



Polizeipräsidium Nordhessen

1 Strukturdaten Hessen/Nordhessen

1.1 Bevölkerung¹

Alter in Jahren	männlich	weiblich	gesamt
0 - 13	52.877	49.996	102.873
14 - 17	18.104	16.333	34.437
18 - 24	37.446	32.400	69.846
25 - 64	237.124	232.256	469.380
65 und mehr	87.689	111.779	199.468
Gesamt	433.240	442.764	876.004

1.2 Straßennetz²

	Hessen	PP NH
Autobahnen	975 km	166 km
Bundesstraßen	3.411 km	867 km
Landesstraßen	7.239 km	1.854 km
Kreisstraßen	4.973 km	1.469 km
Gesamt	16.598 km	4.344 km

1.3 Fläche³

	Hessen	PP NH
Bodenfläche insgesamt	21.114,8 km ²	5811,2 km²
- davon Verkehrsfläche	1.423,6 km ²	342,9 km²
- davon Straßen, Wege, Plätze	1.314,7 km ²	-

1.4 Zugelassene Fahrzeuge⁴

	Pkw	Lkw	Zugma- schine	Kraftrad	Gesamt
2017	504.958	27.133	35.445	53.743	621.279
2018	511.740	28.263	35.730	53.694	629.427
Veränderungen	6.782	1130	285	-49	8.148
	1,3%	4,2%	0,8%	-0,1%	1,3%

1,3 Statistisches Bundesamt, Wiesbaden, 2018.

2 Hessisches Statistisches Landesamt, Wiesbaden, 2018.

4 Destatis, 2018.



Polizeipräsidium
Nordhessen

Zahl der Getöteten auf niedrigstem Stand seit Beginn der statistischen Erhebungen



Sehr geehrte Leserin, sehr geehrter Leser,

mit einem weiteren wichtigen Schritt zum europaweiten Ziel von „Vision Zero“ wurden bereits im Jahr 2018 in Nordhessen die wenigsten Verkehrstoten seit Bestehen der Verkehrsunfallstatistik gezählt.

So konnte diese traurige Zahl der Verkehrstoten im Jahr 2019 noch einmal reduziert werden. Im Vergleich zum Jahr 2012 bedeutet dies eine Reduzierung der Verkehrsunfalltoten um 45%. Ein Wermutstropfen bleibt trotz alledem die seit Jahren steigende Zahl an Verkehrsunfällen.

Hier spielt sicherlich die prosperierende Region um das Oberzentrum Kassel, die zunehmende touristische Beliebtheit unserer Region Nordhessen und auch die große Zahl an Baustellen, eine nicht unerhebliche Rolle.

Keine tödlichen Verletzungen von Kindern seit sechs Jahren

Mut bei unseren Bestrebungen zu einem Mehr an Verkehrssicherheit macht uns auch, dass seit sechs Jahren kein Kind auf den nordhessischen Straßen durch einen Verkehrsunfall ums Leben gekommen ist. Im Jahr 2019 wurden im Bereich des Polizeipräsidioms Nordhessen 30 Menschen getötet und 801 schwer verletzt. Bei den Getöteten bedeutet dies einen Rückgang um 9,1% im Vergleich zum Jahr 2018. Gleichwohl ist diese durchaus positive Entwicklung nur mehr Ansporn, die strategische Zusammenarbeit mit den Kommunen, den Landesbehörden und den Trägern der Verkehrssicherheitsarbeit intensiv fortzusetzen.

Europaweites Ziel „Vision Zero“

Die weitere Reduzierung der schweren Unfallfolgen, insbesondere unter dem europaweiten Ziel von „Vision Zero“, ist und bleibt ein Kernauftrag der polizeilichen Verkehrssicherheitsarbeit.

Insgesamt sind im Jahr 2019 in Nordhessen 22.456 Verkehrsunfälle und damit 1.092 mehr als im Vorjahr polizeilich registriert worden. Hierbei sind 3.912 Verkehrsteilnehmer verunglückt. Dies sind fünf Menschen weniger als im Vorjahreszeitraum.

Illegale Autorennen, Autoposen und Lärmbelästigung

Die zunehmend aggressive Form des Autoposens, einhergehend mit Autorennen und Lärmbelästigung durch Sportabgasanlagen, steht zukünftig im deutlichen Fokus der Polizei Nordhessen. Hier werden speziell geschulte Beamtinnen und Beamte, im Verbund mit den kommunalen Trägern der Verkehrssicherheit, konsequent einschreiten.

Verkehrsprävention

Über die allgemein bekannten Verkehrs- und Geschwindigkeitskontrollen hinaus engagiert sich die Polizei Nordhessen zunehmend auch im Rahmen der polizeilichen Verkehrsprävention. In der Seniorenarbeit, bei Veranstaltungen, Messen und in den Jugendverkehrsschulen sind wir mit dem Thema stets präsent und erreichen inzwischen auch in den sozialen Medien einen zunehmend größeren Anteil der Bevölkerung.

Polizeiliche Ziele mit Schwerpunkten

Wie in den vorausgegangenen Jahren werden, neben dem Ziel der Reduzierung von Verkehrsunfallfluchten auch die Bekämpfung der Hauptunfallursache Geschwindigkeit, die Reduzierung der Unfälle unter Beteiligung der jungen Fahrzeugführer von 17 bis 25 Jahren, der Beteiligung der Generation 65+, das Fahren unter Alkohol und/oder Drogen, die Sicherheit in Schulbussen sowie die Senkung der Wildunfälle weitere Schwerpunkte bilden.

Abschließend darf ich mich auf diesem Weg ausdrücklich auch bei all denjenigen bedanken, die uns auf den verschiedenen Ebenen bei der Verkehrssicherheitsarbeit unterstützt haben.

Konrad Stelzenbach
Polizeipräsident

Nach einem Rückgang der Verkehrsunfälle im Vorjahr sind die Unfälle in 2019 wieder deutlich angestiegen. Die Zahl der dabei Getöteten sinkt dabei erneut auf einen historischen Tiefpunkt. Im gleichen Zeitraum stieg allerdings die Anzahl der dabei schwerverletzten Personen um rund 3,8% an. Die Zahl der Unfälle mit Leichtverletzten ist leicht rückläufig. Die Tatsache, dass inzwischen jeder Verkehrsunfall aufzunehmen ist, trägt in erheblichem Maße den gestiegenen Unfallzahlen bei.

	2015	2016	2017	2018	2019	Veränderungen zum Vorjahr		Trend
Gesamtunfälle	19.852	20.548	21.767	21.364	22.456	1.092	5,11%	↑
VU mit Personenschaden	2.855	2.968	2.837	2.945	2.911	-34	-1,15%	↔
Kategorie 1	42	43	34	31	29	-2	-6,45%	↓
Kategorie 2	732	711	730	661	686	25	3,78%	↗
Kategorie 3	2.081	2.214	2.073	2.253	2.196	-57	-2,53%	↘
Verunglückte Personen	3.819	3.969	3.900	3.917	3.912	-5	-0,13%	↔
davon Getötete	43	46	38	33	30	-3	-9,09%	↓
davon Schwerverletzte	846	857	889	777	801	24	3,09%	↗
davon Leichtverletzte	2.930	3.066	2.973	3.107	3.081	-26	-0,84%	↘
VU mit Sachschaden	16.997	17.580	18.930	18.419	19.545	1.126	6,11%	↑
Kategorie 4	1.084	1.066	1.045	787	879	92	11,69%	↑↑
Kategorie 5	15.722	16.329	17.727	17.463	18.481	1.018	5,83%	↑
Kategorie 6	191	185	158	169	185	16	9,47%	↑
Sachschaden in Mio.	56	59	63	66	72	6	9,23%	↑

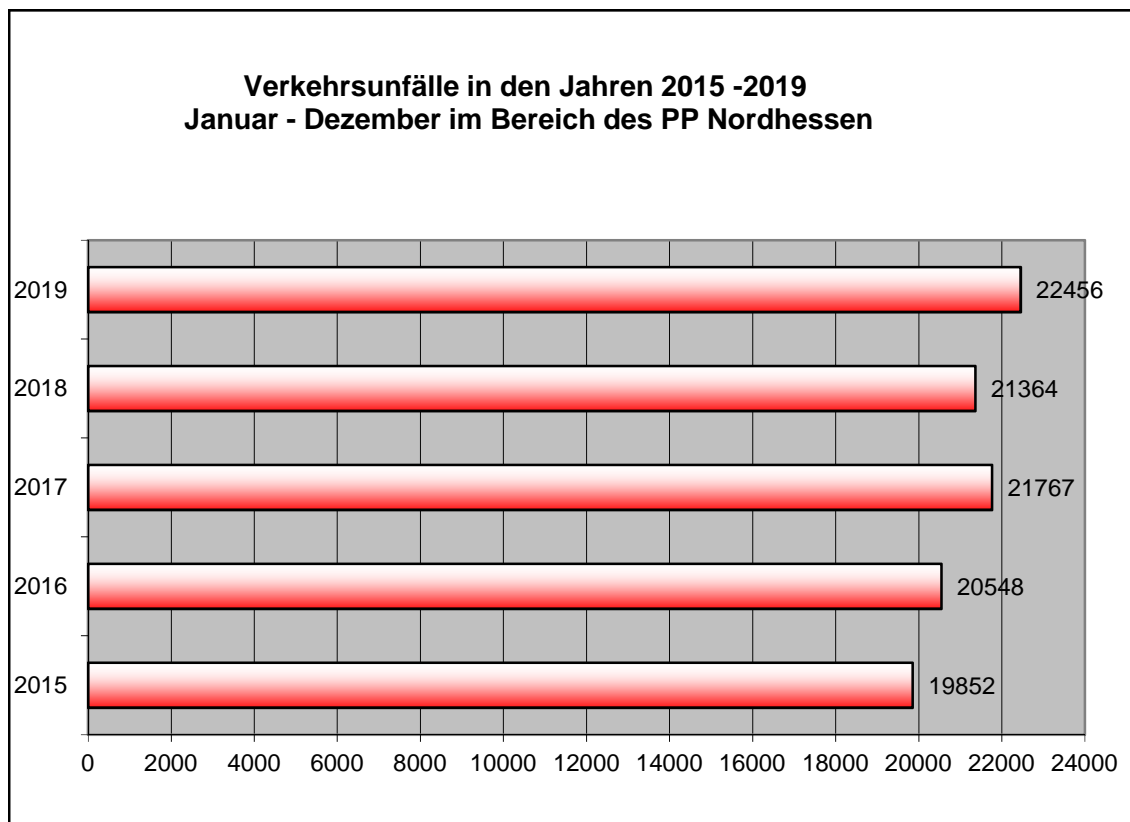


Abb. 1: Langzeitentwicklung der Gesamtunfälle

2.2 Unfälle nach Unfalltypen

Typ 1: Fahr Unfall, Typ 2: Abbiegeunfall; Typ 3: Einbiegen-/Kreuzen- Unfall; Typ 4: Überschreitenunfall
 Typ 5: Ruhender Verkehr; Typ 6: Unfall im Längsverkehr; Typ 7: Sonstiger Unfall

	2015	2016	2017	2018	2019	Veränderungen zum Vorjahr		Trend
Typ 1	2.774	2.774	2.729	2.672	2.815	143	5,35%	↑
Typ 2	846	842	735	812	762	-50	-6,16%	↓
Typ 3	1.555	1.574	1.503	1.412	1.623	211	14,94%	↑↑
Typ 4	157	155	156	175	172	-3	-1,71%	↓
Typ 5	1.695	2.002	2.498	2.630	2.600	-30	-1,14%	↓
Typ 6	3.093	3.416	3.658	3.766	4.007	241	6,40%	↑
Typ 7	9.732	9.785	10.488	9.897	10.477	580	5,86%	↑

2.3 Unfälle nach Straßenklassen

Der erhebliche Anstieg im Bereich der Autobahnen ist auf die Neueinrichtung von Baustellen zurückzuführen, dort spielen insbesondere kleinere Sachschadensunfälle eine erhebliche Rolle.

	2015	2016	2017	2018	2019	Veränderungen zum Vorjahr		Trend
Autobahnen	1.670	1.853	2.183	2.051	2.568	517	25,21%	↑↑
Bundesstraße innerorts	1.409	1.444	1.381	1.438	1.535	97	6,75%	↑
Bundesstraße außerorts	2.603	2.495	2.705	2.459	2.679	220	8,95%	↑
Landesstraße innerorts	1.270	1.340	1.289	1.536	1.352	-184	-11,98%	↓↓
Landesstraße außerorts	3.171	3.209	3.553	3.260	3.269	9	0,28%	↔
Kreisstraße innerorts	934	954	951	1.006	1.015	9	0,89%	↔
Kreisstraße außerorts	1.369	1.401	1.490	1.420	1.375	-45	-3,17%	↓
Sonstige Straße innerorts	7.235	7.637	7.960	7.981	8.408	427	5,35%	↑
Sonstige Straße außerorts	191	215	255	213	255	42	19,72%	↑↑

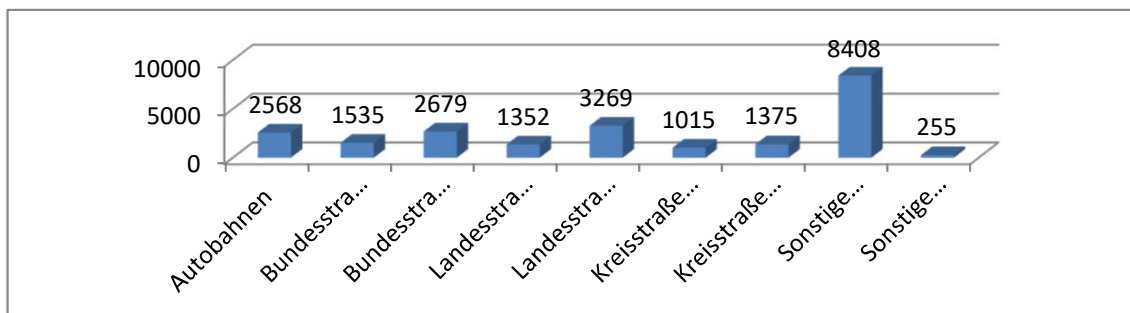


Abb. 2: Verteilung der Unfälle 2019 nach klassifizierten und nicht klassifizierten Straßen

2.3.1 Getötete Personen

Die Zahl der im Bereich des Polizeipräsidiums getöteten Verkehrsteilnehmer erreicht erneut einen historischen Tiefststand. Es ist der niedrigste Stand seit dem Beginn der statistischen Erfassung. Bereits im Vorjahr wurden hier die bis dato niedrigsten statistischen Werte erreicht.

	2015	2016	2017	2018	2019	Veränderungen zum Vorjahr		Trend
Autobahnen	5	5	6	0	2	2	0 %	↑↑
Bundesstraße innerorts	3	3	1	4	1	-3	-75,00%	↓↓
Bundesstraße außerorts	19	19	16	7	9	2	28,57%	↑↑
Landesstraße innerorts	0	3	2	3	2	-1	-33,33%	↓↓
Landesstraße außerorts	9	8	8	7	7	0	0,00%	→
Kreisstraße innerorts	0	0	0	1	3	2	200,00%	↑↑
Kreisstraße außerorts	0	3	3	6	3	-3	-50,00%	↓↓
Sonstige Straße innerorts	5	3	1	4	2	-2	-50,00%	↓↓
Sonstige Straße außerorts	2	2	1	1	1	0	0,00%	→
Summe	43	46	38	33	30	-3	-9,09%	

2.3.2 Schwerverletzte Personen

Die historischen Tiefststände im Bereich der Schwerverletzten aus dem Vorjahr konnten im Jahr 2019 leider nicht gehalten werden. Insbesondere die außerorts gelegenen Landes- und Kreisstraßen stehen hier besonders im Fokus.

	2015	2016	2017	2018	2019	Veränderungen zum Vorjahr		Trend
Autobahnen	50	79	81	71	73	2	2,82%	↗
Bundesstraße innerorts	69	65	55	52	52	0	0,00%	→
Bundesstraße außerorts	174	184	199	174	147	-27	-15,52%	↓↓
Landesstraße innerorts	101	75	83	75	74	-1	-1,33%	↘
Landesstraße außerorts	168	169	171	159	171	12	7,55%	↑
Kreisstraße innerorts	43	60	46	36	42	6	16,67%	↑↑
Kreisstraße außerorts	60	60	68	54	71	17	31,48%	↑↑
Sonstige Straße innerorts	164	143	158	138	154	16	11,59%	↑↑
Sonstige Straße außerorts	17	22	28	18	17	-1	-5,56%	↘
Summe	846	857	889	777	801	24	3,09%	

2.4 Unfälle mit Personenschaden nach Zeiten

2.4.1 Verkehrsunfälle nach Monaten

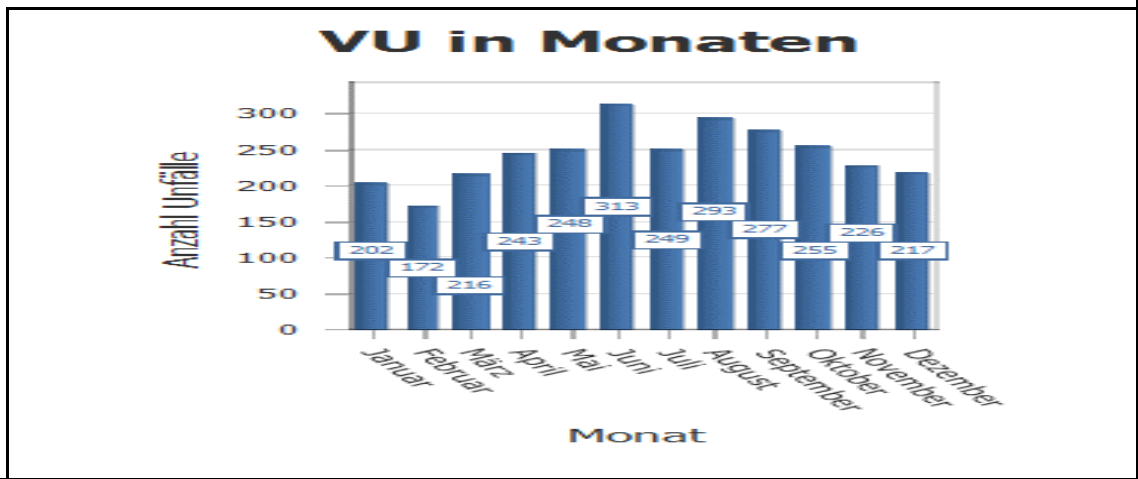


Abb. 3: Verteilung der Unfälle 2019 nach Monaten

2.4.2 Verkehrsunfälle nach Tagen

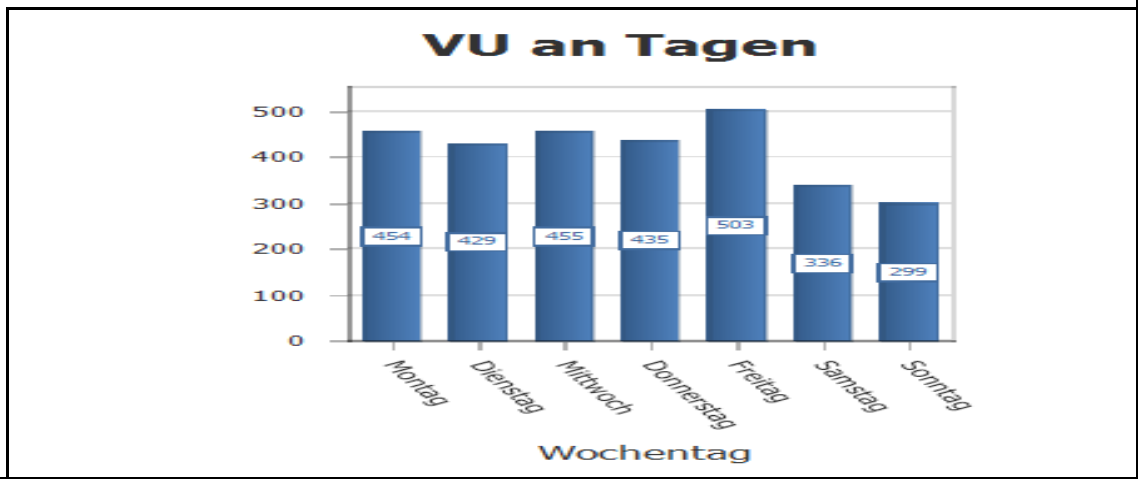


Abb. 4: Verteilung der Unfälle 2019 nach Tagen

2.4.3 Verkehrsunfälle im Tagesverlauf

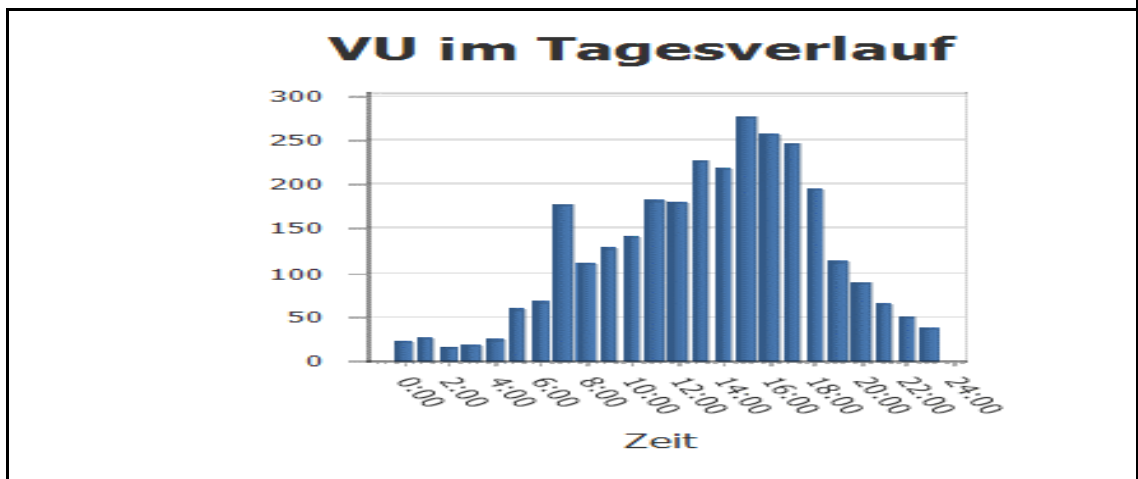


Abb. 5: Verteilung der Unfälle 2019 im Tagesverlauf

2.5 Verkehrsunfallfluchten

Nach einer kurzen "Plateauphase" im vorausgegangenen Jahr ist nunmehr wieder ein stärkerer Anstieg bei den Verkehrsunfallfluchten zu verzeichnen. Eine Medienkampagne zur Sensibilisierung der Verkehrsteilnehmer hinsichtlich der Strafbarkeit von Verkehrsunfallfluchten und deren Vermeidung im Bereich des PP Nordhessen hat sich leider nicht positiv ausgewirkt.

	2015	2016	2017	2018	2019	Veränderungen zum Vorjahr		Trend
Gesamtunfälle	5.022	5.240	5.588	5.618	6.029	411	7,32%	↑
davon mit Sachschaden	4.776	4.993	5.379	5.386	5.783	397	7,37%	↑
davon mit Personenschaden	246	247	209	232	246	14	6,03%	↑
Verunglückte Personen	281	283	248	269	291	22	8,18%	↑
davon Getötete	1	1	0	0	1	1	0 %	↑↑
davon Schwerverletzte	26	40	32	31	28	-3	-9,68%	↓
davon Leichtverletzte	254	242	216	238	262	24	10,08%	↑↑
Aufklärungsquote in %	40%	41%	39%	40%	40%	-0,33%	-0,81%	↘

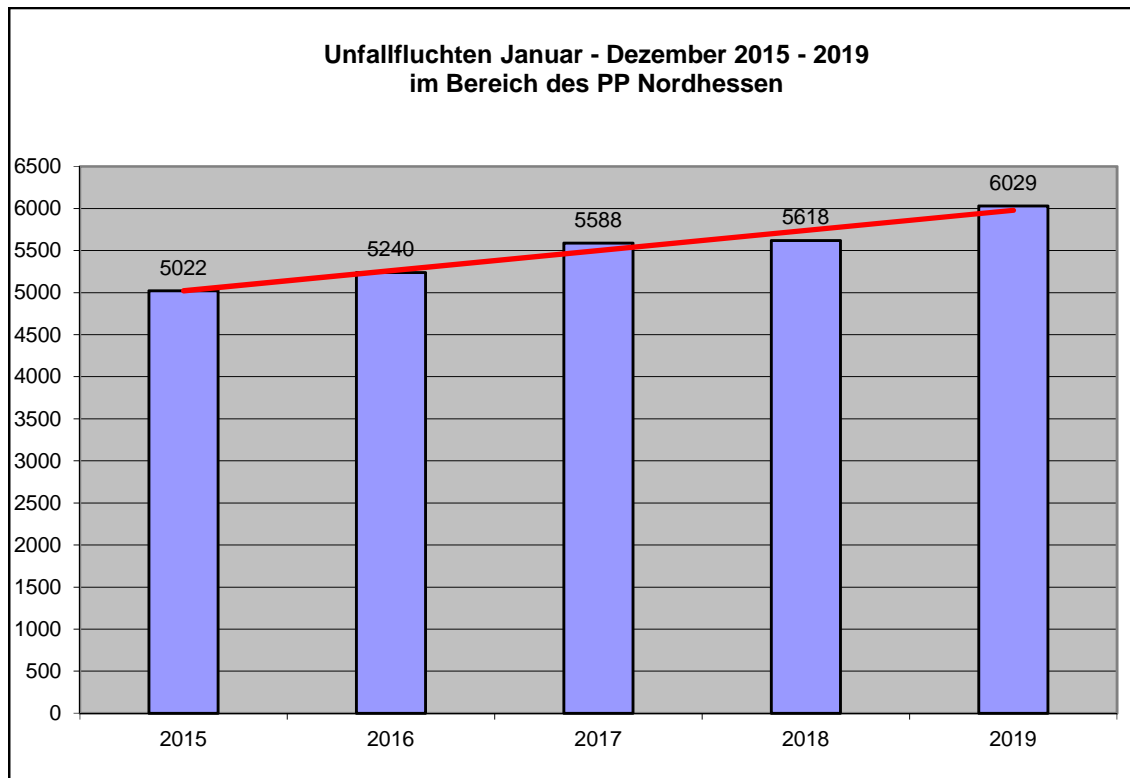


Abb. 7 Entwicklung der Unfallfluchten

2.6 Risikogruppen

2.6.1 Kinder

Historischer Tiefststand auch bei den Verkehrsunfällen mit Kindern. Erfreulicherweise kam hierbei im dritten Jahr in Folge kein Kind ums Leben.

0 - 13 Jahre	Unfallbeteiligte (Fahrer und verletzte Mitfahrer von)						Fußgänger
	Mofa	Krad	Lkw	Pkw	Fahrrad	Andere	
Anzahl der Unfälle	0	2	1	84	47	5	47
davon Schulwegunfälle	0	0	0	0	8	0	11
Verunglückte	0	2	1	96	35	5	47
davon Getötete	0	0	0	0	0	0	0
davon Schwerverletzte	0	1	0	10	12	2	17
davon Leichtverletzte	0	1	1	86	23	3	30
männlich	0	2	1	54	31	4	26
weiblich	0	0	0	42	4	1	21

0 - 13 Jahre	2018	2019	Veränderungen zum Vorjahr		Trend
Gesamtunfälle	215	186	-29	-13,49%	↓↓
davon Schulwegunfälle	22	19	-3	-13,64%	↓↓
Verunglückte	231	186	-45	-19,48%	↓↓
davon Getötete	0	0	0	0 %	→
davon Schwerverletzte	43	42	-1	-2,33%	↓
davon Leichtverletzte	188	144	-44	-23,40%	↓↓
männlich	121	118	-3	-2,48%	↓
weiblich	110	68	-42	-38,18%	↓↓

Die Zahl der Unfälle unter Beteiligung von Jugendlichen ist in erheblichem Umfang zurückgegangen. Leider ist im vergangenen Jahr dabei ein Menschenleben zu beklagen.

14 - 17 Jahre	Unfallbeteiligte (Fahrer und verletzte Mitfahrer von)						Fußgänger
	Mofa	Krad	Lkw	Pkw	Fahrrad	Andere	
Anzahl der Unfälle	28	59	1	63	30	6	23
Verunglückte	27	47	1	52	20	4	19
davon Getötete	0	0	0	0	0	0	1
davon Schwerverletzte	4	12	1	13	1	1	5
davon Leichtverletzte	23	35	0	39	19	3	13
männlich	20	40	1	27	16	3	8
weiblich	7	7	0	25	4	1	11

14 - 17 Jahre	2018	2019	Veränderungen zum Vorjahr		Trend
Gesamtunfälle	245	209	-36	-14,69%	↓↓
Verunglückte	193	170	-23	-11,92%	↓↓
davon Getötete	0	1	1	0 %	↑↑
davon Schwerverletzte	39	37	-2	-5,13%	↓
davon Leichtverletzte	154	132	-22	-14,29%	↓↓
männlich	114	115	1	0,88%	↗
weiblich	79	55	-24	-30,38%	↓↓

Die letztjährige Trendwende beim über Jahre hinweg anhaltenden Anstieg der Unfälle unter Beteiligung von jungen Fahrern konnte leider nicht fortgesetzt werden. Allerdings ist im letzten Jahr ein Mensch weniger zu Tode gekommen.

18 - 24 Jahre	Unfallbeteiligte (Fahrer und verletzte Mitfahrer von)						Fußgänger
	Mofa	Krad	Lkw	Pkw	Fahrrad	Andere	
Anzahl der Unfälle	14	38	218	3.843	50	74	32
Verunglückte	12	30	15	564	32	10	24
davon Getötete	0	0	0	4	0	0	0
davon Schwerverletzte	2	15	1	101	5	0	6
davon Leichtverletzte	10	15	14	459	27	10	18
männlich	11	28	14	314	24	4	14
weiblich	1	2	1	250	8	6	10

18 - 24 Jahre	2018	2019	Veränderungen zum Vorjahr		Trend
Gesamtunfälle	4.139	4.235	96	2,32%	↗
Verunglückte	690	687	-3	-0,43%	↘
davon Getötete	5	4	-1	-20,00%	↘↘
davon Schwerverletzte	135	130	-5	-3,70%	↘
davon Leichtverletzte	550	553	3	0,55%	↗
männlich	382	409	27	7,07%	↗
weiblich	308	278	-30	-9,74%	↘

Die Zahl der Unfälle unter der Beteiligung von Personen zwischen 65 und 74 steigt. Allein in den vergangenen fünf Jahren haben Unfälle dieser Altersgruppe um 440 Fälle, also um 23,0% zugenommen. Da der Bevölkerungsanteil der vorgenannten Altersgruppe steigt, ist in den kommenden Jahren mit einem weiteren Anstieg der Unfälle unter Beteiligung von Verkehrsteilnehmern zwischen 65 und 75 Jahren zu rechnen. Besonders dramatisch ist der Anteil der dabei getöteten Personen.

65 - 74 Jahre	Unfallbeteiligte (Fahrer und verletzte Mitfahrer von)						Fußgänger
	Mofa	Krad	Lkw	Pkw	Fahrrad	Andere	
Anzahl der Unfälle	15	34	105	2.101	50	42	40
Verunglückte	7	28	5	166	43	1	31
davon Getötete	0	0	1	3	2	0	0
davon Schwerverletzte	3	15	2	41	14	0	11
davon Leichtverletzte	4	13	2	122	27	1	20
männlich	6	28	5	87	32	1	19
weiblich	1	0	0	79	11	0	12

65 - 74 Jahre	2018	2019	Veränderungen zum Vorjahr		Trend
Gesamtunfälle	2.246	2.359	113	5,03%	↑
Verunglückte	239	281	42	17,57%	↑↑
davon Getötete	4	6	2	50,00%	↑↑
davon Schwerverletzte	53	86	33	62,26%	↑↑
davon Leichtverletzte	182	189	7	3,85%	↗
männlich	137	178	41	29,93%	↑↑
weiblich	102	103	1	0,98%	↗

In der Altersgruppe 75plus kam es in diesem Jahr wieder zu Zuwächsen bei den Unfallzahlen. In den Jahren 2014-2017 kam es hier auch schon zu Steigerungen um 20,7% oder 288 Unfälle. Dies bedeutet dann für den Zeitraum von 2014-2019 einen Zuwachs um 439 Unfälle oder um 31,5%. Gleichwohl wir einen deutlichen Rückgang bei den Toten und Schwerverletzten zu verzeichnen haben ist hier Handlungsbedarf angezeigt.

75 Jahre und älter	Unfallbeteiligte (Fahrer und verletzte Mitfahrer von)						Fußgänger
	Mofa	Krad	Lkw	Pkw	Fahrrad	Andere	
Anzahl der Unfälle	3	8	9	1.723	33	15	52
Verunglückte	3	7	1	137	28	9	37
davon Getötete	0	0	0	2	0	0	0
davon Schwerverletzte	0	5	0	38	15	3	12
davon Leichtverletzte	3	2	1	97	13	6	25
männlich	3	7	1	84	20	3	10
weiblich	0	0	0	53	8	6	27

75 Jahre und älter	2018	2019	Veränderungen zum Vorjahr		Trend
Gesamtunfälle	1.664	1.832	168	10,10%	↑↑
Verunglückte	223	222	-1	-0,45%	↘
davon Getötete	8	2	-6	-75,00%	↓↓
davon Schwerverletzte	86	73	-13	-15,12%	↓↓
davon Leichtverletzte	129	147	18	13,95%	↑↑
männlich	122	128	6	4,92%	↗
weiblich	101	94	-7	-6,93%	↘

2.7.1 Fußgänger

Nach einem deutlichen Anstieg der Unfallzahlen unter Beteiligung von Fußgängern im vergangenen Jahr ist es im Jahr 2019 zu einem leichten Rückgang der Unfallzahlen gekommen.

	unter 14 Jahre	14 - 17 Jahre	18 - 24 Jahre	25 - 64 Jahre	65 - 74 Jahre	75 Jahre und älter	ohne Alters- angabe
Anzahl der Unfälle	47	23	32	200	40	52	121
Verunglückte	47	19	24	131	31	37	2
davon Getötete	0	1	0	0	0	0	0
davon Schwerverletzte	17	5	6	27	11	12	0
davon Leichtverletzte	30	13	18	104	20	25	2
männlich	26	8	14	66	19	10	1
weiblich	21	11	10	65	12	27	1
Unfallursachen (Klammerwerte)							
Verkehrstüchtigkeit (01 - 04)	0	0	0	11	2	1	0
Falsches Verhalten der Fußgänger (60 - 69)	24	11	19	69	13	7	28
Sonstige	0	0	0	0	0	0	0

	Gesamt 2018	Gesamt 2019	Veränderungen zum Vorjahr		Trend
Gesamtunfälle	522	507	-15	-2,87%	↓
Verunglückte	314	291	-23	-7,32%	↓
davon Getötete	8	1	-7	-87,50%	↓↓↓
davon Schwerverletzte	83	78	-5	-6,02%	↓
davon Leichtverletzte	223	212	-11	-4,93%	↓
männlich	150	144	-6	-4,00%	↓
weiblich	163	147	-16	-9,82%	↓
Unfallursachen (Klammerwerte)					
Verkehrstüchtigkeit (01 - 04)	23	14	-9	-39,13%	↓↓↓
Falsches Verhalten der Fußgänger (60 - 69)	180	171	-9	-5,00%	↓
Sonstige	0	0	0	0%	↑↑

Die Witterungsbedingungen waren wie im Jahr 2018 hervorragend für die Fahrradfahrer. Kam es im Jahr 2017 noch zu sehr deutlichen Rückgängen bei den Unfallzahlen unter Beteiligung von Fahrradfahrern stiegen sie auf Grund der oben genannten Rahmenbedingungen moderat zum Vorjahresniveau wieder an. Die Unfallzahlen erreichten aber dabei nicht mehr das Niveau von 2016.

	unter 14 Jahre	14 - 17 Jahre	18 - 24 Jahre	25 - 64 Jahre	65 - 74 Jahre	75 Jahre und älter	ohne Alters- angabe
Anzahl der Unfälle	47	28	46	246	29	23	44
Verunglückte	35	18	30	200	25	20	0
davon Getötete	0	0	0	0	2	0	0
davon Schwerverletzte	12	1	5	51	7	11	0
davon Leichtverletzte	23	17	25	149	16	9	0
männlich	31	14	23	154	18	15	0
weiblich	4	4	7	46	7	5	0
Unfallursachen (Klammerwerte)							
Verkehrstüchtigkeit (01 - 04)	0	3	2	22	0	5	0
Falsche Fahrbahnbenutzung (08 - 11)	6	6	11	42	4	2	12
Geschwindigkeit (12 - 13)	2	1	2	17	1	2	1
Abstand (14 - 15)	2	1	1	5	2	1	5
Überholen (16 - 23)	0	0	0	3	0	0	1
Vorfahrt, Vorrang (27 - 33)	7	4	4	19	2	2	2
Abbiegen (34 - 35)	5	1	5	5	0	1	0
Technische Mängel (50 - 55)	1	0	1	4	1	0	0
Sonstige	11	8	12	45	5	5	23

	Gesamt 2018	Gesamt 2019	Veränderungen zum Vorjahr		Trend
Gesamtunfälle	445	455	10	2,25%	↗
Verunglückte	336	328	-8	-2,38%	↘
davon Getötete	2	2	0	0,00%	→
davon Schwerverletzte	79	87	8	10,13%	↗↗
davon Leichtverletzte	255	239	-16	-6,27%	↘
männlich	256	255	-1	-0,39%	↘
weiblich	80	73	-7	-8,75%	↘
Unfallursachen (Klammerwerte)					
Verkehrstüchtigkeit (01 - 04)	26	32	6	23,08%	↗↗
Falsche Fahrbahnbenutzung (08 - 11)	67	83	16	23,88%	↗↗
Geschwindigkeit (12 - 13)	20	26	6	30,00%	↗↗
Abstand (14 - 15)	10	17	7	70,00%	↗↗
Überholen (16 - 23)	4	4	0	0,00%	→
Vorfahrt, Vorrang (27 - 33)	32	40	8	25,00%	↗↗
Abbiegen (34 - 35)	10	17	7	70,00%	↗↗
Technische Mängel (50 - 55)	8	7	-1	-12,50%	↘↘
Sonstige	141	109	-32	-22,70%	↘↘

Wie auch bei den Fahrradfahrern machen sich auch bei den Fahrern von Pedelecs die Witterungsbedingungen der Jahre 2018 und 2019 bemerkbar. In Verbindung mit der zunehmenden Beliebtheit von Pedelecs sind auch in diesem Bereich die Unfallzahlen in erheblichem Umfang angestiegen. Es wurde kein Pedelecfahrer getötet.

	unter 14 Jahre	14 - 17 Jahre	18 - 24 Jahre	25 - 64 Jahre	65 - 74 Jahre	75 Jahre und älter	ohne Alters- angabe
Anzahl der Unfälle	0	2	4	50	21	10	0
Verunglückte	0	2	2	47	18	8	0
davon Getötete	0	0	0	0	0	0	0
davon Schwerverletzte	0	0	0	10	7	4	0
davon Leichtverletzte	0	2	2	37	11	4	0
männlich	0	2	1	27	14	5	0
weiblich	0	0	1	20	4	3	0
Unfallursachen (Klammerwerte)							
Verkehrstüchtigkeit (01 - 04)	0	0	0	2	1	0	0
Falsche Fahrbahnbenutzung (08 - 11)	0	1	2	6	0	1	0
Geschwindigkeit (12 - 13)	0	0	0	3	6	1	0
Abstand (14 - 15)	0	0	1	0	1	0	0
Überholen (16 - 23)	0	0	0	1	0	0	0
Vorfahrt, Vorrang (27 - 33)	0	0	0	3	2	1	0
Abbiegen (34 - 35)	0	0	0	0	0	0	0
Technische Mängel (50 - 55)	0	0	0	0	1	0	0
Sonstige	0	1	0	6	5	4	0

	Gesamt 2018	Gesamt 2019	Veränderungen zum Vorjahr		Trend
Gesamtunfälle	60	86	26	43,33%	↑↑↑
Verunglückte	55	77	22	40,00%	↑↑↑
davon Getötete	1	0	-1	-100,00%	↓↓↓
davon Schwerverletzte	7	21	14	200,00%	↑↑↑
davon Leichtverletzte	47	56	9	19,15%	↑↑↑
männlich	34	49	15	44,12%	↑↑↑
weiblich	21	28	7	33,33%	↑↑↑
Unfallursachen (Klammerwerte)					
Verkehrstüchtigkeit (01 - 04)	3	3	0	0,00%	→
Falsche Fahrbahnbenutzung (08 - 11)	9	10	1	11,11%	↑↑↑
Geschwindigkeit (12 - 13)	4	10	6	150,00%	↑↑↑
Abstand (14 - 15)	3	2	-1	-33,33%	↓↓↓
Überholen (16 - 23)	0	1	1	0 %	↑↑↑
Vorfahrt, Vorrang (27 - 33)	3	6	3	100,00%	↑↑↑
Abbiegen (34 - 35)	1	0	-1	-100,00%	↓↓↓
Technische Mängel (50 - 55)	0	1	1	0 %	↑↑↑
Sonstige	12	16	4	33,33%	↑↑↑

Trotz der optimalen Wetterbedingungen für Motorradfahrer gingen die Unfallzahlen deutlich zurück. Die Polizei war hier mit deutlichem Kontrollpotenzial an den beliebten Motorradstrecken unterwegs und konnte so die Zahl der Unfälle, insbesondere die unter Beteiligung von Zweirädern über 125ccm, deutlich reduzieren. Dabei kam es auch zu einer Reduzierung der getöteten Motorradfahrer annähernd 50%.

	unter 14 Jahre	14 - 17 Jahre	18 - 24 Jahre	25 - 64 Jahre	65 - 74 Jahre	75 Jahre und älter	ohne Alters- angabe
Anzahl der Unfälle	2	86	52	315	49	11	16
Verunglückte	2	74	42	247	35	10	0
davon Getötete	0	0	0	7	0	0	0
davon Schwerverletzte	1	16	17	91	18	5	0
davon Leichtverletzte	1	58	25	149	17	5	0
männlich	2	60	39	212	34	10	0
weiblich	0	14	3	35	1	0	0
Unfallursachen (Klammerwerte)							
Verkehrstüchtigkeit (01 - 04)	0	2	2	17	4	1	0
Geschwindigkeit (12 - 13)	0	22	14	75	4	4	3
Abstand (14 - 15)	0	16	6	22	4	0	1
Überholen (16 - 23)	0	3	3	19	1	0	4
Vorfahrt, Vorrang (27 - 33)	0	5	3	6	2	0	0
Abbiegen (34 -35)	0	5	0	2	0	0	0
Wenden/Rückwärts-/Ein-, Anfahren (36-37)	0	1	1	4	0	0	0
Technische Mängel (50 - 55)	0	0	2	3	3	0	0
Sonstige	0	7	14	55	12	2	8

	Gesamt 2018	Gesamt 2019	Veränderungen zum Vorjahr		Trend
Gesamtunfälle	624	519	-105	-16,83%	↓↓
Verunglückte	460	410	-50	-10,87%	↓↓
davon Getötete	12	7	-5	-41,67%	↓↓
davon Schwerverletzte	151	148	-3	-1,99%	↓
davon Leichtverletzte	297	255	-42	-14,14%	↓↓
männlich	389	357	-32	-8,23%	↓
weiblich	71	53	-18	-25,35%	↓↓
Unfallursachen (Klammerwerte)					
Verkehrstüchtigkeit (01 - 04)	30	26	-4	-13,33%	↓↓
Geschwindigkeit (12 - 13)	99	122	23	23,23%	↑↑
Abstand (14 - 15)	69	49	-20	-28,99%	↓↓
Überholen (16 - 23)	40	30	-10	-25,00%	↓↓
Vorfahrt, Vorrang (27 - 33)	20	16	-4	-20,00%	↓↓
Abbiegen (34 - 35)	6	7	1	16,67%	↑↑
Wenden/Rückwärts-/Ein-, Anfahren (36-37)	7	6	-1	-14,29%	↓↓
Technische Mängel (50 - 55)	6	8	2	33,33%	↑↑
Sonstige	163	98	-65	-39,88%	↓↓

Der Trend der seit Jahren nahezu stagnierenden Unfallzahlen bei den Mofas und Fahrrädern mit Hilfsmotor wurde erstmals durch einen deutlichen Rückgang durchbrochen. Dies hängt sicherlich auch damit zusammen, dass der Anteil dieser Fahrzeuge zu Gunsten anderer Fahrzeugkategorien deutlich an Bedeutung verliert.

	unter 14 Jahre	14 - 17 Jahre	18 - 24 Jahre	25 - 64 Jahre	65 - 74 Jahre	75 Jahre und älter	ohne Alters- angabe
Anzahl der Unfälle	0	28	14	83	15	3	7
Verunglückte	0	27	12	62	7	3	0
davon Getötete	0	0	0	0	0	0	0
davon Schwerverletzte	0	4	2	18	3	0	0
davon Leichtverletzte	0	23	10	44	4	3	0
männlich	0	20	11	52	6	3	0
weiblich	0	7	1	10	1	0	0
Unfallursachen (Klammerwerte)							
Verkehrstüchtigkeit (01 - 04)	0	2	2	15	4	0	0
Geschwindigkeit (12 - 13)	0	2	3	15	1	2	2
Abstand (14 - 15)	0	4	1	5	0	0	1
Überholen (16 - 23)	0	1	2	2	0	0	0
Vorfahrt, Vorrang (27 - 33)	0	2	1	5	1	0	0
Abbiegen (34 - 35)	0	3	0	1	0	0	0
Wenden/Rückwärts-/Ein-, Anfahren (36-37)	0	0	1	2	0	0	0
Technische Mängel (50 - 55)	0	0	2	1	1	0	0
Sonstige	0	2	3	17	3	0	4

	Gesamt 2018	Gesamt 2019	Veränderungen zum Vorjahr		Trend
Gesamtunfälle	169	147	-22	-13,02%	↓↓↓
Verunglückte	131	111	-20	-15,27%	↓↓↓
davon Getötete	1	0	-1	-100,00%	↓↓↓
davon Schwerverletzte	31	27	-4	-12,90%	↓↓↓
davon Leichtverletzte	99	84	-15	-15,15%	↓↓↓
männlich	117	92	-25	-21,37%	↓↓↓
weiblich	14	19	5	35,71%	↑↑↑
Unfallursachen (Klammerwerte)					
Verkehrstüchtigkeit (01 - 04)	19	23	4	21,05%	↑↑↑
Geschwindigkeit (12 - 13)	20	25	5	25,00%	↑↑↑
Abstand (14 - 15)	14	11	-3	-21,43%	↓↓↓
Überholen (16 - 23)	6	5	-1	-16,67%	↓↓↓
Vorfahrt, Vorrang (27 - 33)	10	9	-1	-10,00%	↓
Abbiegen (34 -35)	2	4	2	100,00%	↑↑↑
Wenden/Rückwärts-/Ein-, Anfahren (36-37)	4	3	-1	-25,00%	↓↓↓
Technische Mängel (50 - 55)	1	4	3	300,00%	↑↑↑
Sonstige	45	29	-16	-35,56%	↓↓↓

Die Zahl der Unfälle unter Beteiligung von E-Bikes geht auf einem sehr niedrigen Niveau zurück. Laut ADFC spielen die E-Bikes am Markt kaum eine Rolle. Fälschlicherweise werden Pedelecs am Markt als E-Bike bezeichnet.

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

	Gesamt 2018	Gesamt 2019	Veränderungen zum Vorjahr		Trend
Gesamtunfälle	4	1	-3	-75,00%	↓↓
Verunglückte	3	1	-2	-66,67%	↓↓
davon Getötete	0	0	0	0 %	→
davon Schwerverletzte	2	1	-1	-50,00%	↓↓
davon Leichtverletzte	1	0	-1	-100,00%	↓↓
männlich	2	1	-1	-50,00%	↓↓
weiblich	1	0	-1	-100,00%	↓↓
Unfallursachen (Klammerwerte)					
Verkehrstüchtigkeit (01 - 04)	0	0	0	0 %	→
Geschwindigkeit (12 - 13)	0	1	1	0 %	↑↑
Abstand (14 - 15)	0	0	0	0 %	→
Überholen (16 - 23)	0	0	0	0 %	→
Vorfahrt, Vorrang (27 - 33)	0	0	0	0 %	→
Abbiegen (34 - 35)	0	0	0	0 %	→
Wenden/Rückwärts-/Ein-, Anfahren (36-37)	1	0	-1	-100,00%	↓↓
Technische Mängel (50 - 55)	0	0	0	0 %	→
Sonstige	2	0	-2	-100,00%	↓↓

Der deutliche Anstieg der Unfallzahlen unter Beteiligung von Zweirädern bis 125ccm im Vorjahr konnte dieses Jahr umgekehrt werden. Hier sind erfreulicherweise deutliche Rückgänge zu verzeichnen. Das zweite Jahr in Folge sind hier keine getöteten Verkehrsteilnehmer zu beklagen.

	unter 14 Jahre	14 - 17 Jahre	18 - 24 Jahre	25 - 64 Jahre	65 - 74 Jahre	75 Jahre und älter	ohne Altersangabe
Anzahl der Unfälle	2	50	5	26	6	2	2
Verunglückte	2	40	4	16	5	1	0
davon Getötete	0	0	0	0	0	0	0
davon Schwerverletzte	1	10	1	8	1	1	0
davon Leichtverletzte	1	30	3	8	4	0	0
männlich	2	34	4	13	5	1	0
weiblich	0	6	0	3	0	0	0
Unfallursachen (Klammerwerte)							
Verkehrstüchtigkeit (01 - 04)	0	0	0	2	0	0	0
Geschwindigkeit (12 - 13)	0	17	2	4	0	1	1
Abstand (14 - 15)	0	10	1	1	1	0	0
Überholen (16 - 23)	0	2	1	1	0	0	1
Vorfahrt, Vorrang (27 - 33)		2	1	1	0	0	0
Abbiegen (34 - 35)		1	0	1	0	0	0
Wenden/Rückwärts-/Ein-, Anfahren (36-37)		0	0	0	0	0	0
Technische Mängel (50 - 55)		0	0	0	1	0	0
Sonstige		5	0	6	0	1	0

	Gesamt 2018	Gesamt 2019	Veränderungen zum Vorjahr		Trend
Gesamtunfälle	106	90	-16	-15,09%	↓↓
Verunglückte	73	68	-5	-6,85%	↓
davon Getötete	0	0	0	0 %	→
davon Schwerverletzte	19	22	3	15,79%	↑↑
davon Leichtverletzte	54	46	-8	-14,81%	↓↓
männlich	58	59	1	1,72%	↑
weiblich	15	9	-6	-40,00%	↓↓
Unfallursachen (Klammerwerte)					
Verkehrstüchtigkeit (01 - 04)	2	2	0	0,00%	→
Geschwindigkeit (12 - 13)	13	25	12	92,31%	↑↑↑
Abstand (14 - 15)	15	13	-2	-13,33%	↓↓
Überholen (16 - 23)	2	5	3	150,00%	↑↑↑
Vorfahrt, Vorrang (27 - 33)	6	4	-2	-33,33%	↓↓
Abbiegen (34 - 35)	3	2	-1	-33,33%	↓↓
Wenden/Rückwärts-/Ein-, Anfahren (36-37)	0	0	0	0 %	↑↑
Technische Mängel (50 - 55)	1	1	0	0,00%	→
Sonstige	21	12	-9	-42,86%	↓↓

Der jahrelang anhaltende Trend der sinkenden Unfallzahlen in diesem Bereich, der im Vorjahr unterbrochen wurde, konnte in diesem Jahr fortgesetzt werden. Die Zahl der Unfalldtoden liegt auch hier unter dem Niveau von 2017, ist in diesem Bereich aber trotzdem noch besorgniserregend hoch. Deshalb setzt die Polizei Nordhessen ihre verstärkte Kontrolltätigkeit fort.

	unter 14 Jahre	14 - 17 Jahre	18 - 24 Jahre	25 - 64 Jahre	65 - 74 Jahre	75 Jahre und älter	ohne Alters- angabe
Anzahl der Unfälle	0	9	33	208	28	6	7
Verunglückte	0	7	26	168	23	6	0
davon Getötete	0	0	0	7	0	0	0
davon Schwerverletzte	0	2	14	64	14	4	0
davon Leichtverletzte	0	5	12	97	9	2	0
männlich	0	6	24	146	23	6	0
weiblich	0	1	2	22	0	0	0
Unfallursachen (Klammerwerte)							
Verkehrstüchtigkeit (01 - 04)	0	0	0	0	0	1	0
Geschwindigkeit (12 - 13)	0	3	9	55	3	1	0
Abstand (14 - 15)	0	2	4	16	3	0	0
Überholen (16 - 23)	0	0	0	16	1	0	3
Vorfahrt, Vorrang (27 - 33)	0	1	1	0	1	0	0
Abbiegen (34 - 35)	0	1	0	0	0	0	0
Wenden/Rückwärts-/Ein-, Anfahren (36-37)	0	1	0	2	0	0	0
Technische Mängel (50 - 55)	0	0	0	2	1	0	0
Sonstige	0	0	11	32	9	1	4

	Gesamt 2018	Gesamt 2019	Veränderungen zum Vorjahr		Trend
Gesamtunfälle	346	285	-61	-17,63%	↓↓
Verunglückte	253	230	-23	-9,09%	↓
davon Getötete	11	7	-4	-36,36%	↓↓
davon Schwerverletzte	99	98	-1	-1,01%	↓
davon Leichtverletzte	143	125	-18	-12,59%	↓↓
männlich	212	205	-7	-3,30%	↓
weiblich	41	25	-16	-39,02%	↓↓
Unfallursachen (Klammerwerte)					
Verkehrstüchtigkeit (01 - 04)	9	1	-8	-88,89%	↓↓
Geschwindigkeit (12 - 13)	66	71	5	7,58%	↑
Abstand (14 - 15)	40	25	-15	-37,50%	↓↓
Überholen (16 - 23)	32	20	-12	-37,50%	↓↓
Vorfahrt, Vorrang (27 - 33)	4	3	-1	-25,00%	↓↓
Abbiegen (34 - 35)	1	1	0	0,00%	→
Wenden/Rückwärts-/Ein-, Anfahren (36-37)	2	3	1	50,00%	↑↑
Technische Mängel (50 - 55)	4	3	-1	-25,00%	↓↓
Sonstige	95	57	-38	-40,00%	↓↓

Die Verkehrsunfallzahlen unter Beteiligung von Pkw sind seit dem Jahr 2014 um knapp 3.100 Unfälle angestiegen. Im gleichen Zeitraum stiegen die Wildunfälle und Unfallfluchten um knapp 2.100 Fälle an. In großer Teil dieser Zuwächse ist entsprechend bei der Zunahme der vorgenannten Unfälle zu verorten.

	unter 14 Jahre	14 - 17 Jahre	18 - 24 Jahre	25 - 64 Jahre	65 - 74 Jahre	75 Jahre und älter	ohne Alters- angabe
Anzahl der Unfälle	84	63	3.843	15.870	2.101	1.723	1.339
Verunglückte	96	52	564	1.570	166	137	1
davon Getötete	0	0	4	10	3	2	0
davon Schwerverletzte	10	13	101	217	41	38	0
davon Leichtverletzte	86	39	459	1.343	122	97	1
männlich	54	27	314	805	87	84	0
weiblich	42	25	250	765	79	53	1
Unfallursachen (Klammerwerte)							
Verkehrstüchtigkeit (01 - 04)	0	2	121	396	45	57	2
Geschwindigkeit (12 - 13)	0	5	420	854	70	68	30
Abstand (14 - 15)	0	1	384	1.200	127	124	131
Überholen (16 - 23)	0	0	56	275	52	40	68
Vorfahrt, Vorrang (27 - 33)	0	0	186	803	135	150	18
Abbiegen (34 - 35)	0	0	77	274	43	63	20
Wenden/Rückwärts-/Ein-, Anfahren (36-37)	0	3	294	1.396	272	326	220
Technische Mängel (50 - 55)	0	0	13	51	7	7	3
Sonstige	2	6	670	2.744	462	560	488

	Gesamt 2018	Gesamt 2019	Veränderungen zum Vorjahr		Trend
Gesamtunfälle	19.363	20.399	1.036	5,35%	↑
Verunglückte	2.550	2.586	36	1,41%	↗
davon Getötete	8	19	11	137,50%	↑↑
davon Schwerverletzte	418	420	2	0,48%	↗
davon Leichtverletzte	2.124	2.147	23	1,08%	↗
männlich	1.227	1.371	144	11,74%	↑↑
weiblich	1.323	1.215	-108	-8,16%	↓
Unfallursachen (Klammerwerte)					
Verkehrstüchtigkeit (01 - 04)	536	623	87	16,23%	↑↑
Geschwindigkeit (12 - 13)	1.294	1.447	153	11,82%	↑↑
Abstand (14 - 15)	1.656	1.967	311	18,78%	↑↑
Überholen (16 - 23)	394	491	97	24,62%	↑↑
Vorfahrt, Vorrang (27 - 33)	1.177	1.292	115	9,77%	↑
Abbiegen (34 - 35)	471	477	6	1,27%	↗
Wenden/Rückwärts-/Ein-, Anfahren (36-37)	2.227	2.511	284	12,75%	↑↑
Technische Mängel (50 - 55)	96	81	-15	-15,63%	↓↓
Sonstige	5.447	4.932	-515	-9,45%	↓

Die Anzahl der Unfälle unter Beteiligung von Lkw ist von 2014 bis 2019 um 771 Unfälle angestiegen. Dies hängt unmittelbar auch mit der erheblich gestiegenen Anzahl der zugelassenen Lkw zusammen. Die Ausweisung der Anzahl der Verunglückten bei Lkw-Unfällen (inklusive der Unfallgegner) wurde neu eingeführt und hat daher noch keine Vergleichswerte aus dem Vorjahr.

	unter 14 Jahre	14 - 17 Jahre	18 - 24 Jahre	25 - 64 Jahre	65 - 74 Jahre	75 Jahre älter	ohne Alter
Anzahl der Unfälle	1	1	218	2.901	105	9	348
Verunglückte	1	1	15	126	5	1	1
davon Getötete	0	0	0	0	1	0	0
davon Schwerverletzte	0	1	1	29	2	0	1
davon Leichtverletzte	1	0	14	97	2	1	0
männlich	1	1	14	119	5	1	1
weiblich	0	0	1	7	0	0	0
Verunglückte bei Lkw-Unfällen (inkl. Unfallgegner)	6	8	57	312	23	18	1
davon Getötete	0	0	0	5	1	1	0
davon Schwerverletzte	0	2	9	66	8	11	1
davon Leichtverletzte	6	6	48	241	14	6	0
Unfallursachen (Klammerwerte)							
Verkehrstüchtigkeit (01 - 04)	0	0	3	41	4	0	0
Geschwindigkeit (12 - 13)	0	0	17	95	5	0	5
Abstand (14 - 15)	0	0	38	326	7	1	19
Überholen (16 - 23)	0	0	11	126	5	2	63
Vorfahrt, Vorrang (27 - 33)	0	0	1	72	5	0	4
Abbiegen (34 - 35)	0	0	5	101	3	0	9
Wenden/Rückwärts-/Ein-, Anfahren (36-37)	0	0	31	408	14	2	46
Technische Mängel (50 - 55)	0	0	1	67	1	0	2
Sonstige	0	0	79	1.071	43	6	170
	Gesamt 2018	Gesamt 2019	Veränderungen zum Vorjahr		Trend		
Gesamtunfälle	3.203	3.424	221	6,90%	↑		
Verunglückte	115	150	35	30,43%	↑↑		
davon Getötete	1	1	0	0,00%	→		
davon Schwerverletzte	29	34	5	17,24%	↑↑		
davon Leichtverletzte	85	115	30	35,29%	↑↑		
männlich	105	142	37	35,24%	↑↑		
weiblich	10	8	-2	-20,00%	↓↓		
Verunglückte bei Lkw-Unfällen (inkl. Unfallgegner)		425	425	-			
davon Getötete		7	7	-			
davon Schwerverletzte		97	97	-			
davon Leichtverletzte		321	321	-			
Unfallursachen (Klammerwerte)							
Verkehrstüchtigkeit (01 - 04)	41	48	7	17,07%	↑↑		
Geschwindigkeit (12 - 13)	117	122	5	4,27%	↗		
Abstand (14 - 15)	288	391	103	35,76%	↑↑		
Überholen (16 - 23)	161	207	46	28,57%	↑↑		
Vorfahrt, Vorrang (27 - 33)	98	82	-16	-16,33%	↓↓		
Abbiegen (34 - 35)	119	118	-1	-0,84%	↘		
Wenden/Rückwärts-/Ein-, Anfahren (36-37)	420	501	81	19,29%	↑↑		
Technische Mängel (50 - 55)	86	71	-15	-17,44%	↓↓		
Sonstige	1.487	1.369	-118	-7,94%	↓		

2.7.7 Kraftomnibusse

Seite 23

Die Zahl der Unfälle mit Kraftomnibussen hat erneut zugelegt, dies zeigt auf, dass der Kontrolldruck in diesem Bereich deutlich gesteigert werden muss. Entsprechende Planungen sind für das Jahr 2020 bereits vorgesehen.

	unter 14 Jahre	14 - 17 Jahre	18 - 24 Jahre	25 - 64 Jahre	65 - 74 Jahre	75 Jahre und älter	ohne Altersangabe
Anzahl der Unfälle	2	2	10	262	19	6	10
Verunglückte	2	1	4	18	1	6	0
davon Getötete	0	0	0	0	0	0	0
davon Schwerverletzte	0	0	0	0	0	2	0
davon Leichtverletzte	2	1	4	18	1	4	0
männlich	1	0	1	9	1	3	0
weiblich	1	1	3	9	0	3	0
Unfallursachen (Klammerwerte)							
Verkehrstüchtigkeit (01 - 04)	0	0	0	0	0	0	0
Geschwindigkeit (12 - 13)	0	0	0	3	0	0	0
Abstand (14 - 15)	0	0	2	19	1	0	0
Überholen (16 - 23)	0	0	1	8	0	0	0
Vorfahrt, Vorrang (27 - 33)	0	0	1	10	0	0	0
Abbiegen (34 - 35)	0	0	1	18	1	0	0
Wenden/Rückwärts-/Ein-, Anfahren (36-37)	0	0	0	20	6	1	1
Technische Mängel (50 - 55)	0	0	0	3	0	0	1
Sonstige	0	1	2	87	6	0	5

	Gesamt 2018	Gesamt 2019	Veränderungen zum Vorjahr		Trend
Gesamtunfälle	285	299	14	4,91%	↗
Verunglückte	38	32	-6	-15,79%	↘↘
davon Getötete	0	0	0	0 %	→
davon Schwerverletzte	3	2	-1	-33,33%	↘↘
davon Leichtverletzte	35	30	-5	-14,29%	↘↘
männlich	11	15	4	36,36%	↗↗
weiblich	27	17	-10	-37,04%	↘↘
Unfallursachen (Klammerwerte)					
Verkehrstüchtigkeit (01 - 04)	1	0	-1	-100,00%	↘↘
Geschwindigkeit (12 - 13)	5	3	-2	-40,00%	↘↘
Abstand (14 - 15)	21	22	1	4,76%	↗
Überholen (16 - 23)	3	9	6	200,00%	↗↗
Vorfahrt, Vorrang (27 - 33)	8	11	3	37,50%	↗↗
Abbiegen (34 - 35)	19	20	1	5,26%	↗
Wenden/Rückwärts-/Ein-, Anfahren (36-37)	26	28	2	7,69%	↗
Technische Mängel (50 - 55)	0	4	4	0 %	↗↗
Sonstige	115	101	-14	-12,17%	↘↘

Trotz der deutlichen Zunahme von Unfällen unter Beteiligung von Schienenfahrzeugen hat der Anteil der dabei Schwer- oder Leichtverletzten deutlich abgenommen. Es kam dabei bereits im sechsten Jahr niemand zu Tode. Die Anzahl findet in nachstehender Statistik jedoch nur insofern Berücksichtigung, dass in ihr nur Personen aufgeführt werden, die innerhalb des Schienenfahrzeuges getötet oder verletzt wurden.

	unter 14 Jahre	14 - 17 Jahre	18 - 24 Jahre	25 - 64 Jahre	65 - 74 Jahre	75 Jahre und älter	ohne Alters- angabe
Anzahl der Unfälle	0	0	3	57	1	2	2
Verunglückte	0	0	2	7	0	2	0
davon Getötete	0	0	0	0	0	0	0
davon Schwerverletzte	0	0	0	0	0	0	0
davon Leichtverletzte	0	0	2	7	0	2	0
männlich	0	0	1	3	0	0	0
weiblich	0	0	1	4	0	2	0
Unfallursachen (Klammerwerte)							
Verkehrstüchtigkeit (01 - 04)	0	0	0	0	0	0	0
Geschwindigkeit (12 - 13)	0	0	0	1	0	0	0
Abstand (14 - 15)	0	0	0	2	0	0	0
Überholen (16 - 23)	0	0	0	0	0	0	0
Vorfahrt, Vorrang (27 - 33)	0	0	0	2	0	0	0
Abbiegen (34 - 35)	0	0	0	1	0	0	1
Wenden/Rückwärts-/Ein-, Anfahren (36-37)	0	0	0	0	0	0	0
Technische Mängel (50 - 55)	0	0	0	0	0	0	0
Sonstige	0	0	0	7	0	0	0

	Gesamt 2018	Gesamt 2019	Veränderungen		Trend
Gesamtunfälle	49	61	12	24,49%	↑↑↑
Verunglückte	22	11	-11	-50,00%	↓↓↓
davon Getötete	0	0	0	0 %	→
davon Schwerverletzte	1	0	-1	-100,00%	↓↓↓
davon Leichtverletzte	21	11	-10	-47,62%	↓↓↓
männlich	8	4	-4	-50,00%	↓↓↓
weiblich	14	7	-7	-50,00%	↓↓↓
Unfallursachen (Klammerwerte)					
Verkehrstüchtigkeit (01 - 04)	0	0	0	0 %	→
Geschwindigkeit (12 - 13)	0	1	1	0 %	↑↑↑
Abstand (14 - 15)	0	2	2	0 %	↑↑↑
Überholen (16 - 23)	0	0	0	0 %	→
Vorfahrt, Vorrang (27 - 33)	1	2	1	100,00%	↑↑↑
Abbiegen (34 - 35)	0	2	2	0 %	↑↑↑
Wenden/Rückwärts-/Ein-, Anfahren (36-37)	0	0	0	0 %	→
Technische Mängel (50 - 55)	0	0	0	0 %	→
Sonstige	6	7	1	16,67%	↑↑↑

(Land- und forstwirtschaftliche Fahrzeuge, unbekannte Fahrzeuge bei Verkehrsunfallflucht, sonstige Geschädigte etc.)

	unter 14 Jahre	14 - 17 Jahre	18 - 24 Jahre	25 - 64 Jahre	65 - 74 Jahre	75 Jahre und älter	ohne Alters- angabe
Anzahl der Unfälle	3	4	61	228	22	7	2.524
Verunglückte	3	3	4	16	0	1	0
davon Getötete	0	0	0	0	0	0	0
davon Schwerverletzte	2	1	0	7	0	1	0
davon Leichtverletzte	1	2	4	9	0	0	0
männlich	3	3	2	11	0	0	0
weiblich	0	0	2	5	0	1	0
Unfallursachen (Klammerwerte)							
Verkehrstüchtigkeit (01 - 04)	0	0	2	2	0	0	0
Geschwindigkeit (12 - 13)	0	0	4	8	0	0	42
Abstand (14 - 15)	0	0	8	11	2	0	136
Überholen (16 - 23)	0	1	1	6	2	0	42
Vorfahrt, Vorrang (27 - 33)	0	1	6	9	4	0	19
Abbiegen (34 - 35)	0	1	4	14	1	0	32
Wenden/Rückwärts-/Ein-, Anfahren (36-37)	0	0	9	25	1	1	381
Technische Mängel (50 - 55)	0	0	1	6	0	0	8
Sonstige	0	1	15	78	7	4	1.889

	Gesamt 2018	Gesamt 2019	Veränderungen zum Vorjahr		Trend
Gesamtunfälle	2.626	2.834	208	7,92%	↑
Verunglückte	27	27	0	0,00%	→
davon Getötete	1	0	-1	-100,00%	↓↓
davon Schwerverletzte	6	11	5	83,33%	↑↑
davon Leichtverletzte	20	16	-4	-20,00%	↓↓
männlich	26	19	-7	-26,92%	↓↓
weiblich	1	8	7	700,00%	↑↑
Unfallursachen (Klammerwerte)					
Verkehrstüchtigkeit (01 - 04)	5	4	-1	-20,00%	↓↓
Geschwindigkeit (12 - 13)	43	54	11	25,58%	↑↑
Abstand (14 - 15)	106	157	51	48,11%	↑↑
Überholen (16 - 23)	34	52	18	52,94%	↑↑
Vorfahrt, Vorrang (27 - 33)	31	39	8	25,81%	↑↑
Abbiegen (34 - 35)	31	52	21	67,74%	↑↑
Wenden/Rückwärts-/Ein-, Anfahren (36-37)	379	417	38	10,03%	↑↑
Technische Mängel (50 - 55)	18	15	-3	-16,67%	↓↓
Sonstige	1.939	1.994	55	2,84%	↗

2.8.1 Alkohol und/oder berauschende Mittel

Die Unfälle unter Alkohol stiegen um 19 Fälle an, die unter Drogeneinfluss um 7 Fälle. In 2019 ereigneten sich 25 Unfälle durch Mischkonsum von Alkohol in Kombination mit anderen berauschenden Mitteln, das sind sieben Fälle mehr als im Vorjahreszeitraum. Insgesamt ist also die Zahl der Unfälle unter dem Einfluss von Alkohol und/oder Drogen um 33 Fälle gestiegen.

	###	###	###	###	###
Gesamtunfälle	441	536	441	501	534
VU mit Personenschaden	154	200	154	199	167
Kategorie 1	2	5	2	4	1
Kategorie 2	52	57	52	56	53
Kategorie 3	100	138	100	139	113
Verunglückte	197	256	197	245	224
davon Getötete	2	5	2	5	1
davon Schwerverletzte	64	74	64	65	68
davon Leichtverletzte	131	177	131	175	155
VU mit Sachschaden	287	336	287	302	367

	unter Alkohol 2019	unter ber. Mittel 2019	Mischkonsum 2019	Veränderungen zum Vorjahr		Trend
Gesamtunfälle	459	50	25	33	6,59%	↑
VU mit Personenschaden	133	22	12	-32	-16,08%	↓↓
Kategorie 1	0	1	0	-3	-75,00%	↓↓
Kategorie 2	39	9	5	-3	-5,36%	↓
Kategorie 3	94	12	7	-26	-18,71%	↓↓
Verunglückte	172	34	18	-21	-8,57%	↓
davon Getötete	0	1	0	-4	-80,00%	↓↓
davon Schwerverletzte	45	17	6	3	4,62%	↗
davon Leichtverletzte	127	16	12	-20	-11,43%	↓↓
VU mit Sachschaden	326	28	13	65	21,52%	↑↑

2.8.2 Geschwindigkeit

An den rückläufigen Trend der geschwindigkeitsbedingten Unfälle des vergangenen Jahres soll wieder angeknüpft werden, indem der Verfolgungsdruck durch verstärkten Messbetrieb an den relevanten Örtlichkeiten wieder erhöht wird.

	2015	2016	2017	2018	2019	Veränderungen zum Vorjahr		Trend
Gesamtunfälle	1.698	1.618	1.698	1.582	1.776	194	12,26%	↑↑
VU mit Personenschaden	565	585	565	545	568	23	4,22%	↗
Kategorie 1	13	16	13	13	12	-1	-7,69%	↓
Kategorie 2	198	198	198	159	203	44	27,67%	↑↑
Kategorie 3	354	371	354	373	353	-20	-5,36%	↓
Verunglückte	793	813	793	744	763	19	2,55%	↗
davon Getötete	15	16	15	14	13	-1	-7,14%	↓
davon Schwerverletzte	255	254	255	201	252	51	25,37%	↑↑
davon Leichtverletzte	523	543	523	529	498	-31	-5,86%	↓
VU mit Sachschaden	1.133	1.033	1.133	1.037	1.208	171	16,49%	↑↑

2.8.3 Abstand

Die abstandsbedingten Verkehrsunfälle sind deutlich angestiegen. Daher wird die Polizei Nordhessen hier mit neu verfügbaren Messsystemen verstärkt Abstandsmessungen durchführen. Von erheblicher Relevanz ist dabei der Verkehrsraum BAB.

	2015	2016	2017	2018	2019	Veränderungen zum Vorjahr		Trend
Gesamtunfälle	2.081	2.028	2.081	2.109	2.491	382	18,11%	↑↑
VU mit Personenschaden	535	558	535	533	538	5	0,94%	↗
Kategorie 1	4	3	4	3	2	-1	-33,33%	↓↓
Kategorie 2	70	65	70	62	68	6	9,68%	↑
Kategorie 3	461	490	461	468	468	0	0,00%	→
Verunglückte	804	811	804	810	810	0	0,00%	→
davon Getötete	4	5	4	3	2	-1	-33,33%	↓↓
davon Schwerverletzte	86	83	86	81	82	1	1,23%	↗
davon Leichtverletzte	714	723	714	726	726	0	0,00%	→
VU mit Sachschaden	1.546	1.470	1.546	1.576	1.953	377	23,92%	↑↑

Die Zahl der Wildunfälle ist im Vergleich zum Vorjahr wieder deutlich angestiegen. Im Vergleich zum Jahr 2007 ist dies ein Anstieg um 47,1%. Der Anteil der Wildunfälle am Gesamtunfallaufkommen beträgt derzeit 22,5%, im Jahr 2007 waren dies noch 18%. Die Möglichkeiten weiterer Maßnahmen sind auf Landesebene zu sondieren.

	2015	2016	2017	2018	2019	Veränderungen zum Vorjahr		Trend
Gesamtunfälle	5.233	4.512	5.233	4.716	5.042	326	6,91%	↑
VU mit Personenschaden	42	44	42	39	31	-8	-20,51%	↓↓
Kategorie 1	0	1	0	0	0	0	0 %	↑↑
Kategorie 2	9	12	9	7	6	-1	-14,29%	↓↓
Kategorie 3	33	31	33	32	25	-7	-21,88%	↓↓
Verunglückte	52	63	52	44	39	-5	-11,36%	↓↓
davon Getötete	0	1	0	0	0	0	0 %	↑↑
davon Schwerverletzte	13	12	13	7	6	-1	-14,29%	↓↓
davon Leichtverletzte	39	50	39	37	33	-4	-10,81%	↓↓
VU mit Sachschaden	5.191	4.468	5.191	4.677	5.011	334	7,14%	↑

	2015	2016	2017	2018	2019	Veränderungen zum Vorjahr		Trend
1. Alkoholeinfluss (01)	166	192	147	177	145	-32	-18,08%	↓↓
2. Einfluss anderer berauschender Mittel (02)	25	20	19	34	34	0	0,00%	→
3. Übermüdung (03)	10	11	11	12	24	12	100,00%	↑↑
4. Sonstige körperliche oder geistige Mängel (04)	39	23	37	62	51	-11	-17,74%	↓↓
5. Falsche Straßenbenutzung (10-11)	218	196	185	186	267	81	43,55%	↑↑
6. Geschwindigkeit (12-13)	651	585	565	545	572	27	4,95%	↗
7. Abstand (14)	483	558	535	533	558	25	4,69%	↗
8. Überholen (16-23)	169	145	141	142	131	-11	-7,75%	↓
9. Vorbei-, Nebeneinanderfahren (24-26)	66	88	64	69	95	26	37,68%	↑↑
10. Vorfahrt/Vorrang (27-33)	494	525	542	532	607	75	14,10%	↑↑
11. Abbiegen (35)	235	179	198	214	223	9	4,21%	↗
12. Wenden/Rückwärtsfahren (36)	137	112	108	109	106	-3	-2,75%	↓
13. Einfahren in den fließenden Verkehr (37)	127	126	105	127	110	-17	-13,39%	↓↓
14. Falsches Verhalten ggü. Fußgängern (38-42)	149	139	144	119	119	0	0,00%	→
15. Ruhender Verkehr (43-46)	27	19	26	23	25	2	8,70%	↑
16. Ladung (47-48)	10	12	8	5	12	7	140,00%	↑↑
17. Andere Fehler beim Fahrzeugführer (49)	619	726	648	657	397	-260	-39,57%	↓↓
18. Technische Mängel (50-55)	47	46	40	43	45	2	4,65%	↗
19. Falsches Verhalten der Fußgänger (60-69)	239	183	222	126	116	-10	-7,94%	↓
20. Straßenverhältnisse/Straßenzustand (70-79)	231	225	212	150	120	-30	-20,00%	↓↓
21. Witterungsverhältnisse (80-84)	71	65	60	69	74	5	7,25%	↑
22. Hindernisse auf der Fahrbahn (85-88)	57	66	58	62	59	-3	-4,84%	↓
23. Sonstige (89)	180	164	157	174	115	-59	-33,91%	↓↓

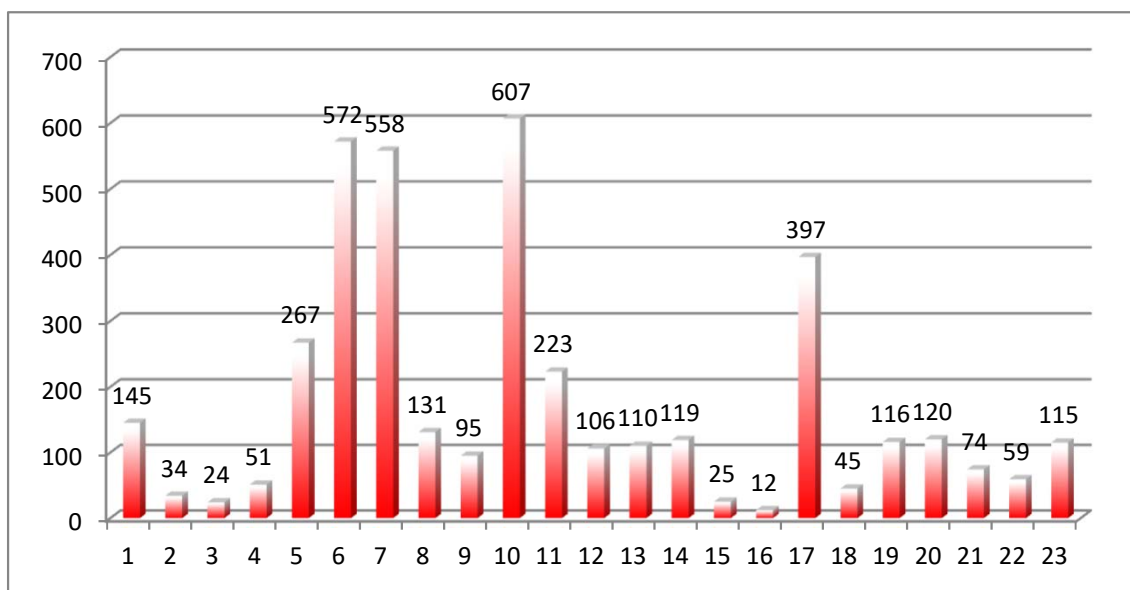


Abb. 8: Hauptunfallursachen bei schweren Verkehrsunfällen

2.8.6 Unfallursachen nach Kategorien

	Gesamtunfälle	VU Kategorie 1	VU Kategorie 2	VU Kategorie 3	VU Kategorie 4-6
Alkoholeinfluss (01)	484	0	44	101	339
Einfluss anderer berauschender Mittel (02)	75	1	14	19	41
Übermüdung (03)	52	0	6	18	28
Sonstige körperliche oder geistige Mängel (04)	139	0	17	34	88
Falsche Straßenbenutzung (08-11)	1.287	12	64	191	1.020
Geschwindigkeit (12-13)	1.785	12	205	355	1.213
Abstand (14)	2.540	2	69	487	1.982
Überholen (16-23)	794	2	35	94	663
Vorbei-, Nebeneinanderfahren (24-26)	1.109	0	8	87	1.014
Vorfahrt/Vorrang (27-33)	1.488	3	114	490	881
Abbiegen (34-35)	693	1	53	169	470
Wenden/Rückwärtsfahren (36)	2.993	0	18	88	2.887
Einfahren in den fließenden Verkehr (37)	486	0	11	99	376
Falsches Verhalten ggü. Fußgängern (38-42)	127	1	35	83	8
Ruhender Verkehr (43-46)	404	1	3	21	379
Ladung (47-48)	178	0	0	12	166
Andere Fehler beim Fahrzeugführer (49)	5.598	2	132	263	5.201
Technische Mängel (50-55)	187	0	20	25	142
Falsches Verhalten der Fußgänger (60-69)	171	0	39	77	55
Straßenverhältnisse/Straßenzustand (70-79, 90)	382	0	36	84	262
Witterungsverhältnisse (80-84)	205	0	16	58	131
Hindernisse auf der Fahrbahn (85-88)	5.343	0	16	43	5.284
Sonstige (89)	666	2	33	80	551

Beispiel Verkehrsunfallfluchten

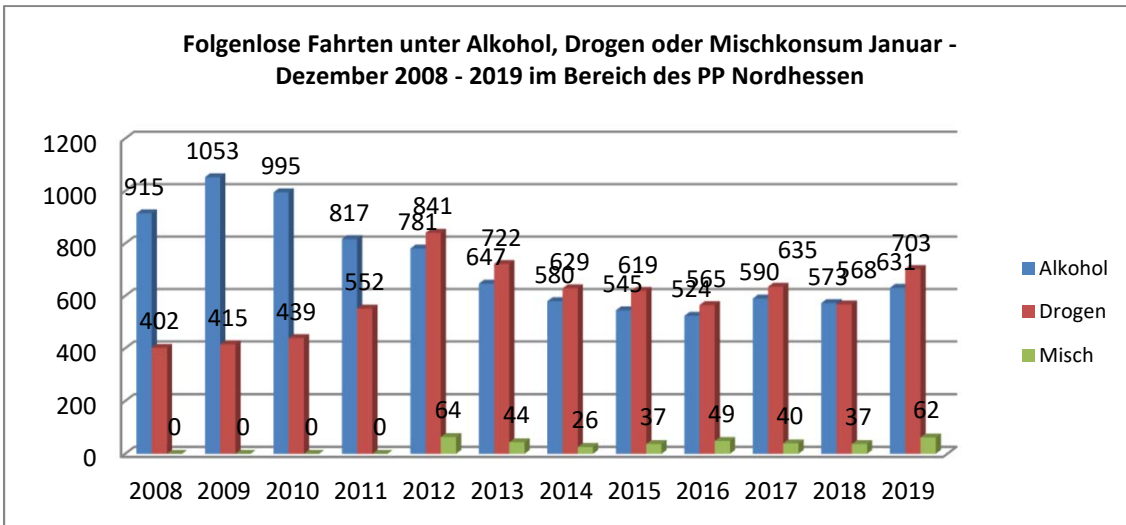
Die

Zahl der Verkehrsunfallfluchten stieg im Betrachtungszeitraum von 2007 um 35%. Trotz einer eingeleiteten Medienkampagne im Zuständigkeitsbereich des PP Nordhessen steigen auch weiterhin die Unfallzahlen. Viele der vorgenannten Unfälle passieren auch weiterhin in Parkhäusern bzw. auf Parkflächen, deren räumliche Ausgestaltung nicht mit den Dimensionen der Fahrzeuge mitgehalten hat. Gleichwohl lässt sich durchaus auch feststellen, dass den Verkehrsteilnehmern zunehmend das Bewusstsein fehlt, dass es sich bei einer Unfallflucht bereits um eine Straftat handelt und nicht nur um ein "Kavaliersdelikt".

4. Verkehrsüberwachung

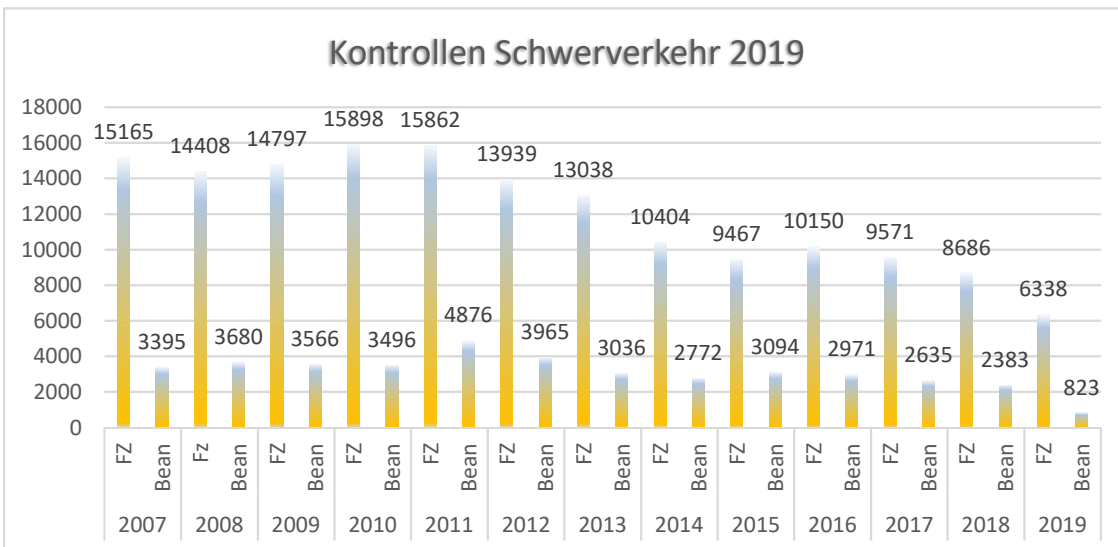
4.1 Folgenlose Fahrten unter dem Einfluss von Alkohol und anderen berauschenden Mitteln

Im Jahr 2019 wurden 1396 Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer unter dem Einfluss von Alkohol und/oder berauschenden Mitteln festgestellt.



4.2 Güter- und Personenverkehr

Im Verkehrsjahr 2019 wurden im Bereich des Polizeipräsidiums Nordhessen 6338 Lastkraftwagen bzw. Kraftomnibusse kontrolliert. Von diesen wurden 823 aus unterschiedlichen Gründen beanstandet.



5.1 Polizeipräsidium Nordhessen

Die Unfallzahlen unter Alkohol und/oder Drogen sind innerhalb der letzten zwei Jahre deutlich angestiegen. Deshalb wird die Polizei den Kontrolldruck in diesem polizeilichen Handlungsfeld weiterhin hoch halten. Bei den erheblich angestiegenen Zahlen der Unfallfluchten und der Wildunfälle sind landesweite Konzepte bzw. Vorgehensweisen angezeigt. Lokale Maßnahmen haben bisher leider nicht zum gewünschten Erfolg geführt.

	2015	2016	2017	2018	2019	Veränderungen 2018/2019		Trend
						in Zahlen	in %	
VU gesamt	19.852	20.548	21.767	21.364	22.456	1.092	5,11%	↑
VU mit Personenschaden	2.855	2.968	2.837	2.945	2.911	-34	-1,15%	↘
Kategorie 1	42	43	34	31	29	-2	-6,45%	↓
Kategorie 2	732	711	730	661	686	25	3,78%	↗
Kategorie 3	2.081	2.214	2.073	2.253	2.196	-57	-2,53%	↘
Verunglückte Personen	3.819	3.969	3.900	3.917	3.912	-5	-0,13%	↘
Getötete	43	46	38	33	30	-3	-9,09%	↓
Schwerverletzte	846	857	889	777	801	24	3,09%	↗
Leichtverletzte	2.930	3.066	2.973	3.107	3.081	-26	-0,84%	↘
VU mit Sachschaden	16.997	17.580	18.930	18.419	19.545	1.126	6,11%	↑
Kategorie 4	1.084	1.066	1.045	787	879	92	11,69%	↑↑
Kategorie 5	15.722	16.329	17.727	17.463	18.481	1.018	5,83%	↑
Kategorie 6	191	185	158	169	185	16	9,47%	↑
Sachschaden in Mill.	56	59	63	66	72	6	9,23%	↑
Unfälle unter Einfluss von								
Alkohol	438	421	352	440	459	19	4,32%	↗
Drogen	28	30	24	43	50	7	16,28%	↑↑
Mischkonsum	22	32	18	18	25	7	38,89%	↑↑
Folgenlose Fahrten unter:								
Alkohol	545	524	590	573	631	58	10,12%	↑↑
Drogen	619	565	635	568	703	135	23,77%	↑↑
Mischkonsum	37	49	40	37	62	25	67,57%	↑↑
Verfolgungsindex Alkohol	1,2	1,2	1,7	1,3	1,4	0	5,56%	↑
Verfolgungsindex Drogen	22,1	18,8	26,5	13,2	14,1	1	6,44%	↑
Unfallfluchten	5.022	5.240	5.588	5.618	6.029	411	7,32%	↑
davon mit Personenschaden	246	247	209	232	246	14	6,03%	↑
Aufklärungsquote	40%	41%	39%	40%	40%	0	-0,81%	↘
Wildunfälle	5.233	4.512	5.233	4.716	5.042	326	6,91%	↑