

Polizeiliche  
Verkehrsunfall-  
Statistik  
2024  
SAARLAND



Inhaltsverzeichnis

Vorwort.....	3
Polizeiliche Verkehrsunfallstatistik 2024 in Kürze Vergleich zum Vorjahr und Langzeitbetrachtung (10 bzw. 5 Jahre)	4
Rahmendaten der Verkehrsunfälle im Saarland.....	13
Getötete bei Verkehrsunfällen .....	17
Schwerverletzte bei Verkehrsunfällen .....	20
Verkehrsunfälle mit schweren Folgen .....	21
Leichtverletzte bei Verkehrsunfällen.....	23
Rahmendaten der Verkehrsunfälle auf den Autobahnen.....	24
Verursacher von Verkehrsunfällen mit Personenschaden (VUP) .....	27
Hauptunfallursachen bei Verkehrsunfällen mit Personenschaden .....	29
Gesamtzahl der VUP .....	29
VUP innerhalb geschlossener Ortschaften .....	30
VUP außerhalb geschlossener Ortschaften (ohne BAB).....	31
VUP auf BAB im Saarland .....	32
Rahmendaten der Verkehrsunfälle unter Alkoholeinfluss.....	33
Besondere Risikogruppen .....	39
Unfallrisiko „Kinder“ .....	40
Unfallrisiko „Junge Fahrer“ .....	42
„Junge Fahrer“ als Unfallverursacher .....	44
Unfallrisiko „Generation 65+“ .....	47
Unfallrisiko „Generation 75+“ .....	51
Unfallrisiko „Kraftrad“ .....	55
Unfallrisiko – „S-Pedelec“ .....	59
Unfallrisiko – „Elektrokleinstfahrzeuge“ .....	59
Unfallrisiko „Rad Fahrende“ .....	61
Unfallrisiko „Pedelec“ .....	65
Unfallrisiko „Zu Fuß Gehende“ .....	69
Volkswirtschaftliche Unfallkosten 2024.....	73
Bezugsgrößen zum Unfallgeschehen.....	74
Unfalluhr für das Saarland .....	75
Endnoten .....	76
Abkürzungen/Erläuterungen.....	79
Impressum.....	80

## Vorwort

Die Polizeiliche Verkehrsunfallstatistik für das Saarland zeigt, dass das Unfallgeschehen des Jahres 2024 ähnlich ausgeprägt ist wie das Unfallgeschehen des Jahres 2023. Im Ergebnis der Unfallanalyse wird deutlich, dass die Zahl der Verkehrsunfalltoten erheblich reduziert werden konnte.

Um die Polizeiliche Verkehrsunfallstatistik 2024 zu erläutern, wurden in der Darstellung

- der Polizeilichen Verkehrsunfallstatistik in Kürze,
- der Rahmendaten zur Verkehrsunfallsituation im Saarland,
- der Rahmendaten zu Verkehrsunfällen auf Autobahnen und
- der Rahmendaten zu Verkehrsunfällen unter Alkoholeinfluss und
- der besonderen Risikogruppen

neben den Gesamtzahlen des Jahres 2024 auch die des Jahres 2023 mit aufgenommen.

Die Kernaussagen in der Polizeilichen Verkehrsunfallstatistik 2024 in Kürze und die angegebenen prozentualen Veränderungen sind analog zu den Vorjahren auf den Jahresvergleich 2024 zu 2023 bezogen.

**Polizeiliche Verkehrsunfallstatistik 2024 in Kürze**  
Vergleich zum Vorjahr und Langzeitbetrachtung (10 bzw. 5 Jahre)

❖ Rückgang bei der Gesamtzahl der Verkehrsunfälle (VU) - Seite 13

polizeilich registrierte VU

<b>2024:</b>	<b>32.568</b>	=	- 1,6 %	BUND:	0,0 % <sup>1</sup>
2023:	33.107				

Durchschnitt 2014-2023: 32.910

Durchschnitt 2014-2018: 33.959

Durchschnitt 2019-2023: 31.860

❖ Rückgang bei der Gesamtzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden (VUP) - Seite 13

polizeilich registrierte VUP

<b>2024:</b>	<b>3.364</b>	=	- 2,7 %	BUND:	0,0 % <sup>1</sup>
2023:	3.458				

Durchschnitt 2014-2023: 3.738

Durchschnitt 2014-2018: 3.992

Durchschnitt 2019-2023: 3.483

❖ Weniger Verunglückte bei Verkehrsunfällen - Seite 13

Verunglückte bei VUP

<b>2023:</b>	<b>4.282</b>	=	- 1,3 %	BUND:	0,0 % <sup>1</sup>
2023:	4.339				

Durchschnitt 2014-2023: 4.779

Durchschnitt 2014-2018: 5.192

Durchschnitt 2019-2023: 4.366

Häufigkeitszahl Verunglückte (Verunglückte pro 100.000 Einwohner)

<b>Saarland</b>	<b>2024: 437<sup>3</sup></b>	2023: 437
-----------------	------------------------------	-----------

Bund	2024: 431 <sup>1,2</sup>	2023: 433
------	--------------------------	-----------

❖ Rückgang bei der Gesamtzahl der Getöteten - Seite 17

bei VUP getötete Personen

**2024:** 24 = - 29,4 % BUND: 0,0 %<sup>1</sup>  
 2023: 34

Durchschnitt 2014-2023: 34  
 Durchschnitt 2014-2018: 35  
 Durchschnitt 2019-2023: 28

Häufigkeitszahl Getötete (Verkehrstote pro 100.000 Einwohner)

**Saarland 2024: 2,4<sup>3</sup>** 2023: 3,4  
 Bund 2024: 3,4<sup>1,2</sup> 2023: 3,4

❖ Weniger Schwerverletzte bei Verkehrsunfällen - Seite 20

Schwerverletzte bei VUP

**2024:** 588 = - 7,4 % BUND: - 1,4 %<sup>1</sup>  
 2023: 635

Durchschnitt 2014-2023: 699  
 Durchschnitt 2014-2018: 727  
 Durchschnitt 2019-2023: 670

Häufigkeitszahl Schwerverletzte (Schwerverletzte pro 100.000 Einwohner)

**Saarland 2024: 59,4<sup>3</sup>** 2022: 64,0  
 Bund 2024: 63,8<sup>1,2</sup> 2022: 68,4

❖ Rückgang der schweren Folgen bei VUP - Seite 21

Schwere Folgen bei VUP

**2024:** 612 = - 8,5 % BUND: - 3,0 %<sup>1</sup>  
 2023: 669

Durchschnitt 2014-2023: 730  
 Durchschnitt 2014-2018: 762  
 Durchschnitt 2019-2023: 699

Häufigkeitszahl Schwere Folgen (Getötete + SV bei VU pro 100.000 Einwohner)

**Saarland 2024: 61,5<sup>3</sup>** 2023: 67,4  
 Bund 2024: 65,8<sup>1,2</sup> 2023: 74,1

❖ Die Gesamtzahl der Leichtverletzten bleibt konstant - Seite 23

Leichtverletzte bei VUP

2024: 3.671 = 0,0 % BUND: 1,0 %<sup>1</sup>  
 2023: 3.670

Durchschnitt 2014-2023: 4.049  
 Durchschnitt 2014-2018: 4.430  
 Durchschnitt 2019-2023: 3.668

Häufigkeitszahl Leichtverletzte (Leichtverletzte pro 100.000 Einwohner)

Saarland 2024: 369<sup>3</sup> 2023: 370  
 Bund 2024: 437<sup>1,2</sup> 2023: 439

❖ Anstieg bei der Gesamtzahl der VU - Anstieg bei den VUP auf den Bundesautobahnen (BAB) – Seite 24

Polizeilich registrierte VU

2024: 2.279 = 0,3 %  
 2023: 2.273

Durchschnitt 2014-2023: 2.509  
 Durchschnitt 2014-2018: 2.767  
 Durchschnitt 2019-2023: 2.251

Polizeilich registrierte VUP

2024: 313 = 11,0 % BUND: 7,0 %<sup>1</sup>  
 2023: 282

Durchschnitt 2014-2023: 324  
 Durchschnitt 2014-2018: 361  
 Durchschnitt 2019-2023: 287

❖ Kein Getöteter, weniger Schwer- und mehr Leichtverletzte bei VUP auf den BAB - Seite 25

Getötete bei BAB-VUP

2024: 0 = 0,0 % BUND: - 2,0 %<sup>1</sup>  
 2023: 0

Durchschnitt 2014-2023: 3  
 Durchschnitt 2014-2018: 3  
 Durchschnitt 2019-2023: 3

Schwerverletzte bei BAB-VUP

<b>2024:</b>	<b>48</b>	=	- 5,9 %
2023:	51		

Durchschnitt 2014-2023: 65

Durchschnitt 2014-2018: 60

Durchschnitt 2019-2023: 66

Leichtverletzte bei BAB-VUP

<b>2024:</b>	<b>378</b>	=	16,3 %
2023:	325		

Durchschnitt 2014-2023: 384

Durchschnitt 2014-2018: 427

Durchschnitt 2019-2023: 341

- ❖ Anteil der Altersgruppe „Junge Fahrer“ als Verursachende von VUP ist leicht rückläufig - Seite 28

Der Anteil der Risikogruppe „Junge Fahrer“ bei der Verursachung von VUP blieb im Jahr 2024 nahezu gleich wie im Jahr 2023.

- ❖ Hauptunfallursachen bei der Gesamtzahl der VUP unverändert - Seite 30

Die Unfallstatistik weist die aus den Vorjahren bekannten Hauptunfallursachen „Abstand“, „Vorfahrt/Vorrang“, „Geschwindigkeit“, „Abbiegen/ Wenden/Rückwärtsfahren/Ein- und Anfahren“ und „Alkohol/Drogen“ aus.

- ❖ Veränderung der Hauptunfallursache bei VUP innerhalb geschlossener Ortschaft - Seite 31

Hauptunfallursache bei VUP innerhalb geschlossener Ortschaften ist „Vorfahrt/Vorrang“, gefolgt von der Unfallursache „Abstand“.

- ❖ Keine Veränderung bei der Hauptunfallursache bei VUP außerhalb geschlossener Ortschaft (ohne BAB) - Seite 32

„Geschwindigkeit“ ist die Hauptunfallursache bei VUP außerhalb geschlossener Ortschaften (ohne BAB).

❖ **Dominierende Hauptunfallursache „Abstand“ bei VUP auf den BAB – Seite 32**

Die Unfallursache „Abstand“ ist Hauptunfallursache bei VUP auf den saarländischen Bundesautobahnen.

❖ **Weniger Alkoholunfälle – weniger VUP**  
- Seite 33

VU mit Ursache Alkohol

**2024:** 665 = - 7,6 %  
2023: 720

Durchschnitt 2014-2023: 702

Durchschnitt 2014-2018: 727

Durchschnitt 2019-2023: 684

VUP mit Ursache Alkohol

**2024:** 230 = - 3,4 % BUND: - 9,0<sup>1</sup> %  
2023: 238

Durchschnitt 2014-2023: 242

Durchschnitt 2014-2018: 253

Durchschnitt 2019-2023: 232

Verunglückte bei Alkohol-VUP

**2024:** 297 = 3,8 %  
2023: 286

Durchschnitt 2014-2023: 301

Durchschnitt 2014-2018: 328

Durchschnitt 2019-2023: 274

❖ **„Kinder“ - Mehr verunglückte Kinder insgesamt - Seite 40**

Verunglückte Kinder

**2024:** 306 = 2,0 %  
2023: 300

Schwer verletzte Kinder

**2024:** 32 = - 13,5 %  
2023: 37



Leicht verletzte Kinder

**2024:** 274 = 4,2 %  
 2023: 263

- ❖ „Junge Fahrer“ – Weniger Getötete, mehr Schwer- und Leichtverletzte - Seite 42

Getötete „Junge Fahrer“

**2024:** 1 = - 66,6 %  
 2023: 3

Schwer verletzte „Junge Fahrer“

**2024:** 92 = 12,2 %  
 2023: 82

Leicht verletzte „Junge Fahrer“

**2024:** 581 = 3,2 %  
 2023: 563

- ❖ „Generation 65+“ – Mehr Getötete, weniger Leichtverletzte und mehr Schwerverletzte - Seite 47

Getötete Seniorinnen und Senioren

**2024:** 10 = 11,1 %  
 2023: 9

Schwer verletzte Seniorinnen und Senioren

**2024:** 141 = 21,6 %  
 2023: 116

Leicht verletzte Seniorinnen und Senioren

**2024:** 469 = 2,2 %  
 2023: 459

- ❖ „Generation 75+“ – Steigende Anzahl der Getöteten, mehr Schwer- und Leichtverletzte - Seite 51

Getötete Seniorinnen und Senioren

<b>2024:</b>	<b>9</b>	=	50,0 %
2023:	6		

Schwer verletzte Seniorinnen und Senioren

<b>2024:</b>	<b>75</b>	=	50,0 %
2023:	50		

Leicht verletzte Seniorinnen und Senioren

<b>2024:</b>	<b>181</b>	=	3,4 %
2023:	175		

- ❖ „Kraftrad“ –Rückgang bei den getöteten, schwer- und leicht verletzten „Kraftrad-Nutzenden“ - Seite 55

Getötete „Kraftrad“-Nutzende

<b>2024:</b>	<b>7</b>	=	- 36,4 %
2023:	11		

Schwer verletzte „Kraftrad“-Nutzende

<b>2024:</b>	<b>120</b>	=	- 12,4 %
2023:	137		

Leicht verletzte „Kraftrad“-Nutzende

<b>2024:</b>	<b>439</b>	=	- 0,9 %
2023:	443		

- davon „Elektrokleinstfahrzeug“-Nutzende – mehr Schwer- und Leichtverletzte - Seite 59

Getötete „Elektrokleinstfahrzeug“-Nutzende

<b>2024:</b>	<b>2</b>	=	0,0 %
2023:	2		

Schwer verletzte „Elektrokleinstfahrzeug“-Nutzende

<b>2024:</b>	<b>18</b>	=	63,6 %
2023:	11		

Leicht verletzte „Elektrokleinstfahrzeug“-Nutzende

**2024:** **101** = 34,7 %  
 2023: 75

- ❖ „Fahrrad“ – Deutlicher Rückgang bei den Getöteten, weniger schwer und leicht verletzte Rad Fahrende - Seite 61

Getötete „Rad Fahrende“

**2024:** **3** = - 40,0 %  
 2023: 5

Schwer verletzte „Rad Fahrende“

**2024:** **115** = - 9,4 %  
 2023: 127

Leicht verletzte „Rad Fahrende“

**2024:** **413** = - 12,9 %  
 2023: 474

- davon „Pedelec“-Nutzende – mehr getötete und schwer verletzte, weniger leicht verletzte „Pedelec“-Nutzende“ - Seite 65

Getötete „Pedelec“-Nutzende

**2024:** **1** = 100 %  
 2023: 0

Schwer verletzte „Pedelec“-Nutzende

**2024:** **33** = 26,9 %  
 2023: 26

Leicht verletzte „Pedelec“-Nutzende

**2024:** **80** = - 14,9 %  
 2023: 94

- ❖ „Zu Fuß Gehende“ – Anzahl der Getöteten deutlich reduziert, weniger schwer- und mehr leicht verletzte - Seite 69

Getötete „zu Fuß Gehende“

2024: **3** = - 57,1 % BUND: 0,0 %  
 2023: 7

Schwer verletzte „zu Fuß Gehende“

2024: **90** = - 2,2 %  
 2023: 92

Leicht verletzte „zu Fuß Gehende“

2024: **386** = 11,2 %  
 2023: 347

- ❖ Hohe volkswirtschaftliche Schäden durch Verkehrsunfälle – Seite 73

2024: **444,3 Millionen Euro**<sup>10</sup>  
 2023: 452,6 Millionen Euro<sup>10</sup>

- ❖ Motorisierungsrate Saarland – Bund - Seite 74

Saarland: Bevölkerung am 1.1.2024: 0,994 Millionen<sup>3</sup>  
 Kfz-Bestand am 1.1.2024: 0,785 Millionen<sup>5</sup>

Deutschland: Bevölkerung am 1.1.2024: 84,669 Millionen<sup>2</sup>  
 Kfz-Bestand am 1.1.2024: 60,680 Millionen<sup>4</sup>

Motorisierungsrate (Kraftfahrzeuge pro 1.000 Einwohner)

Saarland **2024: 790** 2023: 847  
 Bund **2024: 713** 2023: 713

**Rahmendaten zur Verkehrsunfallsituation Saarland**

		2024	2023	Diffe- renz	%
VERKEHRS- UNFÄLLE	INSGESAMT	32.568	33.107	-539	-1,6
	MIT NUR SACHSCHADEN	29.204	29.649	-445	-1,5
	MIT PERSONENSCHADEN	3.364	3.458	-94	-2,7
VERUNGLÜCKTE	INSGESAMT	4.282	4.339	-57	-1,3
	GETÖTETE	24	34	-10	-29,4
	SCHWERVERLETZTE	588	635	-47	-7,4
	LEICHTVERLETZTE	3.671	3.670	1	0,0
SONSTIGE FOLGEN	UNFALLFLUCHT	7.512	7.898	-386	-4,9

Insgesamt ereigneten sich auf den Straßen des Saarlandes im abgelaufenen Jahr 32.568 Verkehrsunfälle. Dies bedeutet gegenüber dem Jahr 2023 bei der Gesamtzahl der Verkehrsunfälle einen Rückgang um 1,6 %. Im Bundestrend wird eine gegenüber 2023 gleichbleibende Entwicklung erwartet.

Die Gesamtzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden (VUP) ist im Saarland im Jahr 2024 um 2,7 % gegenüber dem Vorjahr zurückgegangen. Bundesweit wird ein leichter Anstieg erwartet.

Die Gesamtzahl der Verunglückten fiel im Saarland im Jahr 2024 gegenüber dem Jahr 2023 um 1,3 %. Für das Bundesgebiet wird eine gleichbleibende Anzahl prognostiziert.

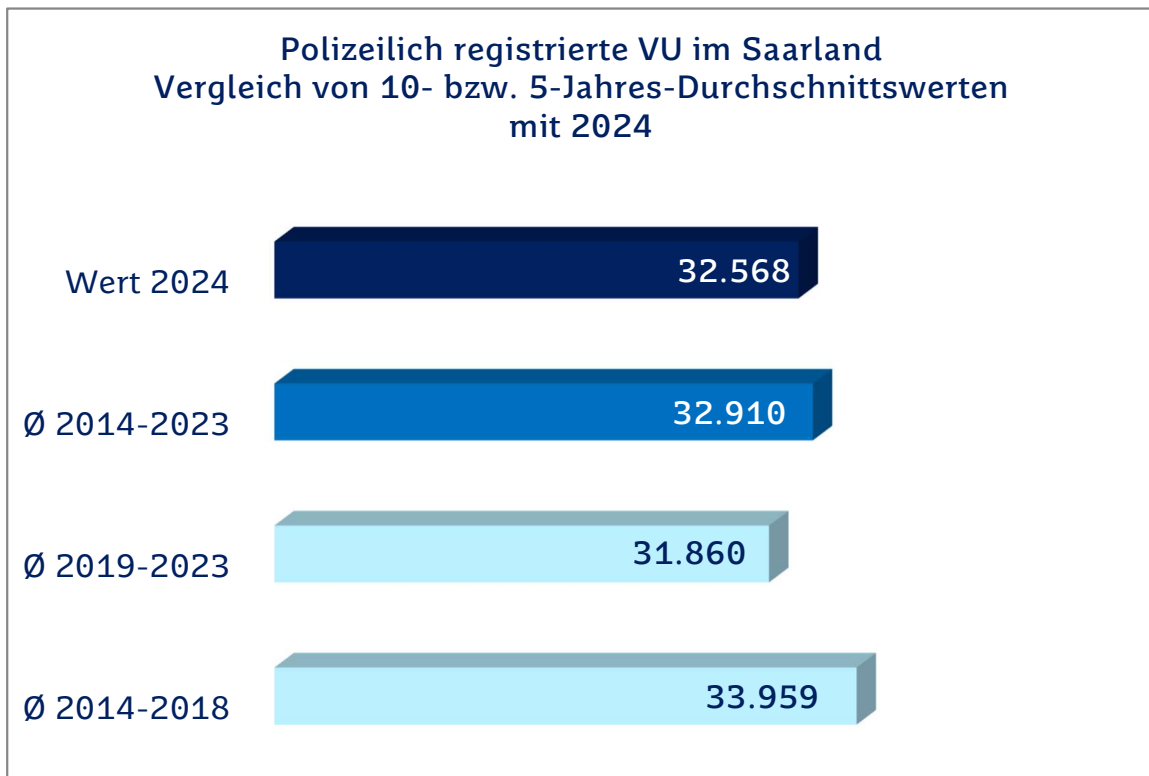
Bei der Gesamtzahl der Getöteten wird für das Bundesgebiet eine ähnliche Anzahl wie 2023 erwartet, dagegen fiel im Saarland die Gesamtzahl der bei einem Verkehrsunfall getöteten Menschen von 34 Getöteten im Jahr

2023 auf 24 Getötete im Jahr 2024. Dies entspricht einem Rückgang um 29,4 %.

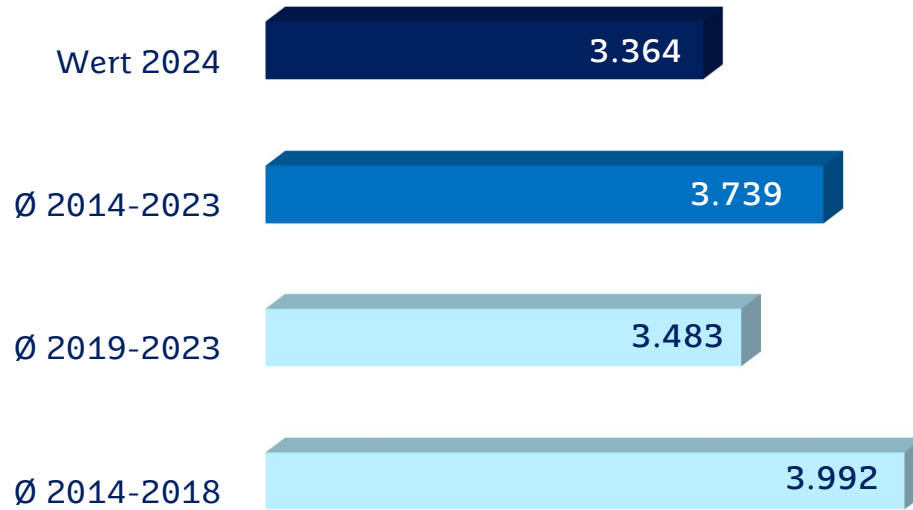
Bei der Gesamtzahl der Schwerverletzten ist ein Rückgang um 7,4 % festzustellen, bundesweit wird ebenfalls ein leichter Rückgang<sup>1</sup> vorhergesagt. Die Gesamtzahl der Leichtverletzten blieb im Saarland gleich. Für Deutschland wird ein leichter Anstieg von 1% erwartet.

Die PVS 2024 enthält Langzeitbetrachtungen<sup>12</sup>, um die kontinuierliche Entwicklung des Verkehrsunfallgeschehens, etwa bestimmter Risikogruppen und Verkehrsbeteiligungsarten, abzubilden.

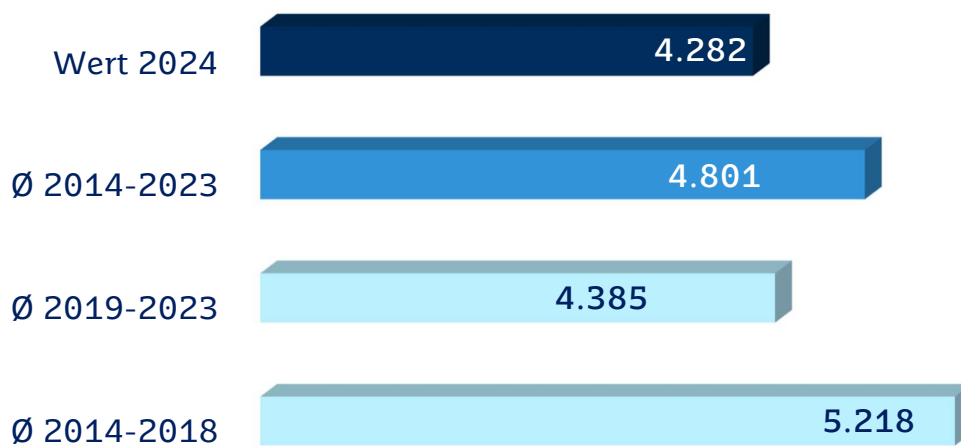
Die nachfolgenden Langzeitbetrachtungen zu den Gesamtzahlen der VUP und der Verunglückten zeigen, dass der 1-Jahres-Wert unter dem 10-Jahres-Durchschnittswert 2014 – 2023 und dem 5-Jahres-Durchschnittswert 2014 – 2018 aber über 2019 – 2023 liegt. Die Gesamtzahlen der VU liegt leicht unter den Durchschnittswerten.



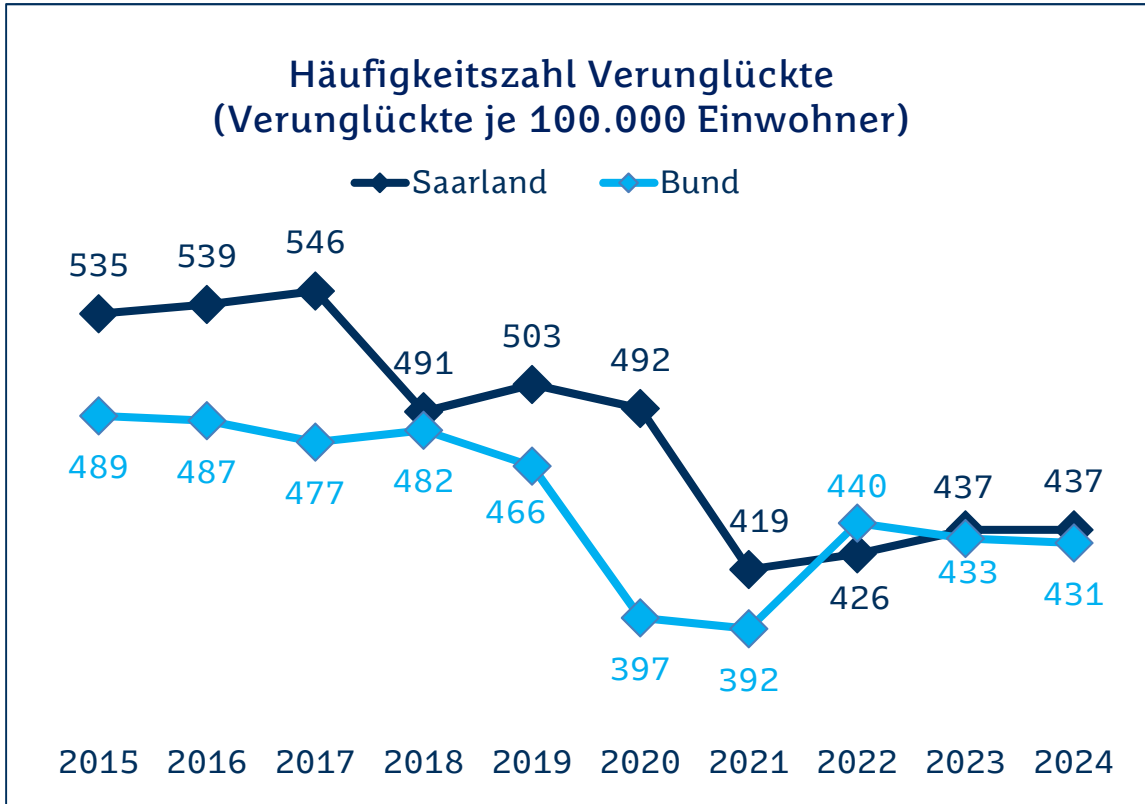
Polizeilich registrierte VUP im Saarland  
Vergleich von 10- bzw. 5-Jahres-Durchschnittswerten  
mit 2024



Verunglückte bei Verkehrsunfällen im Saarland  
Vergleich von 10- bzw. 5-Jahres-Durchschnittswerten  
mit 2024



Die Häufigkeitszahl „Verunglückte“ (Getötete und Verletzte je 100.000 Einwohner) blieb im Saarland konstant. Die Häufigkeitszahl für das Bundesgebiet ging von 433 auf 431<sup>1,2</sup> zurück. Die nachfolgende Tabellendarstellung zeigt, dass im abgelaufenen Jahr die Differenz zwischen der „saarländischen“ Häufigkeitszahl und der Häufigkeitszahl des Bundes nahezu identisch ist.





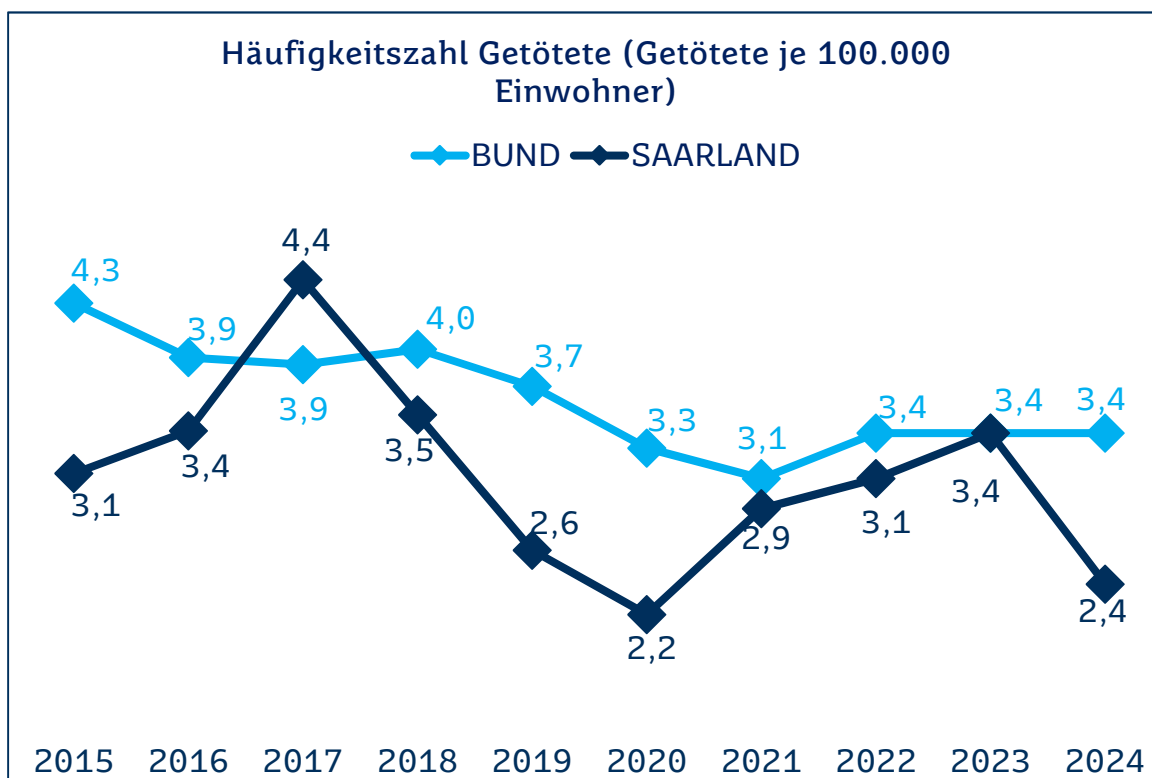
## Getötete bei Verkehrsunfällen

Bei Verkehrsunfällen im öffentlichen Straßenverkehr wurden im Jahr 2024 im Saarland 24 Menschen getötet.

Die Zahl der Getöteten fiel im Jahr 2024 gegenüber 2023 (34) auf 24 Getötete.

Die Anzahl der Verkehrstoten in Deutschland wird im abgelaufenen Jahr in etwa gleich auf 2.800 Getöteten bleiben.

Die Darstellung der Häufigkeitszahl „Getötete“ zeigt, dass im Saarland im abgelaufenen Jahr mit 2,4 Verkehrstoten pro 100.000 Einwohner<sup>3</sup> deutlich unter dem bundesweiten Niveau von 3,4<sup>1,2</sup> liegt.



Die nachfolgende Tabelle „Verkehrsunfalltote nach Art der Verkehrsbeteiligung“ weist im Bereich der Verkehrsbeteiligungsart „Pkw-Nutzende“ im Jahr 2024 mit sieben Getöteten den höchsten Wert aus.

Ein deutlicher Rückgang bei der Gesamtzahl der Getöteten ist innerhalb der Risikogruppe der „Rad-Fahrenden“ zu erkennen. Wurden im Jahr 2023 fünf Rad-Fahrende getötet, verloren im vergangenen Jahr drei „Rad-Fahrende“ („Pedelec“-Nutzende) bei einem Verkehrsunfall ihr Leben.

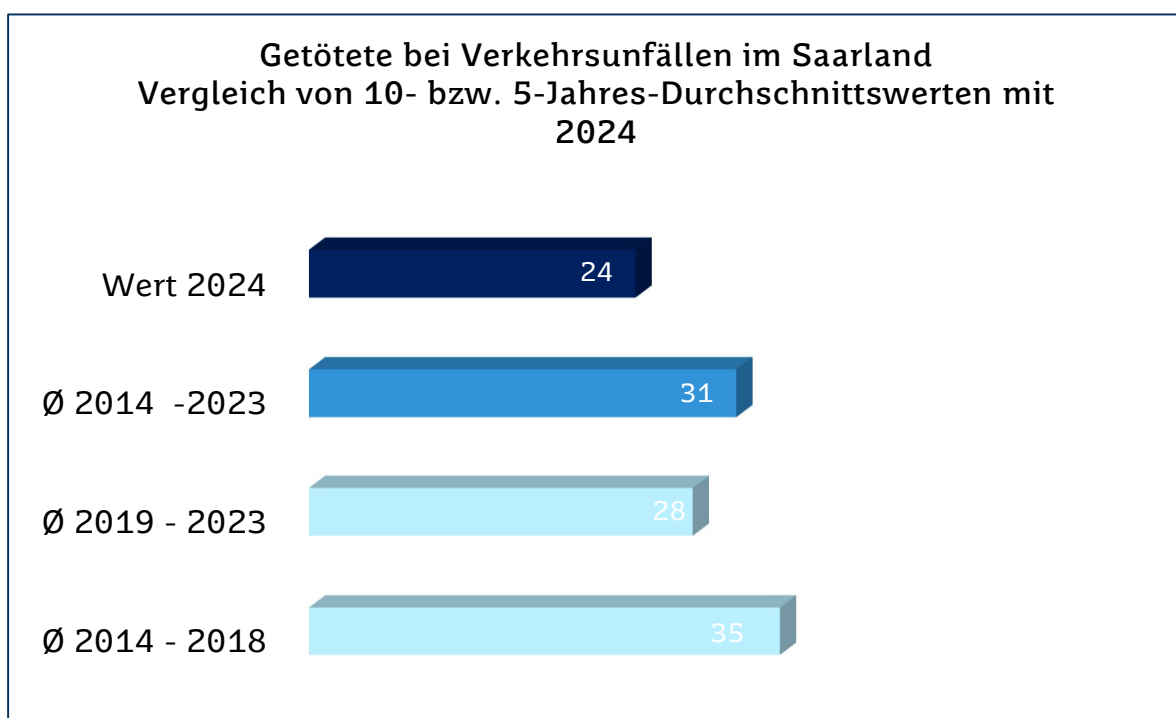
Verkehrsunfalltote nach Art der Verkehrsbeteiligung						
	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Pkw	12	6	7	6	8	7
Lkw			2	1		2
KOM						
Kraftrad-Nutzende	2	3	11	11	9	5
Zu Fuß Gehende	5	5	5	7	7	3
Insassen	4		3	4	2	2
Rad Fahrende	2	7	1	1	5	3
Elektrokleinstfahrzeuge					2	2
Sonstige	1	1			1	
<b>Summe</b>	<b>26</b>	<b>22</b>	<b>29</b>	<b>30</b>	<b>34</b>	<b>24</b>

Sieben Verkehrsteilnehmende verloren als „PKW-Nutzende“ ihr Leben bei Verkehrsunfällen im öffentlichen Verkehrsraum.

Zwei Mitfahrende von PKW (in der Tabelle als „Insassen“ bezeichnet) starben bei Verkehrsunfällen.

Drei „zu Fuß Gehende“ erlitten im abgelaufenen Jahr tödliche Verletzungen bei Verkehrsunfällen im Saarland. Damit fiel die Gesamtzahl gegenüber den letzten Jahren.

Die Langzeitbetrachtung zu den Gesamtzahlen der Getöteten zeigt, dass der 1-Jahres-Wert unter den Langzeitwerten liegt.



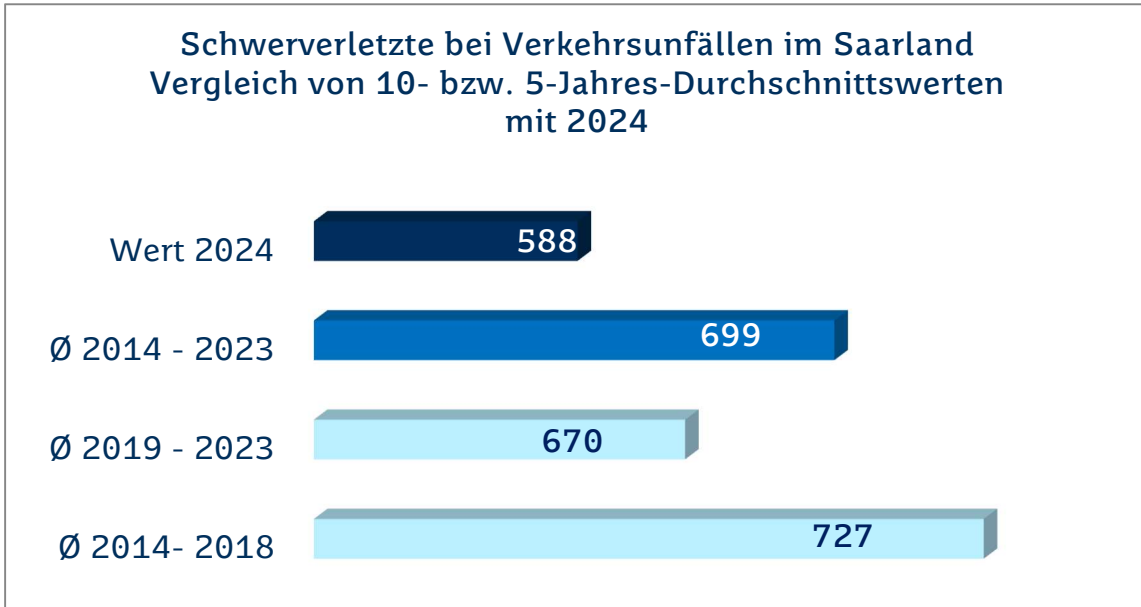
Durch den Rückgang bei der Gesamtzahl der Getöteten bei Verkehrsunfällen mit einer unfallursächlichen, nicht angepassten Geschwindigkeit zeigt das nachfolgende Diagramm, dass jeder fünfte Getötete im Jahr 2024 auf einen Verkehrsunfall zurückzuführen ist, bei dem zumindest ein Unfallbeteiligter „zu schnell gewesen ist“.

2024 starben zwei Unfallbeteiligte, bei denen die Unfallverursachenden unter Alkoholeinwirkung stand. Weitere Analysen zu den „Alkoholunfällen“ finden sich ab Seite 33.

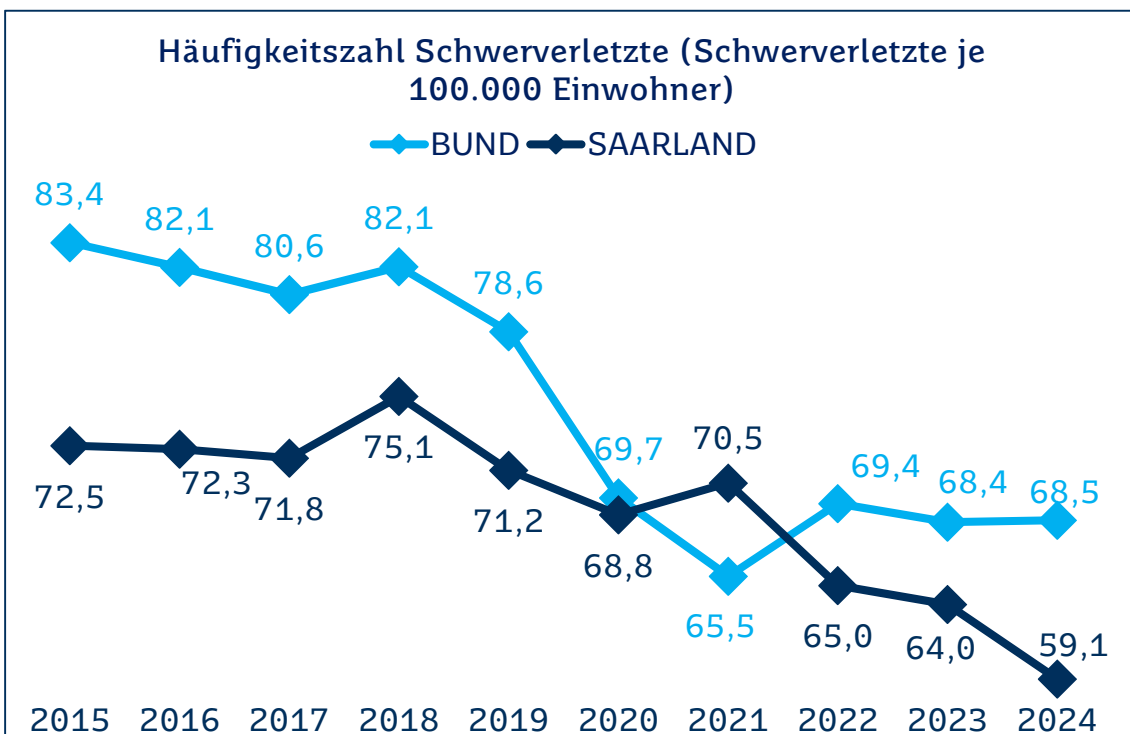


**Schwerverletzte bei Verkehrsunfällen**

Die PVS des Jahres 2024 weist mit 588 Schwerverletzten einen Rückgang von 7,4 % gegenüber dem Jahr 2023 mit 635 Schwerverletzten aus. Bundesweit wird ebenfalls ein leichter Rückgang der Schwerverletzten prognostiziert.



Die für das abgelaufene Jahr analysierte saarländische Häufigkeitszahl „Schwerverletzte“ liegt erneut unter der bundesweiten Häufigkeitszahl (Saarland 59,1<sup>3</sup>, Bund 68,5<sup>1,2</sup>).



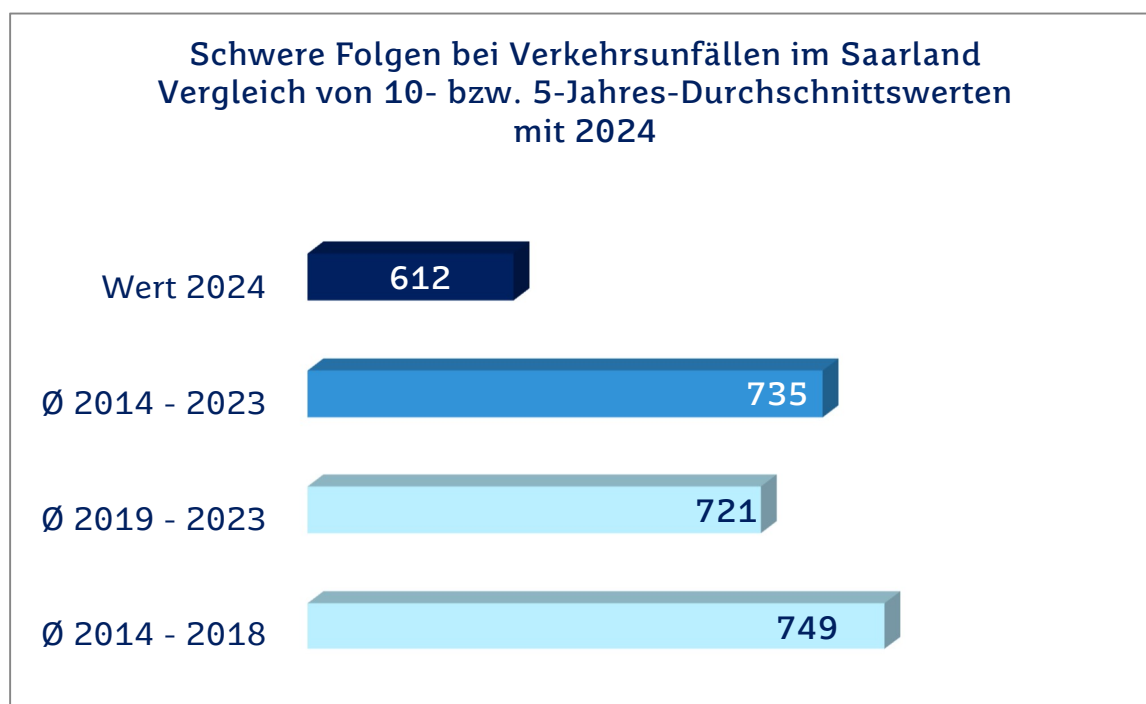
## Verkehrsunfälle mit schweren Folgen

Unter dem Begriff „Verkehrsunfälle mit schweren Folgen“ sind Verkehrsunfälle zu verstehen, bei denen Menschen getötet oder schwer verletzt werden.

In der Bilanz „Schwere Folgen“ ist im Jahr 2024 gegenüber dem Vorjahr ein Rückgang von - 8,5 % zu erkennen. Für das Bundesgebiet wird ein Rückgang von 3,0 %<sup>1</sup> erwartet.

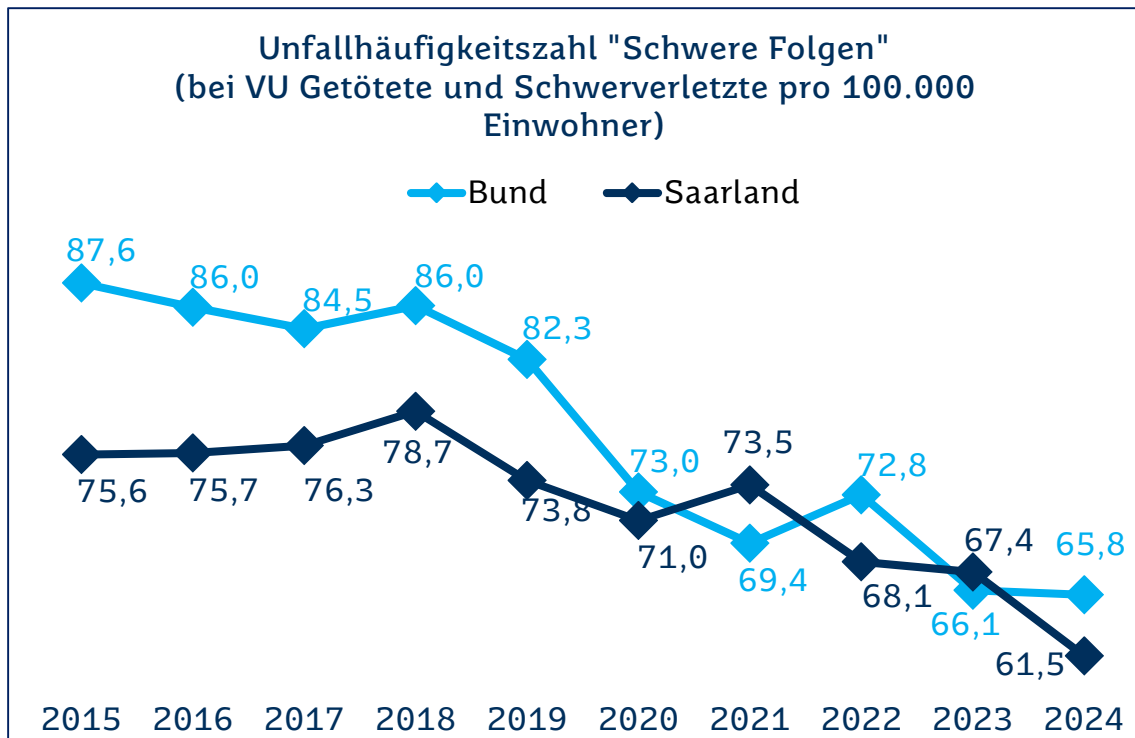
Im Jahr 2024 wurden im Saarland bei 554 Verkehrsunfällen mit schweren Folgen 24 Menschen getötet und 588 schwer verletzt. 2023 wurden bei 604 Verkehrsunfällen mit schweren Folgen 34 Menschen getötet und 635 schwer verletzt.

In der nachfolgenden Tabelle ist ersichtlich, dass der Jahreswert deutlich unter den Durchschnittswerten liegt.



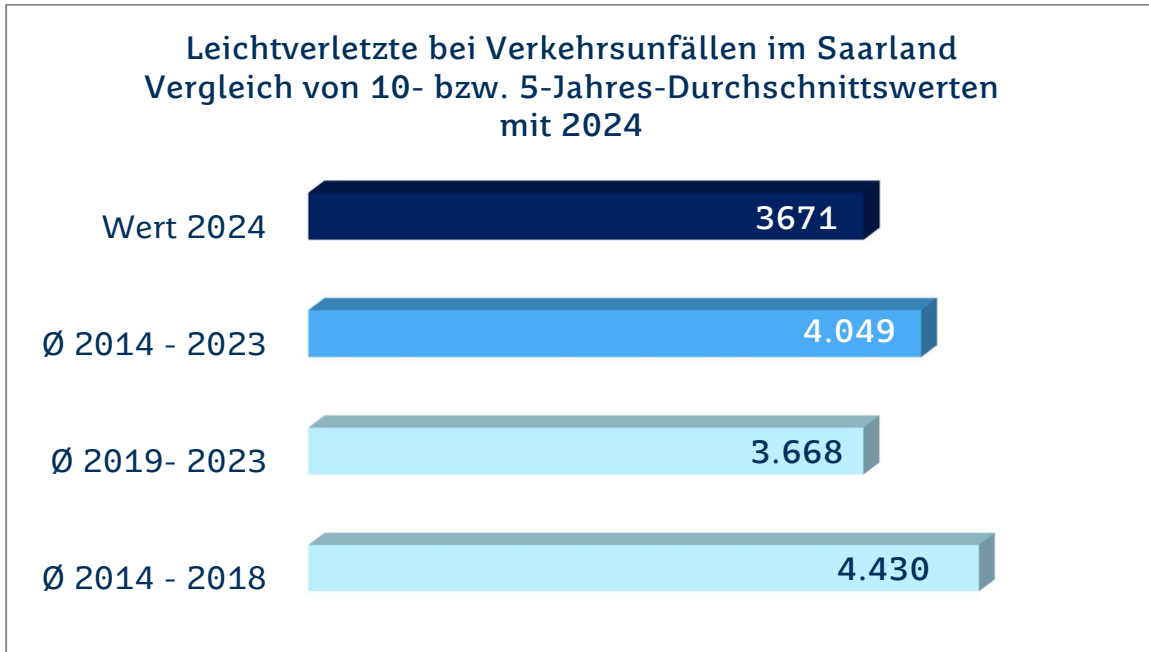
Die saarländische Häufigkeitszahl „Schwere Folgen 2024“ liegt mit dem Wert 61,5 wieder unter der Häufigkeitszahl des Bundes mit 65,8<sup>1,2</sup>.

Die Häufigkeitszahl dokumentiert, dass im abgelaufenen Jahr die Gefahr, bei einem Verkehrsunfall getötet oder schwer verletzt zu werden, im Saarland unter dem Risiko auf Bundesebene lag.

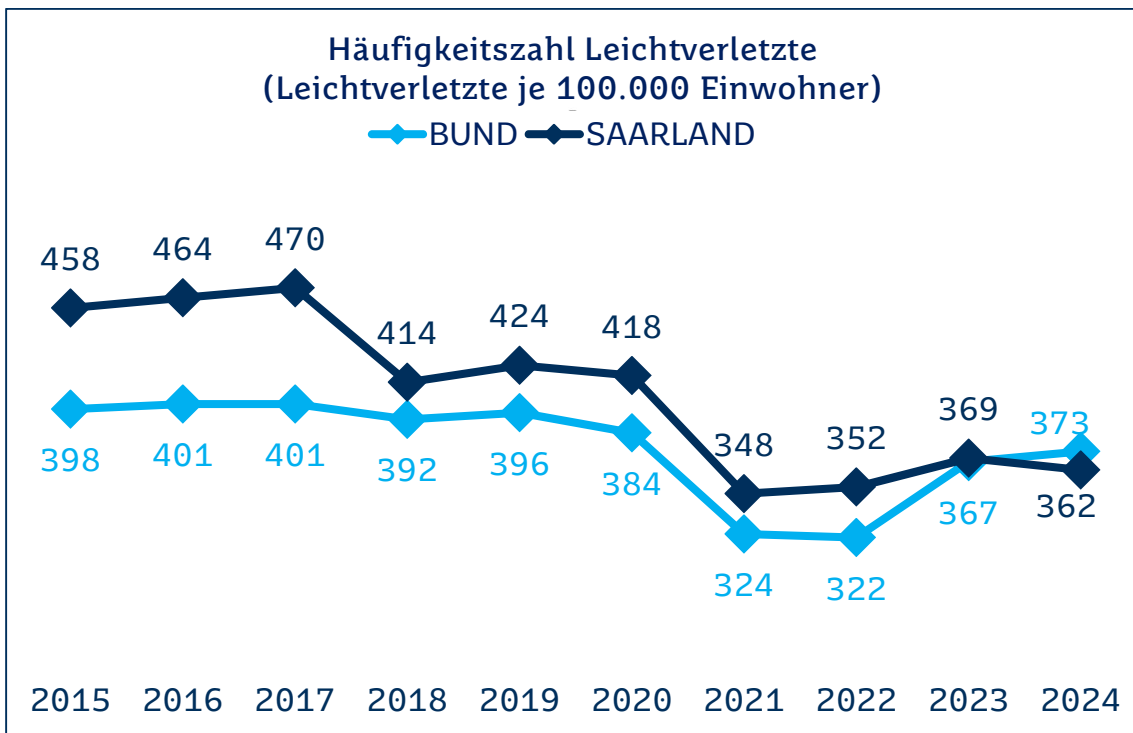


Leichtverletzte bei Verkehrsunfällen

Im Saarland erlitten im abgelaufenen Jahr 3.671 Menschen bei Verkehrsunfällen leichte Verletzungen, was gegenüber 2023 mit 3.670 Leichtverletzten einen nahezu gleichbleibenden Wert bedeutet. Bundesweit wird ein leichter Anstieg der Leichtverletzten von 1 % erwartet.



Die Häufigkeitszahl "Leichtverletzte" liegt im Saarland mit 362<sup>3</sup> pro 100.000 Einwohner wieder unter der Häufigkeitszahl des Bundes.



## Rahmendaten der Verkehrsunfälle auf den Autobahnen

		2024	2023	Differenz	%
VERKEHRS- UNFÄLLE	INSGESAMT	2.279	2273	6	0,3
	MIT NUR SACHSCHADEN	1.966	1.991	-25	1,2
	MIT PERSONENSCHADEN	313	282	31	10,9
VERUNGLÜCKTE	INSGESAMT	459	403	56	13,9
	GETÖTETE	0	0	0	0
	SCHWERVERLETZTE	48	51	-3	5,9
	LEICHTVERLETZTE	411	352	59	16,8
SONSTIGE FOLGEN	UNFALLFLUCHT	290	339	-49	14,4

2024 ist die Gesamtzahl der Verkehrsunfälle auf den Bundesautobahnen im Saarland um 0,3 % gegenüber dem Vorjahr (2023: 2273) gestiegen.

Auch bei den VUP zeigt die Auswertung des Unfallgeschehens im Saarland einen Anstieg von 10,9 % (2023: 282). Für das Gebiet der Bundesrepublik wird ein Anstieg von weniger als 1 %<sup>1</sup> auf ca. 293.000 Unfälle erwartet.

Auch die Gesamtzahl der Verunglückten stieg um 13,9 % (2023: 403).

Dagegen ist aber erfreulicherweise die Gesamtzahl der getöteten Verkehrsteilnehmenden auf den Bundesautobahnen des Saarlandes im Vergleich zum Vorjahr auf 0 geblieben.

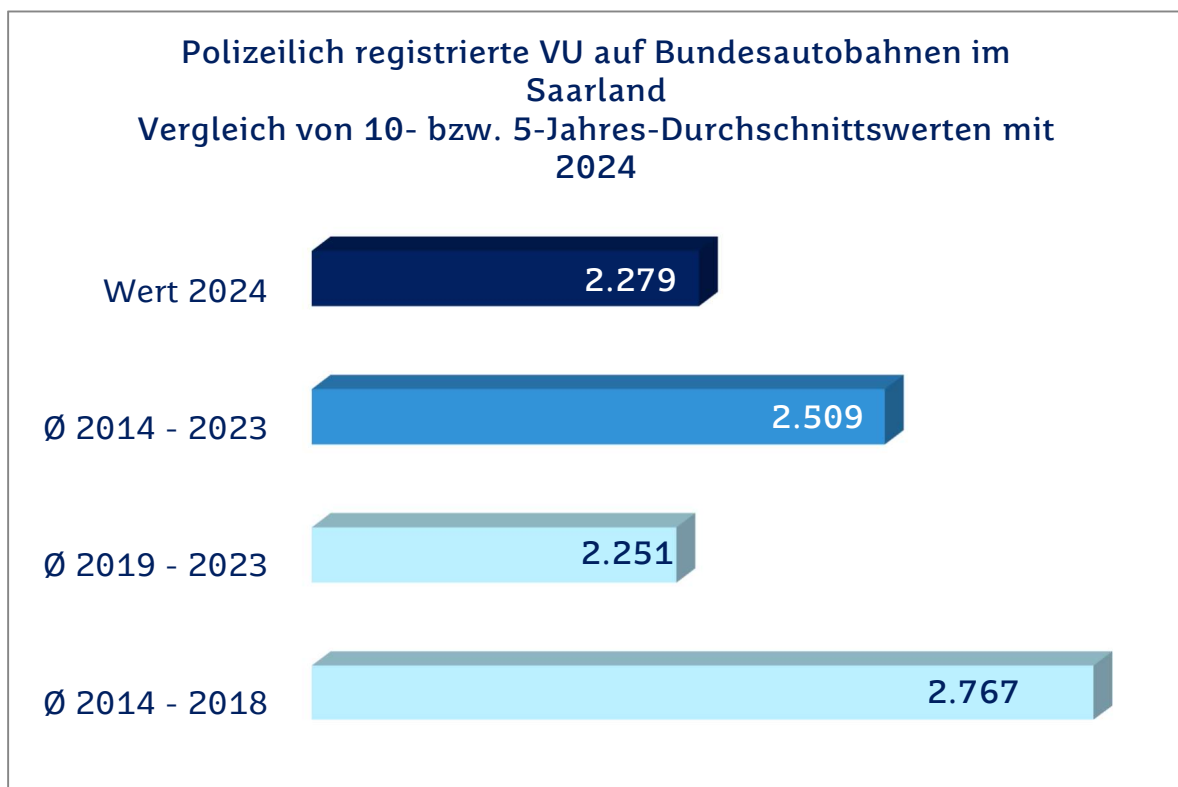


Die Anzahl der Verkehrstoten in Deutschland wird in 2024 im Vergleich zum Vorjahr gleich bleiben und wieder bei etwa 2840 Getöteten liegen (2023: 2839).

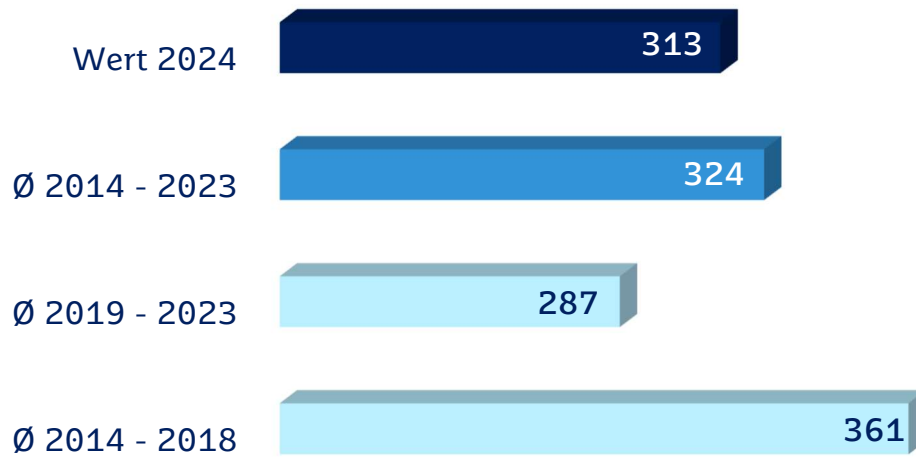
Im Saarland kann ein leichter Rückgang bei den Schwerverletzten um 5,9 % (2023: 51) bei der Gesamtzahl der Schwerverletzten verzeichnet werden.

Die Gesamtzahl der Leichtverletzten stieg um 16,8 % (2023: 352).

Die folgenden Langzeitbetrachtungen zeigen, dass die 1-Jahres-Werte der VU auf den BAB, der VUP auf den BAB und der Verunglückten bei VUP auf den BAB im Saarland unter dem 10-Jahres-Durchschnittswert liegen.



Polizeilich registrierte VUP auf Bundesautobahnen im Saarland  
Vergleich von 10- bzw. 5-Jahres-Durchschnittswerten mit 2024



Verunglückte bei VUP auf Bundesautobahnen im Saarland  
Vergleich von 10- bzw. 5-Jahres-Durchschnittswerten mit 2024

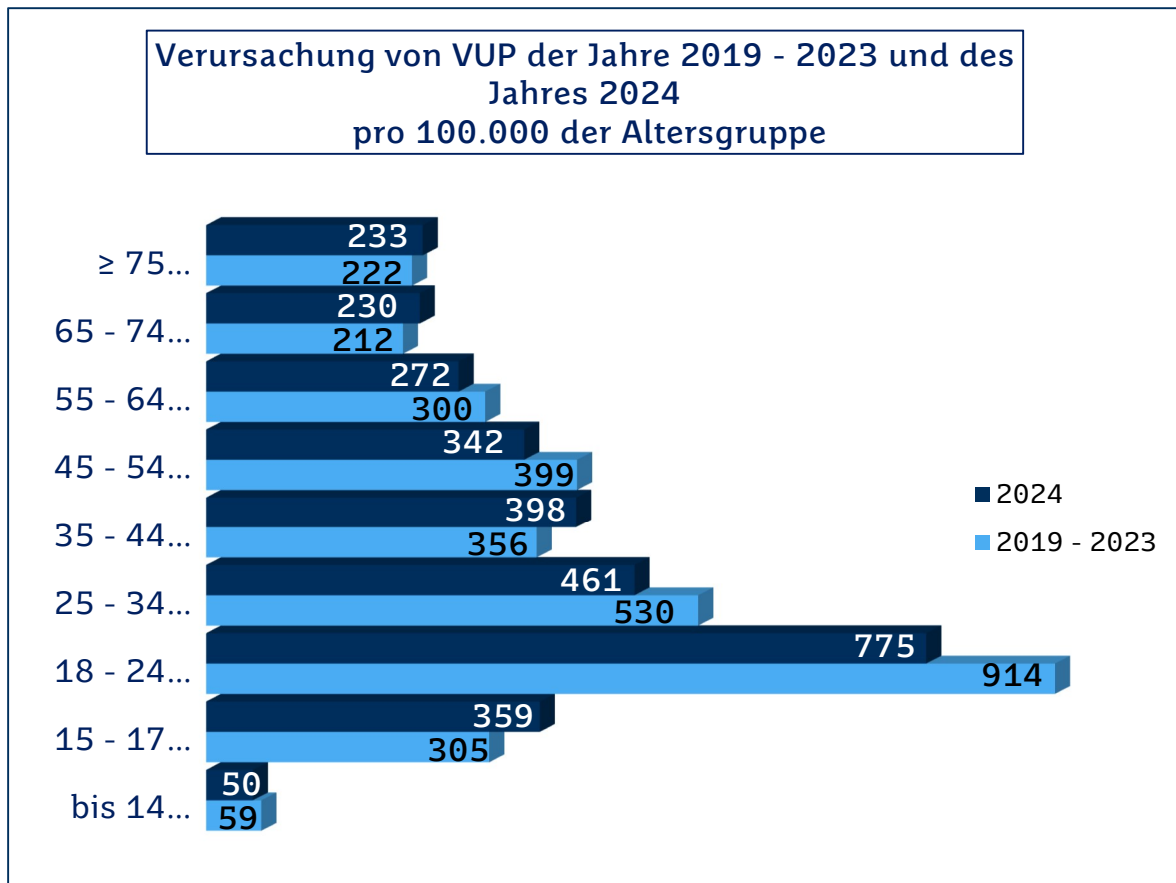


**Verursacher von Verkehrsunfällen  
mit Personenschaden (VUP)**

**Altersstruktur und Beteiligungsart**

ALTER	JAHR	GESAMT	PKW Fah- rende	Kraft- rad Nut- zende	zu Fuß Ge- hende	Rad Fah- rende	LKW	sonst.
0 - 14	2024	57	0	0	17	39	0	1
	2023	72	0	0	18	48	0	4
15 - 17	2024	87	5	56	7	18	0	1
	2023	88	6	54	6	17	0	5
18 - 24	2024	507	406	51	8	25	13	4
	2023	538	421	55	4	22	18	18
25 - 34	2024	525	417	33	12	38	22	3
	2023	619	469	60	11	35	30	14
35 - 44	2024	470	364	19	12	35	37	3
	2023	461	328	39	10	45	28	11
45 - 54	2024	389	259	27	9	51	39	4
	2023	401	253	38	12	47	35	16
55 - 64	2024	443	281	43	28	58	30	3
	2023	540	342	57	25	57	35	24
65 - 74	2024	304	215	19	16	42	10	2
	2023	361	245	27	18	54	7	10
≥ 75	2024	269	205	4	30	30	0	1
	2023	231	176	8	25	18	2	2
ohne Angabe	2024	143	97	4	11	10	13	8
	2023	141	92	4	11	9	13	12
Gesamt	2024	3194	2249	256	150	345	164	30
	2023	3455	2332	347	140	352	168	116

Die absoluten Zahlen zur Verursachung eines VUP lassen nur bedingt Aussagen zum tatsächlichen Verursacherrisiko zu. Erst die Relation zwischen der Anzahl der von der Altersgruppe verursachten VUP zu ihrem Anteil an der Gesamtbevölkerung pro 100.000 der Altersgruppe<sup>6</sup> („Verursacher-Häufigkeitszahl“) lässt belastbare Aussagen zur Involvierung der Altersgruppen in das Unfallgeschehen zu.



Die Gesamtzahl der Altersgruppe „Junge Fahrer“ ist im Jahr 2024 gegenüber dem Vorjahr gesunken (2024: 507, 2023: 538).

Dies spiegelt sich auch in der „Verursacher-Häufigkeitszahl“ 2024 wieder. Der Wert von 775 aus dem Jahr 2024 ist erneut der niedrigste Wert seit der statistischen Aufbereitung.

Ungeachtet der zuvor beschriebenen Rückgänge weisen die Altersgruppe der „Jungen Fahrer“ weiterhin mit Abstand das höchste Verursacherrisiko aller am Verkehr Teilnehmenden auf.

Der 1-Jahres-Wert der Altersgruppe der „Generation 75+“ ist im vergangenen Jahr leicht angestiegen (2024: 269, 2023: 231). Hier weist diese Altersgruppe ein etwa gleich hohes Verursacherrisiko wie die Altersgruppe der 65- bis 74-Jährigen auf. Im Gegensatz dazu liegt der 5-Jahres-Durchschnittswert 2019 - 2023 in der Altersgruppe der „Generation 75+“ mit 222 leicht über dem Wert der 65- bis 74-Jährigen mit 212.

Die Darstellung der „Verursacher-Häufigkeitszahl“ zeigt, dass mit zunehmendem Lebensalter bei den Erwachsenen die Verursacherquote rückläufig ist.

Die geringste Verursacherquote zeigt die Altersgruppe der „Kinder“.

## Hauptunfallursachen bei Verkehrsunfällen mit Personenschaden

Den Betrachtungen zu den Hauptunfallursachen liegen die im Rahmen der polizeilichen Verkehrsunfallaufnahme den Unfallverursachenden als erste Ursache zugeordnete Fehlverhalten zugrunde. Das Vorliegen weiterer zusätzlicher Unfallursachen ist möglich.

### Gesamtzahl der VUP

Die PVS zeigt bei der Gesamtzahl aller VUP für das Jahr 2024 Veränderungen im Hinblick auf die Hauptunfallursachen und deren Rangfolge.

Die Unfallursache „Vorfahrt/Vorrang“, die einen Anteil von 11,3 % am Gesamtaufkommen aufweist, ist Hauptunfallursache bei der Verursachung eines VUP im Jahr 2024 (2023: 12,0%).

An zweiter Stelle steht mit einem Anteil von 10,2 % die Unfallursache „Abstand“. Im Jahr zuvor war „Abstand“ noch die Hauptunfallursache mit 12,2 % bei Verkehrsunfällen mit Personenschaden.

An dritter Stelle folgt wie im Jahr zuvor die Unfallursache „Geschwindigkeit“ mit 9,6 % (2023: 10,6 %) und danach die Unfallursache „Alkohol/Drogen“ mit 7,6 % (2023: 7,7 %) an vierter Stelle.

Die Unfallursache „Abbiegen/Wenden/Rückwärtsfahren/Ein- und Anfahren“ steht im abgelaufenen Jahr mit 7,5 % an fünfter Stelle der Hauptunfallursachen bei der Verursachung eines VUP.

### Die 5 häufigsten Ursachen bei VUP (Angaben in Prozent)



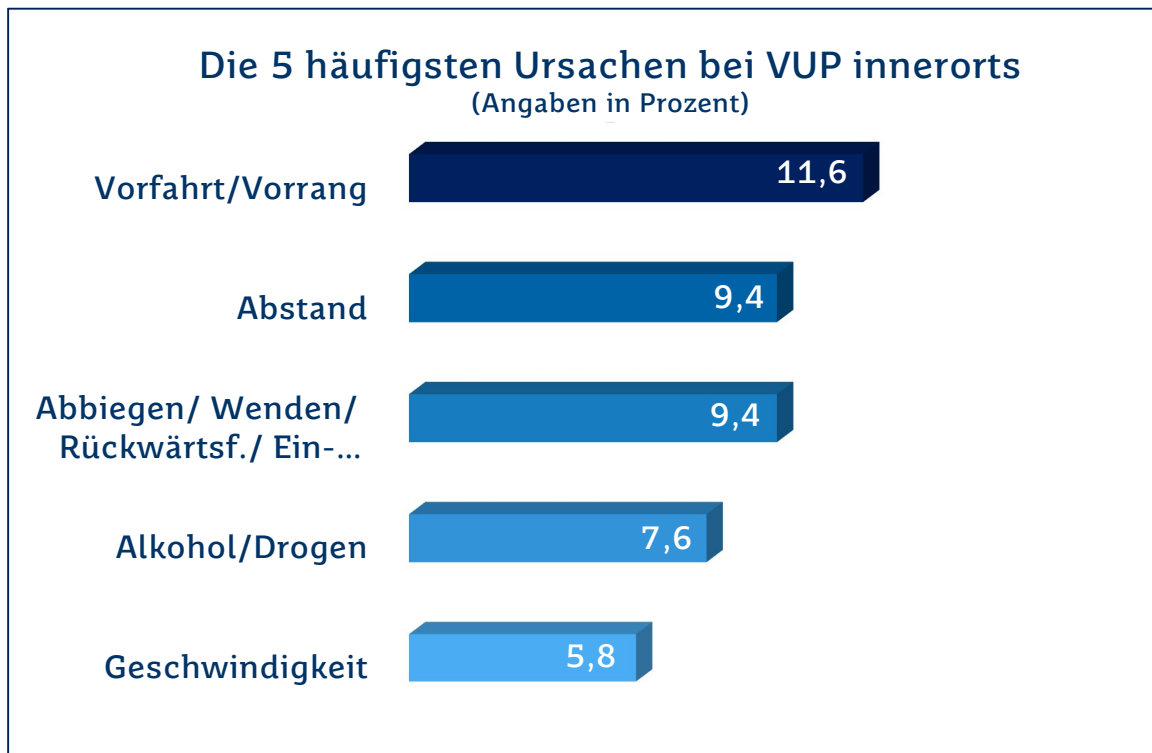
**VUP innerhalb geschlossener Ortschaften**

Mit einem Anteil von 11,6 % (2023: 12,7 %) am Gesamtaufkommen bleibt die Unfallursache „Vorfahrt/Vorrang“ die Hauptunfallursache.

An zweiter und dritter Stelle folgen im abgelaufenen Jahr mit einem Anteil von 9,4 % die Unfallursachen „Abstand“ (2023: 11,2 %) und „Abbiegen/ Wenden/Rückwärtsfahren/Ein- und Anfahren“ (2023: 10,6 %).

Mit einem leichten Rückgang auf 7,6 % (2023: 7,7 %) liegt die Unfallursache „Alkohol/Drogen“ an vierter Stelle.

Die Unfallursache „Geschwindigkeit“ folgt wie auch im Vorjahr an fünfter Stelle mit einem Anteil von 5,8 % (2023: 6,0 %).



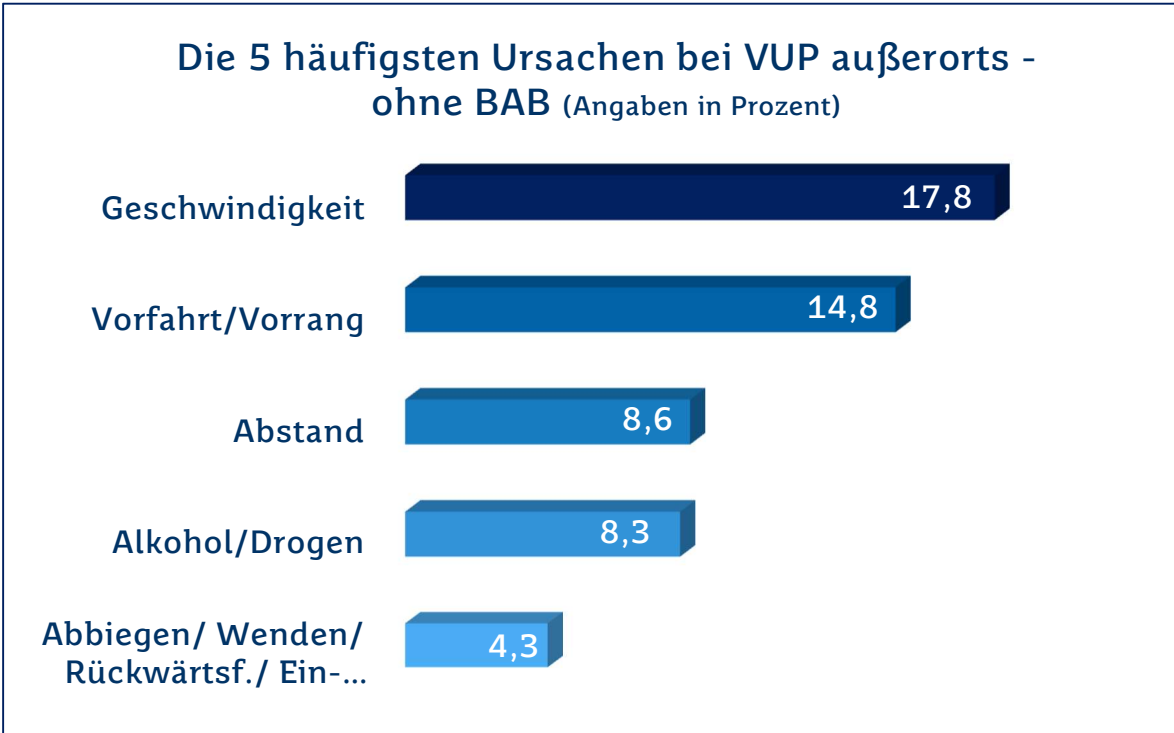
**VUP außerhalb geschlossener Ortschaften (ohne BAB)**

Bei VUP außerhalb geschlossener Ortschaften - ohne BAB – ist im abgelaufenen Jahr mit einem gegenüber dem Jahr 2023 gesunkenen Anteil von 17,8 % (2022: 23,2 %) die Ursache „Geschwindigkeit“ die Hauptunfallursache.

Ein Wechsel in der Rangfolge ist bei den Unfallursachen „Abstand“ und „Vorfahrt/Vorrang“ festzustellen. Die Unfallursache „Vorfahrt/Vorrang“ liegt mit einem gestiegenen Anteil von 14,8 % an zweiter Stelle der Hauptunfallursachen (2023: 12,1 %). Die Ursache „Abstand“ folgt mit einem Anteil von 8,6 % (2023: 12,7 %) an dritter Stelle.

Wie auch im Jahr 2023 liegt die Unfallursache „Alkohol/Drogen“ mit einem leichten Rückgang auf 8,3 % (2022: 8,6 %)“ auf Platz vier.

Die Unfallursache „Abbiegen/Wenden/Rückwärtsfahren/Ein- und Anfah- ren“ folgt mit einem Anteil von 4,3 % am Gesamtaufkommen an fünfter Stelle (2023: 6,9 %).



## VUP auf BAB im Saarland

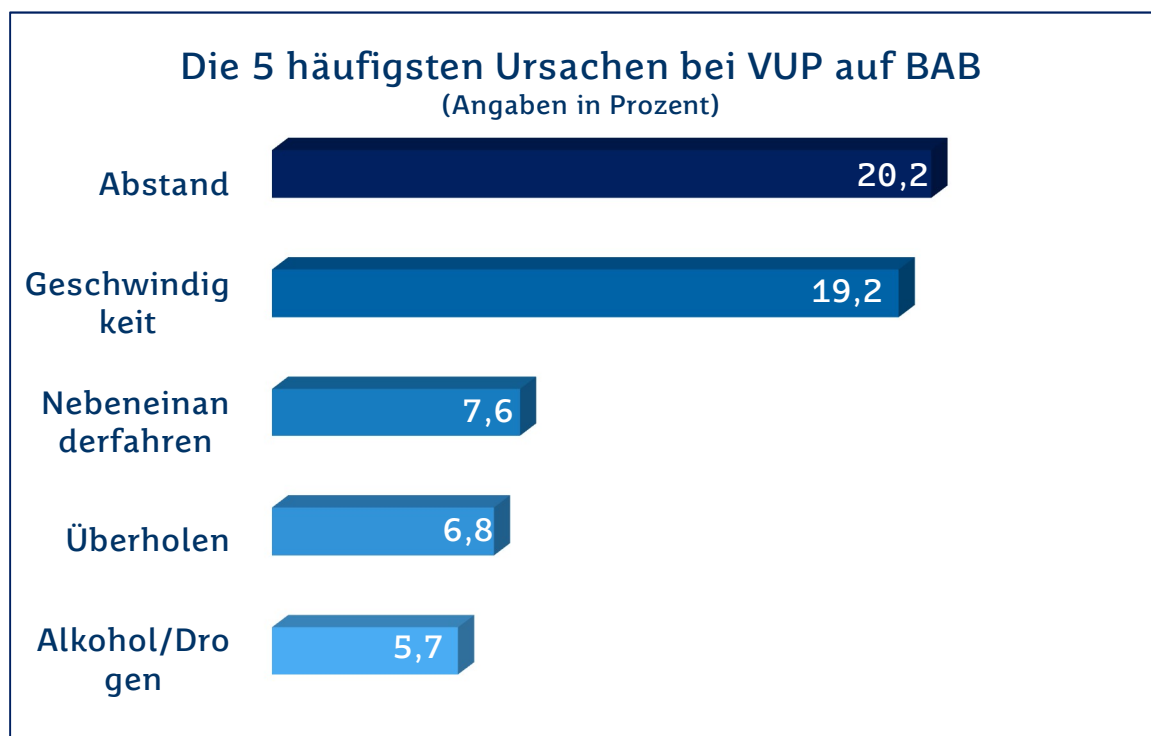
Im Bereich der VUP auf BAB ergab die Auswertung des Unfallgeschehens des Jahres 2024 eine neue Hauptunfallursache.

„Abstand“ ist mit einem Wert von 20,2 % (2023: 23,2 %) am Gesamtaufkommen von VUP auf BAB die dominierende Unfallursache.

Mit einem deutlichen Rückgang auf 19,2 % (2023: 24,3 %) folgt die Unfallursache „Geschwindigkeit“ an zweiter Stelle.

An dritter Stelle steht, wie im Jahr zuvor, mit einem Anteil von 7,6 % die Unfallursache „Nebeneinanderfahren“ (2023: 9,2 %).

Einen Wechsel gab es auf den Plätzen vier und fünf. An vierter Stelle steht in diesem Jahr die Unfallursache „Überholen“ mit einem unveränderten Wert im Vergleich zum Vorjahr von 6,8 %, gefolgt von der Unfallursache „Alkohol/Drogen“ mit einem Rückgang auf 5,7 % (2022: 7,5 %).



Eine umfassende Berücksichtigung aller Verstöße gegen die Verhaltensnormen des Straßenverkehrsrechts führt zu der Erkenntnis, dass nicht angepasste Geschwindigkeit und unzureichender Sicherheitsabstand, sowie innerorts Vorfahrt/Vorrang in einem weit höheren Ausmaß ursächlich für Verkehrsunfälle sind, als dies die hier vorliegende statistische Auswertung aufgrund der Erfassungsmodalitäten wiedergibt.



## Verkehrsunfälle unter Alkoholeinfluss

		2024	2023	Differenz	%
VERKEHRS- UNFÄLLE	INSGESAMT	665	720	-55	-7,6
	MIT NUR SACHSCHADEN	435	481	-46	-9,6
	MIT PERSONENSCHADEN	230	238	-8	-3,4
VER- UNGLÜCKTE	INSGESAMT	297	286	11	3,8
	GETÖTETE	2	2	0	0,0
	SCHWERVERLETZTE	61	67	-6	-9,0
	LEICHTVERLETZTE	236	217	19	8,8

Bei der Betrachtung der Gesamtzahl von „Alkoholunfällen“ (Unfälle, bei denen mindestens eine Unfallbeteiligte oder ein Unfallbeteiligter unter Alkoholeinfluss stand) kann festgestellt werden, dass es einen Rückgang der Alkoholunfälle um 7,6 % gab. Bundesweit wird ein Rückgang um gut 9 %<sup>1</sup> im Vergleich zum Vorjahr erwartet.

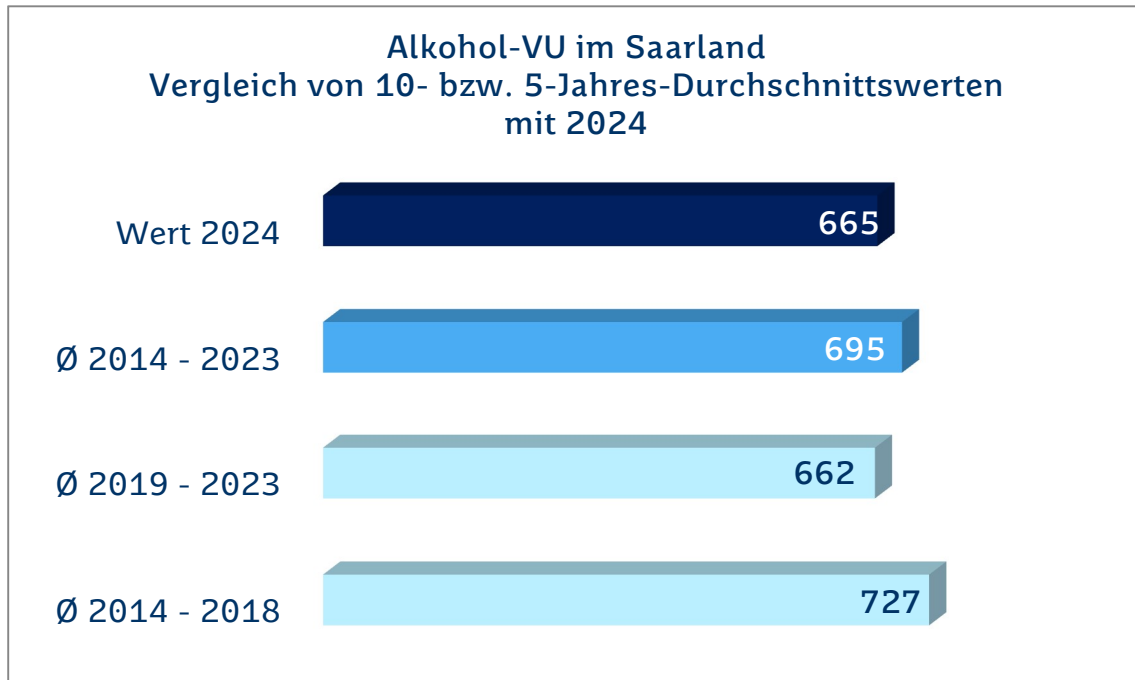
Bei den „Alkoholunfällen mit Personenschaden“ auf saarländischen Straßen ist ein Rückgang von 3,4 % (2023: 238) zu verzeichnen.

Im Jahr 2024 verunglückten bei „Alkoholunfällen“ 297 Menschen, was gegenüber 2023 mit 286 Menschen einen Anstieg um 3,8 % bedeutet.

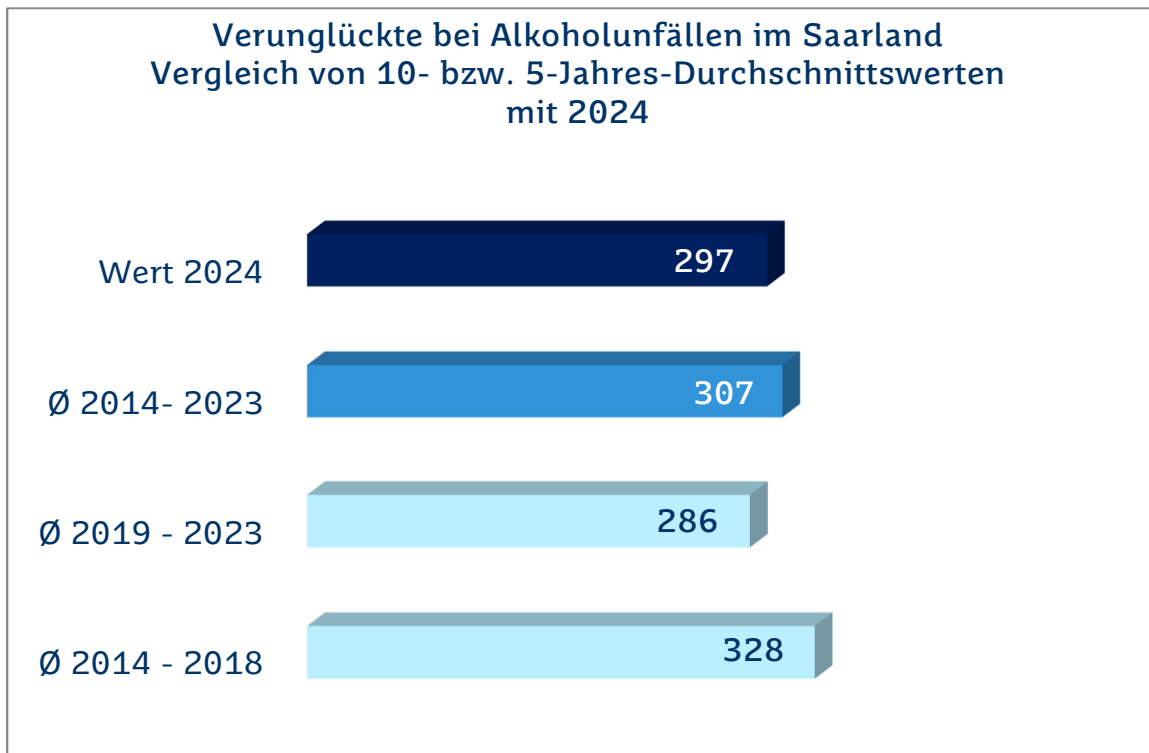
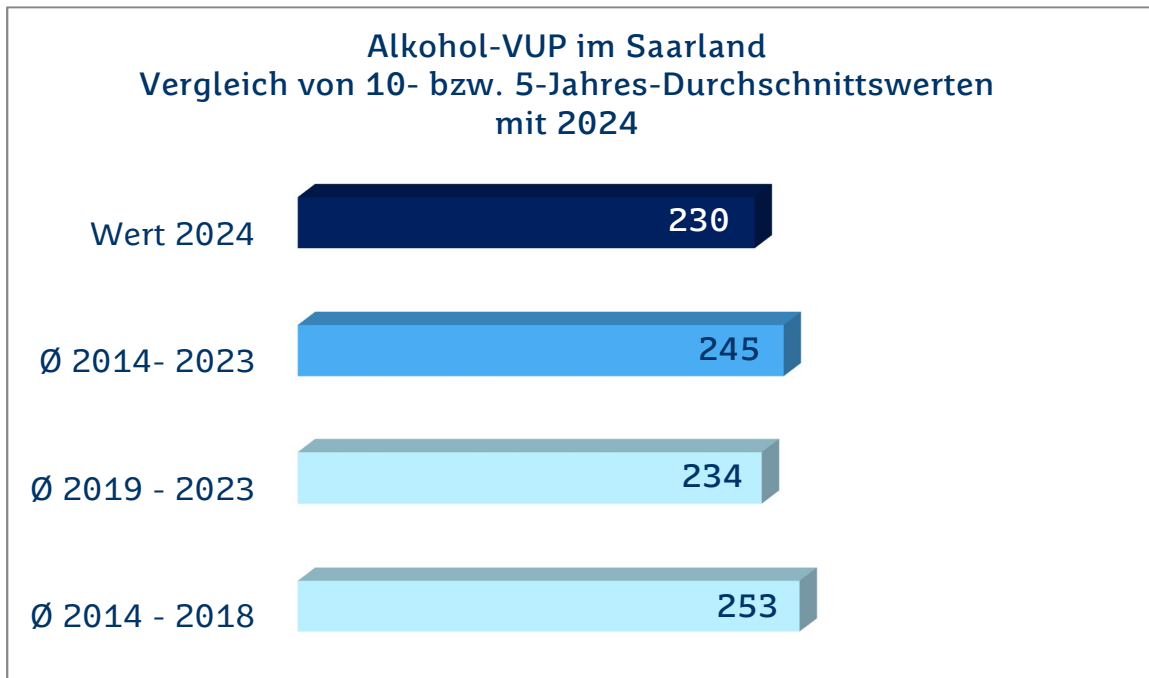
Im abgelaufenen Jahr erlitten zwei Menschen tödliche Verletzungen bei einem „Alkoholunfall“ (2023: ebenfalls zwei Getötete). Einen deutlichen Rückgang zeigt die Gesamtzahl der Schwerverletzten, die von 67 im Jahr 2023 auf 61 im Jahr 2024 (- 9,0 %) gesunken ist.

Jedoch konnte im vergangenen Jahr ein Anstieg der Leichtverletzten von 8,8 % auf 236 im Vergleich zum Vorjahr (2023: 217) registriert werden

Die folgende Langzeitbetrachtung der „Alkoholunfälle“ zeigt, dass der 1-Jahres-Wert (665) unter dem 10-Jahres-Durchschnittswert 2014–2023 (695) jedoch leicht über dem 5-Jahres-Durchschnittswert 2019–2023 (662) liegt.

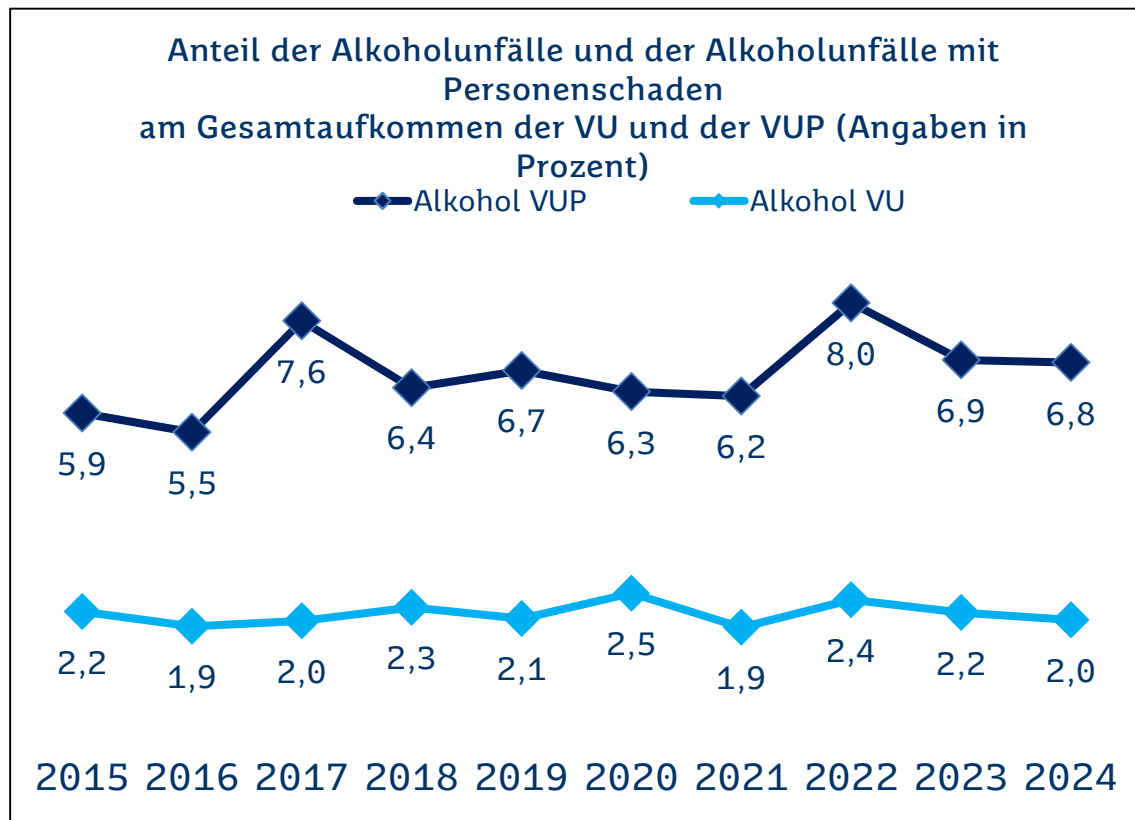


Der 1-Jahres-Wert der „Alkohol-VUP“ ist in den letzten Jahren stabil geblieben. Bei den Verunglückten durch „Alkoholunfälle“ ist der 1-Jahres-Wert im Vergleich zur 5-Jahres-Betrachtung leicht gesunken.



Die Darstellung zum Anteil der „Alkoholunfälle“ an der Gesamtzahl der VU macht deutlich, dass der Anteil von 2,0 % im Jahr 2024 im Vergleich zum Vorjahr 2023 gesunken ist. Auch im 10-Jahres-Vergleich liegt der Wert im unteren Bereich.

Der Anteil der „Alkohol-VUP“ des Jahres 2024 am Gesamtaufkommen der VUP stellt mit 6,8 % den vierthöchsten Wert in dieser Zeitreihe dar, liegt aber leicht unter dem Wert des Jahres 2023.



Bei den Auswertungen zur Verursachung von „Alkohol-VUP“ wurde festgestellt, dass im abgelaufenen Jahr die Altersgruppe der 35- bis 44-Jährigen mit 21,9 % (2023: 21,3 %) die meisten „Alkohol-VUP“ verursacht hat.

Im Jahr 2023 war noch die Altersgruppe 25- bis 34-Jährigen für die meisten VUP Unfälle verantwortlich. Im vergangenen Jahr lag der Anteil der Verursachung dieser Altersgruppe bei 19,9 % (2023: 24,4 %).

Im Gegensatz zum Vorjahr folgt nun die Altersgruppe der 55- bis 64-Jährigen mit einem Anteil von 17,7 % und danach die Gruppe der 45- bis 54-Jährigen mit einem Anteil 16,7 % aller alkoholbedingter Verkehrsunfälle. Die Gruppe der „Jungen Fahrer“ liegt bei der Verursachung eines „Alkohol-VUP“ an fünfter Stelle mit 13,5 %.

Die Auswertung zu den Verkehrsbeteiligungsarten ergab im Vergleich zu den Vorjahren keine Veränderungen oder Auffälligkeiten. Mit 81,6 % (2023: 81,2 %) wurde die überwiegende Anzahl der alkoholbedingten Verkehrsunfälle durch PKW-Fahrende verursacht.

Trotz des ausgewiesenen Rückgangs des Anteils der „Alkohol-VU“ und „Alkohol-VUP“ am jeweiligen Gesamtaufkommen bleibt es unbestritten, dass die Teilnahme am Straßenverkehr unter Alkoholeinfluss für sich selbst und für andere Verkehrsteilnehmende sehr gefährlich ist. Der Anteil der schwer verletzten Menschen nach einem „Alkohol-VUP“ am Gesamtaufkommen der Schwerverletzten liegt bei 10,4 %. Jeder elfte Schwerverletzte im Jahr 2024 ist auf einen „Alkohol-VUP“ zurückzuführen.

Im abgelaufenen Jahr ereigneten sich im Saarland insgesamt 202 Verkehrsunfälle (2023: 171), bei der die Unfallursache „Einfluss anderer berauschender Mittel (z. B. Drogen, Rauschgift)“ bei einem der Unfallbeteiligten polizeilich registriert wurde. Hierdurch wurden zwei Menschen getötet, 30 Menschen schwer und 96 leicht verletzt.

Die Gesamtzahl beinhaltet 114 Verkehrsunfälle, bei denen ein „Mischkonsum“ (Alkohol- und Drogeneinwirkung) polizeilich festgestellt wurde. Hierbei wurden zwei Personen getötet, 17 Menschen schwer und 60 leicht verletzt.

Weiter beinhaltet die Gesamtzahl 14 Verkehrsunfälle, bei denen bei Unfallbeteiligten neben dem Mischkonsum aus Alkohol und Drogen auch eine medikamentöse Beeinflussung festgestellt wurde. Hierbei wurden sechs Personen leicht verletzt.

2024 ereigneten sich darunter 74 „reine Drogenunfälle“ (2023: 70). Es handelt sich dabei um Verkehrsunfälle, bei denen bei einem der Unfallbeteiligten eine Drogenbeeinflussung, jedoch keine alkoholische oder medikamentöse Beeinflussung festgestellt wurde. Hierbei wurden zehn Personen schwer und 22 leicht verletzt.

Die Gesamtzahl beinhaltet 14 Verkehrsunfälle, bei denen bei Unfallbeteiligten neben der Drogenbeeinflussung auch eine medikamentöse Beeinflussung festgestellt wurde. Hierbei wurden zwei Personen schwer und sieben Personen leicht verletzt.

Über die Gesamtzahl hinaus wurden im Jahr 2024 fünf Verkehrsunfälle polizeilich registriert, bei denen ausschließlich eine medikamentöse Beeinflussung festgestellt wurde. Hierbei wurden eine Person schwer und zwei Personen leicht verletzt.

Am 01.04.2024 trat das Cannabisgesetz in Kraft, wodurch es zur Teillegalisierung von Cannabis kam. Von April bis zum Jahresende wurden 16 polizeilich aufgenommene Verkehrsunfälle registriert, bei dem ein Unfallbeteiligter ausschließlich unter Cannabiseinfluss stand. In den Monaten Januar bis Ende März kam es insgesamt zu einem Verkehrsunfall dieser Art.

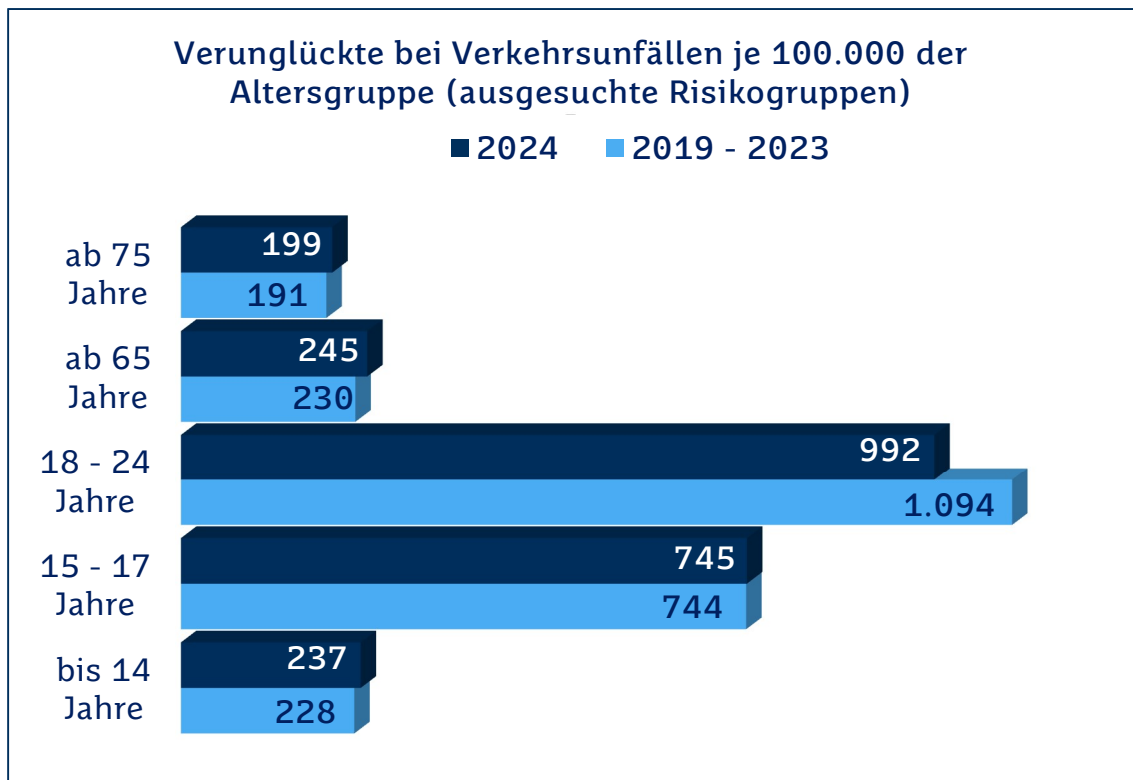
Im vergangenen Jahr kam es zu insgesamt 48 Verkehrsunfällen, bei denen ein Verkehrsunfallbeteiligter zumindest unter Einfluss von Cannabis stand (Mischkonsum mit Alkohol oder anderen Drogen). Acht dieser Unfälle entfallen auf die Monate Januar bis März.

Fahren unter Alkohol- und/oder Drogeneinfluss stellt nach wie vor ein hohes Risiko für die Verkehrssicherheit dar. Die saarländische Polizei räumt der Erkennung verkehrsuntüchtiger Verkehrsteilnehmender einen unverändert hohen Stellenwert ein.

## Besondere Risikogruppen

Das altersbezogene Risiko, bei einem Verkehrsunfall zu verunglücken, d.h. getötet oder verletzt zu werden, lässt sich mit der Häufigkeitszahl „Verunglückte bei Verkehrsunfällen je 100.000 der Altersgruppe<sup>6</sup>“ darstellen.

Als Vergleichsgrundlage für die Werte aus 2024 wird der Durchschnittswert für die Verkehrsunfälle der Jahre 2019-2023 herangezogen.



Die nachfolgenden Betrachtungen zum Unfallrisiko exponierter Altersgruppen gründen u. a. auf der Häufigkeitszahl „Verunglückte bei Verkehrsunfällen je 100.000 der Altersgruppe“.

## Unfallrisiko „Kinder“

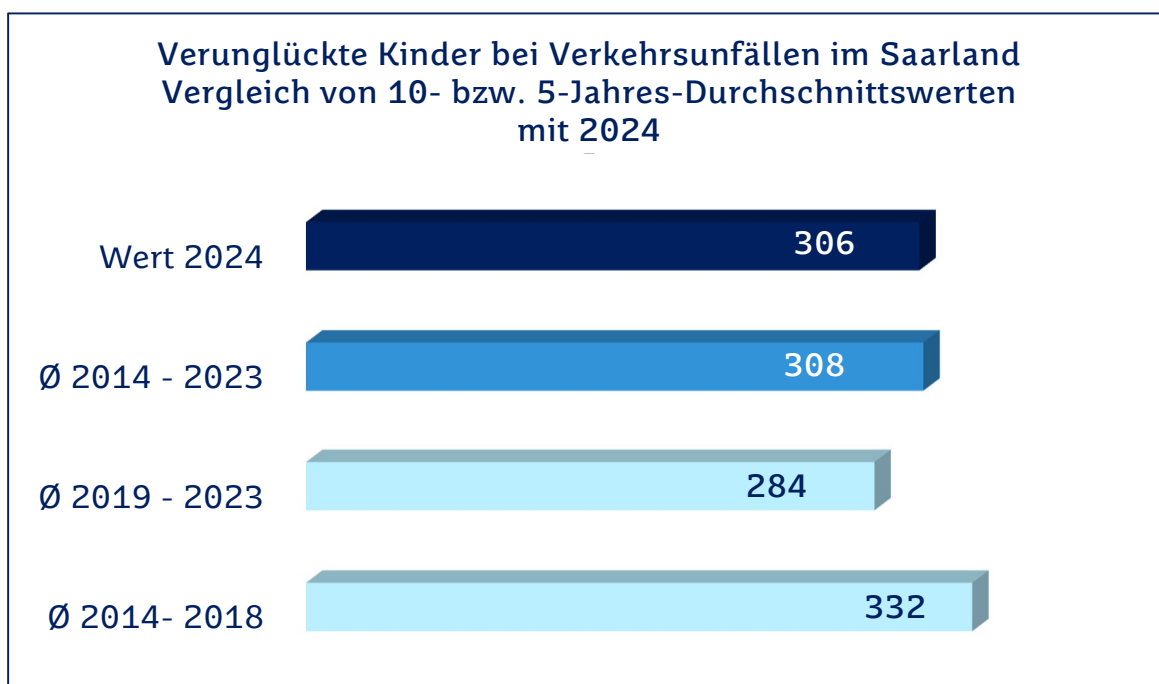
Im Saarland wurde im vergangenen Jahr kein Kind bei einem Verkehrsunfall getötet. In Deutschland wird sich nach der Prognose der Bundesanstalt für Straßenwesen<sup>1</sup> die Gesamtzahl der getöteten Kinder um etwa 13,6 %<sup>1</sup> auf knapp 50 Getötete) gegenüber dem Jahr 2023 deutlich erhöhen.

Die Gesamtzahl verunglückter Kinder nach einem Verkehrsunfall im Saarland erhöhte sich im abgelaufenen Jahr gegenüber dem Jahr 2023 um 2,0 % (2024: 306, 2023: 300).

2024 wurden 32 Kinder bei Verkehrsunfällen schwer verletzt. Dies bedeutet im Vergleich zum Jahr 2023, in dem 37 Kinder schwer verletzt wurden, einen Rückgang um 13,5%.

Die Gesamtzahl leicht verletzter Kinder stieg um 4,2 %. 2024 erlitten 274 Kinder leichte Verletzungen, während es 2023 noch 263 Leichtverletzte waren.

Die Langzeitbetrachtung zur Gesamtzahl verunglückter Kinder zeigt, dass im Saarland der 1-Jahres-Wert über den Durchschnittswerten der letzten 5 Jahre liegt.



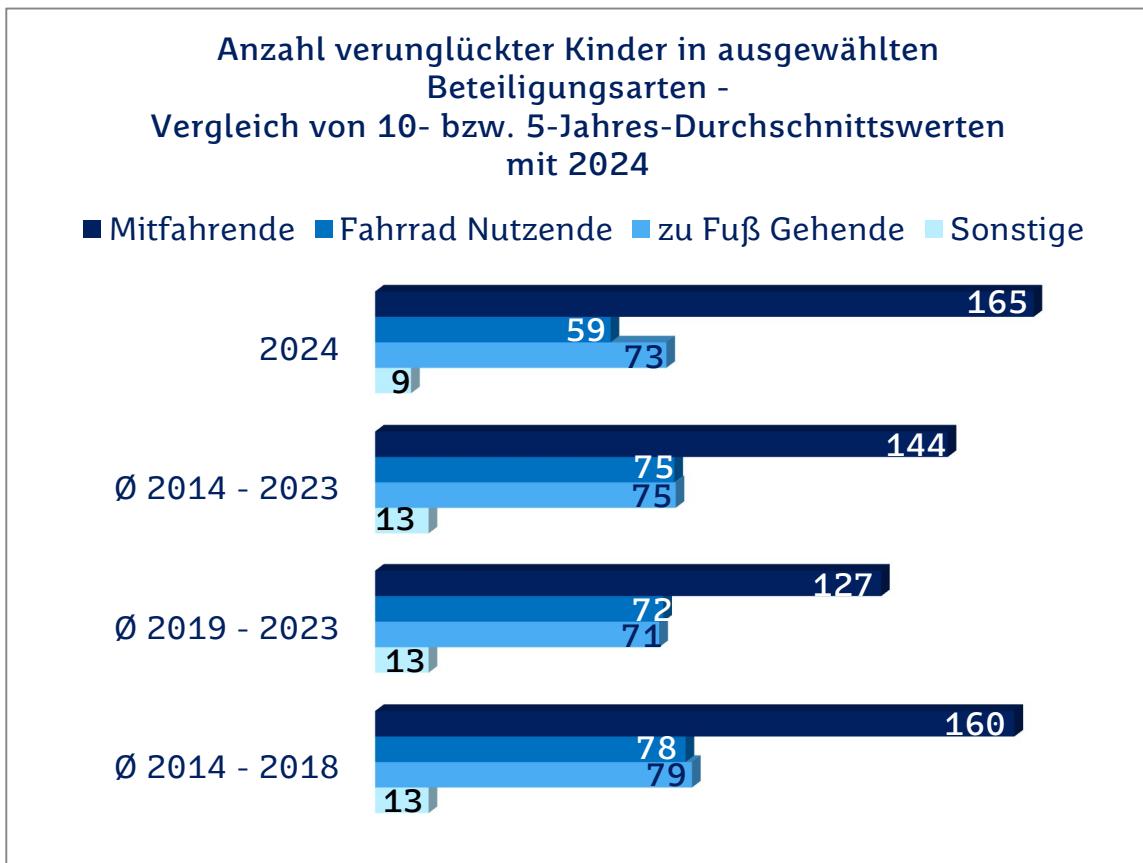
Die meisten Kinder verunglücken im Saarland als „Mitfahrende“. Diese Aussage in den polizeilichen Unfallstatistiken der Vorjahre trifft auch für das Jahr 2024 zu. Der Anteil als „Mitfahrende“ an der Gesamtzahl verunglückter Kinder im vergangenen Jahr beträgt 53,9 % und ist damit im Vergleich zum Jahr 2023 mit 45,7 % gestiegen. Es bleibt festzuhalten, dass etwa jedes zweite Kind als „Mitfahrende“ verunglückt.



Die Zahl der verunglückten Kinder im abgelaufenen Jahr als „Rad Fahrende“ im Vergleich zum Jahr davor sinkt auf 59 (2023: 70).

Bei der Gesamtzahl verunglückter Kinder als „zu Fuß Gehende“ wurde im Jahr 2024 gegenüber dem Jahr 2023 ein leichter Rückgang um 6,4 % (2023: 78) analysiert.

Die Langzeitbetrachtung zur Anzahl verunglückter Kinder in ausgewählten Beteiligungsarten verdeutlicht, dass der 1-Jahres-Wert im Vergleich zu dem 5-Jahres-Wert bei den Mitfahrenden gestiegen ist, bei den „Fahrrad Nutzenden“ und den „Sonstigen“ (u. a. 9 „Elektrokleinstfahrzeug-Nutzende“) gesunken ist. Bei den „zu Fuß Gehenden“ liegt die Anzahl der verunglückten Kinder leicht über dem 5-Jahres-Wert.



Die Grafik „Verunglückte bei Verkehrsunfällen je 100.000 der Altersgruppe“ (Seite 39) verdeutlicht, dass das Risiko für Kinder, bei einem Verkehrsunfall zu verunglücken, weiterhin signifikant unter dem durchschnittlichen Risiko für Jugendliche und „Junge Fahrer“ liegt.

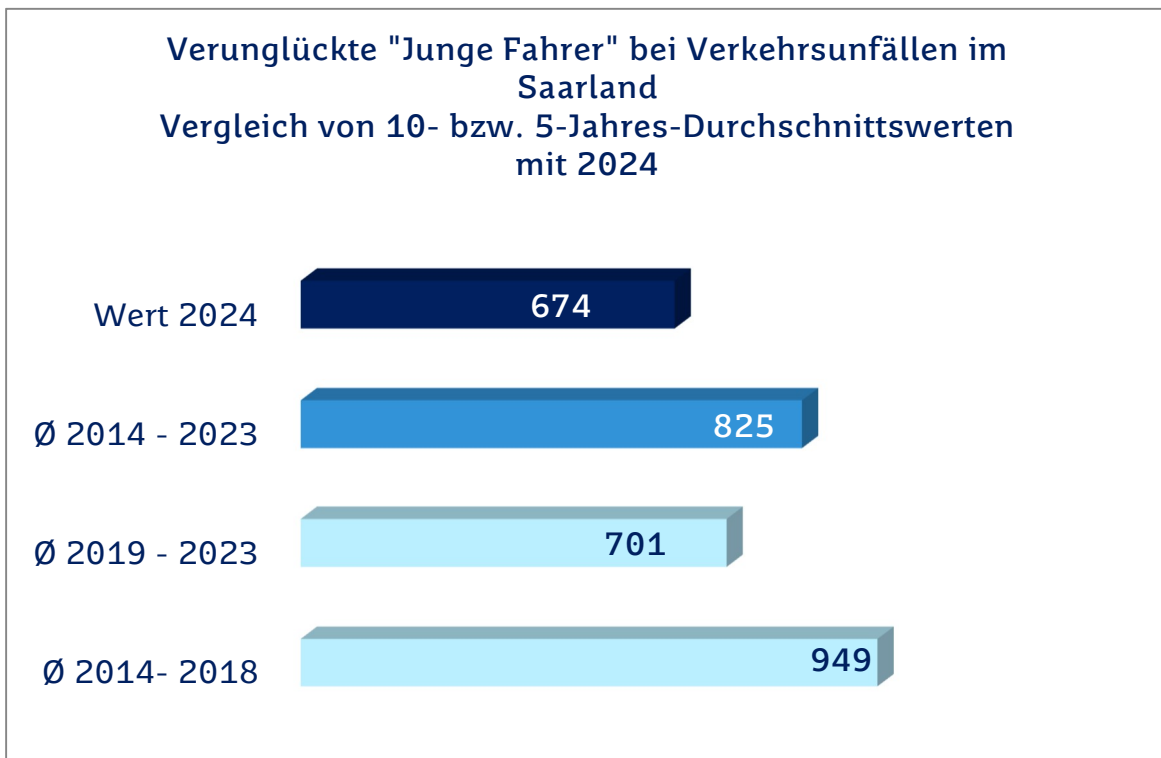
**Unfallrisiko „Junge Fahrer“**

Insgesamt ist die Gesamtzahl verunglückter „Junger Fahrer“ (Altersgruppe der 18- bis 24-Jährigen) im vergangenen Jahr gegenüber dem Jahr 2023 um 1,4 % (2024: 674, 2023: 665) gestiegen.

Im Jahr 2024 erlitt ein Angehöriger der Risikogruppe „Junge Fahrer“ tödliche Verletzungen bei Verkehrsunfällen im Saarland. Dieser Wert hat sich gegenüber 2023 mit drei Getöteten erneut reduziert. In Deutschland wird mit einem starken Anstieg um etwa 18,0 %<sup>1</sup> auf etwa 350 Getötete gerechnet.

Bei der Gesamtzahl der schwer verletzten Angehörigen dieser Altersgruppe ist ein Anstieg um 16,5 % (2024: 92, 2023: 79) zu erkennen.

Im Bereich der Leichtverletzten ergab die Analyse innerhalb der Altersgruppe einen Anstieg des Wertes um 3,2 % (2024: 581, 2023: 563)

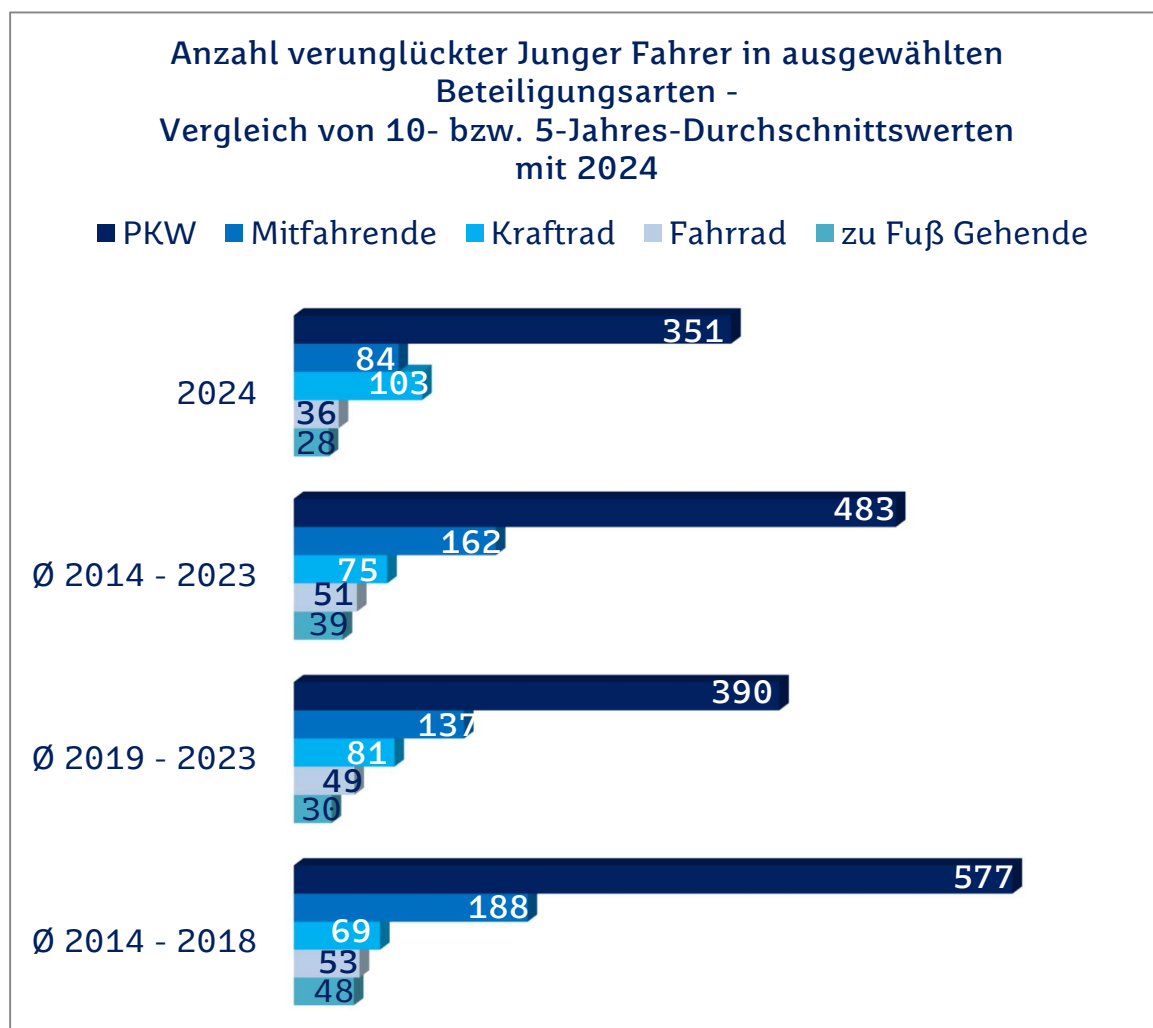


Die Langzeitbetrachtung zur Gesamtzahl verunglückter „Junger Fahrer“ zeigt, dass der 1-Jahres-Wert bei den Pkw Fahrenden, den Mitfahrenden, den Fahrrad Fahrenden und den zu Fuß Gehenden unter den Durchschnittswerten liegt. Lediglich bei der Gruppe der Kraftradfahrenden (inklusive Elektrokleinstfahrzeuge, sog. E-Scooter) stiegen die Zahlen im abgelaufenen Jahr auf 103 Unfälle an. Dies ist ein Anstieg von 27,2 % im Vergleich zum 5-Jahres-Durchschnittswert (2019–2023).

Wie auch bereits in den Vorjahren festgestellt wurde, verunglückten auch im vergangenen Jahr mehr als die Hälfte (2024: 57,1 %, 2023: 52,8 %) aus der Altersgruppe der „Jungen Fahrer“ als „PKW-Führende“.

Der Anteil verunglückter „Junger Fahrer“ als „Mitfahrende“ ist im Jahr 2024 im Vergleich zum Vorjahr rückgängig (2024: 14,5 %, 2023: 19,4 %).

Beim Anteil verunglückter „Junger Fahrer“ als „Fahrrad-Nutzende“ ist eine Reduzierung der Unfallzahlen im Jahresvergleich zum Jahr 2023 zu erkennen (2024: 5,9 %, 2023: 6,0 %).

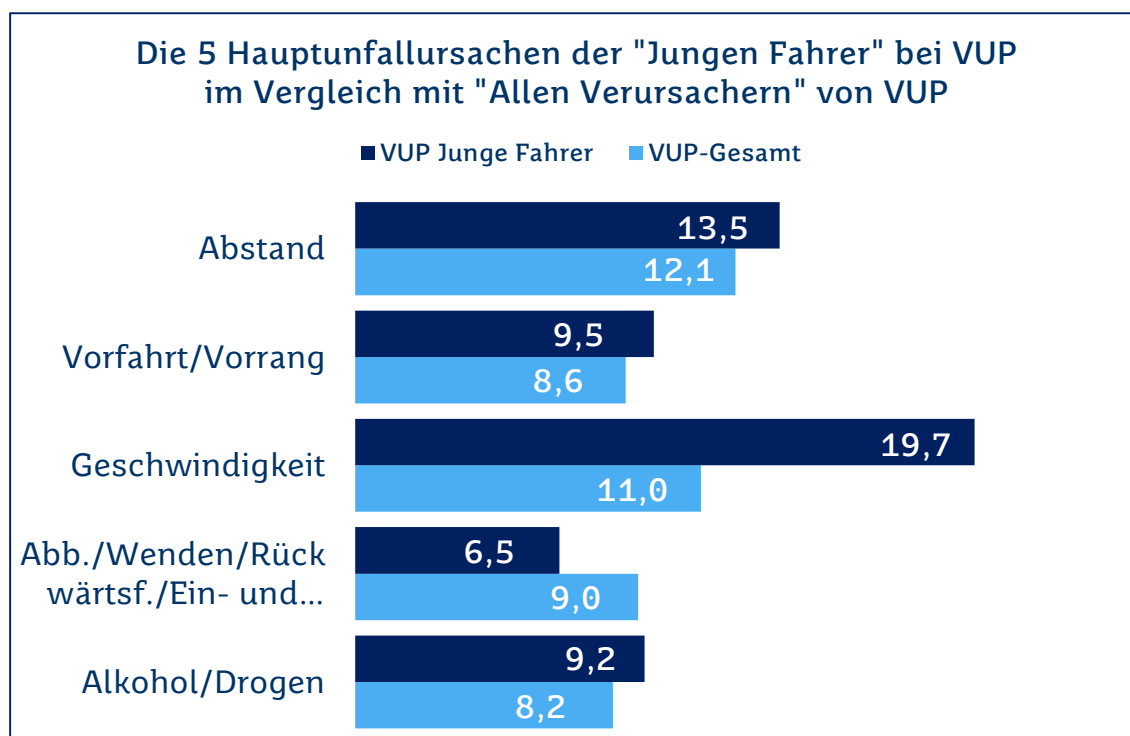


## „Junge Fahrer“ als Unfallverursacher

Wie bereits im Jahr 2023 weist die Altersgruppe der „Jungen Fahrer“ mit 15,8 % Verursacheranteil nicht mehr die zahlenmäßig am stärksten vertretene Altersgruppe bei der Verursachung eines VUP auf. Im Jahr 2024 hat weiterhin die Altersgruppe der 25- bis 34-Jährigen mit 16,4 % den höchsten Verursacheranteil (Seite 27).

Im Gegensatz dazu zeigen die absoluten Zahlen zur „Verursachung von VUP der Jahre 2019–2023 und des Jahres 2024 pro 100.000 der Altersgruppe“ (Seite 28), dass die „Jungen Fahrer“ gemessen an ihrem Bevölkerungsanteil das höchste Verursacherrisiko aller Altersgruppen tragen.

Die folgende Grafik zu den fünf Hauptunfallursachen der „Jungen Fahrer“ bei VUP zeigt die von der Gesamtheit aller „VUP-Verursachenden“ abweichenden Schwerpunkte auf.



Die Hauptunfallursache bei der Verursachung von VUP durch „Junge Fahrer“ ist wie bereits in der PVS 2023 „Geschwindigkeit“. Der Anteil liegt bei 15,4 % (2024: 19,7 %). Dieser Wert liegt deutlich über den Durchschnitt aller Verursachenden von VUP (11,0%).

Mit einem Rückgang von 14,9 % im Jahr 2023 auf 13,5 % im abgelaufenen Jahr folgt die Unfallursache „Abstand“. Auch ihr Anteil liegt über dem Anteil bei allen Verursachenden von VUP mit 12,1 %.

Im Jahr 2024 hat sich die Unfallursache „Vorfahrt/Vorrang“ auf einen Anteil von 9,5 % (2023: 13,5 %) verringert und bleibt gegenüber dem Durchschnitt aller Verursachenden von VUP (8,6 %) überdurchschnittlich repräsentiert.

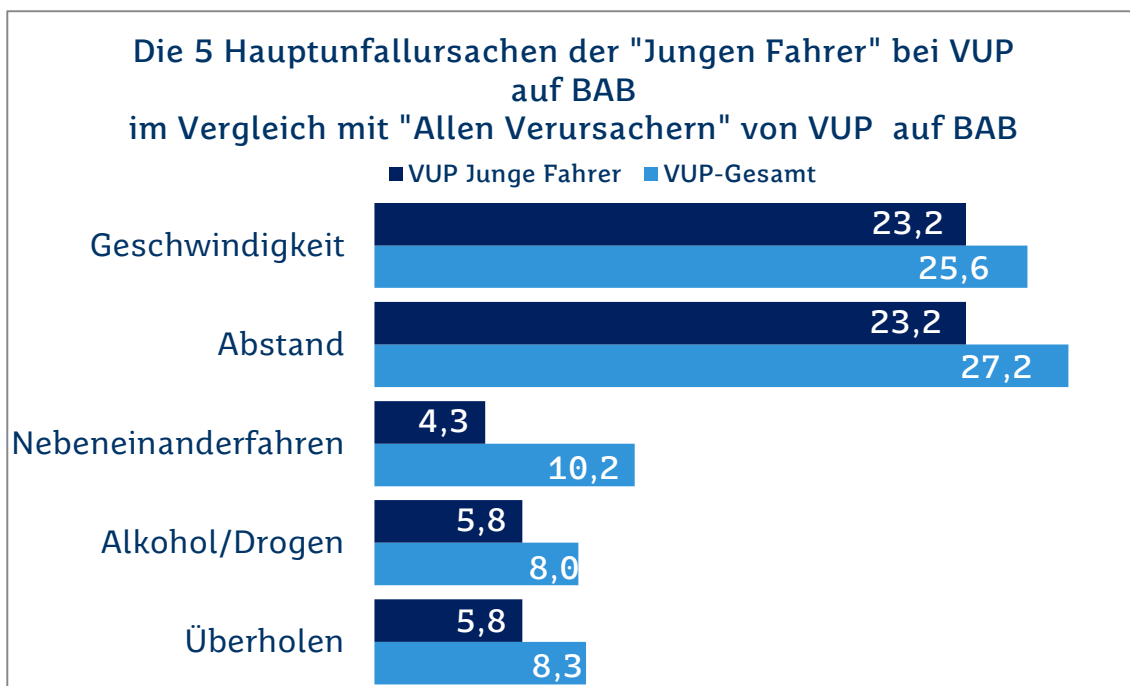
Bei der auf komplexe Fahrsituationen hinweisenden Unfallursache „Abbiegen/Wenden/Rückwärtsfahren/Ein- und Anfahren“ ist in der Altersgruppe der „Jungen Fahrer“ ein Rückgang auf 6,5 % (2023: 9,4 %) festzustellen. Die Unfallursache liegt unter dem Durchschnitt aller Verursachenden von VUP (9,0 %).

Innerhalb der Risikogruppe „Junge Fahrer“ liegt im Jahr 2024 der Anteil der Unfallursache „Alkohol/Drogen“ mit 9,2 % über dem Vorjahresniveau (2023: 8,2 %), und weiterhin über dem Anteil aller Verursachenden von VUP (8,2 %).

Die auf Seite 37 genannte Gesamtzahl von 74 „reinen Drogenunfällen“ im abgelaufenen Jahr beinhaltet 26 Verkehrsunfälle mit Beteiligung „Junger Fahrer“ unter Drogeneinfluss.

Insgesamt wurden durch die Angehörigen der „Jungen Fahrer“ im vergangenen Jahr 51 VUP auf den Bundesautobahnen im Saarland verursacht. Dies ist gegenüber 2023 mit 59 VUP ein Rückgang von 13,5 %.

Die folgende Grafik zu den fünf Hauptunfallursachen der „Jungen Fahrer“ bei VUP auf BAB zeigt die abweichenden Schwerpunkte zu den Unfallursachen aller „VUP-Verursachenden“ bei VUP auf BAB.



Die Unfallursache „Abstand“ sinkt im abgelaufenen Jahr bei der Verursachung eines VUP auf BAB durch „Junge Fahrer“ leicht auf 23,2 % (2023: 30,8 %). Mit einem ebenfalls leichten Rückgang auf einen Anteil von 23,2 % im Jahr 2024 ist die Unfallursache „Geschwindigkeit“ bei der Verursachung von VUP auf den saarländischen Autobahnen durch „Junge Fahrer“ gleichermaßen Hauptunfallursache (2023: 23,3 %). Ihr Anteil liegt unter dem Anteil aller VUP-Verursachenden auf BAB mit 25,6 %.

Bei der Unfallursache „Fehler beim Überholen“ bei VUP auf BAB liegen die „Jungen Fahrer“ mit einem Anteil von 5,8 % unter dem Wert aller VUP-Verursachenden mit 8,3 %. Dieser Wert der „Jungen Fahrer“ ist gegenüber dem Wert im Jahr 2023 mit 1,9 % leicht gesunken.

Die Unfallursache „Nebeneinanderfahren“ (fehlerhaftes Wechseln des Fahrstreifens beim Nebeneinanderfahren oder Nichtbeachten des Reißverschlussverfahren) liegt mit 4,3 % (2023: 6,6 %) in der Risikogruppe unter dem Durchschnitt aller VUP-Verursachenden mit 10,2 %.

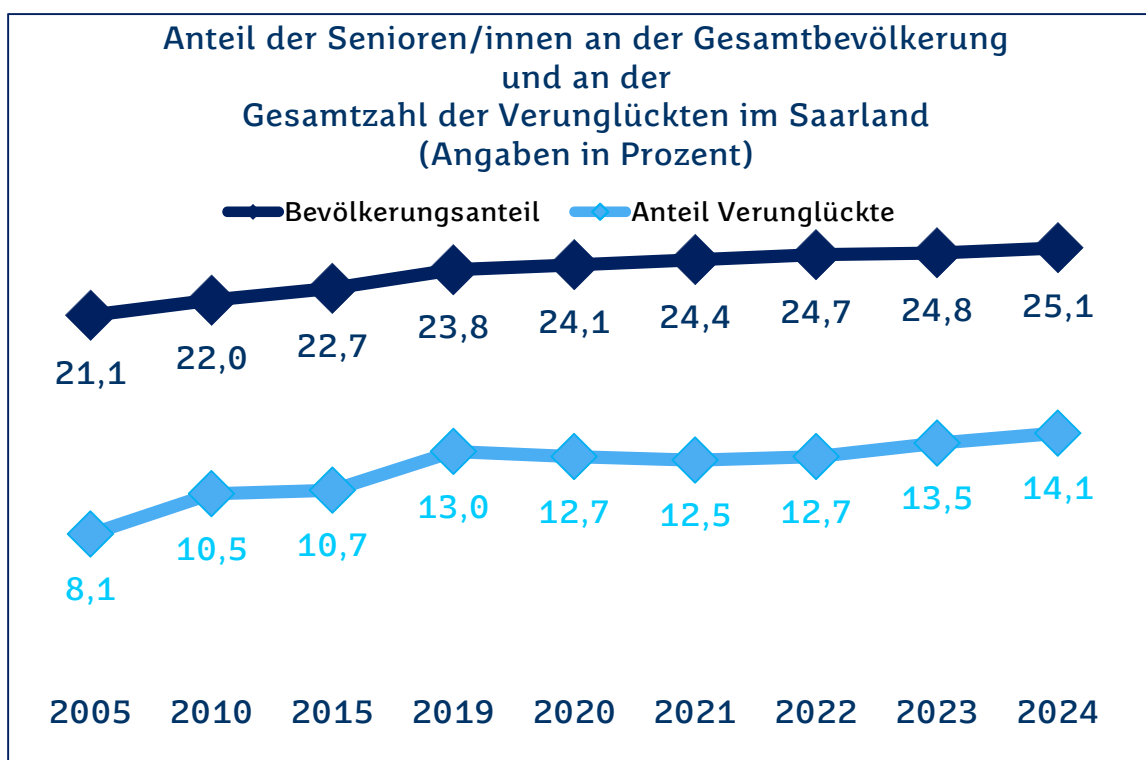
Im abgelaufenen Jahr erhöhte sich der Anteil der Unfallursache „Alkohol/Drogen“ innerhalb der „Jungen Fahrer“ bei der Verursachung eines VUP auf BAB leicht auf 5,8 %, welcher im Jahr 2023 noch bei 5,5 % lag. Ihr Anteil bei der Altersgruppe „Junge Fahrer“ ist niedriger als bei allen VUP-Verursachenden mit 8,0 %.

Unfallrisiko „Generation 65+“

Die nachfolgende Übersicht zeigt den Anteil der „Generation 65+“ (Senioren und Seniorinnen) an der Gesamtbevölkerung im Saarland<sup>6</sup> und an der Gesamtzahl der Verunglückten.

Der Bevölkerungsanteil der „Generation 65+“ stieg im Saarland von 21,1 % im Jahr 2005 auf 25,1 % im Jahr 2024.

Nach dem Anstieg im Vorjahr auf 13,5 % kann für das Jahr 2024 erneut ein leichter Anstieg bei den verunglückten Seniorinnen und Senioren an der Gesamtzahl der Verunglückten festgestellt werden.



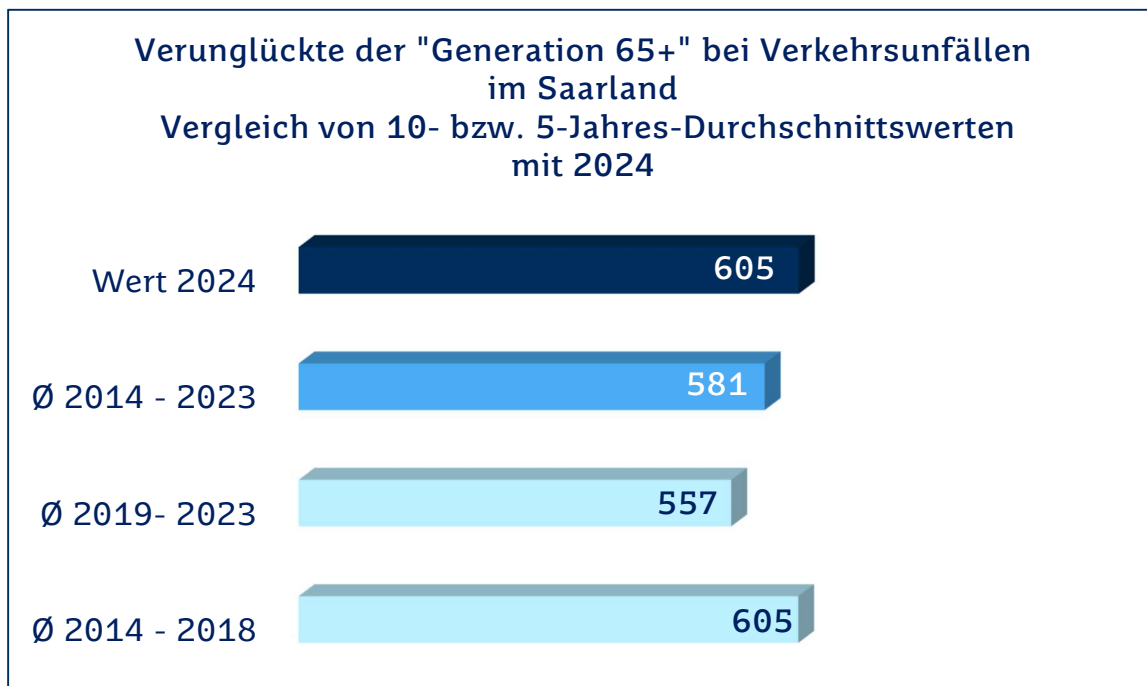
Bei Verkehrsunfällen im Jahr 2024 verunglückten im Saarland 605 Seniorinnen und Senioren (2023: 584).

2024 erlitten bei Verkehrsunfällen zehn Angehörige aus der Altersgruppe „Generation 65+“ tödliche Verletzungen, 2023 starben neun Seniorinnen und Senioren nach Verkehrsunfällen. Für das Gebiet der Bundesrepublik Deutschland wird ein leichter Anstieg von 2,0 %<sup>1</sup> auf ca. 1100 Getötete erwartet.

Bei den schwerverletzten Seniorinnen und Senioren wurde für das Saarland ein Anstieg von 21,6 % analysiert. Im Jahr 2024 wurden 141 Schwerverletzte aus der Risikogruppe „Generation 65+“ registriert, 2023 waren es 116 Schwerverletzte.

Im Jahr 2024 wurden 469 Seniorinnen und Senioren bei Verkehrsunfällen leicht verletzt, dies bedeutet gegenüber 459 leichtverletzten im Jahr 2023 einen Anstieg um 2,2 %.

Die Langzeitbetrachtung verunglückter Seniorinnen und Senioren bei Verkehrsunfälle im Saarland zeigt, dass der 1-Jahres-Wert über allen Durchschnittswerten liegt.



Die folgende Tabellendarstellung zur „Anzahl verunglückter Seniorinnen und Senioren in ausgewählten Beteiligungsarten“ für die Jahre 2022–2024 zeigt, dass die Mehrzahl der Seniorinnen und Senioren als „PKW-Führende“ verunglückten. Im Jahr 2024 beträgt ihr Anteil an der Gesamtzahl aller Verunglückten der „Generation 65+“ 36,5 % (2023: 42,5 %). Dieser Wert liegt unter dem Anteil von 44,2 % aller verunglückten PKW-Führenden an der Gesamtzahl aller Verunglückten.

Der Anteil der verunglückten Seniorinnen und Senioren als „zu Fuß Gehende“ an der Gesamtzahl aller Verunglückten der „Generation 65+“ beträgt im abgelaufenen Jahr 24,6 % (2023: 21,4 %). Er ist doppelt so hoch wie der Anteil aller verunglückten „zu Fuß Gehenden“ an der Gesamtzahl aller Verunglückten mit 11,2 %.

Der Anteil der verunglückten Seniorinnen und Senioren als „Rad-Fahrende“ (Verkehrsbeteiligungsart Fahrrad und Pedelec) an der Gesamtzahl aller Verunglückten der „Generation 65+“ beträgt im abgelaufenen Jahr 18,7 % (2023: 21,0 %). Der Wert des Jahres 2024 liegt über dem Anteil von

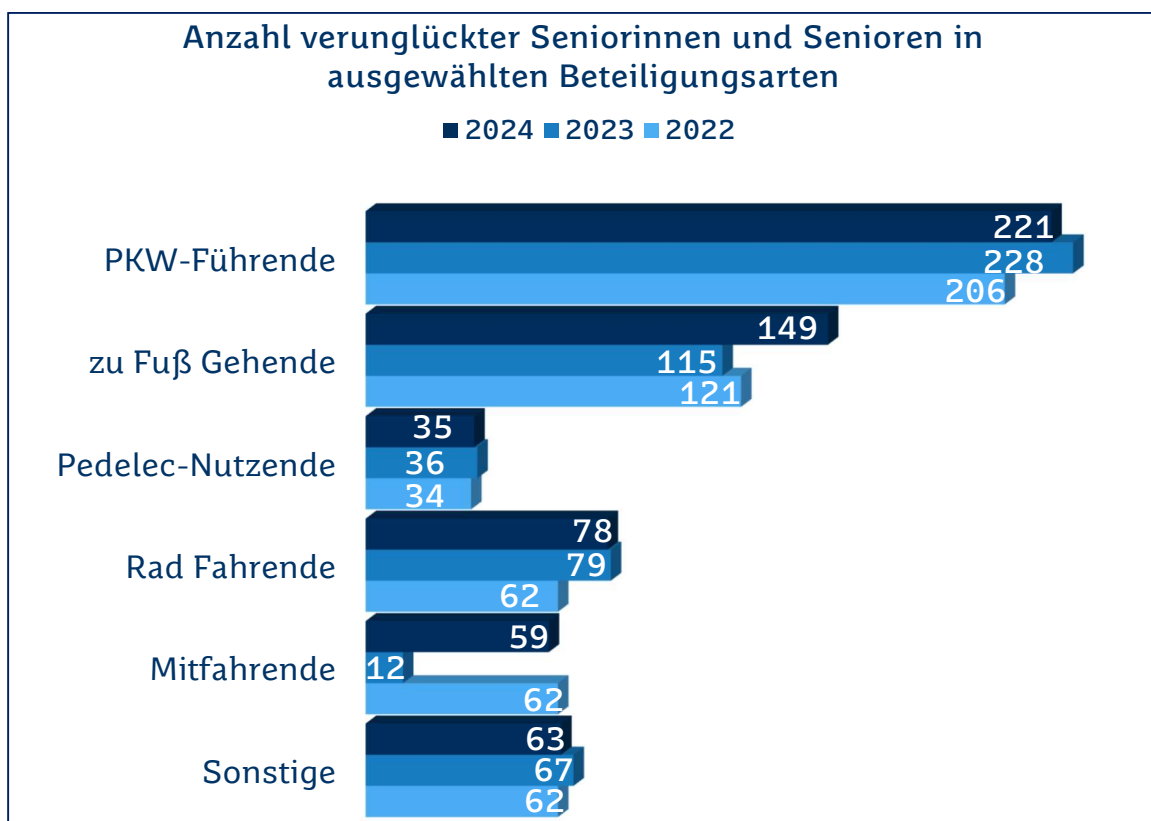


12,4 % aller verunglückten „Rad Fahrenden“ an der Gesamtzahl aller Verunglückten.

Betrachtet man die beiden Verkehrsbeteiligungsarten „Fahrrad“ und „Pedelec“ getrennt voneinander, ist folgendes festzustellen:

Der Anteil der verunglückten Seniorinnen und Senioren als „Rad-Fahrende“ an der Gesamtzahl der Verunglückten aus der „Generation 65+“ beträgt im abgelaufenen Jahr 12,9 %. Er liegt unter dem Wert des Jahres 2023 mit 14,7 % und über dem Anteil von 12,4 % aller verunglückten „Rad Fahrenden“ an der Gesamtzahl der Verunglückten.

Der Anteil der verunglückten Seniorinnen und Senioren als „Pedelec“-Nutzende an der Gesamtzahl der Verunglückten aus der „Generation 65+“ beträgt im abgelaufenen Jahr 5,8 %. Er liegt unter dem Wert des Jahres 2023 mit 6,7 % und über dem Wert von 2,7 % aller verunglückten „Pedelec“-Nutzenden an der Gesamtzahl der Verunglückten.



Die Grafik „Verunglückte bei Verkehrsunfällen je 100.000 der Altersgruppe<sup>6</sup>“ auf Seite 39 zeigt, dass innerhalb der „Generation 65+“ die Häufigkeitszahl des Jahres 2024 mit 245 über der des 5-Jahres-Durchschnittswertes 2019 – 2023 mit 241 liegt.

Die Grafik verdeutlicht das geringere „Verunglücktenrisiko“ der „Generation 65+“ gegenüber den Altersgruppen der „Jungen Fahrer“ und der „15- bis 17-Jährigen“.

Die Tabellendarstellung auf Seite 28 zur Häufigkeitszahl der „Verursachung von VUP der Jahre 2019–2023 und des Jahres 2024 pro 100.000 der Altersgruppe<sup>6</sup>“ veranschaulicht, dass die Altersgruppen der 65- bis 74-Jährigen und die Angehörigen der „Generation 75+“ in Relation zu ihrem Anteil an der Gesamtbevölkerung im Saarland gegenüber allen Erwachsenen-Altersgruppen und der Gruppe der Jugendlichen weiterhin nur unterdurchschnittlich in Erscheinung treten.

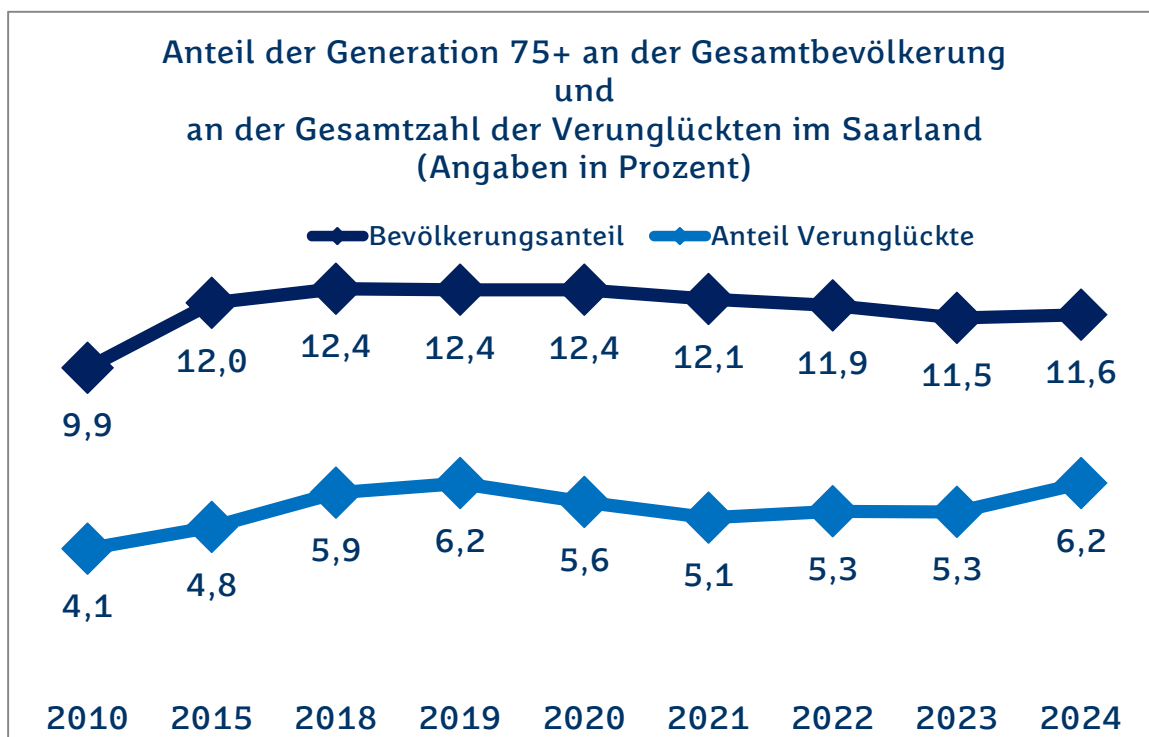
### Unfallrisiko „Generation 75+“

Seit der Analyse der Verkehrsunfälle aus dem Jahr 2018 wird das Unfallgeschehen innerhalb der Risikogruppe der Seniorinnen und Senioren im Saarland weiter differenziert, um ggf. altersbedingte Verkehrsunfalldispositionen besser zu erkennen.

Das nachfolgende Diagramm zeigt den Anteil der „Generation 75+“ an der Gesamtbevölkerung im Saarland<sup>6</sup> und an der Gesamtzahl der Verunglückten im Zeitraum 2010 bis 2024.

Der Bevölkerungsanteil dieser Altersgruppe stieg von 9,9 % im Jahr 2010 auf 12,4 % im Jahr 2020 und ist seitdem auf 11,6 % im abgelaufenen Jahr zurückgegangen.

Der „Verunglücktenanteil“ ist im Jahr 2024 leicht angestiegen. Der Wert des Jahres 2024 liegt mit 6,2 % etwas höher als 2023 mit 5,3 %.



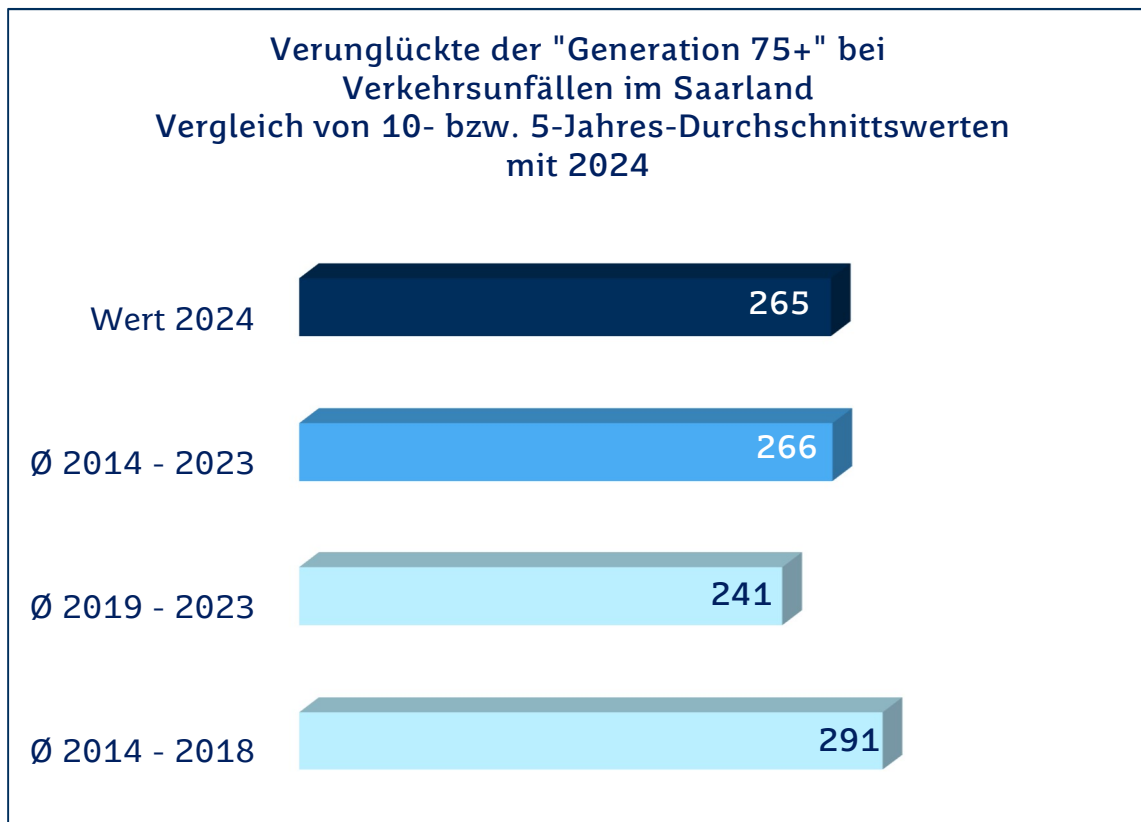
Bei der Gesamtzahl der Verunglückten weist die PVS 2024 für die „Generation 75+“ einen Anstieg von 14,7 % gegenüber dem Vorjahr aus (2024: 265, 2023: 231).

2023 verloren sechs Menschen aus dieser Altersgruppe ihr Leben bei Verkehrsunfällen. Im Jahr 2024 verstarben nach Verkehrsunfällen neun Angehörige der „Generation 75+“.

Insgesamt wurden im abgelaufenen Jahr 75 Angehörige der „Generation 75+“ bei Verkehrsunfällen schwer verletzt. Dies bedeutet gegenüber dem Jahr 2023, in dem 50 Schwerverletzte registriert wurden, einen Anstieg um 50%.

Die PVS weist für das Jahr 2024 insgesamt 181 leicht verletzte Angehörige dieser Altersgruppe aus. Im Vergleich zum Jahr 2023, in dem 175 Leichtverletzte gemeldet wurden, entspricht dies einem Anstieg um 3,5%.

Der 1-Jahres-Wert der verunglückten Angehörigen der „Generation 75+“ liegt unter den Durchschnittswerten 2014-2023 und 2014-2018.



Analog zur Feststellung bei der „Generation 65“ zeigt auch die „Generation 75+“, dass im abgelaufenen Jahr die meisten Verunglückten als „PKW-Führende“ polizeilich erfasst wurden.

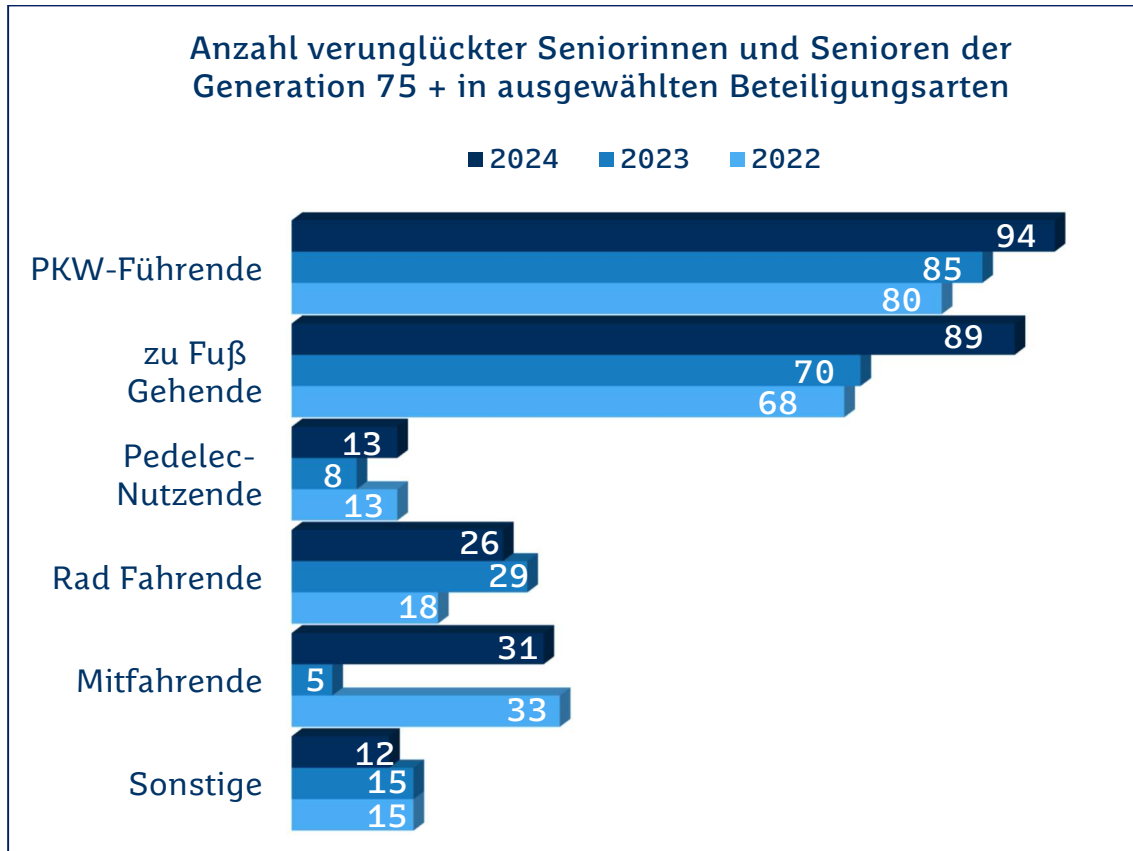
Zurückgegangen auf 30,6 % (2023: 33,0 %) ist der Anteil der verunglückten „zu Fuß Gehenden“ an der Gesamtzahl aller Verunglückten der „Generation 75+“. Dieser Anteil innerhalb der „Generation 75+“ ist annähernd dreimal so hoch wie der Anteil aller verunglückten zu Fuß Gehenden an der Gesamtzahl aller Verunglückten mit 11,3 %.

Der Anteil der verunglückten Angehörigen der „Generation 75+“ als „Rad-Fahrende“ (Verkehrsbeteiligungsart Fahrrad und Pedelec) an der Gesamtzahl aller Verunglückten der „Generation 75+“ liegt im abgelaufenen Jahr mit einem Anteil von 11,3 % leicht über dem Anteil des Jahres 2023 mit 10,8 %.

Betrachtet man die beiden Verkehrsbeteiligungsarten „Fahrrad“ und „Pe-delec“ getrennt voneinander, ist folgendes festzustellen:

Der Anteil der verunglückten Seniorinnen und Senioren als „Radfahrende“ an der Gesamtzahl der Verunglückten aus der „Generation 75+“ beträgt im abgelaufenen Jahr 9,8 % und liegt deutlich über dem Wert des Jahres 2023 mit 7,5 %. Er liegt auch unter dem Anteil von 12,5 % aller verunglückten „Rad Fahrenden“ an der Gesamtzahl der Verunglückten.

Der Anteil der verunglückten Seniorinnen und Senioren als „Pedelec“-Nutzende an der Gesamtzahl der Verunglückten aus der „Generation 75+“ beträgt im abgelaufenen Jahr 3,7 % und liegt unter dem Wert des Jahres 2023 mit 3,8 %. Er liegt über dem Wert von 2,6 % aller Verunglückten „Pedelec“-Nutzenden an der Gesamtzahl der Verunglückten.



Die Darstellung der Häufigkeitszahl „Verunglückte bei Verkehrsunfällen je 100.000 der Altersgruppe<sup>6</sup>“ auf Seite 39 zeigt, dass die „Generation 75+“ im Vergleich der 1-Jahres-Werte und der 5-Jahres-Durchschnittswerte das geringste altersbezogene „Verunglücktenrisiko“ der ausgewählten Altersgruppen hat.

Die Grafik auf Seite 28 zur Häufigkeitszahl bei der „Verursachung von VUP der Jahre 2019–2023 und des Jahres 2024 pro 100.000 der Altersgruppe<sup>6</sup>“ zeigt, dass die Angehörigen der „Generation 75+“ gegenüber den übrigen „Erwachsenen-Altersgruppen“ ein geringeres Verursacherrisiko haben. Lediglich gegenüber den „Kindern“ und der Gruppe der „15- bis 17-Jährigen“ hat die „Generation 75+“ ein höheres Verursacherrisiko.

Die altersbezogene Betrachtung des Unfallgeschehens der Seniorinnen und Senioren aus dem Jahr 2024 zeigt, dass in der Altersgruppe der „Generation 75+“ gegenüber der „Generation 65+“ ein erhöhtes Unfallaufkommen in der Verkehrsbeteiligungsart als „zu Fuß Gehende“ besteht. Von den 149 verunglückten „zu Fuß gehenden“ Seniorinnen und Senioren waren 89 Verunglückte (59,7 %) zwischen 75 und 97 Jahren.

Die differenzierte Analyse des Unfallgeschehens der Seniorinnen und Senioren bei der Verkehrsbeteiligungsart „Fahrrad“ zeigt, dass 74 der 113 (65,4 %) verunglückten Fahrrad fahrenden Seniorinnen und Senioren zum Unfallzeitpunkt zwischen 65 und 74 Jahren alt waren.

Innerhalb der Verkehrsbeteiligungsart „Pedelec“ waren 22 von 35 (63,9 %) Verunglückten zwischen 65 und 74 Jahren.

Die Analyse der verunglückten Seniorinnen und Senioren als PKW-Nutzende ergab, dass 94 von 221 (42,5 %) Verunglückten zwischen 65 und 74 Jahren waren.

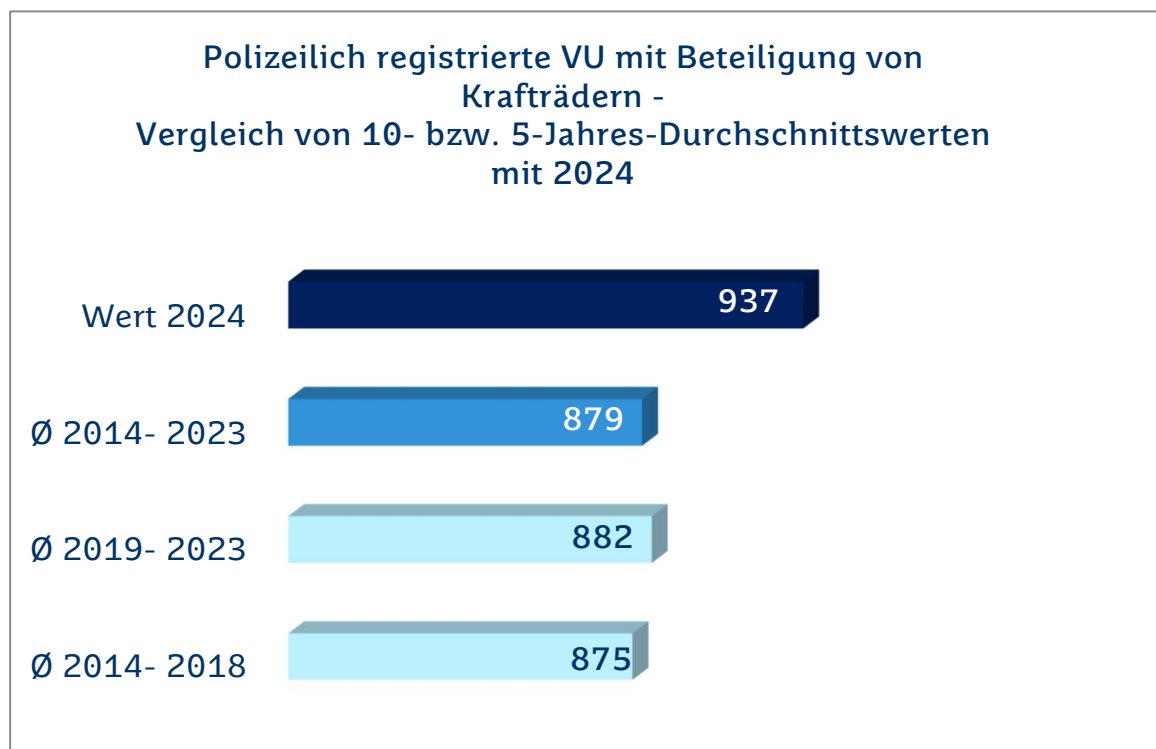
Die aufgezeigten Folgen der Verkehrsunfälle, die auch im Zusammenhang mit den altersdifferenzierten Nutzungen bestimmter Verkehrsbeteiligungsarten stehen, erfordern eine unterschiedliche Ausrichtung der polizeilichen Präventionsarbeit durch die Verkehrssicherheitsberaterinnen und Verkehrssicherheitsberater (VSB) - auch und gerade in Zusammenarbeit mit den Seniorenbeauftragten der Städte und Gemeinden und weiteren Kooperationspartnern der Verkehrssicherheit.

Unfallrisiko „Kraftrad“

Unter dem Oberbegriff „Kraftrad“<sup>13</sup> sind mehrere Verkehrsbeteiligungsarten subsumiert.

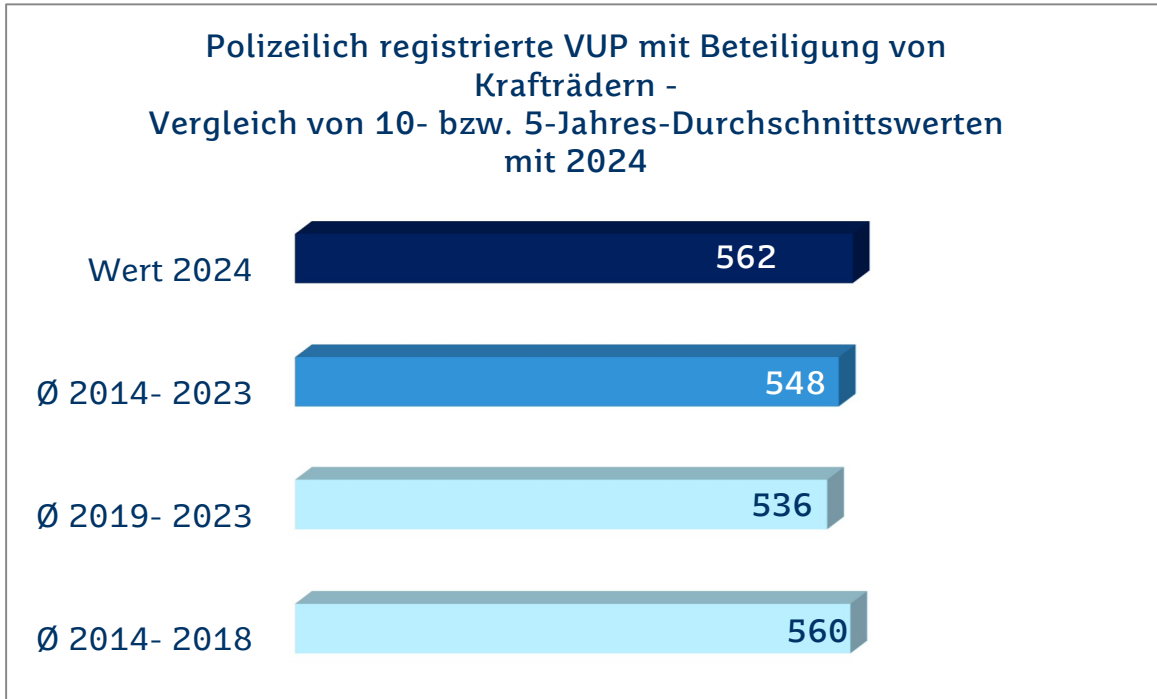
2024 wurden 937 Verkehrsunfälle mit „Krafträdern“ registriert. Dies ist gegenüber 2023 mit 920 Verkehrsunfällen ein Anstieg von 1,8 %.

Durch den Anstieg der Verkehrsunfälle im abgelaufenen Jahr liegt der 1-Jahres-Wert weiter über den anderen Werten der Langzeitbetrachtung der VU unter Beteiligung von „Krafträdern“.



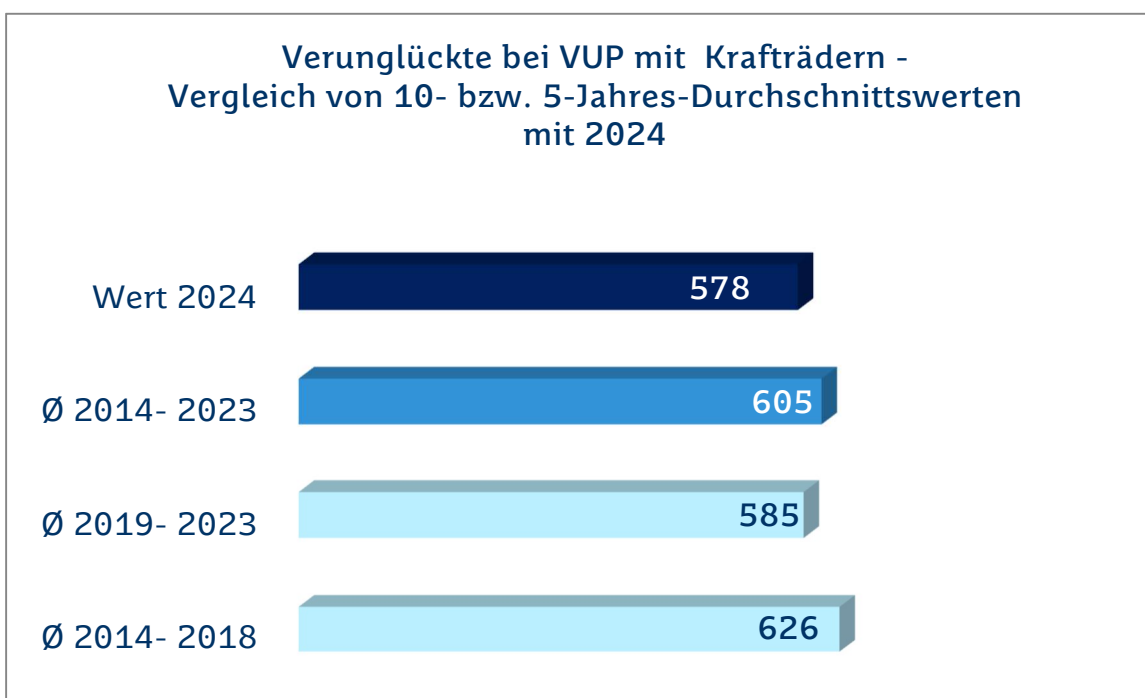
Die Gesamtzahl der VUP ist im abgelaufenen Jahr um 2,3 % gesunken. Wurden im Jahr 2023 575 VUP mit Beteiligung von Krafträdern registriert, waren es im abgelaufenen Jahr 562 VUP.

Die Langzeitbetrachtung zeigt, dass der 1-Jahres-Wert über allen Durchschnittswerten liegt.



Bei der Gesamtzahl der Verunglückten bei Verkehrsunfällen mit Beteiligung von „Krafträdern“ ist ein Rückgang von 2,2 % erkennbar (2024: 578, 2023: 591).

Die Langzeitbetrachtung zeigt, dass der 1-Jahres-Wert unter den Durchschnittswerten liegt.





Im Jahr 2024 wurden sieben Menschen bei Verkehrsunfällen unter Beteiligung von „Krafträdern“ tödlich verletzt. Im Vorjahr 2023 verloren elf Menschen ihr Leben auf saarländischen Straßen.

Eine Analyse der Verkehrsunfälle mit den getöteten „Kraftrad-Nutzenden“ ergab:

- Art der Verkehrsbeteiligung:
  - 4 Motorräder
  - 1 Kleinkraftrad
  - 2 Elektrokleinstfahrzeuge
- Sechs getötete Kraftradfahrer waren männlich
- Fünf Getötete waren ohne Soziusse unterwegs
- Getötete – Altersgruppe:
  - Jugendliche – ein Getöteter
  - 25- bis 34-Jährige – ein Getöteter
  - 45- bis 54-Jährige – ein Getöteter
  - 55-bis 64-Jährige – vier Getötete
- Unfallumstände
  - 2 Alleinunfälle
    - 1x Unfallursache „nicht angepasste Geschwindigkeit“
    - 1x Unfallursache „andere Fehler des Fahrzeugführenden“
  - 2 Unfälle im Begegnungsverkehr (Verursacht durch Pkw)
    - Unfallursache „Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot“
    - Unfallursache „Alkohol- oder Drogenbeeinflussung“
  - 2 Unfälle wurden durch einen anderen Verkehrsteilnehmer (Pkw) verursacht
    - Unfallursache „Fehler beim Abbiegen“
  - 1 Unfall beim Abbiegen (Verursacht durch Kraftrad)
    - Unfallursache „Fehler beim Abbiegen“
- Unfallörtlichkeit
  - Ortslage
    - 4 Unfälle außerhalb geschlossener Ortschaften
    - 3 Unfälle innerhalb geschlossener Ortschaften
  - Straßenklasse
    - 2 Unfälle auf Bundesstraßen
    - 4 Unfälle auf Landes-/Kreisstraßen
    - 1 Unfall auf einer anderen Straße

- Unfallzeit:
  - 3 Unfälle ereigneten sich an einem Samstag
  - 3 Unfälle ereigneten sich im Monat September
  - 3 Unfälle ereigneten sich zwischen 17 und 19 Uhr

Bei der Gesamtzahl der Schwerverletzten bei Verkehrsunfällen mit Beteiligung von „Krafträdern“ ist im abgelaufenen Jahr ein Rückgang um 4,9 % gegenüber dem Vorjahr zu erkennen (2024: 120, 2023: 137).

Auch die Gesamtzahl der leicht verletzten Menschen bei Verkehrsunfällen unter Beteiligung von „Krafträdern“ ist gesunken. 439 Leichtverletzte aus dem Jahr 2024 bedeuten gegenüber 443 im Jahr 2023 einen Rückgang um 0,9 %.

### Unfallrisiko – „S-Pedelec“

Bei einem „S-Pedelec“, das zum 01.01.2014 in das polizeiliche Vorgangsbearbeitungssystem übernommen wurde, handelt es sich im Gegensatz zu den auf Seite 65 genannten „Pedelecs“ um ein Kraftrad. Eine ausführliche Beschreibung der Verkehrsbeteiligungsart findet sich auf Seite 77.

Im abgelaufenen Jahr ereigneten sich im Saarland zwei VUP unter Beteiligung eines „S-Pedelecs“, bei denen zwei Personen leicht verletzt wurden.

### Unfallrisiko – „Elektrokleinstfahrzeuge“

Nach Inkrafttreten der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (eKFV) am 15.06.2019 mit inhaltlichen Anforderungen an die Inbetriebsetzung, Verhaltensvorschriften und Ahndungsregularien wurde die Verkehrsbeteiligungsart „Kraftrad“ um die Verkehrsbeteiligungsart „Elektrokleinstfahrzeuge“ ergänzt. Eine ausführliche Beschreibung der Verkehrsbeteiligungsart findet sich auf Seite 78.

Für das Jahr 2024 ist bei der Gesamtzahl der VU (2024: 175) unter Beteiligung von „Elektrokleinstfahrzeugen“ ein Anstieg um 45,8 % (2023: 120) festzustellen. Insgesamt ereigneten sich im abgelaufenen Jahr im Saarland 129 VUP mit Beteiligung von „Elektrokleinstfahrzeugen“, was gegenüber dem Jahr 2023 mit 87 VUP einen Anstieg um 48,3 % bedeutet.

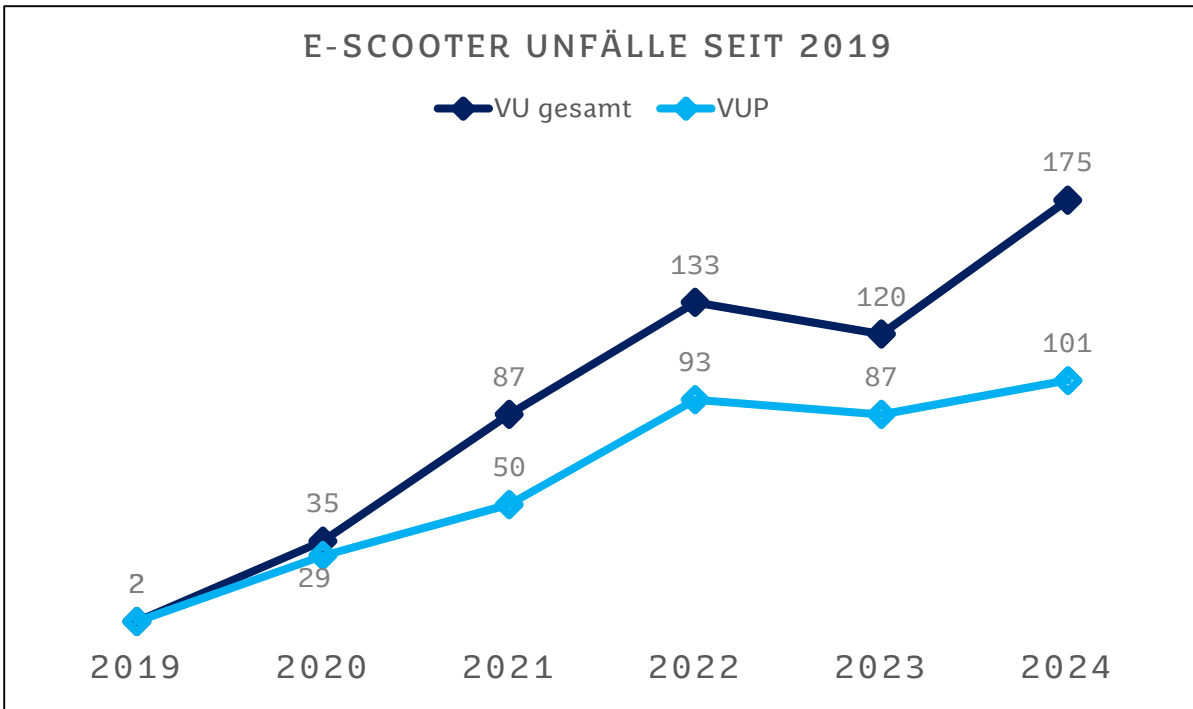
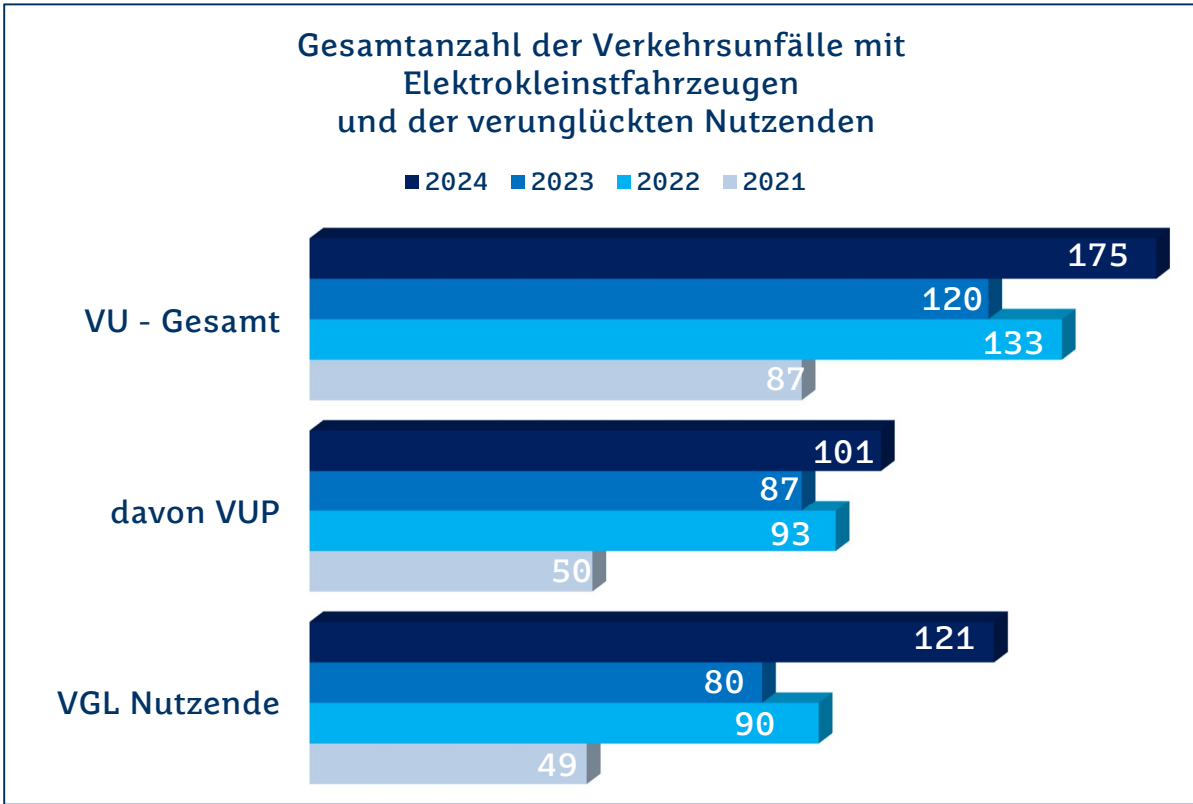
Bei der Gesamtzahl der verunglückten „Elektrokleinstfahrzeug“-Nutzenden wird ein Anstieg von 51,3 % ausgewiesen. 2024 wurden 121 Nutzer von „Elektrokleinstfahrzeugen“ verletzt, 2023 waren es 88 Menschen.

Die Zahl der getöteten „Elektrokleinstfahrzeug“-Nutzenden ist die Zahl gegenüber 2023 gleichbleibend hoch. (2024: 2, 2023: 2)

Einen Anstieg um 63,6 % kann bei der Gesamtzahl der schwerverletzten „Elektrokleinstfahrzeug“-Nutzenden festgestellt werden. Im abgelaufenen Jahr wurden 18 Personen schwerverletzt (2023: 11).

Bei der Gesamtzahl der leicht verletzten „Elektrokleinstfahrzeug“-Nutzenden ist ein Anstieg von 34,7 % festzuhalten (2024: 101, 2023: 75).

Die nachfolgende Darstellung zeigt im abgelaufenen Jahr 2024 wieder einen Anstieg, nachdem die Zahlen mit Beteiligung von Elektrokleinstfahrzeugen im Jahr 2023 gesunken waren.



## Unfallrisiko „Rad-Fahrende“

Unter der Verkehrsbeteiligungsart „Rad-Fahrende“ sind folgende Verkehrsbeteiligungsarten zusammengefasst:

- Fahrrad
- Fahrrad mit Trethilfe und einem elektromotorischen Hilfsmittel mit einer maximalen Nenndauerleistung von 0,25 KW, dessen Unterstützung sich mit zunehmender Fahrgeschwindigkeit progressiv verringert und spätestens beim Erreichen von 25 km/h unterbrochen wird („Pedelec“). Im allgemeinen Sprachgebrauch wird diese Verkehrsbeteiligungsart mit dem international üblichen Ausdruck „E-Bike“ bezeichnet.

Im Saarland ereigneten sich im abgelaufenen Jahr 685 VU unter Beteiligung von „Rad Fahrenden“, was gegenüber dem Jahr 2023 mit 716 VU einen Rückgang von 4,3 % bedeutet.

Auch bei den VUP ist ein Rückgang von 7,5 % zu verzeichnen (2024: 528 VUP, 2023: 571 VUP).

Bei den „Rad Fahrenden“ konnte im abgelaufenen Jahr ein Rückgang von 6,5 % bei den Verunglückten analysiert werden.

Im Jahr 2024 wurden 531 Personen (2023: 568) bei einem VU unter Beteiligung eines „Rad Fahrenden“ verletzt.

Erfreulicherweise steht auch ein Rückgang bei der Zahl der getöteten Personen der „Fahrrad-Nutzenden“ gegenüber. Im abgelaufenen Jahr erlitten drei „Rad-Fahrende“ tödliche Verletzungen.

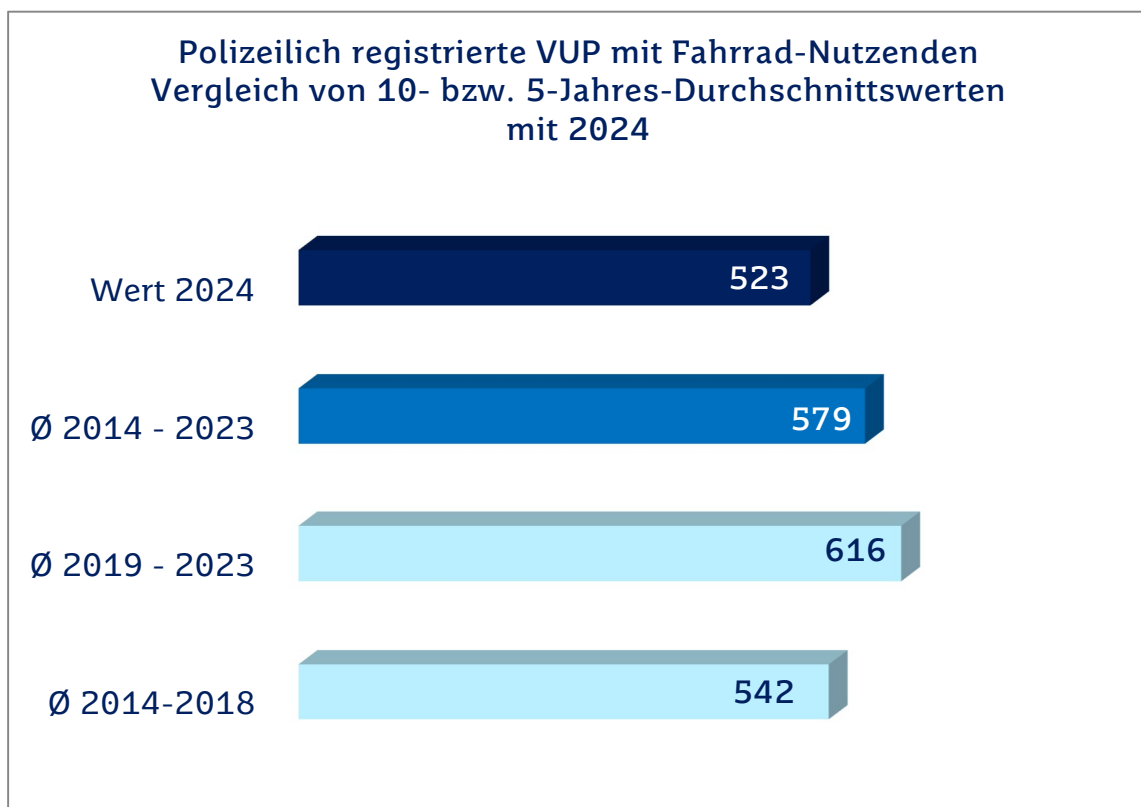
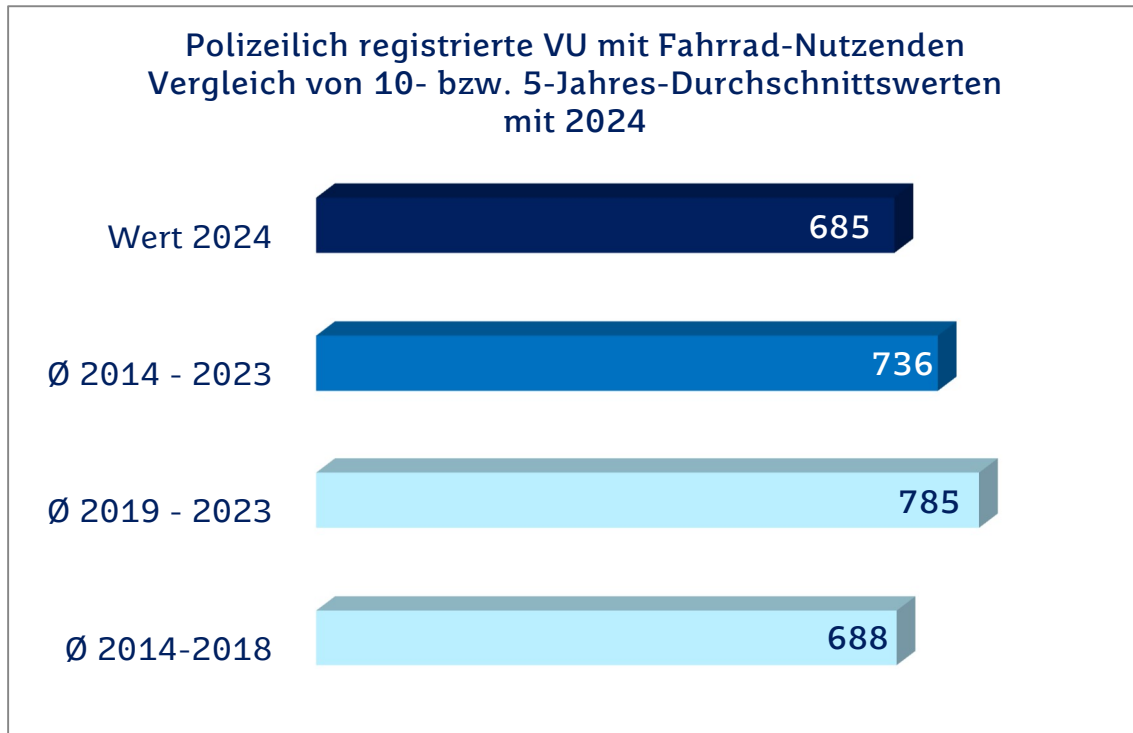
Bei zwei dieser drei Unfälle handelte es sich um Alleinunfälle, wovon einmal eine unklare Unfallursache vermerkt ist und einmal ein technischer Defekt als Ursache vorlag. Bei einem dieser drei Unfälle gab es einen Zusammenstoß mit einem Pkw.

Die Anzahl der Schwerverletzten nach einem Verkehrsunfall mit Beteiligung von „Rad Fahrenden“ ist im abgelaufenen Jahr um 9,4 % (2024: 115, 2023: 127) gegenüber dem Vorjahr gesunken.

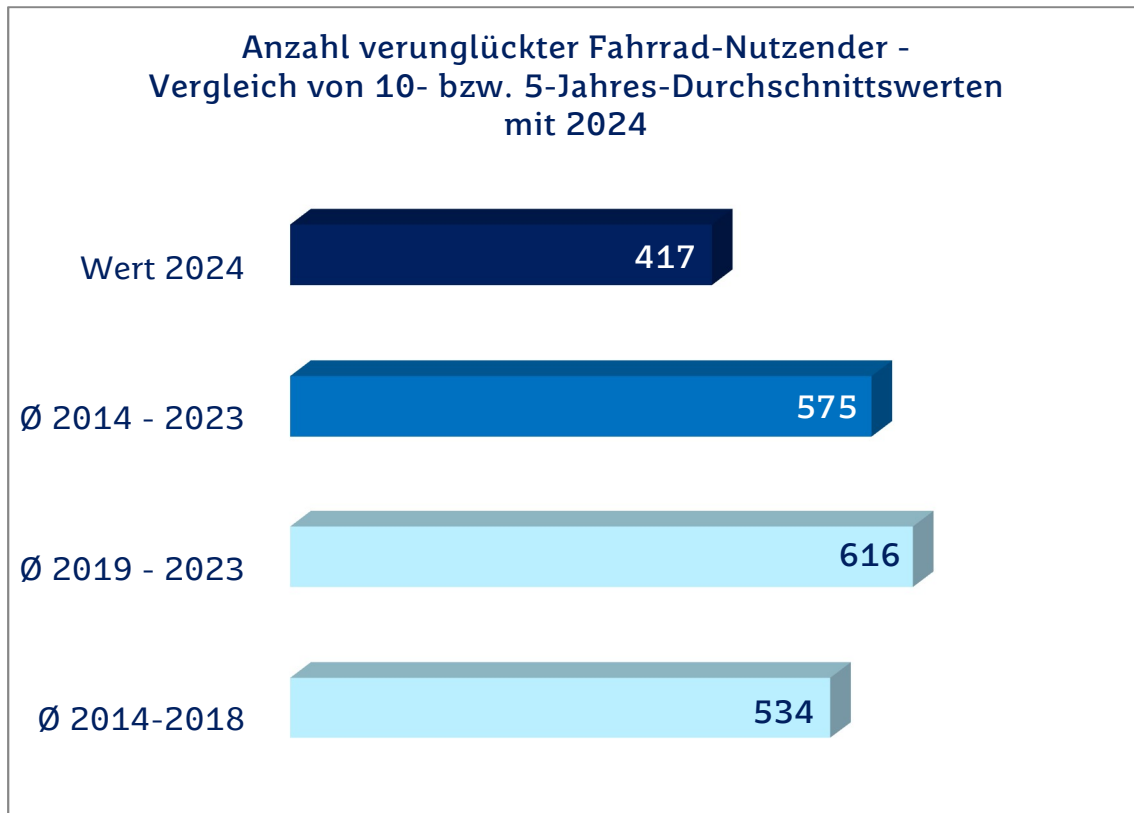
Bei der Gesamtzahl der Leichtverletzten ist ebenfalls ein Rückgang von 12,9 % zum Vorjahr zu erkennen (2024: 413, 2023: 474).

Die nachfolgenden Langzeitbetrachtungen zur Gesamtzahl der registrierten VU und der registrierten VUP mit „Rad Fahrenden“ zeigen, dass der 1-

Jahres-Wert unter dem 10-Jahres-Durchschnittswert sowie unter den 5-Jahres-Durchschnittswerten (2019-2023) und (2014-2018) liegen.



Die Langzeitbetrachtung der Verunglückten bei VUP mit „Fahrrad-Nutzenden“ zeigt, dass der 1-Jahres-Wert unter dem Durchschnittswert liegt.



Nach der vorhergehenden Betrachtung aller Verunglückten bei Verkehrsunfällen mit Beteiligung von „Rad Fahrenden“, also unter Einbeziehen auch der nicht-Rad fahrenden übrigen Unfallbeteiligten, geben die nachfolgenden Gesamtzahlen zu den Personenschäden Aufschluss darüber, wie viele ausschließlich „Rad-Fahrende“ bei den Personenschadensunfällen mit Beteiligung von „Rad Fahrenden“ verunglückten.

Im Jahr 2024 verunglückten 417 „Rad-Fahrende“ im Saarland bei Verkehrsunfällen im öffentlichen Verkehrsraum. Dies ist gegenüber 570 Verunglückten aus dem Jahr 2023 ein Rückgang von 16,8 %.

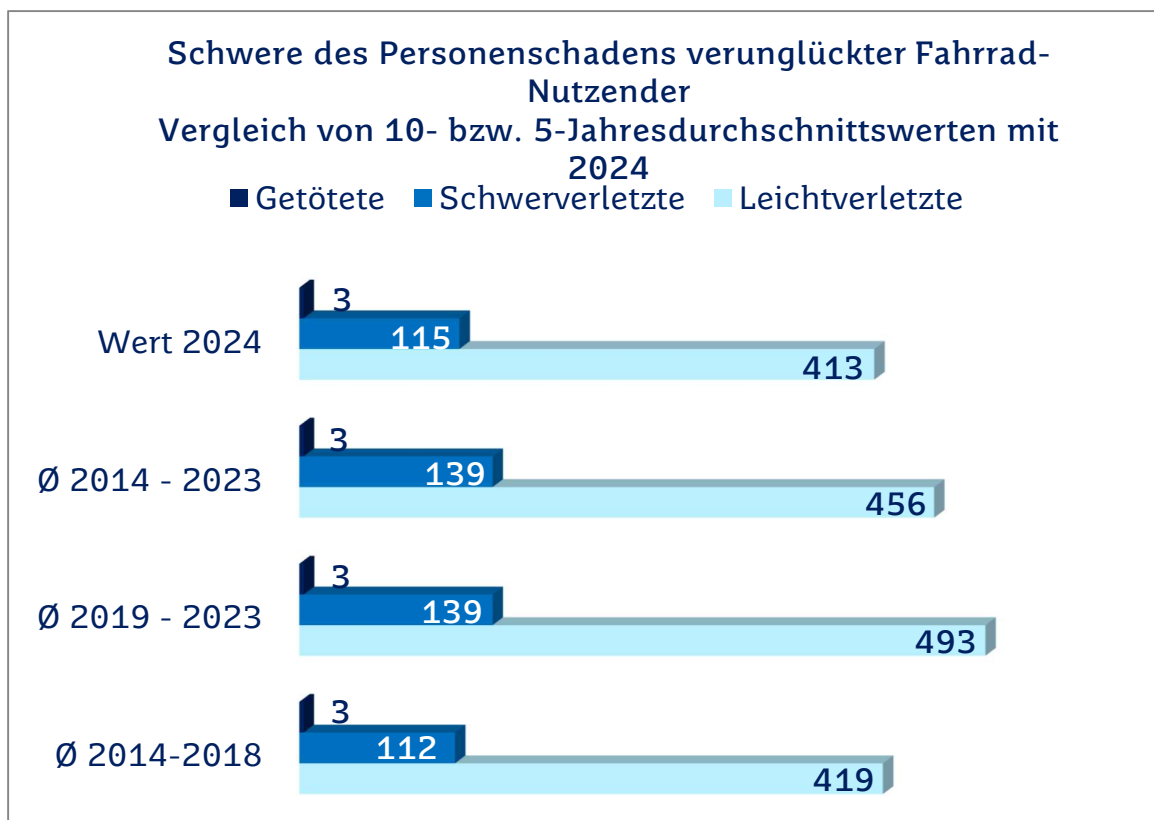
Im Saarland verstarben im abgelaufenen Jahr drei „Rad-Fahrende“, während im Jahr 2023 fünf „Rad-Fahrende“ bei Verkehrsunfällen getötet wurden. Nach der Prognose der BAST<sup>1</sup> wird für das Bundesgebiet ein Anstieg um ca. 5,0 % auf etwa 500 Getötete erwartet.

Bei der Gesamtzahl der schwer verletzten „Rad Fahrenden“ ist im abgelaufenen Jahr ein Rückgang von 5,0 % gegenüber dem Jahr 2023 (2024: 115, 2023: 121) festzustellen.

Ebenfalls ist bei den Leichtverletzten ein Rückgang zu erkennen. Hier wurden 413 leicht verletzte „Rad-Fahrende“ im Jahr 2024 registriert. Dies bedeutet gegenüber dem Jahr 2023 mit 444 leichtverletzten „Rad-Fahrenden“ einen Rückgang von 7,0 %.

Die Langzeitbetrachtung zu der Schwere des Personenschadens verunglückter „Rad-Fahrender“ zeigt, dass die Zahl der Getöteten vergangenes Jahr im Vergleich zu den Durchschnittswerten gleichbleibend ist. Der 1-Jahres-Wert der Schwerverletzten ist lediglich höher als der 5-Jahres-Durchschnittswert (2014-2018).

Der 1-Jahres-Wert der Leichtverletzten liegt unter dem 10-Jahres-Durchschnittswerten sowie auch unter den 5-Jahres-Durchschnittswerten.



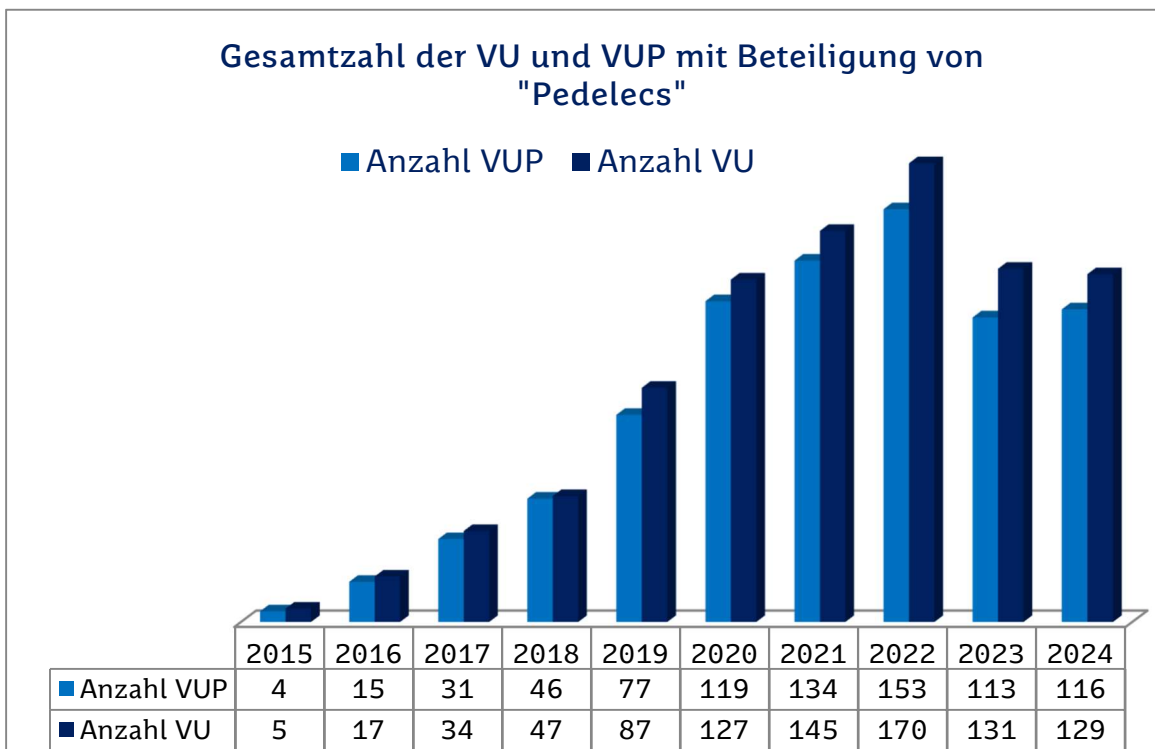


### Unfallrisiko „Pedelec“

Die Verkehrsbeteiligungsart „Pedelec“ wurde zum 1. Januar 2014 in das polizeiliche Vorgangsbearbeitungssystem übernommen. Bei den „Pedelecs“ im Sinne des § 1 Abs. 3 StVG handelt es sich im Gegensatz zu den „S-Pedelecs“, die als Krafträder gelten, um Fahrräder. Die Beschreibung eines „Pedelecs“ findet sich auf Seite 61.

Die Gesamtzahl der VU mit Beteiligung von „Pedelecs“ sank im Jahr 2024 im Saarland um 1,5 % (2024: 129, 2023: 131), die Gesamtzahl der VUP stieg um 2,7 % (2024: 116, 2023: 113). Im Zeitraum 2015 bis einschließlich 2024 wurden insgesamt 892 VU bzw. 808 VUP mit 819 Verunglückten polizeilich registriert.

Der Anteil von VUP mit der Verkehrsbeteiligungsart „Pedelec“ am Gesamtunfallgeschehen von VUP mit „Rad Fahrenden“ lag im Jahr 2014 bei 1,6 % und ist im abgelaufenen Jahr auf einen Anteil von 21,6 % angestiegen. Die nachfolgende Tabelle verdeutlicht die oben beschriebenen Daten.



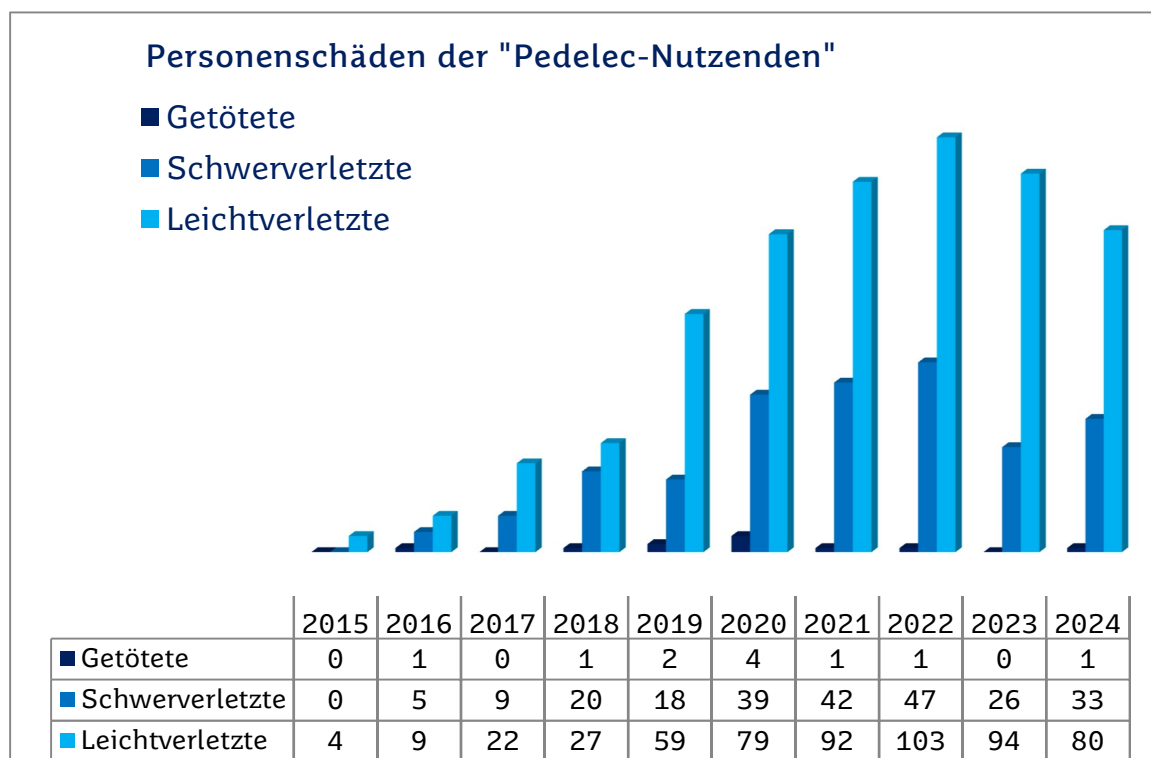
Im abgelaufenen Jahr verunglückten insgesamt 114 „Pedelec“-Nutzende, dies entspricht gegenüber dem Jahr 2023 mit 120 Verunglückten einen Rückgang um 5,0 %.

Im Jahr 2024 erlitt ein „Pedelec“-Nutzender bei einem Verkehrsunfall tödliche Verletzungen, während im Jahr 2023 kein „Pedelec“-Nutzender nach einem Verkehrsunfall im öffentlichen Verkehrsraum verstarb.

Im abgelaufenen Jahr wurden mehr „Pedelec“-Nutzende schwer verletzt als im Vorjahr. Insgesamt wurde ein Anstieg von 26,9 % analysiert (2024: 33, 2023: 26).

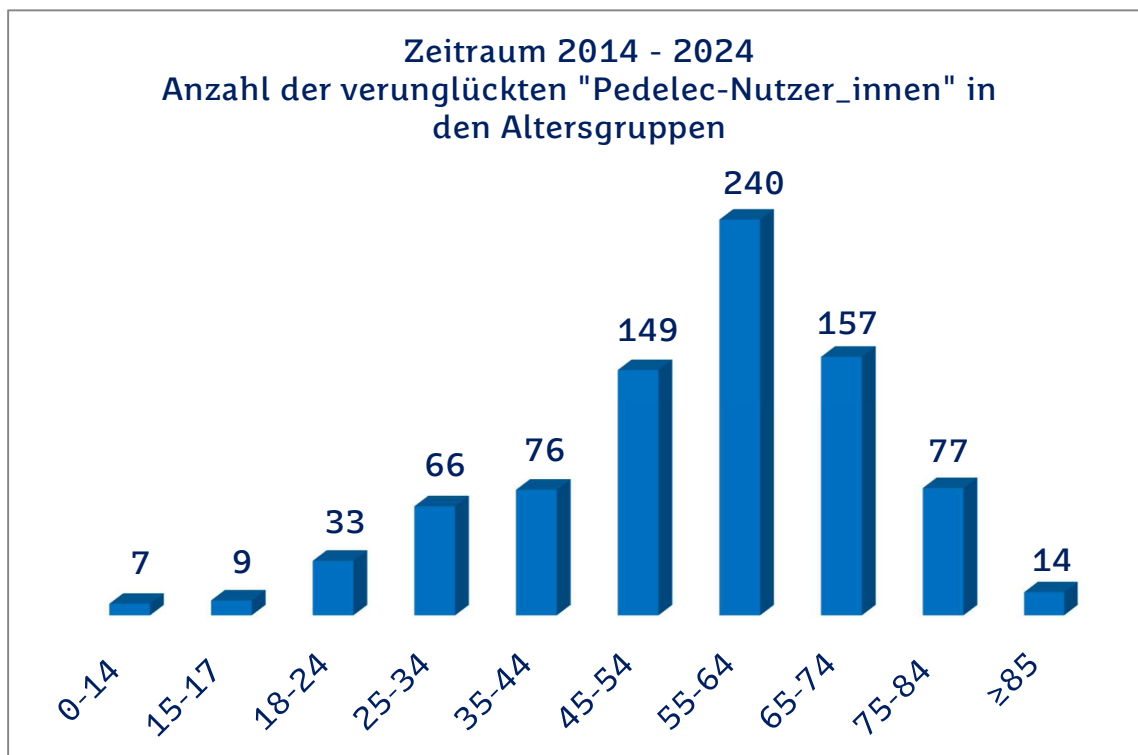
Einen Rückgang gab es bei den Leichtverletzten. 2024 wurden 80 Menschen als „Pedelec“-Nutzende leicht verletzt, was gegenüber dem Jahr 2023 mit 94 Leichtverletzten einen Rückgang um 14,9 % bedeutet.

Die nachfolgende Grafik verdeutlicht die kontinuierliche Zunahme der Personenschäden seit der Übernahme dieser Verkehrsbeteiligungsart in das polizeiliche Vorgangsbearbeitungssystem im Jahr 2014 und dem Rückgang in den beiden letzten Jahren.

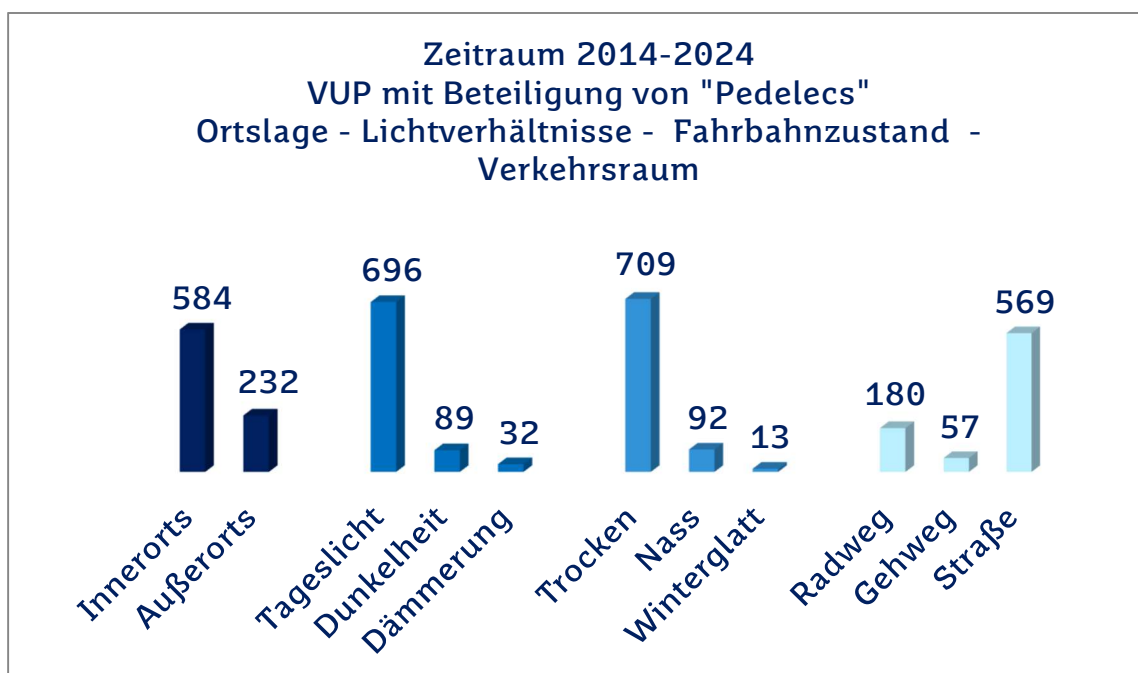


Eine Analyse der verunglückten „Pedelec“-Nutzenden in Bezug auf ihr Lebensalter weist die 55–64-Jährigen mit 240 Verunglückten als die am stärksten betroffene Altersgruppe aus, gefolgt von den 65–74-Jährigen mit 157 Verunglückten und den 45–54-Jährigen mit 149 Verunglückten.

Die Altersgruppen „Kinder“, „Jugendliche“ und „Generation 85+“ weisen nur marginale Verunglücktenzahlen auf.



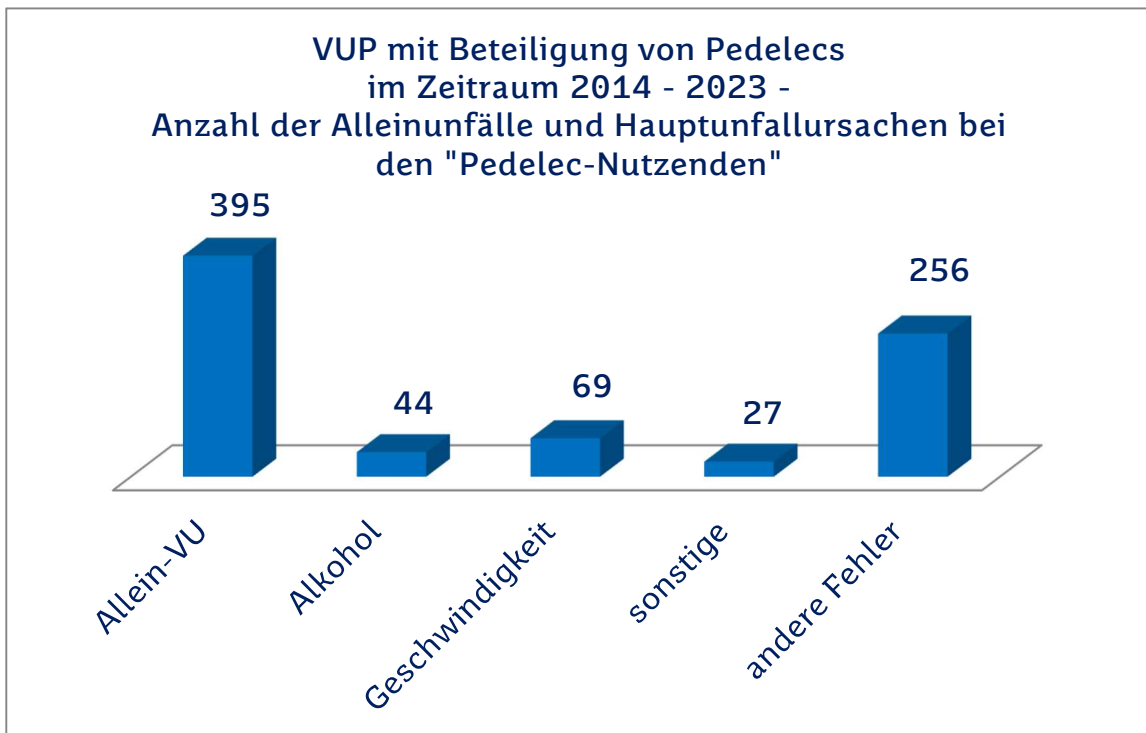
In der Langzeitbetrachtung ergab eine Analyse der VUP im Hinblick auf Unfallörtlichkeiten und Unfallumstände keine Auffälligkeiten.



Die nachfolgende Grafik zeigt, dass sich im Zeitraum 2014–2024 insgesamt 395 VUP (2024: 61) als Alleinunfälle ohne weitere Unfallbeteiligte ereigneten.

Die Gesamtzahl der „Allein“-VUP beinhaltet

- 44 VUP (2024: 6), bei denen „Pedelec-Nutzende“ unter alkoholischer Beeinflussung standen und
- 69 VUP (2024: 12), bei denen „Pedelec-Nutzende“ mit einer nicht angepassten Geschwindigkeit unterwegs waren.



### Unfallrisiko „Zu Fuß Gehende“

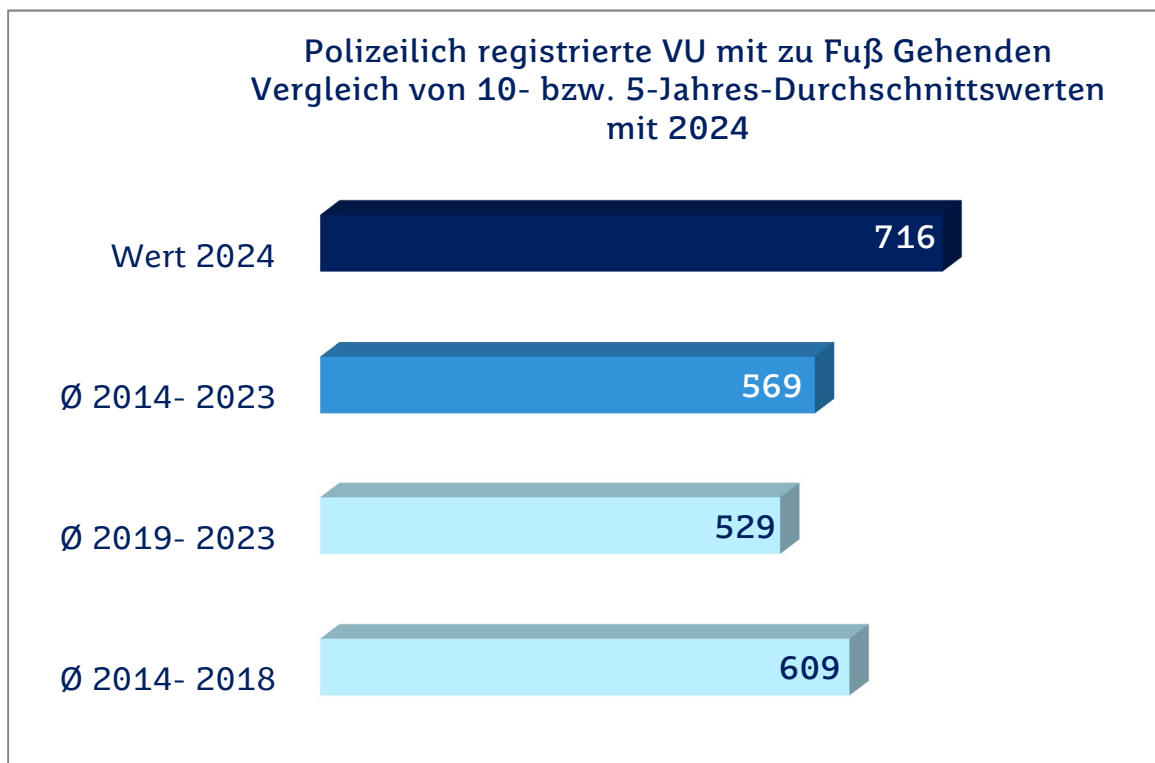
Die in der PVS 2024 ausgewiesenen jahresbezogenen Anstiege im Zusammenhang mit Verkehrsunfällen unter Beteiligung von „zu Fuß Gehenden“ setzen sich im abgelaufenen Jahr nicht durchgehend fort.

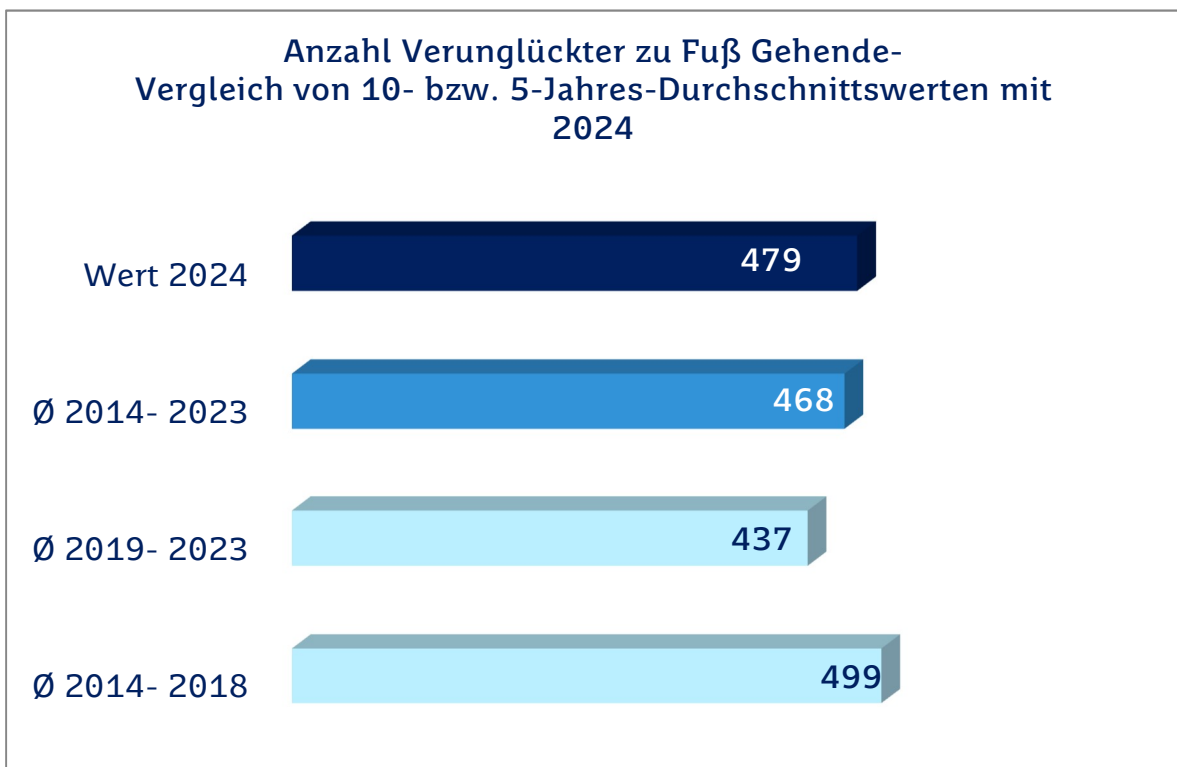
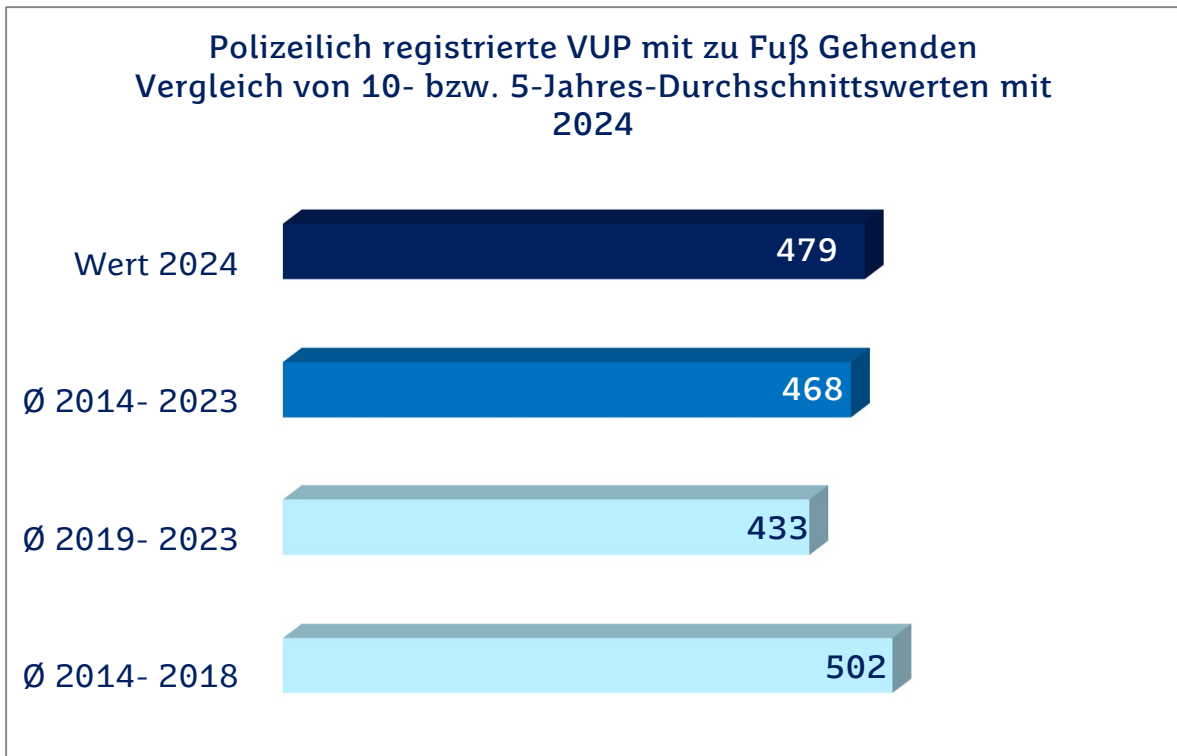
Im Jahr 2024 ereigneten sich 522 Verkehrsunfälle mit Beteiligung von „zu Fuß Gehenden“. Dies ist gegenüber dem Jahr 2023 mit 494 Verkehrsunfällen ein Anstieg von 5,7 %.

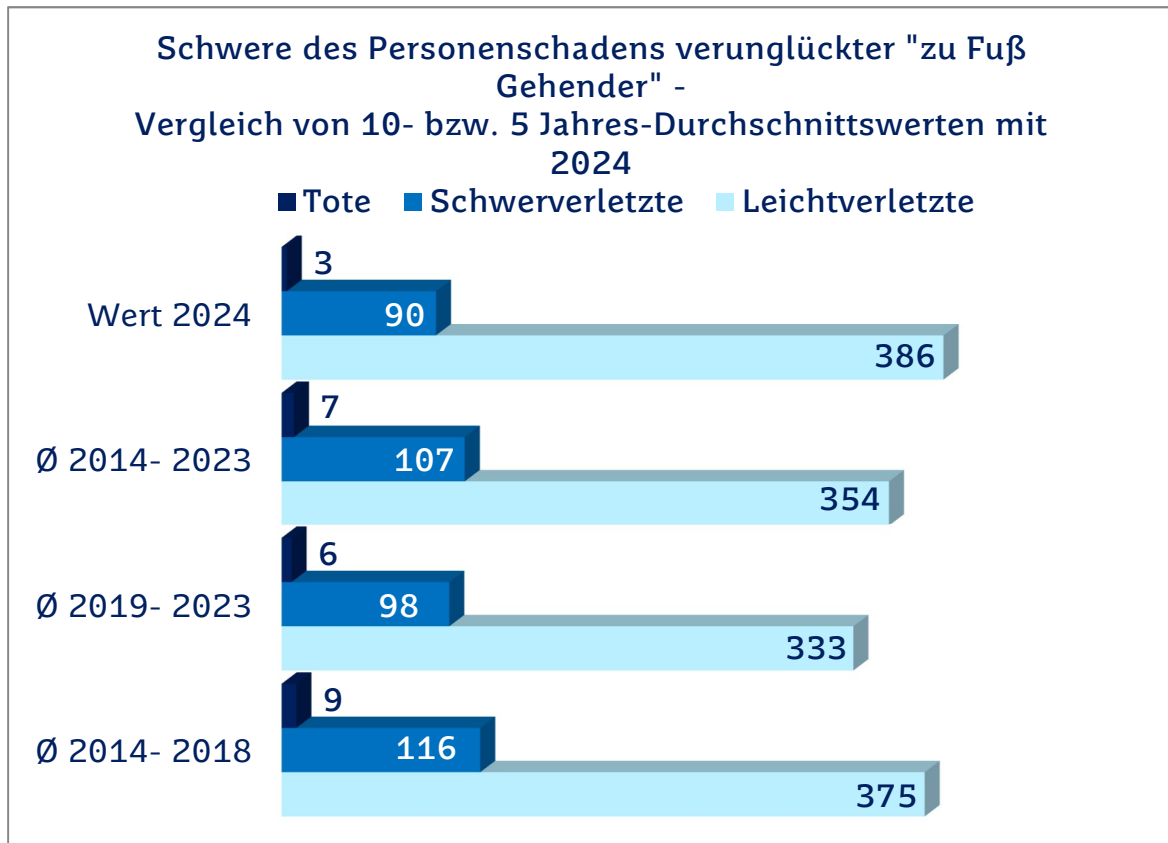
442 VUP mit „zu Fuß Gehenden“ wurden 2024 polizeilich registriert. Dies bedeutet gegenüber 2023 mit 412 VUP einen Anstieg von 7,3 %.

Bei der Gesamtzahl der verunglückten „zu Fuß Gehenden“ ist ein Anstieg von 20,0 % festzustellen (2024: 535, 2023: 446).

Die Langzeitbetrachtungen der VU und VUP mit „zu Fuß Gehenden“ und der Gesamtzahlen verunglückter „zu Fuß Gehender“ zeigen, dass die 1-Jahres-Werte mehrheitlich unter den Durchschnittswerten liegen.







Im abgelaufenen Kalenderjahr verstarben drei Menschen im Saarland als „zu Fuß Gehende“ nach Verkehrsunfällen, was einen Rückgang von 57,1 % gegenüber 2023 (2023: 7) darstellt. Bundesweit wird es im Vergleich zum Vorjahr keine Veränderungen geben (2023: 437 Getötete)<sup>1</sup>.

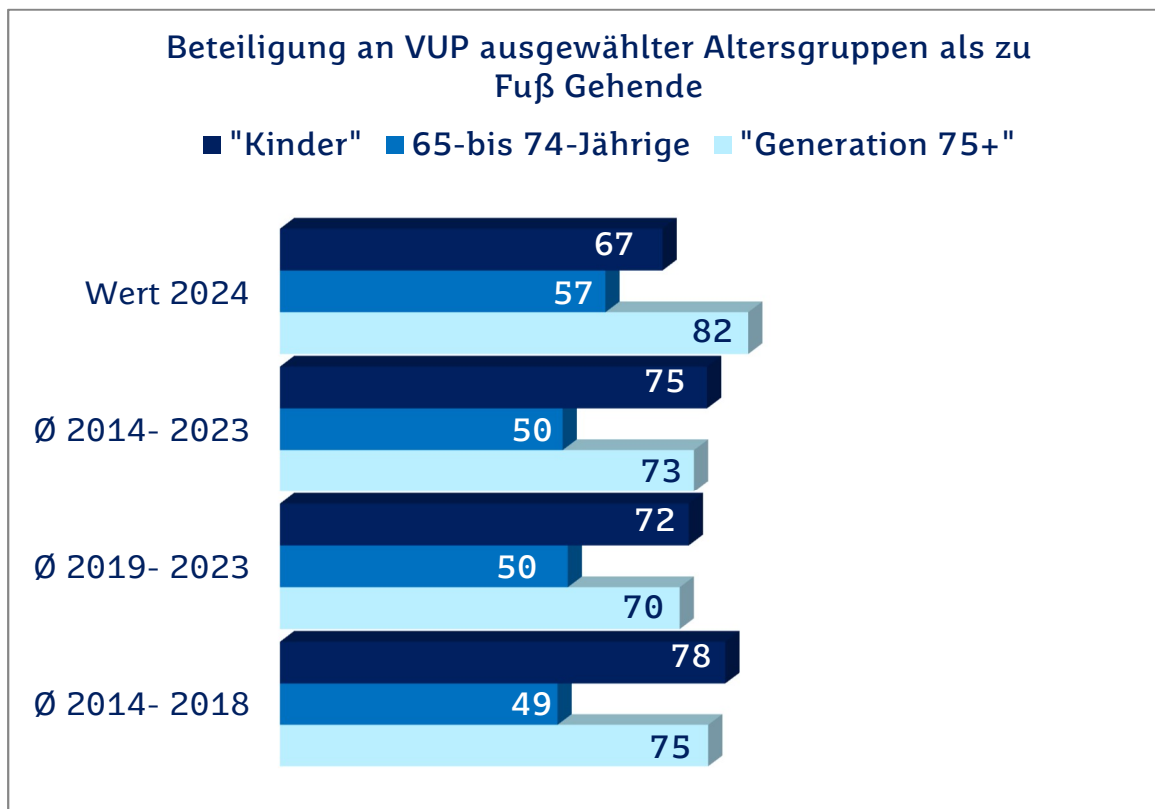
Im Saarland wurden im vergangenen Jahr 90 „zu Fuß Gehende“ bei Verkehrsunfällen schwer verletzt (2023: 92).

Im Bereich der Leichtverletzten ist ein Anstieg festzustellen. Im Jahr 2024 erlitten 386 Menschen leichte Verletzungen als „zu Fuß Gehende“, was gegenüber 347 Leichtverletzten aus dem Jahr 2023 einen Anstieg von 11,2 % bedeutet.

Die Langzeitbetrachtung zur Schwere des Personenschadens zeigt, dass die 1-Jahres-Werte unter den Durchschnittswerten liegen. Lediglich die Durchschnittswerte der Leichtverletzten sind höher.

Eine Langzeitanalyse von VUP mit „zu Fuß Gehenden“ unter Beteiligung von „Kindern“, von 65-bis 74-Jährigen und der „Generation 75+“ zeigt:

- Die 1-Jahres-Werte der Altersgruppe 65- bis 74-Jährige sowie der „Generation 75+“ liegen über allen Durchschnittswerten.
- Der 1-Jahres-Wert der Altersgruppe der „Kinder“ liegt unter allen Durchschnittswerten.
- Die Werte der Altersgruppe der „Kinder“ liegen immer über den Werten der Altersgruppe der 65- bis 74-Jährigen und der „Generation 75+“.
- Alle Werte der „Generation 75+“ liegen über den Werten der Altersgruppe der 65- bis 74-Jährigen.
- Die Werte der Altersgruppe der 65- bis 74-Jährigen liegen deutlich hinter den Werten der beiden anderen Altersgruppen.





## Volkswirtschaftliche Unfallkosten 2024

Die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) ermittelt in unregelmäßigen Zeitabständen die Kosten, die in Folge von Straßenverkehrsunfällen entstanden sind. Bei der Berechnung werden alle Unfallfolgen berücksichtigt, die Kosten verursachen (Reproduktionskosten, Ressourcenausfallkosten, Wertschöpfungsverluste, Verluste außerhalb der marktmäßigen Wertschöpfung).

Nach diesem Berechnungsmodell<sup>10</sup> (BASt-Sätze aus 2023, veröffentlicht Januar 2024) ergeben sich für das Saarland im Jahr 2024 folgende Unfallkosten (die Gesamtkosten aus dem Jahr 2023 wurden an die aktualisierten Kostensätze angepasst):

### Personenschadenskosten je verunglückter Person

	Anzahl	Satz in Euro	Kosten in Euro
Getötete	24	1.225.152	29.403.648
Schwerverletzte (SV)	588	131.878	77.544.264
Leichtverletzte (LV)	3.670	6.082	22.320.940
		<b>2024</b>	<b>129.268.852</b>
		<b>2023</b>	<b>146.970.315</b>

### Sachschadenskosten je Unfall

	Anzahl	Satz in Euro	Kosten in Euro
VU mit Getöteten	23	52.209	1.200.807
VU mit SV	517	25.994	13.438.898
VU mit LV	2.604	16.442	42.814.968
VU schwerer Sachschaden	1.172	25.738	30.164.936
sonstige Alkohol-VU	246	8.111	1.995.306
VU leichter Sachschaden	27.786	8.111	225.372.246
		<b>2024</b>	<b>314.987.161</b>
		<b>2023</b>	<b>305.666.654</b>

### Gesamtunfallkosten

	<b>2023</b>	<b>444.256.013</b>
	<b>2023</b>	<b>452.636.696</b>

Orientiert an den von der BASt aktualisierten Kostensätzen lässt sich der volkswirtschaftliche Schaden durch das polizeilich registrierte Verkehrsunfallgeschehen des Jahres 2024 auf 444,3 Mio. EUR beziffern.

## Bezugsgrößen zum Unfallgeschehen

Am 1. Januar 2024 waren im Saarland bei einem Bevölkerungsstand von 994.424 Menschen 785.183<sup>5</sup> Kraftfahrzeuge, davon 651.558<sup>5</sup> PKW, zum öffentlichen Straßenverkehr zugelassen. Durch die veränderten Bevölkerungsgrößen und geänderten Fahrzeugbestände bedingt, liegen die Motorisierungsraten von 790<sup>5</sup> Kraftfahrzeugen pro 1.000 Einwohner für das Saarland und 713<sup>4</sup> für Deutschland ähnlich den Werten der Vorjahre. Die PKW-Dichte im Saarland übersteigt mit 662<sup>5</sup> PKW pro 1.000 Einwohner deutlich den bundesdeutschen Durchschnittswert von 578<sup>4</sup>. Als zweithäufigste Fahrzeugart sind im Saarland 66.706<sup>5</sup> Krafträder zugelassen.

### Einwohnerzahlen und Kfz-Bestand/-Dichte im SAARLAND nach Landkreisen und Vergleich mit BUND (Stand: 1. Januar 2024)

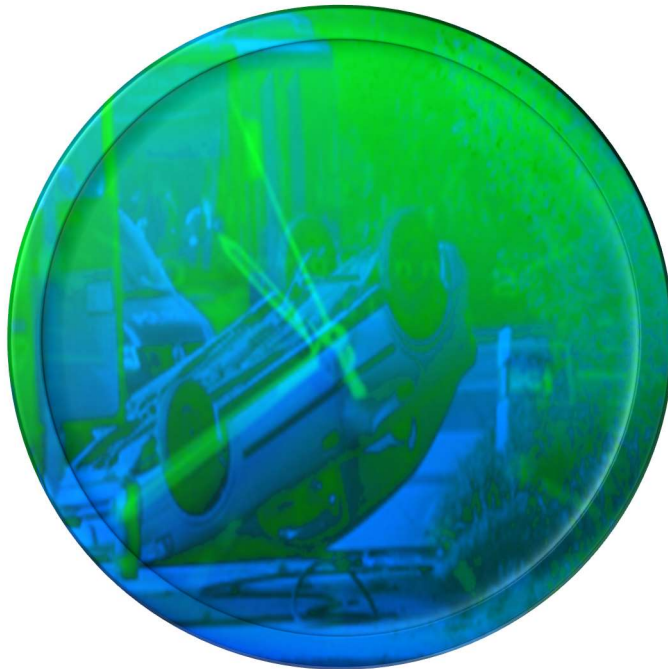
	Einwohner	zugelassene Kraftfahrzeuge	Kfz./1000 Einwohner	überörtliche Straßen in km	Kfz./km Straße
BUND	84.669.326	60.680.626	713	229.554 <sup>7</sup>	262
SAARLAND	994.424	785.183	790	2.045 <sup>7</sup>	382

Das Saarland weist zum 1. Januar 2024 ein überörtliches Straßennetz von insgesamt 2.045<sup>7</sup> km aus. Dieses besteht aus 240 Kilometer Bundesautobahnen und 1.805 Kilometer Bundes- und Landesstraßen.

Mit rund 93 Bundesautobahnkilometern auf 1.000 km<sup>2</sup> Fläche hat das Saarland nach den Stadtstaaten Bremen und Hamburg das dichteste Autobahnnetz im Vergleich aller Bundesländer. Der Bundesdurchschnitt liegt bei 37 Bundesautobahnkilometern auf 1.000 km<sup>2</sup> Fläche<sup>9</sup>.

Auch die Kennzahl „Kraftfahrzeuge pro km Straße“ lässt im Saarland eine gegenüber dem Bundesdurchschnitt überdurchschnittliche Fahrzeugdichte erkennen. Auf einen Kilometer des überörtlichen Straßennetzes (Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen: insgesamt 2.045<sup>7</sup> km) entfallen im Saarland 382<sup>5</sup> Kraftfahrzeuge – bundesweit dagegen nur 262<sup>4</sup>.

**Unfalluhr für das Saarland**



- Ø jeden Tag ereigneten sich 89 Verkehrsunfälle
- Ø jeden Tag ereigneten sich 9 Verkehrsunfälle mit Verletzten
- Ø jeden Tag wurden 12 Menschen bei Verkehrsunfällen verletzt
  - Ø jeden Tag wurde 1 Kind verletzt
  - Ø jeden Tag wurden 2 „Junge Fahrer“ verletzt
- Ø jeden Tag wurden 2 Angehörige der „Generation 65+“ verletzt
  - Ø jeden Tag wurde 1 „zu Fuß Gehender“ verletzt
  - Ø jeden Tag wurde 1 „Rad-Fahrender“ verletzt
- Ø jeden Tag wurden 2 Nutzer eines „Kraftrades“ verletzt
  - Ø alle 15 Tage wurde ein Mensch getötet

<b>Endnoten</b>
-----------------

- 1 Veröffentlichung der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt)  
Dez. 2023: Voraussichtliche Entwicklung von Unfallanzahlen und  
Jahresfahrleistungen in Deutschland – Ergebnisse 2023 –
- 2 DESTATIS – Genesis Online Datenbank, Ergebnis 12411-0001  
Fortschreibung des Bevölkerungsstandes Deutschland
- 3 DESTATIS – Genesis Online Datenbank, Ergebnis 12411-0010  
Fortschreibung des Bevölkerungsstandes Saarland
- 4 DESTATIS – Genesis Online Datenbank, Ergebnis 46251-0001  
Kraftfahrzeugbestand Deutschland
- 5 KBA – Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern  
nach Zulassungsbezirken – 01. Januar 2024
- 6 DESTATIS - Genesis Online Datenbank, Ergebnis 12411-001  
Bevölkerung Bundesländer, Stichtag, Altersjahre
- 7 DESTATIS – Genesis Online Datenbank, Ergebnis 46271-0003  
Straßenlänge Deutschland und Bundesländer
- 8 Fläche, Bevölkerung in den Gemeinden am 31.12.2023 nach Ge-  
schlecht, Einwohner je km<sup>2</sup> und Anteil an der Gesamtbevölkerung  
(Basis Zensus 2011) – Statistisches Amt des Saarlandes, Stand  
10.06.2023
- 9 DESTATIS – Genesis Online Datenbank, Ergebnis 11111-0001 und  
46271-0004
- 10 Volkswirtschaftliche Kosten von Straßenverkehrsunfällen in  
Deutschland – BASt, Mai 2024
- 11 Zweirad-Industrie-Verband (ZIV) – Pressemitteilung vom 30. Au-  
gust 2021 – Deutscher Fahrradmarkt 1. HJ 2021 – Industrie trotz  
Produktions- und Lieferkettenproblemen

12 Die Langzeitbetrachtungen (5- und 10-Jahres-Zeitraum) umfassen die

- polizeilich registrierten VU und VUP,
- Verunglückten, Getöteten, Schwer – und Leichtverletzten,
- „Schweren Folgen“ bei VUP,
- polizeilich registrierten VU und VUP auf Bundesautobahnen (BAB),
- Verunglückten und „schweren Folgen“ auf BAB,
- Alkoholunfälle und Alkoholunfälle mit Personenschaden,
- Verunglückten bei Alkoholunfällen,
- verunglückten und schwer verletzten „Kinder“,
- verunglückten „Kinder“ in ausgewählten Beteiligungsarten,
- verunglückten „Junge Fahrer“ und „schwere Folgen“,
- Verunglückten der „Generation 65+“ und „Generation 75+“,
- VU, VUP und Verunglückten mit Beteiligung von „Krafträdern“,
- verunglückten „Kraftrad“-Nutzenden,
- VU und VUP mit Beteiligung „Rad Fahrender“,
- Verunglückten bei VUP mit „Rad Fahrenden“,
- Schwere des Personenschadens verunglückter „Rad Fahrender“,
- VU und VUP mit Beteiligung „zu Fuß Gehender“,
- verunglückten „zu Fuß Gehenden“,
- Schwere des Personenschadens verunglückter „zu Fuß Gehender“ und
- VUP mit „zu Fuß Gehenden“ – Beteiligung ausgewählter Altersgruppen

13 Unter dem Oberbegriff „Kraftrad“ sind nachfolgende Verkehrsbeteiligungsarten zusammengefasst:

- zweirädriges Kleinkraftrad mit einer Höchstgeschwindigkeit über 25 km/h bis max. 45 km/h und einem Hubraum bis max. 50 ccm bzw. Nutzleistung bis max. 4 KW (z. B. Moped, Mopick, Roller)
- zweirädriges Kleinkraftrad mit einer Höchstgeschwindigkeit bis max. 25 km/h und einem Hubraum bis 50 ccm bzw. einer Nutzleistung bis max. 1 KW (z. B. Mofa, Leichtmofa)

- Kleinkraftrad mit Trethilfe, dessen elektromotorischer Hilfsantrieb unterbrochen wird, wenn Fahrende im Treten einhalten oder die Fahrgeschwindigkeit 45 km/h erreichen (E-Bike, ab 01.01.2018 S-Pedelec)
- Dreirädriges Kleinkraftrad und leichtes vierrädriges Kraftfahrzeug mit einer Höchstgeschwindigkeit über 25 km/h bis max. 45 km/h und einem Hubraum bis 50 ccm bzw. Nutzleistung bis max. 4 KW (3-rädrig) bzw. 6 KW (4-rädrig)
- Elektrokleinstfahrzeuge mit Lenk-/Haltestange, die der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung entsprechen. Es sind Kraftfahrzeuge mit einem elektrischen Antrieb und einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von nicht weniger als 6 km/h und nicht mehr als 20 km/h
- Kraftrad mit niedriger Leistung bis max. 125 ccm Hubraum bzw. einer Nutzleistung bis max. 11 KW (Leichtkraftrad)
- Kraftrad mit mittlerer und hoher Leistung mit einem Hubraum über 125 ccm bzw. einer Nutzleistung über 11 KW (Motorräder/-roller)
- dreirädriges Kraftfahrzeug unter 1000 kg Leermasse im fahrbereiten Zustand und schweres vierrädriges Kraftfahrzeug mit max. 450 kg bzw. 600 kg Leermasse im fahrbereiten Zustand

<b>Abkürzungen/Erläuterungen</b>
----------------------------------

VU	Verkehrsunfall/-unfälle
VUP	Verkehrsunfall/-unfälle mit Personenschaden
Getötet	Personen, die innerhalb von 30 Tagen an den Unfallfolgen starben
SV	Schwerverletzte (Personen, die zur stationären Behandlung (mindestens 24 Stunden) in einem Krankenhaus aufgenommen wurden)
LV	Leichtverletzte (alle übrigen Verletzten)
BAST	Bundesanstalt für Straßenwesen
BAB	Bundesautobahnen
PVS	Polizeiliche Verkehrsunfallstatistik
StVG	Straßenverkehrsgesetz
eKFV	Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung

**Impressum**

**Landespolizeidirektion**

LPD 13 Verkehrspolizei

Ansprechpartner:

POK Oliver Naumann  
Telefon (0681) 962-1033

POKin Simone Grim  
Telefon (0681) 962-1030

Mainzer Straße 134 – 136  
66121 Saarbrücken

E-Mail: [lpd13@polizei.slpol.de](mailto:lpd13@polizei.slpol.de)

[www.polizei.saarland.de](http://www.polizei.saarland.de)