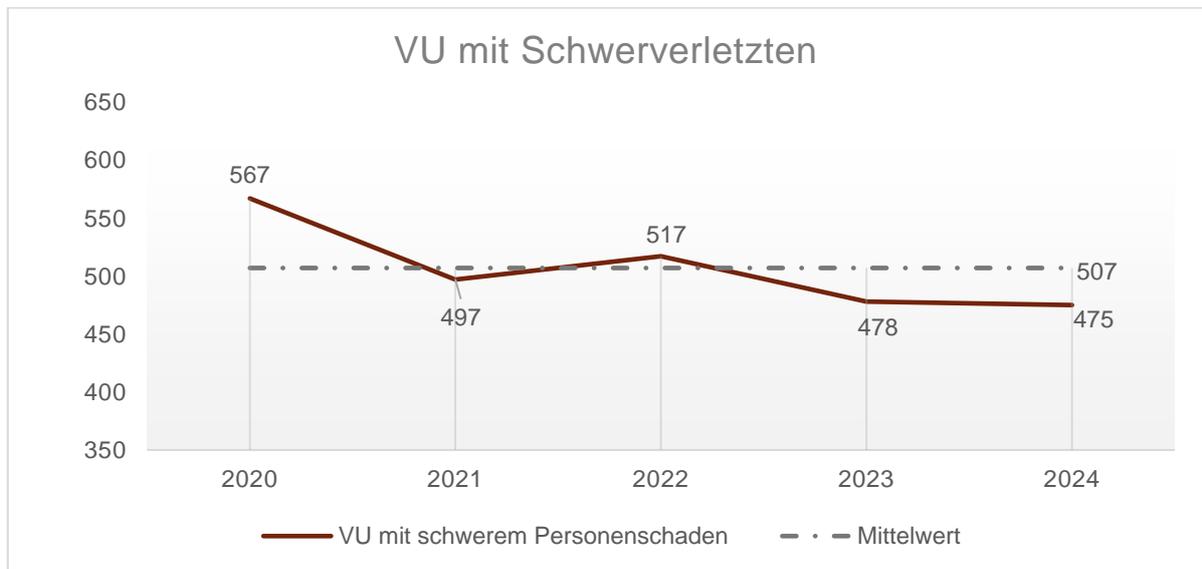


Abbildung 5 Verkehrsunfälle mit Schwerverletzten in der 5-Jahres-Betrachtung

### 3.2.2 Verkehrsunfälle mit Leichtverletzten

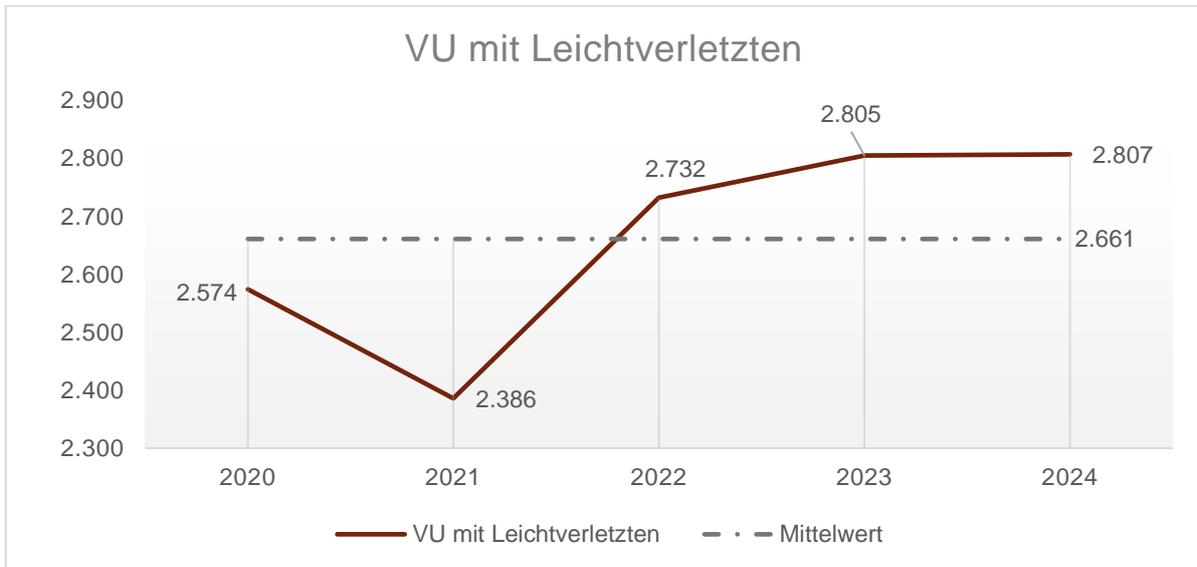


Abbildung 6 Verkehrsunfälle mit Leichtverletzten in der 5-Jahres-Betrachtung

### 3.2.3 Verunglückte Personen

Die Zahl der Verunglückten sank um 0,4 % (2024: 4.082 / 2023: 4.100), davon 22 Getötete, 514 Schwerverletzte und 3.546 Leichtverletzte.

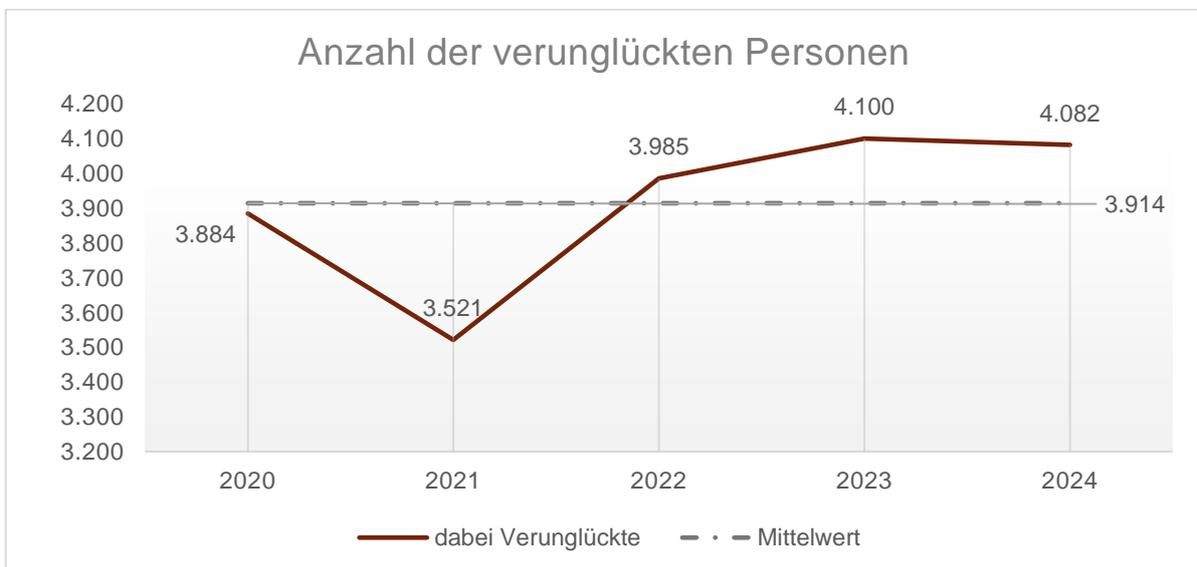


Abbildung 7 Anzahl verunglückter Personen in der 5-Jahres-Betrachtung

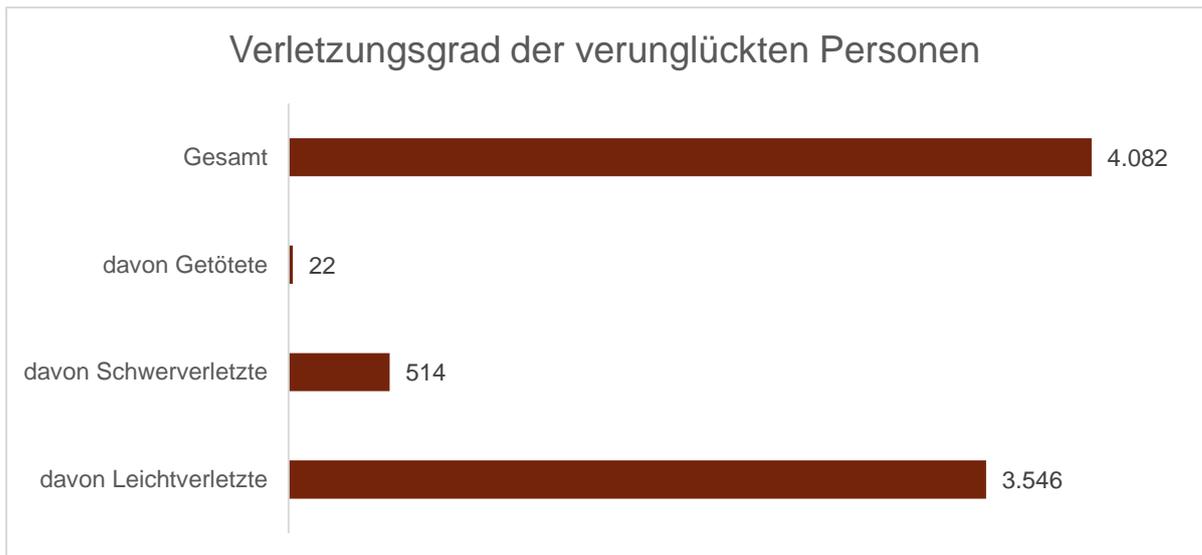


Abbildung 8 Anzahl und Aufschlüsselung verunglückter Personen in 2024

### 3.3 Verkehrsunfälle mit Flucht (§ 142 StGB)

Die Anzahl der Verkehrsunfälle, bei denen der Verursachende von der Unfallstelle flüchtete, ist 2024 um 114 Fälle gesunken (2024: 7.374 / 2023: 7.488). Die Aufklärungsquote liegt mit 40,5 % leicht über dem Vorjahresniveau (2023: 39,97 %).

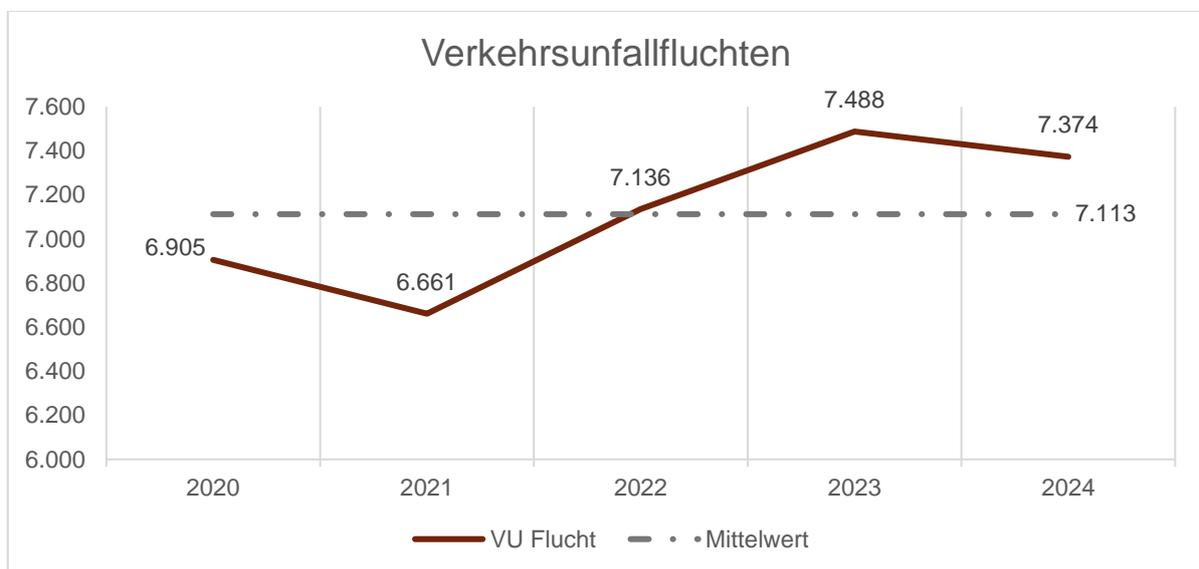


Abbildung 9 Anzahl Verkehrsunfallfluchten in der 5-Jahres-Betrachtung

## 4 Risikogruppen

### 4.1 nach Alter

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

Die Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Kindern sind zurückgegangen (-3,2%), jedoch verunglückten bei den 393 Verkehrsunfällen 345 Kinder (+7,8 %), davon wurden 325 Kinder leichtverletzt und 20 Kinder erlitten schwere Verletzungen.

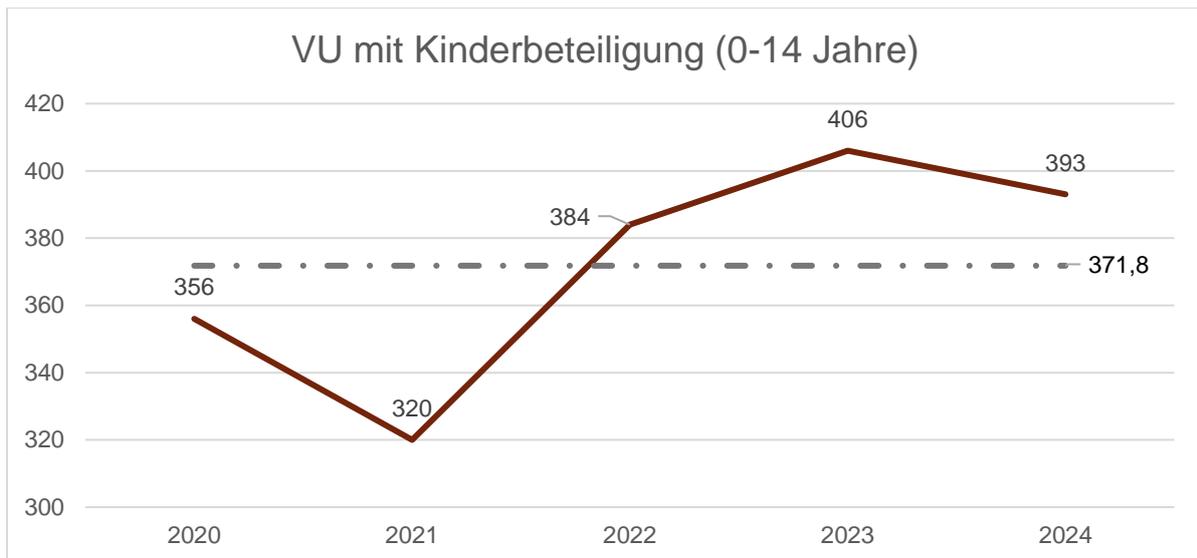


Abbildung 10 Verkehrsunfälle mit Kinderbeteiligung in der 5-Jahres-Betrachtung

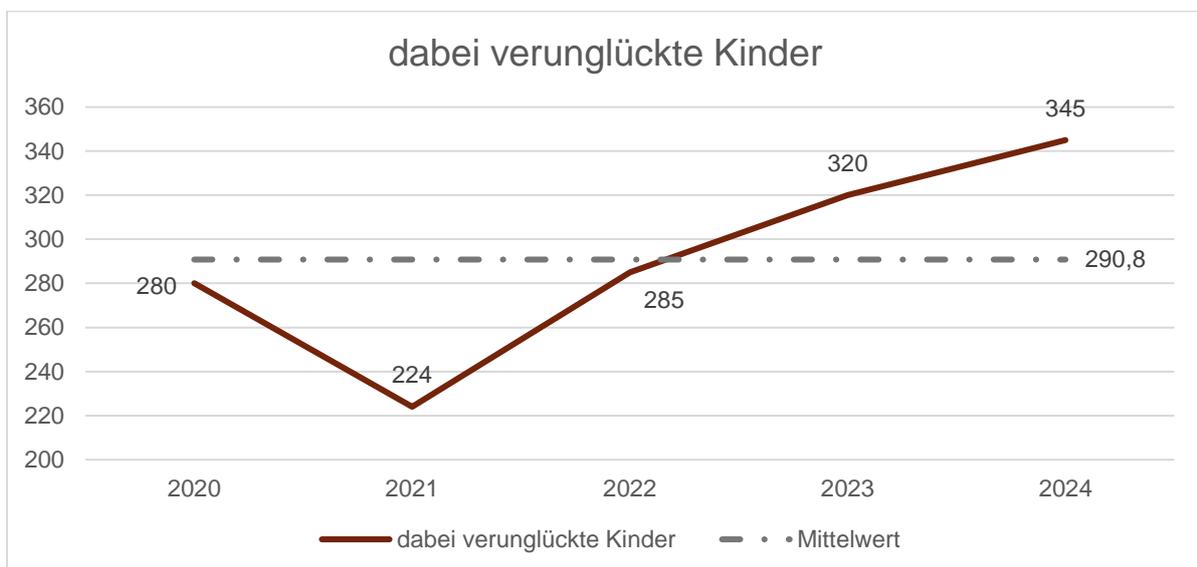


Abbildung 11 Anzahl verunglückter Kinder in der 5-Jahres-Betrachtung

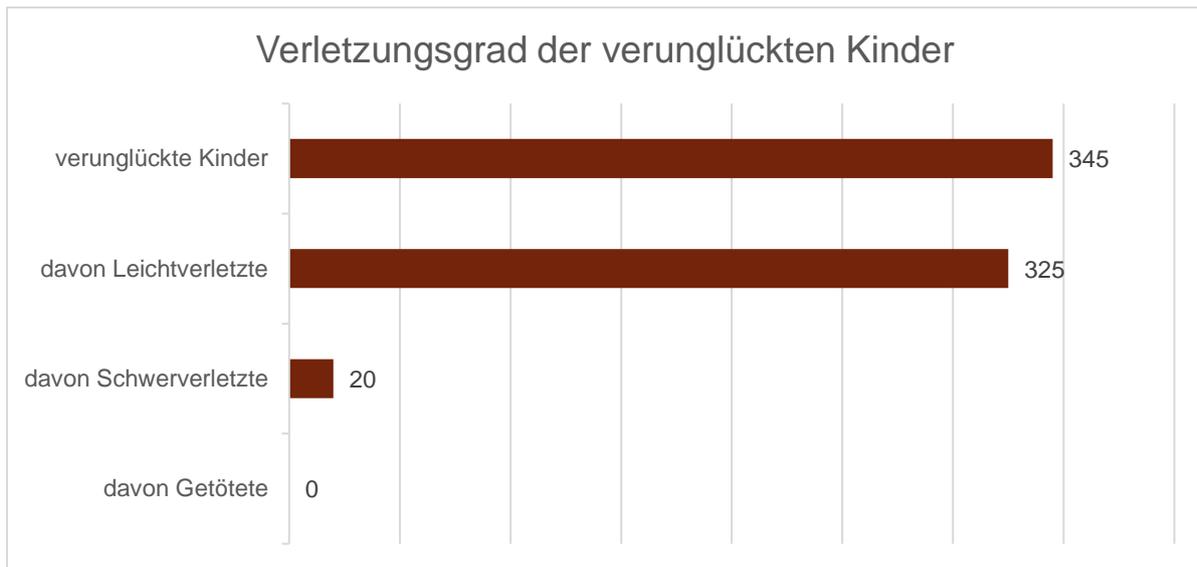


Abbildung 12 Anzahl verunglückter Kinder in 2024

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

Die Gesamtzahl der Verkehrsunfälle mit jungen Fahrern stieg auf 5.605 (+ 1%). In 3.593 Fällen waren junge Fahrer auch Hauptverursachende des Unfalles. Dies entspricht 64,1 %.

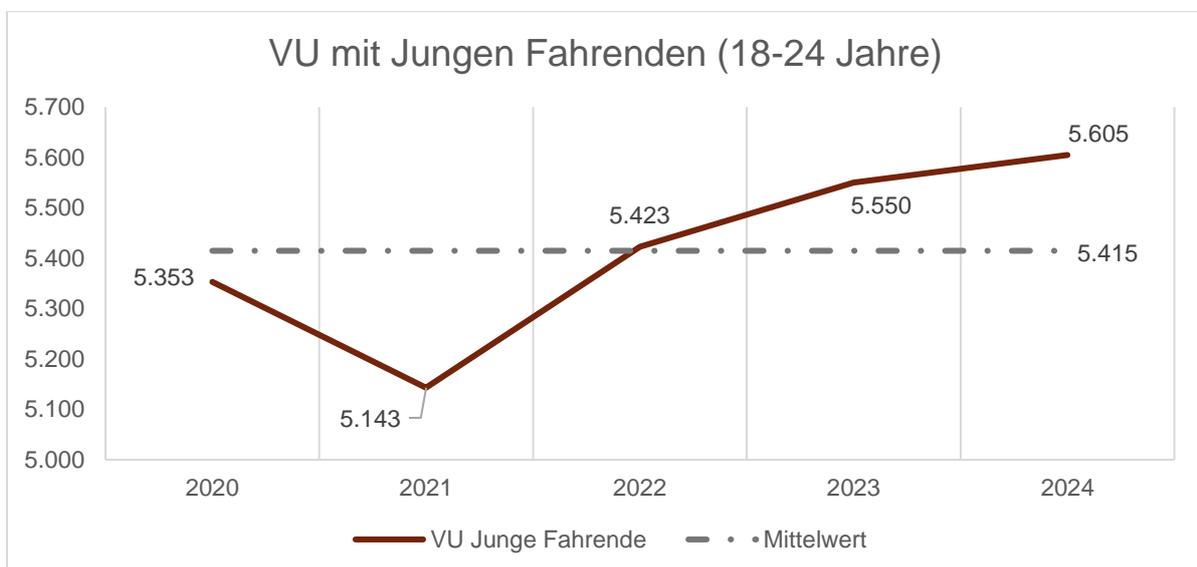


Abbildung 13 Verkehrsunfälle der Risikogruppe Junge Fahrer in der 5-Jahresbetrachtung

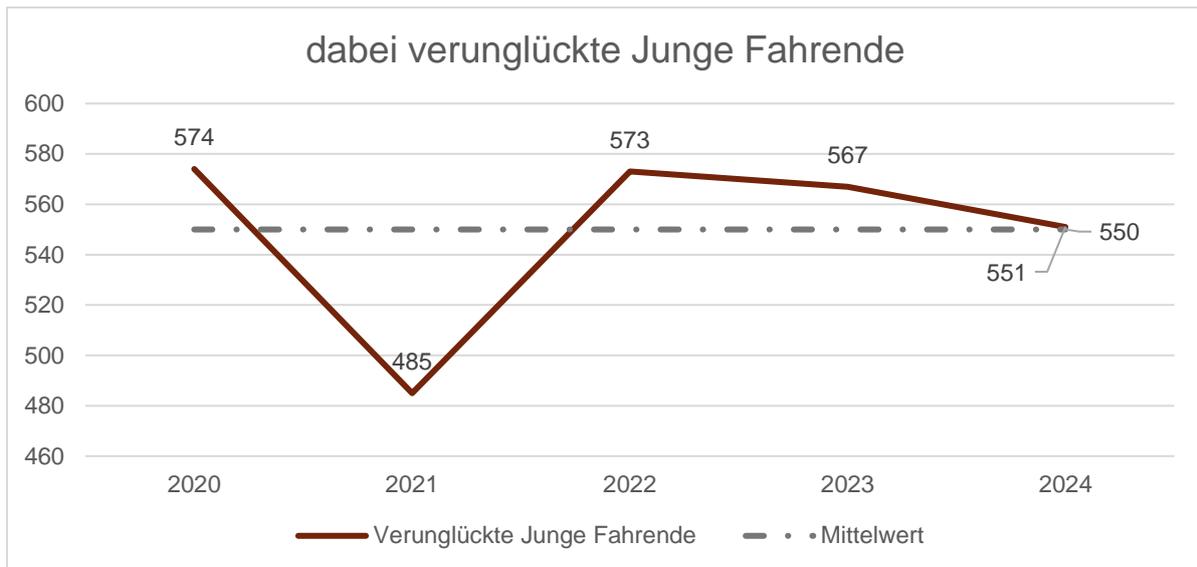


Abbildung 14 Verunglückte Junge Fahrende in der 5-Jahres-Betrachtung

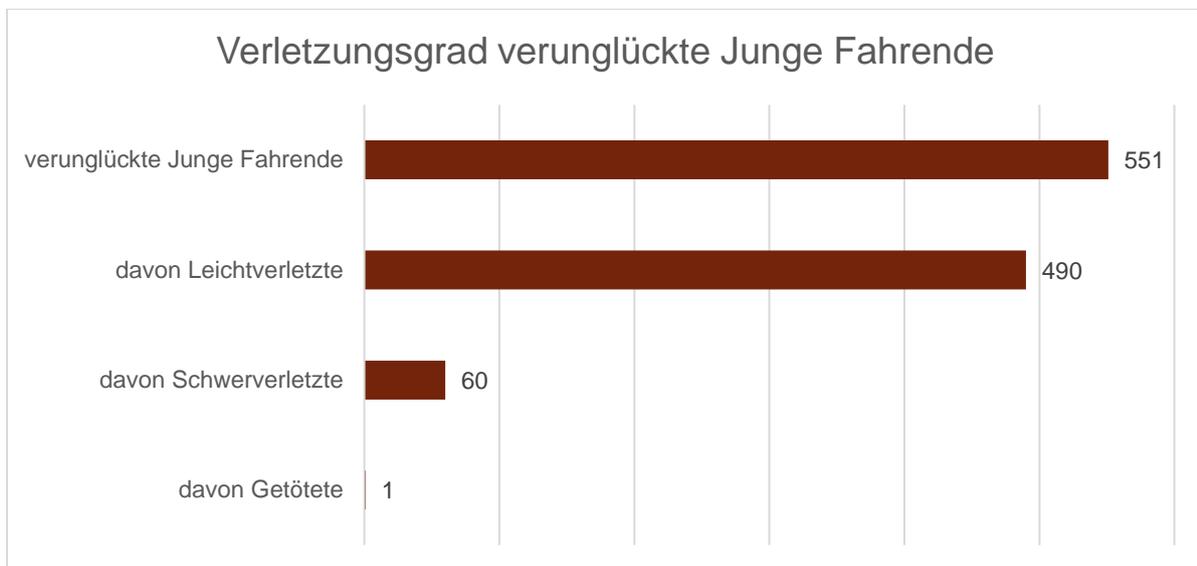


Abbildung 15 Anzahl verunglückte Junge Fahrende in 2024

#### 4.1.3 Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Senioren/innen (≥ 65)

Die Gruppe der Fahrzeugführenden ab 65 Jahren war 2024 an 7.384 Verkehrsunfällen beteiligt (+5,3 %) und dabei in 5.033 Fällen Hauptunfallverursachende (68,2%).

13 Menschen dieser Risikogruppe starben an den Unfallfolgen, 125 wurden schwer und 181 leicht verletzt.

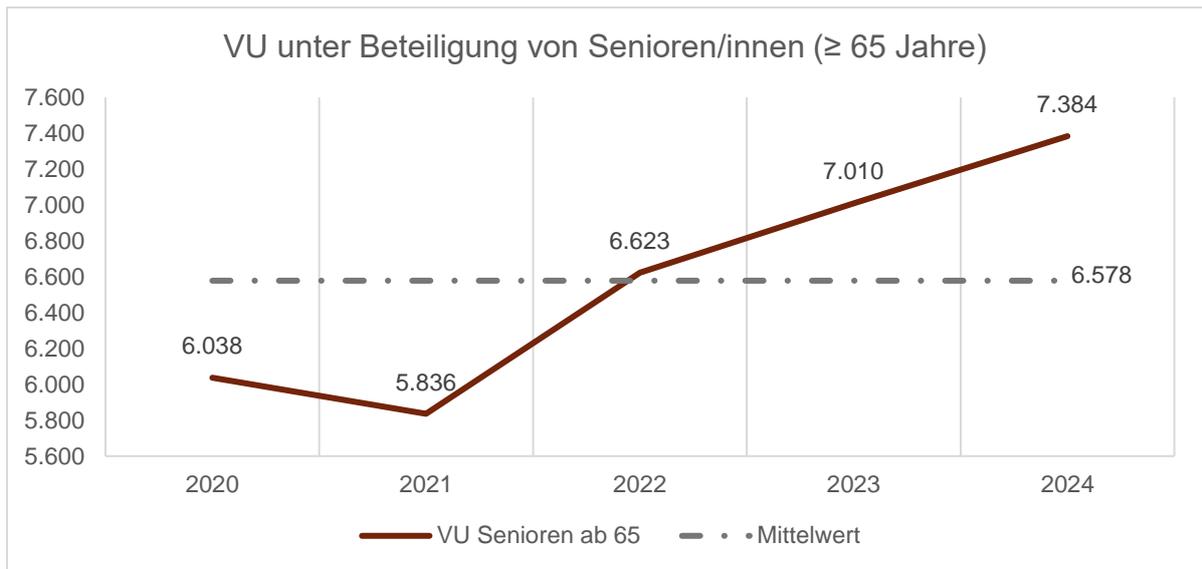


Abbildung 16 Verkehrsunfälle in der Risikogruppe der Senioren/innen ab 65 Jahren in der 5-Jahres-Betrachtung

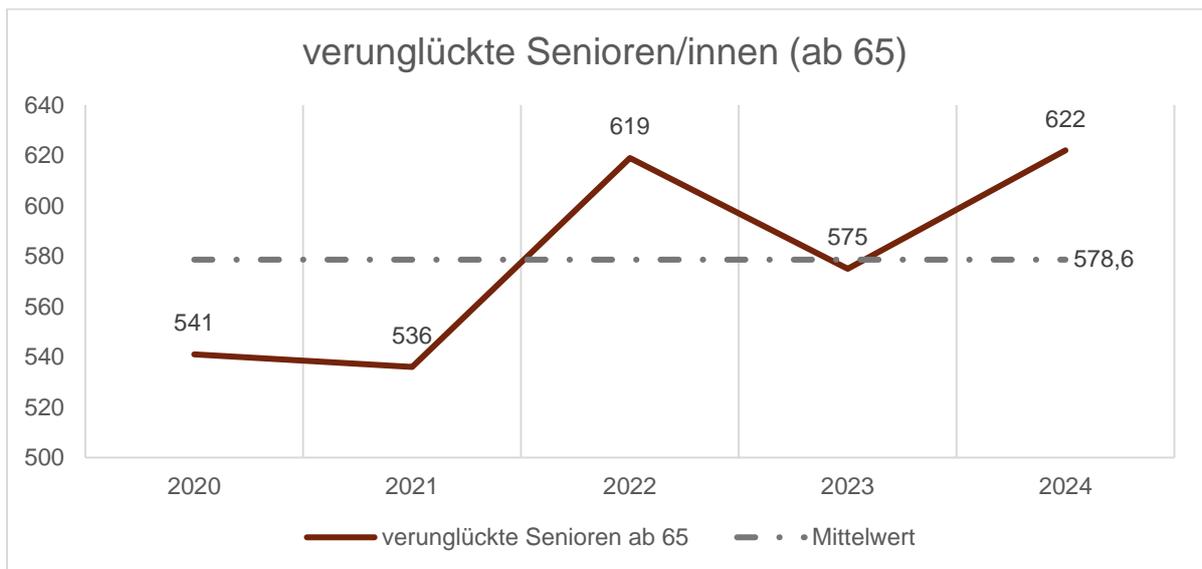


Abbildung 17 Verunglückte Senioren/innen ab 65 Jahren in der 5-Jahres-Betrachtung

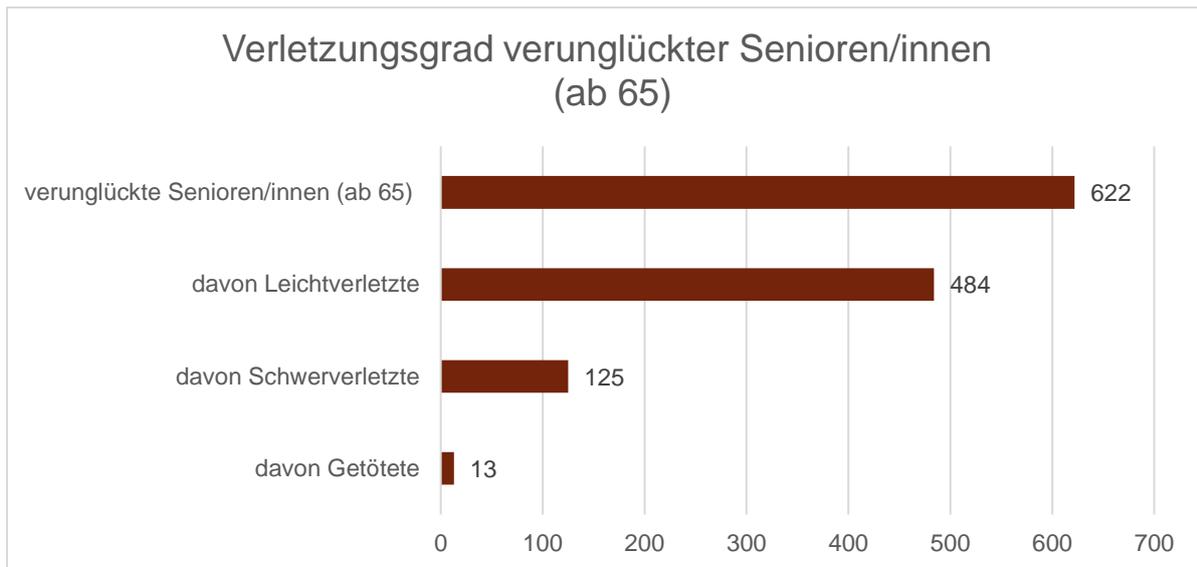


Abbildung 18 Verunglückte Senioren/innen ab 65 Jahren in 2024

#### 4.1.4 Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Senioren/innen ( $\geq 75$ )

Die Gruppe der Fahrzeugführenden ab 75 Jahren war 2024 an 3.282 Verkehrsunfällen beteiligt (+ 6,3 %) und dabei in 2.430 Fällen Hauptunfallverursachende (74 %). Die Anzahl der dabei verunglückten Senioren/innen ( $\geq 75$ ) sank dabei um 5,0 %. Neun Menschen starben an den Unfallfolgen, 50 wurden schwer und 188 leicht verletzt.

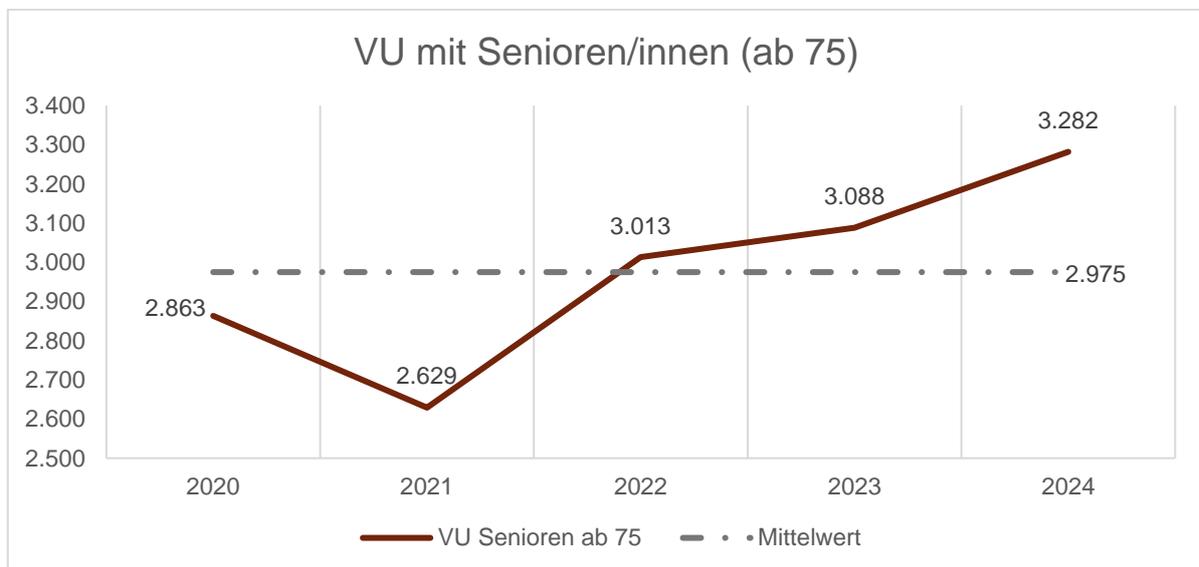


Abbildung 19 Verkehrsunfälle innerhalb der Risikogruppe der Senioren/innen ab 75 in der 5-Jahres-Betrachtung

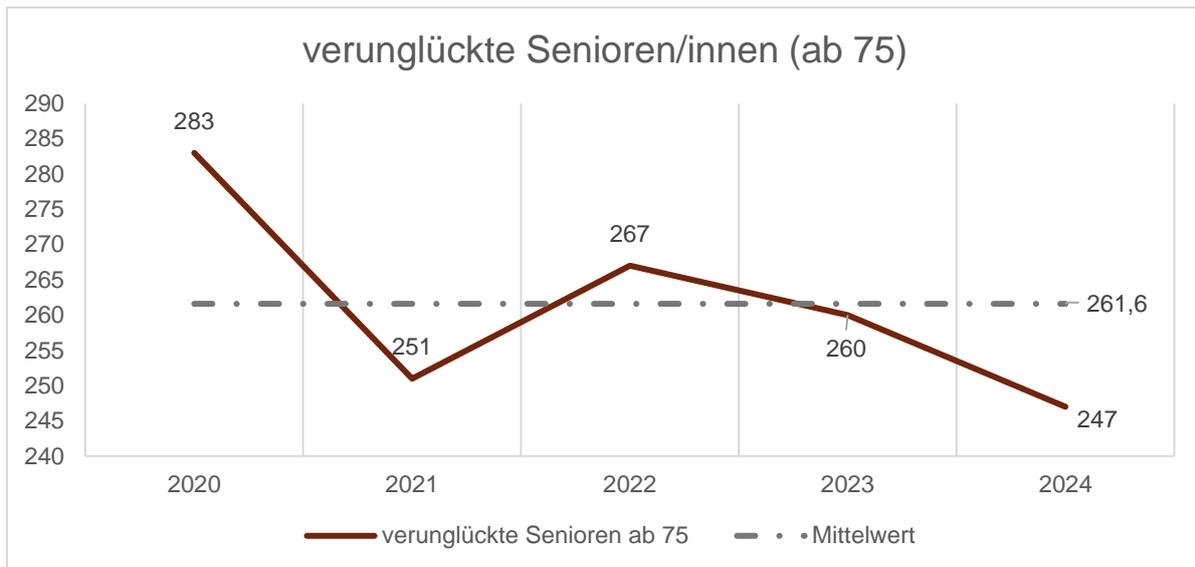


Abbildung 20 Verunglückte Senioren/innen ab 75 Jahren in der 5-Jahres-Betrachtung

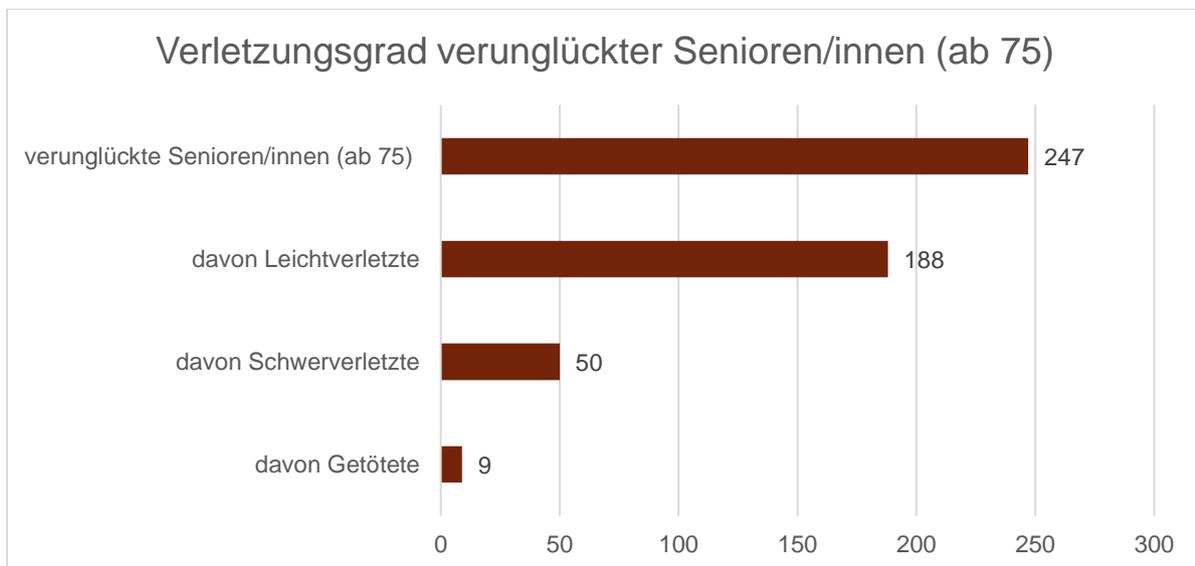


Abbildung 21 Verunglückte Senioren/innen ab 75 Jahren in 2024

## 4.2 nach Art der Verkehrsbeteiligung

### 4.2.1 Risikogruppe Fahrrad- und Pedelec-fahrende

Die Beteiligung an Verkehrsunfällen von Fahrrad- und Pedelec-Fahrenden (1.451 Fälle) nahm 2024 um 3,1 % weiter ab (2023: 1.497), obgleich die Anzahl der Pedelecs im Straßenverkehr zunahm und auch ein erhöhter Absatz an Fahrrädern während der letzten Jahre festzustellen ist.

In 873 Fällen setzte diese Risikogruppe die Hauptursache für einen Verkehrsunfall. Mit Fahrrädern / Pedelecs verunglückten 1.107 Personen; davon wurden vier Menschen getötet, 151 schwerverletzt und 952 leicht verletzt.

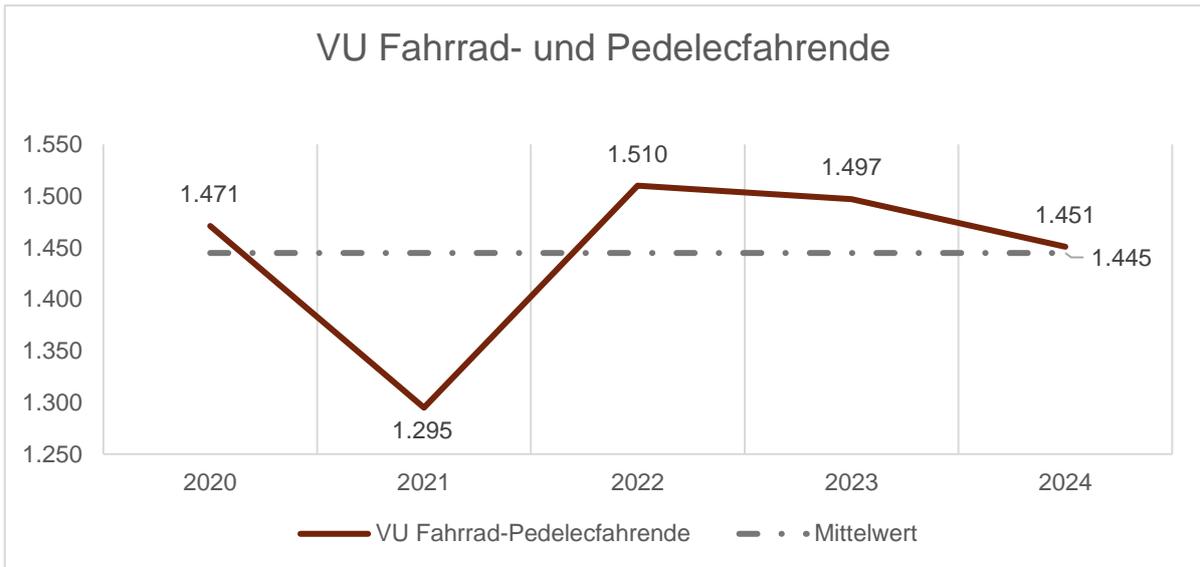


Abbildung 22 Verkehrsunfälle in der Risikogruppe der Fahrrad- und Pedelec-fahrenden in der 5-Jahres-Betrachtung

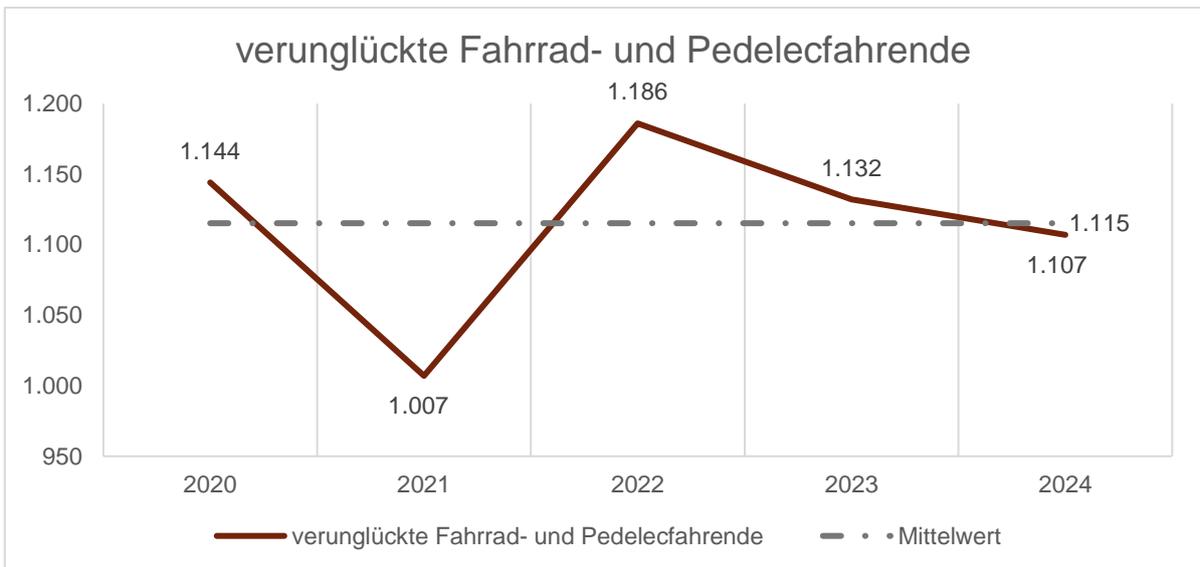


Abbildung 23 Verunglückte Rad- und Pedelec-fahrende in der 5-Jahres-Betrachtung

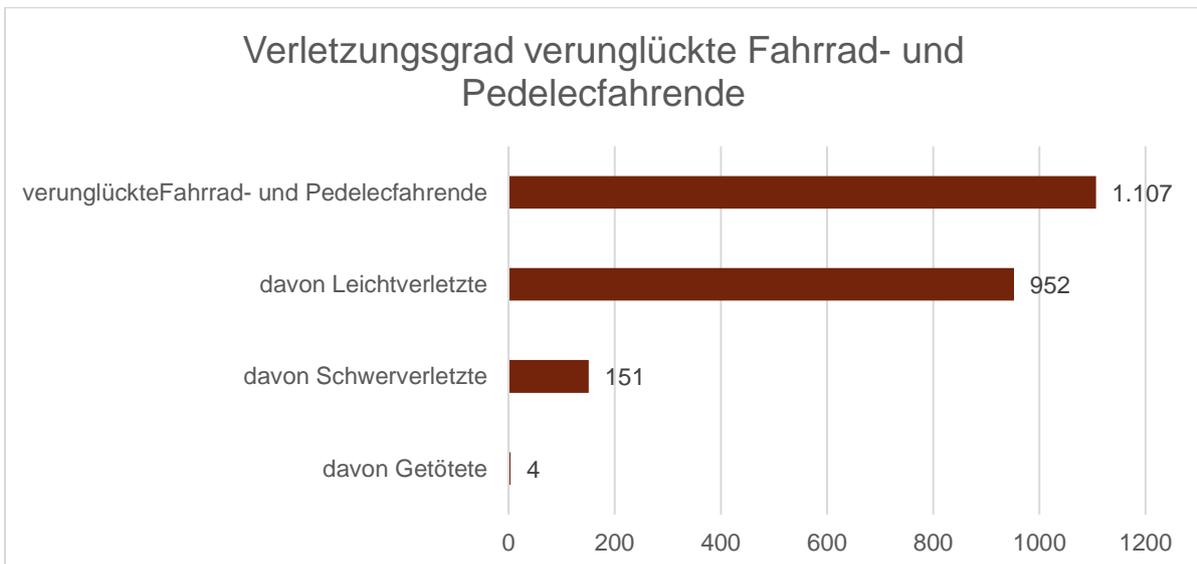


Abbildung 24 Verunglückte Rad- und Pedelec-fahrende in 2024

#### 4.2.2 Risikogruppe E-Scooter-Fahrende

Seit 2020 nehmen der Verkauf und die Leihangebote von sog. „E-Scootern“ stetig zu. In Bezug auf die Gesamtunfalllage sind diese Elektrokleinstfahrzeuge zwar relativ unterrepräsentiert, dennoch ist seit 2020 eine stetige Zunahme festzustellen. Insgesamt wurden 2024 141 Unfälle mit E-Scootern verzeichnet, 105 davon mit Personenschaden; 2023 waren es noch 120 Unfälle, davon 89 mit Personenschaden. Bei 82 der insgesamt 141 Unfälle war der oder die E-Scooter-Fahrer/in Hauptunfallverursachende des Unfalls.

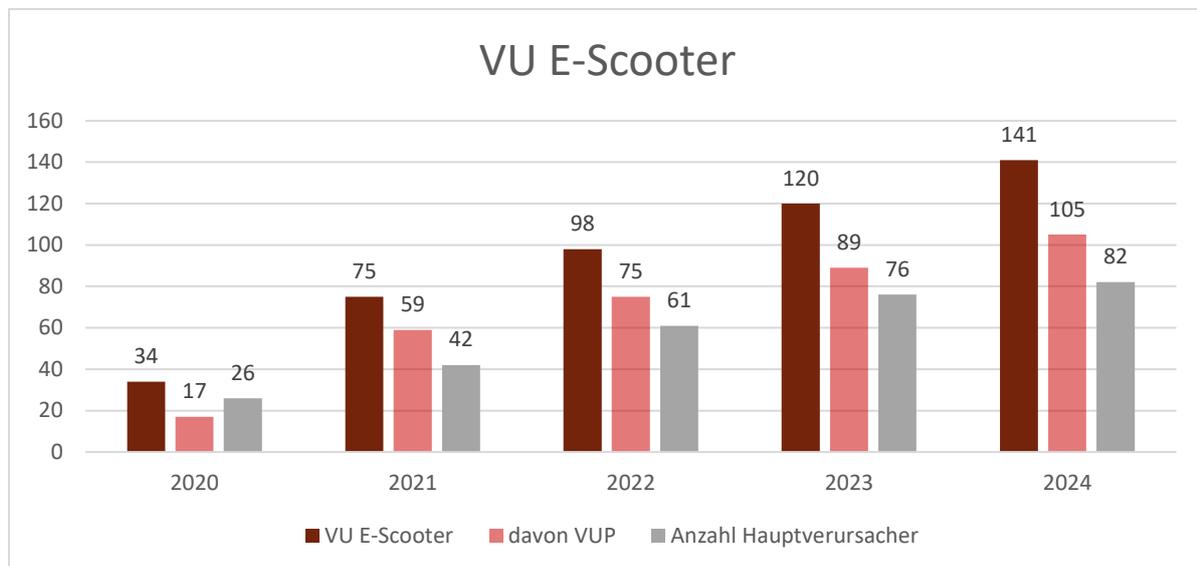


Abbildung 25 Verkehrsunfälle mit Beteiligung eines E-Scooters seit der Einführung in 2020

#### 4.2.3 Risikogruppe motorisierte Zweiräder mit amtlichen Kennzeichen

Mit 613 Fällen sind die Verkehrsunfälle mit motorisierten Zweirädern in 2024 um 13,3 % gestiegen. Bei 383 Verkehrsunfällen mit Personenschaden kam es zu 385 verunglückten motorisierten Zweiradfahrenden (2023: 351; + 6,1%); fünf Menschen starben, 111 erlitten schwere und 269 Menschen leichte Verletzungen.

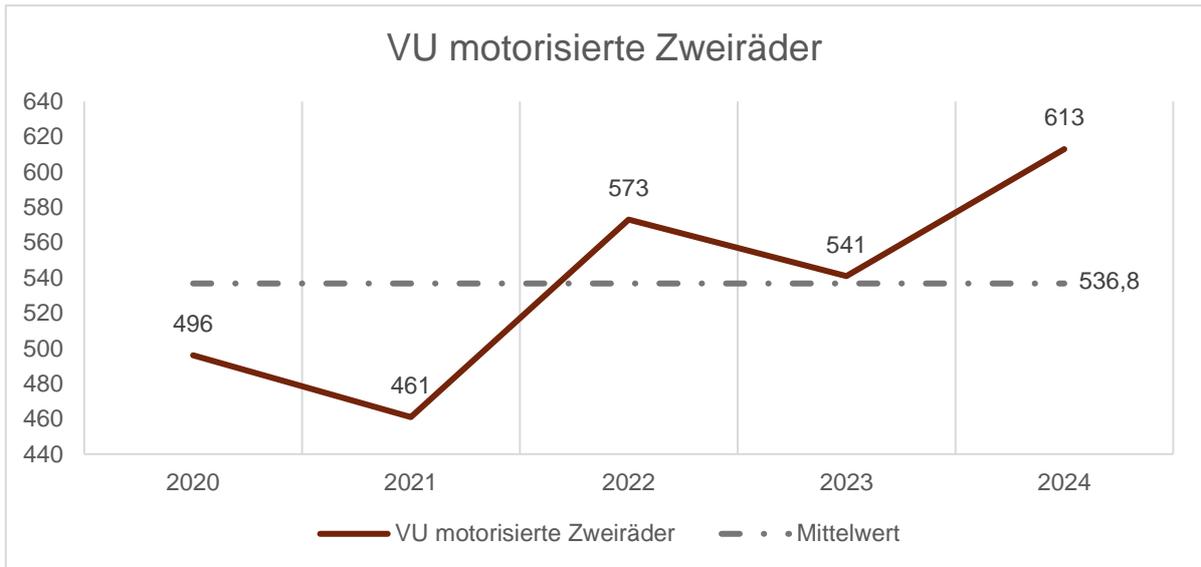


Abbildung 26 Verkehrsunfälle innerhalb der Risikogruppe der mot. Zweiräder in der 5-Jahres-Betrachtung

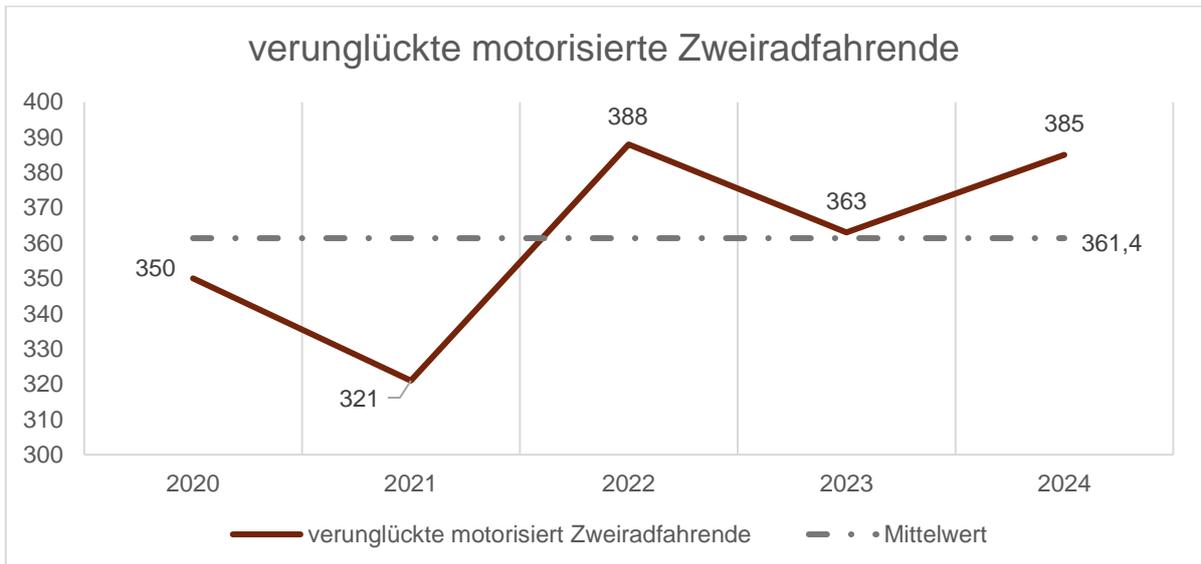


Abbildung 27 Verunglückte Zweiradfahrende in der 5-Jahres-Betrachtung

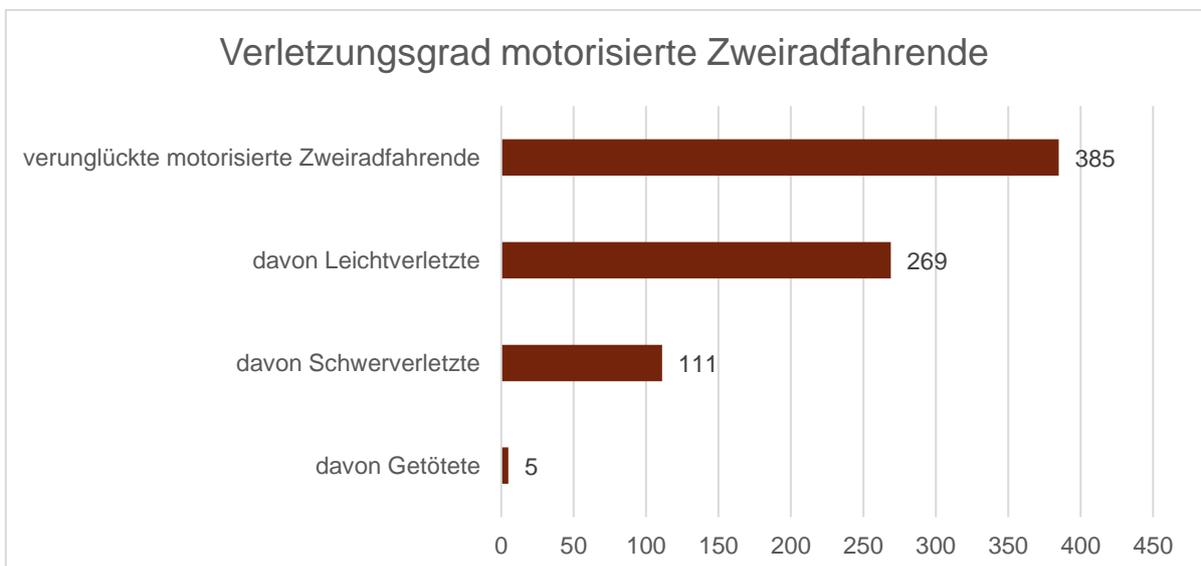


Abbildung 28 Verunglückte Zweiradfahrende in 2024

#### 4.2.4 Risikogruppe LKW-Fahrende

2024 ereigneten sich 3.050 Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Lastkraftwagen; insgesamt ist damit ein Anstieg von 2,6 % zu verzeichnen. In 194 Fällen kam es zu Personenschäden mit 263 Verunglückten, davon vier Getöteten. Der Anteil der LKW-Fahrenden als Unfallverursachende ist mit 2.407 (78,9 %) leicht über dem Vorjahresniveau.

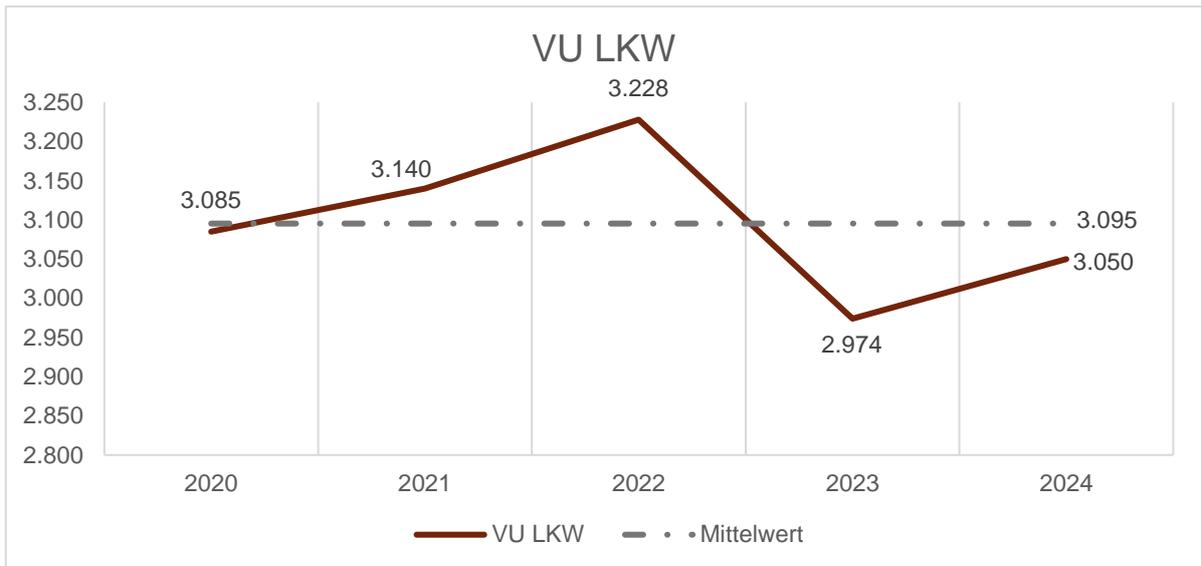


Abbildung 29 Verkehrsunfälle innerhalb der Risikogruppe der LKW-Fahrenden in der 5-Jahres-Betrachtung

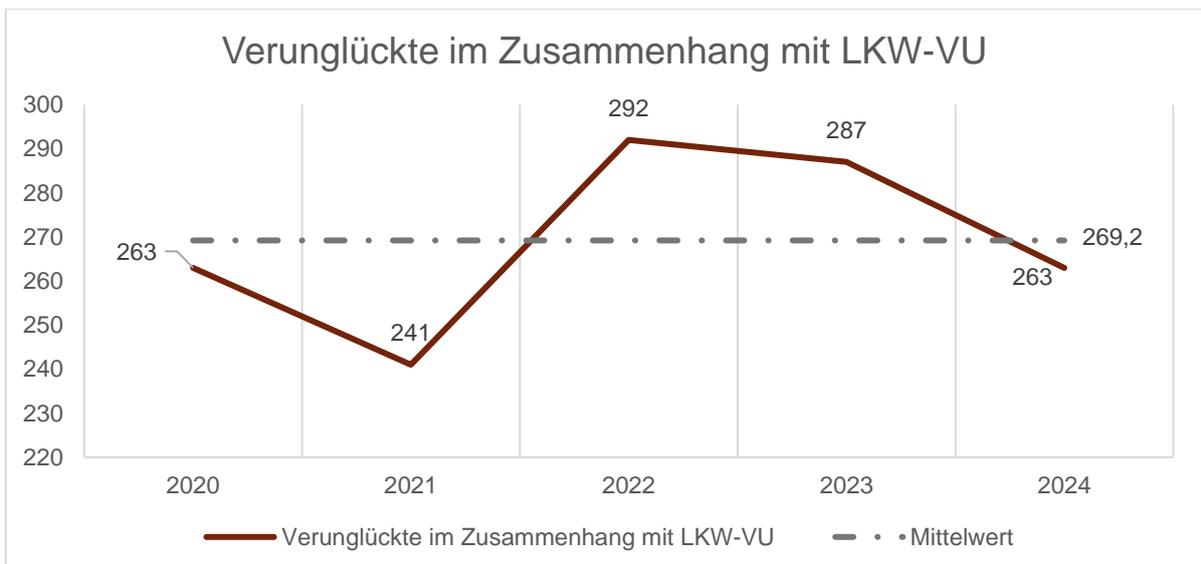


Abbildung 30 Verunglückte im Zusammenhang mit LKW-Unfällen in der 5-Jahres-Betrachtung

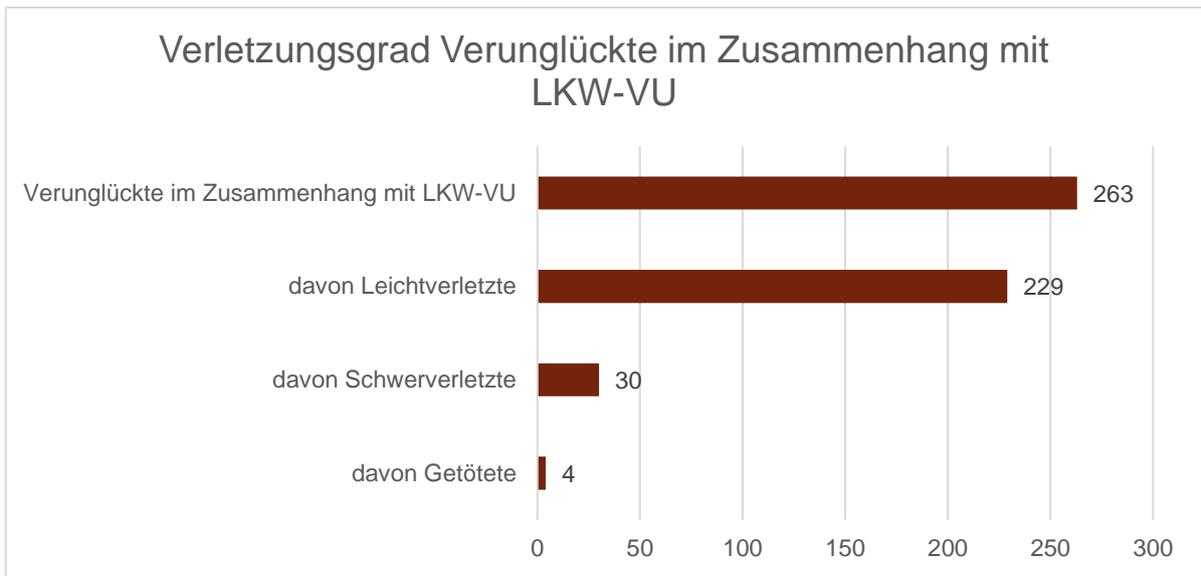


Abbildung 31 Verunglückte im Zusammenhang mit LKW-Unfällen in 2024

## 5 Unfallursachen

### 5.1 Gesamtzahl der Verkehrsunfälle unter Einwirkung berauschender Mittel

Im Jahr 2024 ereigneten sich insgesamt 620<sup>5</sup> Verkehrsunfälle unter dem Einfluss berauschender Mittel (2023: 641). Damit ist ein weiterer Rückgang von 3,3 % zu verzeichnen. Als berauschende Mittel sind grundsätzlich Alkohol, Betäubungsmittel und / oder Medikamente zu verstehen.

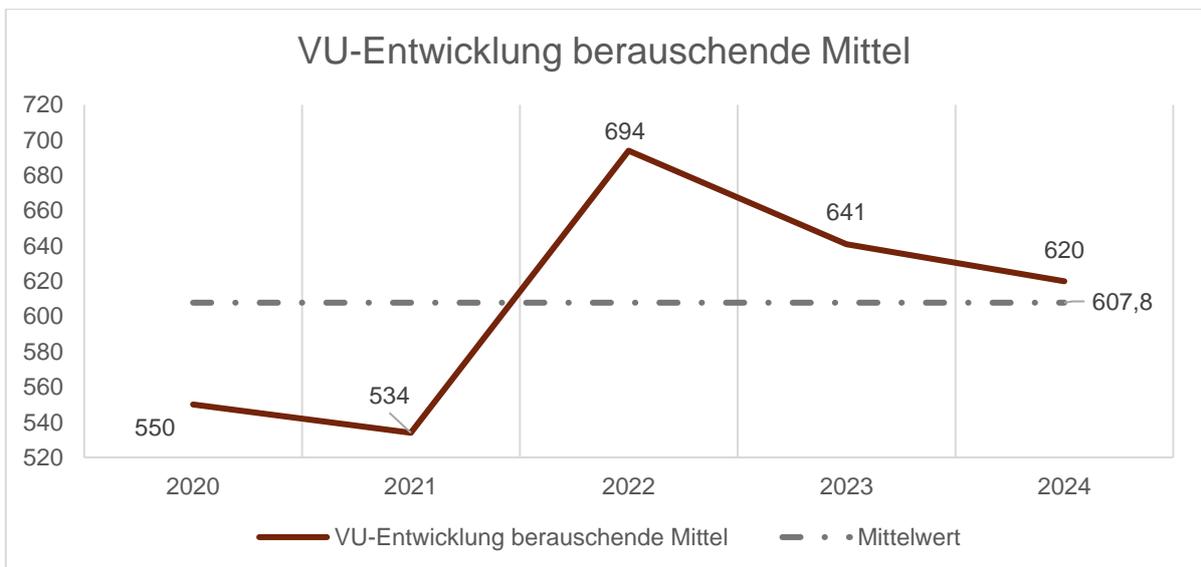


Abbildung 32 Verkehrsunfälle mit berauschenden Mitteln in der 5-Jahres-Betrachtung

<sup>5</sup> Fälle von Mischkonsum (z.B. Alkohol und Betäubungsmittel) werden bei der Gesamtzahl der Unfälle unter der Einwirkung berauschender Mittel statistisch als ein Unfall gewertet. Bei der Addition der Einzelwerte von Unfällen unter Alkohol und Betäubungsmittel können daher höhere Fallzahlen entstehen

### 5.1.1 Verkehrsunfälle unter Alkoholeinfluss

Bei 526 Verkehrsunfällen war Alkohol ursächlich (2023: 563). Von 215 Unfällen mit Personenschaden in diesem Bereich waren ein Unfall mit tödlichem Ausgang, 45 Personen wurden schwer und 204 leicht verletzt.

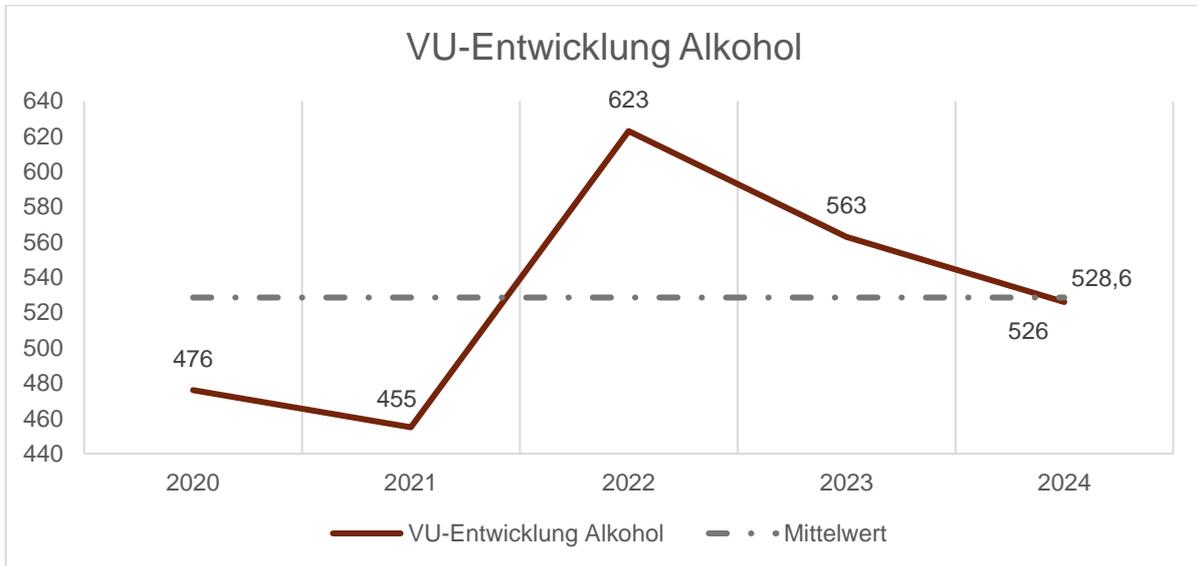


Abbildung 33 Verkehrsunfälle unter Alkoholeinfluss in der 5-Jahres-Betrachtung

### 5.1.2 Verkehrsunfälle unter Drogeneinfluss

Im Vergleich zum Vorjahr ist die Anzahl der Verkehrsunfälle unter Drogeneinfluss mit 143 Unfällen um 18,2 % erneut angestiegen (2023: 121).

Bei 62 Verkehrsunfällen waren Personenschäden zu verzeichnen; dabei wurde zwei Mensch getötet, 17 Personen schwer und 63 Personen leicht verletzt.

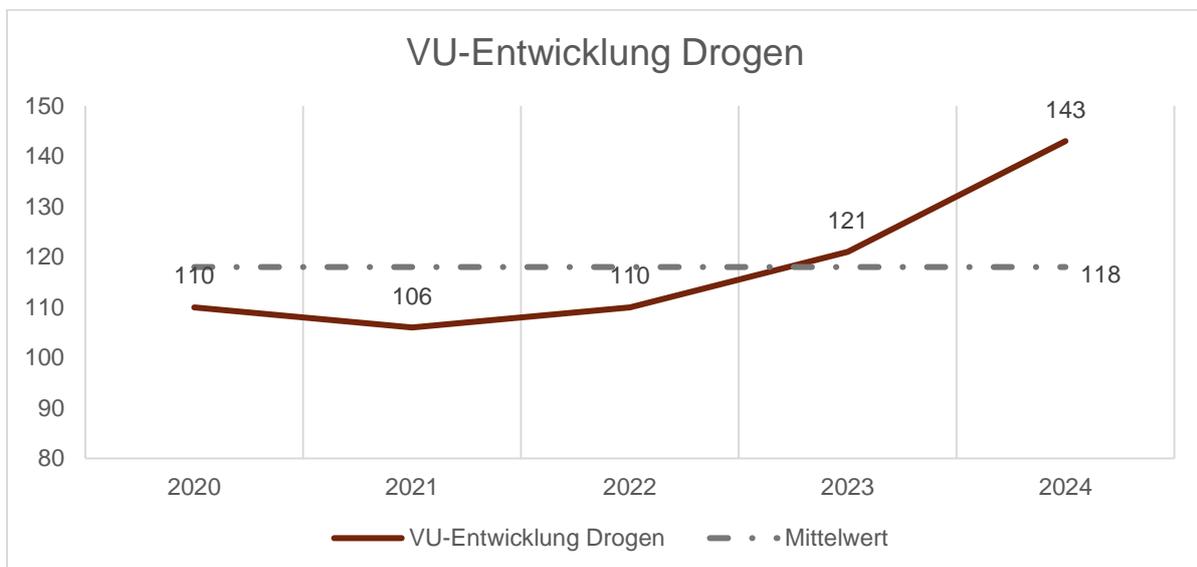


Abbildung 34 Verkehrsunfälle unter dem Einfluss von Drogen in der 5-Jahres-Betrachtung

Im April 2024 wurde eine Teillegalisierung von Cannabis eingeführt. In der Folge wurde im August 2024 der erlaubte THC-Grenzwert bei Teilnahme am Straßenverkehr auf 3,5 ng/ml festgelegt.

Da bislang Unfälle unter Drogeneinfluss nicht differenziert nach Stoffgruppen erhoben wurden, fand für den Zeitraum April 2023 bis April 2024 eine retrograde Auswertung ausschließlich der Unfälle unter Einfluss von Cannabis statt. Seit April 2024 werden Unfälle unter Einfluss von Cannabis gesondert erfasst.

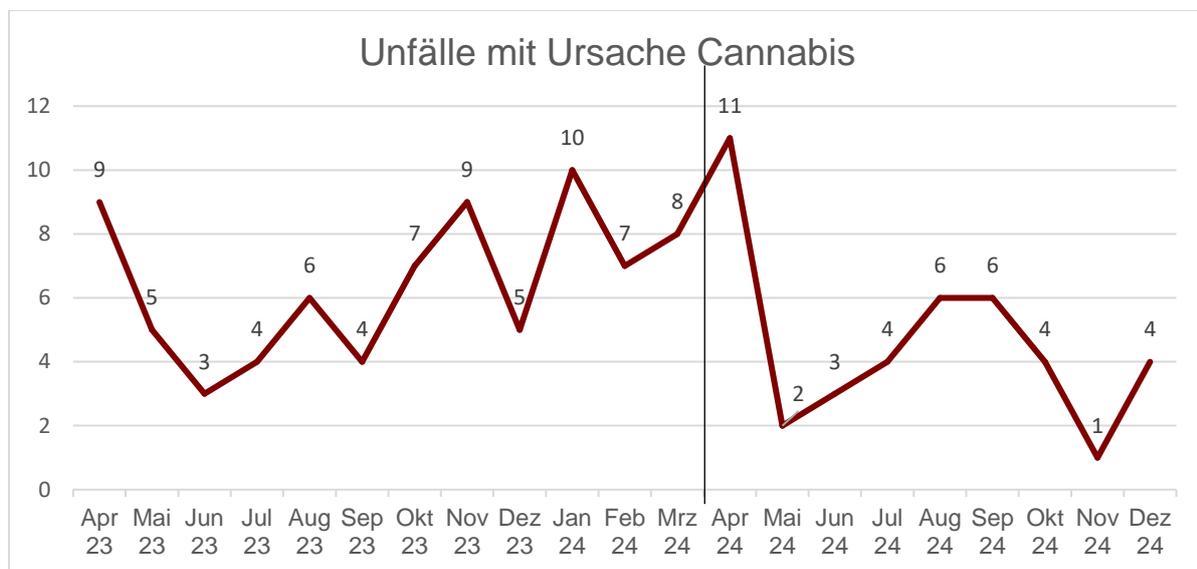


Abbildung 35 Verkehrsunfälle unter dem Einfluss von Cannabis (Retrograde Erfassung)

In der Gesamtschau lässt sich feststellen, dass bei insgesamt niedrigen Zahlen auch seit der Legalisierung keine Steigerung bei den Verkehrsunfällen unter Einfluss von Cannabis zu erkennen ist.

## 5.2 Unfallursache Geschwindigkeit

Bei der Unfallursache Geschwindigkeit ist mit 2.027 Fällen einen leichten Rückgang zu registrieren (-1,7 %). Insgesamt kam es dabei zu 587 Verkehrsunfällen mit Personenschaden.

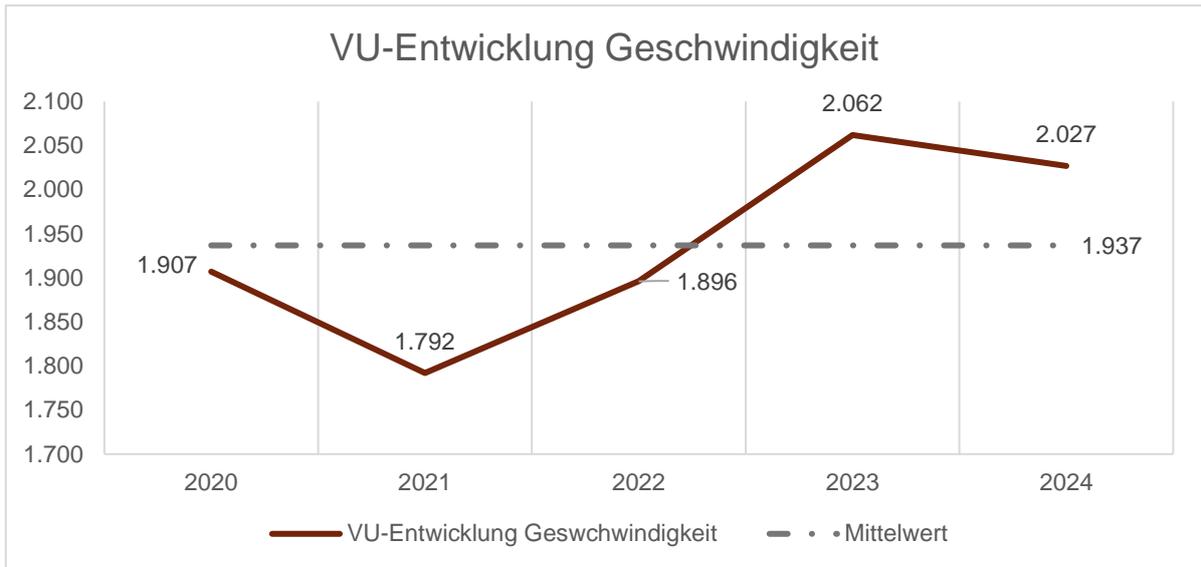


Abbildung 35 Verkehrsunfallentwicklung Ursache Geschwindigkeit in der 5-Jahres-Betrachtung

### 5.3 Unfallursache Abstand

Abstand ist mit 10.118 Verkehrsunfällen auch 2024 die häufigste Unfallursache (2023: 9.705). Insgesamt kam es dabei zu 518 Verkehrsunfällen mit Personenschaden.

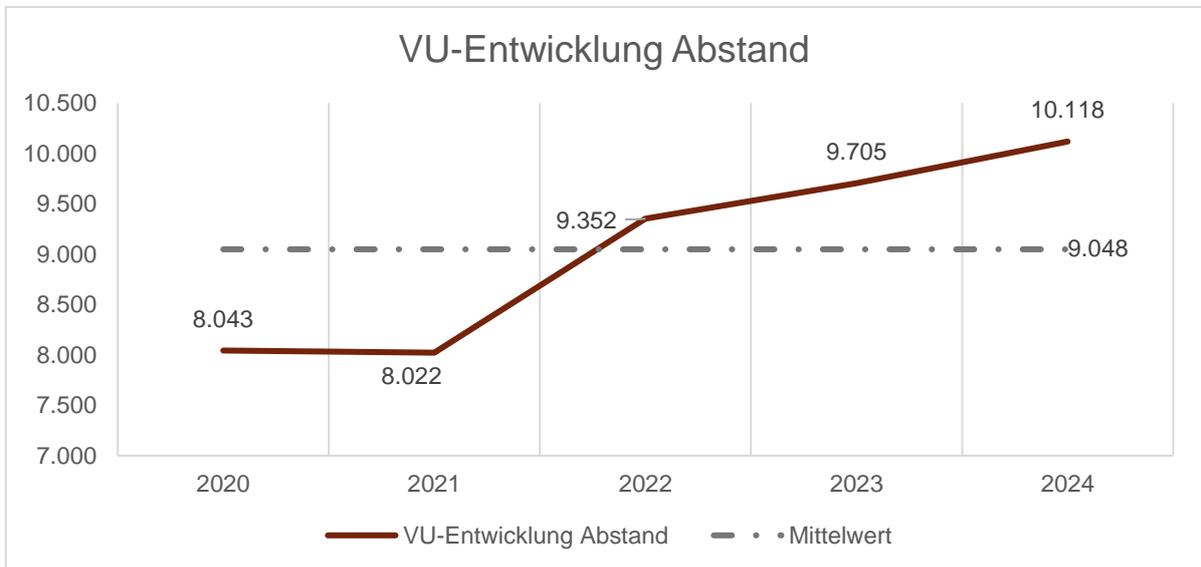


Abbildung 36 Verkehrsunfallentwicklung Ursache Abstand in der 5-Jahres-Betrachtung

### 5.4 Unfallursache Überholen

Die Anzahl der Fehler beim Überholen als Unfallursache erhöhte sich im Jahr 2024 um 12,7 % auf 444 Fälle (2023: 394). Bei 107 Verkehrsunfällen kam es zu Personenschäden.

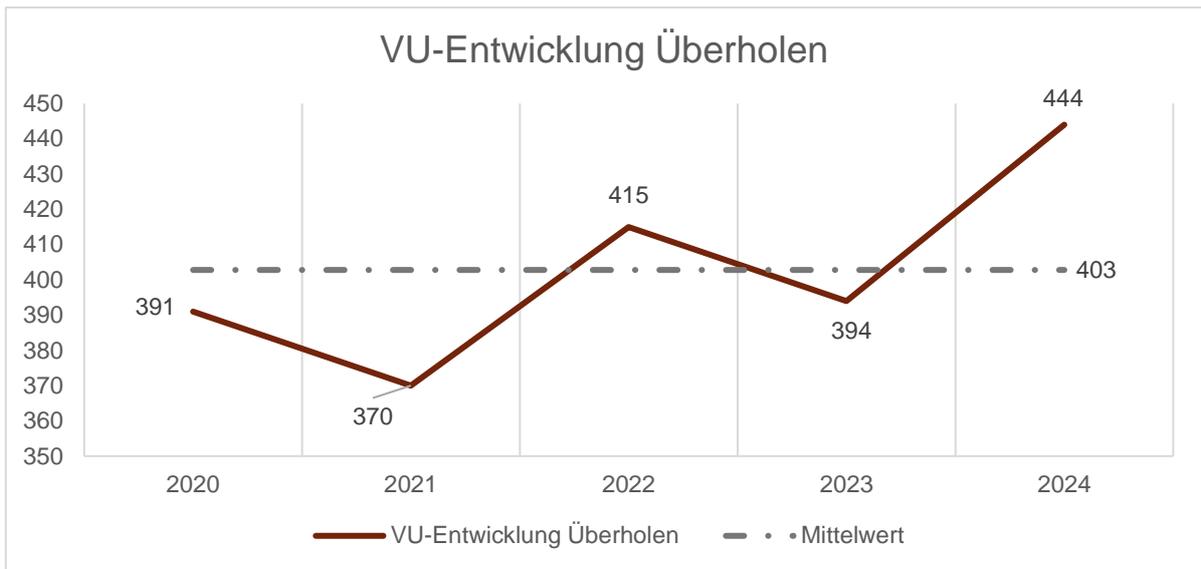


Abbildung 37 Verkehrsunfallentwicklung Ursache Überholen in der 5-Jahres-Betrachtung

### 5.5 Unfallursache Vorfahrt

In 2.017 Fällen führten im Jahr 2024 Vorfahrtsverletzungen zu Verkehrsunfällen (2023: 1.972). Dabei kam es zu 564 Verkehrsunfällen mit Personenschäden.

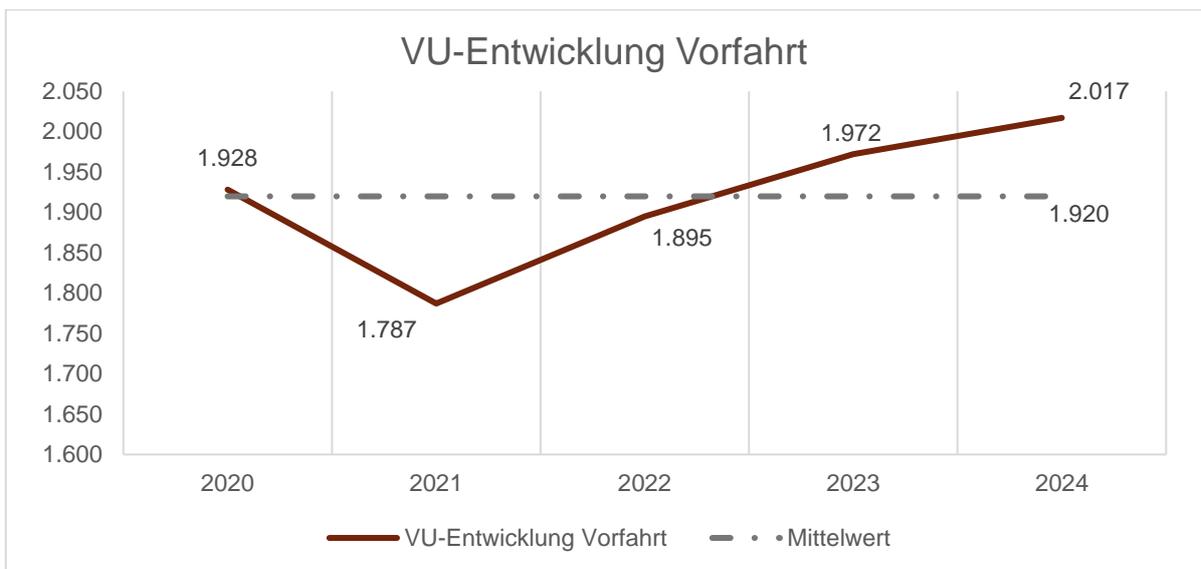


Abbildung 38 Verkehrsunfallentwicklung Ursache Vorfahrt in der 5-Jahres-Betrachtung

## 6 Verkehrsunfallbekämpfung durch die Polizei

Verkehrsunfälle entstehen durch das Zusammenwirken unterschiedlicher Einflussfaktoren, wie Mensch, Fahrzeug und Verkehrsraum. Auch die polizeiliche Verkehrssicherheitsarbeit orientiert sich an diesen Faktoren. Ziel ist es, durch zielgruppen- und problemorientierte Präventionsmaßnahmen die Verkehrsunfallrisiken zu minimieren sowie die Anzahl der Verkehrsunfälle und die schweren Unfallfolgen zu reduzieren.

Möglichkeiten zur Beeinflussung liegen unter anderem in der Prävention durch Verkehrserziehung und -beratung, Aufklärung, Öffentlichkeitsarbeit sowie der Repression in Form von Verkehrsüberwachung, -kontrollen und Beobachtung des Verkehrsraums. Hierzu beteiligte sich das Polizeipräsidium Rheinpfalz auch an Kontrollwochen des europaweiten Polizeinetzwerks ROADPOL ([www.roadpol.eu](http://www.roadpol.eu)) mit dem übergeordneten Ziel der „Vision Zero“, der Senkung der Verkehrsunfalltoten auf nahezu null.

### **6.1 Kinder und Jugendliche**

Im Jahr 2024 wurden für die Risikogruppe der Kinder Verkehrssicherheitsveranstaltungen und Fahrradkampagnen durchgeführt, insbesondere

- Aktionen der Polizeipuppenbühne bei Vorschulkindern
- Radfahrausbildung durch die Jugendverkehrsschule.

Allein durch die Polizeipuppenbühne wurden im Rahmen der Präventionsarbeit 1.160 Kinder und 320 Erwachsene erreicht. Bei der Radfahrausbildung durch die Jugendverkehrsschulen wurden im Jahr 2024 8.271 Kinder beschult.

Für die Gruppe der Jugendlichen und jungen Fahrenden wurde ein Crash-Kurs durchgeführt, bei dem 120 Schüler und Schülerinnen teilnahmen.

### **6.2 Seniorinnen und Senioren**

Für die Risikogruppe der Senioren/innen wurden ebenfalls Verkehrssicherheitsberatungen und Fahrradkampagnen angeboten, insbesondere

- für Seniorinnen und Senioren im Straßenverkehr wurden Infostände zur Thematik „Verkehrssicherheit 65+“ und „Fit für den modernen Straßenverkehr“ angeboten, durchgeführt teilweise in Kooperation mit der Verkehrswacht, sowie
- Durchführung von Pedelec-Kursen für diese Zielgruppe.

### **6.3 Fahrrad- und Pedelec-fahrende**

Für die Risikogruppe Fahrrad- / Pedelec-fahrende wurden folgende Maßnahmen und Veranstaltungen durchgeführt:

- Radfahrausbildung durch die Jugendverkehrsschulen
- Aktionen und Maßnahmen im Rahmen der Fahrradkonzeption
- Fahrradkontrollwochen mit Schwerpunkt Prävention

- Informationskampagnen zum Thema Fahrradprävention und Diebstahlsicherung; Rauschbrillen-Parcours.

#### **6.4 Risikogruppe motorisierte Zweiräder mit amtlichen Kennzeichen**

Für diese Risikogruppe wurden folgende Maßnahmen und Veranstaltungen durchgeführt:

- directionsübergreifenden Kontrollen im Bereich beliebter Motorradstrecken
- Verkehrssicherheitsmaßnahmen zur Thematik motorisierte Zweiräder, teilweise unter Beteiligung des ACE.

#### **6.5 Alkoholeinfluss im Straßenverkehr**

Im Jahr 2024 konnten durch polizeiliches Einschreiten 499 Trunkenheitsfahrten verhindert werden. Das Sicherstellen von Fahrzeugschlüsseln bzw. Fahrzeugen vor dem Fahrtantritt konnte hierbei schwerwiegende Folgen verhindern sowie einen präventiven Beitrag zur Verkehrssicherheit leisten.

Gleichwohl wurden im PP Rheinland im Jahr 2024 1.474 Fahrzeugführer unter Alkoholeinfluss festgestellt. Dabei sind 729 Strafanzeigen nach den §§ 316 (1) und 315c StGB sowie 246 Ordnungswidrigkeitsanzeigen nach den §§ 24a bzw. 24c StVG eingeleitet worden. Insgesamt konnten die Verfolgungszahlen in Bezug auf Alkohol im Straßenverkehr auf dem Niveau des Fünfjahresdurchschnitts von durchschnittlich 728 Strafanzeigen und 251 Ordnungswidrigkeitsanzeigen gehalten werden. Die Unfallzahlen mit Ursache Alkohol reduzierten sich erneut um 6,6 %.

#### **6.6 Drogeneinfluss im Straßenverkehr**

Hinsichtlich des Präventionsangebotes gegen „Drogen im Straßenverkehr“ wurden Präventionsveranstaltungen in Schulen sowie Fahrschulen durchgeführt.

2024 konnten mit 24 Schulklassen 651 Schüler und Schülerinnen erreicht werden. Darüber hinaus fanden zielgerichtete Verkehrssicherheits- und Kontrollwochen statt. Ferner stellten die Mitarbeitenden des PP Rheinland im Jahr 2024 bei allgemeinen Verkehrskontrollen 1.265 Fahrzeugführenden unter Drogeneinfluss fest. Hierdurch kam es zu 331 Strafanzeigen und 934 Ordnungswidrigkeitsanzeigen (§ 316 StGB bzw. § 24a StVG).

## **6.7 Geschwindigkeits-/ Abstandskontrollen**

Im Jahr 2024 wurde im Dienstgebiet des PP Rheinpfalz die Geschwindigkeit von ca. 24 Millionen Fahrzeugen durch Geschwindigkeitsmessanlagen gemessen; es wurden 485.961 Fahrzeuge beanstandet. Darüber hinaus wurden 3.857 Anträge auf Fahrverbote gestellt. Außerdem wurden im Jahr 2024 bei Abstandskontrollen 3.983 Abstandsverstöße festgestellt.

## **6.8 Sonstige Maßnahmen**

Ergänzend zu den bereits genannten einzelnen Maßnahmen nahmen Mitarbeitende des PP Rheinpfalz an unterschiedlichen Verkehrssicherheits- und Präventionstagen teil und informierten zu speziellen Themen der Verkehrssicherheitsarbeit. Auch bei verschiedenen Veranstaltungen von Schulen, Zweiradhändler oder „Tagen der offenen Tür“ waren Mitarbeitende des PP Rheinpfalz zur Beratung hinsichtlich der Verkehrssicherheit vor Ort.