

VERKEHRSUNFALLBILANZ 2025

V1.3

Polizeipräsidium Mainz



Herausgeber

Polizeipräsidium Mainz

Aktenzeichen:

Stand: 01.04.2026

Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis	4
Tabellenverzeichnis	5
Abkürzungsverzeichnis	6
1 Einleitung	7
1.1 Unfallhäufigkeitszahl	7
1.2 Altersgruppen nach Einwohnerzahl	7
2 Kernaussagen und Tendenz	7
3 Verkehrsunfallentwicklung	8
3.1 Statistische Erläuterungen	8
3.2 Gesamtunfallzahlen	8
3.3 Verkehrsunfälle mit Verunglückten	9
3.3.1 Verunglückte Personen	10
3.3.2 Verunglücktenhäufigkeitszahl	10
3.4 Verkehrsunfälle mit „unerlaubtem Entfernen vom Unfallort“ (§ 142 StGB)	11
4 Betrachtung der Risikogruppen	11
4.1 nach Alter	12
4.1.1 Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Kindern (0 - 14 Jahren)	13
4.1.2 Verkehrsunfälle mit Beteiligung Junger Fahrer (18 - 24 Jahren)	14
4.1.3 Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Seniorinnen und Senioren (≥ 65 Jahre)	16
4.1.4 Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Seniorinnen und Senioren (≥ 75 Jahre)	17
4.2 Risikogruppen nach Art der Verkehrsbeteiligung	19
4.2.1 Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Rad- und Pedelec-fahrenden	19
4.2.2 Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Elektrokraftfahrzeugen	21
4.2.3 Verkehrsunfälle mit Beteiligung motorisierter Zweiräder	22
4.2.4 Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Lastkraftwagen	23
5 Unfallursachen	25
5.1 Verkehrsunfälle unter Einwirkung berauschender Mittel	26
5.1.1 Verkehrsunfälle unter Einwirkung berauschender Mittel: Alkohol	27
5.1.2 Verkehrsunfälle unter Einwirkung berauschender Mittel: Betäubungsmittel	28
5.1.3 Verkehrsunfälle unter Einwirkung berauschender Mittel: THC	28
5.2 Verkehrsunfälle aufgrund unzureichenden Sicherheitsabstandes	29
5.3 Verkehrsunfälle aufgrund nicht angepasster Geschwindigkeit	30
5.4 Verkehrsunfälle aufgrund Missachtung der Vorfahrt	31
5.5 Verkehrsunfälle mit der Ursache Ablenkung	31
5.6 Verkehrsunfälle mit der Ursache „Wild auf der Fahrbahn“	32
5.7 Weitere Unfallursachen	33
6 Maßnahmen und Schwerpunkte der Verkehrssicherheitsarbeit	34
6.1 Allgemeine Maßnahmen zur Verkehrsunfallbekämpfung	34
6.2 Kinder	34
6.3 Junge Fahrer	34

6.4 Seniorinnen / Senioren	35
6.5 Zweiräder (Motorrad, Fahrrad).....	35
6.6 Gewerblicher Güter- und Personenverkehr.....	35
6.7 Alkoholeinfluss im Straßenverkehr.....	35
6.8 Drogeneinfluss im Straßenverkehr	36
6.9 Geschwindigkeitskontrollen.....	36
6.10 Abstandskontrollen.....	36
6.11 Ablenkung im Straßenverkehr.....	36
6.12 Schwerpunktthemen der Verkehrssicherheitsarbeit 2026.....	36
7 Informationen zum Verkehrsunfallgeschehen.....	37
8 Die Verkehrsunfallentwicklung auf einen Blick.....	38

Abbildungsverzeichnis

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

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Bevölkerung nach Altersgruppen	7
Tabelle 2: Gesamtunfallzahlen	8
Tabelle 3: Verkehrsunfälle mit Verunglückten	9
Tabelle 4: Verunglückte Personen	10
Tabelle 5: Verkehrsunfälle mit "unerlaubtem Entfernen vom Unfallort"	11
Tabelle 6: Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Kindern (0-14 Jahre)	13
Tabelle 7: Verkehrsunfälle mit Beteiligung Junger Fahrer (18-24 Jahre)	14
Tabelle 8: Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Seniorinnen und Senioren ab 65 Jahren	16
Tabelle 9: Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Seniorinnen und Senioren ab 75 Jahren	17
Tabelle 10: Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Rad- und Pedelec-fahrenden	19
Tabelle 11: Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Elektrokleinstfahrzeugen	21
Tabelle 12: Verkehrsunfälle mit Beteiligung motorisierter Zweiräder mit amtl. Kennzeichen	22
Tabelle 13: Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Lastkraftwagen	24
Tabelle 14: Verkehrsunfälle unter Einwirkung berauschender Mittel	26
Tabelle 15: Verkehrsunfälle unter Einwirkung von Alkohol	27
Tabelle 16: Verkehrsunfälle unter Einwirkung von Betäubungsmitteln	28
Tabelle 17: Verkehrsunfälle unter Einwirkung von THC	28
Tabelle 18: Verkehrsunfälle aufgrund unzureichenden Sicherheitsabstandes	29
Tabelle 19: Verkehrsunfälle aufgrund nicht angepasster Geschwindigkeit	30
Tabelle 20: Verkehrsunfälle aufgrund Missachtung der Vorfahrt	31
Tabelle 21: Verkehrsunfälle mit der Ursache "Ablenkung"	31
Tabelle 22: Verkehrsunfälle mit der Ursache "Wild auf der Fahrbahn"	32
Tabelle 23: Weitere Ursachen	33
Tabelle 24: Die Verkehrsunfallentwicklung auf einen Blick (* Ursache 05/06 erst ab 01.01.2021 statistisch erfasst)	38

Abkürzungsverzeichnis

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

1 Einleitung

1.1 Unfallhäufigkeitszahl

Die UHZ ist eine statistische Kennzahl, die das Verhältnis zwischen der Anzahl der VU und der Bevölkerung pro 100.000 Einwohner darstellt. Die liegt im PP Mainz für das Jahr 2025 bei einem Wert von 2.804 (2024: 2.788, 2023: 2.821, 2022: 2.681)

1.2 Altersgruppen nach Einwohnerzahl

Bevölkerung nach Altersgruppen im Präsdialbereich							
	Gesamt	0-14 Jahre	15-17 Jahre	18-24 Jahre	25-64 Jahre	ab 65 Jahre	ab 75 Jahre
Anzahl	852.227	119.152	23.857	65.077	458.598	185.543	85.671
Anteil an Gesamt		13,98%	2,8%	7,64%	53,81%	21,77%	10,05%

Tabelle 1: Bevölkerung nach Altersgruppen

2 Kernaussagen und Tendenz

- Die **Gesamtzahl** aller im PP Mainz polizeilich erfassten VU ist mit 23.900 im Vergleich zum Vorjahr um 0,6% gestiegen.
- Die **VUP** sind im Jahr 2025 um 156 auf 2.491 Unfälle gestiegen. Dies entspricht einem Anstieg von 6,7%.
- Die Zahl der **VU mit Getöteten** stieg im Jahr 2025 von 21 auf 28 Unfälle und somit um 33,3%. Im 5-Jahresvergleich wird somit ein neuer Höchststand erreicht.
- Die Zahl der VU, bei denen sich ein Unfallbeteiligter **unerlaubt von der Unfallörtlichkeit entfernt** hat, ist im Jahr 2025 gesunken. Gleichwohl entfernte sich knapp jeder vierte Verkehrsunfallbeteiligte unerlaubt von der Unfallörtlichkeit. Die Aufklärungsquote lag bei rund 40,7%.
- Die Zahl der Unfälle mit **Kinderbeteiligung** (0 - 14 Jahre) ist gegenüber dem Vorjahr um 27,9% gestiegen. Im Jahr 2025, wie auch bereits im Jahr 2024, kam jedoch kein Kind im Straßenverkehr im Zuständigkeitsbereich des PP Mainz ums Leben. Die Anzahl der Schulwegunfälle ist im Vergleich zum Vorjahr um 52,8% gesunken.
- Die Zahl der VU unter Beteiligung von **Jungen Fahrenden** (18 - 24 Jahre) ist im Vergleich zum Vorjahr gesunken. Junge Fahrende waren trotzdem am zweithäufigsten in das Unfallgeschehen beteiligt.
- Die Zahl der VU unter Beteiligung von **Senioren** ist im Vergleich zum Vorjahr mit 5.166 annähernd gleichgeblieben. Gleichwohl ist ein starker Anstieg bei der Anzahl der getöteten Senioren auf einen Wert von 17 zu verzeichnen.
- Im Jahr 2025 kam es zu insgesamt 846 VU sowie 612 VUP unter Beteiligung von **Rad- / Pedelec-fahrenden**. Sie waren damit an jedem vierten VUP im PP Mainz beteiligt.
- Im Jahr 2025 ereigneten sich insgesamt 348 Unfälle unter **Alkoholeinfluss** (- 8,2%), 86 Unfälle unter **Betäubungsmittelinfluss** (+ 4,9%) sowie 40 Unfälle unter **THC-Einfluss** (- 11,1%).
- Bei der Unfallursache **Geschwindigkeit** ist im Jahr 2025 und im Vergleich zum Vorjahr ein Rückgang von 11,7% zu verzeichnen.

- Bei der Unfallursache **Ablenkung** ist ein Anstieg von 30,7% im Vergleich zum Vorjahr zu verzeichnen.
- Die Zahl der VU, bei denen **Wild auf der Fahrbahn** ursächlich war, ist im Jahr 2025 um 7,9% gesunken. Die Anzahl der VU mit Wild entspricht einem Anteil von 11,4% am Gesamtunfallgeschehen im PP Mainz.

3 Verkehrsunfallentwicklung

3.1 Statistische Erläuterungen

Die zum 1. Januar 2025 eingeführte elektronische Unfalltypensteckkarte „EUSKA“ führt zu einer Steigerung der Datenqualität und Modernisierung der Datenauswertung in der Verkehrsunfallstatistik. Ziel ist eine flexiblere und detailliertere Auswertung des Unfallgeschehens. Mit „EUSKA“ entwickelt sich die Verkehrsunfallauswertung qualitativ weiter. Die neue Datenbasis bildet eine fundierte Grundlage für gezielte Maßnahmen zur Steigerung der Verkehrssicherheit.

Für die Verkehrsunfallbilanz 2025 kann erstmals auf das automatisierte Unfalllagebild „lang“ in EUSKA zurückgegriffen werden. Durch veränderte Erhebungsparameter in der Auswertung entstehen gegebenenfalls Abweichungen zu bereits veröffentlichten Unfallzahlen der Jahresunfallbilanzen der Vorjahre.

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

3.2 Gesamtunfallzahlen

Verkehrsunfälle	2025	2024	Total	%	2023	2022	2021	'21-'24
Gesamtzahl	23.900	23.758	142	0,6%	24.070	22.613	20.778	22.805
davon i.g.O.	17.488	17.157	331	1,9%	17.319	16.295	14.840	16.403
davon a.g.O.	6.412	6.595	-183	-2,8%	6.747	6.313	5.935	6.398
davon auf BAB	1.887	2.039	-152	-7,5%	2.076	1.836	1.542	1.873

Tabelle 2: Gesamtunfallzahlen

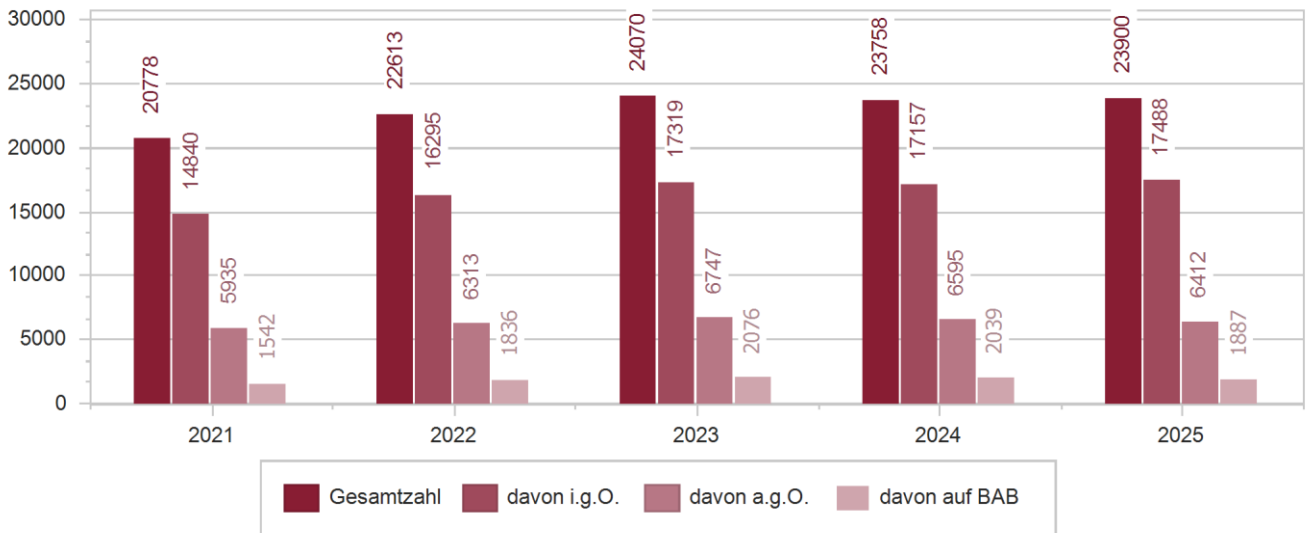


Abbildung 1: Gesamtunfallzahlen

Die Gesamtzahl aller im PP Mainz polizeilich erfassten VU ist im Jahr 2025 mit 23.900 im Vergleich zum Vorjahr leicht gestiegen. Der Großteil der VU (73,1%) ereignete sich mit 17.488 Unfällen i.g.O. 6.412 Unfälle ereigneten sich a.g.O. 1.887 davon ereigneten sich auf BABen. Bei 89,5% aller VU entstand lediglich Sachschaden.

3.3 Verkehrsunfälle mit Verunglückten

Verkehrsunfälle	2025	2024	Total	%	2023	2022	2021	'21-'24
Gesamtzahl	2.491	2.335	156	6,7%	2.427	2.378	2.033	2.293
davon mit Getöteten	28	21	7	33,3%	11	24	18	18
davon mit Schwerverletzten	350	323	27	8,4%	342	373	383	355
davon mit Leichtverletzten	2.113	1.991	122	6,1%	2.074	1.981	1.632	1.920

Tabelle 3: Verkehrsunfälle mit Verunglückten

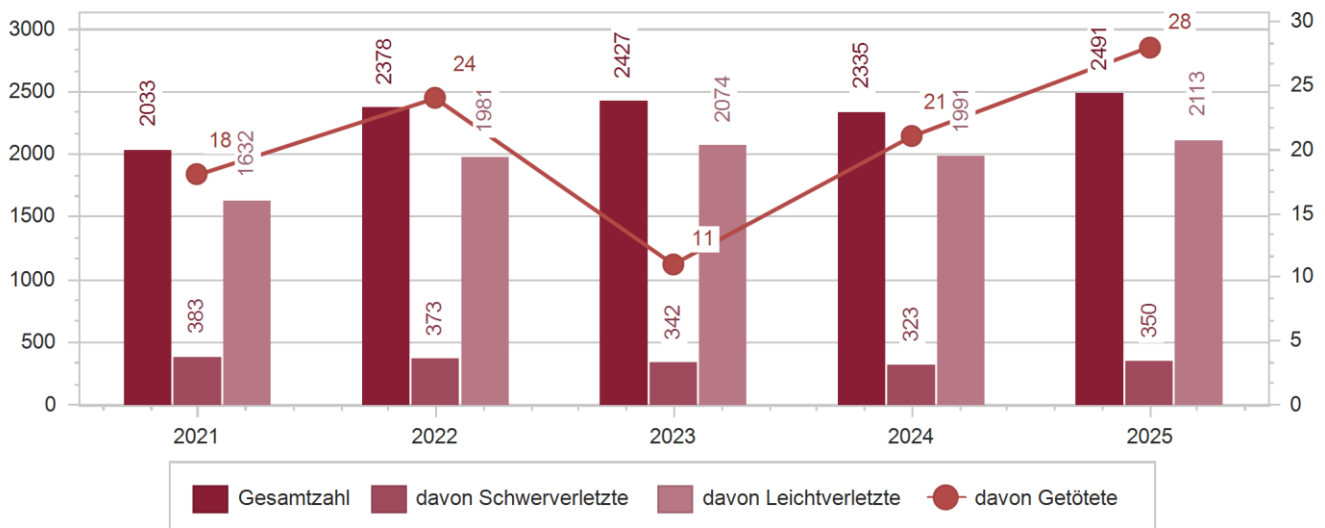


Abbildung 2: Verkehrsunfälle mit Verunglückten

Bei 2.491 VU war ein Personenschaden zu verzeichnen, was einem Anstieg von 6,7% gegenüber dem Vorjahr entspricht. Die gemäß EUSKA geschätzte Gesamtsumme des

wirtschaftlichen Schadens (Personen- und Sachschaden) belief sich im Jahr 2025 auf ca. 301.117.000€.

Die Zahl der VUP1 stieg im Jahr 2025 von 21 auf 28 und somit um 33,33%. Bei den genannten VUP1 wurden insgesamt 29 Personen getötet, davon vier Fußgänger, vier Radfahrende, ein E-Scooter-Fahrender sowie fünf Fahrer eines Kraftrades. Zudem wurden bei den genannten VUP1 neun Personen schwer- und acht leichtverletzt. Im 5-Jahres-Vergleich der VUP1 musste damit ein Höchststand verzeichnet werden.

Die Zahl der VUP2 stieg gegenüber dem Vorjahr von 323 auf 350. Im 5-Jahres-Vergleich liegt sie dennoch leicht unter dem Durchschnittswert.

Die Zahl der VUP3 stieg ebenfalls leicht auf 2.113 Fälle.

3.3.1 Verunglückte Personen

Verunglückte Personen	2025	2024	Total	%	2023	2022	2021	'21-'24
Gesamtzahl	3.144	2.933	211	7,2%	3.126	3.001	2.567	2.907
davon Getötete	29	25	4	16,0%	11	26	18	20
davon Schwerverletzte	394	357	37	10,4%	379	405	423	391
davon Leichtverletzte	2.721	2.551	170	6,7%	2.736	2.570	2.126	2.496

Tabelle 4: Verunglückte Personen

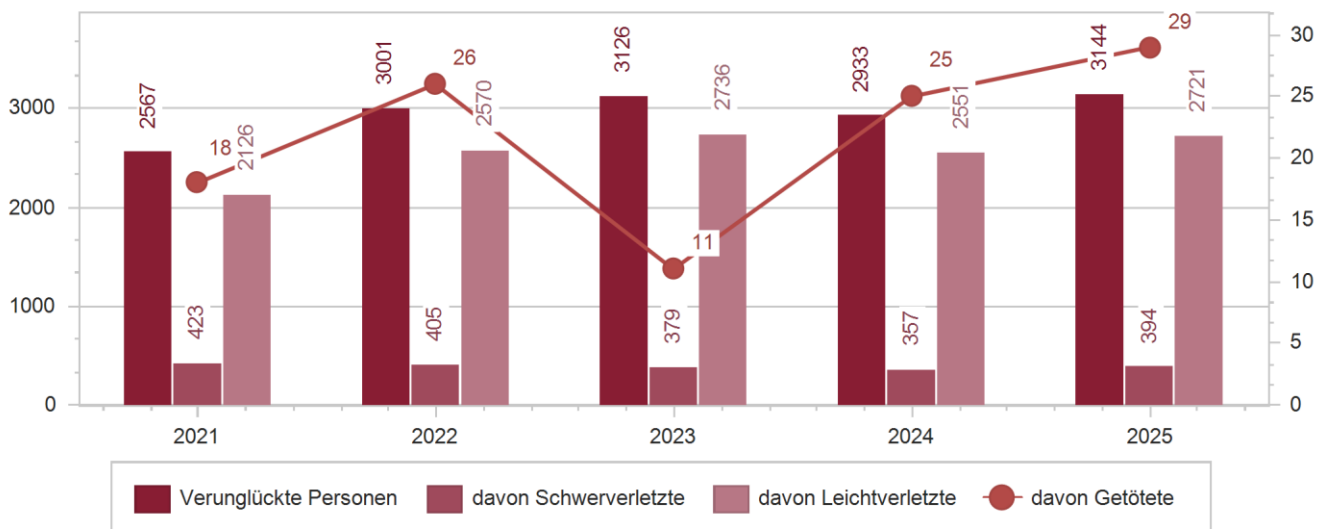


Abbildung 3: Verunglückte Personen

Bei den 2.491 VUP im Jahr 2025 wurden insgesamt 3.144 Personen verletzt. Dies entspricht einem Anstieg von 7,2% gegenüber dem Vorjahr. Es wurden insgesamt 29 Personen getötet, 394 Personen schwer und 2.721 Personen leicht verletzt.

3.3.2 Verunglücktenhäufigkeitszahl

Die VHZ ist eine statistische Kennzahl, die die Anzahl der bei Unfällen verletzten oder getöteten Personen in Bezug auf die Gesamtbevölkerung setzt. Die VHZ im PP Mainz im Jahr 2025 beläuft sich auf einen Wert von 369 (2024: 345; 2023: 367; 2022: 356).

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

Verkehrsunfälle	2025	2024	Total	%	2023	2022	2021	'21-'24
Gesamtzahl	5.601	5.666	-65	-1,1%	5.790	5.266	4.869	5.398
davon mit Getöteten	0	1	-1	-100,0%	0	1	1	1
davon mit Schwerverletzten	17	19	-2	-10,5%	18	19	19	19
davon geklärt	2.280	2.248	32	1,4%	2.321	2.223	2.081	2.218
Aufklärungsquote	40.7%	39.7%			40.1%	42.2%	42.7%	41%

Tabelle 5: Verkehrsunfälle mit "unerlaubtem Entfernen vom Unfallort"

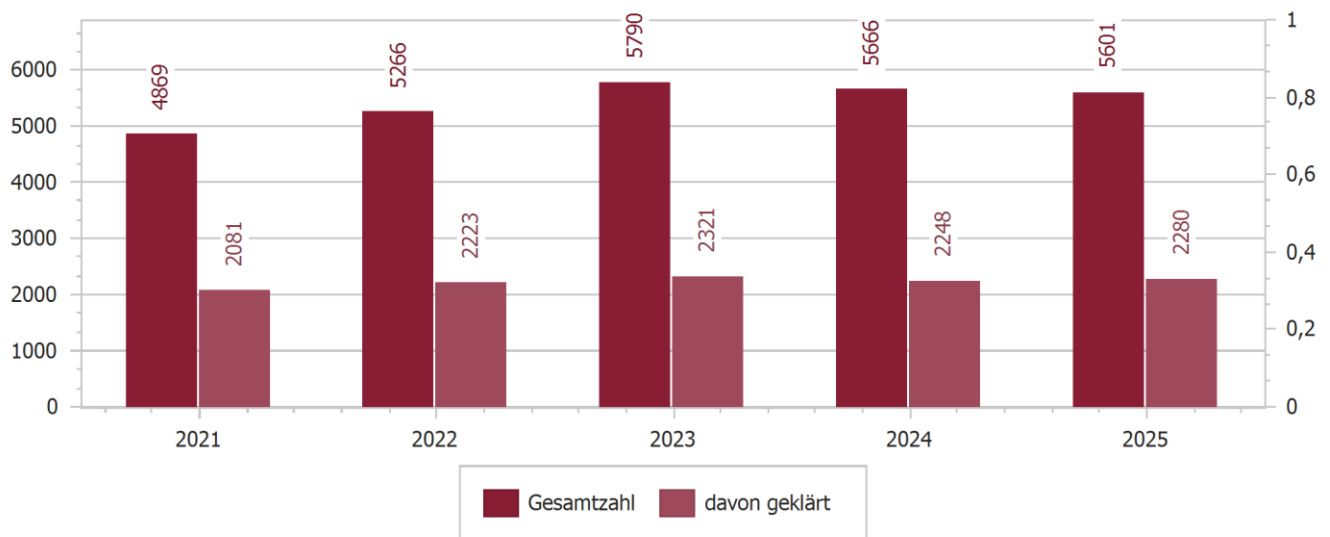


Abbildung 4: Verkehrsunfälle mit "unerlaubtem Entfernen vom Unfallort"

Die Zahl der VU, bei denen sich mindestens ein Unfallbeteiligter unerlaubt von der Unfallörtlichkeit entfernt hat, ist im Jahr 2025 um 65 auf 5.601 Unfälle gesunken. Der Anteil der Verkehrsunfallfluchten am Gesamtunfallgeschehen im PP Mainz im Jahr 2025 liegt bei 23,4%. Fast jeder vierte Verkehrsunfallbeteiligte entfernte sich somit unerlaubt von der Unfallörtlichkeit. Die Aufklärungsquote lag bei 40,7%.

4 Betrachtung der Risikogruppen

Im Zuge der Systemumstellung zu EUSKA entfällt auch die verkürzte Datenerfassung für Unfälle im Vorgangsbearbeitungssystem der rheinland-pfälzischen Polizei Poladis. Ab dem Jahr 2025 werden auch einfach gelagerte Unfälle¹ 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 VU innerhalb einzelner Risikogruppen. Eine direkte Vergleichbarkeit mit den Vorjahren ist daher nicht gegeben.

Insbesondere die Situation von Kindern, Senioren sowie weiteren besonders gefährdeten Verkehrsteilnehmenden wird dadurch klarer und nachvollziehbarer dargestellt.

¹ kein Personenschaden, einfachgelagerter Verkehrsverstoß mit geringen Verwarnungsgeldern; bspw. Parkplatzrempler, Auffahren durch mangelnden Sicherheitsabstand, etc.

4.1 nach Alter

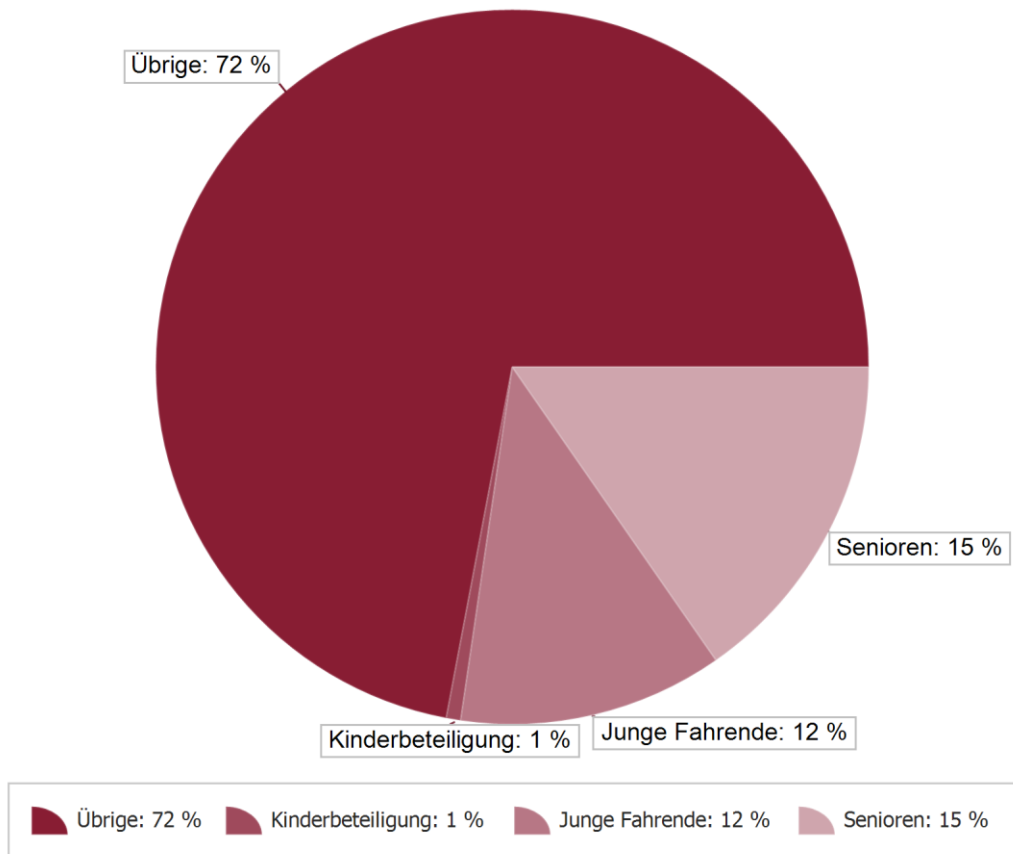


Abbildung 5: Hauptrisikogruppen nach Alter

Im Jahr 2025 zeigt sich, dass die Altersstufe der Erwachsenen (25 - 64 Jahre) die am häufigsten in VU involvierte Personengruppe ist. Es folgen die Risikogruppen der Senioren mit 15% sowie die Jungen Fahrenden mit 12%.

Die Risikogruppe der Kinder ist mit einem Prozent die am wenigstens an VU beteiligte Altersstufe.

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 ab 2025 gesondert aus.

Verkehrsunfälle	2025	2024	Total	%	2023	2022	2021	'21-'24
Gesamtzahl	220	172	48	27,9%	179	154	158	166
davon VUP	147	126	21	16,7%	123	113	103	116
Verunglückte Kinder gesamt	221	213	8	3,8%	258	202	150	206
davon getötete Kinder	0	0	0	0,0%	0	2	0	0
davon schwerverletzte Kinder	26	24	2	8,3%	28	26	25	26
davon leichtverletzte Kinder	195	189	6	3,2%	230	174	125	180
Verunglückte Kinder als Mitfahrende	81	90	-9	-10,0%	136	97	53	94
Anzahl Hauptverursacher	145	105	40	38,1%	113	94	111	106
Anteil Hauptverursacher	65.9%	61%			63.1%	61%	70.3%	64%
Schulwegunfälle	17	36	-19	-52,8%	26	23	14	25

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

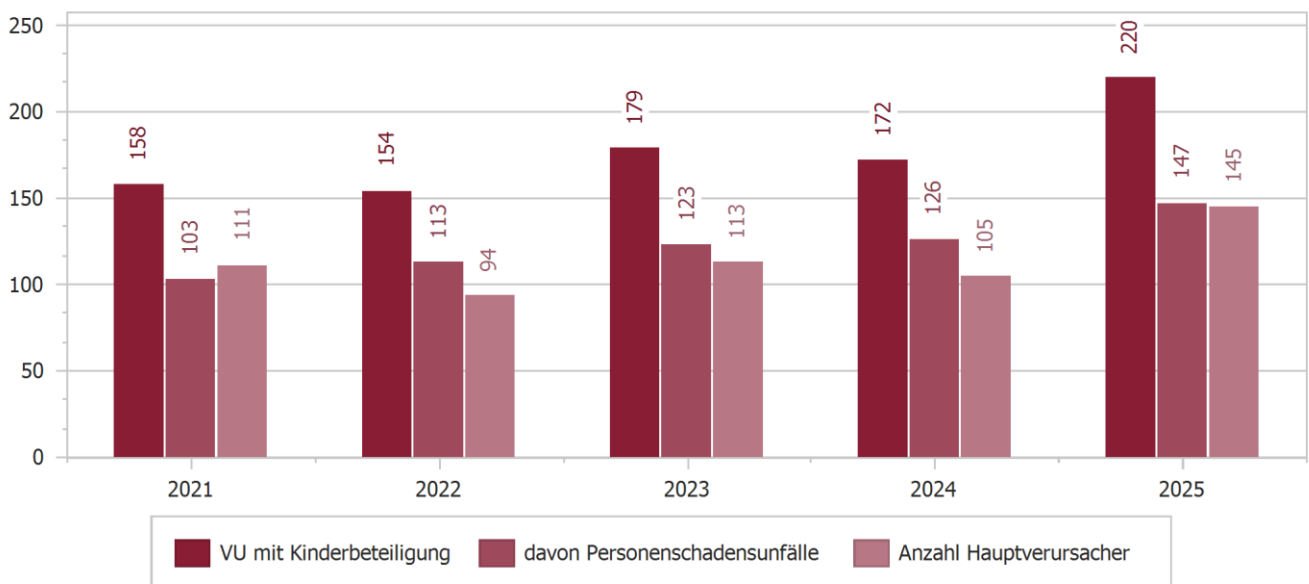


Abbildung 6: Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Kindern (0-14 Jahre)

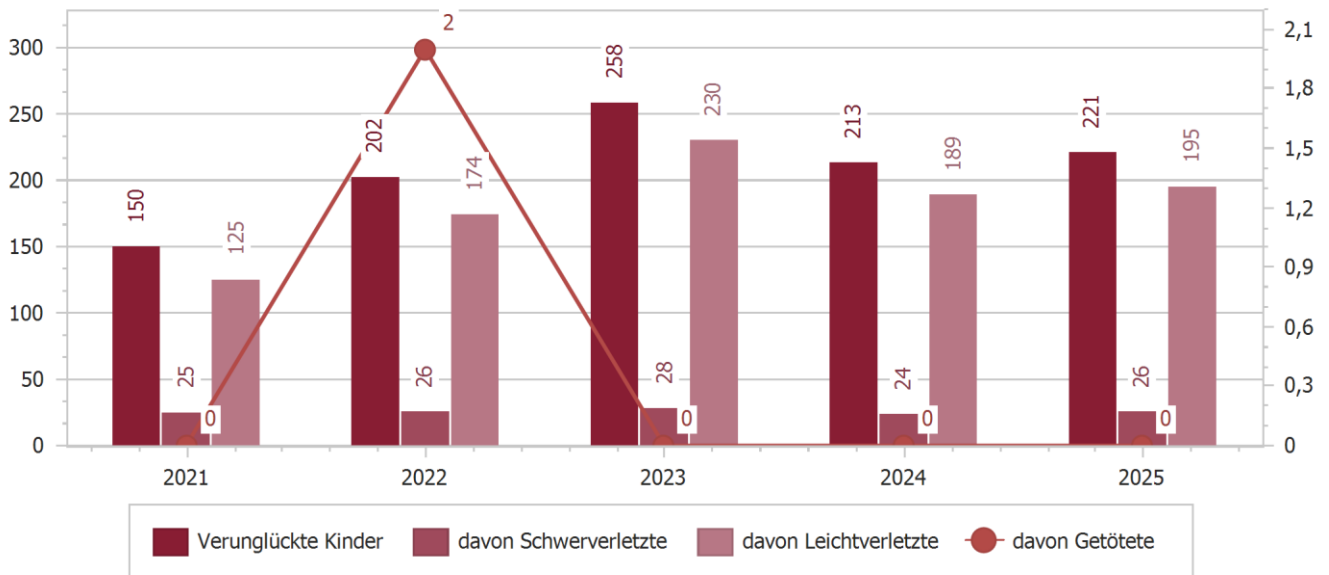


Abbildung 7: Verunglückte Kinder

Die Zahl der VU mit Kinderbeteiligung ist gegenüber dem Vorjahr von 172 auf 220 gestiegen. Im Jahr 2025, wie auch bereits im Jahr 2024, kam kein Kind im Straßenverkehr des PP Mainz ums Leben. Die Anzahl der Schulwegunfälle ist im Vergleich zum Vorjahr um 52,8% gesunken. Die UHZ im Bereich der Risikogruppe der Kinder belief sich im Jahr 2025 auf einen Wert von 185. Waren Kinder an Unfällen beteiligt, waren diese zu 65,9% Hauptunfallverursacher.

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

Verkehrsunfälle	2025	2024	Total	%	2023	2022	2021	'21-'24
Gesamtzahl	4.046	4.292	-246	-5,7%	4.370	4.344	4.176	4.296
davon VUP	555	549	6	1,1%	594	605	525	568
Verunglückte Junge Fahrende gesamt	430	473	-43	-9,1%	502	491	444	478
davon getötete Junge Fahrende	2	4	-2	-50,0%	1	3	3	3
davon schwerverl. Junge Fahrende	46	43	3	7,0%	54	53	66	54
davon leichtverletzte Junge Fahrende	382	426	-44	-10,3%	447	435	375	421
Anzahl Hauptverursacher	2.777	2.814	-37	-1,3%	2.836	2.897	2.791	2.834
Anteil Hauptverursacher	68.6%	65.6%			64.9%	66.7%	66.8%	66%

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

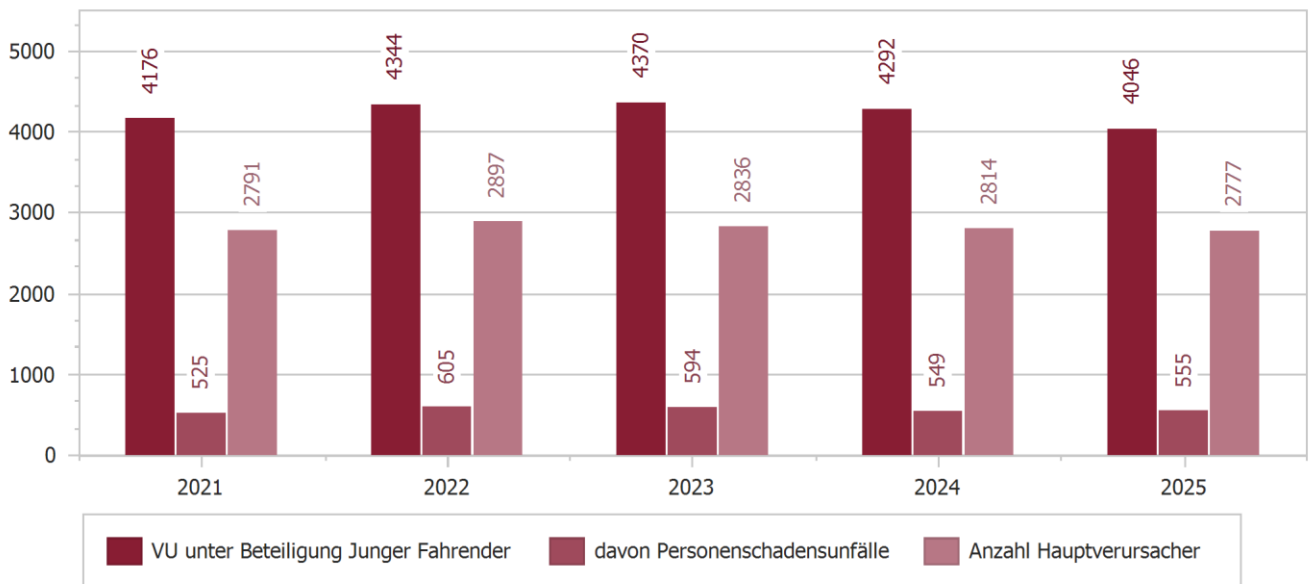


Abbildung 8: Verkehrsunfälle mit Beteiligung Junger Fahrer (18-24 Jahre)

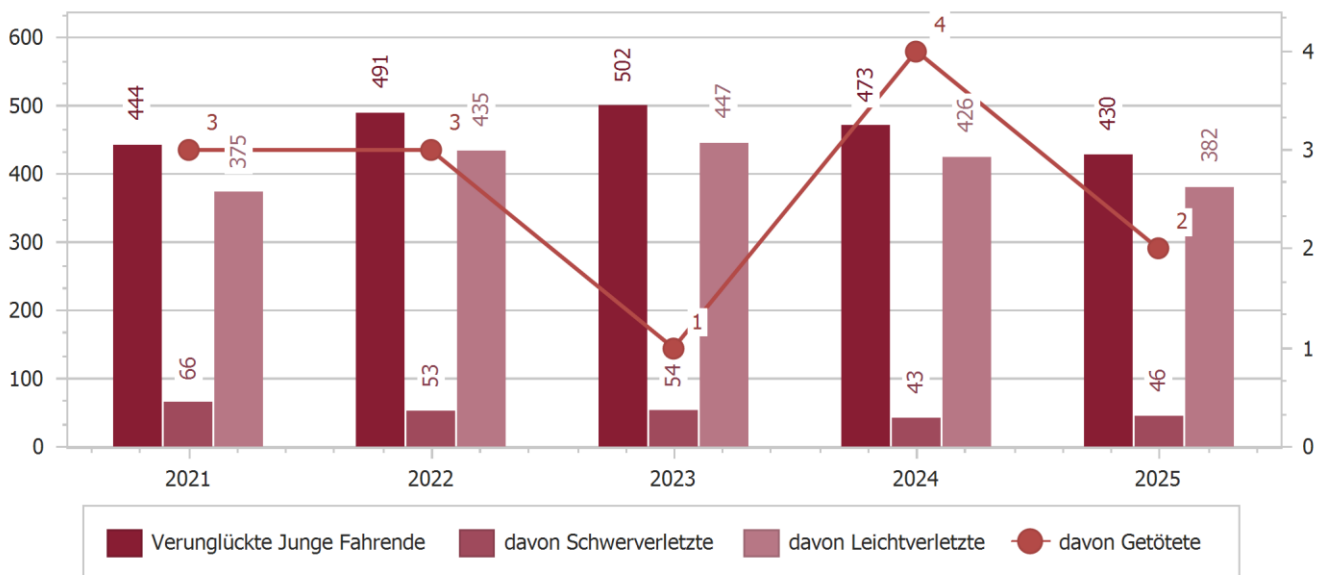


Abbildung 9: Verunglückte Junge Fahrer

Die Zahl der VU unter Beteiligung von Jungen Fahrern ist im Vergleich zum Vorjahr um 246 auf 4.046 Unfälle gesunken. Es wurden 430 Junge Fahrer verletzt, 46 davon schwer und 382 leicht. Zwei Junge Fahrer wurden 2025 bei Unfällen getötet.

Die UHZ im Bereich der Risikogruppe der Jungen Fahrer belief sich im Jahr 2025 auf einen Wert von 6.217. Die Risikogruppe der Jungen Fahrer war in 68,6% der Fälle Hauptunfallverursacher.

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

Verkehrsunfälle	2025	2024	Total	%	2023	2022	2021	'21-'24
Gesamtzahl	5.166	5.169	-3	-0,1%	5.084	4.649	3.994	4.724
davon VUP	612	552	60	10,9%	564	573	434	531
Verunglückte Senioren gesamt	443	356	87	24,4%	384	378	276	348
davon getötete Senioren	17	2	15	750,0%	5	8	8	6
davon schwerverletzte Senioren	86	77	9	11,7%	101	75	69	80
davon leichtverletzte Senioren	340	277	63	22,7%	278	295	199	262
Anzahl Hauptverursacher	3.733	3.517	216	6,1%	3.371	3.168	2.717	3.193
Anteil Hauptverursacher	72.3%	68%			66.3%	68.1%	68%	68%

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

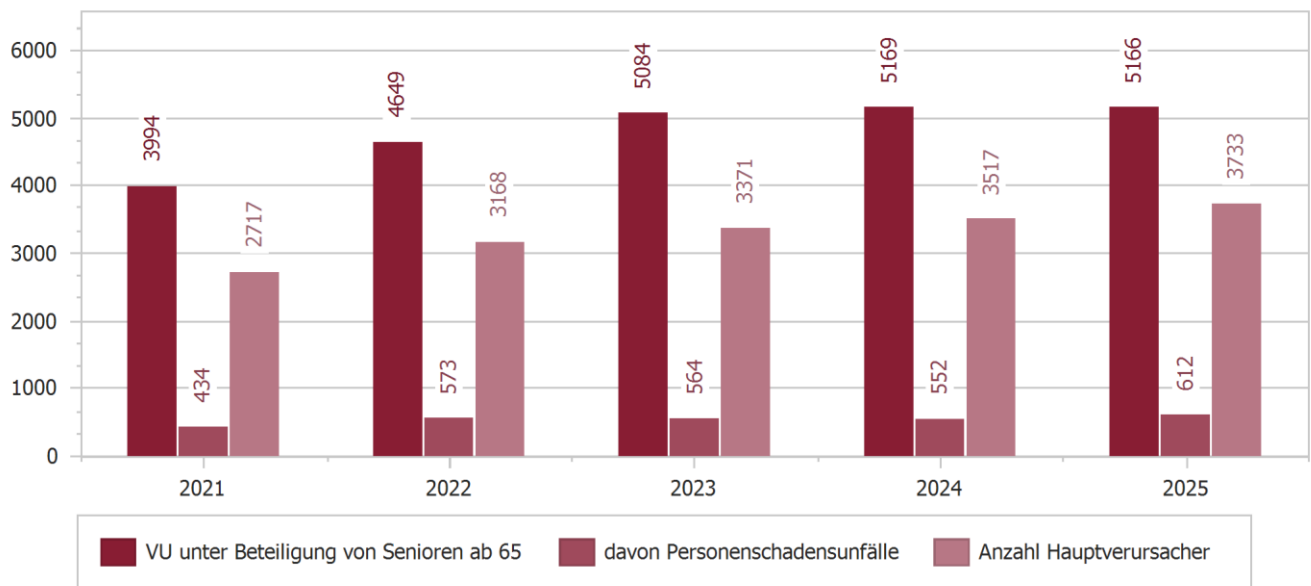


Abbildung 10: Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Seniorinnen und Senioren ab 65 Jahren

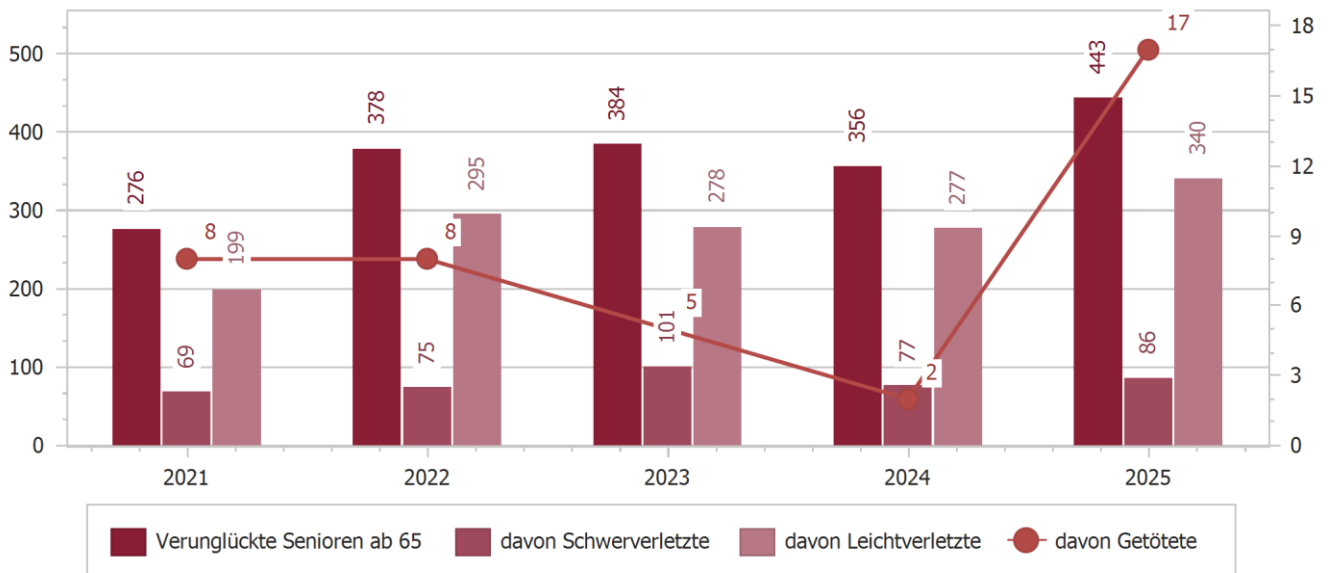


Abbildung 11: Verunglückte Seniorinnen und Senioren ab 65 Jahren

Die Anzahl der VU unter Beteiligung von Senioren ist im Vergleich zum Vorjahr mit 5.166 annähernd gleichgeblieben. Bei den genannten VU verunglückten insgesamt 443 Senioren, 17 wurden getötet, 86 schwer und 340 leicht verletzt.

Die Anzahl der getöteten Senioren stellt im 5-Jahresvergleich einen Höchstwert dar.

Die UHZ im Bereich der Senioren belief sich im Jahr 2025 auf einen Wert von 2.784. Waren Senioren an Unfällen beteiligt, waren diese in 72,3% der Fälle Hauptverursacher.

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

Verkehrsunfälle	2025	2024	Total	%	2023	2022	2021	'21-'24
Gesamtzahl	2.261	2.231	30	1,3%	2.182	2.014	1.760	2.047
davon VUP	272	244	28	11,5%	246	249	216	239
Verunglückte Senioren gesamt	192	136	56	41,2%	155	148	136	144
davon getötete Senioren	8	1	7	700,0%	2	8	4	4
davon schwerverletzte Senioren	43	36	7	19,4%	40	29	42	37
davon leichtverletzte Senioren	141	99	42	42,4%	113	111	90	103
Anzahl Hauptverursacher	1.755	1.644	111	6,8%	1.573	1.472	1.287	1.494
Anteil Hauptverursacher	77.6%	73.7%			72.1%	73.1%	73.1%	73%

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

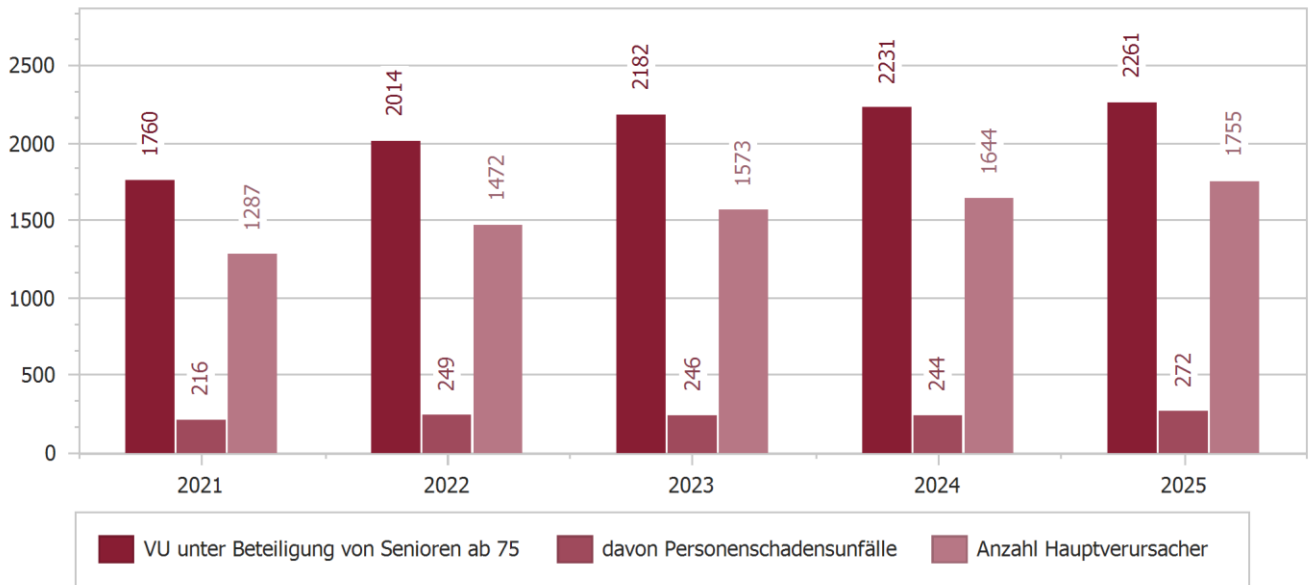


Abbildung 12: Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Seniorinnen und Senioren ab 75 Jahren

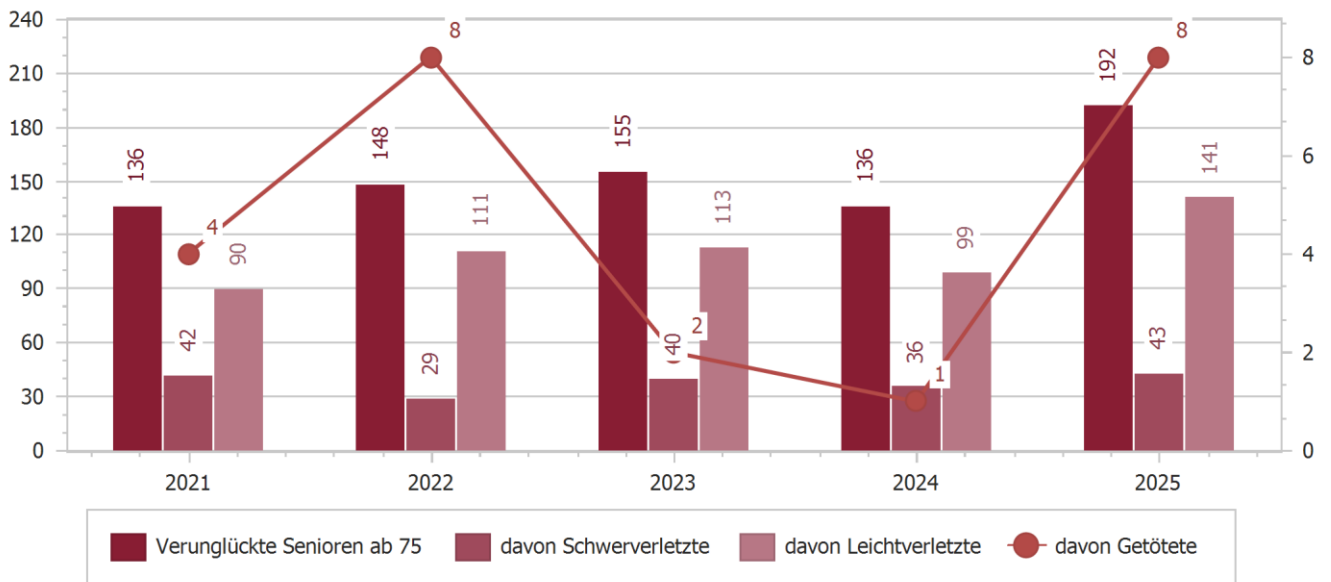


Abbildung 13: Verunglückte Seniorinnen und Senioren ab 75 Jahren

4.2 Risikogruppen nach Art der Verkehrsbeteiligung

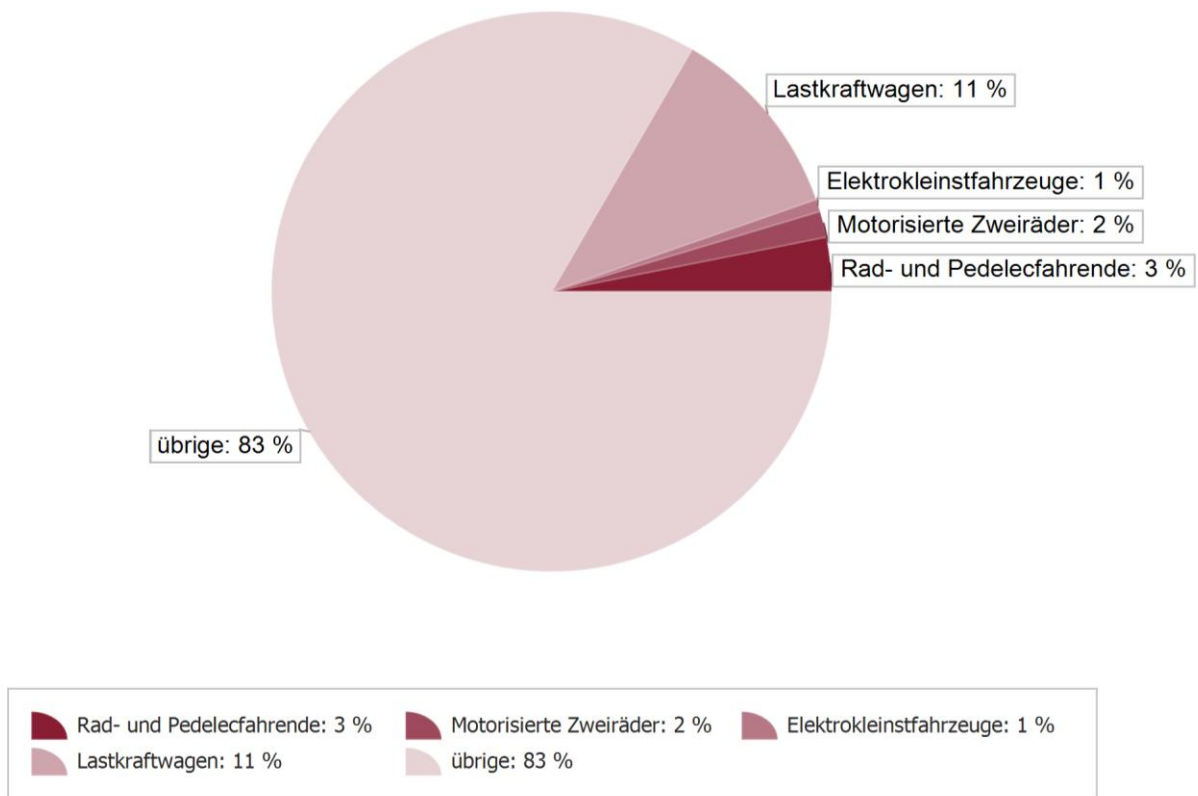


Abbildung 14: Hauptrisikogruppen nach Art der Verkehrsbeteiligung

Im Jahr 2025 zeigt sich, dass der PKW mit 83% am häufigsten an VU beteiligt war. Zweitgrößte Riskogruppe bei allen VU sind mit 11% die LKW-Fahrenden. Die Elektrokleinstfahrzeuge sind mit einem Prozent das am wenigstens bei Unfällen genutzte Verkehrsmittel.

4.2.1 Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Rad- und Pedelec-fahrenden

Verkehrsunfälle	2025	2024	Total	%	2023	2022	2021	'21-'24
Gesamtzahl	846	770	76	9,9%	795	797	667	757
davon VU mit Pedelec-fahrenden	132	128	4	3,1%	134	116	80	114
davon VUP	612	563	49	8,7%	590	604	482	560
davon mit Getöteten	4	5	-1	-20,0%	3	1	2	3
davon mit Schwerverletzten	93	81	12	14,8%	81	100	85	87
davon mit Leichtverletzten	515	477	38	8,0%	506	503	395	470
Verunglückte mit Rad- und Pedelec	603	555	48	8,6%	579	613	474	555
davon getötete mit Rad- und Pedelec	4	5	-1	-20,0%	3	1	2	3
davon schwerverletzte mit Rad- und Pedelec	88	76	12	15,8%	76	96	83	83
davon leichtverletzte mit Rad- und Pedelec	511	474	37	7,8%	500	516	389	470
Anzahl Hauptverursacher	461	416	45	10,8%	420	404	376	404
Anteil Hauptverursacher	54.5%	54%			52.8%	50.7%	56.4%	53%

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

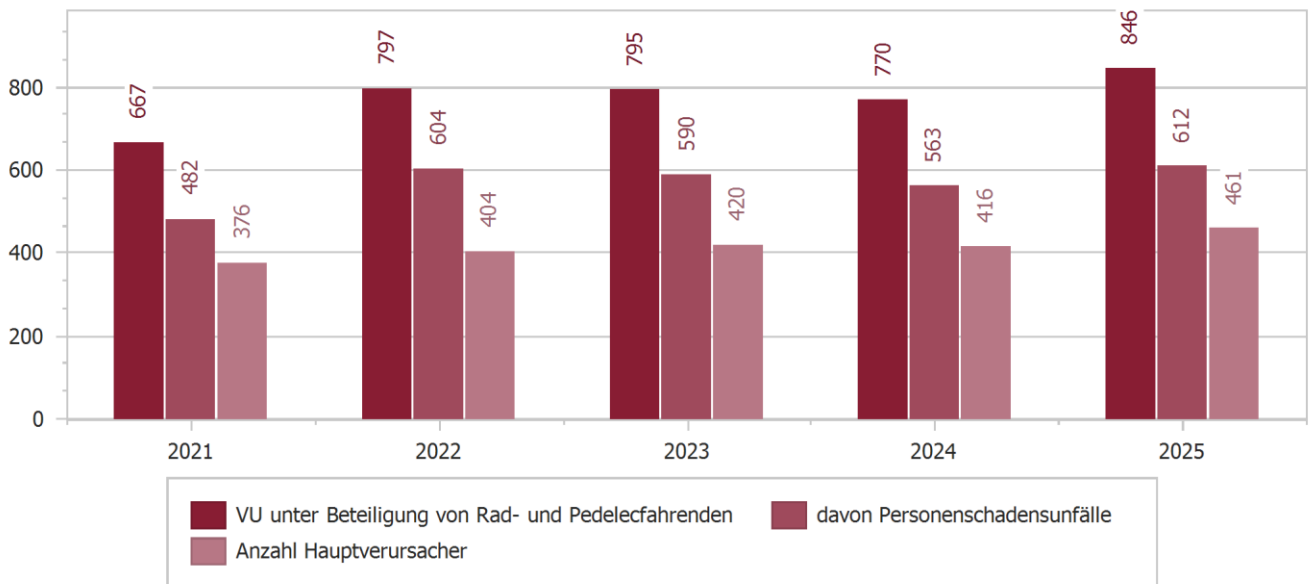


Abbildung 15: Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Rad- und Pedelec-fahrenden

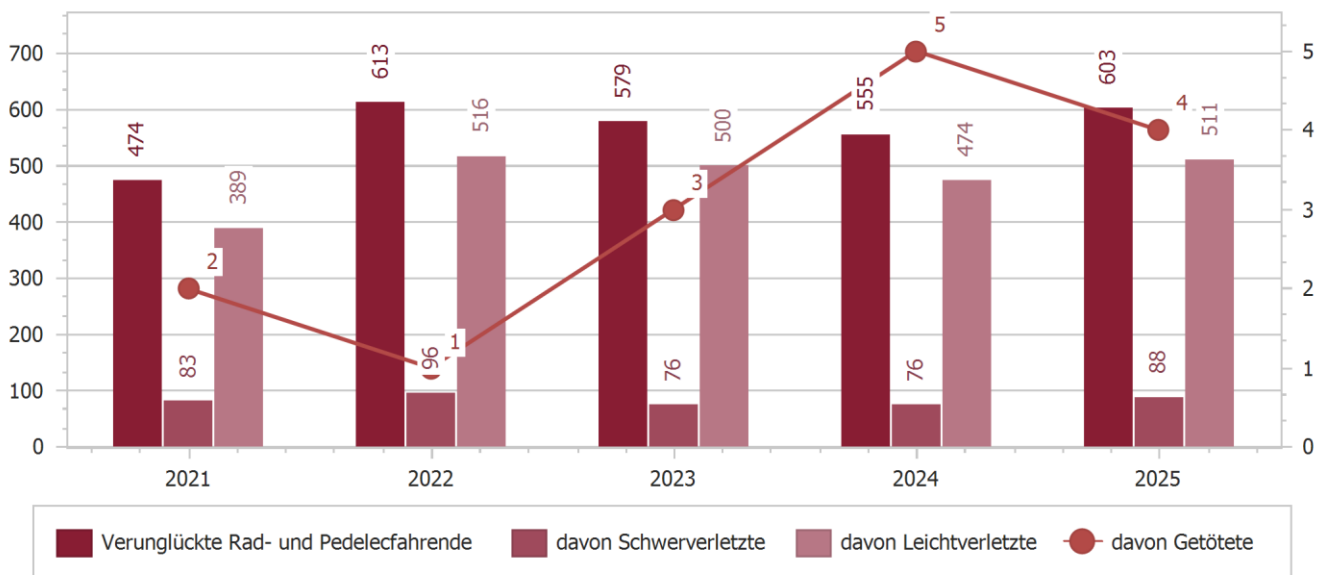


Abbildung 16: Verunglückte Rad- und Pedelec-fahrende

Im Jahr 2025 kam es zu insgesamt 846 VU unter der Beteiligung von Rad- / Pedelec-fahrenden. Bei 612 Unfällen ist mindestens eine Person verunglückt. Insgesamt verunglückten bei den genannten Unfällen 603 Rad- / Pedelec-fahrende, vier wurden tödlich verletzt, 88 schwer und 511 leicht.

Die Risikogruppe der Rad- / Pedelec-fahrenden war im Jahr 2025 durchschnittlich an jedem vierten VUP im PP Mainz beteiligt.

Die Risikogruppe der Rad- und Pedelec-fahrenden war bei 54,5% aller VU Hauptunfallverursacher.

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 (z. B. E-Scooter)
- Elektrokleinstfahrzeuge mit Lenk-/Haltestange, die nicht der eKFV entsprechen
- Elektrokleinstfahrzeuge ohne Lenk-/Haltestange (z. B. Hoverboards)

Verkehrsunfälle	2025	2024	Total	%	2023	2022	2021	'21-'24
Gesamtzahl	193	153	40	26,1%	119	86	51	102
davon VUP	149	108	41	38,0%	87	61	34	72
davon mit Getöteten	1	0	1	100,0%	0	0	0	0
davon mit Schwerverletzten	17	17	0	0,0%	10	8	8	11
davon mit Leichtverletzten	131	91	40	44,0%	77	53	26	62
Verunglückte mit Elektrokleinstfahrzeugen	127	98	29	29,6%	82	52	28	65
davon getötete mit Elektrokleinstfahrzeugen	1	0	1	100,0%	0	0	0	0
davon schwerverletzte mit Elektrokleinstfzg.	15	14	1	7,1%	9	5	6	8
davon leichtverletzte mit Elektrokleinstfzg.	111	84	27	32,1%	73	47	22	56
Anzahl Hauptverursacher	123	112	11	9,8%	72	62	34	70
Anteil Hauptverursacher	63.7%	73.2%			60.5%	72.1%	66.7%	68%

Tabelle 11: Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Elektrokleinstfahrzeugen

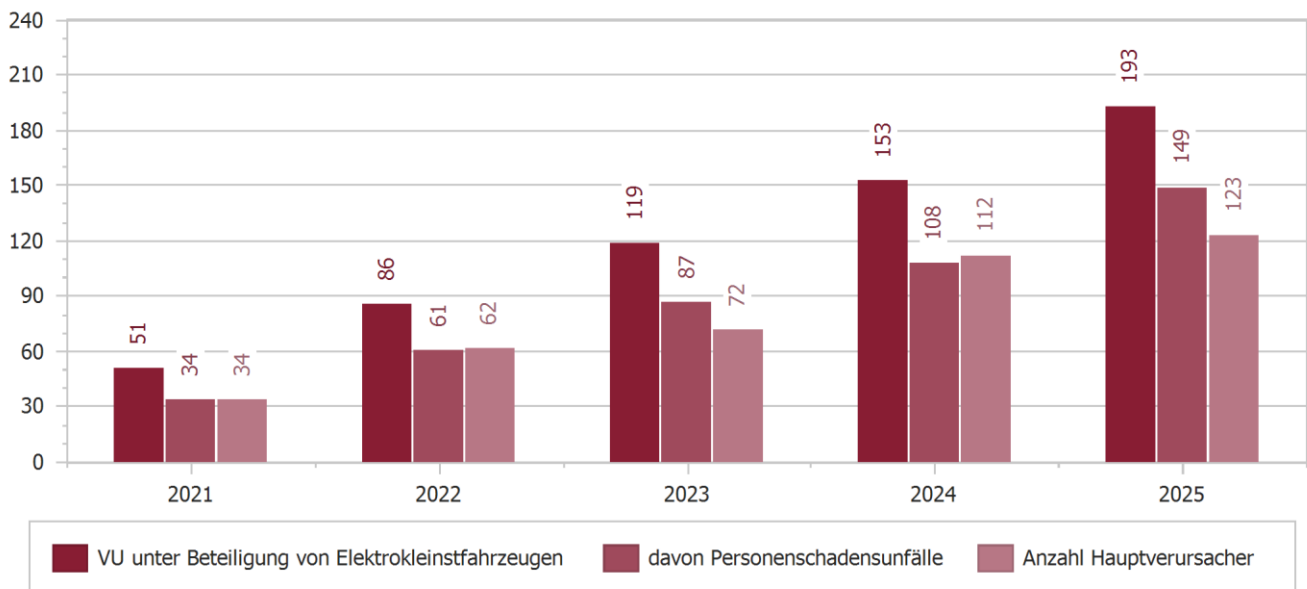


Abbildung 17: Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Elektrokleinstfahrzeugen

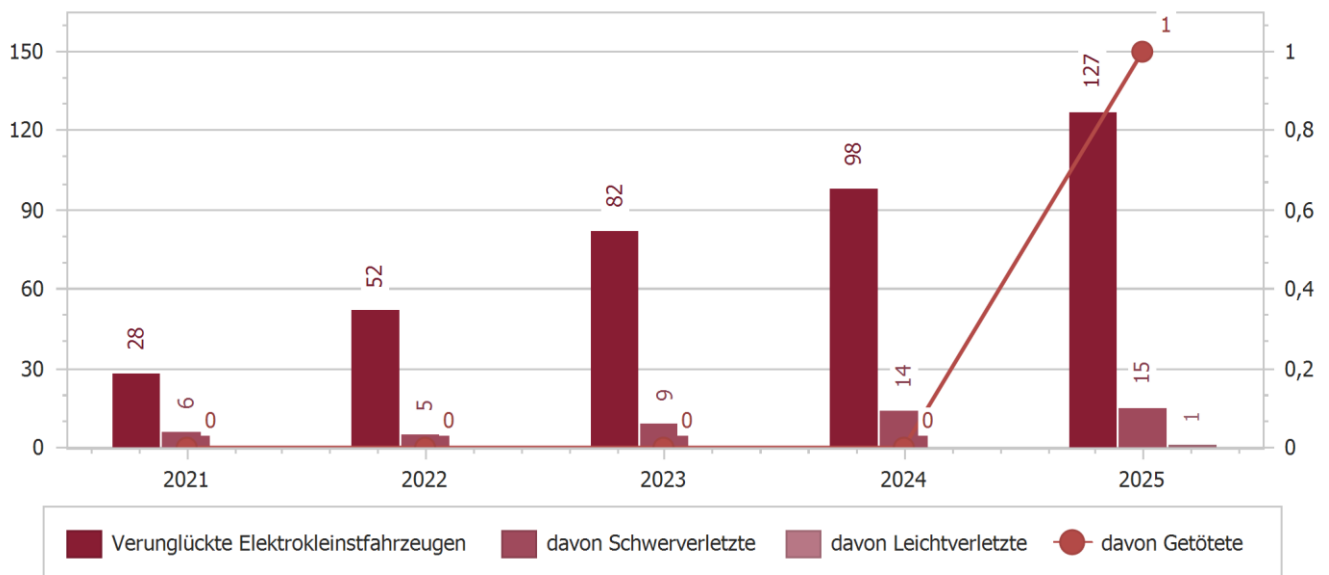


Abbildung 18: Verunglückte Elektrokraftfahrzeugfahrende

Die Zahl der VU unter Beteiligung von Elektrokraftfahrzeugen ist im Jahr 2025 um 40 auf 193 Unfälle gestiegen. Dies stellt einen Anstieg von 26,1% im Vergleich zum Vorjahr dar. Die Zahl der Unfälle, bei denen mindestens eine Person verunglückte, stieg um 38% von 108 auf 149. Insgesamt verunglückten bei den genannten Unfällen 127 Elektrokraftfahrzeugfahrende. War die Risikogruppe an einem Unfall beteiligt, verursachte diese zu 63,7% den Unfall.

Am 14.10.2025 verstarb in Mainz ein 48-jähriger Fahrer eines Elektrokraftfahrzeuges bei einem VU alleinbeteiligt. Der Fahrer war alkoholisiert.

Die Unfallbeteiligung von Elektrokraftfahrzeugfahrenden ist in den vergangenen vier Jahren stetig gestiegen. Die Elektrokraftfahrzeuge stellen damit, gleichwohl sich die Unfallzahlen derzeit noch einem niedrigen Gesamtniveau befinden, eine „Risikogruppe der Zukunft“ dar.

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	407	393	14	3,6%	416	391	310	378
davon VUP	256	246	10	4,1%	275	248	195	241
davon mit Getöteten	5	5	0	0,0%	3	8	5	5
davon mit Schwerverletzten	67	57	10	17,5%	71	63	71	66
davon mit Leichtverletzten	184	184	0	0,0%	201	177	119	170
Verunglückte Zweiradnutzende	266	250	16	6,4%	283	255	201	247
davon getötete Zweiradnutzende	5	6	-1	-16,7%	2	7	5	5
davon schwerverl. Zweiradnutzende	67	55	12	21,8%	75	63	71	66
davon leichtverletzte Zweiradnutzende	194	189	5	2,6%	206	185	125	176
Anzahl Hauptverursacher	216	217	-1	-0,5%	238	207	172	208
Anteil Hauptverursacher	53.1%	55.2%			57.2%	52.9%	55.5%	55%

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

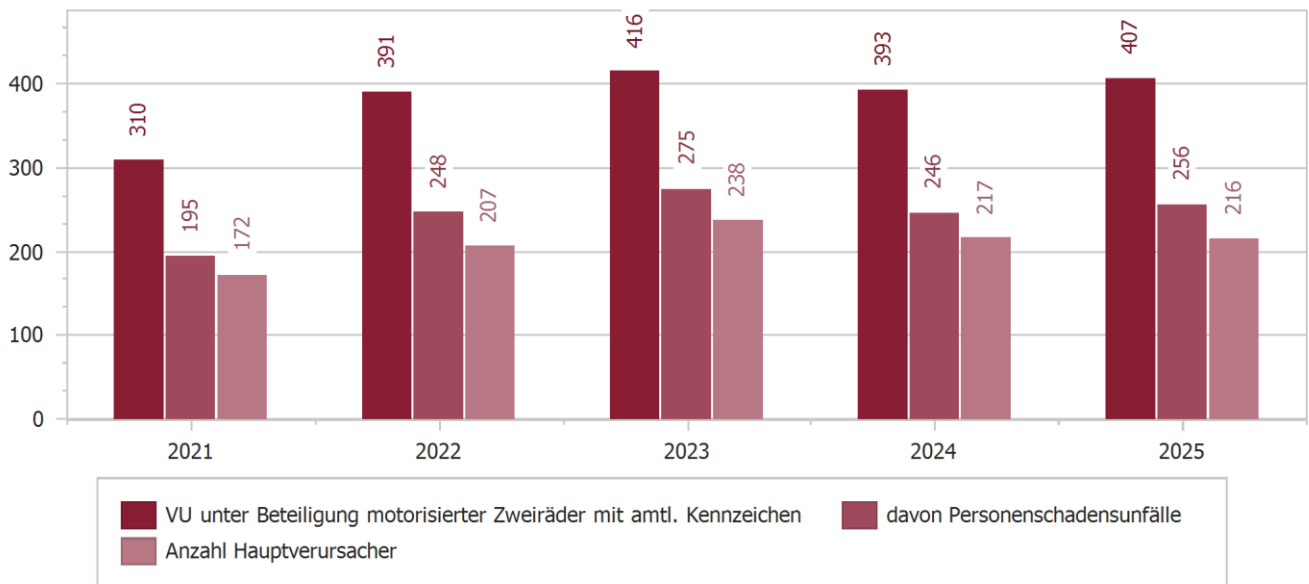


Abbildung 19: Verkehrsunfälle mit Beteiligung von motorisierten Zweirädern mit amtl. Kennzeichen

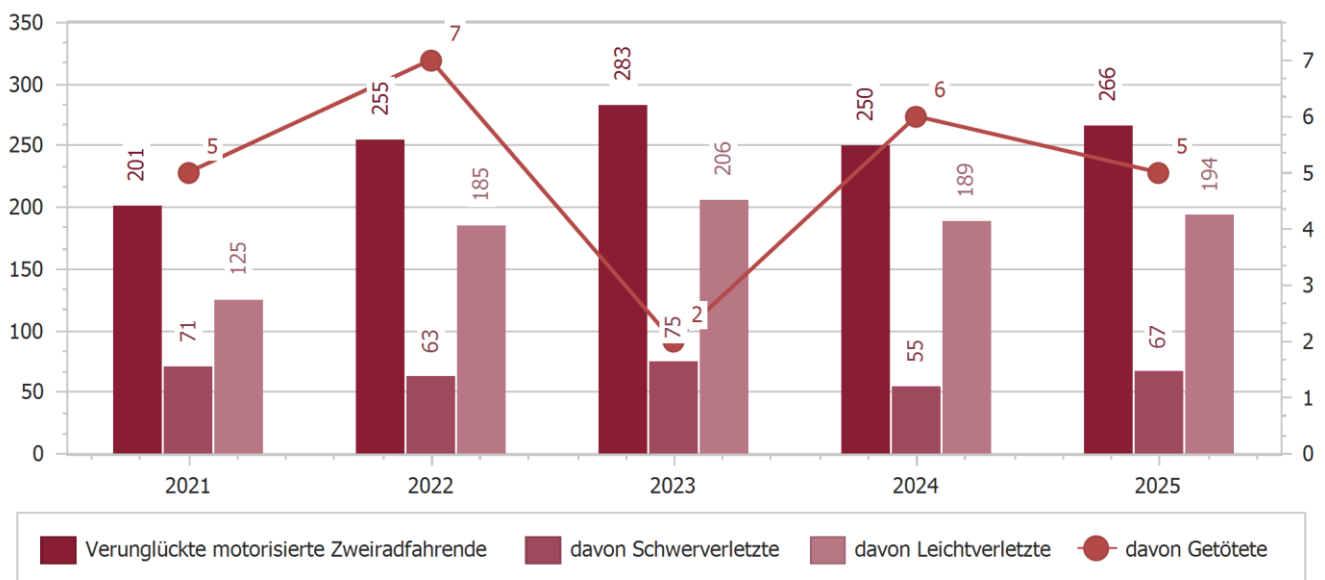


Abbildung 20: Verunglückte motorisierte Zweiradfahrende mit amtl. Kennzeichen

Im Jahr 2025 ereigneten sich 407 VU unter Beteiligung von Kraftradfahrenden. Dies stellt einen leichten Anstieg um 3,6% im Vergleich zum Vorjahr dar. Bei 256 Unfällen ist mindestens eine Person verunglückt. Der Wert stellt einen Anstieg um 4,1% dar. Waren Kraftradfahrende an Unfällen beteiligt, verursachten diese zu 53,1% den VU.

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	3.061	3.040	21	0,7%	3.120	2.905	2.700	2.941
davon VUP	156	196	-40	-20,4%	206	182	173	189
davon mit Getöteten	4	4	0	0,0%	1	1	2	2
davon mit Schwerverletzten	15	23	-8	-34,8%	34	30	37	31
davon mit Leichtverletzten	137	169	-32	-18,9%	171	151	134	156
Verunglückte Personen im Zusammenhang mit LKW-VU gesamt	209	268	-59	-22,0%	266	235	229	250
davon Getötete im Zusammenhang mit LKW-VU	5	7	-2	-28,6%	1	1	2	3
davon Schwerverletzte im Zusammenhang mit LKW-VU	19	30	-11	-36,7%	36	34	37	34
davon Leichtverletzte im Zusammenhang mit LKW-VU	185	231	-46	-19,9%	229	200	190	212
Anzahl Hauptverursacher	2.388	2.432	-44	-1,8%	2.478	2.359	2.219	2.372
Anteil Hauptverursacher	78%	80%			79.4%	81.2%	82.2%	81%

Tabelle 13: Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Lastkraftwagen

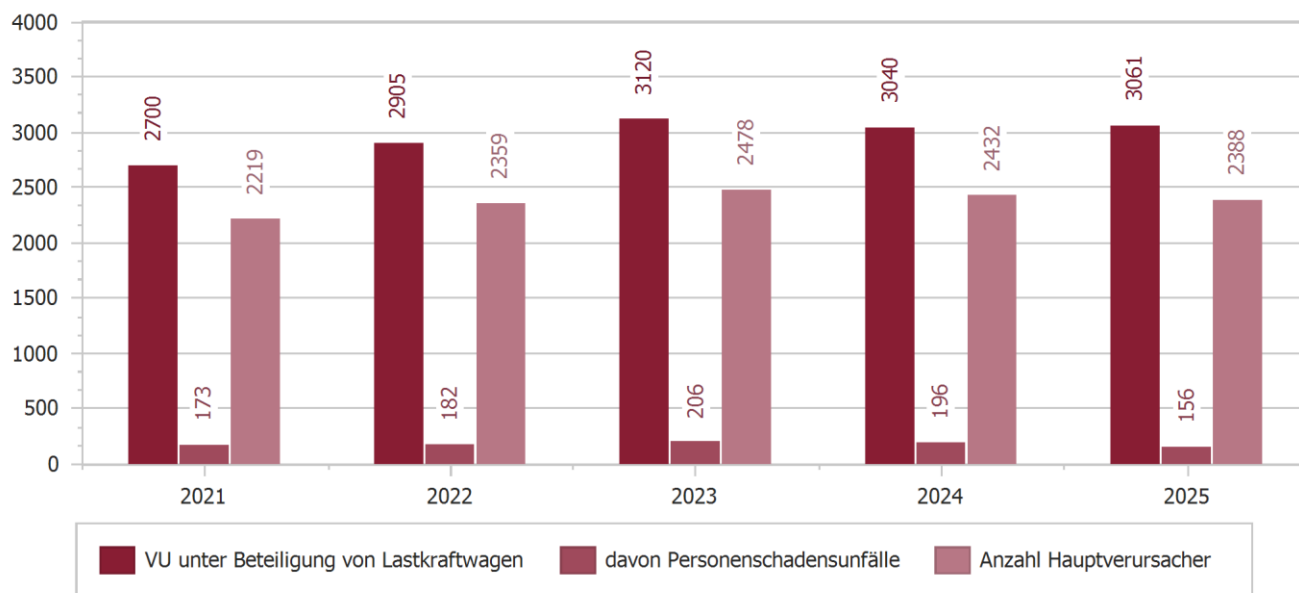


Abbildung 21: Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Lastkraftwagen

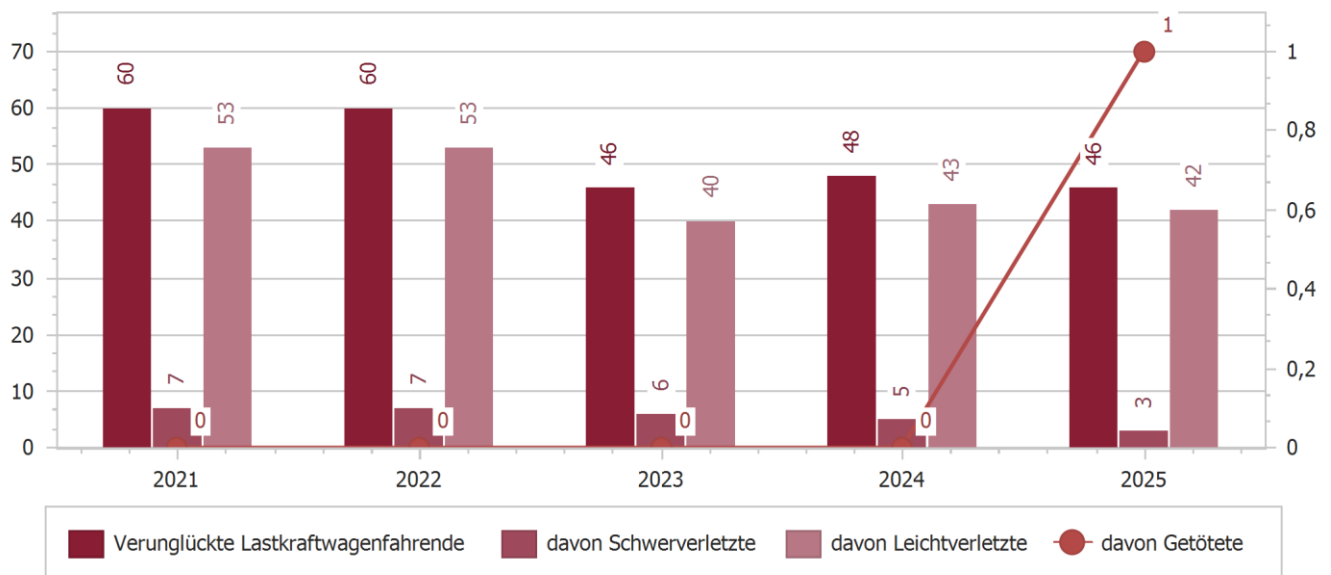


Abbildung 22: Verunglückte Lastkraftwagenfahrende

Die Anzahl der VU unter Beteiligung von LKW ist um 21 auf 3.061 gestiegen. Bei den Unfällen, bei denen mindestens eine Person verunglückte (VUP), ist jedoch ein Rückgang um 20,4% zu verzeichnen.

5 Unfallursachen

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

Unfallursachen, etwa die Bewertung der Parameter für den „Abstand“ oder die „Geschwindigkeit“, erfolgen 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.

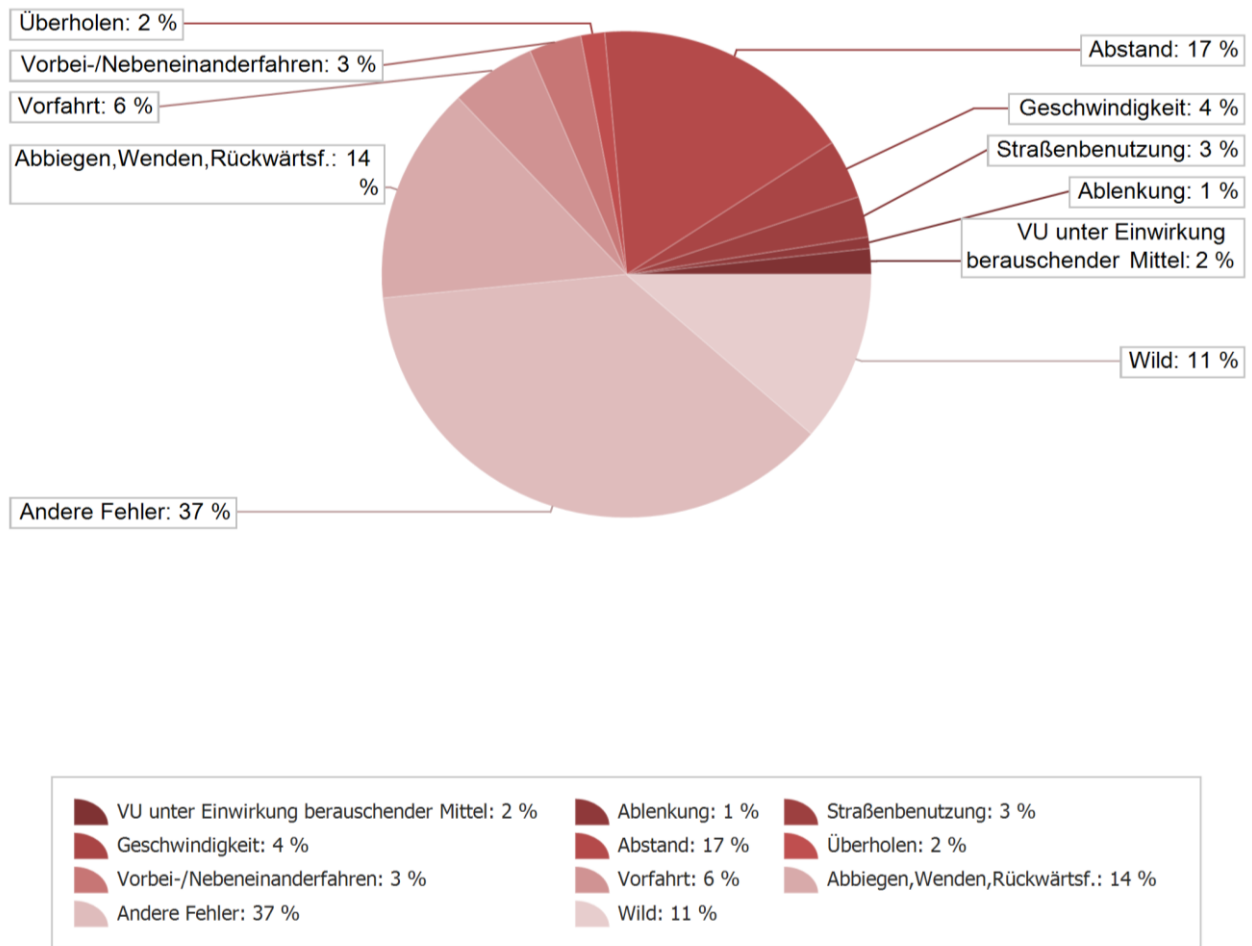


Abbildung 23: Übersicht Unfallursachen

Die Hauptunfallursachen aller Beteiligten aller polizeilich erfasster VU im Jahr 2025 waren „Andere Fehler beim Fahrzeugführer“ (8.910 Fälle), das „Nichteinhalten des Abstandes“ (4.157 Fälle), das „Abbiegen/Wenden/Rückwärtsfahren“ (3.477 Fälle) sowie das „Nichtbeachten der Vorfahrt bzw. des Vorrangs“ (1.351 Fälle).

Zudem ereigneten sich 11% aller VU aufgrund von Wild auf der Fahrbahn (2.733 Fälle).

5.1 Verkehrsunfälle unter Einwirkung berauschender Mittel

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

In der nachfolgenden Tabelle werden auch Unfälle mit sog. „Mischkonsum“ dargestellt. Hierunter versteht man eine Kombination aus dem Einfluss mehrerer berauschender Mittel.

Verkehrsunfälle	2025	2024	Total	%	2023	2022	2021	'21-'24
Gesamtzahl	412	433	-21	-4,8%	439	482	392	436
davon VU mit Personenschaden	148	146	2	1,4%	177	164	135	156
Anteil an allen Verkehrsunfällen	1.7%	1.8%			1.8%	2.1%	1.9%	2%

Tabelle 14: Verkehrsunfälle unter Einwirkung berauschender Mittel

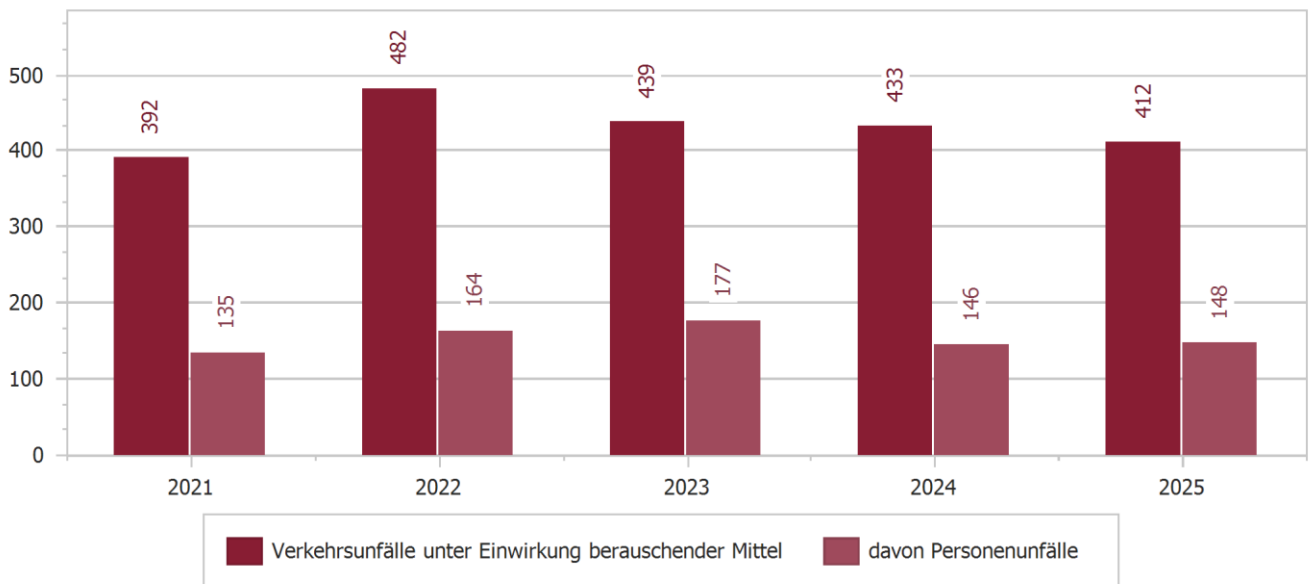


Abbildung 24: Verkehrsunfälle unter Einwirkung berauschender Mittel

Im Zusammenhang mit der Einwirkung berauschender Mittel ereigneten sich im Jahr 2025 insgesamt 412 VU. Bei 148 Unfällen wurde mindestens eine Person verletzt.

Der Anteil der Unfälle unter Einwirkung berauschender Mittel am Gesamtunfallgeschehen im PP Mainz im Jahr 2025 liegt bei 1,7%.

5.1.1 Verkehrsunfälle unter Einwirkung berauschender Mittel: Alkohol

Verkehrsunfälle	2025	2024	Total	%	2023	2022	2021	'21-'24
Gesamtzahl	348	379	-31	-8,2%	381	425	333	380
davon VU mit Personenschaden	124	130	-6	-4,6%	153	140	111	134
Anteil an allen Verkehrsunfällen	1.5%	1.6%			1.6%	1.9%	1.6%	2%

Tabelle 15: Verkehrsunfälle unter Einwirkung von Alkohol

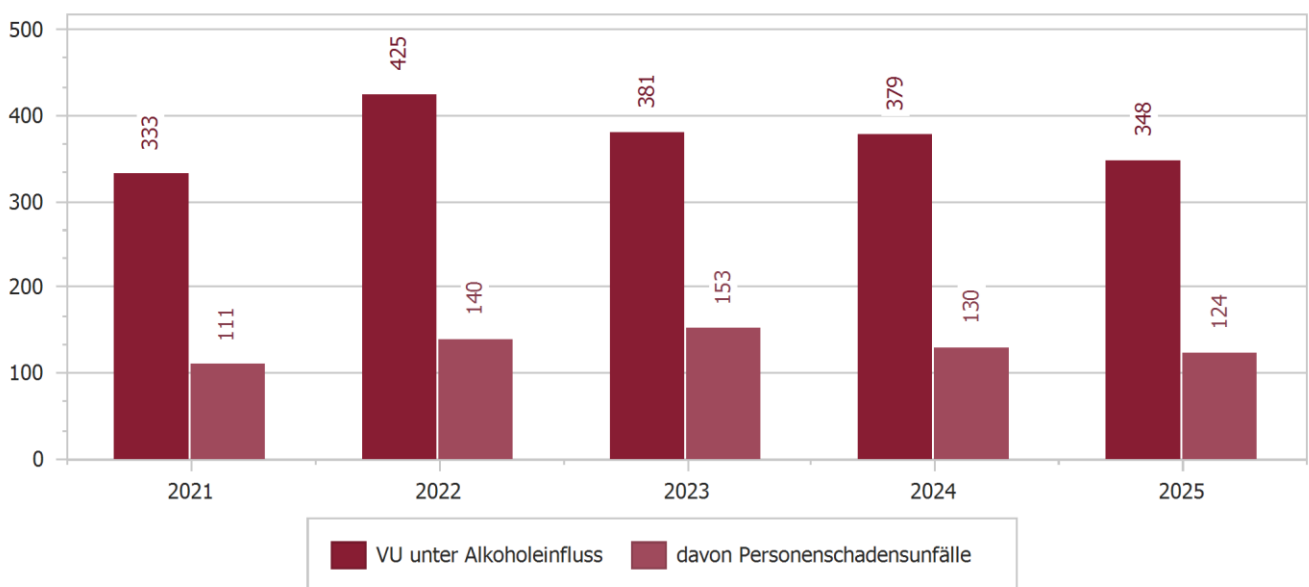


Abbildung 25: Verkehrsunfälle unter Einwirkung von Alkohol

In Zusammenhang mit Alkoholeinfluss ereigneten sich im Jahr 2025 insgesamt 348 VU. Bei 124 Unfällen wurde mindestens eine Person verletzt. Der Anteil der Unfälle unter Einwirkung von Alkohol am Gesamtunfallgeschehen im PP Mainz im Jahr 2025 liegt bei 1,5%.

5.1.2 Verkehrsunfälle unter Einwirkung berauschender Mittel: Betäubungsmittel

Verkehrsunfälle	2025	2024	Total	%	2023	2022	2021	'21-'24
Gesamtzahl	86	82	4	4,9%	115	123	97	104
davon VU mit Personenschaden	29	26	3	11,5%	48	50	38	40
Anteil an allen Verkehrsunfällen	0.4%	0.3%			0.5%	0.5%	0.5%	0%

Tabelle 16: Verkehrsunfälle unter Einwirkung von Betäubungsmitteln

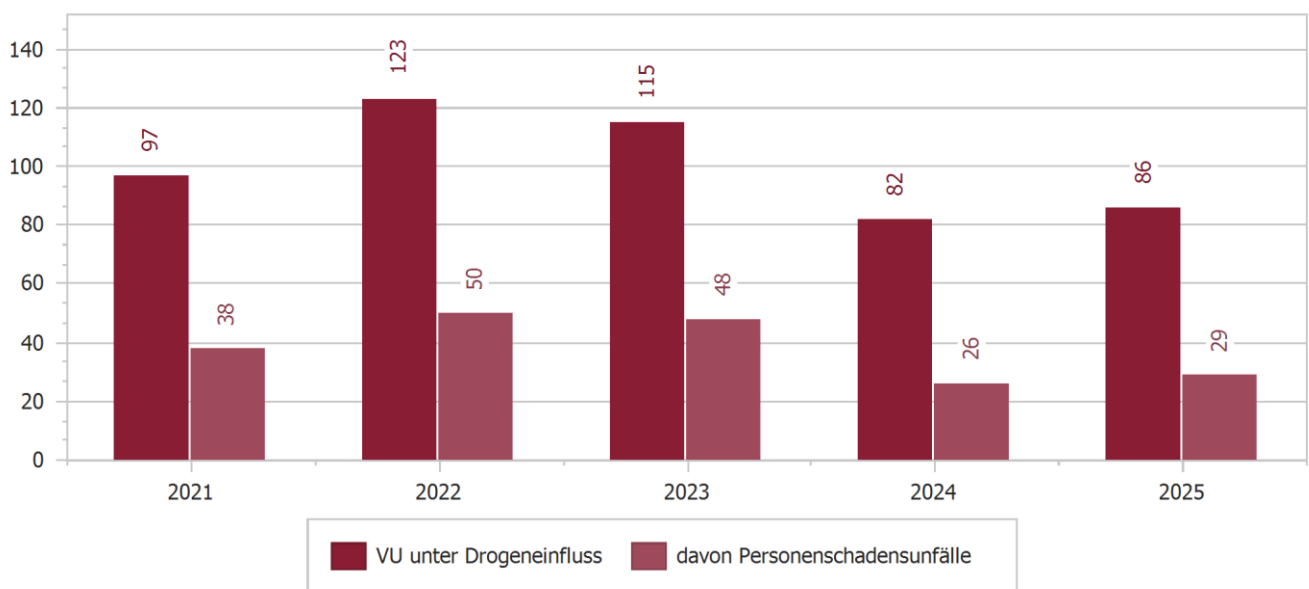


Abbildung 26: Verkehrsunfälle unter Einwirkung von Betäubungsmitteln

Im Zusammenhang mit Betäubungsmitteln ereigneten sich im Jahr 2025 insgesamt 86 VU. Bei 29 VU wurde mindestens eine Person verletzt. Der Anteil der Unfälle unter Einwirkung von Betäubungsmitteln am Gesamtunfallgeschehen im PP Mainz im Jahr 2025 liegt bei 0,4%. Das Betäubungsmittel THC wird in der Ziffer 5.1.3 separat ausgewiesen.

5.1.3 Verkehrsunfälle unter Einwirkung berauschender Mittel: THC

Der Wirkstoff THC ist u. a. enthalten in: Cannabis, Marihuana und Haschisch.

Verkehrsunfälle	2025	2024	Total	%	2023	2022	2021	'21-'24
Gesamtzahl	40	45	-5	-11,1%	0	0	0	11
davon VU mit Personenschaden	22	17	5	29,4%	0	0	0	4
Anteil an allen Verkehrsunfällen	0.2%	0.2%			0%	0%	0%	0%

Tabelle 17: Verkehrsunfälle unter Einwirkung von THC

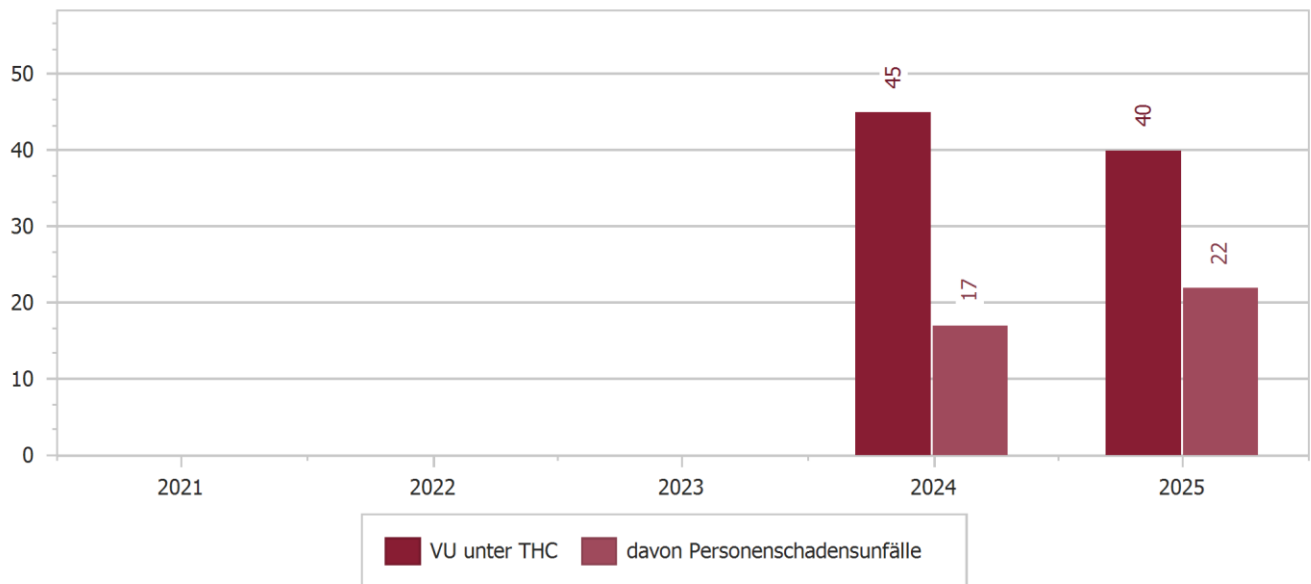


Abbildung 27: Verkehrsunfälle unter Einwirkung von THC

Im Zusammenhang mit THC-Einfluss² ereigneten sich im Jahr 2025 insgesamt 40 VU. Bei 22 VU wurde mindestens eine Person verletzt. Der Anteil der Unfälle unter Einwirkung von THC am Gesamtunfallgeschehen im PP Mainz im Jahr 2025 liegt bei 0,2%.

5.2 Verkehrsunfälle aufgrund unzureichenden Sicherheitsabstandes

Verkehrsunfälle	2025	2024	Total	%	2023	2022	2021	'21-'24
Gesamtzahl	4.157	10.473	-6.316	-60,3%	10.577	9.824	8.659	9.883
davon VU mit Personenschaden	460	570	-110	-19,3%	571	583	497	555
Anteil an allen Verkehrsunfällen	17.4%	44.1%			43.9%	43.4%	41.7%	43%

Tabelle 18: Verkehrsunfälle aufgrund unzureichenden Sicherheitsabstandes

² Erstmals ist eine differenzierte und belastbare Analyse von Verkehrsunfällen unter dem Einfluss von THC möglich. Zu beachten ist zudem der gesetzliche Stichtag zur Legalisierung von THC am 01.04.2024. Die entsprechenden Daten für 2024 erhalten daher nicht das erste Quartal 2024.

Dies verbessert die Datengrundlage deutlich. Sie dient als Basis für die Entwicklung von Präventionsmaßnahmen und verkehrspolitischen Entscheidungen.

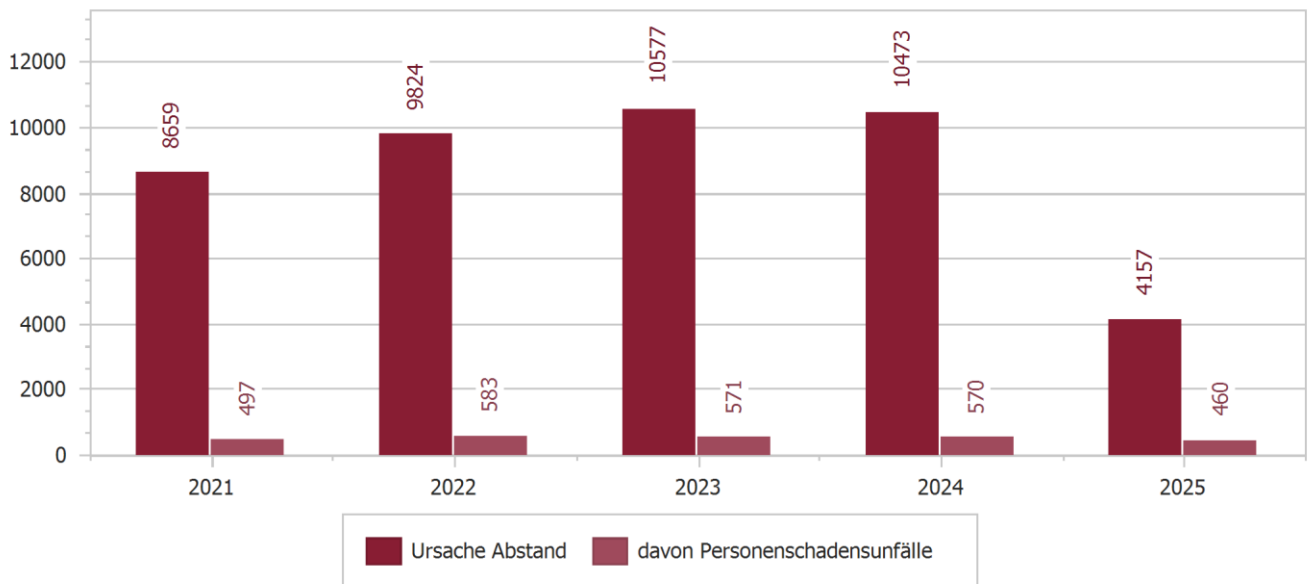


Abbildung 28: Verkehrsunfälle aufgrund unzureichenden Sicherheitsabstandes

Bei der Unfallursache „Abstand“ kann im Vergleich zum Vorjahr ein Rückgang um 60,3% auf 4.157 Fälle verzeichnet werden. Im Gegenzug ist bei der Unfallursache „Andere Fehler beim Fahrzeugführer“ ein Anstieg von 347,5% zu verzeichnen. Der Grund dieser Wechselwirkung liegt in einer im Rahmen der Einführung von EUSKA angepassten statistischen Erfassungsvorgabe (siehe Ziffer 5.7).

5.3 Verkehrsunfälle aufgrund nicht angepasster Geschwindigkeit

Verkehrsunfälle	2025	2024	Total	%	2023	2022	2021	'21-'24
Gesamtzahl	949	1.075	-126	-11,7%	1.086	1.057	1.033	1.063
davon VU mit Personenschaden	314	363	-49	-13,5%	348	362	351	356
Anteil an allen Verkehrsunfällen	4%	4.5%			4.5%	4.7%	5%	5%

Tabelle 19: Verkehrsunfälle aufgrund nicht angepasster Geschwindigkeit

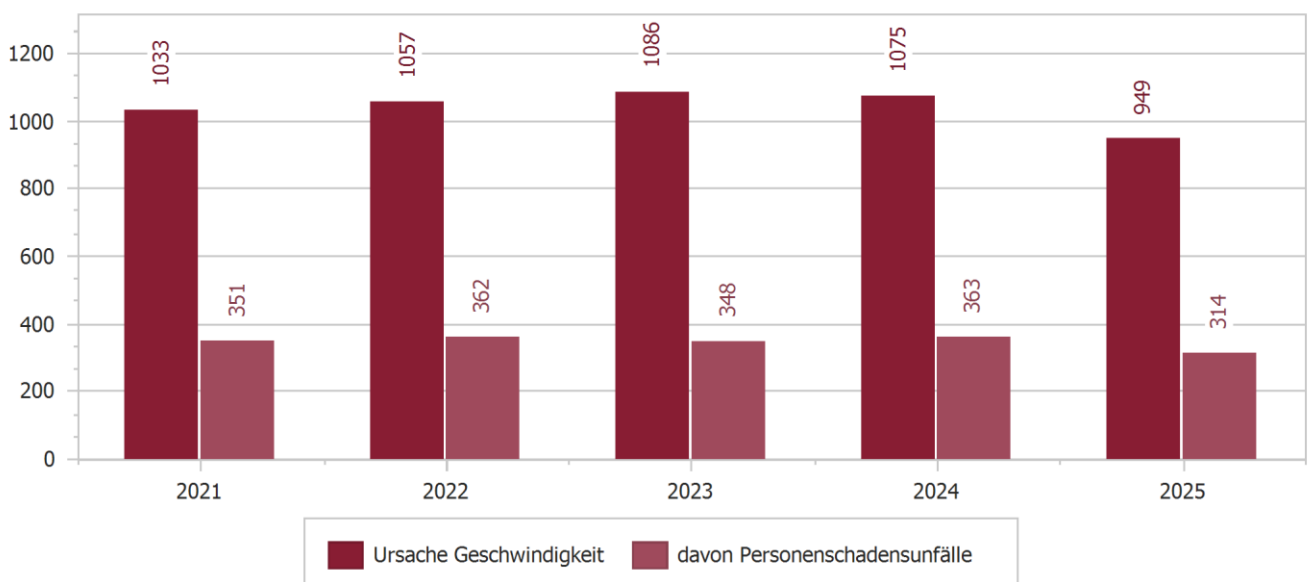


Abbildung 29: Verkehrsunfälle aufgrund nicht angepasster Geschwindigkeit

Bei der Unfallursache „Geschwindigkeit“ (949 Fälle) ist im Vergleich zum Vorjahr ein Rückgang von 11,7% zu verzeichnen. Ebenfalls ist bei den VUP ein Rückgang von 49 auf 314 zu verzeichnen (13,5%). Der Anteil der VU aufgrund nicht angepasster Geschwindigkeit am Gesamtunfallgeschehen im PP Mainz im Jahr 2025 liegt bei 4,0%.

5.4 Verkehrsunfälle aufgrund Missachtung der Vorfahrt

Verkehrsunfälle	2025	2024	Total	%	2023	2022	2021	'21-'24
Gesamtzahl	1.351	1.277	74	5,8%	1.367	1.267	1.188	1.275
davon VU mit Personenschaden	410	383	27	7,0%	437	420	367	402
Anteil an allen Verkehrsunfällen	5.7%	5.4%			5.7%	5.6%	5.7%	6%

Tabelle 20: Verkehrsunfälle aufgrund Missachtung der Vorfahrt

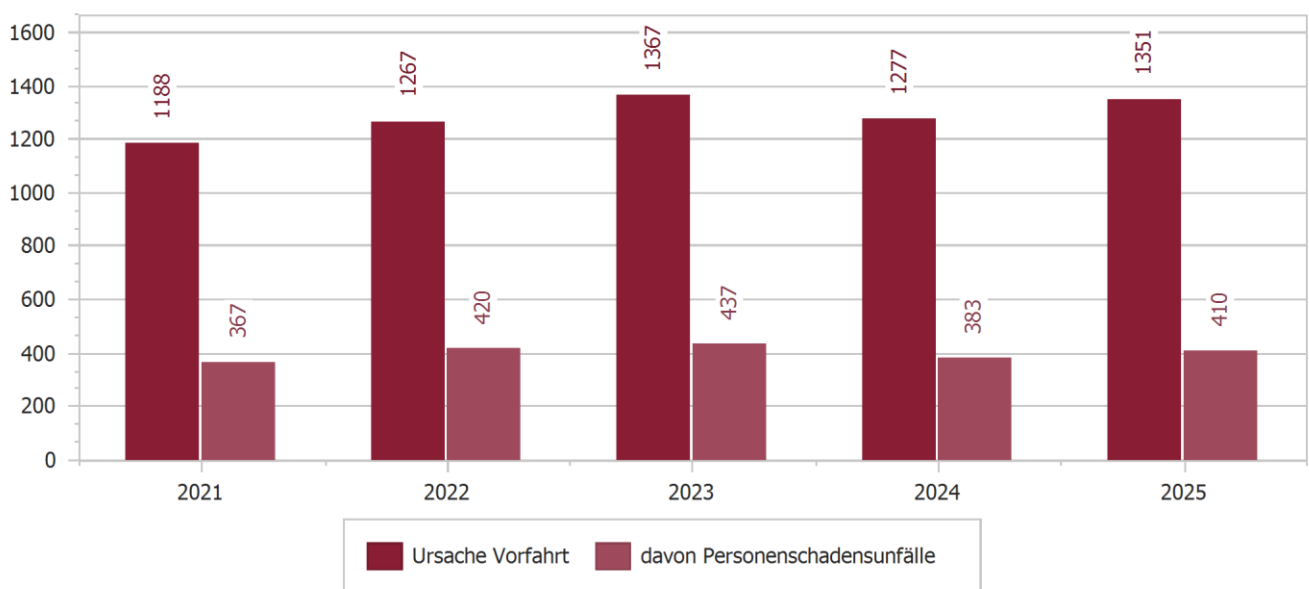


Abbildung 30: Verkehrsunfälle aufgrund Missachtung der Vorfahrt

Bei der Unfallursache „Vorfahrt“ ist im Jahr 2025 im Vergleich zum Vorjahr ein Anstieg von 5,8% zu verzeichnen. Ebenfalls ist bei den VUP mit der genannten Ursache ein Anstieg von 27 auf 410 zu verzeichnen. Der Anteil der VU aufgrund Missachtung der Vorfahrt am Gesamtunfallgeschehen im PP Mainz liegt bei 5,7%.

5.5 Verkehrsunfälle mit der Ursache Ablenkung

Die Ursache enthält Ablenkung im Sinne des § 23 Abs. 1a StVO sowie Ablenkung in anderen Fällen.

Verkehrsunfälle	2025	2024	Total	%	2023	2022	2021	'21-'24
Gesamtzahl	183	140	43	30,7%	207	223	145	179
davon VU mit Personenschaden	61	53	8	15,1%	50	64	34	50
Anteil an allen Verkehrsunfällen	0.8%	0.6%			0.9%	1%	0.7%	1%

Tabelle 21: Verkehrsunfälle mit der Ursache "Ablenkung"

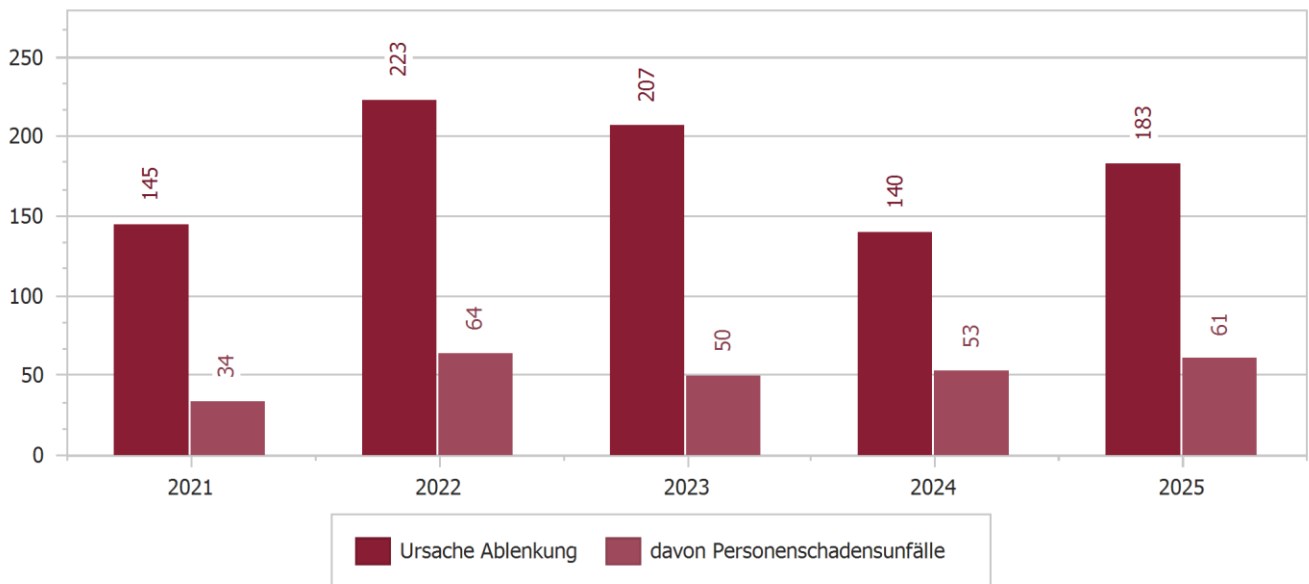


Abbildung 31: Verkehrsunfälle mit der Ursache "Ablenkung"

Bei der Unfallursache „Ablenkung“ ist ein Anstieg von 30,7% im Vergleich zum Vorjahr zu verzeichnen. Bei 61 VU aufgrund von „Ablenkung“ wurde mindestens eine Person verletzt (+15,1%). Der Anteil der VU am Gesamtunfallgeschehen im PP Mainz im Jahr 2025 liegt bei 0,8%.

5.6 Verkehrsunfälle mit der Ursache „Wild auf der Fahrbahn“

Verkehrsunfälle	2025	2024	Total	%	2023	2022	2021	'21-'24
Gesamtzahl	2.733	2.968	-235	-7,9%	2.975	2.802	2.896	2.910
davon VU mit Personenschaden	33	34	-1	-2,9%	23	18	24	25
Anteil an allen Verkehrsunfällen	11.4%	12.5%			12.4%	12.4%	13.9%	13%

Tabelle 22: Verkehrsunfälle mit der Ursache "Wild auf der Fahrbahn"

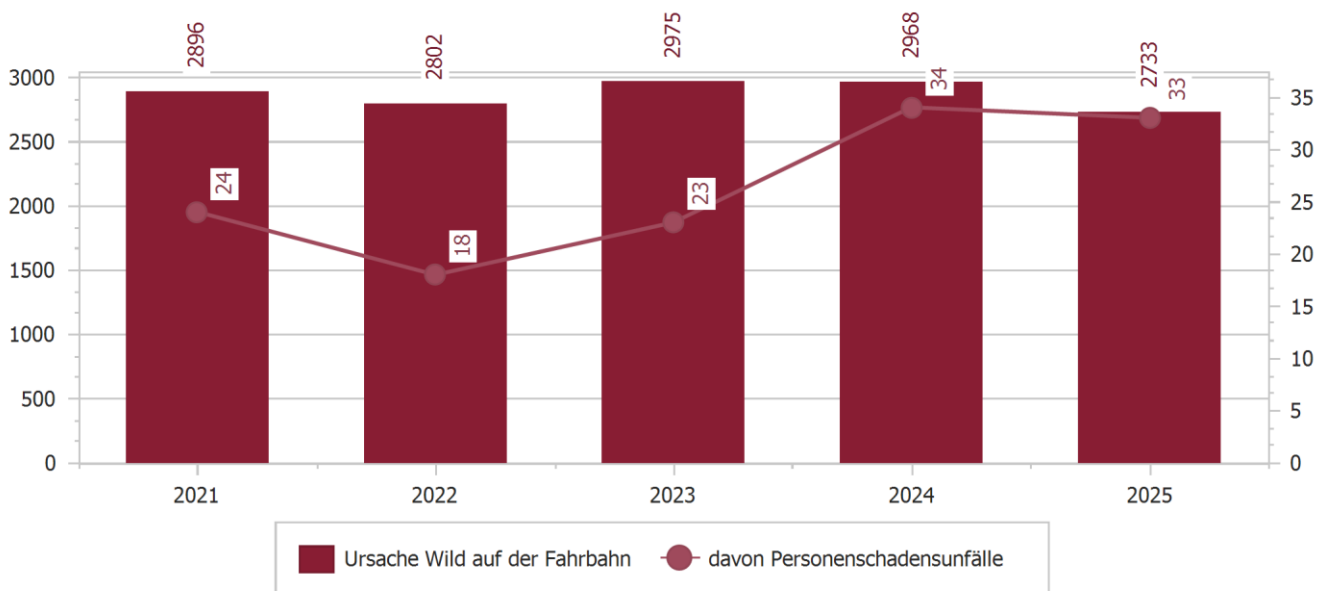


Abbildung 32: Verkehrsunfälle mit der Ursache "Wild auf der Fahrbahn"

Die Anzahl der VU, bei denen Wild auf der Fahrbahn ursächlich war, ist im Jahr 2025 um 236 auf 2.733 Unfälle gesunken (-7,9%). Bei 33 VU aufgrund von „Wild“ wurde mindestens eine Person verletzt (-2,9%).

5.7 Weitere Unfallursachen

Verkehrsunfälle	2025	2024	Total	%	2023	2022	2021	'21-'24
Straßenbenutzung	649	669	-20	-3,0%	714	630	566	645
davon VU mit Personenschaden	150	146	4	2,7%	161	166	127	150
Anteil an allen Verkehrsunfällen	2.7%	2.8%			3%	2.8%	2.7%	3%
Überholen	379	378	1	0,3%	398	393	320	372
davon VU mit Personenschaden	112	93	19	20,4%	99	114	86	98
Anteil an allen Verkehrsunfällen	1.6%	1.6%			1.7%	1.7%	1.5%	2%
Vorbei-/Nebeneinanderfahren	829	758	71	9,4%	778	786	643	741
davon VU mit Personenschaden	56	63	-7	-11,1%	66	64	45	60
Anteil an allen Verkehrsunfällen	3.5%	3.2%			3.2%	3.5%	3.1%	3%
Abbiegen,Wenden,Rückwärtsf.	3.478	4.027	-549	-13,6%	4.337	3.930	3.811	4.026
davon VU mit Personenschaden	366	346	20	5,8%	379	339	323	347
Anteil an allen Verkehrsunfällen	14.6%	17%			18%	17.4%	18.3%	18%
Andere Fehler	8.906	1.989	6.917	347,8%	1.772	1.723	1.918	1.850
davon VU mit Personenschaden	477	257	220	85,6%	225	185	250	229
Anteil an allen Verkehrsunfällen	37.3%	8.4%			7.4%	7.6%	9.2%	8%

Tabelle 23: Weitere Ursachen

Der Rückgang der Unfallursache „Abstand“ (siehe Ziffer 5.2) und die Zunahme der Unfallursache „Andere Fehler beim Fahrzeugführer“ ist dadurch zu begründen, dass im Fachkonzept zu EUSKA erstmalig die Unfallursache Abstand insbesondere als Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug definiert wurde. Darüberhinausgehende Abstandsunterschreitungen, insbesondere Seitenabstände, die früher mit der Unfallursache „Abstand“ gleichgesetzt wurden, werden seit dieser Anpassung unter der Ursache „Andere Fehler“ erfasst.

6 Maßnahmen und Schwerpunkte der Verkehrssicherheitsarbeit

Im Rahmen der Verkehrssicherheitsarbeit des PP Mainz im Jahr 2025 wurde der Straßenverkehr durch zielgerichtete polizeiliche Maßnahmen überwacht. Unter besonderem Fokus standen dabei die Hauptunfallursachen sowie die Risikogruppen.

Ziel der polizeilichen Maßnahmen war es stets, insbesondere die Entstehung von Unfällen mit sog. „schweren Folgen“ (VUP1 und VUP2) zu bekämpfen. Zudem wurden teils landesweit abgestimmte Präventionsmaßnahmen durchgeführt. Flankiert wurden alle Maßnahmen durch zielgerichtete Presse- und Öffentlichkeitsarbeit.

6.1 Allgemeine Maßnahmen zur Verkehrsunfallbekämpfung

Im Jahr 2025 wurden insgesamt 555.314 (zu 2024: 594.514 / -6,6 %) polizeiliche Maßnahmen zur Verkehrsunfallbekämpfung getroffen. Dabei wurden 3.858 Strafanzeigen (zu 2024: 3.313 / +16,5 %) und 53.583 Ordnungswidrigkeiten (zu 2024: 65.928 / -18,7 %), exklusive der automatisierten Geschwindigkeitsmessungen, geahndet.

Zu den o.a. Maßnahmen zählen auch 1.907 erteilte Mängelberichte sowie insgesamt 1.537 geahndete Verstöße wegen Nichtnutzung vorgeschriebener passiver Sicherheitseinrichtungen (Helm / Gurt).

6.2 Kinder

Aufgrund mangelnder Erfahrung, einem noch unausgeprägten Risikobewusstsein und daraus resultierendem Fehlverhalten, gehören Kinder zu den besonders vulnerablen Teilnehmenden im Straßenverkehr. Kinder verunglücken nicht nur als Fußgänger, sondern häufig auch als Insassen im PKW ihrer Eltern. Es wurden daher im Jahr 2025 flächendeckend gezielte Kontrollen, u. a. vor Kindergärten und Schulen, mit Blick auf die ordnungsgemäße Sicherung von Kindern als Mitfahrende im Fahrzeug ihrer Eltern durchgeführt.

Durch die Jugendverkehrsschulen des PP Mainz konnten im Rahmen der Radfahrausbildung im Jahr 2025 insgesamt 7.843 Kinder beschult werden. Bei Aufführungen der Polizeipuppenbühne wurden 1.960 Kinder erreicht.

6.3 Junge Fahrende

Aufgrund ihrer geringen Fahrpraxis und Routine sowie erhöhter Risikobereitschaft sind junge Fahrende besonders gefährdet bei einem VU beteiligt zu sein. Sie waren im Jahr 2025 in 68,6% der Fälle Hauptunfallverursacher.

Im Jahr 2025 konnten im Rahmen des Projekts „Crash-Kurs“ bei mehreren Veranstaltungen mehrere hundert Schüler hinsichtlich der Gefahren des Straßenverkehrs aufgeklärt werden. Auf der Grundlage von realen Verkehrsunfällen berichten Unfallbeteiligte, Familienangehörige und eingesetzte Polizisten den Schülerinnen und Schülern über ihre Erlebnisse und treten so in einen emotionalen Austausch. Die Schülerinnen und Schüler werden im Rahmen der Veranstaltung für die Gefahren des Straßenverkehrs - insbesondere hinsichtlich Geschwindigkeit, Ablenkung, Alkohol- und Drogeneinfluss sowie Gurtpflicht - sensibilisiert.

6.4 Seniorinnen / Senioren

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

Im Jahr 2025 wurden, insbesondere im Rahmen der sog. „ROADPOL Safety Days“ insgesamt 434 Seniorinnen und Senioren im Straßenverkehr beraten. Durch den Sachbereich Zentrale Prävention des PP Mainz wurden, in Zusammenarbeit mit den Seniorenbeiräten der Kommunen, bspw. Altnachmittage besucht und Beratungsangebote zu der Thematik „Mobilität im Alter“ angeboten.

Insgesamt konnten im Jahr 2025 3.742 Stunden Verkehrssicherheitsberatung durchgeführt werden.

6.5 Zweiräder (Motorrad, Fahrrad)

Kontrollen des Zweiradverkehrs sind im polizeilichen Streifendienst fest implementiert und werden regelmäßig durchgeführt. Neben größeren Kontrollaktionen wurden die polizeilichen Maßnahmen auch durch zielgruppenorientierte Präventionsveranstaltungen ergänzt. Hier sind bspw. bei der Risikogruppe der Motorradfahrenden ein Kontrolltag im Donnersbergkreis sowie mehrere Fahrsicherheitstrainings für Senioren mit dem Fahrrad / Pedelec zu nennen.

6.6 Gewerblicher Güter- und Personenverkehr

Im Rahmen der Überwachung des gewerblichen Güter- und Personenverkehrs wurden 2025 insgesamt 1.029 Fahrzeuge unterschiedlicher Art kontrolliert. Dabei kam es an 345 Fahrzeugen zu Beanstandungen.

6.7 Alkoholeinfluss im Straßenverkehr

Die Bekämpfung der Unfallursache Alkohol und Drogen ist regelmäßig Gegenstand der allgemeinen Streifentätigkeit des Wechselschichtdienstes. Darüber hinaus wurde eine Vielzahl von geplanten Kontrollmaßnahmen durchgeführt. Dazu zählten insbesondere Kontrollen des An- und Abreiseverkehrs bei verschiedenen Festivitäten (Open-Ohr-Festival, Weinmarkt, Weihnachtsmarkt, Oktoberfest, etc.), Verkehrssicherheitstage an Schulen oder bei Firmen sowie die sog. „Abfahrtskontrollen“ der VD Mainz an Autobahnrastätten.

Im Jahr 2025 konnten im Rahmen von polizeilichen Kontrollmaßnahmen insgesamt 985 Alkoholdelikte festgestellt werden. In 278 Fällen verhinderte die Polizei unmittelbar bevorstehende Trunkenheitsfahrten.

6.8 Drogeneinfluss im Straßenverkehr

Der Einfluss von Drogen im Straßenverkehr stellt ein erhebliches Risiko für die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden dar, da er Wahrnehmung, Reaktionsfähigkeit und Urteilsvermögen stark beeinträchtigen kann. Auch die Legalisierung von Cannabis wirkt sich auf das Verhalten im Straßenverkehr aus. Insbesondere Junge Erwachsene sind sich dieses Risikos oft nicht bewusst. Im Rahmen von Kontrollmaßnahmen wurden 566 Drogendelikte im Straßenverkehr geahndet.

Darüber hinaus konnten insgesamt 1.163 Schülerinnen und Schüler gezielt über die Gefahren und Folgen von Drogen im Straßenverkehr aufgeklärt werden

6.9 Geschwindigkeitskontrollen

Nicht angepasste oder überhöhte Geschwindigkeit stellt insbesondere bei schweren VU nach wie vor eine der Hauptunfallursachen dar. Aus diesem Grund stand die flächendeckende Geschwindigkeitsüberwachung auch 2025 im Fokus der polizeilichen Verkehrssicherheitsarbeit. Neben den mobilen Messungen mittels des sog. „Handlasermessgerätes“, erfolgt die Geschwindigkeitsüberwachung im PP Mainz insbesondere durch die Nutzung von semimobilen Geschwindigkeitsmessgeräten (sog. „Enforcement-Trailer“) sowie weiterer stationärer Anlagen.

Insgesamt wurden im Jahr 2025 333.338 Verstöße mittels Enforcement-Trailer, 124.779 Verstöße bei mobilen Messungen und 61.039 Verstöße bei stationären Messungen festgestellt.

Zudem wurden im Jahr 2025 durch die Polizei insgesamt 244 Messtunden mittels Lasermessgerät durchgeführt.

6.10 Abstandskontrollen

Im Rahmen von Abstandskontrollen, insbesondere auf den BABen im PP Mainz, konnten insgesamt 19.590 Verstöße festgestellt werden.

6.11 Ablenkung im Straßenverkehr

Ablenkung im Straßenverkehr stellt eine der häufigsten Gefahrenquellen dar, da bereits kurze Unaufmerksamkeiten – beispielsweise durch die Nutzung des Smartphones – dazu führen können, dass wichtige Verkehrssituationen zu spät oder gar nicht wahrgenommen werden. Dies beeinträchtigt die Reaktionszeit erheblich und erhöht das Risiko für Unfälle, insbesondere in komplexen oder unerwarteten Situationen, wie plötzlich bremsenden Fahrzeugen oder querenden Fußgängerinnen und Fußgängern.

In den Monaten Juli, August und September 2025 konnten im Rahmen des Pilotprojekts „MONOcam“ insgesamt 631 Handyverstöße festgestellt werden.

6.12 Schwerpunktthemen der Verkehrssicherheitsarbeit 2026

Um die polizeiliche Verkehrssicherheitsarbeit nachhaltig und gleichzeitig möglichst breit auszurichten, müssen in verschiedenen Bereichen Schwerpunkte gesetzt werden. Auch im Jahr 2026 wird sich die Verkehrssicherheitsarbeit im PP Mainz an der

Verkehrsunfallentwicklung und an den Risikogruppen sowie den Hauptunfallursachen orientieren.

Ergänzt werden diese Maßnahmen durch eine kompensierende Verkehrsraumgestaltung der Straßenbaulastträger im Rahmen der Unfallkommissionsarbeit, an der die Polizei ebenfalls beratend mitwirkt.

Aufgrund der Verkehrsunfalllage der vergangenen Jahre, insbesondere im Bereich der Verkehrsunfälle mit Personenschäden stehen im Jahr 2026 insbesondere die Risikogruppen der Seniorinnen und Senioren, der Fahrrad- / Pedelec-fahrenden sowie die der jungen Fahrenden im Fokus.

7 Informationen zum Verkehrsunfallgeschehen

Ansprechpartner für Rückfragen zum Verkehrsunfallgeschehen im PP Mainz:

Führungsstab PP Mainz

Sachbereich 13

Valenciaplatz 2, 55118 Mainz

Tel. 06131 / 65 – 31130

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

8 Die Verkehrsunfallentwicklung auf einen Blick

Verkehrsunfälle	2025	2024	Total	%	2023	2022	2021	'21-'24
Gesamtzahl der Verkehrsunfälle	23.900	23.758	142	0,6%	24.070	22.613	20.778	22.805
davon VU mit Personenschaden	2.491	2.335	156	6,7%	2.427	2.378	2.033	2.293
davon VU mit Getöteten (VUP 1)	28	21	7	33,3%	11	24	18	18
davon VU mit Schwerverletzten (VUP 2)	350	323	27	8,4%	342	373	383	355
davon VU mit Leichtverletzten (VUP 3)	2.113	1.991	122	6,1%	2.074	1.981	1.632	1.920
VU mit § 142 StGB (Flucht)	5.601	5.666	-65	-1,1%	5.790	5.266	4.869	5.398
davon geklärt	2.280	2.248	32	1,4%	2.321	2.223	2.081	2.218
Aufklärungsquote	40.7%	39.7%			40.1%	42.2%	42.7%	41%
Verunglückte Personen								
Gesamtzahl der verunglückten Personen	3.144	2.933	211	7,2%	3.126	3.001	2.567	2.907
davon Getötete	29	25	4	16,0%	11	26	18	20
davon Schwerverletzte	394	357	37	10,4%	379	405	423	391
davon Leichtverletzte	2.721	2.551	170	6,7%	2.736	2.570	2.126	2.496
Risikogruppen nach Alter								
VU mit Kinderbeteiligung (0 - 14)	220	172	48	27,9%	179	154	158	166
davon mit Personenschaden	147	126	21	16,7%	123	113	103	116
dabei verunglückte Kinder	221	213	8	3,8%	258	202	150	206
Verunglückte Kinder als Mitfahrende	81	90	-9	-10,0%	136	97	53	94
Schulwegunfälle	17	36	-19	-52,8%	26	23	14	25
VU unter Beteiligung Junge Fahrende (18 - 24)	4.046	4.292	-246	-5,7%	4.370	4.344	4.176	4.296
davon mit Personenschaden	555	549	6	1,1%	594	605	525	568
dabei verunglückte Junge Fahrende	430	473	-43	-9,1%	502	491	444	478
VU unter Beteiligung v. Senioren (≥ 65)	5.166	5.169	-3	-0,1%	5.084	4.649	3.994	4.724
davon mit Personenschaden	612	552	60	10,9%	564	573	434	531
dabei verunglückte Senioren (≥ 65)	443	356	87	24,4%	384	378	276	348
VU unter Beteiligung v. Senioren (≥ 75)	2.261	2.231	30	1,3%	2.182	2.014	1.760	2.047
davon mit Personenschaden	272	244	28	11,5%	246	249	216	239
dabei verunglückte Senioren (≥ 75)	192	136	56	41,2%	155	148	136	144
Risikogruppen nach Art der Verkehrsbeteiligung								
VU Rad- und Pedelec-fahrende	846	770	76	9,9%	795	797	667	757
davon mit Personenschaden	612	563	49	8,7%	590	604	482	560
dabei verunglückte mit Rad- und Pedelec-fahrende	603	555	48	8,6%	579	613	474	555
VU motorisierte Zweiräder mit a.K.	407	393	14	3,6%	416	391	310	378
davon mit Personenschaden	256	246	10	4,1%	275	248	195	241
dabei verunglückte Zweiradnutzende (a.K.)	266	250	16	6,4%	283	255	201	247
VU mit Elektrokleinstfahrzeugen	193	153	40	26,1%	119	86	51	102
davon mit Personenschaden	149	108	41	38,0%	87	61	34	72
dabei verunglückte mit Elektrokleinstfahrzeug-fahrende	127	98	29	29,6%	82	52	28	65
VU mit LKW	3.061	3.040	21	0,7%	3.120	2.905	2.700	2.941
davon mit Personenschaden	156	196	-40	-20,4%	206	182	173	189
im Zusammenhang mit LKW-VU Verunglückte	209	268	-59	-22,0%	266	235	229	250
Unfallursachen								
Alkoholeinfluss	348	379	-31	-8,2%	381	425	333	380
Drogeneinfluss	86	82	4	4,9%	115	123	97	104
davon unter THC	40	45	-5	-11,1%	0	0	0	11
Ablenkung	183	140	43	30,7%	207	223	145	179
Straßenbenutzung	649	669	-20	-3,0%	714	630	566	645
Geschwindigkeit	949	1.075	-126	-11,7%	1.086	1.057	1.033	1.063
Abstand	4.157	10.473	-6.316	-60,3%	10.577	9.824	8.659	9.883
Überholen	379	378	1	0,3%	398	393	320	372
Vorbei-/Nebeneinanderfahren	829	758	71	9,4%	778	786	643	741
Vorfahrt	1.351	1.277	74	5,8%	1.367	1.267	1.188	1.275
Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren	3.478	4.027	-549	-13,6%	4.337	3.930	3.811	4.026

Tabelle 24: Die Verkehrsunfallentwicklung auf einen Blick (* Ursache 05/06 erst ab 01.01.2021 statistisch erfasst)