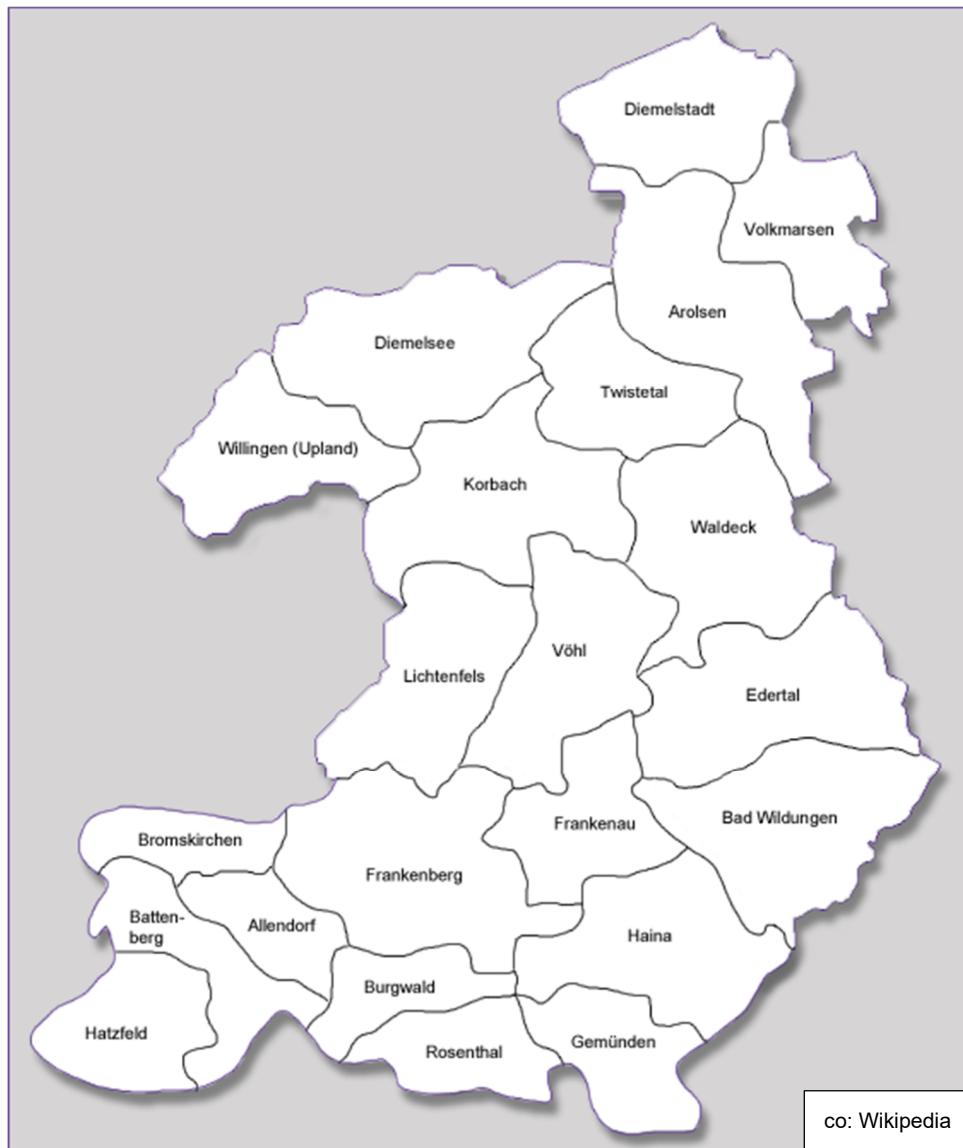




Verkehrsunfallstatistik 2024

für den Landkreis Waldeck-Frankenberg



Inhaltsverzeichnis

| | |
|---|----|
| 1. Erläuterungen..... | 3 |
| 2. Strukturdaten Landkreis Waldeck-Frankenberg | 4 |
| 2.1 Fläche: 1.848,44 km ² | 4 |
| 2.2 Bevölkerung: 155.135 (Stand:31.12.2023, 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 |
| | 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 |
| | 14 |
| 3.9.3 Motorisierte Zweiräder | 14 |
| 3.9.4 PKW..... | 18 |
| 3.9.5 LKW | 18 |
| | 20 |
| 3.9.7 Sonstige Fahrzeuge | 21 |
| 3.10.1 Alkohol und/oder berauschende Mittel | 22 |
| 3.10.2 Geschwindigkeit..... | 23 |
| 3.10.3 Vorfahrt/Vorrang | 24 |
| 3.10.4 Abstand..... | 24 |
| 3.10.5 Wildunfälle | 25 |

| | | |
|--------|---|----|
| 3.10.6 | Ursachen bei Verkehrsunfällen mit Personenschäden | 26 |
| 4. | Einwirkungsmöglichkeiten | 28 |
| 4.1 | Engineering - Sichere Gestaltung des Verkehrsraums | 28 |
| 4.2 | Education – Verkehrserziehung | 28 |
| 4.3 | Enforcement – Verkehrsüberwachung | 29 |
| 4.3.1 | Geschwindigkeit/ Abstand | 29 |
| 4.3.2 | Folgenlose Fahrten unter dem Einfluss von Alkohol und anderen berauschenenden Mitteln | |
| | 29 | |
| 4.3.3 | Güter- und Personenverkehr | 29 |
| | Schlusswort/Aussichten | 30 |

1. Erläuterungen

Die Verkehrsunfallstatistik 2024 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 (Unfallaufnahmerichtlinien, 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 Scherverletzten

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 berauschenenden 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 berauschenenden Mitteln

Mindestens ein Unfallbeteiligter stand unter Einwirkung von Alkohol oder anderen berauschenenden 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 km²

2.2 Bevölkerung: 155.135 (Stand:31.12.2023, Quelle: stat. Landesamt)

| Bevölkerung (Stand 31.12.2023) | | | | |
|--------------------------------|----------|----------|---------|------------|
| Alter in Jahren | männlich | weiblich | gesamt | prozentual |
| 0 - 13 | 10 059 | 9 459 | 19 518 | 12,58% |
| 14 - 17 | 3 116 | 2 922 | 6 038 | 3,89% |
| 18 - 24 | 5 738 | 4 817 | 10 555 | 6,80% |
| 25 - 64 | 41 220 | 40 280 | 81 500 | 52,53% |
| 65 - 74 | 9 591 | 10 260 | 19 851 | 12,80% |
| 75 plus | 7 217 | 10 456 | 17 673 | 11,39% |
| gesamt | 76 941 | 78 194 | 155 135 | 100% |

2.3 Straßennetz:

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

2.4 Zugelassene Fahrzeuge:

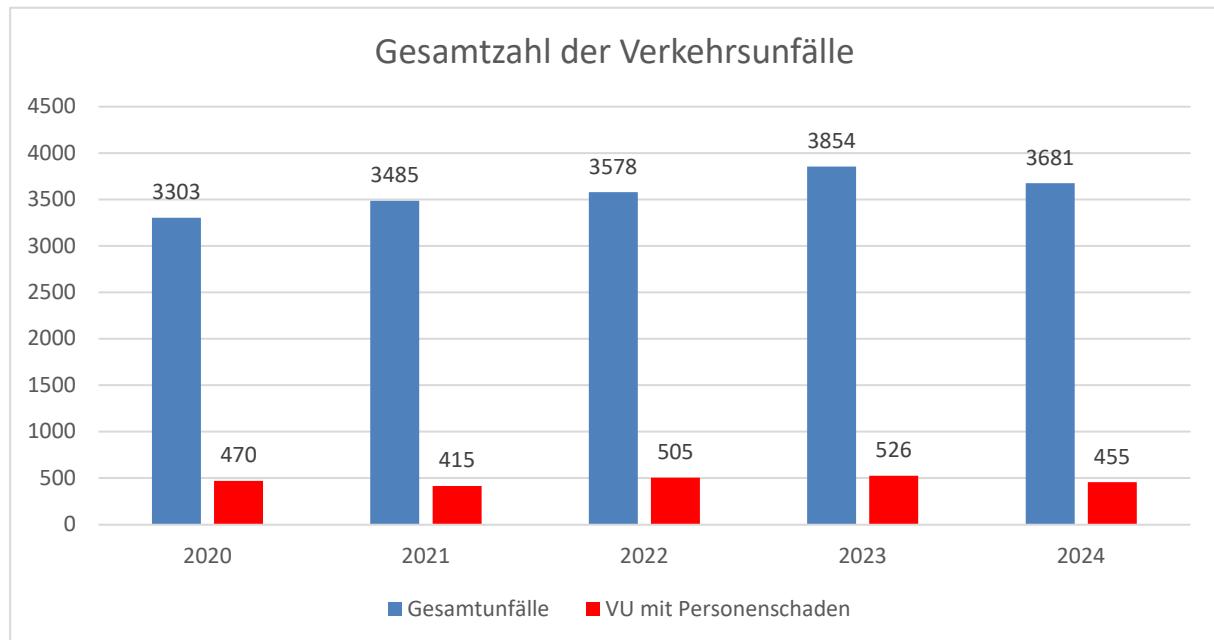
| 2023 | PKW | LKW | Krafträder | KOM | sonstige | gesamt |
|-------------|---------|-------|------------|-----|----------|---------|
| 04.01.2024* | 107.918 | 7.392 | 12.144 | 227 | 36.958 | 164.639 |

*Quelle: Kraftfahrtbundesamt

3. Unfalllage

3.1. Aktuelle Jahresentwicklung

Die Gesamtzahl der Verkehrsunfälle (VU) war in den vergangenen Jahren grundsätzlich auf einem gleichbleibenden Niveau. Im Jahr **2024 ereigneten sich 3.681** Verkehrsunfälle auf unseren Straßen und damit **173 (4,7%) weniger** als 2023. Die Zahl der VU mit Personenschäden hat sich im Jahr 2024 im Vergleich zum Vorjahr von 526 auf 455 verringert, das sind erfreuliche 13,50%.



3.2 Unfälle nach Straßenklassen

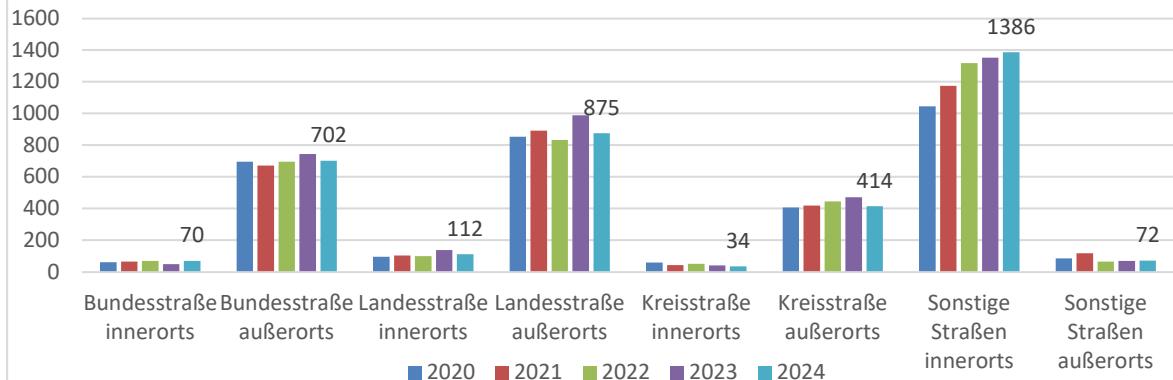
Im Jahr 2024 ereigneten sich 43,59 % aller VU, das sind 1602 VU (1580), innerhalb geschlossener Ortschaften. Der höhere Anteil der Verkehrsunfälle ereignete sich demzufolge auf Straßen außerhalb geschlossener Ortschaften. Hier wurden insgesamt 2073 (2272) VU registriert.

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 702 VU (743) und damit 5,52% weniger als im Vorjahr.

Auch auf den Landesstraßen außerhalb geschlossener Ortschaften ereigneten sich im Jahr 2024 mit 875 (989) 11,53% weniger VU, auf den Kreisstraßen außerhalb geschlossener Ortschaften sanken die Unfallzahlen von 471 auf 414 (12,10%). Die Zahl der VU auf den sonstigen Straßen außerhalb geschlossener Ortschaften blieb mit 72 registrierten Unfällen auf dem Vorjahresniveau (64). Eine insgesamt recht positive Entwicklung.

Unfälle nach Straßenklassen



3.3 Getötete Personen

Die Zahl der tödlichen Verkehrsunfälle im Landkreis Waldeck-Frankenberg stieg im Jahr 2024 um zwei VU von 7 auf 9. Dabei kamen 10 Menschen ums Leben, eine Person mehr als im Jahr zuvor. In Prozent ausgedrückt zwar 28,57 Prozent mehr Unfälle mit tödlichem Ausgang, allerdings deutlich weniger als im Jahr 2022, als tatsächlich 14 Menschen bei 14 tödlichen VU ihr Leben verloren.

Bei den tödlichen Verkehrsunfällen im Jahr 2024 kamen fünf Menschen auf Bundesstraßen außerorts ums Leben, vier Personen verloren ihr Leben auf Landesstraßen außerorts und ein tödlicher VU ereignete sich auf einer sonstigen Straße innerorts.

| Getötete Personen | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | Veränderungen zum Vorjahr | |
|----------------------------|------|------|------|------|------|---------------------------|----------|
| Bundesstraße innerorts | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | -1 | -100,00% |
| Bundesstraße außerorts | 3 | 0 | 3 | 5 | 5 | 0 | 0,00% |
| Landesstraße innerorts | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| Landesstraße außerorts | 10 | 3 | 3 | 2 | 4 | 2 | 100,00% |
| Kreisstraße innerorts | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| Kreisstraße außerorts | 0 | 0 | 6 | 1 | 0 | -1 | -100,00% |
| Sonstige Straßen innerorts | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 1 | |
| Sonstige Straßen außerorts | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | |
| Summe | 15 | 3 | 14 | 9 | 10 | 1 | 11,11% |

3.4 Schwerverletzte Personen

Die Zahl der Schwerverletzten infolge eines VU in Waldeck-Frankenberg hat sich in 2024 erfreulicherweise um 60 Personen von 195 im Vorjahr auf 135 und damit um 30,77 % verringert!

Die meisten Schwerverletzten werden mit jeweils 45 (59) auf Bundes- und 34 (62) auf Landesstraßen außerorts gezählt. Auf Kreisstraßen außerhalb geschlossener Ortschaften verletzten sich 13 Menschen schwer, die gleiche Anzahl wie im Jahr zuvor.

Auch die Zahl der Leichtverletzten sank im Vergleich zum Vorjahr und zwar um 14,37 % von 526 auf 459.

| Schwerverletzte Personen | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | Veränderungen zum Vorjahr | |
|----------------------------|------|------|------|------|------|------|---------------------------|---------|
| Bundesstraße innerorts | 2 | 4 | 3 | 4 | 2 | 2 | 0 | 0,00% |
| Bundesstraße außerorts | 52 | 70 | 39 | 53 | 59 | 45 | -14 | -23,73% |
| Landesstraße innerorts | 11 | 12 | 8 | 6 | 10 | 2 | -8 | -80,00% |
| Landesstraße außerorts | 60 | 55 | 63 | 53 | 62 | 34 | -28 | -45,16% |
| Kreisstraße innerorts | 7 | 2 | 0 | 3 | 2 | 2 | 0 | 0,00% |
| Kreisstraße außerorts | 14 | 22 | 14 | 21 | 13 | 13 | 0 | 0,00% |
| Sonstige Straßen innerorts | 40 | 30 | 35 | 44 | 41 | 32 | -9 | -21,95% |
| Sonstige Straßen außerorts | 5 | 5 | 10 | 2 | 6 | 5 | -1 | -16,67% |
| Summe | 191 | 200 | 172 | 186 | 195 | 135 | -60 | -30,77% |

3.5 Getötete und Schwerverletzte

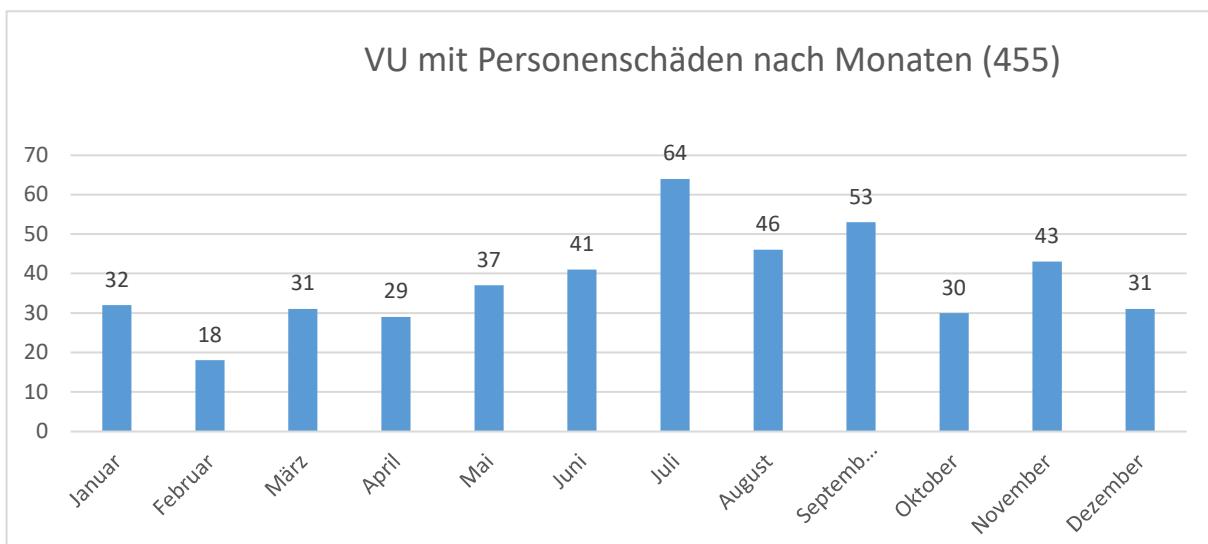
Ob die Folge eines schweren Verkehrsunfalls der Tod oder eine schwere Verletzung ist, hängt von verschiedenen Faktoren ab (z.B. Gurt angelegt oder nicht, Helm getragen oder nicht, Ersthelfer vor Ort oder nicht, Fahrzeugart und auch die Sicherheitsausstattung). Deshalb betrachtet die Polizei die Gruppe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

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.

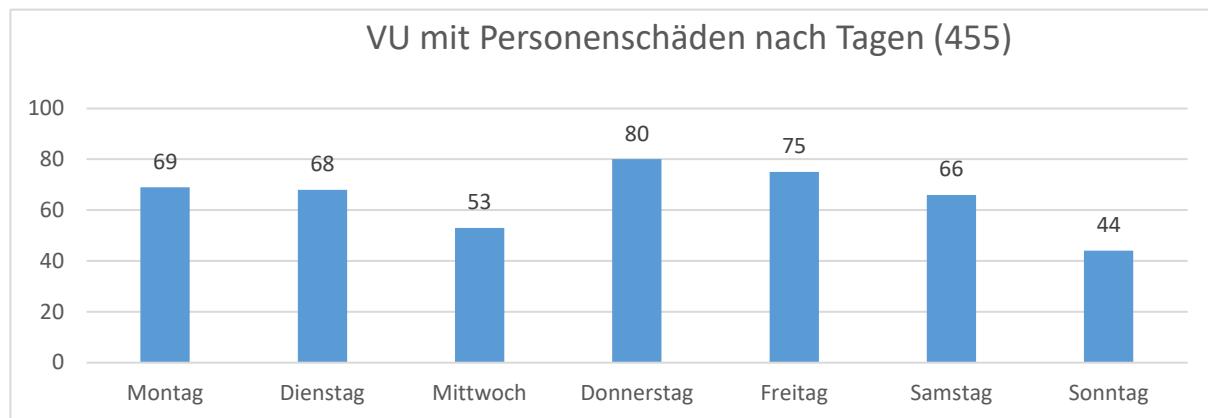
| Getötete und schwerverletzte Personen | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | Veränderungen zum Vorjahr |
|--|------|------|------|------|------|---------------------------|
| Bundesstraße innerorts | 5 | 3 | 4 | 3 | 2 | -1 |
| Bundesstraße außerorts | 73 | 39 | 40 | 64 | 50 | -14 |
| Landesstraße innerorts | 12 | 8 | 6 | 10 | 2 | -8 |
| Landesstraße außerorts | 65 | 66 | 47 | 64 | 38 | -26 |
| Kreisstraße innerorts | 3 | 0 | 3 | 2 | 2 | 0 |
| Kreisstraße außerorts | 22 | 14 | 22 | 14 | 13 | -1 |
| Sonstige Straßen innerorts | 30 | 35 | 43 | 41 | 33 | -8 |
| Sonstige Straßen außerorts | 5 | 10 | 3 | 6 | 5 | -1 |
| Summe | 215 | 175 | 168 | 204 | 145 | -59 |
| | | | | | | -28,92% |

3.6. Unfälle nach Zeiten

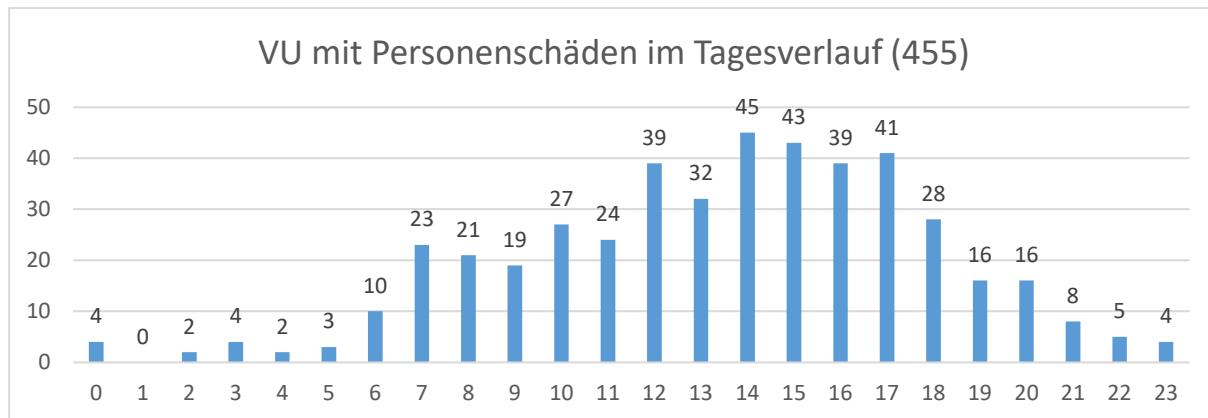
3.6.1 Verkehrsunfälle nach Monaten



3.6.2 Verkehrsunfälle nach Tagen



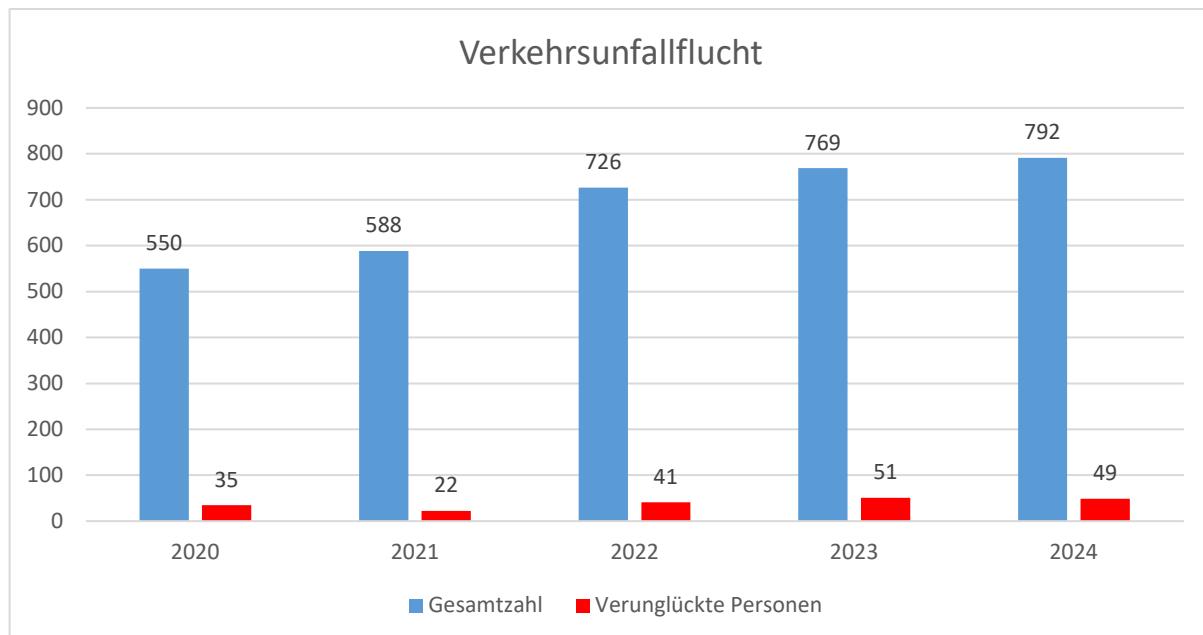
3.6.3 Verkehrsunfälle im Tagesverlauf



3.7 Verkehrsunfallflucht

Im Berichtszeitraum ereigneten sich 792 (769) VU-Fluchten. Das ist im Grunde in dieser Kategorie eine relativ konstante Zahl von etwa 750, nimmt man die „Corona-Jahre“ aus. Bei der **ganz überwiegenden** Zahl der Unfallfluchten blieb es bei reinen Sachschäden (749). Die Unfallfolge Personenschäden (42) durch VU-Fluchten lag im Jahr 2024 bei 5,3 %.

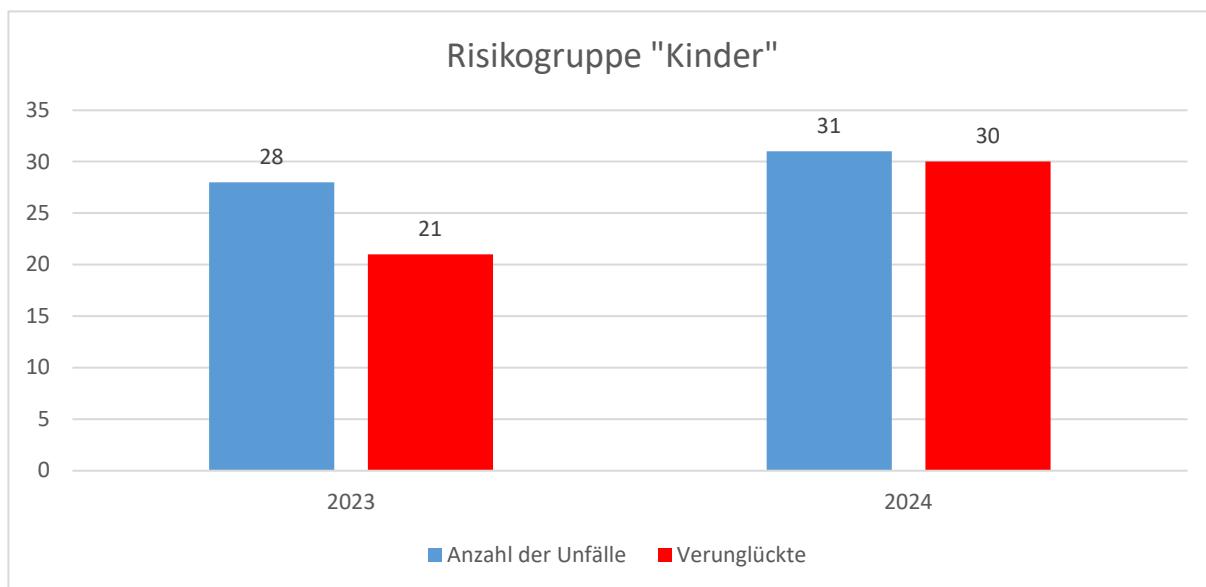
Die Aufklärungsquote bei VU-Fluchten ist mit 36% im Vergleich zum Vorjahr (34%) etwas positiver. Nach wie vor spielen Aussagen von **Zeugen und Hinweise** aus der Bevölkerung bei den polizeilichen Ermittlungen **zur Aufklärung** von VU-Fluchten eine gewichtige Rolle.



3.8. Risikogruppen

3.8.1 Kinder (0 – 13)

Mit 19.518 Kindern beträgt deren Anteil an der Gesamtbevölkerung im Landkreis Waldeck-Frankenberg 12,58 %. 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 31 (28) Verkehrsunfällen beteiligt. Damit ist die Zahl der Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Kindern gegenüber dem Vorjahr um 10 % gestiegen, allerdings im Vergleich zu den Vorjahren – 2022 waren noch 43 Kinder beteiligt - weiter rückläufig! Bei den Unfällen 2024 verletzte sich ein Kind tödlich, 32 (30) Kinder wurden verletzt, 7 (7) davon schwer, wie im Jahr zuvor. Zwei Kinder werden statistisch als Beteiligte auf dem Schulweg registriert.

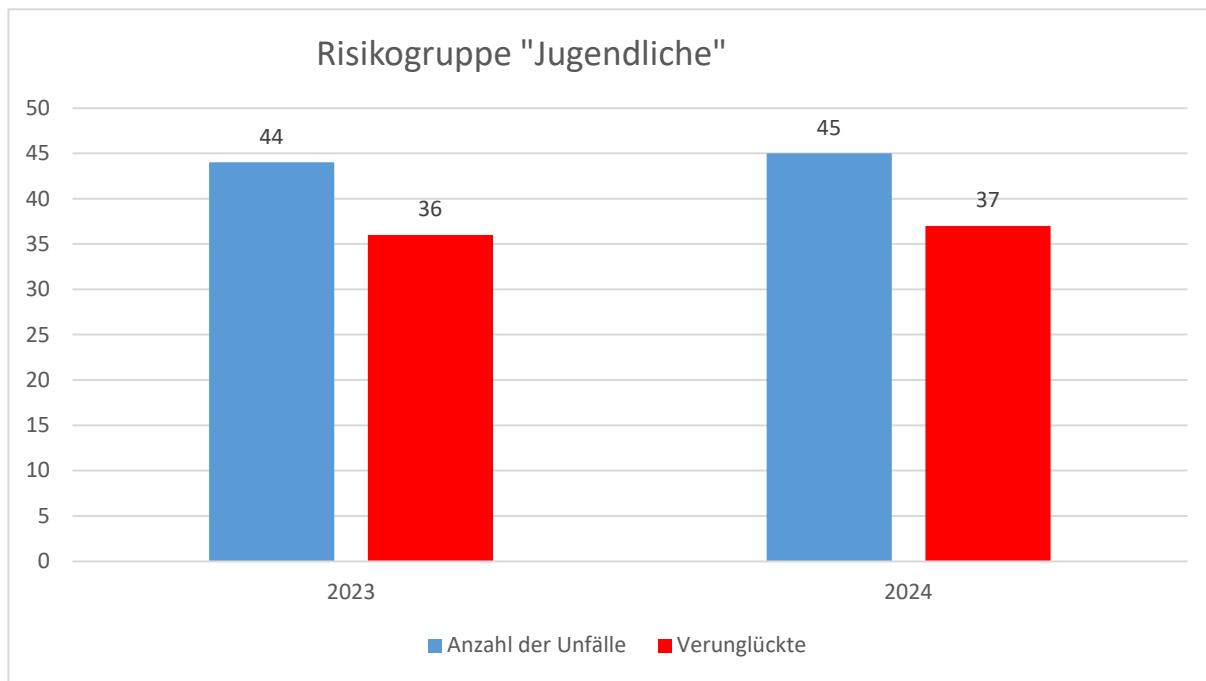


3.8.2 Jugendliche (14 -17)

Im Landkreis Waldeck-Frankenberg leben 6.038 Menschen im Alter von 14 bis 17 Jahren. Ihr Anteil an der Gesamtbevölkerung beträgt 3,89 %.

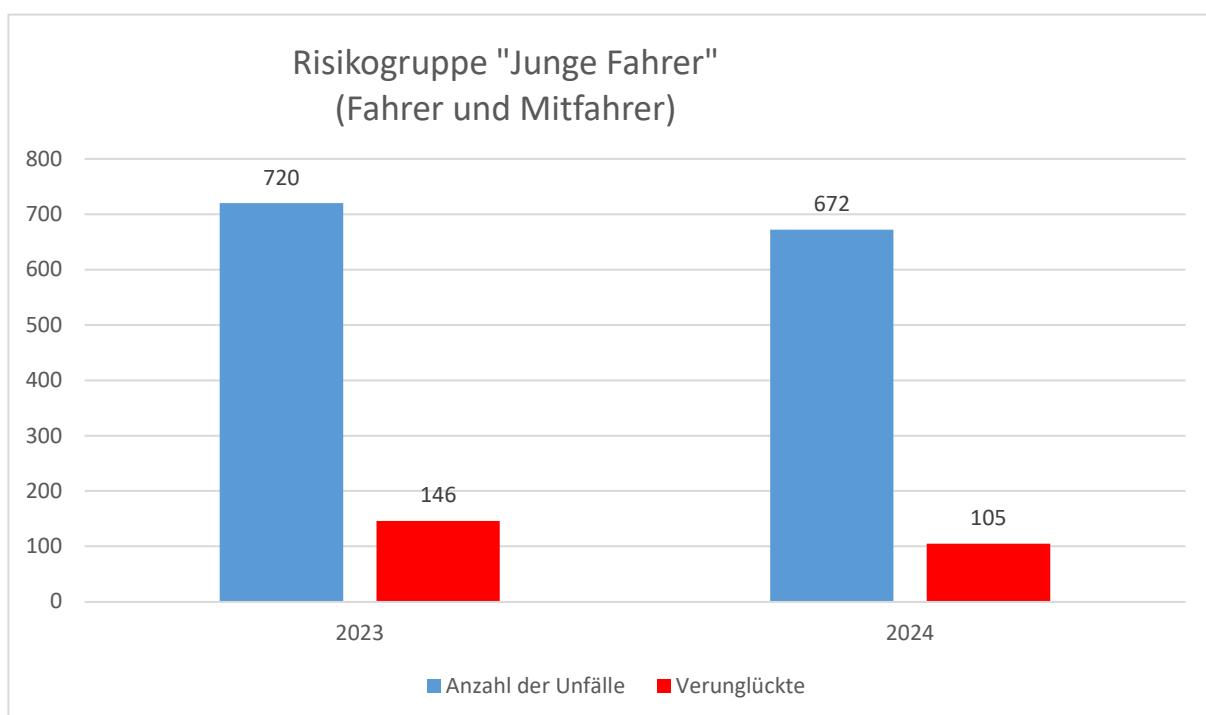
Sie waren im Jahr 2024 an 44 (44) Verkehrsunfällen beteiligt, exakt dieselbe Anzahl wie 2023. Insgesamt verunglückten bei den 44 Unfällen 32 (36) Jugendliche, 8 (14) verletzten sich schwer, d. h. 42,89 % weniger. Auch das ist eine erfreuliche Nachricht.

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)

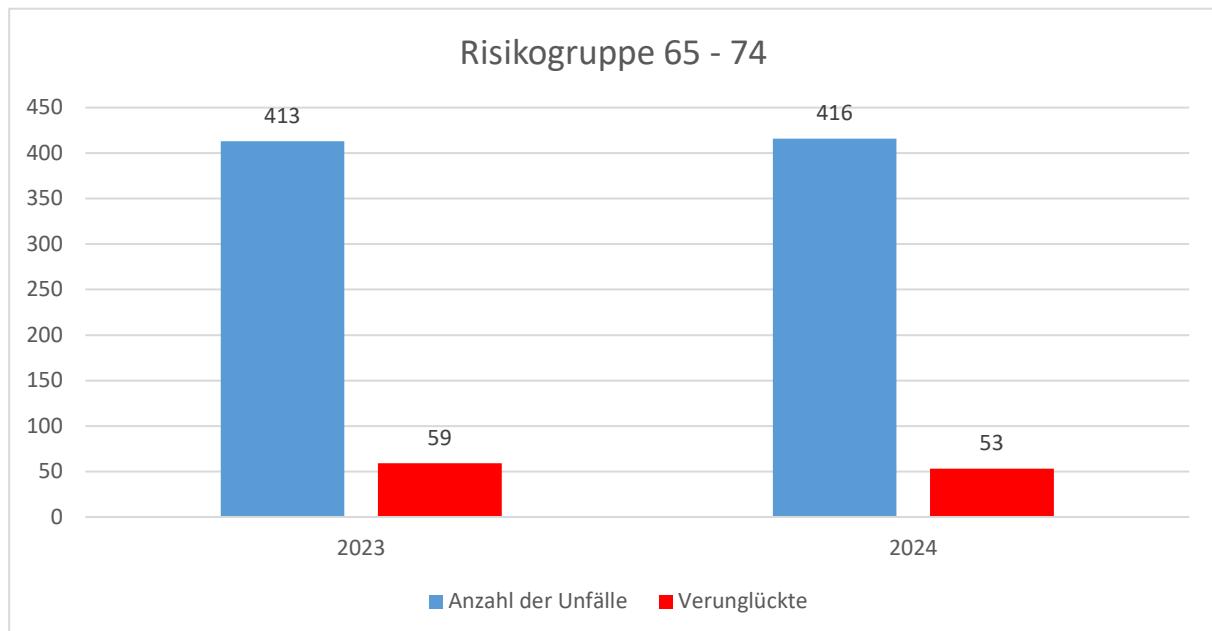
Der Anteil dieser Altersgruppe (10.555 Personen) an der Gesamtbevölkerung im Landkreis Waldeck-Frankenberg beträgt knapp 7 %. Diese Altersgruppe war im Jahr 2024 an 672 (720) Verkehrsunfällen beteiligt. Das bedeutet, dass die „Jungen Fahrer“ an 18,29 % (18,86 % im Vorjahr) aller polizeilich registrierten Verkehrsunfälle beteiligt waren. Dabei wurden 105 (146) Personen dieser Altersgruppe verletzt, auch hier eine deutliche Verringerung zum Vorjahr! Mit 602 (651) VU ereigneten sich die weitaus meisten Unfälle in dieser Altersgruppe als Fahrer oder Mitfahrer in einem PKW.



3.8.4 Altersgruppe 65 – 74

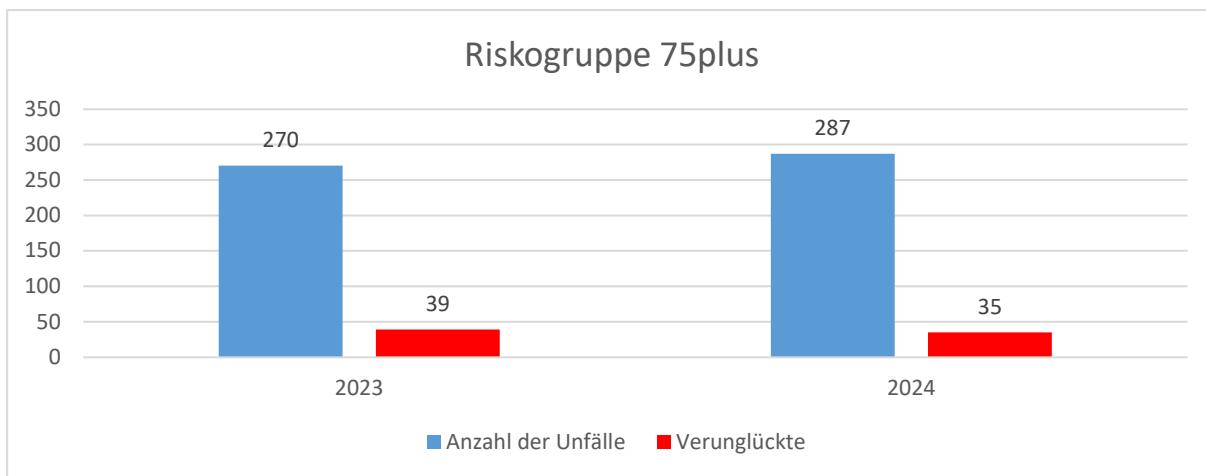
Seit 2013 erfolgt in der Verkehrsunfallstatistik eine differenziertere Betrachtung, indem eine Unterscheidung in die „Altersgruppe 65 – 74 Jahre“ sowie „75plus“ erfolgt. Die Lebenserwartung steigt, daher gehören immer mehr Menschen diesen Altersgruppen an. 24,19 Prozent der Menschen im Landkreis Waldeck-Frankenberg waren 2024 über 65 Jahre alt, fast ein Viertel der Gesamtbevölkerung im hiesigen Landkreis.

Die Altersgruppe 65 - 74 (19.851 Menschen) war im Jahr 2024 an 414 (413) Verkehrsunfällen beteiligt. Bei diesen Verkehrsunfällen verunglückten 53 (59) Personen. Zwei Personen wurden getötet (1), 14 (20) schwer und 37 (38) leicht verletzt. Mit 351 (349) ereigneten sich die weitaus meisten Unfälle dieser Risikogruppe als Fahrer oder Mitfahrer in einem PKW.



3.8.5 Altersgruppe 75plus

Bei den 287 (270) Verkehrsunfällen, an denen Personen dieser Altersgruppe (17.673 Menschen) beteiligt waren, verletzten sich 35 (39) Personen, ein Mensch kam ums Leben, 12 (11) schwer und 22 (28) leicht. 269 (251) VU in dieser Altersgruppe ereigneten sich mit der Verkehrsbeteiligung Pkw-Fahrer oder -mitfahrer.



3.9 Verkehrsbeteiligungen

3.9.1 Fußgänger

Die Anzahl der VU, an denen Fußgänger im Jahr 2024 beteiligt waren, beträgt 66, im Vorjahr waren es 50. Es verunglückten dabei 49 (40) Menschen. 12 (12) Personen wurden schwer- und 36 (26) leichtverletzt. Ein Mensch verlor als Fußgänger durch einen Verkehrsunfall sein Leben.

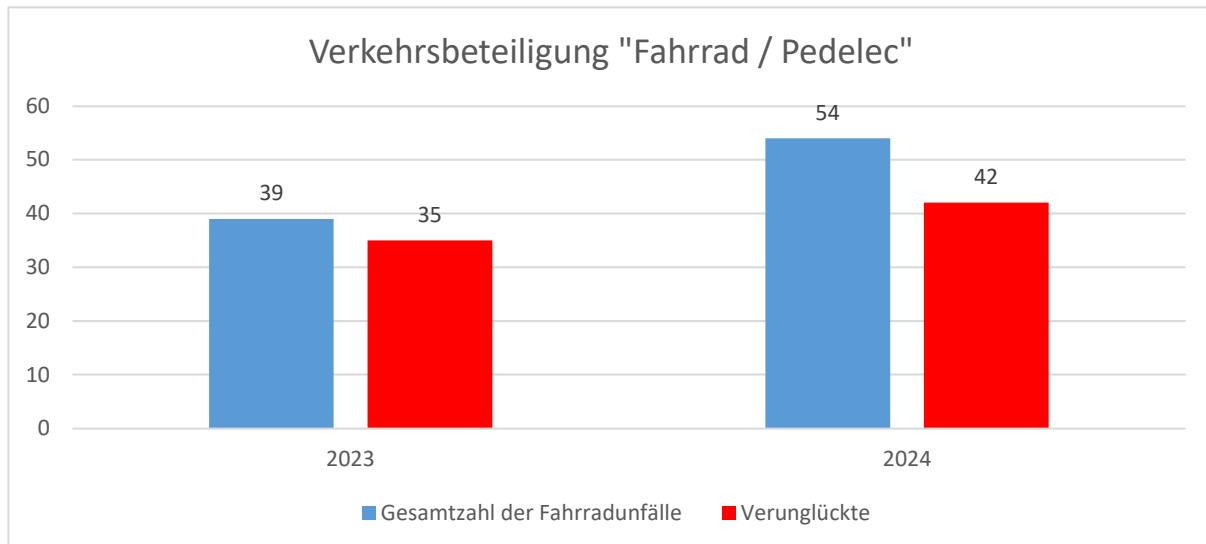
| Fußgängerunfälle | unter 14 | 14 - 17 | 18 - 24 | 25 - 64 | 65 - 74 | 75plus | ohne Altersangabe |
|-----------------------|----------|---------|---------|---------|---------|--------|-------------------|
| Anzahl der Unfälle | 12 | 2 | 7 | 18 | 10 | 7 | 11 |
| Verunglückte | 12 | 2 | 7 | 14 | 8 | 6 | 0 |
| davon Getötete | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| davon Schwerverletzte | 4 | 0 | 1 | 4 | 2 | 1 | 0 |
| davon Leichtverletzte | 7 | 2 | 6 | 10 | 6 | 5 | 0 |
| männlich | 10 | 1 | 6 | 6 | 0 | 3 | 0 |
| weiblich | 2 | 1 | 1 | 8 | 8 | 3 | 0 |
| divers | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |

3.9.2 Fahrräder und Pedelecs

Die Zahl der im Jahr 2024 polizeilich registrierten Fahrradunfälle (incl. Pedelecs) beträgt 54 (39), davon 35 Rad- und 19 Pedelec-Fahrer. Ein Anstieg im Vgl. zum Vorjahr 38,5 %, wobei im Jahr 2023 die Zahl der VU in dieser Kategorie besonders niedrig war und in 2024 wieder das Niveau der Vorjahre erreichte. Die Statistik für VU mit Radfahrern ist bekanntlich aufgrund der Dunkelziffer immer recht vorsichtig zu betrachten. Eine Vielzahl an Alleinunfällen/Stürzen wird nicht angezeigt. Es verunglückten im Jahr 2024 42 (35) Radfahrer, niemand tödlich, 10 (14) Radfahrer verletzten sich schwer und 32 (21) leicht.

Anmerkung:

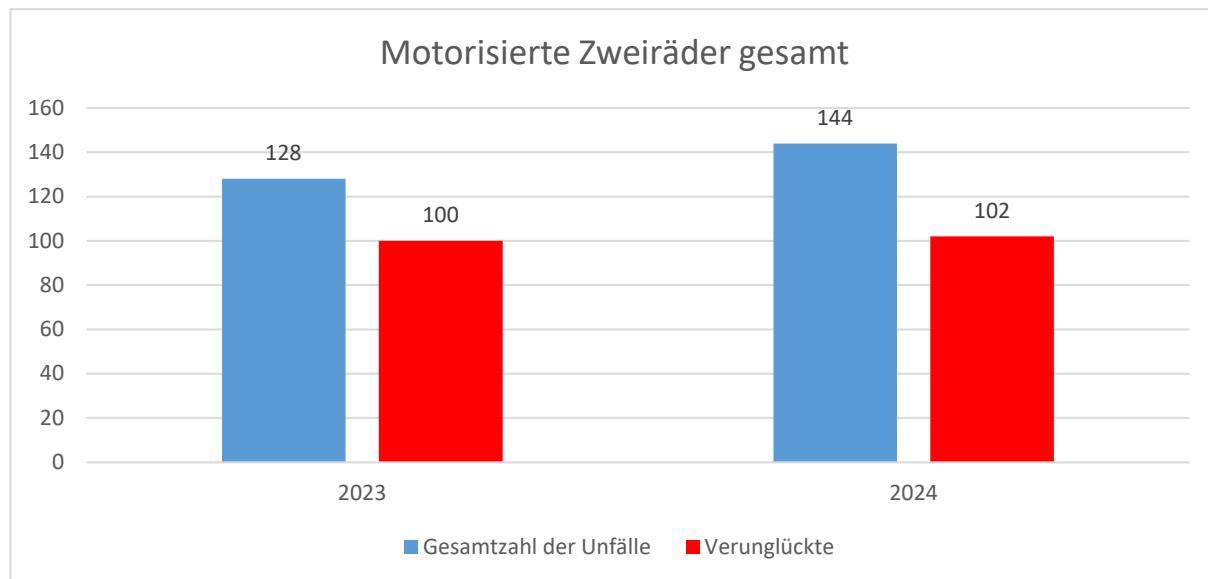
Pedelecs bieten nur dann Motorunterstützung, wenn der Fahrer in die Pedale tritt. Erfolgt die Pedalunterstützung bis 25 Kilometer pro Stunde, gelten Pedelecs als Fahrrad und sind nicht zulassungspflichtig. Im allgemeinen Sprachgebrauch werden diese Fahrzeuge fälschlicherweise als E-Bikes bezeichnet.



| Fahrradunfälle und Pedelecs | 2023 | 2024 | Veränderungen zum Vorjahr | Diff in % |
|--------------------------------------|------|------|---------------------------|-----------|
| Gesamtzahl der Fahrradunfälle | 39 | 54 | 15 | 38,46% |
| Verunglückte | 35 | 42 | 7 | 20,00% |
| davon Getötete | 0 | 0 | 0 | |
| davon Schwerverletzte | 14 | 10 | -4 | -28,57% |
| davon Leichtverletzte | 21 | 32 | 11 | 52,38% |
| männlich | 18 | 30 | 12 | 66,67% |
| weiblich | 17 | 11 | -6 | -35,29% |
| divers | 0 | 0 | 0 | 0,00% |

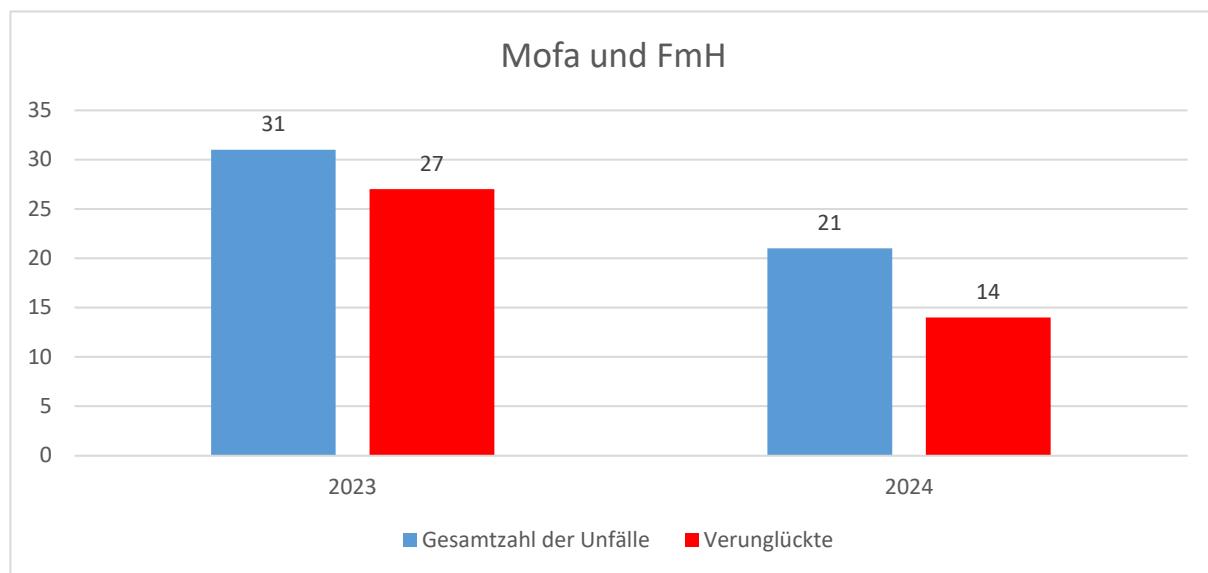
3.9.3 Motorisierte Zweiräder

Motorisierte Zweiräder werden statistisch in verschiedenen Untergruppen erfasst, die in der Folge dargestellt werden. Insgesamt wurden 141 (128) VU mit 100 (102) Verunglückten registriert. Insgesamt ein ähnliches Niveau wie im Vorjahr. Die entsprechenden Untergruppen werden nachfolgend dargestellt.



3.9.3.1 Mofa und FmH

Die Zahl der Mofa-VU ist im Vorjahresvergleich mit 21 (20) Unfällen nahezu identisch. Bei den Mofa-Unfällen verletzten sich 14 (8) Personen, 6 (4) davon schwer.



| Mofa und FmH | 2023 | 2024 | Veränderungen zum Vorjahr | Diff in % |
|-------------------------------|------|------|---------------------------|-----------|
| Gesamtzahl der Unfälle | 31 | 21 | -10 | -32,26% |
| Verunglückte | 27 | 14 | -13 | -48,15% |
| davon Getötete | 0 | 0 | 0 | |
| davon Schwerverletzte | 10 | 6 | -4 | -40,00% |
| davon Leichtverletzte | 17 | 8 | -9 | -52,94% |
| männlich | 23 | 13 | -10 | -43,48% |
| weiblich | 4 | 1 | -3 | -75,00% |
| divers | 0 | 0 | 0 | |

3.9.3.2 E-Bikes / S-Pedelecs / Elektrokleinstfahrzeuge

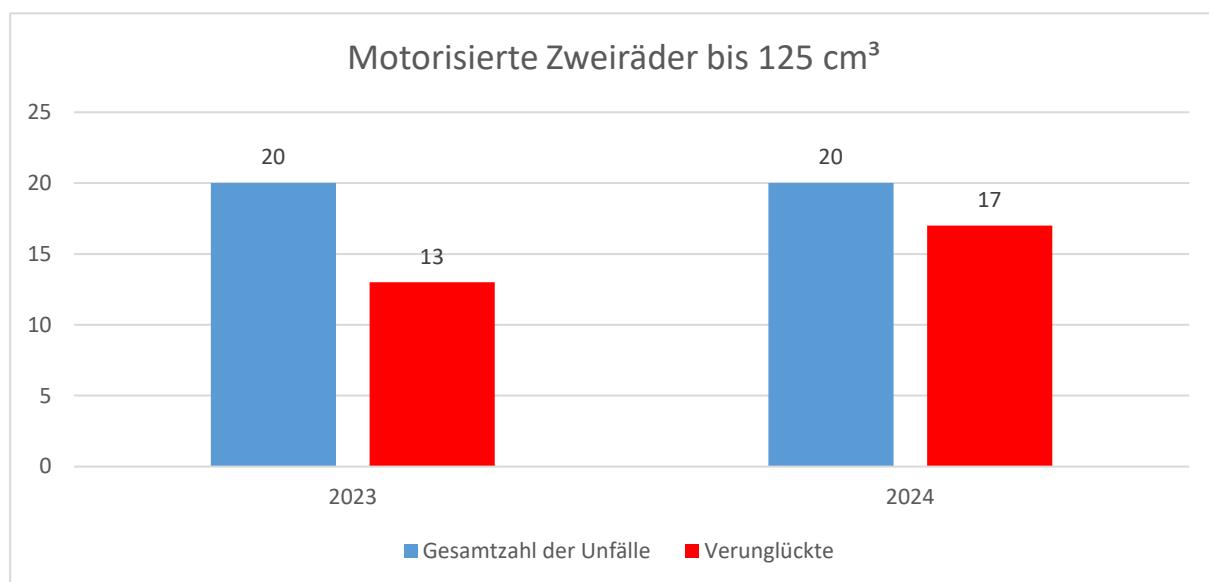
E-Bikes fahren auf Knopfdruck auch ohne Pedalunterstützung. Dieses System ist ab sechs Kilometer pro Stunde zulassungspflichtig. Deshalb werden E-Bikes eher selten angeboten. Im Jahre 2024 wurden weder mit E-Bikes noch mit S-Pedelecs (Pedelecs mit Unterstützung durch Tretkurbel über 25 km/h bis 45 km/h) Verkehrsunfälle registriert.

Elektrokleinstfahrzeuge (kleine Tretroller) mit Versicherungskennzeichen:

Es ereigneten sich im Jahr 2024 insgesamt 9 (6) Verkehrsunfälle mit diesen kleinen Rollern. Fünf Menschen wurden dabei verletzt, einer davon schwer (2). Unfallbeteiligte waren ein Kind, drei Jugendliche und fünf Erwachsene.

3.9.3.3 Motorisierte Zweiräder bis 125 cm³

Die Zahl der VU mit motorisierten Zweirädern bis 125 cm³ ist im Berichtszeitraum mit 20 (20) identisch mit dem Vorjahr. 2024 verunglückten 17 (13) Personen, 4 (6) wurden schwer-, 13 (7) leichtverletzt. Bei dieser Fahrzeugart handelt es sich in vielen Fällen um den Einstieg in die motorisierte Fortbewegung, demzufolge waren 12 der Beteiligten unter 25 Jahre alt.



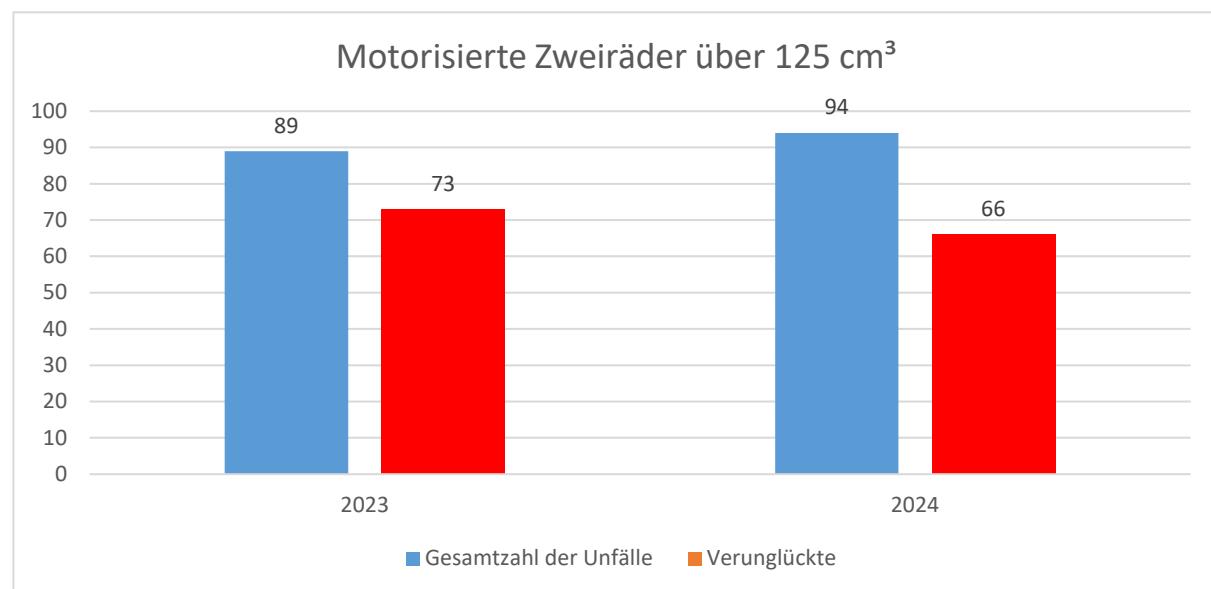
| bis 125 cm ³ | 2023 | 2024 | Veränderungen zum Vorjahr | Spalte1 |
|-------------------------------|------|------|---------------------------|---------|
| Gesamtzahl der Unfälle | 20 | 20 | 0 | 0,00% |
| Verunglückte | 13 | 17 | 4 | 30,77% |
| davon Getötete | 0 | 0 | 0 | |
| davon Schwerverletzte | 6 | 4 | -2 | -33,33% |
| davon Leichtverletzte | 7 | 13 | 6 | 85,71% |
| männlich | 9 | 14 | 5 | 55,56% |
| weiblich | 4 | 3 | -1 | -25,00% |
| divers | 0 | 0 | 0 | |

3.9.3.4 Motorisierte Zweiräder über 125 cm³

In der Kategorie „Motorisierte Zweiräder über 125 ccm“ ereignen sich nach wie vor die meisten VU mit Motorradbeteiligung. Mit 91 (89) VU ist die Zahl in 2024 im Langzeitvergleich trotzdem noch rückläufig. Es waren vor drei Jahren noch über 100 Unfälle dieser Untergruppe zu verzeichnen.

3 (1) Motorradfahrer wurden getötet, damit knapp ein Drittel der Verkehrstoten im hiesigen Landkreis. 22 (23) Menschen wurden schwer- und 41 (49) leichtverletzt. Ein Trend bei den Unfallursachen ist nicht erkennbar. Hauptunfallursächlich waren überhöhte Geschwindigkeit, Abstand, Überholen und Fehler beim Abbiegen.

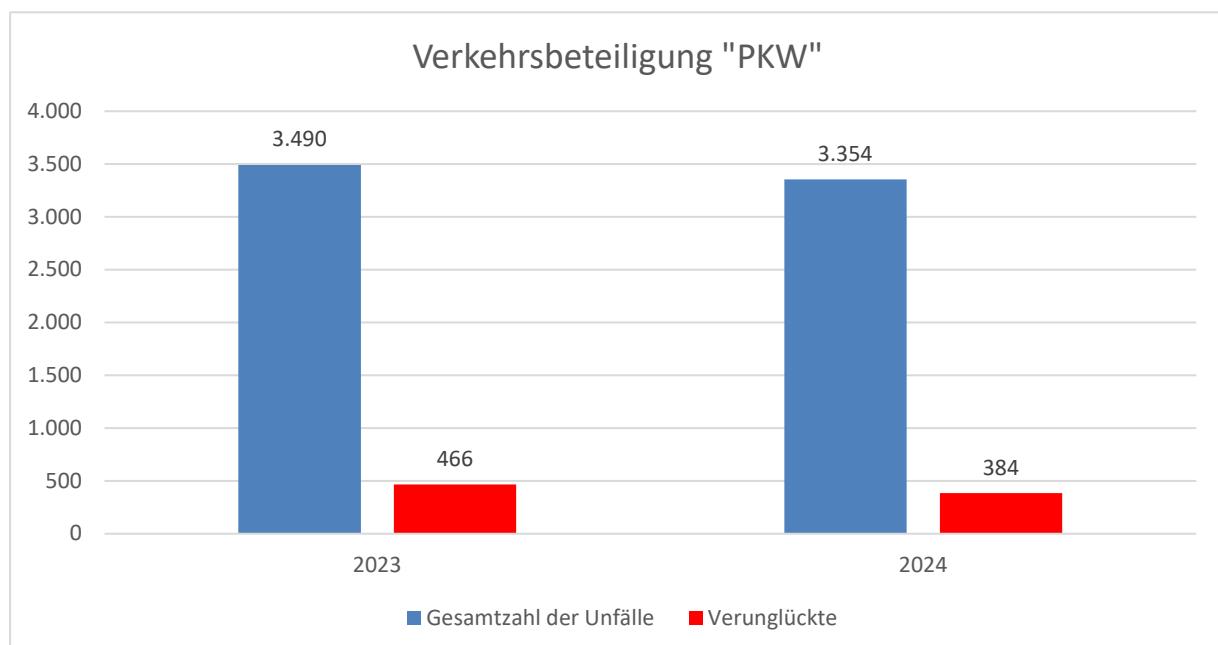
Bei dieser Verkehrsbeteiligung ist auffällig, dass die männlichen Verunglückten (58) im Gegensatz zu den Frauen (8) überproportional betroffen sind.



| über 125 cm ³ | 2023 | 2024 | Veränderungen zum Vorjahr | Diff in % |
|--------------------------|------|------|---------------------------|-----------|
| Gesamtzahl der Unfälle | 89 | 94 | 5 | 5,62% |
| Verunglückte | 73 | 66 | -7 | -9,59% |
| davon Getötete | 1 | 3 | 2 | 200,00% |
| davon Schwerverletzte | 23 | 22 | -1 | -4,35% |
| davon Leichtverletzte | 49 | 41 | -8 | -16,33% |
| männlich | 61 | 58 | -3 | -4,92% |
| weiblich | 12 | 8 | -4 | -33,33% |
| divers | 0 | 0 | 0 | |

3.9.4 PKW

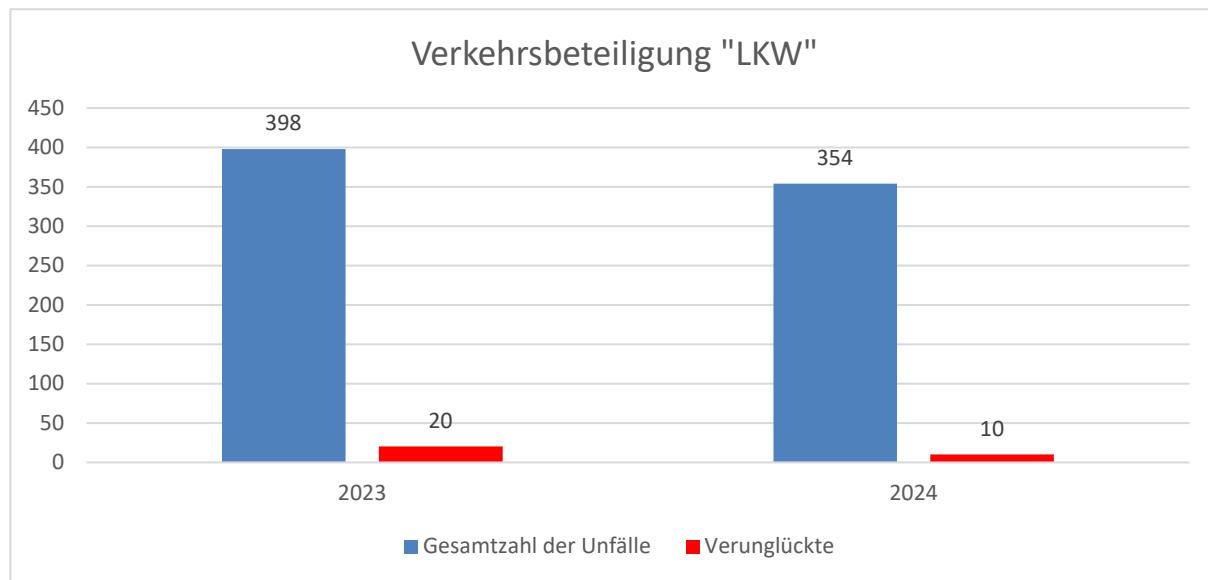
Im Landkreis Waldeck-Frankenberg ereigneten sich im Jahr 2024 mit 3.490 (3.490) VU die allermeisten Verkehrsunfälle unter der Verkehrsbeteiligung „PKW“. Das sind 91,27 % (90,56 %) aller registrierten VU. Bei der Zahl der Verunglückten sieht es ähnlich aus. Von den 604 (730) gesamtverunglückten Personen verunglückten 384 (466) Personen bei der Verkehrsbeteiligung „PKW“. Das sind 63,58 % (63,85 %) der Gesamtverunglückten. Bei der Verkehrsbeteiligung „PKW“ wurden 75 (114) schwer- und 303 (346) Personen leichtverletzt.



| PKW | unter 14 | 14 - 17 | 18 - 24 | 25 - 64 | 65 - 74 | 75plus | ohne Altersangabe |
|-----------------------|----------|---------|---------|---------|---------|--------|-------------------|
| Gesamt VU | 10 | 13 | 602 | 2521 | 351 | 269 | 241 |
| Verunglückte | 14 | 10 | 78 | 229 | 26 | 25 | 2 |
| davon Getötete | 0 | 0 | 0 | 4 | 1 | 1 | 0 |
| davon Schwerverletzte | 2 | 3 | 19 | 37 | 7 | 7 | 0 |
| davon Leichtverletzte | 12 | 7 | 59 | 188 | 18 | 17 | 2 |
| männlich | 10 | 5 | 52 | 112 | 13 | 15 | 1 |
| weiblich | 4 | 5 | 26 | 117 | 13 | 10 | 0 |
| divers | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

3.9.5 LKW

Im Berichtszeitraum sind im Landkreis Waldeck-Frankenberg 354 (398) VU unter der Verkehrsbeteiligung „LKW“ polizeilich registriert, über 11 % weniger als Vorjahr. Gemessen an der Gesamtzahl belaufen sich die Lkw-Unfälle auf knapp 10 % aller VU. Dabei verunglückten 10 (20) Personen als Fahrer oder Mitfahrer in einem LKW, 1 (3) schwer und 9 (17) leicht. Auch in dieser Kategorie eine – aus polizeilicher Sicht – positive Entwicklung.

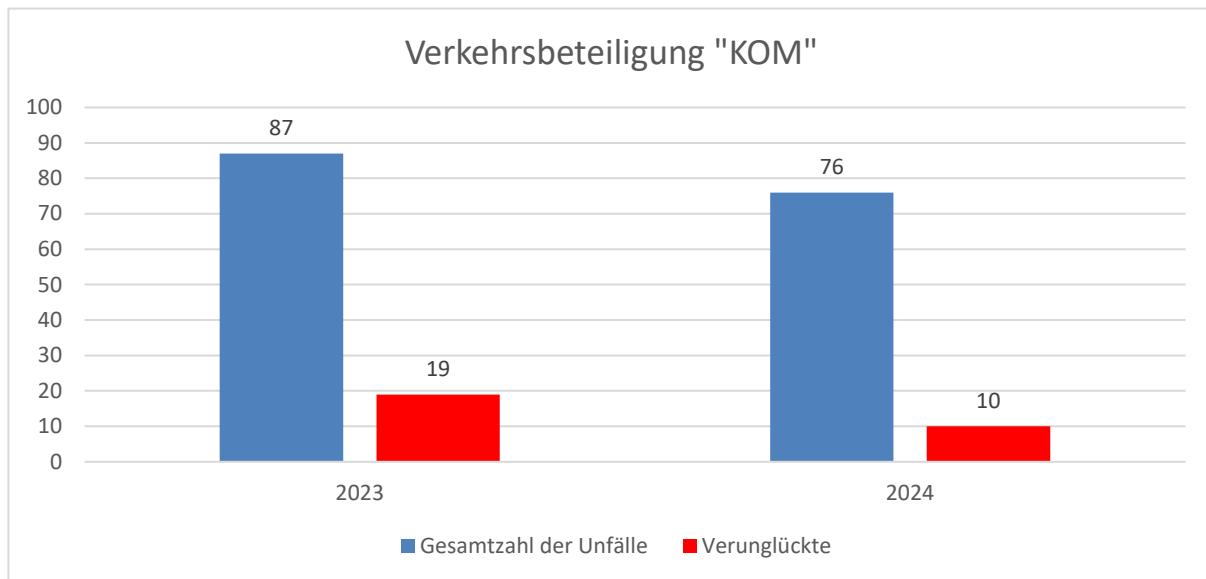


| LKW | 2023 | 2024 | Veränderungen zum Vorjahr | Spalte1 |
|-------------------------------|------|------|---------------------------|----------|
| Gesamtzahl der Unfälle | 398 | 354 | -44 | -11,06% |
| Verunglückte | 20 | 10 | -10 | -50,00% |
| davon Getötete | 0 | 0 | 0 | |
| davon Schwerverletzte | 3 | 1 | -2 | -66,67% |
| davon Leichtverletzte | 17 | 9 | -8 | -47,06% |
| männlich | 17 | 10 | -7 | -41,18% |
| weiblich | 3 | 0 | -3 | -100,00% |
| divers | 0 | 0 | 0 | #DIV/0! |

3.9.6 Kraftomnibusse

Im Berichtszeitraum ereigneten sich 76 (87) VU mit KOM – Beteiligung, eine deutliche Abnahme. Es wurden insgesamt 10 (19) Menschen verletzt, eine Person schwer und 9 (18) leicht.

Da lediglich ein Mensch im Zusammenhang mit KOM-Unfällen schwer verletzt wurde, kann man begründet behaupten, dass der Omnibus auch weiterhin das **sicherste** Verkehrsmittel auf unseren Straßen ist.



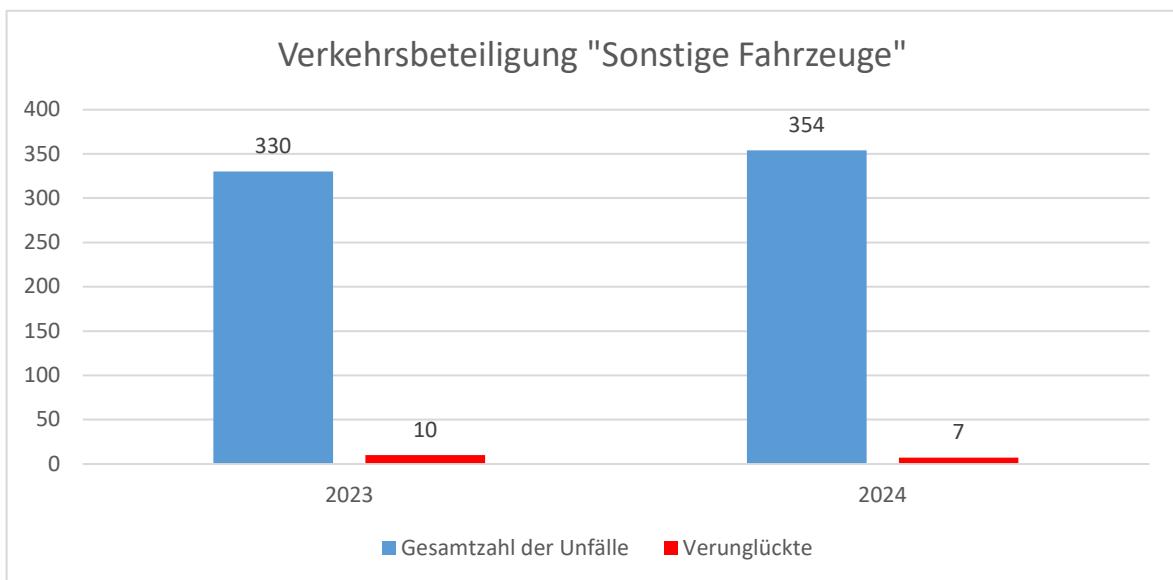
| Kraftomnibusse | 2023 | 2024 | Veränderungen zum Vorjahr | Diff in % |
|-------------------------------|------|------|---------------------------|-----------|
| Gesamtzahl der Unfälle | 87 | 76 | -11 | -12,64% |
| Verunglückte | 19 | 10 | -9 | -47,37% |
| davon Getötete | | | | |
| davon Schwerverletzte | 1 | 1 | | |
| davon Leichtverletzte | 18 | 9 | -9 | -50,00% |
| männlich | 9 | 3 | -6 | -66,67% |
| weiblich | 10 | 7 | -3 | -30,00% |
| divers | | | | |

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 im Jahre 2024 insgesamt 345 (330) VU registriert. Dabei verunglückten 17 (10) Personen, 3 (3) Personen wurden schwer- und 4 (7) Personen leichtverletzt.

Der Verkehrsbeteiligung „Sonstige Fahrzeuge“ sind auch Fahrzeuge zugeordnet, die aufgrund einer VU-Flucht nicht bestimmt werden können. Dies erklärt, dass die Zahl der Unfallbeteiligten unbekannten Alters mit 274 (264) sehr hoch ist, da kein Alter festgestellt werden kann.



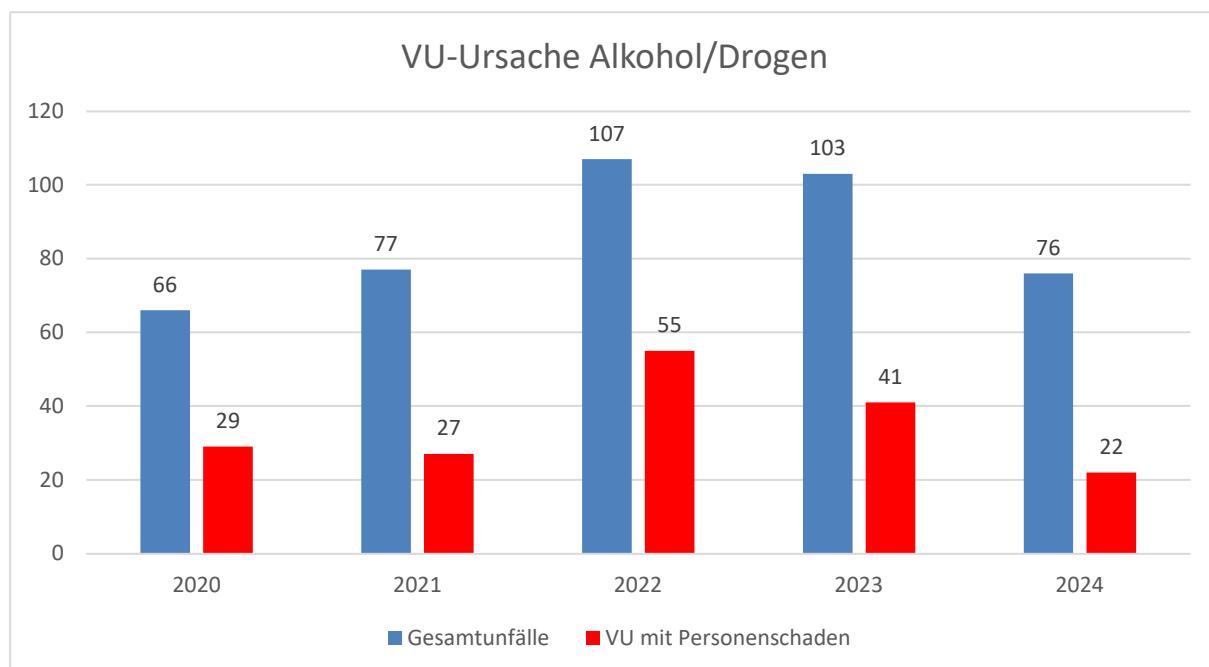
| sonstige Fahrzeuge | 2023 | 2024 | Veränderungen zum Vorjahr | Diff in % |
|-------------------------------|------|------|---------------------------|-----------|
| Gesamtzahl der Unfälle | 330 | 354 | 24 | 7,27% |
| Verunglückte | 10 | 7 | -3 | -30,00% |
| davon Getötete | 0 | 0 | 0 | |
| davon Schwerverletzte | 3 | 3 | 0 | 0,00% |
| davon Leichtverletzte | 7 | 4 | -3 | -42,86% |
| männlich | 9 | 5 | -4 | -44,44% |
| weiblich | 1 | 2 | 1 | 100,00% |
| divers | 0 | 0 | 0 | |

3.10 Ausgewählte Unfallursachen

Bei den Verkehrsunfällen können durchaus mehrere unterschiedliche Unfallursachen verwirkt worden sein. Dies führt zu Mehrfachnennungen in der Unfallanzeige und der statistischen Erfassung. So kann beispielsweise ein VU unter dem Einfluss von Alkohol und/oder berauschenen Mitteln und mit nicht angepasster Geschwindigkeit verursacht worden sein.

3.10.1 Alkohol und/oder berauschende Mittel

Im Jahr 2024 standen Verkehrsteilnehmer bei 76 (103) VU unter dem Einfluss von Alkohol und/oder anderen berauschenen Mitteln. Das sind 2,07 % (2,67 %) gemessen an der Zahl der Gesamtunfälle. Im Vergleich zum Vorjahr auch hier eine positive Entwicklung aus polizeilicher Sicht.



Es verunglückten in dieser Kategorie 26 (66) Personen, **keine** (2) Menschen wurden tödlich verletzt, 10 (20) verletzten sich schwer und 16 (44) leicht.

Der Schwerpunkt bei dieser Unfallursache liegt nach wie vor mit 66 (90) VU bei der Unfallursache „Alkohol“. Bei 6 (6) VU spielten andere berauschende Mittel eine Rolle und in 4 (7) Fällen stand der Fahrzeugführer unter dem Einfluss von Alkohol und berauschenen Mittel (Mischkonsum). Der - aus unserer Sicht positive Trend – kann deutlich am o. a. Diagramm abgelesen werden.

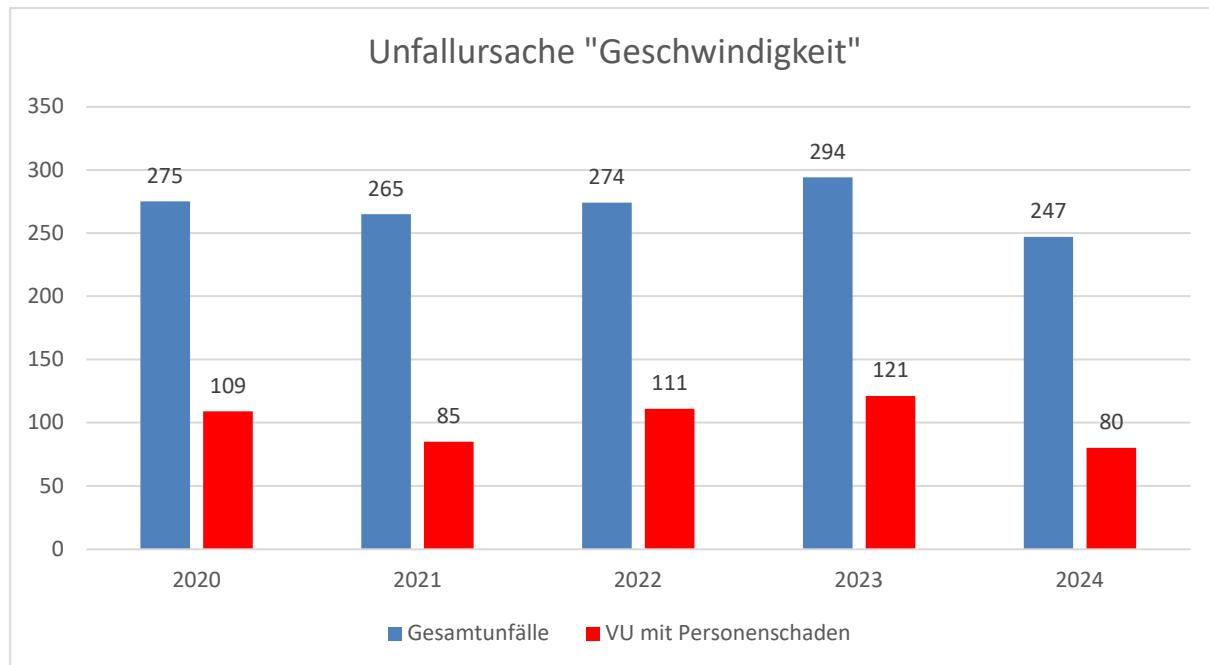
| Unfallursache Alkohol/berauschende Mittel | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | Veränderungen zum Vorjahr | |
|---|------|------|------|------|------|---------------------------|----------|
| Gesamtunfälle | 66 | 77 | 107 | 103 | 76 | -27 | -26,21% |
| VU mit Personenschaden | 29 | 27 | 55 | 41 | 22 | -19 | -46,34% |
| Kategorie 1 | 0 | 0 | 3 | 2 | 0 | -2 | -33,33% |
| Kategorie 2 | 10 | 11 | 22 | 19 | 8 | -11 | -57,89% |
| Kategorie 3 | 19 | 16 | 30 | 20 | 14 | -6 | -30,00% |
| Verunglückte | 37 | 36 | 53 | 66 | 26 | -40 | -60,61% |
| davon Getötete | 0 | 0 | 3 | 2 | 0 | -2 | -100,00% |
| davon Schwerverletzte | 11 | 14 | 21 | 20 | 10 | -10 | -50,00% |
| davon Leichtverletzte | 26 | 22 | 30 | 44 | 16 | -28 | -63,64% |
| VU mit Sachschaden | 37 | 50 | 59 | 62 | 54 | -8 | -12,90% |

3.10.2 Geschwindigkeit

Im Jahr 2024 ereigneten sich 247 (294) VU mit der Unfallursache „Geschwindigkeit“.

Bei 80 (121) VU mit Personenschaden wurde kein (1) Mensch getötet, 32 (59) schwer- und 74 (97) leichtverletzt. Der Anteil der VU mit Unfallursache „Geschwindigkeit“ liegt, gemessen an der Zahl der Gesamtunfälle, bei 6,72 % (7,63 %). Bei Unfällen mit Personenschäden (604 insgesamt / 740 im Jahr zuvor) beträgt ihr Anteil mit 106 VU 17,55 %.

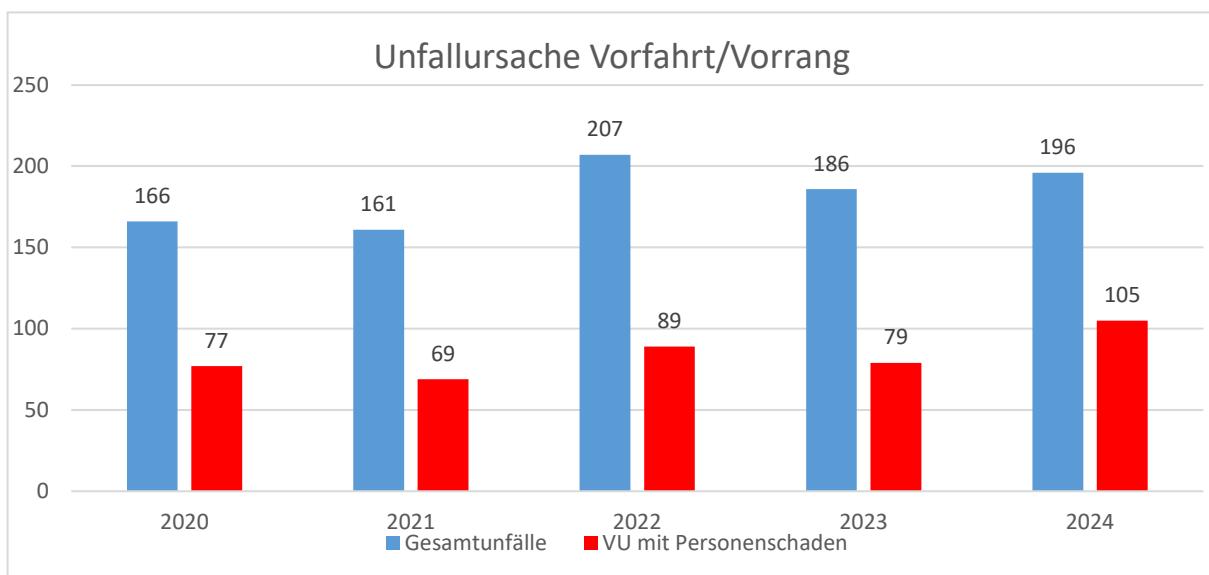
Damit ist die Überschreitung der Höchstgeschwindigkeit oder die nicht angepasste Geschwindigkeit mit deutlichem Vorsprung **Hauptursache** bei den Unfällen mit Personenschäden.



3.10.3 Vorfahrt/Vorrang

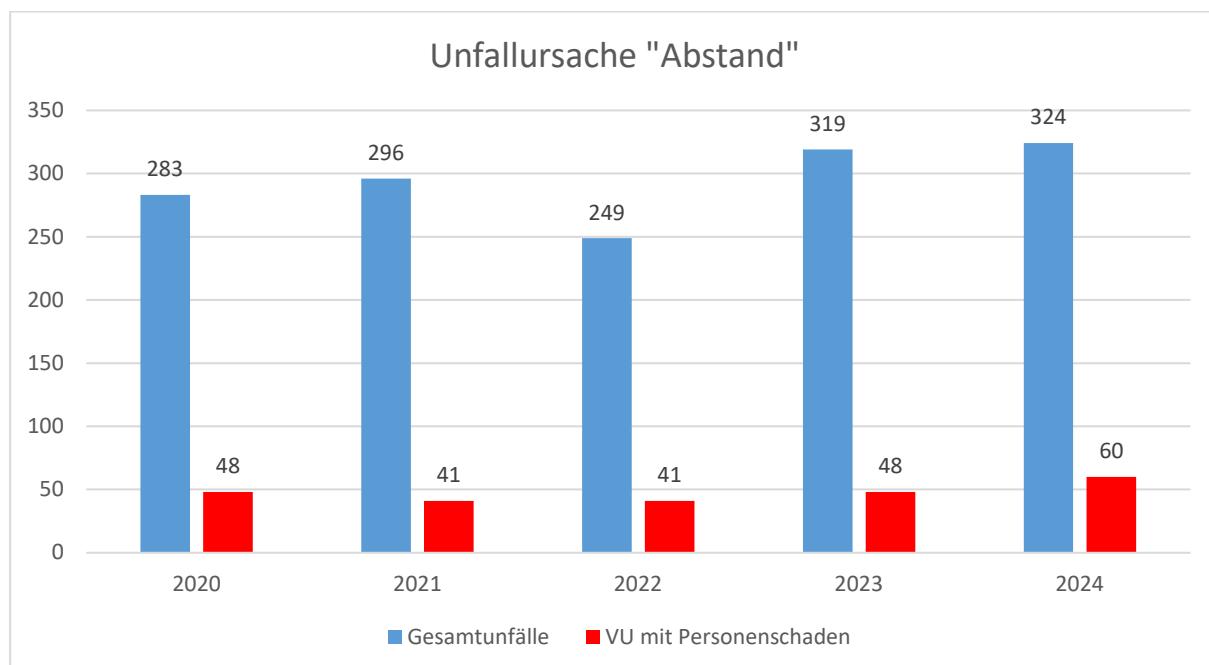
Die Anzahl der VU mit der Unfallursache „Vorfahrt/Vorrang“ ist im Jahr 2024 mit 196 (188) leicht gestiegen (4 %), bewegt sich allerdings auf etwa gleichbleibendem Niveau zu den Jahren davor.

105 Menschen verunglückten in Zusammenhang mit Unfällen dieser Kategorie, 13 (34) wurden schwer- und 91 (71) Personen wurden leicht verletzt, ein Mensch kam ums Leben. Bei den Schwerverletzten ist das ein deutlicher Rückgang um 61,76 % im Vorjahresvergleich, bei den Leichtverletzten dagegen ein Anstieg 28,17 %.



3.10.4 Abstand

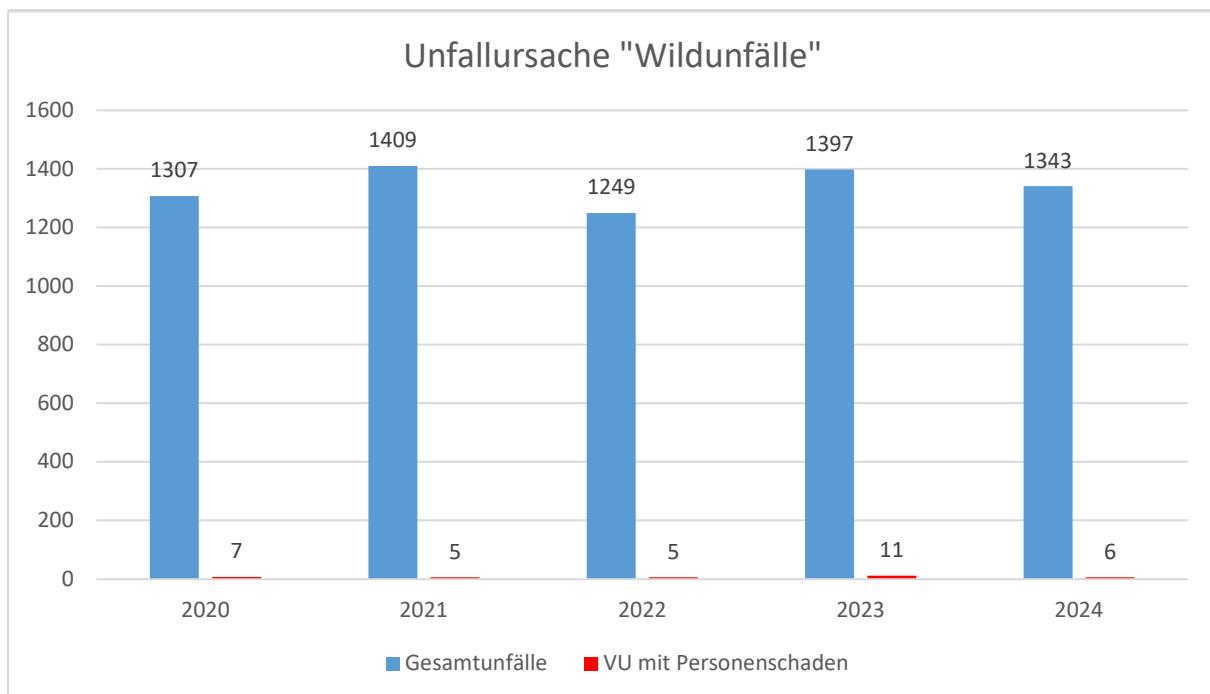
Mit der Unfallursache „Abstand“ ereigneten sich im Berichtszeitraum 324 (319) VU, eine nahezu identische Anzahl wie im Jahr zuvor. Bei 60 (48) VU mit Personenschaden verunglückten insgesamt 99 (70) Personen, 18 (9) Personen verletzten sich schwer und 81 (61) leicht.



3.10.5 Wildunfälle

Die Zahl der Wildunfälle ist 2024 mit 1343 (1397) leicht gesunken (4 %).

Im Berichtszeitraum blieb es bei 1335 VU-Wild beim Sachschaden. Bei 6 (11) Wildunfällen wurden 2 (2) Personen schwer- und 4 (99) leicht verletzt. Es kann **wiederholt** festgestellt werden, dass die Anzahl der Wildunfälle die Gesamtzahl der Verkehrsunfälle maßgeblich negativ beeinflusst. 1343 Wildunfälle im Jahr 2024 machen 36,5 % (36,25 %) und damit weit mehr als ein **Drittel der Gesamtzahl** aller Verkehrsunfälle aus.



3.10.6 Ursachen bei Verkehrsunfällen mit Personenschäden

| Ursachen bei VU mit Personenschaden | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | Veränderungen zum Vorjahr | |
|---|------|------|------|------|------|---------------------------|---------|
| Andere Fehler des Fzg-Führers | 146 | 136 | 132 | 106 | 88 | -18 | -16,98% |
| Vorfahrt/Vorrang | 77 | 69 | 63 | 79 | 105 | 26 | 32,91% |
| Geschwindigkeit | 110 | 85 | 111 | 123 | 80 | -43 | -34,96% |
| Sonstige | 55 | 27 | 37 | 23 | 12 | -11 | -47,83% |
| Abstand | 49 | 44 | 41 | 50 | 62 | 12 | 24,00% |
| Abbiegen | 29 | 24 | 29 | 35 | 32 | -3 | -8,57% |
| Falsche Straßenbenutzung | 42 | 34 | 43 | 51 | 38 | -13 | -25,49% |
| Überholen | 26 | 21 | 34 | 33 | 27 | -6 | -18,18% |
| Alkoholeinfluss | 26 | 27 | 49 | 39 | 22 | -17 | -43,59% |
| Straßenverhältnisse/Straßenzustand | 27 | 31 | 42 | 27 | 22 | -5 | -18,52% |
| Falsches Verhalten ggü. Fußgängern | 11 | 18 | 20 | 22 | 26 | 4 | 18,18% |
| Technische Mängel | 9 | 9 | 8 | 11 | 1 | -10 | -90,91% |
| Hindernisse auf Fahrbahn | 13 | 7 | 7 | 15 | 7 | -8 | -53,33% |
| Einfahren in den fließenden Verkehr | 15 | 6 | 11 | 19 | 6 | -13 | -68,42% |
| Witterungsverhältnisse | 9 | 5 | 7 | 6 | 6 | 0 | 0,00% |
| Sonstige körperliche oder geistige Mängel | 4 | 6 | 17 | 8 | 11 | 3 | 37,50% |
| Wenden/Rückwärtsfahren | 10 | 12 | 11 | 20 | 9 | -11 | -55,00% |
| Einfluss anderer berausender Mittel | 6 | 2 | 7 | 7 | 2 | -5 | -71,43% |
| Falsches Verhalten von Fußgängern | 6 | 8 | 8 | 17 | 5 | -12 | -70,59% |
| Übermüdung | 4 | 1 | 6 | 3 | 1 | -2 | -66,67% |
| Vorbei-, Nebeneinanderfahren | 2 | 0 | 6 | 3 | 1 | -2 | -66,67% |
| Ruhender Verkehr | 0 | 3 | 2 | 2 | 3 | 1 | 50,00% |
| Ladung | 0 | 3 | 3 | 4 | 2 | -2 | -50,00% |

3.10.7 Unfallursachen nach Kategorien

| | Gesamtunfälle | Kategorie 1 | Kategorie 2 | Kategorie 3 | Kategorie 4 - 6 |
|--|---------------|-------------|-------------|-------------|-----------------|
| Alkoholeinfluss | 70 | 2 | 8 | 14 | 48 |
| Einfluss anderer berauschen- der Mittel | 10 | 0 | 1 | 1 | 8 |
| Übermüdung | 8 | 0 | 0 | 1 | 7 |
| Sonstige körperliche oder geistige Mängel | 29 | 0 | 5 | 6 | 18 |
| Falsche Straßenbenutzung | 269 | 1 | 9 | 28 | 231 |
| Geschwindigkeit | 247 | 0 | 27 | 53 | 167 |
| Abstand | 330 | 0 | 16 | 46 | 268 |
| Überholen | 104 | 3 | 5 | 19 | 77 |
| Vorbei-, Nebeneinanderfah- ren | 8 | 0 | 0 | 1 | 7 |
| Vorfahrt/Vorrang | 196 | 1 | 13 | 91 | 91 |
| Abbiegen | 88 | 1 | 7 | 24 | 56 |
| Wenden/Rückwärtsfahren | 247 | 0 | 2 | 7 | 238 |
| Einfahren in den fließenden Verkehr | 52 | 0 | 0 | 6 | 46 |
| Falsches Verhalten ggü Fuß- gängern | 27 | 0 | 7 | 19 | 1 |
| Ruhender Verkehr | 34 | 0 | 0 | 3 | 31 |
| Ladung | 8 | 0 | 2 | 0 | 6 |
| Andere Fehler des Fzg-Führers | 850 | 4 | 20 | 64 | 762 |
| Technische Mängel | 19 | 0 | 0 | 1 | 18 |
| Falsches Verhalten von Fuß- gängern | 16 | 0 | 0 | 5 | 11 |
| Straßenverhältnisse/Straßen- zustand | 78 | 0 | 6 | 16 | 56 |
| Witterungsverhältnisse | 29 | 0 | 1 | 5 | 23 |
| Hindernisse auf Fahrbahn | 1382 | 0 | 3 | 4 | 1375 |
| Sonstige | 57 | 1 | 3 | 8 | 45 |

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.

Der Regionale Verkehrsdiensst der Polizeidirektion Waldeck-Frankenberg war auch im Jahr 2024 wieder 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) aus 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 dritten und vierten 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 2024 insgesamt 102 Schulklassen und erreichten dabei 1781 Kinder, 1479 Kindergartenkinder, aufgeteilt in 99 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.

4.3 Enforcement – Verkehrsüberwachung

Für die Gewährleistung der Sicherheit im Straßenverkehr ist die Verkehrsüberwachung unverzichtbar. Diese beinhaltet alle Maßnahmen der Polizei, mit denen sie den öffentlichen Straßenverkehr beobachtet, die Einhaltung der bestehenden Vorschriften kontrolliert und sanktioniert. Eine nachhaltige Verhaltensänderung kann durch konsequente Fortführung sowie Erhöhung der Überwachungsintensität und die damit einhergehende Steigerung der objektiven und subjektiven Entdeckungswahrscheinlichkeit bewirkt werden.

4.3.1 Geschwindigkeit/ Abstand

Besondere Bedeutung kommt der Bekämpfung der Hauptunfallursache Geschwindigkeit zu, insbesondere unter Beachtung der relevanten Zeiten, sowohl abends als auch an Wochenden.

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 2024 an den speziell für Motorradfahrer beliebten Strecken in den Bereichen der Ausflugsziele Edersee und Diemelsee mittlerweile drei **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.

4.3.2 Folgenlose Fahrten unter dem Einfluss von Alkohol und anderen berauschenenden Mitteln

Neben speziellen Präventionsprogrammen in diesem Bereich setzt die 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 2024 stellte die Polizei in Waldeck-Frankenberg 129 (164) folgenlose Trunkenheitsfahrten/Fahrten unter Einfluss berausgender Mittel fest.

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 des **Regionalen Verkehrsdienstes** im Berichtszeitraum 91 Fahrzeuge (mit 2484 kontrollierten Arbeitstagen sowie 4 eingeleiteten Verfallverfahren mit einer Verfallssumme von insgesamt 9.347,31 Euro) 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.

Das im hiesigen Landkreis seit mittlerweile acht Jahren bestehende „Ederseekonzept“ zum Schutz der Anwohner und Gäste vor unzumutbaren Lärm durch Zweiradfahrer wird weiterhin konsequent umgesetzt. In diesem Zusammenhang wird auf die unter 4.3.1 erläuterten, zusätzlichen Überwachungsmaßnahmen durch LärmDisplays hingewiesen, die sich gleichlautend auch auf die Region Diemelsee übertragen lassen, wo in ähnlicher Form kontrolliert wird.

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.

Dirk Eschinger
(Kriminalrat)
V-L PD Waldeck-Frankenberg

Ingo Pohle
(Polizeihauptkommissar)
Leiter Regionaler Verkehrsdienst