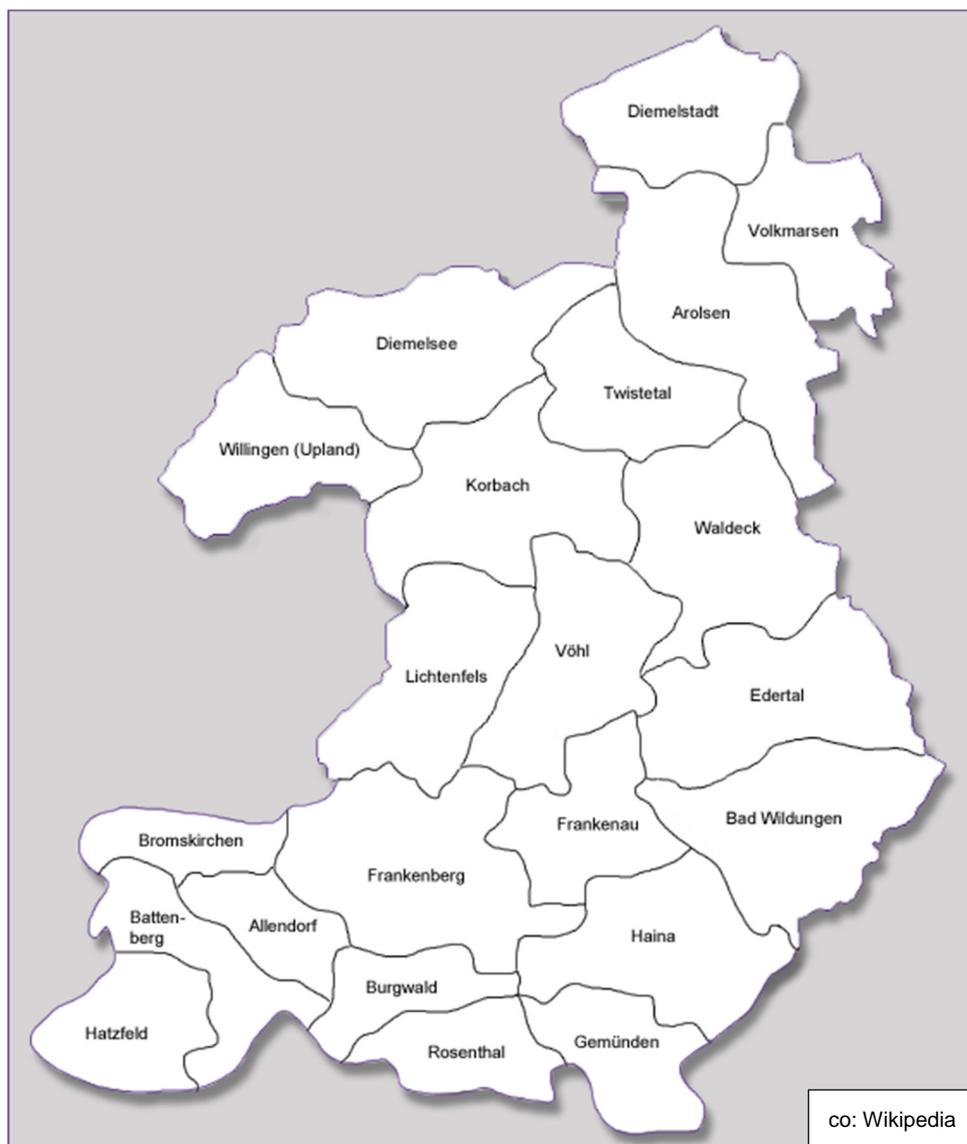


# Verkehrsunfallstatistik 2019

## für den Landkreis Waldeck-Frankenberg



# Inhaltsverzeichnis

1. Erläuterungen.....	3
2. Strukturdaten Landkreis Waldeck-Frankenberg .....	4
2.1 Fläche:.....	4
2.2 Bevölkerung:.....	4
2.3 Straßennetz: .....	4
2.4 Zugelassene Fahrzeuge:.....	4
3. Unfalllage .....	5
3.1 Aktuelle Jahresentwicklung .....	5
3.2 Unfälle nach Straßenklassen.....	5
3.3 Getötete Personen .....	6
3.4 Schwerverletzte Personen.....	6
3.5 Getötete und Schwerverletzte .....	6
3.6 Unfälle nach Zeiten.....	7
3.6.1 Verkehrsunfälle nach Monaten.....	7
3.6.2 Verkehrsunfälle nach Tagen.....	8
3.6.3 Verkehrsunfälle im Tagesverlauf .....	8
3.7 Verkehrsunfallflucht .....	8
3.8 Risikogruppen.....	9
3.8.1 Kinder (0 – 13).....	9
3.8.2 Jugendliche (14 -17).....	10
3.8.3 Junge Fahrer (18 – 24).....	10
3.8.4 Altersgruppe 65 – 74 .....	11
3.8.5 Altersgruppe 75plus.....	11
3.9 Verkehrsbeteiligungen.....	12
3.9.1 Fußgänger .....	12
3.9.2 Fahrräder und Pedelecs .....	13
3.9.3 Motorisiere Zweiräder .....	14
3.9.4 PKW.....	17
3.9.5 LKW .....	18
3.9.6 Kraftomnibusse.....	19
3.9.7 Sonstige Fahrzeuge .....	19
3.10 Ausgewählte Unfallursachen .....	20
3.10.1 Alkohol und/oder berauschende Mittel .....	20
3.10.2 Geschwindigkeit.....	21
3.10.3 Vorfahrt/Vorrang .....	21
3.10.4 Abstand.....	22
3.10.5 Wildunfälle .....	22
3.10.6 Ursachen bei Verkehrsunfällen mit Personenschäden .....	23

3.10.7	Unfallursachen nach Kategorien .....	24
4.	Einwirkungsmöglichkeiten .....	25
4.1	Engineering - Sichere Gestaltung des Verkehrsraums .....	25
4.2	Education –Verkehrserziehung .....	25
4.3	Enforcement – Verkehrsüberwachung .....	26
4.3.1	Geschwindigkeit/ Abstand .....	26
4.3.2	Folgenlose Fahrten unter dem Einfluss von Alkohol und anderen berauschenden Mitteln .....	26
4.3.3	Güter- und Personenverkehr .....	27
5.	Schlusswort/Aussichten .....	27

## 1. Erläuterungen

Die Verkehrsunfallstatistik 2019 gibt einen Überblick über die bei der Polizeidirektion Waldeck-Frankenberg bekannt gewordenen Verkehrsunfälle (vorläufiges Ergebnis) sowie über durchgeführte Maßnahmen zur Bekämpfung der Hauptunfallursachen und Erhöhung der Verkehrssicherheit. Die Unfalldaten wurden aufgrund des Straßenverkehrsunfallstatistikgesetzes vom 15. Juni 1990 (BGBl. I S. 1078), das zuletzt durch Artikel 497 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474) geändert worden ist, erhoben und an das Hessische Statistische Landesamt gemeldet. Nach den Richtlinien über die Aufgaben der Polizei bei Straßenverkehrsunfällen (Unfallaufnahmeleitlinien, Erlass HMdIS vom 29. August 2016, Az. LPP 1-66k-08-15/002) gehören zu den meldepflichtigen Unfällen:

### **Kategorie 1:** Verkehrsunfall mit Getöteten

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

### **Kategorie 2:** Verkehrsunfall mit Schwerverletzten

Mindestens ein Unfallbeteiligter wurde 24 Stunden oder länger in einem Krankenhaus aufgenommen (stationär).

### **Kategorie 3:** Verkehrsunfall mit Leichtverletzten

Mindestens ein Unfallbeteiligter wurde leicht verletzt (keine stationäre Aufnahme).

### **Kategorie 4:** Schwerwiegender Unfall mit Sachschaden

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

### **Kategorie 5:** Verkehrsunfall mit Sachschaden

Alle Verkehrsunfälle - bei denen eine Straftat oder eine Ordnungswidrigkeit verwirklicht wurde und alle beteiligten Kfz fahrbereit blieben (ausgenommen Verkehrsunfälle unter Einwirkung von Alkohol oder anderen berauschenden Mitteln). - bei denen keine, eine unbedeutende oder eine geringfügige Ordnungswidrigkeit verwirklicht wurde, auch wenn mindestens ein beteiligtes Kfz. nicht mehr fahrbereit ist.

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

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

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

**Leichtverletzte (LV):** Personen, deren Verletzungen ambulant behandelt wurden

**Schwerverletzte (SV):** Personen, die 24 Stunden oder länger stationär in einem Krankenhaus aufgenommen wurden.

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

## Klammerzahlen

In Klammern gesetzte Zahlen sind Vergleichszahlen aus dem Vorjahr

## 2. Strukturdaten Landkreis Waldeck-Frankenberg

### 2.1 Fläche:

1.848,44 km<sup>2</sup>

### 2.2 Bevölkerung:

156.953 (31. Dez. 2018)

Bevölkerung (Stand 31.12.2018)				
Alter in Jahren	männlich	weiblich	gesamt	Prozentual
0 - 13	9.923	9.303	19.226	12,25
14 - 17	3.274	3.046	6.320	4,03
18 - 24	6.322	5.178	11.500	7,33
25 - 64	42.469	41.132	83.601	53,26
65 - 74	8.339	8.711	17.050	10,86
75plus	7.871	11.385	19.256	12,27
gesamt	78.198	78.755	156.953	100

### 2.3 Straßennetz:

Autobahnen	10,42 km
Bundesstraßen	250,60 km
Landesstraßen	482,35 km
Kreisstraßen	488,75 km
Sonstige Straßen	?

### 2.4 Zugelassene Fahrzeuge:

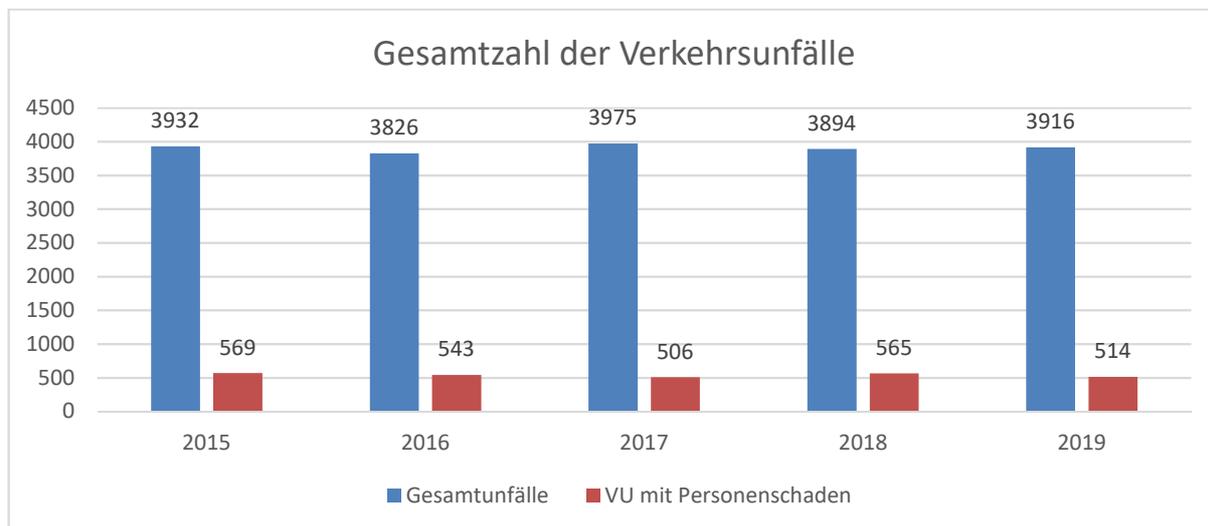
	PKW	LKW	Krafträder	KOM	sonstige
2018*	103.081	5.987	11.347	221	455

\*Zahlen aus 2019 liegen noch nicht vor

### 3. Unfalllage

#### 3.1. Aktuelle Jahresentwicklung

Bei der Gesamtzahl der Verkehrsunfälle (VU) ist in den vergangenen Jahren kein Trend zu erkennen. Die Zahl der VU hat sich im Jahr 2019 um 0,56 % auf nunmehr 3916 (3894) VU marginal erhöht. Das sind 22 VU mehr als im Jahr zuvor. Die Zahl der VU mit Personenschäden hat sich allerdings deutlich um 9,03 % auf jetzt 514 (565) verringert.

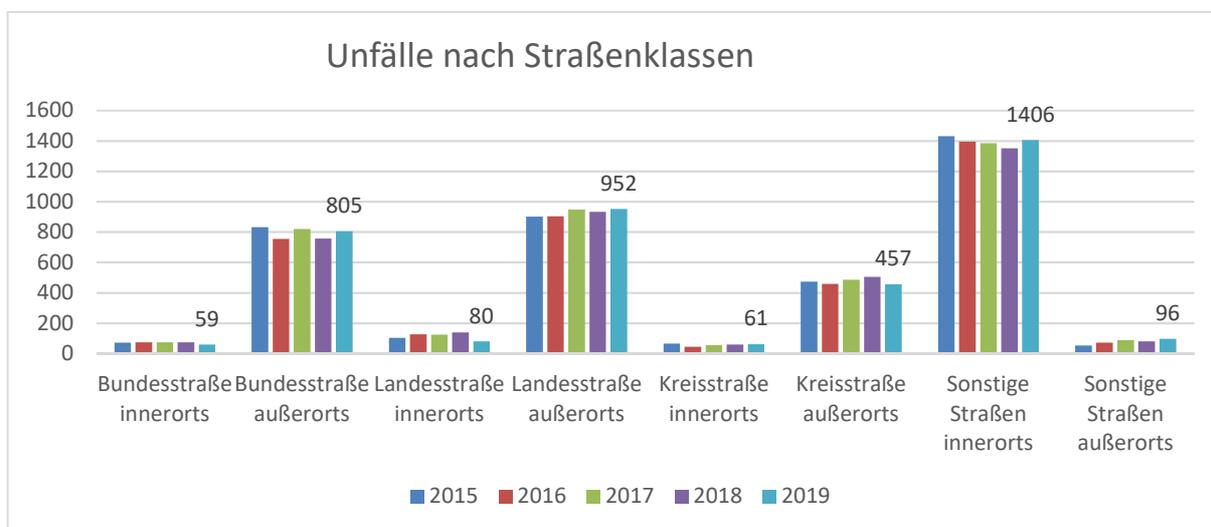


#### 3.2 Unfälle nach Straßenklassen

Im Jahr 2019 ereigneten sich 1606 VU (1621) oder aber 41,01 % innerhalb geschlossener Ortschaften.

Im Berichtszeitraum ereigneten sich auf den Bundesstraßen außerhalb geschlossener Ortschaften 805 VU (756). Das bedeutet gegenüber dem Vorjahr eine Vermehrung um 49 VU oder aber 6,48 %.

Auf den Landesstraßen außerhalb geschlossener Ortschaften ereigneten sich im Jahr 2019 insgesamt 952 (933) VU. Das bedeutet eine marginale Erhöhung um 2,00 %. Auch bei den Kreis- und sonstigen Straßen sind die Veränderungen sehr gering.



### 3.3 Getötete Personen

Bei VU wurden im Jahr 2019 insgesamt 6 (10) Personen im Landkreis Waldeck-Frankenberg getötet. Im Vergleich zu den Vorjahren ist ein rückläufiger Trend zu erkennen.

Auf außerörtlichen Straßen wurden 4 Menschen bei VU getötet. Auf innerörtlichen Straßen 2.

Getötete Personen	2015	2016	2017	2018	2019
Bundesstraße innerorts	0	0	0	1	0
Bundesstraße außerorts	2	7	6	1	2
Landesstraße innerorts	0	0	2	0	0
Landesstraße außerorts	2	3	5	4	1
Kreisstraße innerorts	0	0	0	1	1
Kreisstraße außerorts	0	1	1	2	1
Sonstige Straßen innerorts	0	2	1	0	1
Sonstige Straßen außerorts	1	1	0	1	0
Summe	5	14	15	10	6

### 3.4 Schwerverletzte Personen

In den vergangenen Jahren ist ein rückläufiger Trend bei der Zahl der Schwerverletzten in Waldeck-Frankenberg zu verzeichnen, der sich auch im Jahr 2019 fortsetzt. Insgesamt wurden bei den 3916 VU 191 (223) Personen schwerverletzt. Damit sank die Zahl der Schwerverletzten seit Erhebung der statistischen Zahlen erstmals unter 200.

Die meisten Schwerverletzten werden mit 60 (68) Personen auf Landesstraßen außerhalb geschlossener Ortschaften gezählt. Es folgen Bundesstraßen außerhalb geschlossener Ortschaften mit 52 (51) und Sonstige Straßen innerorts mit 40 (47) Schwerverletzten.

Die Zahl der Leichtverletzten hat sich auf 503 (496) leicht erhöht.

Dieser Trend – weniger Schwerverletzte und mehr Leichtverletzte - ist seit Jahren zu beobachten und deutet auf eine bessere Sicherheitstechnik hin.

Schwerverletzte Personen	2015	2016	2017	2018	2019
Bundesstraße innerorts	4	5	3	6	2
Bundesstraße außerorts	69	57	69	51	52
Landesstraße innerorts	10	11	22	8	11
Landesstraße außerorts	64	70	66	68	60
Kreisstraße innerorts	6	2	4	4	7
Kreisstraße außerorts	24	14	22	29	14
Sonstige Straßen innerorts	52	62	42	47	40
Sonstige Straßen außerorts	10	12	10	10	5
Summe	239	233	238	223	191

### 3.5 Getötete und Schwerverletzte

Es hängt von verschiedenen Faktoren ab, ob die Folge eines schweren Verkehrsunfalls der Tod oder eine schwere Verletzung ist (z.B. Gurt angelegt oder nicht, Helm getragen oder nicht, Ersthelfer vor Ort oder nicht). Deshalb betrachtet die hessische Polizei die Gruppe der Getöteten und Schwerverletzten immer noch einmal gemeinsam.

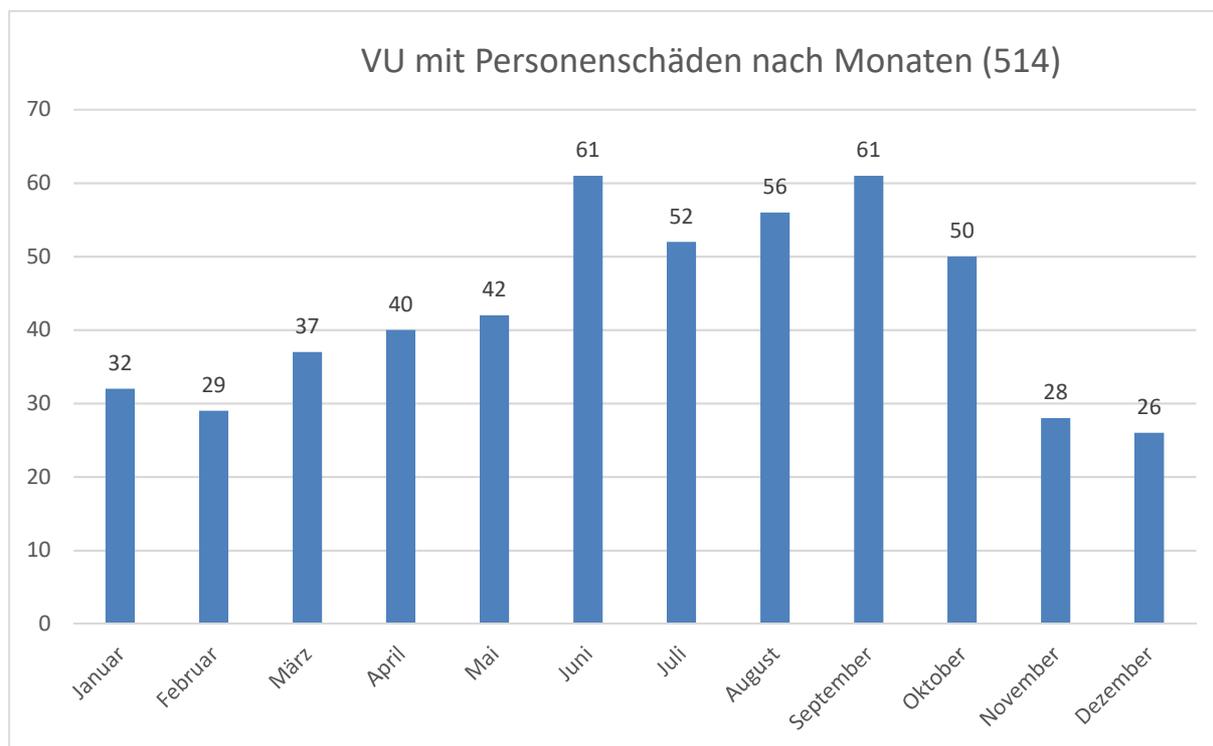
Bei der gemeinsamen Betrachtung ist in den vergangenen Jahren ein deutlich rückläufiger

Trend zu erkennen. Im Jahr 2019 wurden 197 (233) Personen schwerverletzt oder gar getötet. Das bedeutet einen erfreulichen Rückgang um 15,45 %. In der 5-Jahresbetrachtung ist die Zahl von 244 auf nunmehr 197 deutlich um 19,26 % gesunken. Dabei wurde erstmals die Zahl von 200 unterschritten.

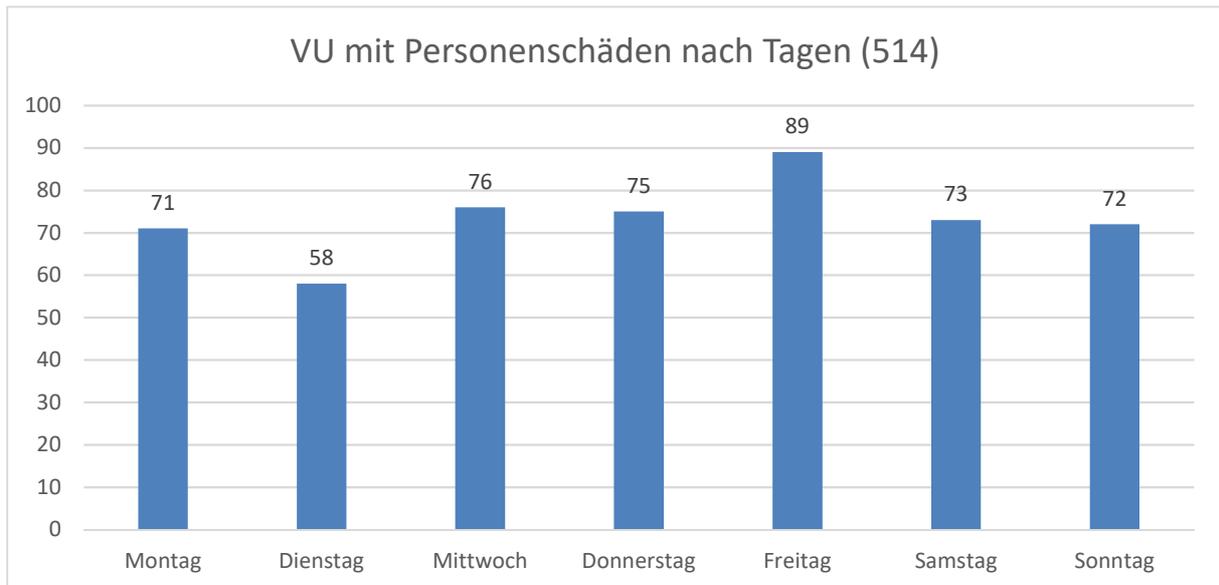
<b>Getötete und schwerverletzte Personen</b>	2015	2016	2017	2018	2019
Bundesstraße innerorts	4	5	3	7	2
Bundesstraße außerorts	71	64	75	52	54
Landesstraße innerorts	10	11	24	8	11
Landesstraße außerorts	66	73	71	71	61
Kreisstraße innerorts	6	2	4	5	8
Kreisstraße außerorts	24	15	23	32	15
Sonstige Straßen innerorts	52	64	43	47	41
Sonstige Straßen außerorts	11	13	10	11	5
<b>Summe</b>	<b>244</b>	<b>247</b>	<b>253</b>	<b>233</b>	<b>197</b>

### 3.6. Unfälle nach Zeiten

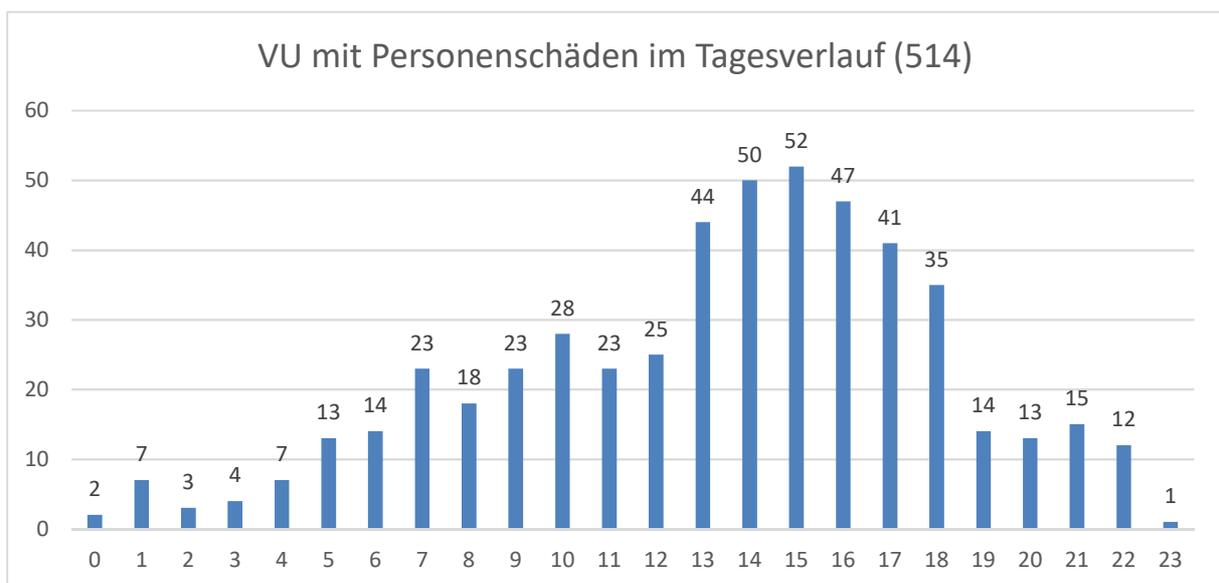
#### 3.6.1 Verkehrsunfälle nach Monaten



### 3.6.2 Verkehrsunfälle nach Tagen



### 3.6.3 Verkehrsunfälle im Tagesverlauf

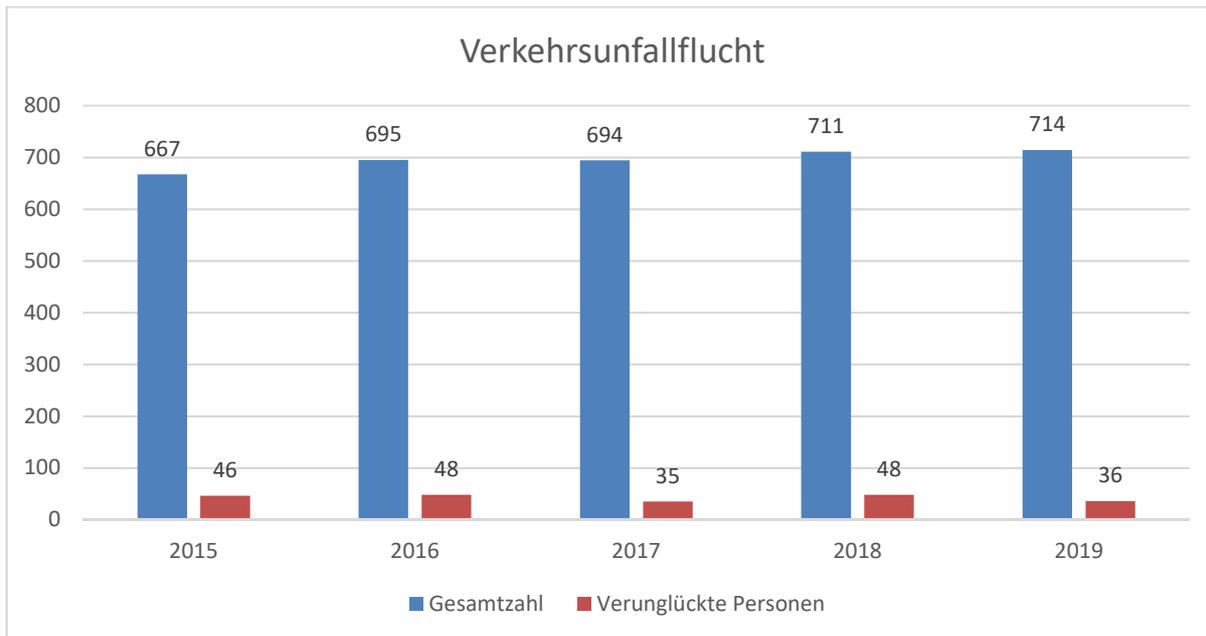


## 3.7 Verkehrsunfallflucht

Im Berichtszeitraum ereigneten sich 714 (711) VU-Fluchten. Demzufolge haben sich 18,23 % der Verursacher aller polizeilich aufgenommenen VU unerlaubt vom Unfallort entfernt. Bei der überwiegenden Zahl der Unfallfluchten handelt es sich mit 684 (671) VU-Fluchten um Sachschadenunfälle. Bei 40 VU-Fluchten wurden insgesamt 36 (48) Personen verletzt (31 Leichtverletzte und 5 Schwerverletzte).

Die Zahl der VU-Fluchten ist im 5-Jahresvergleich ansteigend und hat sich von 667 im Jahr 2015 auf nunmehr 714 erhöht. Die Aufklärungsquote hat sich mit 35 % zum Vorjahr (36 %) kaum verändert.

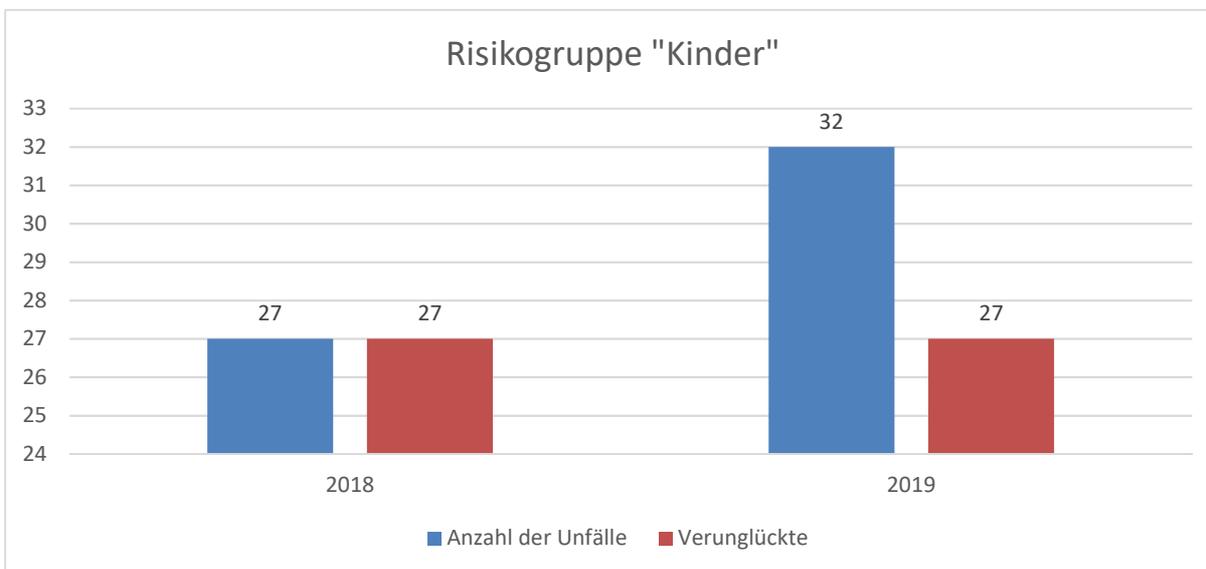
Nach wie vor spielen Aussagen von Zeugen und Hinweise aus der Bevölkerung bei den polizeilichen Ermittlungen zur Aufklärung von VU-Fluchten eine große Rolle.



### 3.8. Risikogruppen

#### 3.8.1 Kinder (0 – 13)

Mit 19.226 Kindern beträgt ihr Anteil an der Gesamtbevölkerung im Landkreis Waldeck-Frankenberg 12,25 %. Kinder sind aufgrund ihrer körperlichen Konstitution sowie der noch nicht ausgereiften kognitiven und motorischen Fähigkeiten stärker gefährdet als andere Verkehrsteilnehmer. Sie waren im vergangenen Jahr an 32 (27) Verkehrsunfällen beteiligt. Damit ist die Zahl der Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Kindern um 18,52 % gestiegen. Bei diesen Unfällen wurden 27 (27) Kinder verletzt, 9 (3) davon schwer. Bei keinem (3) der Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Kindern handelt es sich um Schulwegunfälle. 15 (17) Kinder wurden als Mitfahrer in einem PKW verletzt und 5 (9) als Fahrradfahrer.

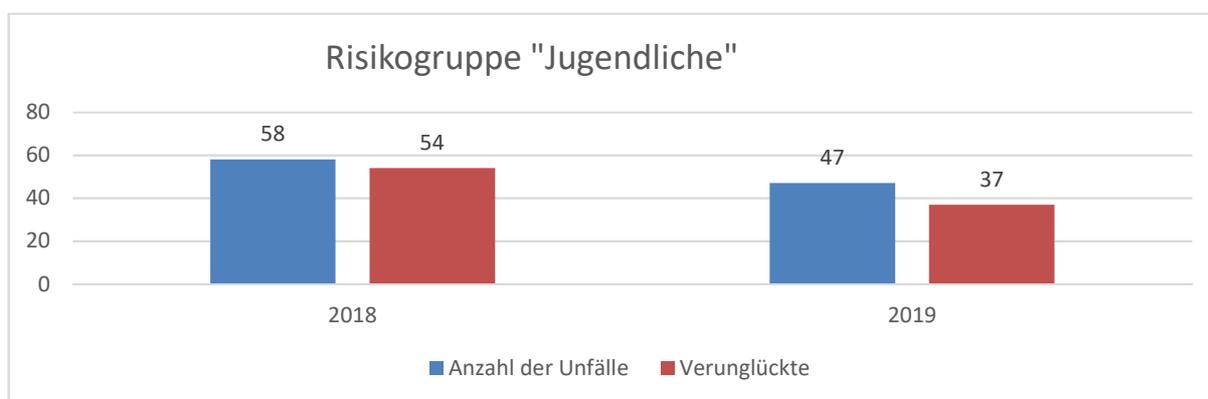


### 3.8.2 Jugendliche (14 -17)

Im Landkreis Waldeck-Frankenberg leben 6.320 Jugendliche. Ihr Anteil an der Gesamtbevölkerung beträgt 4,03 %.

Sie waren im Jahr 2019 an 46 (58) Verkehrsunfällen beteiligt. Bei 3 Unfällen handelt es sich um Schulwegunfälle. Bei diesen Schulwegunfällen wurde eine Jugendliche (Bad Arolsen) getötet. 2 Jugendliche verletzten sich leicht.

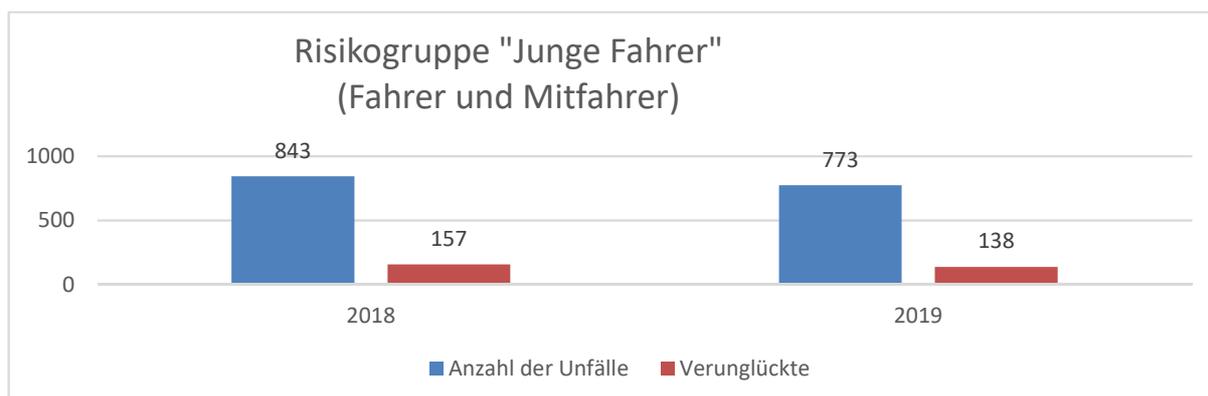
Insgesamt wurden bei den 46 Unfällen 55 (54) Jugendliche verletzt, 13 davon schwer. Eine Jugendliche verletzte sich tödlich. Auffallend ist, dass mit 39 (32) unfallbeteiligten Jugendlichen die überwiegende Zahl männlich ist. Dies deutet auf eine risikobereitere Teilnahme der männlichen Jugendlichen am Straßenverkehr hin. Mit 15 (15) ereigneten sich die meisten Unfälle als Fahrer oder Mitfahrer auf einem Krad und 13 (24) als Fahrer oder Mitfahrer in einem PKW.



Die positiven Erfahrungen der letzten Jahre beim „Begleitenden Fahren mit 17“ setzt sich auch in diesem Berichtszeitraum fort. Hier sind lediglich 3 (1) VU zu verzeichnen, an denen ein BF 17-Inhaber beteiligt war. Als Unfallverursacher sind sie dabei 2 Mal registriert. Ein Jugendlicher wurde verletzt (kein Unfallverursacher).

### 3.8.3 Junge Fahrer (18 – 24)

Der Anteil dieser Altersgruppe an der Gesamtbevölkerung im Landkreis Waldeck-Frankenberg beträgt mit 11.550 Menschen 7,36 %. Diese Altersgruppe war im Jahr 2019 an 773 (843) Verkehrsunfällen beteiligt. Das bedeutet, dass die „Jungen Fahrer“ an 19,74 % aller polizeilich registrierten Verkehrsunfälle beteiligt waren. Dabei wurden 138 (157) Personen dieser Altersgruppe verletzt. Mit 722 (777) VU ereigneten sich die weitaus meisten VU in dieser Altersgruppe als Fahrer oder Mitfahrer in einem PKW. Dabei verletzten sich 104 (121) Personen



dieser Altersgruppe. Bei 8 (18) Kradunfällen verletzten sich 6 (17) junge Menschen, 1 (9) davon schwer.

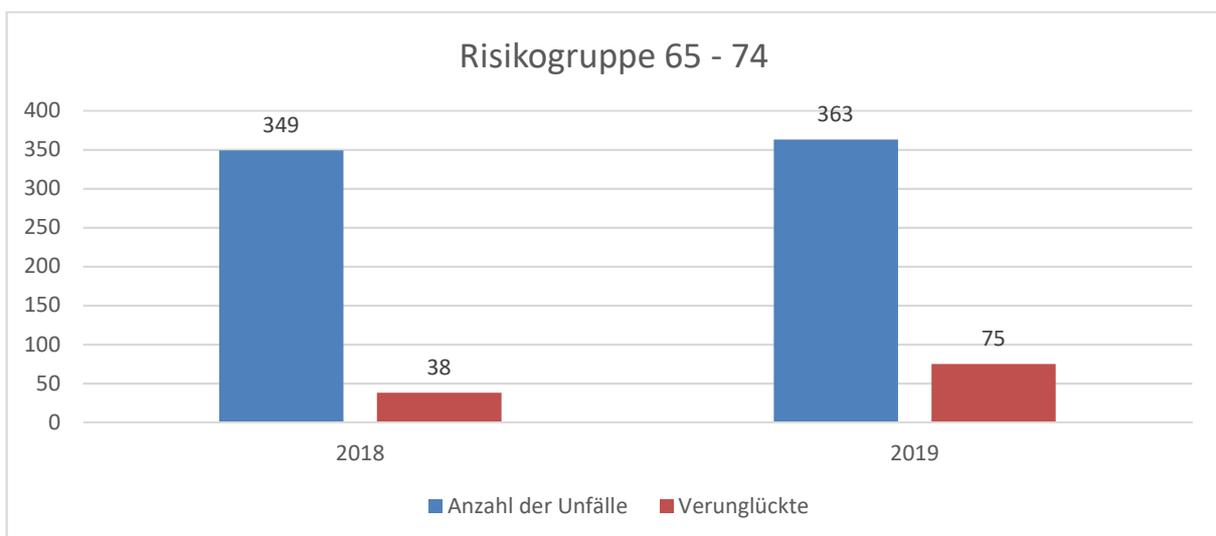
### 3.8.4 Altersgruppe 65 – 74

Die Lebenserwartung der Menschen steigt und vor diesem Hintergrund des demographischen Wandels gehören immer mehr Menschen der Altersgruppe 65plus an. Für den Berichtszeitraum bedeutet das, dass 36.306 Menschen oder aber 23,13 % der Einwohner von Waldeck-Frankenberg der „Generation 65plus“ angehören. Seit 2013 erfolgt eine differenziertere Betrachtung, indem eine Unterscheidung in die „Altersgruppe 65 – 74 Jahre“ sowie „75plus“ erfolgt.

Der Anteil der Altersgruppe 65 - 74 Jahre an der Gesamtbevölkerung in Waldeck-Frankenberg beträgt 10.86 % oder aber 17.050 Personen. Diese Altersgruppe war im Jahr 2019 an 363 (349) Verkehrsunfällen beteiligt. Damit hat sich die Zahl der VU nur marginal geändert.

Auffällig ist auch hier, dass das männliche Geschlecht bei der Zahl der Verunglückten überproportional vertreten ist. Ihr Bevölkerungsanteil liegt mit 8.339 Personen bei 48,91 % deutlich unter 50 % in dieser Risikogruppe. Dennoch sind von den 75 verunglückten Personen 49 oder 65,33 % männlichen Geschlechts.

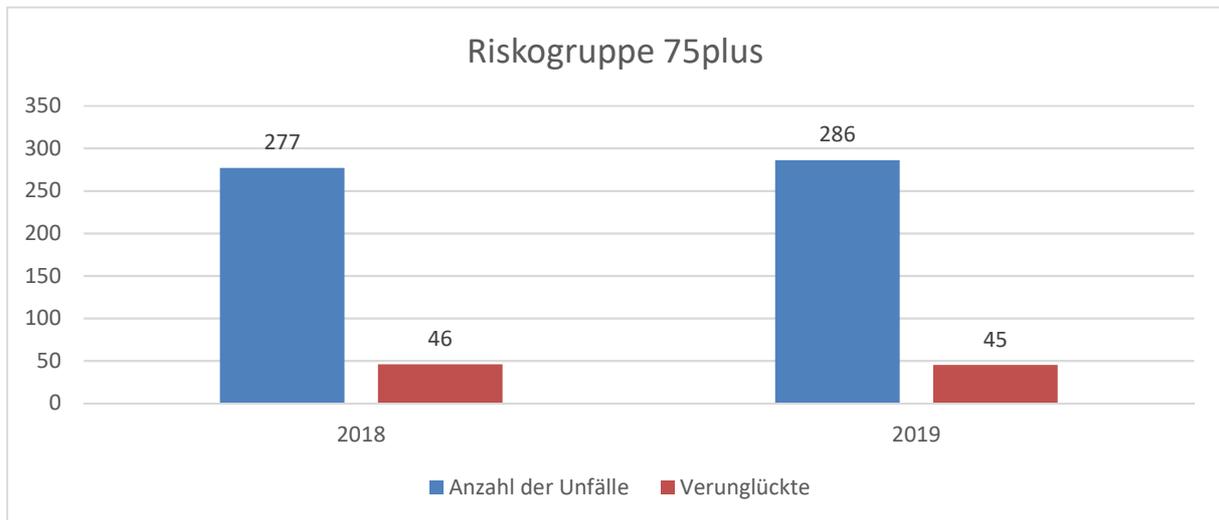
Bei den 363 (349) Verkehrsunfällen wurden 1 (2) Person getötet, 34 (15) schwer- und 40 (21) leichtverletzt. Mit 316 (309) VU ereigneten sich die weitaus meisten Unfälle dieser Risikogruppe als Fahrer oder Mitfahrer in einem PKW.



### 3.8.5 Altersgruppe 75plus

Der Anteil der Altersgruppe 75plus an der Gesamtbevölkerung in Waldeck-Frankenberg beträgt bei 19.256 Personen 12,27 %. Diese Altersgruppe war im Jahr 2019 an 286 (277) Verkehrsunfällen beteiligt. Das sind 9 VU mehr als im Jahr zuvor. In dieser Altersgruppe ist die Überrepräsentation der männlichen Unfallbeteiligten am deutlichsten feststellbar. 45 Personen wurden bei Unfällen verletzt. Von den 45 (46) Verunglückten waren 32 oder aber 71,11% männlichen Geschlechts. Ihr Bevölkerungsanteil in dieser Gruppe beträgt mit 7870 aber lediglich 40,87 %

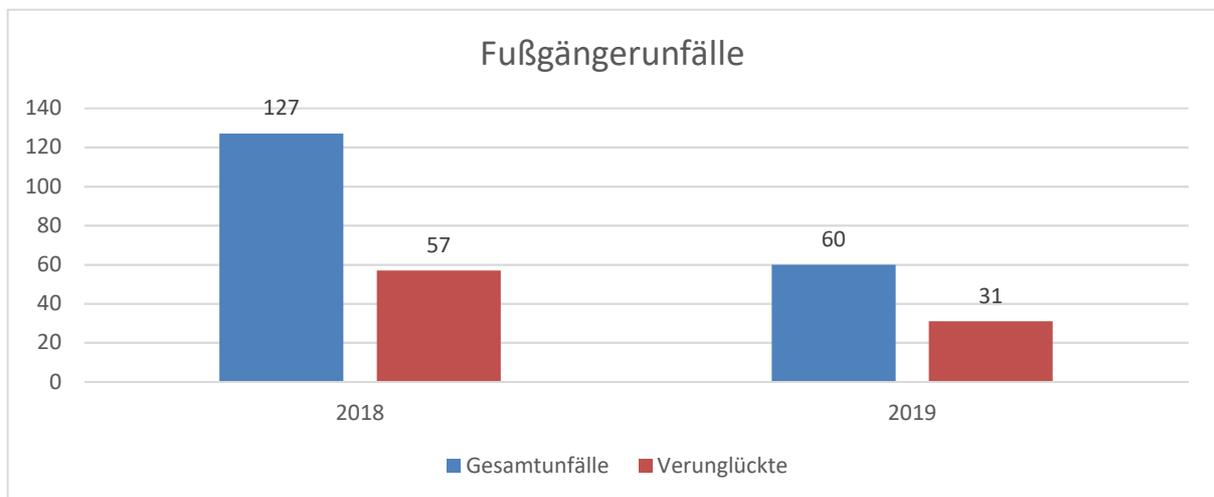
Bei den 286 (277) Verkehrsunfällen dieser Altersgruppe wurden 20 (28) schwer- und 25 (16) leichtverletzt.



## 3.9 Verkehrsbeteiligungen

### 3.9.1 Fußgänger

Die Anzahl der VU an denen Fußgänger beteiligt waren, ist mit 60 (127) um 67 VU oder aber 52,76 % deutlich gesunken. Es verunglückten dabei 31 (57) Personen. 1 (2) Person wurde getötet, 10 (22) schwer- und 20 (33) leichtverletzt. Bei den Fußgängerunfällen sind Frauen und Männer zu gleichen Teilen beteiligt. Aus welchen Gründen die Zahl der Verkehrsunfälle mit verunglückten Fußgängern um mehr als 50 % gesunken ist, lässt sich in der Jahresbeurteilung noch nicht erklären und muss weiter beobachtet werden.

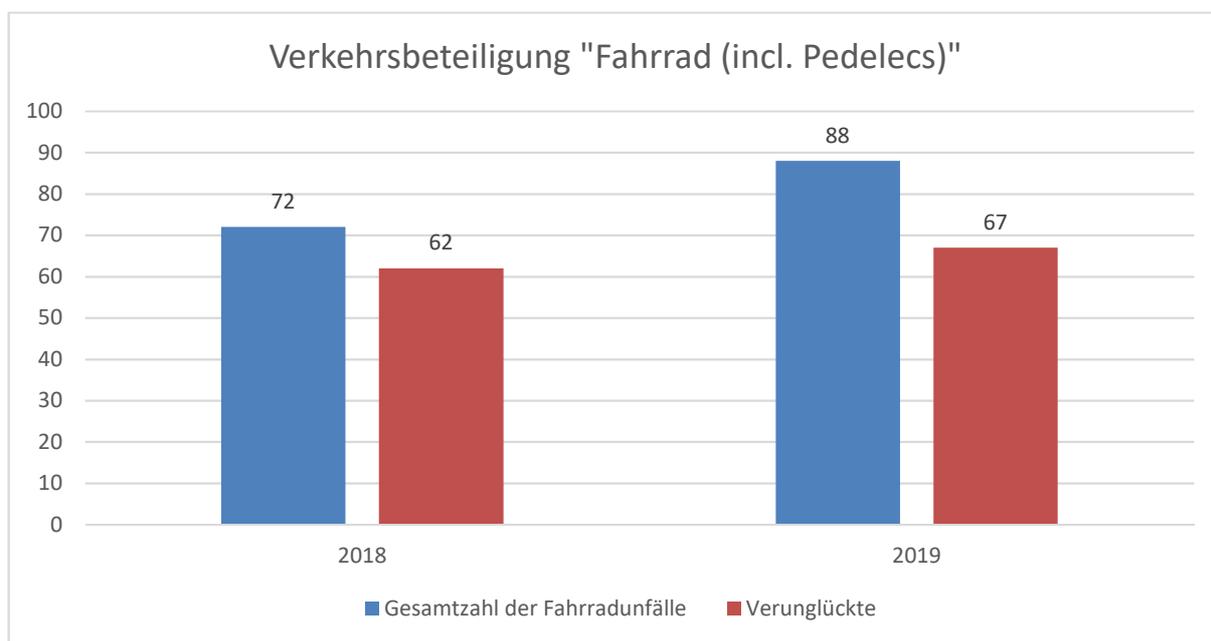


<b>Fußgängerunfälle</b>	unter 14	14 - 17	18 - 24	25 - 64	65 - 74	75plus	ohne Altersangabe
Anzahl der Unfälle	6	3	3	35	6	7	1
Verunglückte	5	3	1	16	3	3	0
davon Getötete	0	1	0	0	0	0	0
davon Schwerverletzte	4	0	0	4	1	1	0
davon Leichtverletzte	1	2	1	12	2	2	0
männlich	3	1	1	8	1	2	0
weiblich	2	2	0	8	2	1	0

### 3.9.2 Fahrräder und Pedelecs

Bei den Fahrradunfällen ist zu vermuten, dass viele Alleinunfälle nicht angezeigt werden. Deshalb besteht eine hohe Dunkelziffer. Die Zahl der polizeilich registrierten Fahrradunfälle beträgt genau wie im Vorjahr 72 (72). Bei diesen VU verunglückte 1 Radfahrer tödlich, 22 (23) Radfahrer verletzen sich schwer und 31 (37) leicht.

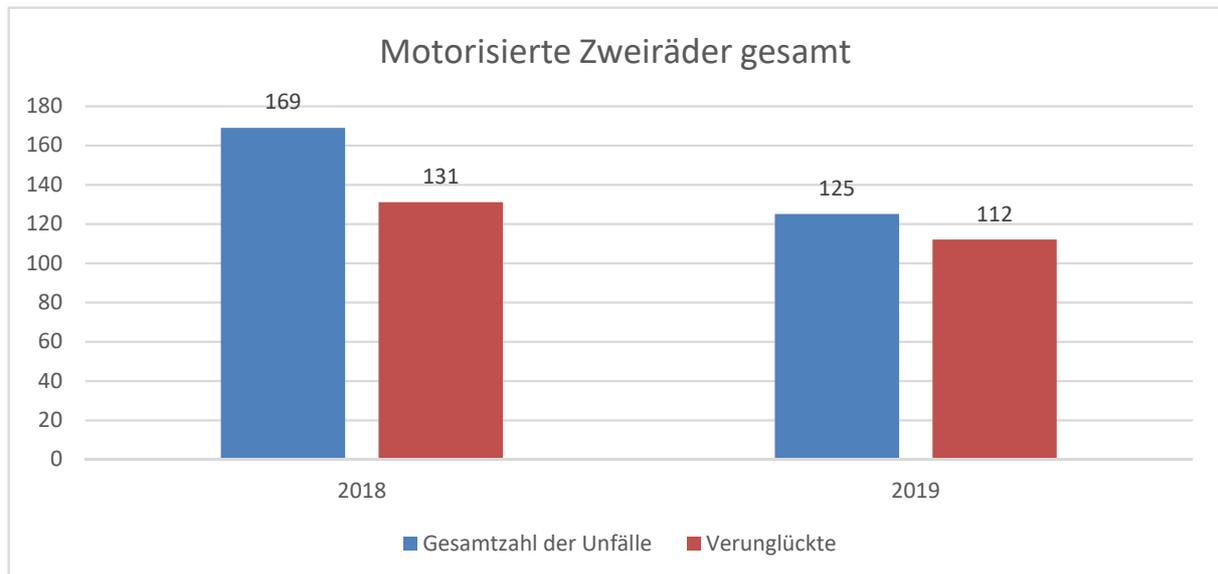
Pedelecs bieten nur dann Motorunterstützung, wenn der Fahrer in die Pedale tritt. Erfolgt die Pedalunterstützung bis 25 Kilometer pro Stunde, gelten Pedelecs als Fahrrad und sind nicht zulassungspflichtig. Im allgemeinen Sprachgebrauch werden diese Fahrzeuge fälschlicherweise als E-Bikes bezeichnet. Die Zahl der VU mit Pedelecs ist mit 16 (7) noch gering, wird sich aber aufgrund der hohen Verkaufszahlen vermutlich in den nächsten Jahren steigern. Die Unfallfolgen scheinen gravierender zu sein, als bei Fahrradunfällen ohne E-Motorunterstützung. Die Gründe hierfür sind in den höheren Geschwindigkeiten zu suchen. Bei den 16 VU wurden 3 Personen schwer- und 10 (5) leichtverletzt.



Anzahl der Fahrradunfälle inc. Ped.	unter 14	14 - 17	18 - 24	25 - 64	65 - 74	75plus	ohne Altersangabe
<b>Gesamt-VU</b>	11	8	11	39	14	6	1
Verunglückte	5	6	8	33	10	5	0
davon Getötete	0	0	0	0	1	0	0
davon Schwerverletzte	2	0	2	12	6	3	0
davon Leichtverletzte	3	6	6	21	3	2	0
männlich	5	5	7	24	7	3	0
weiblich	0	1	1	9	3	2	0

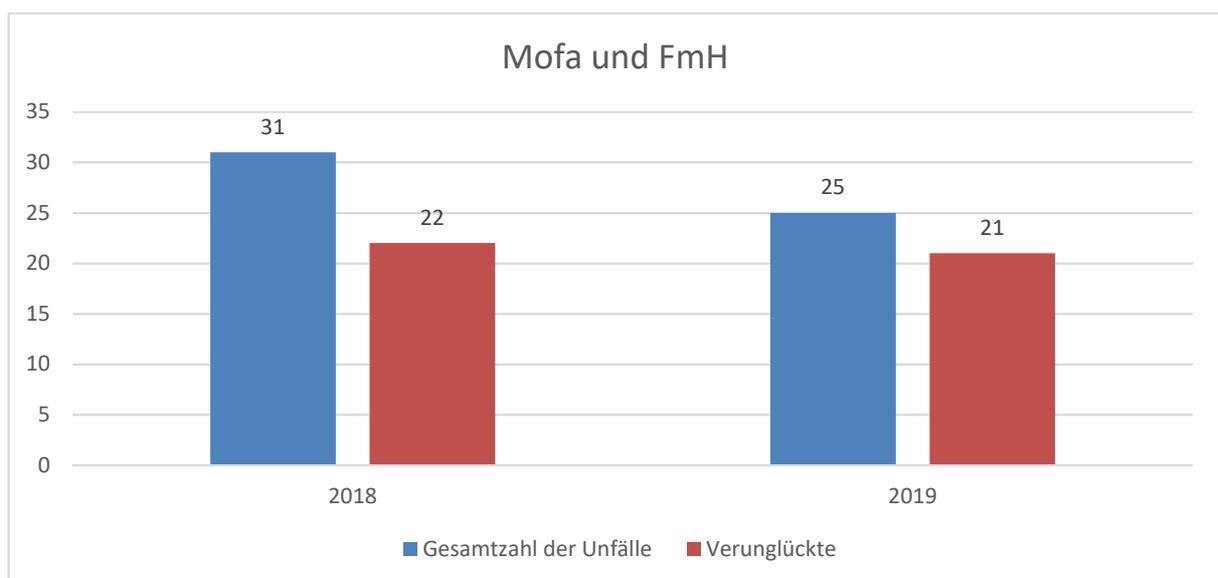
### 3.9.3 Motorisiere Zweiräder

Motorisierte Zweiräder werden statistisch nochmals in verschiedenen Untergruppen erfasst, die in der Folge dargestellt werden. Insgesamt wurden 125 (169) VU mit 112 (131) Verunglückten registriert. Das bedeutet einen erfreulichen Rückgang um 44 VU oder aber 26,04 %. In welchen Untergruppen dieser Rückgang zu vermelden ist, wird nachfolgend dargestellt.



#### 3.9.3.1 Mofa und FmH

Die Zahl der Mofa-VU hat sich um 6 VU auf 25 (31) VU verringert. 21 (22) Personen verletzen sich dabei, 7 davon schwer. Auffallend ist, dass von den 21 Verletzten 16 männlichen Geschlechts sind. Die meisten Verletzten finden sich nicht in der Gruppe der Jugendlichen, sondern mit 10 Verletzten in der Altersgruppe 25-64 Jahre.



Mofa und FmH	unter 14	14 - 17	18 - 24	25 - 64	65 - 74	75plus	ohne Alters- angabe
<b>Gesamt VU</b>	0	5	4	10	5	0	1
Verunglückte	0	5	4	8	4	0	0
davon Getötete	0	0	0	0	0	0	0
davon Schwerverletzte	0	1	2	3	1	0	0
davon Leichtverletzte	0	4	2	5	3	0	0
männlich	0	2	3	8	3	0	0
weiblich	0	3	1	0	1	0	0

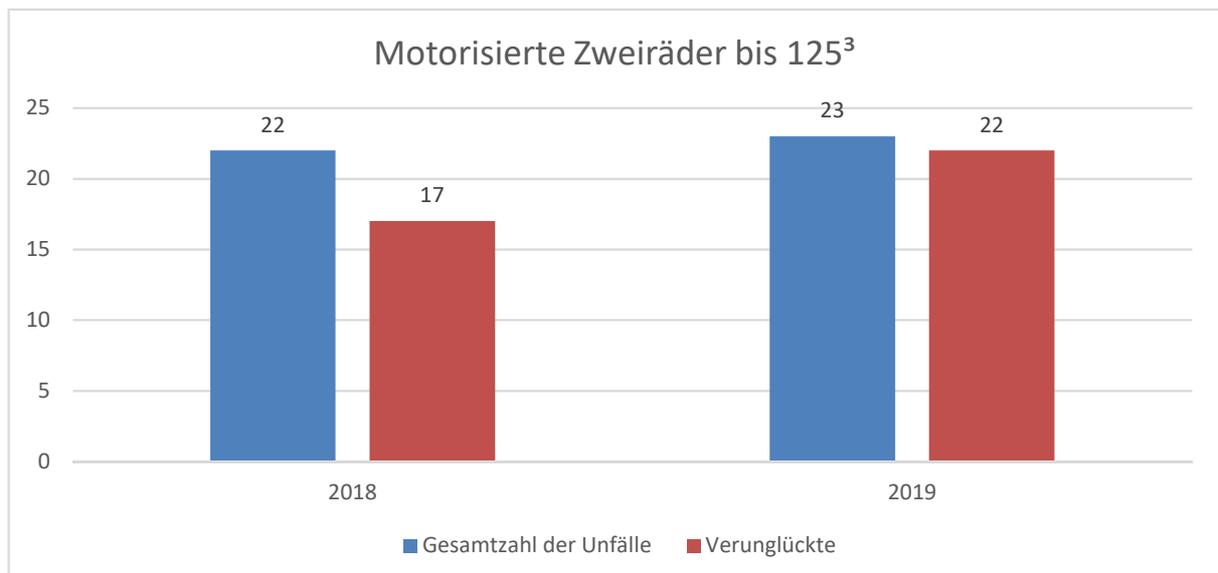
### 3.9.3.2 E-Bikes

E-Bikes fahren auf Knopfdruck auch ohne Pedalunterstützung. Dieses System ist ab sechs Kilometer pro Stunde zulassungspflichtig. Deshalb werden E-Bikes eher selten angeboten. Aus diesem Grund ist in dieser Verkehrsbeteiligung auch kein Unfall registriert.

### 3.9.3.3 motorisierte Zweiräder bis 125<sup>3</sup>

Die Zahl der VU mit motorisierten Zweirädern bis 125<sup>3</sup> ist im Berichtszeitraum um 1 VU auf 23 (22) VU gestiegen.

Dabei verunglückten 22 (17) Personen, 8 (8) davon schwer. Bei dieser Fahrzeugart handelt es sich in vielen Fällen um den Einstieg in die motorisierte Fortbewegung. Demzufolge finden sich mit 13 (10) Verunglückten die meisten Verletzten in der Altersgruppe 14-17 Jahre. Auch hier fällt auf, dass mit 11 (8) Verunglückten die meisten Verunglückten männlichen Geschlechts sind.



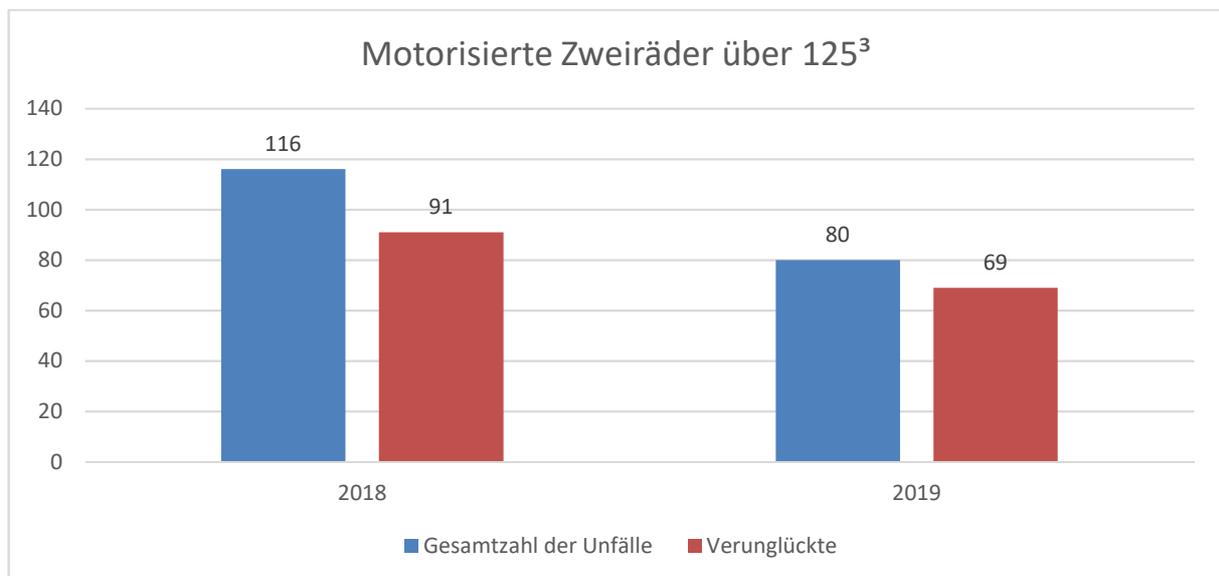
<b>Motorisierte Zweiräder bis 125<sup>3</sup></b>	unter 14	14 - 17	18 - 24	25 - 64	65 - 74	75plus	ohne Altersangabe
<b>Gesamt VU</b>	1	14	1	5	2	1	0
Verunglückte	1	13	1	4	2	1	0
davon Getötete	0	0	0	0	0	0	0
davon Schwerverletzte	1	4	0	2	0	1	0
davon Leichtverletzte	0	9	1	2	2	0	0
männlich	1	11	1	3	2	1	0
weiblich	0	2	0	1	0	0	0

### 3.9.3.4 motorisierte Zweiräder über 125<sup>3</sup>

Mit 80 (116) VU ist die Zahl der VU im Berichtszeitraum in dieser Untergruppe um 36 VU oder aber 31,03 % deutlich gesunken. Dennoch geschehen 64 % (68,64 %) aller VU mit motorisierten Zweirädern in der Untergruppe „motorisierte Zweiräder über 125<sup>3</sup>“.

Auch die Zahl der Verunglückten ist um 22 auf nunmehr 69 (91) gesunken. Das bedeutet einen Rückgang um 24,18 %.

2 (3) Motorradfahrer wurden getötet, 28 (44) schwer- und 39 (44) leichtverletzt. Ein Trend bei den Unfallursachen ist nicht erkennbar. Hauptunfallursächlich waren die Unfallursachen Geschwindigkeit, Abstand, Überholen und Fehler beim Abbiegen.



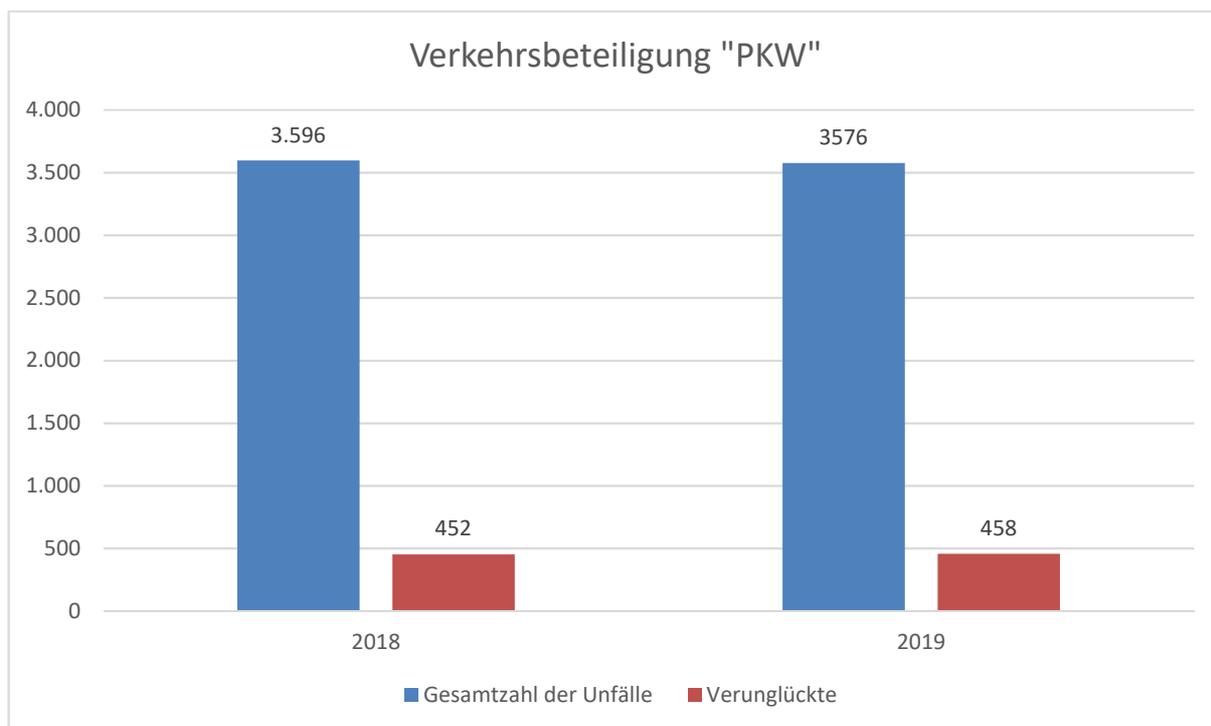
<b>Motorisierte Zweiräder über 125<sup>3</sup></b>	unter 14	14 - 17	18 - 24	25 - 64	65 - 74	75plus	ohne Altersangabe
<b>Gesamt VU</b>	0	1	7	64	6	3	0
Verunglückte	0	1	5	54	6	3	0
davon Getötete	0	0	0	2	0	0	0
davon Schwerverletzte	0	0	1	21	5	1	0
davon Leichtverletzte	0	1	4	31	1	2	0
männlich	0	1	5	50	6	3	0
weiblich	0	0	0	4	0	0	0

### 3.9.4 PKW

Im Landkreis Waldeck-Frankenberg ereignen sich mit 3.576 (3.596) VU die meisten Verkehrsunfälle unter der Verkehrsbeteiligung „PKW“. Das sind 91,32 % (92,35 %) aller registrierten VU. Bei der Zahl der Verunglückten sieht es ähnlich aus. Von den 700 verunglückten Personen verunglückten 458 (452) Personen bei der Verkehrsbeteiligung „PKW“. Das sind 65,43 % der Gesamtverunglückten.

2 (2) Personen wurden getötet, 106 (115) schwer- und 350 (335) Personen leichtverletzt. Die Altersgruppe 25-64 war mit 2.761 (2.641) VU an den meisten dieser VU beteiligt. Es folgt die Altersgruppe der Jungen Fahrer 18-24 mit 722 (776) VU.

Bei der Zahl der Verunglückten sieht es ähnlich aus. In der Altersgruppe 25-64 sind 264 (245) Personen und in der Altersgruppe Junge Fahrer 104 (121) Personen verunglückt. Bei den Verunglückten gehören 202 (232) zum weiblichen und 256 (220) zum männlichen Geschlecht. Als Hauptunfallursachen sind die Ursachen Geschwindigkeit mit 208 (206) VU, Abstand mit 198 (184) VU, Vorfahrt/Vorrang mit 181 (163) VU und Wenden/Rückwärts- Ein- und Anfahren mit 247 (244) VU zu nennen. An der Reihenfolge hat sich im Vergleich zum Vorjahr nichts verändert.



PKW	unter 14	14 - 17	18 - 24	25 - 64	65 - 74	75plus	ohne Altersangabe
<b>Gesamt VU</b>	13	13	722	2761	316	268	33
Verunglückte	15	8	104	264	38	28	1
davon Getötete	0	0	0	2	0	0	0
davon Schwerverletzte	2	2	24	52	15	11	0
davon Leichtverletzte	13	6	80	210	23	17	1
männlich	8	4	60	146	19	19	0
weiblich	7	4	44	118	19	9	1

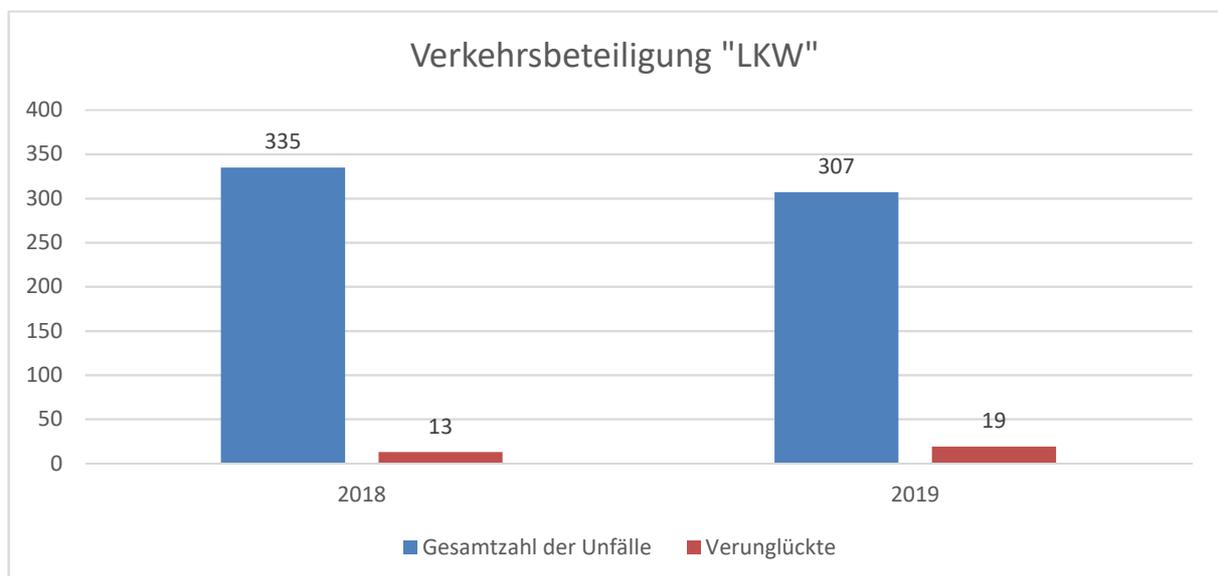
### 3.9.5 LKW

Im Berichtszeitraum sind im Landkreis Waldeck-Frankenberg 307 (335) VU unter der Verkehrsbeteiligung „LKW“ polizeilich registriert. Das sind gemessen an der Gesamtzahl 7,84 % (8,6 %) aller VU. Dabei verunglückten 19 (13) Personen als Fahrer oder Mitfahrer in einem LKW, 5 (1) wurden schwer und 14 (12) leichtverletzt. Bei den LKW-VU sind alle 19 Verunglückten männlichen Geschlechts, die meisten aus der Altersgruppe 25-64.

Wesentliche Unfallursachen waren: Wenden/Rückwärts-/Ein-/Anfahren mit 33 (32), Abstand mit 25 (20), Überholen mit 6 (15) und Vorfahrt/Vorrang mit 9 (14) VU.

Bei LKW-Unfällen werden Fahrer oder Mitfahrer seltener verletzt als bei VU mit anderen Fahrzeugarten. Wohl aber hat ein VU mit einem LKW für andere Verkehrsteilnehmer gravierendere Folgen.

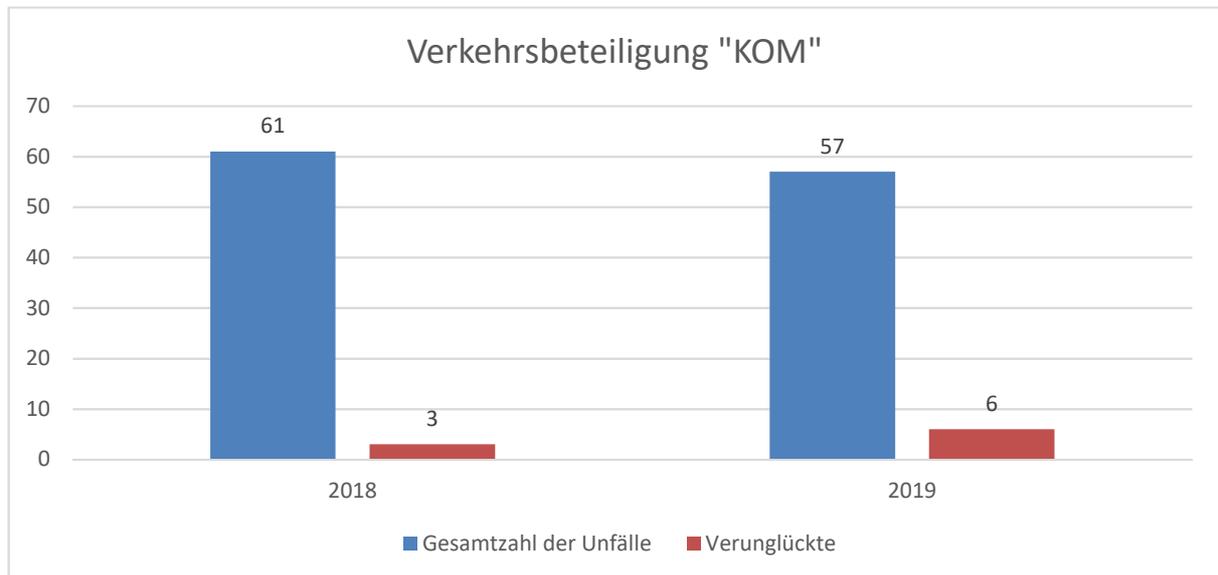
Deshalb werden in dieser Untergruppe auch bei einer besonderen Zählung alle Verunglückten gezählt, die an einem LKW-Unfall beteiligt sind. Darin sind auch der Fahrer und Mitfahrer des beteiligten LKW enthalten. Bei dieser Zählung erhöht sich die Zahl der Verunglückten deutlich. Hier zählen wir 64 Verunglückte. 1 Beteiligter wurde getötet, 19 schwer- und 44 leichtverletzt.



LKW	unter 14	14 - 17	18 - 24	25 - 64	65 - 74	75plus	ohne Alters- angabe
<b>Gesamt VU</b>	0	1	23	269	14	0	5
Verunglückte (Mit-) Fahrer	0	1	5	13	0	0	0
davon Getötete	0	0	0	0	0	0	0
davon Schwerverletzte	0	1	0	4	0	0	0
davon Leichtverletzte	0	0	5	9	0	0	0
männlich	0	1	5	13	0	0	0
weiblich	0	0	0	0	0	0	0
<b>Verunglückte bei LKW Un- fällen</b>	2	3	9	39	2	9	0
davon Getötete	0	0	0	1	0	0	0
davon Schwerverletzte	0	2	1	8	0	8	0
davon Leichtverletzte	2	1	8	30	2	1	0

### 3.9.6 Kraftomnibusse

Im Berichtszeitraum ereigneten sich 57 (61) VU. Dabei verunglückten lediglich 6 (3) Personen. Allerdings wurde dabei 1 Person getötet (Schulwegunfall in Bad Arolsen) und 5 leichtverletzt. Wesentliche Hauptunfallursache war genau wie bei den LKW das Wenden/Rückwärts-/Ein-/Anfahren mit 5 (7) VU und Abstand mit 10 (3) VU. Die restlichen VU verteilen sich gleichmäßig auf alle anderen Unfallursachen.

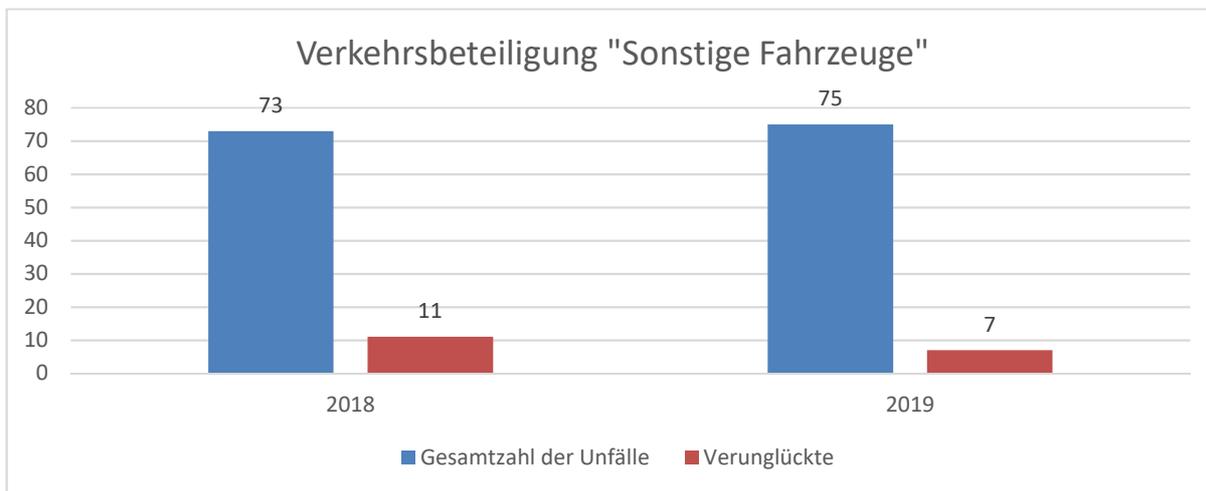


Kraftomnibusse	unter 14	14 - 17	18 - 24	25 - 64	65 - 74	75plus	ohne Altersangabe
<b>Gesamt VU</b>	0	1	1	51	3	1	1
Verunglückte	0	0	0	5	0	1	0
davon Getötete	0	0	0	0	0	0	0
davon Schwerverletzte	0	0	0	0	0	1	0
davon Leichtverletzte	0	0	0	5	0	0	0
männlich	0	0	0	3	0	0	0
weiblich	0	0	0	2	0	1	0

### 3.9.7 Sonstige Fahrzeuge

Unter den „Sonstigen Fahrzeugen“ werden alle anderen Fahrzeuge wie z.B. Landwirtschaftliche Zugmaschinen, Krankenfahrstühle, Sonderfahrzeuge oder Fahrzeuge, die aufgrund einer VU-Flucht keiner Fahrzeugart zugeordnet werden können, zusammengefasst.

Unter dieser Verkehrsbeteiligung sind 75 (73) VU registriert. Dabei verunglückten 7 (11) Personen. 1 (1) Person wurde schwerverletzt und 6 (9) leichtverletzt. Ein Trend bei den Unfallursachen ist in dieser Untergruppe nicht zu erkennen, sie verteilen sich gleichmäßig.



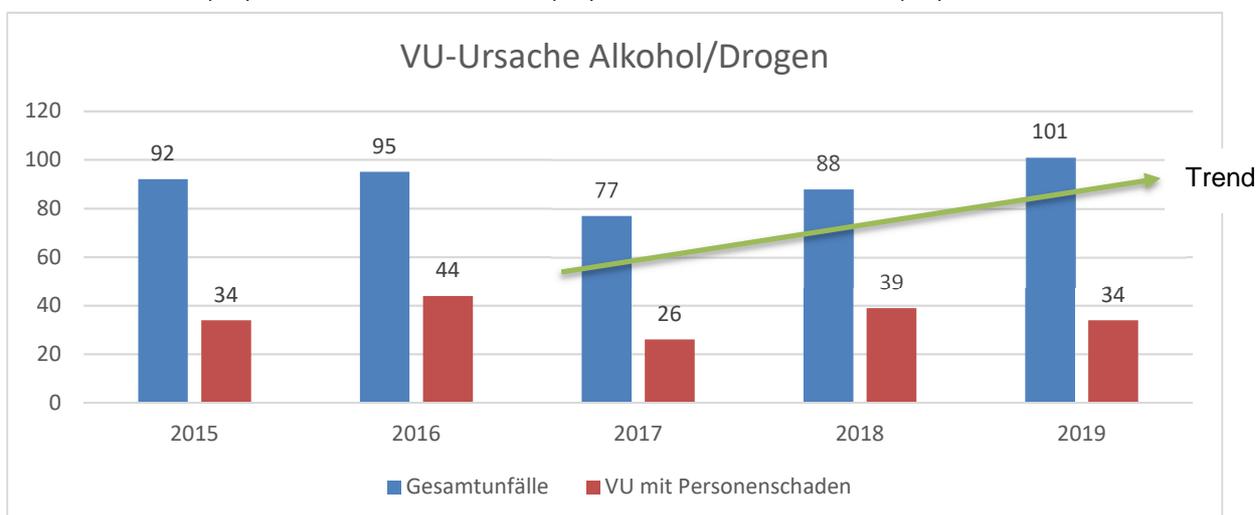
Sonstige Fahrzeuge	unter 14	14 - 17	18 - 24	25 - 64	65 - 74	75plus	ohne Altersangabe
<b>Gesamt VU</b>	1	1	8	49	6	2	9
Verunglückte	1	0	0	6	0	0	0
davon getötete	0	0	0	0	0	0	0
davon Schwerverletzte	0	0	0	1	0	0	0
davon Leichtverletzte	1	0	0	5	0	0	0
männlich	1	0	0	3	0	0	0
weiblich	0	0	0	3	0	0	0

### 3.10 Ausgewählte Unfallursachen

Bei den VU können auch mehrere unterschiedliche Unfallursachen verwirklicht worden sein. Dies führt zu Mehrfachnennungen in der Unfallanzeige und der statistischen Erfassung. So kann beispielhaft ein VU unter dem Einfluss von Alkohol und/oder berauschenden Mitteln und nicht angepasster Geschwindigkeit verursacht worden sein.

#### 3.10.1 Alkohol und/oder berauschende Mittel

Im Jahr 2019 standen Verkehrsteilnehmer bei 101 (88) VU unter dem Einfluss von Alkohol und/oder anderer berauschender Mittel. Das sind 2,58 % gemessen an der Zahl der Gesamtunfälle. Bei 34 (39) dieser VU wurden 43 (48) Personen verletzt, 12 (17) davon schwer.

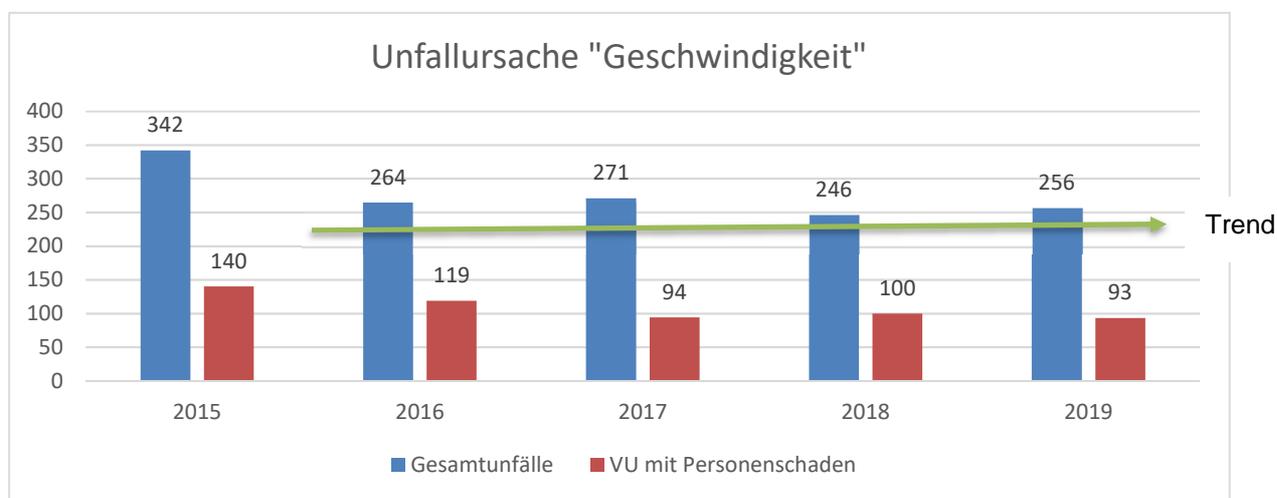


Der Schwerpunkt dieser VU liegt nach wie vor mit 87 (77) VU bei der Unfallursache „Alkohol“. Bei 9 (6) VU spielten andere berauschende Mittel eine Rolle und in 5 (5) Fällen standen Fahrzeugführer sowohl unter dem Einfluss von Alkohol als auch unter berauschenden Mitteln.

### 3.10.2 Geschwindigkeit

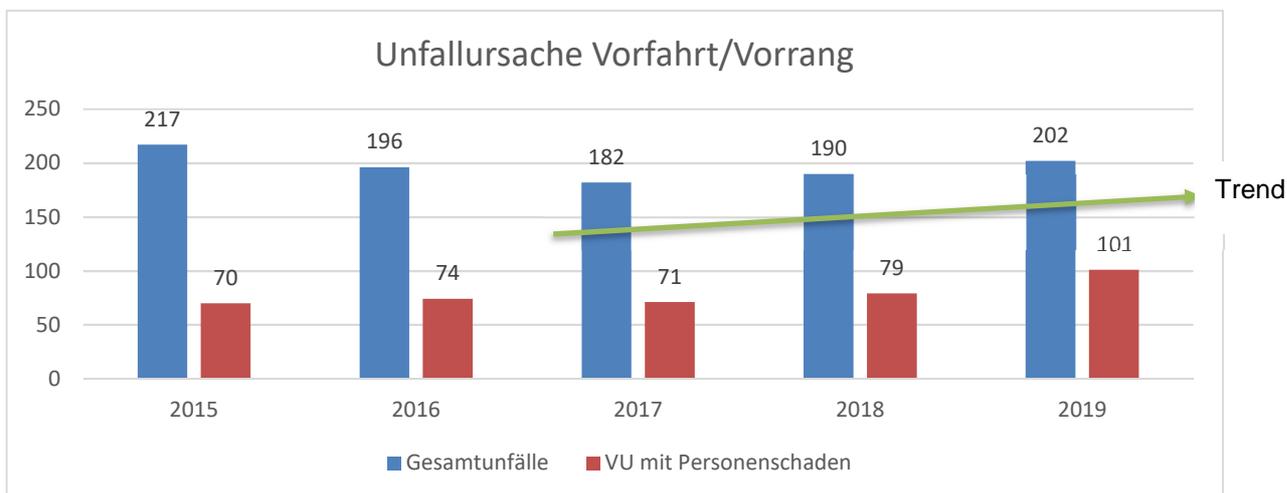
Der Trend bei der Anzahl der VU mit der Unfallursache „Geschwindigkeit“ hat sich bei etwa 250 VU eingependelt. 2019 ereigneten sich 256 (246) VU mit der Unfallursache „Geschwindigkeit“, das sind 10 VU oder 4,07 % % mehr als im Vorjahr.

Bei 93 (100) VU wurden 3 (2) Menschen getötet, 38 (49) schwer- und 71 (79) leichtverletzt. Der Anteil der VU mit Unfallursache „Geschwindigkeit“ liegt bei 2,37 % und damit vergleichsweise niedrig. Bei Unfällen mit Personenschäden beträgt ihr Anteil allerdings 93 VU oder 18,09 %. Der Anteil dieser Unfallursache nimmt mit der Schwere der Folgen deutlich zu. Damit ist die Überschreitung der Höchstgeschwindigkeit oder die nicht angepasste Geschwindigkeit mit deutlichem Vorsprung Hauptursache bei den Unfällen mit Personenschäden.



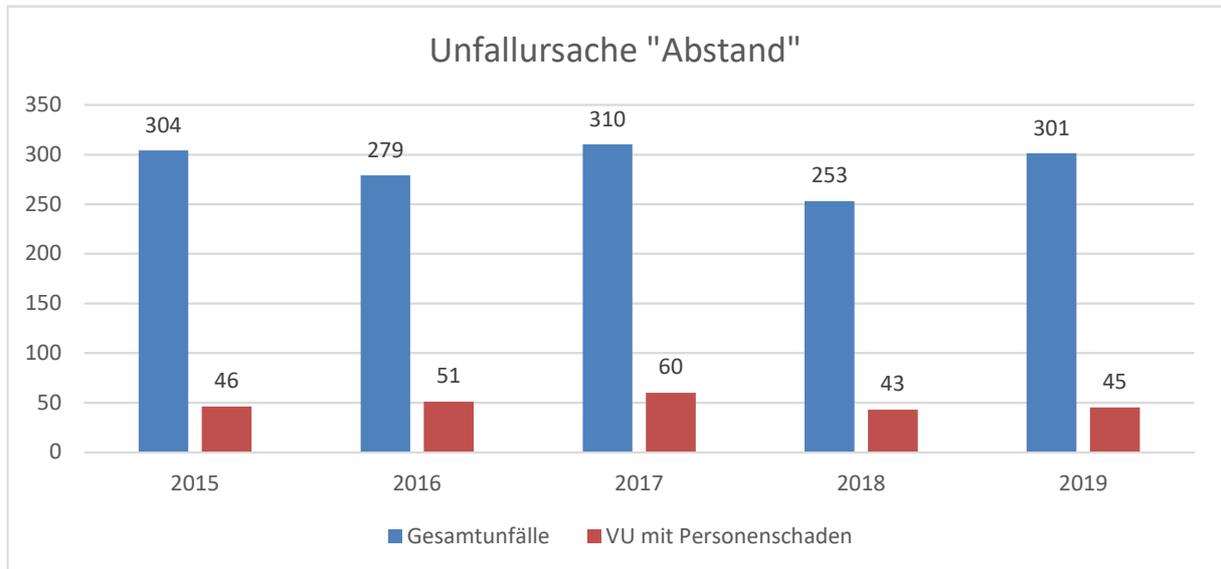
### 3.10.3 Vorfahrt/Vorrang

Die Zahlen der VU bei der Unfallursache „Vorfahrt/Vorrang“ sind in den letzten 5 Jahren auf dem gleichen Niveau geblieben. Im Berichtszeitraum ist ein leichter Zuwachs von 12 Unfällen auf 202 (190) VU zu verzeichnen. Allerdings haben sich die Zahlen der VU mit Personenschäden und auch die Zahl der verunglückten Personen deutlich erhöht. Bei 101 (79) VU mit Personenschäden verunglückten 153 (111) Personen. 29 (24) Personen verletzten sich schwer und 124 (87) Personen leicht.



### 3.10.4 Abstand

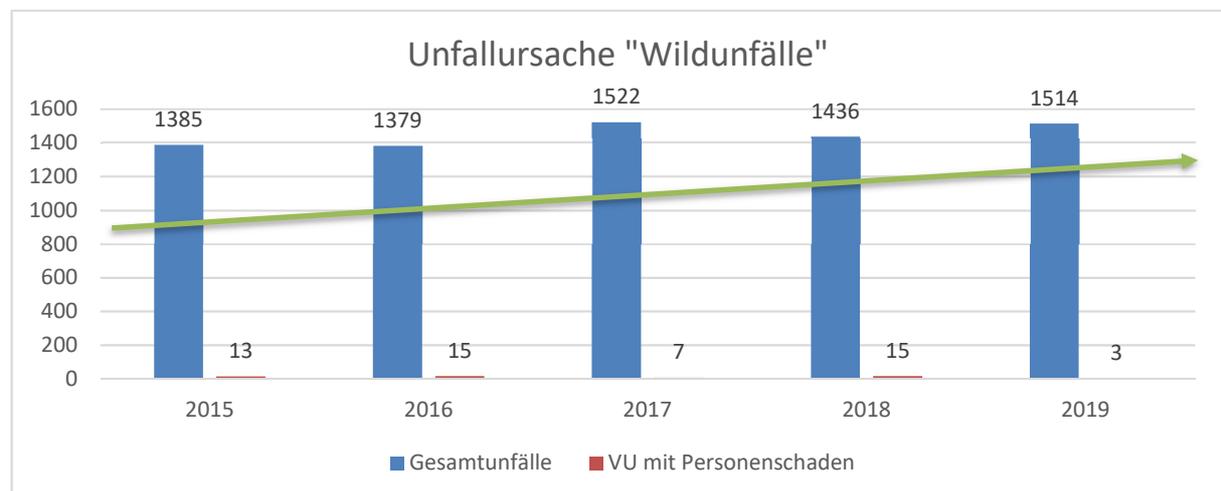
Mit der Unfallursache „Abstand“ ereigneten sich im Berichtszeitraum 301 (253) VU. Das sind 7,69 % gemessen an der Gesamtzahl der VU. Die Tendenz der VU mit der Unfallursache „Abstand“ war rückläufig ist nun aber wieder deutlich um 48 VU gestiegen. Die Folgen bei VU mit der Unfallursache „Abstand“ sind nicht so gravierend wie die Folgen bei der VU-Ursache „Geschwindigkeit“. Bei 45 (43) VU verunglückten insgesamt 64 (64) Personen. 1 (1) Person wurde getötet, 14 (9) schwer- und 49 (54) leichtverletzt.



### 3.10.5 Wildunfälle

Die Zahl der Wildunfälle ist von 1436 VU auf nunmehr 1514 VU gestiegen. Das bedeutet eine Steigerung um 5,43 %. Bei 1511 (1421) VU blieb es beim Sachschaden. Bei 3 Wild-VU wurden 3 (12) Verkehrsteilnehmer leicht verletzt. Es kann festgestellt werden, dass die Anzahl der Wildunfälle die Gesamtzahl der Verkehrsunfälle maßgeblich negativ beeinflusst, da die Zahl der VU ohne Wildbeteiligung tendenziell über Jahre hinweg zurückgeht und die Anzahl der Wildunfälle kontinuierlich ansteigt. Die 1514 Wild-VU machen 38,66 % an der Gesamtzahl der VU aus. Mit dem Ansteigen der Wildunfälle um 78 VU erklärt sich der Gesamtanstieg aller VU um 22 auf nunmehr 3916 VU.

Im Landkreis Waldeck-Frankenberg ereignen sich 2,6 % aller in Hessen polizeilich registrierten VU. Bei den Wildunfällen ist der prozentuale Anteil wesentlich höher und beträgt 6,78 %.



### 3.10.6 Ursachen bei Verkehrsunfällen mit Personenschäden

Ursachen bei VU mit Personenschaden	2015	2016	2017	2018	2019	Veränderungen zum Vorjahr
Andere Fehler des Fzg-Führers	225	221	190	210	165	-45
Vorfahrt/Vorrang	70	74	71	79	101	22
Geschwindigkeit	140	119	94	100	93	-7
Sonstige	77	63	58	76	49	-27
Abstand	46	51	59	41	47	6
Abbiegen	46	32	39	38	43	5
Falsche Straßenbenutzung	28	29	25	24	33	9
Überholen	30	22	23	36	31	-5
Alkoholeinfluss	32	41	22	33	29	-4
Straßenverhältnisse/Straßenzustand	47	48	40	41	23	-18
Falsches Verhalten ggü. Fußgängern	22	20	13	20	16	-4
Technische Mängel	3	5	7	9	16	7
Hindernisse auf Fahrbahn	18	19	10	20	13	-7
Einfahren in den fließenden Verkehr	16	14	10	20	12	-8
Witterungsverhältnisse	14	7	10	22	11	-11
Sonstige körperliche oder geistige Mängel	9	3	8	10	11	1
Wenden/Rückwärtsfahren	3	1	5	2	10	8
Einfluss anderer berauschender Mittel	3	5	6	6	7	1
Falsches Verhalten von Fußgängern	9	6	14	14	6	-8
Übermüdung	1	2	0	2	6	4
Vorbei-, Nebeneinanderfahren	1	3	0	2	5	3
Ruhender Verkehr	1	0	5	1	3	2
Ladung	2	3	0	0	3	3

### 3.10.7 Unfallursachen nach Kategorien

	Gesamtunfälle	VU Kategorie 1	VU Kategorie 2	VU Kategorie 3	VU Kategorie 4 - 6
Alkoholeinfluss	92	0	7	22	63
Einfluss anderer berauschender Mittel	14	0	3	4	7
Übermüdung	10	0	2	4	4
Sonstige körperliche oder geistige Mängel	26	0	5	6	15
Falsche Straßenbenutzung	172	0	13	20	139
Geschwindigkeit	257	3	38	52	164
Abstand	306	1	10	36	259
Überholen	99	0	12	19	68
Vorbei-, Nebeneinanderfahren	18	0	1	4	13
Vorfahrt/Vorrang	202	0	23	78	101
Abbiegen	96	1	18	24	53
Wenden/Rückwärtsfahren	290	0	2	8	280
Einfahren in den fließenden Verkehr	68	0	0	12	56
Falsches Verhalten ggü Fußgängern	16	1	6	9	0
Ruhender Verkehr	25	0	0	3	22
Ladung	13	0	0	3	10
Andere Fehler des Fzg-Führers	1073	2	55	108	908
Technische Mängel	31	0	10	6	15
Falsches Verhalten von Fußgängern	14	0	5	1	8
Straßenverhältnisse/Straßenzustand	91	0	4	19	68
Witterungsverhältnisse	35	0	0	11	24
Hindernisse auf Fahrbahn	1571	0	6	7	1558
Sonstige	268	1	17	31	219

## **4. Einwirkungsmöglichkeiten**

### **4.1 Engineering - Sichere Gestaltung des Verkehrsraums**

Das Interventionsfeld Engineering umfasst die polizeiliche Mitwirkung bei der verkehrssicheren Gestaltung des Verkehrsraumes durch Beschränkung unfallbegünstigender Faktoren. So war der Regionale Verkehrsdienst der Polizeidirektion Waldeck-Frankenberg im Jahr 2019 an 71 Ortsterminen zur Optimierung der Verkehrssicherheit und bei 107 Anhörungsverfahren beteiligt.

Auf Basis der örtlichen Auswertung des Verkehrsunfallgeschehens bringt sich die hessische Polizei z. B. in der Unfallkommission ein, wirkt im Rahmen der örtlichen Unfalluntersuchung bei der Minimierung von Unfallhäufungen mit oder identifiziert geeignete Strecken für die Anbringung von Unterfahrschutz an Schutzplanken oder Wildreflektoren. Die Umsetzung der Maßnahmen erfolgt unter Beteiligung der örtlich zuständigen Fachbehörden (Hessen Mobil und Straßenverkehrsbehörde).

Aufgrund der hessenweit außergewöhnlich hohen Wildunfallzahlen hat sich im Nov. 2009 der Arbeitskreis Wildunfälle unter Beteiligung aller Fachbehörden gebildet. Ziel ist es, die Wildunfallzahlen zu senken. Durch eine Vielzahl von Maßnahmen wie z.B.: Wildreflektoren, Wildzäune, Geschwindigkeitsbeschränkungen, Warnzeichen (Z 142) oder Warntafeln (wie z.B. im Wesetal) konnte, trotz stark steigender Tierpopulationen, die Zahl der Wildunfälle in den letzten 5 Jahren bei etwa 1.400 stabilisiert werden, auch wenn sie im Jahr 2019 auf 1511 Wildunfälle gestiegen ist.

### **4.2 Education –Verkehrserziehung**

Education bedeutet die zielgruppen- und problemorientierte Präventionsarbeit unter Einbindung anderer Träger der Verkehrssicherheitsarbeit. Diese zielt darauf ab, bei Verkehrsteilnehmern eine auf Einsichten begründete Verhaltensänderung zu erreichen und sichere Verhaltensmuster zu vermitteln. Einer der wichtigsten Bausteine im Bereich der Verkehrserziehung ist die Radfahrausbildung in der 3./4. Schulklasse. Verkehrserzieher vermitteln Kindern das Basiswissen zur sicheren, selbstständigen Teilnahme mit dem Fahrrad am Straßenverkehr.

Die beiden Jugendverkehrsschulen der Polizeidirektion Waldeck-Frankenberg betreuten im Jahr 2019 insgesamt 82 Schulklassen und erreichten dabei 1439 Kinder. 1189 Kindergartenkinder aufgeteilt in 64 Gruppen wurden auf den Straßenverkehr und auf den Schulweg vorbereitet. Die zusätzliche Beschulung von Gruppen der Lebenshilfe erfordert besonderes pädagogisches Geschick.

Die Aktion BOB ist ein Instrument für die Zielgruppe der „Jungen Fahrer“. Sie erhalten in beteiligten Gastronomiebetrieben ein alkoholfreies Getränk gratis, wenn sie sich mit dem BOB-Schlüsselanhänger ausweisen. Darüber hinaus werden in Workshops und Vorträgen Risiken und Unfallursachen z.B. die rechtswidrige Smartphonennutzung im Straßenverkehr erörtert. Ältere Menschen sind eine wachsende Zielgruppe, auch für die Verkehrssicherheitsarbeit. Dem wird die Hessische Polizei durch die landesweite Implementierung der Aktion „MAXimal – Mobil bleiben mit Verantwortung“ gerecht. Ziel der Präventionsmaßnahme unter Mitwirkung von weiteren Partnern sind Information und Sensibilisierung der älteren Verkehrsteilnehmer zu unterschiedlichen Themen (Seh-/ Hörtest, Verkehrsregeln, Wirkung von Medikamenten, u.a.). Weitere Informationen sind dem Jahresbericht "Polizeiliche Kriminal- und Verkehrsprävention" des Hessischen Landeskriminalamts zu entnehmen.

### **4.3 Enforcement – Verkehrsüberwachung**

Verkehrsüberwachung beinhaltet alle Maßnahmen der Polizei, mit denen sie den öffentlichen Straßenverkehr beobachtet, die Einhaltung der bestehenden Vorschriften kontrolliert und sanktioniert. Eine nachhaltige Verhaltensveränderung kann durch die konsequente Fortführung und Erhöhung der Überwachungsintensität und die damit einhergehende Steigerung der objektiven und subjektiven Entdeckungswahrscheinlichkeit bewirkt werden. Besondere Bedeutung kommt der Bekämpfung der Hauptunfallursache Geschwindigkeit zu – insbesondere unter Beachtung der relevanten Zeiten, sowohl abends als auch an Wochenenden.

#### **4.3.1 Geschwindigkeit/ Abstand**

Zur Verfolgung besonders gefahrenträchtiger Verkehrsverstöße, insbesondere erheblicher Geschwindigkeitsüber- und Abstandsunterschreitungen, setzt die hessische Polizei in zivile Einsatzfahrzeuge verbaute Technik ein, die Geschwindigkeits- und Abstandsmessungen durch Nachfahren bei gleichzeitiger Videoaufzeichnung ermöglicht. Sie verfügt weiterhin über Verkehrskontrollsysteme, die eine auf automatisierter Videoauswertung basierende Geschwindigkeits- und Abstandsmessung vornehmen können. Durch photogrammetrische Auswertung von gefertigten Videoaufnahmen werden Geschwindigkeiten von Fahrzeugen und die Abstände zu vorausfahrenden Fahrzeugen berechnet. Darüber hinaus werden zur Geschwindigkeitsüberwachung Lichtschrankenmessgeräte, Schleifendetektionstechnik sowie laserbasierte Geschwindigkeitsmessgeräte u. a. Laserscanner und weitere Lasermessgeräte mit und ohne Dokumentation für den flexiblen mobilen Einsatz genutzt. Weiterhin verfügt die hessische Polizei über spezielle Geschwindigkeitsmesstechnik, die bei Verstößen eine gleichzeitige Fahrzeugaufnahme – insbesondere bei Krädern – von vorne und hinten ermöglicht. Auch für die sichere Fahrererkennung in extremen Aufnahmepositionen, etwa nach festgestellten Geschwindigkeitsverstößen von Motorradfahrern in scharfen Kurven, stehen mit speziellen Einseitensensoren und lasergestützten Geschwindigkeitsmesssystemen mit Dokumentation geeignete Überwachungstechniken zur Verfügung. Die hessische Polizei verfügt seit dem Jahr 2016 über 8 Messanhänger zur Geschwindigkeitsüberwachung (Enforcementtrailer™). Bei diesen Geschwindigkeitsmessanhängern handelt es sich um eine aufeinander abgestimmte Kombination von Anhänger und einer Geschwindigkeitsmessanlage. Sie ermöglicht eine langfristige oder permanente Geschwindigkeitsmessung an Unfallschwerpunkten, die nicht über die für eine stationäre Überwachung nötige Infrastruktur verfügen. Dazu zählen Landstraßen und Baustellen aber auch zeitlich begrenzte Änderungen in der Verkehrsführung oder der Geschwindigkeitsbegrenzungen. Zudem eignet sich das flexible System für den Einsatz an Stellen, an denen mobile Geschwindigkeitsmessungen auf Grund der Gefahr für die messende Person nicht möglich ist. Aufgrund der Beschaffenheit ist es möglich, diese ohne den Einsatz von Polizeibeamten zu betreiben. Der Geschwindigkeitsmessanhänger war im Jahr 2019 auch im Zuständigkeitsbereich der Polizeidirektion Waldeck-Frankenberg eingesetzt.

#### **4.3.2 Folgenlose Fahrten unter dem Einfluss von Alkohol und anderen berauschenden Mitteln**

Neben speziellen Präventionsprogrammen in diesem Bereich setzt die hessische Polizei auf verstärkte Kontrolltätigkeiten. Das Erkennen von alkohol- und/oder drogenbeeinflussten Fahrern im Straßenverkehr ist nicht nur Bestandteil der polizeilichen Aus- und Fortbildung, sondern auch ein wichtiger Teil der täglichen Arbeit der Schutzpolizei. Im Jahr 2019 stellte die Polizei in Waldeck-Frankenberg 284 (228) folgenlose Trunkenheitsfahrten/Fahrten unter Einfluss berauschender Mittel fest. Das sind 56 Fälle oder aber 24,56 % mehr als im Jahr zuvor. Der deutliche Anstieg ist auf verstärkte, konsequente Kontrollmaßnahmen zurückzuführen.

### **4.3.3 Güter- und Personenverkehr**

Die hessische Polizei kontrolliert neben anderen Behörden den gewerblichen Güter- und Personenverkehr. Allein im Landkreis Waldeck-Frankenberg kontrollierten die Beamten der Polizeidirektion Waldeck-Frankenberg im Berichtszeitraum ca. 1000 Fahrzeuge des gewerblichen Güter- und Personenverkehrs.

Zur Überprüfung dieser Fahrzeuge werden auch besonders spezialisierte Kräfte eingesetzt. Die Notwendigkeit dieser Überwachung wird besonders deutlich, wenn man sich vor Augen führt, dass in den letzten fünf Jahren durchschnittlich bei 3 von 10 kontrollierten Fahrzeugen im Güter- und Personenverkehr Mängel festgestellt wurden.

## **5. Schlusswort/Aussichten**

In diesem Verkehrsbericht wird das gesamte Verkehrsunfallgeschehen im Landkreis Waldeck-Frankenberg analysiert. Diese Analyse dient als Grundlage für interdisziplinäre verkehrsrechtliche Problemlösungen. Erkannte Probleme werden in der Unfallkommission behandelt und nach Lösungen gesucht. An diesem Vorgang sind Polizei, Straßenverkehrsbehörden und die Straßenbaulastträger beteiligt.

Für die Verkehrssicherheit sind sowohl präventive als auch repressive Maßnahmen von enormer Wichtigkeit.

Polizeidirektor Achim Kaiser macht deutlich, dass gerade die Überwachungsmaßnahmen wie Geschwindigkeits- und Technikkontrollen sowie die allgemeinen polizeilichen Verkehrskontrollen einen wesentlichen Beitrag zur Verkehrssicherheit leisten.

Auch das 2017 ins Leben gerufene Ederseekonzept zum Schutz der Anwohner und Gäste vor unzumutbarem Lärm durch Zweiradfahrer wird in diesem Jahr konsequent umgesetzt.

Prävention ist nicht unmittelbar messbar, dennoch enorm wichtig. Zielgruppen sind hier vor allem die jüngsten und schwächsten Verkehrsteilnehmer sowie die wachsende Zielgruppe der Senioren.

Polizeidirektor Achim Kaiser und Polizeihauptkommissar König sind sich einig: Die Kollegen der Polizeidirektion Waldeck-Frankenberg und die Kollegen des Regionalen Verkehrsdienstes mit ihren beiden Jugendverkehrsschulen leisten hervorragende Arbeit und tragen wesentlich zur Verbesserung der Verkehrssicherheit bei.

Achim Kaiser  
(Kriminaldirektor)

Volker König  
(Polizeihauptkommissar)