RheinlandPfalz
POLIZEIPRÄSIDIUM
RHEINPFALZ

Verkehrsunfallstatistik

Polizeiinspektion Neustadt an der Weinstraße

Jahresbericht 2024

Impressum

Polizeiinspektion Neustadt/W.

Exterstraße 21

67433 Neustadt/W.

E-Mail: pineustadt.sbet@polizei.rlp.de

Inhaltsverzeichnis

1. Kurzübersicht und Kernaussagen zur Verkehrsunfallentwicklung 2024..... 1
2. Verkehrsunfallentwicklung 2
3. Verkehrsunfälle mit Unerlaubtem Entfernen vom Unfallort 12
4. Unfallentwicklung Neustadt/ W.....13
5. Unfallentwicklung Verbandsgemeinde (VG) Lambrecht 13
6. Neuere Mobilitätsformen – Elektrokleinstfahrzeuge 14
7. Verkehrssicherheitsarbeit- Verkehrsunfallbekämpfung.....14

Kurzübersicht und Kernaussagen zur Verkehrsunfallentwicklung 2024

Verkehrsunfälle	2023	2024	Veränderung absolut	Veränderung in %	
VU Gesamt	2.145	2.214	+69	+3,2 %	↗
VU mit Personenschaden	219	223	+4	+1,8%	↗
VU mit Getöteten	6	0	-6	-100 %	↙
VU mit Schwerverletzten	30	27	-3	-1,4 %	↙
VU mit Leichtverletzten	219	223	+4	+1,8 %	↗
Verkehrsunfallfluchten	582	608	+26	+4,5 %	↗

Risikogruppen	2023	2024	Veränderung absolut	Veränderung in %	
Kinder (0-14 Jahre)	31	22	-9	-29,0 %	↙
Junge Fahrende (18-24 Jahre)	371	366	-5	-1,3 %	↙
Senioren/Seniorinnen (ab 65 Jahre)	589	669	+89	+15,1 %	↗
LKW-Fahrende	160	136	-24	-15,0 %	↙
Fahrende motorisierte Zweirä-der (ohne Mofa)	53	58	+5	+9,4 %	↗
Fahrrad- / Pedelecfahrende	75	83	+8	+10,7 %	↗
E-Scooterfahrende	10	11	+1	+10,0 %	↗

Hauptunfallursachen	2023	2024	Veränderung absolut	Veränderung in %	
Alkohol	48	39	-9	-18,8 %	↙
Drogen	9	9	0	+/-	←
Geschwindigkeit	110	107	-3	-2,7 %	↙
Abstand	904	966	+62	+6,9 %	↗
Vorfahrt	136	155	+19	+14,0 %	↗
Abbiegen/Wenden/Rückwärtsfahren	468	451	-17	-3,6 %	↙

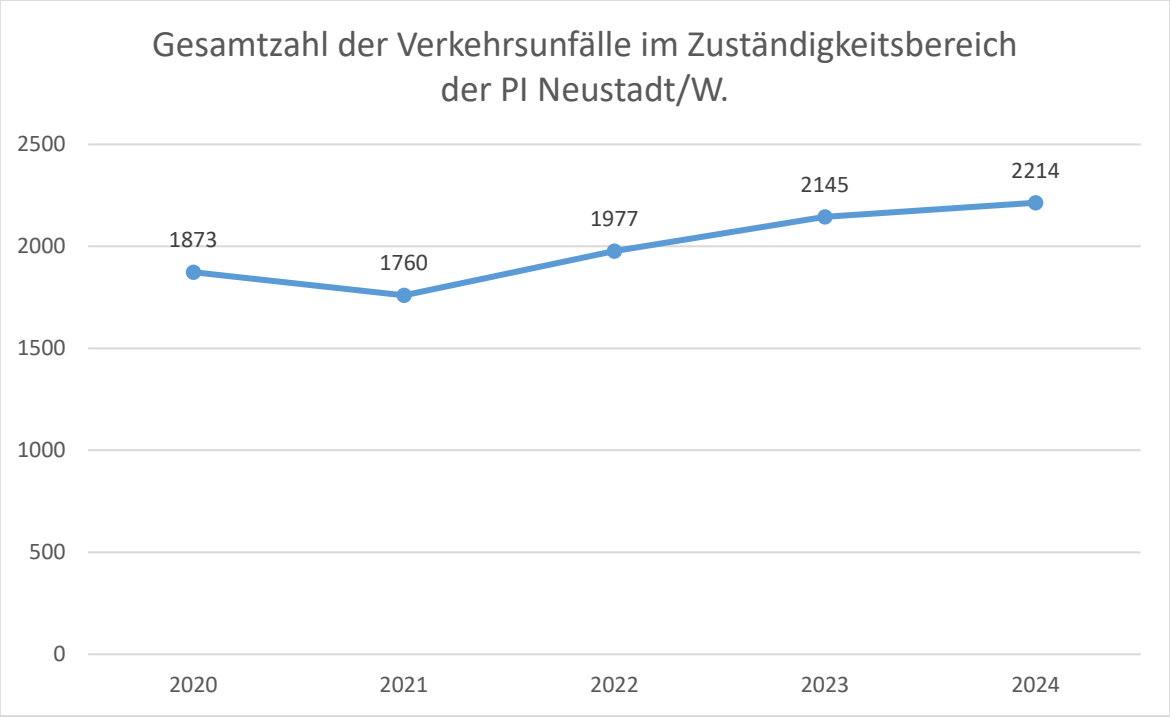
Verunglückte	2023	2024	Veränderung absolut	Veränderung in %	
Gesamt	288	261	-27	-9,4 %	↙
Getötete	6	0	-6	-100%	↙
Schwerverletzte	32	29	-3	-9,4 %	↙
Leichtverletzte	250	232	-18	-7,2 %	↙

Kernaussagen 2024

- Die Gesamtanzahl an Verkehrsunfällen ist leicht angestiegen.
- Es ereignete sich kein Verkehrsunfall mit tödlichem Ausgang.
- Unzureichender Abstand ist bei der Betrachtung der Gesamtzahl an Verkehrsunfällen erneut die häufigste Unfallursache mit rund 43 Prozent.
- Die Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Seniorinnen und Senioren ist deutlich angestiegen.
- Es ist ein positiver Trend beim Tragen eines Schutzhelmes feststellbar: 42 Prozent der Verkehrsunfallbeteiligten Rad-/ Pedelecfahrenden trugen einen Schutzhelm.

2. Verkehrsunfallentwicklung

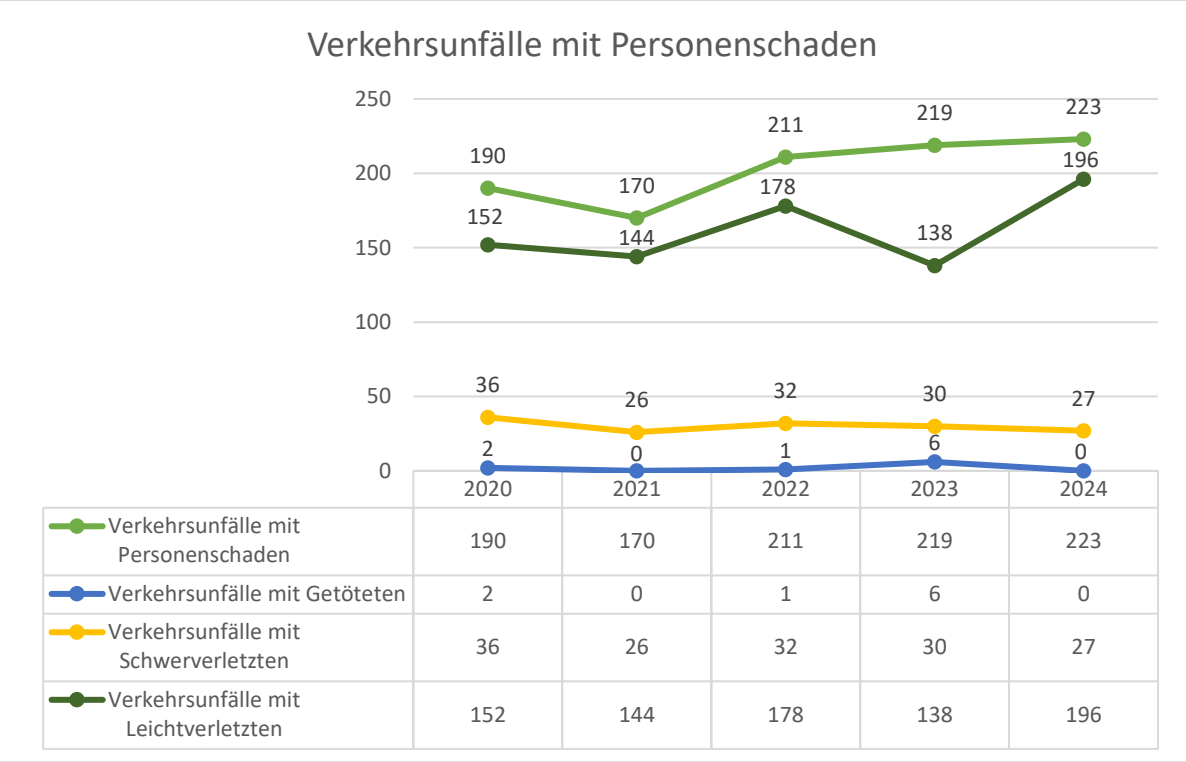
2.1 Gesamtzahl der Verkehrsunfälle



Im Berichtsjahr 2024 wurden insgesamt 2.214 Verkehrsunfälle polizeilich aufgenommen und bearbeitet, was einer prozentualen Zunahme von rund 3 Prozent/ 69 Verkehrsunfällen im Vergleich zum Vorjahr entspricht. Die Gesamtunfallzahlen haben nunmehr ein nicht-pandemisches Niveau erreicht (2019: 2.207 Verkehrsunfälle).

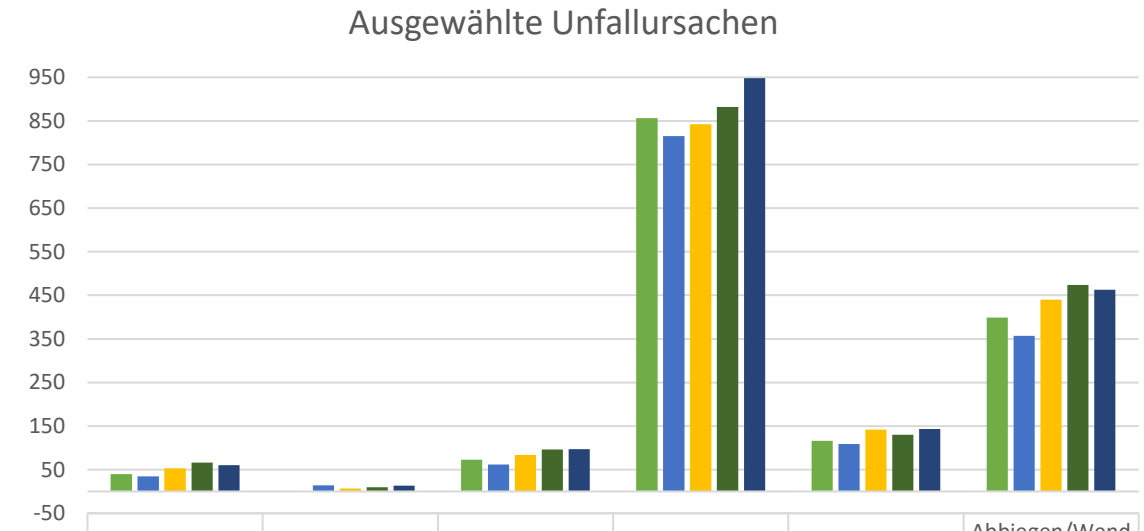
2.2 Verkehrsunfälle mit Personenschaden

Die Einteilung der Verkehrsunfälle mit Personenschäden erfolgt in drei Kategorien: „Verkehrsunfall mit Getöteten“, „Verkehrsunfall mit Schwerverletzten“, „Verkehrsunfall mit Leichtverletzten“.



Die Gesamtzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden ist 2024 auf 223 Unfälle leicht angestiegen (2023: 219). Im Vergleich zum Vorjahr ereignete sich kein Verkehrsunfall mit tödlichem Ausgang (2023: 6). Auch die Anzahl an Verkehrsunfällen mit Schwerverletzten verzeichnete einen positiven Trend mit einem leichten Rückgang auf 27 Verkehrsunfälle (2023: 30). Die Anzahl an Verkehrsunfällen mit Leichtverletzten stieg jedoch auf 196 Verkehrsunfälle an (2023: 138).

2.2 Unfallursachen



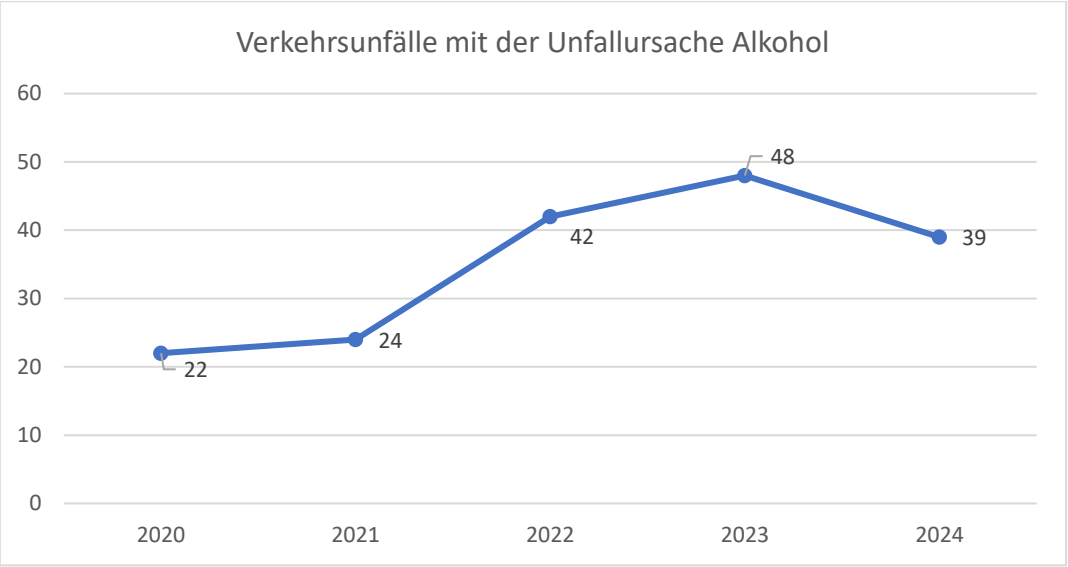
	Verkehrstüchtigkeit	Ablenkung	Geschwindigkeit	Abstand	Vorfahrt/Vorrang	Abbiegen/Wenden/Rückwärtsfahren/Einfahren
2020	40	0	73	856	116	399
2021	35	14	62	815	109	357
2022	53	7	84	842	142	440
2023	66	10	96	882	130	474
2024	60	13	97	948	143	463

2020 2021 2022 2023 2024

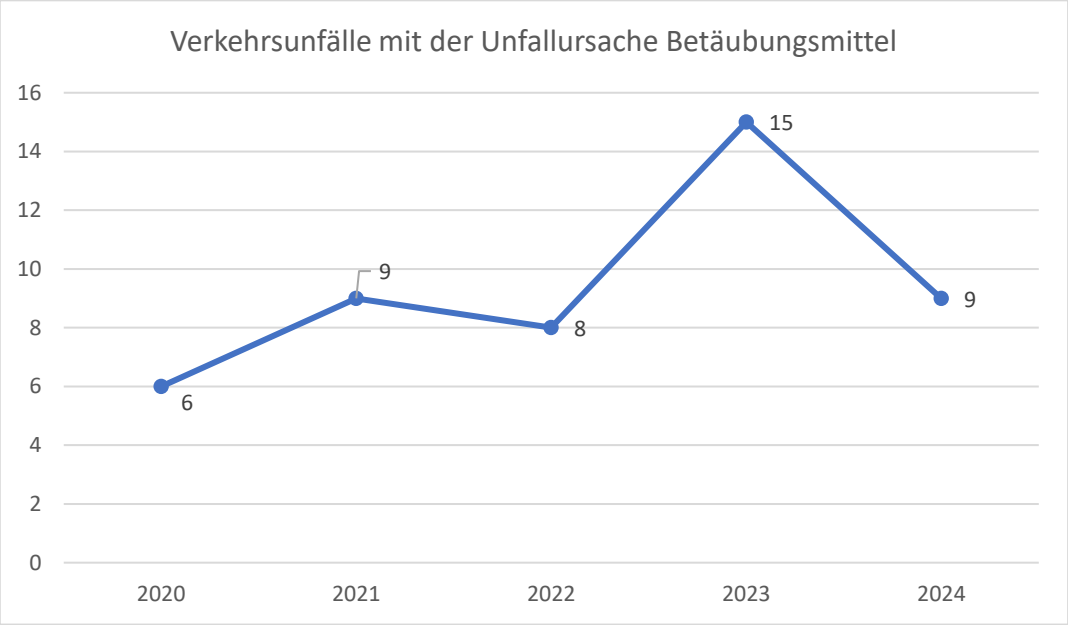
Die Verteilung der Unfallursachen bleibt 2024 im Vergleich zum Vorjahr nahezu gleich. Die Unfallursachen „Abstand“ (948 Unfälle/ 42,8 %) und „Abbiegen/Wenden/Rückwärtsfahren/Einfahren in den Fließverkehr“ (463 Unfälle/ 20,9 %) zählen zu den häufigsten Unfallursachen.

Unfallursache Verkehrstüchtigkeit

2024 waren insgesamt 60 Verkehrsunfälle auf die fehlende Verkehrstüchtigkeit von Fahrzeugführenden zurückzuführen und somit 6 Verkehrsunfälle weniger als im Vorjahr. Bei der Unfallursache Verkehrstüchtigkeit muss unterschieden werden, ob jemand aufgrund körperlicher oder geistiger Mängel nicht mehr in der Lage ist, sein Fahrzeug sicher zu führen, oder ob eine Beeinflussung durch Alkohol, Betäubungsmittel oder Medikamente unfallursächlich war.



In 2024 waren von 60 Verkehrsunfällen mit festgestellter Verkehrsuntüchtigkeit 39 Verkehrsunfälle auf eine alkoholbedingte Verkehrsuntüchtigkeit des Fahrzeugführenden zurückzuführen. Im Vergleich zum Vorjahr ist dies ein Rückgang von sieben Prozent. Bei sieben Verkehrsunfällen befanden sich ein Rad- oder Pedelefahrende im alkoholbedingte verkehrsuntüchtigen Zustand befand.



Bei neun Verkehrsunfällen war eine Verkehrsuntüchtigkeit des Fahrenden auf Betäubungsmittel zurückzuführen, was einem deutlichen Rückgang im Vergleich zum Vorjahr darstellt (2023: 15).

Bei fünf Verkehrsunfällen führte die Übermüdung des Fahrzeugführenden zum Unfall, bei 11 Verkehrsunfällen konnten andere körperliche oder geistige Mängel, zum Beispiel das Alter des Fahrzeugführers oder medizinische Notfälle, als Unfallursache ermittelt werden.

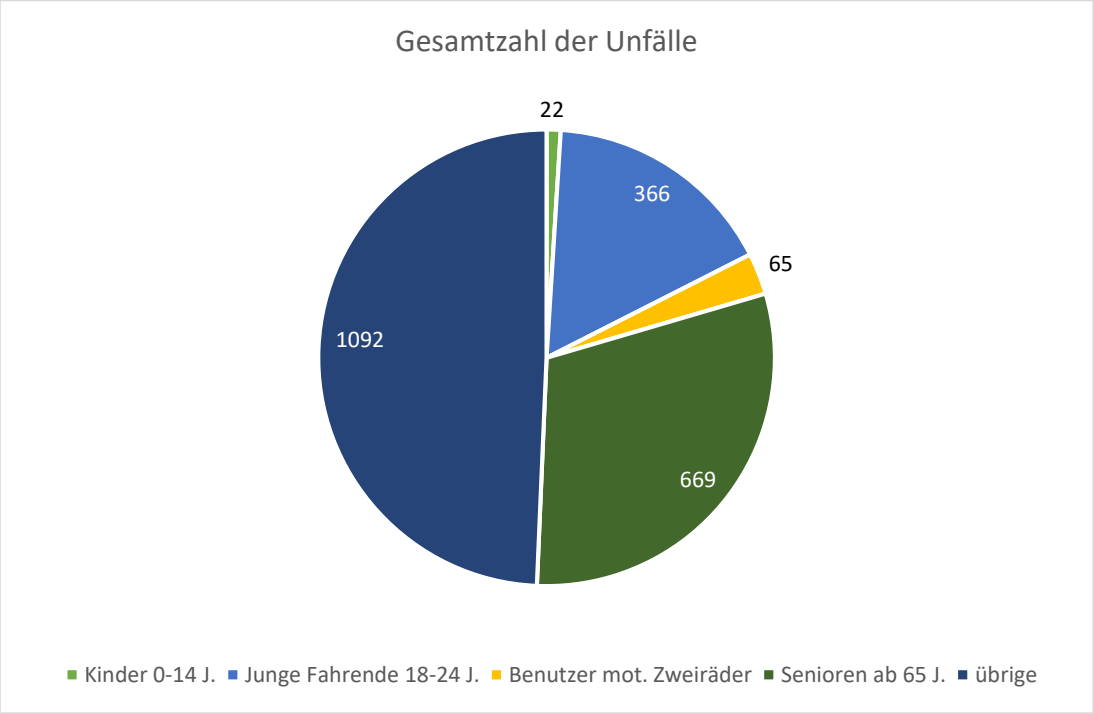
Unfallursache Ablenkung

Die Unfallursache „Ablenkung“ wurde zum 01.01.2021 als statistischer Wert in der Unfallsachbearbeitung aufgenommen. Hierbei muss zwischen der unfallursächlichen Ablenkung durch die verbotswidrige Benutzung eines elektronischen Geräts gemäß § 23 StVO (Handy, Navigationsgerät etc.) und der Ablenkung in anderen Fällen, zum Beispiel durch ein Insekt im Fahrzeug oder ein weinendes Kind, unterschieden werden.

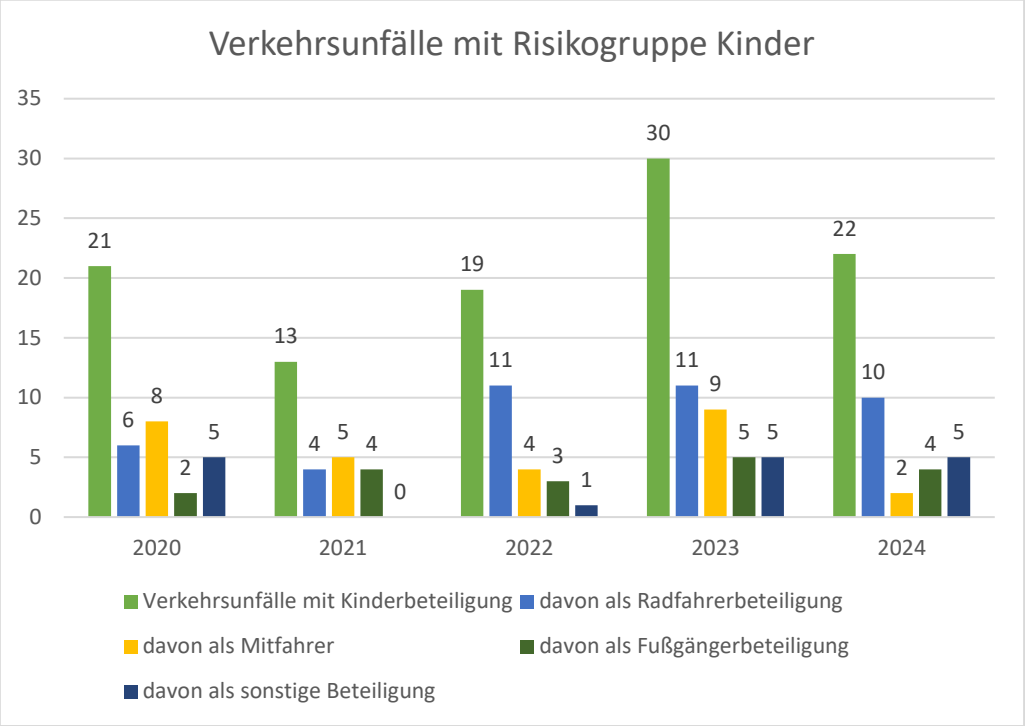
Die Anzahl der Verkehrsunfälle mit dieser Unfallursache stieg im Vergleich zum Vorjahr leicht auf insgesamt 13 Unfälle an (Jahr 2023: 10 Unfälle), was gegenüber dem Jahr 2022 (7) fast eine Verdopplung darstellt.

2.3 Risikogruppen

Im Straßenverkehr werden besonders gefährdete Verkehrsteilnehmende in vier Hauptrisikogruppen unterteilt. Bei diesen Verkehrsteilnehmenden handelt es sich um Menschen, welche aufgrund ihres Alters, den damit verbundenen individuellen Fähigkeiten oder Einschränkungen oder ihres Verhaltens im Straßenverkehr besonders gefährdet sind, im Straßenverkehr zu Schaden zu kommen. Hierzu zählen Kinder, junge Fahrende, Seniorinnen und Senioren sowie Fahrende motorisierter Zweiräder.



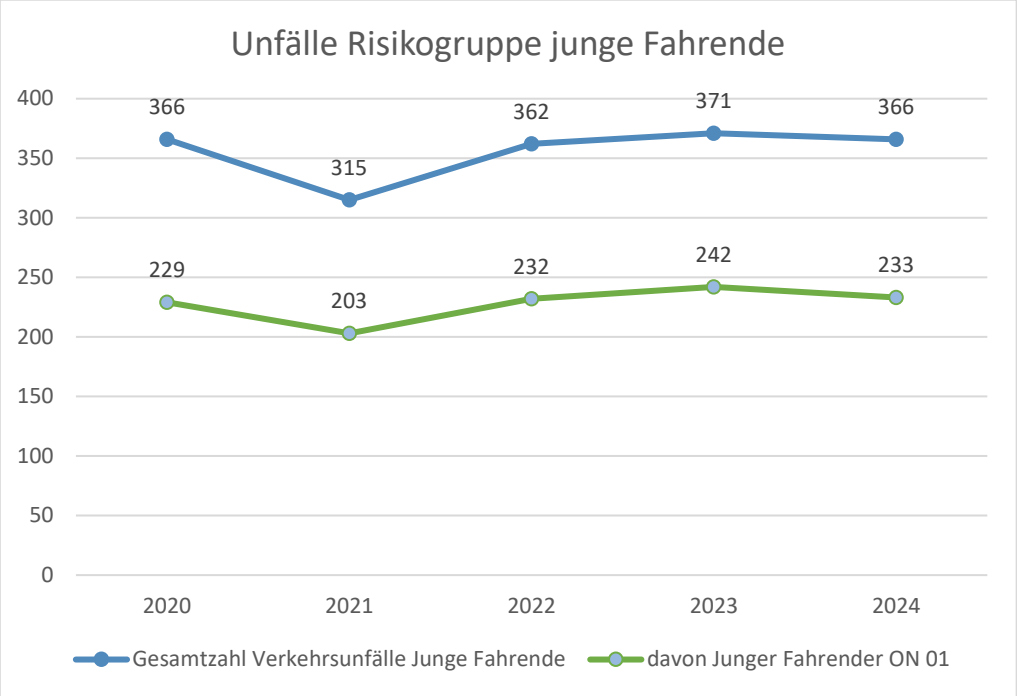
Risikogruppe Kinder (0-14 Jahre)



Im Jahr 2024 ereigneten sich insgesamt 22 Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Kindern, was einem Rückgang von 9 Verkehrsunfällen entspricht. Bei 10 der 22 Verkehrsunfälle nahmen die unfallbeteiligten Kinder als Radfahrende am Straßenverkehr teil (zwei Kinder als Mitfahrende in einem Fahrzeug, vier Kinder als Fußgänger, sechs Kinder als sonstige Beteiligte).

Im Jahr 2024 gab es vier Schulweg-Unfälle, dabei verletzte sich ein Kind leicht. Bei 11 weiteren Unfällen waren die insgesamt neun leichtverletzten Kinder als Fußgänger (4) bzw. Radfahrende (3) beteiligt oder als Mitfahrer (2) im Unfallfahrzeug anwesend.

Risikogruppe Junge Fahrende (18-24 Jahre)

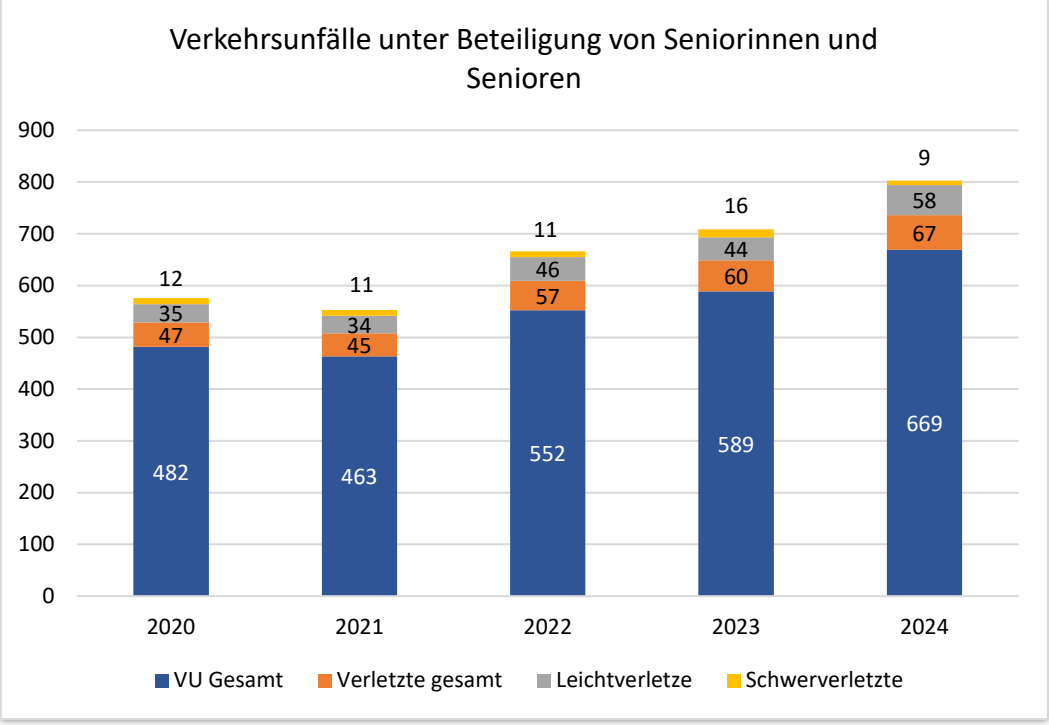


Im Jahr 2024 waren die Verkehrsunfälle unter Beteiligung junger Mensch im Alter zwischen 18-24 leicht rückläufig (2024: 366, 2023:371). Bei 233 Verkehrsunfällen konnte festgestellt werden, dass das Verhalten dieses jungen Menschen hauptunfallursächlich gewesen ist.

Bei 277 Verkehrsunfällen waren die jungen Fahrenden mit einem PKW beteiligt, in 12 Fällen mit einem motorisierten Zweirad und in vier Fällen mit einem Fahrrad. Bei 73 Verkehrsunfällen waren die jungen Menschen in sonstiger Art und Weise beteiligt, zum Beispiel als Fußgänger, mit einem E-Scooter oder sonstigen Fahrzeugen.

Zeitliche Unfallhäufungen, welche auf das Freizeitverhalten der jungen Fahrenden zurückzuführen sind, konnten im Unfallgeschehen des Jahres 2024 nicht festgestellt werden. Insgesamt führten 53 der 366 Verkehrsunfälle zu einem Personenschaden. Bei vier Verkehrsunfällen kam es zu schweren (2023: 7), bei 49 Verkehrsunfällen zu leichten Verletzungen (2023: 43).

Risikogruppe Seniorinnen und Senioren (ab 65 Jahren gem. Statistik)

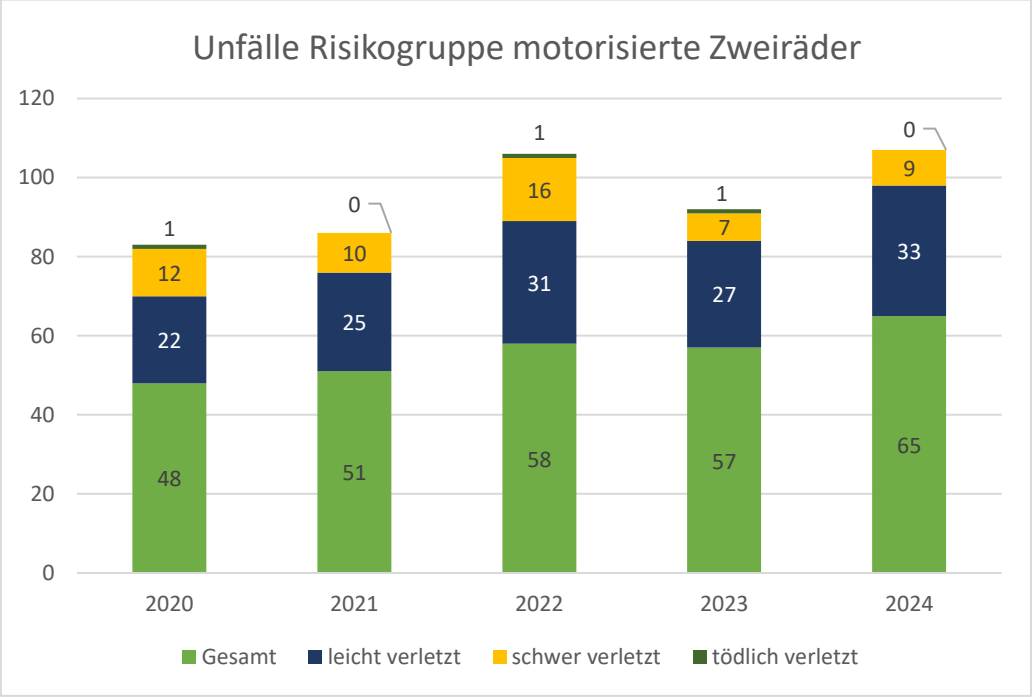


Die Anzahl der Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Seniorinnen und Senioren stieg deutlich auf 669 Verkehrsunfälle im Jahr 2024 an (2023: 589). Ebenfalls ist eine Steigerung bei den Verkehrsunfällen mit Personenschaden von 60 auf 67 festzustellen, jedoch zeichnet sich ein positiver Trend durch einen deutlichen Rückgang bei der Anzahl der Verkehrsunfälle mit schwerem Personenschaden (Unfall mit Getöteten oder Schwerverletzten) von 16 auf neun Unfälle ab.

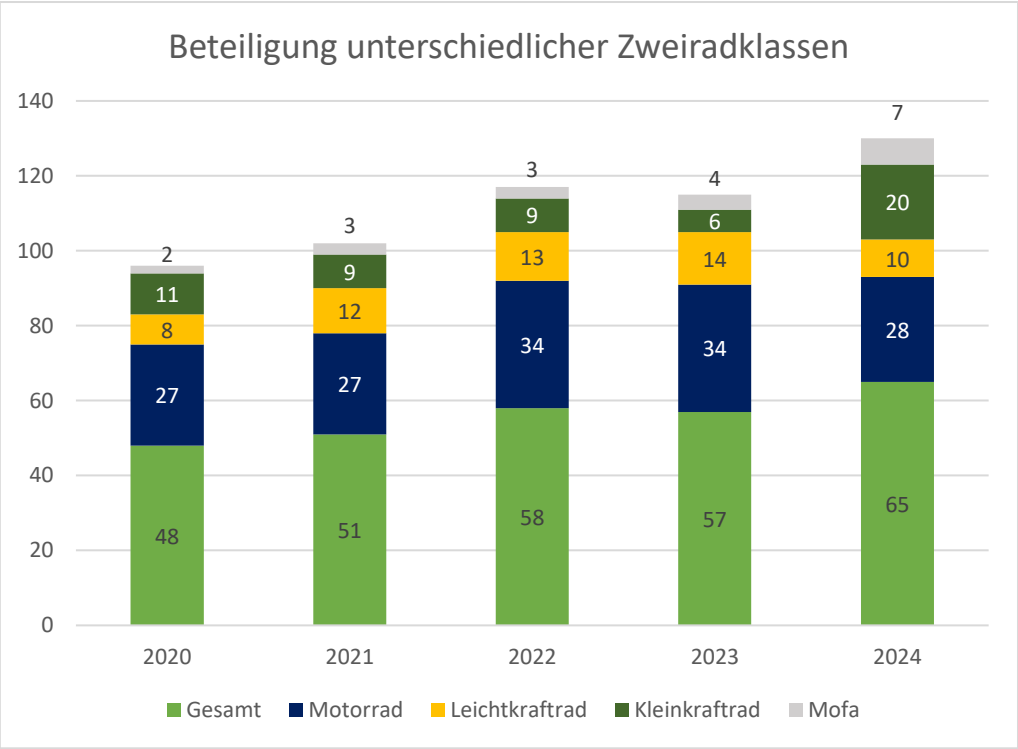
Die meisten Seniorinnen und Senioren (518), die in einen Verkehrsunfall involviert waren, befanden sich in einem Pkw.

Risikogruppe motorisierte Zweiräder

Zu der Kategorie der motorisierten Zweiräder zählen sowohl Zweiräder mit amtlichem Kennzeichen als auch mit Versicherungskennzeichen (Mofas, Kleinkrafträder, Leichtkrafträder und Motorräder).



Im Jahr 2024 ereigneten sich insgesamt 65 Verkehrsunfälle unter Beteiligung von motorisierten Zweirädern, im Vergleich zum Jahr 2023 sind dies acht Verkehrsunfälle mehr.



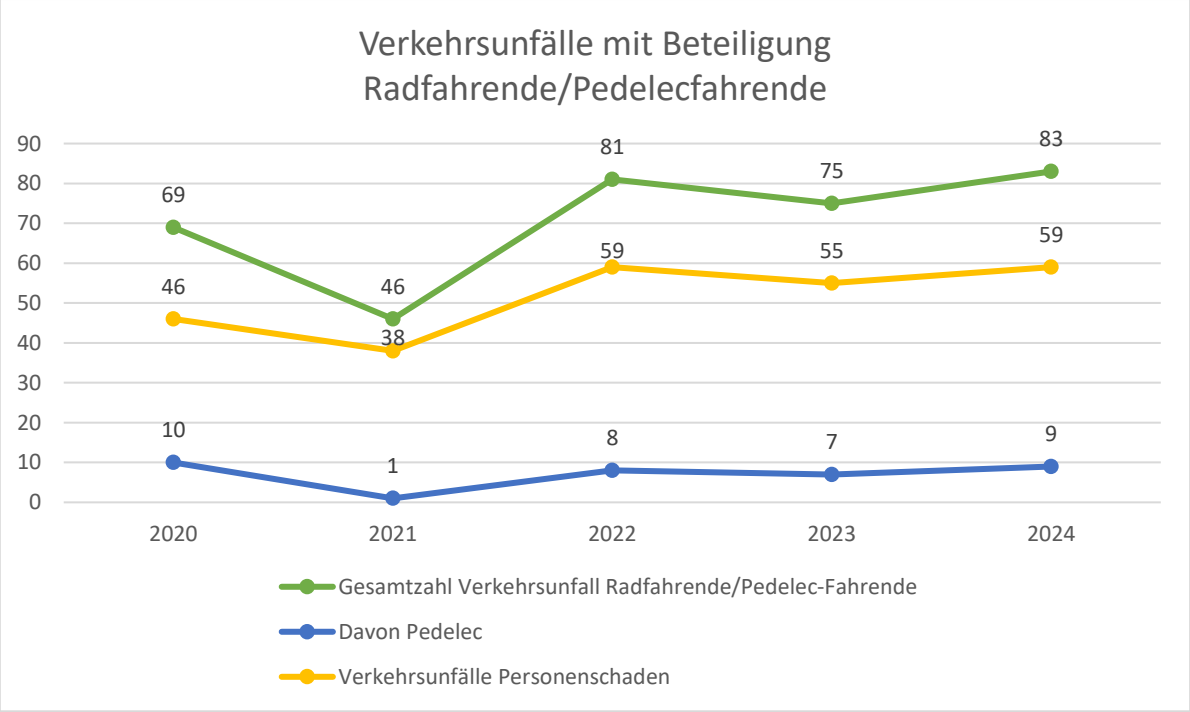
Im Fokus der Betrachtung stehen aufgrund ihres hohen Leistungsgewichts, der hierdurch erzielten Geschwindigkeiten und den damit einhergehenden Risiken natürlich Zweiräder mit amtlichem Kennzeichen, also insbesondere Motorräder.

22 der 65 Verkehrsunfälle ereigneten sich außerhalb geschlossener Ortschaften auf Kreis oder Landstraßen sowie auf nicht als Kraftfahrstraße ausgebauten Bundesstraßen.

Auf der L499 im Elmsteiner Tal ereigneten sich 2024 fünf Motorradunfälle, bei denen ein Motorradfahrer leicht verletzt und ein Motorradfahrer schwer verletzt wurde. Das seit dem Jahr 1993 jährlich angeordnete Durchfahrtsverbot an Sonn- und Feiertagen auf der L 499 zwischen der B 39 und der B 48 ist weiterhin geeignet und sinnvoll, das Unfallgeschehen auf möglichst niedrigem Niveau zu halten.

Risikogruppe Rad-/ Pedelecfahrende

Neben den vier Hauptrisikogruppen gibt es weitere Verkehrsteilnehmende, welche aufgrund ihrer Art der Verkehrsbeteiligung unfallgefährdet sind. Hierzu zählen Rad- sowie Pedelecfahrende.



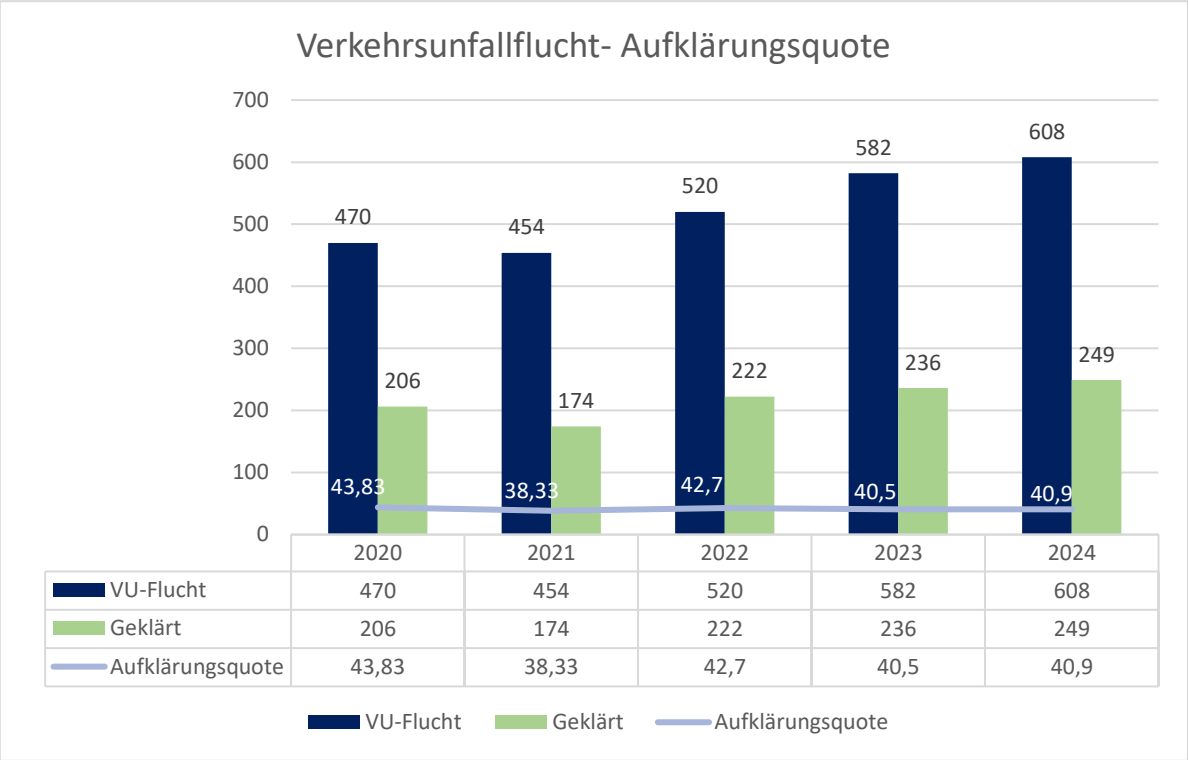
Die Gesamtzahl der Verkehrsunfälle unter Beteiligung eines Fahrrads oder Pedelecs ist in 2024 um acht Verkehrsunfälle auf 85 gestiegen (2023: 75), ebenso die Verkehrsunfälle mit Personenschaden (2024:59, 2023: 55).

Bei neun Verkehrsunfällen kam es zu schweren Verletzungen, bei 50 Verkehrsunfällen blieb es bei leichten Verletzungen der Unfallbeteiligten. Bei knapp 42% (Vorjahr 30 %) der Verkehrsunfälle trugen die unfallbeteiligten Rad- oder Pedelecfahrenden einen Schutzhelm, was sicherlich erheblich dazu beitrug, weitere schwere oder sogar tödliche Verletzungen zu verhindern.

Von den insgesamt 83 Verkehrsunfällen benutzten neun Unfallbeteiligte ein Pedelec, 74 Unfallbeteiligte benutzten ein herkömmliches Fahrrad.

Bei 51 der 83 Verkehrsunfälle musste festgestellt werden, dass der Rad-oder Pedelec-Fahrende durch ein verkehrsrechtliches Fehlverhalten den Unfall verursacht hat. Hauptunfallursachen waren hier fehlender Sicherheitsabstand (10), Geschwindigkeit (8) und alkoholbedingte Verkehrsuntüchtigkeit (7).

3. Verkehrsunfälle mit Unerlaubtem Entfernen vom Unfallort



Die Anzahl der Unfälle mit unerlaubtem Entfernen vom Unfallort - Verkehrsunfallflucht - ist im Vergleich zu den Vorjahren nochmals gestiegen. 608 Straftaten (+ 26) wurden im vergangenen Jahr angezeigt und bearbeitet. Die Aufklärungsquote ist im Vergleich zum Vorjahr um 0,4 Prozentpunkte gestiegen. In knapp 41 Prozent aller Fälle führten die Ermittlungen zum Erfolg.

Auffällig hinsichtlich Verkehrsunfallfluchten sind nach wie vor Großparkplätze von Einkaufsmärkten. Bei der Aufklärungsarbeit ist die Polizei in ganz besonderem Maße auf Angaben von Zeugen angewiesen. Hinweise aus der Bevölkerung kommen eine umso größere Bedeutung

zu, je weniger Spuren am Unfallort feststellbar sind. Auch im vergangenen Jahr konnten so wertvolle Ansätze erlangt werden, welche zur Ermittlung der Unfallverursacher führten.

4. Unfallentwicklung Neustadt

Im Stadtgebiet nahm das Unfallgeschehen – vergleichbar der Unfallgesamtzahlen – um 59 Verkehrsunfälle und somit um knapp 3 Prozent leicht zu.

Stadt Neustadt/W.	2020	2021	2022	2023	2024	Anzahl	%
Gesamt VU	1626	1518	1735	1876	1935	+59	+3,1%
VU mit Personenschaden	151	143	174	172	184	+12	+6,7%
- Getötete	0	0	1	6	0	-6	-100%
- Schwerverletzte	23	22	19	20	19	-1	-5,0%
- Leichtverletzte	128	121	154	146	160	+14	+9,6%
Unfälle unter Alkoholeinwirkung	17	23	38	39	33	-6	-15,4%
Unfälle unter Drogeneinwirkung	3	14	8	12	7	-5	-12,8%
Unfallflucht	420	401	472	520	534	+14	+2,7%
Aufgeklärte Fälle	182	145	197	205	216	+11	+5,4%

5. Unfallentwicklung Verbandsgemeinde (VG) Lambrecht

Im Bereich der VG Lambrecht stieg die Gesamtzahl an Verkehrsunfällen um 41 an, was einer Zunahme von 17,2 Prozent entspricht.

VG Lambrecht	2020	2021	2022	2023	2024	Anzahl	%
Gesamt VU	247	252	242	238	279	+41	+17,2%
VU mit Personenschaden	38	27	37	41	38	-3	-7,3%
- Getötete	2	0	0	0	0		
- Schwerverletzte	13	4	13	9	7	-2	-22,2%
- Leichtverletzte	24	23	24	32	31	-1	-3,1%
Unfälle unter Alkoholeinwirkung	5	1	4	9	5	-4	-44,4%
Unfälle unter Drogeneinwirkung	3	1	0	3	1	-2	-66,7%
Unfallflucht	51	53	48	55	73	+18	+32,7%
Aufgeklärte Fälle	25	27	23	24	30	+6	+25%

6. Neuere Mobilitätsformen – Elektrokleinstfahrzeuge

Elektrokleinstfahrzeuge im Sinne der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung sind Kraftfahrzeuge mit elektrischem Antrieb, einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mindestens 6 km/h und maximal 20 km/h und einer Lenkstange. Besser bekannt sind diese Kleinstfahrzeuge unter dem Namen E-Scooter, welche seit dem Jahr 2019 für den Straßenverkehr zugelassen sind. Aus polizeilicher Sicht kann beobachtet werden, dass diese Fahrzeuge eine deutliche Nutzungszunahme erfahren und sich augenscheinlich im täglichen Gebrauch etabliert haben.

In 2024 stieg die Anzahl der Verkehrsunfälle von acht im Vorjahr auf elf Unfälle an, zahlenmäßig spielt diese Art der Verkehrsbeteiligung am Unfallgeschehen eine untergeordnete Rolle. Gleichwohl bleiben Elektrokleinstfahrzeuge weiterhin im Fokus der polizeilichen Präventionsarbeit, da in diesem Zusammenhang auch verkehrs- und strafrechtliche Verstöße immer wieder feststellbar sind.

7. Verkehrssicherheitsarbeit- Verkehrsunfallbekämpfung

7.1 Verkehrsüberwachung

Das Ziel der Verkehrsüberwachung ist, Verkehrsordnungswidrigkeiten und -straftaten zu erkennen, konsequent zu verfolgen und durch intensive Kontrolltätigkeit diese auf ein Minimum zu reduzieren, um das Verkehrsunfallgeschehen hierdurch positiv zu beeinflussen.

Im Jahr 2024 konnten insgesamt 2.478 (Vorjahr 2.530) polizeiliche Maßnahmen und somit 2,1% weniger im Bereich der Verkehrsüberwachung im Vergleich zum Vorjahr getroffen werden.

Unabhängig vom Unfallgeschehen wurden 46 (2023: 57) Strafanzeigen im Zusammenhang mit Alkoholdelikten erfasst, 14 (2023: 9) waren es im Bereich der Drogendelikte. Insgesamt 18 (2023: 19) Ordnungswidrigkeiten im Zusammenhang mit Alkohol sowie 110 (2023: 82) im Zusammenhang mit Drogendelikten wurden erfasst und bearbeitet.

In 19 (2023: 32) Fällen konnten Trunkenheitsfahrten erkannt und verhindert werden, bevor es zu einem verkehrsrechtlichen Fehlverhalten kam.

1.068 (2023: 810) Mängelberichte wurden durch die eingesetzten Beamten und Beamtinnen ausgestellt, ein deutliches Plus von 24 Prozent im Vergleich zum Vorjahr.

In 67 (2023: 73) Fällen wurden Ermittlungsverfahren gegen Verkehrsteilnehmende aufgrund des Fahrens ohne gültige Fahrerlaubnis eingeleitet. In 56 (2023: 65) Fällen musste festgestellt werden, dass Fahrzeuge ohne gültigen Versicherungsschutz geführt wurden.

165 (2023: 404) Fahrzeugführende wurden aufgrund von Geschwindigkeitsüberschreitungen sanktioniert. Der Rückgang ist der Tatsache geschuldet, dass die Stadtverwaltung Neustadt/W. die Geschwindigkeitsüberwachung innerhalb der Stadt sowie den Ortsteilen selbst übernommen hat.

7.2 Verkehrssicherheitsarbeit

Kinder

Frühzeitige Verkehrserziehungsangebote, welche bereits im Kindergarten mit dem Vorschulalter beginnen, legen den Grundstein, um Gefahrenbewusstsein und verantwortungsvolles Verhalten im Straßenverkehr nachhaltig zu vermitteln. Im Jahr 2024 wurden in insgesamt 300 Stunden Kinder aus den Altersstufen von 0-5 Jahren (Kindergarten) sowie von 6-9 Jahren (Grundschule) im Verhalten als Verkehrsteilnehmende geschult. Ein Großteil der Verkehrserziehungsarbeit entfiel mit 966 geleisteten Stunden auf die Radfahrausbildung der Klassenstufen 3 und 4. Bei insgesamt 857 abschließend beschulten Kindern legten 857 Kinder ihre Prüfung ab, in 733 Fällen mit gutem Erfolg. Hinzu kommt eine regelmäßige und ganzjährig durchgeführte Schulwegüberwachung.

Seniorinnen und Senioren

In 2024 wurden verschiedene Infostände zum Thema Verkehrssicherheit durchgeführt und dabei insbesondere Seniorinnen und Senioren adressiert. Diese Aktionen werden fortgesetzt und intensiviert.

Motorisierte Zweiräder

Im Rahmen der regelmäßigen Verkehrskontrollen des Motorradkontrolltrupps, insbesondere im Bereich der B 39/L 499, konnte durch viele verkehrserzieherische Gespräche und regen Austausch der fachkundigen Beamten und Beamtinnen mit den Zweiradfahrern wertvolle und bürgernahe Verkehrssicherheitsarbeit betrieben werden.

Schwerverkehr

Auch im Jahr 2024 wurde die jährliche Schulbuskontrolle durch Kräfte der Polizeiinspektion Neustadt/ W. in Zusammenarbeit mit dem Schwerverkehrskontrolltrupp der Zentralen Verkehrsdiensten Schifferstadt durchgeführt. Es konnte festgestellt werden, dass die Kontrolltätigkeit der letzten Jahre nachhaltigen Erfolg zeigt, da die Schulbusse im deutlich besseren, technischen Zustand waren und es nur kleine Beanstandungen gab.

7.3 Verkehrsunfallkommission

Die enge Zusammenarbeit mit den Straßenbaulastträgern und zuständigen Verkehrsbehörden setzte sich auch im Jahr 2024 fort. Mehrmals im Jahr trifft sich die Verkehrsunfallkommission um Unfallhäufungen zu erkennen und zu begutachten. Das führt letztlich zur schnellen Umsetzung von verschiedenen konkreten Maßnahmen, um die erkannten Unfallstellen zu entschärfen.