

VERKEHRSUNFALLBILANZ 2025

Polizeipräsidium Koblenz

Herausgeber

Polizeipräsidium Koblenz

Aktenzeichen:  [0641-0017#2025/0003-0310 KO FÜST Unfallbilanz 2025](#)

Stand: 30.03.2026

Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis	4
Tabellenverzeichnis	5
Abkürzungsverzeichnis	6
1 Einleitung	7
1.1 Modernisierung der Verkehrsunfallstatistik.....	7
1.2 Unfallhäufigkeitszahl	8
1.3 Altersgruppen nach Einwohnerzahl.....	8
1.4 Straßennetz Polizeipräsidium Koblenz.....	8
2 Kernaussagen und Tendenz	8
3 Verkehrsunfallentwicklung	10
3.1 Gesamtunfallzahlen.....	10
3.2 Verkehrsunfälle mit Verunglückten.....	11
3.3 Verkehrsunfälle mit „unerlaubtem Entfernen vom Unfallort“ (§ 142 StGB).....	13
4 Betrachtung der Risikogruppen	14
4.1 nach Alter	14
4.2 Risikogruppen nach Art der Verkehrsbeteiligung	22
5 Unfallursachen	30
5.1 Verkehrsunfälle unter Einwirkung berauschender Mittel	31
5.2 Verkehrsunfälle aufgrund unzureichenden Sicherheitsabstandes.....	35
5.3 Verkehrsunfälle aufgrund nicht angepasster Geschwindigkeit	35
5.4 Verkehrsunfälle aufgrund Missachtung der Vorfahrt	36
5.5 Verkehrsunfälle mit der Ursache „Ablenkung“	37
5.6 Verkehrsunfälle mit der Ursache „Wild auf der Fahrbahn“	38
5.7 Weitere Unfallursachen.....	38
6 Maßnahmen und Schwerpunkte der Verkehrssicherheitsarbeit	39
6.1 Kinder.....	39
6.2 Seniorinnen / Senioren.....	39
6.3 Fahrrad- und Pedelec-fahrende	39
6.4 Elektrokleinstfahrzeugfahrende.....	40
6.5 Motorisierte Zweiradfahrende.....	40
6.6 Alkoholeinfluss im Straßenverkehr.....	40
6.7 Drogeneinfluss im Straßenverkehr	41
6.8 Geschwindigkeitskontrollen.....	41

6.9 Abstandskontrollen.....	41
6.10 Ablenkung im Straßenverkehr.....	42
7 Informationen zum regionalen Verkehrsunfallgeschehen.....	42
8 Die Verkehrsunfallentwicklung auf einen Blick.....	43

Abbildungsverzeichnis

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

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Bevölkerung nach Altersgruppen.....	8
Tabelle 2: Gesamtunfallzahlen.....	10
Tabelle 3: Verkehrsunfälle mit Verunglückten.....	11
Tabelle 4: Verunglückte Personen	12
Tabelle 5: Verkehrsunfälle mit „unerlaubtem Entfernen vom Unfallort“	13
Tabelle 6: Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Kindern (0-14 Jahre).....	15
Tabelle 7: Verkehrsunfälle mit Beteiligung Junger Fahrender (18-24 Jahre)	17
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 Elektrokleinstfahrzeugen	24
Tabelle 12: Verkehrsunfälle mit Beteiligung motorisierter Zweiräder mit amtl. Kennzeichen .	26
Tabelle 13: Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Lastkraftwagen	28
Tabelle 14: Verkehrsunfälle unter Einwirkung berauschender Mittel.....	31
Tabelle 15: Verkehrsunfälle unter Einwirkung von Alkohol	32
Tabelle 16: Verkehrsunfälle unter Einwirkung von Betäubungsmitteln.....	33
Tabelle 17: Verkehrsunfälle unter Einwirkung von THC	34
Tabelle 18: Verkehrsunfälle aufgrund unzureichenden Sicherheitsabstandes	35
Tabelle 19: Verkehrsunfälle aufgrund nicht angepasster Geschwindigkeit	35
Tabelle 20: Verkehrsunfälle aufgrund Missachtung der Vorfahrt.....	36
Tabelle 21: Verkehrsunfälle mit der Ursache „Ablenkung“	37
Tabelle 22: Verkehrsunfälle mit der Ursache „Wild auf der Fahrbahn“	38
Tabelle 23: Weitere Unfallursachen	38
Tabelle 24: Die Verkehrsunfallentwicklung auf einen Blick	43

Abkürzungsverzeichnis

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

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 lässt sich die Wirksamkeit polizeilicher Maßnahmen bestätigen sowie gegebenenfalls deren Intensivierung oder Anpassung ableiten.

1.1 Modernisierung der Verkehrsunfallstatistik

Die zum 01. Januar 2025 eingeführte „elektronische Unfalltypensteckkarte - EUSKA“ löst das in die Jahre gekommene Auswertetool „automatisierte Verkehrsunfallstatistik - AVUS“ ab und führt zu einer grundlegenden Verbesserung der Datenqualität und Modernisierung der Datenauswertung in der Verkehrsunfallanalyse. Ziel ist eine flexiblere und detailliertere Auswertung des Unfallgeschehens. Mit EUSKA entwickelt sich die Verkehrsunfallauswertung qualitativ weiter. Die verbesserte Datenbasis bildet eine fundierte Grundlage für gezielte Maßnahmen zur Steigerung der Verkehrssicherheit.

Für die Verkehrsunfallbilanz 2025 wird erstmals auf das automatisierte Unfalllagebild in EUSKA zurückgegriffen. Durch veränderte Erhebungsparameter in der Auswertung entstehen gegebenenfalls Abweichungen zu veröffentlichten Unfallzahlen der Jahresunfallbilanzen der Vorjahre. Die in dem automatisierten Lagebild dargestellten Daten sind jedoch vergleichbar, da auch bei den Daten der Vorjahre die neuen Parameter zugrunde gelegt wurden.

Zur Verdeutlichung von „normalen“ Schwankungen, wird analog der Vorjahre jeweils ein Durchschnittswert ausgewiesen, um die Entwicklungen besser einordnen zu können. Die Entwicklungen in dem Jahr 2021 sind noch unter dem Einfluss der Corona-Pandemie zu betrachten und insofern zumindest in einem gewissen Umfang als atypisch anzusehen.

1.2 Unfallhäufigkeitszahl

Die Unfallhäufigkeitszahl ist eine statistische Kennzahl, die das Verhältnis zwischen der Anzahl der Verkehrsunfälle und der Bevölkerung (100.000 Einwohner) darstellt.

1.3 Altersgruppen nach Einwohnerzahl

Bevölkerung nach Altersgruppen im Präsidiabereich ¹							
	Gesamt	0-14 Jahre	15-17 Jahre	18-24 Jahre	25-64 Jahre	ab 65 Jahre	ab 75 Jahre
Anzahl	1.266.470	177.139	35.229	84.254	668.666	301.182	140.469
Anteil an Gesamt	100,0%	14,0%	2,8%	6,7%	52,8%	23,8%	11,1%

Tabelle 1: Bevölkerung nach Altersgruppen

1.4 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 Tendenz

- Die Gesamtunfallzahlen sind im Vergleich zum Vorjahr um 397 Fälle oder 0,9 % auf 44.101 Verkehrsunfälle gesunken.
- Die Anzahl verunglückter Personen liegt bei 5.866 und ist im Vergleich zum Vorjahr um 177 Personen oder 3,1 % gestiegen. Der Mittelwert der Jahre 2021 bis 2024 wird deutlich überschritten.
- Es liegt ein Rückgang um drei Verstorbenen (-6,0 %) auf insgesamt 47 getötete Personen vor. Die Zahl der Getöteten liegt jedoch weiterhin deutlich über dem Mittelwert der letzten Jahre.
- Die Anzahl der Schwerverletzten ist um 90 Personen (+10,9 %) auf 914 Schwerverletzte gestiegen.
- Die Anzahl der Leichtverletzten ist um 90 Personen (+1,9 %) auf 4.905 Leichtverletzte gestiegen.
- Bei der Anzahl der Verkehrsunfälle, bei welchen sich Verkehrsunfallbeteiligte unerlaubt vom Unfallort entfernen, ist um 206 Fälle oder 2,3 % gesunken und liegt bei 8.756 Fällen. Somit

¹ Quelle: statistisches Landesamt RLP mit Stichtag 01.01.2025

entfernte sich fast jeder fünfte Unfallverursacher unerlaubt vom Unfallort, konnte jedoch in 39,3 % ermittelt werden.

- Die Anzahl der Unfälle mit der Beteiligung von Kindern ist um 42 Verkehrsunfälle auf 295 Fälle gestiegen (+16,6 %). Die Unfälle mit Personenschaden ist um 53 Verkehrsunfälle gestiegen (+32,7 %).
- Es wurden insgesamt 8.406 Verkehrsunfälle unter der Beteiligung Junger Fahrer registriert. Die Unfallbeteiligung Junger Fahrer (-4,3 % oder -377 Verkehrsunfälle) ist rückläufig. Die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden (+5,1 % oder 55 Verkehrsunfälle) sind hingegen angestiegen.
- Die Verkehrsunfälle unter der Beteiligung von Senioren ab 65 Jahren sind mit 9.581 Fällen auf einen neuen Höchststand gestiegen (+0,6 %). Die Anzahl der Unfälle mit verletzten Personen ist ebenfalls angestiegen (+9,6 %) und liegt bei 1.128 Fällen. Die Anzahl der Senioren als Hauptunfallverursacher ist ebenfalls gestiegen (+14 Fälle oder +0,2 %).
- Bei den Senioren ab 75 Jahren ist ein Anstieg von 42 Fällen oder 1,0 % auf 4.222 Fälle zu verzeichnen. Die Zahl der Unfälle mit Personenschaden hat sich im Vergleich zum Vorjahr noch deutlich stärker erhöht (+52 Fälle oder +11,5 %).
- Die Rad- und Pedelec-fahrenden waren an mehr Verkehrsunfällen beteiligt (+53 Fälle oder +5,7 %), wobei mit 989 Verkehrsunfällen ein neuer Höchstwert erreicht wurde. Die Anzahl der verunglückten Rad- und Pedelec-fahrenden ist ebenfalls um 48 Fälle auf insgesamt 783 Verunglückte gestiegen (+6,5 %).
- Die Verkehrsunfälle unter Beteiligung von motorisierten Zweirädern mit amtlichen Kennzeichen sind um 67 Fälle oder +7,2 % auf 995 Verkehrsunfälle angestiegen. Hierbei verunglückten 709 Zweiradfahrende (+ 50 Personen oder +7,6 %).
- Es wurden 5.552 Verkehrsunfälle unter der Beteiligung von Lastkraftwagen registriert, was einen Anstieg um 342 Fälle oder 6,6 % bedeutet. Die Anzahl der dabei Verunglückten stieg ebenfalls an (+43 Personen oder +8,9 %). Es wurden sechs Personen im Zusammenhang mit LKW-Unfällen getötet.
- Die Anzahl der Verkehrsunfälle mit der Ursache Alkoholeinfluss ist um 57 auf 584 Fälle gesunken, was einem Rückgang von 8,9 % bedeutet.
- Die Anzahl der Verkehrsunfälle unter dem Einfluss von THC ist im Vergleich zum Vorjahr um 9 Fälle auf 106 Verkehrsunfälle gestiegen. Dies bedeutet einen prozentualen Anstieg von 9,3 %.
- Verkehrsunfälle mit der Hauptunfallursache unangepasste Geschwindigkeit oder Überschreitung der zulässigen Geschwindigkeit sind im letzten Jahr um 340 Fälle bzw. 9,6 % zurückgegangen.

3 Verkehrsunfallentwicklung

3.1 Gesamtunfallzahlen

Verkehrsunfälle	2025	2024	Total	%	2023	2022	2021	'21-'24
Gesamtzahl	44.101	44.498	-397	-0,9%	44.700	42.714	39.912	42.956
davon i.g.O.	26.795	27.017	-222	-0,8%	26.663	25.800	23.481	25.740
davon a.g.O.	17.306	17.480	-174	-1,0%	18.035	16.912	16.427	17.214
davon auf BAB	2.619	2.774	-155	-5,6%	2.913	2.601	2.215	2.626

Tabelle 2: Gesamtunfallzahlen

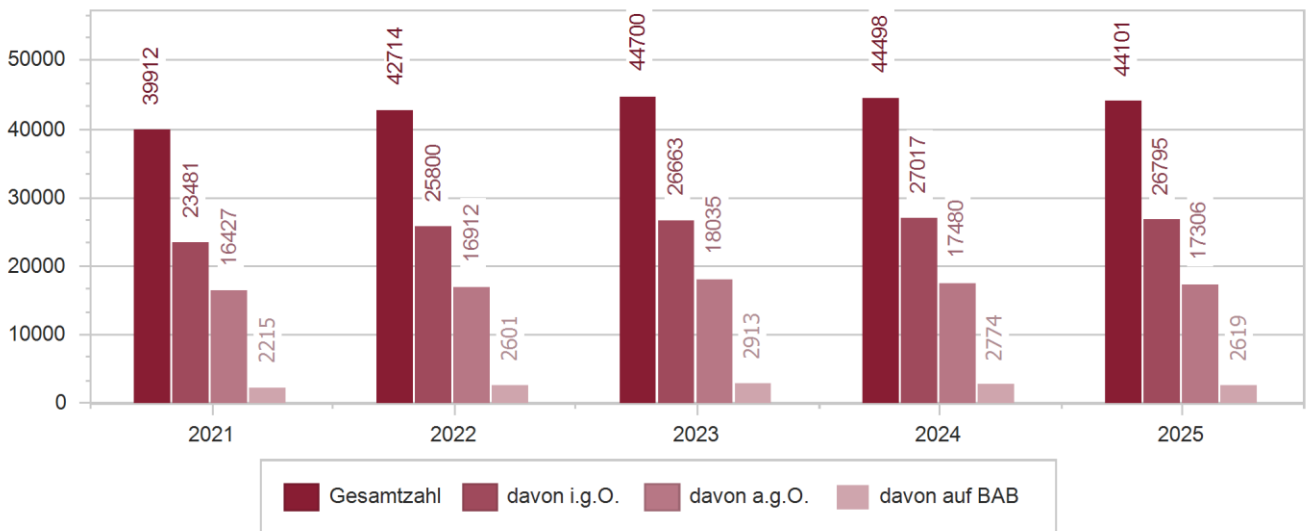


Abbildung 1 Gesamtunfallzahlen

Die Gesamtunfallzahl im Bereich des Polizeipräsidiums Koblenz ist im Jahr 2025 gegenüber dem Vorjahr um 0,9 % gesunken. Der überwiegende Teil aller Unfälle ereignete sich innerhalb geschlossener Ortschaften (61 %). Die übrigen Verkehrsunfälle fanden außerhalb geschlossener Ortschaften statt, wobei sich hiervon etwa 15 % auf Bundesautobahnen ereigneten.

Vor diesem Hintergrund zeigt sich auch bei der Unfallhäufigkeitszahl eine leicht rückläufige Entwicklung. Für den Präsidialbereich Koblenz liegt sie im Jahr 2025 bei 3.482 und ist damit im Vergleich zum Vorjahr leicht gesunken.

Ergänzend ist festzustellen, dass weiterhin nur etwa jeder zehnte Verkehrsunfall mit Personenschaden verbunden war. Der weitaus überwiegende Teil aller Unfälle führte somit lediglich zu Sachschäden.

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 von der Unfallstelle in ein Krankenhaus aufgenommen, so werden sie in der Unfallstatistik als schwerverletzt geführt. Alle anderen Personen gelten als leichtverletzt.

Verkehrsunfälle	2025	2024	Total	%	2023	2022	2021	'21-'24
Gesamtzahl	4.527	4.336	191	4,4%	4.399	4.360	3.965	4.265
davon mit Getöteten	43	48	-5	-10,4%	39	38	35	40
davon mit Schwerverletzten	772	731	41	5,6%	776	867	839	803
davon mit Leichtverletzten	3.712	3.557	155	4,4%	3.584	3.455	3.091	3.422

Tabelle 3: Verkehrsunfälle mit Verunglückten

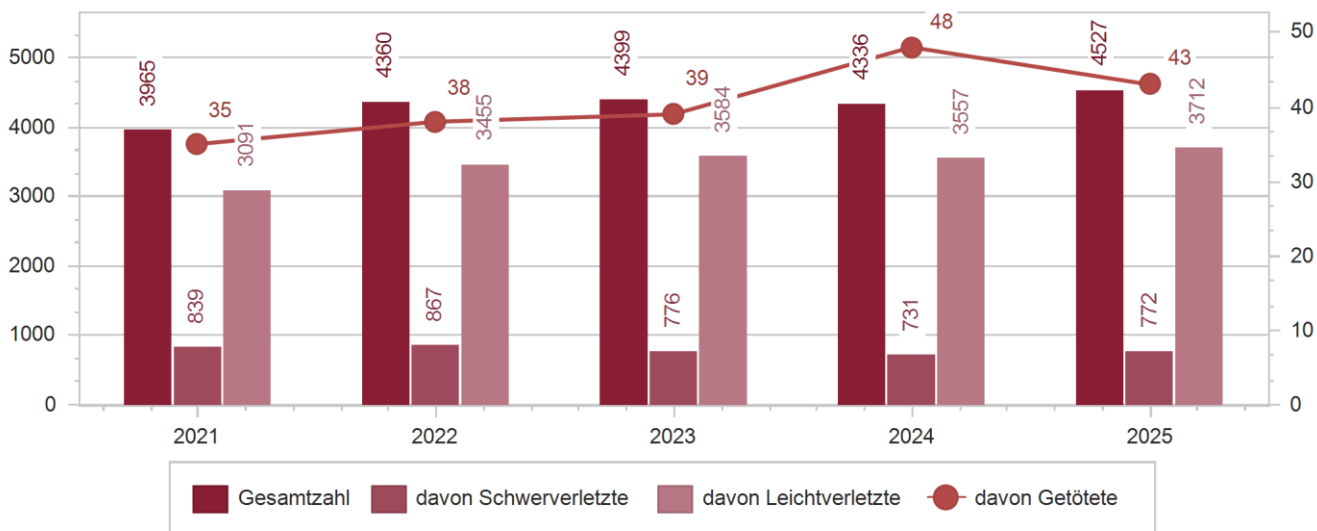


Abbildung 2 Verkehrsunfälle mit Verunglückten

Die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden ist im Vergleich zum Jahr 2024 um 191 Fälle gestiegen. Die Verkehrsunfälle mit Getöteten sind nach einem Höchststand im Jahr 2024 rückläufig. Der Anteil der Unfälle mit Schwer- und Leichtverletzten stieg hingegen an.

3.2.1 Verunglückte Personen

Verunglückte Personen	2025	2024	Total	%	2023	2022	2021	'21-'24
Gesamtzahl	5.866	5.689	177	3,1%	5.774	5.711	5.136	5.578
davon Getötete	47	50	-3	-6,0%	41	40	36	42
davon Schwerverletzte	914	824	90	10,9%	887	985	935	908
davon Leichtverletzte	4.905	4.815	90	1,9%	4.846	4.686	4.165	4.628

Tabelle 4: Verunglückte Personen

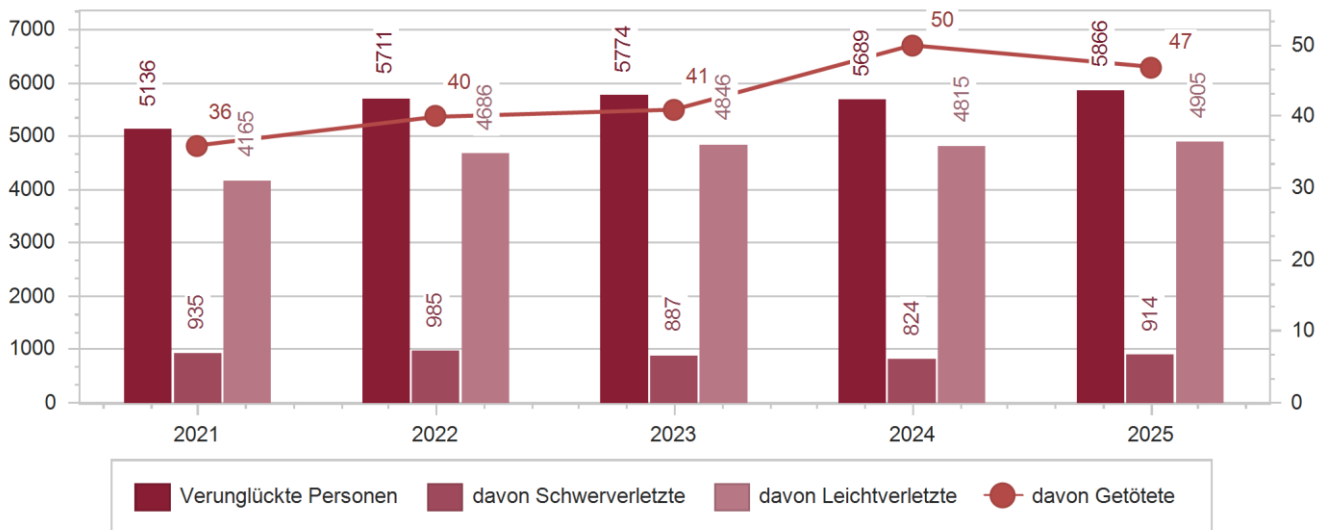


Abbildung 3: Verunglückte Personen

Die Gesamtzahl der Verunglückten ist im Vergleich zum Vorjahr um 3,1 % angestiegen. Die Zahl der Getöteten ist auf 47 Personen gesunken. Die Anzahl der Schwerverletzten hingegen ist auf 914 Personen deutlich angestiegen und erreicht im Vergleich zu den vorangegangenen Jahren einen neuen Höchststand. Die Zahl der Leichtverletzten ist ebenfalls um moderate 1,9 % angestiegen.

Während bei der Gesamtzahl der Verkehrsunfälle 61 % innerorts und 39 % außerorts zu verzeichnen waren, entfiel dieses Verhältnis bei den Verkehrsunfällen mit Personenschaden mit etwas mehr als 52 % nur leicht zu Ungunsten innerörtlicher Unfälle. Betrachtet man allerdings ausschließlich die Verkehrsunfälle mit tödlich und schwerverletzten Personen, ereigneten sich die mit Schwerverletzten zu 61,5 % und die mit Getöteten zu 86 % außerhalb geschlossener Ortschaften.

Im Jahr 2025 verloren hierbei 47 Personen bei 43 Verkehrsunfällen ihr Leben. Bei den Getöteten handelte es sich um elf PKW-Fahrende, 14 Fahrende motorisierter Zweiräder mit amtlichen Kennzeichen, fünf Fußgänger, drei Radfahrende, ein LKW Fahrender (Transporter), ein Fahrender eines Fahrrads mit Hilfsmotor (Moped) sowie zwölf Mitfahrende.

3.2.2 Verunglücktenhäufigkeitszahl

Die Verunglücktenhäufigkeitszahl ist eine statistische Kennzahl, die die Anzahl der bei Verkehrsunfällen verletzten oder getöteten Personen in Bezug zur Gesamtbevölkerung setzt.

Die Verunglücktenhäufigkeitszahl für den Präsidialbereich Koblenz ist im Vergleich zum Vorjahr leicht gestiegen und liegt für das Jahr 2025 bei 463.

3.3 Verkehrsunfälle mit „unerlaubtem Entfernen vom Unfallort“ (§ 142 StGB)

Verkehrsunfälle	2025	2024	Total	%	2023	2022	2021	'21-'24
Gesamtzahl	8.756	8.962	-206	-2,3%	9.077	8.471	7.811	8.580
davon mit Getöteten	1	0	1	100,0%	1	4	0	1
davon mit Schwerverletzten	33	31	2	6,5%	30	39	42	36
davon geklärt	3.439	3.491	-52	-1,5%	3.675	3.378	3.241	3.446
Aufklärungsquote	39.3%	39%			40.5%	39.9%	41.5%	40%

Tabelle 5: Verkehrsunfälle mit „unerlaubtem Entfernen vom Unfallort“

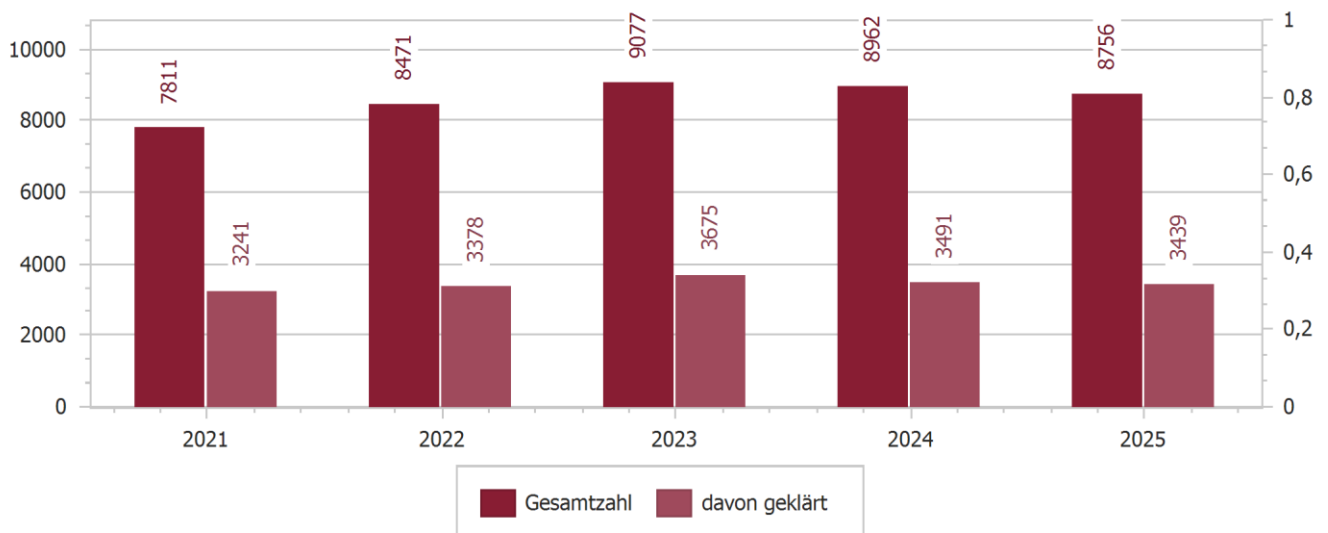


Abbildung 4: Verkehrsunfälle mit „unerlaubtem Entfernen vom Unfallort“

Die Gesamtzahl der Verkehrsunfälle mit Flucht ist rückläufig. Die Aufklärungsquote des Jahres 2025 liegt über der Aufklärungsquote des Jahres 2024.

Wie auch in den vergangenen Jahren entfernte sich etwa jeder fünfte Unfallbeteiligte unerlaubt vom Unfallort. Gerade bei dieser Straftat hängt der Ermittlungserfolg stark von den Zeuginhinweisen der Bevölkerung ab.

4 Betrachtung der Risikogruppen

Im Zuge der Systemumstellung entfiel die verkürzte Datenerfassung für Unfälle im Vorgangsbearbeitungssystem der rheinland-pfälzischen Polizei Poladis. Ab dem Jahr 2025 werden auch einfach gelagerte Unfälle ohne Personenschäden, wie z.B. Parkplatz-Unfälle oder einfachgelagerte Verkehrsverstöße mit geringen Verwarngeldern, vollständig in der regulären Statistik erfasst. Erstmals erfolgt eine systematische Auswertung nach Risikogruppen unter Berücksichtigung der Altersstruktur und der Art der Verkehrsbeteiligung. Der Wegfall der Kurzerfassung beeinflusst die Anzahl der Verkehrsunfälle innerhalb einzelner Risikogruppen. Eine direkte Vergleichbarkeit mit den Vorjahren ist daher nicht gegeben.

Insbesondere die Situation von Kindern, Seniorinnen und Senioren sowie weiteren besonders gefährdeten Verkehrsteilnehmenden wird dadurch jedoch zukünftig klarer und nachvollziehbarer dargestellt werden können.

4.1 nach Alter

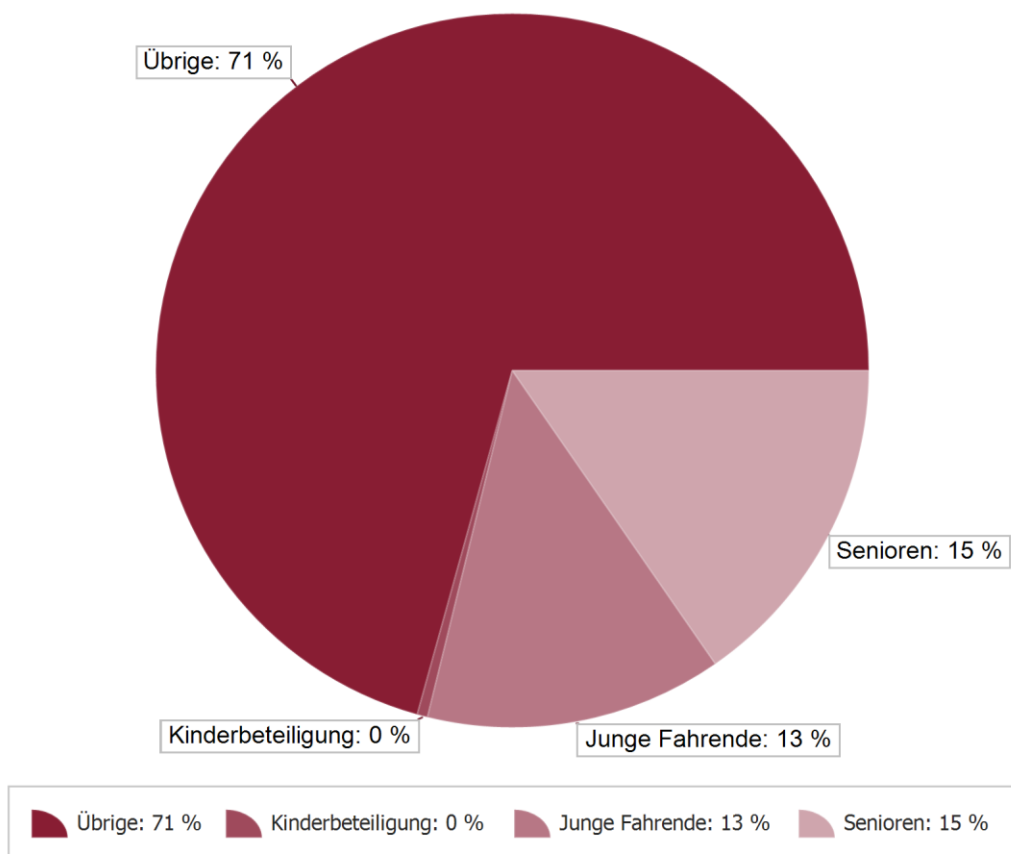


Abbildung 5: Hauptrisikogruppen nach Alter

4.1.1 Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Kindern (0 - 14 Jahren)

Bei der Berechnung von Verkehrsunfällen unter Beteiligung von Kindern gelten im Vergleich zu früheren Veröffentlichungen teilweise andere Parameter. Die Vergleichbarkeit innerhalb der letzten fünf Jahre bleibt jedoch gewährleistet.

Die Gesamtzahl der Verkehrsunfälle sowie der Verkehrsunfälle mit Personenschaden bezieht sich nun ausschließlich auf Fälle, in denen das Kind als Verkehrsunfallbeteiligter erfasst ist. Mitfahrende Kinder werden nicht mehr einbezogen. Verunglückte Kinder als Mitfahrende weist die Statistik künftig gesondert aus.

Verkehrsunfälle	2025	2024	Total	%	2023	2022	2021	'21-'24
Gesamtzahl	295	253	42	16,6%	259	282	241	259
davon VUP	215	162	53	32,7%	171	184	156	168
Verunglückte Kinder gesamt	383	359	24	6,7%	355	377	287	344
davon getötete Kinder	0	0	0	0,0%	1	0	0	0
davon schwerverletzte Kinder	37	40	-3	-7,5%	37	63	32	43
davon leichtverletzte Kinder	346	319	27	8,5%	317	314	255	301
Verunglückte Kinder als Mitfahrende	180	203	-23	-11,3%	184	199	135	180
Anzahl Hauptverursacher	197	170	27	15,9%	173	193	160	174
Anteil Hauptverursacher	66.8%	67.2%			66.8%	68.4%	66.4%	67%
Schulwegunfälle	51	39	12	30,8%	40	42	23	36

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

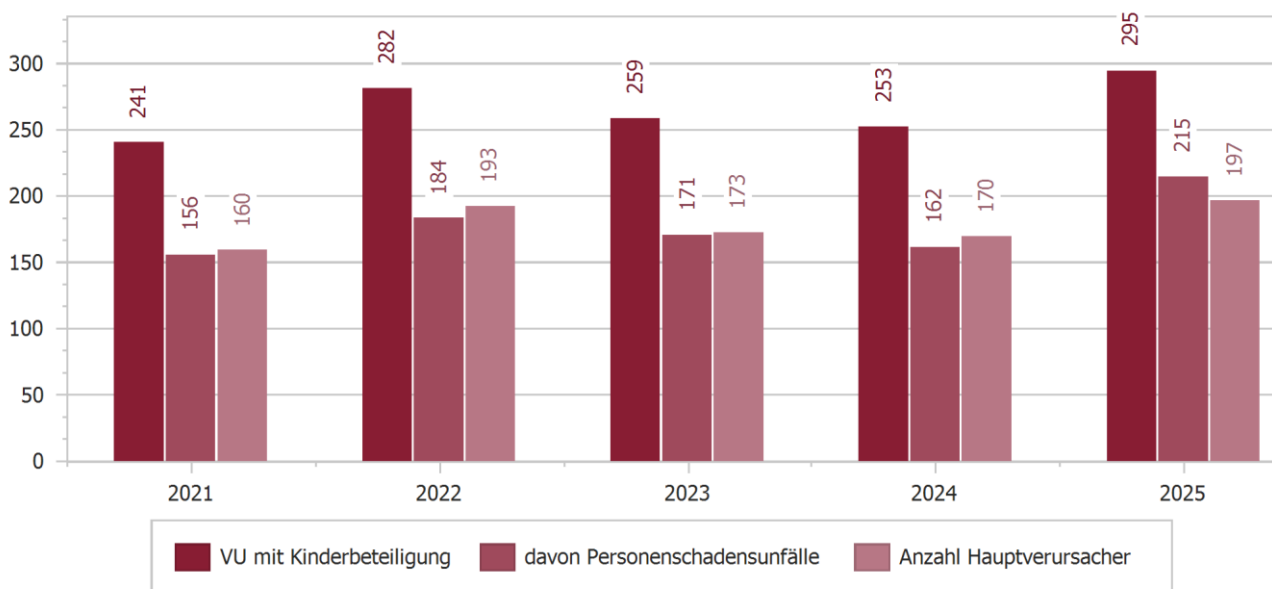


Abbildung 6: Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Kindern (0-14 Jahre)

Nach einem Rückgang bei den Verkehrsunfällen mit Kindern in den letzten beiden Jahren sind die Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Kindern im Jahr 2025 um 16,6 % oder 42 Fälle angestiegen.

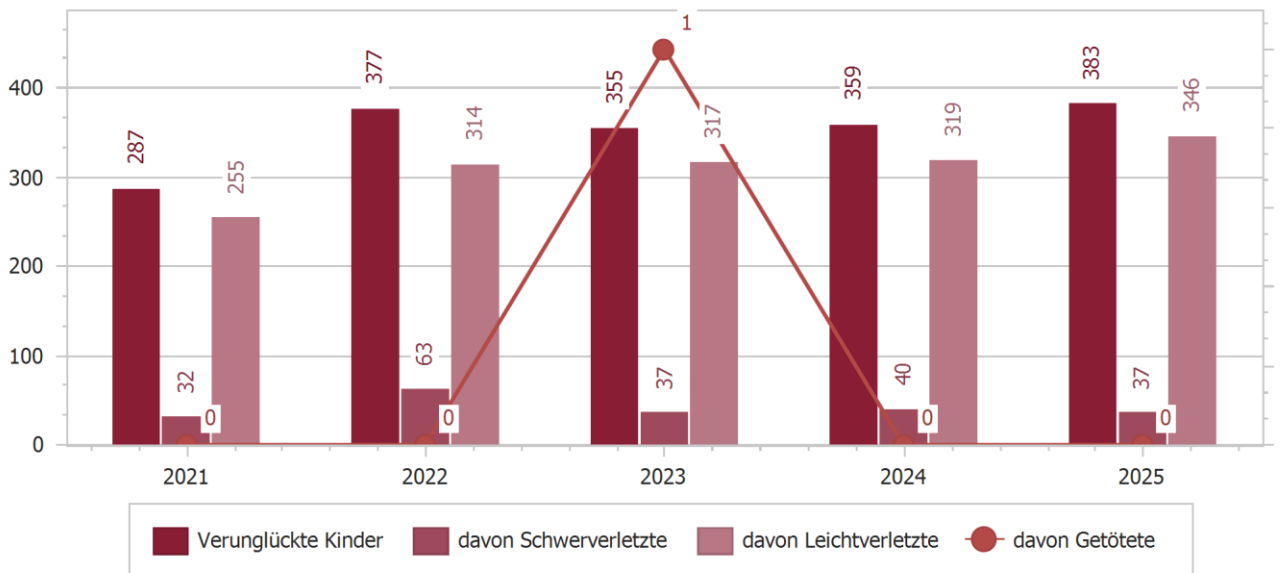


Abbildung 7: Verunglückte Kinder

Bei den Verkehrsunfällen mit Personenschaden unter Beteiligung von Kindern und den verunglückten Kindern ist ebenfalls ein deutlicher Anstieg zu verzeichnen. 37 Kinder wurden im Jahr 2025 im Zusammenhang mit Verkehrsunfällen schwer- und 346 Kinder leichtverletzt. Wie im Vorjahr wurde kein Kind bei einem Verkehrsunfall tödlich verletzt. Von den insgesamt 383 verunglückten Kindern sind 69 Kinder als Fußgänger, 106 als Fahrrad- oder Pedelec-fahrende, 22 als fahrende eines motorisierten Zweirades (inkl. Elektrokleinstfahrzeuge) sowie ein Kind als fahrender eines PKW verunglückt. Des Weiteren verunglückten 180 Kinder als Mitfahrende. In etwa 67 % aller Verkehrsunfälle mit Kindern waren diese aus Sicht der Polizei die Hauptverursachenden.

Im Zusammenhang mit diesen Unfallgeschehen erhebt die Polizei zudem gesondert diejenigen Fälle, die im Kontext des Schulwegs stehen und bei denen ein Kind verletzt wurde. Für den Bereich des Polizeipräsidiums Koblenz konnten hierbei 51 entsprechende Ereignisse festgestellt werden.

Die Unfallhäufigkeitszahl lag im Jahr 2025 für die Risikogruppe der Kinder bei 167 und weist damit den niedrigsten Wert aller betrachteten Risikogruppen aus. Die Verunglücktenhäufigkeitszahl stieg bei dieser Risikogruppe im Vorjahresvergleich leicht auf 216 an.

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

Verkehrsunfälle	2025	2024	Total	%	2023	2022	2021	'21-'24
Gesamtzahl	8.406	8.783	-377	-4,3%	9.127	8.756	8.535	8.800
davon VUP	1.135	1.080	55	5,1%	1.226	1.183	1.056	1.136
Verunglückte Junge Fahrende gesamt	941	952	-11	-1,2%	1.080	1.011	910	988
davon getötete Junge Fahrende	9	5	4	80,0%	5	5	6	5
davon schwerverl. Junge Fahrende	142	109	33	30,3%	139	142	130	130
davon leichtverletzte Junge Fahrende	790	838	-48	-5,7%	936	864	774	853
Anzahl Hauptverursacher	6.066	6.052	14	0,2%	6.279	6.068	5.933	6.083
Anteil Hauptverursacher	72.2%	68.9%			68.8%	69.3%	69.5%	69%

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

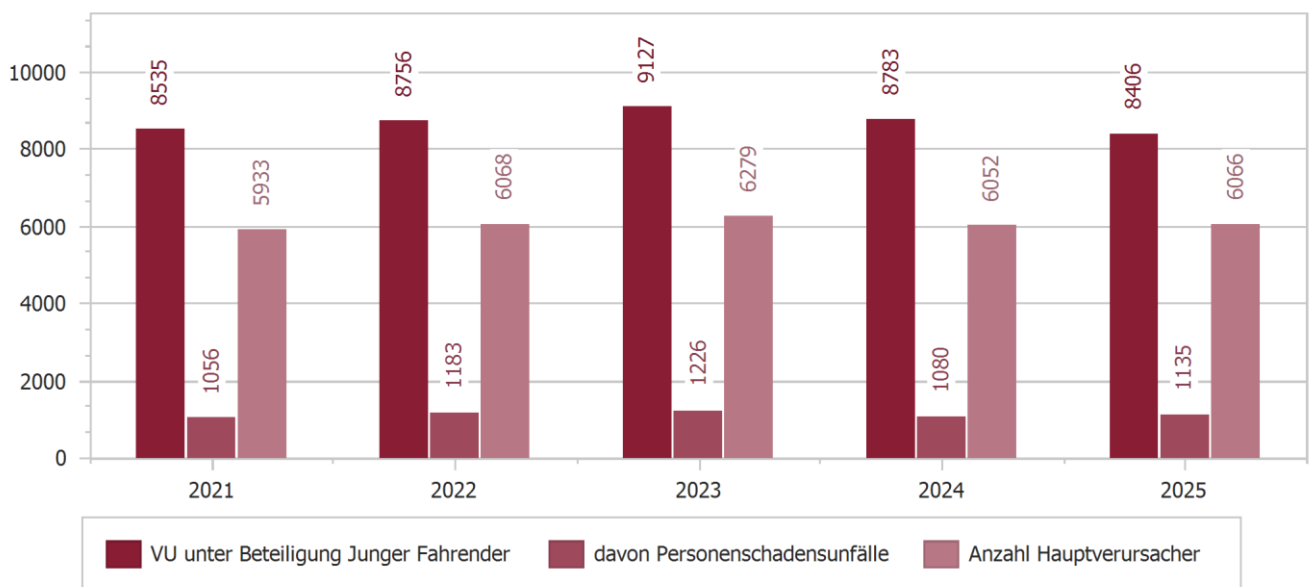


Abbildung 8: Verkehrsunfälle mit Beteiligung Junger Fahrer (18-24 Jahre)

Die Zahl der Verkehrsunfälle in der Risikogruppe der Jungen Fahrer und der verunglückten Jungen Fahrer ist im Vergleich zum Jahr 2024 erneut gesunken. Diesem Trend entgegen steht ein Anstieg der Verkehrsunfälle mit Personenschaden. Der Anteil der Jungen Fahrer als Hauptverursacher ist ebenfalls ansteigend. Die Risikogruppe der Jungen Fahrer bildet hierbei einen Anteil von 19,1 % am Gesamtunfallgeschehen ab.

Wie in den Vorjahren waren etwas mehr als 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 2025 für die Risikogruppe der Jungen Fahrenden bei 9.976 und weist damit den mit Abstand höchsten Wert aller hier betrachteten Risikogruppen aus. Im Vorjahr lag der Wert noch bei 10.356.

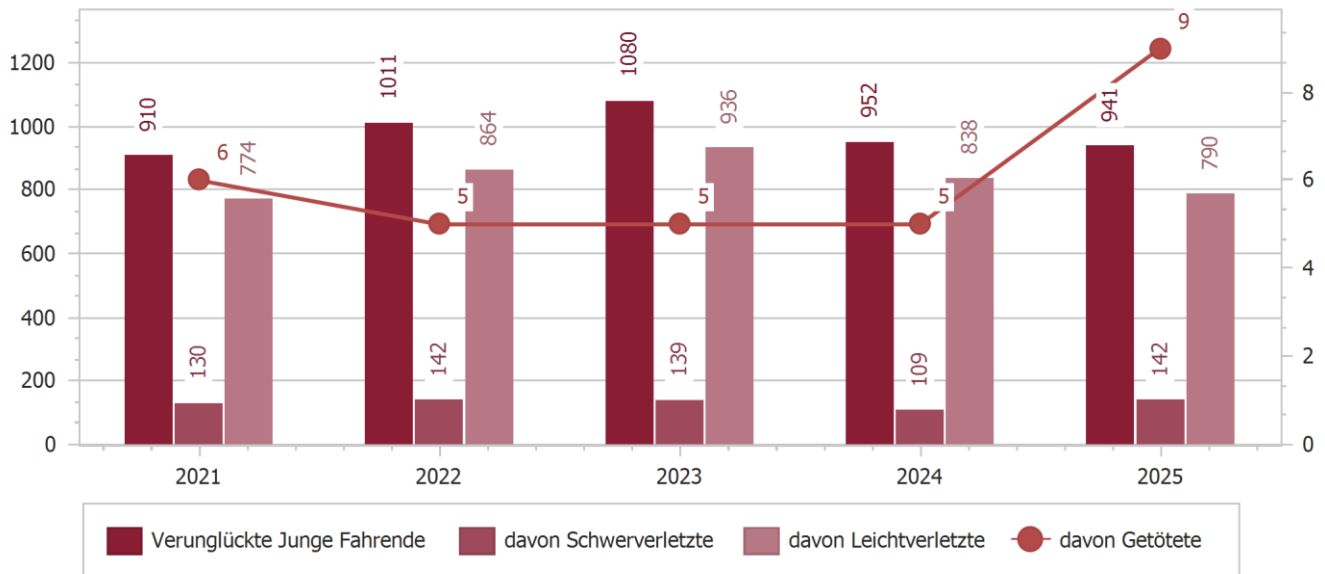


Abbildung 9: Verunglückte Junge Fahrende

Im Jahr 2025 kam es zu 14 Verkehrsunfällen unter der Beteiligung Junger Fahrender, bei denen mindestens einer der Beteiligten oder ein Mitfahrender getötet wurde (2024: 8). In elf Fällen waren hierbei Junge Fahrende als Hauptverursacher anzusehen und die überwiegende Unfallursache eine nicht angepasste Geschwindigkeit. Von den dabei insgesamt 14 Getöteten, waren fünf Personen der Risikogruppe Junge Fahrende zuzurechnen. Zwei Verstorbene der Risikogruppe führten je ein motorisiertes Zweirad mit amtlichem Kennzeichen. Drei Personen verstarben als Führer eines Personenkraftwagens. Die Verunglücktenhäufigkeitszahl lag im Jahr 2025, wie im Vorjahr, bei 1.117.

Die Netzwerkpartner in der Verkehrssicherheitsarbeit arbeiten mit der Polizei mit dieser Risikogruppe mit zugeschnittenen Präventionsprogrammen in Schulen und Jugendhäusern. Allein mit dem Präventionsprojekt „Drogen im Straßenverkehr“ wurden 3.800 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 Fahrenden 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 Fahrenden 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	2025	2024	Total	%	2023	2022	2021	'21-'24
Gesamtzahl	9.581	9.521	60	0,6%	9.213	8.494	7.559	8.697
davon VUP	1.128	1.029	99	9,6%	993	1.004	816	960
Verunglückte Senioren gesamt	788	777	11	1,4%	714	704	602	699
davon getötete Senioren	11	10	1	10,0%	8	7	10	9
davon schwerverletzte Senioren	176	161	15	9,3%	158	164	144	157
davon leichtverletzte Senioren	601	606	-5	-0,8%	548	533	448	534
Anzahl Hauptverursacher	6.983	6.614	369	5,6%	6.305	5.826	5.222	5.992
Anteil Hauptverursacher	72.9%	69.5%			68.4%	68.6%	69.1%	69%

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

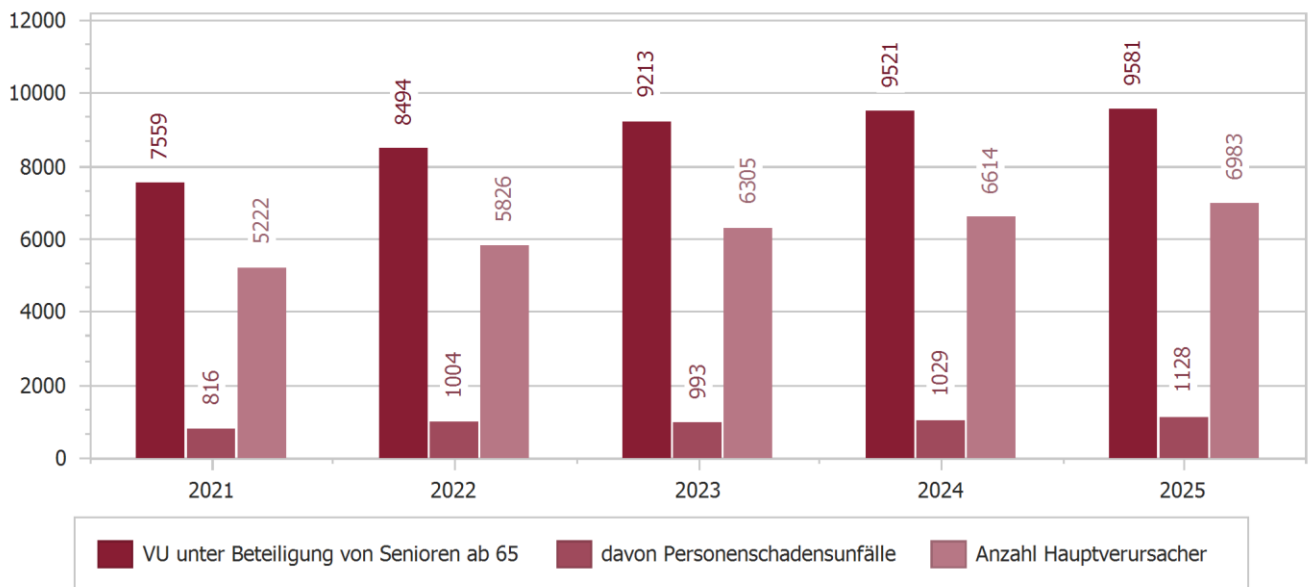


Abbildung 10: Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Seniorinnen und Senioren ab 65 Jahren

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 2025 fort. Somit ist an jedem fünften Unfall eine Person über 65 Jahre beteiligt. Hierbei kommt es in etwa 12 % der Fälle zu

Personenschäden. Insgesamt ereigneten sich 76 % der Unfälle innerhalb geschlossener Ortschaften und annähernd 4 % auf der Bundesautobahn.

Die in dieser Risikogruppe registrierten Verkehrsunfälle mit Personenschaden sind im Vergleich zum Vorjahr ebenfalls gestiegen. Die Zahl der hierbei getöteten Personen hat sich im Vergleich zu 2024 auf 14 Personen erhöht. Damit einhergehend stieg auch die Anzahl der verunglückten Seniorinnen und Senioren weiter an. Von den elf Getöteten über 65 Jahre handelte es sich um drei PKW-Fahrende, zwei Fahrrad-/ Pedelec-fahrende, zwei Fußgänger, drei Krad-fahrende und einen Mitfahrenden. Von den insgesamt elf verstorbenen Senioren gehörten vier der nachfolgend betrachteten Altersgruppe „ab 75 Jahre“ an.

Bei knapp 73 % 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.

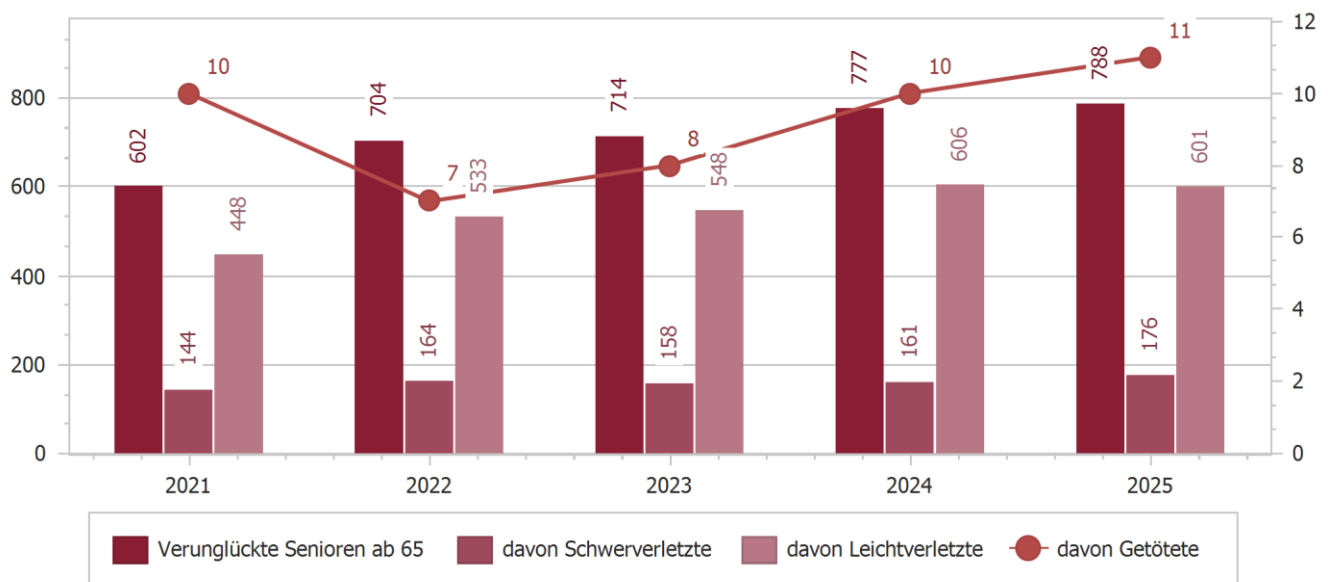


Abbildung 11: Verunglückte Seniorinnen und Senioren ab 65 Jahren

Die Unfallhäufigkeitszahl lag für die Risikogruppe der Senioren (ab 65 Jahren) im Jahr 2025 bei 3.181 (2024: 3.208).

Die Verunglücktenhäufigkeitszahl stieg im Jahr 2025 geringfügig an und lag bei dieser Risikogruppe bei 262 (2024:261).

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

Verkehrsunfälle	2025	2024	Total	%	2023	2022	2021	'21-'24
Gesamtzahl	4.222	4.180	42	1,0%	3.961	3.559	3.331	3.758
davon VUP	505	453	52	11,5%	449	415	371	422
Verunglückte Senioren gesamt	333	313	20	6,4%	300	286	265	291
davon getötete Senioren	4	6	-2	-33,3%	6	5	10	7
davon schwerverletzte Senioren	89	76	13	17,1%	74	64	55	67
davon leichtverletzte Senioren	240	231	9	3,9%	220	217	200	217
Anzahl Hauptverursacher	3.313	3.074	239	7,8%	2.920	2.651	2.472	2.779
Anteil Hauptverursacher	78.5%	73.5%			73.7%	74.5%	74.2%	74%

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

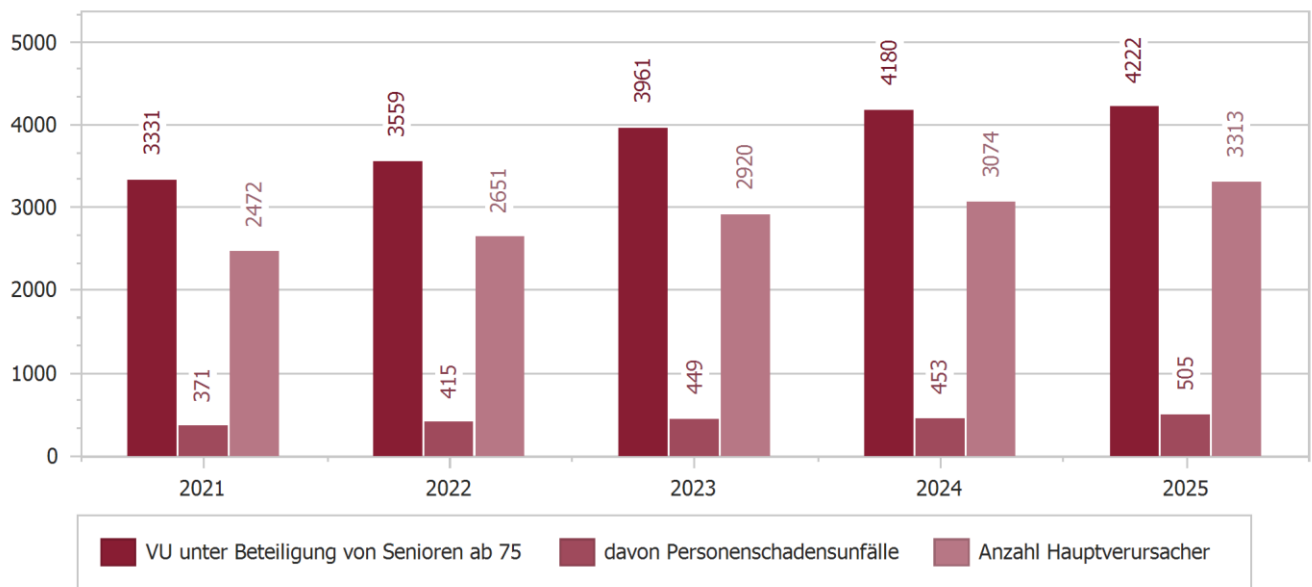


Abbildung 12: Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Seniorinnen und Senioren ab 75 Jahren

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 2025 insgesamt 4.222 Verkehrsunfälle zuzuordnen. Dies stellt eine erneute Steigerung zum Vorjahr dar.

Auch die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden hat sich im Vergleich zum Vorjahr erhöht. Bei mehr als 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.

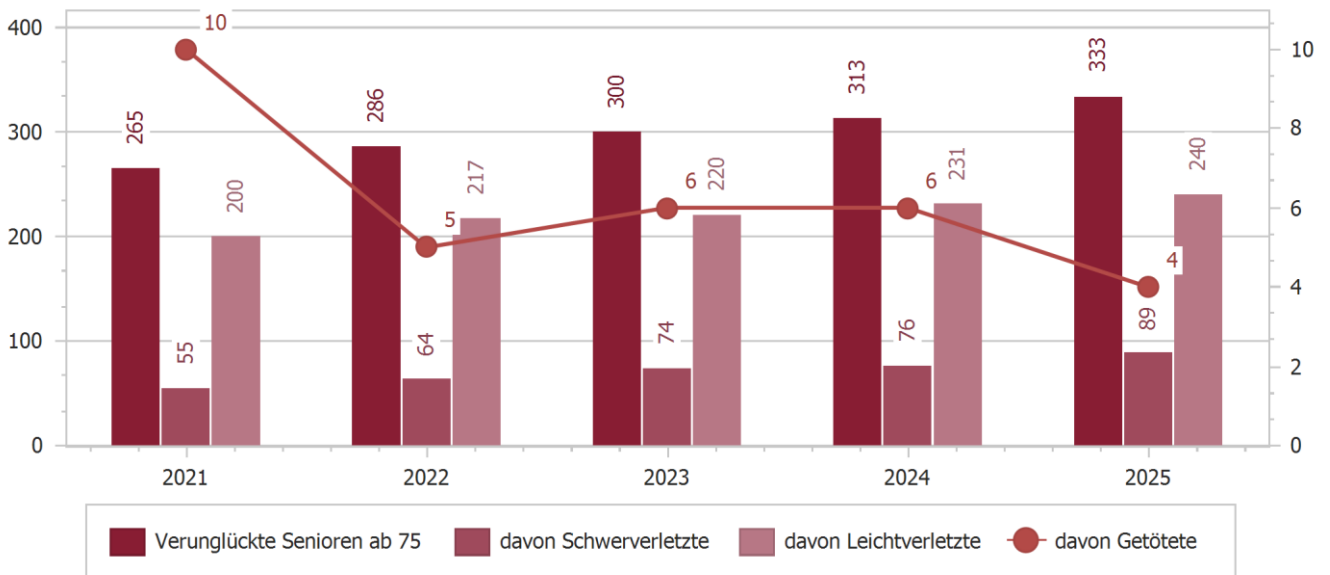


Abbildung 13: Verunglückte Seniorinnen und Senioren ab 75 Jahren

Die Unfallhäufigkeitszahl lag im Jahr 2025 für diese Risikogruppe bei 3.006 (2024: 3.014). Die Verunglücktenhäufigkeitszahl lag im Jahr 2025 bei 237 (2024: 227).

4.2 Risikogruppen nach Art der Verkehrsbeteiligung

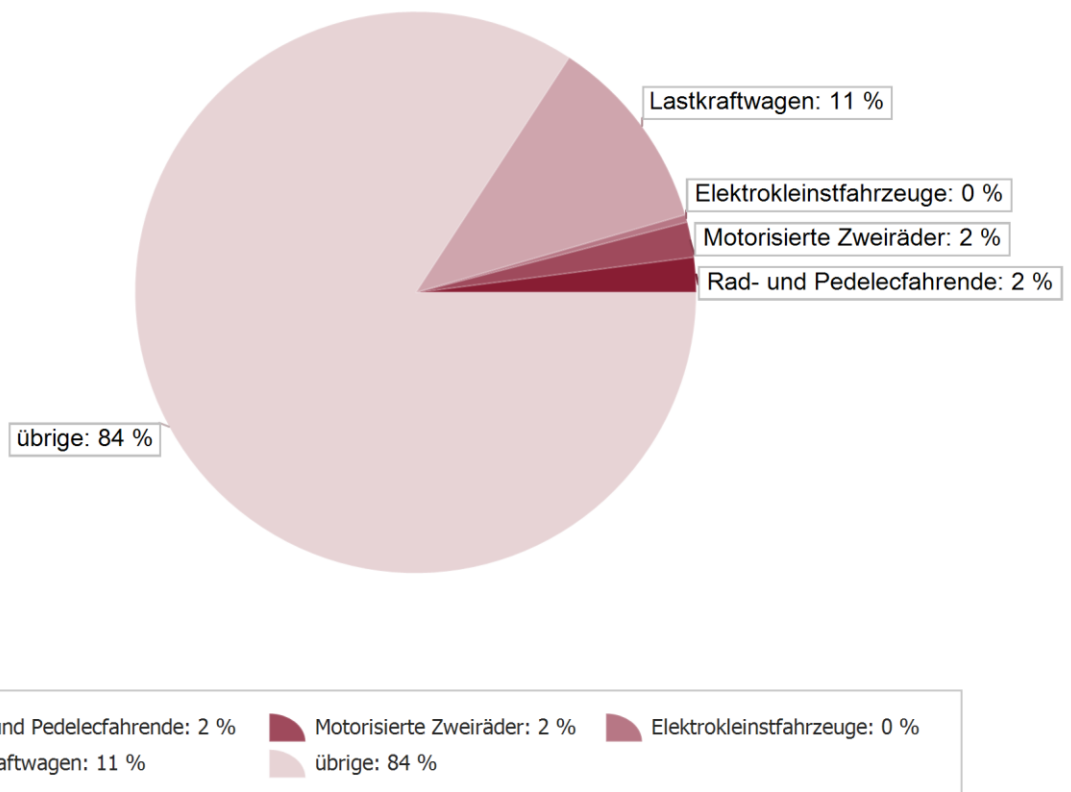


Abbildung 14: Hauptrisikogruppen nach Art der Verkehrsbeteiligung

4.2.1 Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Rad- und Pedelec-fahrenden

Verkehrsunfälle	2025	2024	Total	%	2023	2022	2021	'21-'24
Gesamtzahl	989	936	53	5,7%	930	912	820	900
davon VU mit Pedelec-fahrenden	158	183	-25	-13,7%	161	165	116	156
davon VUP	779	733	46	6,3%	731	693	632	697
davon mit Getöteten	3	3	0	0,0%	1	1	3	2
davon mit Schwerverletzten	145	148	-3	-2,0%	155	163	148	154
davon mit Leichtverletzten	631	582	49	8,4%	575	529	481	542
Verunglückte mit Rad- und Pedelec	783	735	48	6,5%	729	704	627	699
davon getötete mit Rad- und Pedelec	3	3	0	0,0%	1	1	3	2
davon schwerverletzte mit Rad- und Pedelec	143	147	-4	-2,7%	153	159	144	151
davon leichtverletzte mit Rad- und Pedelec	637	585	52	8,9%	575	544	480	546
Anzahl Hauptverursacher	632	558	74	13,3%	593	567	508	556
Anteil Hauptverursacher	63,9%	59,6%			63,8%	62,2%	62%	62%

Tabelle 10: Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Rad- und Pedelec-fahrenden

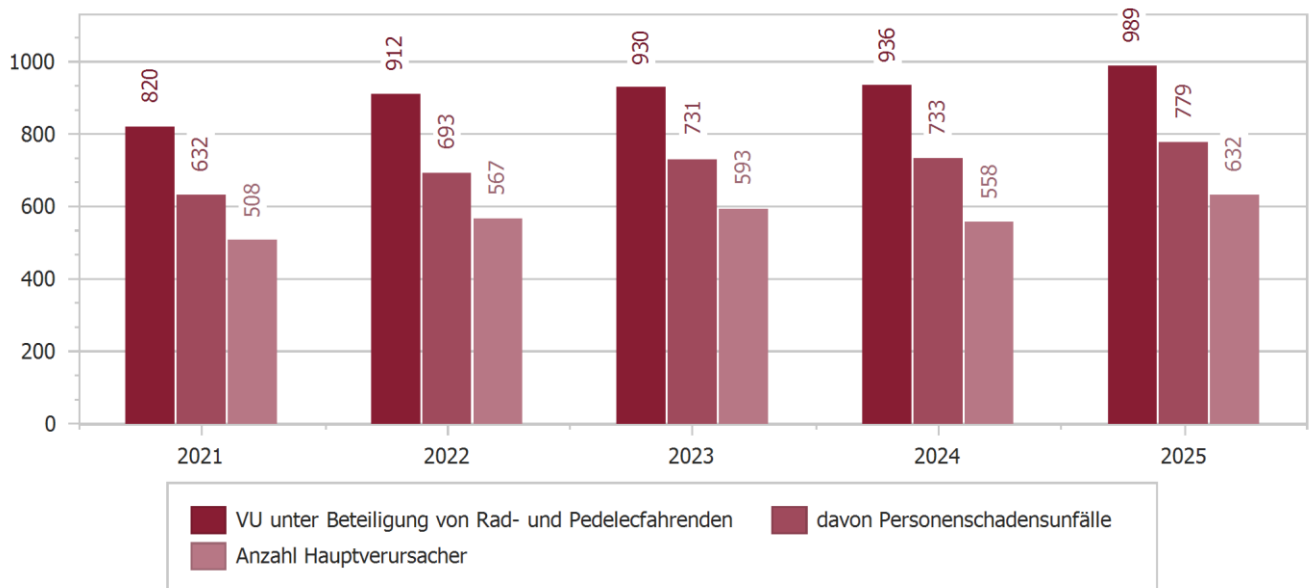


Abbildung 15: Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Rad- und Pedelec-fahrenden

Die Rad- und Pedelec-fahrende waren im Jahr 2025 an insgesamt 989 polizeilich registrierten Verkehrsunfällen beteiligt. Dies entspricht im Vergleich zum Vorjahr einer Steigerung um 5,7%. Im Jahr 2025 kamen drei Rad-fahrende bei einem Verkehrsunfall ums Leben. Aufgrund der stetig steigenden Zahlen 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 2025 und bleibt dies auch mit einem speziellen Fokus auf den Bereich der Senioren ab 65 Jahren im Jahr 2026.

In 271 Fällen 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 64 % aller Verkehrsunfälle mit der Beteiligung von Rad- und Pedelec-fahrenden war nach den polizeilichen Ermittlungen eben diese Risikogruppe für die Unfallverursachung verantwortlich. Die Hauptunfallursache war dabei eine nicht angepasste Geschwindigkeit. Bei 60 Verkehrsunfällen konnte die Unfallursache Alkoholeinfluss beim Fahrrad-/Pedelec-fahrenden festgestellt werden.

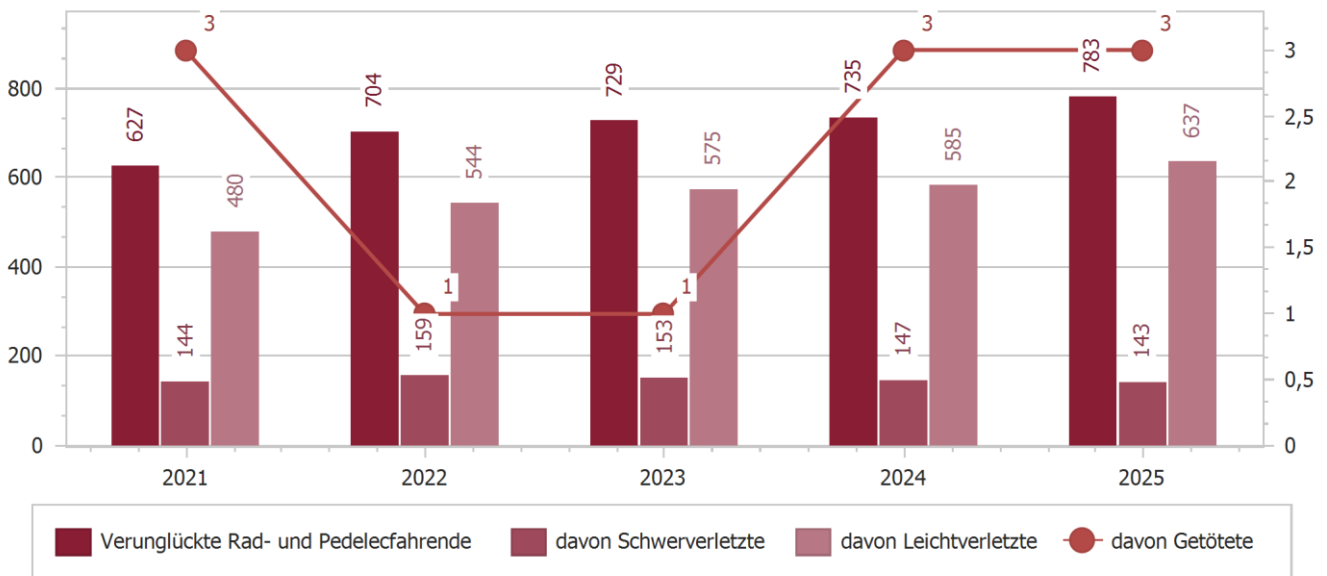


Abbildung 16: Verunglückte Rad- und Pedelec-fahrende

4.2.2 Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Elektrokleinstfahrzeugen

Unter dem Begriff Elektrokleinstfahrzeuge im Sinne dieser Auswertung fallen:

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

Verkehrsunfälle	2025	2024	Total	%	2023	2022	2021	'21-'24
Gesamtzahl	211	142	69	48,6%	109	64	36	88
davon VUP	161	105	56	53,3%	83	51	25	66
davon mit Getöteten	0	0	0	0,0%	1	0	0	0
davon mit Schwerverletzten	21	20	1	5,0%	15	7	9	13
davon mit Leichtverletzten	140	85	55	64,7%	67	44	16	53
Verunglückte mit Elektrokleinstfahrzeugen	159	98	61	62,2%	68	48	25	60
davon getötete mit Elektrokleinstfahrzeugen	0	0	0	0,0%	0	0	0	0
davon schwerverletzte mit Elektrokleinstfz.	22	20	2	10,0%	14	7	8	12
davon leichtverletzte mit Elektrokleinstfz.	137	78	59	75,6%	54	41	17	48
Anzahl Hauptverursacher	146	97	49	50,5%	76	35	25	58
Anteil Hauptverursacher	69.2%	68.3%			69.7%	54.7%	69.4%	66%

Tabelle 11: Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Elektrokleinstfahrzeugen

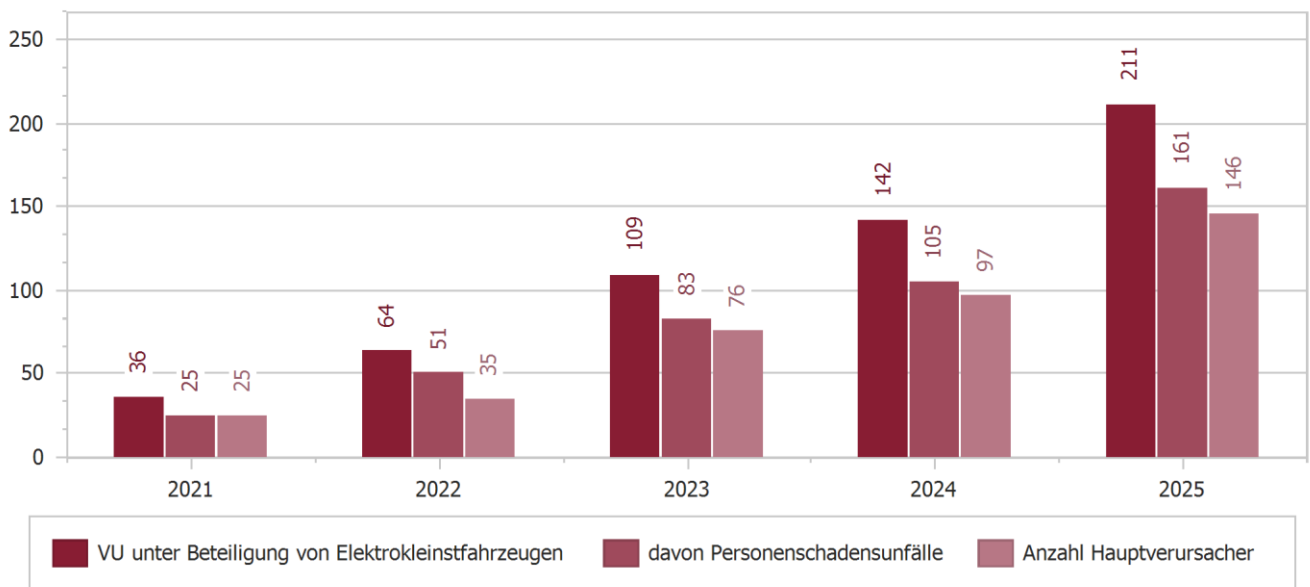


Abbildung 17: Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Elektrokleinstfahrzeugen

Im Jahr 2025 ereigneten sich im gesamten Präsidialbereich Koblenz 211 Verkehrsunfälle unter der Beteiligung von E-Scootern (2024: 142). Auch wenn die meisten der Verkehrsunfälle mit Verletzungen einhergehen, ist bislang kein Fahrender tödlich verunglückt. Der deutliche Anstieg der Unfallzahlen ist auch auf eine gesteigerte Nutzung der Elektrokleinstfahrzeuge zurück zu führen.

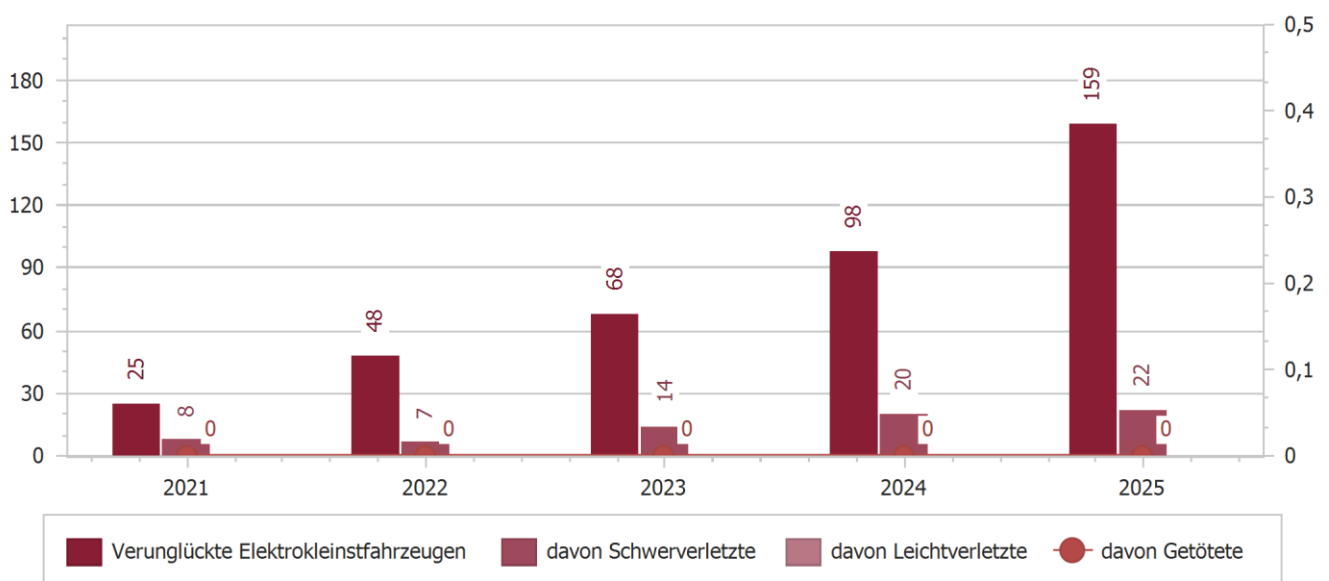


Abbildung 18: Verunglückte Elektrokleinstfahrzeugfahrende

4.2.3 Verkehrsunfälle mit Beteiligung motorisierter Zweiräder

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

Verkehrsunfälle	2025	2024	Total	%	2023	2022	2021	'21-'24
Gesamtzahl	995	928	67	7,2%	859	864	838	872
davon VUP	673	633	40	6,3%	595	587	586	600
davon mit Getöteten	14	15	-1	-6,7%	13	11	10	12
davon mit Schwerverletzten	212	178	34	19,1%	173	194	227	193
davon mit Leichtverletzten	447	440	7	1,6%	409	382	349	395
Verunglückte Zweiradnutzende	709	659	50	7,6%	622	627	620	632
davon getötete Zweiradnutzende	14	15	-1	-6,7%	13	11	10	12
davon schwerverl. Zweiradnutzende	219	178	41	23,0%	177	205	234	198
davon leichtverletzte Zweiradnutzende	476	466	10	2,1%	432	411	376	421
Anzahl Hauptverursacher	676	640	36	5,6%	577	570	546	583
Anteil Hauptverursacher	67.9%	69%			67.2%	66%	65.2%	67%

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

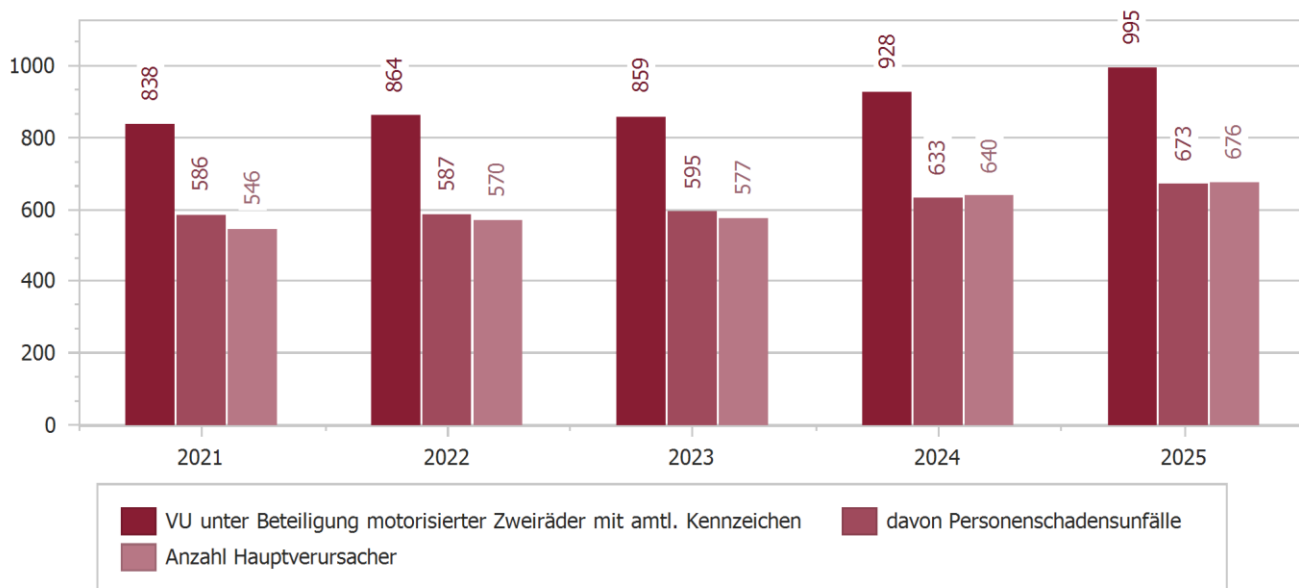


Abbildung 19: Verkehrsunfälle mit Beteiligung motor. Zweiräder mit amtl. Kennzeichen

Im Jahr 2025 ereigneten sich insgesamt 995 Verkehrsunfälle unter der Beteiligung motorisierter Zweiräder mit amtlichen Kennzeichen. Dies bedeutet eine deutliche Zunahme um 7,2 %. Bei 68 % dieser schädigenden Ereignisse sind die motorisierten Zweiradfahrenden die erkannten Unfallverursacher. Es handelt sich hierbei in etwa 39 % 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 ist im Vergleich zum Vorjahr um eine Person gesunken. 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.

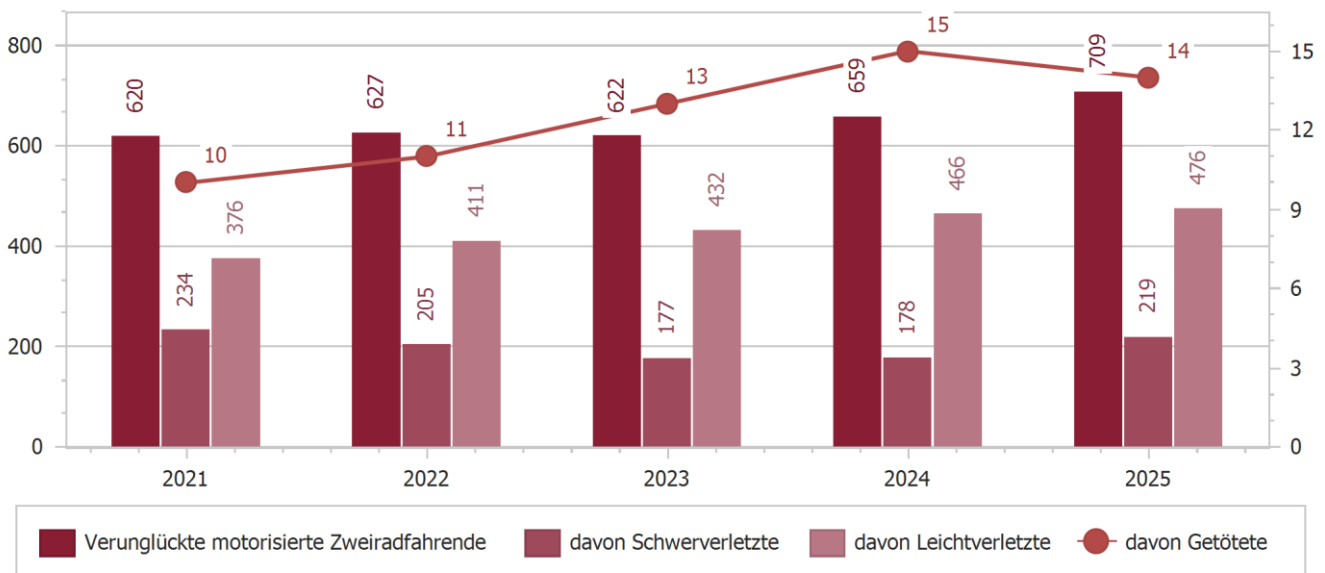


Abbildung 20: Verunglückte motorisierte Zweiradfahrende mit amtl. Kennzeichen

4.2.4 Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Lastkraftwagen

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

Verkehrsunfälle	2025	2024	Total	%	2023	2022	2021	'21-'24
Gesamtzahl	5.552	5.210	342	6,6%	5.467	5.218	5.068	5.241
davon VUP	385	340	45	13,2%	367	401	365	368
davon mit Getöteten	6	11	-5	-45,5%	11	13	6	10
davon mit Schwerverletzten	68	52	16	30,8%	70	86	82	72
davon mit Leichtverletzten	311	277	34	12,3%	286	302	277	286
Verunglückte Personen im Zusammenhang mit LKW-VU gesamt	525	482	43	8,9%	510	562	480	508
davon Getötete im Zusammenhang mit LKW-VU	6	12	-6	-50,0%	12	13	6	11
davon Schwerverletzte im Zusammenhang mit LKW-VU	78	65	13	20,0%	78	104	101	87
davon Leichtverletzte im Zusammenhang mit LKW-VU	441	405	36	8,9%	420	445	373	411
Anzahl Hauptverursacher	4.255	4.069	186	4,6%	4.347	4.103	4.080	4.150
Anteil Hauptverursacher	76.6%	78.1%			79.5%	78.6%	80.5%	79%

Tabelle 13: Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Lastkraftwagen

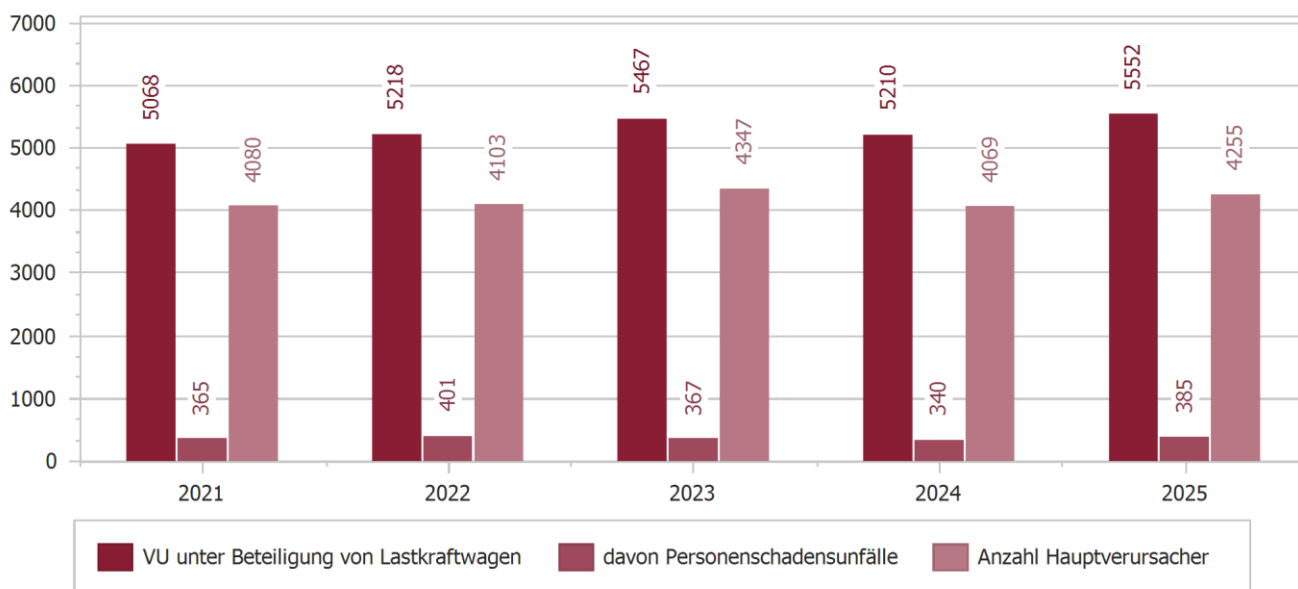


Abbildung 21: Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Lastkraftwagen

Lastkraftwagen waren im Jahr 2025 an 5.552 Unfällen im Präsidialbereich Koblenz beteiligt. Dies bedeutet einen Anstieg um 6,6 % im Vergleich zum Vorjahr. Die Zahl der hierbei erfolgten Verkehrsunfälle mit Personenschaden und die Anzahl der verunglückten Personen haben ebenfalls einen Anstieg zu verzeichnen. Es handelt sich zum überwiegenden Teil (ca. 93 %) lediglich um Sachschadensunfälle, wobei in nahezu 77 % die Polizei den LKW-Fahrenden auch als Hauptverursachenden ermittelte.

Im Jahr 2025 kamen sechs Personen im Zusammenhang mit LKW-Verkehrsunfällen ums Leben. Von den sechs getöteten Personen war eine Person selbst Führer eines

Lastkraftwagens, drei PKW-Fahrende, ein Mitfahrer in einem PKW und ein Fußgänger. In vier Fällen war der LKW-Fahrende der festgestellte Unfallverursacher.

Die Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Lastkraftwagen ereigneten sich zu etwa 59 % innerorts und in 41 % der Fälle außerorts (hiervon ca. 18 % auf der Bundesautobahn).

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 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 4.150 Lastkraftwagen und Kraftomnibusse in Augenschein genommen werden. In 534 Fällen kam es aus unterschiedlichen Gründen zur polizeilichen Untersagung der Weiterfahrt. Weiterhin fanden auf den Autobahnpark- und Rastanlagen 72 Abfahrtskontrollen von LKW-Fahrenden statt. Der Fokus lag hier auf der Fahrtüchtigkeit der Fahrzeugführenden.

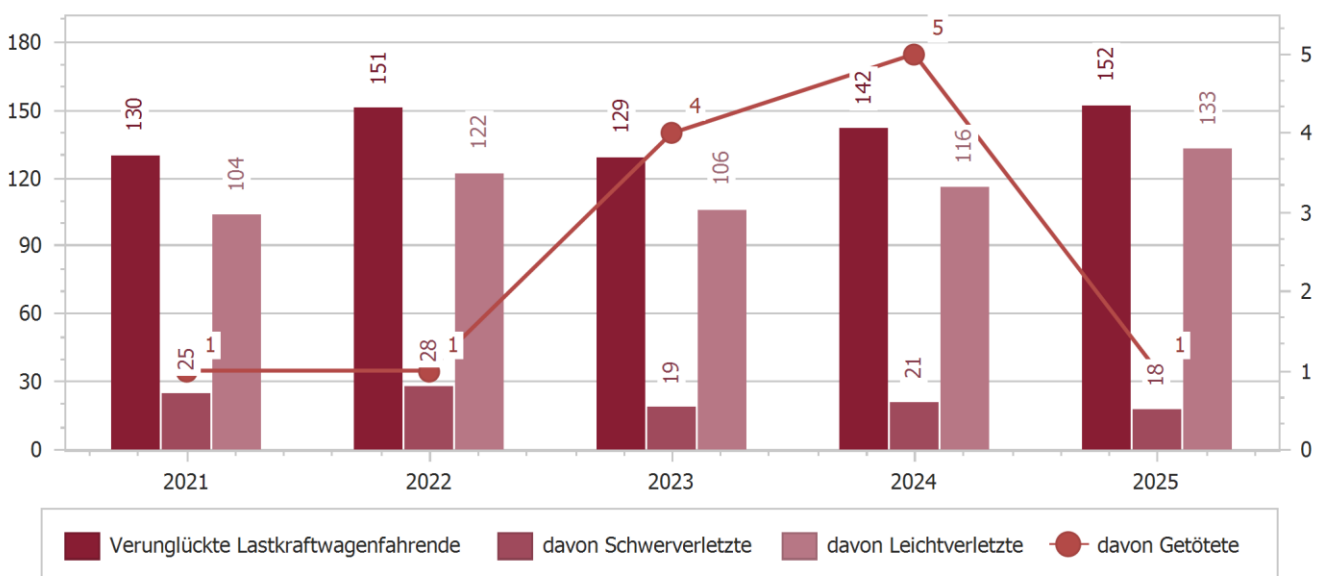


Abbildung 22: Verunglückte Lastkraftwagenfahrende

5 Unfallursachen

Zeitgleich mit der Einführung von Euska setzt Rheinland-Pfalz ein verbindliches Qualitätssicherungskonzept für die Unfallsachbearbeitung um.

Unfallursachen, etwa die Bewertung der Parameter Abstand und Geschwindigkeit, erfolgen nun einheitlich nach abgestimmten Vorgaben. Diese Vorgaben werden fortlaufend durch einen Verbund von 13 Landespolizeien überprüft und weiterentwickelt. Rheinland-Pfalz gehört diesem Verbund seit der Einführung von Euska an. Ziel ist eine höhere Aussagekraft der statistischen Daten zu den einzelnen Unfallursachen.

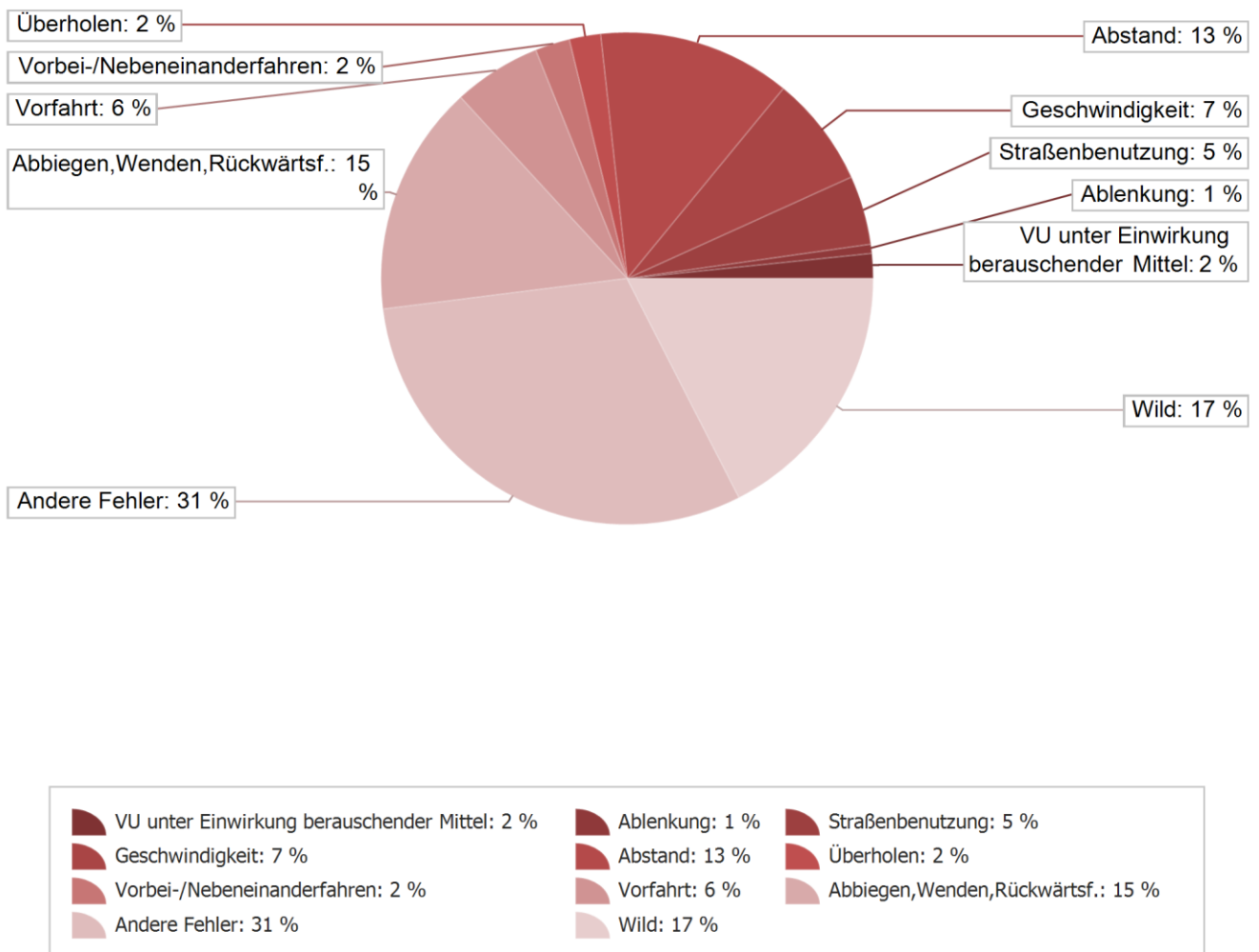


Abbildung 23: Übersicht Unfallursachen

5.1 Verkehrsunfälle unter Einwirkung berauschender Mittel

Hierunter fallen der Alkohol sowie andere berauschende Mittel. Andere berauschende Mittel sind all diejenigen, deren Wirkungen der des Alkohols vergleichbar sind und welche die intellektuelle und motorische Fähigkeit und das Hemmungsvermögen beeinträchtigen. Dazu gehören grundsätzlich Betäubungsmittel wie Amphetamin, Haschisch, Heroin, LSD, Marihuana, Morphin, Opium oder Kokain. Grundsätzlich fallen Medikamente nicht unter andere berauschende Mittel im Sinne des § 316 StGB.

Verkehrsunfälle	2025	2024	Total	%	2023	2022	2021	'21-'24
Gesamtzahl	716	765	-49	-6,4%	720	772	667	731
davon VU mit Personenschaden	290	271	19	7,0%	250	297	243	265
Anteil an allen Verkehrsunfällen	1.6%	1.7%			1.6%	1.8%	1.7%	2%

Tabelle 14: Verkehrsunfälle unter Einwirkung berauschender Mittel

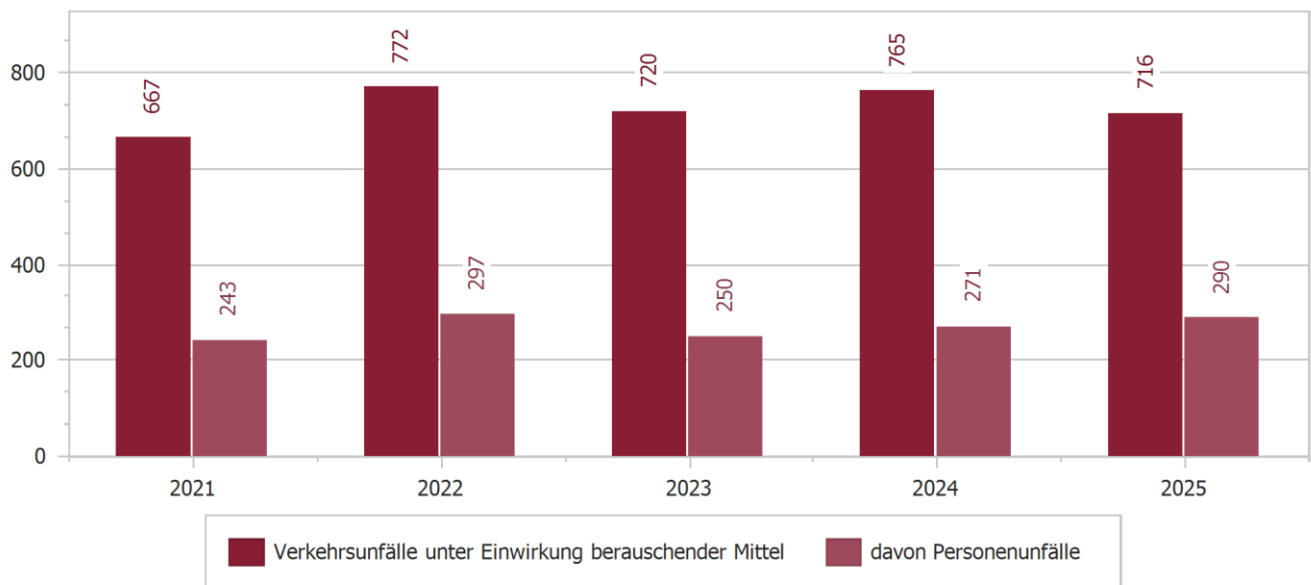


Abbildung 24: Verkehrsunfälle unter Einwirkung berauschender Mittel

Die Verkehrsunfälle unter der Einwirkung berauschender Mittel sind im Vergleich zum Vorjahr deutlich gesunken (-6,4 %). Der Anteil dieser Unfälle zur Gesamtzahl liegt hierbei unter 2 %. Nachfolgend wird in alkohol- sowie drogenbeeinflusste Verkehrsunfallgeschehen differenziert:

5.1.1 Verkehrsunfälle unter Einwirkung berauschender Mittel: Alkohol

Verkehrsunfälle	2025	2024	Total	%	2023	2022	2021	'21-'24
Gesamtzahl	584	642	-58	-9,0%	615	668	549	618
davon VU mit Personenschaden	235	229	6	2,6%	213	241	190	218
Anteil an allen Verkehrsunfällen	1.3%	1.4%			1.4%	1.6%	1.4%	1%

Tabelle 15: Verkehrsunfälle unter Einwirkung von Alkohol

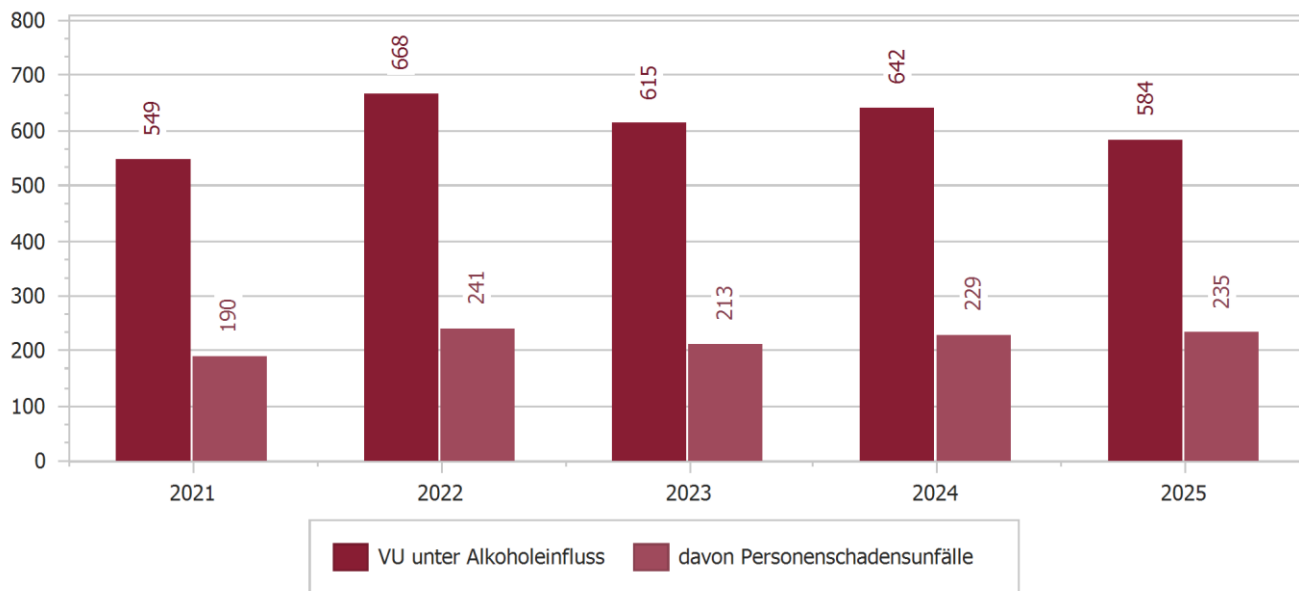


Abbildung 25: Verkehrsunfälle unter Einwirkung von Alkohol

Die Anzahl der Unfälle unter dem Einfluss von Alkohol beläuft sich im Jahr 2025 auf 584 und ist damit im Vergleich zum Vorjahr deutlich gesunken. Bei etwa 40 % (235) dieser Unfälle kam es zu Personenschäden, was einem Anstieg von 2,6 % 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 vier Verkehrsunfällen alkoholbedingt zu einem tödlichen Ausgang. In 62 Fällen waren Unfallbeteiligte schwer und in 169 Fällen leicht verletzt.

In etwa 13 % aller Ereignisse unter Alkoholeinfluss waren die Hauptunfallverursachenden der Risikogruppe der Jungen Fahrenden zuzurechnen. Der Anteil von Verursachenden ab 65 Jahre lag bei 6,3 %.

Mit Sicht auf die Verkehrsbeteiligungsart waren die meisten Verkehrsunfälle unter Alkoholeinfluss durch PKW-Fahrende (74 %) verursacht worden. Die Verkehrsbeteiligungen wie motorisierte Zweiräder mit amtlichen Kennzeichen (10,3 %) oder auch Rad- und Pedelec-fahrende (9,1 %) sind seltener vertreten.

5.1.2 Verkehrsunfälle unter Einwirkung berauschender Mittel: Betäubungsmittel

Die Verkehrsunfälle unter Einwirkung von Betäubungsmittel, wie z.B. Kokain oder Heroin, enthalten keine Verkehrsunfälle unter dem Einfluss von THC. Diese werden gesondert im Punkt 5.1.3 ausgewiesen.

Verkehrsunfälle	2025	2024	Total	%	2023	2022	2021	'21-'24
Gesamtzahl	121	155	-34	-21,9%	164	170	184	168
davon VU mit Personenschaden	53	51	2	3,9%	60	87	72	68
Anteil an allen Verkehrsunfällen	0.3%	0.3%			0.4%	0.4%	0.5%	0%

Tabelle 16: Verkehrsunfälle unter Einwirkung von Betäubungsmitteln

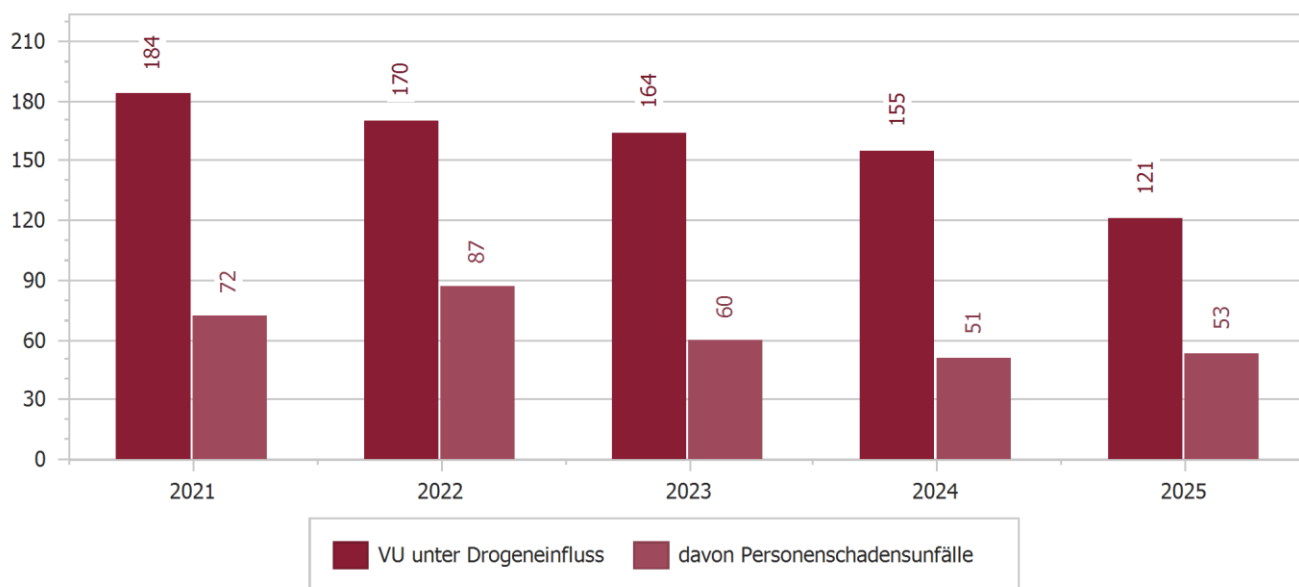


Abbildung 26: Verkehrsunfälle unter Einwirkung von Betäubungsmitteln

Im Bereich der Verkehrsunfälle unter Drogeneinfluss ist ein deutlicher Rückgang festzustellen (-21,9 % oder 34 Fälle). Im Vergleich zum Vorjahr wurden jedoch mehr drogenbedingte Verkehrsunfälle mit Personenschaden gezählt (+3,9 %). Bei den 53 Verkehrsunfällen mit Personenschaden wurden 56 Personen leicht und 16 schwer verletzt.

Hinsichtlich der Verkehrsbeteiligungsarten waren etwa 76 % der Unfälle durch PKW-Fahrende, etwa 9 % durch Fahrradfahrende, 4% durch LKW-Fahrende und knapp 11 % durch Fahrende motorisierter Zweiräder mit amtlichen Kennzeichen verursacht worden. Etwa ein Viertel der Fälle wurde durch die Altersgruppe der Jungen Fahrenden verschuldet.

5.1.3 Verkehrsunfälle unter Einwirkung berauschender Mittel: THC

Erstmals ist eine differenzierte und belastbare Analyse von Verkehrsunfällen unter dem Einfluss von THC möglich. Dies verbessert die Datengrundlage deutlich. Sie dient als Basis für die Entwicklung von Präventionsmaßnahmen und verkehrspolitischen Entscheidungen. Zu beachten ist der gesetzliche Stichtag zur Legalisierung von THC am 01.04.2024. Für 2024 liegen somit im Ergebnis lediglich Daten nach dem ersten Quartal 2024 vor.

Verkehrsunfälle	2025	2024	Total	%	2023	2022	2021	'21-'24
Gesamtzahl	106	97	9	9,3%				
davon VU mit Personenschaden	42	41	1	2,4%				
Anteil an allen Verkehrsunfällen	0.2%	0.2%						

Tabelle 17: Verkehrsunfälle unter Einwirkung von THC

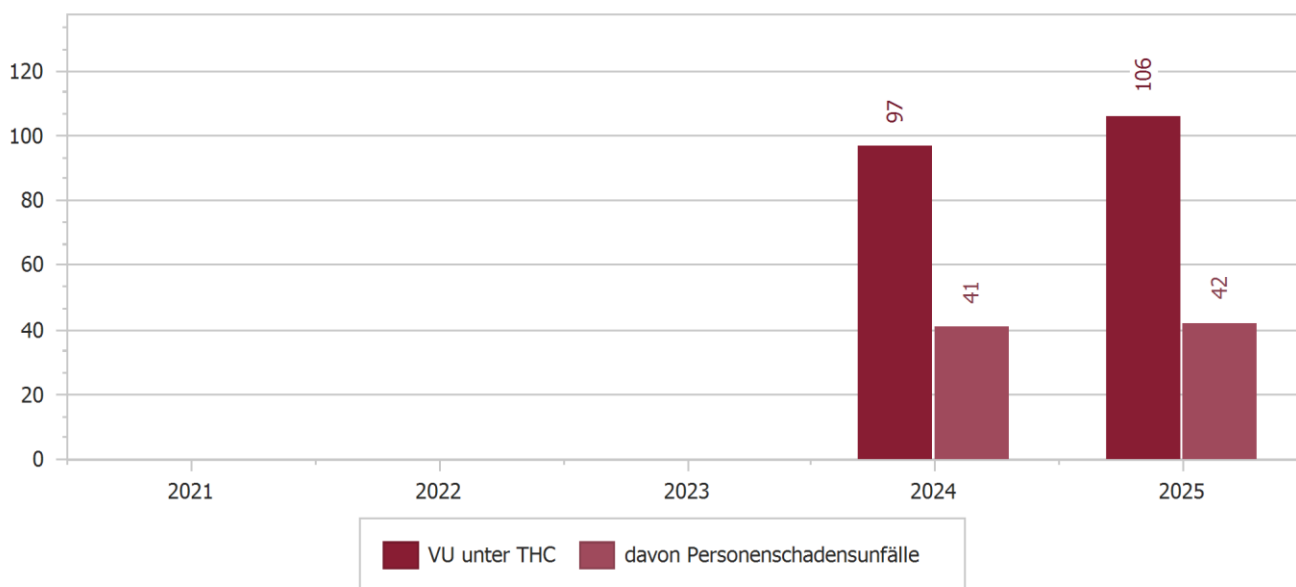


Abbildung 27: Verkehrsunfälle unter Einwirkung von THC

Im Bereich der Verkehrsunfälle unter THC ereigneten sich 106 Verkehrsunfälle. Bei 42 dieser Verkehrsunfälle verletzte sich mindestens eine der beteiligten Personen. Bei diesen 42 Verkehrsunfällen mit Personenschaden verletzten sich 57 leicht und 13 schwer. Hinsichtlich der Verkehrsbeteiligungsarten verursachten diese etwa 72 % der Unfälle PKW-Fahrende, etwa 7 % Fahrradfahrende, 5 % LKW oder Bus-Fahrende sowie knapp 16 % Fahrende motorisierter Zweiräder mit amtlichen Kennzeichen. Etwa ein Drittel der Fälle verschuldete die Altersgruppe der Jungen Fahrenden.

5.2 Verkehrsunfälle aufgrund unzureichenden Sicherheitsabstandes

Verkehrsunfälle	2025	2024	Total	%	2023	2022	2021	'21-'24
Gesamtzahl	5.549	16.268	-10.719	-65,9%	15.829	14.746	12.930	14.943
davon VU mit Personenschaden	771	950	-179	-18,8%	983	974	934	960
Anteil an allen Verkehrsunfällen	12.6%	36.6%			35.4%	34.5%	32.4%	35%

Tabelle 18: Verkehrsunfälle aufgrund unzureichenden Sicherheitsabstandes

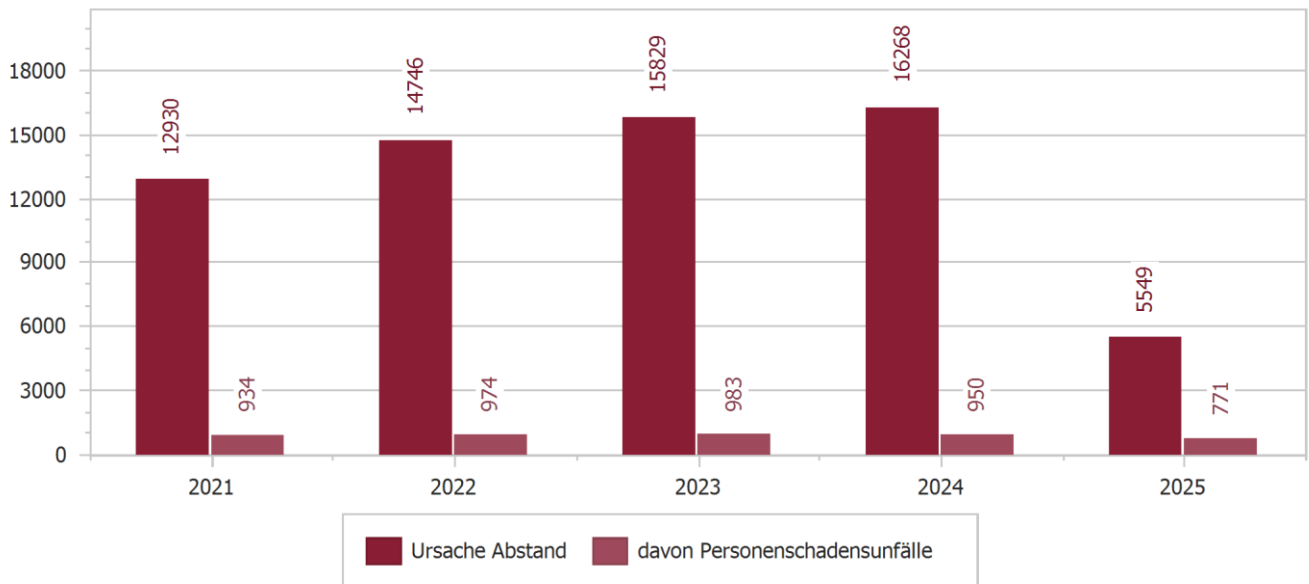


Abbildung 28: Verkehrsunfälle aufgrund unzureichenden Sicherheitsabstandes

Verkehrsunfälle, die aufgrund unzureichenden Sicherheitsabstandes zurückzuführen sind, unterliegen, wie in der Einführung beschrieben, einem neuen Parameter und sind mit den Vorjahren nicht mehr vergleichbar. Verkehrsunfälle aufgrund unzureichenden Sicherheitsabstandes beinhalten nur noch solche bei denen der Sicherheitsabstand zum vorausfahrenden Fahrzeug unterschritten wurde. Verkehrsunfälle im Zusammenhang eines mangelhaften Seitenabstands werden seit diesem Jahr unter den anderen Fehlern beim Fahrzeugführenden subsumiert.

5.3 Verkehrsunfälle aufgrund nicht angepasster Geschwindigkeit

Verkehrsunfälle	2025	2024	Total	%	2023	2022	2021	'21-'24
Gesamtzahl	3.189	3.529	-340	-9,6%	3.811	3.339	3.358	3.509
davon VU mit Personenschaden	1.054	1.106	-52	-4,7%	1.159	1.039	1.018	1.080
Anteil an allen Verkehrsunfällen	7.2%	7.9%			8.5%	7.8%	8.4%	8%

Tabelle 19: Verkehrsunfälle aufgrund nicht angepasster Geschwindigkeit

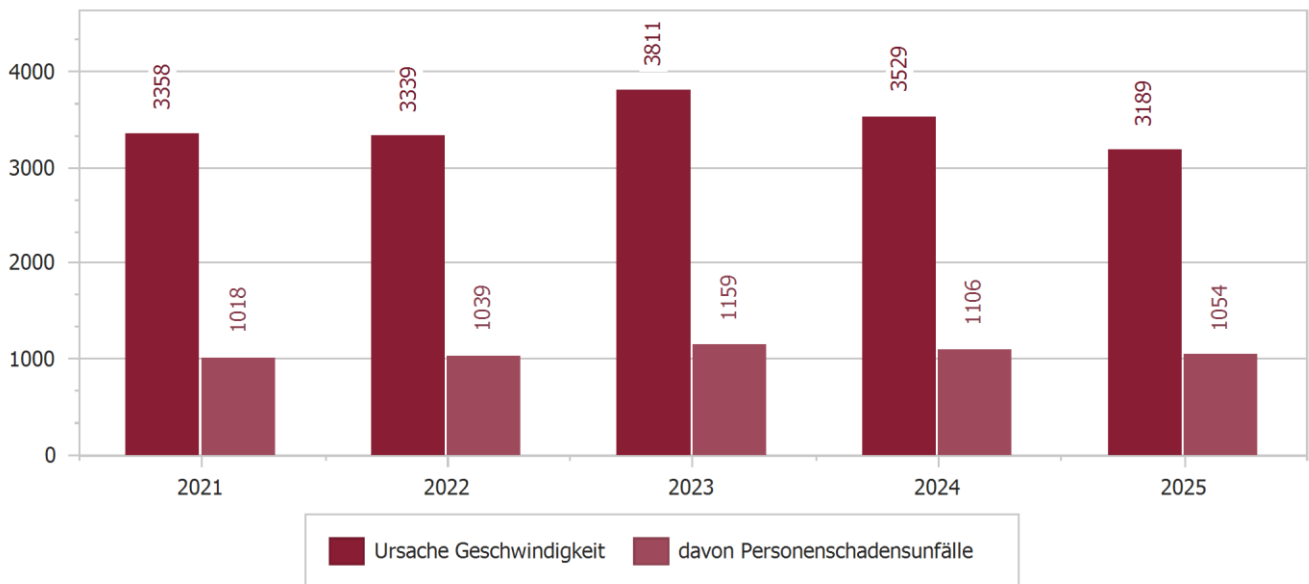


Abbildung 29: Verkehrsunfälle aufgrund nicht angepasster Geschwindigkeit

Verkehrsunfälle, die auf eine nicht angepasste Geschwindigkeit zurückzuführen sind, sind um 9,6 % gesunken. Nicht angepasste Geschwindigkeit ist jedoch weiterhin eine der Hauptunfallursachen für Verkehrsunfälle mit Personenschaden. Zudem war in 16 Fällen die nicht angepasste Geschwindigkeit als Hauptursache bei einem der 42 tödlichen Verkehrsunfällen anzunehmen.

5.4 Verkehrsunfälle aufgrund Missachtung der Vorfahrt

Verkehrsunfälle	2025	2024	Total	%	2023	2022	2021	'21-'24
Gesamtzahl	2.525	2.425	100	4,1%	2.598	2.373	2.284	2.420
davon VU mit Personenschaden	700	692	8	1,2%	720	694	615	680
Anteil an allen Verkehrsunfällen	5.7%	5.4%			5.8%	5.6%	5.7%	6%

Tabelle 20: Verkehrsunfälle aufgrund Missachtung der Vorfahrt

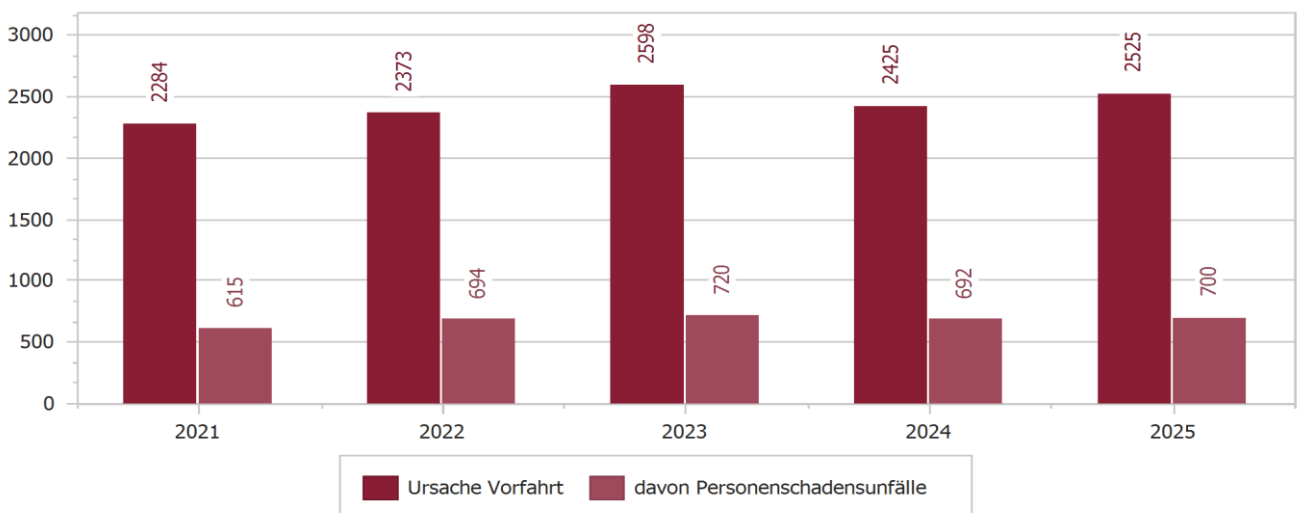


Abbildung 30: Verkehrsunfälle aufgrund Missachtung der Vorfahrt

Im Jahr 2025 ereigneten sich 2.525 Unfälle aufgrund der Missachtung der Vorfahrt. Dies bedeutet mit Blick auf das Jahr 2024 einen Anstieg um 4,1 %. Der Anteil an den Gesamtunfallzahlen liegt bei knappen 6 %. Bei Unfällen, bei denen die Missachtung der Vorfahrt als Hauptursache anzusehen war, sind im Jahr 2025 jedoch drei Personen getötet und 115 Personen schwer verletzt worden.

5.5 Verkehrsunfälle mit der Ursache „Ablenkung“

	2025	2024	Total	%	2023	2022	2021	'21-'24
Gesamtzahl	261	326	-65	-19,9%	284	298	416	331
davon VU mit Personenschaden	79	88	-9	-10,2%	65	85	106	86
Anteil an allen Verkehrsunfällen	0.6%	0.7%			0.6%	0.7%	1%	1%

Tabelle 21: Verkehrsunfälle mit der Ursache „Ablenkung“

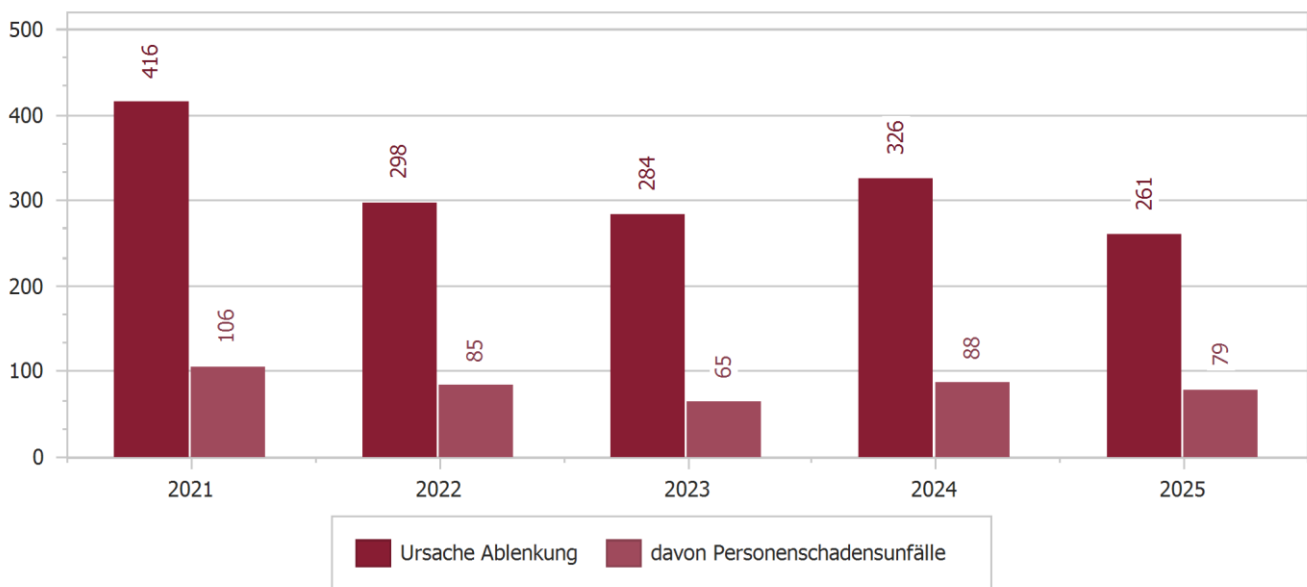


Abbildung 30: Verkehrsunfälle mit der Ursache „Ablenkung“

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. Für das Jahr 2025 wurden 261 Fälle registriert. Bei etwa 30% dieser Unfälle kam es zu Personenschäden.

5.6 Verkehrsunfälle mit der Ursache „Wild auf der Fahrbahn“

Verkehrsunfälle	2025	2024	Total	%	2023	2022	2021	'21-'24
Gesamtzahl	7.654	7.554	100	1,3%	7.693	7.424	7.645	7.579
davon VU mit Personenschaden	65	57	8	14,0%	60	54	63	58
Anteil an allen Verkehrsunfällen	17.4%	17%			17.2%	17.4%	19.2%	18%

Tabelle 22: Verkehrsunfälle mit der Ursache „Wild auf der Fahrbahn“

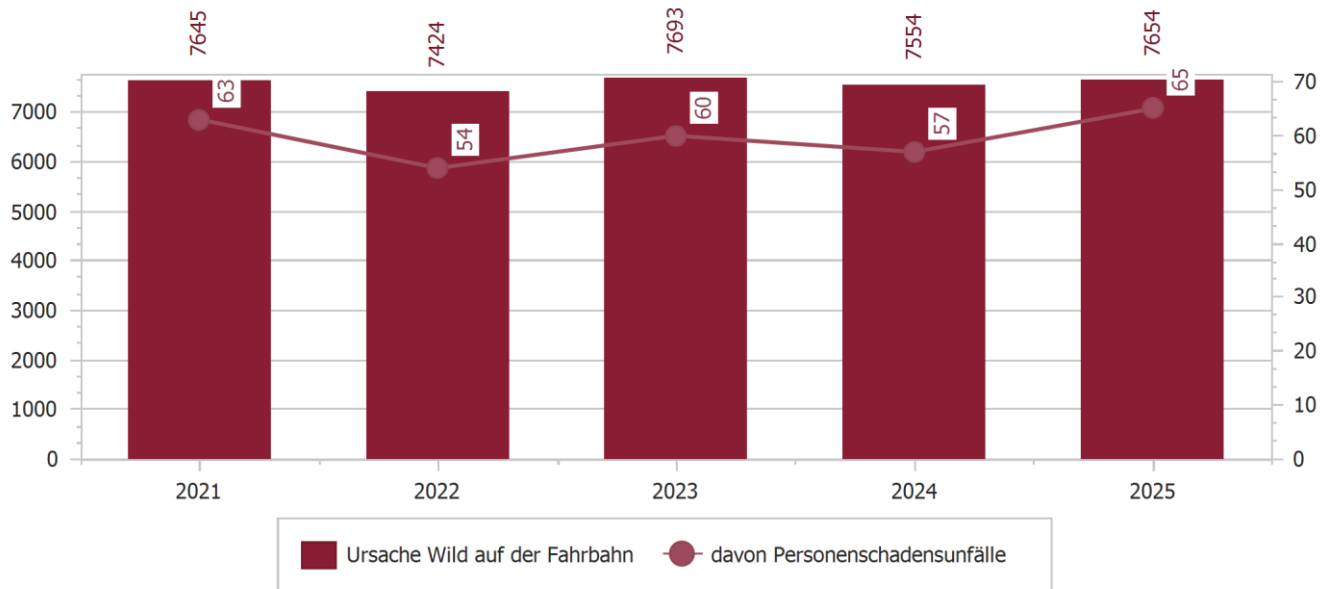


Abbildung 31: Verkehrsunfälle mit der Ursache „Wild auf der Fahrbahn“

Im Jahr 2025 kam es zu 7.654 Verkehrsunfällen durch Wild auf der Fahrbahn. Diese stellen mit einem Anteil von etwa 17 % am Gesamtunfallgeschehen eine nicht unwesentliche Unfallursache dar. Nach einem leichten Rückgang im Jahr 2024 ist hier wieder ein Anstieg zu verzeichnen.

5.7 Weitere Unfallursachen

Verkehrsunfälle	2025	2024	Total	%	2023	2022	2021	'21-'24
Straßenbenutzung	1.986	1.913	73	3,8%	1.949	1.856	1.729	1.862
davon VU mit Personenschaden	334	298	36	12,1%	302	261	277	284
Anteil an allen Verkehrsunfällen	4.5%	4.3%			4.4%	4.3%	4.3%	4%
Überholen	900	910	-10	-1,1%	1.053	908	829	925
davon VU mit Personenschaden	191	172	19	11,0%	206	226	182	196
Anteil an allen Verkehrsunfällen	2%	2%			2.4%	2.1%	2.1%	2%
Vorbei-/Nebeneinanderfahren	999	975	24	2,5%	1.019	998	959	988
davon VU mit Personenschaden	77	87	-10	-11,5%	71	82	69	77
Anteil an allen Verkehrsunfällen	2.3%	2.2%			2.3%	2.3%	2.4%	2%
Abbiegen,Wenden,Rückwärtsf.	6.636	8.190	-1.554	-19,0%	8.265	8.573	7.818	8.212
davon VU mit Personenschaden	583	528	55	10,4%	558	584	499	542
Anteil an allen Verkehrsunfällen	15%	18.4%			18.5%	20.1%	19.6%	19%
Andere Fehler	13.363	1.850	11.513	622,3%	1.762	1.740	2.109	1.865
davon VU mit Personenschaden	698	310	388	125,2%	262	253	342	292
Anteil an allen Verkehrsunfällen	30.3%	4.2%			3.9%	4.1%	5.3%	4%

Tabelle 23: 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 2025 nahezu 3.980 Kinder erreicht und unter anderem für die Gefahren des Straßenverkehrs sensibilisiert. Zusätzlich führten die Dienststellen des Polizeipräsidiums Koblenz etwa 11.700 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 bspw. 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 erfreulicherweise gesunken. Die Bedeutung von Pedelecs, also Fahrrädern mit Trekkurbelantrieb 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 weiterhin im Fokus der Polizei.

6.4 Elektrokleinstfahrzeugfahrende

Die Verkehrsunfalllage unter der Beteiligung von Elektrokleinstfahrzeugen hat sich stetig negativ entwickelt. Seit dem Jahr 2026 ist diese Gruppe daher in die Schwerpunktsetzung des Landes Rheinland-Pfalz mit aufgenommen worden. Die Elektrokleinstfahrzeugfahrenden werden dadurch zukünftig stärker in den Blick genommen. Das PP Koblenz möchte hier mit verstärkten präventiven als auch repressiven Maßnahmen einem weiteren Anstieg entgegenwirken.

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 2025 präsidialweit durch geplante Kontrollaktionen mehr als 2.500 motorisierte Zweiräder kontrolliert. Hinzu kommen zahlreiche Fahrzeuge, die im Rahmen des alltäglichen Dienstes überprüft wurden.

6.6 Alkoholeinfluss im Straßenverkehr

Trotz des Rückganges alkoholbedingter Verkehrsunfälle führt die Polizei die Kontrollmaßnahmen weiter auf hohem Niveau durch. Neben den festgestellten Verstößen im alltäglichen Dienst erfassten die Polizisten im Zusammenhang mit entsprechenden themenbezogenen Sonderkontrollen im Jahr 2025 insgesamt 1.738 Straf- und Ordnungswidrigkeitenanzeigen² aufgrund alkoholisierter Fahrten ohne Unfallzusammenhang.

² 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.

6.7 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 2025 1.546 Anzeigen im Bereich der drogenbeeinflussten Fahrten ohne Unfallzusammenhang (Owi § 24 a StVG).

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 Handlasmessgeräten. Die Dienststellen in der Fläche nutzen diese Komponente Prüfung von Gefahrenstellen, etwaigen Unfallhäufungsstellen sowie eingehender Bürgerbeschwerden.

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

6.9 Abstandskontrollen

Die Polizei wirkt der Unterschreitung des Abstandes zu vorausfahrenden Fahrzeugen mit gezielten Überwachungsmaßnahmen wie beispielsweise dem auf Bundesautobahnen zum Einsatz kommenden Videoabstandsmessverfahren entgegen. So leitete die Verkehrsdirektion Koblenz im Jahr 2025 im Präsidialbereich ca. 8.000 Ordnungswidrigkeitenverfahren wegen der Nichteinhaltung des erforderlichen Sicherheitsabstandes ein.

6.10 Ablenkung im Straßenverkehr

Die Verkehrungfälle mit der Ursache Ablenkung³ werden seit dem Jahr 2021 statistisch erfasst. Für das Berichtsjahr 2025 sind hier 261 Verkehrsunfälle registriert worden. Dies bedeutet einen Rückgang von 65 Fällen bzw. 19,9 %. Die Risikogruppen der jungen Fahrenden sind überproportional vertreten und gehen in etwa zur Hälfte mit Personenschäden einher. Bereits im April 2018 wurde landesweit die Konzeption „Ablenkung im Straßenverkehr“ eingeführt. Diese Regelung beinhaltet neben präventiven Aufklärungsveranstaltungen zur Gefahrensensibilisierung ebenfalls anlassbezogene repressive Kontrollmaßnahmen. Das PP Koblenz erfasste in diesem Zusammenhang mehr als 5.700 Ablenkungsverstöße (ohne Verkehrsunfallbezug).

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

³ 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	2025	2024	Total	%	2023	2022	2021	'21-'24
Gesamtzahl der Verkehrsunfälle	44.101	44.498	-397	-0,9%	44.700	42.714	39.912	42.956
davon VU mit Personenschaden	4.527	4.336	191	4,4%	4.399	4.360	3.965	4.265
davon VU mit Getöteten (VUP 1)	43	48	-5	-10,4%	39	38	35	40
davon VU mit Schwerverletzten (VUP 2)	772	731	41	5,6%	776	867	839	803
davon VU mit Leichtverletzten (VUP 3)	3.712	3.557	155	4,4%	3.584	3.455	3.091	3.422
VU mit § 142 StGB (Flucht)	8.756	8.962	-206	-2,3%	9.077	8.471	7.811	8.580
davon geklärt	3.439	3.491	-52	-1,5%	3.675	3.378	3.241	3.446
Aufklärungsquote	39,3%	39%			40,5%	39,9%	41,5%	40%
Verunglückte Personen								
Gesamtzahl der verunglückten Personen	5.866	5.689	177	3,1%	5.774	5.711	5.136	5.578
davon Getötete	47	50	-3	-6,0%	41	40	36	42
davon Schwerverletzte	914	824	90	10,9%	887	985	935	908
davon Leichtverletzte	4.905	4.815	90	1,9%	4.846	4.686	4.165	4.628
Risikogruppen nach Alter								
VU mit Kinderbeteiligung (0 - 14)	295	253	42	16,6%	259	282	241	259
davon mit Personenschaden	215	162	53	32,7%	171	184	156	168
dabei verunglückte Kinder	383	359	24	6,7%	355	377	287	344
Verunglückte Kinder als Mitfahrende	180	203	-23	-11,3%	184	199	135	180
Schulwegunfälle	51	39	12	30,8%	40	42	23	36
VU unter Beteiligung Junge Fahrende (18 - 24)	8.406	8.783	-377	-4,3%	9.127	8.756	8.535	8.800
davon mit Personenschaden	1.135	1.080	55	5,1%	1.226	1.183	1.056	1.136
dabei verunglückte Junge Fahrende	941	952	-11	-1,2%	1.080	1.011	910	988
VU unter Beteiligung v. Senioren (≥ 65)	9.581	9.521	60	0,6%	9.213	8.494	7.559	8.697
davon mit Personenschaden	1.128	1.029	99	9,6%	993	1.004	816	960
dabei verunglückte Senioren (≥ 65)	788	777	11	1,4%	714	704	602	699
VU unter Beteiligung v. Senioren (≥ 75)	4.222	4.180	42	1,0%	3.961	3.559	3.331	3.758
davon mit Personenschaden	505	453	52	11,5%	449	415	371	422
dabei verunglückte Senioren (≥ 75)	333	313	20	6,4%	300	286	265	291
Risikogruppen nach Art der Verkehrsbeteiligung								
VU Rad- und Pedelec-fahrende	989	936	53	5,7%	930	912	820	900
davon mit Personenschaden	779	733	46	6,3%	731	693	632	697
dabei verunglückte mit Rad- und Pedelec-fahrende	783	735	48	6,5%	729	704	627	699
VU motorisierte Zweiräder mit a.K.	995	928	67	7,2%	859	864	838	872
davon mit Personenschaden	673	633	40	6,3%	595	587	586	600
dabei verunglückte Zweiradnutzende (a.K.)	709	659	50	7,6%	622	627	620	632
VU mit Elektrokleinstfahrzeugen	211	142	69	48,6%	109	64	36	88
davon mit Personenschaden	161	105	56	53,3%	83	51	25	66
dabei verunglückte mit Elektrokleinstfahrzeug-fahrende	159	98	61	62,2%	68	48	25	60
VU mit LKW	5.552	5.210	342	6,6%	5.467	5.218	5.068	5.241
davon mit Personenschaden	385	340	45	13,2%	367	401	365	368
im Zusammenhang mit LKW-VU Verunglückte	525	482	43	8,9%	510	562	480	508
Unfallursachen								
Alkoholeinfluss	584	642	-58	-9,0%	615	668	549	618
Drogeneinfluss	121	155	-34	-21,9%	164	170	184	168
davon unter THC	106	97	9	9,3%				
Ablenkung	261	326	-65	-19,9%	284	298	416	331
Straßenbenutzung	1.986	1.913	73	3,8%	1.949	1.856	1.729	1.862
Geschwindigkeit	3.189	3.529	-340	-9,6%	3.811	3.339	3.358	3.509
Abstand	5.549	16.268	-10.719	-65,9%	15.829	14.746	12.930	14.943
Überholen	900	910	-10	-1,1%	1.053	908	829	925
Vorbei-/Nebeneinanderfahren	999	975	24	2,5%	1.019	998	959	988
Vorfahrt	2.525	2.425	100	4,1%	2.598	2.373	2.284	2.420
Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren	6.636	8.190	-1.554	-19,0%	8.265	8.573	7.818	8.212

Tabelle 24: Die Verkehrsunfallentwicklung auf einen Blick