

# Verkehrsunfallstatistik 2022

## für den Landkreis Waldeck-Frankenberg



# Inhaltsverzeichnis

1. Erläuterungen.....	3
2. Strukturdaten Landkreis Waldeck-Frankenberg .....	4
2.1 Fläche: 1.848,44 km <sup>2</sup> .....	4
2.2 Bevölkerung: 156.513 Stand:31.12.2021, (Quelle: stat. Landesamt) .....	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.....	7
3.5 Getötete und Schwerverletzte .....	7
3.6 Unfälle nach Zeiten.....	8
3.6.1 Verkehrsunfälle nach Monaten.....	8
3.6.2 Verkehrsunfälle nach Tagen.....	8
3.6.3 Verkehrsunfälle im Tagesverlauf .....	9
3.7 Verkehrsunfallflucht .....	9
3.8 Risikogruppen.....	10
3.8.1 Kinder (0 – 13).....	10
3.8.2 Jugendliche (14 -17).....	10
3.8.3 Junge Fahrer (18 – 24).....	11
3.8.4 Altersgruppe 65 – 74 .....	12
3.8.5 Altersgruppe 75plus.....	12
3.9 Verkehrsbeteiligungen.....	13
3.9.1 Fußgänger .....	13
3.9.2 Fahrräder und Pedelecs .....	13
3.9.3 Motorisierte Zweiräder.....	14
3.9.4 PKW.....	17
3.9.5 LKW .....	18
3.9.6 Kraftomnibusse.....	19
3.9.7 Sonstige Fahrzeuge .....	20
3.10 Ausgewählte Unfallursachen .....	21
3.10.1 Alkohol und/oder berauschende Mittel .....	22
3.10.2 Geschwindigkeit.....	22
3.10.3 Vorfahrt/Vorrang .....	23
3.10.4 Abstand.....	24
3.10.5 Wildunfälle .....	25
3.10.6 Ursachen bei Verkehrsunfällen mit Personenschäden .....	25

3.10.7	Unfallursachen nach Kategorien .....	26
4.	Einwirkungsmöglichkeiten .....	28
4.1	Engineering - Sichere Gestaltung des Verkehrsraums .....	28
4.2	Education –Verkehrserziehung .....	28
4.3	Enforcement – Verkehrsüberwachung .....	28
4.3.1	Geschwindigkeit/ Abstand .....	29
4.3.2	Folgenlose Fahrten unter dem Einfluss von Alkohol und anderen berauschenden Mitteln .....	29
4.3.3	Güter- und Personenverkehr .....	29
5.	Schlusswort/Aussichten .....	30

## 1. Erläuterungen

Die Verkehrsunfallstatistik 2022 gibt einen Überblick über die bei der Polizeidirektion Waldeck-Frankenberg bekannt gewordenen Verkehrsunfälle (vorläufiges Ergebnis) sowie über durchgeführten 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:** 156.513 (Stand:31.12.2021, Quelle: stat. Landesamt)

Bevölkerung (Stand 31.12.2021)				
Alter in Jahren	männlich	weiblich	gesamt	prozentual
<b>0-13</b>	10.015	9.529	19.544	12,49%
<b>14-17</b>	3.076	2.808	5.884	3,76%
<b>18-24</b>	6.041	5.033	11.074	7,08%
<b>25-64</b>	42.056	40.536	82.592	52,77%
<b>65-74</b>	9.279	9.771	19.050	12,17%
<b>75 plus</b>	7.571	10.798	18.369	11,74%
<b>gesamt</b>	78.038	78.475	156.513	100%

**2.3 Straßennetz:**

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

**2.4 Zugelassene Fahrzeuge:**

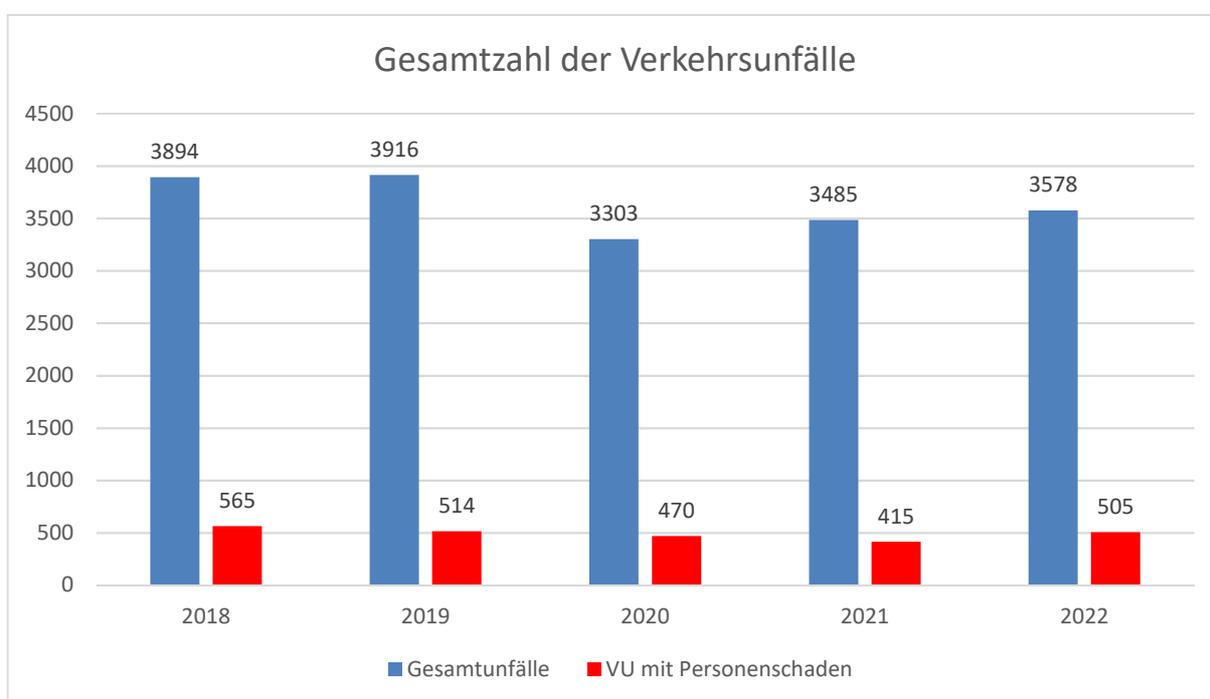
2022	PKW	LKW	Krafträder	KOM	sonstige	gesamt
01.01.2022*	105929	7.279	11.327	199	35.661	160.395

\*Quelle: Kraftfahrtbundesamt

### 3. Unfalllage

#### 3.1. Aktuelle Jahresentwicklung

Die Gesamtzahl der Verkehrsunfälle (VU) war in den vergangenen Jahren grundsätzlich auf einem gleichbleibenden Niveau, mit Beginn des „Corona-Jahres“ 2020 sanken die Unfallzahlen. Dieses Sinken der VU-Zahlen war eine direkte Folge der pandemiebedingten Beschränkungen. Der „Lockdown“ mit seinen Kontaktbeschränkungen, Distanzunterricht, Homeoffice und Schließung von Infrastruktur, vor allem der touristischen Einrichtungen sowie der Ausfall von allen Veranstaltungen, Festen und Feierlichkeiten hatte zu deutlich weniger Verkehr auf unserem Straßennetz geführt. 2022 ist die Zahl der Verkehrsunfälle wieder leicht gestiegen, ohne jedoch das Niveau der Jahre „vor Corona“ zu erreichen. Insgesamt 3.578 Verkehrsunfälle ereigneten sich im Jahr 2022 auf unseren Straßen und damit 93 (1%) mehr als 2021. Das sind allerdings immer noch etwa 400 Verkehrsunfälle weniger als durchschnittlich in den Jahren „vor Corona“. Die Zahl der VU mit Personenschäden hat sich im Jahr 2022 im Vergleich zum Vorjahr allerdings von 415 auf 505, also um 21,69 % deutlich erhöht.



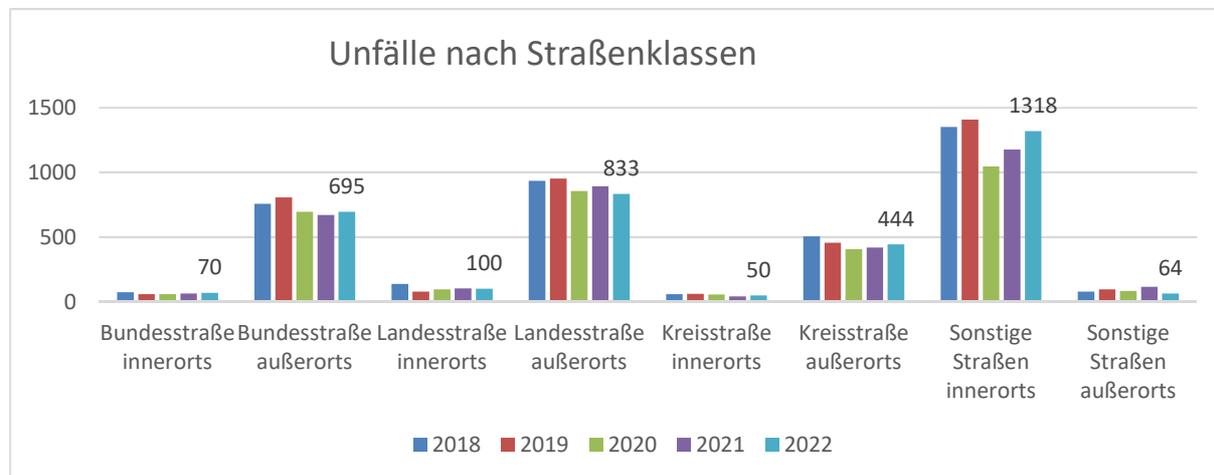
#### 3.2 Unfälle nach Straßenklassen

Im Jahr 2022 ereigneten sich 42,98 % aller VU, das sind 1538 VU (1384), innerhalb geschlossener Ortschaften. Der höhere Anteil der Verkehrsunfälle ereignete sich demzufolge auf Straßen außerhalb geschlossener Ortschaften. Hier wurden insgesamt 2036 (2101) VU registriert. (Anm.: die vier zur Gesamtzahl von 3578 fehlenden Unfälle sind BAB-registriert/Zubringer).

Wie unter den nachfolgenden Punkten (3.3 – 3.5) dargestellt, sind die Unfallfolgen bei VU auf Straßen außerhalb geschlossener Ortschaften wesentlich gravierender.

Im Berichtszeitraum ereigneten sich auf den Bundesstraßen außerhalb geschlossener Ortschaften 695 VU (671). Das bedeutet gegenüber dem Vorjahr einen leichten Anstieg um 24 VU oder aber 3,58 %.

Auf den Landesstraßen außerhalb geschlossener Ortschaften ereigneten sich im Jahr 2022 mit 833 (891) 6,73% weniger VU, während bei den Kreisstraßen außerhalb geschlossener Ortschaften die Unfallzahlen um 6,2% von 418 auf 444 anstiegen. Die Zahl der VU auf den sonstigen Straßen außerhalb geschlossener Ortschaften verringerte sich um satte 45,30%, was in Zahlen einen Rückgang von 117 auf 64 Unfälle bedeutet.



### 3.3 Getötete Personen

Bei Verkehrsunfällen im Landkreis Waldeck-Frankenberg kamen im Jahr 2022 insgesamt 14 (3) Menschen ums Leben. Im Vergleich zum Vorjahr bedeutet das leider einen enormen Anstieg, allerdings wurde im Vorjahr (2021) mit 3 tödlichen Verkehrsunfällen auch der absolut niedrigste Stand seit vielen Jahren erreicht [ i. Vgl.: Verkehrstote 2020 (15), 2019 (6), 2018 (10), 2017 (15)], was aus verkehrspolizeilicher Sicht mit dem Corona-Lockdown und all seinen verkehrsverringenden Auswirkungen erklärt werden kann.

Bei den tödlichen Verkehrsunfällen 2022 kamen drei Menschen auf Bundesstraßen außerorts ums Leben, drei tödliche Unfälle ereigneten sich auf Landesstraßen außerorts. Auf Kreisstraßen außerhalb geschlossener Ortschaften verloren sechs Menschen ihr Leben und zwei Verkehrsunfälle mit getöteten Personen ereigneten sich auf sonstigen Straßen (i. g. O.) im Landkreis Waldeck-Frankenberg.

Getötete Personen	2018	2019	2020	2021	2022
Bundesstraße innerorts	1	0	1	0	0
Bundesstraße außerorts	1	2	3	0	3
Landesstraße innerorts	0	0	0	0	0
Landesstraße außerorts	4	1	10	3	3
Kreisstraße innerorts	1	1	1	0	0
Kreisstraße außerorts	2	1	0	0	6
Sonstige Straßen innerorts	0	1	0	0	1
Sonstige Straßen außerorts	1	0	0	0	1
Summe	10	6	15	3	14

### 3.4 Schwerverletzte Personen

Die Zahl der Schwerverletzten infolge eines VU in Waldeck-Frankenberg ist in 2022 um 14 Personen von 172 im Vorjahr auf 186 und damit um 8,14% gestiegen.

Die meisten Schwerverletzten werden mit jeweils 53 auf Bundes- und Landesstraßen außerorts gezählt. Auf Kreisstraßen außerhalb geschlossener Ortschaften verletzten sich 21 Menschen schwer. Die Zahl der schwerverletzten Personen auf sonstigen Straßen innerorts stieg von 35 (2021) auf 44 (2022). Auf Bundesstraßen innerorts gab es bei Verkehrsunfällen vier Schwerverletzte, auf Landesstraßen innerorts kam es zu sechs Unfällen mit schwerverletzten Personen. Letztlich wurden zwei Menschen bei Verkehrsunfällen auf sonstigen Straßen außerorts schwer verletzt.

Die Zahl der Leichtverletzten stieg im Vergleich zum Vorjahr um 21,99% auf 466 (382).

Schwerverletzte Personen	2018	2019	2020	2021	2022
Bundesstraße innerorts	6	2	4	3	4
Bundesstraße außerorts	51	52	70	39	53
Landesstraße innerorts	8	11	12	8	6
Landesstraße außerorts	68	60	55	63	53
Kreisstraße innerorts	4	7	2	0	3
Kreisstraße außerorts	29	14	22	14	21
Sonstige Straßen innerorts	47	40	30	35	44
Sonstige Straßen außerorts	10	5	5	10	2
Summe	223	191	200	172	186

### 3.5 Getötete und Schwerverletzte

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

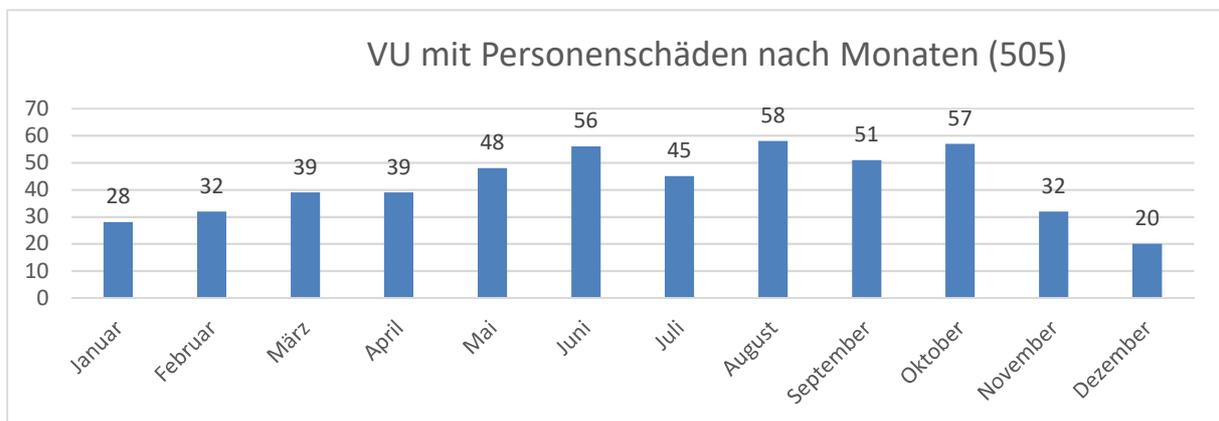
Bei der gemeinsamen Betrachtung der vergangenen Jahre ist **grundsätzlich** ein rückläufiger Trend zu erkennen, der in 2022 zwar wieder anstieg (um 14,2 %), dafür im Vorjahr (2021) mit 172 Schwerverletzten und drei getöteten Personen jedoch einen absoluten Tiefstand mit einem Minus von insgesamt 18,60 % zum Vorjahr (2020) erreichte. Das ist tatsächlich durch das „**Coronajahr**“ 2021 zu erklären, weil einfach der Verkehr nicht in dem Maße auf der Straße war. Betrachtet man die Vorjahre ohne 2021, ist im Jahr 2022 ein rückläufiger Trend erkennbar.

Wirft man einen Blick auf die Unfallursachen dieser Verkehrsunfälle, erklären sich die schwereren Folgen. Bei den meisten dieser folgenschweren Unfälle wurde als Unfallursache „Geschwindigkeit“ oder auch „Überholen“ sowie „Andere Fehler beim Fahrzeugführer“ (z.B.: Unachtsamkeit oder Ablenkung durch digitale Endgeräte) festgestellt. Diese Unfallursachen führen, insbesondere im ländlichen Bereich auf Straßen außerhalb geschlossener Ortschaften, häufig auch zu den beschriebenen schweren Unfallfolgen.

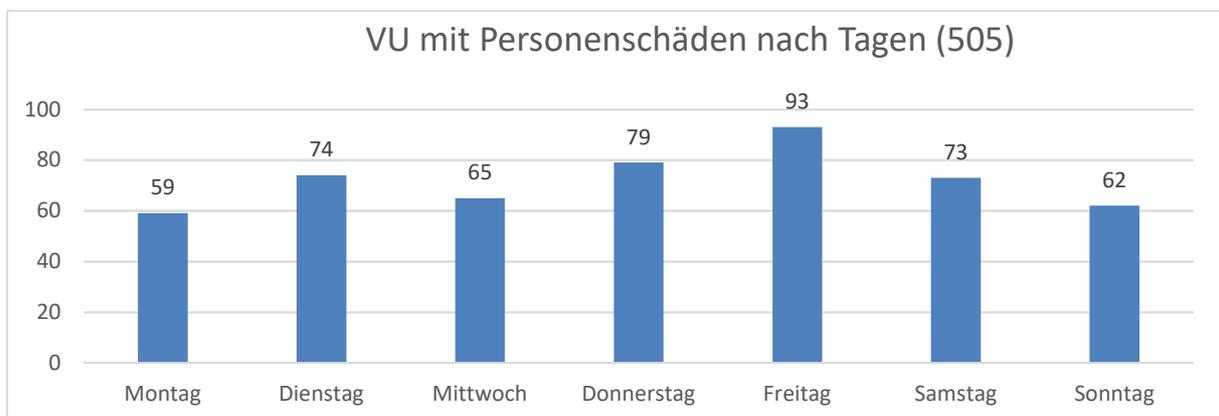
<b>Getötete und schwerverletzte Personen</b>	2018	2019	2020	2021	2022
Bundesstraße innerorts	7	2	5	3	4
Bundesstraße außerorts	52	54	73	39	56
Landesstraße innerorts	8	11	12	8	6
Landesstraße außerorts	71	61	65	66	56
Kreisstraße innerorts	5	8	3	0	3
Kreisstraße außerorts	32	15	22	14	27
Sonstige Straßen innerorts	47	41	30	35	45
Sonstige Straßen außerorts	11	5	5	10	3
Summe	233	197	215	175	200

### 3.6. Unfälle nach Zeiten

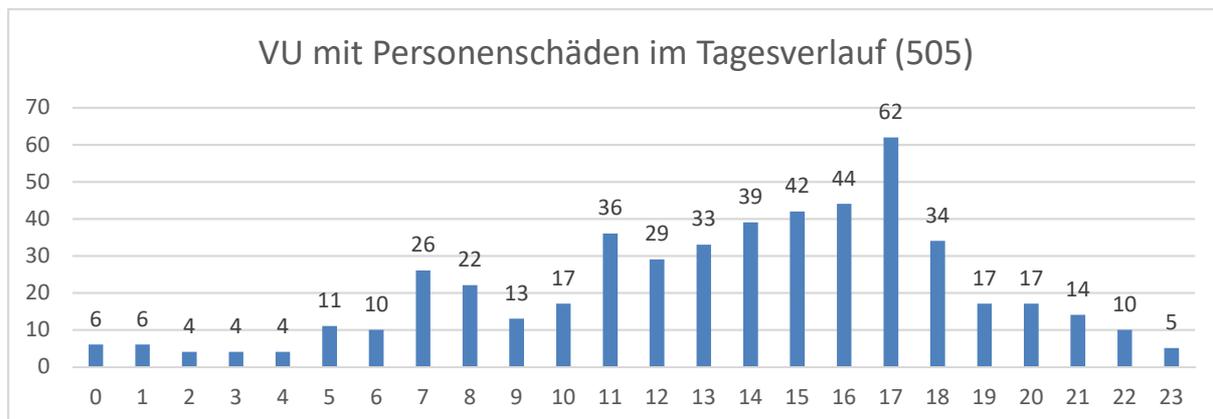
#### 3.6.1 Verkehrsunfälle nach Monaten



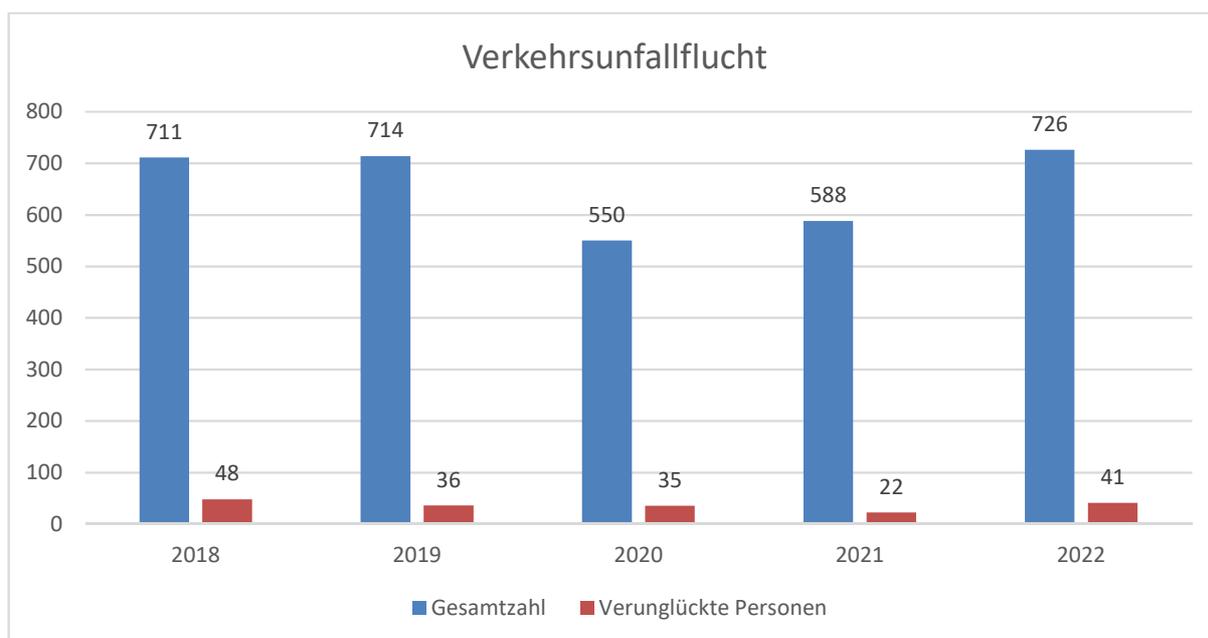
#### 3.6.2 Verkehrsunfälle nach Tagen



### 3.6.3 Verkehrsunfälle im Tagesverlauf



### 3.7 Verkehrsunfallflucht



Im Berichtszeitraum ereigneten sich 726 (588) VU-Fluchten. Das sind zwar objektiv 138 VU-Fluchten oder auch 23,47 % mehr als im Jahr zuvor, jedoch ist grundsätzlich auch **speziell** in dieser Kategorie eine gleichbleibende Zahl von etwa 700 zu den Jahren „vor Corona“ erreicht worden. Ein Erklärungsansatz ist auch hier unter anderem der „Corona - Lockdown“, dem damit verbundenen, geringeren Verkehrsaufkommen und **vor allem** weniger Parkplatzunfällen vor Kaufhäusern und Discountmärkten, wo sich erfahrungsgemäß ein ganz erheblicher Anteil der Verkehrsunfallfluchten ereignet. Bei der **überwiegenden** Zahl der Unfallfluchten blieb es bei reinen Sachschäden (682). Die Unfallfolge Personenschaden (44) durch VU-Fluchten liegt bei 6,45%.

Die Aufklärungsquote bei VU-Fluchten ist mit 31% zum Vorjahr (39%) niedriger. Nach wie vor spielen Aussagen von **Zeugen und Hinweise** aus der Bevölkerung bei den polizeilichen Ermittlungen **zur Aufklärung** von VU-Fluchten eine gewichtige Rolle.

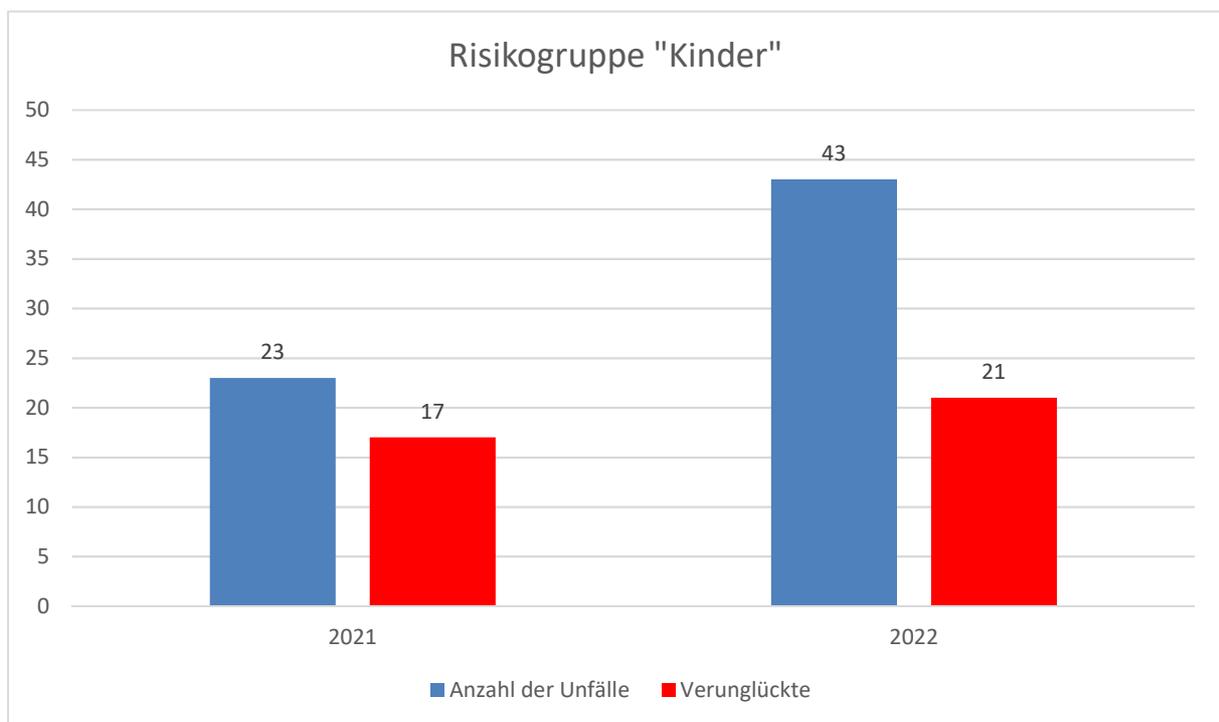
### 3.8. Risikogruppen

#### 3.8.1 Kinder (0 – 13)

Mit 19.544 Kindern beträgt ihr Anteil an der Gesamtbevölkerung im Landkreis Waldeck-Frankenberg 12,49 %. Kinder sind aufgrund ihrer körperlichen Konstitution sowie der noch nicht ausgereiften kognitiven und motorischen Fähigkeiten grundsätzlich stärker gefährdet als andere Verkehrsteilnehmer. Sie waren im vergangenen Jahr an 43 (23) Verkehrsunfällen beteiligt. Damit hat sich die Zahl der Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Kindern gegenüber dem „Coronajahr“ 2021 fast verdoppelt. Bei den Unfällen wurden 41 (21) Kinder verletzt, 7 (8) davon schwer. Diese Entwicklung ist durch den coronabedingten Distanzunterricht und der pandemiebedingten, geringeren Verkehrsteilnehmeranzahl an Kindern im Vorjahr zu erklären.

19 (8) Kinder verletzten sich als Mitfahrer in einem PKW, 12 (5) als Fahrradfahrer und 9 (7) als Fußgänger.

Bei 2 (3) der Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Kindern handelte es sich um Schulwegunfälle.



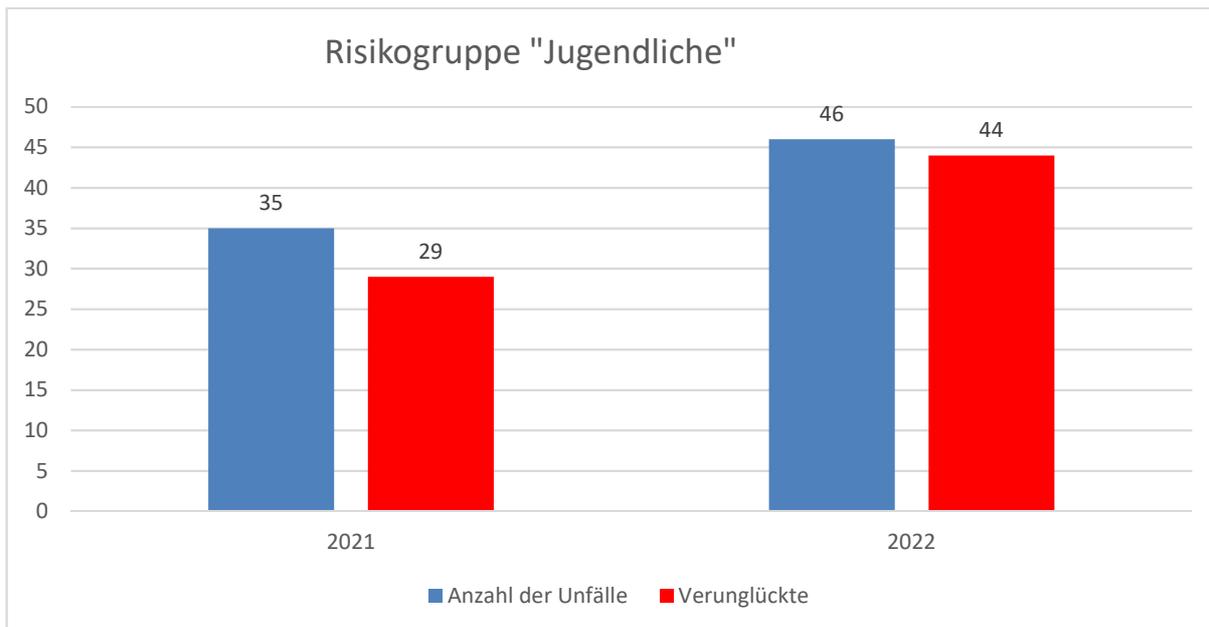
#### 3.8.2 Jugendliche (14 -17)

Im Landkreis Waldeck-Frankenberg leben 5.884 Jugendliche. Ihr Anteil an der Gesamtbevölkerung beträgt 3,76 %.

Sie waren im Jahr 2022 an 46 (35) Verkehrsunfällen beteiligt. Insgesamt verunglückten bei den 46 Unfällen 44 (37) Jugendliche. 11 (9) Jugendliche verletzten sich schwer, 33 (20) leicht. Insgesamt 12 (11) VU ereigneten sich mit Jugendlichen als Mitfahrer in einem PKW, 18 (11)

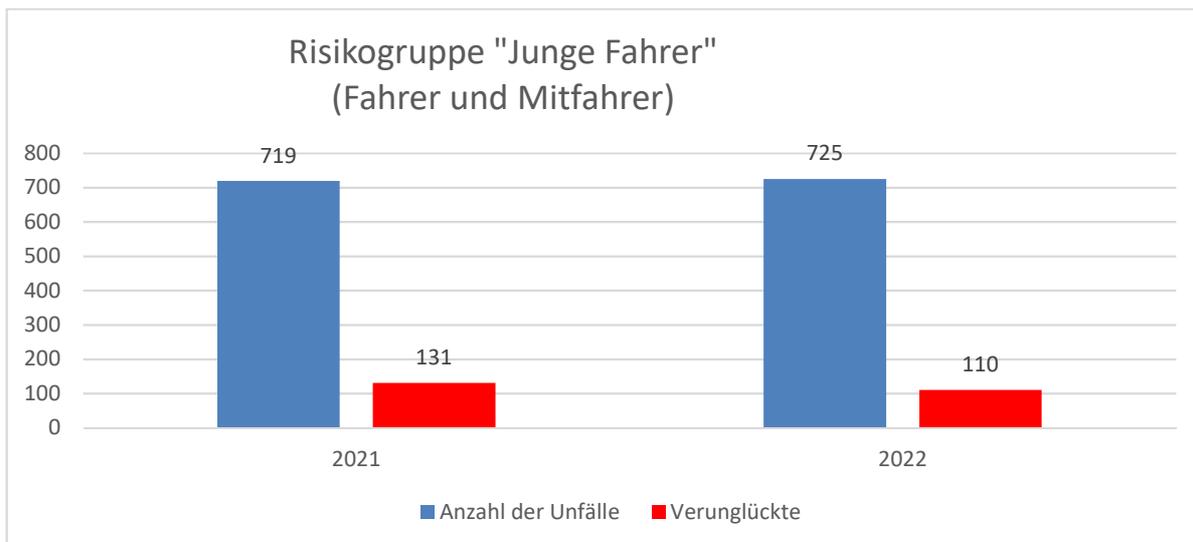
Jugendliche verletzten sich als Fahrer oder Beifahrer auf einem Krad.

Die positiven Erfahrungen der letzten Jahre beim „Begleitenden Fahren mit 17“ setzen sich auch in diesem Berichtszeitraum fort. Es ist **kein VU** zu verzeichnen, an dem ein BF 17-Inhaber beteiligt war.



### 3.8.3 Junge Fahrer (18 – 24)

Der Anteil dieser Altersgruppe an der Gesamtbevölkerung im Landkreis Waldeck-Frankenberg beträgt mit 11.074 Menschen 7,08 %. Diese Altersgruppe war im Jahr 2022 an 725 (719) Verkehrsunfällen beteiligt. Das bedeutet, dass die „Jungen Fahrer“ an 20,26% aller polizeilich registrierten Verkehrsunfälle beteiligt waren. Dabei wurden 110 (130) Personen dieser Altersgruppe verletzt. Ein erfreulicher Rückgang zum Vorjahr von über 15%! Mit 662 (664) VU ereigneten sich die weitaus meisten VU in dieser Altersgruppe als Fahrer oder Mitfahrer in einem PKW.

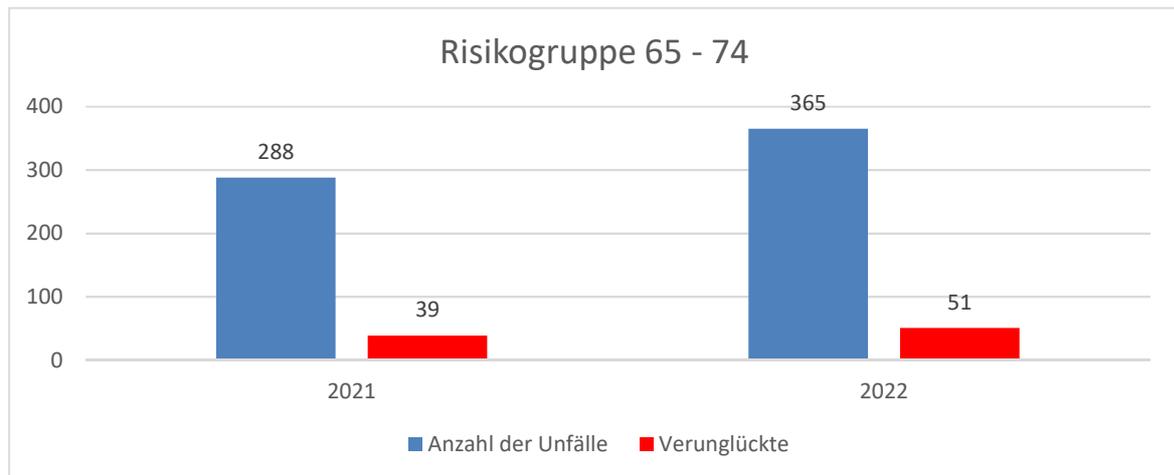


Als Fahrer oder Mitfahrer in einem PKW verletztten sich 89 (110) Personen. Bei 13 (16) Kradunfällen verletztten sich 12 (11) junge Menschen, davon allerdings 8 leicht.

### 3.8.4 Altersgruppe 65 – 74

Seit 2013 erfolgt in der Verkehrsunfallstatistik eine differenziertere Betrachtung, indem eine Unterscheidung in die „Altersgruppe 65 – 74 Jahre“ sowie „75plus“ erfolgt. Die Lebenserwartung steigt, daher gehören immer mehr Menschen diesen Altersgruppen an.

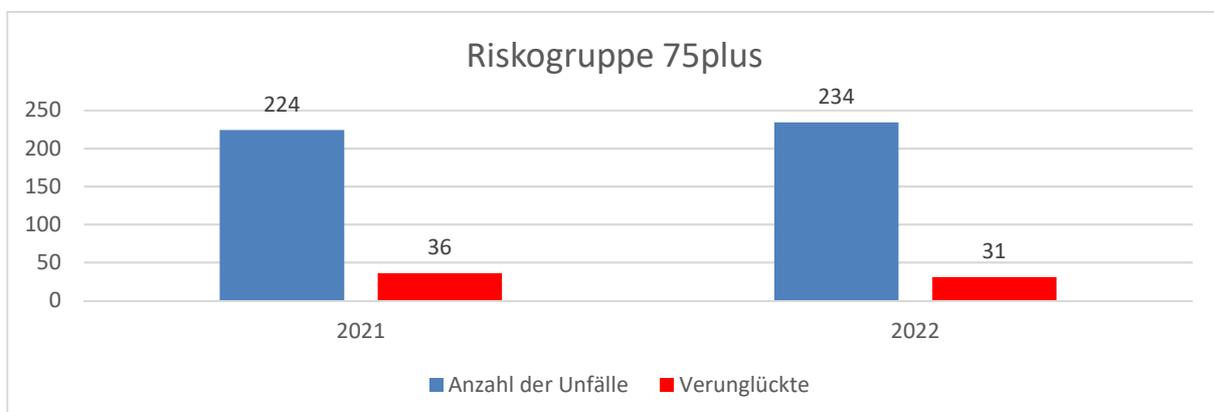
Der Anteil der Altersgruppe 65 - 74 Jahre an der Gesamtbevölkerung in Waldeck-Frankenberg beträgt 12,17 % oder aber 19.050 Personen. Diese Altersgruppe war im Jahr 2022 an 365 (288) Verkehrsunfällen beteiligt. Bei den 365 Verkehrsunfällen verunglückten 51 (39) Personen. Drei Personen wurden getötet (im Vorjahr eine), 19 (12) schwer und 29 (26) leicht verletzt. Mit 323 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 im hiesigen Landkreis beträgt bei 18.369 Personen 11,74%. Diese Altersgruppe war im Jahr 2022 an 234 (224) Verkehrsunfällen beteiligt. Damit blieb diese Zahl im Vergleich zum Vorjahr fast identisch.

Bei den 234 Verkehrsunfällen, an denen Personen dieser Altersgruppe beteiligt waren, verletzten sich 31 (36) Personen, 12 (8) schwer und 18 (28) leicht. Mit 220 (2040) VU ereigneten die VU in dieser Altersgruppe fast ausschließlich als Fahrer oder Mitfahrer in einem PKW.



### 3.9 Verkehrsbeteiligungen

#### 3.9.1 Fußgänger

Die Anzahl der VU, an denen Fußgänger im Jahr 2022 beteiligt waren, beträgt 54. Es verunglückten dabei 47 Menschen. 17 Personen wurden schwer- und 29 leichtverletzt. Ein Mensch verlor als Fußgänger durch einen Verkehrsunfall leider sein Leben (ältere Dame vor dem Haus vom sich lösenden, eigenen Pkw-Anhänger unglücklich getroffen, verletzt und getötet).

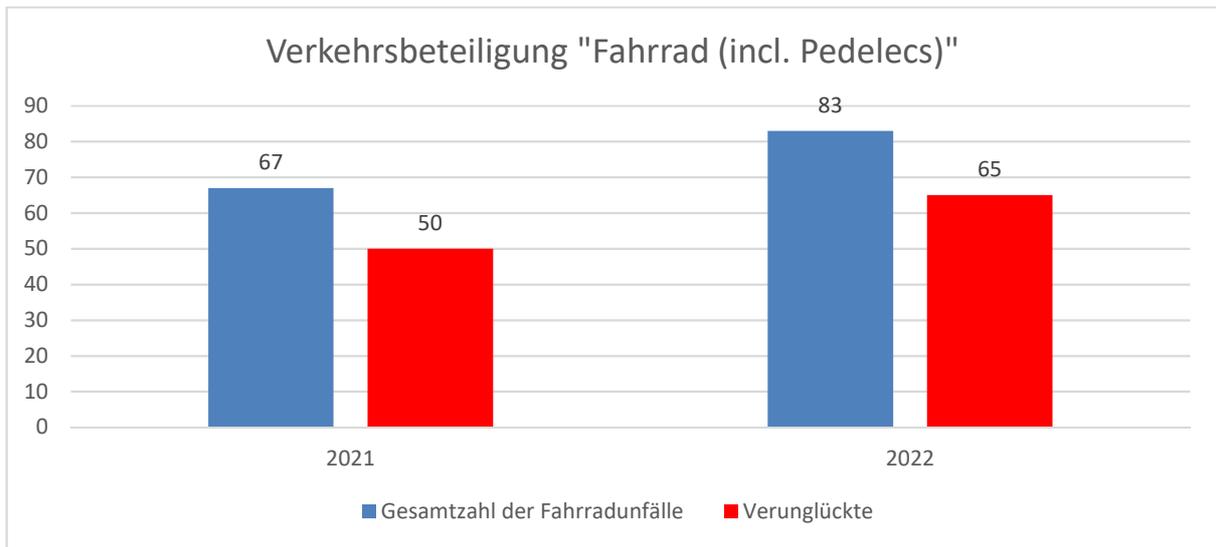
<b>Fußgängerunfälle</b>	unter 14	14 - 17	18 - 24	25 - 64	65 - 74	75plus	ohne Altersangabe
Anzahl der Unfälle	10	4	3	22	5	10	0
Verunglückte	10	4	3	18	5	7	0
davon Getötete	0	0	0	0	1	0	0
davon Schwerverletzte	5	2	0	4	1	5	0
davon Leichtverletzte	5	2	3	14	3	2	0
männlich	5	1	1	7	2	3	0
weiblich	5	3	2	11	3	4	0
divers	0	0	0	0	0	0	

#### 3.9.2 Fahrräder und Pedelecs

Bei den Fahrradunfällen ist zu vermuten, dass insbesondere Alleinunfälle oftmals nicht angezeigt werden. Deshalb besteht eine hohe Dunkelziffer. Die Zahl der im Jahr 2022 polizeilich registrierten Fahrradunfälle (incl. Pedelecs) beträgt 83 (67). Die Anzahl der VU unter der Verkehrsbeteiligung Fahrrad/Pedelecs ist also im Vergleich zum Vorjahr um 23,88% gestiegen. Insgesamt verunglückten 65 (46) Radfahrer, zwei Radfahrer verunglückten tödlich, 21 (8) Radfahrer verletzten sich schwer und 42 (23) leicht.

Anmerkung:

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 27 (22) noch gering, wird sich aber aufgrund der hohen Verkaufszahlen vermutlich in den nächsten Jahren steigern.

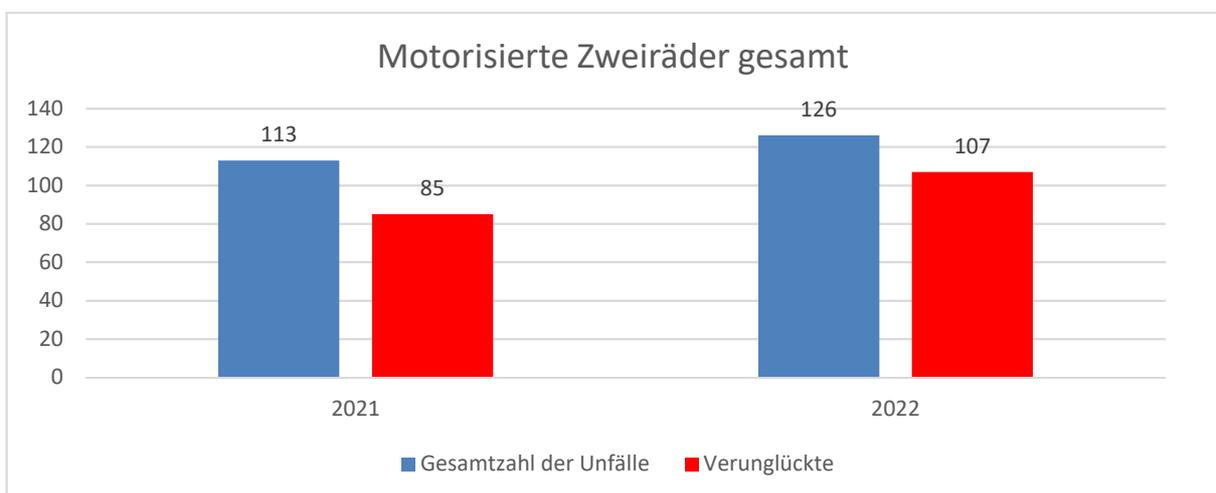


Fahrradunfälle incl. Pedelecs	2021	2022	Veränderungen zum Vorjahr	
			Veränderung	Prozent
<b>Gesamtzahl der Fahrradunfälle</b>	67	83	16	23,88%
Verunglückte	50	65	15	30,00%
davon Getötete	0	2	2	
davon Schwerverletzte	14	21	7	50,00%
davon Leichtverletzte	36	36	0	0,00%
männlich	32	46	14	43,75%
weiblich	18	19	1	5,56%
divers	0	0	0	0,00%

### 3.9.3 Motorisierte Zweiräder

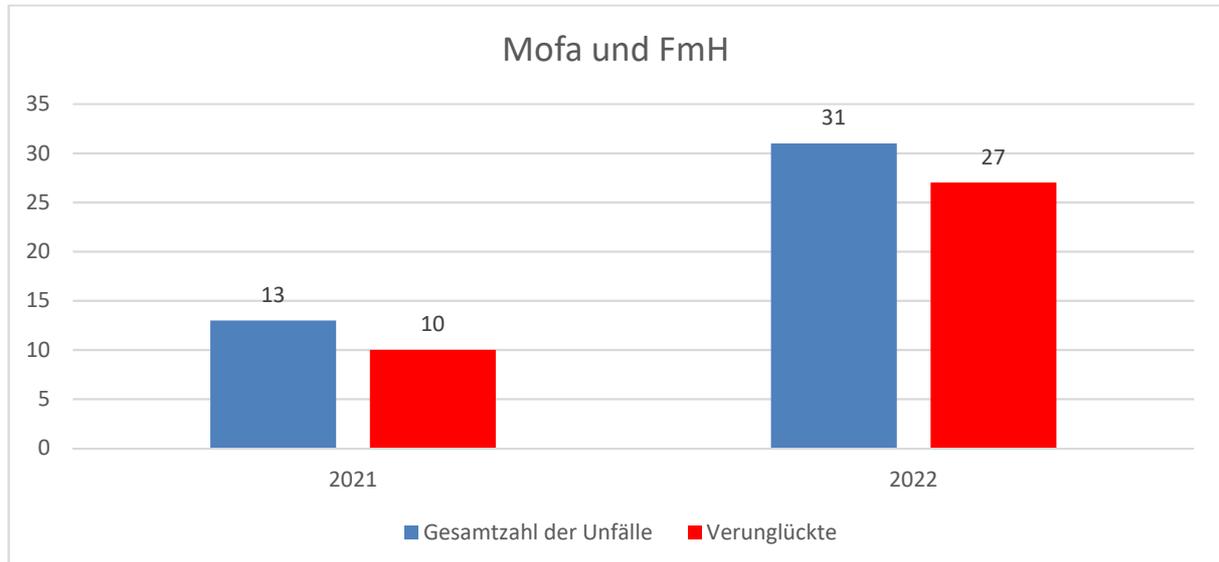
Motorisierte Zweiräder werden statistisch in verschiedenen Untergruppen erfasst, die in der Folge dargestellt werden. Insgesamt wurden 126 (113) VU mit 107 (85) Verunglückten registriert. Das bedeutet einen Anstieg der Verkehrsunfälle um 11,5 % und einen Anstieg bei den Verunglückten um 25,88 %.

Die entsprechenden Untergruppen werden nachfolgend dargestellt.



### 3.9.3.1 Mofa und FmH

Die Zahl der Mofa-VU hat sich mit 31(13) Unfällen leider mehr als verdoppelt. Bei den Mofa-Unfällen verletzten sich 27 (10) Personen, 10 (4) davon schwer. Nach wie vor auffällig ist, dass mit 23 von 31 verunfallten Mofafahrern die meisten männlichen Geschlechts sind.



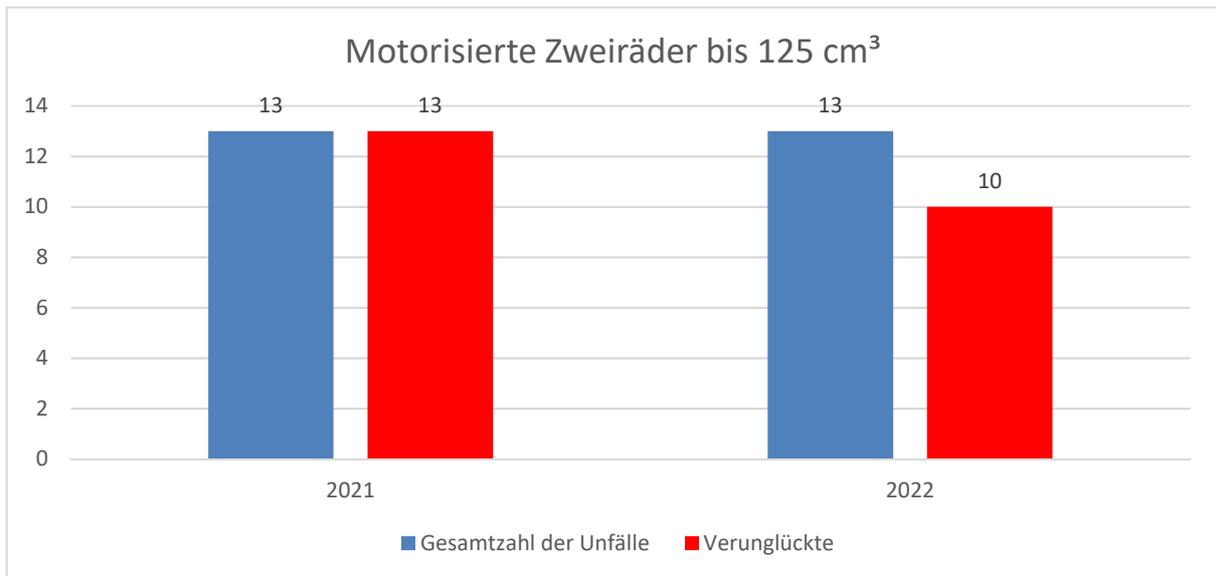
Mofa und FmH	unter 14	14 - 17	18 - 24	25 - 64	65 - 74	75plus
<b>Gesamt VU</b>	0	12	2	14	2	1
Verunglückte	0	12	2	10	2	1
davon Getötete	0	0	0	0	0	0
davon Schwerverletzte	0	1	1	6	1	1
davon Leichtverletzte	0	11	1	4	1	0
männlich	0	10	2	8	2	1
weiblich	0	2	0	2	0	0
divers	0	0	0	0	0	0

### 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. Im Jahre 2022 wurde in dieser Verkehrsbeteiligung ein Unfall registriert: Fahrer männlich, Altersgruppe 65 – 74, schwerverletzt.

### 3.9.3.3 Motorisierte Zweiräder bis 125 cm<sup>3</sup>

Die Zahl der VU mit motorisierten Zweirädern bis 125 cm<sup>3</sup> ist im Berichtszeitraum mit 13 (13) dieselbe wie im Vorjahr, mit sinkender Tendenz zu 2020, als noch 19 VU in dieser Kategorie zu verzeichnen waren. 2022 verunglückten 10 (13) Personen, 5 (7) wurden schwer-, 5 (6) leichtverletzt. Bei dieser Fahrzeugart handelt es sich in vielen Fällen um den Einstieg in die motorisierte Fortbewegung, demzufolge waren 6 der 13 Beteiligten unter 25 Jahre alt.



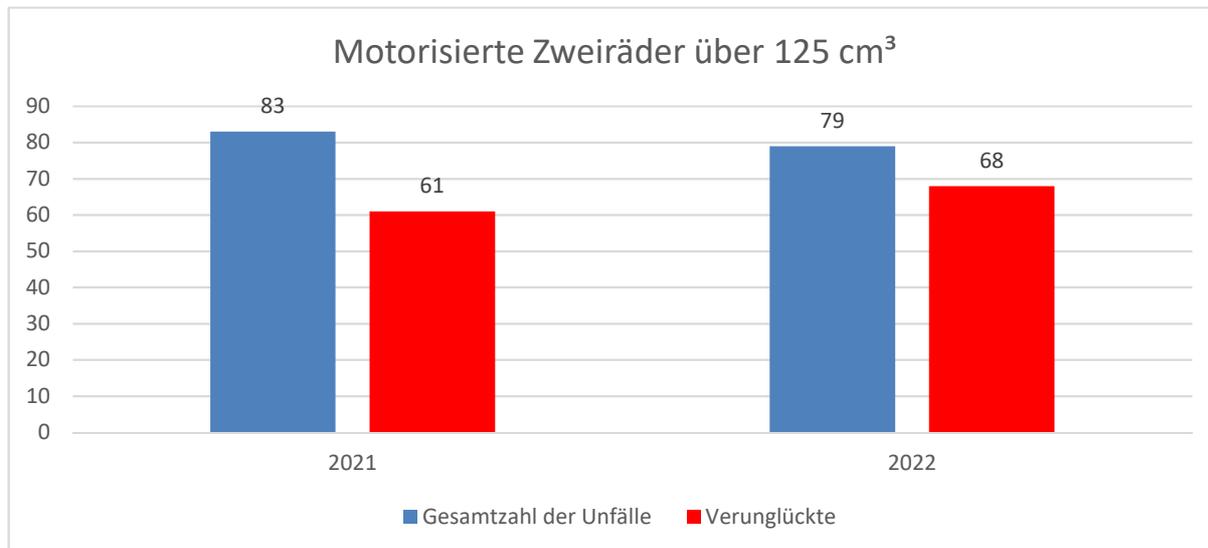
Motorisierte Zweiräder bis 125 cm <sup>3</sup>	unter 14	14 - 17	18 - 24	25 - 64	65 - 74	75plus	ohne Altersangabe
<b>Gesamt VU</b>	0	5	1	4	2	0	1
Verunglückte	0	4	1	4	1	0	0
davon Getötete	0	0	0	0	0	0	0
davon Schwerverletzte	0	4	0	1	0	0	0
davon Leichtverletzte	0	0	1	3	1	0	0
männlich	0	4	1	4	1	0	0
weiblich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

### 3.9.3.4 Motorisierte Zweiräder über 125 cm<sup>3</sup>

In der Kategorie „Motorisierte Zweiräder über 125 cm<sup>3</sup>“ ereignen sich nach wie vor die meisten VU mit Motorradbeteiligung. Mit 79 (83) VU ist die Zahl in 2022 weiter rückläufig, waren vor zwei Jahren noch 101 Unfälle dieser Untergruppe zu verzeichnen.

2 (1) Motorradfahrer wurden getötet, 24 (30) schwer- und 42 (30) leichtverletzt. Ein Trend bei den Unfallursachen ist nicht erkennbar. Hauptunfallursächlich waren die Unfallursachen Geschwindigkeit, Abstand, Überholen und Fehler beim Abbiegen.

Auch bei dieser Verkehrsbeteiligung ist auffällig, dass die männlichen Verunglückten mit 57 bei 11 weiblichen überproportional betroffen sind, was auch für eine riskantere Fahrweise der Männer spricht.



Motorisierte Zweiräder über 125 cm <sup>3</sup>	unter 14	14 - 17	18 - 24	25 - 64	65 - 74	75plus	ohne Altersangabe
<b>Gesamt VU</b>	0	2	10	58	9	0	0
Verunglückte	0	2	9	49	8	0	0
davon Getötete	0	0	0	1	1	0	0
davon Schwerverletzte	0	1	3	19	1	0	0
davon Leichtverletzte	0	1	6	29	6	0	0
männlich	0	2	6	42	7	0	0
weiblich	0	0	3	7	1	0	0
divers	0	0	0	0	0	0	0

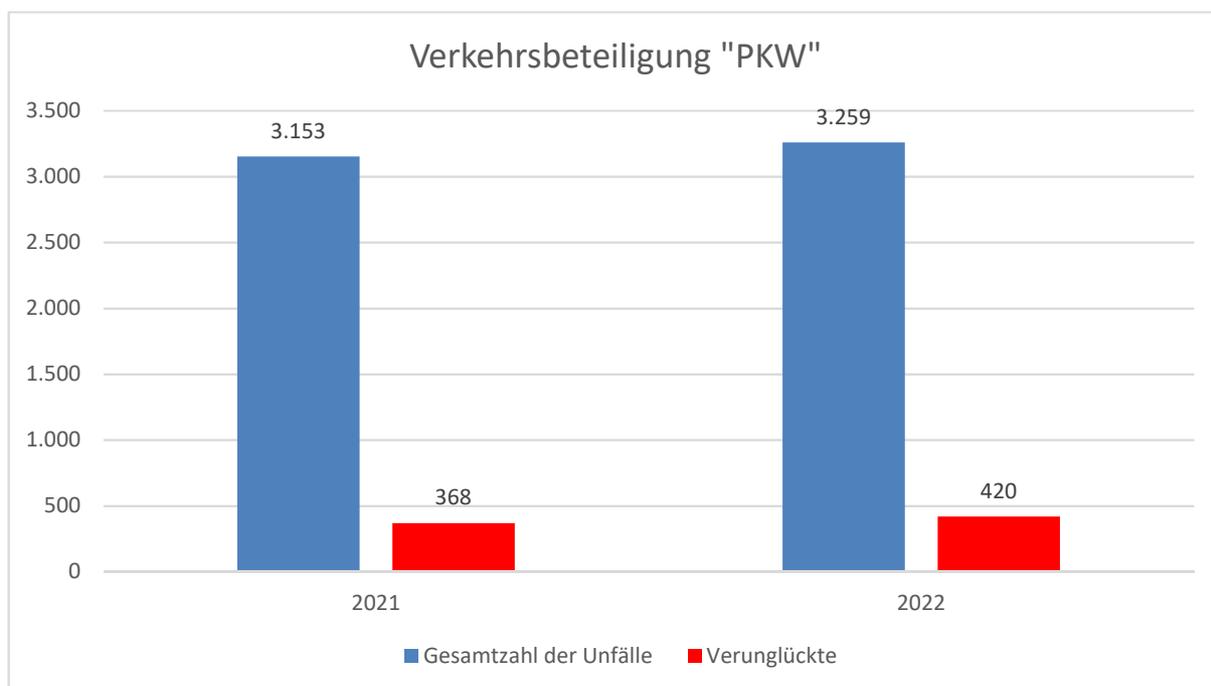
### 3.9.4 PKW

Im Landkreis Waldeck-Frankenberg ereigneten sich mit 3.259 (3.153) VU die allermeisten Verkehrsunfälle unter der Verkehrsbeteiligung „PKW“. Das sind 91,08 % (90,47 %) aller registrierten VU. Bei der Zahl der Verunglückten sieht es ähnlich aus. Von den 666 (557) gesamtverunglückten Personen verunglückten 420 (368) Personen bei der Verkehrsbeteiligung „PKW“. Das sind mehr als 63 % (66 %) der Gesamtverunglückten.

Bei der Verkehrsbeteiligung „PKW“ wurden 104 (98) schwer- und 310 (268) Personen leichtverletzt. Die Altersgruppe 25-64 war mit 2.418 (2.354) VU an den meisten dieser VU beteiligt. Es folgt die Altersgruppe der Jungen Fahrer 18-24 mit 662 (664) VU.

Bei der Zahl der Verunglückten sieht es ähnlich aus. In der Altersgruppe 25-64 sind 252 (197) Personen und in der Altersgruppe Junge Fahrer 89 (110) Personen verunglückt. Bei den Verunglückten gehören 182 (175) zum weiblichen und 237 (193) zum männlichen Geschlecht.

Als Hauptunfallursachen sind die Ursachen Wenden/Rückwärts-/Ein-/Anfahren mit 278 (241) VU, Geschwindigkeit mit 218 (218) VU, Abstand mit 184 (184) VU, Vorfahrt/Vorrang mit 133 (137) VU und zu nennen. An dieser Reihenfolge hat sich im Vergleich zu den Vorjahren nichts geändert.



PKW	unter 14	14 - 17	18 - 24	25 - 64	65 - 74	75plus	ohne Altersangabe
<b>Gesamt VU</b>	17	12	662	2418	323	220	325
Verunglückte	19	12	89	252	28	19	1
davon Getötete	0	0	3	2	1	0	0
davon Schwerverletzte	0	2	23	64	12	3	0
davon Leichtverletzte	19	10	63	186	15	16	1
männlich	9	7	47	151	14	9	0
weiblich	10	5	42	100	14	10	1
divers	0	0	0	0	0	0	0

### 3.9.5 LKW

Im Berichtszeitraum sind im Landkreis Waldeck-Frankenberg 366 (367) VU unter der Verkehrsbeteiligung „LKW“ polizeilich registriert, also nahezu identisch mit der Zahl vom Vorjahr. Gemessen an der Gesamtzahl belaufen sich die Lkw-Unfälle auf 10,23 % (10,53 %) aller VU. Dabei verunglückten 16 (11) Personen als Fahrer oder Mitfahrer in einem LKW, 1 Lkw-Fahrer kam ums Leben (verunglückter Milchtransporter bei Straßenglätte mit überhöhter Geschwindigkeit). 12 Personen verletzten sich leicht.

Wesentliche Unfallursachen waren: Wenden/Rückwärts-/Ein-/Anfahren mit 51 (41), Abstand in 28 (49) Fällen, und Geschwindigkeit in 16 Fällen.

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 erhöhte sich die Zahl der Verunglückten von 39 auf 48, wovon sich glücklicherweise 30 (25) nur leicht verletzten.

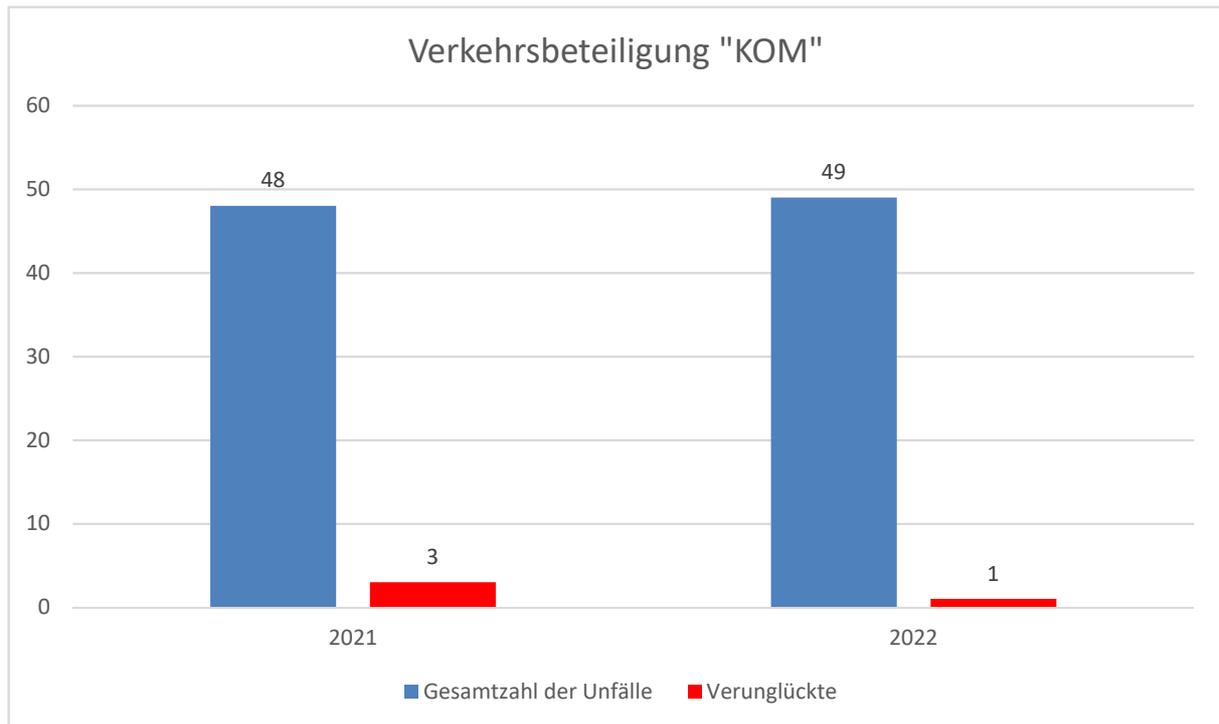


LKW	unter 14	14 - 17	18 - 24	25 - 64	65 - 74	75plus	ohne Altersangabe
<b>Gesamt VU</b>	0	0	33	294	9	2	44
Verunglückte (Mit-) Fahrer	0	0	1	15	0	0	0
davon Getötete	0	0	0	1	0	0	0
davon Schwerverletzte	0	0	0	3	0	0	0
davon Leichtverletzte	0	0	0	11	0	0	0
männlich	0	0	1	15	0	0	0
weiblich	0	0	0	0	0	0	0
divers	0	0	0	0	0	0	0
<b>Verunglückte bei LKW-Unfällen</b>	2	1	5	35	5	0	0
davon Getötete	0	0	0	1	1	0	0
davon Schwerverletzte	0	1	3	9	3	0	0
davon Leichtverletzte	2	0	2	25	1	0	0

### 3.9.6 Kraftomnibusse

Im Berichtszeitraum ereigneten sich 49 (48) VU mit KOM - Beteiligung. Auch hier blieb die Zahl fast identisch mit der im Jahr zuvor. Dabei verunglückte lediglich 1 (3) Person, die auch nur leicht verletzt wurde.

Wesentliche Hauptunfallursachen sind nicht zu erkennen, die Ursache „Abstand“ ist mit 6 (7) Fällen wiederum die am häufigsten registrierte. Da die Zahl der Verunglückten in der Kategorie Kraftomnibusse lediglich bei 2 Prozent liegt, kann man begründet behaupten, dass der Omnibus das **sicherste** Verkehrsmittel auf unseren Straßen ist.



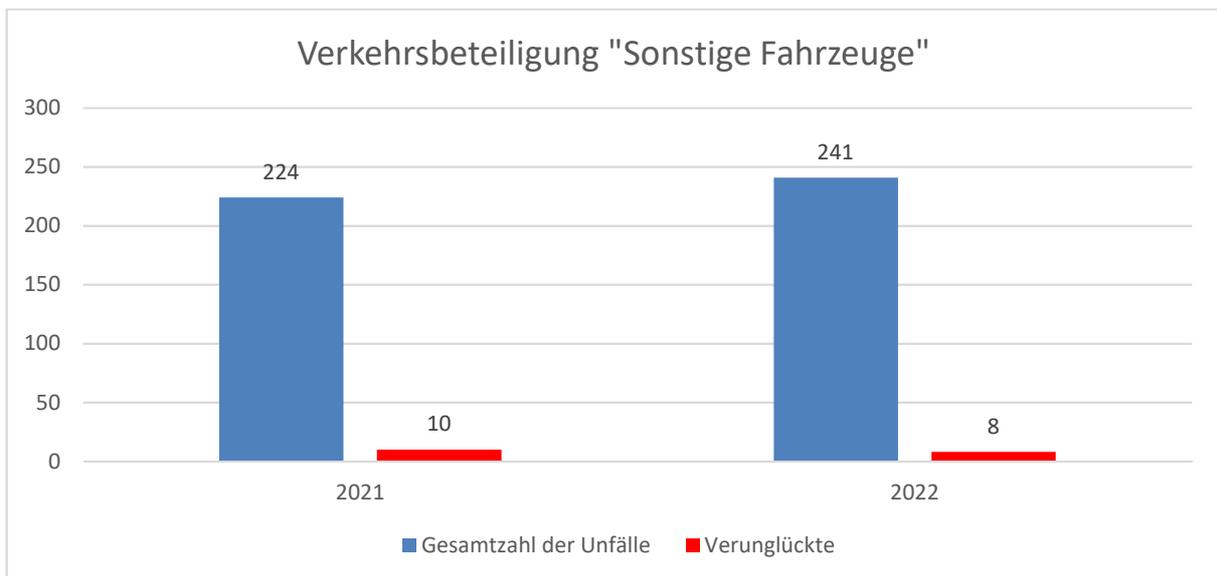
Kraftomnibusse	unter 14	14 - 17	18 - 24	25 - 64	65 - 74	75plus	ohne Altersangabe
<b>Gesamt VU</b>	1	0	1	42	5	0	1
Verunglückte	1	0	0	0	0	0	0
davon Getötete	0	0	0	0	0	0	0
davon Schwerverletzte	0	0	0	0	0	0	0
davon Leichtverletzte	1	0	0	0	0	0	0
männlich	1	0	0	0	0	0	0
weiblich	0	0	0	0	0	0	0

### 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 241 (224) VU registriert. Dabei verunglückten 10 (8) Personen, 6 (3) Personen wurden schwer- und 8 (4) Personen leichtverletzt. Lediglich die Unfallursachen „Wenden/Rückwärts-/Ein- und Anfahren“ mit 36 sowie „Abstand“ sind mit 33 (61) Unfällen überproportional vertreten.

Der Verkehrsbeteiligung „Sonstige Fahrzeuge“ sind auch Fahrzeuge zugeordnet, die aufgrund einer VU-Flucht nicht bestimmt werden können. Dies erklärt auch, dass die Zahl der Unfallbeteiligten unbekanntes Alters mit 188 (157) sehr hoch ist, da kein Alter festgestellt werden kann.



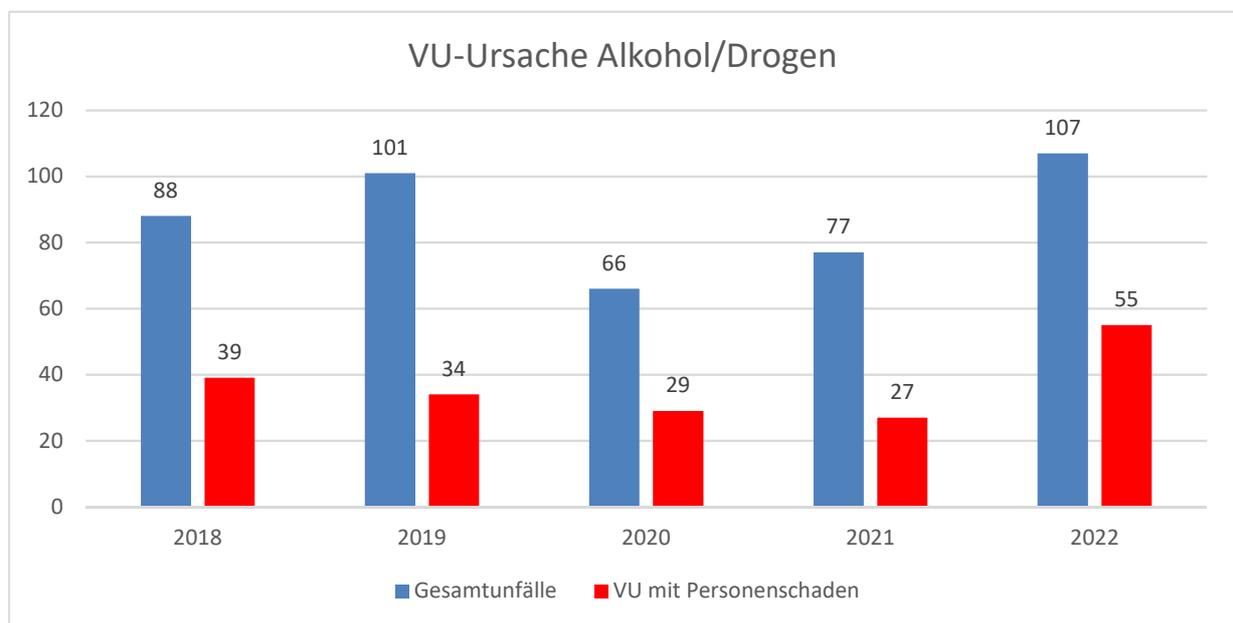
Sonstige Fahrzeuge	unter 14	14 - 17	18 - 24	25 - 64	65 - 74	75plus	ohne Altersangabe
<b>Gesamt VU</b>	0	0	11	36	4	2	241
Verunglückte	0	0	2	4	1	1	0
davon getötete	0	0	1	1	0	0	0
davon Schwerverletzte	0	0	0	0	1	1	0
davon Leichtverletzte	0	0	1	3	0	0	0
männlich	0	0	2	3	1	1	0
weiblich	0	0	0	1	0	0	0
divers	0	0	0	0	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 mit nicht angepasster Geschwindigkeit verursacht worden sein.

#### 3.10.1 Alkohol und/oder berauschende Mittel

Im Jahr 2022 standen Verkehrsteilnehmer bei 101 (77) VU unter dem Einfluss von Alkohol und/oder anderen berauschenden Mitteln. Das sind 2,8 % (2,2 %) gemessen an der Zahl der Gesamtunfälle.



Bei 51 (27) dieser VU verunglückten 55 (36) Personen, 3 Menschen wurden tödlich verletzt, 20 (14) verletzten sich schwer und 32 (22) leicht.

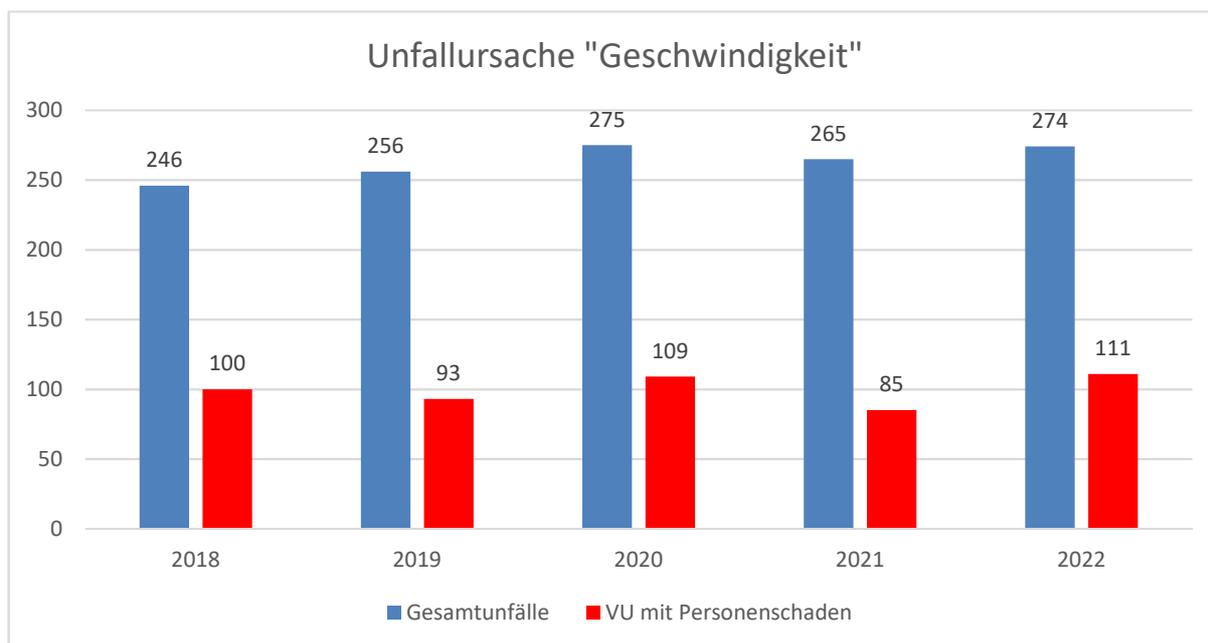
Der Schwerpunkt bei dieser Unfallursache liegt nach wie vor mit 91 (64) VU bei der Unfallursache „Alkohol“. Bei 5 (6) VU spielten andere berauschende Mittel eine Rolle und in 6 (7) Fällen stand der Fahrzeugführer unter dem Einfluss von Alkohol und berauschenden Mittel (Mischkonsum).

Trotz eines Anstiegs zum Vorjahr wurde in 2022 wieder exakt das Ergebnis von 2019 und damit von „vor Corona“ erreicht. (101 in 2022, 101 auch 2019).

### 3.10.2 Geschwindigkeit

Im Jahr 2022 ereigneten sich 274 (265) VU mit der Unfallursache „Geschwindigkeit“.

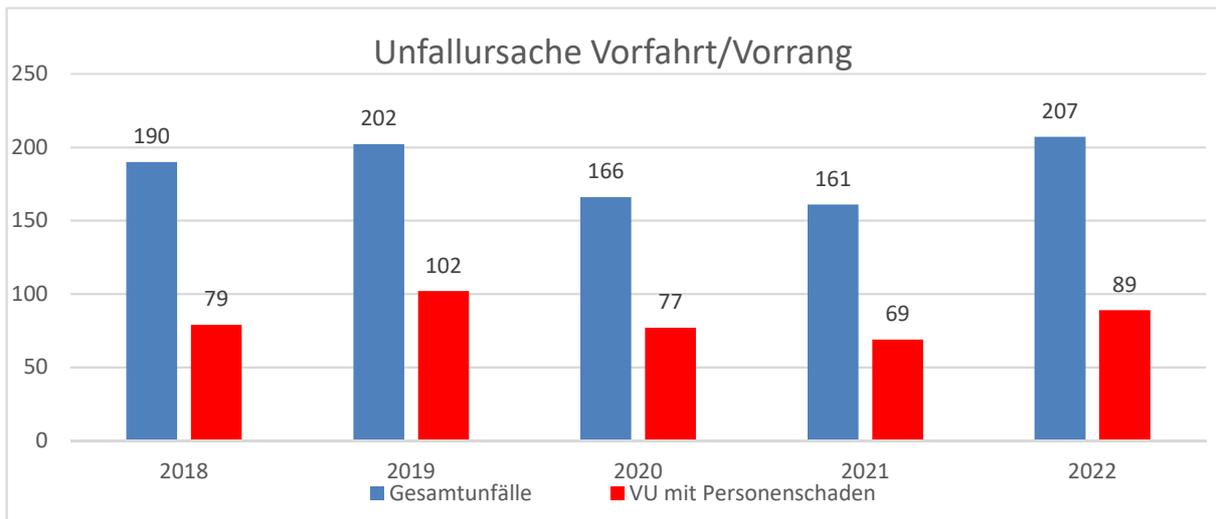
Bei 111 (85) VU mit Personenschaden wurden 8 (1) Mensch getötet, 34 (35) schwer- und 69 (49) leichtverletzt. Der Anteil der VU mit Unfallursache „Geschwindigkeit“ liegt, gemessen an der Zahl der Gesamtunfälle, bei 7,66 % (7,60 %). Bei Unfällen mit Personenschäden (666 insgesamt) beträgt ihr Anteil mit 111 VU 16 %, exakt 16,66 Prozent, allerdings ist dieser Wert wesentlich geringer als noch 2021, als 20 % anteilig an der Gesamtzahl der VU mit Verletzten waren. Mit 8 getöteten Menschen wird leider wieder exakt das Niveau von 2020 „vor Corona“ erreicht, als ebenfalls 8 Personen durch oder mit der Unfallursache Geschwindigkeit ihr Leben verloren hatten. Die Schwere der Folgen hängt also kausal mit der gefahrenen Geschwindigkeit zusammen. 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

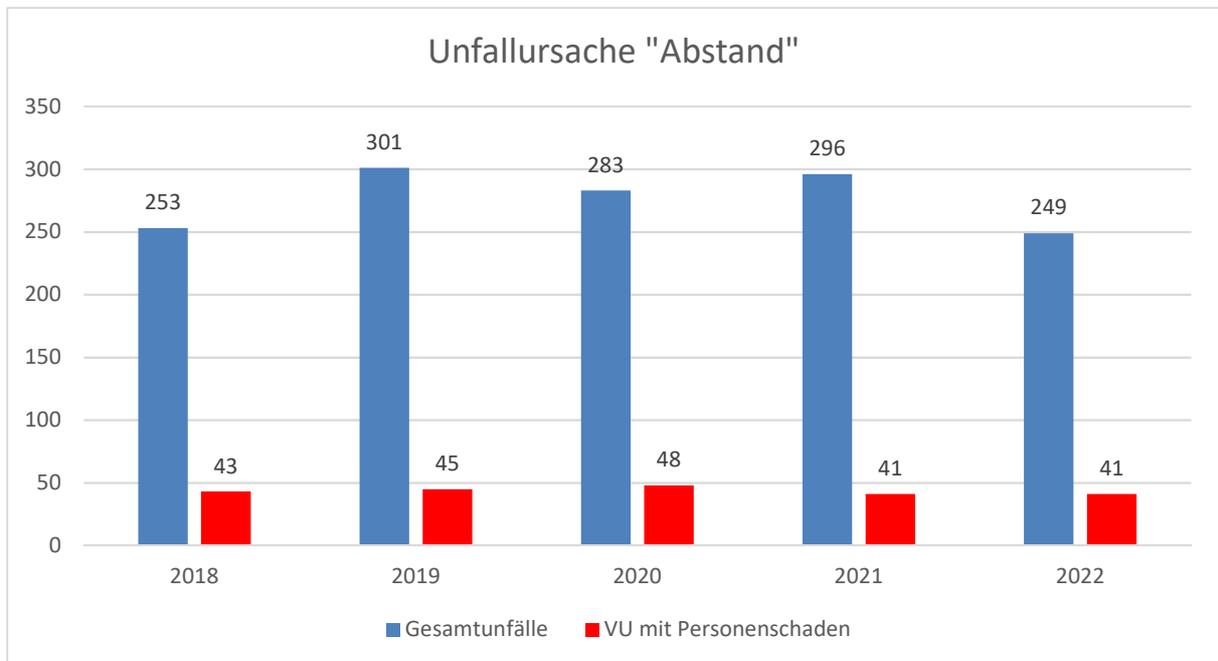
Die Anzahl der VU mit der Unfallursache „Vorfahrt/Vorrang“ ist im Jahr 2022 mit 207 (161) um 28,57 % gestiegen. Aber auch hier ist der Vergleich zu 2019 (vor Corona) interessant, da wiederum ein nahezu gleicher Wert mit der Zahl 202 aus 2019 vorliegt.

2 Menschen wurden im letzten Jahr im Zusammenhang mit der Unfallursache Vorfahrt/Vorrang tödlich verletzt, davon ein Traktorfahrer am Bahnübergang einer Feldgemarkung. 11 (24) Personen verletzten sich schwer und 50 (87) leicht, sodass zumindest die Folge schwer- und leichtverletzt deutlich gesunken ist (minus 54,17 % bei den schwer- und minus 42,53 % bei den leichtverletzten Personen).



### 3.10.4 Abstand

Mit der Unfallursache „Abstand“ ereigneten sich im Berichtszeitraum 249 (296) VU und damit 47 oder 15,88 % weniger als im Jahr zuvor. Die Folgen bei VU mit der Unfallursache „Abstand“ sind nicht so gravierend wie die Folgen bei der VU-Ursache „Geschwindigkeit“. Bei 41 (41) VU mit Personenschaden verunglückten insgesamt 62 (54) Personen, 5 (12) Personen verletzten sich schwer und 57 (42) leicht.

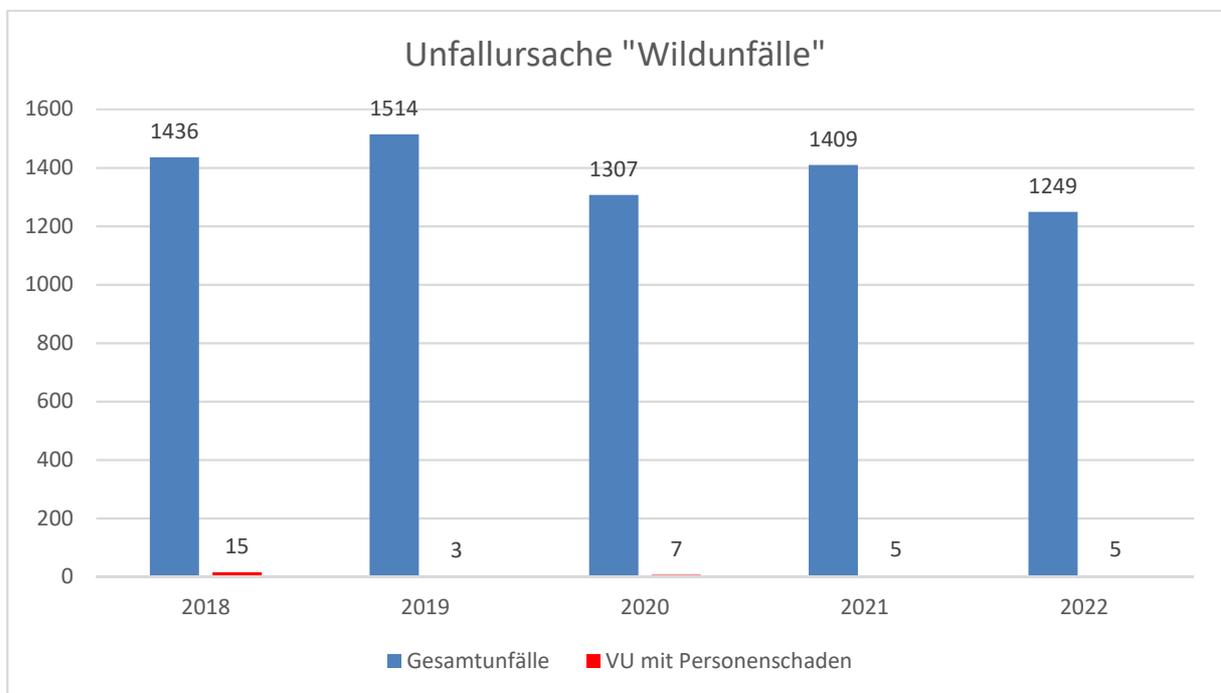


### 3.10.5 Wildunfälle

Die Zahl der Wildunfälle ist erfreulicherweise von 1409 auf nunmehr 1249 **gesunken**. Es ereigneten sich 2022 also 11,36 % weniger Wildunfälle als im Vorjahr.

Ein **Erklärungsansatz** für den doch recht großen Rückgang könnte die hohe Anzahl an Wald- und Schonungsrodungen sein. Im hiesigen Landkreis entstanden teilweise enorme Freiflächen, nachdem das sogenannte „Borkenkäferholz“ geschlagen wurde. Rehwild ist häufig besser bzw. früher für den Autofahrer sichtbar, da tatsächlich viel Wald fehlt!

Bei 1244 (1404) VU blieb es beim Sachschaden. Bei 5 (5) Wild-Unfällen wurde 1 (1) Person schwer- und 4 (4) leicht verletzt. Es kann festgestellt werden, dass die Anzahl der Wildunfälle die Gesamtzahl der Verkehrsunfälle maßgeblich negativ beeinflusst. 1249 Wildunfälle im Jahr 2022 machen 34,91 % (40,43 %) an der Gesamtzahl der VU aus.



### 3.10.6 Ursachen bei Verkehrsunfällen mit Personenschäden

#### Unfallursachen bei Verkehrsunfällen mit Personenschäden (Kategorie 1,2,3)

Ursachen bei VU mit Personenschaden	2018	2019	2020	2021	2022	Veränderungen zum Vorjahr	
Andere Fehler des Fzg-Führers	210	165	146	136	132	-4	-2,94%
Vorfahrt/Vorrang	79	101	77	69	63	-6	-8,70%
Geschwindigkeit	100	93	110	85	111	26	30,59%
Sonstige	76	49	55	27	37	10	37,04%
Abstand	41	47	49	44	41	-3	-6,82%
Abbiegen	38	43	29	24	29	5	20,83%
Falsche Straßenbenutzung	24	33	42	34	43	9	26,47%
Überholen	36	31	26	21	34	13	61,90%
Alkoholeinfluss	33	29	26	27	49	22	81,48%
Straßenverhältnisse/Straßenzustand	41	23	27	31	42	11	35,48%
Falsches Verhalten ggü. Fußgängern	20	16	11	18	20	2	11,11%
Technische Mängel	9	16	9	9	8	-1	-11,11%
Hindernisse auf Fahrbahn	20	13	13	7	7	0	0,00%
Einfahren in den fließenden Verkehr	20	12	15	6	11	5	83,33%
Witterungsverhältnisse	22	11	9	5	7	2	40,00%
Sonstige körperliche oder geistige Mängel	10	11	4	6	17	11	183,33%
Wenden/Rückwärtsfahren	2	10	10	12	11	-1	-8,33%
Einfluss anderer berauschender Mittel	6	7	6	2	7	5	250,00%
Falsches Verhalten von Fußgängern	14	6	6	8	8	0	0,00%
Übermüdung	2	6	4	1	6	5	500,00%
Vorbei-, Nebeneinanderfahren	2	5	2	0	6	6	
Ruhender Verkehr	1	3	0	3	2	-1	-33,33%
Ladung	0	3	0	3	3	0	0,00%

### 3.10.7 Unfallursachen nach Kategorien

	Gesamtunfälle	Kategorie 1	Kategorie 2	Kategorie 3	Kategorie 4-6
Alkoholeinfluss	97	3	18	28	48
Einfluss anderer berauschender Mittel	11	0	4	3	4
Übermüdung	7	1	3	2	1
Sonstige körperliche oder geistige Mängel	26	0	8	9	9
Falsche Straßenbenutzung	213	2	9	32	170
Geschwindigkeit	274	8	34	69	163
Abstand	254	0	5	36	213
Überholen	105	2	14	18	71
Vorbei-, Nebeneinanderfahren	21	0	1	5	15
Vorfahrt/Vorrang	147	2	11	50	84
Abbiegen	91	0	9	20	62
Wenden/Rückwärtsfahren	317	0	2	9	306
Einfahren in den fließenden Verkehr	53	0	0	11	42
Falsches Verhalten ggü Fußgängern	22	0	6	14	2
Ruhender Verkehr	23	0	2	0	21
Ladung	11	0	2	1	8
Andere Fehler des Fzg-Führers	903	4	47	81	771
Technische Mängel	21	1	2	3	15
Falsches Verhalten von Fußgängern	13	0	2	6	5
Straßenverhältnisse/Straßenzustand	125	1	11	30	83
Witterungsverhältnisse	50	0	1	10	39
Hindernisse auf Fahrbahn	1300	0	2	5	1293
Sonstige	148	1	17	19	111

## **4. Einwirkungsmöglichkeiten**

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

Die Ausgestaltung des Verkehrsraumes hat wesentlichen Einfluss auf die Verkehrssicherheit. Unfallbegünstigende Faktoren müssen auf ein Mindestmaß beschränkt werden. Durch die örtliche Auswertung von Verkehrsunfällen und Unterrichtung der zuständigen Straßenverkehrsbehörden und Trägern der Straßenbaulast bringt sich die Polizei hier ein.

So war der Regionale Verkehrsdienst der Polizeidirektion Waldeck-Frankenberg auch im Jahr 2022 an einer Vielzahl von Ortsterminen zur Optimierung der Verkehrssicherheit beteiligt.

Daneben werden im Rahmen der Anhörungsverfahren ganz regelmäßig verkehrspolizeiliche Stellungnahmen zu geplanten Verkehrsmaßnahmen, Bauvorhaben und Veranstaltungen, die den öffentlichen Verkehrsraum tangieren, in Zusammenarbeit und auf Ersuchen der Straßenbaulastträger, insbesondere HESSEN MOBIL und der zuständigen Straßenverkehrsbehörde, abgegeben.

### **4.2 Education – Verkehrserziehung**

Vier spezialisierte Polizeibeamte leisten von zwei Jugendverkehrsschulstandorten im Landkreis Waldeck-Frankenberg (JVS 1 beim RVD-Standort in Korbach, JVS 2 im Nebengebäude der Polizeistation Bad Wildungen) die Verkehrserziehung an Schulen und Kindergärten. Dies beinhaltet die zielgruppen- und problemorientierte Präventionsarbeit unter Einbindung anderer Träger der Verkehrssicherheitsarbeit (Verkehrswacht). Sie zielt auch 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 2022 insgesamt 113 Schulklassen und erreichten dabei 1903 Kinder. 1024 Kindergartenkinder, aufgeteilt in 72 Gruppen, wurden auf den Straßenverkehr und auf den Schulweg vorbereitet. Die zusätzliche Beschulung von Gruppen der Lebenshilfe erfordert besonderes pädagogisches Geschick.

Darüber hinaus werden in Workshops und Vorträgen Risiken und Unfallursachen, z.B. die rechtswidrige Benutzung mobiler Endgeräte im Straßenverkehr, erörtert. Ältere Menschen sind eine wachsende Zielgruppe, auch für die Verkehrssicherheitsarbeit.

Weitere Informationen sind dem Jahresbericht "Polizeiliche Kriminal- und Verkehrsprävention" des Hessischen Landeskriminalamts zu entnehmen.

### **4.3 Enforcement – Verkehrsüberwachung**

Für die Gewährleistung der Sicherheit im Straßenverkehr ist die Verkehrsüberwachung unverzichtbar. Unfallträchtiges Fehlverhalten wie Geschwindigkeitsverstöße, Fahrten unter Alkoholeinfluss, Drogen- und Medikamentenmissbrauch sollen unterbunden werden. Die Verkehrsüberwachung umfasst die Verkehrsbeobachtungen, erkennbare polizeiliche Präsenz zur Förderung und Erhöhung der Verkehrssicherheit, gezielte Überwachungsmaßnahmen auf verkehrsrechtlichen Spezialbereichen (z. B. besondere Fahrzeugarten, internationaler Güterverkehr, Gefahrguttransporte, Einhaltung der Sozialvorschriften im gewerblichen Personen- und Güterverkehr).

### **4.3.1 Geschwindigkeit/ Abstand**

Von großer präventiver Bedeutung ist hier auch die Überwachung der Einhaltung von zugelassenen Höchstgeschwindigkeiten, eine der Hauptunfallursachen.

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.

Begleitend werden im täglichen Streifendienst regelmäßig die Handlasermessgeräte eingesetzt. Diese, stets mit den notwendigen Anhaltekontrollen verbundenen Geschwindigkeitsüberwachungen, sind zweifellos ein ganz maßgeblicher Faktor zur Erhöhung der Verkehrssicherheit. In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass im Landkreis Waldeck-Frankenberg im Jahr 2022 an den speziell für Motorradfahrer beliebten Strecken in den Bereichen der Ausflugsziele Edersee und Diemelsee zwei Lärmdisplays installiert waren, die auch einen wesentlichen Anteil an der Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit haben und für die präventive Polizeiarbeit zur Erhöhung der Verkehrssicherheit nicht mehr wegzudenken sind. Für das kommende Jahr ist übrigens die Installation eines dritten stationären Lärmdisplays im Landkreis Waldeck-Frankenberg geplant und bereits genehmigt.

### **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 2022 stellte die Polizei in Waldeck-Frankenberg 133 (150) folgenlose Trunkenheitsfahrten/Fahrten unter Einfluss berauschender Mittel fest. Das sind 17 Fälle oder aber 11,3% weniger als im Jahr zuvor.

### **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 387 Fahrzeuge des gewerblichen Güter- und Personenverkehrs.

Dabei werden regelmäßig Fahrzeugmängel sowie Verstöße gegen die Sozialvorschriften festgestellt und geahndet.

## Schlusswort/Aussichten

Für die ständig anzustrebende Erhöhung der Verkehrssicherheit sind sowohl präventive als auch repressive Maßnahmen von ganz enormer Wichtigkeit.

Gerade die Überwachungsmaßnahmen wie Geschwindigkeits- und Technikkontrollen sowie die allgemeinen polizeilichen Verkehrskontrollen leisten dazu einen wesentlichen Beitrag.

Auch das im Landkreis Waldeck-Frankenberg seit mittlerweile sechs Jahren bestehende „Ederseekonzept“ zum Schutz der Anwohner und Gäste vor unzumutbarem Lärm durch Zweiradfahrer wird weiterhin konsequent umgesetzt. In diesem Zusammenhang wird auf die unter 4.3.1 erläuterten, zusätzlichen Überwachungsmaßnahmen durch Lärmdisplays hingewiesen.

Als eine **Maßnahme** zur Verringerung der Unfallzahlen, insbesondere der **tödlichen** und schweren Verkehrsunfälle, kann das „Pilotprojekt“ auf der Landesstraße 3076 in der Gemarkung Diemelsee angesehen werden, wo auf einem vier Kilometer langen Streckenabschnitt zwischen den Ortschaften Adorf und Flechtdorf - nach zuvor erhobenen Daten zu Verkehrsdichte und gefahrenen Geschwindigkeiten, sowie unter Berücksichtigung und Auswertung der Unfallzahlen und Schwere der Unfälle - Tempo 70 eingerichtet **und** – bisher einzigartig im hiesigen Landkreis – große Hinweistafeln aufgestellt wurden und zwar mit der absichtlich groß und **deutlich** sichtbar plakatiert aufgebrachten Anzahl der tödlichen und schweren Verkehrsunfälle auf diesem Streckenabschnitt in den letzten 15 Jahren. Dadurch wird dem Verkehrsteilnehmer schnell erkennbar, begreifbar und anschaulich erklärt, warum die Geschwindigkeitsbeschränkung notwendig war. **Das Ergebnis lässt in diesem Falle sogar Prävention messen:** Geschwindigkeiten sind deutlich zurückgegangen, was Langzeitmessungen mit der sogenannten TOPO-Box ergaben (diese zeichnet Verkehrsdichte, Verkehrsmittel und Geschwindigkeiten auf), schwere oder gar tödliche Unfälle gab es seitdem auf diesem Streckenabschnitt überhaupt keine mehr. Das Konzept wurde pressewirksam vorgestellt und auch von Seiten des Regionalen Verkehrsdienstes auf der Fachtagung Verkehr im Polizeipräsidium Nordhessen erläutert.

Zielgruppen polizeilicher Präventionsarbeit sollten allerdings nicht zuletzt auch unter dem Gesichtspunkt der Erhöhung der Verkehrssicherheit in starkem Maße unsere jüngsten Verkehrsteilnehmer sowie die ständig wachsende Zahl der Senioren sein.

Zur ständigen Verbesserung der Verkehrssicherheit tragen alle Kolleginnen und Kollegen der Polizeidirektion Waldeck-Frankenberg mit ihren Polizeistationen, dem regionalen Verkehrsdienst und nicht zuletzt in sehr umfangreichem Maße die Kollegen der Jugendverkehrsschule durch ihre professionelle und hervorragend engagierte Arbeit bei.

Tino Hentrich  
(Polizeidirektor)  
Leiter PD Waldeck-Frankenberg

Ingo Pohle  
(Polizeihauptkommissar)  
Leiter Regionaler Verkehrsdienst