



VERKEHRSUNFALL- STATISTIK

Jahresbericht 2025

Herausgeber

Polizeipräsidium Westpfalz

Behördenleitung

Logenstraße 5

67655 Kaiserslautern

INHALTSVERZEICHNIS

Abbildungsverzeichnis	5
Abkürzungsverzeichnis	6
1 Vorbemerkung und Kernaussagen	7
2 Verkehrsunfallentwicklung.....	9
2.1 Gesamtzahl der Verkehrsunfälle.....	9
2.2 Gesamtzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden	9
2.2.1 Verkehrsunfälle mit Getöteten.....	10
2.2.2 Verkehrsunfälle mit Schwerverletzten	10
2.2.3 Verkehrsunfälle mit Leichtverletzten.....	11
2.2.4 Verunglückte Personen	11
2.3 Verkehrsunfälle mit Flucht (§ 142 StGB).....	12
3 Risikogruppen	12
3.1 Nach Alter	12
3.1.1 Verkehrsunfälle mit Personenschäden unter Beteiligung von Kindern (0 – 14 Jahre)	12
3.1.2 Verkehrsunfälle mit Personenschäden unter Beteiligung von Jungen Fahrenden (18 – 24 Jahre)	13
3.1.3 Verkehrsunfälle mit Personenschäden unter Beteiligung von Seniorinnen / Senioren (≥ 65 Jahre)	14
3.2 Nach Art der Verkehrsbeteiligung.....	15
3.2.1 Verkehrsunfälle mit Personenschäden unter Beteiligung von Fahrrad- und Pedelec-Fahrenden	15
3.2.2 Verkehrsunfälle mit Personenschäden unter Beteiligung von Elektrokleinstfahrzeuge-Fahrenden	16
3.2.3 Verkehrsunfälle mit Personenschäden unter Beteiligung von motorisierten Zweirad-Fahrenden.....	16
3.2.4 Verkehrsunfälle mit Personenschäden unter Beteiligung von Lkw- Fahrenden	17

4	Unfallursachen.....	18
4.1	Abstand.....	19
4.2	Geschwindigkeit.....	19
4.3	Verkehrstüchtigkeit	20
4.4	Überholen	20
4.5	Vorfahrt / Vorrang	21
5	Verkehrsunfallbekämpfung durch die Polizei	21
5.1	Kinder	22
5.2	Seniorinnen / Senioren	22
5.3	Fahrrad- und Pedelec-Fahrende.....	22
5.4	Elektrokleinstfahrzeuge-Fahrende	23
5.5	Motorisierte Zweirad-Fahrende	23
5.6	Alkoholeinfluss im Straßenverkehr.....	23
5.7	Drogeneinfluss im Straßenverkehr.....	23
5.8	Geschwindigkeitskontrollen	24
5.9	Abstandskontrollen	24
5.10	Ablenkung im Straßenverkehr.....	24

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Entwicklung der Gesamtzahl der Verkehrsunfälle	9
Abbildung 2: Entwicklung der Gesamtzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden	9
Abbildung 3: Entwicklung der Gesamtzahl der Verkehrsunfälle mit Getöteten	10
Abbildung 4: Entwicklung der Gesamtzahl der Verkehrsunfälle mit Schwerverletzten ..	10
Abbildung 5: Entwicklung der Gesamtzahl der Verkehrsunfälle mit Leichtverletzten.....	11
Abbildung 6: Entwicklung der Anzahl der verunglückten Personen	11
Abbildung 7: Entwicklung der Gesamtzahl der Verkehrsunfälle mit Flucht	12
Abbildung 8: Entwicklung der Verkehrsunfälle mit Personenschäden unter Kinderbeteiligung	13
Abbildung 9: Entwicklung der Verkehrsunfälle mit Personenschäden unter Beteiligung Junger Fahrer	13
Abbildung 10: Entwicklung der Verkehrsunfälle mit Personenschäden unter Beteiligung von Seniorinnen / Senioren	14
Abbildung 11: Entwicklung der Verkehrsunfälle mit Personenschäden unter Beteiligung von Rad- und Pedelec-Fahrenden.....	15
Abbildung 12: Entwicklung der Verkehrsunfälle mit Personenschäden unter Beteiligung von Elektrokleinstfahrzeuge.....	16
Abbildung 13: Entwicklung der Verkehrsunfälle mit Personenschäden unter Beteiligung von motorisierten Zweirad-Fahrenden.....	17
Abbildung 14: Entwicklung der Verkehrsunfälle mit Personenschäden unter Beteiligung von LKW-Fahrenden.....	18
Abbildung 15: Entwicklung der Gesamtzahl der Verkehrsunfälle unter Einfluss von Alkohol- und / oder anderen berauschenden Mitteln	19
Abbildung 16: Entwicklung der Gesamtzahl der Verkehrsunfälle mit Ursache Geschwindigkeit	19
Abbildung 17: Entwicklung der Gesamtzahl der Verkehrsunfälle mit Ursache Abstand	20
Abbildung 18: Entwicklung der Gesamtzahl der Verkehrsunfälle mit Ursache Überholen	20
Abbildung 19: Entwicklung der Gesamtzahl der Verkehrsunfälle mit Ursache Vorfahrt / Vorrang.....	21

Abkürzungsverzeichnis

AVUS	Automatisierte Verkehrsunfallstatistik
Euska	Elektronische Unfallsteckkarte
PKW	Personenkraftwagen
LKW	Lastkraftwagen
ROADPOL	European Roads Policing Network
StVG	Straßenverkehrsgesetz
StVO	Straßenverkehrsordnung
eKFV	Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung
THC	Tetrahydrocannabinol

1 Vorbemerkung und Kernaussagen

Die zum 01. Januar 2025 eingeführte elektronische Unfalltypensteckkarte „EUSKA“ führt zu einer grundlegenden Verbesserung 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 verbesserte Datenbasis bildet eine fundierte Grundlage für gezielte Maßnahmen zur Steigerung der Verkehrssicherheit. Für die Verkehrsunfallbilanz 2026 kann erstmals auf das automatisierte Unfalllagebild in EUSKA zurückgegriffen werden.

- Im Zuständigkeitsbereich des Polizeipräsidiums Westpfalz ist im Jahr 2025 ein leichter Rückgang von Verkehrsunfällen zu verzeichnen.
- Über 90 Prozent der Verkehrsunfälle waren auf Sachschäden begrenzt. Gleichwohl ist die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschäden gegenüber dem Vorjahr gestiegen.
- Insgesamt verunglückten 2025 mehr Menschen (+11,4 %); 19 Personen kamen ums Leben, die meisten davon als Pkw-Insassen.
- Verkehrsunfälle mit Unfallflucht blieben auf Vorjahresniveau (+0,4 %); die Aufklärungsquote lag bei 40,6 % (+2,3 Prozent).
- Kinder waren häufiger an Unfällen mit Personenschäden beteiligt; 14 Schulwegunfälle wurden registriert, bei denen überwiegend leichte Verletzungen auftraten.
- Seniorinnen/ Senioren (24,1 Prozent) sowie Junge Fahrende (26,5 Prozent) waren an fast jedem vierten Verkehrsunfälle mit Personenschaden beteiligt.
- Bei Fahrrad-, Pedelec- und motorisierten Zweiradfahrenden waren häufig überhöhte Geschwindigkeit und ungenügender Abstand unfallursächlich; insbesondere Zweiradfahrende trugen mehrheitlich selbst die Hauptschuld.

- Bei 1.790 Verkehrsunfällen unter Beteiligung von Lkw-Fahrende (94 Prozent) registrierte das Polizeipräsidium Westpfalz lediglich Sachschaden als Unfallfolge.
- Die Hauptunfallursache war erneut „Ungenügender Sicherheitsabstand“.
- Wesentliche Ursache für Verkehrsunfälle mit tödlichem Ausgang war die „Nichteinhaltung der vorgeschriebenen Geschwindigkeit.“

2 Verkehrsunfallentwicklung

2.1 Gesamtzahl der Verkehrsunfälle

Das Polizeipräsidium Westpfalz registrierte im Jahr 2025 insgesamt 17.455 Verkehrsunfälle. Dies ist gegenüber dem Vorjahr ein Rückgang um 154 Unfälle beziehungsweise 0,88 Prozent.

65,1 Prozent aller Verkehrsunfälle ereigneten sich innerhalb geschlossener Ortschaften.

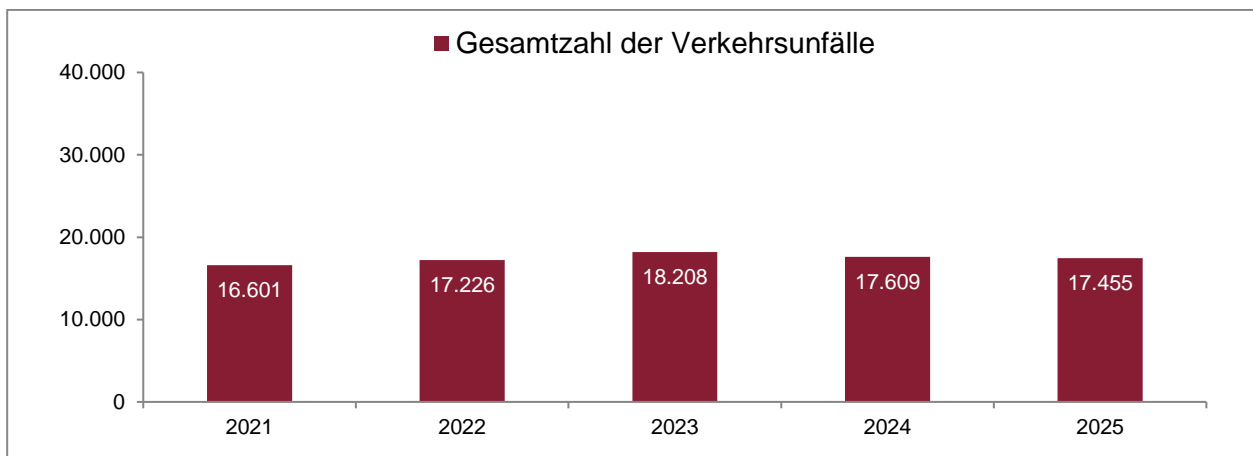


Abbildung 1: Entwicklung der Gesamtzahl der Verkehrsunfälle (Quelle: AVUS und Euska)

2.2 Gesamtzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden

Das Polizeipräsidium Westpfalz hat im Jahr 2025 insgesamt 1.477 Unfälle mit Personenschaden aufgenommen. Gegenüber dem Vorjahr stieg die Anzahl um 139 Fälle beziehungsweise 10,4 Prozent.

59,2 Prozent der Verkehrsunfälle mit Personenschaden ereigneten sich innerhalb geschlossener Ortschaften.

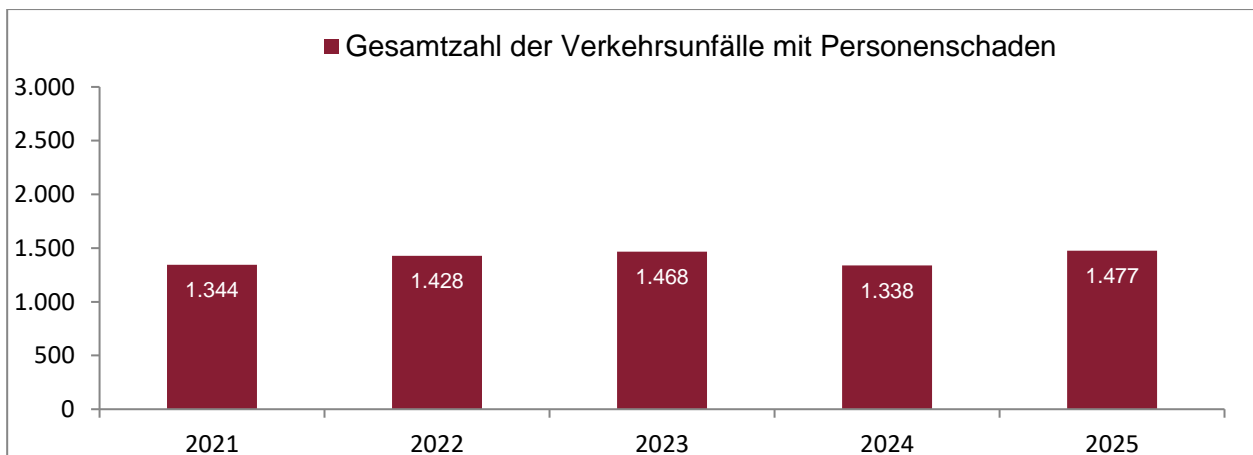


Abbildung 2: Entwicklung der Gesamtzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden (Quelle: AVUS und Euska)

2.2.1 Verkehrsunfälle mit Getöteten

Die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Getöteten stieg im Vergleich zum Vorjahr um sieben Fälle beziehungsweise 70 Prozent.

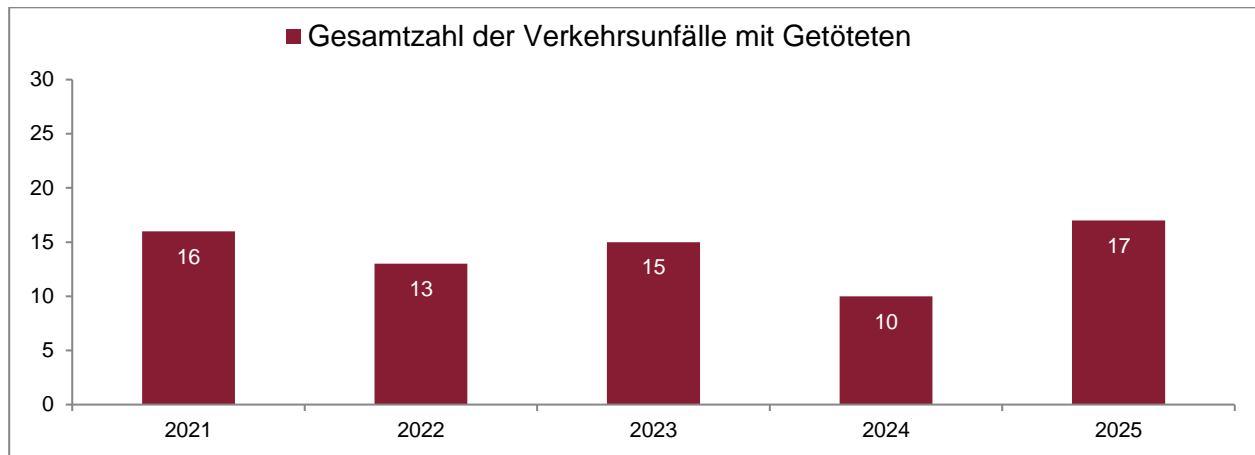


Abbildung 3: Entwicklung der Gesamtzahl der Verkehrsunfälle mit Getöteten (Quelle: AVUS und Euska)

2.2.2 Verkehrsunfälle mit Schwerverletzten

Die Gesamtzahl der Verkehrsunfälle mit Schwerverletzten ist im Vergleich zum Vorjahr (plus 5 Fälle beziehungsweise 2,4 Prozent) angestiegen.

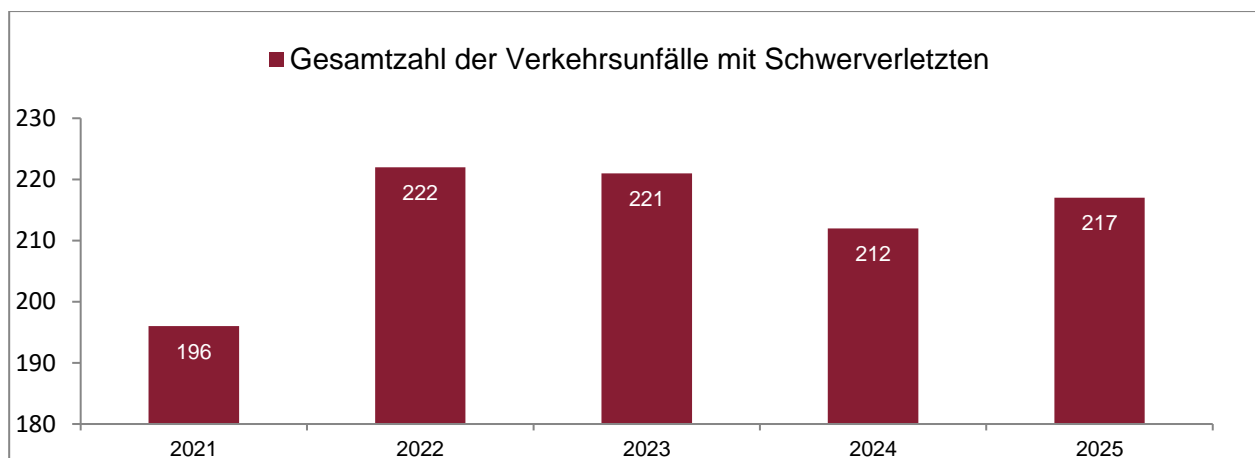


Abbildung 4: Entwicklung der Gesamtzahl der Verkehrsunfälle mit Schwerverletzten (Quelle: AVUS und Euska)

2.2.3 Verkehrsunfälle mit Leichtverletzten

Die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Leichtverletzten ist im Vergleich zum Vorjahr (plus 127 Fälle beziehungsweise 11,4 Prozent) angestiegen.

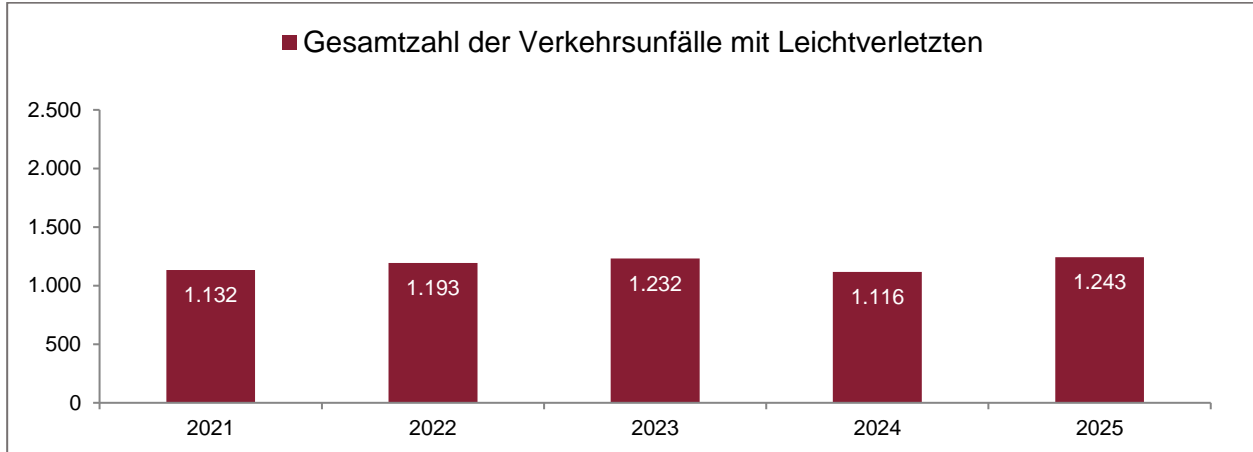


Abbildung 5: Entwicklung der Gesamtzahl der Verkehrsunfälle mit Leichtverletzten (Quelle: AVUS und Euska)

2.2.4 Verunglückte Personen

Die Gesamtzahl der Verunglückten stieg im Jahr 2025 im Vergleich zum Vorjahr um 11,2 Prozent, wobei sich 1.652 Personen leicht (2024: 1.478), 241 schwer (2024: 231) und 19 Personen tödlich verletzt (2024: 10).

Von den 19 tödlich verletzten Personen waren zehn als PKW-Fahrende bzw. Mitfahrende, sechs als Kraftrad-Fahrende, zwei als zu Fuß gehende Personen und eine als Fahrrad-Fahrende beteiligt.

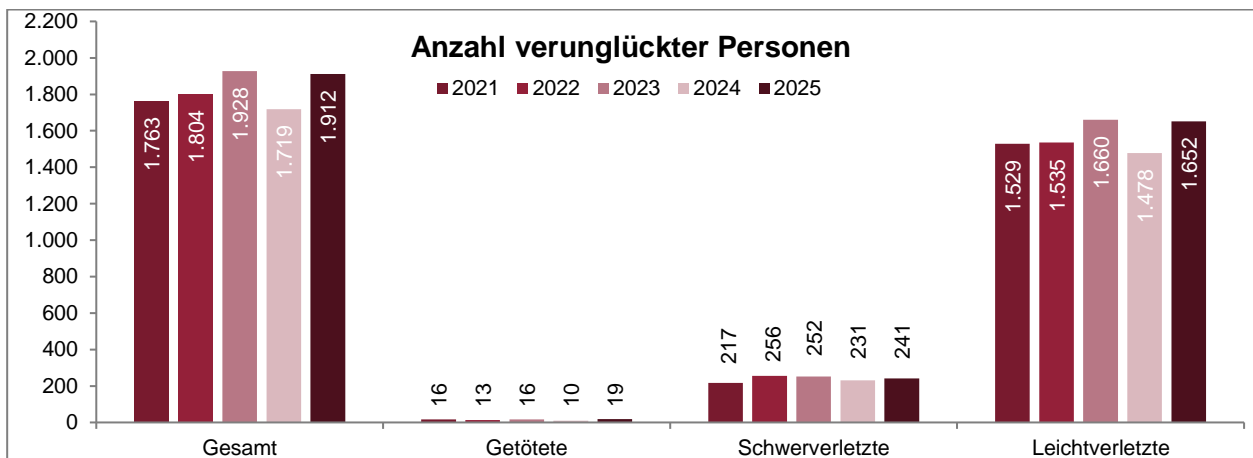


Abbildung 6: Entwicklung der Anzahl der verunglückten Personen (Quelle: AVUS und Euska)

2.3 Verkehrsunfälle mit Flucht (§ 142 StGB)

Die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Flucht stieg im Jahr 2025 im Vergleich zum Vorjahr um 16 Fälle beziehungsweise 0,5 Prozent. Die Aufklärungsquote lag im Jahr 2025 bei 40,7 Prozent.

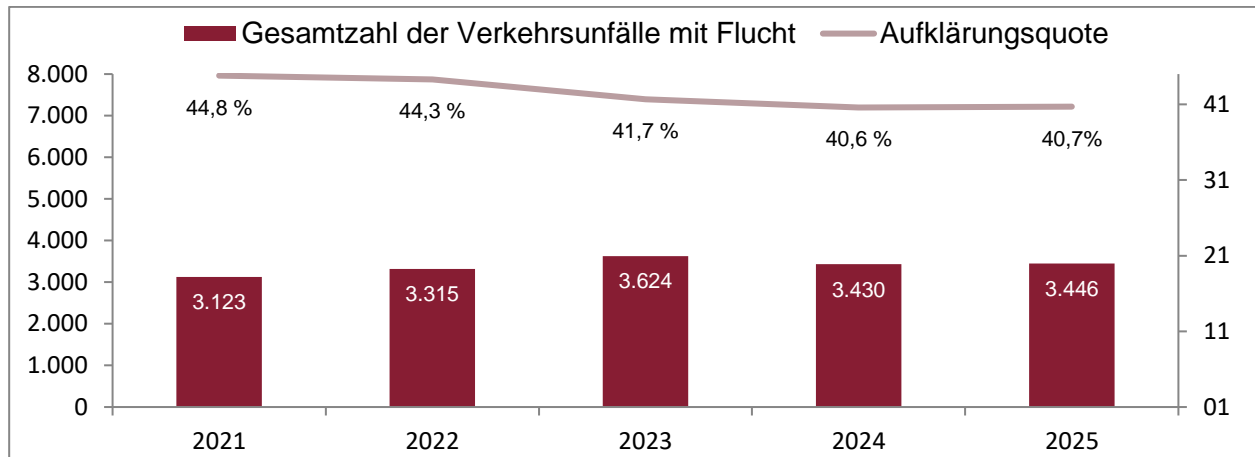


Abbildung 7: Entwicklung der Gesamtzahl der Verkehrsunfälle mit Flucht (Quelle: AVUS und Euska)

3 Risikogruppen

3.1 Nach Alter

3.1.1 Verkehrsunfälle mit Personenschäden unter Beteiligung von Kindern (0 – 14 Jahre)

Die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschäden unter Beteiligung von Kindern stieg im Vergleich zum Vorjahr um 36 Fälle beziehungsweise 83,7 Prozent. 142 Kinder verunglückten (129 leichtverletzt, 13 schwerverletzt) bei diesen Unfällen.

Die Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Kindern mit Personenschäden machen einen Anteil von etwa 5,3 Prozent an der Gesamtzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschäden aus.

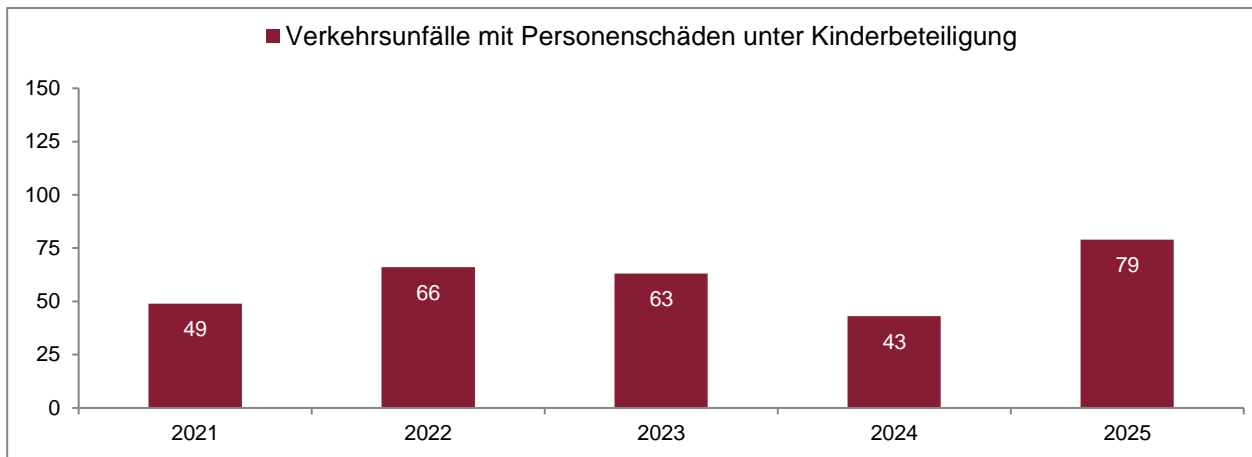


Abbildung 8: Entwicklung der Verkehrsunfälle mit Personenschäden unter Kinderbeteiligung (Quelle: AVUS und Euska)

14 Schulwegunfälle sind im Jahr 2025 aktenkundig. 13 Kinder verletzten sich hierbei leicht und ein Kind schwer.

3.1.2 Verkehrsunfälle mit Personenschäden unter Beteiligung von Jungen Fahrenden (18 – 24 Jahre)

Die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschäden unter Beteiligung von Jungen Fahrenden stieg im Vergleich zum Vorjahr um 46 Fälle beziehungsweise 13,3 Prozent.

Die Verkehrsunfälle unter Beteiligung Junger Fahrer mit Personenschäden machen einen Anteil von etwa 26,5 Prozent an der Gesamtzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschäden aus.

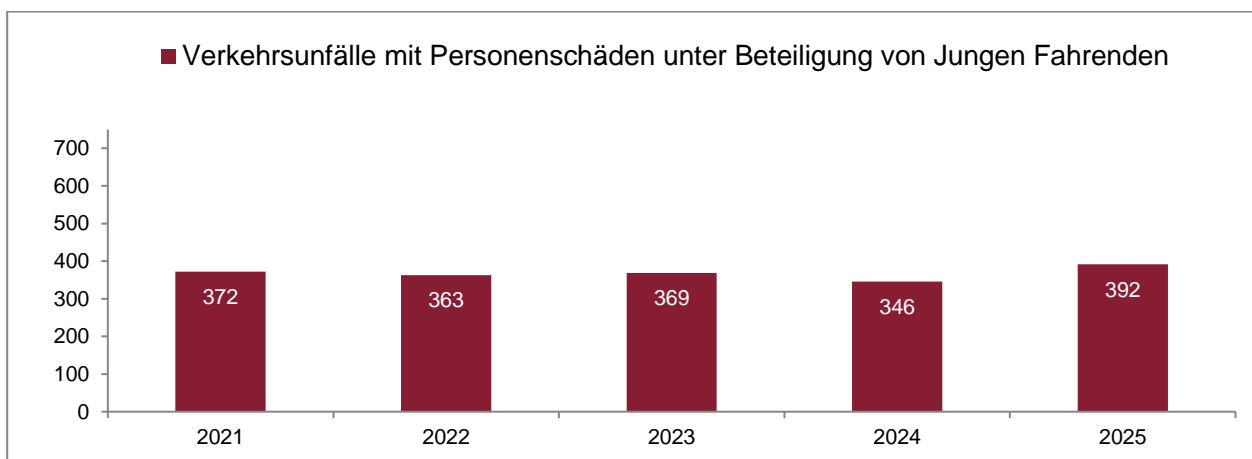


Abbildung 9: Entwicklung der Verkehrsunfälle mit Personenschäden unter Beteiligung von Jungen Fahrenden (Quelle: AVUS und Euska)

Im Jahr 2025 wurden 297 Junge Fahrer leicht, 35 schwer und zwei Junge Fahrer tödlich verletzt.

Die Jungen Fahrenden setzten bei dreiviertel (75 Prozent) dieser Verkehrsunfälle die Hauptunfallursache, vorrangig Geschwindigkeit (101 Unfälle) und die Ursachen Abstand (58 Unfälle).

Die von Jungen Fahrenden verursachten Verkehrsunfälle mit Personenschäden ereigneten sich zu 44 Prozent innerhalb und zu 56 Prozent außerhalb geschlossener Ortschaften, wobei hiervon etwa 7,9 Prozent auf Bundesautobahnen stattfanden.

3.1.3 Verkehrsunfälle mit Personenschäden unter Beteiligung von Seniorinnen / Senioren (≥ 65 Jahre)

Die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschäden unter Beteiligung von Seniorinnen / Senioren stieg im Vergleich zum Vorjahr um 37 Fälle beziehungsweise 11,6 Prozent.

Die Verkehrsunfälle unter Beteiligung Seniorinnen / Senioren mit Personenschäden machen einen Anteil von etwa 24,1 Prozent an der Gesamtzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschäden aus.

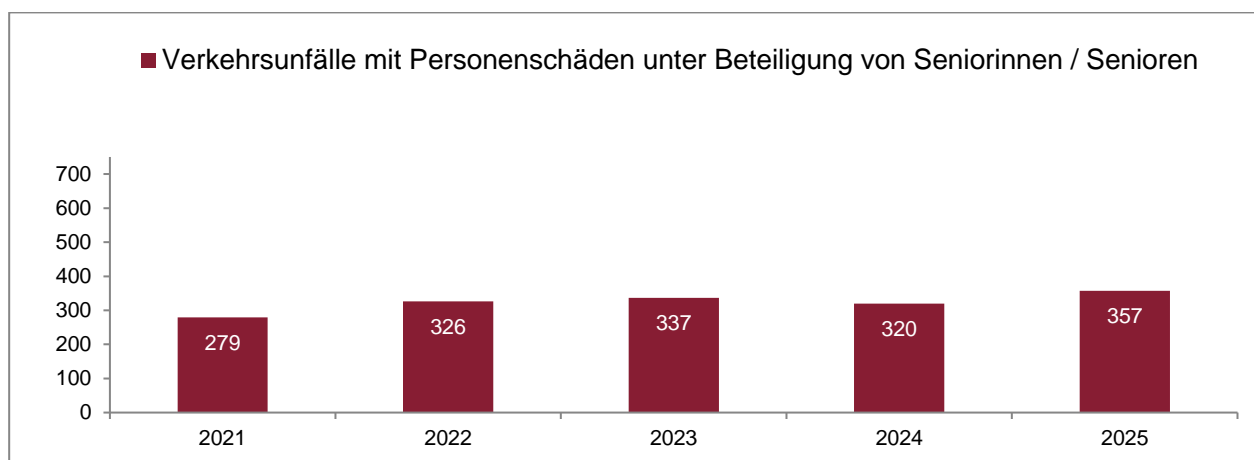


Abbildung 10: Entwicklung der Verkehrsunfälle mit Personenschäden unter Beteiligung von Seniorinnen / Senioren (Quelle: AVUS und Euska)

Die Anzahl der verunglückten Seniorinnen / Senioren beziffert sich auf 268 Personen (leicht verletzt: 208, schwer verletzt: 54, tödlich verunglückt: 6).

Die Seniorinnen / Senioren setzten bei 239 dieser Verkehrsunfälle (67 Prozent) die Hauptunfallursache, vorrangig Geschwindigkeit (35 Unfälle), gefolgt von der Ursache Vorfahrt (33 Unfälle) sowie der Ursachen Abstand (27 Unfälle).

Die Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Seniorinnen / Senioren ereigneten sich zu 40 Prozent innerhalb beziehungsweise 60 Prozent außerhalb geschlossener Ortschaften, hiervon etwa 4 Prozent auf Bundesautobahnen.

3.2 Nach Art der Verkehrsbeteiligung

3.2.1 Verkehrsunfälle mit Personenschäden unter Beteiligung von Fahrrad- und Pedelec-Fahrenden

Die Beteiligung von Fahrrad- und Pedelec-Fahrenden an Verkehrsunfällen stieg 2025 im Vergleich zum Vorjahr um 34 Fälle beziehungsweise 17,6 Prozent.

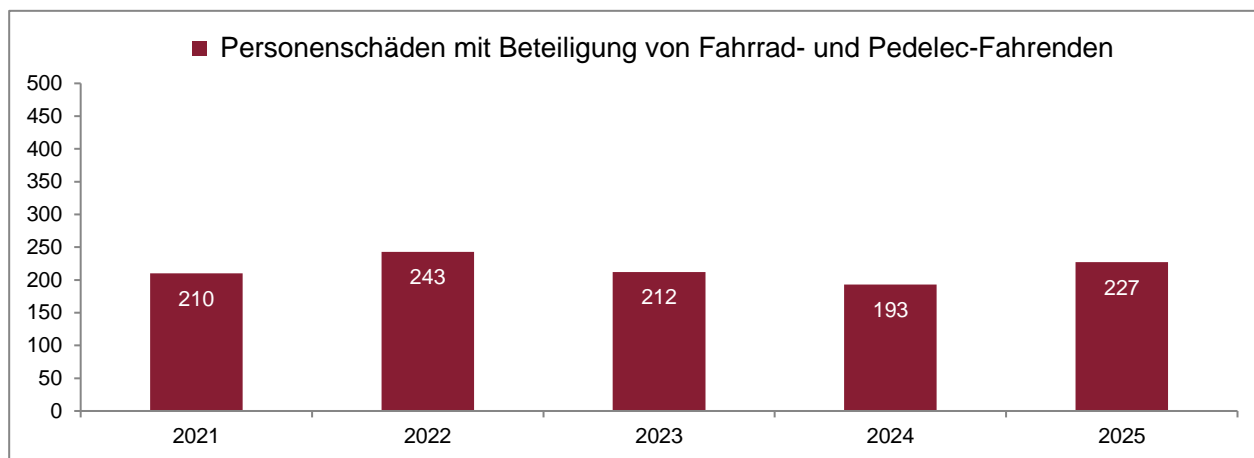


Abbildung 11: Entwicklung der Verkehrsunfälle mit Personenschäden unter Beteiligung von Rad- und Pedelec-Fahrenden (Quelle: GeopolisV und Euska)

Eine Rad-Fahrende Person zog sich tödliche, 43 schwere und 183 leichte Verletzungen zu. Des Weiteren wurden acht Pedelec-Fahrende schwer und 27 leicht verletzt.

Rad- und Pedelec-Fahrende waren bei ca. zwei Drittel (60,4 Prozent) der Verkehrsunfälle die Hauptunfallverursachenden. Hiervon waren 34,4 Prozent der Verkehrsunfälle sogenannte „Alleinunfälle“, also Unfälle, bei denen außer dem Rad- oder Pedelec-Fahrenden kein weiterer Verkehrsteilnehmer beteiligt war.

Die Hauptunfallursachen bei Verkehrsunfällen mit Personenschäden unter Beteiligung von Fahrrad- und Pedelec-Fahrenden waren Geschwindigkeit (40 Unfälle), Verkehrstüchtigkeit (16 Unfälle) und Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr (8 Unfälle).

3.2.2 Verkehrsunfälle mit Personenschäden unter Beteiligung von Elektrokleinstfahrzeuge-Fahrenden

44 Verkehrsunfälle mit Personenschäden unter Beteiligung von Elektrokleinstfahrzeugen¹ sind im Jahr 2025 registriert (plus 3 Verkehrsunfälle im Vergleich zu 2024). 36 Elektrokleinstfahrzeuge-Fahrende verletzten sich leicht und sechs schwer.

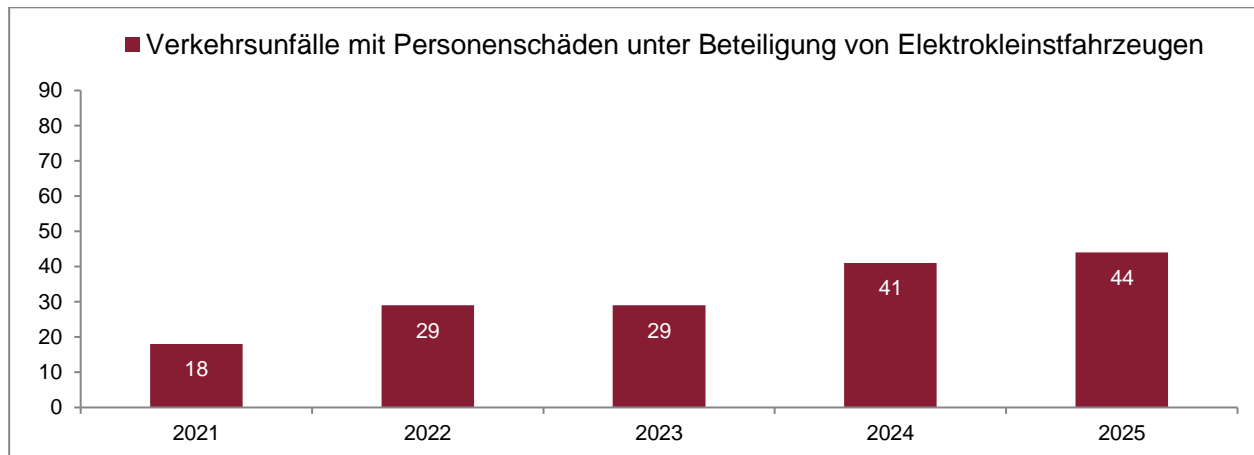


Abbildung 12: Entwicklung der Verkehrsunfälle mit Personenschäden unter Beteiligung von Elektrokleinstfahrzeuge-Fahrenden (Quelle: GeopolisV und Euska)

3.2.3 Verkehrsunfälle mit Personenschäden unter Beteiligung von motorisierten Zweirad-Fahrenden

Motorisierte Zweirad²-Fahrende waren im Jahr 2025 bei insgesamt 214 Verkehrsunfällen beteiligt.

¹ Elektrokleinstfahrzeuge umfassen:

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

Unfälle mit Elektrokleinstfahrzeugen werden seit 2020 statistisch erfasst.

² Motorisierte Zweiräder umfassen:

- Kraftrad über 125 ccm oder Nennleistung über 11 kW bzw.
- Leichtkraftrad über 50 bis 125 ccm und Nennleistung bis 11 kW.

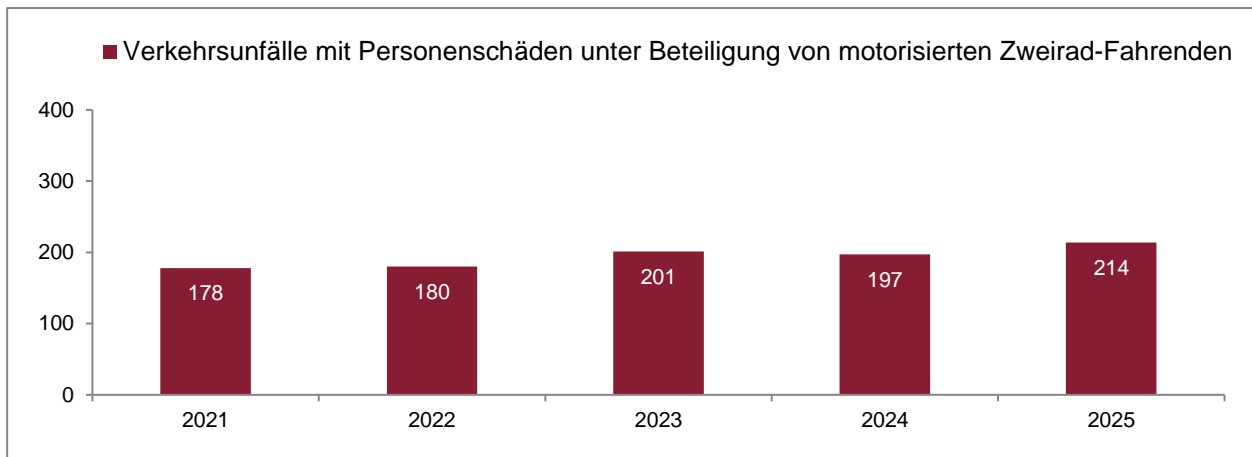


Abbildung 13: Entwicklung der Verkehrsunfälle mit Personenschäden unter Beteiligung von motorisierten Zweirad-Fahrenden (Quelle: GeopolisV und Euska)

149 Zweirad-Fahrende verletzten sich bei 214 Verkehrsunfällen mit Personenschaden leicht, 67 schwer und sechs verunglückten tödlich.

Zweirad-Fahrende setzten bei 67,8 Prozent die Hauptunfallursache, wobei Geschwindigkeit mit 62 Prozent (88 Verkehrsunfälle) und ungenügender Sicherheitsabstand mit 6 Prozent (9 Verkehrsunfälle) am häufigsten vertreten sind, gesetzt.

3.2.4 Verkehrsunfälle mit Personenschäden unter Beteiligung von Lkw-Fahrenden

Die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Beteiligung von LKW³-Fahrenden ist im Vergleich zum Vorjahr (plus acht Fälle beziehungsweise 7,9 Prozent) gestiegen.

³ Lastkraftwagen (LKW) umfassen:

- Liefer- und Lastkraftwagen (mit Anhänger),
- Liefer- und Lastkraftwagen mit Tankauflagen (mit Anhänger),
- Lastkraftwagen mit Spezialaufbau,
- Sattelschlepper und Sattelschlepper mit Auflieger als Tankwagen,
- Andere Zugmaschinen (mit Anhänger),
- Andere Zugmaschinen mit Tankwagen zur Beförderung gefährlicher Güter bzw.
- Tankkraftwagen zur Beförderung gefährlicher Güter.

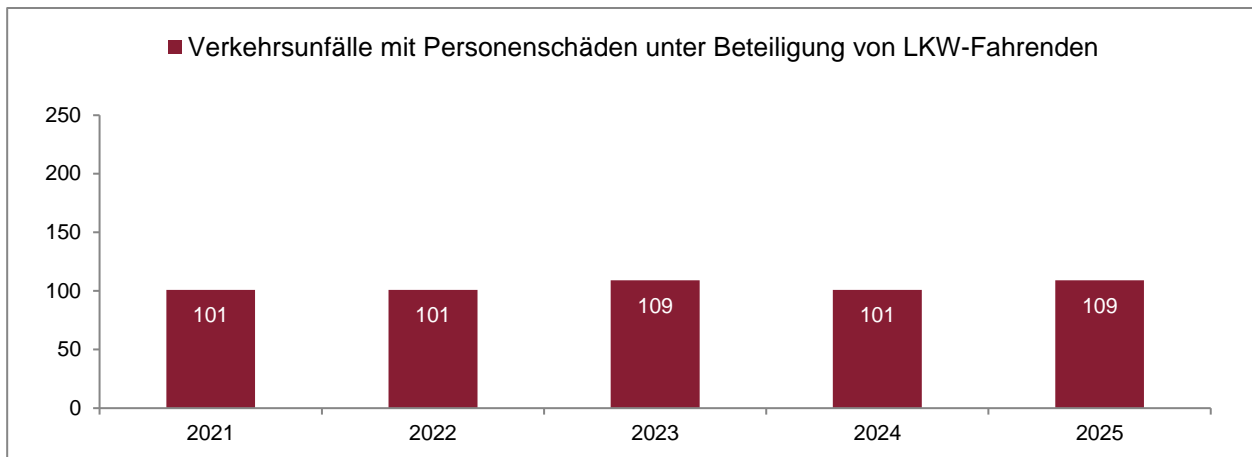


Abbildung 14: Entwicklung der Verkehrsunfälle mit Personenschäden unter Beteiligung von Lkw-Fahrenden (Quelle: GeopolisV und Euska)

Lkw-Fahrende selbst setzten bei 65,1 Prozent der Verkehrsunfälle mit Personenschäden unter Beteiligung von Lkw-Fahrenden die Hauptunfallursache, vorrangig Geschwindigkeit und Abstand mit jeweils neun Verkehrsunfällen.

4 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. Durch veränderte Erhebungsparameter in der Auswertung entstehen gegebenenfalls Abweichungen zu veröffentlichten Unfallzahlen der Jahresunfallbilanzen der Vorjahre.

4.1 Abstand

Die Hauptunfallursache war im Jahr 2025, wie in den Vorjahren, ungenügender Sicherheitsabstand. Verkehrsteilnehmende verunglückten bei rund 12,5 Prozent dieser Unfälle.

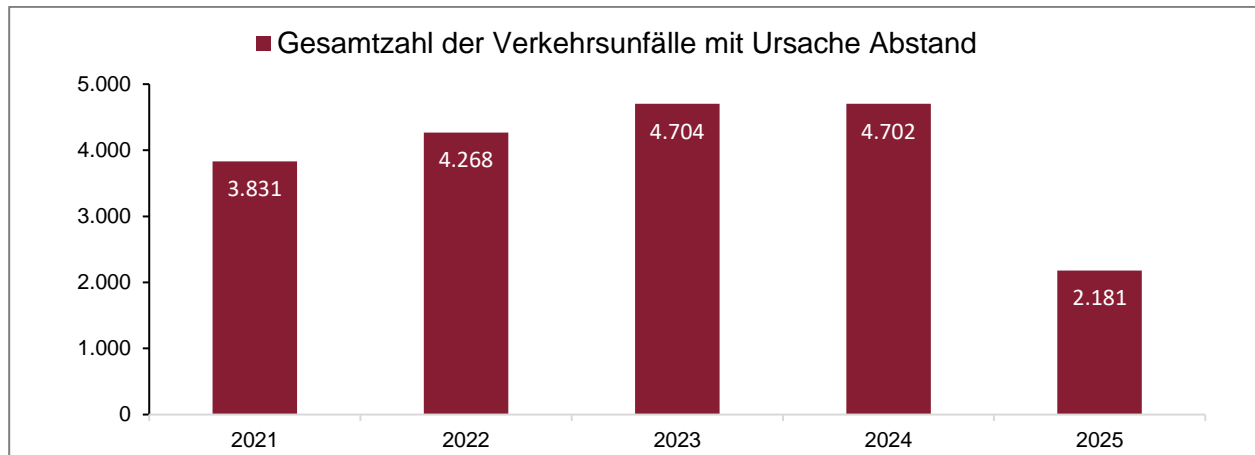


Abbildung 15: Entwicklung der Gesamtzahl der Verkehrsunfälle mit Ursache Abstand (Quelle: AVUS und Euska)

4.2 Geschwindigkeit

Die Anzahl der Verkehrsunfälle, bei denen nicht angepasste Geschwindigkeit unfallursächlich war, sank im Vergleich zum Vorjahr um 423 Fälle beziehungsweise 27,1 Prozent. Verkehrsteilnehmende verunglückten im Jahr 2025 bei 29,7 Prozent dieser Unfälle.

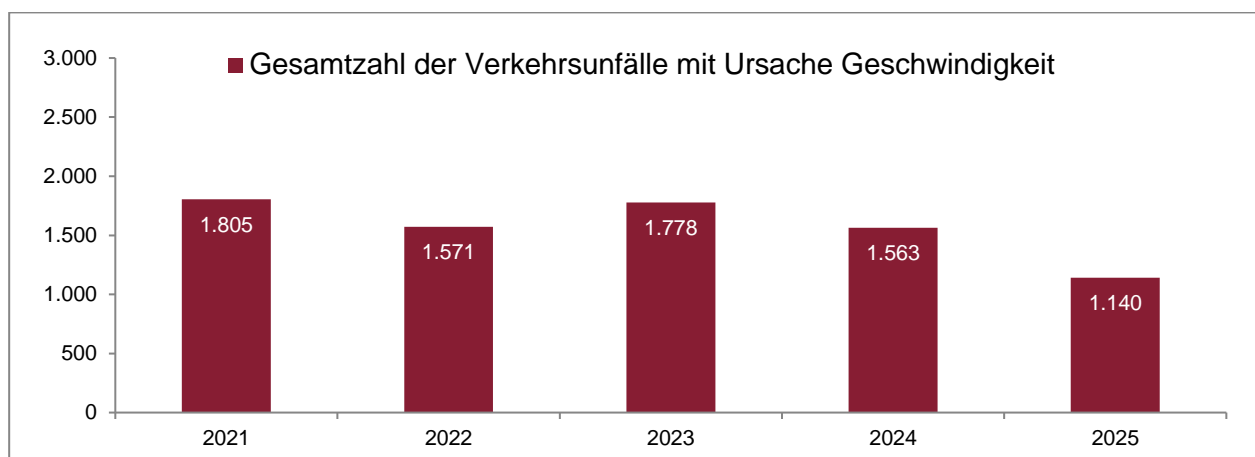


Abbildung 16: Entwicklung der Gesamtzahl der Verkehrsunfälle mit Ursache Geschwindigkeit (Quelle: AVUS und Euska)

4.3 Verkehrstüchtigkeit

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.

Die Gesamtzahl der Verkehrsunfälle, bei denen der Einfluss von Alkohol und / oder anderer berauschender Mittel unfallursächlich war, stieg im Vergleich zum Vorjahr um 21 Fälle beziehungsweise 7 Prozent. Verkehrsteilnehmende verunglückten im Jahr 2025 bei rund 37,4 Prozent dieser Unfälle.

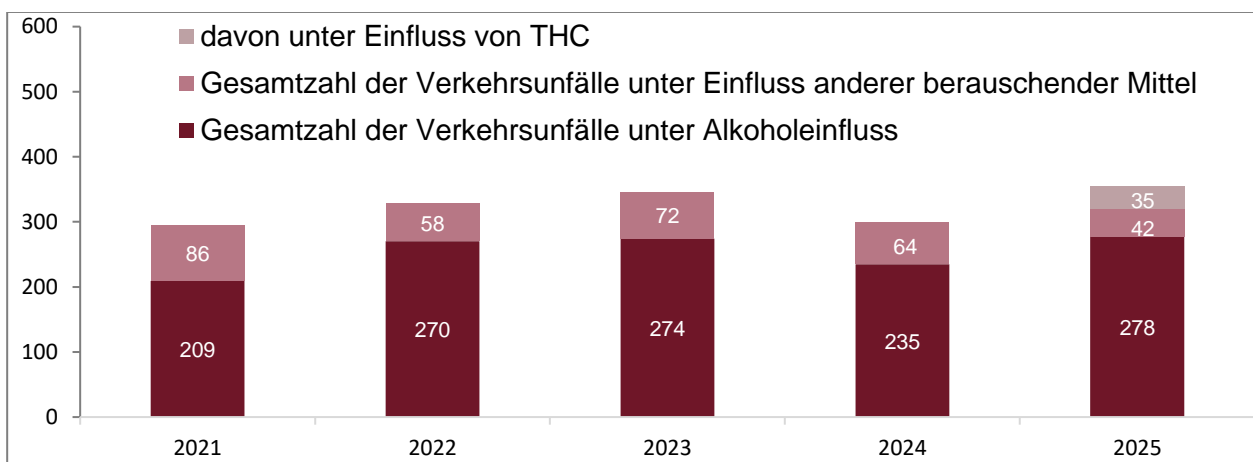


Abbildung 17: Entwicklung der Gesamtzahl der Verkehrsunfälle unter Einfluss von Alkohol- und / oder anderen berauschenden Mitteln (Quelle: GeopolisV und Euska)

4.4 Überholen

Die Gesamtzahl der Verkehrsunfälle mit der Ursache Fehler beim Überholen stieg 2025 im Vergleich zum Vorjahr um 11 Fälle beziehungsweise 4,7 Prozent. Verkehrsteilnehmende verunglückten im Jahr 2025 bei fast jedem vierten Unfall.

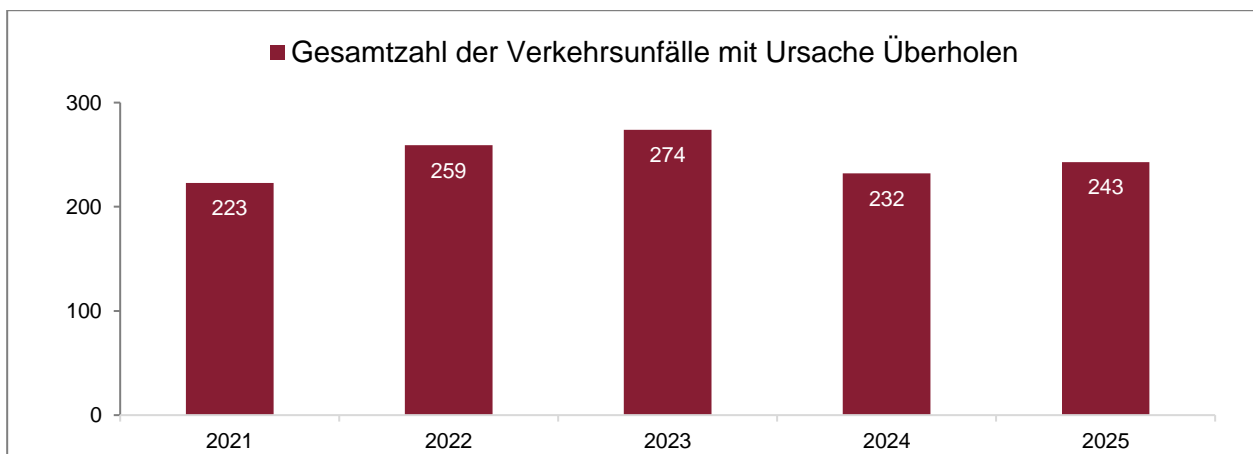


Abbildung 18: Entwicklung der Gesamtzahl der Verkehrsunfälle mit Ursache Überholen (Quelle: AVUS und Euska)

4.5 Vorfahrt / Vorrang

Die Anzahl der Verkehrsunfälle, bei denen Missachtung der Vorfahrt bzw. des Vorrangs unfallursächlich war, stieg im Vergleich zum Vorjahr um 32 Fälle beziehungsweise 4,0 Prozent. Verkehrsteilnehmende verunglückten im Jahr 2025 bei rund jedem vierten dieser Unfälle.

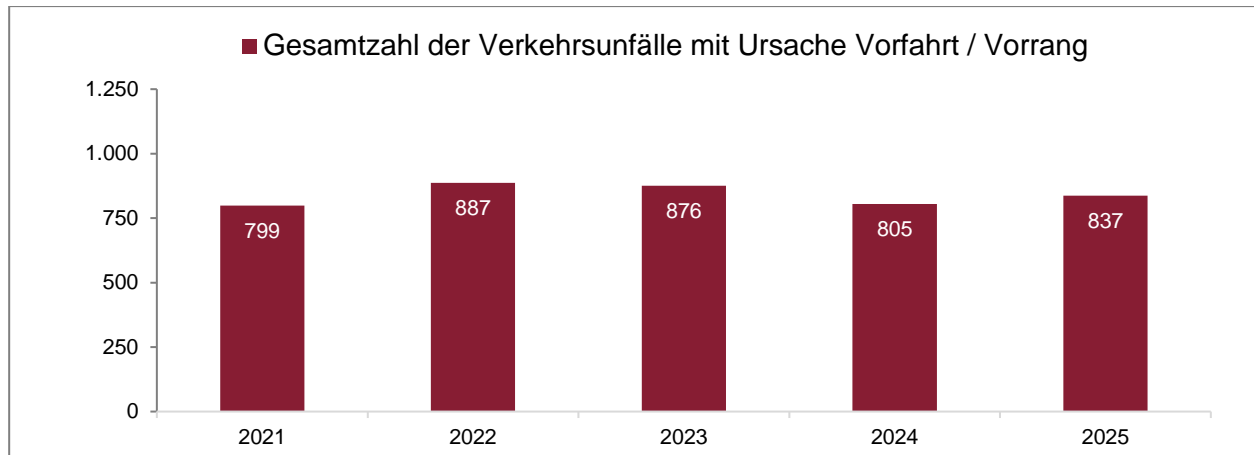


Abbildung 19: Entwicklung der Gesamtzahl der Verkehrsunfälle mit Ursache Vorfahrt / Vorrang (Quelle: AVUS und EUSKA)

5 Verkehrsunfallbekämpfung durch die Polizei

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

Möglichkeiten zur Beeinflussung liegen unter anderem in der Prävention durch Verkehrserziehung und -beratung, Aufklärung, Öffentlichkeitsarbeit sowie der Repression in Form von Verkehrsüberwachung und -kontrollen ebenso Beobachtung des Verkehrsraums. Das Polizeipräsidium Westpfalz beteiligte sich an Kontrollwochen des europaweiten Polizeinetzwerks „ROADPOL“.

5.1 Kinder

Die Verkehrssicherheitsbeauftragten beschulten insgesamt 15.457 Kinder hinsichtlich des richtigen Verhaltens als Fußgängerinnen / Fußgänger beziehungsweise Rad-Fahrenden.

4.315 Schulkinder erhielten einen Fahrradführerschein. Die Mitarbeitenden der Polizeipuppenbühne erklärten 889 Kindern im Rahmen von Workshops das richtige Verhalten im Verkehrsraum.

Mehrere Mitarbeitende des Polizeipräsidiums Westpfalz sind Mitglieder in der Kinderunfallkommission Kaiserslautern e.V., einem in Rheinland-Pfalz einmaligen Projekt. Unter dem Motto „Sicher unterwegs in Kaiserslautern“ setzte sich der Verein auch im Jahr 2025 dafür ein, dass Kaiserslautern für alle Kinder und Jugendlichen eine sichere Stadt ist. Das Vereinsziel ist u. a. die aktive Aufklärung, insbesondere von Eltern und Verkehrsteilnehmenden, für einen bewussten und sicheren Umgang im Straßenverkehr. Mit gezielten Aktionen und Veranstaltungen engagiert sich die Kinderunfallkommission Kaiserslautern direkt vor Ort, um mit den Kindern spielerisch die Teilnahme am Straßenverkehr zu üben.

Das Polizeipräsidium Westpfalz unterstützte die Verkehrswacht Pirmasens beim „Tag des Kindes“, bei dem Grundschüler spielerisch Verkehrssicherheit lernen.

5.2 Seniorinnen / Senioren

Das Polizeipräsidium Westpfalz informierte 452 Seniorinnen und Senioren im Rahmen von Vorträgen zum Thema „Sicher fahren im Alter“. Das Polizeipräsidium Westpfalz zeigte hierbei den Teilnehmenden die möglichen Gefahren bei einer Teilnahme am Straßenverkehr zur Gewährleistung einer bestmöglichen Mobilität im Alter auf.

5.3 Fahrrad- und Pedelec-Fahrende

Kolleginnen und Kollegen des Polizeipräsidiums Westpfalz trainierten in Kooperation mit den Verkehrswachten Kaiserslautern und Pirmasens 105 Seniorinnen und Senioren im praktischen Umgang mit den Fahrzeugen und sensibilisierte hinsichtlich der damit einhergehenden Risikofaktoren sowie der rechtlichen Rahmenbedingungen für eine Teilnahme am Straßenverkehr.

5.4 Elektrokleinstfahrzeuge-Fahrende

Neben den privaten Fahrzeugen bieten seit dem 1. Januar 2020 auch verschiedene Anbieter Leihroller im Stadtgebiet Kaiserslautern an. Im Jahr 2025 führte die Polizeidirektion Kaiserslautern Sonderkontrollwochen im Hinblick auf die Nutzung von Elektrokleinstfahrzeugen und die dadurch entstehenden Gefahren im Straßenverkehr durch. Bei diesen Kontrollen zum richtigen Verhalten mit diesen Fahrzeugen stellte das Polizeipräsidium Westpfalz insgesamt 339 Verkehrsverstöße fest.

5.5 Motorisierte Zweirad-Fahrende

Das Polizeipräsidium Westpfalz führte für die Risikogruppe der motorisierten Zweirad-Fahrenden in Zusammenarbeit mit der Verkehrswacht Stadt Pirmasens / Südwestpfalz sog. Biker Startups (z. B. Fahrsicherheitstraining und Unfallstellenrundfahrten) rund um das „Johanniskreuz“ durch.

Beamtinnen und Beamten überwachten in den von motorisierten Zweirad-Fahrenden stark frequentierten Regionen insbesondere die Geschwindigkeit und kontrollierten den technischen Zustand der Fahrzeuge. Die kontrollierenden Polizeibeamtinnen und Polizeibeamten fertigten 195 Straf- sowie 263 Ordnungswidrigkeitenanzeigen. Im Nachgang verhängte die Zentrale Bußgeldstelle 12 Fahrverbote.

5.6 Alkoholeinfluss im Straßenverkehr

Das Polizeipräsidium Westpfalz verhinderte 808 Trunkenheitsfahrten und leistete damit einen präventiven Beitrag für die Verkehrssicherheit.

Gleichwohl sind 1.779 Fahrzeugführende unter Alkoholeinfluss registriert worden. Die Beamtinnen und Beamten fertigten daraufhin 589 Strafanzeigen gemäß §§316 Abs. 1 bzw. 315c Abs. 1 Nr. 1 a StGB (Trunkenheit im Verkehr beziehungsweise Gefährdung des Straßenverkehrs) sowie 382 Ordnungswidrigkeitenanzeigen gemäß §§ 24a Abs. 1 bzw. 24c StVG (Fahren unter Alkoholeinfluss).

5.7 Drogeneinfluss im Straßenverkehr

Das Polizeipräsidium Westpfalz erreichte 2.468 Schülerinnen und Schüler im Rahmen von Drogenpräventionsvorträgen.

Die Polizeibeamtinnen und Polizeibeamten stellten im Rahmen von Verkehrskontrollen bei 940 Fahrzeugführenden eine Beeinflussung durch berauschende Mittel fest und

erfassten 92 Strafanzeigen gemäß §§ 316 Abs. 1 bzw. 315c Abs. 1 Nr. 1 a StGB (Trunkenheit im Verkehr beziehungsweise Gefährdung des Straßenverkehrs) sowie 848 Ordnungswidrigkeitenanzeigen gemäß § 24a Abs. 2 StVG (Fahren unter dem Einfluss berauschender Mittel).

5.8 Geschwindigkeitskontrollen

Das Polizeipräsidium Westpfalz hat im Jahr 2025 bei rund 23 Millionen Fahrzeugen durch technische Anlagen die Geschwindigkeit gemessen. 438.708 Fahrzeugführende überschritten die zulässige Höchstgeschwindigkeit. Das Polizeipräsidium Westpfalz leitete insgesamt 358.994 Ordnungswidrigkeitenverfahren ein. Von diesen sieht der Bußgeldkatalog in 3.700 Fällen ein Fahrverbot vor.

Im Rahmen der Sonderkontrollwochen „ROADPOL – Operation Speed“ im April und August 2025 wurden 18.696 Geschwindigkeitsverstöße festgestellt und geahndet.

5.9 Abstandskontrollen

Die Verkehrsdienste des Polizeipräsidiums Westpfalz setzten zur Überwachung der Einhaltung der vorgeschriebenen Mindestabstände im Straßenverkehr für 689 Stunden eine Abstandsmessanlage ein. Die Mitarbeitenden stellten insgesamt 15.926 Verstöße fest und erfassten entsprechende Ordnungswidrigkeitenanzeigen.

5.10 Ablenkung im Straßenverkehr

Das Polizeipräsidium Westpfalz setzte zur Überwachung und Bekämpfung der Unfallursache „Ablenkung“, insbesondere auf Bundesautobahnen, ein ziviles Sonderfahrzeug ein. Die Mitarbeitenden stellten im Rahmen der Aktionswoche „ROADPOL – Focus on the Road“ im Oktober 2025 insgesamt 97 Verstöße gemäß § 23 Absatz 1a i. V. m. 49 Abs. 1 Nr. 22 StVO (Verbot der Nutzung elektronischer Geräte) fest.