Polizeipräsidium Westhessen

Polizeidirektion Main-Taunus

Verkehrsunfall-statistik 2009

Inhaltsangabe

1. Vorbemerkungen 3

1.1 Erläuterungen zur Polizeilichen Verkehrsunfallstatistik 3

1.2 Unfallkategorien 3

1.3 Informationen zum Main-Taunus-Kreis 5

2. Gesamtentwicklung der Verkehrsunfälle 6

2.1 Unfälle mit Personenschaden 8

2.1.1 Verletzte Personen 8

2.1.2 Getötete Personen 9

2.2 Unfälle mit Sachschaden 11

3. Hauptunfallursachen 13

4. Verkehrsunfälle unter Einfluss berauschender Mittel 14

5. Risikogruppen 15

5.1 Junge Fahrer 15

5.2 Senioren 18

5.3 Kinder 21

6. Motorradunfälle 22

7. Radfahrunfälle 24

8. Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort 26

9. Wildunfälle 30

10. Verkehrsunfälle nach Ortslage 33

11. Verkehrsunfallentwicklung im Bereich der Polizeistationen 34

11.1 Polizeistation Eschborn 34

11.2 Polizeistation Flörsheim 35

11.3 Polizeistation Hattersheim 36

11.4 Polizeistation Hofheim 37

11.5 Polizeistation Kelkheim 38

12. Verkehrsunfallentwicklung in den Kommunen 39

12.1 Bad Soden 40

12.2 Eppstein 40

12.3 Eschborn 41

12.4 Flörsheim 41

12.5 Hattersheim 42

12.6 Hochheim 42

12.7 Hofheim 43

12.8 Kelkheim 43

12.9 Kriftel 44

12.10 Liederbach 44

12.11 Schwalbach 45

12.12 Sulzbach 45

13. Resümee und Ausblick 46

1. Vorbemerkungen

1.1 Erläuterungen zur polizeilichen Verkehrsunfallstatistik

Die Unfalldaten werden aufgrund des „Gesetzes über die Statistik der Straßenverkehrsunfälle“ erfasst.
Danach liegt ein meldepflichtiger Unfall vor, wenn infolge des Fahrverkehrs auf öffentlichen Wegen oder Plätzen Personen getötet oder verletzt oder schwerwiegende Sachschäden verursacht worden sind.

Die polizeiliche Verkehrsunfallstatistik soll das Straßenverkehrsunfallgeschehen im Vergleich zum Vorjahr sowie in einigen Bereichen über fünf Jahre umfassend widerspiegeln.
Bei der Bewertung der Verkehrsunfallzahlen ist im Bereich des Unfalles mit leichtem Sachschaden ein Dunkelfeld zu berücksichtigen, weil Unfallbeteiligte auf die polizeiliche Unfallaufnahme verzichten.

Daraus resultiert, dass die polizeiliche Verkehrsunfallstatistik kein getreues Bild des tatsächlichen Unfallgeschehens zu geben vermag, gleichwohl ein Jahresvergleich aussagefähig ist.

1.2 Begriffserklärungen

Seit Inkrafttreten der neuen „Richtlinien über die Aufgaben der Polizei bei Straßenverkehrsunfällen (Unfallaufnahmerichtlinien)“ am 01.10.2004, werden die Verkehrsunfälle in die Kategorien 1 bis 6 eingeteilt.

<u>Verkehrsunfälle mit Personenschaden</u>

Es handelt sich um Verkehrsunfälle, bei denen - unabhängig von der Höhe des Sachschadens - Personen verletzt oder getötet wurden.

Kategorie 1: **Verkehrsunfall mit Getöteten**

Mindestens ein Unfallbeteiligter wurde getötet oder verstarb innerhalb von 30 Tagen an den Unfallfolgen.

Kategorie 2: **Verkehrsunfall mit Schwerverletzten**

Mindestens ein Unfallbeteiligter wurde stationär in einem Krankenhaus aufgenommen.

Kategorie 3: Verkehrsunfall mit Leichtverletzten

Mindestens ein Unfallbeteiligter wurde leicht verletzt (keine stationäre Aufnahme in einem Krankenhaus erforderlich).

Verkehrsunfälle mit Sachschaden

Kategorie 4: Schwerwiegender Verkehrsunfall mit Sachschaden

Ein Straftatbestand oder eine nicht geringfügige Ordnungswidrigkeit (Bußgeld- Tatbestand) wurde verwirklicht **und** mindestens ein Kraftfahrzeug ist nicht mehr fahrbereit.

Achtung: Verkehrsunfälle mit Sachschaden, bei denen mindestens ein Beteiligter unter der Einwirkung von Alkohol oder anderen berauschenden Mitteln gestanden hat, aber alle Kraftfahrzeuge fahrbereit waren, zählen zu Kategorie 6.

Kategorie 5: Sonstiger Verkehrsunfall mit Sachschaden

Verkehrsunfälle, bei denen

- eine Straftat (außer Kategorie 6) oder eine Ordnungswidrigkeitverwirklicht wurden **und** alle beteiligten Fahrzeuge fahrbereit geblieben sind
- keine, eine unbedeutende oder eine geringfügige Ordnungswidrigkeit verwirklicht wurde, auch wenn mindestens ein Kraftfahrzeug 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 Kfz. sind fahrbereit.

Achtung: Verkehrsunfälle mit Sachschaden, bei denen mindestens ein Beteiligter unter der Einwirkung von Alkohol oder von anderen berauschenden Mitteln gestanden hat, aber mindestens ein Kraftfahrzeug nicht fahrbereit war, zählen zur Kategorie 4.

1.3 Informationen zum Main-Taunus-Kreis

Mit 222,41 Quadratkilometern ist der Main-Taunus-Kreis (MTK) flächenmäßig der kleinste Landkreis in Hessen. Die Wohnbevölkerung beträgt 226.072 Menschen, davon 109.897 männliche und 116.175 weibliche Personen (Stand 30.06.2009). Über 180.000 Fahrzeuge sind im Kreisgebiet zugelassen. Das bedeutet, dass nahezu auf jeden Einwohner ein Fahrzeug zugelassen ist, wenn man die Einwohner unter 16 Jahren abzieht (- 35.700).

Der Landkreis liegt im Kern des Ballungsraums Frankfurt Rhein-Main zwischen Frankfurt am Main, dem Rhein-Main-Flughafen und der Landeshauptstadt Wiesbaden. Die städtische Bebauung Frankfurts geht ohne nennenswerte Unterbrechung in das Kreisgebiet über.

Vor allem der östliche Teil des Kreises ist für einen Landkreis extrem dicht besiedelt und gehört zum suburbanen Bereich der Stadtregion Frankfurt am Main. Mit über 1.000 Einwohnern pro Quadratkilometer ist der MTK, nach dem Landkreis Mettmann, der am dichtesten besiedelte Landkreis der Bundesrepublik. Aufgrund seiner überwiegend der bürgerlichen Mittelschicht angehörenden Bevölkerung zählt der MTK zu den wohlhabenderen Regionen Deutschlands.

Der Landkreis befindet sich im Zentrum einer Großstadtregion und wird von zahlreichen Verkehrswegen durchzogen, darunter 54 Autobahnanschlüsse mit teilweise internationaler Bedeutung. Den Westen und Süden des Kreises durchläuft die BAB 3. Besonders wichtig für die Region ist die BAB 66. Sie verbindet die Städte Frankfurt, Wiesbaden und Mainz. Die BAB 3 und 66 begegnen sich am Wiesbadener Kreuz bei Hofheim-Wallau. Über das Frankfurter Westkreuz gelangt man zügig auf die BAB 5 und zum Frankfurter Rhein-Main-Flughafen.

Die angrenzenden Nachbarkreise sind der Hochtaunuskreis im Norden, der Rheingau-Taunus-Kreis im Nordwesten, die Landeshauptstadt Wiesbaden im Westen und der industriell geprägte Landkreis Groß-Gerau im Süden.

Hofheim am Taunus ist die größte Stadt des Kreises. Hier hat auch die Kreisverwaltung ihren Sitz.

Wirtschaftlich profitiert der Kreis von seiner zentralen Lage und seinem suburbanen Charakter. Insbesondere das Dienstleistungsgewerbe bestimmt die Wirtschaft des Main-Taunus-Kreises. Östliche Vorstadtgemeinden, wie z.B. die Stadt Eschborn, bewegen durch niedrige Gewerbesteuersätze Unternehmen aus Frankfurt zur Umsiedlung auf ihr Stadtgebiet.

In Sulzbach befindet sich das Main-Taunus-Zentrum, das älteste und bis heute eines der größten Einkaufszentren in Deutschland, welches demnächst um 1/3 der Verkaufsfläche erweitert wird.

Trotz der soliden wirtschaftlichen Grundlage sind die meisten Städte des Kreises Pendlerwohngemeinden. Zehntausende Arbeitnehmer fahren täglich nach Frankfurt zur Arbeit, viele weitere nach Wiesbaden, Mainz oder andere Städte in der Region oder benutzen den Main-Taunus-Kreis zur Durchfahrt.

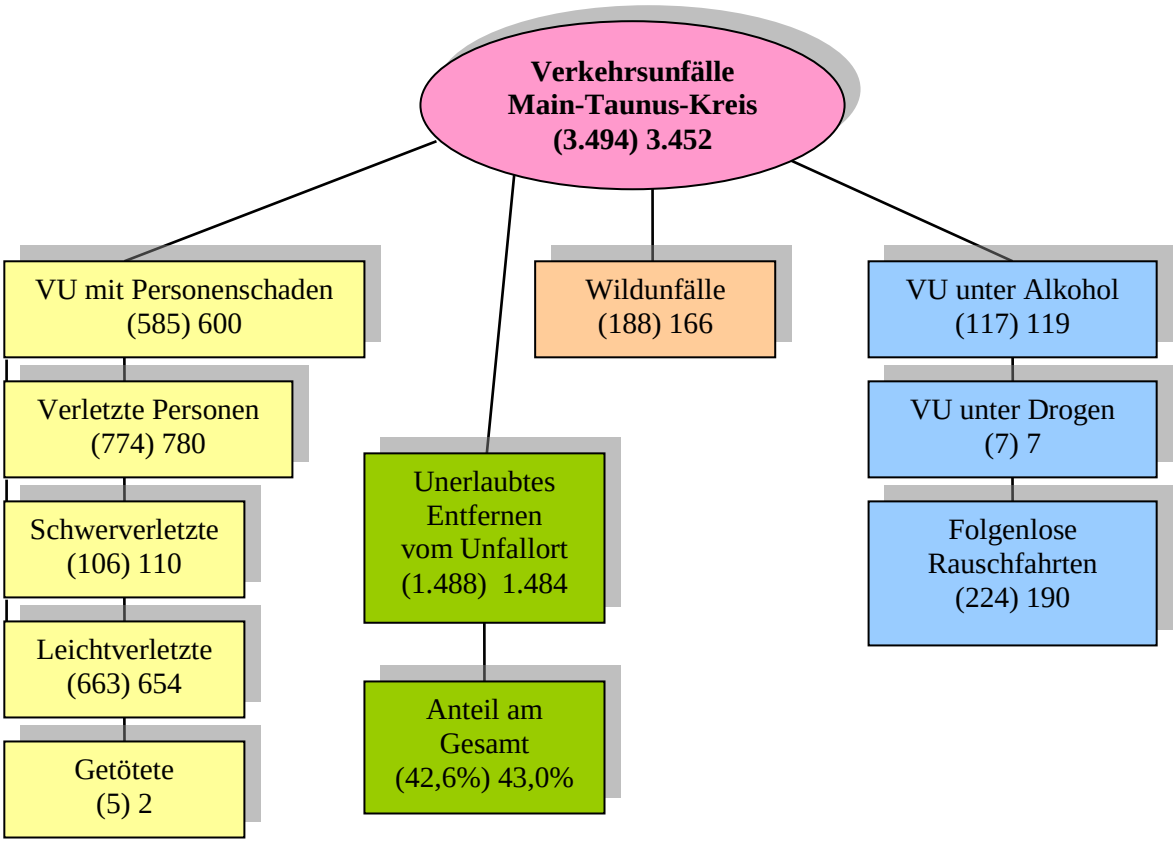
Die Pendlerströme und die große Anzahl von zugelassenen Fahrzeugen spiegeln sich in den hohen DTV (durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge = Kfz pro 24 Stunden) wider. Die Hauptdurchgangsstraßen durch den Main-Taunus-Kreis erzielen dabei DTV-Werte zwischen 9.000 und 29.800 Kfz/24h.

Ost – West Verbindung:	B 455	= 16354
	L 3014	= 17468
	B 40	= 9049
Nord – Süd Verbindung:	L 3011	= 17065
	L 3005	= 29799
	B 8	= 20465
	B 519	= 10454

Diese Zahlen stammen aus den Erhebungen des ASV (Amt für Straßenverkehr) aus dem Jahr 2005.

2. Gesamtentwicklung der Verkehrsunfälle

Die nachfolgende Übersicht zeigt in der Gegenüberstellung der Jahre 2008 (jeweils in Klammern) und 2009 die Entwicklung der Verkehrsunfälle im Main-Taunus-Kreis.

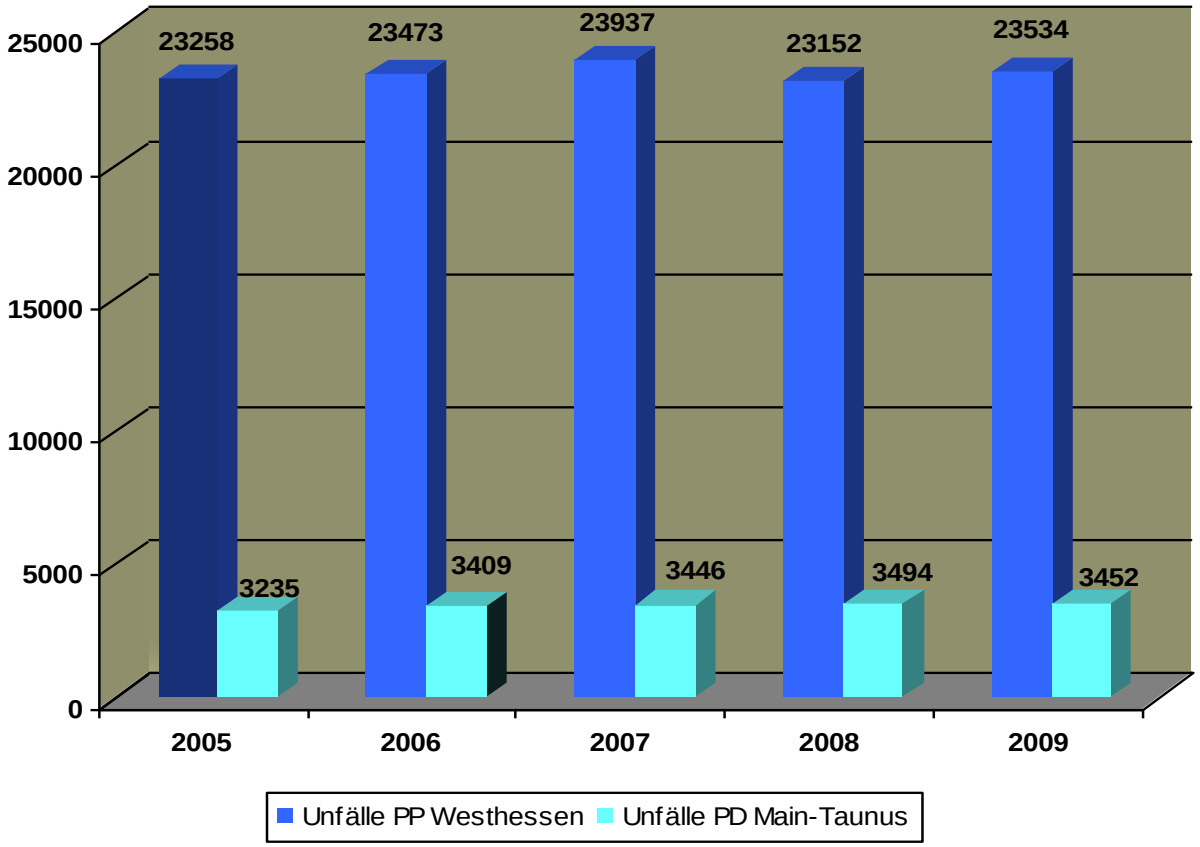


Wie aus der unten aufgeführten Tabelle ersichtlich, bewegt sich die Verkehrsunfallentwicklung seit 2005 nahezu auf einem gleichbleibenden Niveau. Ein Erklärungsansatz hierfür ist, dass sich die Parameter für die Unfallentwicklung (Einwohner- und Zulassungszahlen im Main-Taunus-Kreis) seit dieser Zeit ebenfalls kaum verändert haben.

	2005	2006	2007	2008	2009	+/-	in %
Unfälle PP Westhessen	23258	23473	23937	23152	23534	328	1,4
Unfälle PD Main-Taunus	3235	3409	3446	3494	3452	-42	-1,2

Im Vergleich mit der Unfallentwicklung des Polizeipräsidiums Westhessen ist die des Main-Taunus-Kreises leicht gegenläufig. Während die Unfallzahlen des gesamten Polizeipräsidiums Westhessen leicht gestiegen sind (plus 1,4%), fielen die Gesamtunfallzahlen der Polizeidirektion Main-Taunus um 1,2%.

Verkehrsunfallentwicklung PP Westhessen / PD Main-Taunus



2.1. Unfälle mit Personenschaden

2.1.1 Verletze Personen

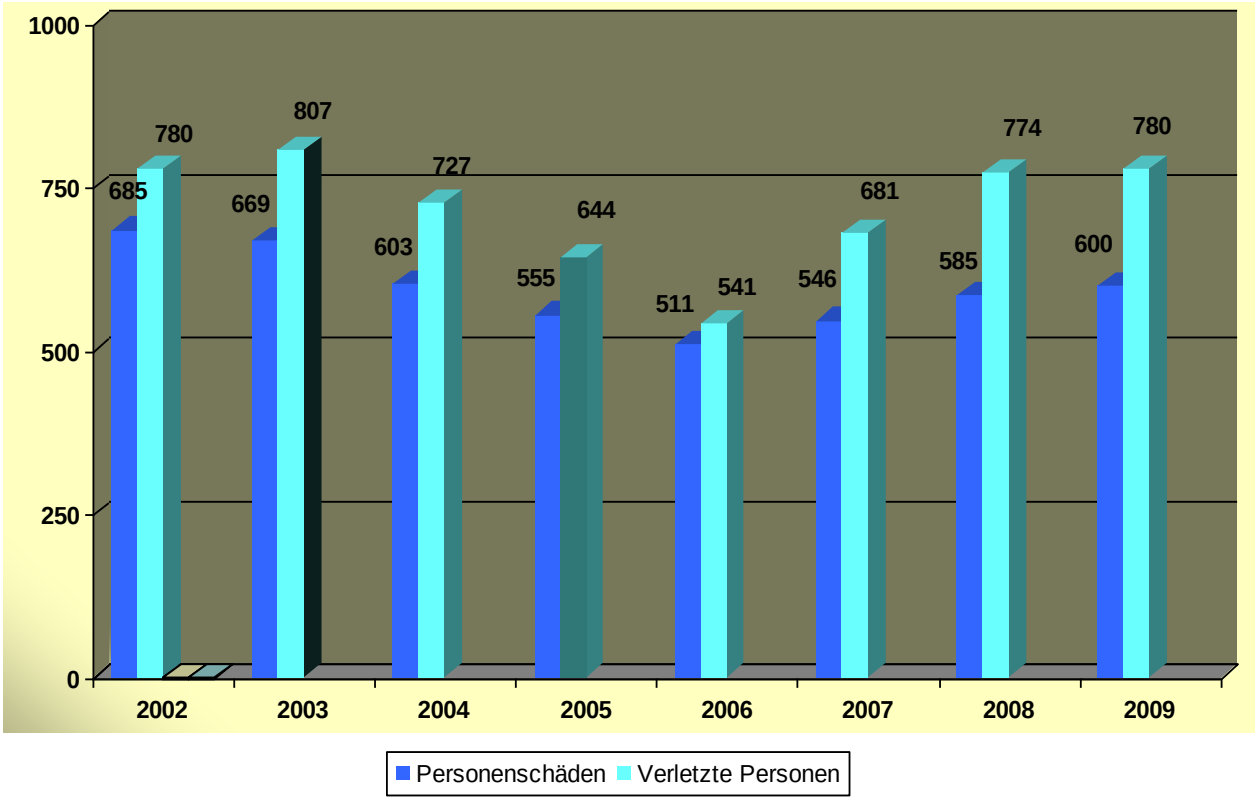
Statistisch unterscheidet man bei den Unfällen mit Personenschaden zwischen der Zahl der Unfälle, bei denen mindestens eine Person verletzt wurde, und der Anzahl der bei den Verkehrsunfällen insgesamt verletzten Personen.
Obwohl der Main-Taunus-Kreis aufgrund seiner Infrastruktur, Bevölkerungsdichte und der Verkehrsmengen eher mit Städten wie Frankfurt oder Wiesbaden vergleichbar ist, zeichnet sich wie im Polizeipräsidium Westhessen ein Anstieg bei Unfällen mit Personenschäden und der Anzahl der verunglückten Personen ab.

Der Anstieg bei den Verkehrsunfällen mit Personenschaden beträgt 2,40% und bei den verunglückten Personen 0,6%.

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	+/-	in %
Personenschäden	685	669	603	555	511	546	585	600	15	2,40
Verletzte Personen	780	807	727	644	541	681	774	780	6	0,60

Während im Polizeipräsidium Westhessen bei **16,26%** der Unfälle Menschen schwer- oder leichtverletzt wurden, liegt die Quote im Bereich der Polizeidirektion Main-Taunus bei **17,38 %.**

Entwicklung der Verkehrsunfälle mit verletzten Personen

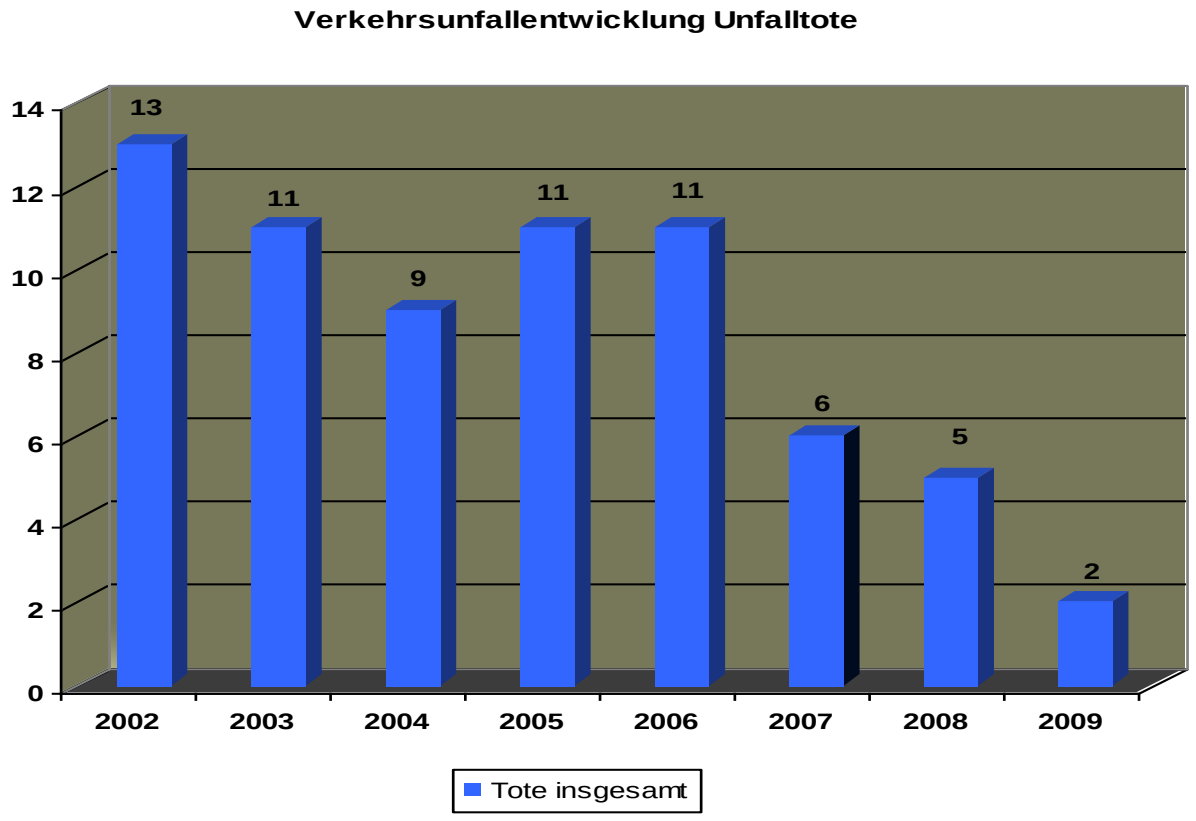


2.1.2 Getötete Personen

Erfreulich ist die Entwicklung bei der Anzahl der getöteten Verkehrsteilnehmer. Der seit 2006 bestehende Trend setzte sich auch in 2009 mit einem erneuten Rückgang fort. Während wir in 2006 noch elf Verkehrstote zu beklagen hatten, verunglückten im Main-Taunus-Kreis im Jahr 2009 lediglich **zwei** Menschen tödlich.
Im Vergleich zum Polizeipräsidium Westhessen beträgt der Anteil der getöteten Verkehrsteilnehmer an den Verkehrsunfällen bei der Polizeidirektion Main-Taunus **0,06%**. Im Gesamtbereich des Polizeipräsidiums verstarben dagegen bei **0,24 %** der Unfälle Menschen.

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Tote insgesamt	13	11	9	11	11	6	5	2

Da jeder im Straßenverkehr getötete Mensch ein Unfallopfer zuviel ist, setzen wir weiterhin auf konsequente präventive und repressive Maßnahmen im Bereich der Verkehrsüberwachung.



Dienstag, 02.06.09, 20.42 Uhr: In der Gemarkung Flörsheim, an der L 3006 wurde ein Fußgänger totgefahren, der Unfallfahrer flüchtete

Der überfahrene Fußgänger lag an der Landstraße 3006 zwischen Flörsheim und Hattersheim-Eddersheim im angrenzenden Weizenfeld. Bei dem Toten handelte es sich um einen Tage zuvor als vermisst gemeldeten 53 Jahre alten Mann aus Hattersheim-Okriftel.

Verwandte fanden den 53-Jährigen rechtsseitig der Landstraße tot auf und riefen die Polizei. Zu diesem Zeitpunkt waren die Umstände, die zum Tod des Mannes geführt hatten, völlig unklar.

Im Verlauf der polizeilichen Ermittlungsarbeit meldete sich ein Zeuge aus Flörsheim, der Angaben zu einem Verkehrsunfall machen konnte, der sich bereits am Wochenende zuvor in der Nacht zum Samstag ereignet hatte. Seinen Beobachtungen zufolge war ein weißer Kastenwagen beteiligt. Zudem konnte er Angaben zum Fahrer und dem amtlichen Kennzeichen des von der Unfallstelle Flüchtigen machen. Das war der entscheidende Hinweis.

Noch am Tag des Auffindens konnte das Unfallfahrzeug an der Halteradresse in Flörsheim festgestellt und sichergestellt werden. Ebenso konnte der Fahrer, ein 28 Jahre alter Pole, der sich als Erntehelfer in Deutschland aufgehalten hatte, ermittelt werden. Er wurde vorläufig festgenommen.

Die Ermittler des Regionalen Verkehrsdienstes in Hattersheim konnten rasch den Unfallhergang rekonstruieren.
Der 53-Jährige lief an dem besagten Wochenende in der Nacht auf der L 3006 aus Flörsheim kommend in Richtung Hattersheim-Eddersheim. Dort wurde er offensichtlich von dem nachfolgenden 28-jährigen Polen, der mit einem weißen Mitsubishi unterwegs war, erfasst. Durch die Wucht des Aufpralls wurde der 53-Jährige ins angrenzende Weizenfeld geschleudert.
Nach Angaben des 28 Jahre alten Unfallfahrers, er war nicht im Besitz einer erforderlichen Fahrerlaubnis, habe er zwar einen Anstoß bemerkt, seiner Einschätzung nach aber einen Leitpfosten angefahren und beschädigt. Danach sei er davongefahren.

Der 28-Jährige wurde auf Anordnung der Staatsanwaltschaft Wiesbaden nach Zahlung einer Sicherheitsleistung und Nennung eines Zustellungsbevollmächtigten wieder entlassen.
Polizei und Staatsanwaltschaft ermitteln wegen Fahrlässiger Tötung im Straßenverkehr, Verkehrsunfallflucht und Fahrens ohne Fahrerlaubnis.

Sonntag, 12.04.09, 15.02 Uhr: Auf der L 3016 zwischen Kelkheim-Fischbach und Kelkheim-Ruppertshain verunglückt ein Motorradfahrer tödlich

Im April 2009 kam im Bereich Kelkheim ein Motorradfahrer ums Leben. Der 45-Jährige war auf der L 3016 von Fischbach kommend in Richtung Ruppertshain unterwegs. In einer Rechtskurve verlor er aus ungeklärter Ursache die Kontrolle über sein Motorrad, kam auf die Gegenfahrbahn und stieß frontal mit einem entgegenkommenden Pkw zusammen. Beide Fahrzeuge fingen unmittelbar nach der Kollision Feuer und brannten vollständig nieder. Der aus Wiesbaden stammende Motorradfahrer wurde schwer verletzt und verstarb noch an der Unfallstelle.

Der Motorradfahrer hatte seine Wurzeln in Kelkheim und gehörte einem Motorsportclub an. Tage später wurde er unter starker Anteilnahme der Mitglieder des Motorsportclubs auf dem Kelkheimer Friedhof beigesetzt.

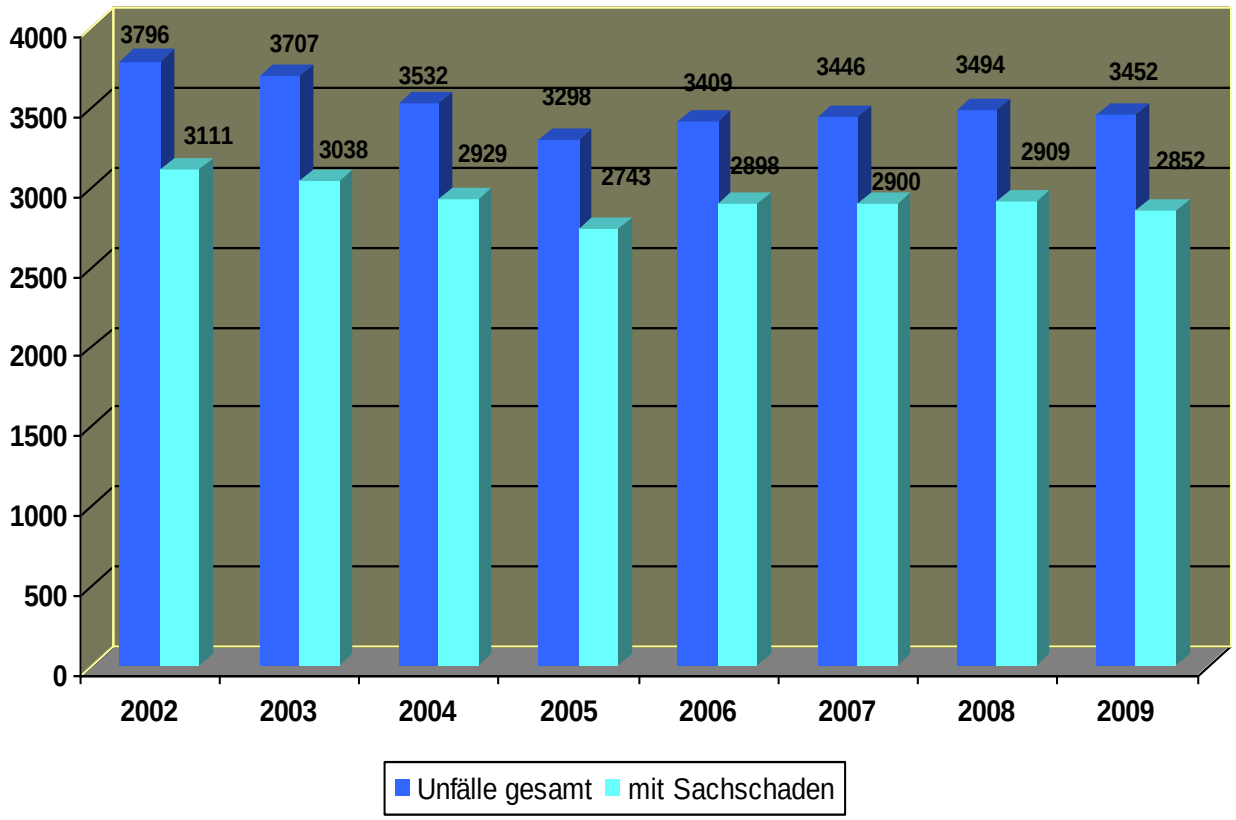
2.2 Unfälle mit Sachschäden

Während nahezu jeder Unfall mit Personenschaden polizeilich bekannt wird, dürfte für den Bereich der Unfälle mit reinem Sachschaden von einem Dunkelfeld auszugehen sein. Ein Hauptgrund ergibt sich daraus, dass die Unfallbeteiligten keine Unfallaufnahme wünschen, weil der Sachverhalt klar ist und eine polizeiliche Unfallaufnahme nicht erforderlich erscheint. Dieser Teil des Dunkelfeldes könnte über die Abrechnungen bei den Versicherungen partiell erhellt werden. Eine Erhebung hierüber ist allerdings nicht vorhanden.

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	+/-	in %
Unfälle gesamt	3796	3707	3532	3298	3409	3446	3494	3452	-42	-1,40
mit Sachschaden	3111	3038	2929	2743	2898	2900	2909	2852	-57	-2,20

Die Anzahl der Unfälle mit reinen Sachschäden machen 83% der Gesamtunfälle aus und bewegen sich seit Jahren auf nahezu gleichem Niveau.

Entwicklung der Verkehrsunfälle mit Sachschäden

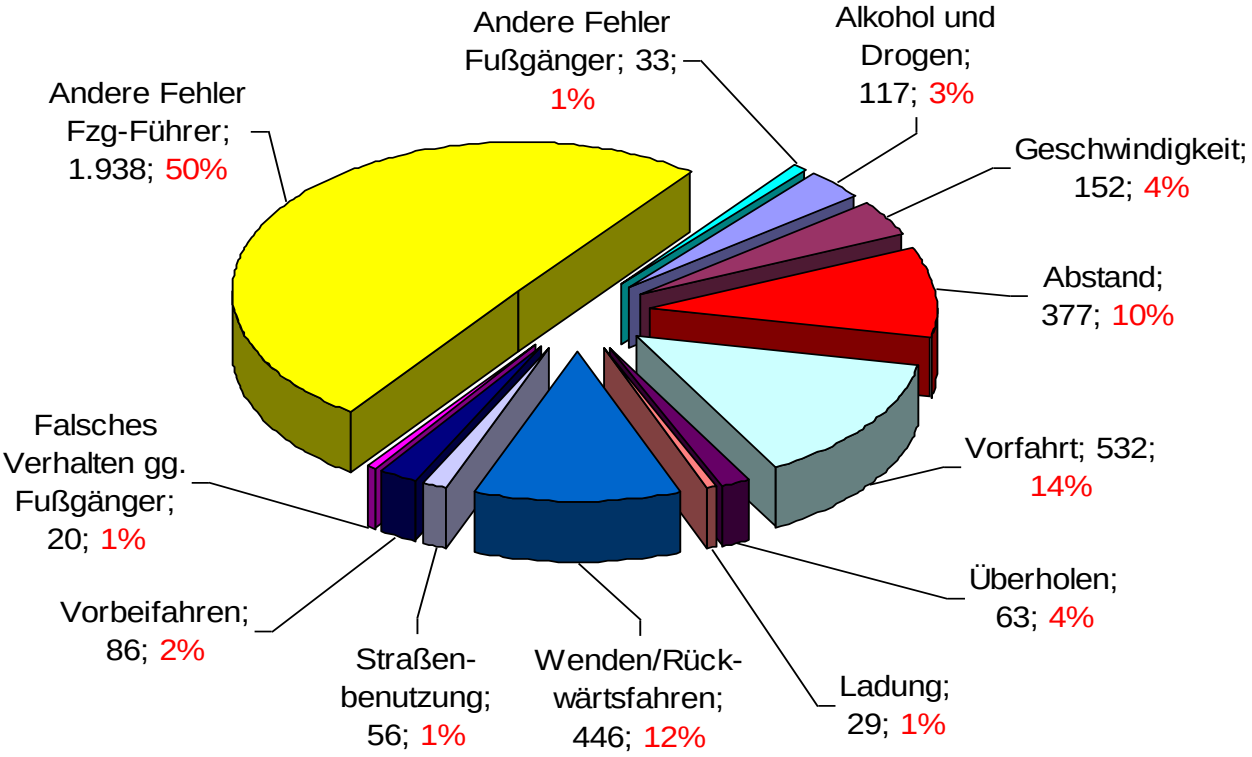


3. Hauptunfallursachen

Wie in den letzten Jahren sind die Hauptunfallursachen **Vorfahrtverletzung**, **Geschwindigkeitsüberschreitung** und **Abstandsunterschreitung**. Allein die Vorfahrtsverletzung hat einen Anteil von 14 % der Gesamtursachen.

Die Unfallursachen Geschwindigkeit und Abstand sind gemeinsam zu betrachten, ergibt sich doch das Eine durch das Andere. Schließlich beinhaltet ein Auffahrunfall meistens die Unfallursachen Abstand (zu dicht aufgefahren) und Geschwindigkeit (konnte nicht mehr rechtzeitig bremsen). Damit erreichen diese beiden Werte eine Gesamtgröße von 14 % aller im Main-Taunus-Kreis polizeilich aufgenommener Unfälle.

Zusammen machen die genannten drei Hauptunfallursachen 28 % der Gesamtunfallursachen aus.



Das große Feld **Andere Fehler** (50 % aller Unfälle) beinhaltet Unfallursachen, die nicht klar definiert werden konnten. Darunter fallen auch die Unfallursachen der Fahrzeugführer, die sich unerlaubt vom Unfallort entfernt haben. Nur in den Fällen, bei denen man ihrer habhaft wird, kann man eine Ursachenerforschung betreiben. Hier ist zu berücksichtigen, dass der Main-Taunus-Kreis überproportional durch „Unfallfluchten“ (siehe Seite 27 bis Seite 28) belastet ist.

Die Unfallursache **Fehler beim Wenden und Rückwärtsfahren** ist mit 12 % aller Unfälle ebenfalls relativ stark vertreten. Grund dafür sind Unfälle, die beim Ein- oder Ausparken geschehen. Polizeilich ist hier kein Schwerpunkt zu sehen, da aufgrund der langsamen Geschwindigkeiten, die bei dieser Art von Unfällen gefahren werden, keine großen Verletzungen zu erwarten sind.

Das Hauptaugenmerk der Polizeidirektion Main-Taunus bei der **Bekämpfung der Hauptunfallursachen** liegt auf der **Überwachung der Geschwindigkeit**. Je größer die Geschwindigkeitsüberschreitung ist, umso größer ist bei einem Unfall der Aufprall und damit die Wahrscheinlichkeit von Verletzungen. Insofern ist nicht verwunderlich, dass die Geschwindigkeit im Hinblick auf die schweren Folgen eines Verkehrsunfalls Ursache Nr. 1 ist, die deshalb vorrangig bekämpft werden muss.

Dazu stehen der Polizeidirektion Main-Taunus insgesamt drei „Laserpistolen“ und ein in einem Zivilfahrzeug fest eingebautes Lichtschrankenmessgerät zur Verfügung.

Zusammen mit der Direktion Verkehrssicherheit/Sonderdienste und nach Vorgaben des Polizeipräsidiums Westhessens wurden im Laufe des Jahres 2009 im Main-Taunus-Kreis vierzehn Großkontrollen in Sachen Verkehrssicherheit durchgeführt. Vor allem waren dies Radarkontrollen, die vornehmlich an „Unfallschwerpunkten“ stattfanden, sowie Zweirad- und Schwerverkehrskontrollen.

In Eigenregie wurden darüber hinaus durch die Direktion Verkehrssicherheit/Sonderdienste im Jahre 2009 sechs Kontrollen (4 Zweirad- und 3 Schwerlastkontrollen) durchgeführt.

Die Polizeistationen der PD Main-Taunus führten neben der Verkehrsüberwachung im Rahmen des Streifendienstes im Jahr 2009 insgesamt 287 Standkontrollen durch. Dies insbesondere in den Bereichen

- Zweirad (Führerscheinrecht, Bauartveränderungen)
- Gurt (Nichtanschnallen)
- Handy (Telefonieren während der Fahrt)
- Geschwindigkeit
- Alkohol/Drogen
- Schwerverkehr (Ladungssicherheit, Lenkzeit)

2009 wurden durch die PD Main-Taunus-Kreis insgesamt 51 Geschwindigkeitskontrollen mittels technischer Hilfsmittel durchgeführt. Hierbei handelt es sich um:

- 36 Kontrollen mittels Laser Pistolen
  und
- 15 Kontrollen mittels ESO- Lichtschrankenmessgerät

Bei der Überwachung mittels Laser-Pistole wurden 197 Verstöße geahndet.

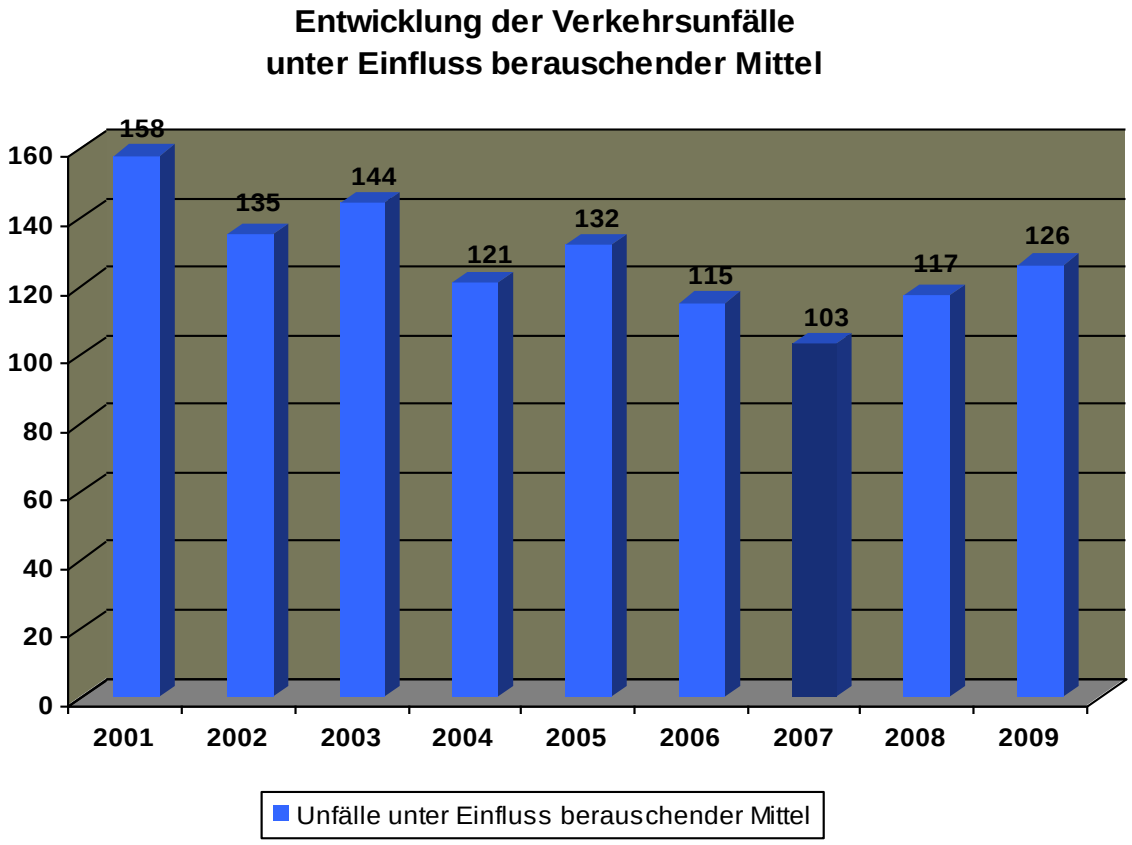
An den Kontrollstellen des ESO – Lichtschrankenmessgerätes wurden insgesamt 5.231 Fahrzeuge gemessen und dabei 423 Verstöße festgestellt. Davon lagen 302 Verstöße im Verwarnungsgeld- und 121 im Bußgeldbereich. Die Verstöße werden im Rahmen der Auswertung durch die Bußgeldstelle Kassel geahndet.

Es ergab sich hierbei eine Geschwindigkeitsüberschreitungsrate von 8,07 %

4. Verkehrsunfälle unter Einfluss berauschender Mittel

Im Jahr 2009 wurden im Bereich der PD Main-Taunus 126 Unfälle aufgenommen, bei denen der Fahrzeugführer unter Alkohol oder anderen berauschenden Mitteln stand. Das sind 7,70 % mehr als im Jahr zuvor. Die Anzahl der Unfälle unter Einfluss berauschender Mittel liegt knapp unter dem Durchschnitt der letzten acht Jahre.

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	+/-	in %
Unfälle unter Einfluss berauschender Mittel	158	135	144	121	132	115	103	117	126	9	7,70



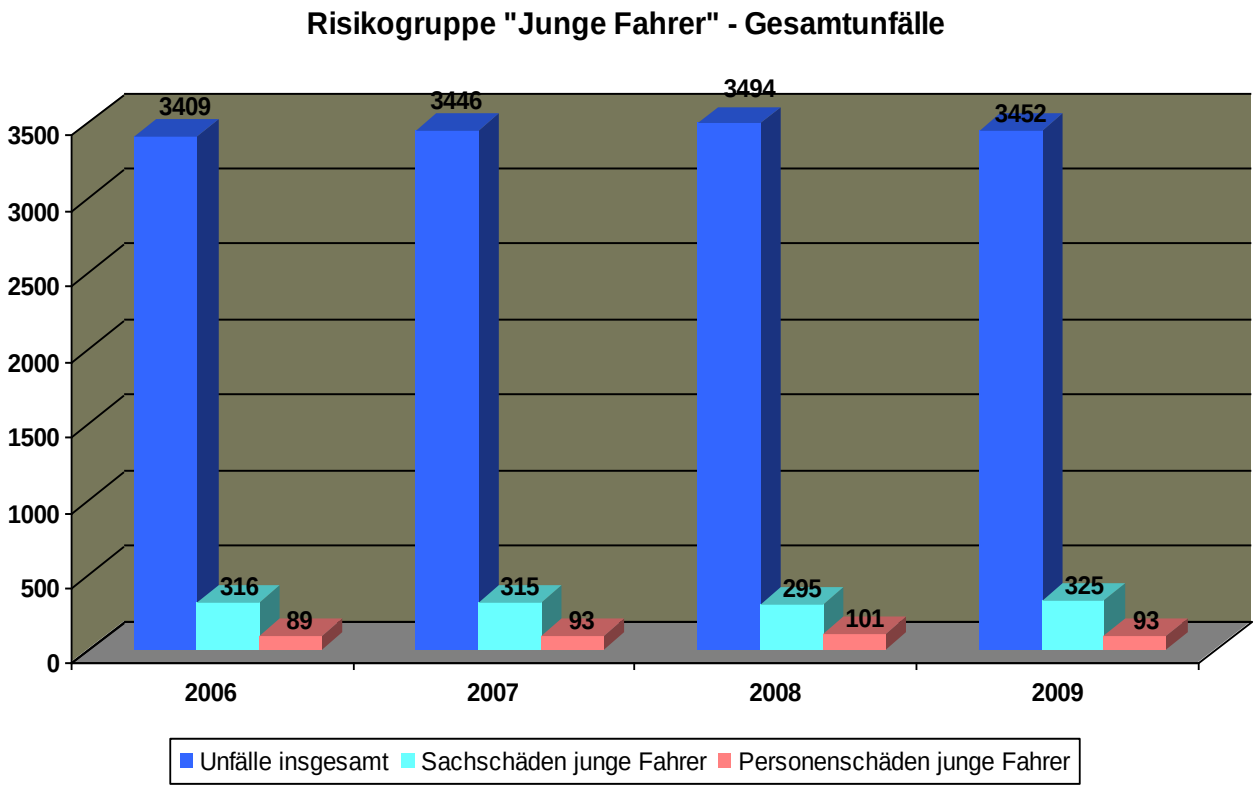
Bei den Verkehrsunfällen unter dem Einfluss berauschender Mittel wurden im vergangenen Jahr 47 (2007: 41; 2008: 47) Personen verletzt und Gott sei Dank **keine** Personen getötet. In 2006 und 2007 kamen infolge von Alkoholunfällen jeweils zwei Menschen zu Tode.

Neben der Bekämpfung der Unfallursache Geschwindigkeit unternimmt die PD Main-Taunus verstärkte Anstrengungen, um die Unfallzahlen in Bereich Alkohol und anderer berauschender Mittel zu senken. Durch Kontrollen aus dem Streifendienst heraus, aber auch durch Sonderkontrollen wurden insgesamt **190** Drogen-/Alkoholfahrten festgestellt. Dabei standen **138** Fahrzeugführer unter Alkoholeinfluss und **37** Fahrzeugführer unter Drogeneinfluss. Bei **15** Fahrzeugführern wurde ein Mischkonsum festgestellt.

5. Risikogruppen

5.1 Junge Fahrer

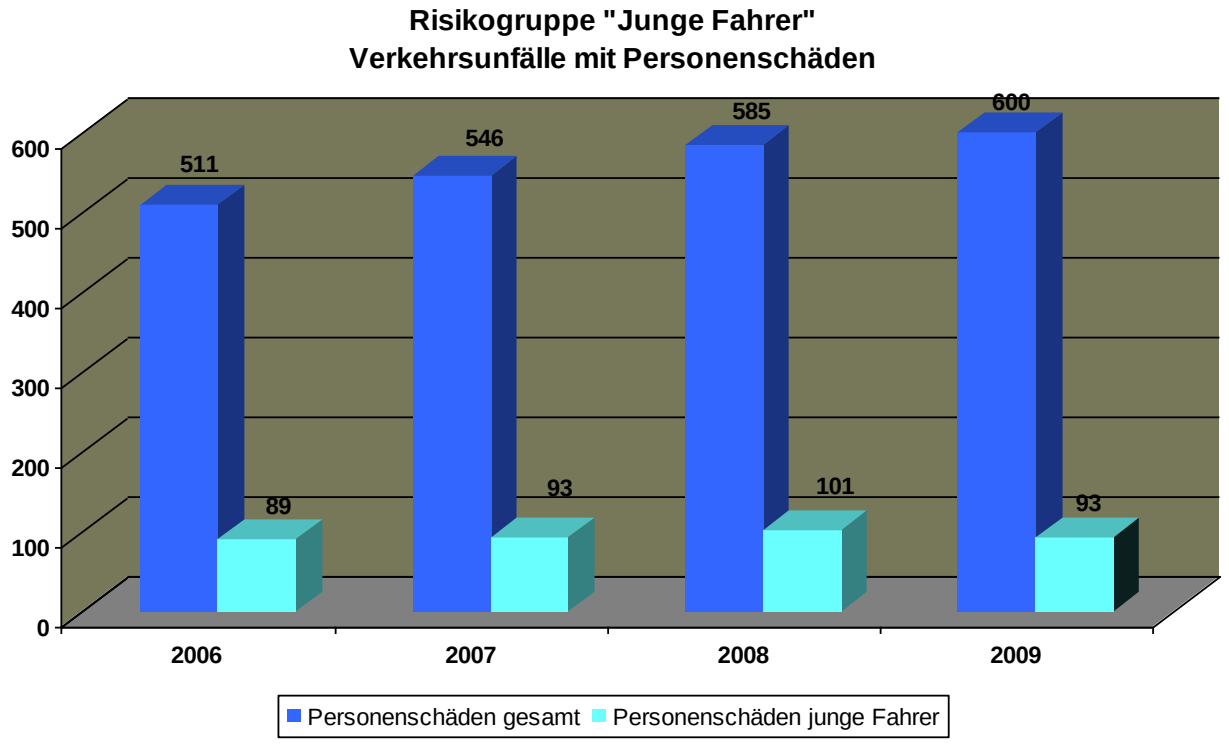
Bei den „Jungen Fahrern“ handelt es sich um eine Gruppe von Verkehrsteilnehmern, die als besonders gefährdet gilt. Sie sind 18 bis 24 Jahre alt.



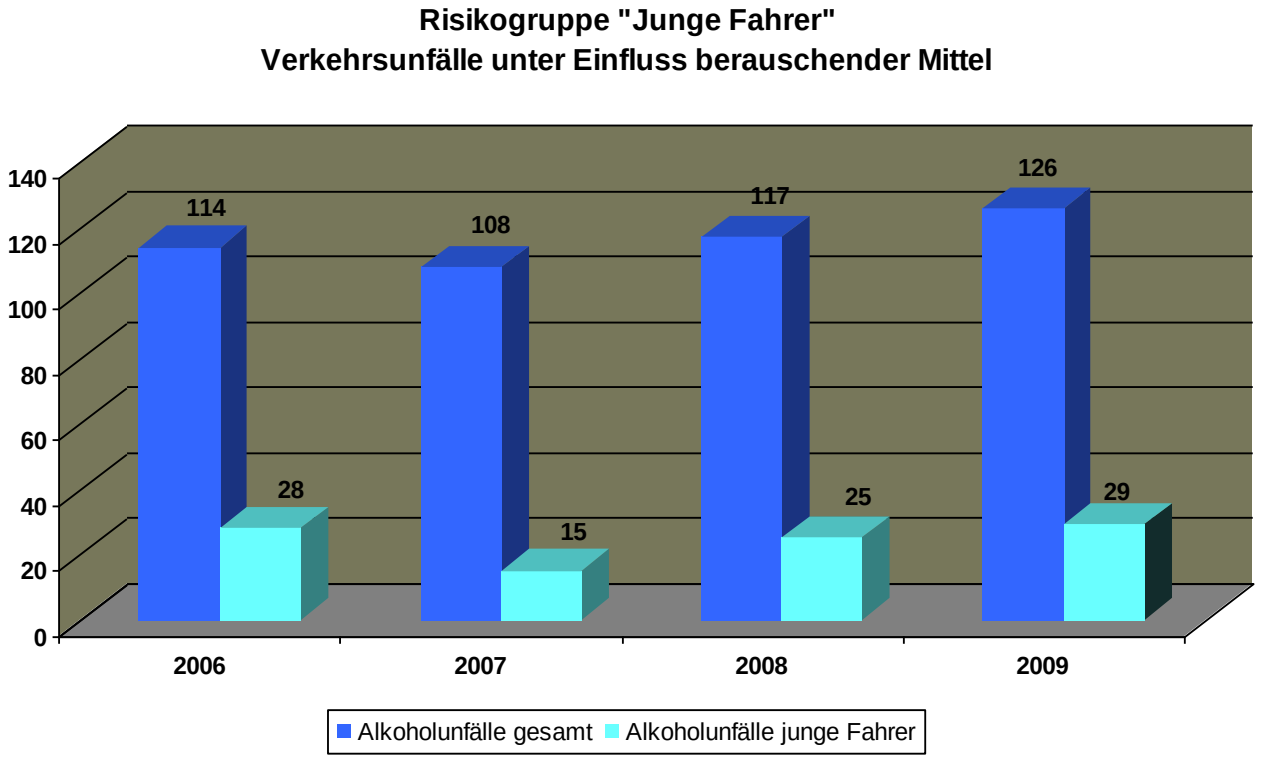
Am Gesamtunfallaufkommen in 2009 war diese Gruppe mit **12,1 %** beteiligt. In 2008 waren es 11,3%. Da die jungen Fahrer lediglich einen Anteil von 8 % an der Gesamtbevölkerung haben, sind sie weiterhin überproportional am Unfallgeschehen beteiligt. Hierbei muss allerdings auch die Tatsache einbezogen werden, dass junge Fahrer mehr Kilometer zurücklegen als der „normale“ Fahrzeugführer. Auch wenn der Zweck vieler Fahrten eher fragwürdig ist (z.B. „durch die Gegend cruisen“).

Im Vergleich zum PP Westhessen wirkt der hohe Anteil von 12,1% für die PD Main-Taunus weniger dramatisch, da sich der Prozentsatz für diese Risikogruppe an den Gesamtunfällen in 2009 für das PP Westhessen auf **19,9 %** beläuft.

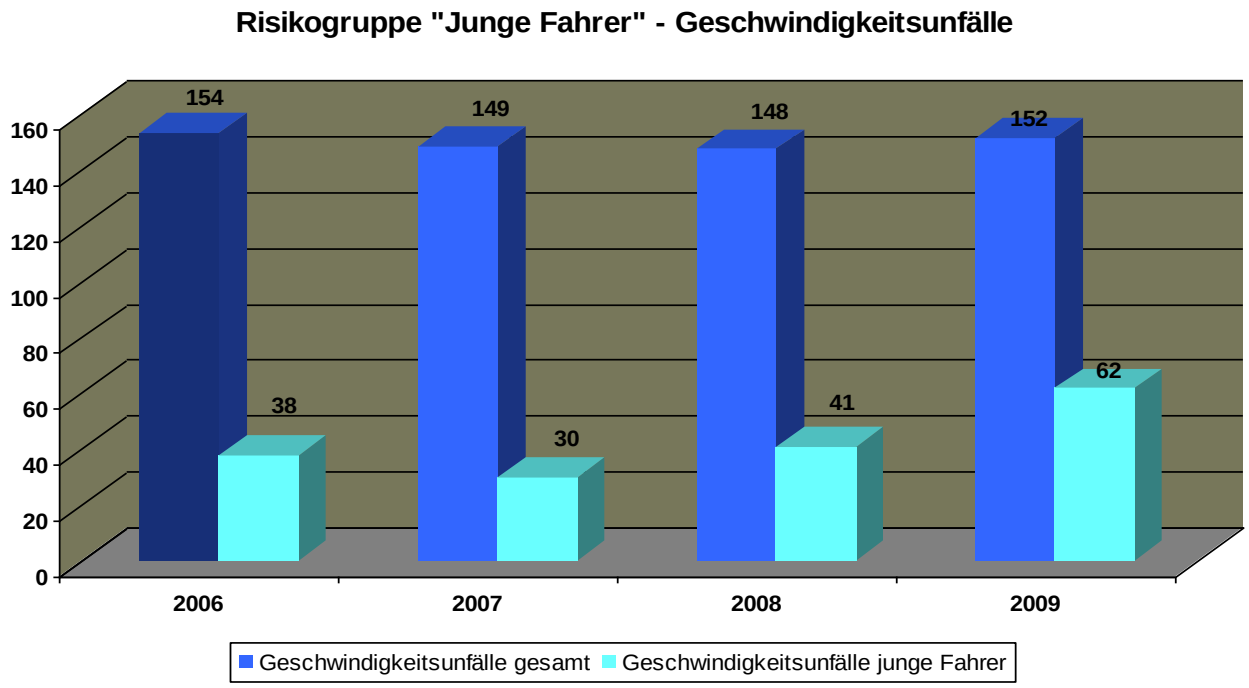
Gleichwohl müssen auch im Main-Taunus-Kreis die jungen Fahrer weiterhin im Fokus stehen, weil die Quote dieser Gruppe im Hinblick auf **Unfälle mit verletzten Personen** immer noch zu hoch ist. Die jungen Fahrer waren nämlich an den Unfällen mit verletzten Personen im Jahr 2009 mit **15,5 %** (2008: 17,2 %) beteiligt. Überwiegend liegt hier überhöhte Geschwindigkeit als Unfallursache vor (häufig aus Leichtsinn und Selbstüberschätzung). Damit einher geht ein erhöhtes Verletzungsrisiko. Mit dem landesweiten Projekt „Begleitetes Fahren“ wird dem Phänomen entgegengewirkt (siehe auch Seite 17).



Auch bei **„Alkoholunfällen“** ist die Gruppe „Junge Fahrer“ überproportional am Unfallgeschehen beteiligt. „Junge Fahrer“ waren in 2009 mit **23 %** (2008: 21,3 %) an Unfällen dieser Kategorie beteiligt.



Ein gleiches Bild ergibt sich, wenn man sich die Auswertung bezüglich der Unfallursache **Geschwindigkeit** betrachtet:



Hier wird deutlich, dass eine Beteiligung junger Fahrer überdurchschnittlich ist und dass sich ihr Anteil dramatisch erhöht hat. 2009 waren es **40,8 %** (2008 27,7%).

Wie aus den oben angeführten Statistiken hervorgeht, kommen die Ursachen der Häufigkeit mit denen „Junge Fahrer“ in Verkehrsunfälle verwickelt werden, aus den Bereichen Geschwindigkeit, Unerfahrenheit, gepaart mit „Angebertum“ und dem Gefühl nahezu „unverletzlich“ zu sein. Dass dies so nicht ist, machen die Zahlen deutlich. Durch verschiedene politische Maßnahmen auf Bundes- und Landesebene wird seit Jahren versucht, das Unfallrisiko der jungen Fahrerinnen und Fahrer zu minimieren.
Hier zählen insbesondere:

- Die Einführung des § 24 c StVG (Alkoholverbot für Fahranfänger und Fahranfängerinnen) welcher am 1. August 2007 in Kraft (BGBl. I 2007, S. 1460 ff.) getreten ist und ein Alkoholverbot beim Führen eines Kraftfahrzeuges in der Probezeit sowie bis zu einem Alter von unter 21 Jahren vorsieht.

- Die zweite Phase der Fahrausbildung, mit der Fahranfänger in der Probezeit durch Teilnahme an einem „Fortbildungsseminar für Fahranfänger“ ihre Probezeit um ein Jahr verkürzen können.

- Mit dem Modellversuch "Begleitetes Fahren ab 17" (BF17) können Fahranfänger bereits im Alter von 17 Jahren in Hessen, mit einem zugelassenen Begleiter als Beifahrer, die vielfältigen Anforderungen des Straßenverkehrs üben. Dabei sollen sie Fahrroutine und Fahrkompetenz entwickeln, damit künftig weniger Verkehrsteilnehmer im Straßenverkehr verunglücken.

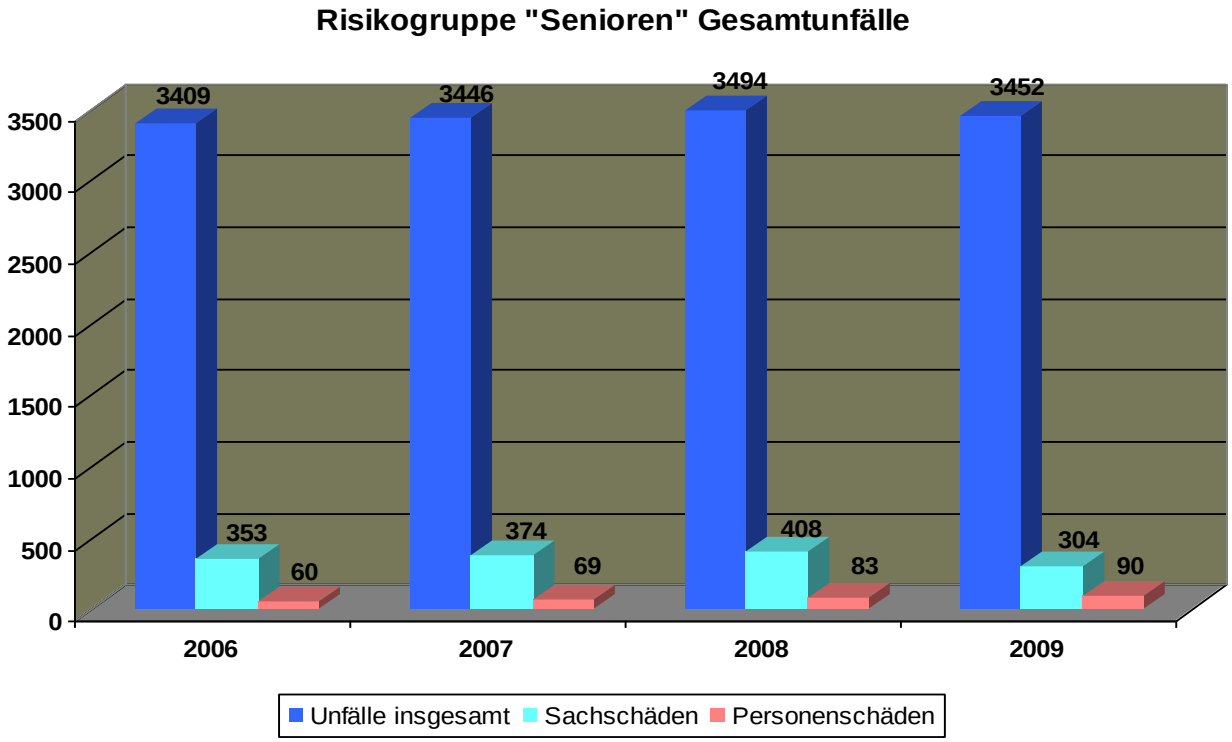
Weiterhin hat der Gesetzgeber die Verwarnungs- und Bußgelder für Verkehrsverstöße teilweise drastisch erhöht. So werden bei Geschwindigkeitsverstößen innerhalb geschlossener Ortschaften folgende Strafen fällig:

z. B:	bis 10 km/h	15,00 €
	11-15 km/h	25,00 €
	ab 21 km/h	80,00 € und 1 Punkt in Flensburg
	ab 31 km/h	160,00 € und 3 Punkte und 1 Monat Fahrverbot
	über 70 km/h	680,00 € und 4 Punkte und 3 Monate Fahrverbot

Ähnliches gilt für zu geringen Abstand (z.B.: weniger als 5/10 des halben Tachowertes bei einer gefahren Geschwindigkeit von mindestens 80 km/h = 75,00 € und 1 Punkt). Auch die Verwarnungsgelder im Bereich des ruhenden Verkehrs wurden erhöht.
Der Anstieg der Geschwindigkeitsunfälle im Main-Taunus-Kreis gibt Anlass zur Sorge. Die PD Main-Taunus führt deshalb in 2010 vermehrt Geschwindigkeitsmessungen in den Abend-/Nachtstunden durch.
Neben den reinen repressiven Maßnahmen, wie den Verschärfungen der Gesetze und den Kontrollen, ist die Polizei bestrebt, mittels Aufklärung z. B. schon an den Schulen oder auch in den Diskotheken und Gaststätten präventiv tätig zu werden.

5.2 Senioren

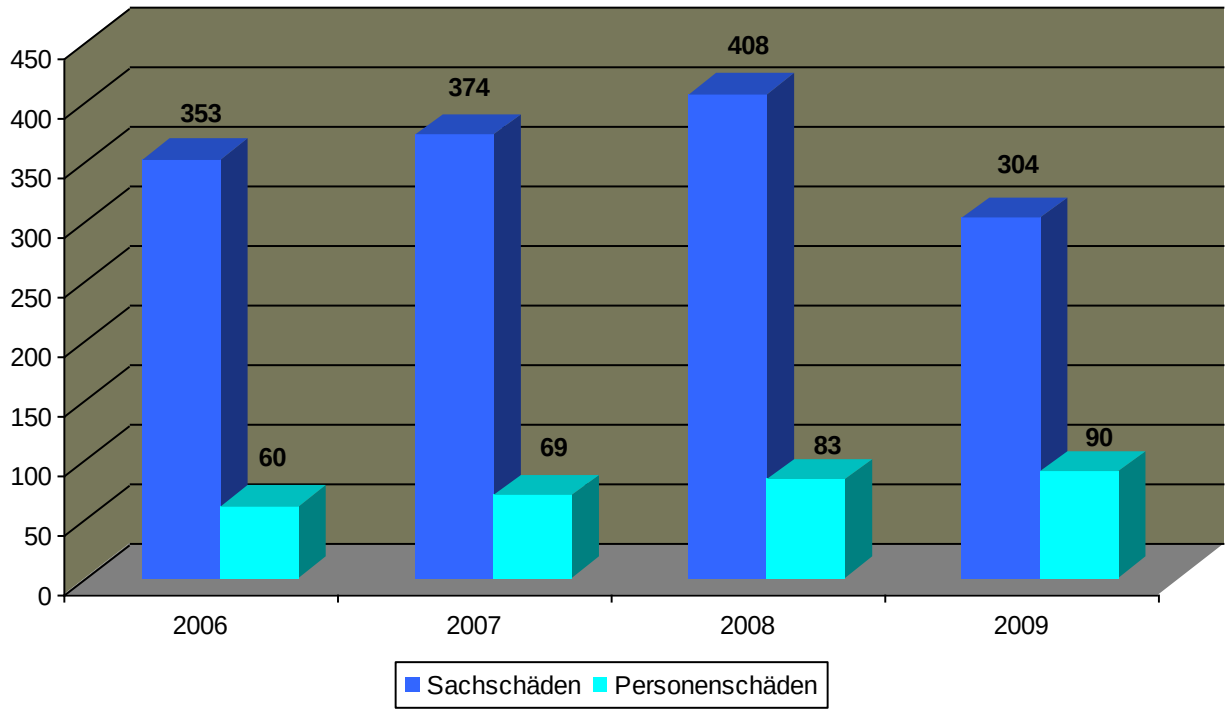
Bei der Gruppe „Senioren“ handelt es sich um Fahrzeugführer im Alter von 65 Jahren und älter. Auch dieser Gruppe gilt ein besonderes Augenmerk.



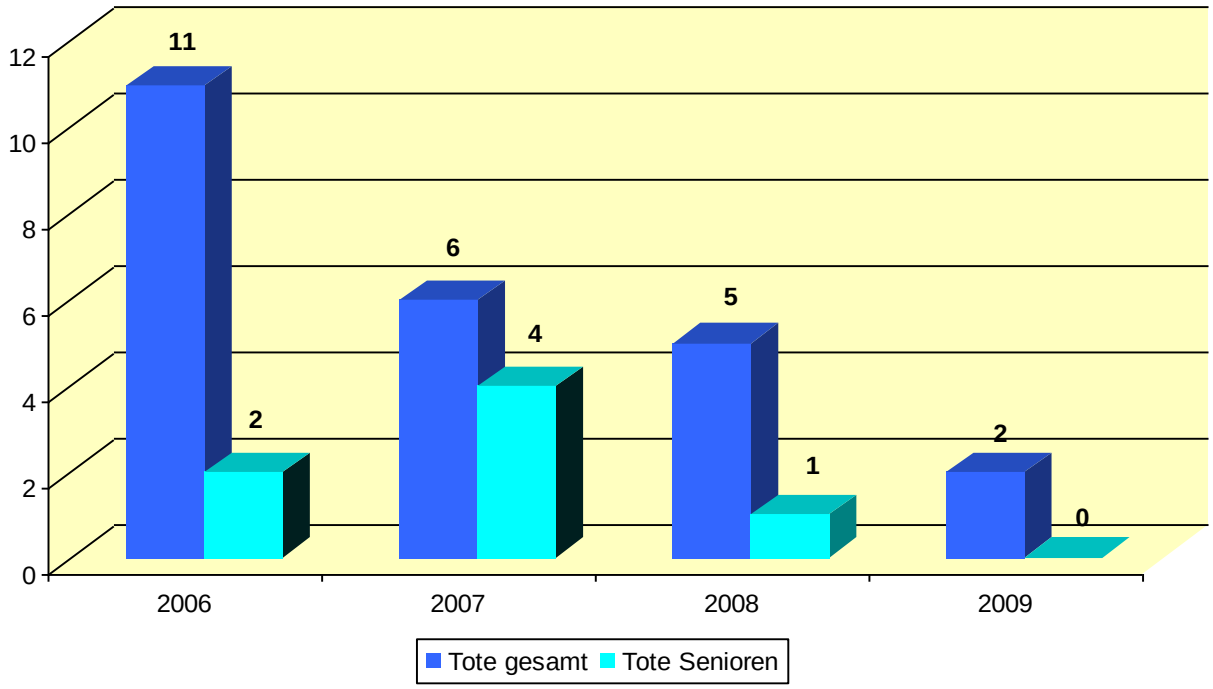
Im Vergleich zu den Gesamtzahlen am Unfallaufkommen ist diese Gruppe 2009 mit **11,4 %** (2008: 11,4 %) beteiligt. Die Gesamtzahl der Bürger dieser Altersgruppe im Main-Taunus-Kreis beträgt **43.704** und entspricht **19,4 %.** Somit kann man sagen, dass diese Altersgruppe am Unfallgeschehen im Verhältnis zum Bevölkerungsanteil, bis auf den Teilbereich der Unfallflucht, unterrepräsentiert ist.

Bei der Betrachtung der Unfälle mit verletzten Personen kommt ein ähnliches Bild heraus, wie bei der Betrachtung der Gesamtunfallzahlen. An Unfällen mit verletzten Personen waren 2009 „Senioren“ mit **11,4 %** (2008: 14,1 %) beteiligt. Auffallend ist der Anstieg von 2006 bis 2008. 2009 ist hier eine Kehrtwende eingetreten.

Risikogruppe "Senioren" Personen- und Sachschäden

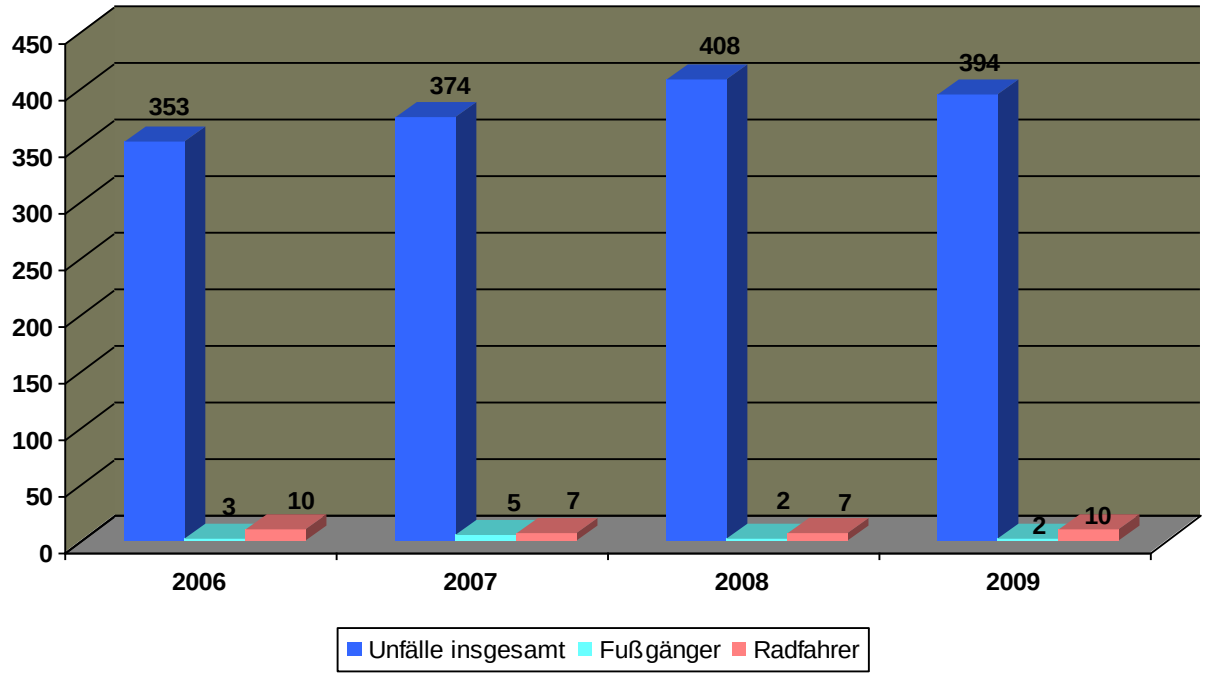


Risikogruppe "Senioren" Unfalltote



Bei Verkehrsunfällen als Radfahrer und Fußgänger waren die Senioren nur in 3 % der Fälle beteiligt, also deutlich unter Proportz.

Risikogruppe "Senioren" Fußgänger- und Radfahrerunfälle



Gleichwohl kommt den Senioren aufgrund der demographischen Entwicklung – deutlich steigende Zahl von Senioren -, in Verbindung mit einem hohen Mobilisierungsgrad, ein besonderes Augenmerk zu.

Kontrollmaßnahmen wie bei der Risikogruppe „Junge Fahrer“ greifen hier nicht, da das „Senioren“-Problem nicht das Rasen oder das Fahren unter Alkohol- oder Drogeneinfluss ist, sondern vielmehr auf altersgemäß auftretende Defizite eingegangen werden muss.

Die Polizei wird sich künftig den Senioren verstärkt mit Präventionsmaßnahmen im Verbund mit anderen Verbänden und Organisationen widmen und hierdurch das Bewusstsein für die Problematik bei allen Beteiligten verstärken. Wir sollten uns bewusst sein, dass alte Menschen auf Mobilität angewiesen sind. Viele sind nicht in der Lage, Alternativen wie den ÖPNV in Anspruch zu nehmen, weil selbst in einem so dicht besiedelten Gebiet, wie dem Main-Taunus-Kreis, das öffentliche Verkehrsnetz nicht alle Bedürfnisse abdecken kann. Es sollte das Bestreben aller beteiligten Organisationen sein, die Seniorengruppe so lange als möglich aktiv am Straßenverkehr teilnehmen zu lassen.

Sollten sich aber gravierende gesundheitliche Probleme (Defizite) bei Senioren herausstellen, sind die Behörden gehalten einzugreifen, um andere Verkehrsteilnehmer zu schützen.

5.3 Kinder

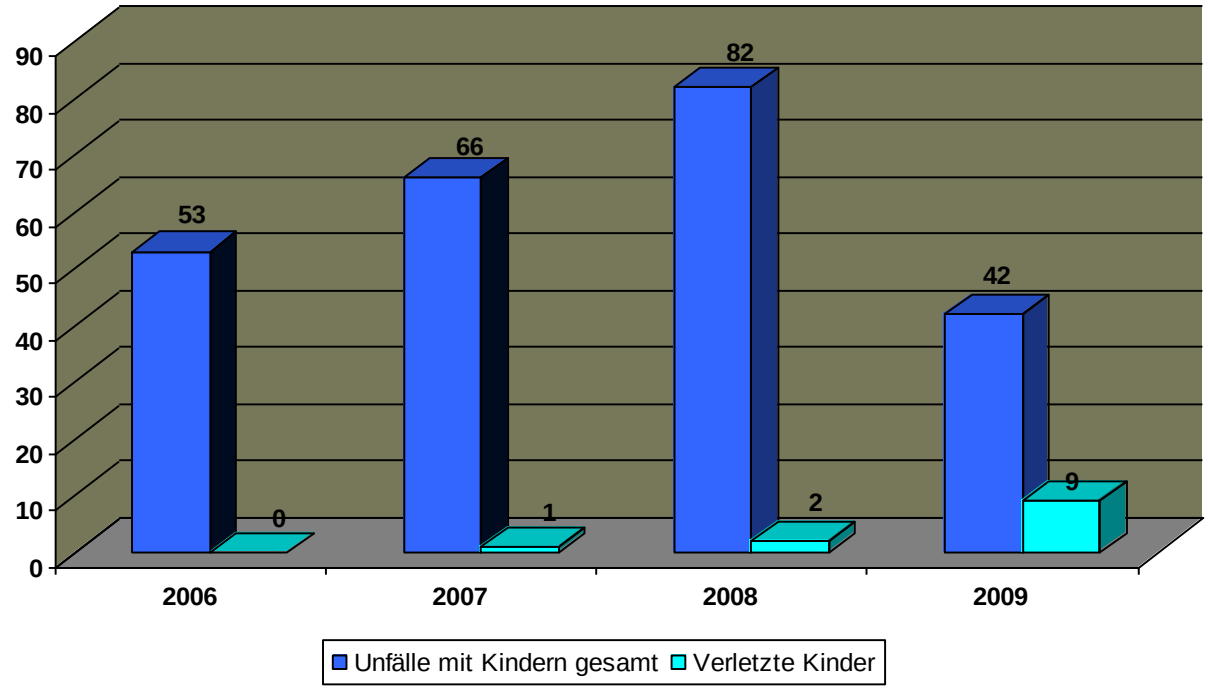
Bei den Verkehrsunfällen der dritten Risikogruppe, den Kindern (bis 14 Jahre), ist im Vergleich zu den Vorjahren erfreulicherweise ein starker Rückgang zu verzeichnen. Es geht dabei um Unfälle, bei denen Kinder als aktive oder passive (Mitfahrer) Verkehrsteilnehmer beteiligt sind.

	2006	2007	2008	2009	+/-
Unfälle mit Kindern gesamt	53	66	82	42	16
Verletzte Kinder	0	1	2	9	1

Im Relation zu den Gesamtzahlen der Unfälle der Polizeidirektion Main-Taunus waren im Jahr 2009 bei **1,2 %** (2008: 2,3 %) aller Unfälle Kinder beteiligt, sei es als Verursacher oder als Mitfahrer.

Leider wurden bei den Unfällen 9 Kinder verletzt, davon 1 Kind schwer, 8 leicht. Unser besonderes Augenmerk muss deshalb auf Maßnahmen zur Reduzierung dieser Unfälle, z.B. die Verfolgung von Gurtverstößen, gerichtet sein, da Kinder die mit Abstand schwächsten Verkehrsteilnehmer sind.

Risikogruppe "Kinder" - Verletzte Kinder



Die Polizei der Polizeidirektion Main-Taunus wird auch in diesem Jahr ihre Anstrengungen fortführen, um diese Unfallzahlen weiter zu senken. Hierbei werden die Beamten der Jugendverkehrsschulen, als akzeptierte Fachkräfte, präventiv tätig werden. Aber auch intensivierte Kontrollen hinsichtlich der Sicherung der Kinder (Anschnallen, Helm tragen), sowie Geschwindigkeitskontrollen vor Schulen/ Kindergärten, sollen vor allem die Eltern sensibilisieren. Es gibt leider immer noch zahlreiche Eltern, die ihre Kinder nicht oder nur ungenügend sichern oder ihre Fahrzeuge nahe Kindergärten/Kindertagesstätten ordnungswidrig auf und an Fußgängerüberwegen parken.

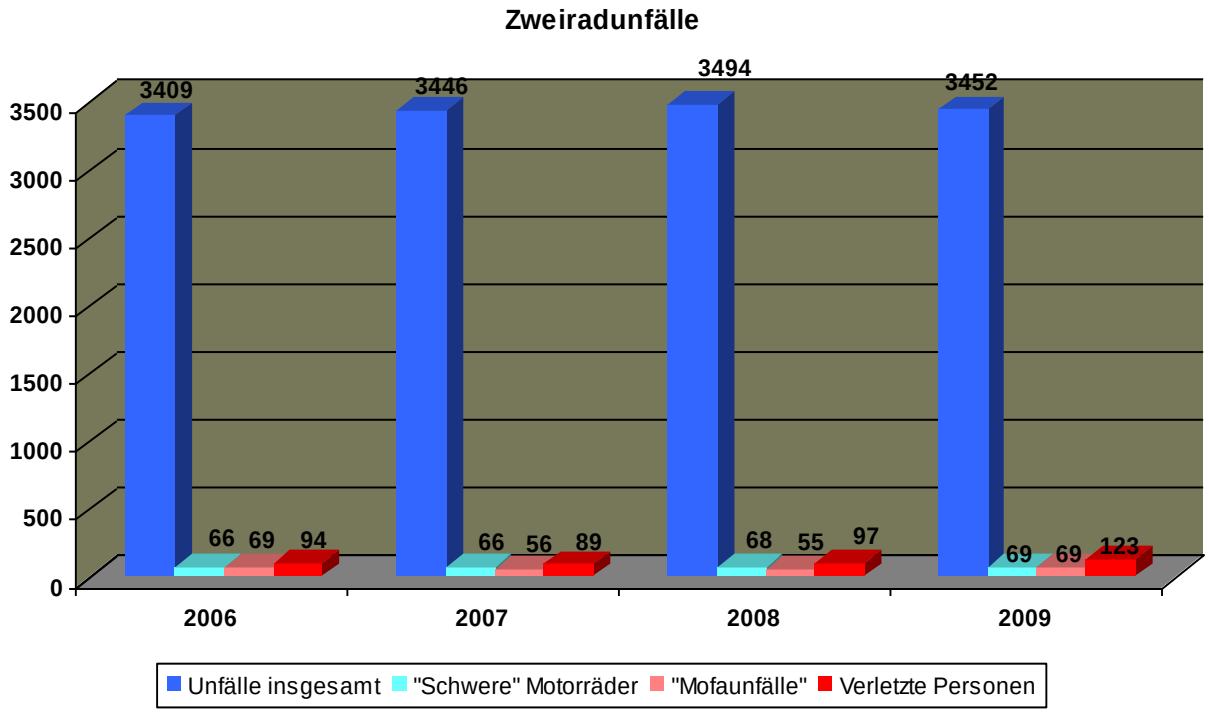
6. Motorradunfälle

Unfälle mit motorisierten Zweirädern stellen im Main-Taunus-Kreis keine besondere Problemlage dar, machen sie doch in 2009 „nur“ 4 **%** (2008: 3,5 %) aller Unfälle aus, die im Main-Taunus-Kreis polizeilich aufgenommen wurden. Damit liegt die hiesige Direktion auf dem Niveau der motorisierten Zweiradunfälle des Polizeipräsidiums Westhessen (2009: 3,8%).

Innerhalb der Gruppe der Zweiradfahrer wurde nochmals unterschieden zwischen Krafträdern (Fahrzeuge mit amtlichen Kennzeichen) und Zweirädern mit Versicherungskennzeichen (bis 45 km/h – „Mofaunfälle“).

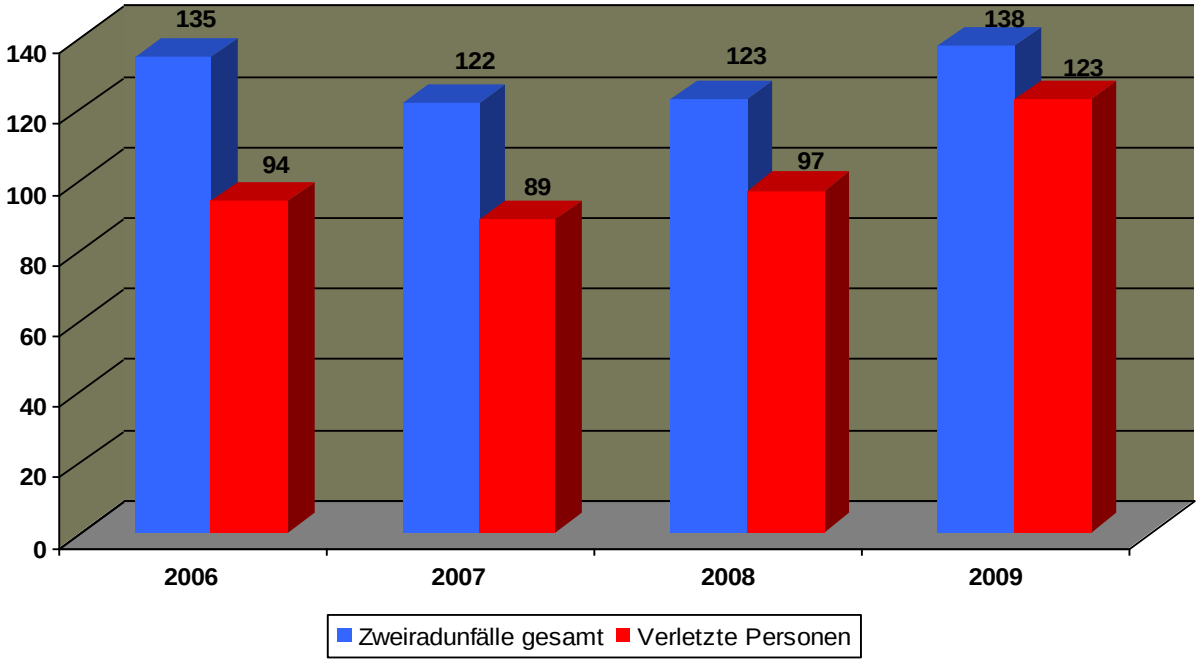
	2006	2007	2008	2009	+/-
Unfälle insgesamt	3409	3446	3494	3452	- 42
"Schwere" Motorräder	66	66	68	69	1
"Mofaunfälle"	69	56	55	69	14
Verletzte Personen	94	89	97	123	26

Es fällt auf, dass es keinen gravierenden Unterschied zwischen der Anzahl der Verkehrsunfälle mit Motorrädern und Mofa/Mopeds gibt. Dies mag auch an den fehlenden „Raserstrecken“ liegen, die aufgrund der dichten Besiedelung und der hohen Verkehrsdichte des Main-Taunus-Kreises nicht vorhanden sind.



Wenn man allerdings die Unfallfolgen betrachtet, wird doch deutlich, dass hier bei fast jedem Unfall, an dem ein Zweirad beteiligt war, eine Person verletzt wurde. In 2009 war sogar ein Motorradfahrer bei einem Verkehrsunfall tödlich verletzt worden (siehe Seite 10).

Verletzte Personen bei Unfällen mit motorisierten Zweirädern



Auch ist erkennbar, dass ein großer Anteil der Gesamtverletzten, die im Main-Taunus-Kreis registriert wurden, dem Bereich Motorradunfälle zuzuordnen ist.
In 2009 waren 15,8 **%** (2008: 12,5 %) aller verletzten Personen Beteiligte an Motorradunfällen, obwohl diese Unfallgruppe lediglich **4 %** der Gesamtunfälle ausmacht.

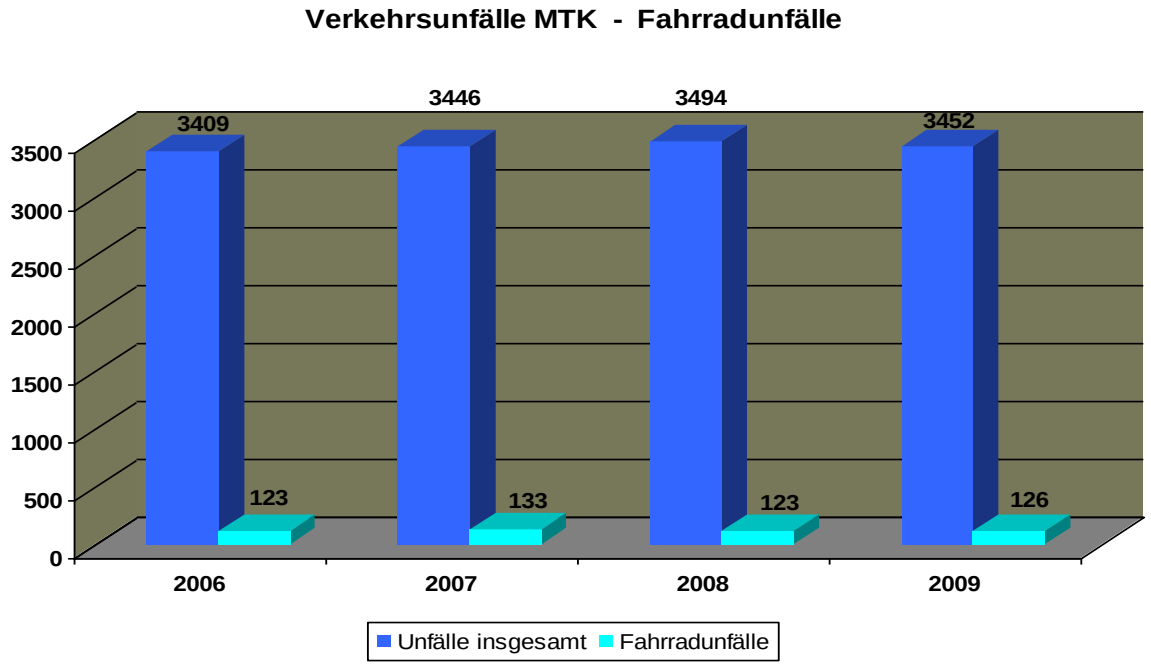
Vor dem Hintergrund des hohen Verletzungsrisikos müssen wir uns mit diesem Unfallphänomen intensiv befassen. Das erhöhte Unfallrisiko der Motorradfahrer ergibt sich zum einem durch die hohen Geschwindigkeiten, die sie mit ihren Maschinen fahren können (geringes Gewicht/hohe PS-Leistung). Zum anderen ist ihre passive Sicherheit, verglichen mit der eines Pkw-Fahrers, niedrig und sie sind häufig für andere Verkehrsteilnehmer schlecht erkennbar (hohen Geschwindigkeit und dunkle/unauffällige Bekleidung).

Hier müssen verstärkt Aufklärungsmaßnahmen durchgeführt werden, die zu Beginn der Zweiradsaison im Frühjahr Ziel führend sind. Bei der diesjährigen Motorradsaisoneröffnung im Main-Taunus-Zentrum am 24.04.2010 gingen beispielsweise ausgebildete Kradfahrer der Polizei auf die Risikogruppe zu, um sie hinsichtlich der Gefahren zu sensibilisieren: ***„Motorradfahrer sollen niemals ohne Helm fahren, immer geeignete Motorradkleidung tragen, die im Fall eines Unfalls schützt, nach längeren Fahrpausen ein Fahrsicherheitstraining absolvieren und das Fahrzeug regelmäßig warten lassen. Außerdem ist es wichtig, dass die Biker vorausschauend fahren und mit den Fehlern andere Verkehrsteilnehmer rechnen. Daher sollten die Zweiradfahrer keine riskanten Fahrmanöver durchführen und daran denken, dass sich das Fahrverhalten der Maschine ändert, wenn ein Sozius an Bord ist.“***

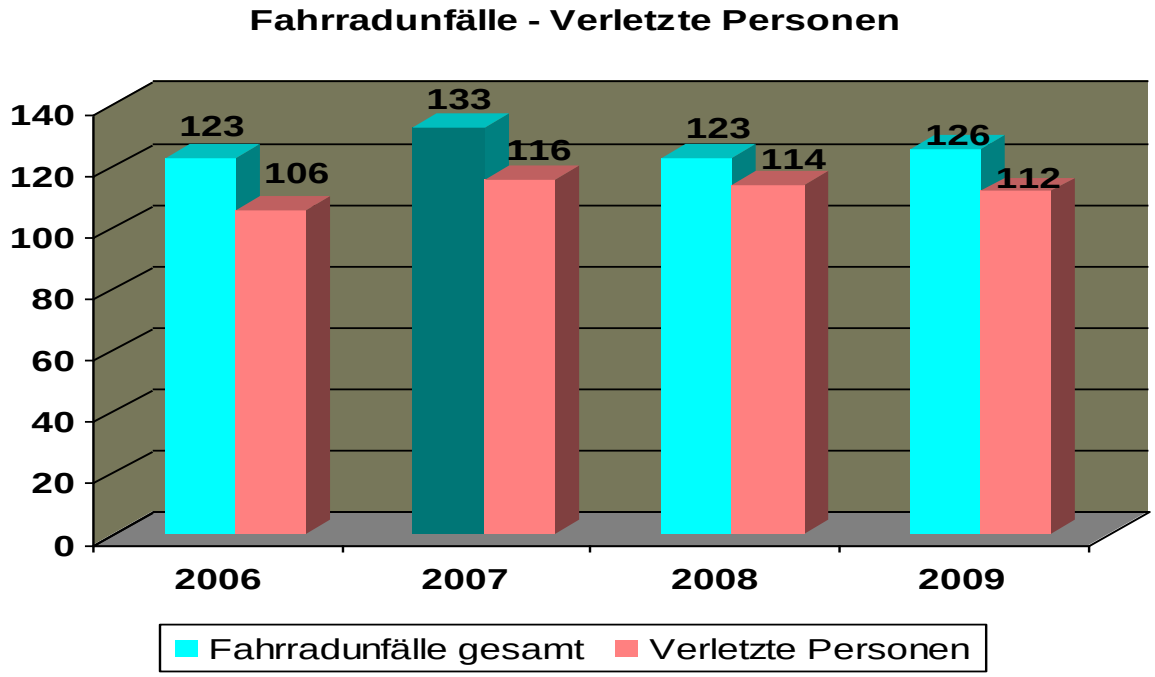
Leider kommen wir auch hier um repressive Maßnahmen nicht umhin. Wie im Jahr 2009 werden wir auch in 2010 verstärkt „Zweiradkontrollen“ durchführen, die sich sowohl auf Bauartveränderungen an den Fahrzeugen als auch auf die Geschwindigkeit konzentrieren.

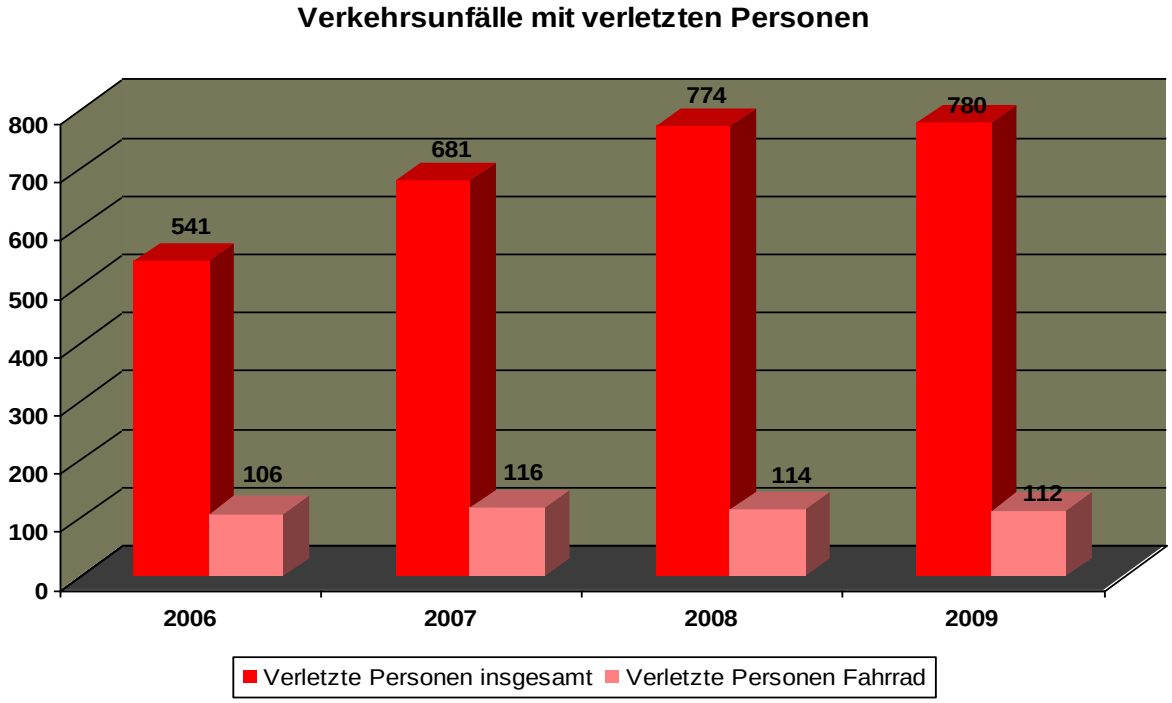
7. Fahrradunfälle

Die Zahl der polizeilich aufgenommen Fahrradunfälle ist praktisch konstant geblieben. In Relation zum Gesamtunfallaufkommen waren lediglich an **3,6 %** (2008: 3,5) aller Unfälle Fahrradfahrer beteiligt. Das liegt etwas über der Fahrradunfallzahl des Polizeipräsidiums Westhessen (2,4 %).



Betrachtet man aber die Zahl der verletzten Personen im Verhältnis zu der Anzahl der Unfälle, so fällt auf, dass hier das gleiche Phänomen wie bei den Motorradunfällen zu beobachten ist (siehe Seite 23). Praktisch bei jedem Unfall, an dem ein Fahrradfahrer beteiligt ist, wird dieser verletzt.





In 2009 resultierten **14,4 %** (2008: 14 %) aller bei Verkehrsunfällen im Main-Taunus-Kreis verletzten Personen aus Fahrradunfällen, obwohl diese Art von Unfällen lediglich 4 % der Gesamtunfälle ausmacht. Das liegt unter anderem daran, dass Fahrradfahrer, ähnlich wie Motorradfahrer, keine „Knautschzonen“ haben, bei einem Unfall fast immer stürzen und sich dabei verletzen. Vor allem aber handelt es sich um ein selbstverschuldetes Unfallproblem, da viele Fahrradfahrer sich nicht an die Verkehrsvorschriften halten – mutmaßlich, weil sie relativ anonym im Straßenverkehr unterwegs sind.

Die Notwendigkeit des Tragens eines Fahrradhelms hat sich leider immer noch nicht bei allen Fahrradfahren durchgesetzt. Es gibt keine gesetzliche Grundlage, welche dieses vorschreibt. Hier ist der Gesetzgeber gefordert.

Bei der Betrachtung der **Fahrradunfälle innerhalb geschlossener Ortschaften und außerhalb geschlossener Ortschaften** wird deutlich, dass 2009 fast **90 %** (2008: 89 %) aller Unfälle innerhalb geschlossener Ortschaften stattfanden. In den Städten und Gemeinden müssen sich zahlreiche unterschiedliche Verkehrsteilnehmer den immer knapper werdenden Straßenraum teilen. Das führt zu Konflikten, bei denen der Fahrradfahrer den „Kürzeren“ zieht. Durch die Anlage von Radwegen kann dieses Problem zwar vermindert werden. Hauptunfallproblem sind aber die Bereiche, in denen sich Fahrradfahrer und andere Verkehrsteilnehmer kreuzen. In Kelkheim und Liederbach wurden auch unter Mitwirkung der PD Main-Taunus /Regionaler Verkehrsdienst, Fahrradwege gebaut. Der Fahrradweg zwischen Lorsbach und Hofheim ist in der Planung, die Verbindung zwischen Kelkheim und Hofheim wird ab Mai 2010 fertig gestellt.

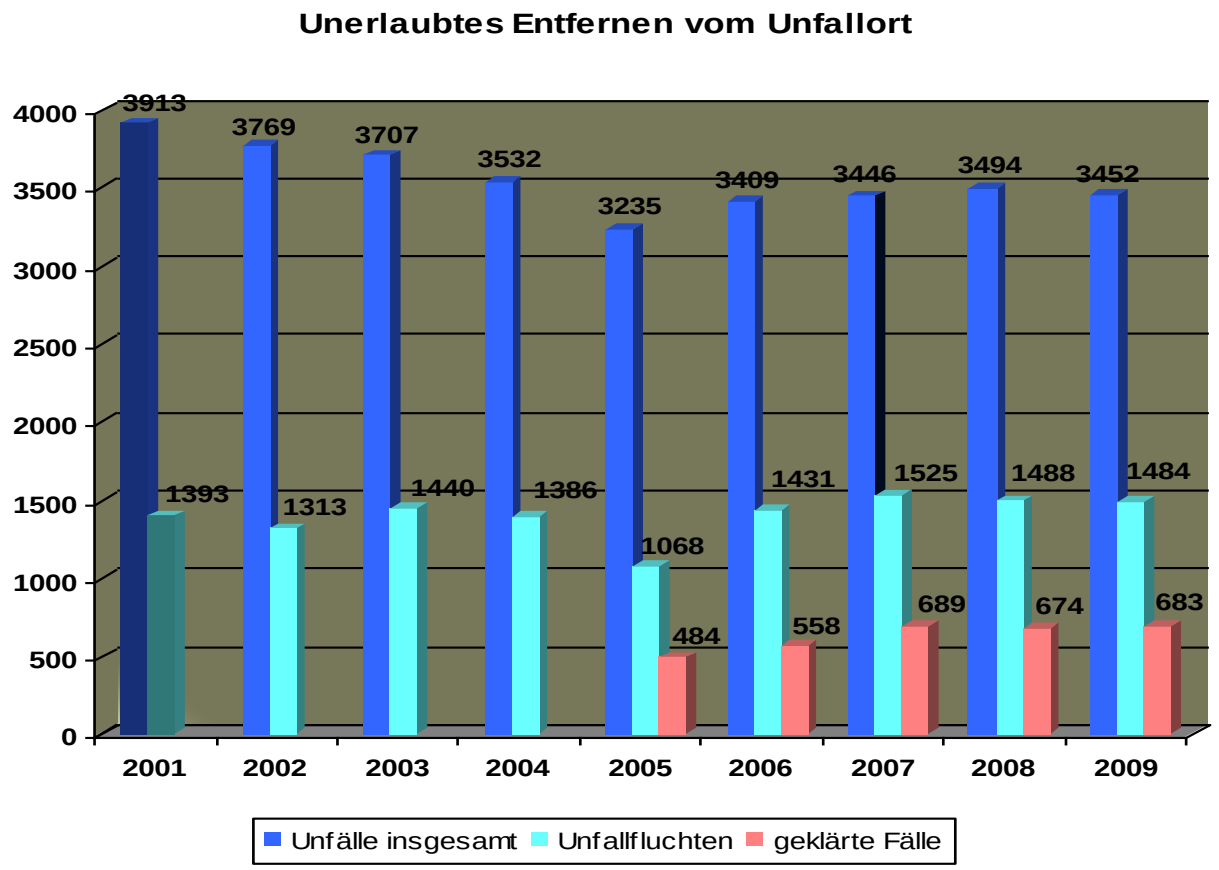
Verkehrskontrollen durch die Polizei werden durch die Anonymität und die Mobilität der Fahrradfahrer sehr erschwert.
Durch den verstärkten Einsatz von **Fahrradstreifen** wird versucht, dieses Problem in den Griff zu bekommen. Auch der Einsatz der **Jugendverkehrsschule** in der Grundschule (4. Klasse) dient dazu, die jungen Verkehrsteilnehmer schon frühzeitig auf das richtige Verhalten im Straßenverkehr vorzubereiten.

8. Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort

Die absolute Zahl der Verkehrsunfälle mit unerlaubtem Entfernen vom Unfallort ist im Vergleich zum Vorjahr 2008 zwar leicht rückläufig, nicht aber ihr Anteil am Gesamtunfallaufkommen. Im Main-Taunus-Kreis ist der Anteil derjenigen, die sich unerlaubt vom Unfallort entfernen mit 43,0 % (2008: 42,5 **%**; 2007 44,2 %)überproportional hoch. Im Vergleich hierzu liegt der Bundesdurchschnitt mit 21,4 % nicht einmal bei der Hälfte.

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Unfälle insgesamt	3913	3769	3707	3532	3235	3409	3446	3494	3452
Unfallfluchten	1393	1313	1440	1386	1068	1431	1525	1488	1484
geklärte Fälle					484	558	689	674	683

Die hohe Unfallfluchtquote lässt darauf schließen, dass die Verkehrsmoral im Main-Taunus-Kreis auf diesem Gebiet außergewöhnlich niedrig ist.
Durch die Unfallflucht wird aus einem Versicherungsfall eine Straftat, bei der der flüchtige Unfallverursacher eine nicht unerhebliche kriminelle Energie zeigt. Dabei ist das Entdeckungsrisiko bei Unfallfluchtunfällen ein erhebliches, denn die Aufklärungsquote lag im Main-Taunus-Kreis in 2009 bei ca. **46 %,** d.h. fast jeder zweite Unfallflüchtige wurde ermittelt.
Auf den ermittelten Verkehrsteilnehmer kommen zum Teil empfindliche Strafen zu. Das reicht von einer Geldstrafe von bis zu 90 Tagessätzen, über einen 7-Punkte-Eintrag in Flensburg, bis hin zum Entzug der Fahrerlaubnis.



Fraglich ist, worin die Ursache für diese hohen Fallzahlen liegt. Um diesem Phänomen auf den Grund zu gehen, haben Polizeihauptkommissar Wulf Baltruschat und Polizeioberkommissarin Beate Hees eine Untersuchung zur Verkehrsunfallfluchtsituation im Main-Taunus-Kreis erstellt, die am 24.09.2009 der Öffenlichkeit vorgestellt wurde. Bei der Analyse wurde auf das Forschungsinstrument der Reihenuntersuchung zurückgegriffen, um eine breite und aussagefähige Datenbasis zu erhalten. Es wurde eine Aktenanalyse aller Verkehrsunfallfluchtanzeigen der Polizeidirektion Main-Taunus vom 01.01. bis 30.06.2008 zugrunde gelegt. Die Ergebnisse der Untersuchung zeigen sowohl die relevanten Faktoren als auch das Täterprofil auf:

Tatörtlichkeit

Der Großteil der Verkehrsunfallfluchten (679) wurde innerhalb geschlossener Ortschaften begangen. Das entspricht einem Anteil von 92,1 %. Im Vergleich dazu wurden lediglich 58 Verkehrsunfallfluchten außerhalb geschlossener Ortschaften verübt (7,9 %).

Tatzeit

Betrachtet man das ganze Jahr 2008, so gab es im Juli mit 98 Fällen die wenigsten Unfallfluchten. Dies kann auf die Sommerferien in Hessen zurückgeführt werden. Die meisten Verkehrsunfallfluchten (143) wurden im April begangen. Ansonsten liegt der Schwerpunkt der Unfallfluchten in der kalten und dunklen Jahreszeit in den Monaten Oktober bis Dezember. In der Reihenuntersuchung des ersten Halbjahres 2008 weist der Sonntag eine deutlich geringere Fluchthäufigkeit (64) als die übrigen Wochentage auf. Die meisten Verkehrsunfallfluchten fanden donnerstags statt. Ein Blick auf die Uhrzeit ergab, dass mit 407 Fällen die meisten Verkehrsunfallfluchten zu den so genannten „Bürozeiten“ zwischen 06:00 Uhr und 18:00 Uhr begangen wurden.

Personen- und Sachschäden

Im untersuchten Zeitraum kam es bei Verkehrsunfallfluchten zu insgesamt 35 verletzten Personen, davon zwei Schwerverletzte. Bei 87 % der Verkehrsunfallfluchten wurden ein geparktes Fahrzeug oder ein anderer Gegenstand wie beispielsweise eine Leitplanke, ein Leitpfosten oder eine Grundstücksmauer beschädigt. Der Sachschaden lag in 281 Fällen unter 500 €. In 411 Fällen kam es zu einem Sachschaden zwischen 500 – 5.000 € und in 24 Fällen zu einem Sachschaden über 5.000 €. Oftmals ist bereits bei kleinen Kratzern, z.B. an lackierten Stoßstangen, ein Schaden in mittlerer Höhe entstanden.

Täterprofil

Die Angaben zum Täterprofil ergeben sich aus den 317 geklärten Fällen. Die Untersuchung ergab, dass sich mehr als doppelt so viele Männer (223) als Frauen (94) unerlaubt vom Unfallort entfernten. 189 der Unfallflüchtigen (60 %) wohnen im Main-Taunus-Kreis, 128 (40 %) haben ihren Wohnsitz außerhalb. Die meisten Verkehrsunfallfluchten wurden von Pkw-Fahrern (245) verübt. Darauf folgen mit Abstand die Lkw-Fahrer (36). Von 134 Unfallverursachern (Gesamtunfälle) der über 71Jährigen haben sich 62 dieser Altersgruppe unerlaubt vom Unfallort entfernt. Das entspricht einem Anteil von 46,3 %. Dementsprechend sind auch im Bereich der Berufsgruppen die Rentner/Pensionäre mit 75 Fällen (32,6%) erkennbar die am häufigsten ermittelten Beschuldigten.

Motiv

102 Beschuldigte gaben bei der Vernehmung an, dass sie den Zusammenstoß nicht bemerkt hätten, das entspricht 58 %. 74 Beschuldigte (42 %) haben den Verkehrsunfall bemerkt. Bei der Einlassung, warum sich jemand unerlaubt vom Unfallort entfernt hat, stellte sich heraus, dass eine Häufung der Aussagen hinsichtlich Unsicherheiten zur Rechtslage und bei der Schadensbeurteilung zu erkennen ist.

Vorherige Begehung von Straftaten

Von 317 Tatverdächtigen standen 25 Beschuldigte (7,9 % der Tatverdächtigen) nachweislich unter Alkohol- oder Drogeneinfluss.. Die meisten Fälle sind am späten Abend bis in die frühe Nachtzeit zu verzeichnen. Die 41-60jährigen Verkehrsteilnehmer stellen mit 6 Fällen den höchsten Anteil. Eine Häufung bei den anderen Altersstufen ist nicht zu erkennen. Bei den über 71jährigen ist kein Alkohol- bzw. Drogendelikt im Nachgang an eine Verkehrsunfallflucht ermittelt worden.
Fahren ohne Fahrerlaubnis wurde bei 14 Beschuldigten (4,4 % der Tatverdächtigen) festgestellt

Vermessung öffentlicher Parkplätze

In der Reihenuntersuchung wurde festgestellt, dass 30% der Verkehrsunfallfluchten auf öffentlichen Parkplätzen wie z.B. dem Kellereiparkplatz in Hofheim oder Parkplätzen von Einkaufsmärkten wie Aldi und Lidl etc. begangen wurden. Allein im Main-Taunus-Zentrum (MTZ) wurden im Jahr 2008 insgesamt 76 Verkehrsunfallfluchten angezeigt. Bei einer umfassenden Ausmessungsaktion öffentlicher Parkplätze wurden Unterschiede in der Parktaschenbreite von 2,08 m bis 2,61 m festgestellt. Auffallend ist, dass bei der Firma Fegro in Eschborn Schrägparken (Breite 2,37 m) markiert ist. Dort ist keine Verkehrsunfallflucht bekannt. Die Richtlinie für den ruhenden Verkehr besagt, dass senkrecht angeordnete Parktaschen eine Breite von 2,50 m haben sollten, um ein bequemes Ein- und Aussteigen zu ermöglichen. Diese Mindestbreite erzielte bei der Ausmessungsaktion lediglich ein Parkplatz im MTZ. Erschwerend kommt hinzu, dass sich die Fahrzeuge in den letzten 30 Jahren immer weiterentwickelt haben und zunehmend breiter geworden sind. Die Parkplätze haben dieser Entwicklung nicht Schritt gehalten. Nimmt man beispielhaft einen VW Golf (Breite 178,6 cm) und parkt diesen in eine Parktasche (Breite 208 cm), so verbleiben noch 29,4 cm je Seite (bei gleichem Nachbarfahrzeug) zum Ein- und Aussteigen. Selbst bei einer Parktaschenbreite von 220 cm verbleiben nur 35,4 cm zum Ein- und Aussteigen.

Strukturelle Faktoren

Einen weiteren wichtigen Faktor stellt die strukturelle Gegebenheit im Main-Taunus-Kreis (MTK) dar. Der MTK ist flächenmäßig der kleinste Landkreis, verfügt aber über die zweithöchste Einwohnerdichte in Deutschland. Auf eine kleine Gemarkungsfläche kommt eine hohe Anzahl an Einwohnern und Kraftfahrzeugen. Dies führt zu einer starken Verkehrsdichte.

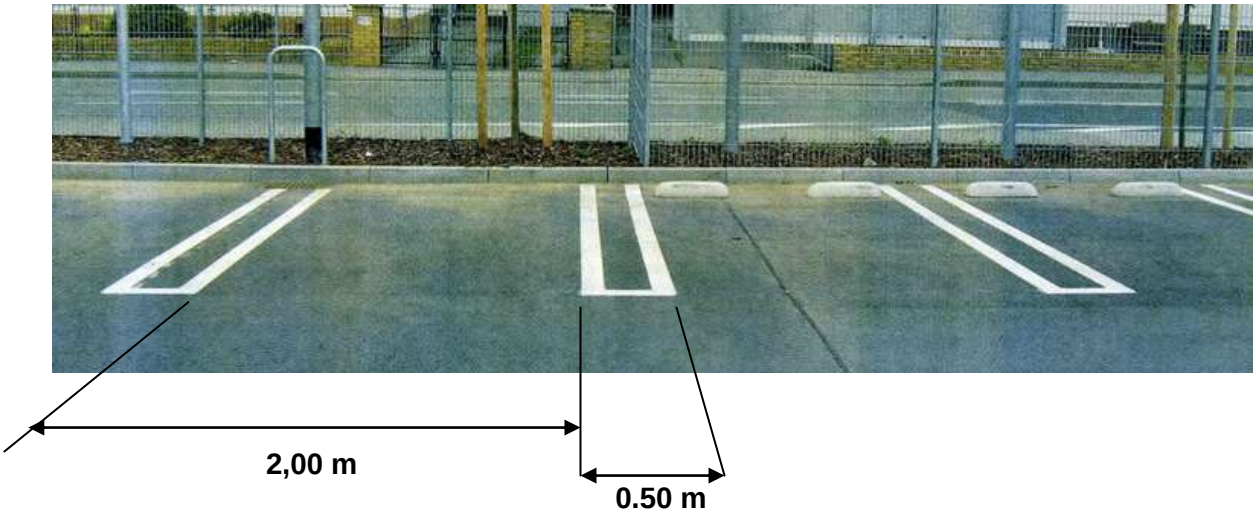
Fazit und Maßnahmen der Polizeidirektion Main-Taunus

Bei den Verkehrsteilnehmern besteht eine große Unwissenheit über den Tatbestand des Unerlaubten Entfernens vom Unfallort und damit einhergehend den richtigen Verhaltensweisen. Die Einlassung der Beschuldigten bezüglich der Motivation deuten, sofern es sich nicht um Schutzbehauptungen handelt, auf große Wissensdefizite bezüglich des § 142 StGB hin. Dabei handelt es sich um eine **Straftat, die unter anderem mit Geldbuße, Fahrverbot und Führerscheinentzug geahndet werden kann. Denn erst durch die Flucht wird aus einem Verkehrsunfall eine Straftat. Das Hinterlassen eines Zettels an der Windschutzscheibe reicht nicht aus. Alle Unfallbeteiligten müssen am Unfallort warten, bis ein Personalienaustausch möglich ist. Wenn niemand kommt, sollte die Polizei in Kenntnis gesetzt werden. Auch hinsichtlich der Schadensbeurteilung sollte man vorsichtig sein. Ein vermeintlich kleiner Kratzer kann bereits ein Schaden von mehreren Hundert Euro sein.**

Die Polizeidirektion Main-Taunus setzt zum einen auf Verbesserungen bei der Verkehrsunfallaufnahme und -sachbearbeitung durch Aus- und Fortbildung sowie Qualitätsmanagement. Vor allem aber setzen wir auf Prävention durch Aufklärung und Sensibilisierung der Bevölkerung, zielgruppenorientierte Öffentlichkeitsarbeit, regionale Pressearbeit, Bereitstellen von Verhaltenshinweisen, Beratung bei baulichen Maßnamen (z.B. Parkplatzbreite) und technische Überwachungsmaßnahmen.

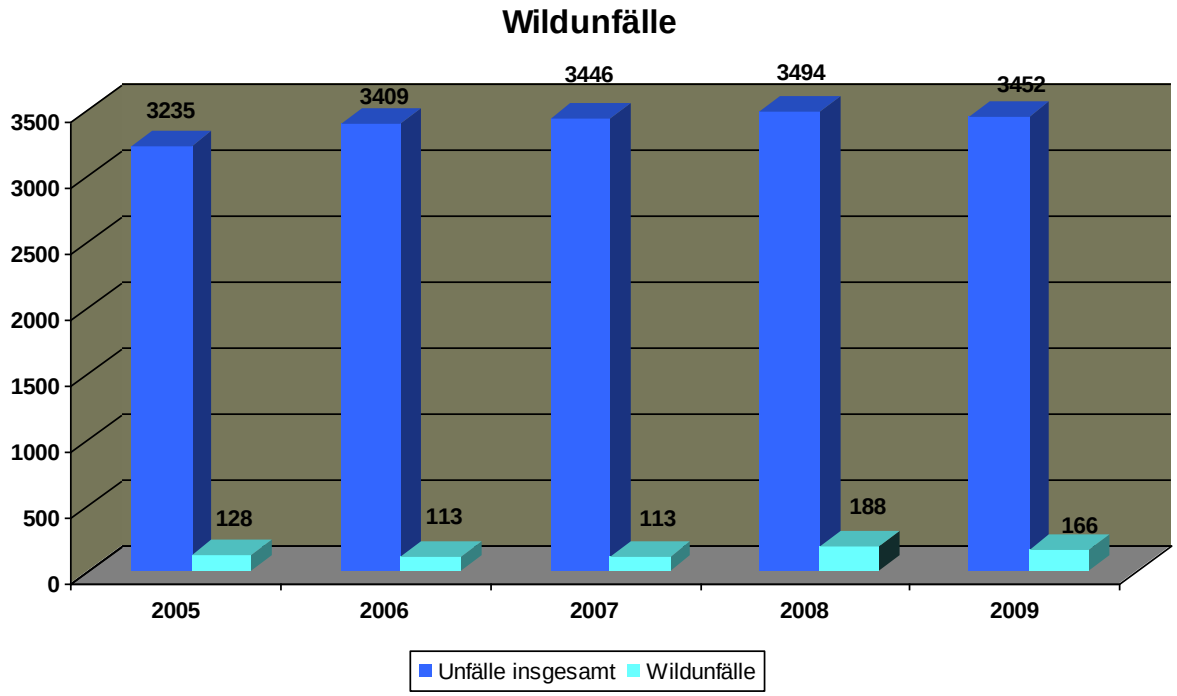
Gemeinsam mit dem Hessischen Landeskriminalamt hat unsere Polizeidirektion einen Informationsflyer zum Thema Unfallflucht entwickelt, der an unfallträchtigen Orten verteilt werden soll. Wir sind im Gespräch mit den Betreibern von Großparkplätzen, um insbesondere durch die Verbreiterung von Parkbuchten die Unfallgefahr und auch die Unfallfluchtwahrscheinlichkeit zu reduzieren. Wir begrüßen beispielgebende Lösungen, wie die Doppelmarkierung der Parklätze in den Flörsheimer Kolonnaden, und werben hierfür.

Markierung der Parkplätze in den Flörsheimer Kolonnaden



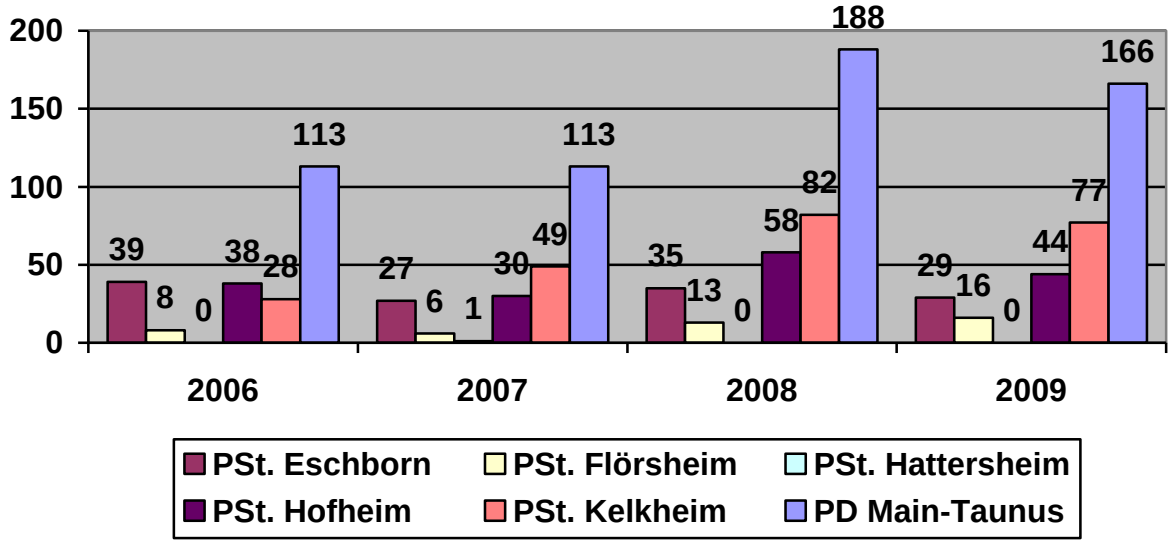
9. Wildunfälle

Nach dem starken Anstieg der Wildunfälle von 2007 auf 2008 verzeichnete die PD Main-Taunus in 2009 einen Rückgang. Die Unfallzahlen verringerten sich von **188** (2008) auf **166** (2009), ein Minus von 12 **%** gegenüber dem Vorjahr.



Bei der Entwicklung der Wildunfallzahlen im Bereich der Polizeidirektion Main-Taunus fiel die enorme Steigerung um 66% von 2007 auf 2008 auf. Hierbei wurde festgestellt, dass zwar die Quote der Wildunfälle im Main-Taunus-Kreis trotz der Steigerung auf 5,4% nur gut die Hälfte der Wildunfall-Quote des Polizeipräsidiums Westhessen (10%) ausmachte.
Da sich die Steigerung jedoch fast ausschließlich auf den Bereich der Polizeistation Kelkheim bezog (2006: 28 Unfälle, 2007; 49 Unfälle, 2008: 82 Unfälle), wurde Polizeioberkommissar Markus Hahn beauftragt, dieses Phänomen zu untersuchen.

Entwicklung der Wildunfälle bei der Polizeidirektion und Polizeistationen im MTK



Wildunfälle im Bereich der PSt. Kelkheim (blaue Sterne: 2007, rote Sterne: 2008)

POK Hahn stellte die Unfallschwerpunkte fest, entwickelte einen **Maßnahmenkatalog zur Vermeidung von Wildunfällen** im Allgemeinen und für den Bereich der PSt. Kelkheim im Speziellen.

Zusammen mit den Jagdpächtern, den Revierförstern, den betroffenen Gemeinden und der Straßenverkehrsbehörde wurde der Maßnahmenkatalog an den ausgewählten Schwerpunktstrecken ab dem Sommer 2009 umgesetzt.

Auf der L 3016 zwischen Ruppertshain und Fischbach und auf der B 455 am Rettershof werden die Autofahrer im Frühjahr und Herbst mit Plakaten auf die Wildunfallgefahr aufmerksam gemacht.

Spezielle Reflektoren an den Leitpfosten spiegeln das Licht nahender Kraftfahrzeuge in der für das Wild besonderen Farbe Blau in den Wald. Zudem wird an den Bäumen entlang der Straße eine Duftbarriere aus Schaum angelegt. Der darin enthaltene Geruch natürlicher Feinde, wie beispielsweise vom Wolf, soll die Wildtiere ebenso zum Anhalten oder Umkehren veranlassen, wie das blaue Licht, welches für die Wildtiere Gefahr signalisiert.

Im Fischbachtal wird lediglich der Duftschaum ausprobiert. Die blauen Reflektoren machen wegen der Hanglagen keinen Sinn. Auf die Plakate wurde hier verzichtet, weil sie bereits auf den angrenzenden Streckenabschnitten aufgestellt sind.

Die **Kosten** für die blauen Wildwarnreflektoren in Höhe von etwa 2.000 Euro trugen je zu einem Drittel die Jagdgenossenschaften Kelkheim-Hornau, Kelkheim-Fischbach und Kelkheim-Ruppertshain/-Eppenhain. Die Straßenmeisterei Hofheim bezifferte für die Anbringung der Reflektoren die Personalaufwendungen auf etwa 3.000 Euro.
Die Duftzäune und das hierfür erforderliche Equipment in Höhe von etwa 2.300 Euro wurden durch die Stadt Kelkheim beschafft. Die Ausbringung erfolgte durch die jeweiligen Jagdpächter.
Die Kosten für die sechs Wildwarnplakate in Höhe von etwa 6.400 Euro trug ebenfalls die Stadt Kelkheim. Die Aufstellung erfolgte hier durch den Bauhof der Stadt Kelkheim.
Insgesamt betrugen die Kosten für die vorgeschlagenen Maßnahmen somit etwa 15.000 Euro.

Erstes Evaluationsergebnis zur Wirksamkeit der Maßnahmen auf den ausgewählten Schwerpunktstrecken

Die Polizeistation Kelkheim hat im Vergleich zu den anderen Dienststellen im Main-Taunus-Kreis weiterhin die höchsten Wildunfallzahlen, obwohl diese fast überall sanken.

Ein positiver Trend ist jedoch auch bei der Polizeistation Kelkheim erkennbar, insbesondere nach Anbringung der vorgeschlagenen und umgesetzten Maßnahmen. Auffallend ist die immense Abnahme der Wildunfallzahlen im zweiten Halbjahr 2009 im Vergleich zum zweiten Halbjahr 2008 um 64,5 % an den Strecken mit Maßnahmen, während an den Strecken ohne Maßnahmen lediglich eine Abnahme um 29,7 % zu verzeichnen war. Der genannte Vergleichszeitraum stellt zum jetzigen Zeitpunkt die einzige Möglichkeit dar, um die Wirksamkeit der Maßnahmen objektiv zu beurteilen.

Nach jetzigem Stand wirken sich die Maßnahmen absolut positiv aus. Eine nächste Evaluation wird in 2011 erfolgen und aufzeigen, wie sich die Wildunfallzahlen im Vergleich eines ganzen Jahres entwickelt haben.

10. Verkehrsunfälle nach Ortslagen

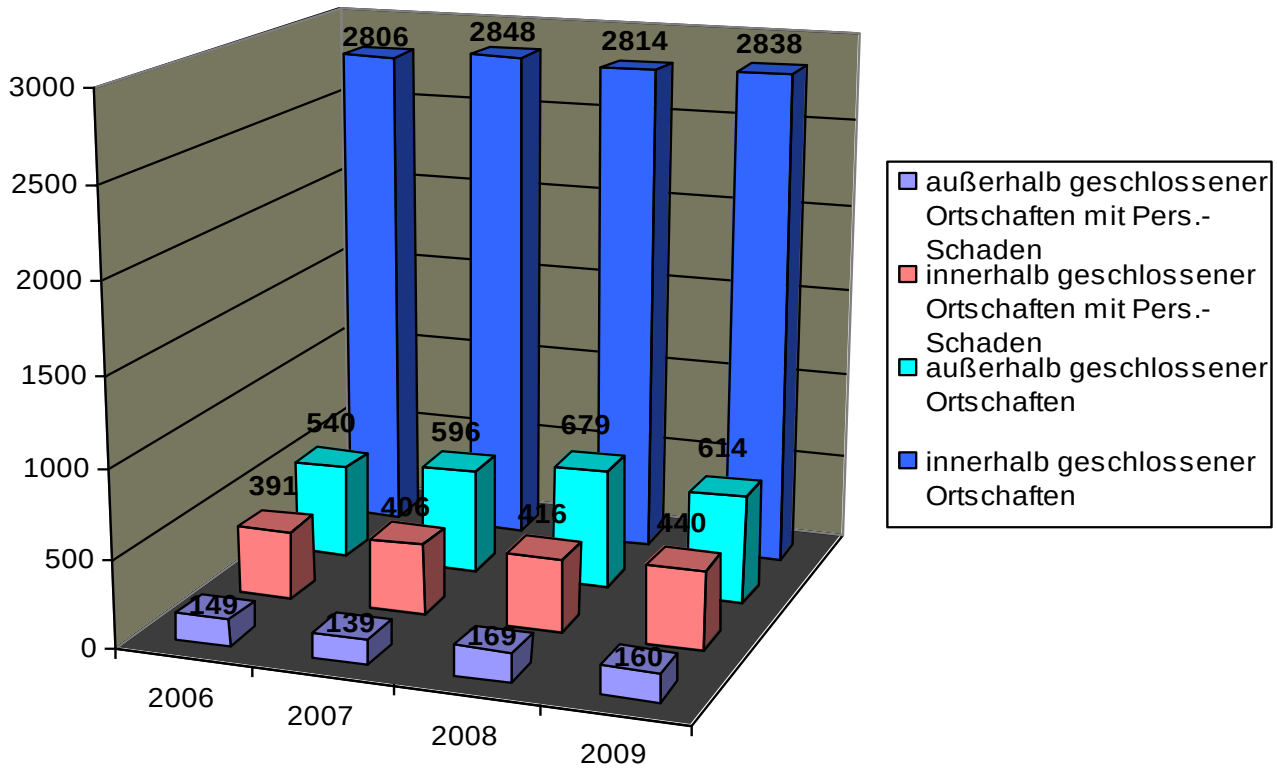
Bei den 2009 registrierten Verkehrsunfällen ereigneten sich lediglich **614 außerhalb** geschlossener Ortschaften und **2.838 innerhalb geschlossener Ortschaften**. Das bedeutet, dass **80,1 % aller Unfälle innerorts** stattfanden.

	2006	2007	2008	2009	plus/minus
außerhalb geschlossener Ortschaften mit Pers.-Schaden	149	139	169	160	-9
innerhalb geschlossener Ortschaften mit Pers.-Schaden	391	406	416	440	24
außerhalb geschlossener Ortschaften	540	596	679	614	-65
innerhalb geschlossener Ortschaften	2806	2848	2814	2838	24

Im Vergleich mit den Zahlen des Polizeipräsidiums Westhessen, wonach nur **64 %** aller Unfälle innerhalb geschlossener Ortschaften und gut **36 %** außerhalb geschlossener Ortschaften zustande kamen, liegt im Main-Taunus-Kreis der Anteil der innerorts passierten Verkehrsunfälle deutlich höher.

Dies ist vermutlich dadurch begründet, dass der Main-Taunus-Kreis, bei lediglich 222 km² Fläche, 12 Gemeinden und Städte hat und damit dichter als andere Landkreise bebaut ist. Somit besteht hier ein größeres Risiko innerhalb geschlossener Ortschaften in einen Unfall verwickelt zu werden, als im Gesamtbereich des Polizeipräsidiums Westhessen.

VU-Ortslagen 2006 - 2009



11. Verkehrsunfallentwicklung im Bereich der Polizeistationen

11.1 Polizeistation Eschborn

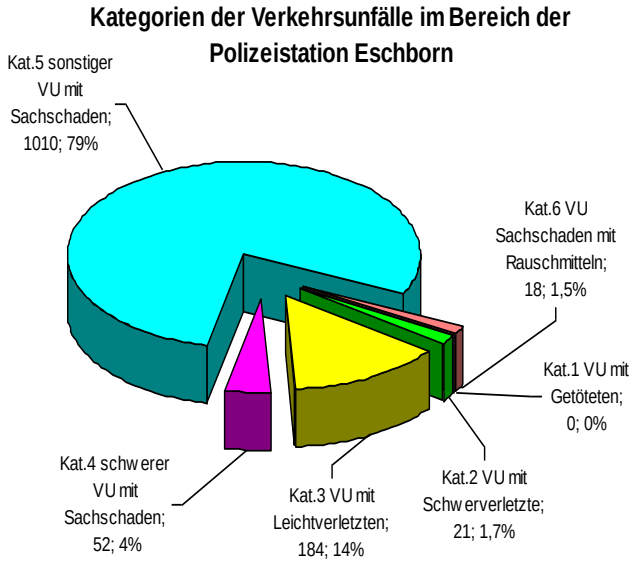
Zu dem Gebiet der Polizeistation Eschborn gehören die Städte Eschborn, Bad Soden, Schwalbach sowie die Gemeinde Sulzbach.

Im Stationsbereich leben 65.306 Menschen, das entspricht einem Anteil von ca. 28,88 % der Gesamtbevölkerung des Main-Taunus-Kreises. Hier wurden 36,96 % aller im Kreisgebiet polizeilich registrierten Unfälle aufgenommen.

Das Stationsgebiet wird von zwei Verkehrsachsen durchzogen, die überdurchschnittlich mit Verkehr belastet sind. Es handelt sich dabei um die L 3014 (Limesspange) in der West-Ost-Richtung, sowie die L 3005 in der Nord-Süd-Richtung.

Besonders auffällig sind Großparkplätze im Main-Taunus-Zentrum (Sulzbach) und im Industriegebiet Eschborn-Ost mit dem damit einhergehenden hohen Aufkommen von sogenannten „Parkunfällen“ und den daraus resultierenden Verkehrsunfallfluchten.

Alleine im Bereich des Main-Taunus-Zentrums wurden im Jahr 2009 140 (=11%) Verkehrsunfälle polizeilich aufgenommen, davon wurden 94 Unfälle (=67,1%) als Verkehrsunfallflucht registriert.



Gegenüberstellung der Unfallzahlen von 2008 (jeweils in Klammern) und 2009

Gesamtzahl der Unfälle:	**1276 (1208)**
Kat. 1 VU mit Getöteten	0 (1)
Kat. 2 VU mit Schwerverletzten	21 (25)
Kat. 3 VU mit Leichtverletzten	184 (158)
Kat. 4 Schwerer VU mit Sachschaden	52 (51)
Kat. 5 Sonstiger VU mit Sachsch.	1010 (955)
Kat. 6 VU Sachsch. u. Rauschmitteln	18 (18)

Davon entfallen auf:

Unfälle mit Trunkenheit	40 (44)
Unfälle mit Unfallflucht	585 (542)
Unf. unter berauschenden Mitteln	3 (1)
Wildunfälle	29 (35)

11.2 Polizeistation Flörsheim

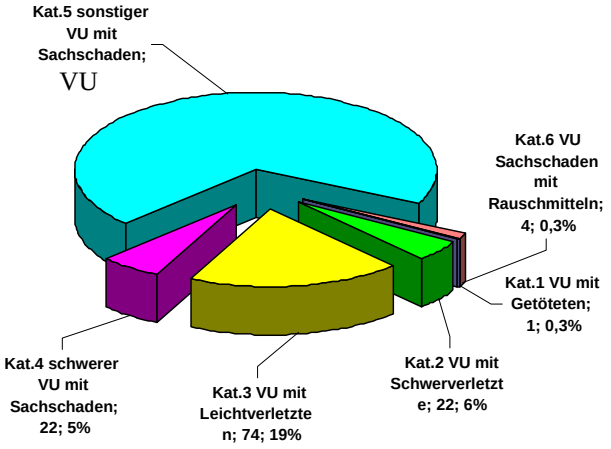
Zu dem Gebiet der Polizeistation Flörsheim gehören die Städte Hochheim und Flörsheim.

Im Stationsbereich leben 37.106 Menschen, das entspricht ca. 16,41 % der Gesamtbevölkerung des Main-Taunus-Kreises.
Hier wurden 10,92 % aller im Kreisgebiet polizeilich registrierten Unfälle aufgenommen.

Der Stationsbereich wird von der A 66 im Norden, von der A 3 im Osten und von der A 671 im Westen umrahmt. Daher wird die B 40, die den Stationsbereich in West-Ost-Richtung durchquert, gerne als beliebte „Ausweichstrecke“ angenommen, wenn die überregionalen Fernstraßen überlastet sind.
Entsprechend hoch ist dann auch das Verkehrsaufkommen auf dieser Straße (9049 laut DTV-Wert).

Das Unfallgeschehen im Bereich der Polizeistation Flörsheim hat keine herausragenden Unfallschwerpunkte.
Schwierigkeiten bereiten u.a. die engen Straßenführungen in der Altstadt von Flörsheim, die für das hohe Verkehrsaufkommen ungeeignet sind.

Kategorien der Verkehrsunfälle im Bereich der Polizeistation Flörsheim



Gegenüberstellung der Unfallzahlen von 2008 (jeweils in Klammern) und 2009

Gesamtzahl der Unfälle:	**387 (287)**
Kat. 1 VU mit Getöteten	1 (1)
Kat. 2 VU mit Schwerverletzten	17 (21)
Kat. 3 VU mit Leichtverletzten	74 (65)
Kat. 4 Schwerer VU mit Sachsch.	22 (29)
Kat. 5 Sonstiger VU mit Sachsch.	269 (258)
Kat. 6 VU Sachsch. unter Rauschmitteln	4 (13)

Davon entfallen auf:

Unfälle mit Trunkenheit	18 (25)
Unfälle mit Unfallflucht	163 (169)
Unf. unter berauschenden Mitteln	0 (2)
Wildunfälle	16 (13)

11.3 Polizeistation Hattersheim

Das Gebiet der Polizeistation Hattersheim, das von der Polizeistation Hofheim mitbetreut wird, umfasst das Stadtgebiet Hattersheim mit den Stadtteilen Okriftel und Eddersheim.

In Hattersheim inkl. der Stadtteile leben 25.524 Menschen, das entspricht 11,0% der Gesamtbevölkerung des Main-Taunus-Kreises.

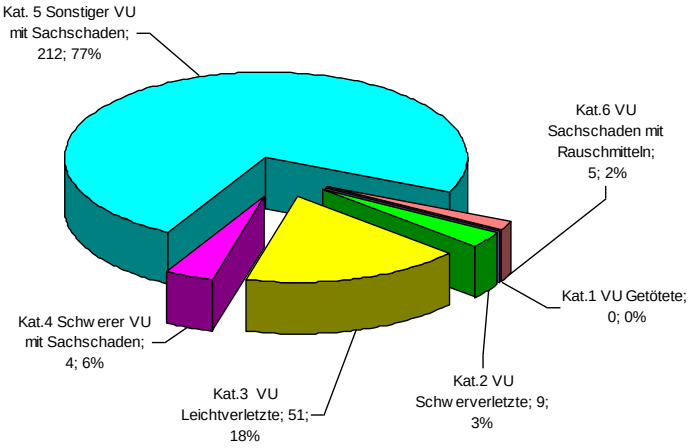
Hier wurden 8,34% aller im Kreisgebiet polizeilich registrierten Unfälle aufgenommen.

Mit der L 3265 führt eine stark genutzte West-Ost-Verbindung durch das Stadtgebiet Hattersheim. Dies hat dann erhebliche verkehrliche Konsequenzen, wenn die Verbindung Wiesbaden – Frankfurt auf der A 66 überlastet ist.

Ein wichtiger Faktor ist der Kundenparkplatz des REAL Marktes, der die typischen Probleme eines Großparkplatzes aufweist.

Auf diesem Parkplatz wurden im Jahr 2009 20 (6,9%) Unfälle registriert, davon 9 (45%) Unfallfluchten.

Kategorien der Verkehrsunfälle im Bereich der Polizeistation Hattersheim



Gegenüberstellung der Unfallzahlen von 2008 (jeweils in Klammern) und 2009

Gesamtzahl der Unfälle:	**268 (268)**
Kat. 1 VU mit Getöteten	0 (0)
Kat. 2 VU mit Schwerverletzten	9 (11)
Kat. 3 VU mit Leichtverletzten	51 (45)
Kat. 4 Schwerer VU mit Sachsch.	11 (17)
Kat. 5 Sonstiger VU mit Sachsch.	212 (193)
Kat. 6 VU Sachsch. unter Rauschmitteln	5 (2)

Davon entfallen auf:

Unfälle mit Trunkenheit	14 (4)
Unfälle mit Unfallflucht	133 (121)
Unfälle unter berauschenden Mitteln	2 (0)
Wildunfälle	0 (1)

11.4 Polizeistation Hofheim

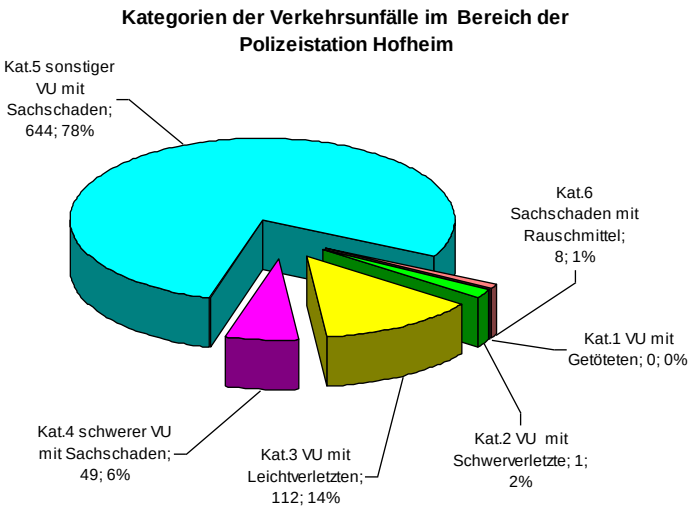
Zum Gebiet der Polizeistation Hofheim gehören die Gemeinde Kriftel und die Stadt Hofheim mit ihren Stadtteilen Marxheim, Diedenbergen, Lorsbach, Langenhain, Wallau und Wildsachsen.

Im Stationsbereich leben 48.948 Menschen, das entspricht ca. 21,65 % der Gesamtbevölkerung des Main-Taunus-Kreises.
Hier wurden 23,92 % aller im Kreisgebiet polizeilich registrierten Unfälle aufgenommen.

Hofheim hat als Kreisstadt des Main-Taunus-Kreises eine hervorgehobene Stellung, die sich auch im Verkehrsaufkommen niederschlägt. Im Stadtgebiet kreuzen sich die beiden überregionalen Verkehrsverbindungen L 3011 (Nord-Süd-Verbindung) und B 519 (West-Ost-Verbindung).

Auch im Bereich der Stadt Hofheim gibt es, wie in anderen Städten des Main-Taunus-Kreises, Großparkplätze. Herauszuheben ist hier der IKEA-Parkplatz, auf dem 2009 34 (4,1%) Unfälle registriert wurden. Davon waren 19 Unfallfluchten (55,8%)

Auffällig ist die relativ große Zahl von 42 Wildunfällen (5,1% der Verkehrsunfälle).



Gegenüberstellung der Unfallzahlen von 2008 (jeweils in Klammern) und 2009

Gesamtzahl der Unfälle:	**826 (898)**
Kat. 1 VU mit Getöteten	0 (3)
Kat. 2 VU mit Schwerverletzten	13 (16)
Kat. 3 VU mit Leichtverletzten	112 (129)
Kat. 4 Schwerer VU mit Sachsch.	49 (65)
Kat. 5 Sonstiger VU mit Sachsch.	644 (680)
Kat. 6 VU Sachsch. unter Rauschmitteln	8 (5)

Davon entfallen auf:

Unfälle mit Trunkenheit	46 (24)
Unfälle mit Unfallflucht	353 (369)
Unfälle unter berauschenden Mitteln	1 (2)
Wildunfälle	42 (57)

11.5 Polizeistation Kelkheim

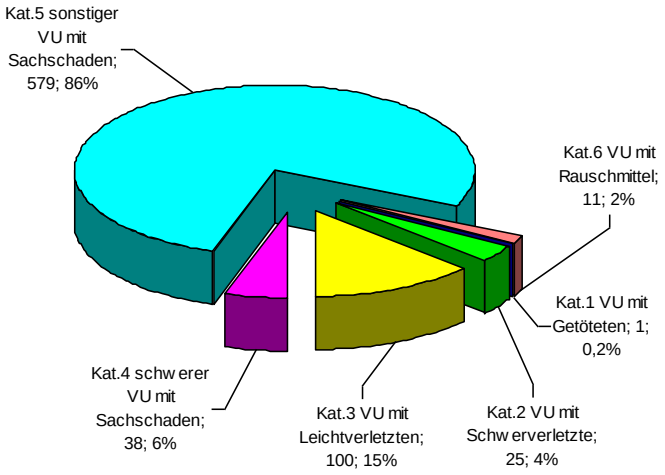
Zum Gebiet der Polizeistation Kelkheim gehören die Städte Eppstein und Kelkheim, jeweils mit den Stadtteilen, sowie die Gemeinde Liederbach.

Im Stationsbereich leben 49.188 Menschen, das entspricht ca. 21,75 % der Gesamtbevölkerung des Main-Taunus-Kreises.
Hier wurden 19,55% aller im Kreisgebiet polizeilich registrierten Unfälle aufgenommen.

Das Gebiet wird in West-Ost-Richtung von der B 455 und in der Nord-Südrichtung von der L 3011 und von der B 519 durchzogen. Weiterhin tangiert die autobahnähnlich ausgebaute Strecke der B 8, die Königstein mit Frankfurt verbindet, den Bereich der Polizeistation Kelkheim. Diese Straßen sind gleichzeitig beliebte Ausweichstrecken, wenn die überregionalen Verbindungen überlastet sind. Außerdem nutzen die Pendler die gut ausgebauten Straßen, um zu ihren Arbeitsplätzen zu gelangen.

Auffällig ist die große Anzahl von Wildunfällen (11,4%), auf die in Ziffer 9 eingegangen wird.

Kategorien der Verkehrsunfälle im Bereich der Polizeistation Kelkheim



Gegenüberstellung der Unfallzahlen von 2008 (jeweils in Klammern) und 2009

Gesamtzahl der Unfälle:	**676 (733)**
Kat. 1 VU mit Getöteten	1 (0)
Kat. 2 VU mit Schwerverletzten	25 (18)
Kat. 3 VU mit Leichtverletzten	100 (192)
Kat. 4 Schwerer VU mit Sachschaden	38 (47)
Kat. 5 Sonstiger VU mit Sachschaden	579 (565)
Kat. 6 VU Sachsch. unter Rauschmitteln	11 (11)

Davon entfallen auf:

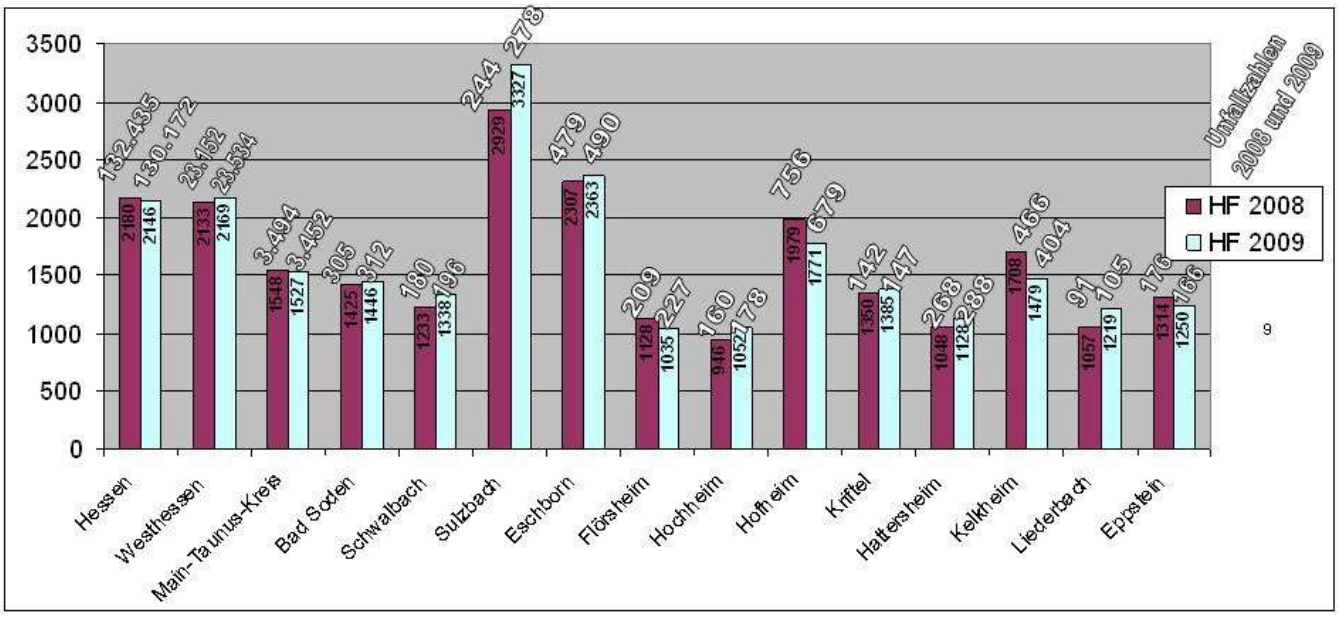
Unfälle mit Trunkenheit	24 (24)
Unfälle mit Unfallflucht	253 (287)
Unfälle unter berauschenden Mitteln	1 (2)
Wildunfälle	77 (82)

12. Verkehrsunfallentwicklung in den Kommunen

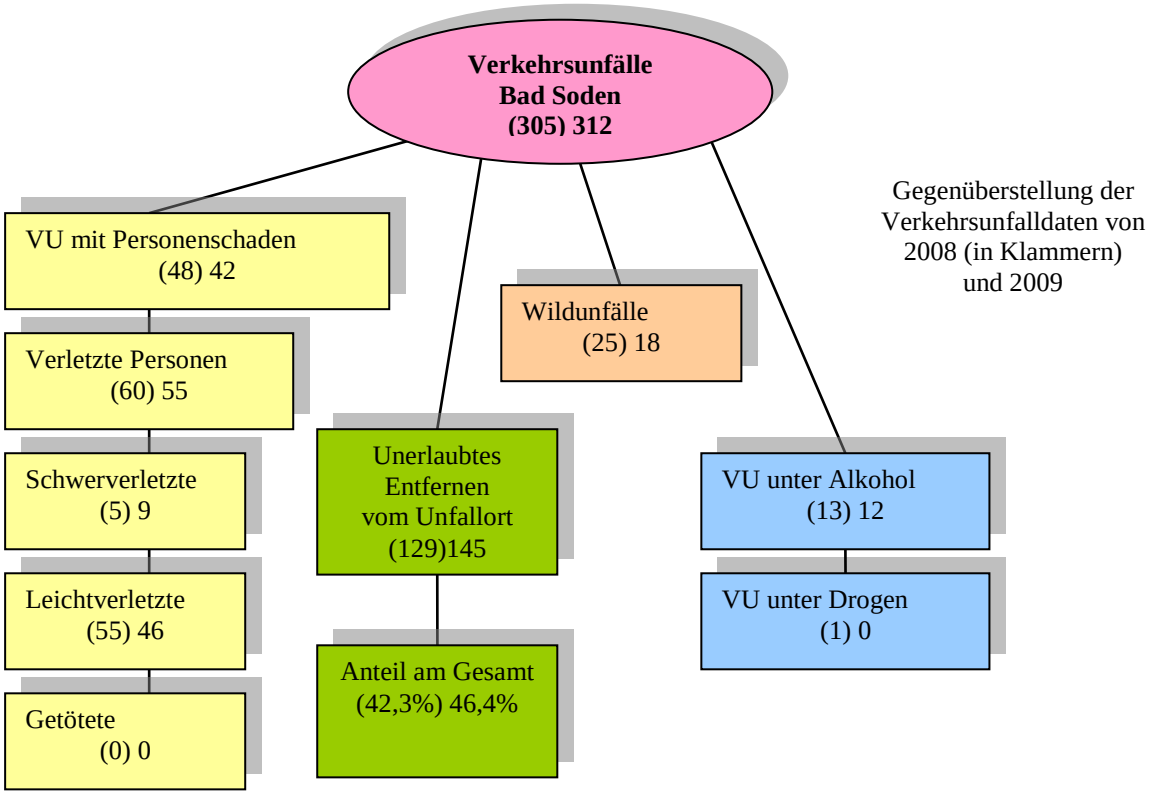
	Unfälle			Verunglückte				Schäden
	Gesamt	plus / minus	Personen-schäden	Gesamt	Getötete	Schwer-verletzte	Leichtver-letzte	Gesamt-schaden (EUR)
Bad Soden	312	7	42	55	0	9	46	868.486
Eppstein	166	-10	35	41	0	8	33	539.413
Eschborn	490	11	87	115	0	11	104	1.205.643
Flörsheim	209	-18	43	58	1	6	51	770.650
Hattersheim	288	20	60	76	0	10	66	534.856
Hochheim	178	18	48	59	0	11	48	482.018
Hofheim	679	-77	101	140	0	13	127	1.448.579
Kelkheim	404	-42	68	84	1	15	68	1.114.857
Kriftel	147	5	24	27	0	3	24	375.826
Liederbach	105	14	16	26	0	4	22	313.601
Schwalbach	196	16	33	40	0	2	38	405.443
Sulzbach	278	34	43	61	0	1	60	662.890
Gesamt	3.452	-22	600	782	2	93	687	8.722.262

Unfallhäufigkeitszahlen 2008 und 2009 im Vergleich

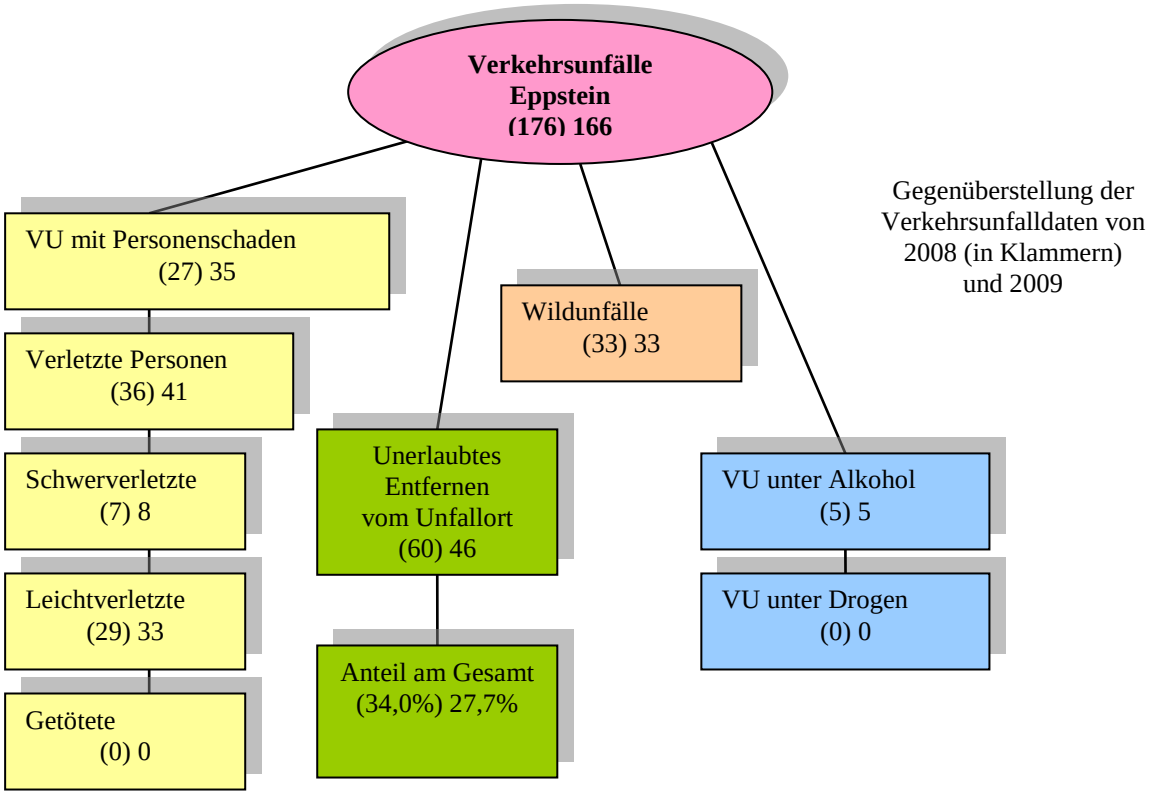
(Zahl der Verkehrsunfälle auf 100.000 Einwohner)



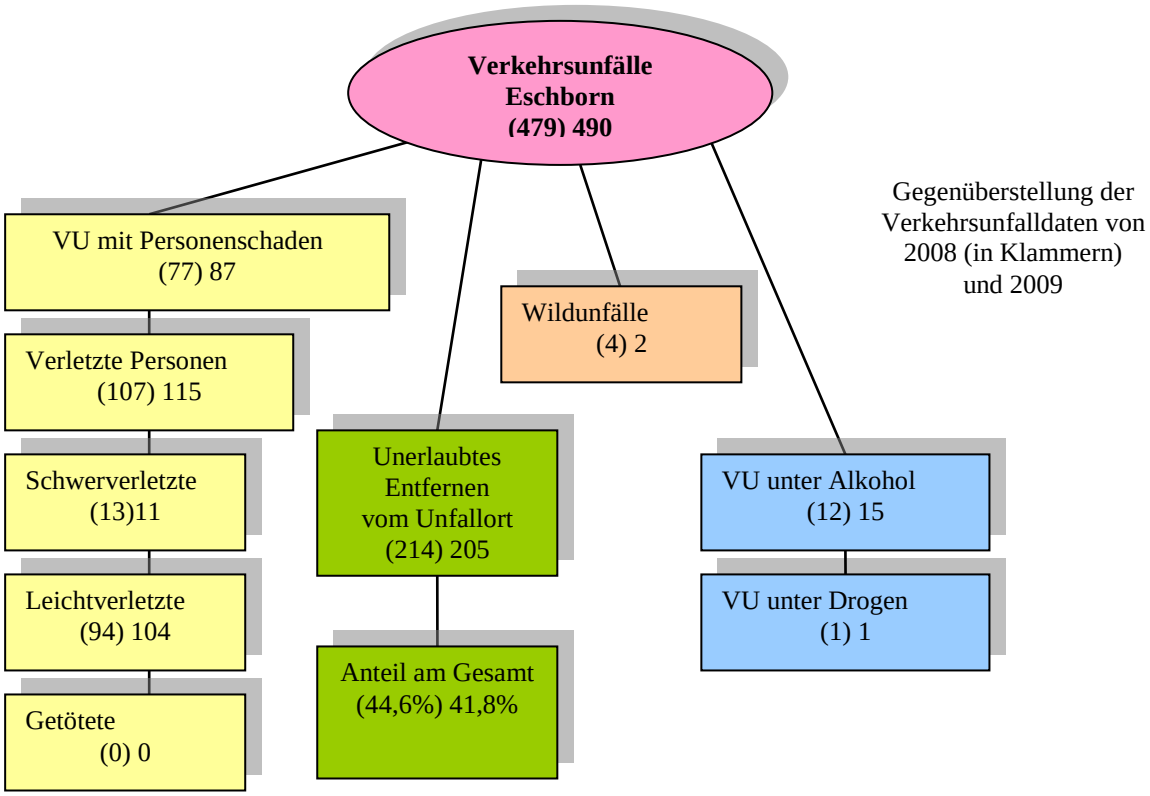
12.1 Bad Soden



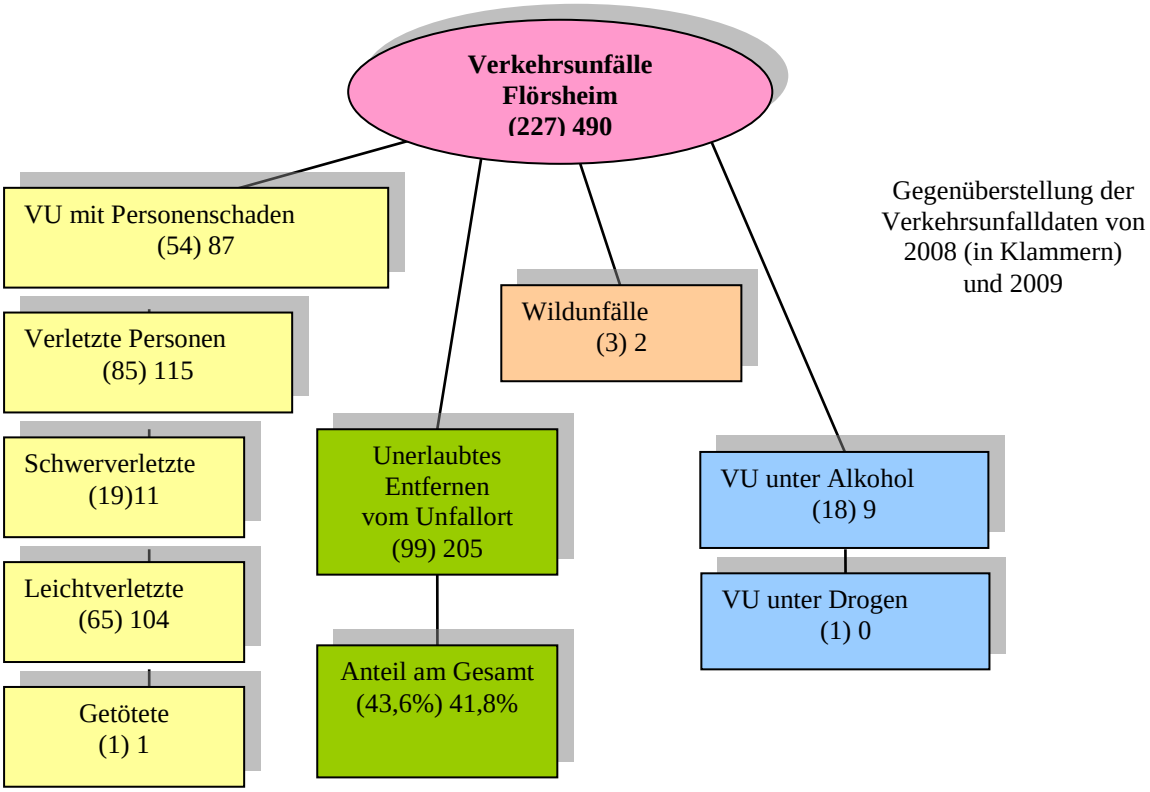
12.2 Eppstein



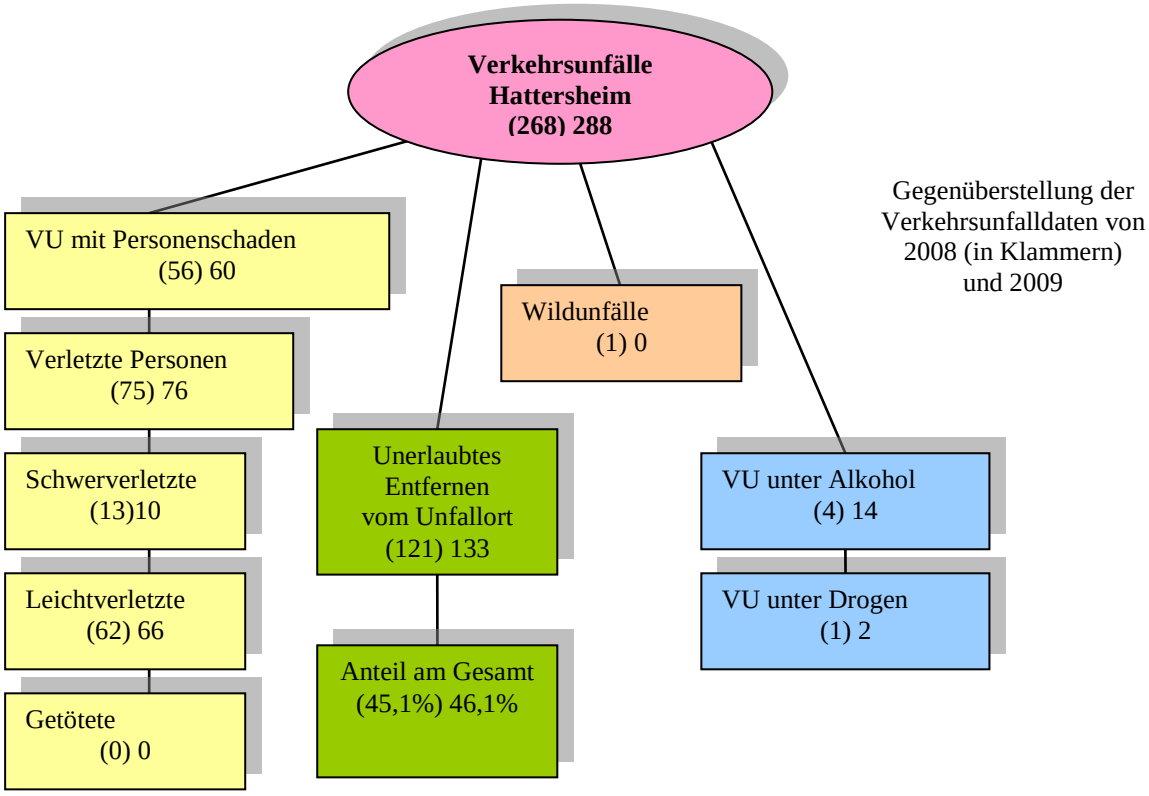
12.3 Eschborn



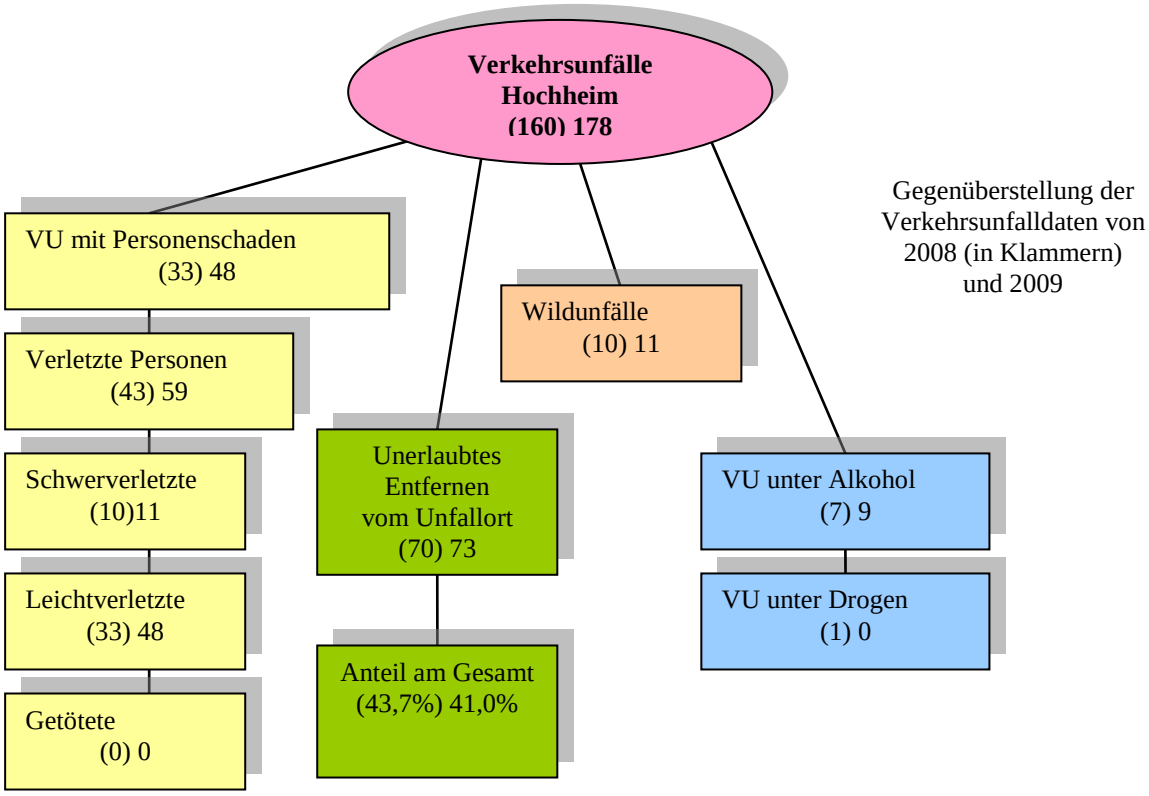
12.4 Flörsheim



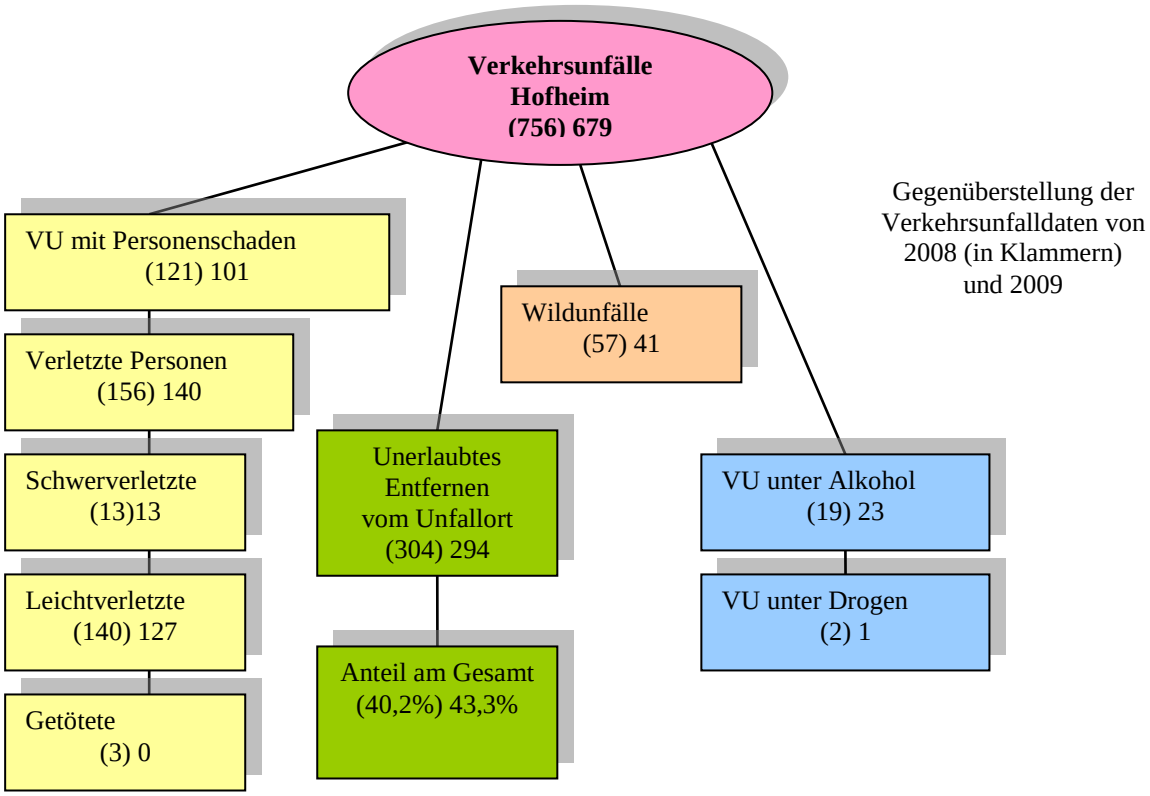
12.5 Hattersheim



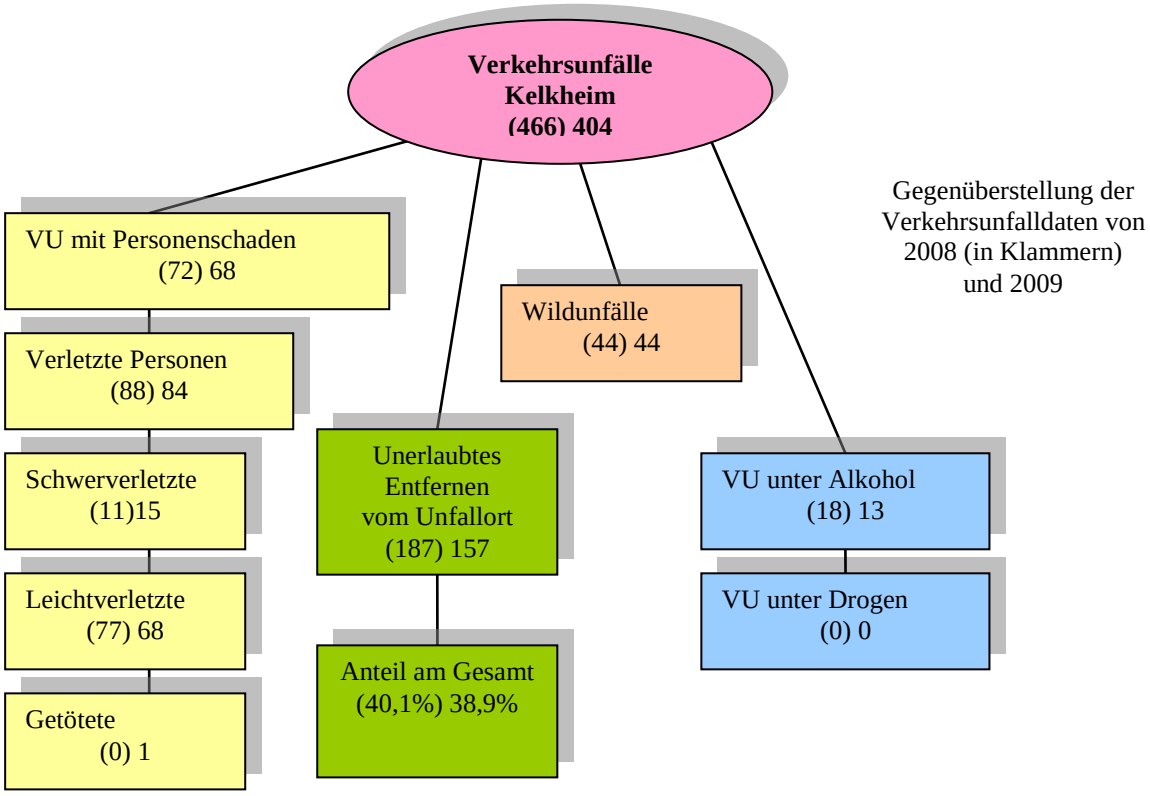
12.6 Hochheim



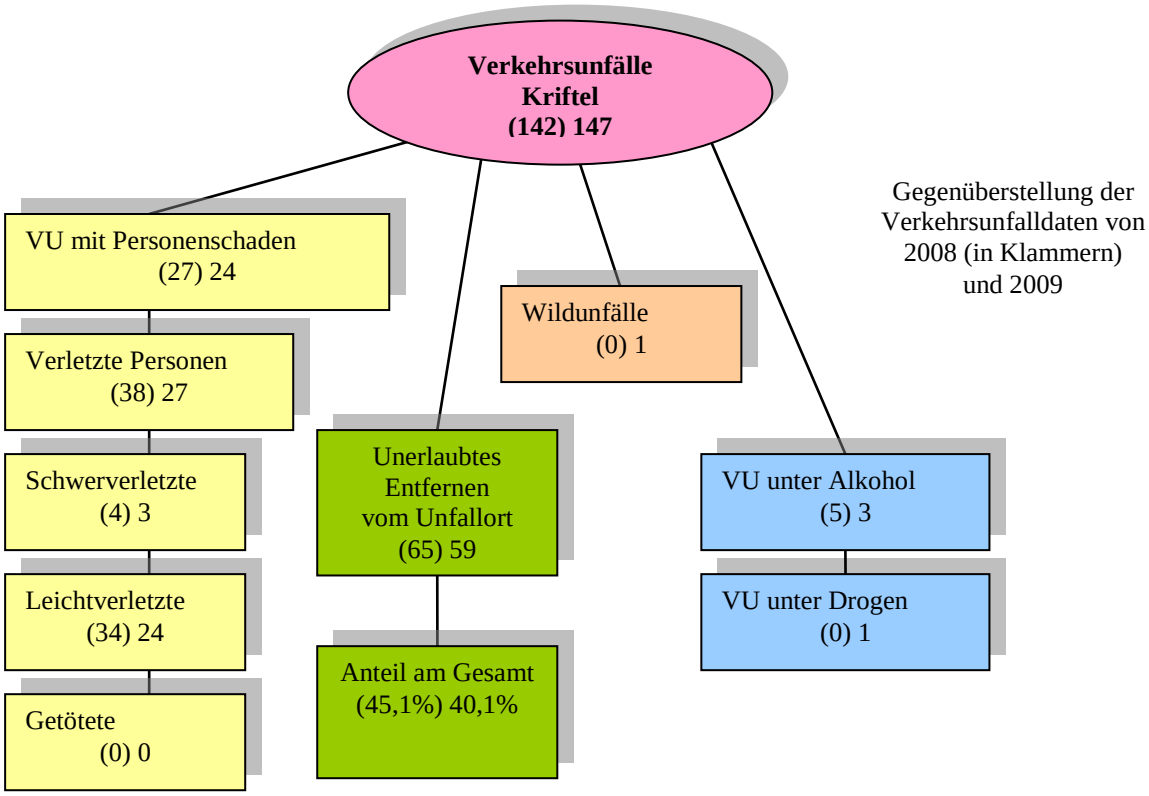
12.7 Hofheim



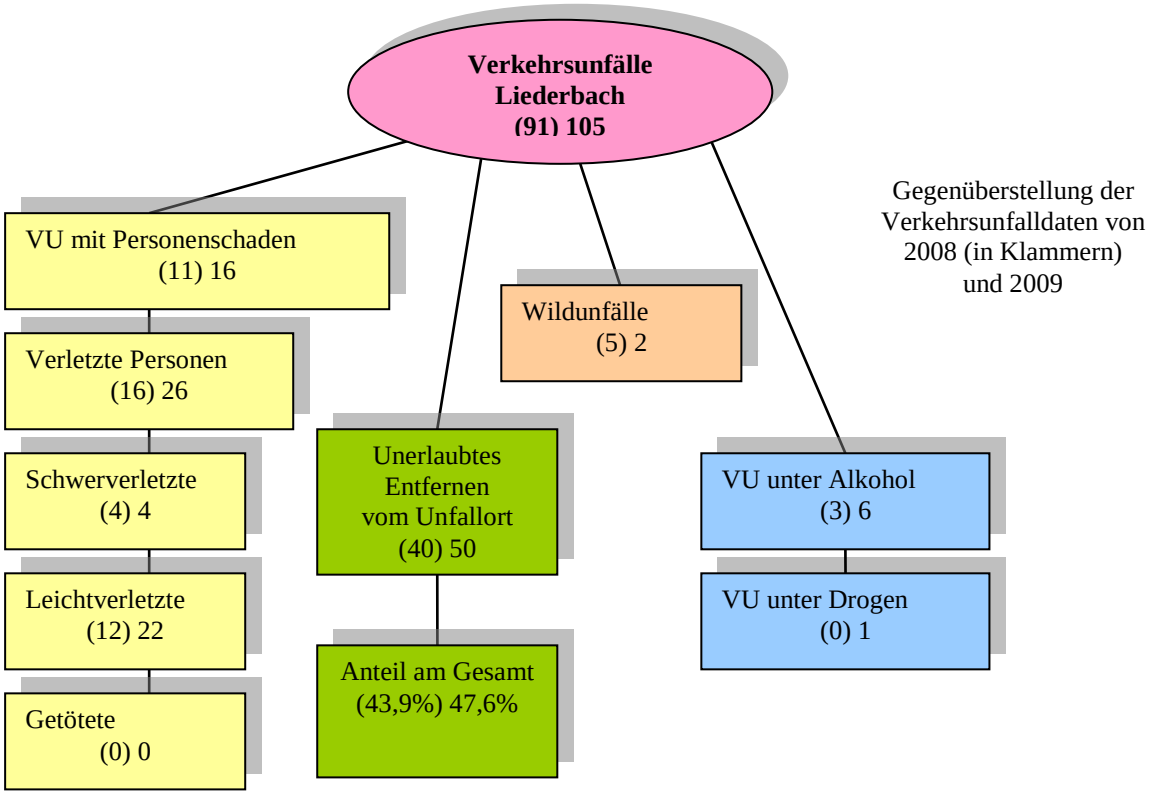
12.8 Kelkheim



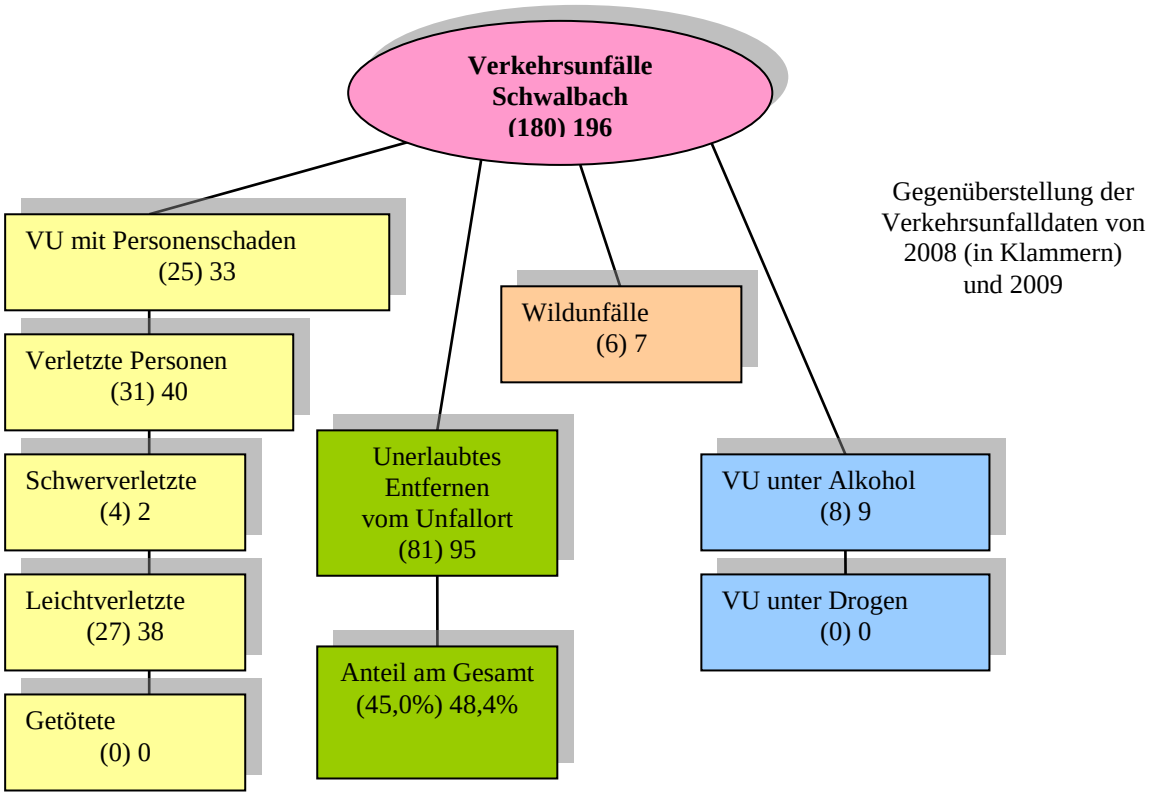
12.9 Kriftel



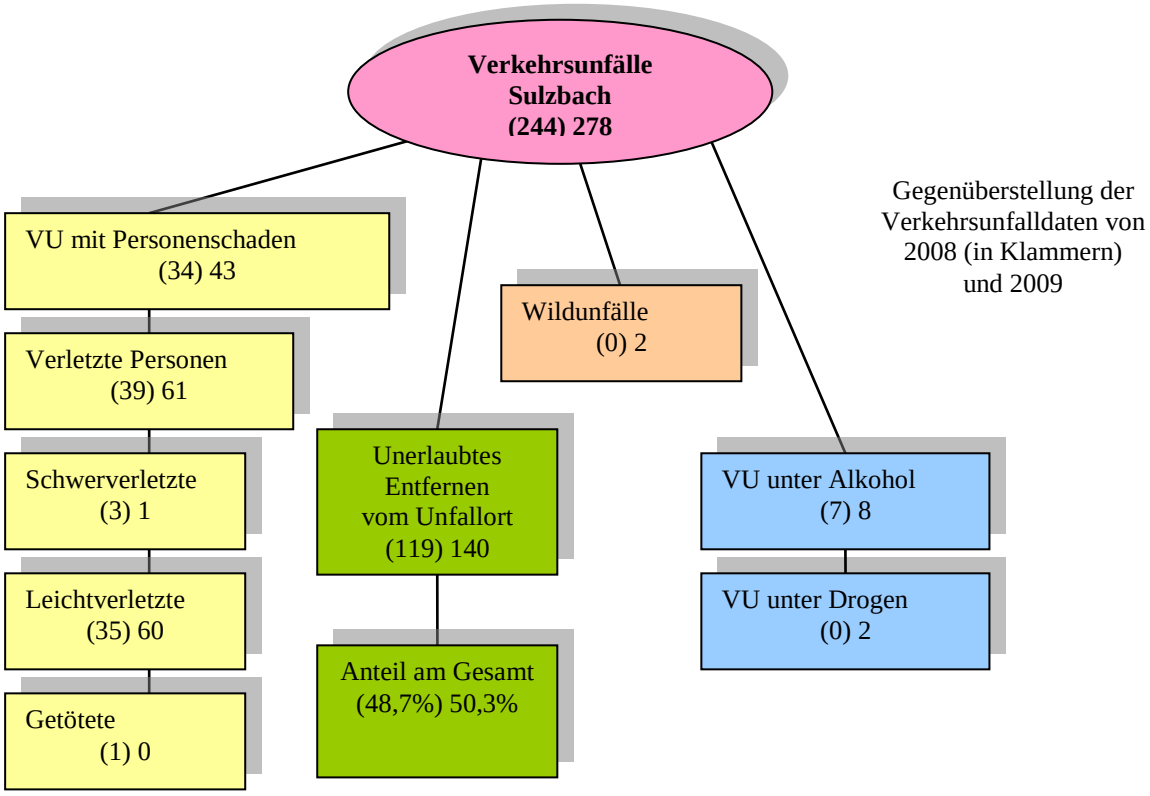
12.10 Liederbach



12.11 Schwalbach



12.12 Sulzbach



13. Resümee und Ausblick

Im Jahr 2009 wurden im Main-Taunus-Kreis insgesamt **3.452 Verkehrsunfälle** registriert, 42 weniger als in 2008.

Gemäß **Unfallhäufigkeitszahlen**, bei denen die Verkehrsunfälle auf 100.000 Einwohner hochgerechnet werden, liegt der Main-Taunus-Kreis mit **1.527 Verkehrsunfälle**n deutlich unter den Unfallhäufigkeitszahlen des Landes Hessen (2.146 Verkehrsunfälle) und des Polizeipräsidiums Westhessen (2.169 Verkehrsunfälle).
Wenn man aber die Struktur der Verkehrsunfälle im Main-Taunus-Kreis betrachtet, fällt negativ auf, dass der **Anteil der Verkehrsunfallfluchten** mehr als doppelt so hoch ist wie im Hessendurchschnitt.

Leider ist die Anzahl der **Unfälle mit Personenschäden** von 585 in 2008 auf 600 in 2009 und die Zahl der dabei verletzten Personen von 774 auf 780 gestiegen. Dagegen ging die Anzahl der **durch Verkehrsunfälle getöteten Personen** auf zwei zurück.

Grundsätzlich sind Unfälle und deren Folgen nur bedingt durch die Polizei zu beeinflussen, hängt es doch oft nur vom Zufall ab, ob ein von der Straße abkommendes Fahrzeug gegen ein Hindernis prallt oder nahezu unversehrt auf einer angrenzenden Wiese zum Stehen kommt. Jeder Autofahrer kann aber das Risiko, bei einem Unfall verletzt oder gar getötet zu werden, erheblich reduzieren, indem er sich angurtet. Hierdurch hätten bei einem Großteil unserer Verkehrsunfälle mit Personenschäden aber auch getöteten Pkw-Insassen die gravierenden Folgen erheblich gemildert oder verhindert werden können. Da die **lebensrettende Wirkung des Sicherheitsgurtes** unbestritten ist, muss unser Ziel sein, die Einsichtsfähigkeit eines jeden Autofahrers dahingehend zu schärfen, vorhandene Rückhalteeinrichtungen unbedingt zu nutzen.
Dort, wo diese Einsicht nicht vorhanden ist, muss die Polizei dies auch mit verstärkten Kontrollen und der Sanktionierung festgestellter Verstöße weiterhin durchsetzen. Hier wird es 2010 verstärkt Kontrollen an Schulen geben.

Daneben sollen präventive Maßnahmen den Griff zum Gurt zur Selbstverständlichkeit werden lassen. Insbesondere junge Führerscheininhaber sollen ermahnt werden, vor jeder Fahrt an die eigene Sicherheit zu denken. Hierzu sucht die Polizei die Fahranfänger in den Schulen auf und vermittelt sehr plakativ, wie schnell ein fröhlicher Diskobesuch in einer tödlichen Ausfahrt enden kann.

Aber auch die „alten Hasen“ unter den Autofahrern gilt es immer wieder darauf hinzuweisen, wie wichtig es ist, den Sicherheitsgurt anzulegen. Flyer, Vorführungen mit dem Gurtschlitten, wie beim Tag der offenen Tür der Polizeidirektion Main-Taunus, und persönliche Informationen durch Polizeibeamte sollen hierfür sensibilisieren.

Ausgewiesene **Risikogruppen wie „Junge Fahrer“, „Senioren“ und „Kinder“** sind im Main-Taunus-Kreis im Vergleich zu Hessen und dem Polizeipräsidium Westhessen nicht signifikant. Gleichwohl verdienen sie ein besonderes Augenmerk.

Die „**Jungen Fahrer**“ waren zwar in 2009 im Hinblick auf ihre Unfallquote unauffällig. Wenn man aber ihren Anteil an den Unfällen mit verletzten Personen betrachtet, dann rücken sie in den Fokus. Da ihr Bevölkerungsanteil nur 8 % ausmacht, zeugt ihr Anteil von 15,5 % an den Unfällen mit verletzten Personen in 2009 von einem deutlich erhöhten Risiko. Die Ursachen hierfür werden durch Geschwindigkeitsüberschreitungen, Unerfahrenheit und Selbstüberschätzung gesetzt. Zur Reduzierung dieser Ursachen müssen die auf Seite 17 beschriebenen präventiven und repressiven Maßnahmen konsequent umgesetzt werden.

Die „**Senioren**“ sind dagegen sowohl bei der Gesamtzahl ihrer Unfälle als auch bei den Unfällen mit verletzten Personen im Verhältnis zu ihrem Bevölkerungsanteil unterrepräsentiert. Gleichwohl ist zu konstatieren, dass die Unfälle mit verletzten Personen von 83 in 2008 auf 90 in 2009 stiegen.
Besonderes Augenmerk gebührt den „Senioren“, weil ihr Bevölkerungsanteil gemäß den demografischen Prognosen zunimmt und das bei hohem Mobilisierungsgrad.

Bei den Verkehrsunfällen mit aktiver oder passiver Beteiligung von **Kindern**, kam es erfreulicherweise zu einem deutlichen Rückgang von 82 Unfällen in 2008 auf 42 in 2009. Neun Kinder wurden dabei verletzt.
Mit zahlreichen präventiven und repressiven Maßnahmen bemühen sich die Polizeibeamtinnen und –beamten der Polizeidirektion Main-Taunus um die Reduzierung des Unfallrisikos.

Bei den Fahrradunfällen ist ein Anstieg um **3 Unfälle** auf **126 in 2009** zu verzeichnen**.** Dabei wurden 112 Personen verletzt. 2 Personen weniger als in 2008. Die Ursache ist in den meisten Fällen bei den Fahrradfahrern selbst zu suchen. Häufig handelte es sich um Fahrfehler, wodurch der sich anschließende, unweigerliche Sturz aufgrund fehlenden Körperschutzes zu teilweise schweren Verletzungen führte. Zu beobachten war dabei, dass die Fahrradfahrer oftmals **ohne Helm** fuhren oder diesen aufgrund mangelhafter Trageweise so aufsetzten, dass dieser keinen ausreichenden Schutz bot.

Wir wollen aber nicht nur die Folgen von Verkehrsunfällen mindern, sondern insbesondere deren Ursachen beseitigen.

Das mit der **Elektronischen Unfall-Steckkarte** (EUSKa) aufbereitete und analysierte Verkehrsunfallgeschehen im Main-Taunus-Kreis bildet die **Grundlage für repressive (Kontrolle und Überwachung)** und **präventive Maßnahmen (Aufklärung und Information)**. Hierdurch sollen die **Hauptunfallursachen**

- nicht angepasste/überhöhte Geschwindigkeit
- Missachtung der Vorfahrt/Vorrang
- Abstand
- Überholen

weiter reduziert werden.

Verkehrsüberwachung und Prävention sollen auch hier gleichermaßen die Unfallzahlen positiv beeinflussen. Hier wird, auf Initiative der PD Main-Taunus/ RVD Hattersheim, derzeit im Landespolizeipräsidium die Möglichkeit des Datenzugriffs durch die Ordnungsämter/Straßenverkehrsbehörden der Kommunen in Hessen geprüft.

Die Direktion Verkehrssicherheit/Sonderdienste (DVS) und der Regionale Verkehrsdienst der PD Main-Taunus führten zahlreiche **Kontrollen zur Verkehrssicherheit** durch. Unter anderem waren dies Radarkontrollen, die vornehmlich an „Unfallschwerpunkten" stattfanden, sowie Zweirad- und Schwerverkehrskontrollen.

Die Polizeistationen der Polizeidirektion Main-Taunus führten neben der Verkehrsüberwachung im Rahmen des Streifendienstes auch **eigene Standkontrollen** insbesondere in den Bereichen

- Zweirad (Führerscheinrecht, Bauartveränderungen)
- Gurt (Nichtanschnallen)
- Handy (Telefonieren/SMS während der Fahrt)
- Geschwindigkeit (Geschwindigkeitsüberschreitungen – 30 Kontrollen),
- Alkohol/Drogen (Überprüfung der Fahrtauglichkeit)
- Schwerverkehr (Ladungssicherheit, Lenkzeit), durch.

Kraftfahrzeugführer müssen jederzeit mit **Geschwindigkeitskontrollen**, vor allem an erkannten Unfallschwerpunkten oder in der Nähe von Schulen oder Kindergärten, rechnen. Allein dieser Umstand ist es wert, sich an vorgegebene Geschwindigkeitsbeschränkungen zu halten, drohen doch bei Verstößen neben empfindlichen Bußgeldern über 1.000 € auch Punkte in der Flensburger „Verkehrssünderkartei" oder gar Fahrverbot für eine Dauer von bis zu drei Monaten.

Die Verkehrskontrollen im Rahmen des Streifendienstes erfolgen vermehrt mit Zivilfahrzeugen und als **konzertierte Aktionen**, das heißt, aus dem gesamten Bereich der Polizeidirektion Main-Taunus werden Kräfte zusammen gezogen, um eine möglichst flächendeckende Kontrolle zu ermöglichen. Die gewonnenen Erfahrungen belegen, dass sich ohne einen erhöhten Kontrolldruck die Verkehrsmoral nicht nachhaltig positiv beeinflussen lässt. Der Verkehrsstraftäter und auch jeder andere der gegen geltende Rechtsordnungen verstößt, muss damit rechnen, dass sein Fehlverhalten geahndet wird. Nur so ist eine nachhaltige Besserung zu erreichen.

Dies gilt insbesondere auch für den Bereich der Überwachung sogenannter „**Alkoholfahrten und Drogenfahrten**". Hier gilt es den Hebel anzusetzen, um die Zahl der Unfälle in diesem gefährlichen Bereich zu reduzieren.

Die Zahl von 986 Verkehrsstraftaten im Jahr 2009 zeigt die **Notwendigkeit von polizeilichen Überwachungsmaßnahmen** (2008: 1.114 Fälle) auf. Trotz des Rückgangs der Verkehrsstraftaten ist zu konstatieren, dass die Verkehrsmoral eines nicht unerheblichen Teils der Verkehrsteilnehmer nach wie vor schlecht ist.

Die Deliktsverteilung stellt sich wie folgt dar:

	2007	2008	2009
a) Straßenverkehrsgefährdung	**69**	**71**	**62**
b) Trunkenheit/Drogenkonsum im Verkehr	**190**	**224**	**190**
c) Verst. gg. Pflicht-Versicherung	**827**	**566**	**472**
d) Fahren ohne Fahrerlaubnis	**136**	**112**	**121**
e) Kennzeichenmissbrauch	**23**	**24**	**19**
f) Unfall unter Alkoholeinfluss	**103**	**117**	**121**
g) Unfall unter Drogeneinfluss	**5**	**7**	**1**

Kraftfahrzeugführer, die sich von Alkohol oder Drogen berauscht hinters Steuer setzen und dann einen Unfall verursachen, sind für die Gemeinschaft nicht tragbar. Auch wenn die Zahl der Unfälle unter Einfluss berauschender Mittel im Main-Taunus-Kreis lediglich 3,5 % des Gesamtunfallaufkommens ausmacht, liegen die gravierenden Folgen solcher Unfälle aber deutlich über dieser Proportion.

Aufgrund dieser Tatsachen sind nach wie vor **Alkohol- und Drogenkontrollen** notwendig. In der Presse angekündigte Großkontrollen, insbesondere an neuralgischen Terminen wie Silvester oder an den Fastnachtstagen, zeigen Wirkung. Meist schließen sich die Feiernden zu Fahrgemeinschaften zusammen, wobei der ausgedeutete Fahrer nüchtern bleibt. So ist es richtig!

Mit **166 Wildunfällen** in 2009 liegt die Anzahl der Unfälle durch querendes Wild zwar unter den in 2008 gemeldeten **188** Wildunfällen, sie liegt jedoch noch deutlich über dem Durchschnitt der letzten acht Jahre von 139 Wildunfällen. Der Schwerpunkt dieser Unfälle lag mit 77 Wildunfällen weiterhin im Bereich der Polizeistation Kelkheim. An den drei Schwerpunktstrecken, an denen seit dem zweiten Halbjahr 2009 Präventionsmaßnahmen (blaue Reflektoren, Duftzäune und Plakatwände) getroffen werden, gingen die Wildunfälle um 64,5% zurück (siehe S. 30-32).

Unser Appell an Autofahrer, denen plötzlich Wild vor ihr Fahrzeug läuft, lautet:

- ***Geschwindigkeit rechtzeitig vermindern, aber nicht zu abrupt abbremsen***
- ***Scheinwerfer auf Abblendlicht umschalten***
- ***Keinesfalls in den Gegenverkehr ausweichen, notfalls gegen das Tier fahren.***

Das im Jahr 2008 vom Hessischen Innenministerium aufgelegte **Verkehrssicherheitsprogramm** wird auch im Jahr 2010 fortgeführt. **Jahresziel** für die Verkehrssicherheitsarbeit des Polizeipräsidiums Westhessen, zu dem die Polizeidirektion Main-Taunus gehört, ist die **Senkung der Verkehrsunfallzahlen mit schweren Personenschäden um 3 %. Dieses Ziel konnte in 2009 leider nicht erreicht werden.**

Einen besonderen Schwerpunkt **stellt für unsere Polizeidirektion die** Bekämpfung der Unfallflucht **dar, die wir nach einer Analyse dieses Phänomens und einer darauf basierenden Maßnahmenkonzeption angehen.**

Die Anzahl der **Unfälle mit unerlaubtem Entfernen vom Unfallort** und deren Anteil an den Gesamtunfällen ist völlig inakzeptabel. Die 1.484 Fluchtunfälle in 2009 hatten einen Anteil am Gesamtunfallaufkommen von ca. 43 **%** (2008 42,5 %). Diese Zahl ist nach wie vor erschreckend hoch, macht sie doch deutlich, dass die **Verkehrsmoral in diesem Bereich außergewöhnlich niedrig** ist.

Der Unfall verursachende Verkehrsteilnehmer nimmt das Risiko einer Bestrafung wegen unerlaubten Entfernens vom Unfallort eher in Kauf, als dem Unfallgegner die Schadensregulierung zu ermöglichen.

Die **Aufklärungsquote beim unerlaubten Entfernen vom Unfallort** liegt bei **46%** (683 geklärte Fälle) und konnte somit weiter gesteigert werden. Insoweit ist das Entdeckungsrisiko für Unfallflüchtige ein erhebliches.
Wir wollen das Entdeckungsrisiko durch Verbesserungen bei der Verkehrsunfallaufnahme und –sachbearbeitung steigern, durch zielgruppenorientierte Öffentlichkeitsarbeit für rechtskonformes Verhalten nach Verkehrsunfällen werben und die Parkplatzbetreiber hinsichtlich ausreichender Parkplatzbreiten und ggf. Videoüberwachungsanlagen beraten.

Insgesamt ist eine Verstärkung der oben angeführten Aufklärungs-, Präventions- und Überwachungsmaßnahmen erforderlich.
Wir wollen mit unserer Arbeit einerseits auf die Verbesserung der Verkehrsmoral hinwirken und andererseits die Uneinsichtigen durch verstärkten Kontrolldruck zu korrektem Verhalten bewegen, um so die Unfallzahlen und deren Folgen zu reduzieren.

Mein Dank gilt allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Polizeidirektion Main-Taunus, die mit großem Engagement erfolgreiche Verkehrssicherheitsarbeit leisten, insbesondere unserem Regionalen Verkehrsdienst.

Hofheim, im Mai 2010

Jürgen Moog
Leiter der Polizeidirektion Main-Taunus

Verkehrsunfall?

…kann jedem passieren!

Wer danach einfach wegfährt, macht sich strafbar!

Wie würden **Sie sich fühlen**, wenn Sie **an Ihrem Fahrzeug** eine frische **Beschädigung** feststellen und der **Verursacher davongefahren** ist…?

Sicherlich können Sie gut und gerne auf eine solche Erfahrung verzichten; zumal **die Gefahr besteht**, dass Sie auf dem **Schaden „sitzen bleiben“**, wenn der Verursacher im Anschluss nicht ermittelt werden kann.

Ihre Polizeidirektion Main-Taunus informiert:

Gemäß Verkehrsunfallstatistik wurden im Main-Taunus-Kreis in 2009 1.484 Unfallfluchten bei insgesamt 3.452 Verkehrsunfällen begangen. Dies entspricht einer Quote von 43,0%. Damit liegt der Main-Taunus-Kreis etwa doppelt so hoch wie der Bundesdurchschnitt von 21,4%.

Unfallflucht?

…so was mach’ ich nicht!

Mit Hilfe von **Zeugen und modernen Ermittlungsmethoden** gelingt es der Polizei nahezu **die Hälfte aller Verkehrsunfallfluchten aufzuklären und die Flüchtigen zu ermitteln**.

Auf den Täter warten:

+ **Strafverfahren**
+ **Führerscheinentzug**
+ **Geldstrafe** sowie
+ **7 Punkte** in Flensburg

Lohnt sich das???

Sicherlich nicht!

Wie verhalte ich mich richtig?

- An der Unfallstelle **bleiben**
- Als Unfallbeteiligter **zu erkennen geben**
- **Personalien und Fahrzeugdaten** mit Unfallbeteiligten **austauschen**

Wenn der Unfallgegner nicht vor Ort ist bzw. durch Sie nicht ermittelt werden konnte:

- **Benachrichtigung der Polizei** unter **110**

Bei Fragen rund um den Straßenverkehr und speziell zum Straftatbestand der Verkehrsunfallflucht wenden Sie sich bitte **an ihre Polizeidienststelle** oder an die

Polizeidirektion Main-Taunus
Regionaler Verkehrsdienst

Frankfurter Str. 100
65795 Hattersheim
06190 / 936020
rvd.hattersheim.ppwh@polizei.hessen.de

Wir wollen, dass Sie straffrei bleiben!

Denken Sie immer daran:

Verkehrsunfallflucht ist kein Kavaliersdelikt!