Polizeipräsidium Westhessen

Polizeidirektion Main-Taunus

Verkehrsunfall-statistik 2010

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 12

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 in den Kommunen 34

11.1 Bad Soden 35

11.2 Eppstein 35

11.3 Eschborn 36

11.4 Flörsheim 36

11.5 Hattersheim 37

11.6 Hochheim 37

11.7 Hofheim 38

11.8 Kelkheim 38

11.9 Kriftel 39

11.10 Liederbach 39

11.11 Schwalbach 40

11.12 Sulzbach 40

12. Resümee und Ausblick 41

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 Unfallkategorien

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 226.647 Menschen, davon 110.115 männliche und 116.532 weibliche Personen (Stand 31.12.2009). Über 200.000 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.

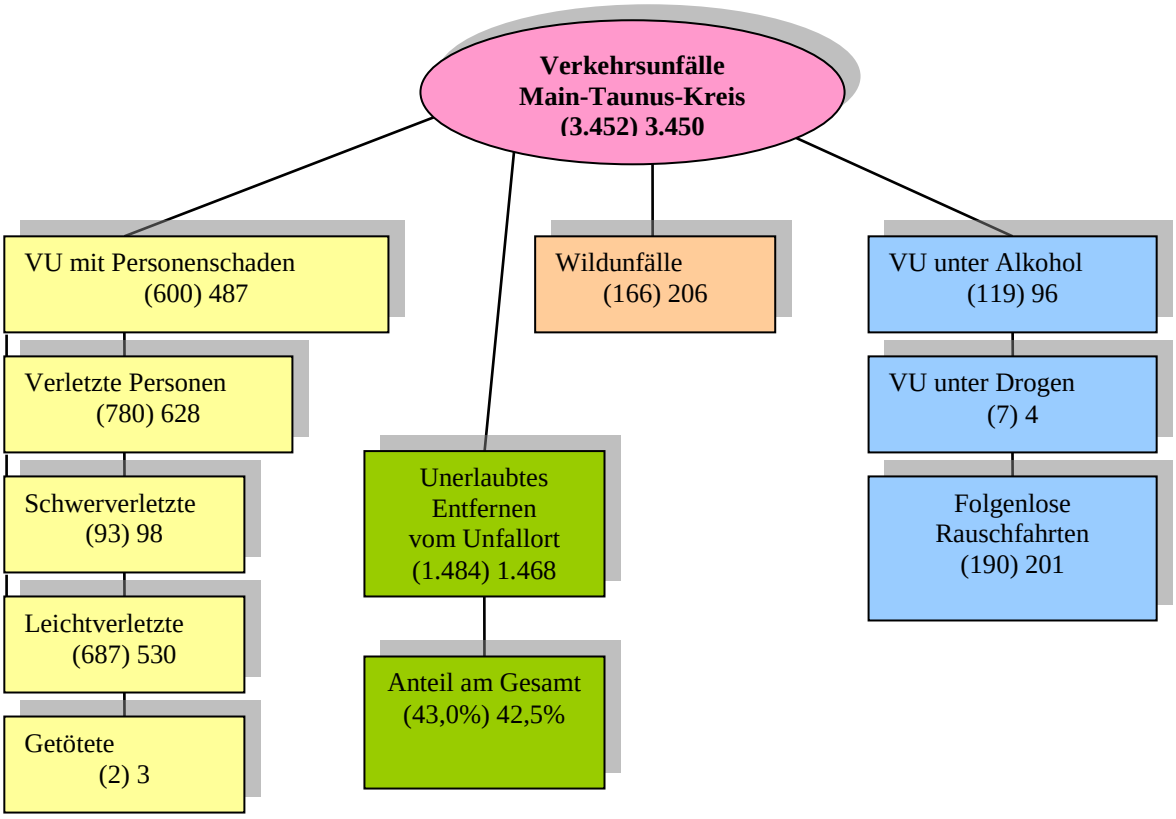
Die Pendlerströme und die große Anzahl von zugelassenen Fahrzeugen spiegeln sich in den hohen DTV (durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge = Kfz pro 24 Stunden) wider. Die Hauptdurchgangsstraßen durch den Main-Taunus-Kreis erzielen dabei DTV-Werte zwischen 9.000 und 29.800 Kfz/24h.

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 2009 (jeweils in Klammern) und 2010 die Entwicklung der Verkehrsunfälle im Main-Taunus-Kreis.



Wie aus der unten aufgeführten Tabelle ersichtlich, bewegt sich die Verkehrsunfallentwicklung seit 2006 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.

	2006	2007	2008	2009	2010	+/-	in %
Unfälle PP Westhessen	23473	23937	23152	23534	24089	555	2,35
Unfälle PD Main-Taunus	3409	3446	3494	3452	3450	-2	-0,06

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 2,35 %), blieben die Gesamtunfallzahlen der Polizeidirektion Main-Taunus nahezu gleich.

2.1. Unfälle mit Personenschaden

2.1.1 Verletze Personen

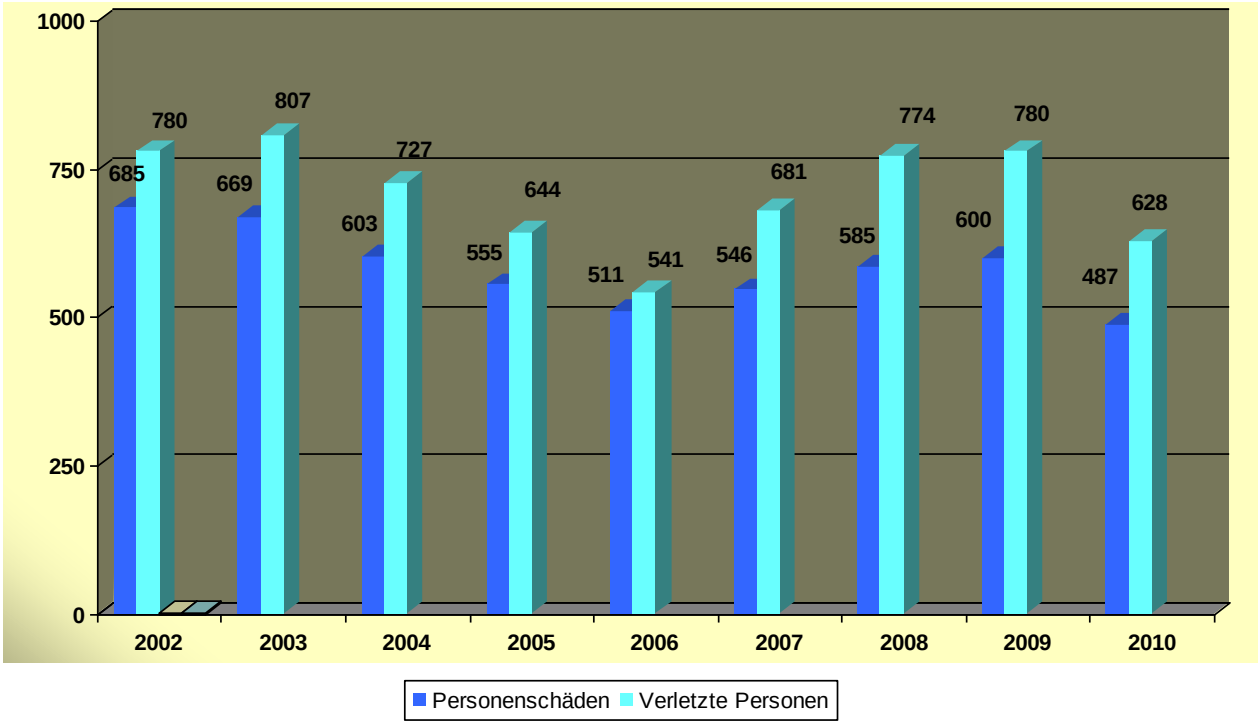
Statistisch unterscheidet man bei den Unfällen mit Personenschaden zwischen der Zahl der Unfälle, bei denen mindestens eine Person verletzt wurde, und der Anzahl der bei den Verkehrsunfällen insgesamt verletzten Personen.

Die Verkehrsunfälle mit Personenschäden sind im Vergleich zum Jahr 2009 um 18,8% und die Zahl der verunglückten Personen um 19,5% gesunken.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	+/-	in %
Personenschäden	669	603	555	511	546	585	600	487	-113	-18,8
Verletzte Personen	807	727	644	541	681	774	780	628	-152	-19,5

Während im Polizeipräsidium Westhessen bei **14,41 %** der Unfälle Menschen schwer- oder leichtverletzt wurden, liegt die Quote im Bereich der Polizeidirektion Main-Taunus bei **14,11 %.**

Entwicklung der Verkehrsunfälle mit verletzten Personen

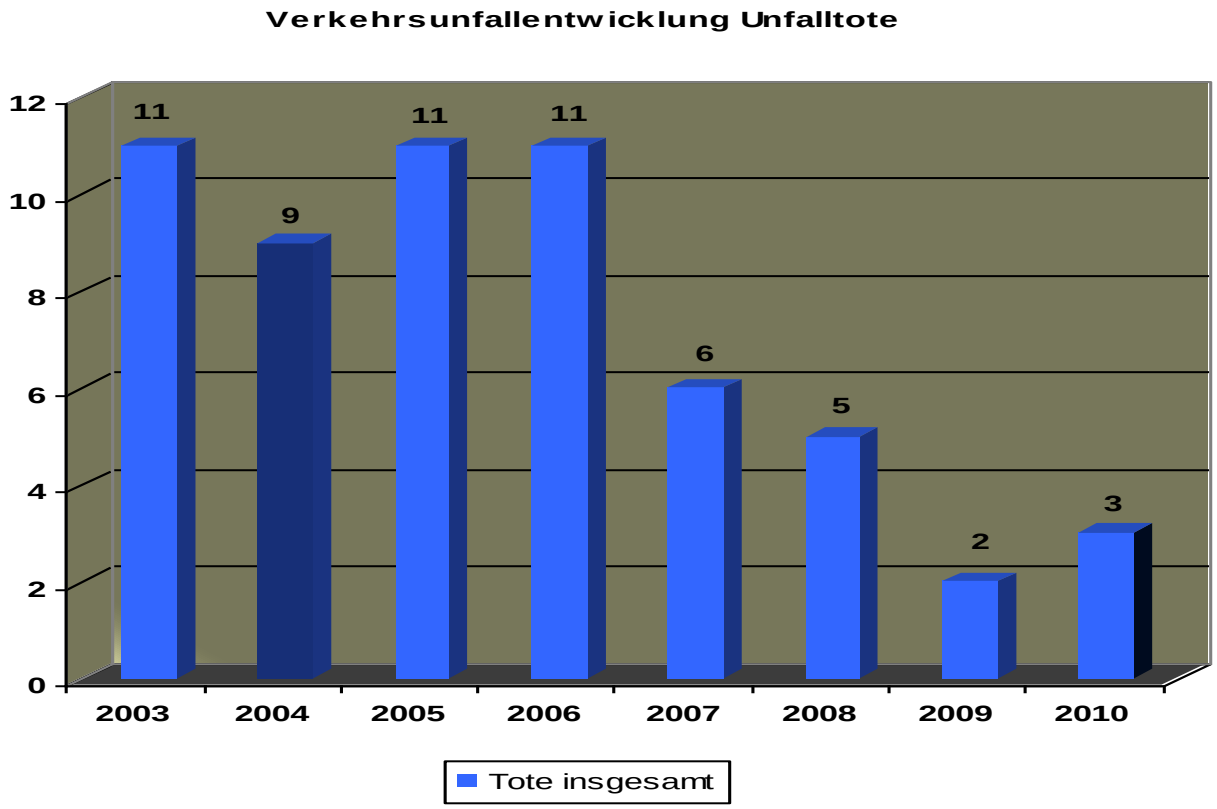


2.1.2 Getötete Personen

Auch wenn im Vergleich zu 2009 die Anzahl der getöteten Verkehrsteilnehmer von zwei auf drei stieg, liegt dies deutlich unter dem Niveau der Jahre 2003 bis 2006.
Im Vergleich zum Anteil der getöteten Verkehrsteilnehmer beim Polizeipräsidium Westhessen mit **0,17 %** liegt der Anteil im Main-Taunus-Kreis bei **0,09 %**.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Tote insgesamt	11	9	11	11	6	5	2	3

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



Sonntag, 20.06.10, 11.28 Uhr: In der Gemarkung Eppstein-Bremthal, auf der B 455 wurde ein Radrennfahrer totgefahren

Im Juni 2010 kam es auf der B 455 im Bereich Eppstein-Bremthal zu einem tragischen Verkehrsunfall. Anlässlich des Radrennens „Giro Hattersheim 2010“ befuhr ein 44-jähriger Radfahrer die B 455 in Richtung Wiesbaden. Auf der Anhöhe führte die Rennstrecke nach links in Richtung Hofheim-Wildsachsen. Der aus Schmitten

(Hochtaunuskreis) stammende Radfahrer beabsichtigte, dem Streckenverlauf zu folgen. Dabei wurde er von einem nachfolgenden 69 Jahre alter Autofahrer erfasst. Der schwer verletzte Radrennfahrer wurde anschließend mit dem Rettungshubschrauber in ein Krankenhaus geflogen. Zwei Tage später erlag er dort seinen Verletzungen.

Samstag, 31.07.10, 01.33 Uhr: In der Gemarkung Bad Soden-Neuenhain, auf der L 3367 verunglückt ein Fahrradfahrer tödlich

Am 31. Juli 2010 endete die Fahrt eines jungen Radfahrers auf der L 3367 tödlich. Der 17-Jährige war auf der L 3367 zwischen Bad Soden-Neuenhain und L 3014 unterwegs. Laut Zeugenaussagen machte er mit seinem Gefährt einen Schlenker in Richtung Fahrbahnmitte. Ein nachfolgender 27 Jahre alter Taxifahrer konnte nicht mehr ausweichen und stieß mit dem Zweiradfahrer zusammen. Der aus Schwalbach stammende Jugendliche wurde so gewaltig verletzt, dass er trotz umgehend eingeleiteter Reanimationsmaßnahmen noch an der Unfallstelle verstarb. Der 17-Jährige trug zum Unfallzeitpunkt keinen Fahrradhelm. Zudem hatte sein Fahrrad kein Licht.

Freitag, 03.09.10, 13.20 Uhr: In Kriftel, Kapellenstraße (Alte L 3011), verunglückt eine Autofahrerin tödlich

Anfang September 2010 kam eine 76 Jahre alte Frau bei einem Verkehrsunfall in Kriftel ums Leben. Die Mercedesfahrerin war auf der Kapellenstraße (alte L 3011) in Richtung Hofheim unterwegs. Unmittelbar nach einer Rechtskurve kam sie mit ihrem Wagen auf die Gegenfahrbahn und stieß frontal mit einem aus Hofheim kommenden Linienbus zusammen. Trotz sofortiger Rettungsversuche durch den alarmierten Notarzt verstarb die Seniorin noch an der Unfallstelle.

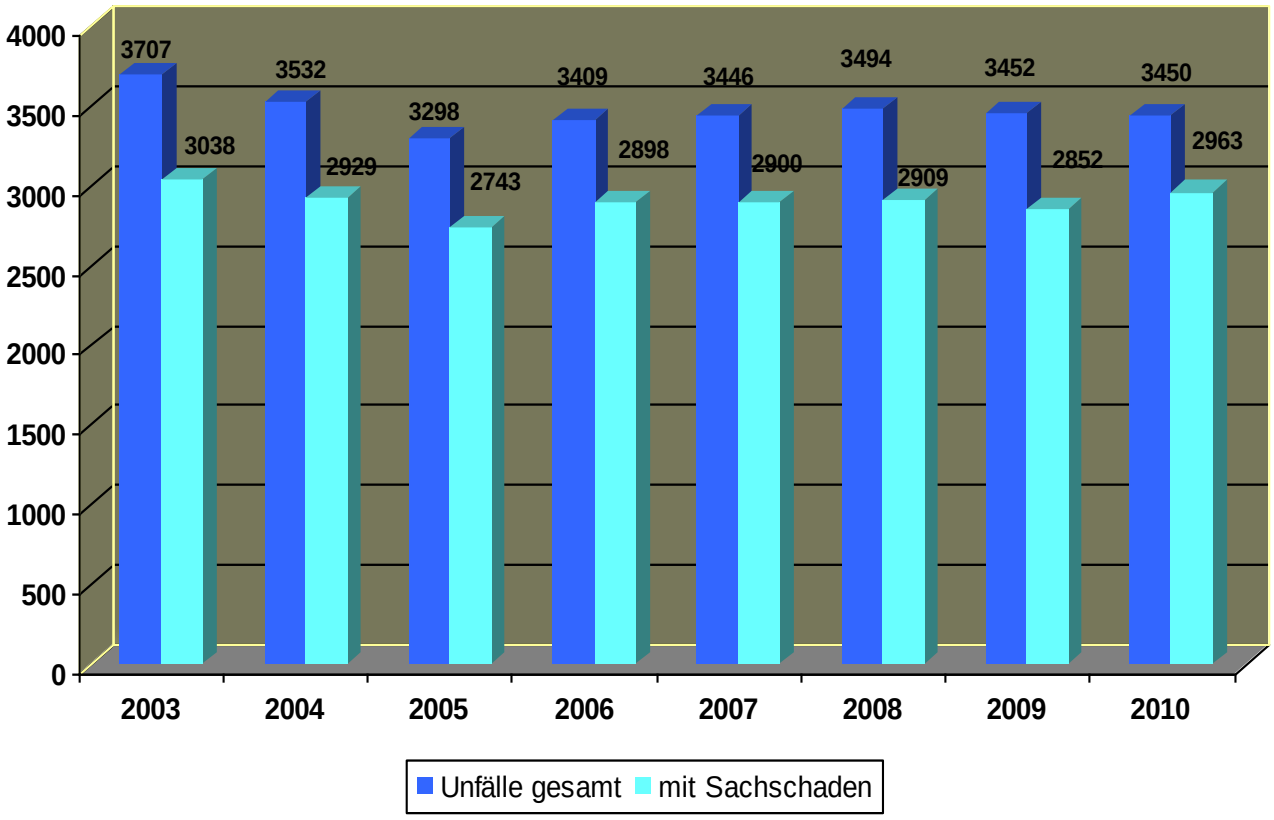
2.2 Unfälle mit Sachschäden

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.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	+/-	in %
Unfälle gesamt	3707	3532	3298	3409	3446	3494	3452	3450	-2	-0,06
mit Sachschaden	3038	2929	2743	2898	2900	2909	2852	2963	+111	+3,89

Korrespondierend mit dem Rückgang der Verkehrsunfälle mit Personenschäden stieg die Anzahl der Verkehrsunfälle mit reinem Sachschaden um 111 und hat nunmehr einen Anteil von 86 % an der Gesamtzahl der Verkehrsunfälle.

Entwicklung der Verkehrsunfälle mit Sachschäden



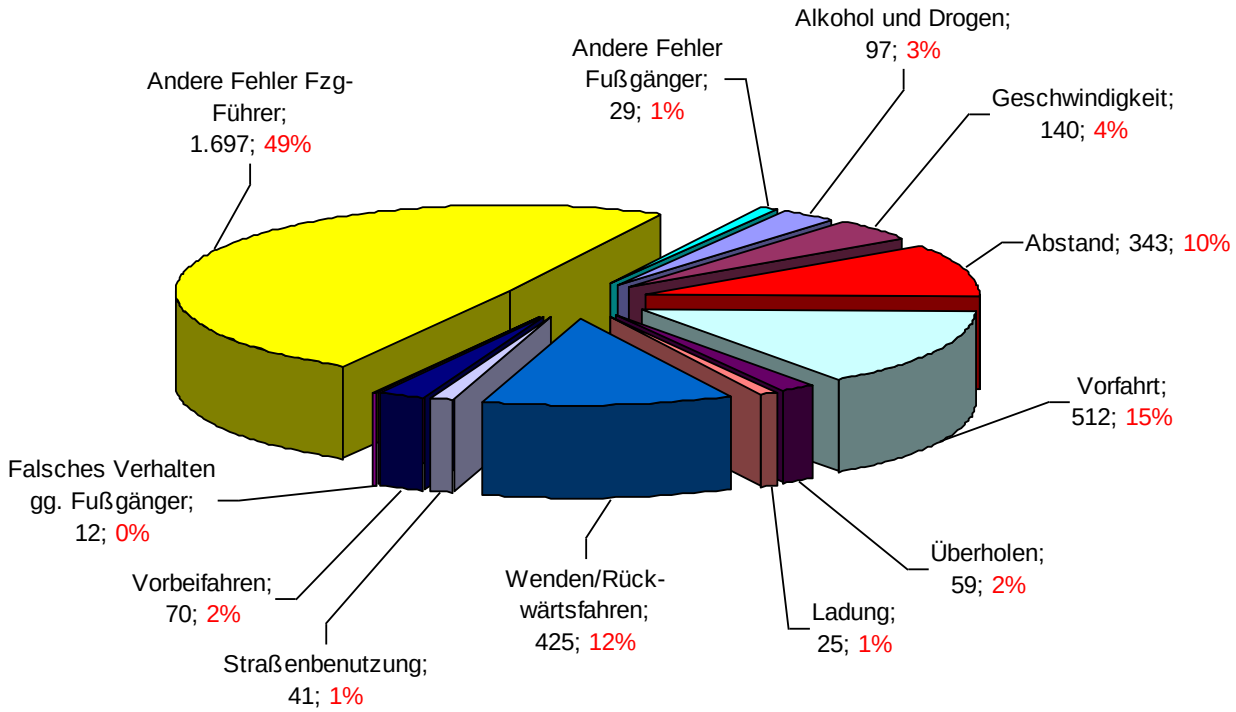
3. Hauptunfallursachen

Wie in den letzten Jahren sind die Hauptunfallursachen **Vorfahrtverletzung**, **Geschwindigkeitsüberschreitung** und **Abstandsunterschreitung**. Allein die Vorfahrtsverletzung hat einen Anteil von 15 % 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 29 % der Gesamtunfallursachen aus.

Hauptunfallursachen



Das große Feld **Andere Fehler** (49 % aller Unfälle) beinhaltet Unfallursachen, die nicht klar definiert werden konnten. Darunter fallen auch die Unfälle 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 2010 im Main-Taunus-Kreis sechzehn 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 2010 vier Kontrollen (2 Zweirad- und 2 Schwerlastkontrollen) durchgeführt.

Die Polizeistationen der PD Main-Taunus führten neben der Verkehrsüberwachung im Rahmen des Streifendienstes im Jahr 2010 insgesamt 205 Standkontrollen durch. Dies insbesondere in den Bereichen

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

2010 wurden durch die PD Main-Taunus insgesamt 40 Geschwindigkeitskontrollen mittels technischer Hilfsmittel durchgeführt. Hierbei handelt es sich um:

- 28 Kontrollen mittels Laser Pistolen
  und
- 12 Kontrollen mittels ESO- Lichtschrankenmessgerät

Bei der Überwachung mittels Laser-Pistole wurden 235 Verstöße geahndet.

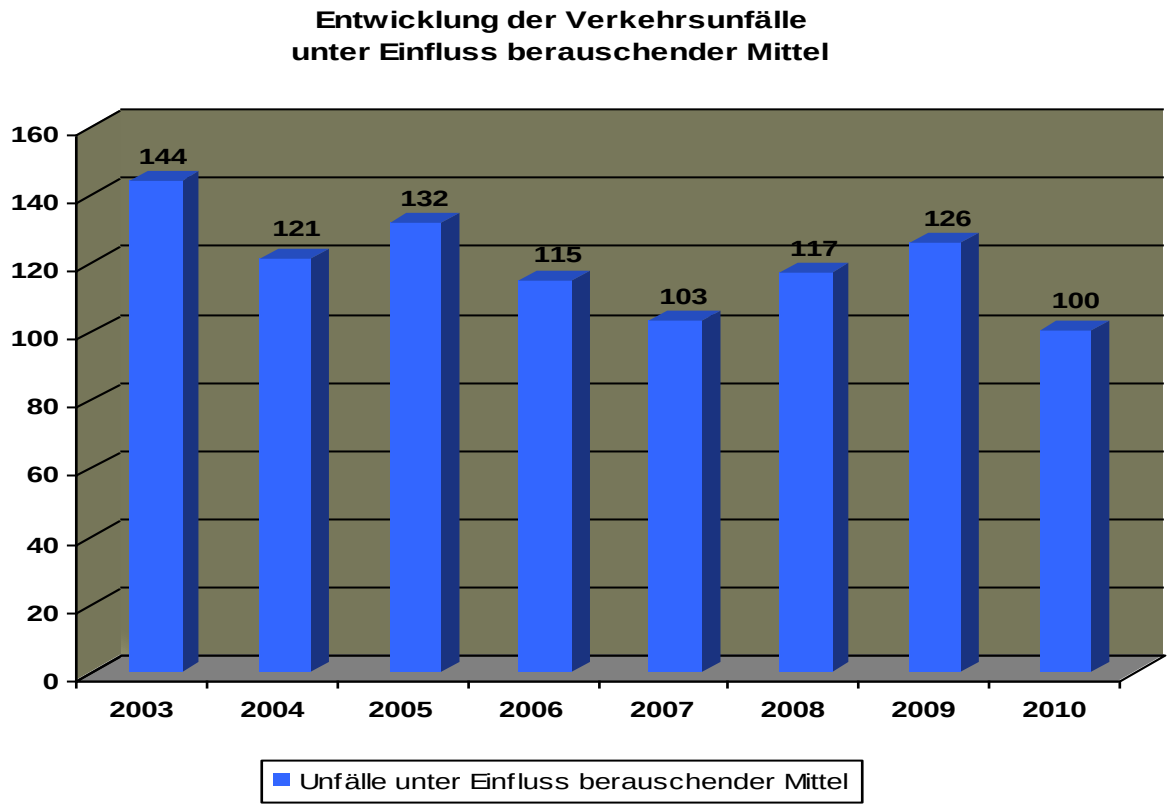
An den Kontrollstellen des ESO – Lichtschrankenmessgerätes wurden insgesamt 9.867 Fahrzeuge gemessen und dabei 404 Verstöße festgestellt.

Es ergab sich hierbei eine Geschwindigkeitsüberschreitungsrate von 3,6 %

4. Verkehrsunfälle unter Einfluss berauschender Mittel

Im Jahr 2010 wurden im Bereich der PD Main-Taunus 100 Unfälle aufgenommen, bei denen der Fahrzeugführer unter Alkohol oder anderen berauschenden Mitteln stand. Das sind 20,6 % weniger als im Jahr zuvor. Die Anzahl der Unfälle unter Einfluss berauschender Mittel liegt deutlich unter dem Durchschnitt der letzten acht Jahre.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	+/-	in %
Unfälle unter Einfluss berauschender Mittel	144	121	132	115	103	117	126	100	-26	-20,6



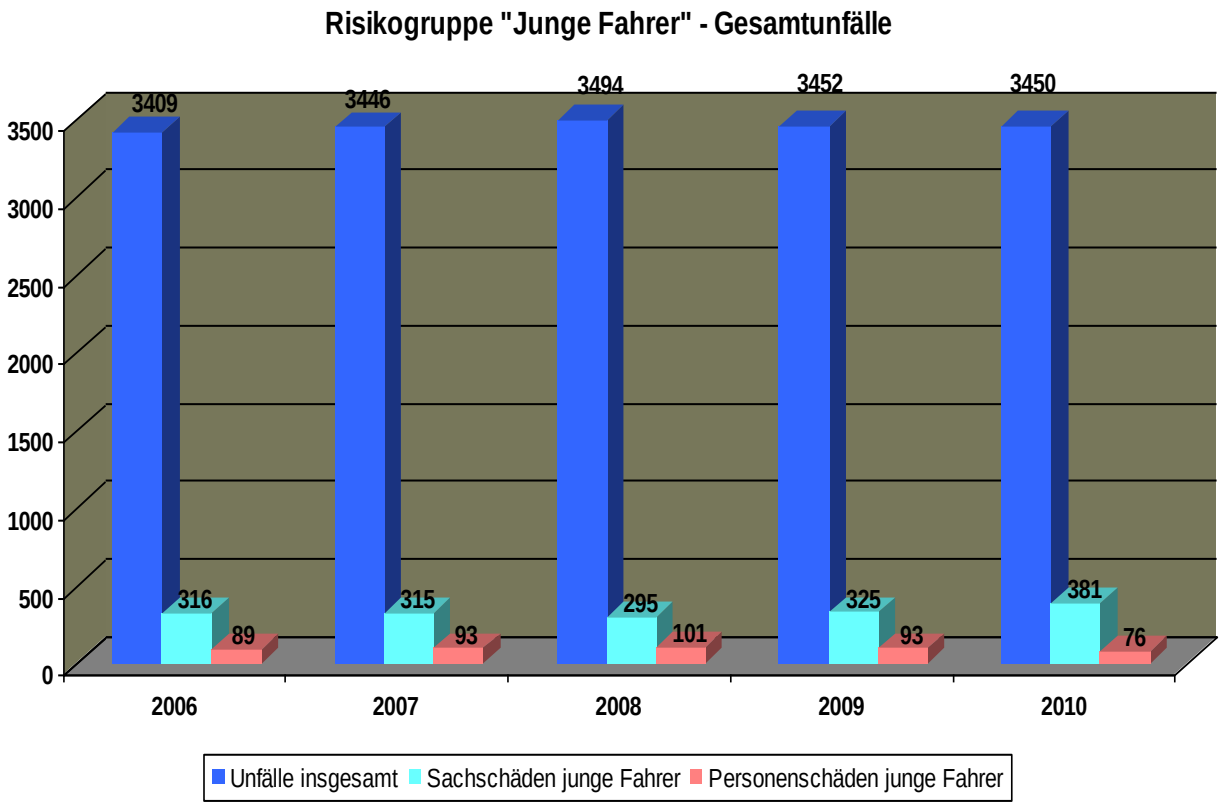
Bei den Verkehrsunfällen unter dem Einfluss berauschender Mittel wurden im vergangenen Jahr 39 (2008: 47; 2009: 47) Personen verletzt und Gott sei Dank **keine** Personen getötet. In 2006 und 2007 kamen infolge von Alkoholunfällen jeweils zwei Menschen zu Tode.

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 **201** Drogen-/Alkoholfahrten festgestellt. Dabei standen **144** Fahrzeugführer unter Alkoholeinfluss und **47** Fahrzeugführer unter Drogeneinfluss. Bei **10** Fahrzeugführern wurde ein Mischkonsum festgestellt.

5. Risikogruppen

5.1 Junge Fahrer

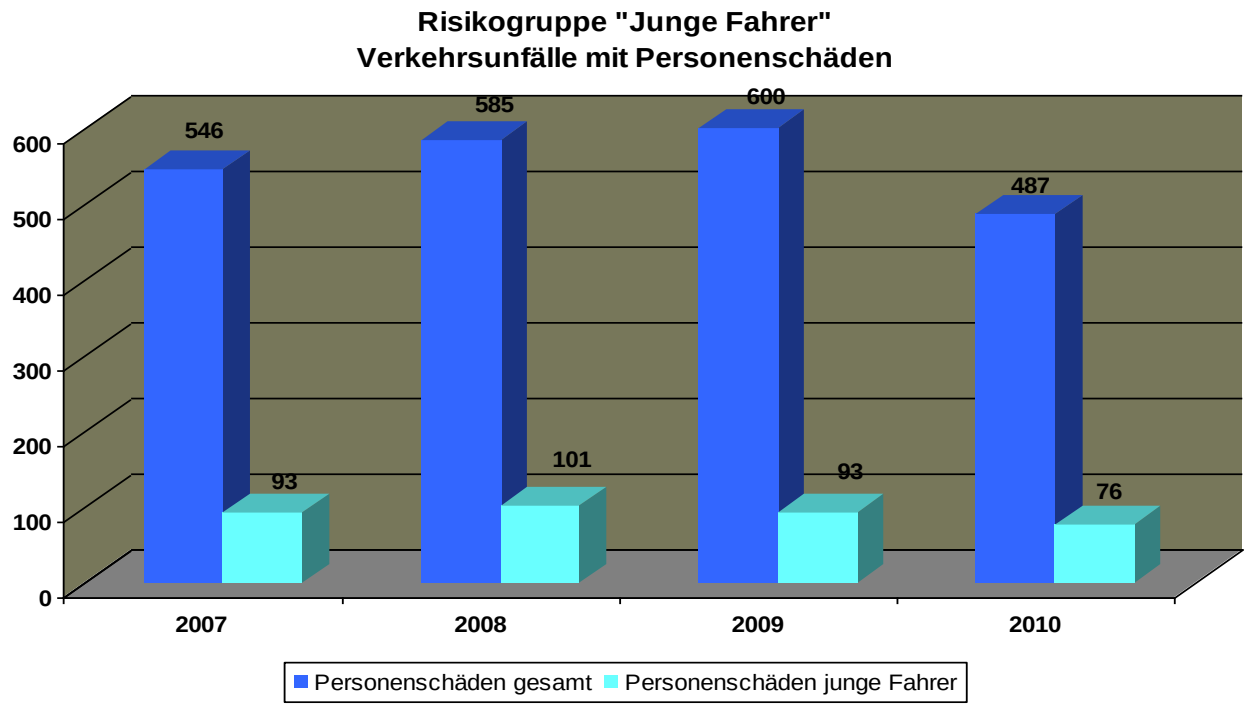
Bei den „Jungen Fahrern“ handelt es sich um eine Gruppe von Verkehrsteilnehmern, die als besonders gefährdet gilt. Sie sind 18 bis 24 Jahre alt.



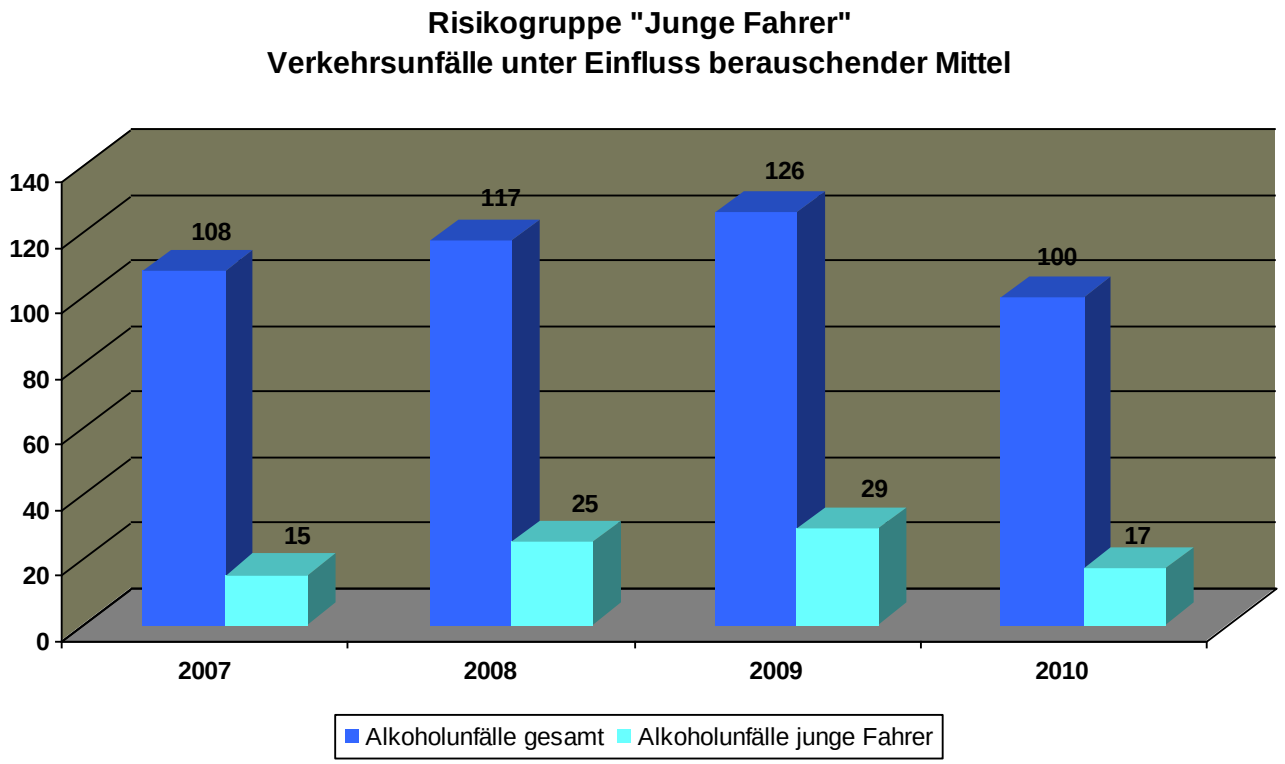
Am Gesamtunfallaufkommen in 2010 war diese Gruppe mit **13,25 %** beteiligt. In 2009 waren es 12,10 %. Da die jungen Fahrer lediglich einen Anteil von 7,3 % an der Gesamtbevölkerung haben, sind sie weiterhin überproportional am Unfallgeschehen beteiligt. Hierbei muss allerdings auch die Tatsache einbezogen 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 13,25 % für die PD Main-Taunus weniger dramatisch, da sich der Prozentsatz für diese Risikogruppe an den Gesamtunfällen in 2010 für das PP Westhessen auf **18,5 %** beläuft.

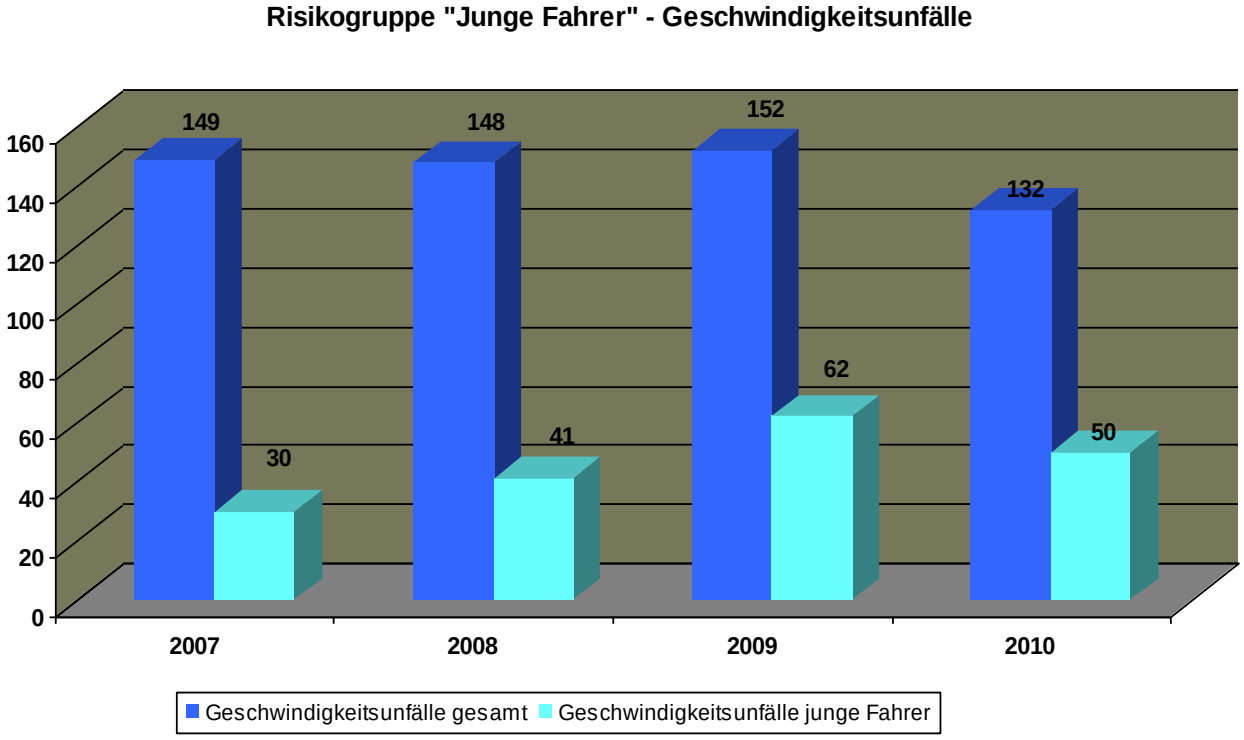
Gleichwohl müssen auch im Main-Taunus-Kreis die jungen Fahrer weiterhin im Fokus stehen, weil die Quote dieser Gruppe im Hinblick auf **Unfälle mit verletzten Personen** immer noch zu hoch ist. Die jungen Fahrer waren nämlich an den Unfällen mit verletzten Personen im Jahr 2010 mit **15,60 %** (2009: 15,5 %) beteiligt. Überwiegend liegt hier überhöhte Geschwindigkeit als Unfallursache vor (häufig aus Leichtsinn und Selbstüberschätzung). Damit einher geht ein erhöhtes Verletzungsrisiko. Mit der gesetzlich manifestierten Möglichkeit des begleitenden Fahren ab 17 Jahre wird dem Phänomen entgegengewirkt (siehe auch Seite 17).



Auch bei **„Alkoholunfällen“** ist die Gruppe „Junge Fahrer“ überproportional am Unfallgeschehen beteiligt. „Junge Fahrer“ waren in 2010 mit **17 %** (2009: 29 %) an Unfällen dieser Kategorie beteiligt.



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



Hier wird deutlich, dass eine Beteiligung junger Fahrer weit überdurchschnittlich ist, auch wenn ihr Anteil in 2010 mit 37,9 % gegenüber 2009 mit 40,8 % etwas gesunken ist.

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. Hierzu 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.

- Seit dem 01.Januar 2011 ist das „begleitete Fahren ab 17“ kein Modellversuch mehr. Fahranfänger dürfen in Hessen bereits im Alter von 17 Jahren, 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:

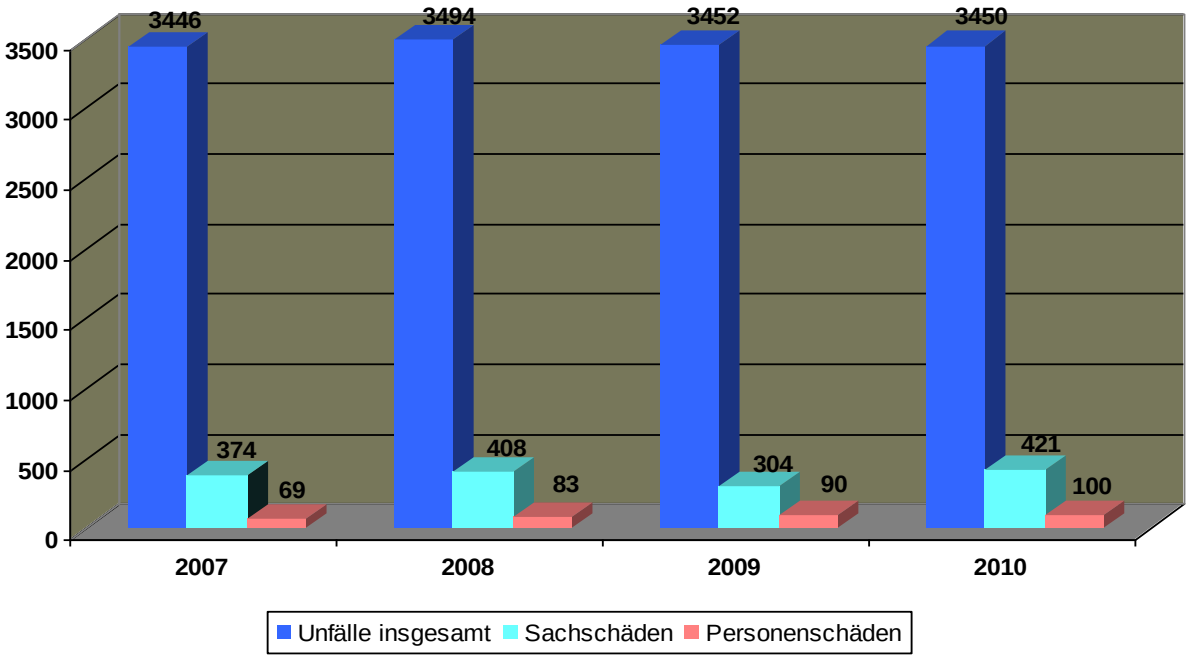
z. B.:	bis 10 km/h	15,00 €
	11-15 km/h	25,00 €
	ab 21 km/h	80,00 € und 1 Punkt in Flensburg
	ab 31 km/h	160,00 € und 3 Punkte und 1 Monat Fahrverbot
	über 70 km/h	680,00 € und 4 Punkte und 3 Monate Fahrverbot

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 2011 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.

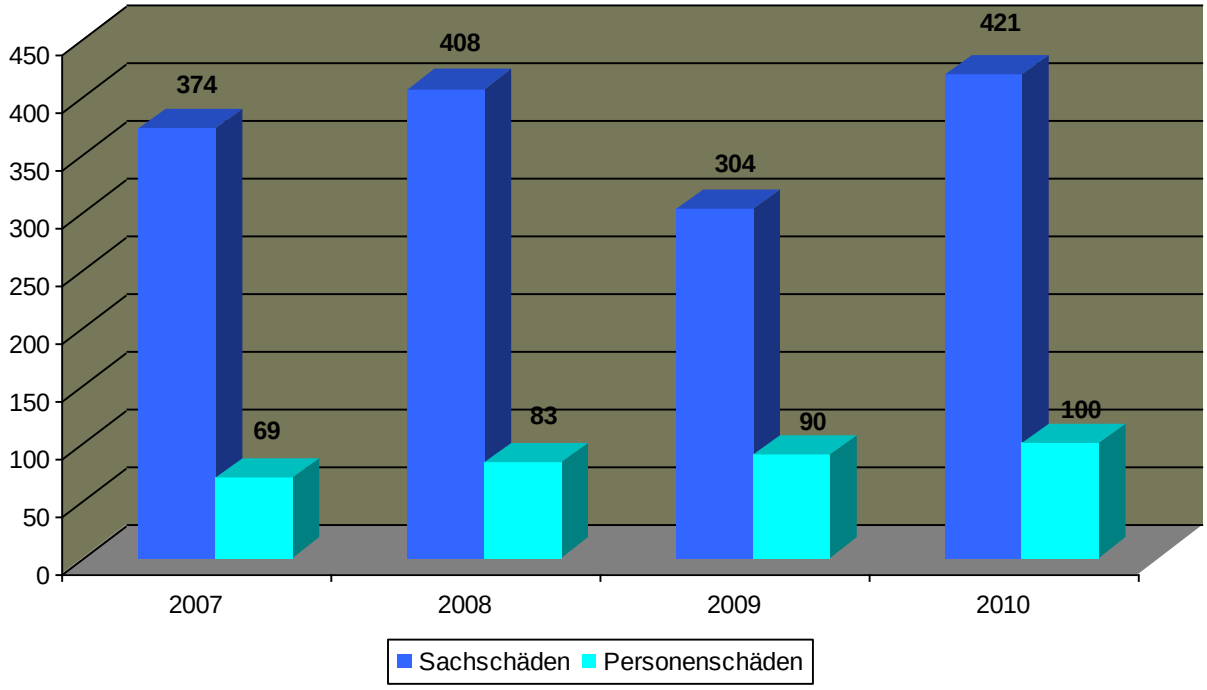
Risikogruppe "Senioren" Gesamtunfälle



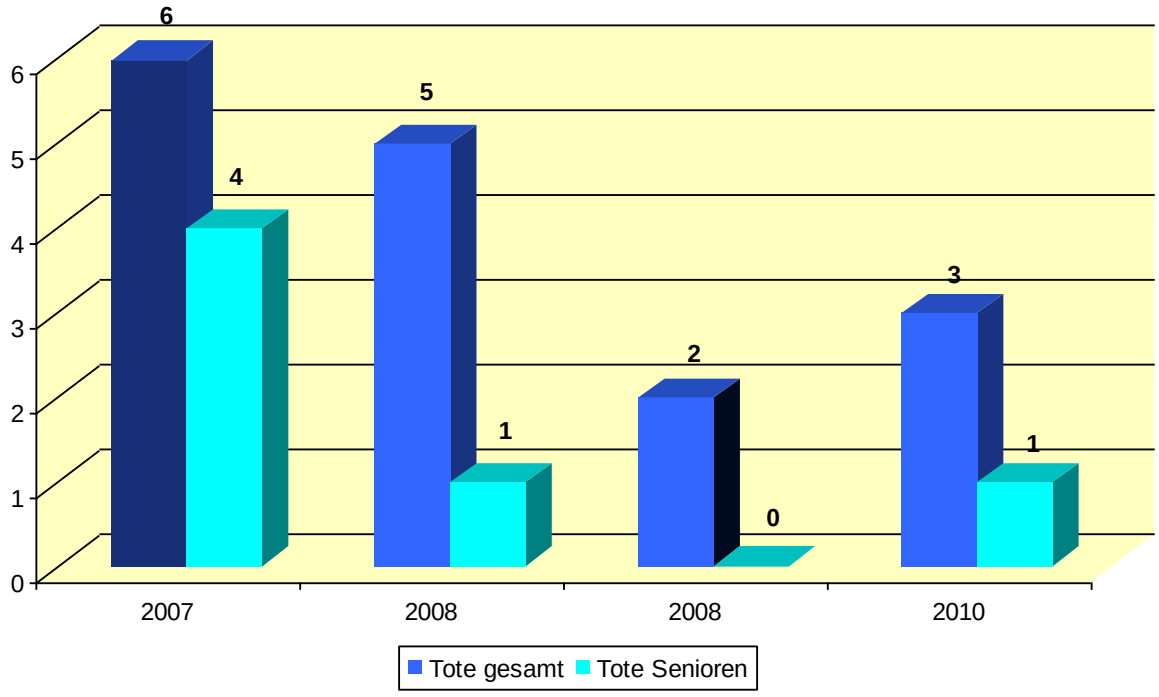
Im Vergleich zu den Gesamtzahlen am Unfallaufkommen ist diese Gruppe 2010 mit **15,1 %** (2009: 11,4 %) beteiligt. Die Gesamtzahl der Bürger dieser Altersgruppe im Main-Taunus-Kreis beträgt **43.704** und entspricht **19,28 %.** Somit kann man sagen, dass diese Altersgruppe am Unfallgeschehen im Verhältnis 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 2010 „Senioren“ mit **20,5 %** (2009: 15,0 %) beteiligt. Nach dem deutlichen Rückgang der Verkehrsunfälle mit Sachschäden von 2008 auf 2009 stiegen diese Verkehrsunfälle sogar über den Wert von 2008 hinaus. Bei den Verkehrsunfällen mit Personenschaden ist eine kontinuierliche Steigerung seit 2008 festzustellen.

Risikogruppe "Senioren" Personen- und Sachschäden

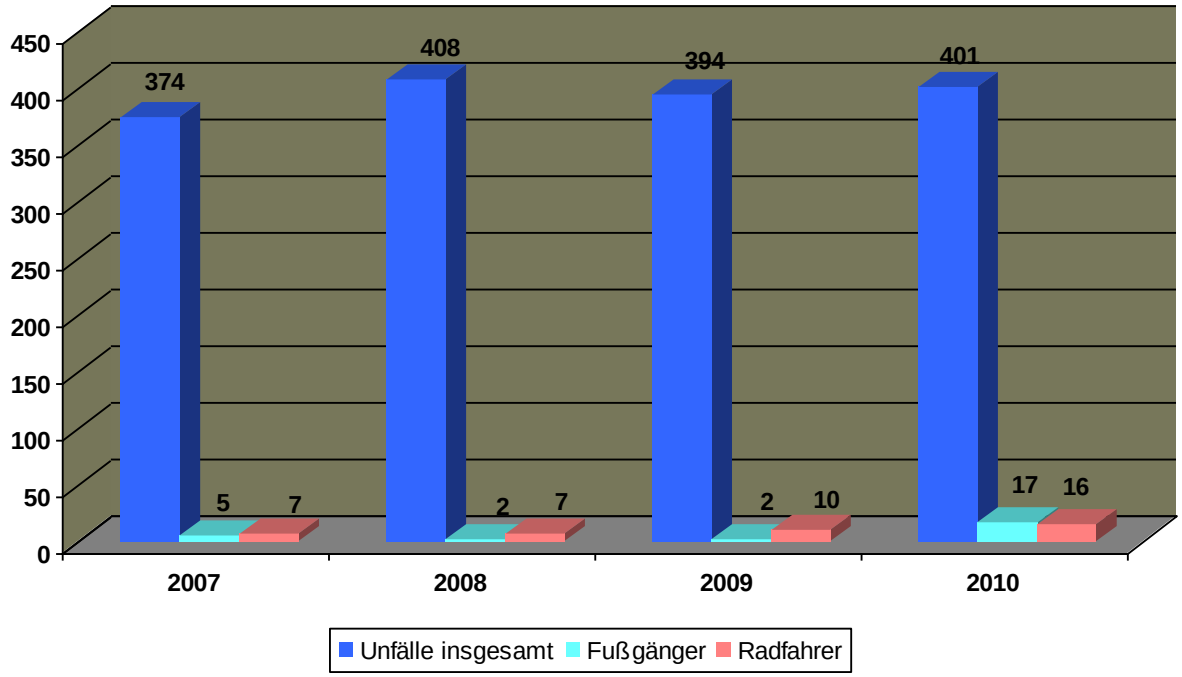


Risikogruppe "Senioren" Unfalltote



Bei Verkehrsunfällen als Radfahrer und Fußgänger waren die Senioren nur in 8 % 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

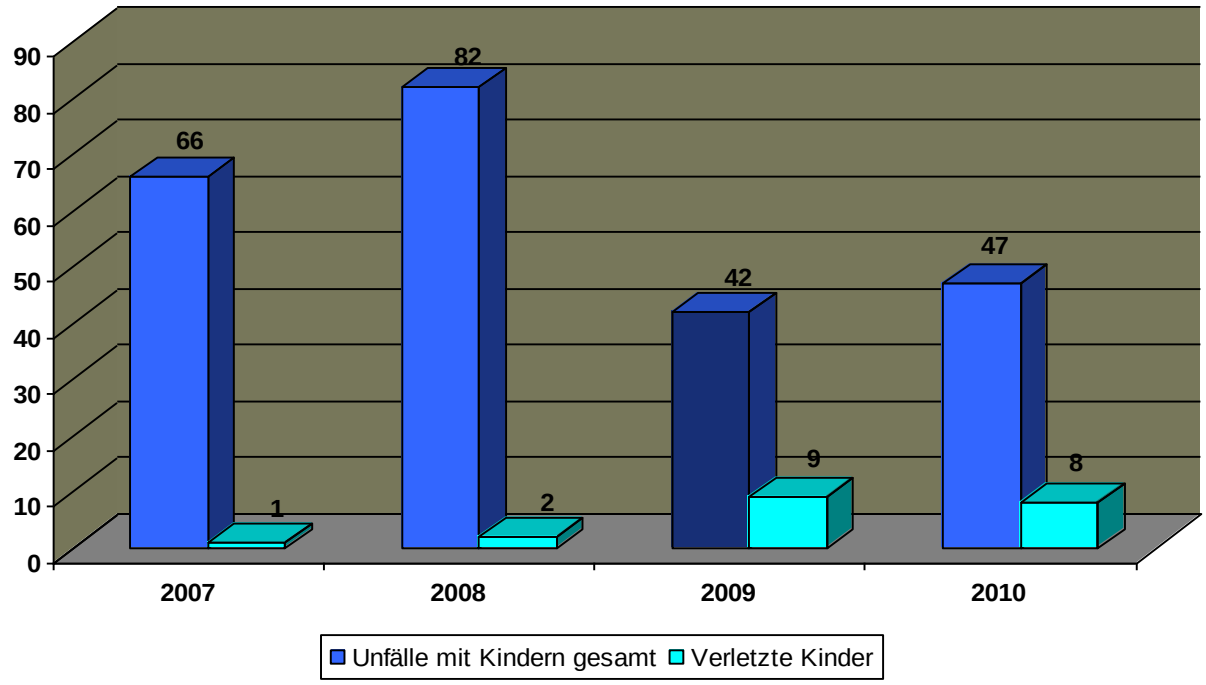
Bei den Verkehrsunfällen der dritten Risikogruppe, den Kindern (bis 14 Jahre), ist nach dem enormen Rückgang von 2008 auf 2009 eine leichte Steigerung um fünf Verkehrsunfälle auf 47 zu verzeichnen. Es geht dabei um Unfälle, bei denen Kinder als aktive oder passive (Mitfahrer) Verkehrsteilnehmer beteiligt sind.

	2007	2008	2009	2010	+/-
Unfälle mit Kindern gesamt	66	82	42	47	5
Verletzte Kinder	1	2	9	8	-1

In Relation zu den Gesamtzahlen der Unfälle der Polizeidirektion Main-Taunus waren im Jahr 2010 bei **1,4 %** (2009: 1,2 %) aller Unfälle Kinder beteiligt, sei es als Verursacher oder als Mitfahrer.

Leider wurden bei den Unfällen 8 Kinder verletzt. 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 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.

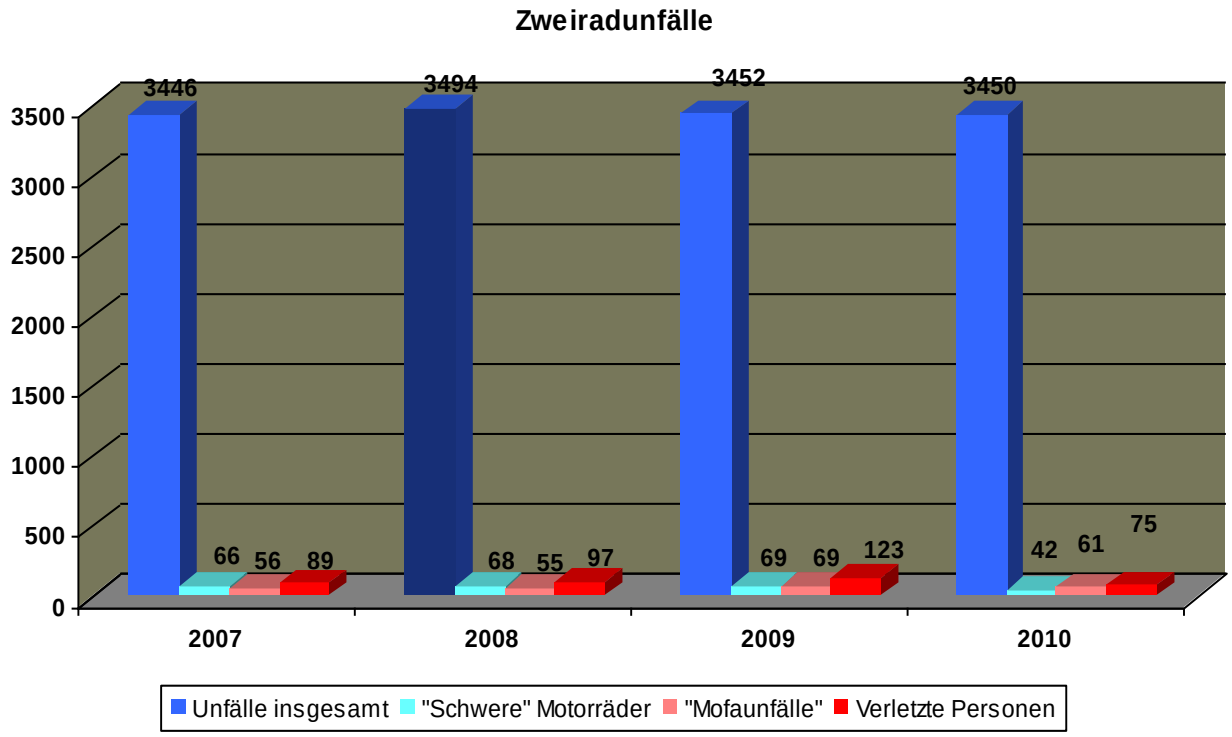
6. Motorradunfälle

Unfälle mit motorisierten Zweirädern stellen im Main-Taunus-Kreis keine besondere Problemlage dar, machen sie doch in 2010 „nur“ 3 **%** (2009: 4 %) 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 (2010: 2,6%).

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

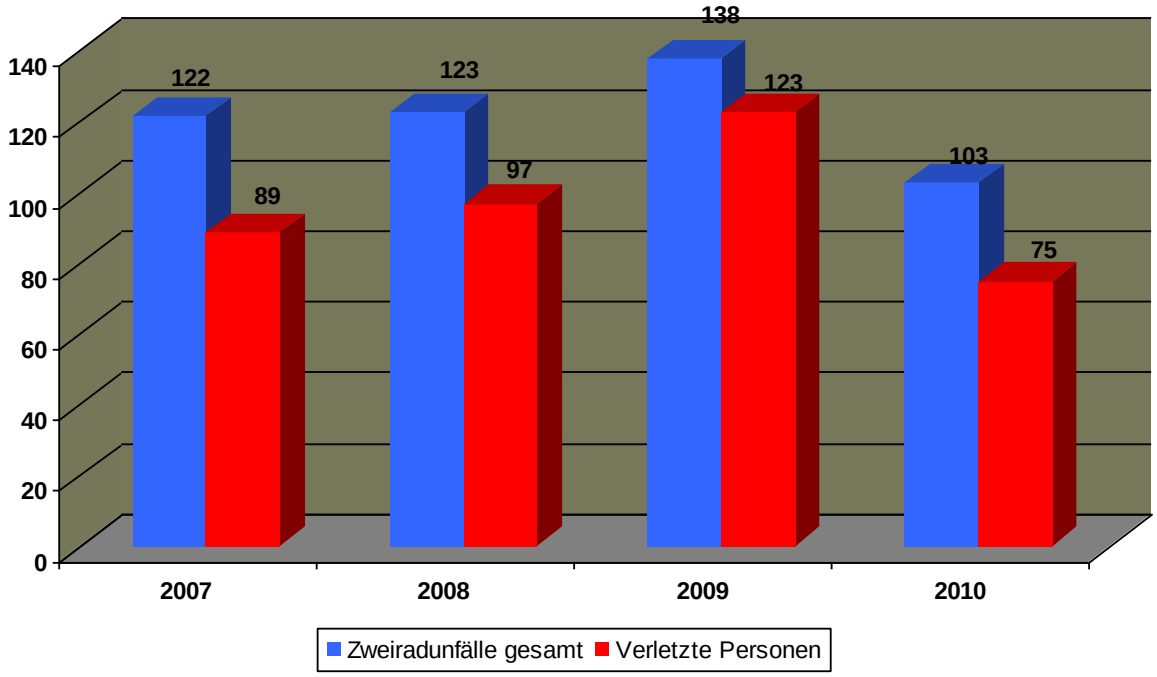
	2007	2008	2009	2010	+/-
Unfälle insgesamt	3446	3494	3452	3450	- 2
"Schwere" Motorräder	66	68	69	42	-27
"Mofaunfälle"	56	55	69	61	-8
Verletzte Personen	89	97	123	75	-48

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.

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 2010 waren 11,9 **%** (2009: 15,8 %) aller verletzten Personen Beteiligte an Motorradunfällen, obwohl diese Unfallgruppe lediglich **3 %** der Gesamtunfälle ausmacht.

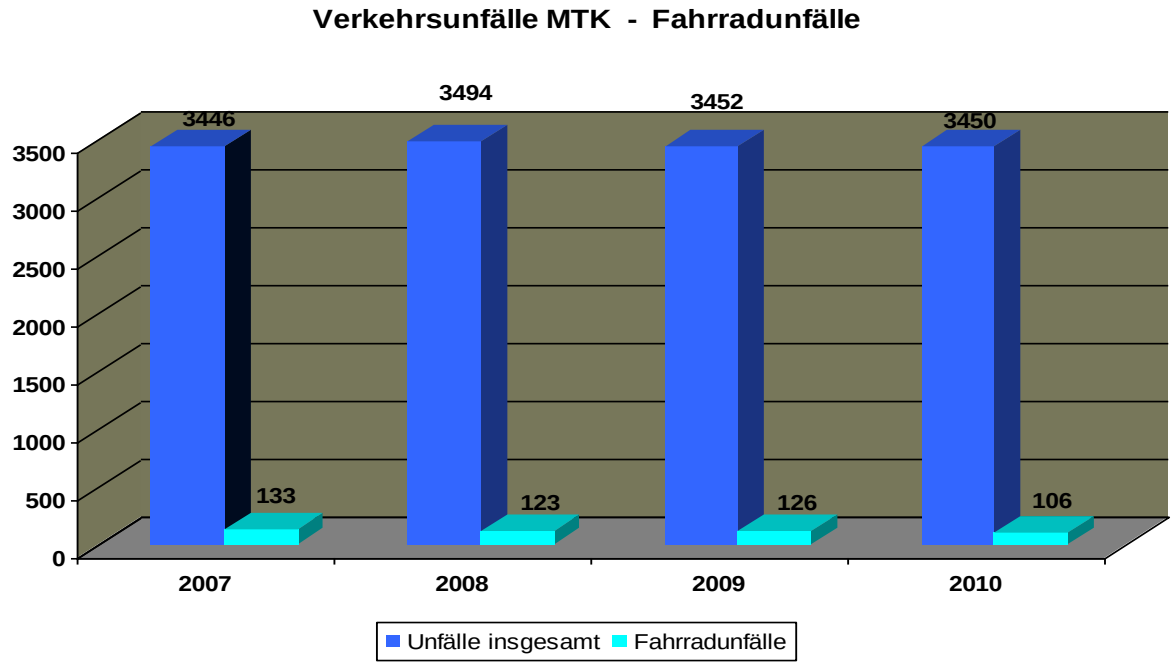
Vor dem Hintergrund des hohen Verletzungsrisikos müssen wir uns mit diesem Unfallphänomen intensiv befassen. Das erhöhte Unfallrisiko der Motorradfahrer ergibt sich zum Einen durch die hohen Geschwindigkeiten, die sie mit ihren Maschinen fahren können (geringes Gewicht/hohe PS-Leistung). Zum Anderen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

Hier müssen verstärkt Aufklärungsmaßnahmen durchgeführt werden. Zu Beginn der Zweiradsaison im Frühjahr 2010 wurden die Motorradfahrer mit Flyeraktionen hinsichtlich der Gefahren sensibilisiert: ***„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 anderer 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.“***

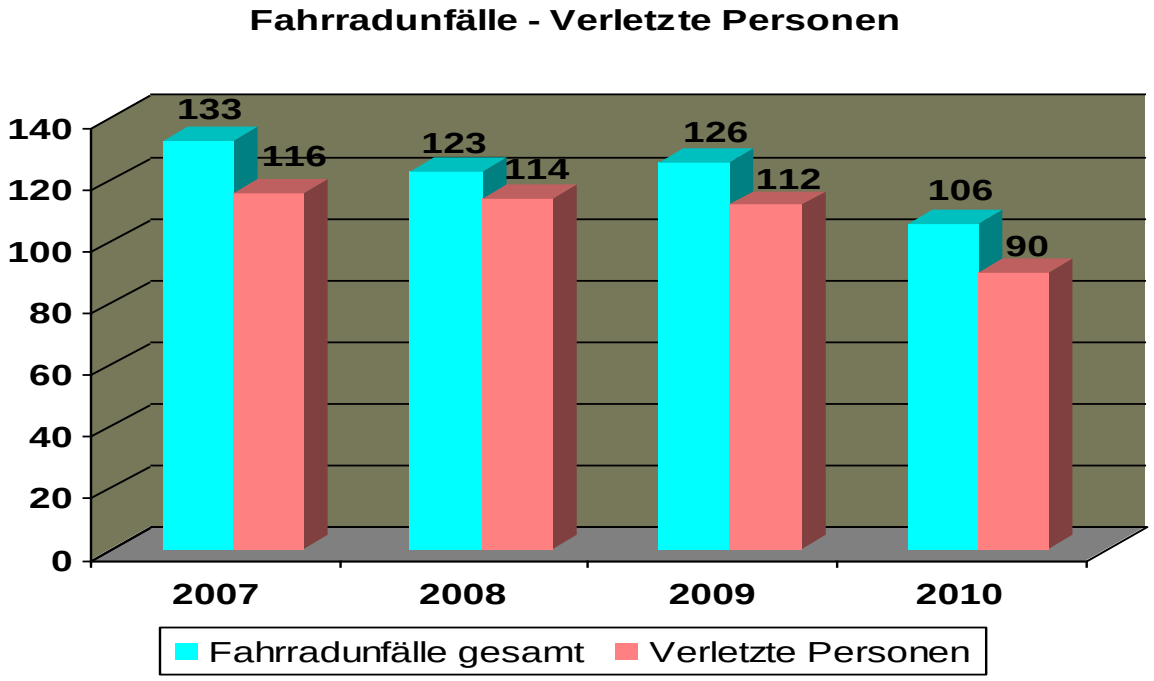
Leider kommen wir auch hier um repressive Maßnahmen nicht umhin. Wie im Jahr 2010 werden wir auch in 2011 verstärkt „Zweiradkontrollen“ durchführen, die sich sowohl auf Bauartveränderungen an den Fahrzeugen als auch auf die Geschwindigkeit konzentrieren.

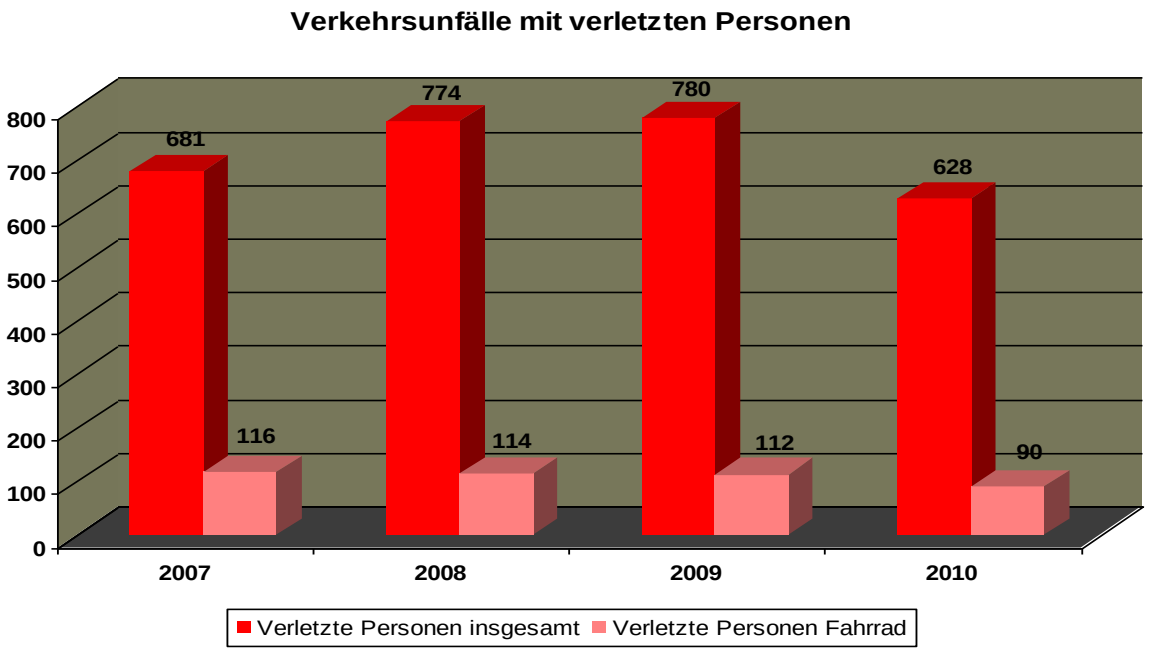
7. Fahrradunfälle

Die Zahl der polizeilich aufgenommen Fahrradunfälle ist praktisch konstant geblieben. In Relation zum Gesamtunfallaufkommen waren lediglich an **3,1 %** (2009: 3,6) aller Unfälle Fahrradfahrer beteiligt. Das liegt etwas über der Fahrradunfallzahl des Polizeipräsidiums Westhessen (2,0 %).



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). Nahezu bei jedem Unfall, an dem ein Fahrradfahrer beteiligt ist, wird dieser verletzt.





In 2010 resultierten **14,3 %** (2009: 14,4%) aller bei Verkehrsunfällen im Main-Taunus-Kreis verletzten Personen aus Fahrradunfällen, obwohl diese Art von Unfällen lediglich 2,6 % 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 2010 89 **%** (2009: 90 %) 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 ist seit Mai 2010 fertig gestellt.

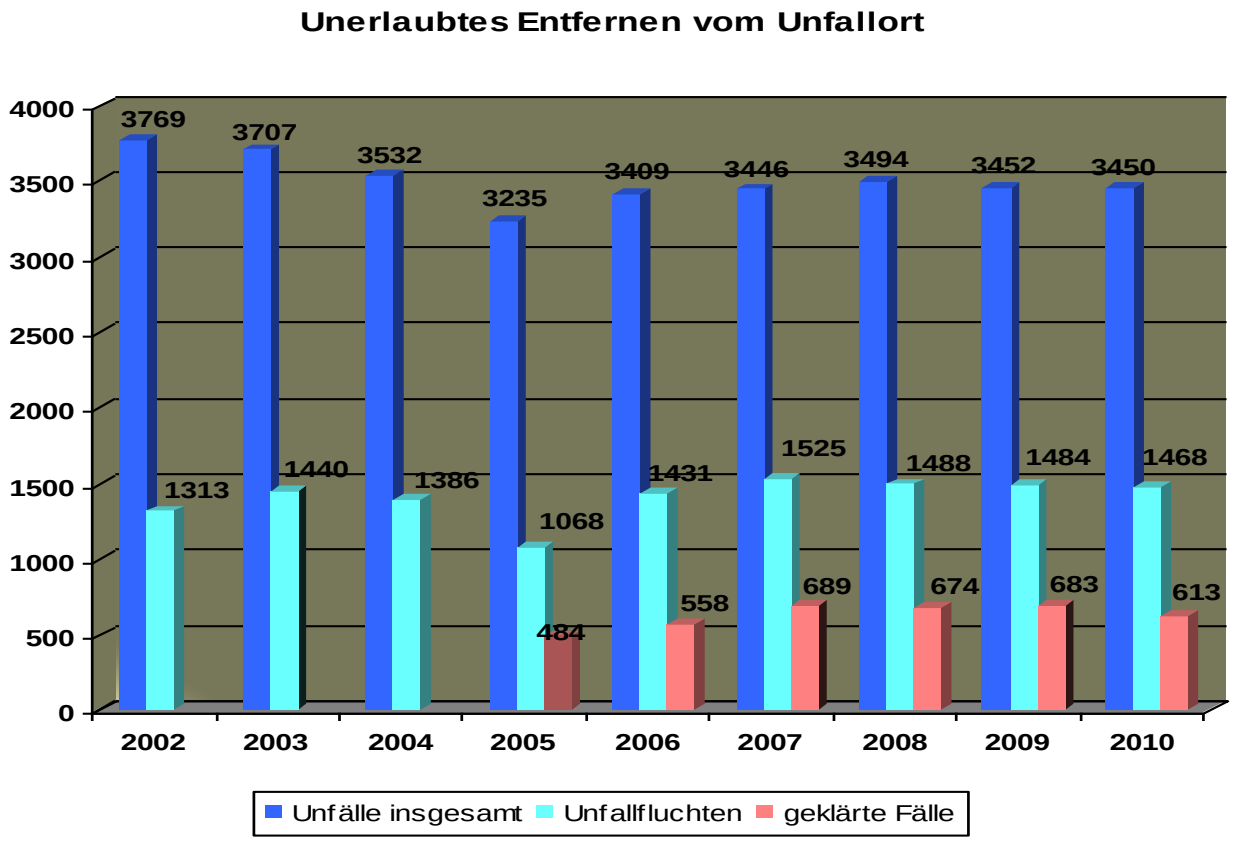
Verkehrskontrollen durch die Polizei werden durch die Anonymität und die Mobilität der Fahrradfahrer sehr erschwert.
Durch den verstärkten Einsatz von **Fahrradstreifen** wird versucht, dieses Problem in den Griff zu bekommen. Auch der Einsatz der **Jugendverkehrsschule** in der Grundschule (4. Klasse) 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 2009leicht rückläufig. Nach wie vor ist im Main-Taunus-Kreis der Anteil derjenigen, die sich unerlaubt vom Unfallort entfernen, mit 42,5 % (2009: 43,0 **%**; 2008 42,5%) überproportional hoch. Im Vergleich hierzu lag der Bundesdurchschnitt 2009 mit 21,4 % etwa bei der Hälfte.

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Unfälle insgesamt	3769	3707	3532	3235	3409	3446	3494	3452	3450
Unfallfluchten	1313	1440	1386	1068	1431	1525	1488	1484	1468
geklärte Fälle				484	558	689	674	683	613

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 2010 bei fast **42 %,** 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 in 2009 eine Untersuchung zur Verkehrsunfallfluchtsituation im Main-Taunus-Kreis erstellt. 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 hohen Verkehrsdichte.

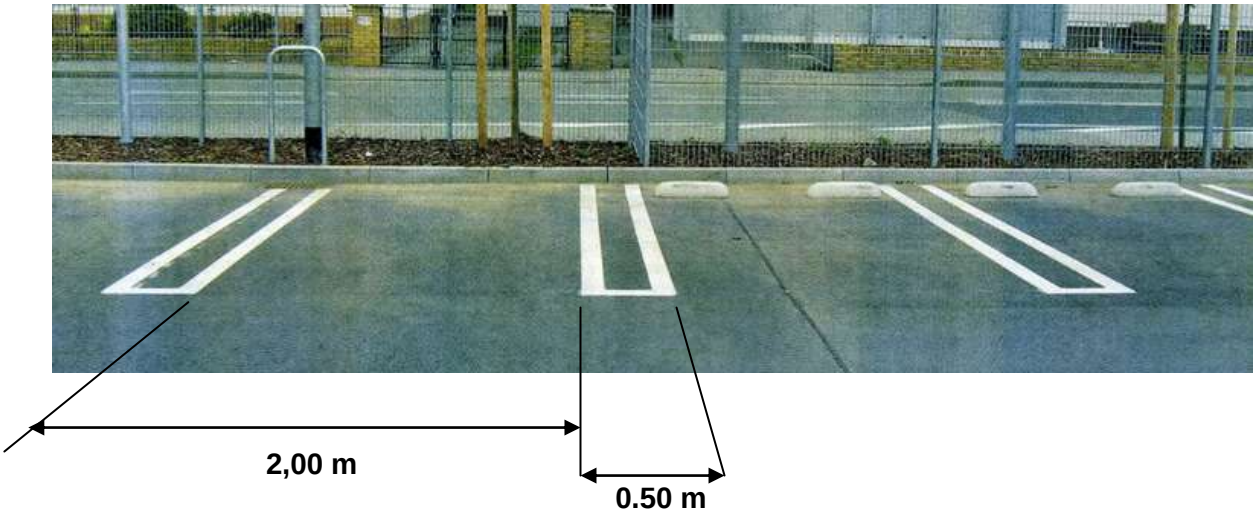
Fazit und Maßnahmen der Polizeidirektion Main-Taunus

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.

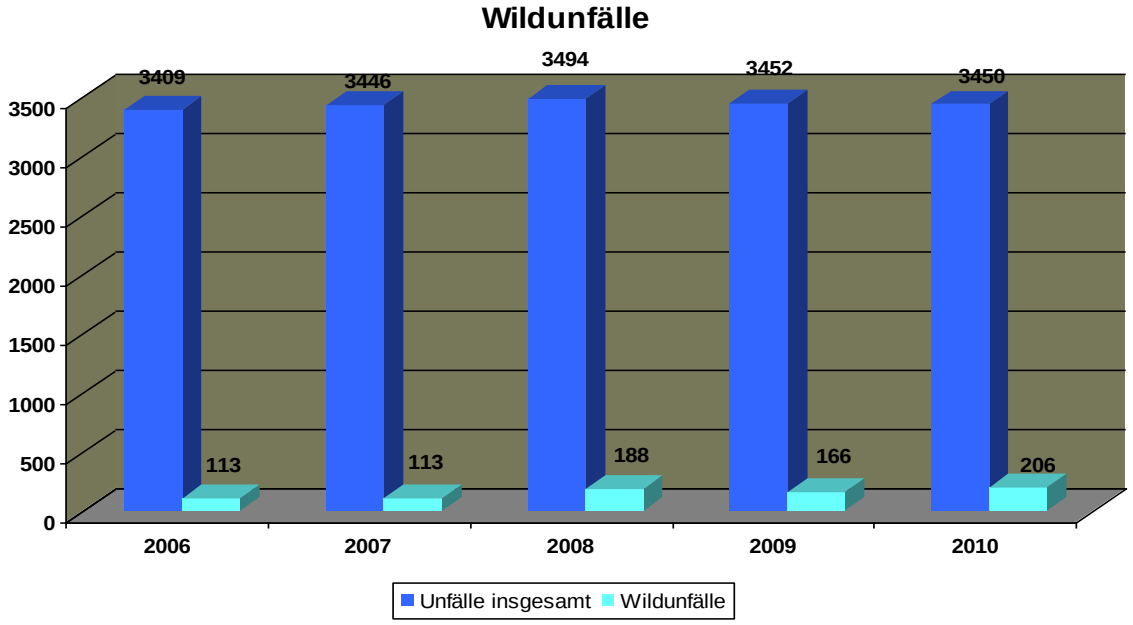
Gemeinsam mit dem Hessischen Landeskriminalamt hat unsere Polizeidirektion einen Informationsflyer zum Thema Unfallflucht entwickelt, der an unfallträchtigen Orten verteilt wird. Wir sind im Gespräch mit den Betreibern von Großparkplätzen, um insbesondere durch die Verbreiterung von Parkbuchten die Unfallgefahr 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



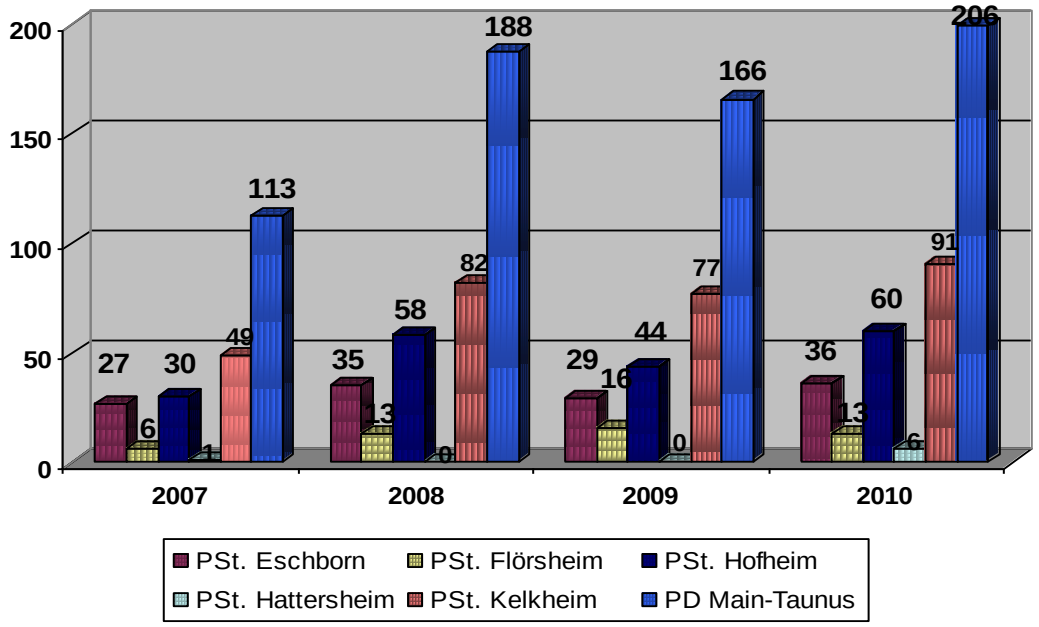
9. Wildunfälle

Nach den starken Anstiegen der Wildunfälle von 2007 auf 2008 und dem im Jahr 2009 zu verzeichnenden Rückgang muss für das Jahr 2010 erneut ein Anstieg um 40 Wildunfälle auf 206 (2008: 188 Unfälle, 2009: 166 Unfälle) festgestellt werden. Dies entspricht einem Anstieg um 24 % gegenüber dem Vorjahr.



Die enorme Steigerung der Wildunfälle betrifft die Zuständigkeitsbereiche der Polizeistationen Eschborn, Hofheim, Hattersheim und Kelkheim. Dem entgegen ist für den Bereich der Polizeistation Flörsheim ein Rückgang um drei Wildunfälle festzustellen. Wie in den Vorjahren auch, ist die Polizeistation Kelkheim am höchsten belastet.

Entwicklung der Wildunfälle bei der Polizeidirektion und Polizeistationen im MTK



Bereits 2008 wurden die Wildunfälle im gesamten Main-Taunus-Kreis durch Polizeioberkommissar Markus Hahn auf ihre Phänomenologie untersucht. Die Unfallschwerpunkte wurden festgestellt, es wurde ein **Maßnahmenkatalog zur Vermeidung von Wildunfällen** im Allgemeinen und für den für den Bereich der Polizeistation Kelkheim im Besonderen entwickelt.

Zusammen mit den Jagdpächtern, den Revierförstern, den betroffenen Gemeinden und der Straßenverkehrsbehörde wurden die entwickelten Maßnahmen zur Vermeidung von Wildunfällen, wie zum Beispiel das Anbringen spezieller Reflektoren an den Leitpfosten, das Errichten einer Duftbarriere aus Schaum an den Bäumen und das Aufstellen von Wildwarnschildern, sukzessive ab dem Sommer 2009 in den Bereichen ausgewählter Wildunfallschwerpunkte / -strecken 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.

Eine erste Evaluation zur Wirksamkeit der Maßnahmen auf den ausgewählten Schwerpunktstrecken im Bereich der Polizeistation Kelkheim ergab für die Vergleichszeiträume im zweiten Halbjahr 2008 zum zweiten Halbjahr 2009 einen positiven Trend. Hier war ein Rückgang um 65,5 % an den Strecken mit Maßnahmen zu verzeichnen

	2008	2009	+ / - (%)
Strecken mit Maßnahmen:	83	37	**- 55,4**
Strecken ohne Maßnahmen:	61	61	**0**

	2009	2010	+ / - (%)
Strecken mit Maßnahmen:	37	41	**+ 10,8**
Strecken ohne Maßnahmen:	61	77	**+ 26,2**

	2008	2010	+ / - (%)
Strecken mit Maßnahmen:	83	41	**- 50,6**
Strecken ohne Maßnahmen:	61	77	**+ 26,2**

Der direkte Vergleich der Wildunfallzahlen an den Strecken mit und ohne Maßnahmen macht deutlich, dass an den Strecken mit Maßnahmen die Zahlen von 2008 auf 2009 immens sanken und von 2009 auf 2010 nur geringfügig wieder anstiegen.

Im Gegensatz dazu zeigten die Zahlen an den Strecken ohne Maßnahmen von 2008 auf 2009 keinerlei Veränderungen und von 2009 auf 2010 einen weit höheren Anstieg als an den Strecken ohne Maßnahmen.

Wenn man die Entwicklung von 2008 bis 2010 betrachtet, ist festzustellen, dass die Wildunfallzahlen an den Maßnahmenstrecken insgesamt um mehr als die Hälfte sanken, aber an den Strecken ohne Maßnahmen um mehr als ein Viertel anstiegen.

Fazit: Der Anstieg der Wildunfälle in 2010 um 24 % gegenüber dem Vorjahr gibt Grund zur Sorge. Bei der Entwicklung der Wildunfallzahlen sind Abhängigkeiten wie die Witterung - d.h. den harten oder milden Winter - und die Abschusszahlen der Jagdpächter und Jagdausübungsberechtigten zu berücksichtigen.

Die Evaluation der getroffenen Maßnahmen belegt deren Wirksamkeit zur Verhütung von Wildunfällen. Deshalb sollten die Maßnahmen auf weitere Streckenabschnitte mit. hohen Wildunfallzahlen ausgeweitet werden. Handlungsbedarf besteht auf der B 519 zwischen Hofheim und Liederbach, wo die Wildunfälle von 5 auf 11 anstiegen.

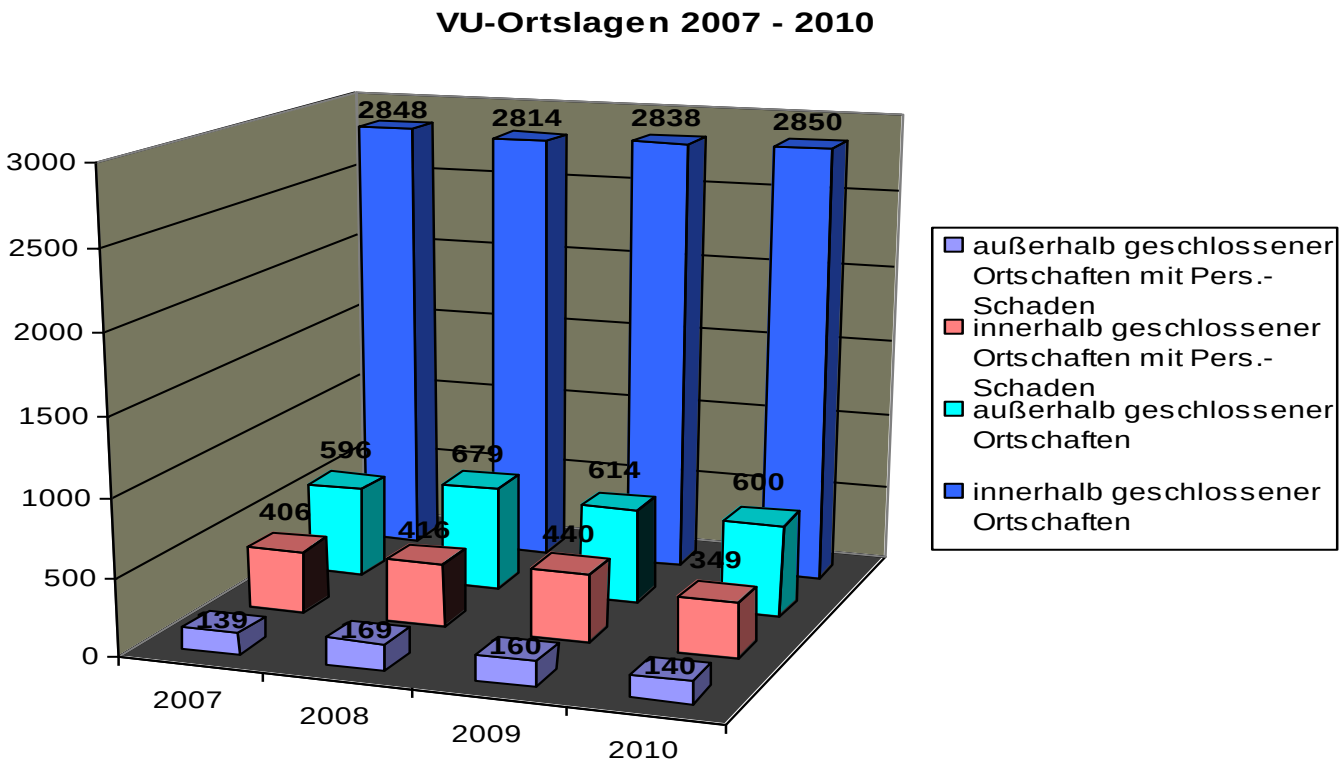
10. Verkehrsunfälle nach Ortslagen

Bei den 2010 registrierten Verkehrsunfällen ereigneten sich lediglich **600 außerhalb** geschlossener Ortschaften und **2.850 innerhalb geschlossener Ortschaften**. Das bedeutet, dass **82,6 % aller Unfälle innerorts** stattfanden.

	2007	2008	2009	2010	plus/minus
außerhalb geschlossener Ortschaften mit Pers.-Schaden	139	169	160	140	-20
innerhalb geschlossener Ortschaften mit Pers.-Schaden	406	416	440	349	-91
außerhalb geschlossener Ortschaften	596	679	614	600	-14
innerhalb geschlossener Ortschaften	2848	2814	2838	2850	12

Im Vergleich mit den Zahlen des Polizeipräsidiums Westhessen, wonach nur **71,3 %** aller Unfälle innerhalb geschlossener Ortschaften und **28,7 %** außerhalb geschlossener Ortschaften zustande kamen, liegt im Main-Taunus-Kreis der Anteil der innerorts registrierten 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 deutlich größeres Risiko innerhalb geschlossener Ortschaften in einen Unfall verwickelt zu werden, als im Gesamtbereich des Polizeipräsidiums Westhessen.

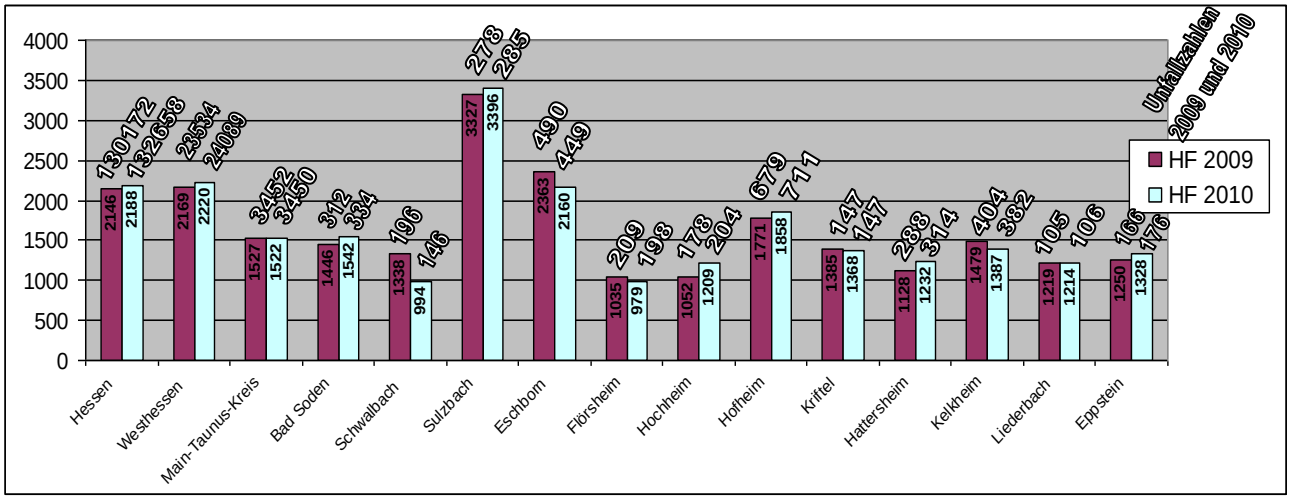


11. Verkehrsunfallentwicklung in den Kommunen

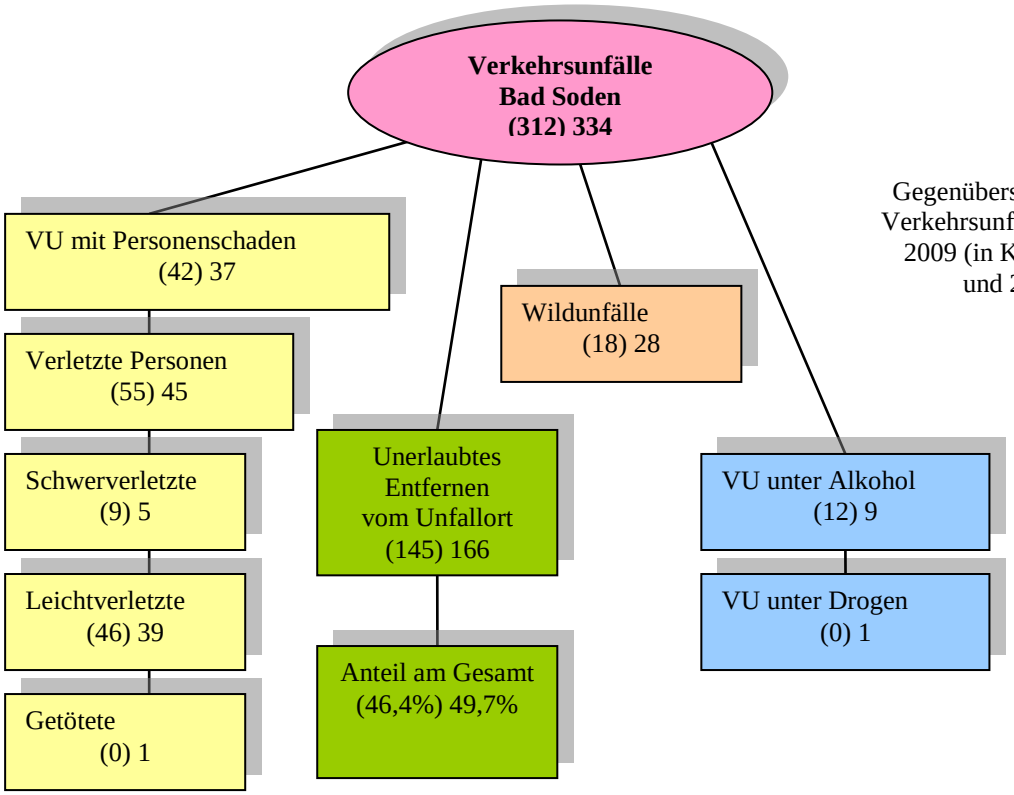
	Unfälle			Verunglückte				Schäden
	Gesamt	plus / minus	Personen-schäden	Gesamt	Getötete	Schwer-verletzte	Leichtver-letzte	Gesamt-schaden (EUR)
Bad Soden	334	22	37	45	1	5	39	749.138
Eppstein	176	10	33	44	1	13	30	501.678
Eschborn	449	-41	69	94	0	13	81	1.239.625
Flörsheim	198	-11	36	42	0	4	38	506.390
Hattersheim	314	26	52	69	0	7	62	711.041
Hochheim	204	26	34	43	0	5	38	611.649
Hofheim	711	32	95	111	0	13	98	1.901.031
Kelkheim	382	-22	53	69	0	14	55	993.114
Kriftel	147	0	17	27	1	4	22	472.017
Liederbach	106	1	17	33	0	12	21	369.630
Schwalbach	146	-50	19	20	0	4	16	292.193
Sulzbach	285	7	25	35	0	4	31	418.569
Gesamt	3.450	-2	487	631	3	98	530	8.766.075

Unfallhäufigkeitszahlen 2009 und 2010 im Vergleich

(Zahl der Verkehrsunfälle auf 100.000 Einwohner)

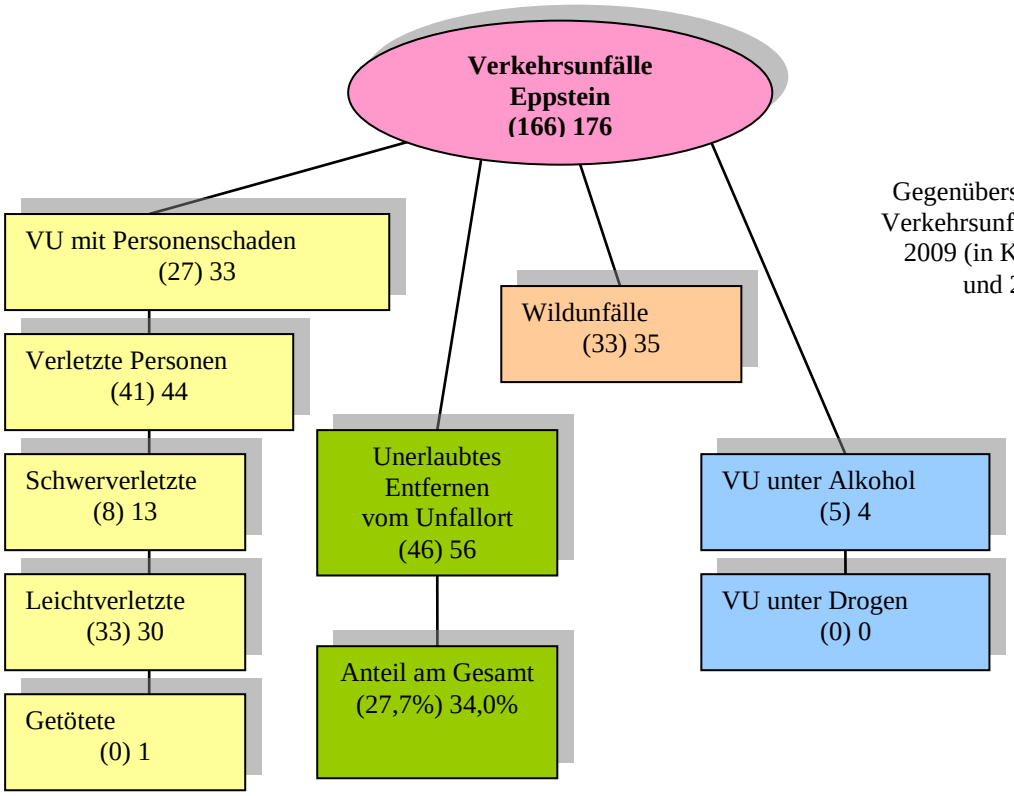


11.1 Bad Soden



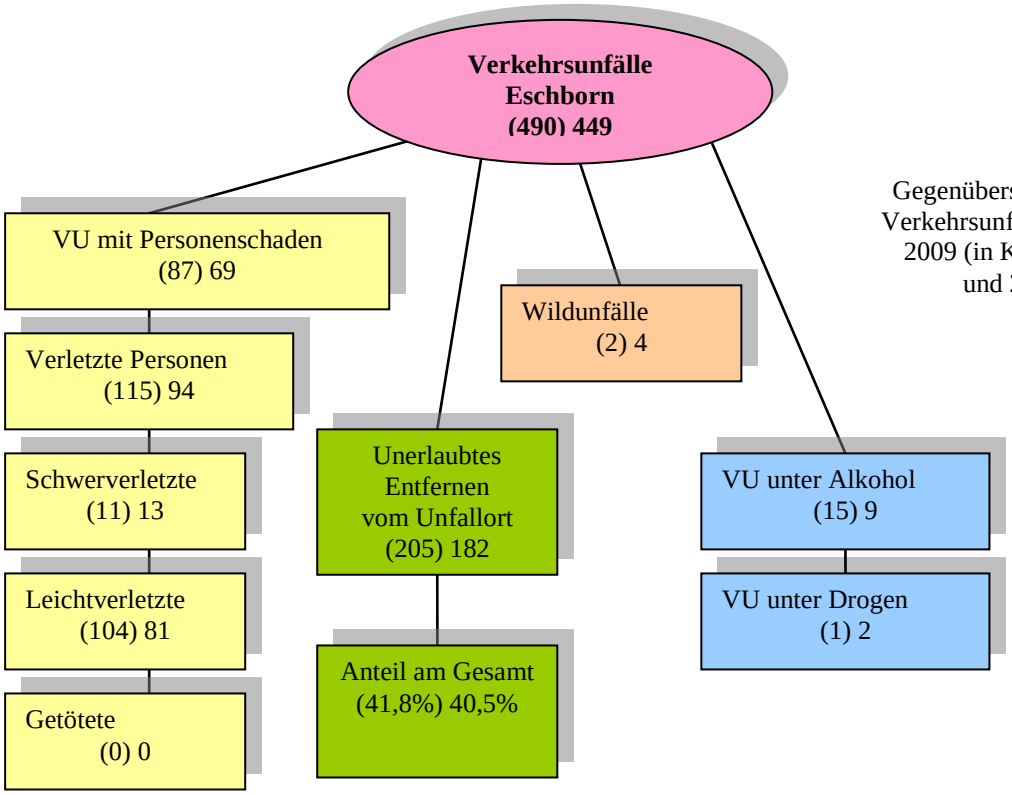
Gegenüberstellung der Verkehrsunfalldaten von 2009 (in Klammern) und 2010

11.2 Eppstein



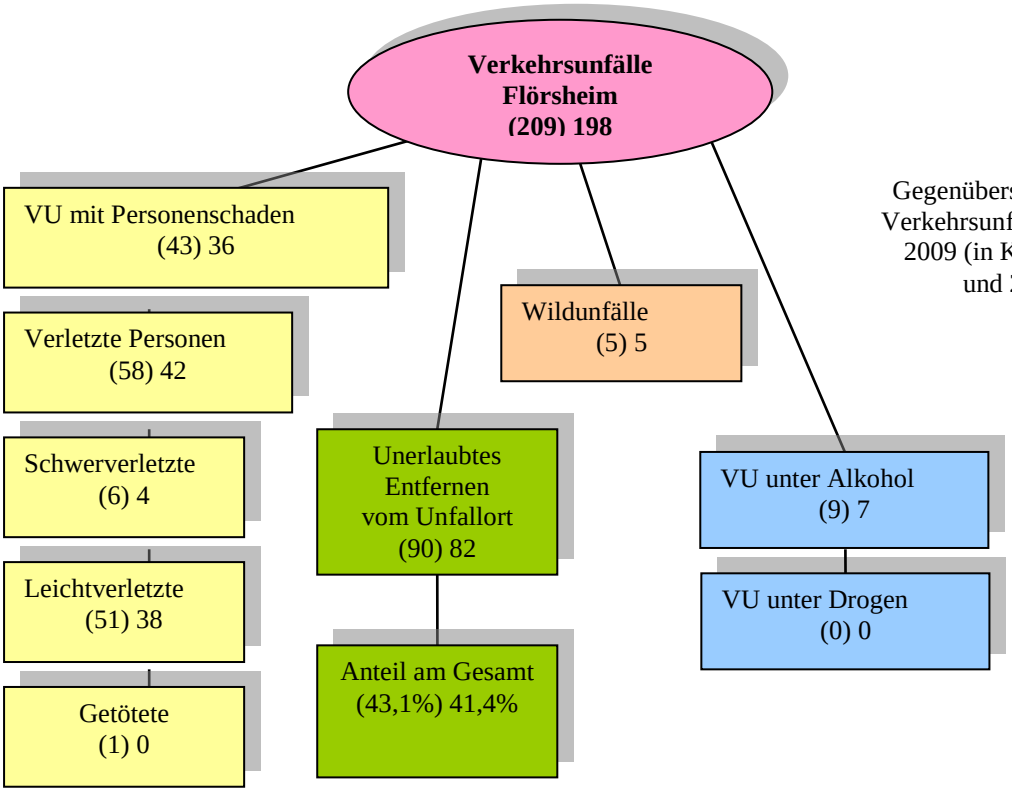
Gegenüberstellung der Verkehrsunfalldaten von 2009 (in Klammern) und 2010

11.3 Eschborn



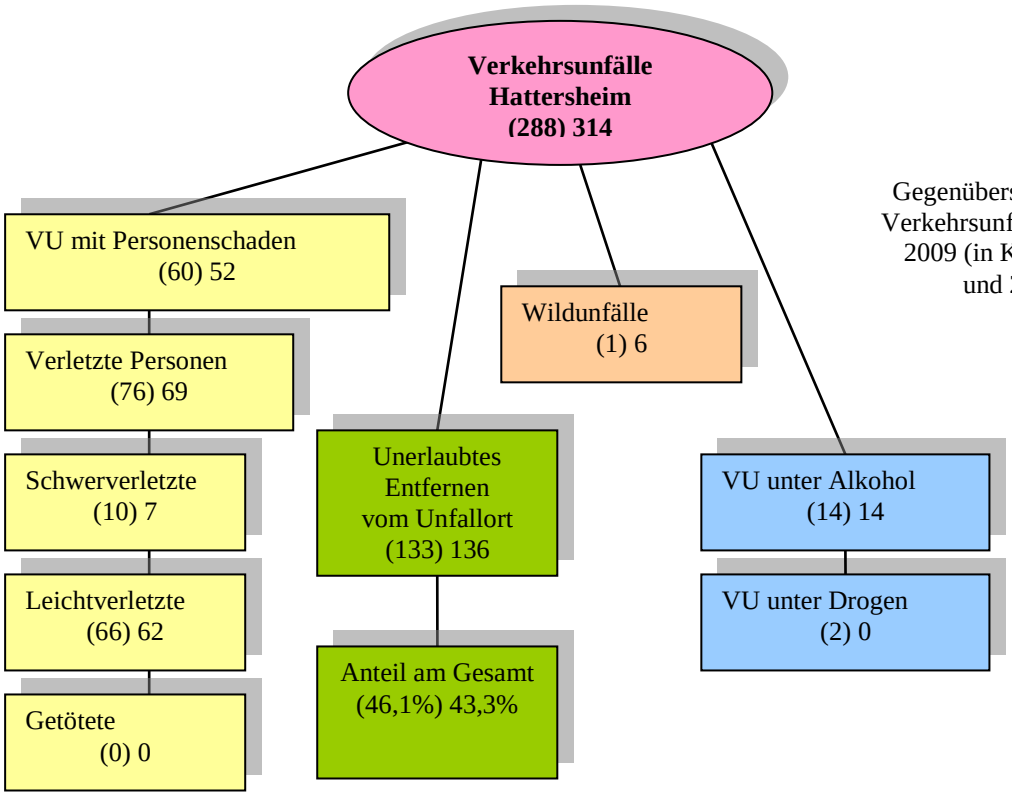
Gegenüberstellung der Verkehrsunfalldaten von 2009 (in Klammern) und 2010

11.4 Flörsheim



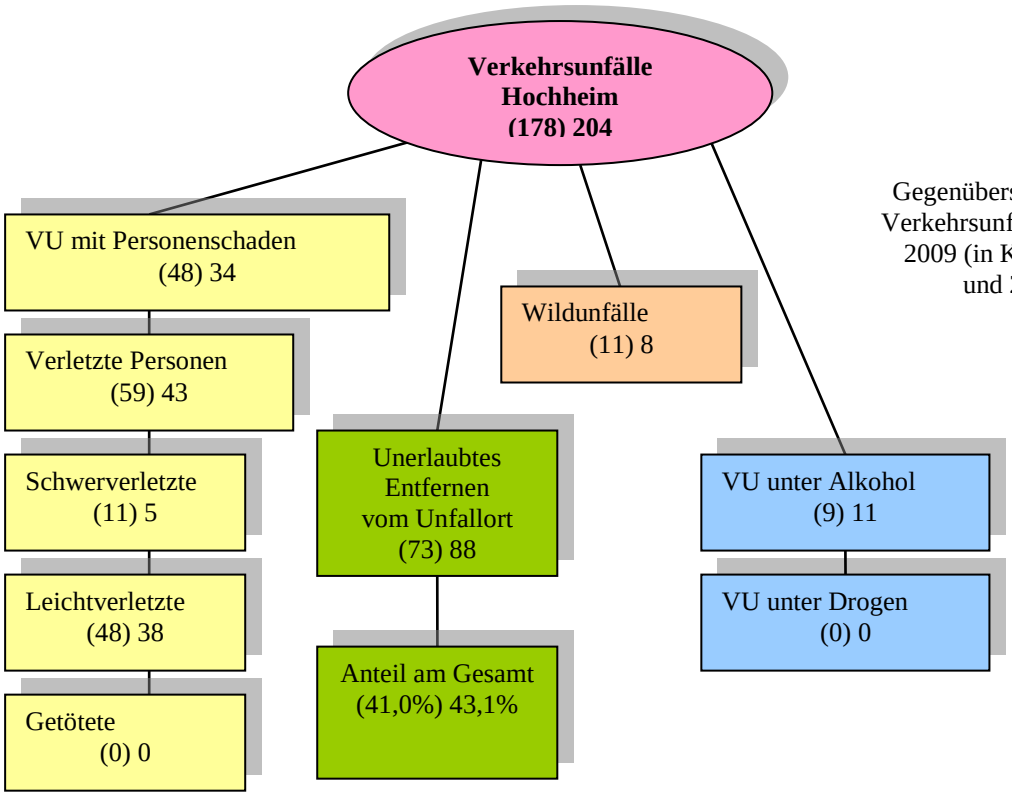
Gegenüberstellung der Verkehrsunfalldaten von 2009 (in Klammern) und 2010

11.5 Hattersheim



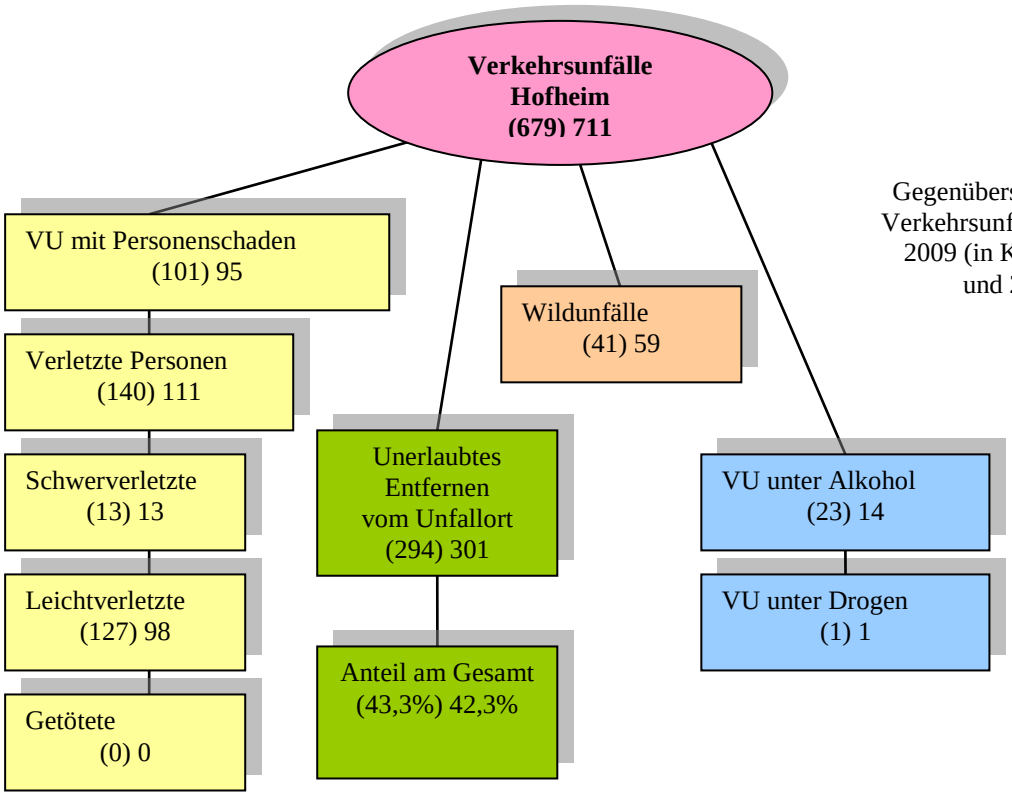
Gegenüberstellung der Verkehrsunfalldaten von 2009 (in Klammern) und 2010

11.6 Hochheim



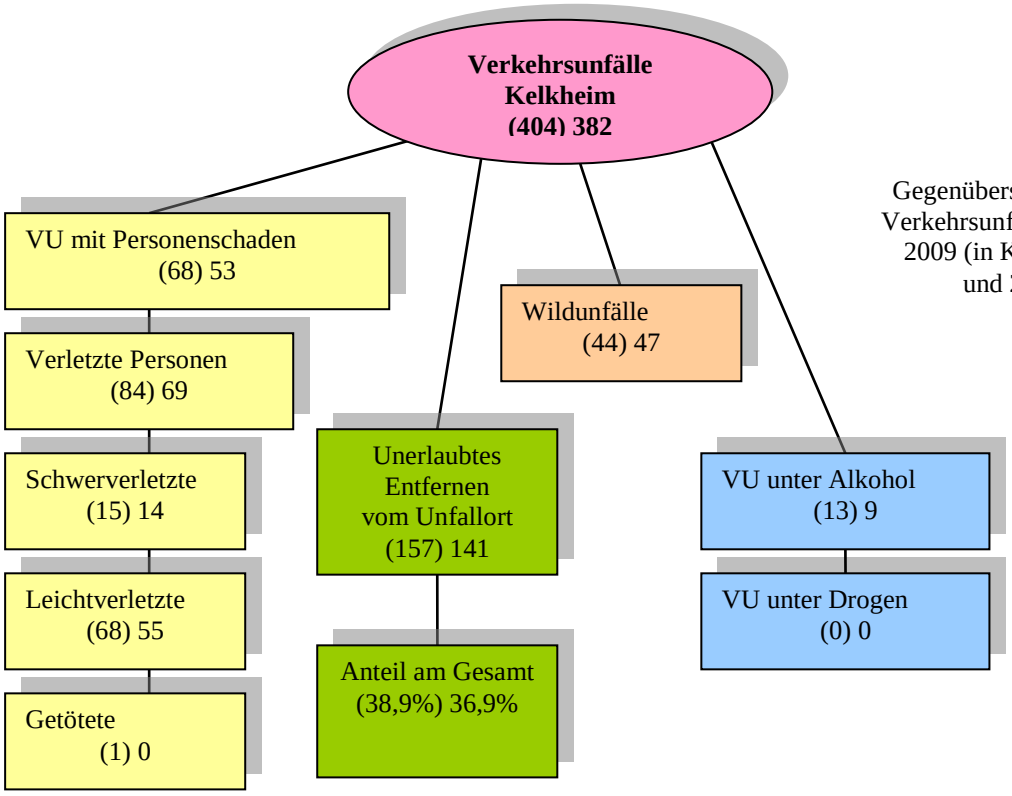
Gegenüberstellung der Verkehrsunfalldaten von 2009 (in Klammern) und 2010

11.7 Hofheim



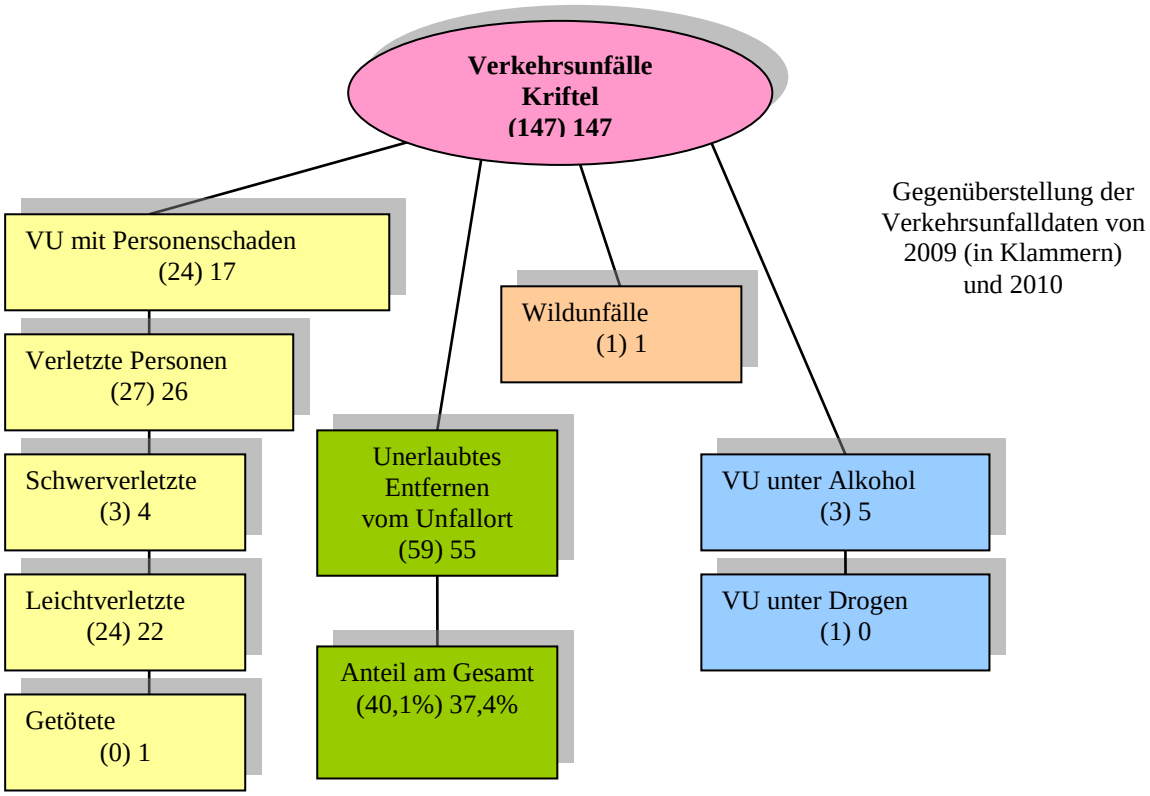
Gegenüberstellung der Verkehrsunfalldaten von 2009 (in Klammern) und 2010

11.8 Kelkheim

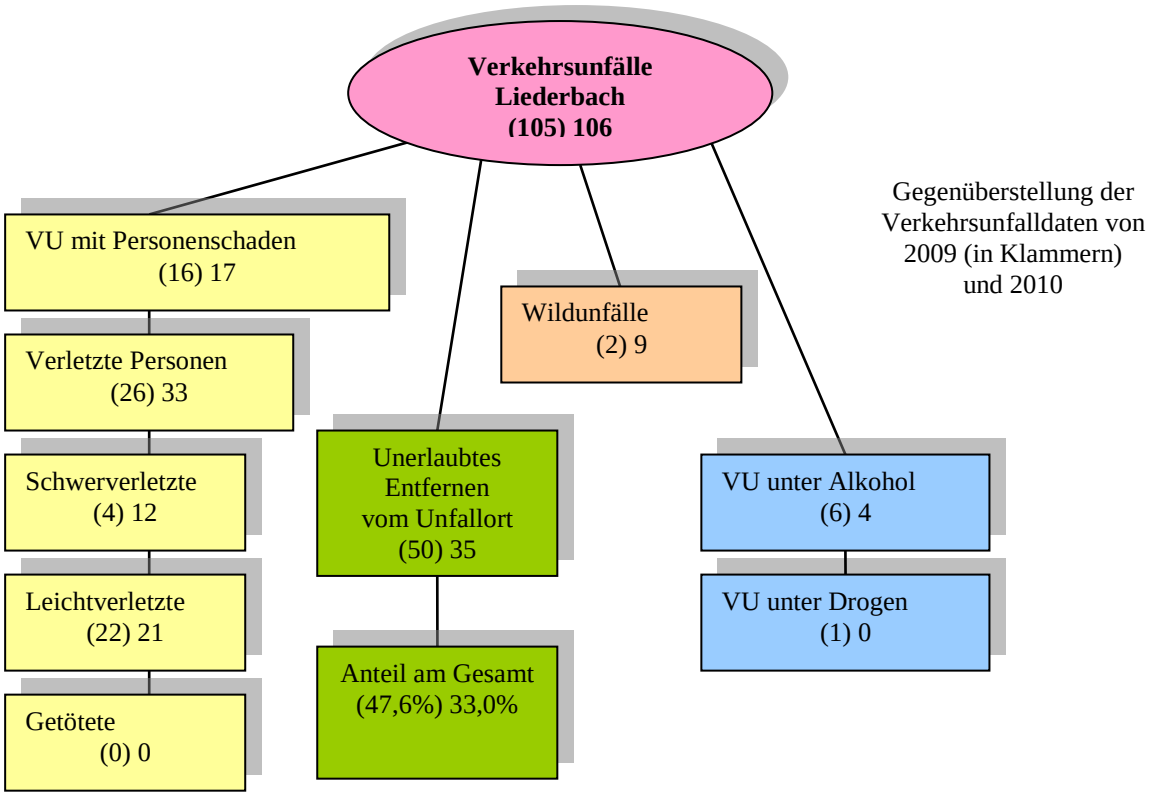


Gegenüberstellung der Verkehrsunfalldaten von 2009 (in Klammern) und 2010

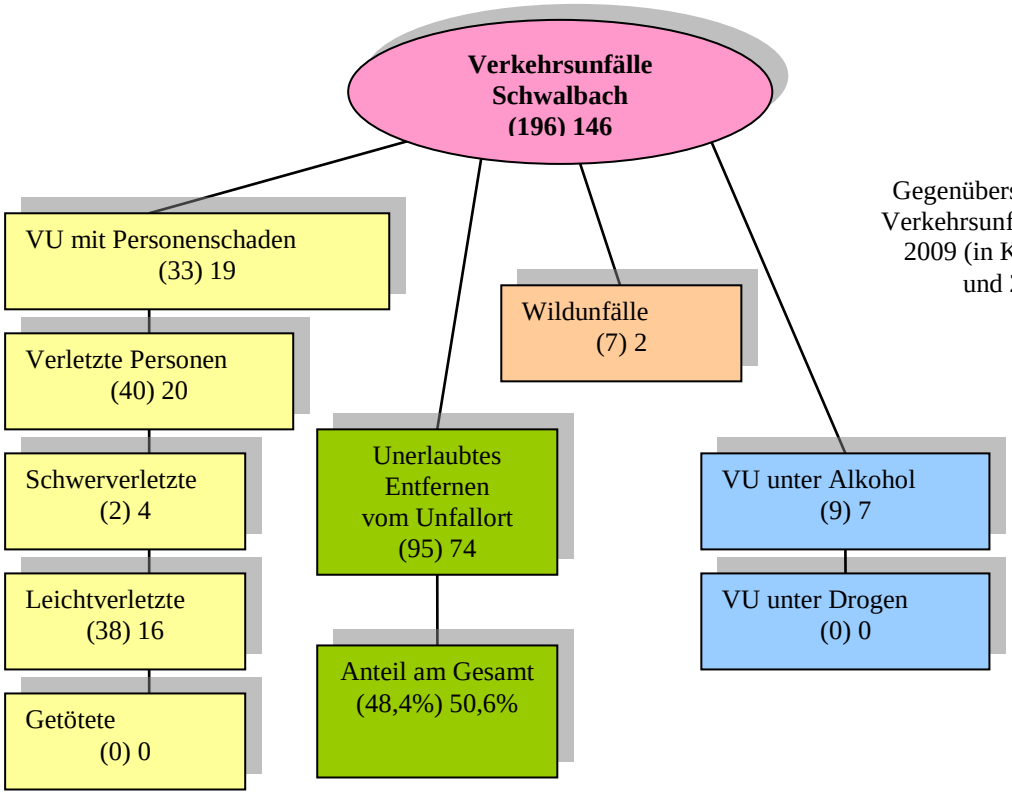
11.9 Kriftel



11.10 Liederbach

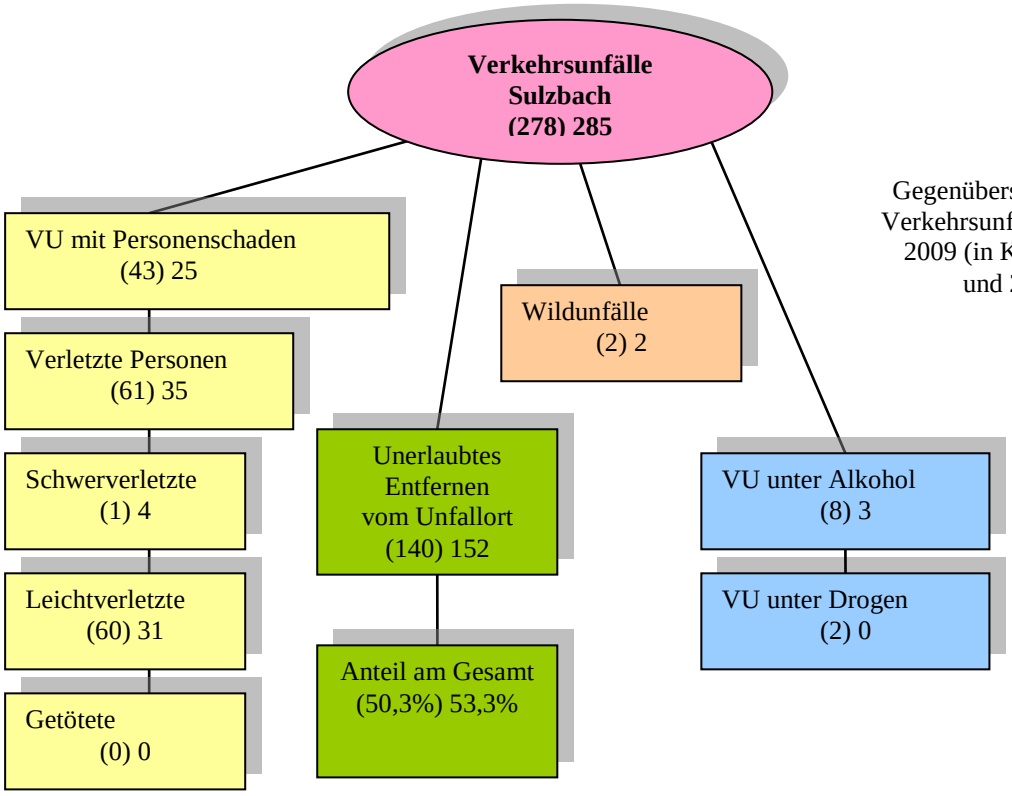


11.11 Schwalbach



Gegenüberstellung der Verkehrsunfalldaten von 2009 (in Klammern) und 2010

11.12 Sulzbach



Gegenüberstellung der Verkehrsunfalldaten von 2009 (in Klammern) und 2010

12. Resümee und Ausblick

Im Jahr 2010 wurden im Main-Taunus-Kreis insgesamt **3.450 Verkehrsunfälle** registriert, 2 weniger als in 2009.

Gemäß **Unfallhäufigkeitszahlen**, bei denen die Verkehrsunfälle auf 100.000 Einwohner hochgerechnet werden, liegt der Main-Taunus-Kreis mit **1.522 Verkehrsunfällen** deutlich unter den Unfallhäufigkeitszahlen des Landes Hessen (2.188 Verkehrsunfälle) und des Polizeipräsidiums Westhessen (2.220 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.

Die Anzahl der **Unfälle mit Personenschäden** ist von 600 in 2009 auf 487 deutlich gesunken und die Zahl der dabei verletzten Personen von 780 auf 628 gefallen. Dagegen stieg die Anzahl der **durch Verkehrsunfälle getöteten Personen** auf drei an.

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 der 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 gab es 2010 verstärkt Kontrollen an Schulen.

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 2010 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 7,3 % ausmacht, zeugt ihr Anteil von 15,6 % an den Unfällen mit verletzten Personen in 2010 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 90 in 2009 auf 100 in 2010 stiegen.
Besonderes Augenmerk gebührt den „Senioren“, weil ihr Bevölkerungsanteil gemäß der demografischen Prognosen zunimmt und das bei hohem Mobilisierungsgrad.

Bei den Verkehrsunfällen mit aktiver oder passiver Beteiligung von **Kindern**, kam es zu einem leichten Anstieg von 42 Unfällen in 2009 auf 47 in 2010. Acht 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 eine Reduzierung um **20 Unfällen** auf **106 in 2010** zu verzeichnen**.** Dabei wurden 90 Personen verletzt. 22 Personen weniger als in 2009. 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, 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 setzen wir in 2011 einen Schwerpunkt, um die Zahl der Unfälle in diesem gefährlichen Bereich zu reduzieren.

Die Zahl von 997 Verkehrsstraftaten im Jahr 2010 zeigt die **Notwendigkeit von polizeilichen Überwachungsmaßnahmen** (2009: 990 Fälle) auf. Auf Grund der fast gleich gebliebenen hohen Zahl von 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:

	2008	2009	2010
a) Straßenverkehrsgefährdung	**71**	**62**	**58**
b) Trunkenheit/Drogenkonsum im Verkehr	**224**	**190**	**201**
c) Verst. gg. Pflicht-Versicherung	**566**	**472**	**495**
d) Fahren ohne Fahrerlaubnis	**112**	**121**	**114**
e) Kennzeichenmissbrauch	**24**	**19**	**29**
f) Unfall unter Alkoholeinfluss	**117**	**119**	**96**
g) Unfall unter Drogeneinfluss	**7**	**7**	**4**

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 2,8 % 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 **206 Wildunfällen** in 2010 liegt die Anzahl der Unfälle durch querendes Wild über den in 2009 gemeldeten **166** Wildunfällen. Sie liegt damit deutlich über dem Durchschnitt der letzten acht Jahre von 139 Wildunfällen. Der Schwerpunkt dieser Unfälle lag mit 91 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 2011 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** %. Die Anzahl der Unfallverletzten ging in 2010 zwar um 19,5% zurück, die Zahl der Schwerverletzten blieb jedoch fast gleich.

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 1.468 Fluchtunfälle in 2010 hatten einen Anteil am Gesamtunfallaufkommen von 42,5 **%** (2009 43,0 %). 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 **41%** (613 geklärte Fälle) und ist somit im Vergleich zum Vorjahr trotz verstärkter Anstrengungen leicht zurückgegangen. Gleichwohl ist das Entdeckungsrisiko für Unfallflüchtige nach wie vor 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 2011

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!