

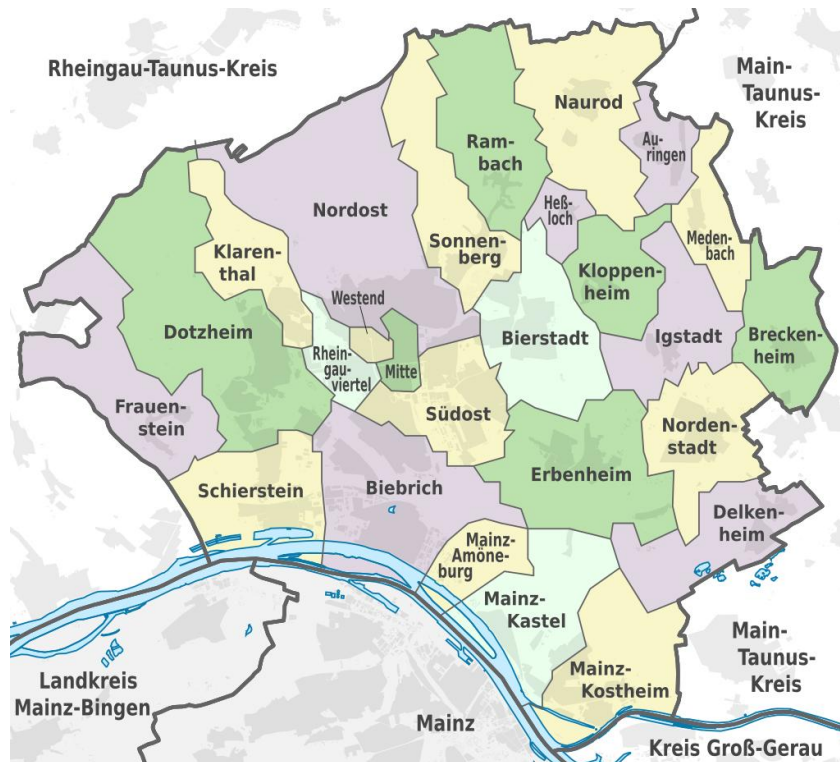
Verkehrsunfall Statistik

2025

der Polizeidirektion **Wiesbaden**

Mai 2026





Impressum

Polizeipräsidium Westhessen
Polizeidirektion Wiesbaden
Regionaler Verkehrsdienst
Kostheimer Landstraße 36, 55246 Wiesbaden

Kontakt

PHK'in Susanne Röhricht
EUSKa Sachbearbeiterin

Telefon:
E-Mail:

0611/345 - 2274
rvd-euska.wiesbaden.ppwh@polizei.hessen.de

1 Verkehrsunfallentwicklung 2025 der Polizeidirektion Wiesbaden im Überblick

5

1.1 Eckdaten der Verkehrsunfallstatistik	5
1.2 Entwicklung der Verkehrsunfälle in den letzten fünf Jahren	7
1.3 Hauptunfallursachen	7
1.4 Hauptunfallursachen bei Unfällen mit Personenschaden	8
1.5 Die fünf häufigsten Verkehrsunfallorte	8
1.6 Unfallbeteiligte nach Art ihrer Verkehrsbeteiligung	9

2 Entwicklung der Verkehrsunfälle mit Personenschaden

9

2.1 Verunglückte nach Schwere der Verletzung	10
---	-----------

3 Risikogruppen

11

3.1 Kinder (0-13 J.)	11
3.1.1 Entwicklung der Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Kindern	11
3.1.2 Verunglückte Kinder	12
3.1.3 Hauptunfallursachen von Kindern	12
3.2 Jugendliche (14-17 J.)	13
3.2.1 Entwicklung der Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Jugendlichen	13
3.2.2 Verunglückte Jugendliche	13
3.2.3 Hauptunfallursachen von Jugendlichen	14
3.3 Junge Fahrende (18-24 J.)	14
3.3.1 Entwicklung der Verkehrsunfälle unter Beteiligung junger Fahrenden	14
3.3.2 Verunglückte junge Fahrende	15
3.3.3 Hauptunfallursachen von jungen Fahrenden	15
3.4 Altersgruppe 65-74 Jahre	16
3.4.1 Entwicklung der Verkehrsunfälle von Verkehrsteilnehmenden der Altersgruppe 65-74 Jahre	16
3.4.2 Verunglückte der Altersgruppe 65-74 Jahre	16
3.4.3 Hauptunfallursachen von Verkehrsbeteiligten der Altersgruppe 65-74 Jahre	17
3.5 Seniorinnen und Senioren (≥75 J.)	17
3.5.1 Entwicklung der Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Seniorinnen und Senioren	17



3.5.2	Verunglückte Seniorinnen und Senioren	18
3.5.3	Hauptunfallursachen von Seniorinnen und Senioren	18
3.6	Zu Fuß Gehende	19
3.6.1	Entwicklung der Verkehrsunfälle unter Beteiligung von zu Fuß Gehenden	19
3.6.2	Verunglückte zu Fuß Gehende	19
3.6.3	Hauptunfallursachen von zu Fuß Gehenden	20
3.7	Radfahrende	20
3.7.1	Entwicklung der Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Radfahrenden	20
3.7.2	Monatsvergleich	21
3.7.3	Verunglückte Radfahrende	21
3.7.4	Hauptunfallursachen von Radfahrenden	22
3.7.5	Hauptunfallursachen gegenüber Radfahrenden	22
3.8	Verkehrsunfälle mit motorisierenden Zweirädern (ohne „E-Scooter“)	22
3.8.1	Entwicklung der Verkehrsunfälle unter Beteiligung motorisierter Zweiräder	22
3.8.2	Verunglückte motorisierte Zweirad Fahrende	23
3.8.3	Hauptunfallursachen motorisierter Zweirad Fahrender	23
3.9	Verkehrsunfälle mit Elektrokleinstfahrzeugen („E-Scooter“)	24
3.9.1	Entwicklung der Verkehrsunfälle mit Elektrokleinstfahrzeugen	24
3.9.2	Verunglückte Elektrokleinstfahrzeug Führende	25
3.9.3	Hauptunfallursachen von Elektrokleinstfahrzeug Führenden	25
4	Verkehrsunfallfluchten	26
5	Verkehrsunfälle unter Einfluss berauschender Mittel	27
6	Wildunfälle	27

1 Verkehrsunfallentwicklung 2025 der Polizeidirektion Wiesbaden im Überblick

Die Verkehrsunfallzahlen der Stadt Wiesbaden verzeichnen zum Vorjahr einen Anstieg um 144 Unfälle. Diese Entwicklung steht unter anderem im Zusammenhang mit dem anhaltenden Bevölkerungswachstum, dem Fahrzeugbestand und dem Pendel-/Berufsverkehr. Im Jahr 2025 konnte die Stadt Wiesbaden 300.089 Einwohner* zählen, wobei die Zahl im Jahr 2024 noch bei 299.932 lag. Zusätzliche Auswirkungen auf das Verkehrsgeschehen ergaben sich in den Jahren 2021 bis 2023 durch den Abriss und Neubau der Salzbachtalbrücke. Die damit verbundenen Umleitungen und Verkehrsverlagerungen führten vielerorts zu erhöhtem Verkehrsaufkommen, Stausituationen und einer stärkeren Belastung der Verkehrsteilnehmenden. Positiv hervorzuheben ist jedoch, dass die Unfallzahlen im Umfeld der Salzbachtalbrücke in den Jahren 2024 und 2025 deutlich rückläufig waren. Darüber hinaus führten 2025 innerstädtische Verkehrsbaumaßnahmen zu veränderten Verkehrsführungen und begünstigten die Entstehung neuer Unfallörtlichkeiten im Stadtgebiet.

*(Quelle: www.wiesbaden.de; Stichtag 31.01.2025)

1.1 Eckdaten der Verkehrsunfallstatistik

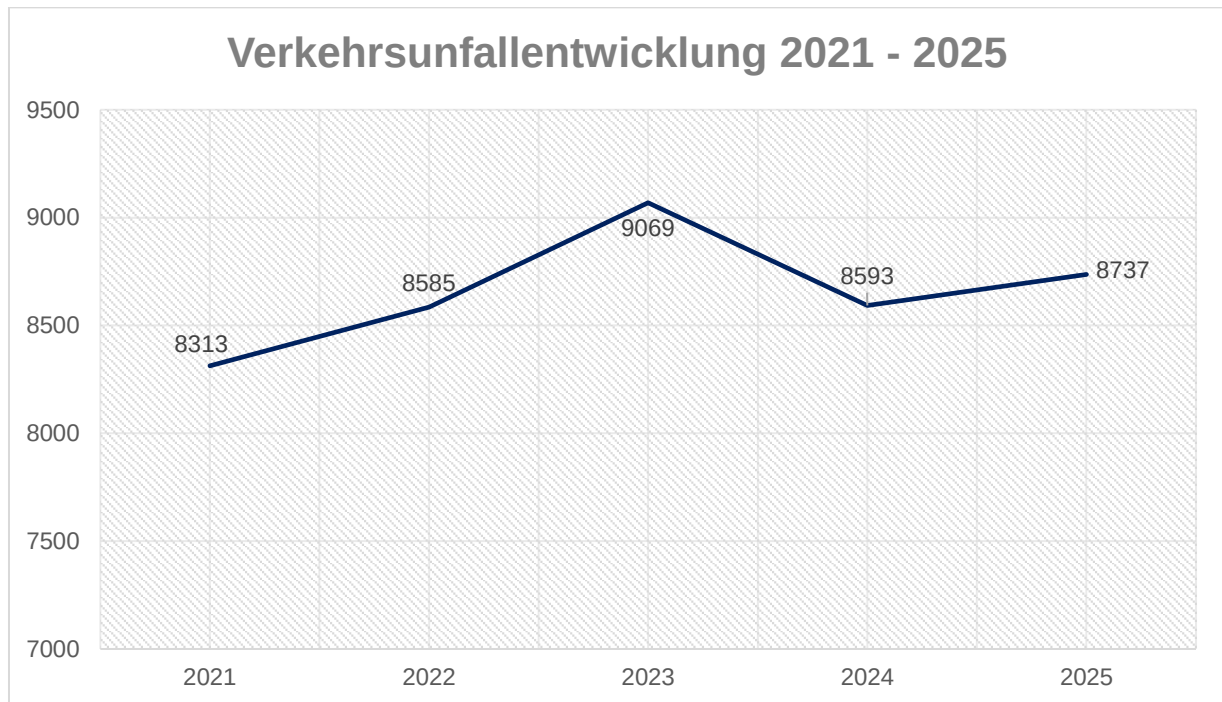
Im Jahr 2025 registrierte die Polizei Wiesbaden 8737 Verkehrsunfälle. Dies entspricht einem leichten Anstieg gegenüber dem Vorjahr um 1,68%, d.h. 144 Verkehrsunfälle mehr als 2024.

	2025	2024	Veränderungen zum Vorjahr		Trend
Gesamtzahl der Unfälle	8737	8593	144	1,68%	↗
Unfälle mit Leichtverletzten	892	836	56	6,70%	↑
Unfälle mit Schwerverletzten	109	97	12	12,37%	↑↑
Unfälle mit Getöteten	2	3	-1	-33,33%	↓↓
Verunglückte	1219	1203	16	1,33%	↗
Anzahl Leichtverletzte	1099	1099	0	0	→
Anzahl Schwerverletzte	118	101	17	16,83	↑↑
Anzahl Getötete	2	3	-1	-33,33%	↓↓
Unfälle mit Kindern (0-13J.)	78	81	-3	-3,70%	↘
Unfälle mit Jugendlichen (14-17J.)	118	107	11	10,28%	↑↑



	2025	2024	Veränderungen zum Vorjahr		Trend
Unfälle mit jungen Fahrenden (18-24J.)	1684	1624	60	3,69%	↗
Unfälle mit Personen Altersgruppe 65-74J.	1102	1031	71	6,89%	↑
Unfälle mit Seniorinnen u. Senioren (≥ 75J.)	795	866	-71	-8,20%	↓
Unfälle mit Zu Fuß Gehenden	165	199	-34	-17,09%	↓↓
Unfälle mit Radfahrenden inkl. Pedelecs	316	270	46	17,04%	↑↑
Unfälle mit Motorisierten Zweirädern	433	360	73	20,28%	↑↑
Unfälle mit E-Scootern	121	111	10	9,01%	↑
Verkehrsunfallfluchten	2996	2920	76	2,60%	↗
Aufgeklärte Verkehrsunfallfluchten	1269	1226	43	3,51%	↗
Aufklärungsquote	42,36%	41,99%	0,37%	0,88%	↗
Unfälle unter Einfluss von Alkohol	101	126	-25	-19,84%	↓↓
Unfälle unter Einfluss von Drogen	8	13	-5	-38,46%	↓↓
Wildunfälle	224	189	35	18,52%	↑↑

1.2 Entwicklung der Verkehrsunfälle in den letzten fünf Jahren



1.3 Hauptunfallursachen

Die häufigsten Unfallursachen im fließenden Verkehr sind wie im Vorjahr der ungenügende Sicherheitsabstand zum Vorausfahrenden und der Fehler beim Fahrstreifenwechsel. Im größeren Abstand folgen die nicht angepasste Geschwindigkeit in anderen Fällen, der Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr und der Fehler beim Abbiegen nach links.

Hauptunfallursachen	2025	2024	Veränderung zum Vorjahr	
Ungenügender Sicherheitsabstand	835	715	120	16,78%
Fehlerhafter Fahrstreifenwechsel oder Reißverschluss-Missachtung	551	496	55	11,09%
Nicht angepasste Geschwindigkeit in anderen Fällen	330	272	58	21,32%
Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr	323	346	-23	-6,65%
Fehler beim Abbiegen nach links	272	269	3	1,12%

1.4 Hauptunfallursachen bei Unfällen mit Personenschaden

Bei den häufigsten Unfallursachen mit Personenschäden ist im Jahr 2025 der nicht eingehaltene Sicherheitsabstand zum Vorfahrenden wie 2023 wieder auf den 1. Platz gerückt. Die Ursache „Geschwindigkeit“ inkludiert „nicht angepasste Geschwindigkeit in anderen Fällen“ und „unangepasste Geschwindigkeit mit Überschreiten der zul. Höchstgeschwindigkeit“.

Hauptunfallursachen bei Unfällen mit Personenschäden	2025	2024	Veränderung zum Vorjahr	
Ungenügender Sicherheitsabstand	193	148	45	30,41%
Vorfahrt / Vorrang	167	157	10	6,37%
Fehler beim Abbiegen	154	154	0	0
Geschwindigkeit	114	84	30	35,71%
Falsches Verhalten gegenüber Fußgänger	103	126	-23	-18,25%

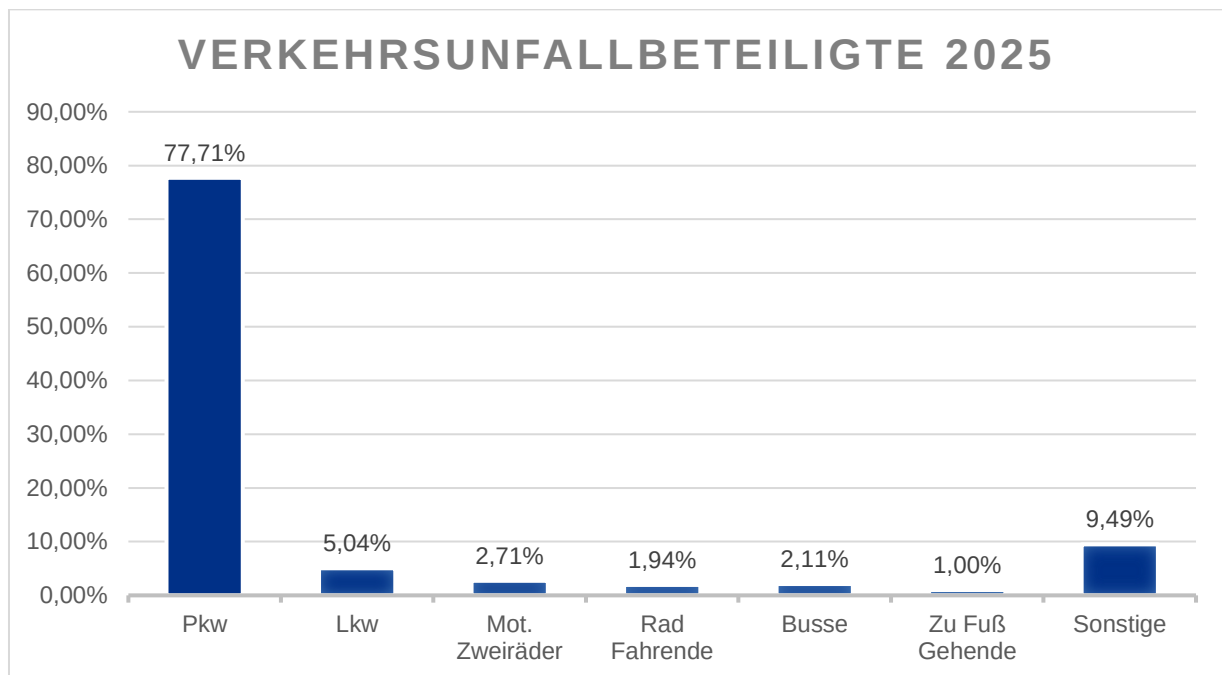
1.5 Die fünf häufigsten Verkehrsunfallorte

Vier der häufigsten Verkehrsunfallorte im fließenden Verkehr in Wiesbaden aus dem Jahr 2024 finden sich auch im Jahr 2025 in der Rangliste wieder. Mit 12 Unfällen weniger als im Vorjahr befindet sich die Örtlichkeit 1. Ring / Biebricher Allee (15 Unfälle) nicht mehr unter den Top 5. Dafür ist die Einmündung Hochkreisel (MZ-Kastel) / Rampenstraße hochgerückt.

Am 1. Ring, Ecke Bahnhofstraße kam es am häufigsten zu Zusammenstößen zwischen Verkehrsteilnehmenden. Meist stießen hier zwei abbiegende Fahrzeuge seitlich zusammen.

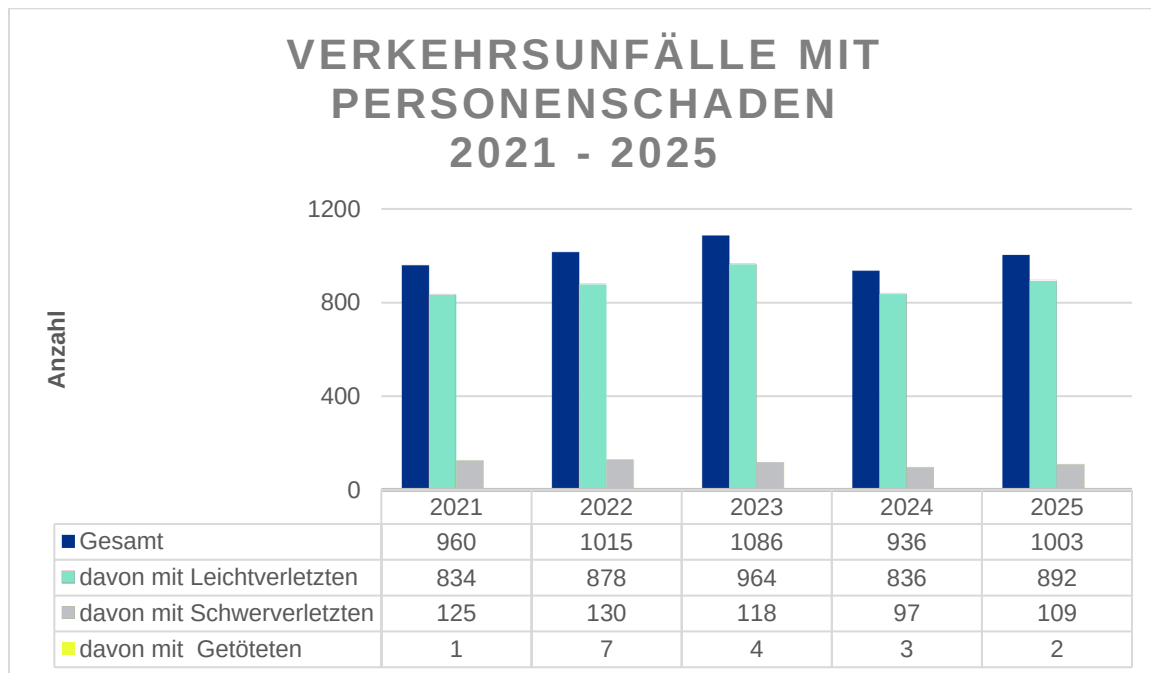
Örtlichkeit	Anzahl der Verkehrsunfälle
1. Ring / Bahnhofstraße	30
2. Ring / Dotzheimer Straße	26
2. Ring / Klarenthaler Straße	21
Rheinstraße / Oranienstraße / Schwalbacher Straße	21
Hochkreisel (MZ-Kastel) / Rampenstraße	19

1.6 Unfallbeteiligte nach Art ihrer Verkehrsbeteiligung



2 Entwicklung der Verkehrsunfälle mit Personenschaden

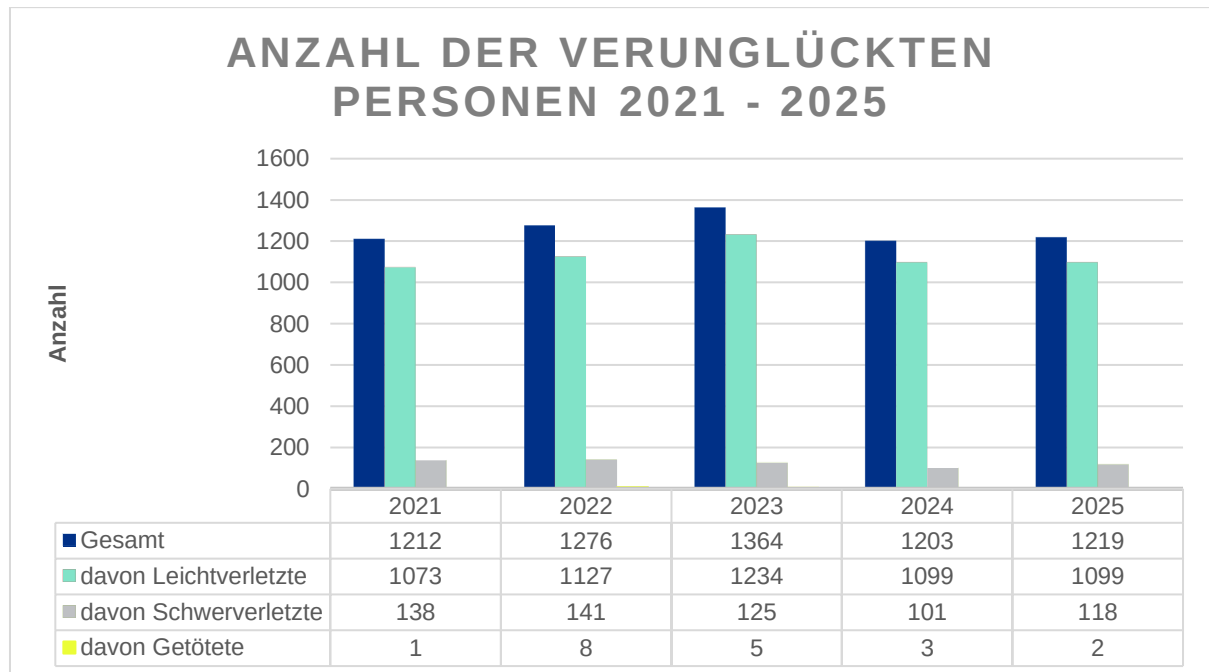
Die Zahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden ist im Jahr 2025 im Vergleich zum Vorjahr um 7,16% auf 1003 gestiegen. Neben dem jeweiligen Anstieg von Unfällen mit Leicht- und Schwerverletzten ist ein erneuter Rückgang der tödlich verlaufenen Unfälle zu verzeichnen.



2.1 Verunglückte nach Schwere der Verletzung

Die Anzahl derer, die durch einen Verkehrsunfall verletzt wurden, ist im Vergleich zum Vorjahr um 16 bzw. 1,33% gestiegen. Verunglückte sind Personen, die bei einem Verkehrsunfall einen Körperschaden erlitten haben. Werden sie deshalb zur stationären Behandlung länger als 24 Stunden in ein Krankenhaus aufgenommen, so gelten sie als Schwerverletzte.

Fast unglaublich erscheint die Anzahl der Leichtverletzten im Vergleich zum Vorjahr, die 2025 ebenfalls 1099 betrug.

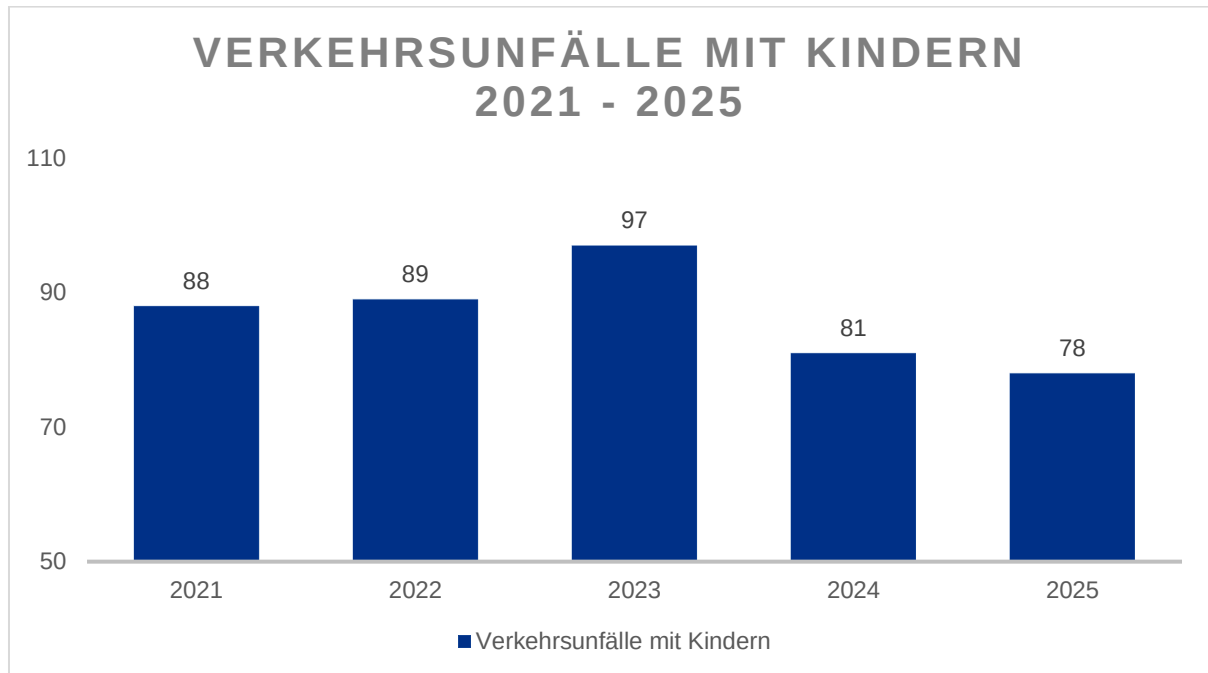


3 Risikogruppen

3.1 Kinder (0-13 J.)

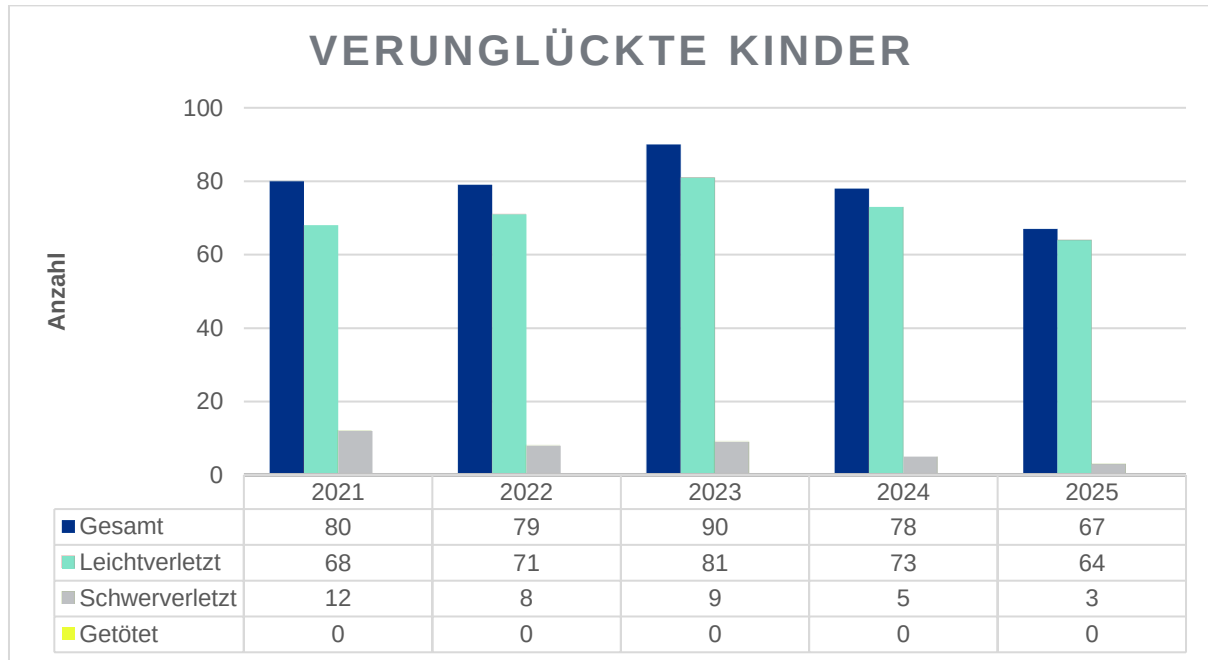
3.1.1 Entwicklung der Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Kindern

Die Zahl der registrierten Verkehrsunfälle mit Kindern ist im Vergleich zum vergangenen Jahr um 3 Unfälle (-3,70%) gesunken. Insgesamt kam es zu acht Unfällen auf dem Schulweg.



3.1.2 Verunglückte Kinder

Im Jahr 2025 wurden im Vergleich zum Vorjahr elf Kinder weniger verletzt (-14,10%). Als Radfahrende wurden Kinder in 9, als zu Fuß Gehende in 29 Fällen verletzt.



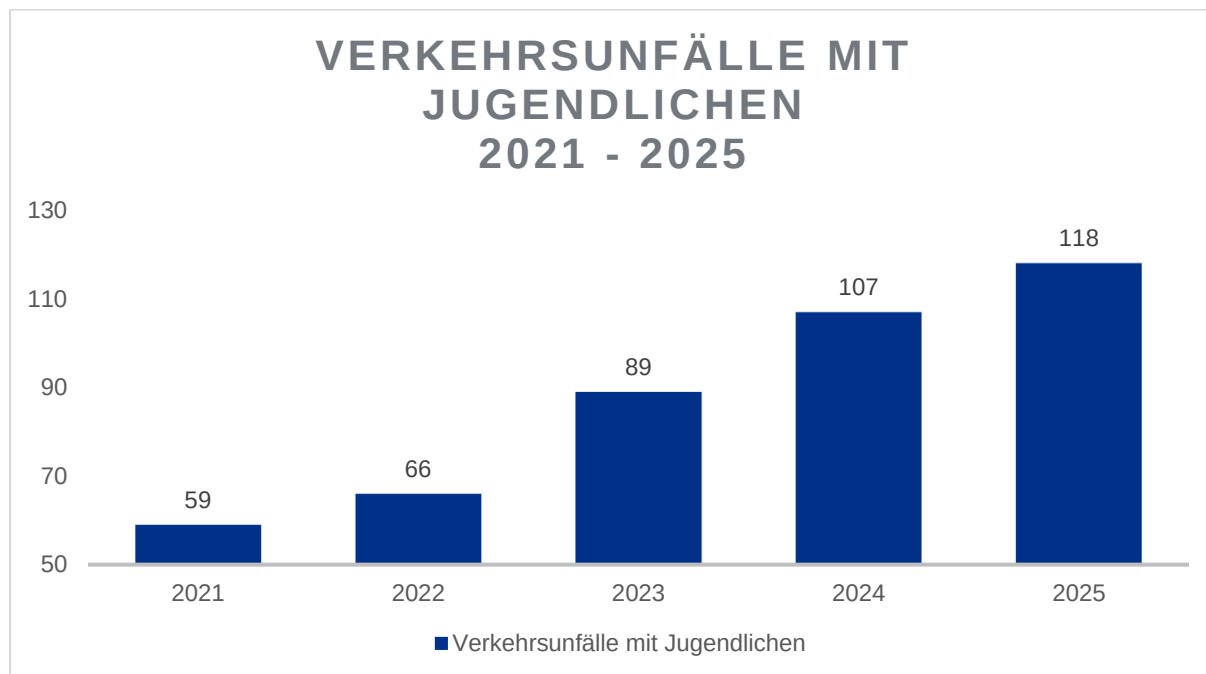
3.1.3 Hauptunfallursachen von Kindern

Bei 44,87% aller Verkehrsunfälle mit Kinderbeteiligung waren diese Haupt- oder Mitunfallverursacher. Die Hauptunfallursachen waren in ihrer Rolle als Fußgänger "Falsches Verhalten an anderen Stellen ohne auf den Fahrzeugverkehr zu achten", „Falsches Verhalten an Stellen mit Polizei-/Lichtzeichengeregeltem Fußgängerverkehr“ und "Falsches Verhalten an anderen Stellen durch plötzliches Hervortreten hinter Sichthindernissen".

3.2 Jugendliche (14-17 J.)

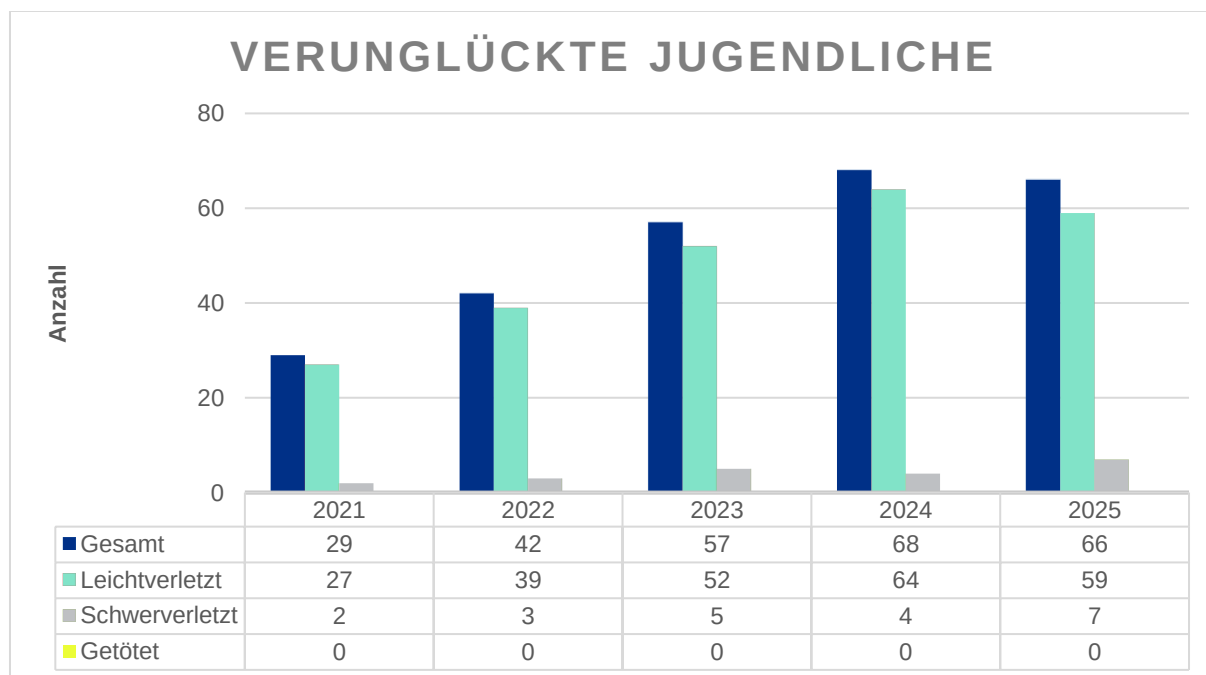
3.2.1 Entwicklung der Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Jugendlichen

Die Zahl der registrierten Verkehrsunfälle mit Jugendlichen ist im Vergleich zum Vorjahr um 11 Unfälle gestiegen. Der Anstieg seit 2021 ist unter anderem durch die vermehrte Nutzung von „E-Scootern“ durch Jugendliche zu begründen.



3.2.2 Verunglückte Jugendliche

Die Gesamtzahl der verunglückten Jugendlichen ist im Vergleich zum Vorjahr von 68 um 2,94% auf 66 gesunken. Es wurden fünf Jugendliche weniger unter den Leichtverletzten gezählt, im Gegenzug jedoch leider drei Schwerverletzte mehr als im Jahr 2024.



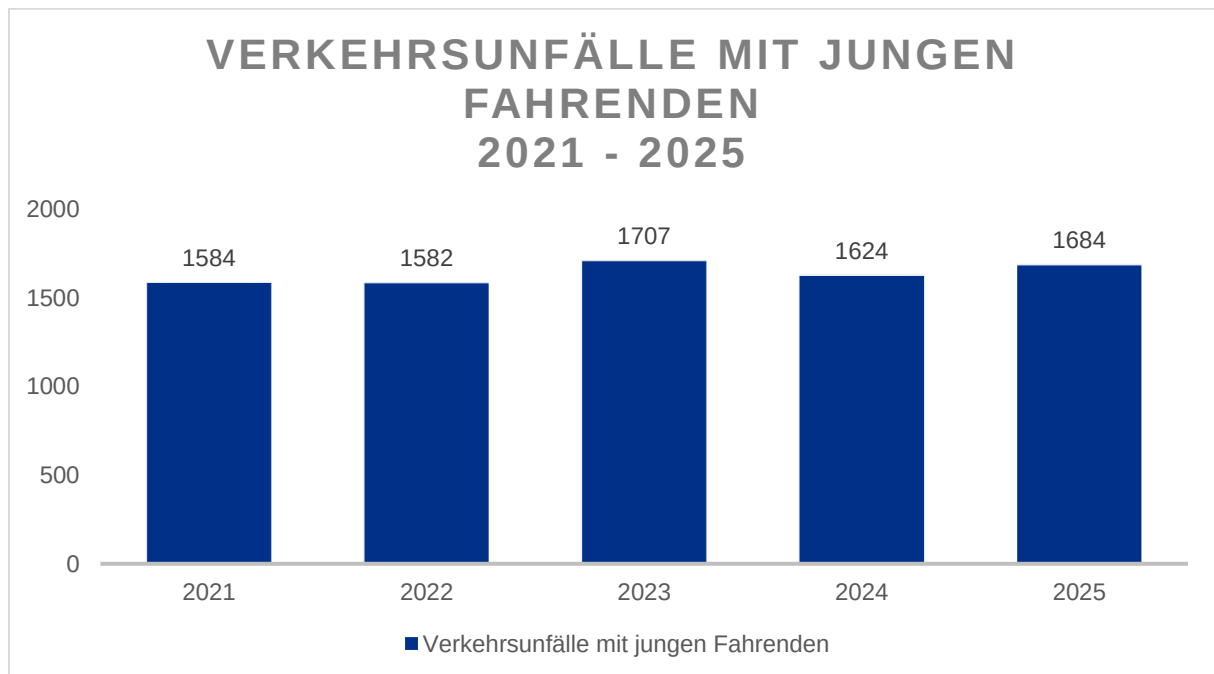
3.2.3 Hauptunfallursachen von Jugendlichen

Bei 59,32% aller Verkehrsunfälle mit Beteiligung Jugendlicher waren diese Haupt- oder Mitunfallverursachende. Hauptunfallursachen waren „nicht angepasste Geschwindigkeit in anderen Fällen“, „ungenügender Sicherheitsabstand“ und „verbotswidrige Nutzung der Fahrbahn oder anderer Straßenteile (z.B. Gehweg, Radweg)“.

3.3 Junge Fahrende (18-24 J.)

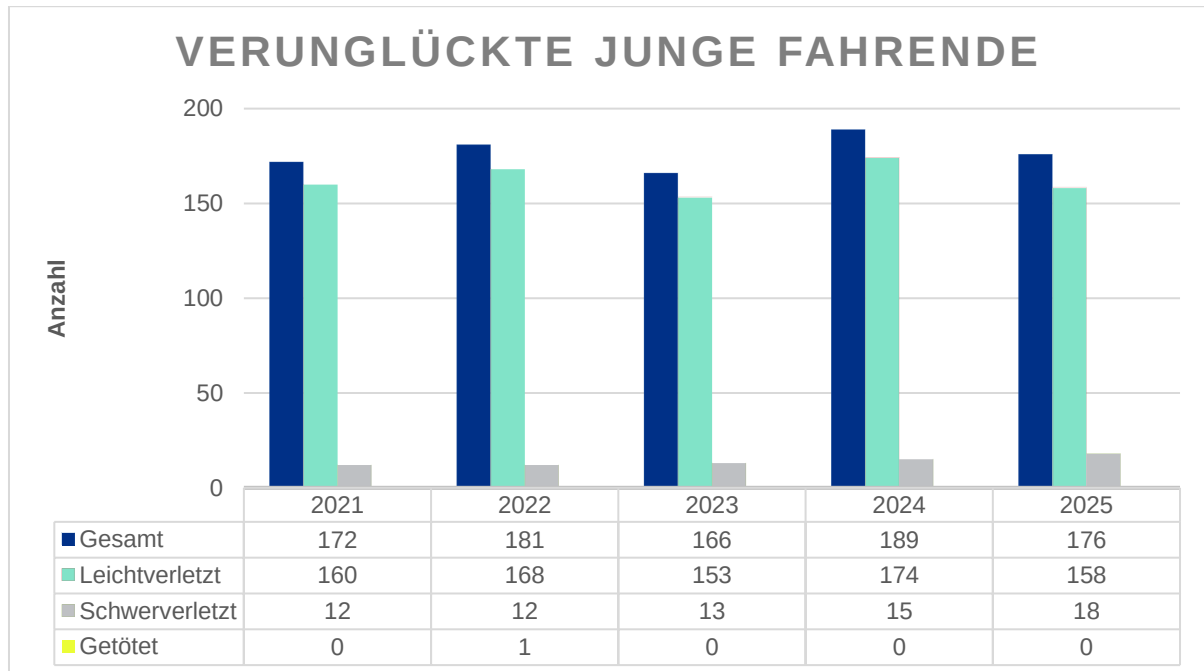
3.3.1 Entwicklung der Verkehrsunfälle unter Beteiligung junger Fahrenden

Die Zahl der registrierten Verkehrsunfälle mit jungen Fahrenden ist im Vergleich zum vergangenen Jahr um 60 Unfälle gestiegen.



3.3.2 Verunglückte junge Fahrende

Im Jahr 2025 verletzten sich 13 junge Fahrende weniger als im Vorjahr. Die Zahl der Schwerverletzten stieg im Vergleich zum Vorjahr von 15 auf 18. Die Zahl der Leichtverletzten sank hingegen um 16.



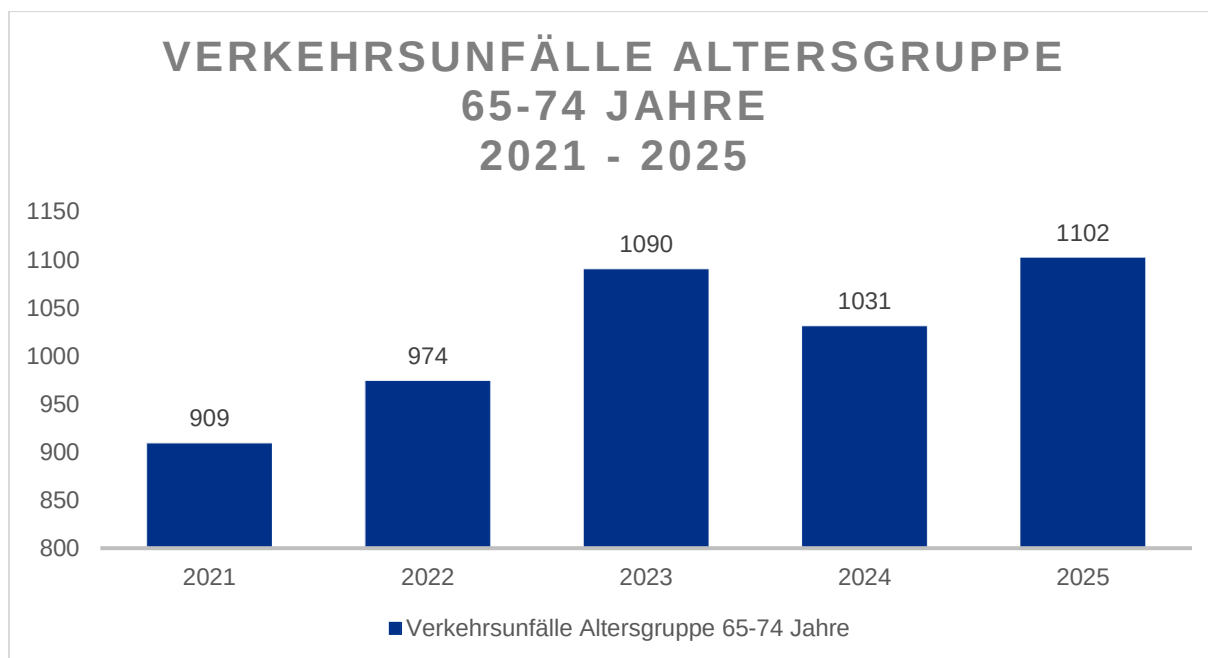
3.3.3 Hauptunfallursachen von jungen Fahrenden

Bei 64,61% aller Verkehrsunfälle mit Beteiligung junger Fahrender waren diese Haupt- oder Mitunfallverursachende. Hauptunfallursachen im fließenden Verkehr waren „ungenügender Sicherheitsabstand“, „nicht angepasste Geschwindigkeit in anderen Fällen“ (dabei muss nicht die Höchstgeschwindigkeit überschritten worden sein) und „fehlerhafter Fahrstreifenwechsel oder Reißverschlussmissachtung“.

3.4 Altersgruppe 65-74 Jahre

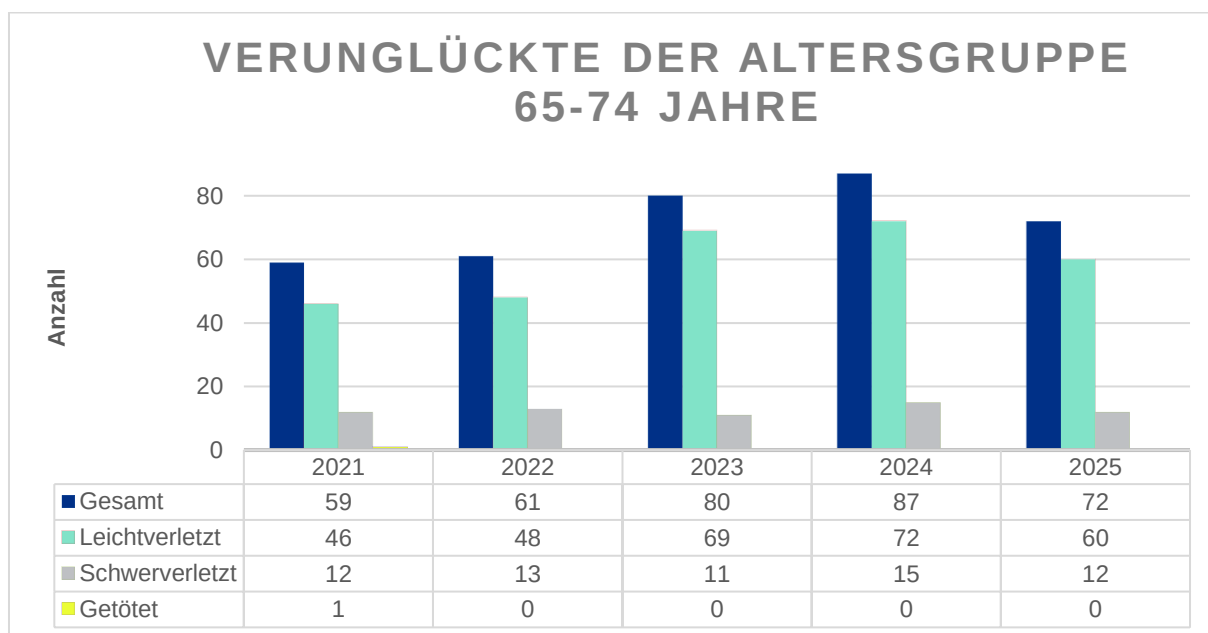
3.4.1 Entwicklung der Verkehrsunfälle von Verkehrsteilnehmenden der Altersgruppe 65-74 Jahre

In der Altersgruppe 65-74 Jahre wurden 71 Verkehrsunfälle mehr registriert als im Jahr 2024. Dies zeigt einen Anstieg um 6,89%.



3.4.2 Verunglückte der Altersgruppe 65-74 Jahre

Die Gesamtzahl der verletzten Personen in dieser Altersgruppe sank hingegen um 15. Hierbei wurden insgesamt 12 Personen schwer verletzt, was einen Rückgang um 20% zum Vorjahr ausmacht. Auch die Zahl der Leichtverletzten sank deutlich um 16,67%.



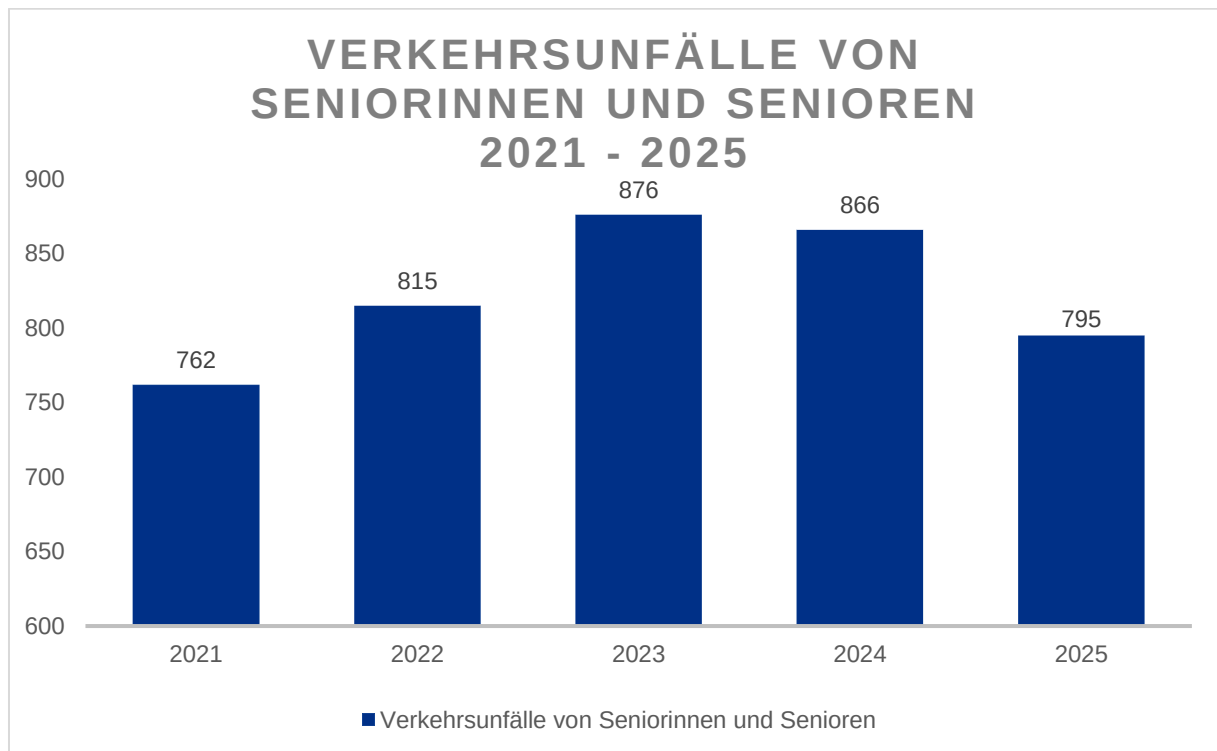
3.4.3 Hauptunfallursachen von Verkehrsbeteiligten der Altersgruppe 65-74 Jahre

Bei 51,91% aller Verkehrsunfälle mit Verkehrsbeteiligten der Altersgruppe 65-74 Jahre waren diese Haupt- oder Mitunfallverursachende. Hauptunfallursachen waren „ungenügender Sicherheitsabstand“, „fehlerhafter Fahrstreifenwechsel oder Reißverschlussystem-Missachtung“ und „Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr“.

3.5 Seniorinnen und Senioren (≥75 J.)

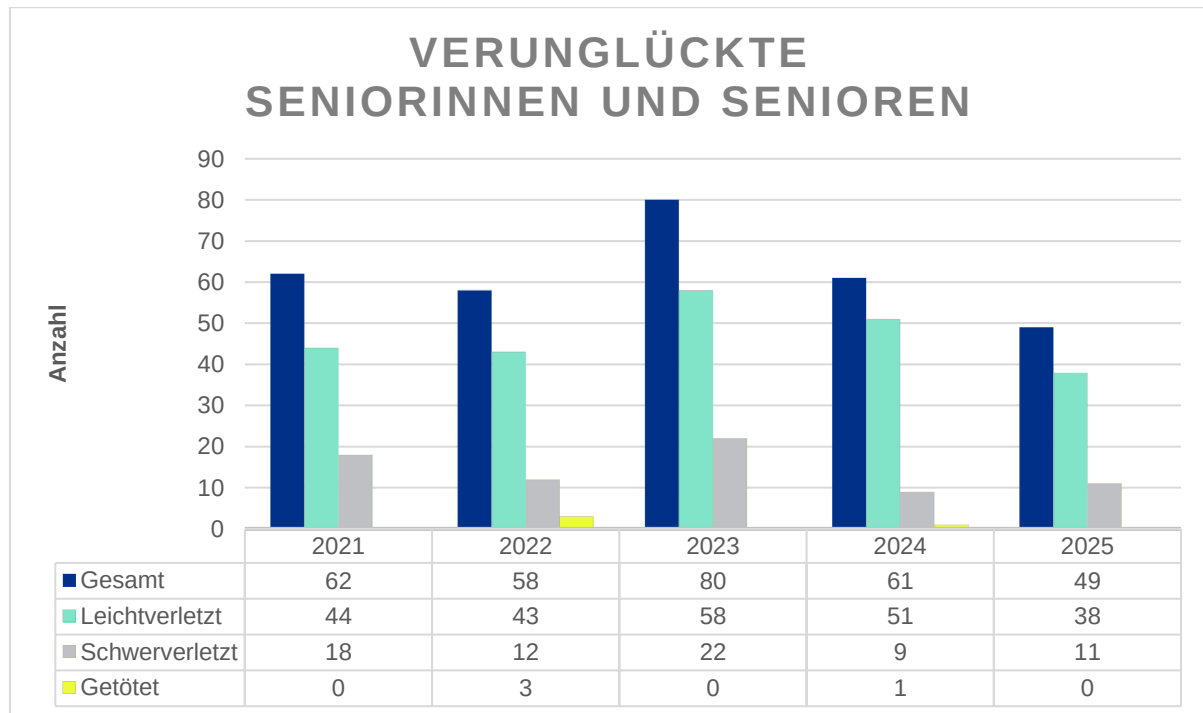
3.5.1 Entwicklung der Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Seniorinnen und Senioren

Die Zahl der Verkehrsunfälle mit Seniorinnen und Senioren ist im Vergleich zum Vorjahr um 71, also um 8,20% gesunken.



3.5.2 Verunglückte Seniorinnen und Senioren

Insgesamt verletzten sich 49 Seniorinnen und Senioren bei Verkehrsunfällen im Jahr 2025. 2024 waren es noch 61. Es wurden dabei 11 Personen schwer verletzt, 2 mehr als im Vorjahr. Die Anzahl der Leichtverletzten verringerte sich um 13 (-25,49%).



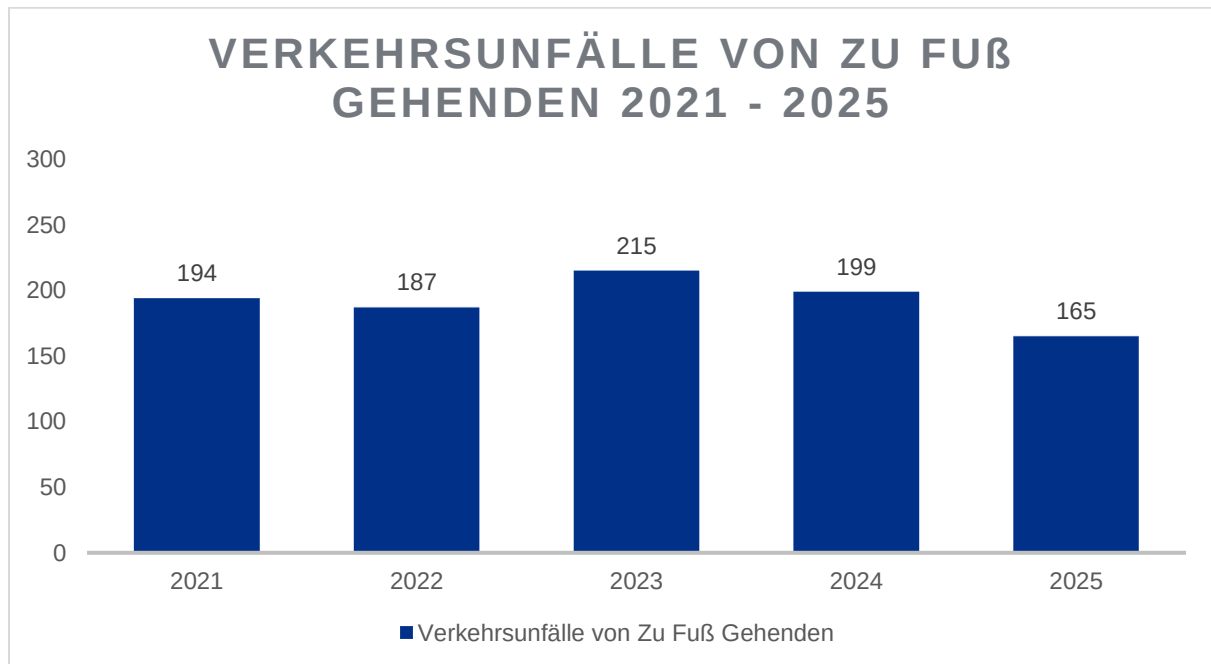
3.5.3 Hauptunfallursachen von Seniorinnen und Senioren

Bei 73,21% aller Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Seniorinnen und Senioren waren diese Haupt- oder Mitunfallverursachende. Hauptunfallursachen waren „fehlerhafter Fahrstreifenwechsel oder Reißverschluss-Missachtung“, „Nichtbeachten der die Vorfahrt regelnden Verkehrszeichen“ und „Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr“.

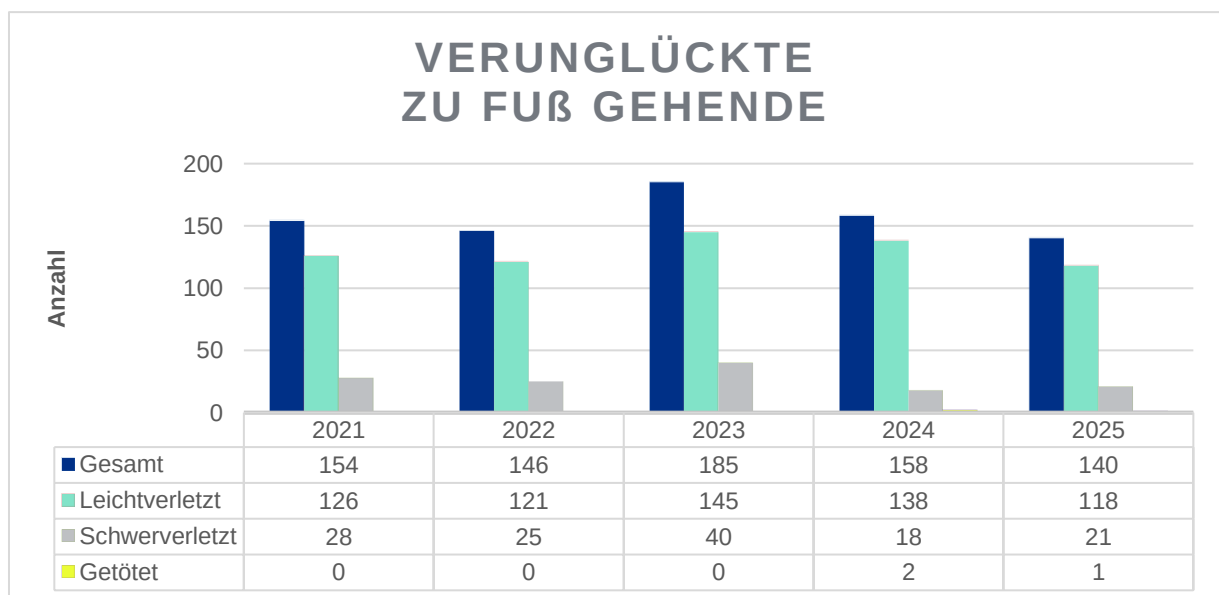
3.6 Zu Fuß Gehende

3.6.1 Entwicklung der Verkehrsunfälle unter Beteiligung von zu Fuß Gehenden

Zu Fuß Gehende waren im Jahr 2025 bei 165 Verkehrsunfällen beteiligt. Dies bedeutet einen Rückgang von 34 Unfällen im Vergleich zum Vorjahr.



3.6.2 Verunglückte zu Fuß Gehende



3.6.3 Hauptunfallursachen von zu Fuß Gehenden

Bei 43,64% aller Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Zu Fuß Gehenden waren diese Haupt- oder Mitunfallverursachende. Hauptunfallursachen waren „an anderen Stellen ohne auf den Fahrzeugverkehr zu achten“, „an Stellen mit Polizei-/ Lichtzeichengeregeltem Fußgängerverkehr“ und „an anderen Stellen durch plötzliches Hervortreten hinter Sichthindernissen“.

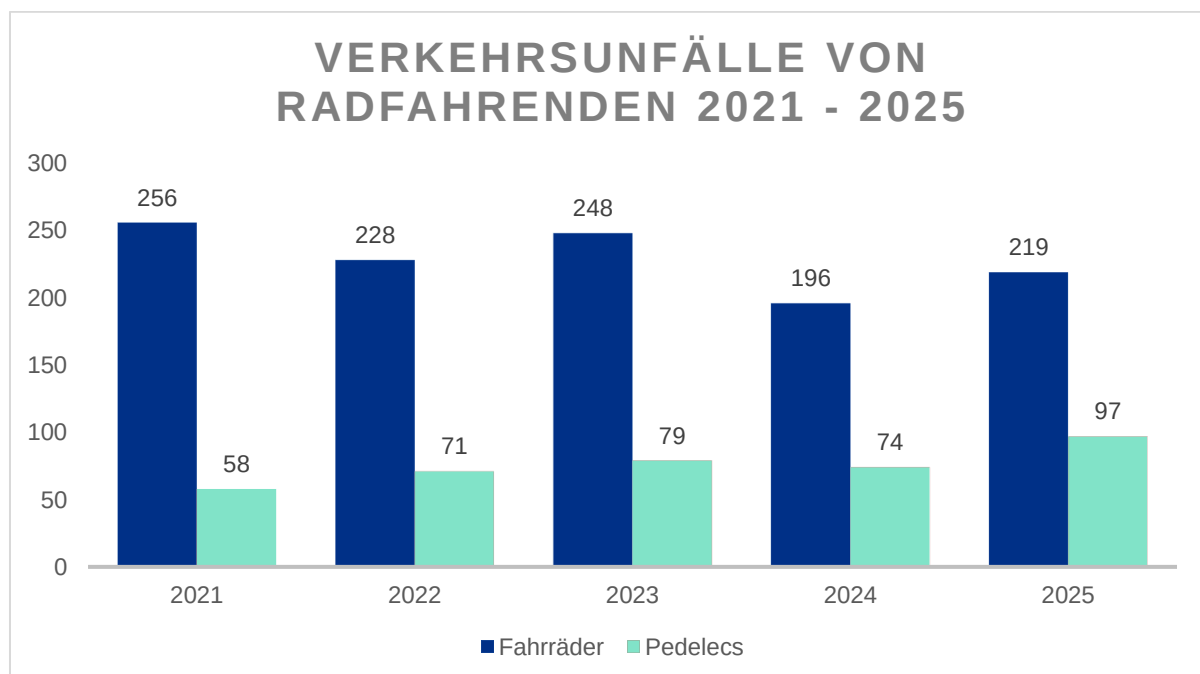
3.7 Radfahrende

Als Verkehrsunfälle mit Radfahrenden werden solche bezeichnet, an denen mindestens eine Radfahlerin bzw. ein Radfahrer aktiv beteiligt war.

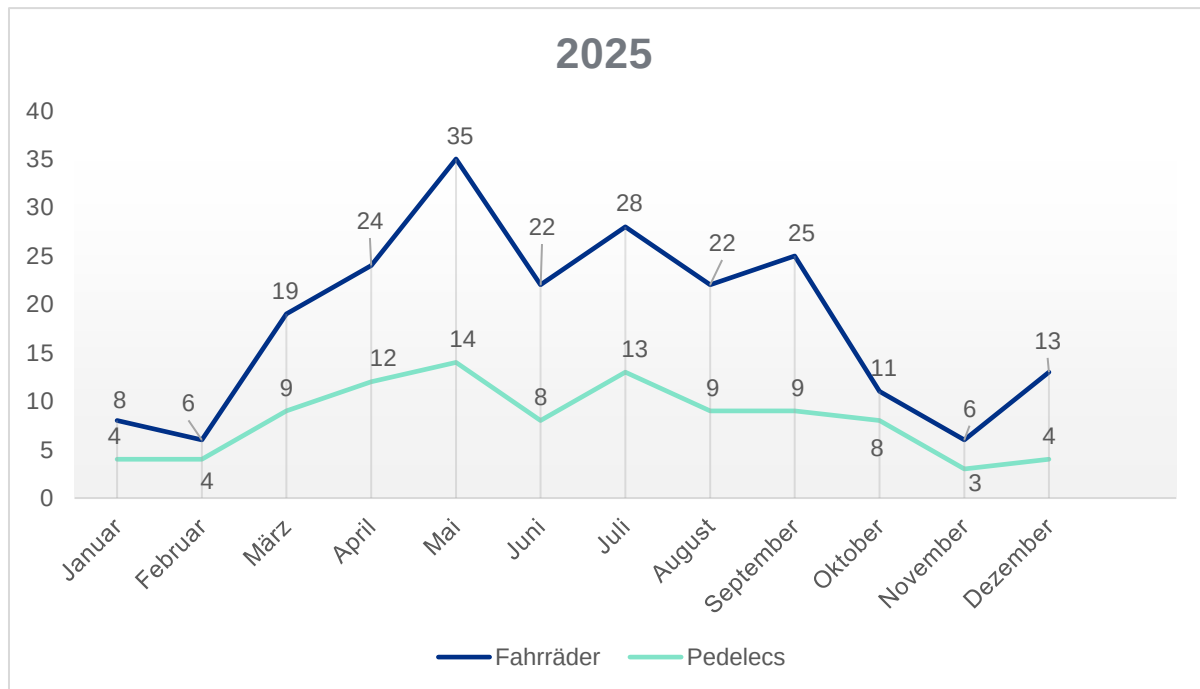
3.7.1 Entwicklung der Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Radfahrenden

Die Zahl der registrierten Verkehrsunfälle mit Radfahrenden ist im Vergleich zum vergangenen Jahr um 46, also 17,04% gestiegen (siehe Tabelle 1, S.6).

In folgender Abbildung werden „normale Fahrräder“ und Pedelecs getrennt betrachtet. Die Verkehrsunfälle mit Beteiligung „normaler Fahrräder“ sind um 11,73% (23) gestiegen, die Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Pedelecs sind von 74 auf 97 gestiegen (31,08%). Mit der steigenden Anzahl der Verkehrsbeteiligung von Pedelecs stieg auch bislang die Anzahl der Verkehrsunfälle von Jahr zu Jahr. 2024 war ein Rückgang der Pedelec-Unfälle festzustellen, 2025 jedoch wieder ein deutlicher Anstieg.

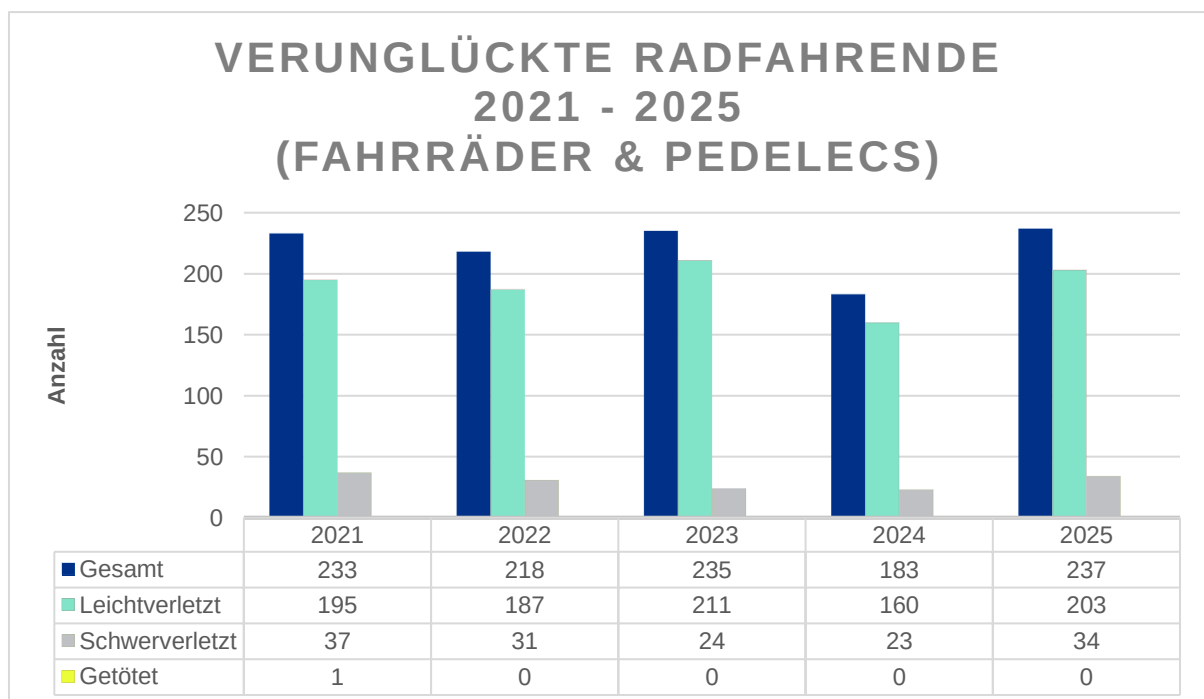


3.7.2 Monatsvergleich



3.7.3 Verunglückte Radfahrende

Bei Verkehrsunfällen verletztten sich insgesamt 237 Radfahrende. Im Vergleich zum Vorjahr entspricht dies einem deutlichen Anstieg um 29,51%. Die Anzahl der schwerverletzten Radfahrenden erhöhte sich um 11 (47,83%) und die Anzahl der Leichtverletzten um 43 (26,88%).



3.7.4 Hauptunfallursachen von Radfahrenden

Bei 51,58% aller Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Radfahrenden waren diese Haupt- oder Mitunfallverursachende. Hauptunfallursachen waren „Nicht angepasste Geschwindigkeit in anderen Fällen“, „Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot“ und die 3. Position teilen sich die Ursachen „Alkoholeinfluss“ „verbotswidrige Benutzung der Fahrbahn oder anderer Straßenteile (z.B. Gehweg)“ und „Rotlichtverstoß“.

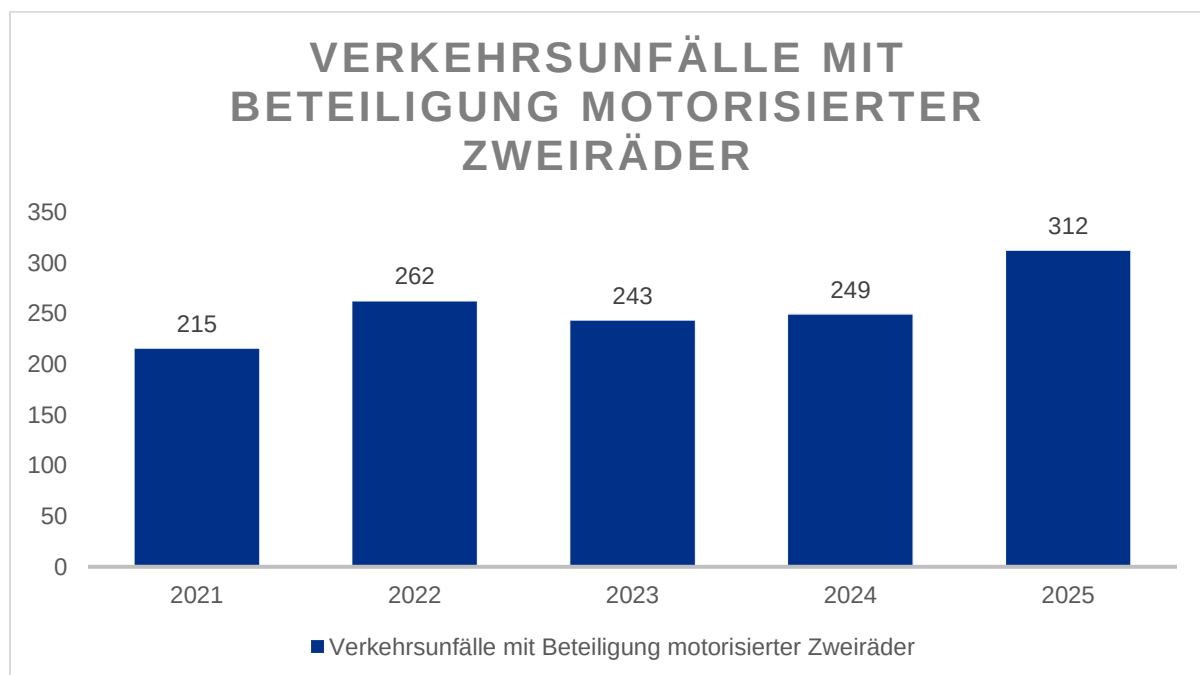
3.7.5 Hauptunfallursachen gegenüber Radfahrenden

Hauptunfallursachen gegenüber Radfahrenden waren „Nichtbeachten der die Vorfahrt regelnden Verkehrszeichen“, „Fehler beim Abbiegen (§9) nach rechts“, und „Fehler beim Abbiegen (§9) nach links“.

3.8 Verkehrsunfälle mit motorisierenden Zweirädern (ohne „E-Scooter“)

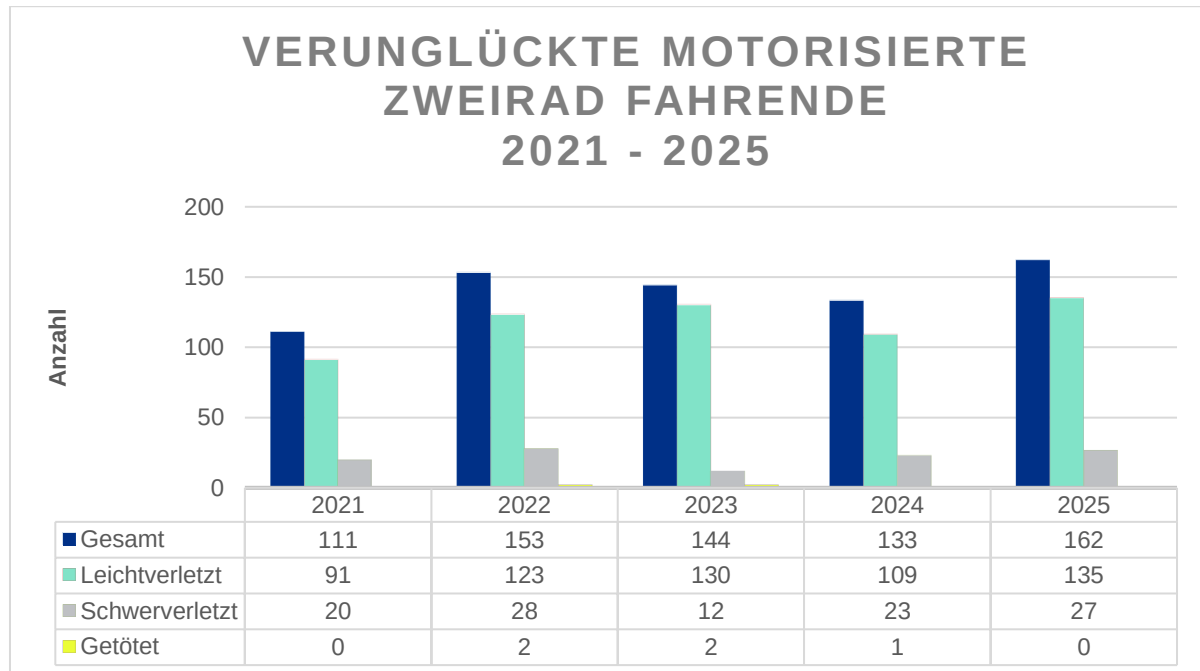
3.8.1 Entwicklung der Verkehrsunfälle unter Beteiligung motorisierter Zweiräder

Die Zahl der registrierten Verkehrsunfälle ist im Vergleich zum vergangenen Jahr um 25,30% (63) deutlich gestiegen.



3.8.2 Verunglückte motorisierte Zweirad Fahrende

Bei den 312 Verkehrsunfällen unter Beteiligung motorisierter Zweiräder wurden insgesamt 162 Personen verletzt. Hierbei wurde ein Anstieg von 21,80% (29) verzeichnet. Die Anzahl der Leichtverletzten stieg um 23,85% (26) und der Schwerverletzten um 17,39% (4).



3.8.3 Hauptunfallursachen motorisierter Zweirad Fahrender

Bei 53,21% aller Verkehrsunfälle mit Beteiligung motorisierter Zweiradfahrender waren diese Haupt- oder Mitunfallverursachende. Hauptunfallursachen waren „nicht angepasste Geschwindigkeit in anderen Fällen“, „ungenügender Sicherheitsabstand“ und „Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr“ und.

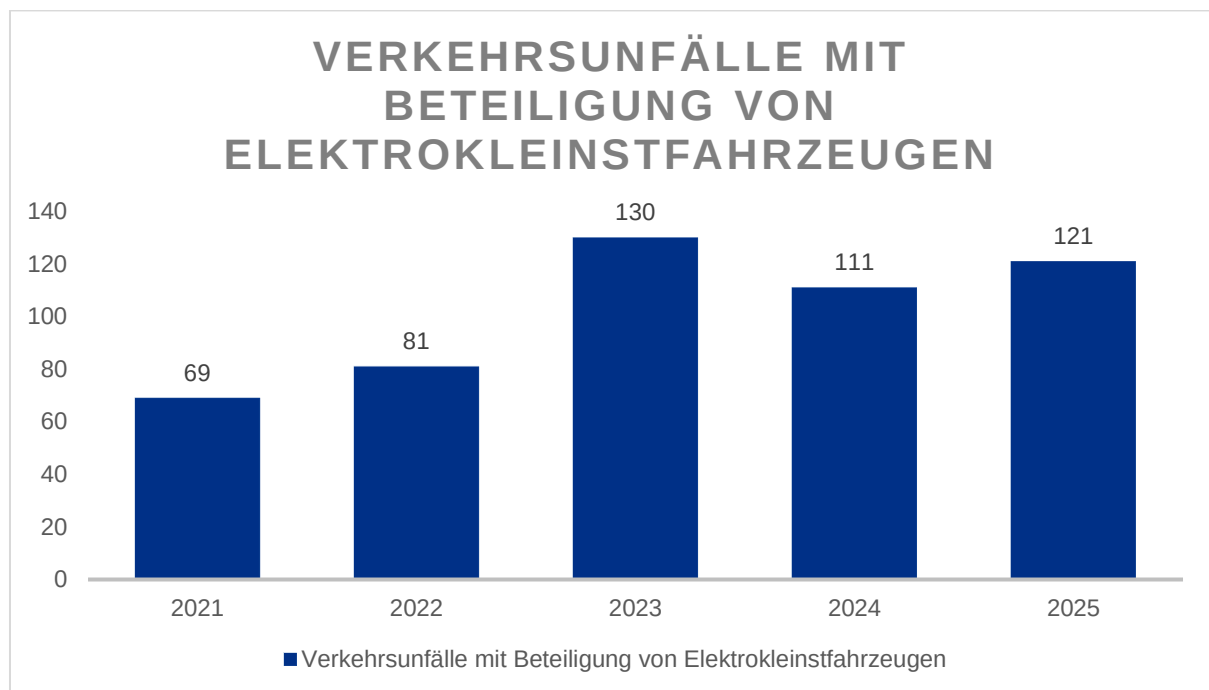
3.9 Verkehrsunfälle mit Elektrokleinstfahrzeugen („E-Scooter“)

Als Verkehrsunfälle mit Elektrokleinstfahrzeugen werden Unfälle bezeichnet, bei denen mindestens ein Elektrokleinstfahrzeug (z.B. „E-Scooter“) aktiv beteiligt war. Die Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (eKFV) trat am 15. Juni 2019 in Kraft. In hiesiger Statistik werden Elektrokleinstfahrzeuge seit 2020 geführt.

Als relativ neues Fortbewegungsmittel, insbesondere im innerstädtischen Bereich, stehen „E-Scooter“ besonders im Fokus.

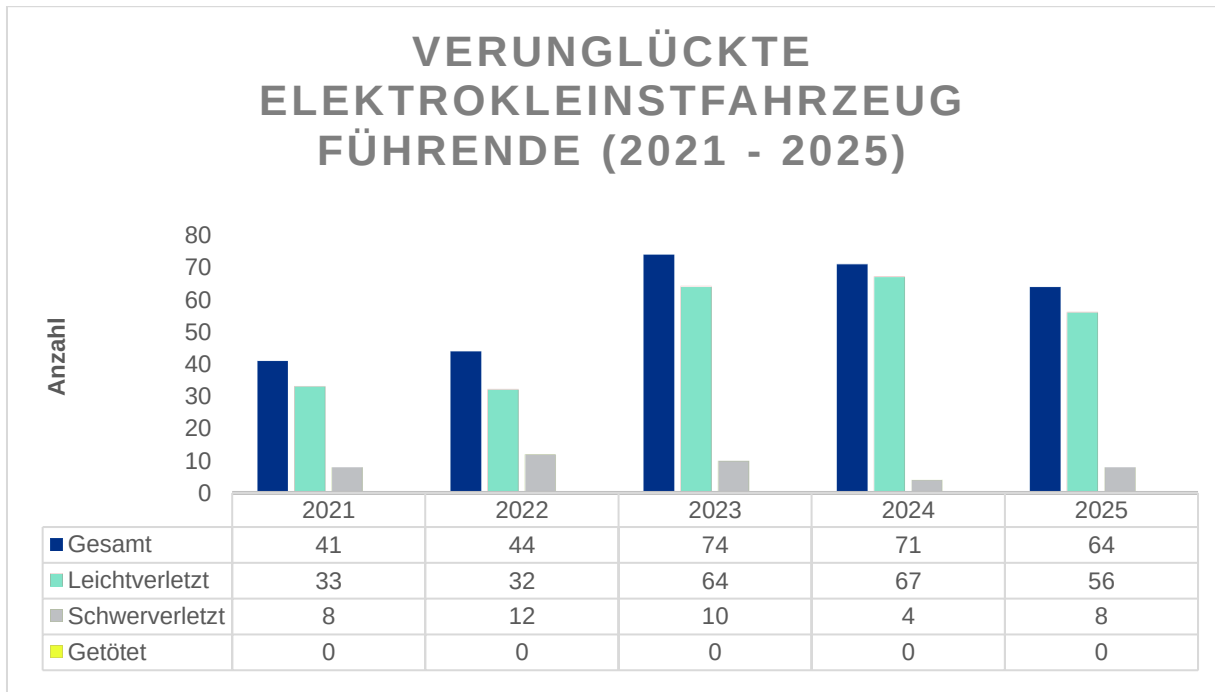
3.9.1 Entwicklung der Verkehrsunfälle mit Elektrokleinstfahrzeugen

Die Zahl der registrierten Verkehrsunfälle ist im Vergleich zum vergangenen Jahr um 9,01% (10) gestiegen, jedoch wurde die Spitzenzahl aus dem Jahr 2023 noch nicht übertroffen.



3.9.2 Verunglückte Elektrokleinstfahrzeug Führende

Trotz Anstiegs der Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Elektrokleinstfahrzeugführenden sank die Gesamtzahl der verunglückten Personen von 71 aus dem Vorjahr auf nun 64. Die Zahl der schwerverletzten Personen verdoppelte sich jedoch von vier auf acht.

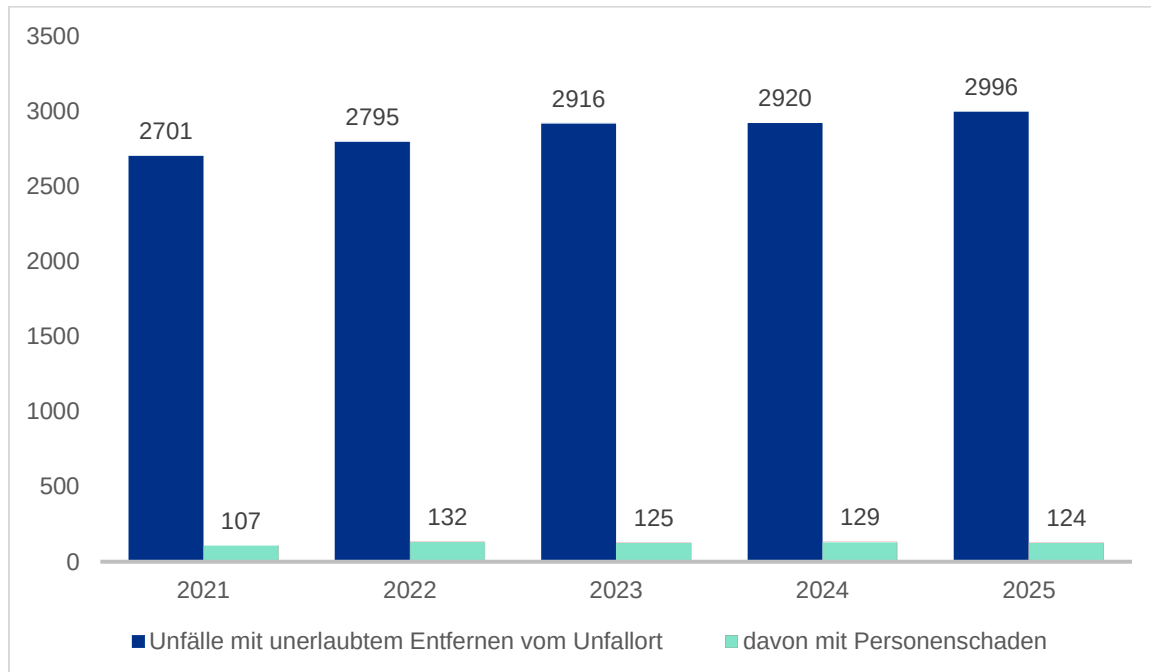


3.9.3 Hauptunfallursachen von Elektrokleinstfahrzeug Führenden

Bei 79,34% aller Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Elektrokleinstfahrzeugführenden waren diese Haupt- oder Mitunfallverursachende. Hauptunfallursachen waren „nicht angepasste Geschwindigkeit in anderen Fällen“, „verbotswidrige Benutzung der Fahrbahn oder anderer Straßenteile“ und „Alkoholeinfluss“.

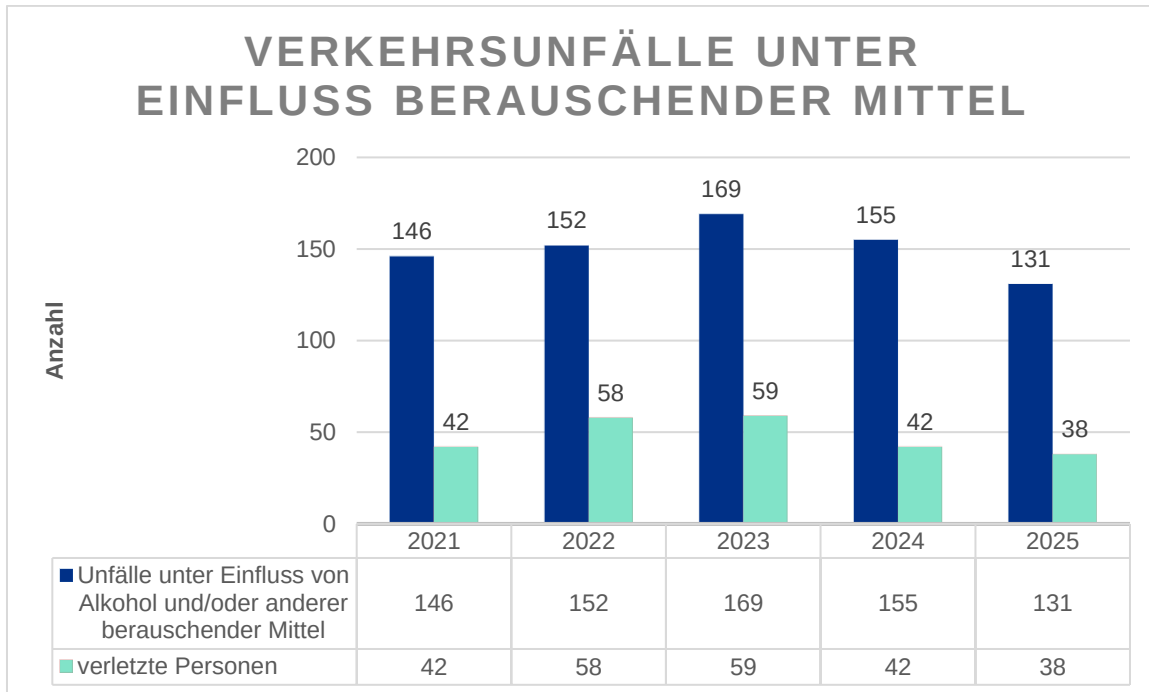
4 Verkehrsunfallfluchten

Von insgesamt 8737 Verkehrsunfällen kam es in 2996 Fällen zu Verkehrsunfallfluchten (2024: 2920). Somit machen die Verkehrsunfallfluchten einen Anteil von 34,29% aus. Darunter befinden sich 124 Unfälle, bei denen Personen verletzt wurden. Die Aufklärungsquote liegt bei 42,36% (2024: 41,99%).



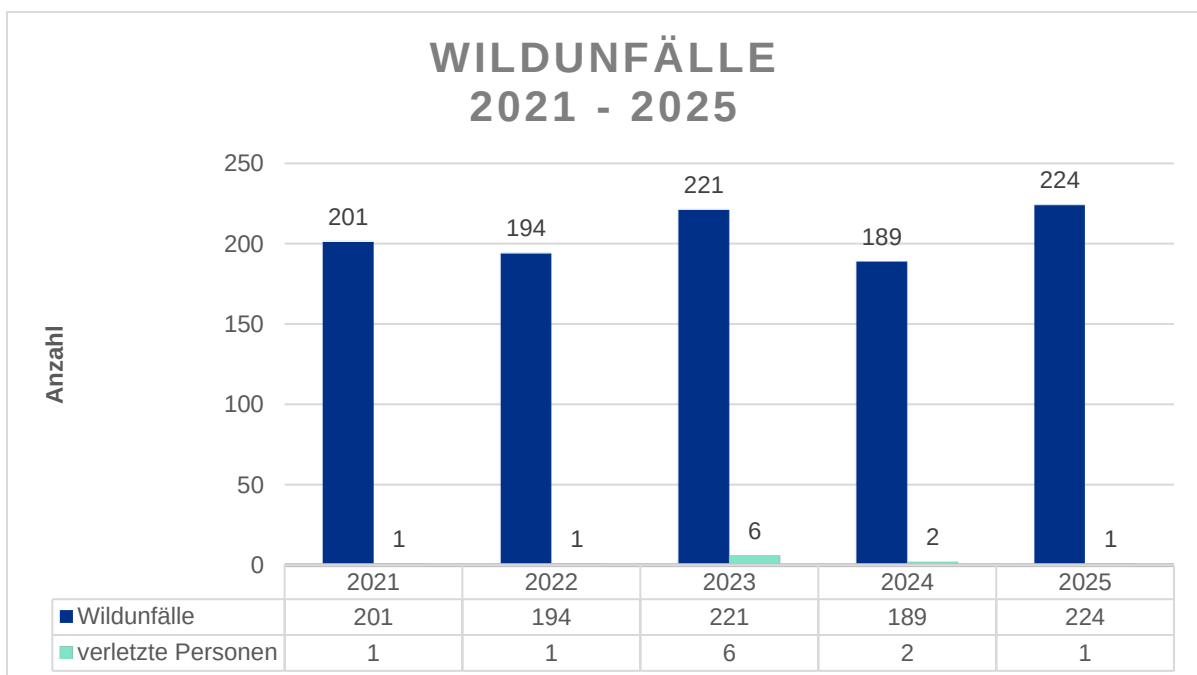
5 Verkehrsunfälle unter Einfluss berauschender Mittel

Mit 131 Verkehrsunfällen wurden 24 Unfälle unter Einfluss von Alkohol und/oder anderer berauschender Mittel weniger registriert als im Vorjahr. 38 Personen wurden bei diesen Verkehrsunfällen verletzt.



6 Wildunfälle

Die Zahl der registrierten Wildunfälle ist im Vergleich zum vergangenen Jahr um 18,52% (35) gestiegen. Dabei wurde eine Person leicht verletzt, was bei der Gesamtzahl der Wildunfälle positiv erwähnt werden kann.



Die Verkehrssicherheitsarbeit der Polizei Hessen verfolgt insbesondere das Ziel, die Verkehrsregeltreue der Verkehrsteilnehmer durch deren Einsicht zu erhöhen und die Verkehrsunfallzahlen zu senken.

Die Polizeidirektion Wiesbaden wird in den Themenfeldern Verkehrsüberwachung und Öffentlichkeitsarbeit direktionsinterne Schwerpunkte beibehalten, um die Einhaltung von Verkehrsregeln zu gewährleisten und so Unfallgefahren zu minimieren, Verkehrsunfälle zu verhindern und dem Sicherheits- und Mobilitätsbedürfnis der Bürger gerecht zu werden.

Vor diesem Hintergrund werden auch im Jahr 2026 die Schwerpunktthemen und Handlungsfelder Ablenkung, Alkohol und Drogen, Geschwindigkeitsüberwachung, Raser/Poser/Tuner, Radfahrende, Zu Fuß Gehende und E-Scooterfahrende sowohl im täglichen Dienst als auch im Rahmen von regelmäßigen Schwerpunktkontrollen beibehalten.

Dazu greift die polizeiliche Verkehrssicherheitsarbeit auf präventive und repressive Maßnahmen zurück. Die Maßnahmen werden regelmäßig ausgewertet und der aktuellen Entwicklung angepasst.

Jaza, PD

- im Original unterschrieben -