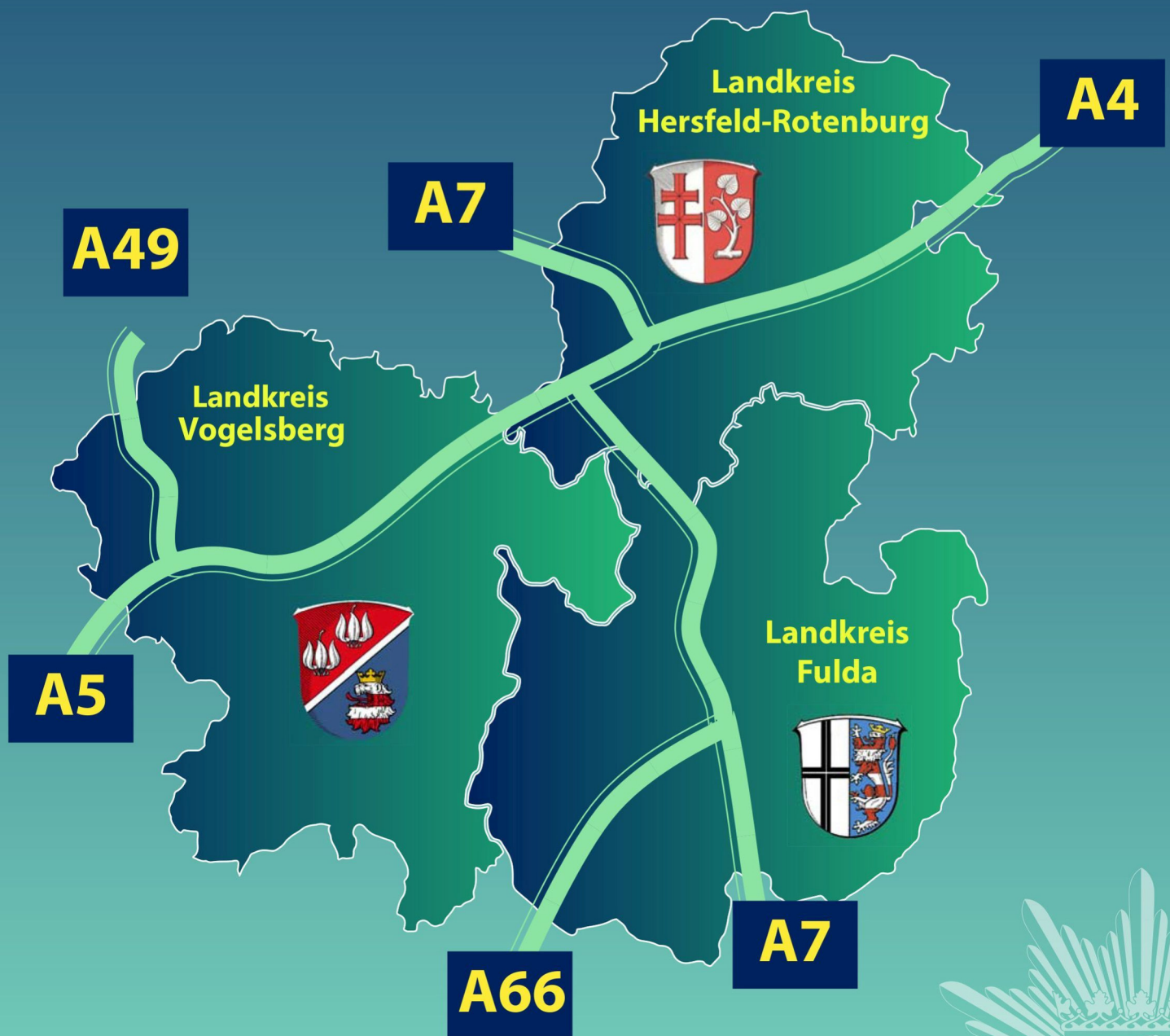




Polizeipräsidium
Osthessen

Verkehrsbericht 2025



- Herausgeber:** Polizeipräsidium Osthessen
Severingstraße 1 - 7
36041 Fulda
- Redaktion:** Abteilung Einsatz, Sachgebiet E 13 (Verkehr)
Döring, PHK'in
- Statistisches Zahlenmaterial:** Die Autobahn GmbH des Bundes, Niederlassung Nordwest
Hessen Mobil
- Struktur des Straßennetzes
 - Flächendaten
- Statistisches Bundesamt (DESTATIS)
- Fzg.-Zulassungsdaten
- Hessisches Statistisches Landesamt
- Bevölkerungsstrukturdaten
- Polizeidirektionen Fulda, Hersfeld-Rotenburg, Vogelsberg und
Direktion Verkehrssicherheit / Sonderdienste
- Verkehrsunfalldaten
- Druck:** Hausdruckerei

Veröffentlichung, Nachdruck, Vervielfältigung – auch auszugsweise – nur mit Quellenangabe gestattet.

INHALTSVERZEICHNIS

Erläuterungen

	Seite
1 Strukturdaten PP Osthessen	6
2 Unfalllage PP Osthessen	7
„Schadensuhr“	7
2.1 Aktuelle Jahresentwicklung	8
2.2 Unfälle nach Unfalltypen	9
2.3 Unfälle nach Straßenklassen	9
2.3.1 Getötete Personen	10
2.3.2 Schwerverletzte Personen	10
2.4 Verkehrsunfälle mit Personenschäden nach Zeiten	11
2.4.1 VU nach Monaten	11
2.4.2 VU nach Tagen	11
2.4.3 VU im Tagesverlauf	11
2.5 Verkehrsunfallfluchten	12
2.6 Risikogruppen	13
2.6.1 Kinder	13
2.6.2 Jugendliche	14
2.6.3 Junge Fahrer	15
2.6.4 Altersgruppe 65-74	16
2.6.5 Altersgruppe 75plus	17
2.7 Verkehrsbeteiligungen	18
2.7.1 Fußgänger	18
2.7.2 Fahrräder	19
2.7.3 Pedelecs	20
2.7.4 Motorisierte Zweiräder	21
2.7.4.1 Mofa und FmH	22
2.7.4.2 S-Pedelecs	23
2.7.4.3 Motorisierte Zweiräder bis 125cm ³	24
2.7.4.4 Motorisierte Zweiräder über 125cm ³	25
2.7.4.5 Elektrokleinstfahrzeuge	26
2.7.5 PKW	27
2.7.6 LKW	28
2.7.7 Kraftomnibusse	29
2.7.8 Schienenfahrzeuge	30
2.7.9 Sonstige Fahrzeuge	31
2.8 Ausgewählte Unfallursachen	32
2.8.1 Alkohol und/oder berauschende Mittel	32
2.8.2 Geschwindigkeit	33
2.8.3 Abstand	33
2.8.4 Wildunfälle	34
2.8.5 Ursachen bei VU mit Personenschäden	35

2.8.6	Unfallursachen nach Kategorien	36
3	Engineering - Sichere Gestaltung des Verkehrsraumes	37
4	Education – Verkehrserziehung und Aufklärung	37
5	Enforcement - Verkehrsüberwachung	37
5.1	Geschwindigkeit	37
5.2	Folgenlose Fahrten unter Alkohol und anderen berauschenden Mitteln	37
5.3	Güter- und Personenverkehr	37
6	Verkehrsunfallentwicklung	38
6.1	Polizeipräsidium Osthessen (gesamt)	38
6.2	Landkreis Fulda	39
6.2.1	PD Fulda (gesamt)	39
6.2.2	Polizeistation Fulda	40
6.2.3	Polizeistation Hilders	41
6.2.4	Polizeistation Hünfeld	42
6.3	Landkreis Hersfeld-Rotenburg	43
6.3.1	PD HEF-ROF (gesamt)	43
6.3.2	Polizeistation Bad Hersfeld	44
6.3.3	Polizeistation Rotenburg/F.	45
6.4	Landkreis Vogelsberg	46
6.4.1	PD Vogelsberg (gesamt)	46
6.4.2	Polizeistation Lauterbach	47
6.4.3	Polizeistation Alsfeld	48
6.5	Direktion Verkehrssicherheit/Sonderdienste	49
6.5.1	Bundesautobahnen (gesamt)	49
6.5.2	Polizeiautobahnstation Bad Hersfeld	50
6.5.3	Polizeiautobahnstation Petersberg	51

Erläuterungen

Allgemeines

Der Verkehrsbericht 2025 gibt einen Überblick über die bei der osthessischen Polizei bekannt gewordenen Verkehrsunfälle sowie über durchgeführte Maßnahmen zur Bekämpfung der Hauptunfallursachen und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit.

Die Unfalldaten wurden aufgrund des „Gesetzes über die Statistik der Straßenverkehrsunfälle“ vom 15.06.1990 (BGBl. I, S. 1078), geändert durch Gesetz vom 31.08.2015 (BGBl. I, S. 1474) erhoben und an das Hessische Statistische Landesamt gemeldet.

Gemäß den Unfallaufnahmeleitlinien vom 05.01.2026 gehören zu den meldepflichtigen Unfällen:

Kategorie 1: Verkehrsunfall mit Getöteten

Mindestens ein Unfallbeteiligter wurde getötet (dazu zählen auch Personen, die innerhalb von 30 Tagen nach Unfallzeit an den Unfallfolgen verstorben sind).

Kategorie 2: Verkehrsunfall mit Schwerverletzten

Mindestens ein Unfallbeteiligter wurde für mind. 24 Stunden stationär in einem Krankenhaus aufgenommen.

Kategorie 3: Verkehrsunfall mit Leichtverletzten

Mindestens ein Unfallbeteiligter wurde leicht verletzt (keine stationäre Aufnahme bzw. kürzer 24 Stunden).

Kategorie 4: Schwerwiegender Unfall mit Sachschaden

Ein Straftatbestand oder eine nicht geringfügige Ordnungswidrigkeit wurde verwirklicht und mindestens ein KFZ ist nicht mehr fahrbereit.

Kategorie 5: Verkehrsunfall mit Sachschaden

Alle Verkehrsunfälle

- bei denen eine Straftat (außer Kategorie 6) oder eine Ordnungswidrigkeit verwirklicht wurde und alle beteiligten KFZ fahrbereit geblieben sind
- bei denen keine, eine unbedeutende oder eine geringfügige Ordnungswidrigkeit verwirklicht wurde, auch wenn mindestens ein beteiligtes KFZ nicht mehr fahrbereit ist.

Kategorie 6: Verkehrsunfall mit Sachschaden unter Einwirkung von Alkohol oder anderen berauschenden Mitteln

Mindestens ein Unfallbeteiligter stand unter Einwirkung von Alkohol oder anderen berauschenden Mitteln und alle Fahrzeuge sind fahrbereit. Ist ein KFZ nicht fahrbereit, so liegt Kategorie 4 vor.

Begriffsbestimmungen

Verunglückte

Personen, die bei dem Verkehrsunfall verletzt oder getötet wurden (einschl. Mitfahrer).

Leichtverletzte (LV)

Personen, deren Verletzungen ambulant behandelt wurden.

Schwerverletzte (SV)

Personen, welche nach dem Verkehrsunfall in ein Krankenhaus zur stationären Behandlung mind. 24 Stunden aufgenommen wurden.

Getötete

Personen, die bei einem Verkehrsunfall getötet wurden bzw. innerhalb von 30 Tagen nach dem Verkehrsunfall an den Unfallfolgen verstorben sind.

Gesamtsachschaden

Gesamthöhe der bei den Verkehrsunfällen entstandenen Sachschäden.

Kostensätze für Personenschäden (je verunglückter Person)¹

Folgende Sätze sind gemäß der Empfehlung für Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen an Straßen (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, AG Verkehrsplanung) für die entsprechenden Unfallfolgen anzusetzen:

⇒ Getötete:	1.465.829	Euro
⇒ Schwerverletzte:	149.147	Euro
⇒ Leichtverletzte:	6.603	Euro

Trend

	Zunahme	Abnahme	keine Veränderung
über 10 %	↑↑	↓↓	→
5 – 10 %	↑	↓	
bis 5 %	↗	↘	

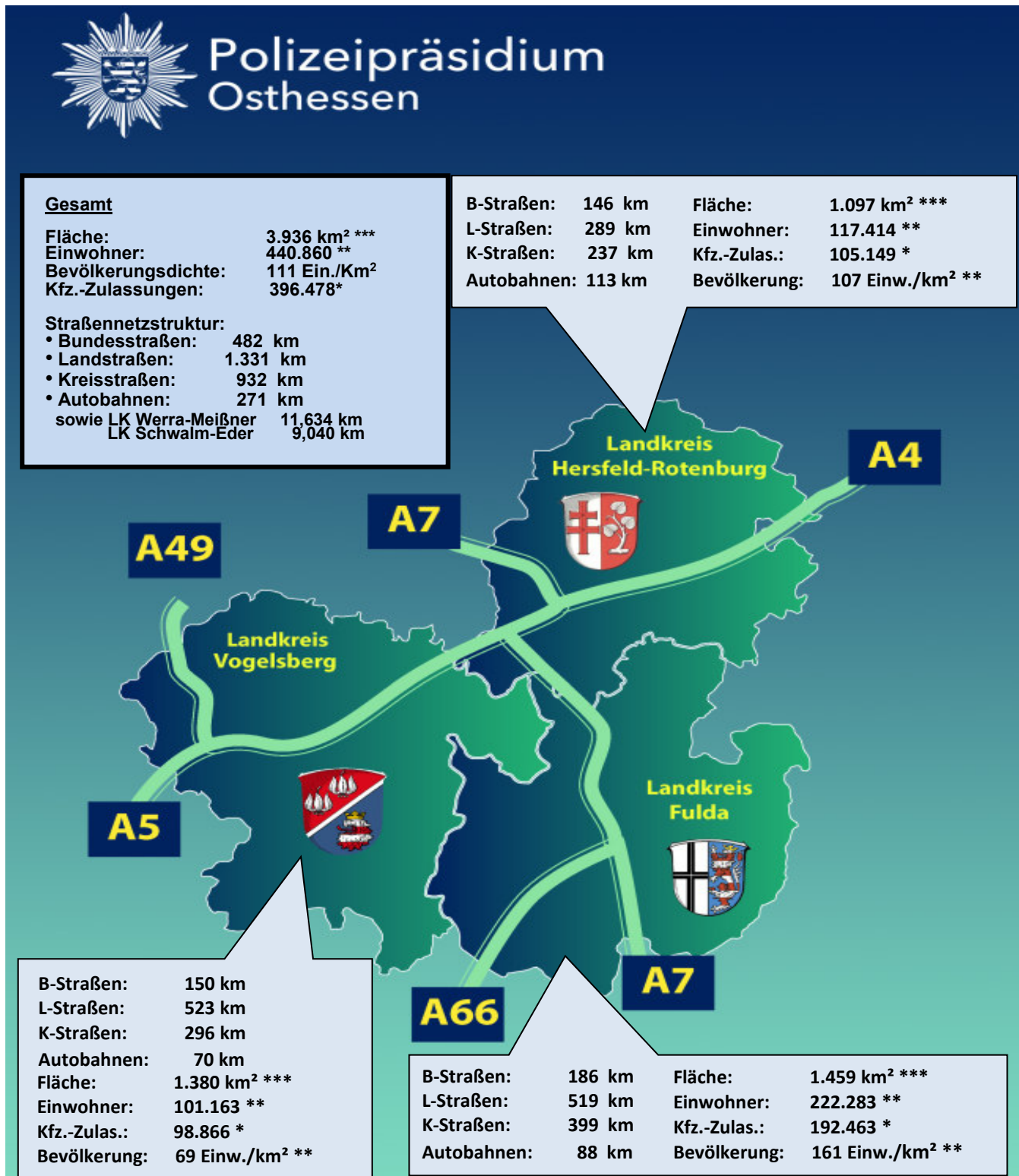
Unfallkategorien

Kat 1:	Unfall mit Getöteten
Kat 2:	Unfall mit Schwerverletzten
Kat 3:	Unfall mit Leichtverletzten
Kat 4:	Unfall mit schwerem Sachschaden
Kat 5:	Sonstiger Sachschadensunfall ohne Alkohol / anderer berauschender Mittel
Kat 6:	Sachschadensunfall mit Alkohol / anderer berauschender Mittel

¹ Bundesanstalt für Straßen- und Verkehrswesen / Volkswirtschaftliche Kosten von Straßenverkehrsunfällen in Deutschland
Stand: November 2025 (Veröffentlichung der Zahlen für das Jahr 2024)

Landeslagebild

1 Strukturdaten Osthessen



* Kraftfahrtbundesamt / Stand: 01.01.2025 - **Hessisches Statistisches Landesamt (HSL) / Stand: 31.12.2024

*** Hessisches Statistisches Landesamt / Stand: 31.12.2024

Zusammenfassung oder Schadensuhr

alle 49 Minuten

wurde ein Verkehrsunfall polizeilich registriert

alle 4 1/2 Stunden

verunfallte eine Person der Gruppe "Junge Fahrer"

alle 4 Stunden

verunfallte eine Person der Gruppen "Senioren 65+/75+"

alle 4 Stunden

wurde ein Mensch leicht oder schwer verletzt

alle 21 Tage

starb ein Mensch auf osthessischen Straßen

alle 30 Tage

starb eine Person in einem Pkw

alle 31 Stunden

wurde ein Unfall unter Alkohol- oder Drogeneinfluss verursacht

jede 11 te Stunde

wurde eine Person unter Alkohol- und / oder Drogeneinfluss
durch die Polizei aus dem Verkehr gezogen

alle 3 Stunden

wurde ein Wildunfall polizeilich aufgenommen

alle 3 1/2 Stunden

beging der Unfallverursacher Unfallflucht

Die Gesamtzahl der polizeilich aufgenommenen und bearbeiteten Verkehrsunfälle im Bereich des Polizeipräsidiums Osthessen verringerte sich im Jahr 2025 im Vergleich zum Vorjahr erneut um weitere 154 auf insgesamt **10.713 Verkehrsunfälle**. Im vergangenen Jahr ereigneten sich 17 Verkehrsunfälle mit tödlichem Ausgang (- 4), bei denen insgesamt 17 Personen ihr Leben verloren (- 5). Mit diesem Wert erreichte das PP Osthessen einen historischen Tiefstand. Im Jahr 2025 verunglückten 2.083 Personen im öffentlichen Straßenverkehr. Wie auch im Jahr 2024 ist im Jahr 2025 ein leichter Anstieg verunglückter Personen (+ 28 / + 1,36%) zu verzeichnen. Die Zahl der Schwerverletzten hat sich von 401 auf 402 Personen minimal erhöht (+ 0,25%). Auch bei den leichtverletzten Personen ist ein leichter Anstieg der Fallzahlen erkennbar (1.664 / + 32 / + 1,96%).

	2021	2022	2023	2024	2025	Veränderungen zum Vorjahr		Trend
Gesamtunfälle	10.145	10.759	11.048	10.867	10.713	-154	-1,42%	↘
VU mit Personenschaden	1.324	1.580	1.454	1.500	1.563	63	4,20%	↗
Kategorie 1	26	19	22	21	17	-4	-19,05%	↘↘
Kategorie 2	376	382	303	337	348	11	3,26%	↗
Kategorie 3	922	1.179	1.129	1.142	1.198	56	4,90%	↗
Verunglückte Personen	1.853	2.123	1.953	2.055	2.083	28	1,36%	↗
davon Getötete	27	20	22	22	17	-5	-22,73%	↘↘
davon Schwerverletzte	439	448	375	401	402	1	0,25%	↗
davon Leichtverletzte	1.387	1.655	1.556	1.632	1.664	32	1,96%	↗
VU mit Sachschaden	8.821	9.179	9.594	9.367	9.150	-217	-2,32%	↘
Kategorie 4	514	521	440	451	484	33	7,32%	↗
Kategorie 5	8.228	8.576	9.065	8.842	8.584	-258	-2,92%	↘
Kategorie 6	79	82	89	74	82	8	10,81%	↗↗
Sachschaden in Mio.	43	45	48	48	50	2	4,53%	↗

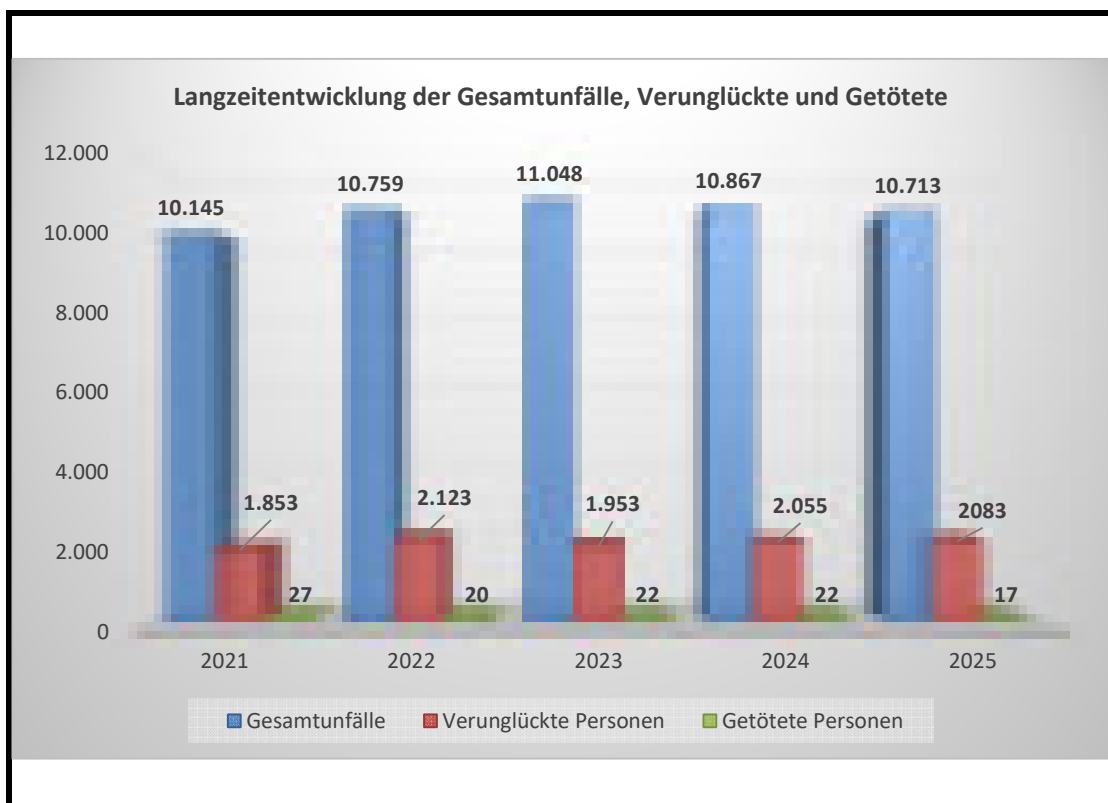


Abb. 1: Langzeitentwicklung der Gesamtunfälle, Verunglückten und Getöteten

	2021	2022	2023	2024	2025	Veränderungen zum Vorjahr		Trend
Typ 1	1.428	1.561	1.564	1.402	1.483	81	5,78%	↑
Typ 2	307	326	342	375	376	1	0,27%	↗
Typ 3	620	632	645	682	724	42	6,16%	↑
Typ 4	42	45	47	51	49	-2	-3,92%	↘
Typ 5	450	482	467	512	535	23	4,49%	↗
Typ 6	1.746	2.195	2.181	1.967	1.796	-171	-8,69%	↘
Typ 7	5.552	5.518	5.802	5.878	5.750	-128	-2,18%	↘

2.3 Unfälle nach Straßenklassen

Im Jahr 2025 ereigneten sich im Zuständigkeitsbereich des PP Osthessen 22% der Verkehrsunfälle auf den Bundesautobahnen, 38% außerhalb geschlossener Ortschaften und 40% innerhalb geschlossener Ortschaften. Auf den Autobahnen, Bundesstraßen außerorts und Landesstraßen innerorts sowie auf "sonstigen Straßen innerorts" sind leicht rückläufige Verkehrsunfallzahlen zu verzeichnen. Auf den Bundesstraßen innerorts, auf den Landesstraßen außerorts und Kreisstraßen innerorts wurden leichte Anstiege der Verkehrsunfälle registriert. Lediglich auf den "Sonstigen Straßen außerorts" sind deutliche Anstiege von Verkehrsunfällen festzustellen.

	2021	2022	2023	2024	2025	Veränderungen zum Vorjahr		Trend
Autobahnen	2.091	2.417	2.448	2.407	2.346	-61	-2,53%	↘
Bundesstraße innerorts	476	521	560	500	515	15	3,00%	↗
Bundesstraße außerorts	1.245	1.276	1.410	1.304	1.243	-61	-4,68%	↘
Landesstraße innerorts	698	761	791	700	699	-1	-0,14%	↘
Landesstraße außerorts	1.973	1.917	1.901	1.872	1.901	29	1,55%	↗
Kreisstraße innerorts	218	222	187	205	209	4	1,95%	↗
Kreisstraße außerorts	689	676	699	700	756	56	8,00%	↑
Sonstige Straße innerorts	2.621	2.799	2.889	3.037	2.887	-150	-4,94%	↘
Sonstige Straße außerorts	134	170	163	142	157	15	10,56%	↗

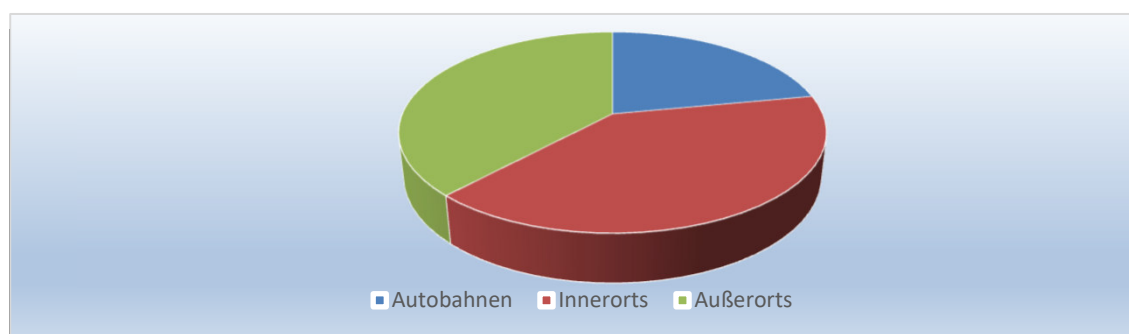


Abb. 2: Verteilung der Unfälle 2025 nach klassifizierten und nicht klassifizierten Straßen

Auf osthessischen Straßen starben im Berichtszeitraum insgesamt 17 Menschen. Eine sehr **deutliche Verringerung** der Verkehrsunfälle mit tödlichem Ausgang sind im Bereich der osthessischen **Autobahnen um 75%** (von 8 auf 2), **Landesstraßen innerorts um 100%** (von 3 auf 0) und **Kreisstraßen außerorts um 100%** (von 4 auf 0) zu verzeichnen. Hingegen ist ein deutlicher Anstieg von tödlich verletzten Personen im Bereich der Bundesstraßen außerorts (von 2 auf 6), Landesstraßen außerorts (von 4 auf 6) und "Sonstigen Straßen" innerorts und außerorts erkennbar (insgesamt 3). Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass in 88% der Fälle die Personen auf Bundesautobahnen und Straßen außerhalb geschlossener Ortschaften tödlich verunglückten.

	2021	2022	2023	2024	2025	Veränderungen zum Vorjahr		Trend
Autobahnen	9	2	3	8	2	-6	-75,00%	↓↓
Bundesstraße innerorts	1	1	0	0	0	0	0 %	→
Bundesstraße außerorts	7	2	7	2	6	4	200,00%	↑↑
Landesstraße innerorts	0	2	3	3	0	-3	-100,00%	↓↓
Landesstraße außerorts	6	8	8	4	6	2	50,00%	↑↑
Kreisstraße innerorts	0	0	0	0	0	0	0 %	→
Kreisstraße außerorts	2	0	0	4	0	-4	-100,00%	↓↓
Sonstige Straße innerorts	1	3	0	1	2	1	100,00%	↑↑
Sonstige Straße außerorts	1	2	1	0	1	1	0 %	↑↑
Summe	27	20	22	22	17	-5	-22,73%	

2.3.2 Schwerverletzte Personen

Die Gesamtzahl der schwerverletzten Personen nach einem Verkehrsunfall ist im Jahr 2025 mit 402 Unfällen auf einem nahezu konstanten Niveau ($402 / + 1 / + 0,25\%$). Demgegenüber sanken die Unfälle mit schwerverletzten Personen auf osthessischen Autobahnen ($45 / -16 / -26,23\%$), Landesstraßen innerorts ($32 / -11 / -25,58\%$) und Kreisstraßen innerorts ($10 / -2 / -16,67\%$) deutlich. Ein Anstieg der Verkehrsunfallzahlen ist im Bereich der Kreisstraßen außerorts (+ 5) und "Sonstigen Straßen" innerorts (+ 20) festzustellen.

	2021	2022	2023	2024	2025	Veränderungen zum Vorjahr		Trend
Autobahnen	79	60	61	61	45	-16	-26,23%	↓↓
Bundesstraße innerorts	30	25	17	20	20	0	0,00%	→
Bundesstraße außerorts	55	89	74	69	65	-4	-5,80%	↓
Landesstraße innerorts	42	51	35	43	32	-11	-25,58%	↓↓
Landesstraße außerorts	81	87	91	85	92	7	8,24%	↑
Kreisstraße innerorts	14	14	14	12	10	-2	-16,67%	↓↓
Kreisstraße außerorts	40	38	27	29	34	5	17,24%	↑↑
Sonstige Straße innerorts	78	60	45	61	81	20	32,79%	↑↑
Sonstige Straße außerorts	20	24	11	21	23	2	9,52%	↑
Summe	439	448	375	401	402	1	0,25%	

2.4 Unfälle mit Personenschaden nach Zeiten

Seite 11

2.4.1 Verkehrsunfälle nach Monaten

VU in Monaten

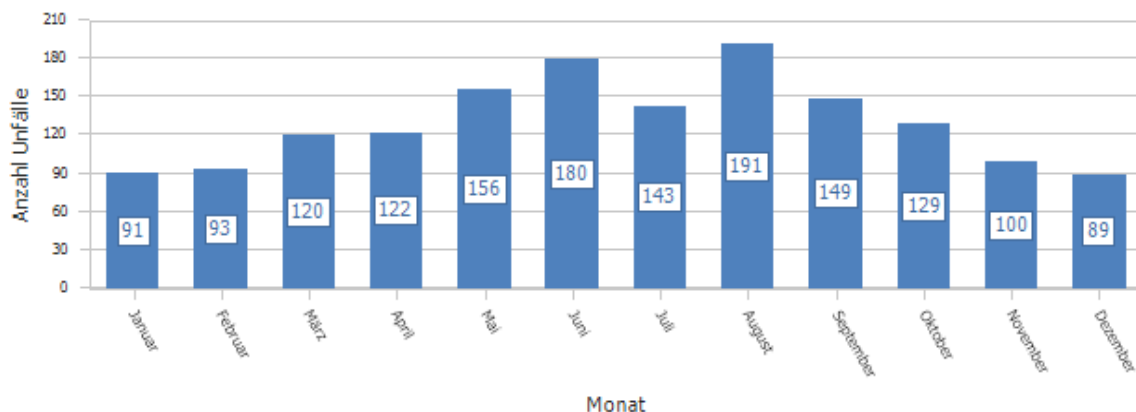


Abb. 3: Verteilung der Unfälle 2025 nach Monaten

2.4.2 Verkehrsunfälle nach Tagen

VU an Tagen

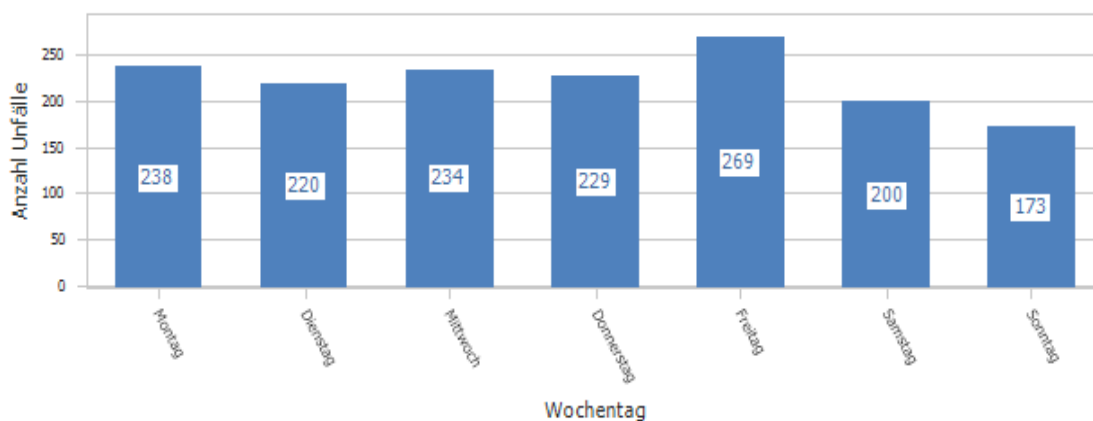


Abb. 4: Verteilung der Unfälle 2025 nach Tagen

2.4.3 Verkehrsunfälle im Tagesverlauf

VU im Tagesverlauf

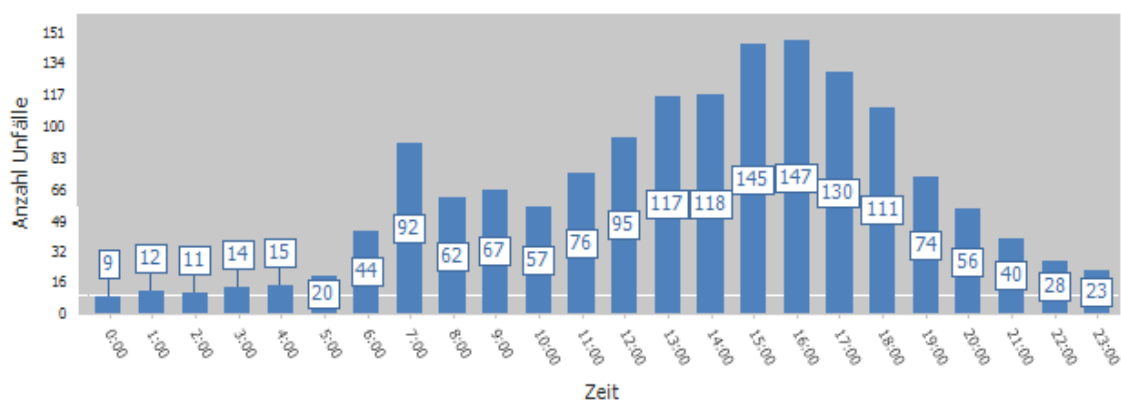


Abb. 5: Verteilung der Unfälle 2025 im Tagesverlauf

Im Deliktsbereich der Verkehrsunfallfluchten ist im Jahr 2025 erneut ein leichter Anstieg der Fallzahlen zu verzeichnen. Gegenüber dem Vorjahr hat sich die Anzahl der Verkehrsunfallfluchten um + 25 auf nunmehr 2.482 Verkehrsunfälle erhöht. Bei rund jedem fünften Verkehrsunfall (23,17%) in Osthessen hat sich ein Verkehrsunfallbeteiligter unberechtigt von der Unfallstelle entfernt. In 95,93% der Fälle handelt es sich dabei um Sachschadenumfälle. Bei 101 Unfällen dieser Deliktsart entstand Personenschaden (4,07%) - die Zahl der Verkehrsunfallfluchten mit Personenschaden ist von 124 Verkehrsunfällen auf 101 Verkehrsunfälle mit Fluchtverhalten deutlich gesunken (- 23 / - 18,55%). Von den insgesamt 122 verunglückten Personen wurde im Berichtszeitraum erneut keine Person tödlich verletzt. Auch bei den Schwer- und leicht verletzten Personen ist ein deutlicher Rückgang zu verzeichnen (Schwerverletzte = von 17 auf 12 / Leichtverletzte = von 132 auf 110). Die Aufklärungsquote im Bereich der Verkehrsunfallfluchten stieg im Jahr 2025 wieder um 2,83% auf nunmehr 41%.

Unabhängig von allen polizeilichen Ermittlungen ist die Polizei insbesondere auf die Hilfe von Zeuginnen und Zeugen angewiesen, die in diesem Bereich einen wichtigen Beitrag zur Aufklärung dieser Straftaten leisten können.

	2021	2022	2023	2024	2025	Veränderungen zum Vorjahr		Trend
Gesamtunfälle	2.048	2.315	2.384	2.457	2.482	25	1,02%	↗
davon mit Sachschaden	1.947	2.206	2.275	2.333	2.381	48	2,06%	↗
davon mit Personenschaden	101	109	109	124	101	-23	-18,55%	↓↓
Verunglückte Personen	124	124	129	149	122	-27	-18,12%	↓↓
davon Getötete	1	0	2	0	0	0	0 %	→
davon Schwerverletzte	21	19	10	17	12	-5	-29,41%	↓↓
davon Leichtverletzte	102	105	117	132	110	-22	-16,67%	↓↓
Aufklärungsquote in %	43,36%	45,75%	43,54%	38,58%	41%	2,83%	7,35%	↑

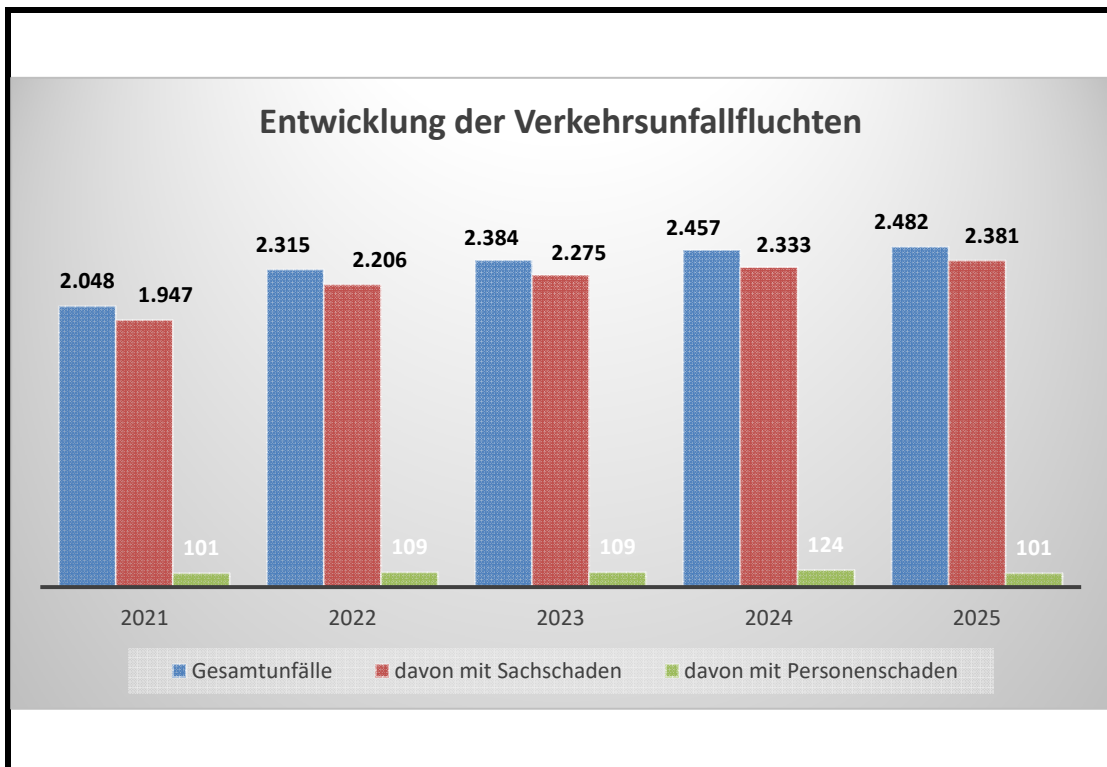


Abb. 7 Entwicklung der Unfallfluchten

2.6.1 Kinder

Kinder sind aufgrund ihrer körperlichen Konstitution und der noch nicht ausgereiften kognitiven und motorischen Fähigkeiten stärker gefährdet als andere Verkehrsteilnehmer. In Osthessen lag ihr Bevölkerungsanteil im Jahr 2025 bei 12,93%. Sie waren an insgesamt 100 Verkehrsunfällen beteiligt. Dies stellt einen Anteil von 0,93% des Gesamtunfallaufkommens dar. Im Vergleich zum Vorjahr stieg die Zahl der Unfälle unter der Beteiligung von Kindern um + 8,70%. Die Anzahl der Schulwegunfälle liegt mit sieben Unfällen auf einem nahezu konstanten Niveau. Im Jahr 2025 wurde erfreulicherweise kein Kind in dieser Altersgruppe tödlich verletzt (letztmalig starb ein Kind im Jahr 2022 in Folge eines Verkehrsunfalles). Die Zahl der schwerverletzten Kinder sank um -2 auf nunmehr 13. Im Bereich der leichtverletzten Kinder ist hingegen ein Anstieg der Unfallzahlen von 94 auf 101 Unfälle zu verzeichnen. Am häufigsten verunglücken Kinder in einem Pkw, gefolgt von "Fahrrad" und "Fußgänger".

0 - 13 Jahre	Unfallbeteiligte (Fahrer und verletzte Mitfahrer von)						Fußgänger
	Mofa	Krad	Lkw	Pkw	Fahrrad	Andere	
Anzahl der Unfälle	1	0	1	43	23	12	20
davon Schulwegunfälle	0	0	0	0	3	0	4
Verunglückte	1	0	1	66	17	9	20
davon Getötete	0	0	0	0	0	0	0
davon Schwerverletzte	0	0	0	4	3	2	4
davon Leichtverletzte	1	0	1	62	14	7	16
männlich	0	0	1	29	12	6	11
weiblich	1	0	0	37	5	3	9
divers	0	0	0	0	0	0	0

0 - 13 Jahre	2024	2025	Veränderungen zum Vorjahr		Trend
Gesamtunfälle	92	100	8	8,70%	↑
davon Schulwegunfälle	6	7	1	16,67%	↑↑
Verunglückte	109	114	5	4,59%	↗
davon Getötete	0	0	0	0 %	→
davon Schwerverletzte	15	13	-2	-13,33%	↓↓
davon Leichtverletzte	94	101	7	7,45%	↑
männlich	63	59	-4	-6,35%	↓
weiblich	46	55	9	19,57%	↑↑
divers	0	0	0	0 %	→

Der Bevölkerungsanteil der osthessischen Jugendlichen in 2024 lag bei 3,74%. Sie waren im Jahr 2025 an insgesamt 206 Verkehrsunfällen beteiligt. Damit stieg auch im Jahr 2025 die Zahl der Unfälle mit Beteiligung von Jugendlichen erneut um + 13,81% (+ 25 Unfälle). Erfreulicherweise kamen im Jahr 2025 **kein** Jugendlicher bei einem Verkehrsunfall auf osthessischen Straßen ums Leben. Die Zahl der schwerverletzten Jugendlichen sank ebenfalls deutlich um 36,67% auf 19 (-11). Bei insgesamt 107 Unfällen war ein motorisiertes Zweirad (Mofa / Krad) beteiligt. In der Rubrik „Begleitetes Fahren mit 17 Jahren“ ereigneten sich im Jahr 2025 insgesamt zehn Unfälle (Vorjahr: 4 Unfälle). Bei sechs Unfällen wurde die Fahrerin / der Fahrer als Verursacher geführt.

14 - 17 Jahre	Unfallbeteiligte (Fahrer und verletzte Mitfahrer von)						Fußgänger
	Mofa	Krad	Lkw	Pkw	Fahrrad	Andere	
Anzahl der Unfälle	61	46	0	54	17	27	3
Verunglückte	50	39	0	32	16	26	2
davon Getötete	0	0	0	0	0	0	0
davon Schwerverletzte	5	8	0	2	1	3	0
davon Leichtverletzte	45	31	0	30	15	23	2
männlich	34	31	0	14	14	18	0
weiblich	16	8	0	18	2	8	2
divers	0	0	0	0	0	0	0

14 - 17 Jahre	2024	2025	Veränderungen zum Vorjahr		Trend
Gesamtunfälle	181	206	25	13,81%	↑↑
Verunglückte	145	165	20	13,79%	↑↑
davon Getötete	2	0	-2	-100,00%	↓↓
davon Schwerverletzte	30	19	-11	-36,67%	↓↓
davon Leichtverletzte	113	146	33	29,20%	↑↑
männlich	95	111	16	16,84%	↑↑
weiblich	50	54	4	8,00%	↑
divers	0	0	0	0 %	→

In Osthessen betrug der Anteil dieser Altersgruppe im Jahr 2025 in Bezug auf die Gesamtbevölkerung 6,95%. Sie waren an insgesamt 1.940 Verkehrsunfällen beteiligt. Dies entspricht einem prozentualen Anteil von 18,11% am Gesamtunfallgeschehen. Folglich sind sie statistisch gesehen deutlich überrepräsentiert am Unfallgeschehen in Osthessen. Sie sind an rund jedem fünften Unfall beteiligt. Im Vergleich zu 2024 sanken die Verkehrsunfallzahlen erneut um - 2,37% (- 47 Unfälle). Bei 1.359 Unfällen wurden „Junge Fahrer“ als Unfallverursacher geführt. Dies entspricht einem Prozentsatz von 70,05%. Die Verkehrsunfälle mit tödlichem Verlauf sind auf einem konstant niedrigen Niveau (wie auch im letzten Berichtszeitraum wurde eine Person tödlich verletzt). Gleiches gilt bei den Schwerverletzten in dieser Kategorie (65 Verkehrsunfälle / +/- 0). Im Bereich der Leichtverletzten ist ein leichter Trend zu sinkenden Unfallzahlen erkennbar (272 / - 18 / - 6,21%).

18 - 24 Jahre	Unfallbeteiligte (Fahrer und verletzte Mitfahrer von)						Fußgänger
	Mofa	Krad	Lkw	Pkw	Fahrrad	Andere	
Anzahl der Unfälle	10	57	100	1.725	26	33	10
Verunglückte	9	49	2	228	24	19	7
davon Getötete	0	0	0	1	0	0	0
davon Schwerverletzte	1	17	1	36	4	6	0
davon Leichtverletzte	8	32	1	191	20	13	7
männlich	7	36	2	131	21	10	3
weiblich	2	13	0	97	3	9	4
divers	0	0	0	0	0	0	0

18 - 24 Jahre	2024	2025	Veränderungen zum Vorjahr		Trend
Gesamtunfälle	1.987	1.940	-47	-2,37%	↘
Verunglückte	356	338	-18	-5,06%	↓
davon Getötete	1	1	0	0,00%	→
davon Schwerverletzte	65	65	0	0,00%	→
davon Leichtverletzte	290	272	-18	-6,21%	↓
männlich	210	210	0	0,00%	→
weiblich	146	128	-18	-12,33%	↓↓
divers	0	0	0	0 %	→

Der Anteil der „Altersgruppe 65 – 74 Jahre“ an der Gesamtbevölkerung in Osthessen in 2025 betrug 10,98%. Diese Gruppe war an insgesamt 1.277 Verkehrsunfällen beteiligt. Dies stellt eine Beteiligung am Gesamtunfallaufkommen von 11,92% dar. Damit liegt diese Gruppe geringfügig über dem prozentualen Anteil ihrer Altersgruppe am Unfallgeschehen in Osthessen. Bei 891 Verkehrsunfällen wurde diese Gruppe als Unfallverursacher geführt. Dies entspricht einem Anteil von 69,77% (2024 = 59,51%). Erfreulich ist, dass im Berichtszeitraum **keine Personen** dieser Altersgruppe im Rahmen eines Unfallgeschehens **verstarben** (0 / - 4 / - 100%). Die Zahl der Verunglückten nahm leicht ab (- 2 / - 1,12%) und liegt aktuell bei 177. In 85,51% der Fälle verunfallte diese Altersgruppe mit bzw. in einem Pkw. Andere Fahrzeugbeteiligungen spielten nur eine untergeordnete Rolle.

65 - 74 Jahre	Unfallbeteiligte (Fahrer und verletzte Mitfahrer von)						Fußgänger
	Mofa	Krad	Lkw	Pkw	Fahrrad	Andere	
Anzahl der Unfälle	4	24	94	1.092	45	27	11
Verunglückte	2	17	1	93	45	9	10
davon Getötete	0	0	0	0	0	0	0
davon Schwerverletzte	0	10	0	24	14	3	2
davon Leichtverletzte	2	7	1	69	31	6	8
männlich	2	15	1	55	30	8	6
weiblich	0	2	0	38	15	1	4
divers	0	0	0	0	0	0	0

65 - 74 Jahre	2024	2025	Veränderungen zum Vorjahr		Trend
Gesamtunfälle	1.215	1.277	62	5,10%	↑
Verunglückte	179	177	-2	-1,12%	↓
davon Getötete	4	0	-4	-100,00%	↓↓
davon Schwerverletzte	43	53	10	23,26%	↑↑
davon Leichtverletzte	132	124	-8	-6,06%	↓
männlich	110	117	7	6,36%	↑
weiblich	69	60	-9	-13,04%	↓↓
divers	0	0	0	0 %	→

Der Bevölkerungsanteil dieser Altersgruppe lag im Jahr 2025 in Osthessen bei 8,33%. Diese Altersgruppe war an insgesamt 778 Unfällen beteiligt. Dies entspricht einem leichten Rückgang der Unfallzahlen um - 5,93% (- 49) zum Vorjahr. In 570 Fällen wurde diese Altersgruppe als Unfallverursacher geführt (2024 = 601 Fälle). Dies entspricht einer Quote von 73,26% - in gut sieben von zehn Unfällen setzte somit diese Gruppe die Ursache für ein Unfallgeschehen. Statistisch gesehen liegt die Beteiligung dieser Altersgruppe am Gesamtunfallgeschehen in Osthessen bei 7,26% und damit deutlich unter ihrem eigentlichen Bevölkerungsanteil. Hier ist jedoch anzumerken, dass ein bedeutender Teil dieser Altersgruppe aufgrund gesundheitlicher Einschränkungen bzw. körperlicher Konstitutionen kein Fahrzeug mehr führt oder ein Fahrzeug nur noch eingeschränkt und zielgerichtet nutzt (nur noch bei Tageslicht, nicht mehr bei Regen etc.). In 2025 verlor eine Person dieser Altersgruppe ihr Leben aufgrund eines Unfallgeschehens. Dies bedeutet einen Rückgang von tödlich verletzten Personen um - 3 (- 75,00%). Die Zahl der Schwerverletzten stieg deutlich um 21,88% (von 32 auf 39). Bei den leichtverletzten Personen ist ein leichter Anstieg von 7,87% (von 89 auf 96 Unfälle) festzustellen. Der / die tödlich Verletzte kam im Rahmen eines Alleinunfalles zu Tode.

75 Jahre und älter	Unfallbeteiligte (Fahrer und verletzte Mitfahrer von)						Fußgänger
	Mofa	Krad	Lkw	Pkw	Fahrrad	Andere	
Anzahl der Unfälle	3	4	14	711	26	8	17
Verunglückte	3	3	1	87	25	2	15
davon Getötete	0	0	0	1	0	0	0
davon Schwerverletzte	1	0	1	25	7	1	4
davon Leichtverletzte	2	3	0	61	18	1	11
männlich	3	3	1	47	18	1	5
weiblich	0	0	0	40	7	1	10
divers	0	0	0	0	0	0	0

75 Jahre und älter	2024	2025	Veränderungen zum Vorjahr		Trend
Gesamtunfälle	827	778	-49	-5,93%	↓
Verunglückte	125	136	11	8,80%	↑
davon Getötete	4	1	-3	-75,00%	↓↓
davon Schwerverletzte	32	39	7	21,88%	↑↑
davon Leichtverletzte	89	96	7	7,87%	↑
männlich	78	78	0	0,00%	→
weiblich	47	58	11	23,40%	↑↑
divers	0	0	0	0 %	→

2.7.1 Fußgänger (VBet Fsg [81, 82, 83, 84, 93])

In der Sparte der Verkehrsunfälle mit Fußgängern kam es -anders als im Jahr 2024- im Berichtszeitraum zu einem deutlichen Rückgang der Unfallzahlen. Die Gesamtunfälle sanken deutlich um -17,01% auf nunmehr 122 Fälle. Im Bereich der verunglückten Fußgänger ist ein deutlicher Rückgang der Fallzahlen von 110 im Jahr 2024 auf 95 im Jahr 2025 zu verzeichnen (- 15 / - 13,64%). Eine ähnliche Entwicklung setzt sich auch bei den tödlich verletzten Fußgängerinnen und Fußgängern fort. Im Berichtszeitraum wurde eine Person tödlich verletzt (- 2). Dies bedeutet einen Rückgang bei den tödlich verletzten Personen um - 66,67%. Die Zahl der Schwerverletzten sank ebenfalls deutlich von 26 auf 22, die Zahl der leichtverletzten Personen sank um - 8,64% auf nunmehr 74 Personen. In 36,89% der Fälle war falsches Verhalten der Fußgänger unfallursächlich (bei 45 Verkehrsunfällen). In 31,15% der Fälle (insgesamt bei 38 Unfällen) mit Fußgängerbeteiligung wurden Fußgänger als Verursacher geführt. Im Jahr 2024 lag dieser Wert noch bei 39,46%).

	unter 14 Jahre	14 - 17 Jahre	18 - 24 Jahre	25 - 64 Jahre	65 - 74 Jahre	75 Jahre und älter	ohne Alters- angabe
Anzahl der Unfälle	20	3	10	55	11	17	7
Verunglückte	20	2	7	41	10	15	0
davon Getötete	0	0	0	1	0	0	0
davon Schwerverletzte	4	0	0	10	2	4	0
davon Leichtverletzte	16	2	7	30	8	11	0
männlich	11	0	3	26	6	5	0
weiblich	9	2	4	15	4	10	0
divers	0	0	0	0	0	0	0
Unfallursachen (Klammerwerte)							
Verkehrstüchtigkeit (01 - 04, 07)	0	0	1	1	0	0	0
Ablenkung (05 - 06)	0	0	0	0	0	0	1
Falsches Verhalten der Fußgänger (60 - 69)	9	1	4	15	3	7	6
Sonstige	0	0	0	0	0	0	0

	Gesamt 2024	Gesamt 2025	Veränderungen zum Vorjahr		Trend
Gesamtunfälle	147	122	-25	-17,01%	↓↓
Verunglückte	110	95	-15	-13,64%	↓↓
davon Getötete	3	1	-2	-66,67%	↓↓
davon Schwerverletzte	26	20	-6	-23,08%	↓↓
davon Leichtverletzte	81	74	-7	-8,64%	↓
männlich	56	51	-5	-8,93%	↓
weiblich	54	44	-10	-18,52%	↓↓
divers	0	0	0	0 %	→
Unfallursachen (Klammerwerte)					
Verkehrstüchtigkeit (01 - 04, 07)	0	2	2	0 %	→
Ablenkung (05 - 06)	7	1	-6	-85,71%	↓↓
Falsches Verhalten der Fußgänger (60 - 69)	62	45	-17	-27,42%	↓↓
Sonstige	0	0	0	0 %	→

Nach einem gleich bleibenden Niveau im Jahr 2024 kam es im Jahr 2025 wieder zu steigenden Unfallzahlen unter Beteiligung von Fahrrad fahrenden. Die Gesamtunfallzahlen stiegen um 34,01% auf 197 Unfälle (+ 50). Es verunglückten in 2025 deutlich mehr Radfahrerinnen und Radfahrer (von 117 auf 166 / + 49 / + 41,88%). Die Zahl der Getöteten hingegen sank um -1 auf eine tödlich verletzte Person. Die Unfallzahlen im Bereich der schwerverletzten Personen stieg hingegen von 23 auf 40 (+ 17 / + 73,91%). Auch im Bereich der Leichtverletzten ist ein deutlicher Anstieg der Fallzahlen um 35,87% zu verzeichnen (von 92 auf 125 Unfälle). Bei 126 Unfällen (63,95%) mit Beteiligung eines Fahrrades war die Fzg.-Führerin / der Fzg.-Führer Unfallverursacherin / Unfallverursacher. Festzustellen ist auch, dass deutlich mehr männliche Radfahrer im Rahmen eines Unfallgeschehens verunglückten. Ihr Anteil liegt bei 76,51%. Rund die Hälfte der Unfallbeteiligten waren im Alter zwischen 25-64 Jahren. Die Hauptunfallursachen lagen im Bereich der "Ablenkung" und der "Falschen Fahrbahnbenutzung".

	unter 14 Jahre	14 - 17 Jahre	18 - 24 Jahre	25 - 64 Jahre	65 - 74 Jahre	75 Jahre und älter	ohne Alters- angabe
Anzahl der Unfälle	20	14	18	102	20	11	17
Verunglückte	14	13	16	92	19	11	1
davon Getötete	0	0	0	1	0	0	0
davon Schwerverletzte	3	1	4	25	6	1	0
davon Leichtverletzte	11	12	12	66	13	10	1
männlich	9	12	14	71	13	7	1
weiblich	5	1	2	21	6	4	0
divers	0	0	0	0	0	0	0
Unfallursachen (Klammerwerte)							
Verkehrstüchtigkeit (01 - 04, 07)	2	0	3	9	4	1	0
Ablenkung (05 - 06)	6	4	3	25	4	2	3
Falsche Fahrbahnbenutzung (08 - 11)	2	4	5	8	3	0	2
Geschwindigkeit (12 - 13)	1	1	2	14	1	2	1
Abstand (14 - 15)	1	0	0	2	0	0	1
Überholen (16 - 23)	0	0	0	0	0	0	0
Vorfahrt, Vorrang (27 - 33)	1	2	1	3	2	1	0
Abbiegen (34 - 35)	1	1	0	2	1	1	0
Technische Mängel (50 - 55)	0	0	1	2	0	0	0
Sonstige	2	4	2	9	3	1	9

	Gesamt 2024	Gesamt 2025	Veränderungen zum Vorjahr		Trend
Gesamtunfälle	147	197	50	34,01%	↑↑↑
Verunglückte	117	166	49	41,88%	↑↑↑
davon Getötete	2	1	-1	-50,00%	↓↓↓
davon Schwerverletzte	23	40	17	73,91%	↑↑↑
davon Leichtverletzte	92	125	33	35,87%	↑↑↑
männlich	85	127	42	49,41%	↑↑↑
weiblich	32	39	7	21,88%	↑↑↑
divers	0	0	0	0 %	→
Unfallursachen (Klammerwerte)					
Verkehrstüchtigkeit (01 - 04, 07)	15	19	4	26,67%	↑↑↑
Ablenkung (05 - 06)	25	47	22	88,00%	↑↑↑
Falsche Fahrbahnbenutzung (08 - 11)	13	24	11	84,62%	↑↑↑
Geschwindigkeit (12 - 13)	12	22	10	83,33%	↑↑↑
Abstand (14 - 15)	7	4	-3	-42,86%	↓↓↓
Überholen (16 - 23)	2	0	-2	-100,00%	↓↓↓
Vorfahrt, Vorrang (27 - 33)	13	10	-3	-23,08%	↓↓↓
Abbiegen (34 - 35)	2	6	4	200,00%	↑↑↑
Technische Mängel (50 - 55)	4	3	-1	-25,00%	↓↓↓
Sonstige	26	30	4	15,38%	↑↑↑

Pedelecs (Pedal Electric Cycle) werden als Fortbewegungsmittel in der Bevölkerung immer beliebter. Diese deutliche Zunahme an Fahrzeugen spiegelt sich auch in der Verkehrsunfallstatistik wider. Im Jahr 2025 ist erneut ein deutlicher Anstieg der Unfallzahlen von 97 auf 143 (2023 = 80 / 2024 = 97 / 2025 = 143) zu verzeichnen. Die Zahl der Verunglückten stieg ebenfalls deutlich von 87 auf nunmehr 135 (+ 48 / + 55,17%). Auch im Jahr 2025 wurde erneut keine Person tödlich verletzt. Bei der Anzahl von schwerverletzten Personen ist ein Anstieg der Fallzahlen um 24,24% (+ 8) zu registrieren. 94 Personen wurden bei einem Pedelec-Unfall leicht verletzt. Dies bedeutet einen Anstieg um + 74,07%. Bei 94,41% der Unfälle mit einem Pedelec wurden die Fahrzeugführenden im Rahmen des Unfallgeschehens schwer oder leicht verletzt. Bei 88 Unfällen setzte der Pedelec-Fahrende die Unfallursache. In 62,94% der Fälle war die Altersgruppe 25-64 beteiligt.

	unter 14 Jahre	14 - 17 Jahre	18 - 24 Jahre	25 - 64 Jahre	65 - 74 Jahre	75 Jahre und älter	ohne Alters- angabe
Anzahl der Unfälle	3	3	8	90	26	15	1
Verunglückte	3	3	8	81	26	14	0
davon Getötete	0	0	0	0	0	0	0
davon Schwerverletzte	0	0	0	27	8	6	0
davon Leichtverletzte	3	3	8	54	18	8	0
männlich	3	2	7	52	17	11	0
weiblich	0	1	1	29	9	3	0
divers	0	0	0	0	0	0	0
Unfallursachen (Klammerwerte)							
Verkehrstüchtigkeit (01 - 04, 07)	0	0	0	19	3	1	0
Ablenkung (05 - 06)	2	1	2	16	10	4	0
Falsche Fahrbahnbenutzung (08 - 11)	0	0	2	10	1	2	0
Geschwindigkeit (12 - 13)	0	0	0	9	3	1	0
Abstand (14 - 15)	0	0	0	1	0	0	1
Überholen (16 - 23)	0	0	0	1	0	0	0
Vorfahrt, Vorrang (27 - 33)	0	1	0	3	3	1	0
Abbiegen (34 - 35)	0	0	1	1	0	1	0
Technische Mängel (50 - 55)	0	1	0	1	0	0	0
Sonstige	0	0	0	14	2	3	0

	Gesamt 2024	Gesamt 2025	Veränderungen zum Vorjahr		Trend
Gesamtunfälle	97	143	46	47,42%	↑↑
Verunglückte	87	135	48	55,17%	↑↑
davon Getötete	0	0	0	0 %	→
davon Schwerverletzte	33	41	8	24,24%	↑↑
davon Leichtverletzte	54	94	40	74,07%	↑↑
männlich	62	92	30	48,39%	↑↑
weiblich	25	43	18	72,00%	↑↑
divers	0	0	0	0 %	→
Unfallursachen (Klammerwerte)					
Verkehrstüchtigkeit (01 - 04, 07)	15	23	8	53,33%	↑↑
Ablenkung (05 - 06)	13	35	22	169,23%	↑↑
Falsche Fahrbahnbenutzung (08 - 11)	13	15	2	15,38%	↑↑
Geschwindigkeit (12 - 13)	13	13	0	0,00%	→
Abstand (14 - 15)	2	2	0	0,00%	→
Überholen (16 - 23)	2	1	-1	-50,00%	↓↓
Vorfahrt, Vorrang (27 - 33)	4	8	4	100,00%	↑↑
Abbiegen (34 - 35)	5	3	-2	-40,00%	↓↓
Technische Mängel (50 - 55)	1	2	1	100,00%	↑↑
Sonstige	9	19	10	111,11%	↑↑

Die Gesamtunfallzahlen im Bereich der „Motorisierten Zweiräder“ sind im Berichtszeitraum wieder deutlich um + 22,35% auf 416 (+ 76) gestiegen. Im Bereich der Verunglückten stieg die Gesamtzahl um + 51 auf nunmehr 348 (+ 17,17%). Im Bereich der tödlich verletzten Personen sank die Zahl der Unfälle deutlich. Im Berichtszeitraum verlor eine Person ihr Leben auf einem motorisierten Zweirad (- 4). Die Zahl der Schwerverletzten sank leicht um - 4,21% auf 91 (- 4). Ein deutlicher Anstieg um + 29,95% ist hingegen bei den Leichtverletzten zu verzeichnen (von 197 auf 256). In 76,72% der Fälle verunglückten Männer im Zuge eines Unfallgeschehens. In 86 Fällen war "nicht angepasste Geschwindigkeit" unfallursächlich für das Unfallgeschehen (20,67% der Zweiradunfälle). Eine weitere hervorzuhebende Unfallursache, neben den "sonstigen" Ursachen, ist die "Ablenkung" mit 65 Fällen.

	unter 14 Jahre	14 - 17 Jahre	18 - 24 Jahre	25 - 64 Jahre	65 - 74 Jahre	75 Jahre und älter	ohne Alters- angabe
Anzahl der Unfälle	7	129	81	153	34	7	13
Verunglückte	3	115	71	129	24	6	0
davon Getötete	0	0	0	1	0	0	0
davon Schwerverletzte	0	16	23	39	12	1	0
davon Leichtverletzte	3	99	48	89	12	5	0
männlich	1	83	52	103	22	6	0
weiblich	2	32	19	26	2	0	0
divers	0	0	0	0	0	0	0
Unfallursachen (Klammerwerte)							
Verkehrstüchtigkeit (01 - 04, 07)	0	0	5	15	3	0	0
Ablenkung (05 - 06)	0	18	11	26	5	2	3
Geschwindigkeit (12 - 13)	0	25	14	35	8	2	2
Abstand (14 - 15)	0	9	8	7	1	0	3
Überholen (16 - 23)	0	6	5	4	3	0	0
Vorfahrt, Vorrang (27 - 33)	0	8	2	1	0	0	0
Abbiegen (34 - 35)	0	9	4	10	1	0	1
Wenden/Rückwärts-/Ein-, Anfahren (36-37)	1	4	0	3	1	1	1
Technische Mängel (50 - 55)	0	0	3	5	0	0	0
Sonstige	7	21	13	23	6	1	8

	Gesamt 2024	Gesamt 2025	Veränderungen zum Vorjahr		Trend
Gesamtunfälle	340	416	76	22,35%	↑↑
Verunglückte	297	348	51	17,17%	↑↑
davon Getötete	5	1	-4	-80,00%	↓↓
davon Schwerverletzte	95	91	-4	-4,21%	↓
davon Leichtverletzte	197	256	59	29,95%	↑↑
männlich	240	267	27	11,25%	↑↑
weiblich	57	81	24	42,11%	↑↑
divers	0	0	0	0 %	→
Unfallursachen (Klammerwerte)					
Verkehrstüchtigkeit (01 - 04, 07)	15	23	8	53,33%	↑↑
Ablenkung (05 - 06)	43	65	22	51,16%	↑↑
Geschwindigkeit (12 - 13)	74	86	12	16,22%	↑↑
Abstand (14 - 15)	30	28	-2	-6,67%	↓
Überholen (16 - 23)	17	18	1	5,88%	↑
Vorfahrt, Vorrang (27 - 33)	12	11	-1	-8,33%	↓
Abbiegen (34 - 35)	17	25	8	47,06%	↑↑
Wenden/Rückwärts-/Ein-, Anfahren (36-37)	6	11	5	83,33%	↑↑
Technische Mängel (50 - 55)	2	8	6	300,00%	↑↑
Sonstige	42	79	37	88,10%	↑↑

An jedem fünften Verkehrsunfall mit einem motorisierten Zweirad in Osthessen waren Mofas bzw. Fahrräder mit Hilfsmotor beteiligt (23,32%). Die Zahl der Unfälle stieg im Berichtszeitraum deutlich um + 27 Unfälle auf 97 (+ 38,57%). Die Zahl der Verunglückten stieg ebenfalls um + 41,67% auf insgesamt 85 (+ 25). Im Jahr 2025 verstarben erfreulicherweise keine Personen bei einem Unfallgeschehen mit einem beteiligten Mofa oder FmH (von 1 auf 0). In der Rubrik "Schwerverletzte" ist ebenfalls ein deutlicher Rückgang der Fallzahlen um - 18,18% festzustellen (von 11 auf 9). In der Kategorie der leichtverletzten Personen ist hingegen ein Anstieg von 48 auf 76 Fälle zu verzeichnen. 71,76% der Verunglückten waren männlich.

	unter 14 Jahre	14 - 17 Jahre	18 - 24 Jahre	25 - 64 Jahre	65 - 74 Jahre	75 Jahre und älter	ohne Alters- angabe
Anzahl der Unfälle	1	61	10	20	4	3	1
Verunglückte	1	50	9	20	2	3	0
davon Getötete	0	0	0	0	0	0	0
davon Schwerverletzte	0	5	1	2	0	1	0
davon Leichtverletzte	1	45	8	18	2	2	0
männlich	0	34	7	15	2	3	0
weiblich	1	16	2	5	0	0	0
divers	0	0	0	0	0	0	0
Unfallursachen (Klammerwerte)							
Verkehrstüchtigkeit (01 - 04, 07)	0	0	0	4	1	0	0
Ablenkung (05 - 06)	0	11	1	4	1	1	0
Geschwindigkeit (12 - 13)	0	14	0	2	0	1	0
Abstand (14 - 15)	0	3	1	0	0	0	1
Überholen (16 - 23)	0	4	0	0	0	0	0
Vorfahrt, Vorrang (27 - 33)	0	4	0	0	0	0	0
Abbiegen (34 - 35)	0	3	1	1	0	0	0
Wenden/Rückwärts-/Ein-, Anfahren (36-37)	0	1	0	0	0	0	0
Technische Mängel (50 - 55)	0	0	0	2	0	0	0
Sonstige	0	5	3	4	1	0	0

	Gesamt 2024	Gesamt 2025	Veränderungen zum Vorjahr		Trend
Gesamtunfälle	70	97	27	38,57%	↑↑
Verunglückte	60	85	25	41,67%	↑↑
davon Getötete	1	0	-1	-100,00%	↓↓
davon Schwerverletzte	11	9	-2	-18,18%	↓↓
davon Leichtverletzte	48	76	28	58,33%	↑↑
männlich	47	61	14	29,79%	↑↑
weiblich	13	24	11	84,62%	↑↑
divers	0	0	0	0 %	→
Unfallursachen (Klammerwerte)					
Verkehrstüchtigkeit (01 - 04, 07)	3	5	2	66,67%	↑↑
Ablenkung (05 - 06)	5	18	13	260,00%	↑↑
Geschwindigkeit (12 - 13)	6	17	11	183,33%	↑↑
Abstand (14 - 15)	5	5	0	0,00%	→
Überholen (16 - 23)	1	4	3	300,00%	↑↑
Vorfahrt, Vorrang (27 - 33)	4	4	0	0,00%	→
Abbiegen (34 - 35)	7	5	-2	-28,57%	↓↓
Wenden/Rückwärts-/Ein-, Anfahren (36-37)	0	1	1	0 %	↑↑
Technische Mängel (50 - 55)	1	2	1	100,00%	↑↑
Sonstige	9	13	4	44,44%	↑↑

Aufgrund ihres sehr geringen Marktanteils spielen S-Pedelecs - sog. E-Bikes (mehr als 25 km/h bis 45 km/h) - beim Unfallgeschehen in Osthessen eine untergeordnete Rolle. In 2025 wurde erneut ein Verkehrsunfall mit einem S-Pedelec polizeilich aufgenommen. Hierbei verletzte sich der S-Pedelec Fahrer schwer.

	unter 14 Jahre	14 - 17 Jahre	18 - 24 Jahre	25 - 64 Jahre	65 - 74 Jahre	75 Jahre und älter	ohne Alters- angabe
Anzahl der Unfälle	0	0	0	1	0	0	0
Verunglückte	0	0	0	1	0	0	0
davon Getötete	0	0	0	0	0	0	0
davon Schwerverletzte	0	0	0	1	0	0	0
davon Leichtverletzte	0	0	0	0	0	0	0
männlich	0	0	0	0	0	0	0
weiblich	0	0	0	1	0	0	0
divers	0	0	0	0	0	0	0
Unfallursachen (Klammerwerte)							
Verkehrstüchtigkeit (01 - 04, 07)	0	0	0	0	0	0	0
Ablenkung (05 - 06)	0	0	0	1	0	0	0
Geschwindigkeit (12 - 13)	0	0	0	0	0	0	0
Abstand (14 - 15)	0	0	0	0	0	0	0
Überholen (16 - 23)	0	0	0	0	0	0	0
Vorfahrt, Vorrang (27 - 33)	0	0	0	0	0	0	0
Abbiegen (34 -35)	0	0	0	0	0	0	0
Wenden/Rückwärts-/Ein-, Anfahren (36-37)	0	0	0	0	0	0	0
Technische Mängel (50 - 55)	0	0	0	0	0	0	0
Sonstige	0	0	0	0	0	0	0

	Gesamt 2024	Gesamt 2025	Veränderungen zum Vorjahr		Trend
Gesamtunfälle	1	1	0	0,00%	→
Verunglückte	1	1	0	0,00%	→
davon Getötete	0	0	0	0 %	→
davon Schwerverletzte	1	1	0	0,00%	→
davon Leichtverletzte	0	0	0	0 %	→
männlich	1	0	-1	-100,00%	↓↓
weiblich	0	1	1	0 %	↑↑
divers	0	0	0	0 %	→
Unfallursachen (Klammerwerte)					
Verkehrstüchtigkeit (01 - 04, 07)	0	0	0	0 %	→
Ablenkung (05 - 06)	0	1	1	0 %	↑↑
Geschwindigkeit (12 - 13)	0	0	0	0 %	→
Abstand (14 - 15)	0	0	0	0 %	→
Überholen (16 - 23)	0	0	0	0 %	→
Vorfahrt, Vorrang (27 - 33)	0	0	0	0 %	→
Abbiegen (34 - 35)	0	0	0	0 %	→
Wenden/Rückwärts-/Ein-, Anfahren (36-37)	0	0	0	0 %	→
Technische Mängel (50 - 55)	0	0	0	0 %	→
Sonstige	0	0	0	0 %	→

Wie bereits im Jahr 2024 fielen auch im Jahr 2025 die Unfallzahlen im Bereich der motorisierten Zweiräder bis 125³ von 69 auf aktuell 63 Unfälle. In 88,89% der Fälle wurden Kfz.-Führende dieser Fzg.-Beteiligung verletzt. Im Jahr 2025 registrierte die Polizei Osthessen keinen Verkehrsunfall mit einer getöteten Person. Die Zahl reduzierte sich von einem Verkehrstoten im Jahr 2024 auf aktuell 0. Auch im Bereich der schwerverletzten und leichtverletzten Verkehrsteilnehmerinnen / Verkehrsteilnehmer sanken die Verkehrsunfallzahlen merklich (Schwerverletzte: von 15 auf 11 / Leichtverletzte: von 48 auf 45). In der Fahrzeugklasse "Motorisierte Zweiräder bis 125³" sind die männlich verletzten Personen mit 78,57% sowie die Altersklasse 14-17 Jahre mit 35 Unfällen (55,56%) deutlich überrepräsentiert. Auffällig ist in Bezug auf die Hauptunfallursache "Geschwindigkeit" auch, dass sich die Unfälle von 26 im Jahr 2024 auf 11 im Jahr 2025 reduzierten.

	unter 14 Jahre	14 - 17 Jahre	18 - 24 Jahre	25 - 64 Jahre	65 - 74 Jahre	75 Jahre und älter	ohne Alters- angabe
Anzahl der Unfälle	0	35	7	15	5	3	0
Verunglückte	0	31	6	12	4	3	0
davon Getötete	0	0	0	0	0	0	0
davon Schwerverletzte	0	6	1	3	1	0	0
davon Leichtverletzte	0	25	5	9	3	3	0
männlich	0	24	4	9	4	3	0
weiblich	0	7	2	3	0	0	0
divers	0	0	0	0	0	0	0
Unfallursachen (Klammerwerte)							
Verkehrstüchtigkeit (01 - 04, 07)	0	0	0	0	0	0	0
Ablenkung (05 - 06)	0	5	0	1	0	1	0
Geschwindigkeit (12 - 13)	0	6	1	3	0	1	0
Abstand (14 - 15)	0	5	1	0	0	0	0
Überholen (16 - 23)	0	2	0	2	0	0	0
Vorfahrt, Vorrang (27 - 33)	0	1	0	0	0	0	0
Abbiegen (34 - 35)	0	2	1	2	0	0	0
Wenden/Rückwärts-/Ein-, Anfahren (36-37)	0	0	0	0	0	1	0
Technische Mängel (50 - 55)	0	0	0	0	0	0	0
Sonstige	0	3	0	0	0	0	0

	Gesamt 2024	Gesamt 2025	Veränderungen zum Vorjahr		Trend
Gesamtunfälle	69	63	-6	-8,70%	↓
Verunglückte	64	56	-8	-12,50%	↓↓
davon Getötete	1	0	-1	-100,00%	↓↓
davon Schwerverletzte	15	11	-4	-26,67%	↓↓
davon Leichtverletzte	48	45	-3	-6,25%	↓
männlich	48	44	-4	-8,33%	↓
weiblich	16	12	-4	-25,00%	↓↓
divers	0	0	0	0 %	→
Unfallursachen (Klammerwerte)					
Verkehrstüchtigkeit (01 - 04, 07)	1	0	-1	-100,00%	↓↓
Ablenkung (05 - 06)	9	7	-2	-22,22%	↓↓
Geschwindigkeit (12 - 13)	26	11	-15	-57,69%	↓↓
Abstand (14 - 15)	7	6	-1	-14,29%	↓↓
Überholen (16 - 23)	2	4	2	100,00%	↑↑
Vorfahrt, Vorrang (27 - 33)	1	1	0	0,00%	→
Abbiegen (34 - 35)	3	5	2	66,67%	↑↑
Wenden/Rückwärts-/Ein-, Anfahren (36-37)	2	1	-1	-50,00%	↓↓
Technische Mängel (50 - 55)	0	0	0	0 %	→
Sonstige	7	3	-4	-57,14%	↓↓

Bei 39,90% der Verkehrsunfälle mit der Beteiligung eines motorisierten Zweirads war ein Kraftfahrzeug dieser Klasse beteiligt. In 2025 ereigneten sich 166 Unfälle mit einem motorisierten Zweirad über 125³ (leichte Steigerung von insgesamt 9 Unfällen). Auch in diesem Jahr sank die Zahl der tödlich verletzten Personen deutlich (2023 = 4 / 2024 = 3 / 2025 = 1). Bei den Schwerverletzten sind leicht rückläufige Zahlen von - 5 Unfällen zu verzeichnen. Bei den Leichtverletzten gab es eine leichte Steigerung von + 5,63% (von 71 auf 75 Unfälle). Die Altersgruppe 25-64 Jahre war an 50,62% der Unfälle beteiligt, gefolgt von der Altersgruppe 18-24 Jahre mit 30,12%. 82,71% der verunglückten Zweiradfahrenden waren männlich. Wie bereits bei den motorisierten Zweirädern unter 125³ dargestellt, liegen auch in dieser Gruppe die Unfallursachen in der "nicht angepassten Geschwindigkeit" und "Ablenkung".

	unter 14 Jahre	14 - 17 Jahre	18 - 24 Jahre	25 - 64 Jahre	65 - 74 Jahre	75 Jahre und älter	ohne Alters- angabe
Anzahl der Unfälle	0	11	50	84	19	1	3
Verunglückte	0	8	43	69	13	0	0
davon Getötete	0	0	0	1	0	0	0
davon Schwerverletzte	0	2	16	30	9	0	0
davon Leichtverletzte	0	6	27	38	4	0	0
männlich	0	7	32	60	11	0	0
weiblich	0	1	11	9	2	0	0
divers	0	0	0	0	0	0	0
Unfallursachen (Klammerwerte)							
Verkehrstüchtigkeit (01 - 04, 07)	0	0	0	2	0	0	0
Ablenkung (05 - 06)	0	1	8	14	2	0	0
Geschwindigkeit (12 - 13)	0	4	12	26	6	0	1
Abstand (14 - 15)	0	0	6	5	1	0	1
Überholen (16 - 23)	0	0	5	2	3	0	0
Vorfahrt, Vorrang (27 - 33)	0	0	1	1	0	0	0
Abbiegen (34 - 35)	0	2	2	6	1	0	0
Wenden/Rückwärts-/Ein-, Anfahren (36-37)	0	0	0	2	1	0	0
Technische Mängel (50 - 55)	0	0	2	2	0	0	0
Sonstige	0	1	6	8	4	1	2

	Gesamt 2024	Gesamt 2025	Veränderungen zum Vorjahr		Trend
Gesamtunfälle	157	166	9	5,73%	↑
Verunglückte	136	133	-3	-2,21%	↓
davon Getötete	3	1	-2	-66,67%	↓↓
davon Schwerverletzte	62	57	-5	-8,06%	↓
davon Leichtverletzte	71	75	4	5,63%	↑
männlich	116	110	-6	-5,17%	↓
weiblich	20	23	3	15,00%	↑↑
divers	0	0	0	0 %	→
Unfallursachen (Klammerwerte)					
Verkehrstüchtigkeit (01 - 04, 07)	6	2	-4	-66,67%	↓↓
Ablenkung (05 - 06)	26	25	-1	-3,85%	↓
Geschwindigkeit (12 - 13)	39	49	10	25,64%	↑↑
Abstand (14 - 15)	18	13	-5	-27,78%	↓↓
Überholen (16 - 23)	14	10	-4	-28,57%	↓↓
Vorfahrt, Vorrang (27 - 33)	2	2	0	0,00%	→
Abbiegen (34 - 35)	4	11	7	175,00%	↑↑
Wenden/Rückwärts-/Ein-, Anfahren (36-37)	2	3	1	50,00%	↑↑
Technische Mängel (50 - 55)	1	4	3	300,00%	↑↑
Sonstige	13	22	9	69,23%	↑↑

Insbesondere in Städten gehören sog. "E-Scooter" mittlerweile zum Stadtbild. Obwohl in Osthessen keine gewerblichen Verleihsysteme betrieben werden, sind Elektrokleinstfahrzeuge im Privatbesitz im Straßenbild zunehmend präsent. Im Jahr 2022 wurden die Elektrokleinstfahrzeuge in die Verkehrsunfallstatistik aufgenommen. In 2025 wurden 92 Verkehrsunfälle polizeilich registriert. Dies bedeutet einen erneuten Anstieg um + 109,09% im Vergleich zum Vorjahr (+ 48). Seit Einführung der Statistik "Elektrokleinstfahrzeuge" wurden keine Fzg.-Führende tödlich verletzt. Die Zahl der Schwerverletzten stieg um mehr als das Doppelte an (von 6 auf 13). Ein gleiches Bild zeigt sich bei den Leichtverletzten. Auch hier ist ein deutlicher Trend zu steigenden Unfallzahlen festzustellen (von 30 auf 60). 71,23% der verunglückten Fahrer waren männlich.

	unter 14 Jahre	14 - 17 Jahre	18 - 24 Jahre	25 - 64 Jahre	65 - 74 Jahre	75 Jahre und älter	ohne Alters- angabe
Anzahl der Unfälle	6	24	14	33	6	0	9
Verunglückte	2	26	13	27	5	0	0
davon Getötete	0	0	0	0	0	0	0
davon Schwerverletzte	0	3	5	3	2	0	0
davon Leichtverletzte	2	23	8	24	3	0	0
männlich	1	18	9	19	5	0	0
weiblich	1	8	4	8	0	0	0
divers	0	0	0	0	0	0	0
Unfallursachen (Klammerwerte)							
Verkehrstüchtigkeit (01 - 04, 07)	0	0	5	9	2	0	0
Ablenkung (05 - 06)	0	1	2	6	2	0	3
Geschwindigkeit (12 - 13)	0	1	1	4	2	0	1
Abstand (14 - 15)	0	1	0	2	0	0	1
Überholen (16 - 23)	0	0	0	0	0	0	0
Vorfahrt, Vorrang (27 - 33)	0	3	1	0	0	0	0
Abbiegen (34 - 35)	0	2	0	1	0	0	1
Wenden/Rückwärts-/Ein-, Anfahren (36-37)	1	3	0	1	0	0	1
Technische Mängel (50 - 55)	0	0	1	1	0	0	0
Sonstige	7	12	4	11	1	0	6

	Gesamt 2024	Gesamt 2025	Veränderungen zum Vorjahr		Trend
Gesamtunfälle	44	92	48	109,09%	↑↑
Verunglückte	36	73	37	102,78%	↑↑
davon Getötete	0	0	0	0 %	→
davon Schwerverletzte	6	13	7	116,67%	↑↑
davon Leichtverletzte	30	60	30	100,00%	↑↑
männlich	28	52	24	85,71%	↑↑
weiblich	8	21	13	162,50%	↑↑
divers	0	0	0	0 %	→
Unfallursachen (Klammerwerte)					
Verkehrstüchtigkeit (01 - 04, 07)	5	16	11	220,00%	↑↑
Ablenkung (05 - 06)	3	14	11	366,67%	↑↑
Geschwindigkeit (12 - 13)	3	9	6	200,00%	↑↑
Abstand (14 - 15)	0	4	4	0 %	↑↑
Überholen (16 - 23)	0	0	0	0 %	→
Vorfahrt, Vorrang (27 - 33)	5	4	-1	-20,00%	↓↓
Abbiegen (34 - 35)	3	4	1	33,33%	↑↑
Wenden/Rückwärts-/Ein-, Anfahren (36-37)	2	6	4	200,00%	↑↑
Technische Mängel (50 - 55)	0	2	2	0 %	↑↑
Sonstige	13	41	28	215,38%	↑↑

An 87,09% aller Verkehrsunfälle in Osthessen waren Pkw beteiligt. Diese Gruppe stellt damit die mit Abstand größte Verkehrsbeteiligung dar. In 2025 sanken die Gesamtunfallzahlen im Bereich "Pkw" leicht um - 136 auf nunmehr 9.330 Unfälle (- 1,44%). Die Zahl der Schwerverletzten sank hingegen leicht von 212 auf 187 (- 25). Bei den leichtverletzten Personen ist ebenfalls ein leichter Rückgang der Fallzahlen zu verzeichnen (1.055 / - 68 / - 6,06%). Die häufigsten Unfallursachen waren Ablenkung und Abstand.

	unter 14 Jahre	14 - 17 Jahre	18 - 24 Jahre	25 - 64 Jahre	65 - 74 Jahre	75 Jahre und älter	ohne Alters- angabe
Anzahl der Unfälle	43	54	1.725	7.083	1.092	711	294
Verunglückte	66	32	228	748	93	87	0
davon Getötete	0	0	1	10	0	1	0
davon Schwerverletzte	4	2	36	96	24	25	0
davon Leichtverletzte	62	30	191	642	69	61	0
männlich	29	14	131	388	55	47	0
weiblich	37	18	97	360	38	40	0
divers	0	0	0	0	0	0	0
Unfallursachen (Klammerwerte)							
Verkehrstüchtigkeit (01 - 04, 07)	0	1	39	215	19	26	0
Ablenkung (05 - 06)	0	2	147	501	79	67	10
Geschwindigkeit (12 - 13)	0	0	151	343	20	17	10
Abstand (14 - 15)	0	0	90	343	25	25	5
Überholen (16 - 23)	0	1	54	275	36	30	43
Vorfahrt, Vorrang (27 - 33)	0	3	70	272	59	58	9
Abbiegen (34 - 35)	0	2	54	159	29	25	5
Wenden/Rückwärts-/Ein-, Anfahren (36-37)	0	1	58	263	64	44	13
Technische Mängel (50 - 55)	0	1	13	29	5	3	1
Sonstige	2	9	199	919	246	261	130

	Gesamt 2024	Gesamt 2025	Veränderungen zum Vorjahr		Trend
Gesamtunfälle	9.466	9.330	-136	-1,44%	↘
Verunglückte	1.344	1.254	-90	-6,70%	↘
davon Getötete	9	12	3	33,33%	↗↗
davon Schwerverletzte	212	187	-25	-11,79%	↘↘
davon Leichtverletzte	1.123	1.055	-68	-6,06%	↘
männlich	696	664	-32	-4,60%	↘
weiblich	647	590	-57	-8,81%	↘
divers	0	0	0	0 %	→
Unfallursachen (Klammerwerte)					
Verkehrstüchtigkeit (01 - 04, 07)	300	300	0	0,00%	→
Ablenkung (05 - 06)	873	806	-67	-7,67%	↘
Geschwindigkeit (12 - 13)	660	541	-119	-18,03%	↘↘
Abstand (14 - 15)	677	488	-189	-27,92%	↘↘
Überholen (16 - 23)	353	439	86	24,36%	↗↗
Vorfahrt, Vorrang (27 - 33)	434	471	37	8,53%	↗
Abbiegen (34 - 35)	259	274	15	5,79%	↗
Wenden/Rückwärts-/Ein-, Anfahren (36-37)	694	443	-251	-36,17%	↘↘
Technische Mängel (50 - 55)	69	52	-17	-24,64%	↘↘
Sonstige	1.439	1.766	327	22,72%	↗↗

Im Bereich der Lkw-Beteiligung sind die Verkehrsunfallzahlen um - 3,59% leicht rückläufig. Insgesamt ereigneten sich im Berichtsjahr 1.908 Unfälle (- 71). Die Zahl der Verunglückten ist auch im Jahr 2025 deutlich rückläufig. Die Zahl sank von 67 auf 43. Im Straßenverkehr starben zwei Lkw-Fahrer (- 1, 12 wurden schwer (+ 4) und 29 leicht verletzt (- 27). Neben den sonstigen Unfallursachen stechen "Überholen" und "Ablenkung" hervor.

	unter 14 Jahre	14 - 17 Jahre	18 - 24 Jahre	25 - 64 Jahre	65 - 74 Jahre	75 Jahre und älter	ohne Alters- angabe
Anzahl der Unfälle	1	0	100	1.599	94	14	193
Verunglückte	1	0	2	38	1	1	0
davon Getötete	0	0	0	2	0	0	0
davon Schwerverletzte	0	0	1	10	0	1	0
davon Leichtverletzte	1	0	1	26	1	0	0
männlich	1	0	2	37	1	1	0
weiblich	0	0	0	1	0	0	0
divers	0	0	0	0	0	0	0
Verunglückte bei Lkw-Unfällen (inkl. Unfallgegner)							
davon Getötete	0	0	0	3	0	0	0
davon Schwerverletzte	2	1	5	28	4	1	0
davon Leichtverletzte	5	1	23	103	12	4	0
Unfallursachen (Klammerwerte)							
Verkehrstüchtigkeit (01 - 04, 07)	0	0	2	30	2	2	0
Ablenkung (05 - 06)	0	0	12	176	13	1	10
Geschwindigkeit (12 - 13)	0	0	3	39	3	0	0
Abstand (14 - 15)	0	0	2	49	1	1	3
Überholen (16 - 23)	0	0	18	220	10	1	61
Vorfahrt, Vorrang (27 - 33)	0	0	3	35	3	1	2
Abbiegen (34 - 35)	0	0	0	53	4	0	6
Wenden/Rückwärts-/Ein-, Anfahren (36-37)	0	0	15	105	6	1	17
Technische Mängel (50 - 55)	0	0	1	48	2	0	0
Sonstige	0	0	27	498	29	2	73

	Gesamt 2024	Gesamt 2025	Veränderungen zum Vorjahr		Trend
Gesamtunfälle	1.979	1.908	-71	-3,59%	↘
Verunglückte	67	43	-24	-35,82%	↘↘
davon Getötete	3	2	-1	-33,33%	↘↘
davon Schwerverletzte	8	12	4	50,00%	↗↗
davon Leichtverletzte	56	29	-27	-48,21%	↘↘
männlich	61	42	-19	-31,15%	↘↘
weiblich	6	1	-5	-83,33%	↘↘
divers	0	0	0	0 %	→
Verunglückte bei Lkw-Unfällen (inkl. Unfallgegner)	225				
davon Getötete	5	3	-2	-40,00%	↘↘
davon Schwerverletzte	46	41	-5	-10,87%	↘↘
davon Leichtverletzte	174	148	-26	-14,94%	↘↘
Unfallursachen (Klammerwerte)					
Verkehrstüchtigkeit (01 - 04, 07)	24	36	12	50,00%	↗↗
Ablenkung (05 - 06)	261	212	-49	-18,77%	↘↘
Geschwindigkeit (12 - 13)	64	45	-19	-29,69%	↘↘
Abstand (14 - 15)	88	56	-32	-36,36%	↘↘
Überholen (16 - 23)	228	310	82	35,96%	↗↗
Vorfahrt, Vorrang (27 - 33)	35	44	9	25,71%	↗↗
Abbiegen (34 - 35)	70	63	-7	-10,00%	↘
Wenden/Rückwärts-/Ein-, Anfahren (36-37)	215	144	-71	-33,02%	↘↘
Technische Mängel (50 - 55)	59	51	-8	-13,56%	↘↘
Sonstige	636	629	-7	-1,10%	↘

Kraftomnibusse (KOM) waren in 2025 an 104 Verkehrsunfällen beteiligt. Dies bedeutet eine deutliche Verringerung der Unfallzahlen von 118 auf 104 (- 14 / - 11,86%). Dieser Trend spiegelt sich auch bei den Zahlen der Verunglückten wieder. Hier ist eine deutliche Verringerung von - 12,50% zu verzeichnen. Insgesamt verunglückten 14 Personen (- 2). Erfreulich ist, dass sich erneut kein tödlicher Unfall mit Beteiligung eines KOM in Osthessen ereignete. Auch wurden keine Verkehrsteilnehmenden im Rahmen von KOM-Unfällen schwer verletzt. Die Zahl der leichtverletzten Personen sank ebenfalls um - 2 auf 14. Bei den Hauptunfallursachen "Abstand" und "Überholen" ist ein deutlich steigender Trend zu verzeichnen. Bei allen weiteren aufgeführten Unfallursachen ist ein deutlich positiver Trend feststellbar.

	unter 14 Jahre	14 - 17 Jahre	18 - 24 Jahre	25 - 64 Jahre	65 - 74 Jahre	75 Jahre und älter	ohne Alters- angabe
Anzahl der Unfälle	3	0	7	95	4	1	2
Verunglückte	4	0	5	4	1	0	0
davon Getötete	0	0	0	0	0	0	0
davon Schwerverletzte	0	0	0	0	0	0	0
davon Leichtverletzte	4	0	5	4	1	0	0
männlich	2	0	0	1	0	0	0
weiblich	2	0	5	3	1	0	0
divers	0	0	0	0	0	0	0
Unfallursachen (Klammerwerte)							
Verkehrstüchtigkeit (01 - 04, 07)	0	0	0	0	0	0	0
Ablenkung (05 - 06)	0	0	0	8	0	0	0
Geschwindigkeit (12 - 13)	0	0	0	1	0	0	0
Abstand (14 - 15)	0	0	0	7	0	0	0
Überholen (16 - 23)	0	0	0	4	0	0	1
Vorfahrt, Vorrang (27 - 33)	0	0	0	2	0	0	0
Abbiegen (34 - 35)	0	0	0	8	0	0	0
Wenden/Rückwärts-/Ein-, Anfahren (36-37)	0	0	0	5	0	0	0
Technische Mängel (50 - 55)	0	0	0	0	0	0	0
Sonstige	0	0	0	27	2	0	1

	Gesamt 2024	Gesamt 2025	Veränderungen zum Vorjahr		Trend
Gesamtunfälle	118	104	-14	-11,86%	↓↓
Verunglückte	16	14	-2	-12,50%	↓↓
davon Getötete	0	0	0	0 %	→
davon Schwerverletzte	0	0	0	0 %	→
davon Leichtverletzte	16	14	-2	-12,50%	↓↓
männlich	7	3	-4	-57,14%	↓↓
weiblich	9	11	2	22,22%	↑↑
divers	0	0	0	0 %	→
Unfallursachen (Klammerwerte)					
Verkehrstüchtigkeit (01 - 04, 07)	0	0	0	0 %	→
Ablenkung (05 - 06)	11	8	-3	-27,27%	↓↓
Geschwindigkeit (12 - 13)	2	1	-1	-50,00%	↓↓
Abstand (14 - 15)	1	7	6	600,00%	↑↑
Überholen (16 - 23)	4	5	1	25,00%	↑↑
Vorfahrt, Vorrang (27 - 33)	3	2	-1	-33,33%	↓↓
Abbiegen (34 - 35)	16	8	-8	-50,00%	↓↓
Wenden/Rückwärts-/Ein-, Anfahren (36-37)	9	5	-4	-44,44%	↓↓
Technische Mängel (50 - 55)	3	0	-3	-100,00%	↓↓
Sonstige	30	30	0	0,00%	→

2.7.8 Schienenfahrzeuge (VBet SoFz[61, 62])

Seite 30

Im Jahr 2025 wurde -wie auch im Jahr 2024- kein Verkehrsunfall im Zusammenhang mit einem Schienenfahrzeug in Osthessen polizeilich registriert.

	unter 14 Jahre	14 - 17 Jahre	18 - 24 Jahre	25 - 64 Jahre	65 - 74 Jahre	75 Jahre und älter	ohne Alters- angabe
Anzahl der Unfälle	0	0	0	0	0	0	0
Verunglückte	0	0	0	0	0	0	0
davon Getötete	0	0	0	0	0	0	0
davon Schwerverletzte	0	0	0	0	0	0	0
davon Leichtverletzte	0	0	0	0	0	0	0
männlich	0	0	0	0	0	0	0
weiblich	0	0	0	0	0	0	0
divers	0	0	0	0	0	0	0
Unfallursachen (Klammerwerte)							
Verkehrstüchtigkeit (01 - 04, 07)	0	0	0	0	0	0	0
Ablenkung (05 - 06)	0	0	0	0	0	0	0
Geschwindigkeit (12 - 13)	0	0	0	0	0	0	0
Abstand (14 - 15)	0	0	0	0	0	0	0
Überholen (16 - 23)	0	0	0	0	0	0	0
Vorfahrt, Vorrang (27 - 33)	0	0	0	0	0	0	0
Abbiegen (34 - 35)	0	0	0	0	0	0	0
Wenden/Rückwärts-/Ein-, Anfahren (36-37)	0	0	0	0	0	0	0
Technische Mängel (50 - 55)	0	0	0	0	0	0	0
Sonstige	0	0	0	0	0	0	0

	Gesamt 2024	Gesamt 2025	Veränderungen		Trend
Gesamtunfälle	0	0	0	0 %	→
Verunglückte	0	0	0	0 %	→
davon Getötete	0	0	0	0 %	→
davon Schwerverletzte	0	0	0	0 %	→
davon Leichtverletzte	0	0	0	0 %	→
männlich	0	0	0	0 %	→
weiblich	0	0	0	0 %	→
divers	0	0	0	0 %	→
Unfallursachen (Klammerwerte)					
Verkehrstüchtigkeit (01 - 04, 07)	0	0	0	0 %	→
Ablenkung (05 - 06)	0	0	0	0 %	→
Geschwindigkeit (12 - 13)	0	0	0	0 %	→
Abstand (14 - 15)	0	0	0	0 %	→
Überholen (16 - 23)	0	0	0	0 %	→
Vorfahrt, Vorrang (27 - 33)	0	0	0	0 %	→
Abbiegen (34 - 35)	0	0	0	0 %	→
Wenden/Rückwärts-/Ein-, Anfahren (36-37)	0	0	0	0 %	→
Technische Mängel (50 - 55)	0	0	0	0 %	→
Sonstige	0	0	0	0 %	→

Vollständigkeitshalber sind hier die sonstigen Verkehrsarten aufgeführt. Unter die Rubrik „Sonstige Fahrzeuge“ fallen u. a. Fahrzeuge mit spezifischen Aufbauten bzw. aus dem Nutzungsbereich (z.B. Landwirtschaft). Des Weiteren werden die unbekannten Verursacherfahrzeuge aus Verkehrsunfallfluchten zu dieser Kategorie gezählt. Da die unbekannten Verursacherfahrzeuge den größten Anteil in dieser Statistik ausmachen, sind konkrete Rückschlüsse auf diese Gruppe nicht möglich.

	unter 14 Jahre	14 - 17 Jahre	18 - 24 Jahre	25 - 64 Jahre	65 - 74 Jahre	75 Jahre und älter	ohne Alters- angabe
Anzahl der Unfälle	3	3	12	136	17	7	1.134
Verunglückte	3	0	1	19	3	2	0
davon Getötete	0	0	0	0	0	0	0
davon Schwerverletzte	2	0	1	6	1	1	0
davon Leichtverletzte	1	0	0	13	2	1	0
männlich	3	0	1	14	3	1	0
weiblich	0	0	0	5	0	1	0
divers	0	0	0	0	0	0	0
Unfallursachen (Klammerwerte)							
Verkehrstüchtigkeit (01 - 04, 07)	0	3	0	1	1	0	0
Ablenkung (05 - 06)	0	1	1	19	1	0	7
Geschwindigkeit (12 - 13)	0	0	0	1	0	0	15
Abstand (14 - 15)	0	0	1	5	0	0	5
Überholen (16 - 23)	0	0	0	3	0	0	31
Vorfahrt, Vorrang (27 - 33)	1	0	1	4	0	0	6
Abbiegen (34 - 35)	0	0	1	8	0	0	21
Wenden/Rückwärts-/Ein-, Anfahren (36-37)	0	0	1	12	1	1	50
Technische Mängel (50 - 55)	0	0	0	5	0	0	0
Sonstige	0	0	5	32	9	3	1.006

	Gesamt 2024	Gesamt 2025	Veränderungen zum Vorjahr		Trend
Gesamtunfälle	1.365	1.305	-60	-4,40%	↘
Verunglückte	17	28	11	64,71%	↗↗↗
davon Getötete	0	0	0	0 %	→
davon Schwerverletzte	4	11	7	175,00%	↗↗↗
davon Leichtverletzte	13	17	4	30,77%	↗↗↗
männlich	13	22	9	69,23%	↗↗↗
weiblich	4	6	2	50,00%	↗↗↗
divers	0	0	0	0 %	→
Unfallursachen (Klammerwerte)					
Verkehrstüchtigkeit (01 - 04, 07)	0	5	5	0 %	↗↗↗
Ablenkung (05 - 06)	26	29	3	11,54%	↗↗↗
Geschwindigkeit (12 - 13)	25	16	-9	-36,00%	↘↘↘
Abstand (14 - 15)	15	11	-4	-26,67%	↘↘↘
Überholen (16 - 23)	36	34	-2	-5,56%	↘
Vorfahrt, Vorrang (27 - 33)	10	12	2	20,00%	↗↗↗
Abbiegen (34 - 35)	36	30	-6	-16,67%	↘↘↘
Wenden/Rückwärts-/Ein-, Anfahren (36-37)	105	65	-40	-38,10%	↘↘↘
Technische Mängel (50 - 55)	11	5	-6	-54,55%	↘↘↘
Sonstige	1.066	1.055	-11	-1,03%	↘

2.8.1 Alkohol und/oder berauschende Mittel

Im Jahr 2025 ereigneten sich 280 Verkehrsunfälle unter dem Einfluss von Alkohol und / oder berauschenden Mitteln. Dies bedeutet eine Zunahme der Verkehrsunfälle um + 56 Unfälle. In 78,57% der Fälle spielte alleinig der Alkoholeinfluss eine Rolle. Bei den Verkehrsunfällen mit Personenschäden ist nach einem Tiefstand im Jahr 2024 wieder ein Anstieg der Fallzahlen von + 25 auf nunmehr 109 Unfälle zu verzeichnen. Erfreulich ist, dass im Berichtsjahr keine Person - bedingt durch alkohol und/oder berauschende Mittel- ums Leben kam. Bei 38,93% der Unfälle mit verkehrsuntüchtigen Fahrerinnen und Fahrern wurden unfallbeteiligte Personen schwer oder leicht verletzt. In der Kategorie 2 sind rückläufige Zahlen feststellbar (von 31 auf 25 Schwerverletzte). Bei den leichtverletzten Personen ist ein Anstieg der Fallzahlen zu verzeichnen (von 52 auf 84).

Zum 01.04.2024 trat das Cannabisgesetz (CanG) und Gesetz zum Umgang mit Konsumcannabis (KCanG) in Kraft. Im Rahmen von Alkohol- und Drogenkontrollen konnten im Jahr 2025 bei 140 Fahrzeugführenden der Konsum von Cannabis nachgewiesen werden (sog. "folgenlose" Fahrten / Fahrten, bei denen kein Unfallgeschehen eine Rolle spielte). Ob sich die Gesetzesänderungen negativ auf die Verkehrssicherheit in Osthessen auswirkte bzw. auswirken wird, lässt sich zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht belastbar beurteilen.

	2021	2022	2023	2024	2025
Gesamtunfälle	247	283	256	224	280
VU mit Personenschaden	96	125	106	84	109
Kategorie 1	3	4	0	1	0
Kategorie 2	29	36	34	31	25
Kategorie 3	64	85	72	52	84
Verunglückte	120	141	125	115	126
davon Getötete	3	4	0	1	0
davon Schwerverletzte	31	38	41	36	26
davon Leichtverletzte	86	99	84	78	100
VU mit Sachschaden	151	158	150	140	171

Info: Alle Werte ohne Mischkonsum und nur die Verkehrsunfälle, in denen nur eine Ursache verwendet wurde.	unter Alkohol 2025	unter ber. Mittel 2025	unter THC 2025	Veränderungen zum Vorjahr	Trend
Gesamtunfälle	220	20	12	56 25,00%	↑↑
VU mit Personenschaden	89	6	3	25 29,76%	↑↑
Kategorie 1	0	0	0	-1 -100,00%	↓
Kategorie 2	22	2	0	-6 -19,35%	↓
Kategorie 3	67	4	3	32 61,54%	↑↑
Verunglückte	103	7	4	11 9,57%	↑
davon Getötete	0	0	0	-1 -100,00%	↓
davon Schwerverletzte	23	2	0	-10 -27,78%	↓
davon Leichtverletzte	80	5	4	22 28,21%	↑↑
VU mit Sachschaden	131	14	9	31 22,14%	↑↑

	Mischkonsum (A+D) 2025	Mischkonsum (A+THC) 2025	Mischkonsum (D+THC) 2025	Mischkonsum (A,D+THC) 2025	Summe Mischkonsum
Gesamtunfälle	12	12	1	3	28
VU mit Personenschaden	3	7	0	1	11
Kategorie 1	0	0	0	0	0
Kategorie 2	1	0	0	0	1
Kategorie 3	2	7	0	1	10
Verunglückte	3	8	0	1	12
davon Getötete	0	0	0	0	0
davon Schwerverletzte	1	0	0	0	1
davon Leichtverletzte	2	8	0	1	11
VU mit Sachschaden	9	5	1	2	0

unter Alkohol: Ursache 1, unter and. ber. Mittel: Ursache 2, unter THC: Ursache 7
Mischkonsum (A + D): Alkohol und andere berauschende Mittel
Mischkonsum (A + THC): Alkohol und THC
Mischkonsum (A, D + THC): Alkohol, andere berauschende Mittel und THC

Geschwindigkeit bleibt weiterhin eine der Hauptunfallursachen auf osthessischen Straßen. Wie auch im Jahr 2024 sanken die geschwindigkeitsbedingten Unfälle erneut und erreichen einen neuen historischen Tiefwert von 715 Verkehrsunfällen (- 118 / - 14,17%). Auch die Verkehrsunfälle mit Personenschäden sanken erneut deutlich von 308 auf jetzt 290 (- 18 / - 5,84%). Die Unfälle mit Getöteten haben sich im Berichtszeitraum halbiert. Insgesamt verloren vier Menschen ihr Leben auf osthessischen Straßen. Bei den Unfällen mit Schwerverletzten (Kat 2 Unfälle) ist hingegen ein leichter Anstieg zu verzeichnen (von 82 auf 84). Bei den Unfällen mit Leichtverletzten ist nach dem Jahr 2021 wieder ein leichter Abwärtstrend erkennbar (von 218 im Jahr 2024 auf 202 im Jahr 2025). In allen Kategorien der Verunglückten sind deutliche Rückgänge der Fallzahlen zu verzeichnen. Getötete Personen = von 9 auf 4 / Schwerverletzte = 104 auf 92 / Leichtverletzte = 332 auf 290.

Resümierend kann festgestellt werden, dass der deutlich erkennbare positive Trend im Bereich der Hauptunfallursache "Geschwindigkeit" u.a. auf die kontinuierlich stattfindenden Ausbildungs- und Kontrollmaßnahmen innerhalb des Polizeipräsidiums Osthessen zurückzuführen sind. Hinzu kommen die stetig verbesserten technischen Entwicklungen im Fahrzeugwesen.

	2021	2022	2023	2024	2025	Veränderungen zum Vorjahr		Trend
Gesamtunfälle	924	937	1.049	833	715	-118	-14,17%	↓↓↓
VU mit Personenschaden	308	323	366	308	290	-18	-5,84%	↓
Kategorie 1	13	8	5	8	4	-4	-50,00%	↓↓↓
Kategorie 2	104	97	108	82	84	2	2,44%	↗
Kategorie 3	191	218	253	218	202	-16	-7,34%	↓
Verunglückte	474	417	497	445	386	-59	-13,26%	↓↓↓
davon Getötete	14	9	5	9	4	-5	-55,56%	↓↓↓
davon Schwerverletzte	133	114	135	104	92	-12	-11,54%	↓↓↓
davon Leichtverletzte	327	294	357	332	290	-42	-12,65%	↓↓↓
VU mit Sachschaden	616	614	683	525	425	-100	-19,05%	↓↓↓

2.8.3 Abstand (FüStrBen [14])

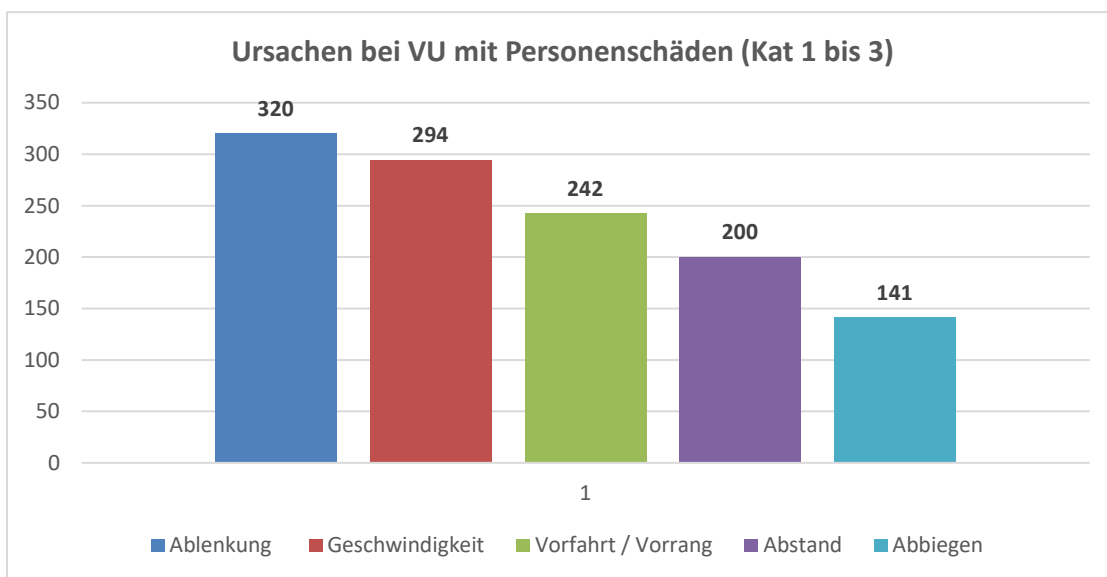
Im Jahr 2025 sanken die Gesamtunfallzahlen im Deliktsbereich „Abstand“ deutlich um - 26,31% auf 563 (- 201). Es ereignete sich im Berichtszeitraum ein Unfall mit tödlichem Ausgang (- 1). Bei den Kat 2 Unfällen ist ebenfalls ein deutlicher Rückgang um - 29,03% zu verzeichnen (von 31 auf 22). Ein gleiches Bild zeigt sich bei den Kat 3 Unfällen. Auch hier sind deutlich rückläufige Verkehrsunfallzahlen um - 15,74% feststellbar (von 197 auf 166). Bei den verunglückten Personen sind die Statistikwerte ebenfalls deutlich rückläufig. Die Zahl der tödlich Verletzten sank um 50% auf nunmehr eine verstorbene Person. In den Kategorien Schwer- und Leichtverletzte sind ebenfalls deutliche Abwärtstrends festzustellen (Schwerverletzte = von 36 auf 28 / Leichtverletzte = 320 auf 268). Abschließend lässt sich resümieren, dass nach einem Hoch im Jahr 2023 wieder deutlich sinkende Tendenzen bei der Hauptunfallursache „Abstand“ festzustellen sind.

	2021	2022	2023	2024	2025	Veränderungen zum Vorjahr		Trend
Gesamtunfälle	714	811	845	764	563	-201	-26,31%	↓↓↓
VU mit Personenschaden	211	251	233	230	189	-41	-17,83%	↓↓↓
Kategorie 1	3	0	1	2	1	-1	-50,00%	↓↓↓
Kategorie 2	45	29	28	31	22	-9	-29,03%	↓↓↓
Kategorie 3	163	222	204	197	166	-31	-15,74%	↓↓↓
Verunglückte	344	381	374	358	297	-61	-17,04%	↓↓↓
davon Getötete	3	0	1	2	1	-1	-50,00%	↓↓↓
davon Schwerverletzte	58	33	37	36	28	-8	-22,22%	↓↓↓
davon Leichtverletzte	283	348	336	320	268	-52	-16,25%	↓↓↓
VU mit Sachschaden	503	560	612	534	374	-160	-29,96%	↓↓↓

Die Kategorie Wildunfälle machte im Jahr 2025 mit 2.875 Fällen einen erheblichen Anteil (26,84%) des Gesamtunfallgeschehens in Osthessen aus. An jedem 4. Unfall ist ein Wildtier beteiligt. Die Fallzahlen sind im Vergleich zu 2024 um + 1,91% leicht gestiegen. Die Verkehrsunfälle mit Personenschäden sind im Berichtszeitraum deutlich gestiegen (von 11 auf 40 Unfälle). Der Trend der letzten fünf Jahre konnte im Jahr 2025 nicht gehalten werden. Dies spiegelt sich auch bei den Kat 2 bis Kat 3 Unfällen wider. Seit dem Jahr 2020 wurden erfreulicherweise keine Personen bei Wildunfällen tödlich verletzt. Die Zahl der schwer- und leichtverletzten Personen stieg hingegen deutlich (Schwerverletzte: von 3 auf 7 / Leichtverletzte: von 8 auf 33). Die Zahl der Sachschäden-Unfälle stieg von 2.810 auf 2.835 (+ 0,89%). Das bedeutet, dass es in 98,61% der Fälle im Bereich der Wildunfälle bei sog. "Blebschäden" blieb.

	2021	2022	2023	2024	2025	Veränderungen zum Vorjahr		Trend
Gesamtunfälle	2.895	2.712	2.914	2.821	2.875	54	1,91%	↗
VU mit Personenschaden	23	30	25	11	40	29	263,64%	↗↗
Kategorie 1	0	0	0	0	0	0	0 %	→
Kategorie 2	3	4	4	3	7	4	133,33%	↗↗
Kategorie 3	20	26	21	8	33	25	312,50%	↗↗
Verunglückte	26	42	29	12	50	38	316,67%	↗↗
davon Getötete	0	0	0	0	0	0	0 %	→
davon Schwerverletzte	3	4	5	3	7	4	133,33%	↗↗
davon Leichtverletzte	23	38	24	9	43	34	377,78%	↗↗
VU mit Sachschaden	2.872	2.682	2.889	2.810	2.835	25	0,89%	↗

	2021	2022	2023	2024	2025	Veränderungen zum Vorjahr		Trend
Alkoholeinfluss (01)	79	114	93	73	101	28	38,36%	↑↑
Einfluss anderer berauschender Mittel (02)	27	22	24	20	10	-10	-50,00%	↓↓
Übermüdung (03)	10	14	15	16	7	-9	-56,25%	↓↓
Sonstige körperliche oder geistige Mängel (04)	21	29	48	37	31	-6	-16,22%	↓↓
Ablenkung (05-06)		199	200	243	320	77	31,69%	↑↑
THC-Einfluss (07)					11	11	-	
Falsche Straßenbenutzung (08-11)	101	109	88	104	120	16	15,38%	↑↑
Geschwindigkeit (12-13)	316	327	375	312	294	-18	-5,77%	↓
Abstand (14)	220	263	252	245	200	-45	-18,37%	↓↓
Überholen (16-23)	73	86	84	83	83	0	0,00%	→
Vorbei-, Nebeneinanderfahren (24-26)	27	56	38	42	41	-1	-2,38%	↓
Vorfahrt/Vorrang (27-33)	225	240	209	228	242	14	6,14%	↑
Abbiegen (34-35)	123	129	122	138	141	3	2,17%	↗
Wenden/Rückwärtsfahren (36)	35	48	45	38	30	-8	-21,05%	↓↓
Einfahren in den fließenden Verkehr (37)	48	50	46	63	61	-2	-3,17%	↓
Falsches Verhalten ggü. Fußgängern (38-42)	54	58	67	71	77	6	8,45%	↑
Ruhender Verkehr (43-46)	2	8	7	14	13	-1	-7,14%	↓
Ladung (47-48)	7	4	7	4	4	0	0,00%	→
Andere Fehler beim Fahrzeugführer (49)	151	185	68	83	114	31	37,35%	↑↑
Technische Mängel (50-55)	26	25	18	29	26	-3	-10,34%	↓↓
Falsches Verhalten der Fußgänger (60-69)	29	30	24	41	26	-15	-36,59%	↓↓
Straßenverhältnisse/Straßenzustand (70-79, 90)	120	112	126	117	72	-45	-38,46%	↓↓
Witterungsverhältnisse (80-84)	32	54	23	33	30	-3	-9,09%	↓
Hindernisse auf der Fahrbahn (85-88)	40	46	32	24	56	32	133,33%	↑↑
Sonstige (89)	4	5	1	4	3	-1	-25,00%	↓↓



	Gesamtunfälle	VU Kategorie 1	VU Kategorie 2	VU Kategorie 3	VU Kategorie 4-6
Alkoholeinfluss (01)	248	0	23	78	147
Einfluss anderer berauschender Mittel (02)	36	0	3	7	26
Übermüdung (03)	31	0	4	3	24
Sonstige körperliche oder geistige Mängel (04)	65	1	8	22	34
Ablenkung (05-06)	1.203	5	76	239	883
THC-Einfluss (07)	28	0	0	11	17
Falsche Straßenbenutzung (08-11)	602	4	25	91	482
Geschwindigkeit (12-13)	724	4	87	203	430
Abstand (14)	579	1	22	177	379
Überholen (16-23)	807	2	19	62	724
Vorbei-, Nebeneinanderfahren (24-26)	441	0	5	36	400
Vorfahrt/Vorrang (27-33)	558	2	59	181	316
Abbiegen (34-35)	409	0	31	110	268
Wenden/Rückwärtsfahren (36)	437	0	6	24	407
Einfahren in den fließenden Verkehr (37)	240	0	8	53	179
Falsches Verhalten ggü. Fußgängern (38-42)	78	1	16	60	1
Ruhender Verkehr (43-46)	105	0	3	10	92
Ladung (47-48)	54	0	2	2	50
Andere Fehler beim Fahrzeugführer (49)	2.358	2	30	82	2.244
Technische Mängel (50-55)	121	0	5	21	95
Falsches Verhalten der Fußgänger (60-69)	45	0	7	19	19
Straßenverhältnisse/Straßenzustand (70-79, 90)	230	1	14	57	158
Witterungsverhältnisse (80-84)	79	1	5	24	49
Hindernisse auf der Fahrbahn (85-88)	3.117	0	11	45	3.061
Sonstige (89)	6	0	1	2	3

Das Interventionsfeld "Engineering" umfasst die polizeiliche Mitwirkung bei der verkehrssicheren Gestaltung des Verkehrsraums. Auf Basis der örtlichen Auswertung des Unfallgeschehens bringt sich die hessische Polizei in den Unfallkommissionen der Landkreise und der Autobahn ein. Ziel ist es, in Zusammenarbeit mit den örtlichen Straßenverkehrs- und Straßenbaubehörden, erkannte Unfallbrennpunkte schnellstmöglich zu beseitigen. In den letzten Jahren wurden insbesondere bauliche Maßnahmen auf osthessischen Motorradstrecken vorgeschlagen und begleitet. Dies soll einerseits zur Reduzierung gefahrener Geschwindigkeiten und andererseits zur Verringerung schwerer und tödlicher Verletzungen beitragen. Auch die Streckenführung der Neubaustrecke der Bundesautobahn A 49 wurde während der Bauphase durch polizeiliche Interaktion mitgestaltet.

4 Education - Verkehrserziehung

Education bedeutet die zielgruppen- und problemorientierte Präventionsarbeit unter Einbindung anderer Träger der Verkehrssicherheitsarbeit. Diese zielt darauf ab, bei Verkehrsteilnehmenden eine auf Einsicht begründete Verhaltensänderung zu erreichen und sichere Verhaltensmuster zu vermitteln. Einer der wichtigsten Bausteine im Bereich der Verkehrserziehung ist die Radfahrausbildung in der 3./4. Klasse. Verkehrserzieherinnen und Verkehrserzieher vermitteln Kindern das Basiswissen zu einer selbstständigen und sicheren Teilnahme mit dem Fahrrad am Straßenverkehr. Das Präventionskonzept "MAXimal Mobil bleiben - mit Verantwortung!" (hessenweite Einführung im Jahr 2016) wurde speziell für ältere Verkehrsteilnehmer geschaffen. Ziel ist es, unter Mitwirkung von weiteren Kooperationspartnern, Informationen und Sensibilisierungen zu verschiedenen Themen an die älteren Verkehrsteilnehmerinnen und Teilnehmer heranzutragen. Mit der Durchführung von PEDELEC-Trainings reagierte die Präventionsstelle darüber hinaus auf die Unfallentwicklung mittels dieser Fahrzeuge.

5. Enforcement - Verkehrsüberwachung

Verkehrsüberwachung beinhaltet alle Maßnahmen der Polizei, mit denen sie den öffentlichen Straßenverkehr beobachtet, die Einhaltung der bestehenden Vorschriften kontrolliert und Verstöße sanktioniert. Eine nachhaltige Verhaltensänderung kann durch die konsequente Fortführung und Erhöhung der Überwachung und durch die damit einhergehende Steigerung der objektiven und subjektiven Entdeckungswahrscheinlichkeit bewirkt werden.

5.1 Geschwindigkeit

Geschwindigkeitsüberwachungsmaßnahmen stehen immer in der öffentlichen Diskussion. Die Bereitschaft, Geschwindigkeitsregeln einzuhalten, ist eher als gering zu bewerten. Deshalb sind Geschwindigkeitsverstöße auch die häufigste Regelverletzung im Straßenverkehr. Die Polizei in Osthessen führt überall dort Überwachungsmaßnahmen durch, wo im Zusammenhang mit der Unfallentwicklung eine besondere Gefahrenstrecke festgestellt wurde. Hinzu kommen Geschwindigkeitskontrollen zur Verkehrslärminderung. Das Polizeipräsidium Osthessen beteiligt sich an allen europa- und bundesweiten Kontrollaktionen von ROADPOL (Kontrollwochen "Speed", inklusive "Speed-Marathon") sowie an landesweiten Kontrollwochen mit Themenbezug "Geschwindigkeit". Anlässlich landesweiter Kontrolltage wurden und werden hessenweit Geschwindigkeitskontrollen in den Medien bekannt gegeben. Das Konzept "Blitz für Kids" wird auch im Jahr 2026 fortgesetzt.

Folgenlose Fahrten unter dem Einfluss von Alkohol und anderen berauschenden Mitteln

5.2

Kontrollmaßnahmen zur Erkennung von alkoholisierten und/oder unter Drogeneinfluss stehenden Fahrzeugführerinnen und Führern werden seit Jahren kontinuierlich durchgeführt. Im vergangenen Jahr wurde bei 828 Fahrzeugführenden in Osthessen der Konsum von Alkohol und/oder Drogen festgestellt. 266 Verkehrsteilnehmende standen unter dem Einfluss von Alkohol, 520 unter dem Einfluss berauschender Mittel und bei 42 Personen konnte ein sog. "Mischkonsum (Alkohol + Drogen)" festgestellt werden. Das Thema "Lachgasintoxikation im Straßenverkehr" gewinnt derzeit immer mehr an Bedeutung. Lachgas wird in der Regel von jungen Erwachsenen und Jugendlichen konsumiert, um kurzfristige Bewusstseinsveränderungen und Rauschzustände zu erleben. Der Konsum von Lachgas, in Verbindung mit dem Führen eines Fahrzeuges unter dem unmittelbaren Einfluss dieser Substanz, hat Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit und stellt unter Umständen eine Straftat dar.

5.3 Güter- und Personenverkehr

Das Polizeipräsidium Osthessen hat die hessenweite Themenführerschaft im Bereich des gewerblichen Personen- und Güterverkehrs. Die Kontrollen erfolgen osthessenweit durch spezialisierte Kontrollkräfte. Neben Verstößen gegen die Lenk- und Ruhezeiten wurden auch erhebliche technische Mängel festgestellt. Das Polizeipräsidium Osthessen richtet mehrmals im Jahr, in Kooperation mit dem Fachverband Güterkraftverkehr und Logistik Hessen e.V. und anderen Partnern der Verkehrssicherheitsarbeit, den hessenweit einzigartigen "Fernfahrerstammtisch" aus. Im Rahmen dieser Veranstaltungen werden repressive Kontrollmaßnahmen, kombiniert mit den unterschiedlichsten Verkehrspräventionsthemen, durchgeführt.

6.1 Polizeipräsidium Osthessen

Verkehrsunfallentwicklung: 01.01. - 31.12.2025

	2021	2022	2023	2024	2025	Veränderungen 2024/2025		Trend
						in Zahlen	in %	
VU gesamt	10.145	10.759	11.048	10.867	10.713	-154	-1,42%	↘
VU mit Personenschaden	1.324	1.580	1.454	1.500	1.563	63	4,20%	↗
Kategorie 1	26	19	22	21	17	-4	-19,05%	↘↘
Kategorie 2	376	382	303	337	348	11	3,26%	↗
Kategorie 3	922	1.179	1.129	1.142	1.198	56	4,90%	↗
Verunglückte Personen	1.853	2.123	1.953	2.055	2.083	28	1,36%	↗
Getötete	27	20	22	22	17	-5	-22,73%	↘↘
Schwerverletzte	439	448	375	401	402	1	0,25%	↗
Leichtverletzte	1.387	1.655	1.556	1.632	1.664	32	1,96%	↗
VU mit Sachschaden	8.821	9.179	9.594	9.367	9.150	-217	-2,32%	↘
Kategorie 4	514	521	440	451	484	33	7,32%	↗
Kategorie 5	8.228	8.576	9.065	8.842	8.584	-258	-2,92%	↘
Kategorie 6	79	82	89	74	82	8	10,81%	↗↗
Sachschaden in Mill.	43	45	48	48	50	2	4,53%	↗
Unfälle unter Einfluss von								
Alkohol	194	232	211	172	220	48	27,91%	↗↗
Drogen	35	30	22	26	20	-6	-23,08%	↘↘
Mischkonsum	18	21	23	27	28	1	3,70%	↗
Folgenlose Fahrten unter:								
Alkohol	262	292	318	370	266	-104	-28,11%	↘↘
Drogen	413	389	426	478	520	42	8,79%	↗
Mischkonsum	32	38	42	44	42	-2	-4,55%	↘
Verfolgungsindex Alkohol	1	1	2	2	1	-1	-53,49%	↘↘
Verfolgungsindex Drogen	12	13	24	18	26	8	41,46%	↗↗
Unfallfluchten	2.048	2.315	2.384	2.457	2.482	25	1,02%	↗
davon mit Personenschaden	101	109	109	124	101	-23	-18,55%	↘↘
Aufklärungsquote	43%	46%	44%	39%	41%	3%	7,35%	↗
Wildunfälle	2.895	2.712	2.914	2.821	2.875	54	1,91%	↗

6.2.1 Polizeidirektion Fulda

Verkehrsunfallentwicklung: 01.01.-31.12.2025

	2021	2022	2023	2024	2025	Veränderungen 2024/2025		Trend
						in Zahlen	in %	
VU gesamt	3.339	3.480	3.620	3.527	3.632	105	2,98%	↗
VU mit Personenschaden	527	600	600	593	721	128	21,59%	↗↗
Kategorie 1	7	11	9	3	8	5	166,67%	↗↗
Kategorie 2	132	146	116	126	133	7	5,56%	↗
Kategorie 3	388	443	475	464	580	116	25,00%	↗↗
Verunglückte Personen	709	804	775	791	941	150	18,96%	↗↗
Getötete	7	11	9	3	8	5	166,67%	↗↗
Schwerverletzte	150	166	139	141	160	19	13,48%	↗↗
Leichtverletzte	552	627	627	647	773	126	19,47%	↗↗
VU mit Sachschaden	2.812	2.880	3.020	2.934	2.911	-23	-0,78%	↘
Kategorie 4	153	149	118	132	156	24	18,18%	↗↗
Kategorie 5	2.626	2.698	2.878	2.774	2.720	-54	-1,95%	↘
Kategorie 6	33	33	24	28	35	7	25,00%	↗↗
Sachschaden in Mill.	10	12	12	12	14	2	13,97%	↗↗
Unfälle unter Einfluss von								
Alkohol	85	95	70	66	99	33	50,00%	↗↗
Drogen	11	7	5	3	5	2	66,67%	↗↗
Mischkonsum	5	10	10	9	11	2	22,22%	↗↗
Folgenlose Fahrten unter:								
Alkohol	101	132	186	205	161	-44	-21,46%	↘↘
Drogen	90	103	157	169	193	24	14,20%	↗↗
Mischkonsum	6	14	11	14	17	3	21,43%	↗↗
Verfolgungsindex Alkohol	1	1	3	3	2	-1	-33,33%	↘↘
Verfolgungsindex Drogen	6	7	11	15	13	-2	-13,33%	↘↘
Unfallfluchten	731	775	849	896	974	78	8,71%	↗
davon mit Personenschaden	36	39	47	50	43	-7	-14,00%	↘↘
Aufklärungsquote	51%	51%	47%	44%	44%	0%	0,84%	↗
Wildunfälle	966	936	978	1.008	936	-72	-7,14%	↘

6.2.2 Polizeistation Fulda

Verkehrsunfallentwicklung: 01.01. - 31.12.2025

	2021	2022	2023	2024	2025	Veränderungen 2024/2025		Trend
						in Zahlen	in %	
VU gesamt	2.318	2.404	2.505	2.383	2.524	141	5,92%	↑
VU mit Personenschaden	394	444	445	419	512	93	22,20%	↑↑
Kategorie 1	4	3	5	2	4	2	100,00%	↑↑
Kategorie 2	94	104	73	74	81	7	9,46%	↑
Kategorie 3	296	337	367	343	427	84	24,49%	↑↑
Verunglückte Personen	537	587	560	550	667	117	21,27%	↑↑
Getötete	4	3	5	2	4	2	100,00%	↑↑
Schwerverletzte	109	119	85	80	99	19	23,75%	↑↑
Leichtverletzte	424	465	470	468	564	96	20,51%	↑↑
VU mit Sachschaden	1.924	1.960	2.060	1.964	2.012	48	2,44%	↗
Kategorie 4	107	110	87	91	112	21	23,08%	↑↑
Kategorie 5	1.792	1.823	1.954	1.854	1.873	19	1,02%	↗
Kategorie 6	25	27	19	19	27	8	42,11%	↑↑
Sachschaden in Mill.	7	8	8	8	9	1	17,64%	↑↑
Unfälle unter Einfluss von								
Alkohol	63	70	50	47	80	33	70,21%	↑↑
Drogen	11	6	3	2	3	1	50,00%	↑↑
Mischkonsum	4	10	6	5	10	5	100,00%	↑↑
Folgenlose Fahrten unter:								
Alkohol	74	92	109	123	99	-24	-19,51%	↓↓
Drogen	77	86	68	115	125	10	8,70%	↑
Mischkonsum	5	13	8	8	12	4	50,00%	↑↑
Verfolgungsindex Alkohol	1	1	2	3	1	-2	-66,67%	↓↓
Verfolgungsindex Drogen	5	6	8	18	11	-7	-38,89%	↓↓
Unfallfluchten	578	605	663	710	799	89	12,54%	↑↑
davon mit Personenschaden	27	31	34	36	37	1	2,78%	↗
Aufklärungsquote	53%	53%	48%	45%	44%	0%	-0,73%	↘
Wildunfälle	490	438	479	498	463	-35	-7,03%	↓

6.2.3 Polizeistation Hilders

Verkehrsunfallentwicklung: 01.01.- 31.12.2025

	2021	2022	2023	2024	2025	Veränderungen 2024/2025		Trend
						in Zahlen	in %	
VU gesamt	491	468	485	483	522	39	8,07%	↑
VU mit Personenschaden	65	70	75	64	101	37	57,81%	↑↑
Kategorie 1	1	4	3	0	3	3	0 %	↑↑
Kategorie 2	20	23	23	22	25	3	13,64%	↑↑
Kategorie 3	44	43	49	42	73	31	73,81%	↑↑
Verunglückte Personen	84	105	108	89	128	39	43,82%	↑↑
Getötete	1	4	3	0	3	3	0 %	↑↑
Schwerverletzte	22	25	29	25	30	5	20,00%	↑↑
Leichtverletzte	61	76	76	64	95	31	48,44%	↑↑
VU mit Sachschaden	426	398	410	419	421	2	0,48%	↗
Kategorie 4	22	17	8	21	22	1	4,76%	↗
Kategorie 5	399	378	400	396	395	-1	-0,25%	↘
Kategorie 6	5	3	2	2	4	2	100,00%	↑↑
Sachschaden in Mill.	2	2	2	2	2	0	11,98%	↑↑
Unfälle unter Einfluss von								
Alkohol	11	12	5	5	6	1	20,00%	↑↑
Drogen	0	0	1	1	1	0	0,00%	→
Mischkonsum	1	0	1	1	1	0	0,00%	→
Folgenlose Fahrten unter:								
Alkohol	15	20	44	39	43	4	10,26%	↑↑
Drogen	8	11	69	40	47	7	17,50%	↑↑
Mischkonsum	0	0	3	5	3	-2	-40,00%	↓↓
Verfolgungsindex Alkohol	1	2	9	8	7	-1	-12,50%	↓↓
Verfolgungsindex Drogen	8	0	36	23	25	2	8,70%	↑
Unfallfluchten	65	78	84	65	78	13	20,00%	↑↑
davon mit Personenschaden	2	2	6	2	4	2	100,00%	↑↑
Aufklärungsquote	48%	36%	38%	40%	46%	6%	15,38%	↑↑
Wildunfälle	230	193	216	237	228	-9	-3,80%	↘

6.2.4 Polizeistation Hünfeld

Verkehrsunfallentwicklung: 01.01. - 31.12.2025

	2021	2022	2023	2024	2025	Veränderungen 2024/2025		Trend
						in Zahlen	in %	
VU gesamt	530	608	630	661	586	-75	-11,35%	↓↓
VU mit Personenschaden	68	86	80	110	108	-2	-1,82%	↓
Kategorie 1	2	4	1	1	1	0	0,00%	→
Kategorie 2	18	19	20	30	27	-3	-10,00%	↓
Kategorie 3	48	63	59	79	80	1	1,27%	↗
Verunglückte Personen	88	112	107	152	146	-6	-3,95%	↓
Getötete	2	4	1	1	1	0	0,00%	→
Schwerverletzte	19	22	25	36	31	-5	-13,89%	↓↓
Leichtverletzte	67	86	81	115	114	-1	-0,87%	↓
VU mit Sachschaden	462	522	550	551	478	-73	-13,25%	↓↓
Kategorie 4	24	22	23	20	22	2	10,00%	↑
Kategorie 5	435	497	524	524	452	-72	-13,74%	↓↓
Kategorie 6	3	3	3	7	4	-3	-42,86%	↓↓
Sachschaden in Mill.	2	2	2	2	2	0	2,26%	↗
Unfälle unter Einfluss von								
Alkohol	11	13	15	14	13	-1	-7,14%	↓
Drogen	0	1	1	0	1	1	0 %	↑↑
Mischkonsum	0	0	3	3	0	-3	-100,00%	↓↓
Folgenlose Fahrten unter:								
Alkohol	15	20	33	40	19	-21	-52,50%	↓↓
Drogen	8	6	19	12	18	6	50,00%	↑↑
Mischkonsum	0	1	0	1	2	1	100,00%	↑↑
Verfolgungsindex Alkohol	1	2	2	3	1	-2	-66,67%	↓↓
Verfolgungsindex Drogen	0	7	5	4	20	16	400,00%	↑↑
Unfallfluchten	88	92	102	121	97	-24	-19,83%	↓↓
davon mit Personenschaden	7	6	7	12	2	-10	-83,33%	↓↓
Aufklärungsquote	47%	53%	48%	44%	45%	2%	3,56%	↗
Wildunfälle	246	305	283	273	245	-28	-10,26%	↓↓

6.3.1 Polizeidirektion Hersfeld-Rotenburg

Verkehrsunfallentwicklung: 01.01. - 31.12.2025

	2021	2022	2023	2024	2025	Veränderungen 2024/2025		Trend
						in Zahlen	in %	
VU gesamt	2.280	2.528	2.529	2.441	2.393	-48	-1,97%	↘
VU mit Personenschaden	281	420	339	347	330	-17	-4,90%	↘
Kategorie 1	4	3	5	8	4	-4	-50,00%	↘↘
Kategorie 2	78	105	58	77	86	9	11,69%	↗↗
Kategorie 3	199	312	276	262	240	-22	-8,40%	↘
Verunglückte Personen	370	539	438	445	436	-9	-2,02%	↘
Getötete	4	4	5	8	4	-4	-50,00%	↘↘
Schwerverletzte	85	124	76	91	98	7	7,69%	↗
Leichtverletzte	281	411	357	346	334	-12	-3,47%	↘
VU mit Sachschaden	1.999	2.108	2.190	2.094	2.063	-31	-1,48%	↘
Kategorie 4	90	103	81	85	86	1	1,18%	↗
Kategorie 5	1.886	1.985	2.086	1.993	1.958	-35	-1,76%	↘
Kategorie 6	23	20	23	16	19	3	18,75%	↗↗
Sachschaden in Mill.	7	8	8	8	9	1	9,16%	↗
Unfälle unter Einfluss von								
Alkohol	48	67	59	48	56	8	16,67%	↗↗
Drogen	8	9	6	10	8	-2	-20,00%	↘↘
Mischkonsum	6	4	7	7	5	-2	-28,57%	↘↘
Folgenlose Fahrten unter:								
Alkohol	90	60	94	121	96	-25	-20,66%	↘↘
Drogen	99	87	78	123	114	-9	-7,32%	↘
Mischkonsum	5	6	16	19	6	-13	-68,42%	↘↘
Verfolgungsindex Alkohol	2	1	2	3	2	-1	-33,33%	↘↘
Verfolgungsindex Drogen	7	7	7	8	2	-6	-75,00%	↘↘
Unfallfluchten	547	619	622	607	556	-51	-8,40%	↘
davon mit Personenschaden	35	30	28	26	29	3	11,54%	↗↗
Aufklärungsquote	39%	43%	42%	38%	39%	1%	3,93%	↗
Wildunfälle	682	631	674	627	736	109	17,38%	↗↗

6.3.2 Polizeistation Bad Hersfeld

Verkehrsunfallentwicklung: 01.01. - 31.12.2025

	2021	2022	2023	2024	2025	Veränderungen 2024/2025		Trend
						in Zahlen	in %	
VU gesamt	1.527	1.652	1.702	1.623	1.633	10	0,62%	↗
VU mit Personenschaden	192	288	237	240	232	-8	-3,33%	↘
Kategorie 1	4	3	2	4	2	-2	-50,00%	↘↘
Kategorie 2	53	63	41	56	60	4	7,14%	↗
Kategorie 3	135	222	194	180	170	-10	-5,56%	↘
Verunglückte Personen	261	359	317	310	310	0	0,00%	→
Getötete	4	4	2	4	2	-2	-50,00%	↘↘
Schwerverletzte	59	72	57	67	69	2	2,99%	↗
Leichtverletzte	198	283	258	239	239	0	0,00%	→
VU mit Sachschaden	1.335	1.364	1.465	1.383	1.401	18	1,30%	↗
Kategorie 4	66	66	50	53	57	4	7,55%	↗
Kategorie 5	1.258	1.283	1.404	1.319	1.331	12	0,91%	↗
Kategorie 6	11	15	11	11	13	2	18,18%	↗↗
Sachschaden in Mill.	5	5	6	6	6	1	11,69%	↗↗
Unfälle unter Einfluss von								
Alkohol	24	41	35	31	40	9	29,03%	↗↗
Drogen	6	9	5	8	6	-2	-25,00%	↘↘
Mischkonsum	6	2	5	5	3	-2	-40,00%	↘↘
Folgenlose Fahrten unter:								
Alkohol	55	47	64	82	58	-24	-29,27%	↘↘
Drogen	72	74	40	89	82	-7	-7,87%	↘
Mischkonsum	5	5	8	16	5	-11	-68,75%	↘↘
Verfolgungsindex Alkohol	2	1	2	3	1	-2	-66,67%	↘↘
Verfolgungsindex Drogen	6	7	5	8	9	1	12,50%	↗↗
Unfallfluchten	392	424	420	418	369	-49	-11,72%	↘↘
davon mit Personenschaden	28	21	19	18	17	-1	-5,56%	↘
Aufklärungsquote	40%	42%	45%	40%	40%	0%	1,07%	↗
Wildunfälle	426	385	412	381	477	96	25,20%	↗↗

6.3.3 Polizeistation Rotenburg a. d. Fulda

Verkehrsunfallentwicklung: 01.01. - 31.12.2025

	2021	2022	2023	2024	2025	Veränderungen 2024/2025		Trend
						in Zahlen	in %	
VU gesamt	753	876	827	818	760	-58	-7,09%	↓
VU mit Personenschaden	89	132	102	107	98	-9	-8,41%	↓
Kategorie 1	0	0	3	4	2	-2	-50,00%	↓↓
Kategorie 2	25	42	17	21	26	5	23,81%	↑↑
Kategorie 3	64	90	82	82	70	-12	-14,63%	↓↓
Verunglückte Personen	109	180	121	135	126	-9	-6,67%	↓
Getötete	0	0	3	4	2	-2	-50,00%	↓↓
Schwerverletzte	26	52	19	24	29	5	20,83%	↑↑
Leichtverletzte	83	128	99	107	95	-12	-11,21%	↓↓
VU mit Sachschaden	664	744	725	711	662	-49	-6,89%	↓
Kategorie 4	24	37	31	32	29	-3	-9,38%	↓
Kategorie 5	628	702	682	674	627	-47	-6,97%	↓
Kategorie 6	12	5	12	5	6	1	20,00%	↑↑
Sachschaden in Mill.	2	3	2	3	3	0	3,43%	↗
Unfälle unter Einfluss von								
Alkohol	24	26	24	17	16	-1	-5,88%	↓
Drogen	2	0	1	2	2	0	0,00%	→
Mischkonsum	0	2	2	2	2	0	0,00%	→
Folgenlose Fahrten unter:								
Alkohol	33	13	30	39	38	-1	-2,56%	↘
Drogen	39	13	26	31	30	-1	-3,23%	↘
Mischkonsum	4	1	8	3	1	-2	-66,67%	↓↓
Verfolgungsindex Alkohol	3	1	1	2	2	0	0,00%	→
Verfolgungsindex Drogen	22	7	11	9	8	-1	-11,11%	↓↓
Unfallfluchten	155	195	202	189	187	-2	-1,06%	↘
davon mit Personenschaden	7	9	9	8	12	4	50,00%	↑↑
Aufklärungsquote	38%	44%	36%	33%	37%	4%	12,48%	↑↑
Wildunfälle	256	246	262	246	259	13	5,28%	↑

6.4.1 Polizeidirektion Vogelsberg

Verkehrsunfallentwicklung: 01.01. - 31.12.2025

	2021	2022	2023	2024	2025	Veränderungen 2024/2025		Trend
						in Zahlen	in %	
VU gesamt	2.432	2.331	2.451	2.489	2.341	-148	-5,95%	↓
VU mit Personenschaden	305	316	302	322	303	-19	-5,90%	↓
Kategorie 1	7	3	5	3	3	0	0,00%	→
Kategorie 2	105	82	82	92	90	-2	-2,17%	↓
Kategorie 3	193	231	215	227	210	-17	-7,49%	↓
Verunglückte Personen	426	412	392	415	397	-18	-4,34%	↓
Getötete	7	3	5	3	3	0	0,00%	→
Schwerverletzte	124	98	99	107	99	-8	-7,48%	↓
Leichtverletzte	295	311	288	305	295	-10	-3,28%	↓
VU mit Sachschaden	2.127	2.015	2.149	2.167	2.038	-129	-5,95%	↓
Kategorie 4	89	94	87	74	67	-7	-9,46%	↓
Kategorie 5	2.023	1.905	2.042	2.070	1.959	-111	-5,36%	↓
Kategorie 6	15	16	20	23	12	-11	-47,83%	↓↓
Sachschaden in Mill.	7	7	9	9	9	0	2,07%	↗
Unfälle unter Einfluss von								
Alkohol	42	49	52	40	46	6	15,00%	↑↑
Drogen	5	6	3	6	1	-5	-83,33%	↓↓
Mischkonsum	5	6	3	10	5	-5	-50,00%	↓↓
Folgenlose Fahrten unter:								
Alkohol	55	66	83	85	86	1	1,18%	↗
Drogen	98	76	88	99	207	108	109,09%	↑↑
Mischkonsum	4	8	7	13	10	-3	-23,08%	↓↓
Verfolgungsindex Alkohol	1	1	2	2	2	0	0,00%	→
Verfolgungsindex Drogen	10	7	16	7	36	29	414,29%	↑↑
Unfallfluchten	430	465	462	527	456	-71	-13,47%	↓↓
davon mit Personenschaden	19	25	19	32	13	-19	-59,38%	↓↓
Aufklärungsquote	38%	43%	39%	37%	38%	0%	0,90%	↗
Wildunfälle	1.080	1.019	1.095	1.035	1.050	15	1,45%	↗

6.4.2 Polizeistation Lauterbach

Verkehrsunfallentwicklung: 01.01. - 31.12.2025

	2021	2022	2023	2024	2025	Veränderungen 2024/2025		Trend
						in Zahlen	in %	
VU gesamt	1.109	1.019	1.093	1.150	1.093	-57	-4,96%	↘
VU mit Personenschaden	144	138	167	185	163	-22	-11,89%	↘↘
Kategorie 1	4	3	3	2	1	-1	-50,00%	↘↘
Kategorie 2	56	40	47	60	59	-1	-1,67%	↘
Kategorie 3	84	95	117	123	103	-20	-16,26%	↘↘
Verunglückte Personen	206	181	218	235	212	-23	-9,79%	↘
Getötete	4	3	3	2	1	-1	-50,00%	↘↘
Schwerverletzte	69	47	61	72	62	-10	-13,89%	↘↘
Leichtverletzte	133	131	154	161	149	-12	-7,45%	↘
VU mit Sachschaden	965	881	926	965	930	-35	-3,63%	↘
Kategorie 4	50	38	35	32	31	-1	-3,13%	↘
Kategorie 5	910	840	881	924	893	-31	-3,35%	↘
Kategorie 6	5	3	10	9	6	-3	-33,33%	↘↘
Sachschaden in Mill.	3	3	4	5	4	0	-5,49%	↘
Unfälle unter Einfluss von								
Alkohol	23	21	24	18	20	2	11,11%	↗↗
Drogen	1	1	1	1	0	-1	-100,00%	↘↘
Mischkonsum	2	3	1	3	3	0	0,00%	→
Folgenlose Fahrten unter:								
Alkohol	30	29	45	37	39	2	5,41%	↗
Drogen	22	27	32	34	62	28	82,35%	↗↗
Mischkonsum	0	1	1	4	5	1	25,00%	↗↗
Verfolgungsindex Alkohol	1	1	2	2	2	0	0,00%	→
Verfolgungsindex Drogen	7	7	17	10	22	12	120,00%	↗↗
Unfallfluchten	193	200	222	224	219	-5	-2,23%	↘
davon mit Personenschaden	9	8	10	18	6	-12	-66,67%	↘↘
Aufklärungsquote	38%	42%	37%	37%	37%	0%	1,05%	↗
Wildunfälle	515	488	483	490	510	20	4,08%	↗

6.4.3 Polizeistation Alsfeld

Verkehrsunfallentwicklung: 01.01. - 31.12.2025

	2021	2022	2023	2024	2025	Veränderungen 2024/2025		Trend
						in Zahlen	in %	
VU gesamt	1.323	1.312	1.358	1.339	1.248	-91	-6,80%	↓
VU mit Personenschaden	161	178	135	137	140	3	2,19%	↗
Kategorie 1	3	0	2	1	2	1	100,00%	↗↗
Kategorie 2	49	42	35	32	31	-1	-3,13%	↓
Kategorie 3	109	136	98	104	107	3	2,88%	↗
Verunglückte Personen	220	231	174	180	185	5	2,78%	↗
Getötete	3	0	2	1	2	1	100,00%	↗↗
Schwerverletzte	55	51	38	35	37	2	5,71%	↑
Leichtverletzte	162	180	134	144	146	2	1,39%	↗
VU mit Sachschaden	1.162	1.134	1.223	1.202	1.108	-94	-7,82%	↓
Kategorie 4	39	56	52	42	36	-6	-14,29%	↓↓
Kategorie 5	1.113	1.065	1.161	1.146	1.066	-80	-6,98%	↓
Kategorie 6	10	13	10	14	6	-8	-57,14%	↓↓
Sachschaden in Mill.	4	4	5	4	5	0	10,29%	↗↗
Unfälle unter Einfluss von								
Alkohol	19	28	28	22	26	4	18,18%	↗↗
Drogen	4	5	2	5	1	-4	-80,00%	↓↓
Mischkonsum	3	3	2	7	2	-5	-71,43%	↓↓
Folgenlose Fahrten unter:								
Alkohol	25	37	38	48	45	-3	-6,25%	↓
Drogen	76	49	53	65	139	74	113,85%	↗↗
Mischkonsum	4	7	6	9	5	-4	-44,44%	↘↘
Verfolgungsindex Alkohol	1	1	1	2	2	0	0,00%	→
Verfolgungsindex Drogen	11	7	15	6	48	42	700,00%	↗↗
Unfallfluchten	237	265	240	303	237	-66	-21,78%	↓↓
davon mit Personenschaden	10	17	9	14	7	-7	-50,00%	↓↓
Aufklärungsquote	38%	44%	41%	38%	38%	0%	0,93%	↗
Wildunfälle	565	531	612	545	540	-5	-0,92%	↓

6.5.1 Bundesautobahnen - gesamt

Verkehrsunfallentwicklung: 01.01. - 31.12.2025

	2021	2022	2023	2024	2025	Veränderungen 2024/2025		Trend
						in Zahlen	in %	
VU gesamt	2.094	2.421	2.447	2.409	2.346	-63	-2,62%	↘
VU mit Personenschaden	211	244	213	238	209	-29	-12,18%	↘↘
Kategorie 1	8	2	3	7	2	-5	-71,43%	↘↘
Kategorie 2	61	49	47	42	39	-3	-7,14%	↘
Kategorie 3	142	193	163	189	168	-21	-11,11%	↘↘
Verunglückte Personen	348	368	348	404	309	-95	-23,51%	↘↘
Getötete	9	2	3	8	2	-6	-75,00%	↘↘
Schwerverletzte	80	60	61	62	45	-17	-27,42%	↘↘
Leichtverletzte	259	306	284	334	262	-72	-21,56%	↘↘
VU mit Sachschaden	1.883	2.177	2.234	2.171	2.137	-34	-1,57%	↘
Kategorie 4	182	175	154	160	175	15	9,38%	↑
Kategorie 5	1.693	1.989	2.058	2.004	1.946	-58	-2,89%	↘
Kategorie 6	8	13	22	7	16	9	128,57%	↑↑
Sachschaden in Mill.	19	18	19	19	18	0	-2,28%	↘
Unfälle unter Einfluss von								
Alkohol	19	21	30	18	19	1	5,56%	↑
Drogen	11	8	8	7	6	-1	-14,29%	↘↘
Mischkonsum	2	1	3	1	7	6	600,00%	↑↑
Folgenlose Fahrten unter:								
Alkohol	54	34	36	37	48	11	29,73%	↑↑
Drogen	117	123	114	80	62	-18	-22,50%	↘↘
Mischkonsum	9	10	14	7	6	-1	-14,29%	↘↘
Verfolgungsindex Alkohol	3	1	1	2	3	1	25,00%	↑↑
Verfolgungsindex Drogen	10	15	12	11	5	-6	-54,55%	↘↘
Unfallfluchten	340	457	451	427	495	68	15,93%	↑↑
davon mit Personenschaden	11	15	15	16	16	0	0,00%	→
Aufklärungsquote	39%	44%	44%	30%	41%	11%	38,56%	↑↑
Wildunfälle	167	126	167	151	153	2	1,32%	↗

6.5.2 Polizeiautobahnstation Bad Hersfeld

Verkehrsunfallentwicklung: 01.01. - 31.12.2025

	2021	2022	2023	2024	2025	Veränderungen 2024/2025		Trend
						in Zahlen	in %	
VU gesamt	1.521	1.890	1.836	1.789	1.576	-213	-11,91%	↓↓↓
VU mit Personenschaden	147	178	160	163	136	-27	-16,56%	↓↓↓
Kategorie 1	6	2	3	3	1	-2	-66,67%	↓↓↓
Kategorie 2	41	36	30	31	28	-3	-9,68%	↓
Kategorie 3	100	140	127	129	107	-22	-17,05%	↓↓↓
Verunglückte Personen	249	262	266	279	203	-76	-27,24%	↓↓↓
Getötete	7	2	3	3	1	-2	-66,67%	↓↓↓
Schwerverletzte	54	47	41	44	32	-12	-27,27%	↓↓↓
Leichtverletzte	188	213	222	232	170	-62	-26,72%	↓↓↓
VU mit Sachschaden	1.374	1.712	1.676	1.626	1.440	-186	-11,44%	↓↓↓
Kategorie 4	122	117	103	123	134	11	8,94%	↑
Kategorie 5	1.245	1.588	1.556	1.498	1.294	-204	-13,62%	↓↓↓
Kategorie 6	7	7	17	5	12	7	140,00%	↑↑↑
Sachschaden in Mill.	13	13	14	14	13	-1	-6,23%	↓
Unfälle unter Einfluss von								
Alkohol	13	12	23	13	11	-2	-15,38%	↓↓↓
Drogen	7	7	4	6	6	0	0,00%	→
Mischkonsum	2	0	3	1	7	6	600,00%	↑↑↑
Folgenlose Fahrten unter:								
Alkohol	18	16	20	25	41	16	64,00%	↑↑↑
Drogen	37	39	57	46	53	7	15,22%	↑↑↑
Mischkonsum	7	4	4	4	2	-2	-50,00%	↓↓↓
Verfolgungsindex Alkohol	1	1	1	2	4	2	100,00%	↑↑↑
Verfolgungsindex Drogen	5	6	9	7	4	-3	-42,86%	↓↓↓
Unfallfluchten	248	370	360	305	344	39	12,79%	↑↑↑
davon mit Personenschaden	9	12	14	15	9	-6	-40,00%	↓↓↓
Aufklärungsquote	39%	45%	44%	30%	40%	11%	36,93%	↑↑↑
Wildunfälle	105	80	87	77	96	19	24,68%	↑↑↑

6.5.3 Polizeiautobahnstation Petersburg

Verkehrsunfallentwicklung: 01.01. - 31.12.2025

	2021	2022	2023	2024	2025	Veränderungen 2024/2025		Trend
						in Zahlen	in %	
VU gesamt	573	531	611	620	770	150	24,19%	↑↑↑
VU mit Personenschaden	64	66	53	75	73	-2	-2,67%	↓
Kategorie 1	2	0	0	4	1	-3	-75,00%	↓↓↓
Kategorie 2	20	13	17	11	11	0	0,00%	→
Kategorie 3	42	53	36	60	61	1	1,67%	↗
Verunglückte Personen	99	106	82	125	106	-19	-15,20%	↓↓↓
Getötete	2	0	0	5	1	-4	-80,00%	↓↓↓
Schwerverletzte	26	13	20	18	13	-5	-27,78%	↓↓↓
Leichtverletzte	71	93	62	102	92	-10	-9,80%	↓
VU mit Sachschaden	509	465	558	545	697	152	27,89%	↑↑↑
Kategorie 4	60	58	51	37	41	4	10,81%	↑↑↑
Kategorie 5	448	401	502	506	652	146	28,85%	↑↑↑
Kategorie 6	1	6	5	2	4	2	100,00%	↑↑↑
Sachschaden in Mill.	6	5	5	5	5	0	8,67%	↑
Unfälle unter Einfluss von								
Alkohol	6	9	7	5	8	3	60,00%	↑↑↑
Drogen	4	1	4	1	0	-1	-100,00%	↓↓↓
Mischkonsum	0	1	0	0	0	0	0 %	↑↑↑
Folgenlose Fahrten unter:								
Alkohol	36	18	16	12	7	-5	-41,67%	↓↓↓
Drogen	80	84	57	34	9	-25	-73,53%	↓↓↓
Mischkonsum	2	6	10	3	4	1	33,33%	↑↑↑
Verfolgungsindex Alkohol	6	2	2	2	1	-1	-50,00%	↓↓↓
Verfolgungsindex Drogen	21	45	17	37	13	-24	-64,86%	↓↓↓
Unfallfluchten	92	87	91	122	151	29	23,77%	↑↑↑
davon mit Personenschaden	2	3	1	1	7	6	600,00%	↑↑↑
Aufklärungsquote	40%	39%	42%	30%	43%	13%	41,94%	↑↑↑
Wildunfälle	62	46	80	74	57	-17	-22,97%	↓↓↓