Polizeipräsidium Westhessen

Polizeidirektion Main-Taunus

Verkehrsunfall-statistik 2013

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 10

3. Hauptunfallursachen 11

4. Verkehrsunfälle unter Einfluss berauschender Mittel 13

5. Risikogruppen 14

5.1 Junge Fahrer 14

5.2 Senioren 17

5.3 Kinder 20

6. Motorradunfälle 21

7. Radfahrunfälle 23

8. Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort 25

9. Wildunfälle 27

10. Verkehrsunfälle nach Ortslagen 30

11. Verkehrsunfallentwicklung in den Kommunen 31

11.1 Bad Soden 32

11.2 Eppstein 32

11.3 Eschborn 33

11.4 Flörsheim 33

11.5 Hattersheim 34

11.6 Hochheim 34

11.7 Hofheim 35

11.8 Kelkheim 35

11.9 Kriftel 36

11.10 Liederbach 36

11.11 Schwalbach 37

11.12 Sulzbach 37

12. Resümee und Ausblick 38

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.

Verkehrsunfälle mit Personenschaden

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 226.113 Menschen, davon 109.679 männliche und 116.434 weibliche Personen (Stand 31.12.2012). Über 185.000 Fahrzeuge sind im Kreisgebiet zugelassen. Das bedeutet, dass auf 1000 Einwohner 819 Fahrzeuge zugelassen sind.

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 um 1/3 der Verkaufsfläche erweitert wurde.

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.

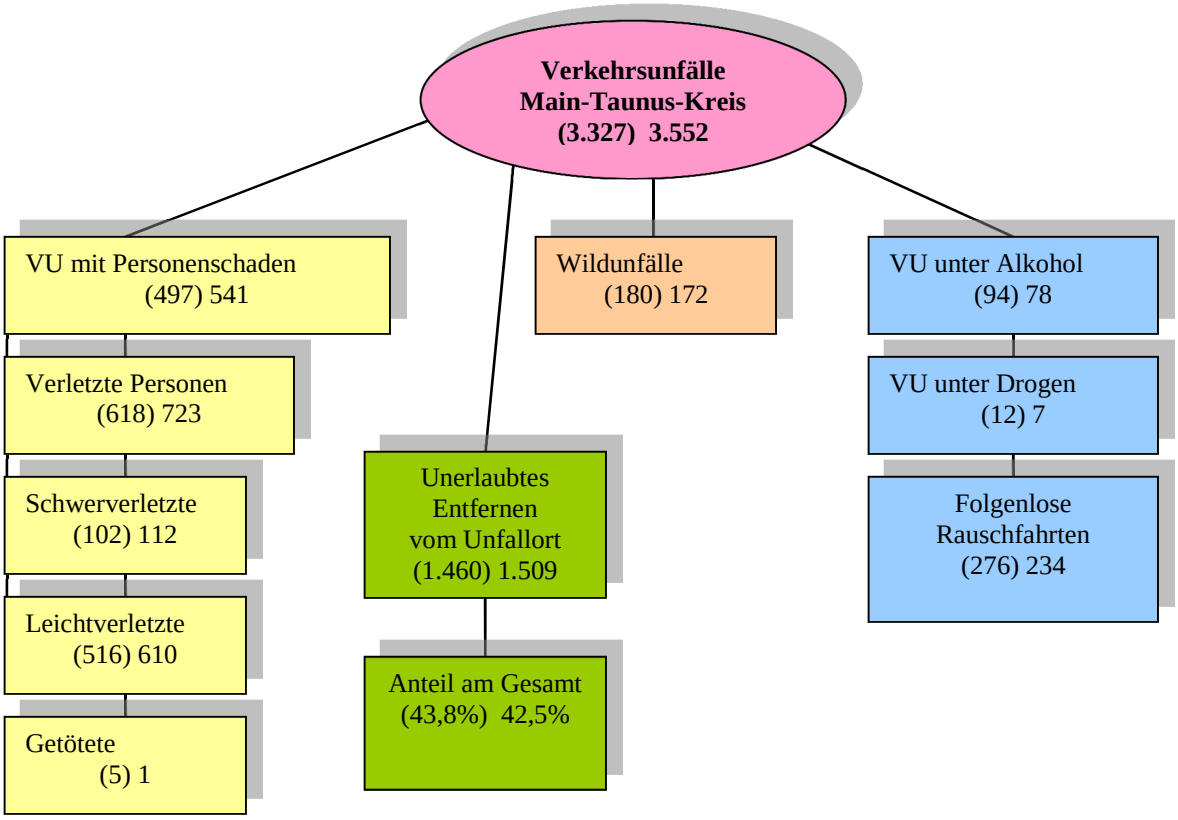
Ost – West Verbindung:	**B 455**	**= 16354**
	L 3014	**= 17468**
	B 40	**= 9049**

Nord – Süd Verbindung:	**L 3011**	**= 17065**
	L 3005	**= 29799**
	B 8	**= 20465**
	B 519	**= 10454**

Diese Zahlen stammen aus den Erhebungen des Amtes „Hessen Mobil“ aus dem Jahr 2005 (aktuellere Daten liegen nicht vor).

2. Gesamtentwicklung der Verkehrsunfälle

Die nachfolgende Übersicht zeigt in der Gegenüberstellung der Jahre 2012 (jeweils in Klammern) und 2013 die Entwicklung der Verkehrsunfälle im Main-Taunus-Kreis.

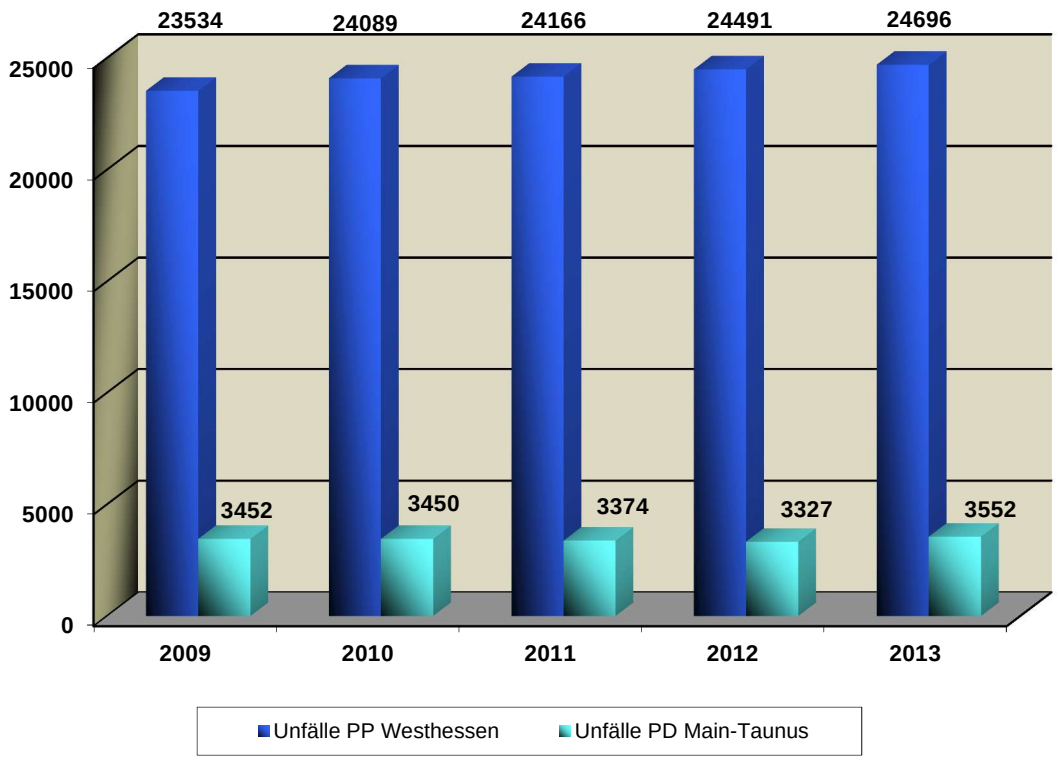


Wie aus der unten aufgeführten Tabelle ersichtlich, bewegt sich die Verkehrsunfallentwicklung seit **2009** in etwa auf einem Niveau. Ein Erklärungsansatz hierfür ist, dass sich die Parameter für die Unfallentwicklung (Einwohner- und Zulassungszahlen im Main-Taunus-Kreis) seit dieser Zeit ebenfalls kaum verändert haben. 3.427 Durchschnitt letzte 10 Jahre

	2009	2010	2011	2012	2013	+/-	in %
Unfälle PP Westhessen	23534	24089	24166	24491	24696	+205	+0,83
Unfälle PD Main-Taunus	3452	3450	3374	3327	3552	+225	+6,76

Die Gesamtunfallzahlen des Polizeipräsidiums Westhessen sind um **0,83%**, die Unfallzahlen der Polizeidirektion Main-Taunus um **6,76%** angestiegen.

Verkehrsunfallentwicklung PP Westhessen / PD Main-Taunus



2.1. Unfälle mit Personenschaden

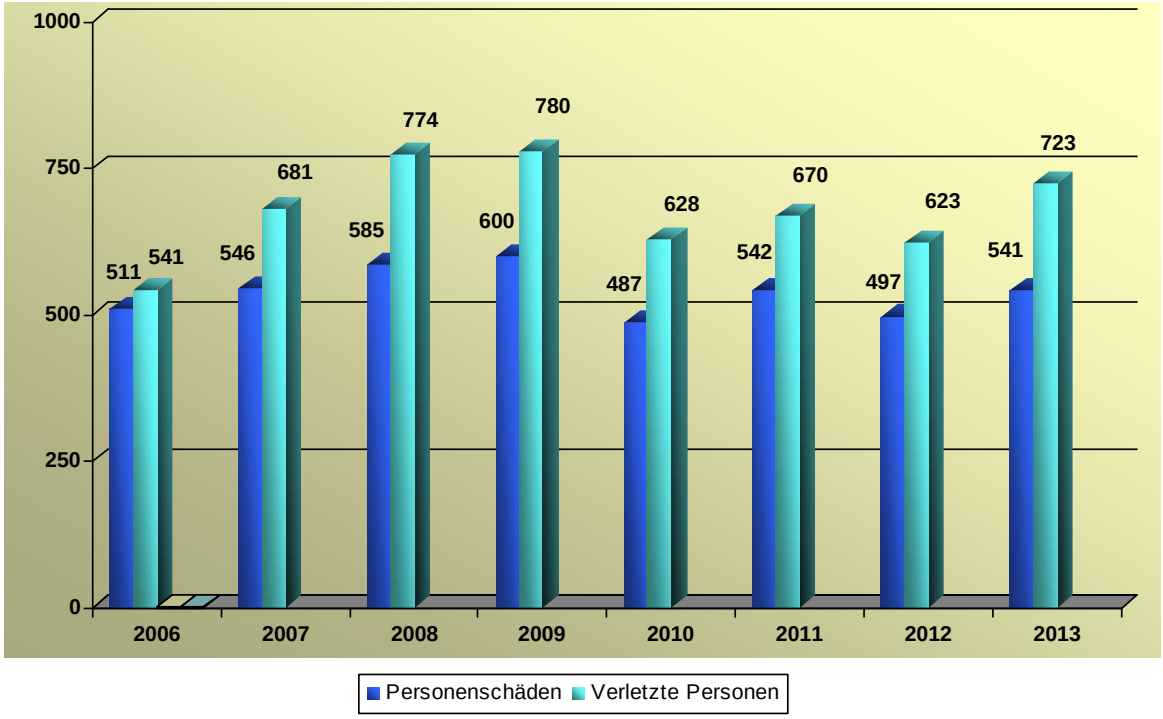
2.1.1 Verletze Personen

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.

Die Verkehrsunfälle mit Personenschäden sind im Vergleich zum Jahr **2012** um **8,85%** und die Zahl der verunglückten Personen um **16,05 % gestiegen**. Hierbei ist zu bedenken, dass die niedrigen Unfallwerte in 2012 unterdurchschnittlich waren, während die Unfälle mit Personenschäden und verletzten Personen in 2013 im 10-Jahresschnitt liegen.

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	+/-	in %
Personenschäden	511	546	585	600	487	542	497	541	+44	+8,85
Verletzte Personen	541	681	774	780	628	670	623	723	+100	+16,05

Entwicklung der Verkehrsunfälle mit verletzten Personen



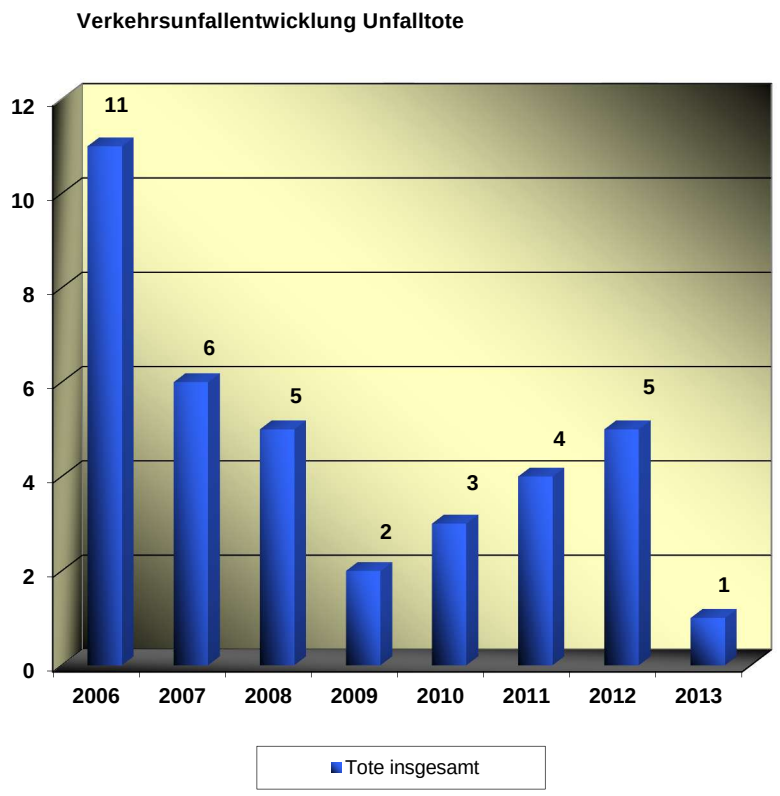
Im Polizeipräsidium Westhessen liegt die Quote der Unfälle, bei denen Menschen schwer- oder leichtverletzt wurden, bei **14,36%.** Diese Quote liegt im Bereich der Polizeidirektion Main-Taunus bei **15,23%.**

2.1.2 Getötete Personen

Die Zahl der Verkehrstoten im Main-Taunus-Kreis liegt mit nur einem tödlich Verletzten auf einem Tiefstand.
Beim Polizeipräsidium Westhessen liegt der prozentuale Stand der getöteten Verkehrsteilnehmer bei **0,13%**, in Main-Taunus-Kreis bei **0,02%**.

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Tote gesamt	11	6	5	2	3	4	5	1

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



Freitag, 01.03.2013, 13.40 Uhr: Fahrradfahrerin in Hattersheim-Okriftel tödlich verletzt
Am 1. März 2013 kam es in einem Wohngebiet in Hattersheim-Okriftel zu einem tödlichen Verkehrsunfall. Ein 82-jähriger PKW-Fahrer befuhr die Buchenstraße und wollte nach links in die Linsenberger Straße einbiegen. Eine 28-jährige Fahrradfahrerin, die aus der Linsenberger Straße kam, beachtete in diesem Einmündungsbereich die Verkehrsregelung „rechts vor links“ und brachte ihr Fahrrad zum Stillstand, um den vorfahrtberechtigten Pkw-Fahrer einbiegen zu lassen.
Beim Einbiegevorgang überrollte der Pkw-Fahrer die Fahrradfahrerin und verletzte sie tödlich.

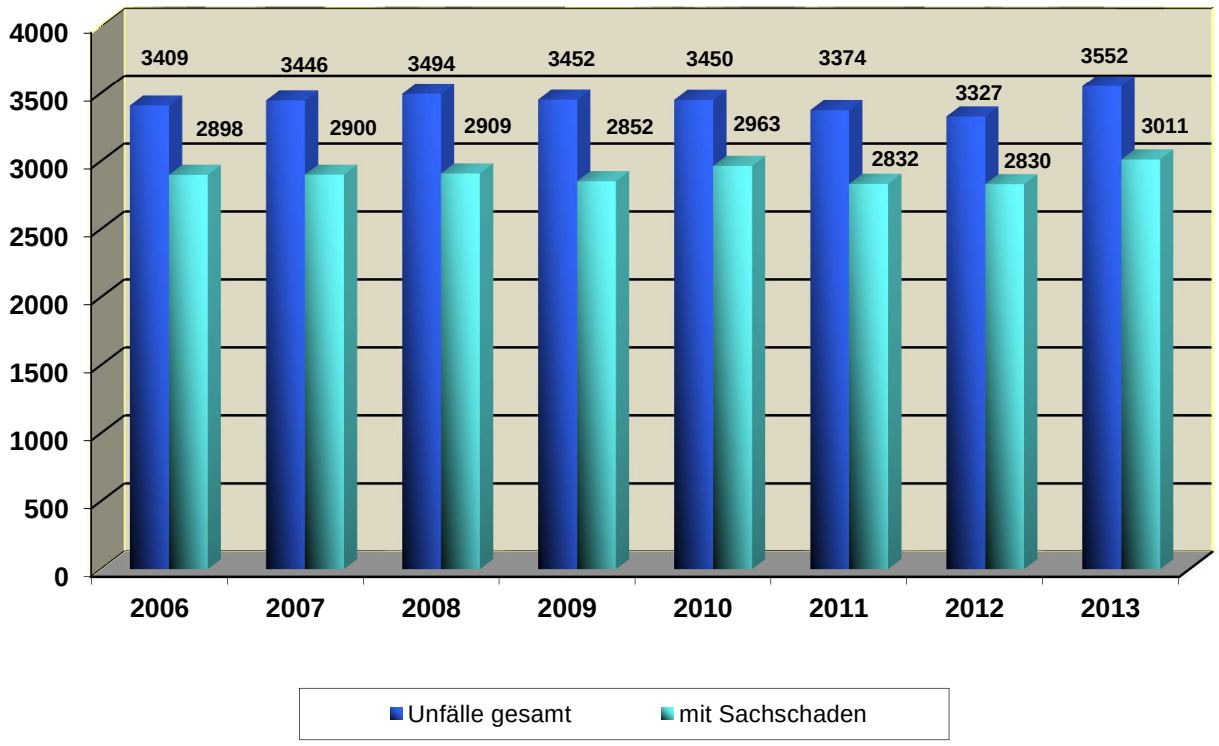
2.2 Unfälle mit Sachschäden

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.

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	+/-	in %
Unfälle gesamt	3409	3446	3494	3452	3450	3374	3327	3552	+225	+6,76
mit Sachschaden	2898	2900	2909	2852	2963	2832	2830	3011	+181	+6,39

Neben dem Anstieg der Verkehrsunfälle mit Personenschäden ist auch die Anzahl der Verkehrsunfälle mit reinem Sachschaden um **181 Unfälle** angestiegen und hat nunmehr einen Anteil von **84,76 %** an der Gesamtzahl der Verkehrsunfälle.

Entwicklung der Verkehrsunfälle mit Sachschäden

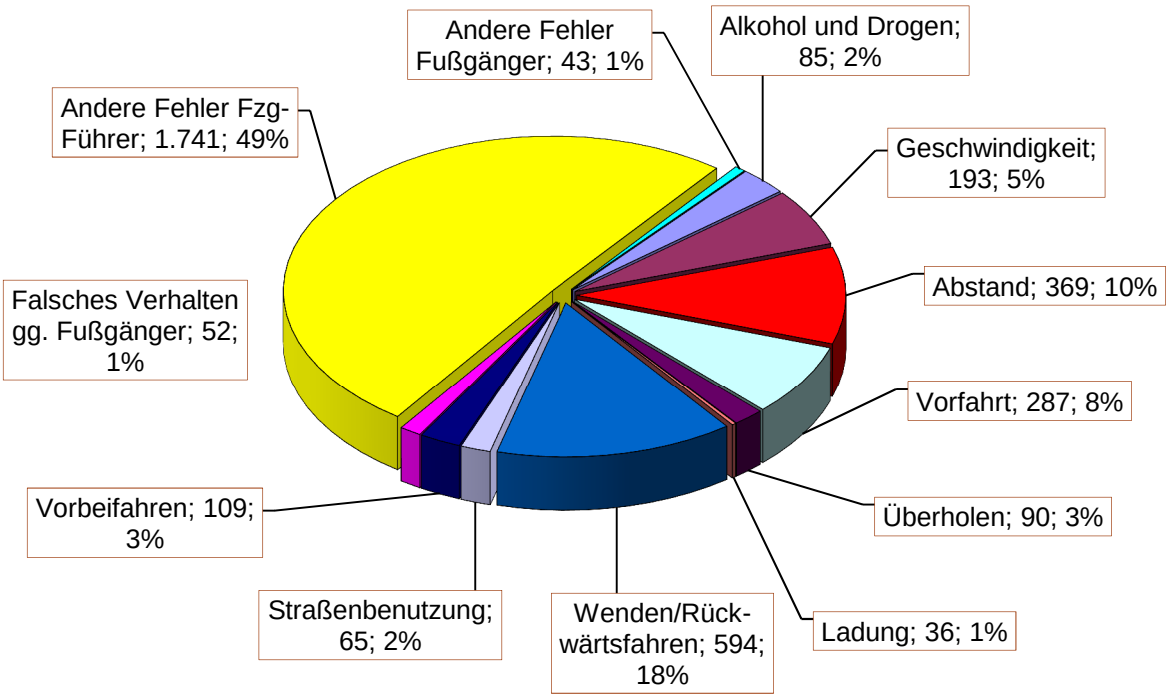


3. Hauptunfallursachen

Wie in den letzten Jahren sind die Hauptunfallursachen **Vorfahrtverletzung, Geschwindigkeit, Fehler beim Wenden/Rückwärtsfahren** und **Abstandsunterschreitung**. Allein der Fehler beim Wenden/Rückwärtsfahren hat einen Anteil von **18 %** 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 **über 15 %** aller im Main-Taunus-Kreis polizeilich aufgenommener Unfälle.

Zusammen machen die genannten vier Hauptunfallursachen über **41 %** der Gesamtunfallursachen aus.



Das große Feld „**Andere Fehler“** (**50%** 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 25 und Seite 26) belastet ist.

Die Unfallursache „**Fehler beim Wenden und Rückwärtsfahren“** ist mit fast **18 %** 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 **2013** im Main-Taunus-Kreis Kontrollen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit durchgeführt. Vor allem waren dies Radarkontrollen, die vornehmlich an „Unfallschwerpunkten“ stattfanden, sowie Zweirad- und Schwerlastverkehrskontrollen.

Die Polizeistationen der PD Main-Taunus führten neben der Verkehrsüberwachung im Rahmen des Streifendienstes im Jahr **2013** insgesamt **299 Standkontrollen** durch. Dies insbesondere in den Bereichen

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

Im Jahre **2013** wurden darüber hinaus **13** Kontrollen des Schwerlastverkehrs durchgeführt.

***2013* wurden durch die PD Main-Taunus insgesamt *190* Geschwindigkeitskontrollen mittels technischer Hilfsmittel durchgeführt. Hierbei handelt es sich um:**

- ***41* Kontrollen mittels „Laserpistolen“**
  und
- ***149* Kontrollen mittels ESO- Lichtschrankenmessgerät**

An den Kontrollstellen des ESO – Lichtschrankenmessgerätes und den Lasermessstellen wurden insgesamt fast 155.500 Fahrzeuge gemessen. Dabei wurden 7.473 Verwarnungsgeldsverstöße und 2.769 Bußgeldverstöße mit 175 Fahrverboten festgestellt.

Es ergab sich hierbei eine Geschwindigkeitsüberschreitungsrate von *6,58 %.*

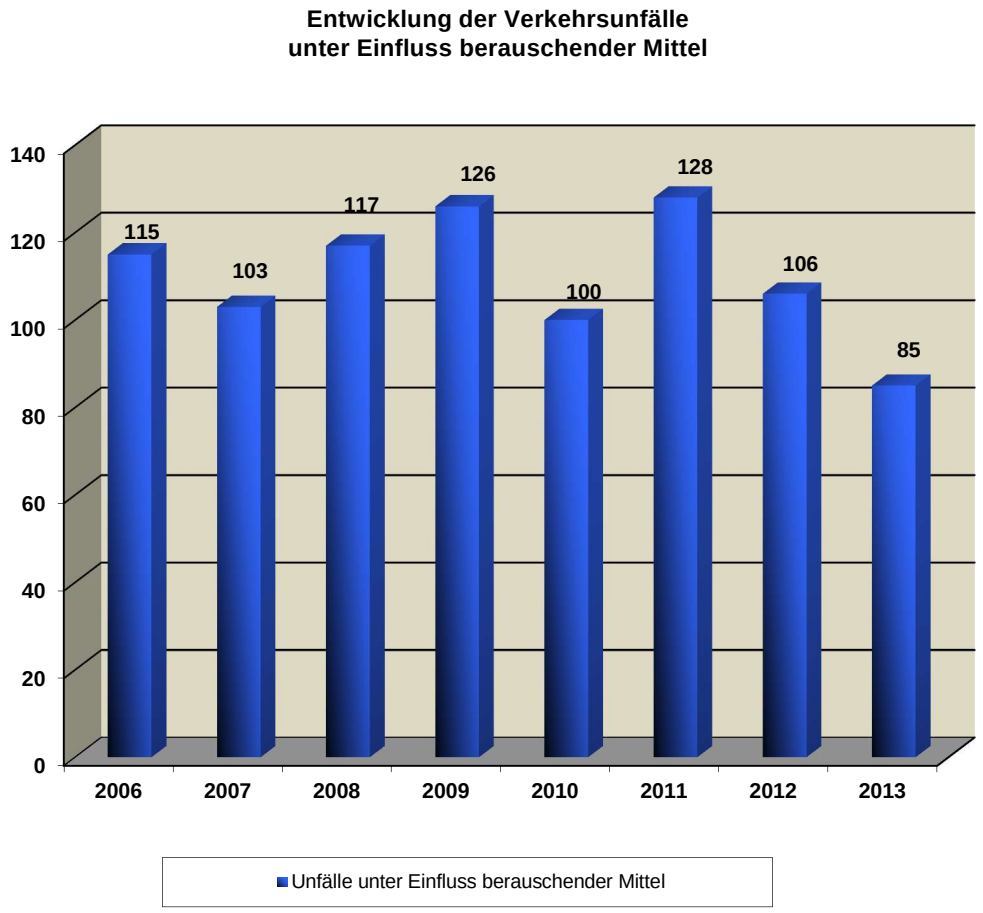
Der Spitzenwert im negativen Sinne, der bei den Geschwindigkeitskontrollen in 2013 gemessen wurde, waren 221 Km/h statt der vorgeschriebenen 100 km/h auf der B 8, Gemarkung Liederbach, Fahrtrichtung Königstein.

4. Verkehrsunfälle unter Einfluss berauschender Mittel

Im Jahr **2013** wurden im Bereich der PD Main-Taunus **85 Unfälle** aufgenommen, bei denen die Fahrzeugführer unter Alkohol oder anderen berauschenden Mitteln standen. Das sind fast **20 % weniger** als im Jahr zuvor. Im Vergleich mit der Unfallrate der letzten 10 Jahre (durchschnittl. 113 VU) waren es in 2013 beachtliche 28 Unfälle weniger.

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	+/-	in %
Unfälle unter Einfluss berauschender Mittel	115	103	117	126	100	128	106	85	-21	-19,82%

Bei den Verkehrsunfällen unter dem Einfluss berauschender Mittel wurden im **vergangenen Jahr 39 (2011: 36, 2012: 39)** Personen verletzt. Glücklicherweise wurden **keine** Personen getötet.

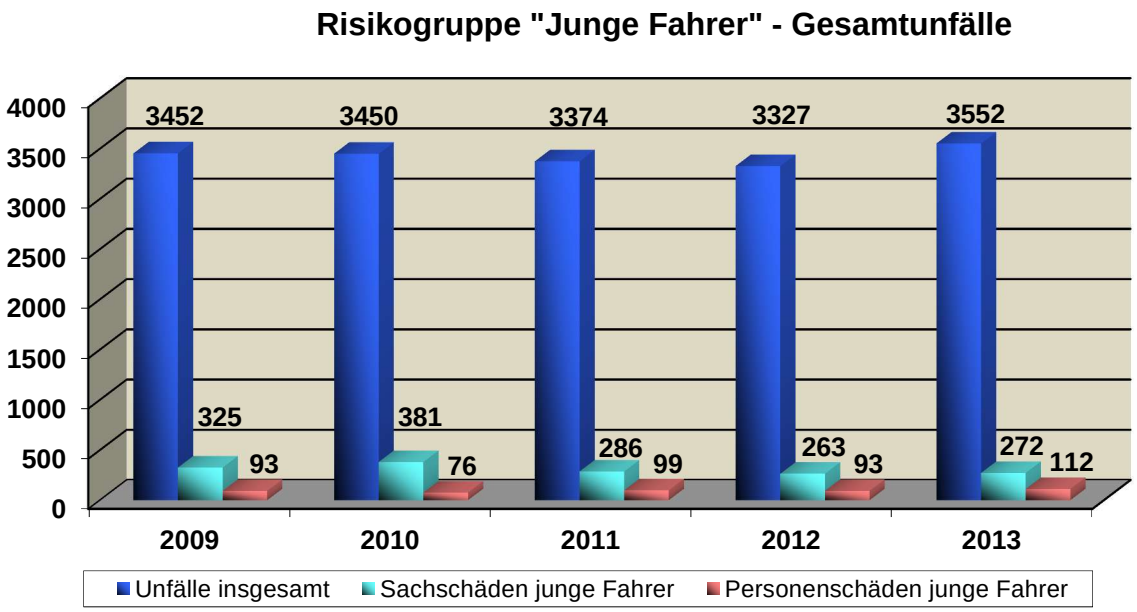


Neben der Bekämpfung der Unfallursache Geschwindigkeit unternimmt die PD Main-Taunus besondere Anstrengungen, um die Unfallzahlen in Bereich Alkohol und anderer berauschender Mittel zu senken. Durch Kontrollen aus dem Streifendienst heraus, aber auch durch Sonderkontrollen, wurden insgesamt **234** Drogen-/Alkoholfahrten festgestellt. Dabei standen **120** Fahrzeugführer unter Alkoholeinfluss und **99** Fahrzeugführer unter Drogeneinfluss. Bei **15** Fahrzeugführern wurde ein Mischkonsum festgestellt.

5. Risikogruppen

5.1 Junge Fahrer

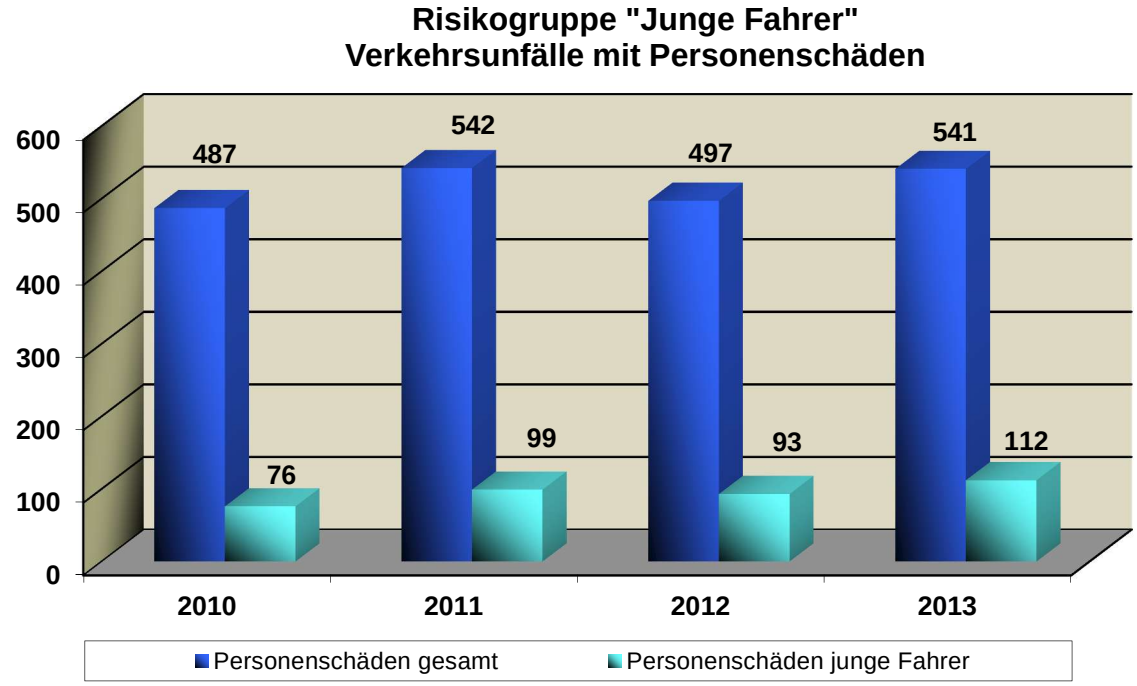
Bei den „Jungen Fahrern“ handelt es sich um eine Gruppe von Verkehrsteilnehmern, die als besonders gefährdet gilt. Sie sind 18 bis 24 Jahre alt.



Am Gesamtunfallaufkommen in **2013** war diese Gruppe mit **10,81 %** beteiligt. In **2012** waren es **9,85 %.** Da die „Jungen Fahrer“ lediglich einen Anteil von 6,55 % an der Gesamtbevölkerung haben, sind sie weiterhin überproportional am Unfallgeschehen beteiligt.

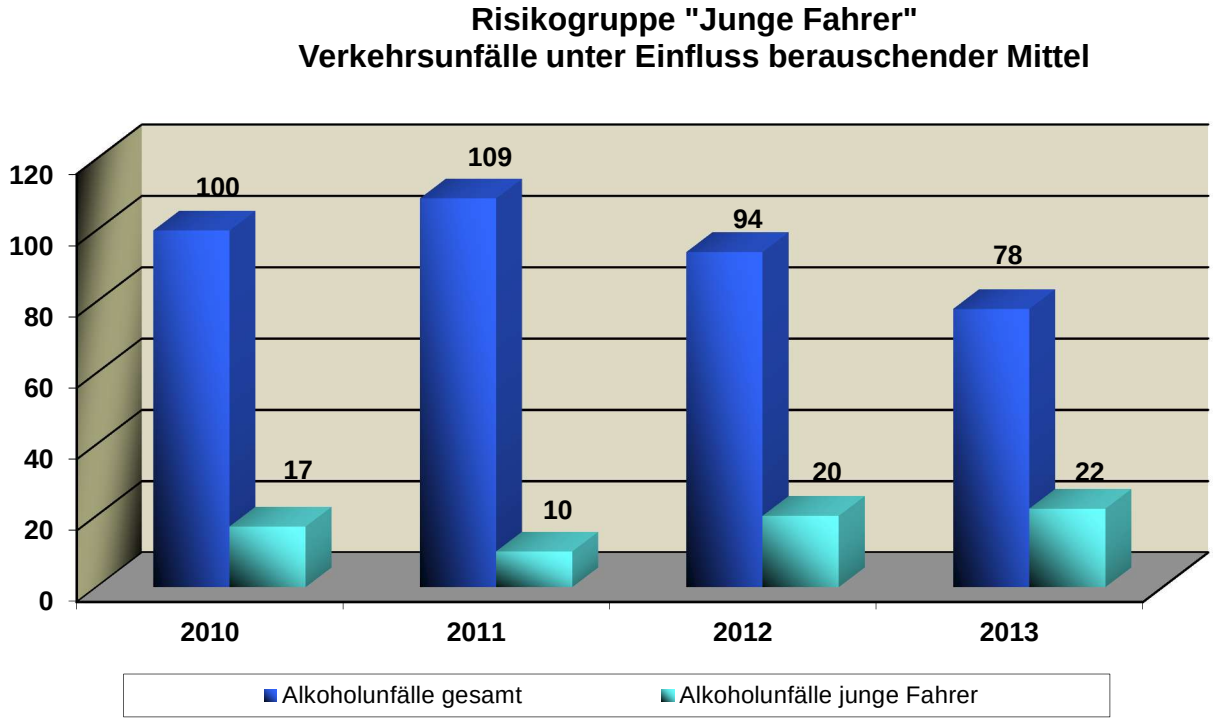
Im Vergleich zum PP Westhessen wirkt der hohe Anteil von **10,81 %** für die PD Main-Taunus weniger dramatisch, da sich der Prozentsatz für diese Risikogruppe an den Gesamtunfällen in 2013 für das PP Westhessen auf **20,91 %** beläuft.

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 **2013** mit **20,70 % (2012: 19,91 %)** 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 Fahrens ab 17 Jahren“ wird dem Phänomen entgegengewirkt (siehe auch Seite 16).

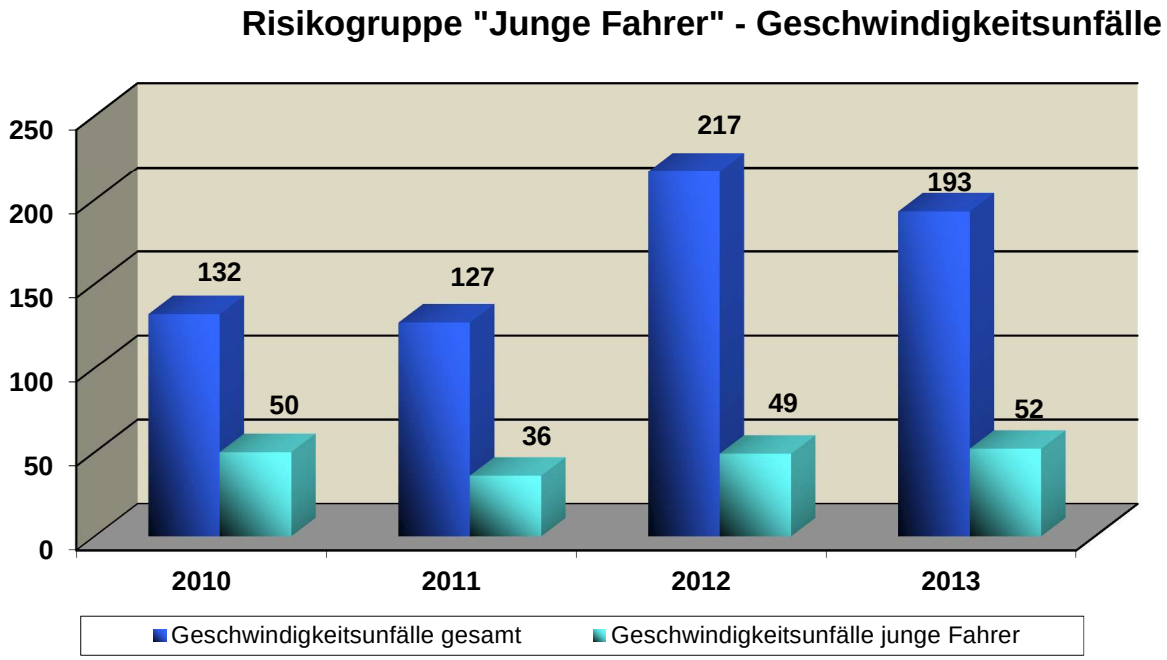


Nach dem deutlichen Rückgang der von „Jungen Fahrern“ verursachten **Unfälle unter Einfluss berauschender Mittel** in 2011 erfolgte in 2012 eine Verdoppelung und in 2013 ein weiterer Anstieg auf 22 Unfälle Alkohol-/Drogeneinfluss.

Mit nunmehr 28,2% sind die „Jungen Fahrer“ weit überproportional am Unfallgeschehen in dieser Kategorie beteiligt (2012 mit 21,2 % und 2011 mit 9,2 %).



Ein gleiches Bild ergibt sich bei den „Jungen Fahrern“, wenn man die Auswertung bezüglich der Unfallursache **Geschwindigkeit** betrachtet:



Der Anteil der „Jungen Fahrer“ an den Geschwindigkeitsunfällen stieg von **22,5 % in 2012** auf **26,9 % in 2013** und weist somit eine weit überdurchschnittliche Beteiligung dieser Risikogruppe aus.

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 getreten ist (BGBl. I 2007, S. 1460 ff.) 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 „Begleitende 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.

Außerdem hat der Gesetzgeber die Verwarnungs- und Bußgelder für Verkehrsverstöße zum 01.05.2014 erhöht und die sog. Punkte neu geregelt. Beispielsweise werden bei Geschwindigkeitsverstößen innerhalb geschlossener Ortschaften folgende Sanktionen für Pkw-Führer fällig:

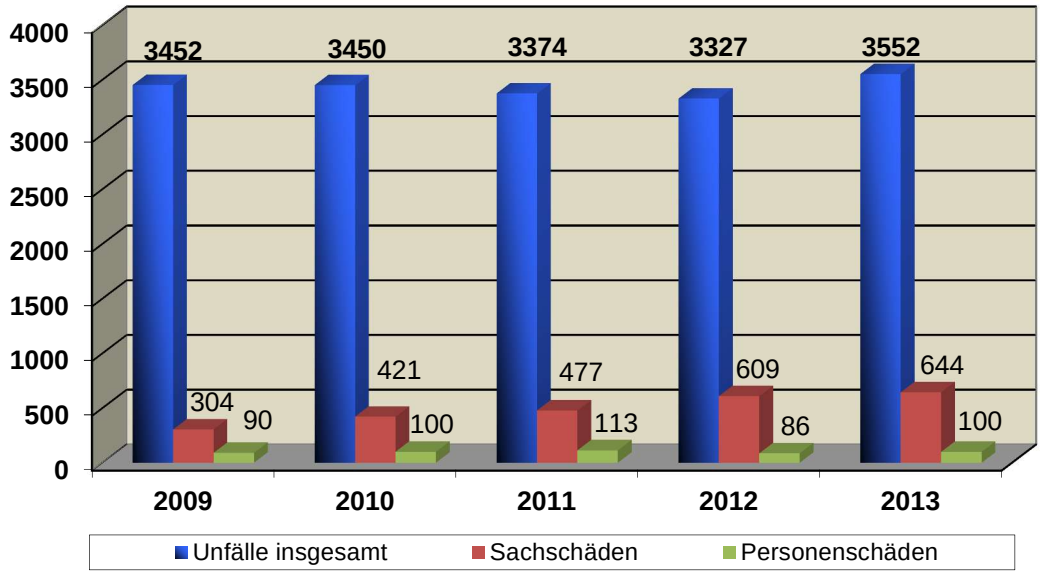
z. B.:	bis 10 km/h	15,00 €
	11-15 km/h	25,00 €
	16-20 km/h	35,00 €
	21-25 km/h	80,00 € und 1 Punkt
	31-40 km/h	160,00 € und 2 Punkte und 1 Monat Fahrverbot
	61-70 km/h	480,00 € und 2 Punkte und 3 Monate Fahrverbot

Ähnliches gilt für zu geringen Abstand (z.B.: weniger als 5/10 des halben Tachowertes bei einer gefahren Geschwindigkeit von 81 bis 100 km/h = 75,00 € und 1 Punkt). Auch die Verwarnungsgelder im Bereich des ruhenden Verkehrs wurden erhöht. Der Zahl der Geschwindigkeitsunfälle in Verbindung mit den gestiegenen Verletztenzahlen im Main-Taunus-Kreis gibt Anlass zur Sorge. Die PD Main-Taunus führt deshalb wieder vermehrt Geschwindigkeitsmessungen in den Abend-/Nachtstunden durch.
Neben den rein 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

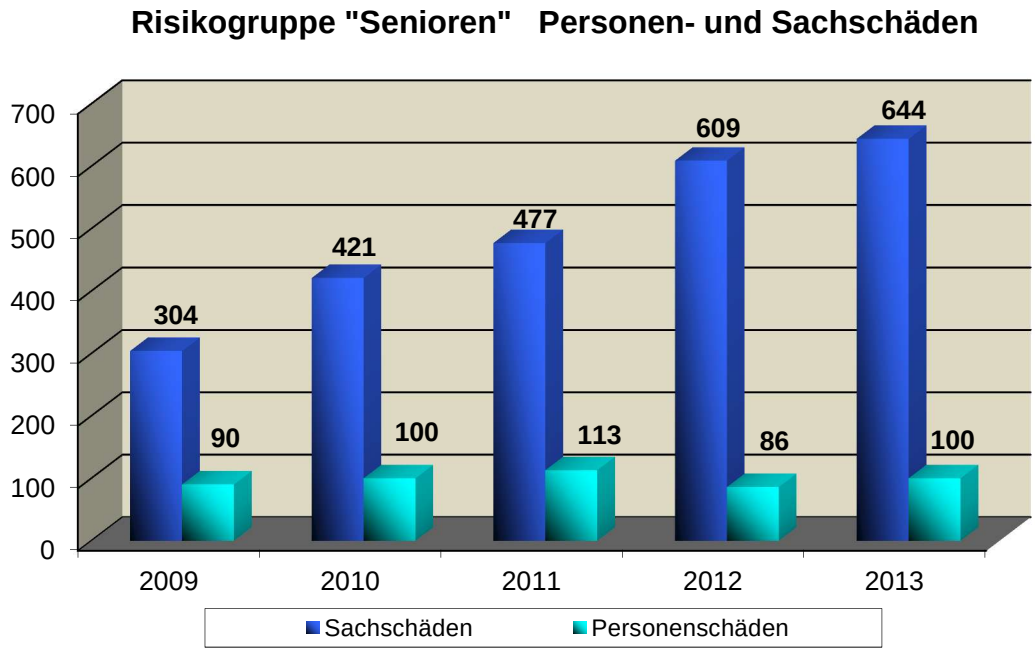
Bei der Gruppe „Senioren“ handelt es sich um Fahrzeugführer im Alter von 65 Jahren und älter. Auch dieser Gruppe gilt ein besonderes Augenmerk.

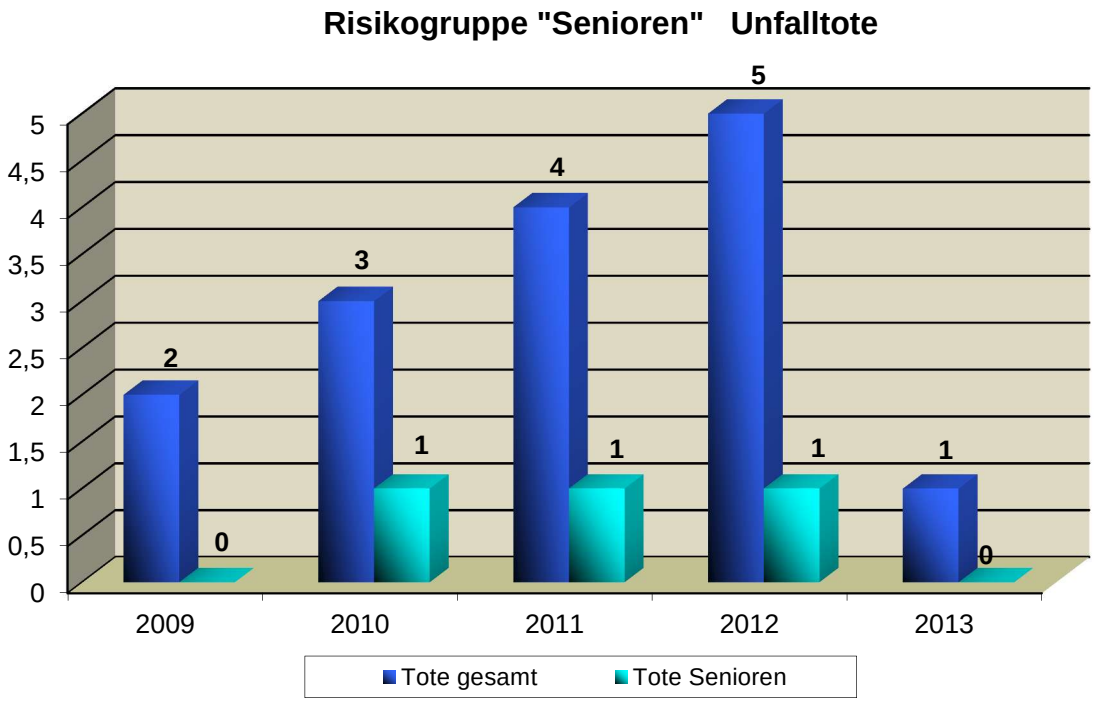
Risikogruppe "Senioren" Gesamtunfälle



Im Vergleich zu den Gesamtzahlen am Unfallaufkommen ist diese Gruppe **2013** mit **20,9 % (2012: 20,8 %)** beteiligt. **Die Gesamtzahl der Bürger dieser Altersgruppe im Main-Taunus-Kreis beträgt 46.741 und entspricht 20,67 %.** Somit kann man sagen, dass diese Altersgruppe am Unfallgeschehen im Verhältnis zum Bevölkerungsanteil, bis auf den Teilbereich der Unfallflucht, identisch ist.

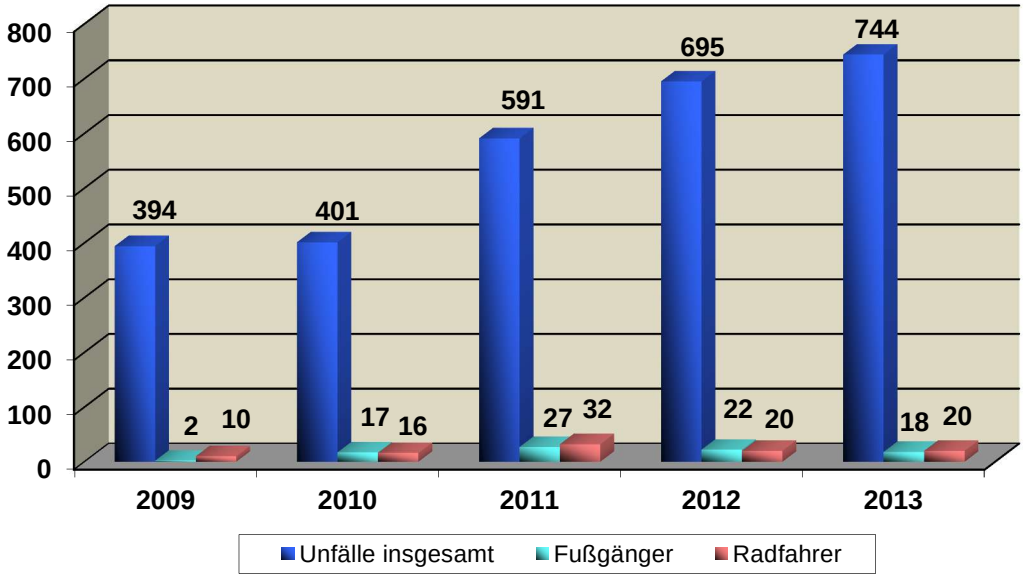
An Verkehrsunfällen mit verletzten Personen waren „Senioren“ mit 18,48 % in 2013 (2012: 17,3 %) beteiligt. Trotz des Anstiegs bewegt sich diese Anzahl im Schnitt der letzten Jahre. Dagegen stieg die die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Sachschäden nunmehr im fünften Jahr in Folge auf 644; das sind mehr als doppelt so viele wie in 2009.





Bei Verkehrsunfällen als Radfahrer und Fußgänger waren die Senioren mit 5,1% nur sehr geringfügig an diesen Unfällen beteiligt.

Risikogruppe "Senioren" Fußgänger- und Radfahrerunfälle



Unseren Senioren kommt aufgrund der demographischen Entwicklung (deutlich steigende Zahl von Senioren), in Verbindung mit einem hohen Mobilisierungsgrad, ein besonderes Augenmerk zu. Die Verkehrsunfallentwicklung im Main-Taunus-Kreis weist einen deutlichen Anstieg der durch Senioren verursachten Sachschadensunfälle auf, die sich seit 2009 mehr als verdoppelt haben. Leider wurde auch der einzige tödliche Verkehrsunfall im zurückliegenden Jahr durch einen über 80-jährige Pkw-Führer verursacht.

Gleichwohl setzen wir in Deutschland – zuletzt der Deutsche Verkehrsgerichtstag – auf die Einsicht der Senioren, dass sie bei ihrer Verkehrsteilnahme etwaige Einschränkungen berücksichtigen und, falls geboten, vom Führen eines Kfz. absehen. Die Alternative wären verpflichtende Fahrtüchtigkeitstests wie sie insbesondere in den nordischen Ländern seit Jahren obligatorisch sind.

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 verstärkt mit Präventionsmaßnahmen im Verbund mit anderen Verbänden und Organisationen den Senioren 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.

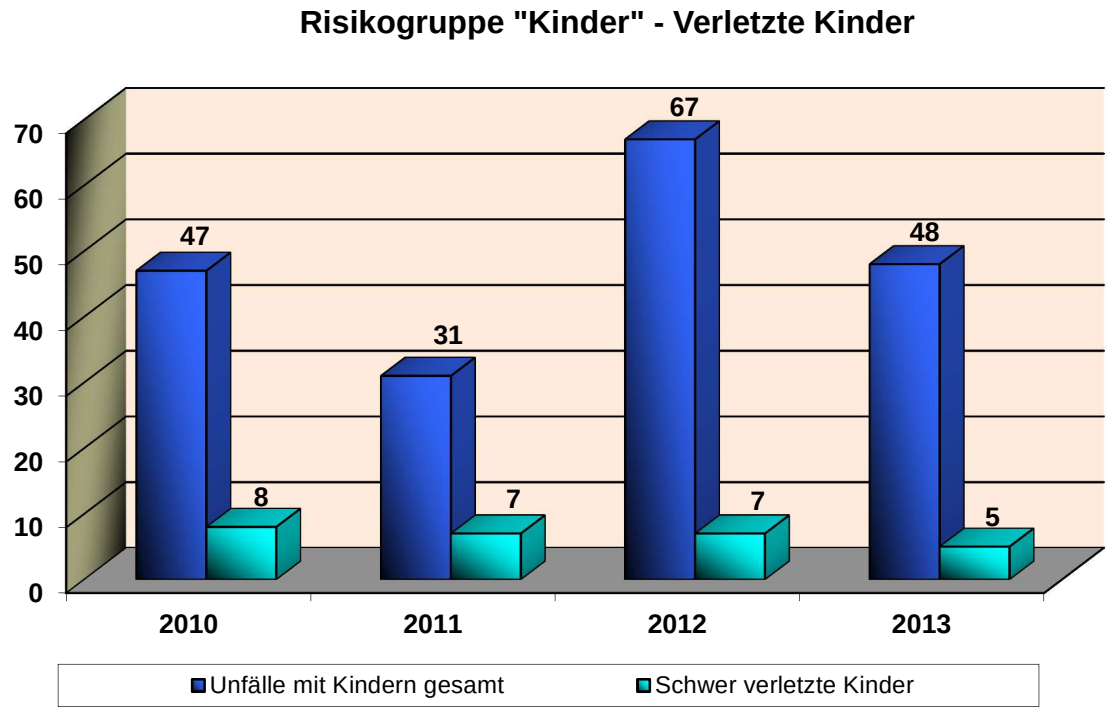
5.3 Kinder

Bei den Verkehrsunfällen der dritten Risikogruppe, den Kindern (bis 14 Jahre), ist nach dem Anstieg von **2011** auf **2012** wieder ein deutlicher Rückgang im Jahr **2013** zu verzeichnen. Es geht dabei um Unfälle, bei denen Kinder als aktive oder passive (Mitfahrer) Verkehrsteilnehmer beteiligt sind.

		2010	2011	2012	2013	+/-
Unfälle mit Kindern gesamt		**47**	**31**	**67**	**48**	**-19**
Schwer verletzte Kinder		**8**	**7**	**7**	**5**	**-2**

In Relation zu den Gesamtzahlen der Unfälle der Polizeidirektion Main-Taunus waren im Jahr **2013** bei **1,3%** (**2012**: **2,0%**) aller Unfälle Kinder beteiligt, sei es als Verursacher oder als Mitfahrer.

Leider wurden bei den Unfällen **46** 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.



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

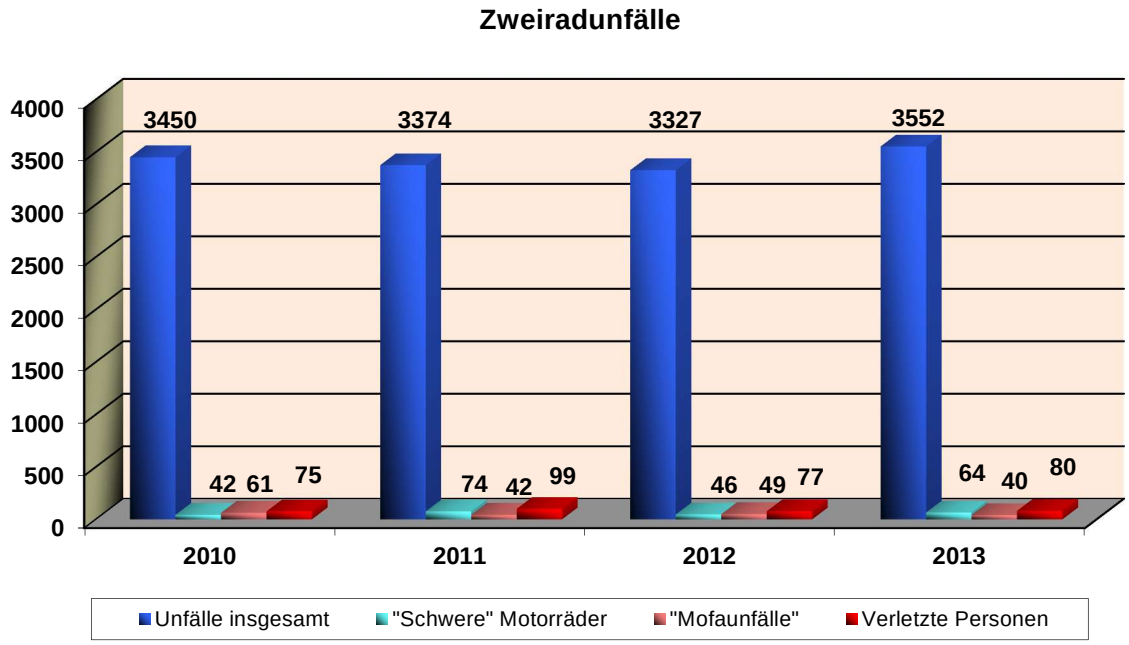
Unfälle mit motorisierten Zweirädern stellen im Main-Taunus-Kreis keine besondere Problemlage dar, machen sie doch in **2013** „nur“ **2,9 %** (**2012: 3,3%**) aller Unfälle aus, die im Main-Taunus-Kreis polizeilich aufgenommen wurden. Damit liegt die hiesige Direktion leicht unter dem Niveau der motorisierten Zweiradunfälle des Polizeipräsidiums Westhessen (2013: 3,1%).

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

	2010	2011	2012	2013	+/-
Unfälle insgesamt	3450	3374	3327	3552	225
"Schwere" Motorräder	42	74	46	64	18
"Mofaunfälle"	61	42	49	40	-9
Verletzte Personen	75	99	77	80	3

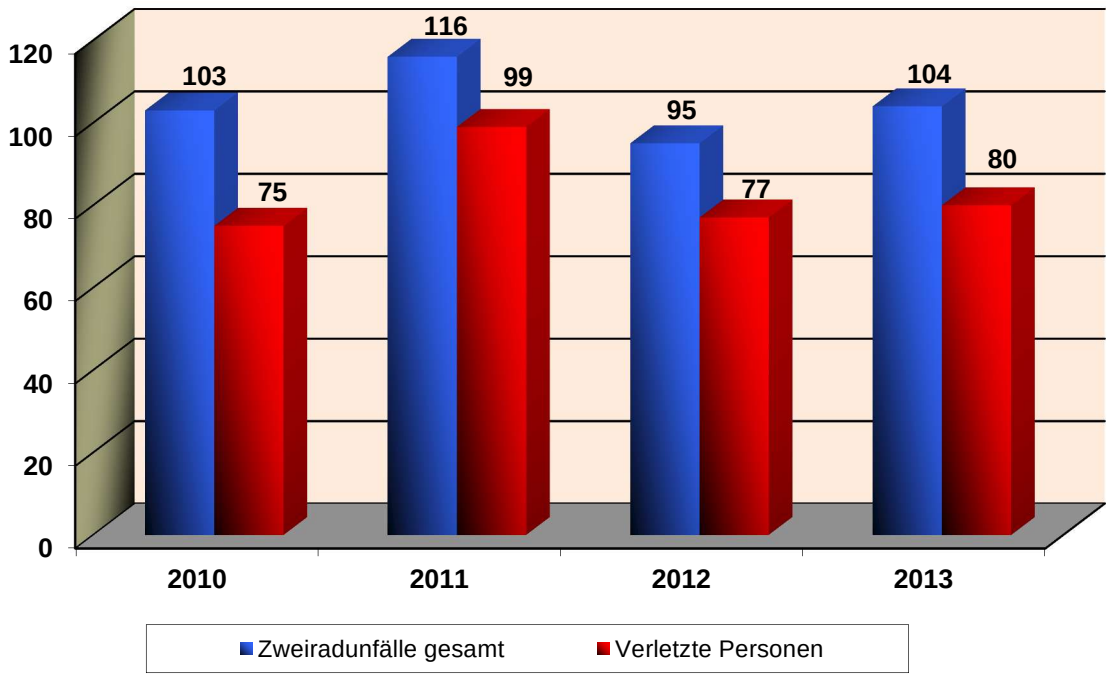
Die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Motorrädern stieg von **46 auf 64**, während die Mofa-Unfälle von **46 auf 40** zurückgingen

.



Wenn man die Unfallfolgen betrachtet, wird deutlich, dass bei fast jedem Unfall, an dem ein motorisiertes Zweirad beteiligt war, eine Person verletzt wurde. Hier fehlt es im Gegensatz zu den Pkw an passiver Sicherheit.

Verletzte Personen bei Unfällen mit motorisierten Zweirädern



Auch ist erkennbar, dass ein nicht unerheblicher Anteil der Gesamtverletzten, die im Main-Taunus-Kreis registriert wurden, dem Bereich Motorradunfälle zuzuordnen ist. **In 2013 waren 14,7 % (2012: 15,6 %)** 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).

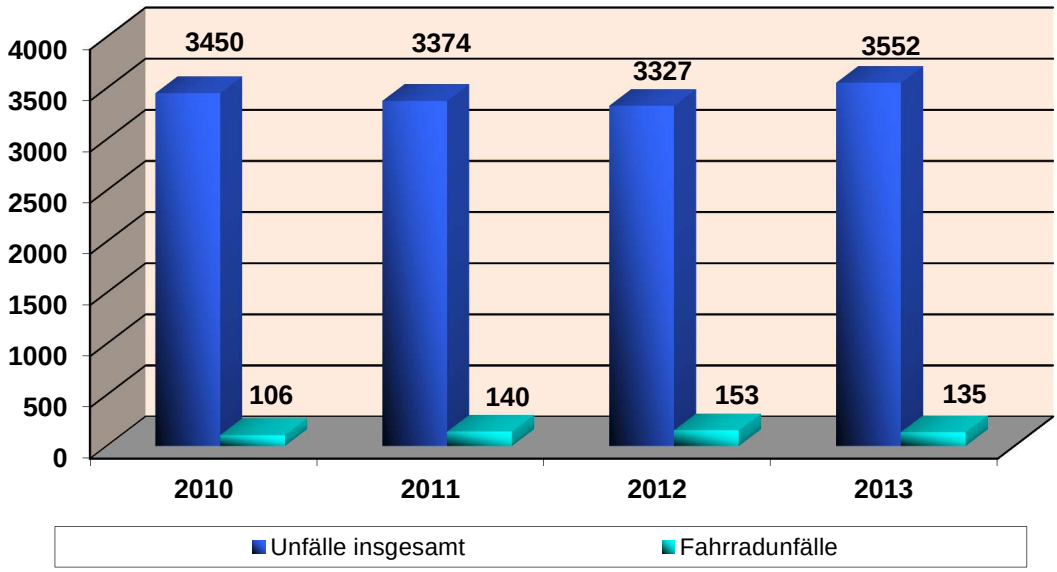
Hier müssen verstärkt Aufklärungsmaßnahmen durchgeführt werden. Zu Beginn der Zweiradsaison im Frühjahr 2013 wurden die Motorradfahrer mit Flyer-Aktionen hinsichtlich der Gefahren sensibilisiert: ***„Motorradfahrer sollen niemals ohne Helm fahren, immer geeignete Motorradkleidung tragen, die im Fall 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 2013 werden wir auch in 2014 verstärkt „Zweiradkontrollen“ durchführen, die sich sowohl auf Bauartveränderungen an den Fahrzeugen als auch auf die Geschwindigkeit konzentrieren.

7. Fahrradunfälle

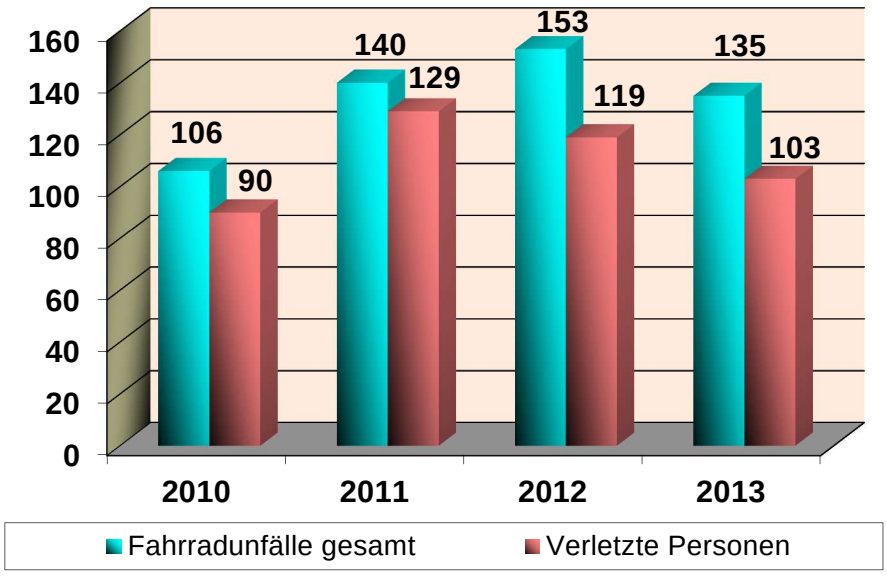
Die Zahl der polizeilich aufgenommen Fahrradunfälle ist gesunken. In Relation zum Gesamtunfallaufkommen waren lediglich an 3,8 % (2012: 4,5%) aller Unfälle Fahrradfahrer beteiligt. Dennoch liegt diese Quote noch deutlich über der Fahrradunfallzahl des Polizeipräsidiums Westhessen (2,3 %).

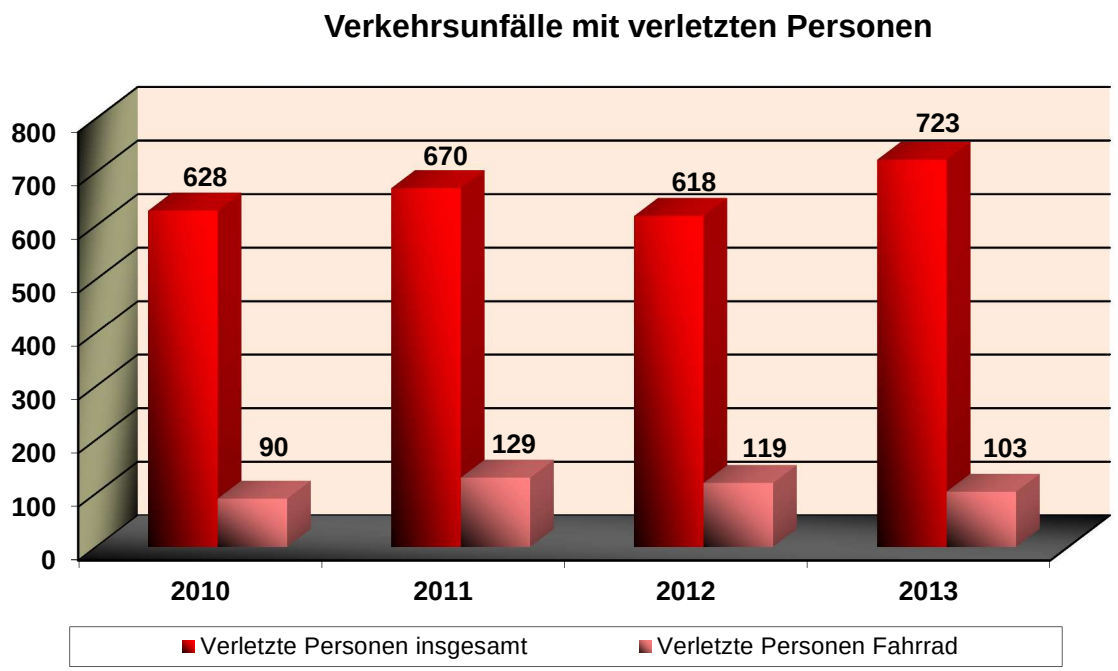
Verkehrsunfälle MTK - Fahrradunfälle



Betrachtet man die Zahl der verletzten Personen im Verhältnis zu der Anzahl der Unfälle fällt auf, dass hier das gleiche Phänomen wie bei den Motorradunfällen zu beobachten ist (siehe Seite 22). Nahezu bei jedem Unfall, an dem ein Fahrradfahrer beteiligt ist, wird dieser verletzt.

Fahrradunfälle - Verletzte Personen





In 2013 resultierten **14,24 %** (**2012: 19,25%)** aller bei Verkehrsunfällen im Main-Taunus-Kreis verletzten Personen aus Fahrradunfällen, obwohl diese Art von Unfällen lediglich **3,80 %** 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 meist 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 2013 **87%** (2012: 94 %) 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 Polizeidirektion 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.

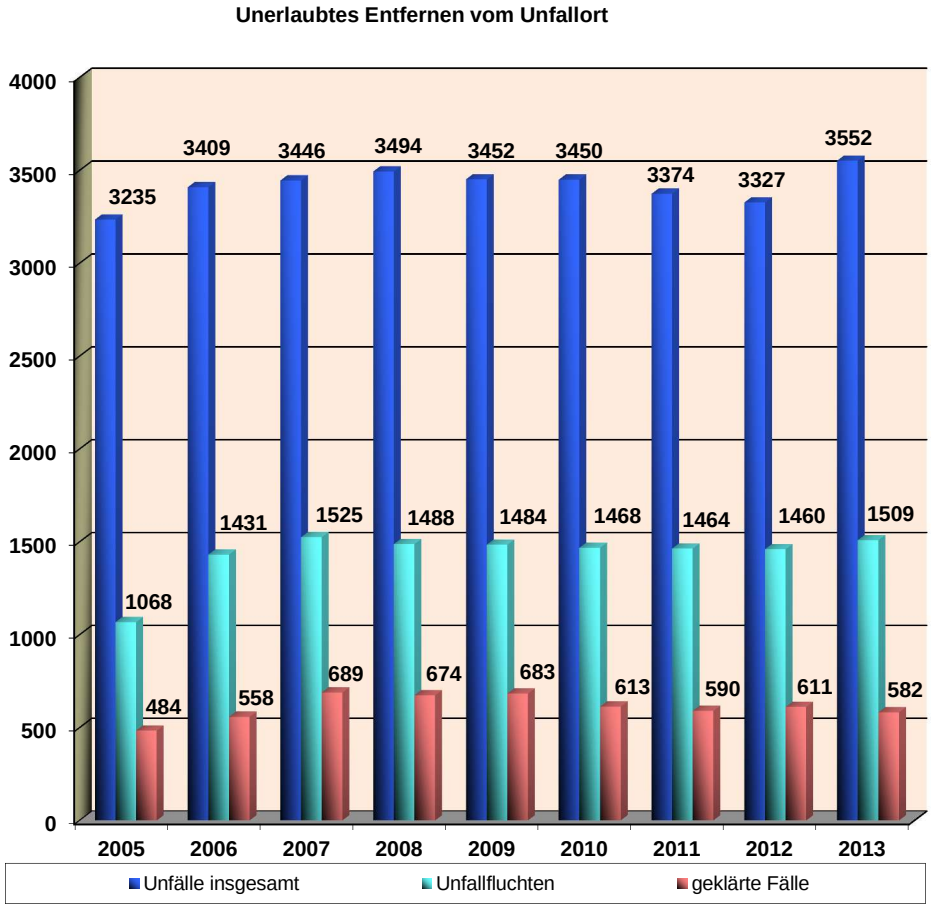
Verkehrskontrollen durch die Polizei werden durch die Anonymität und die Mobilität der Fahrradfahrer sehr erschwert.
Durch den Einsatz von **Fahrradstreifen** wird versucht, dieses Problem in den Griff zu bekommen. Auch der Einsatz der **Jugendverkehrsschule** in der Grundschule (4. Klasse) dient dazu, 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 2013 angestiegen. Nach wie vor ist im Main-Taunus-Kreis der Anteil derjenigen, die sich unerlaubt vom Unfallort entfernen, mit 42,4 % (2012: 43,8 %; 2011: 43,4 %) überproportional hoch. Im Vergleich hierzu lag der Bundesdurchschnitt 2009 mit 21,4 % etwa bei der Hälfte.

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Unfälle insgesamt	3235	3409	3446	3494	3452	3450	3374	3327	3552
Unfall-fluchten	1068	1431	1525	1488	1484	1468	1464	1460	1509
geklärte Fälle	484	558	689	674	683	613	590	611	582

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 2013 bei fast 39 %. Auf den ermittelten Verkehrsteilnehmer kommen zum Teil empfindliche Strafen zu. Das reicht von einer Geldstrafe von bis zu 90 Tagessätzen, über einen Punkte-Eintrag in Flensburg, bis hin zum Entzug der Fahrerlaubnis.

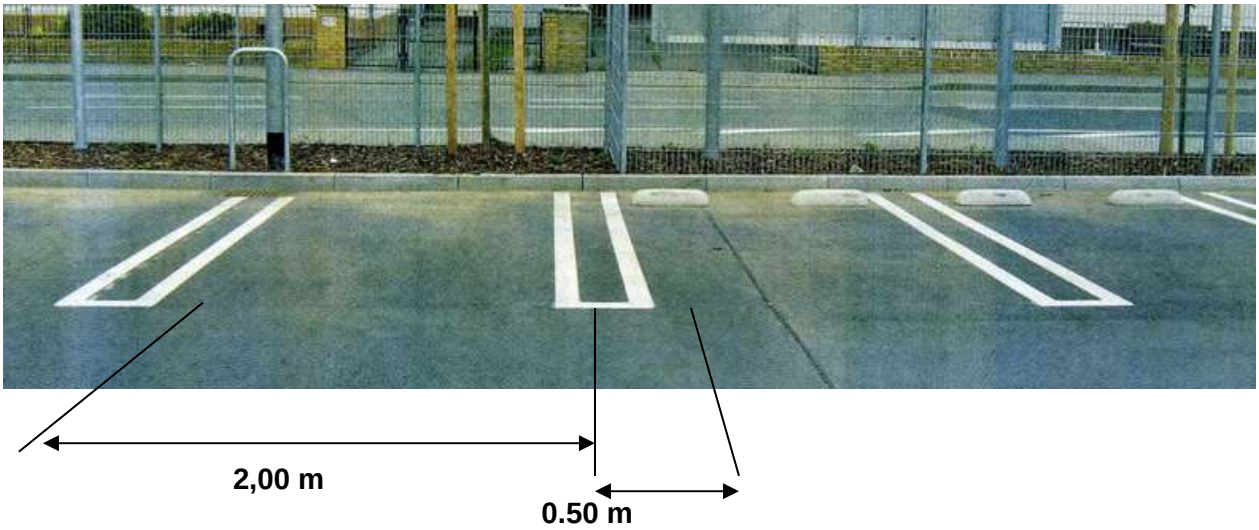


Bei den Verkehrsteilnehmern besteht eine große Unwissenheit über den Tatbestand des Unerlaubten Entfernens vom Unfallort und damit einhergehend den richtigen Verhaltensweisen. Die Einlassung der Beschuldigten bezüglich der Motivation deuten, sofern es sich nicht um Schutzbehauptungen handelt, auf große 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.

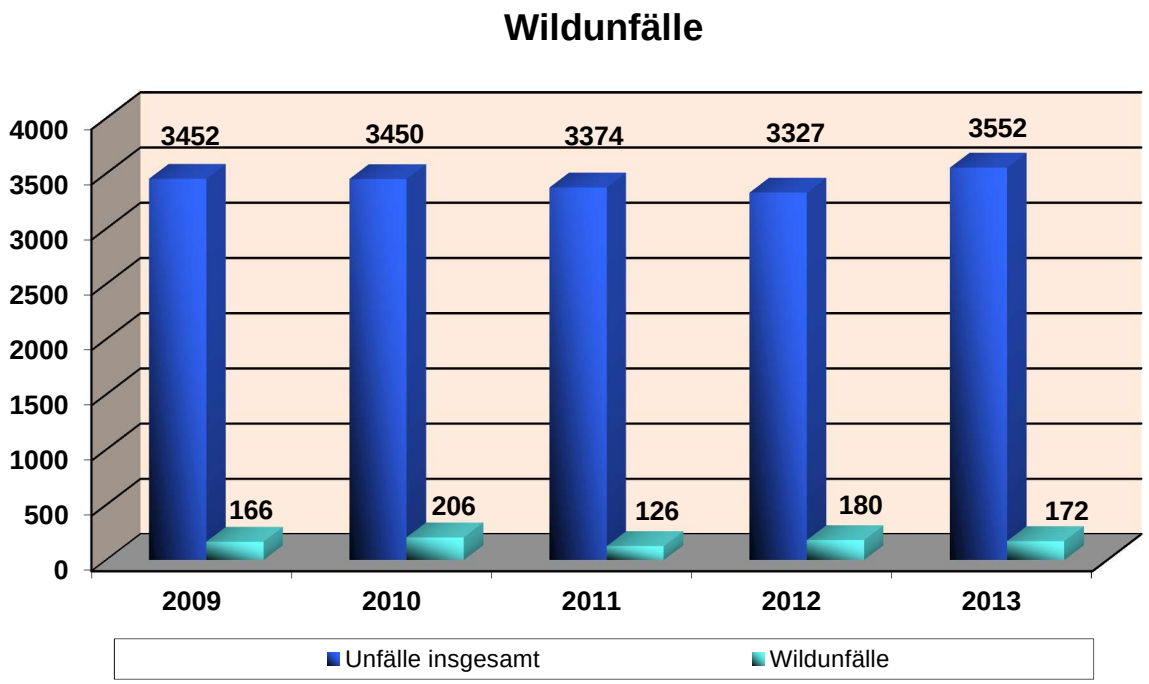
Gemeinsam mit dem Hessischen Landeskriminalamt hat unsere Polizeidirektion einen Informationsflyer zum Thema Unfallflucht entwickelt, der an unfallträchtigen Orten verteilt wird. Wir sind im Gespräch mit den Betreibern von Großparkplätzen, um insbesondere durch die Verbreiterung von Parkbuchten die Unfallgefahr und auch die Unfallfluchtwahrscheinlichkeit zu reduzieren. Wir begrüßen und werben für Beispiel gebende Lösungen, wie die Doppelmarkierung der Parklätze in den Flörsheimer Kolonnaden, in der Kelkheimer Stadtmitte und in den neuen Parkhäusern des MTZ.

Markierung der Parkplätze in den Flörsheimer Kolonnaden

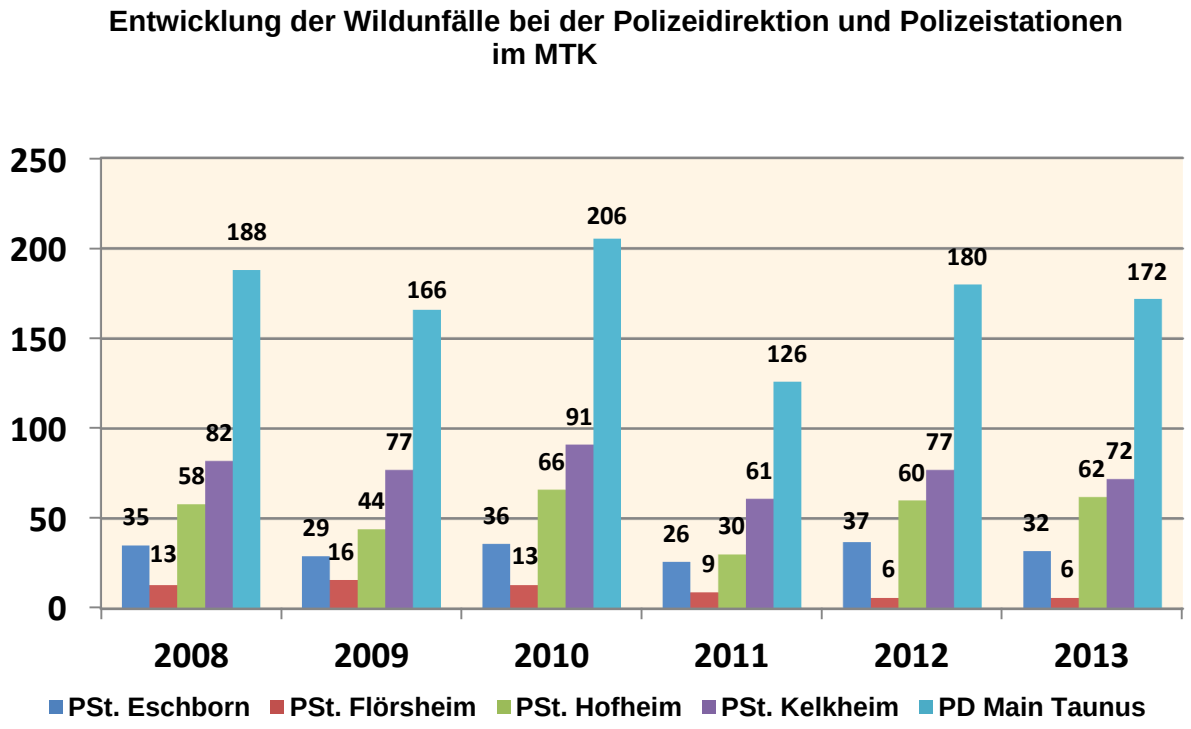


9. Wildunfälle

Die Wildunfallzahlen variieren stark von Jahr zu Jahr. War von 2009 auf 2010 noch ein deutlicher Anstieg zu verzeichnen, sank die Wildunfallzahl in 2011um fast 40%. Hierauf folgte von 2011 auf 2012 wieder ein Anstieg, welcher sich dann von 2012 auf 2013 abermals verringerte.



Der Rückgang der Wildunfälle betrifft alle Zuständigkeitsbereiche der Polizeistationen der Polizeidirektion Main-Taunus. Seit Jahren ist das Gebiet der Polizeistation Kelkheim am stärksten mit Wildunfällen belastet.



Bereits 2008 wurden die Wildunfälle im gesamten Main-Taunus-Kreis durch Polizeihauptkommissar Markus Hahn auf ihre Phänomenologie untersucht. Die Unfallschwerpunkte wurden festgestellt und 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 Städten und Gemeinden und der Straßenverkehrsbehörde wurden die entwickelten Maßnahmen zur Vermeidung von Wildunfällen, wie zum Beispiel das Anbringen blauer Wildwarnreflektoren 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 mit Plakatwänden auf die Wildunfallgefahr aufmerksam gemacht. Dabei wird zweimal jährlich die Zahl der Wildunfälle seit 2007 aktualisiert.

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.

In den Jahren 2009, 2010 und 2011 war hier noch eine Evaluation der Wirksamkeit der Maßnahmen möglich. Allerdings folgten nach und nach immer wieder Streckenabschnitte, an welchen insbesondere blaue Wildwarnreflektoren angebracht wurden. Eine detaillierte Evaluation ist nun nicht mehr möglich. Andererseits ist positiv festzustellen ist, dass gerade die Anbringung der blauen Wildwarnreflektoren „Schule zu machen scheint“. Denn zunehmend werden auch in angrenzenden Direktionsbereichen die genannten Wildwarnreflekoren an den Schwerpunktstrecken angebracht.

Da eine jährliche Gegenüberstellung der Wildunfallzahlen an Strecken mit und ohne Maßnahmen nicht mehr möglich ist, bleibt nunmehr für den Bereich der Polizeistation Kelkheim lediglich festzuhalten, dass zwar von 2011 auf 2012 ein Anstieg zu verzeichnen war, der jedoch nicht das Niveau von 2010 erreichte. Im Jahr 2013 ist ein leichter Rückgang von Wildunfällen erkennbar, wobei an den Maßnahmenstrecken leider ein deutlicher Anstieg zu verzeichnen war. Die L 3016 (Fischbach - Ruppertshain) trat hier überproportional hervor. Alle anderen Maßnahmenstrecken änderten sich nur geringfügig.

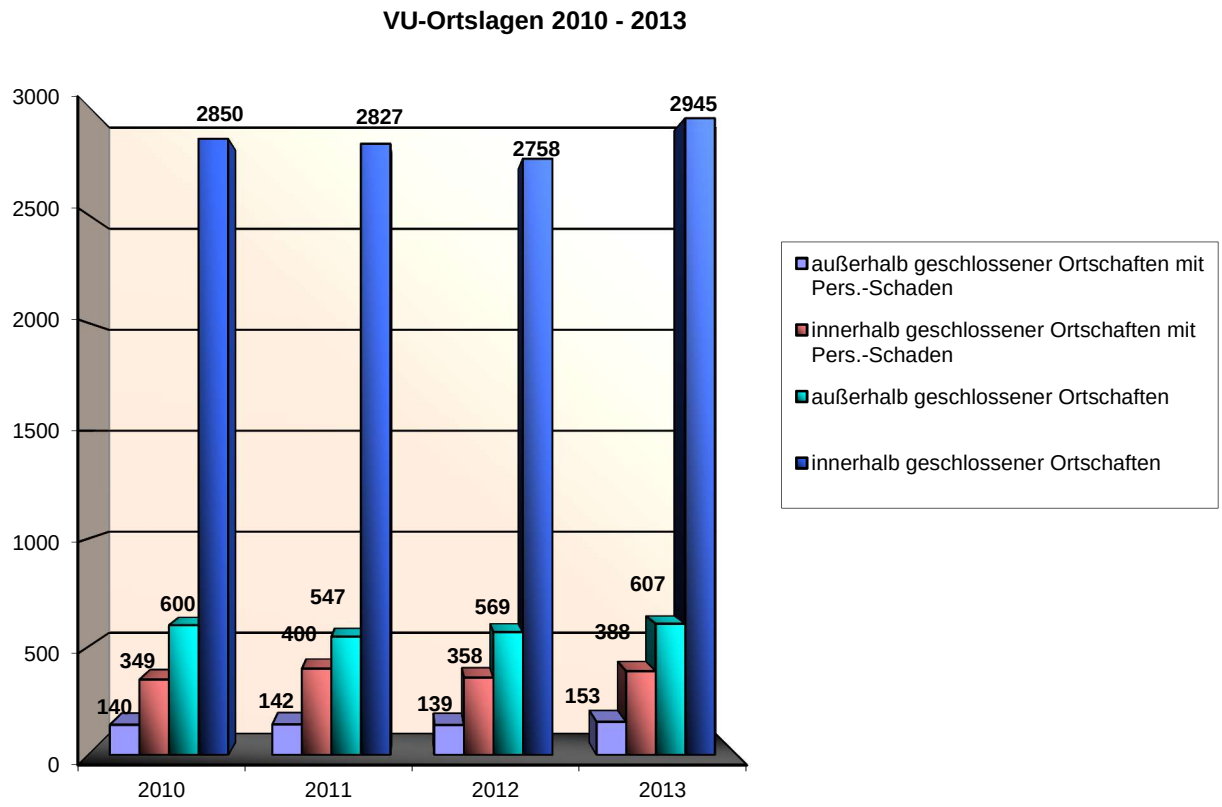
10. Verkehrsunfälle nach Ortslagen

Bei den 2013 registrierten Verkehrsunfällen ereigneten sich lediglich 607 außerhalb geschlossener Ortschaften und 2.945 innerhalb geschlossener Ortschaften. Das bedeutet, dass 82,9 % aller Unfälle innerorts stattfanden.

	2010	2011	2012	2013	plus/minus
außerhalb geschlossener Ortschaften mit Pers.-Schaden	140	142	139	153	+14
innerhalb geschlossener Ortschaften mit Pers.-Schaden	349	400	358	388	+30
außerhalb geschlossener Ortschaften (Gesamt-VU)	600	547	569	607	+38
innerhalb geschlossener Ortschaften (Gesamt-VU)	2850	2827	2758	2945	+187

Im Vergleich mit den Zahlen des Polizeipräsidiums Westhessen, wonach nur 72,0 % aller Unfälle innerhalb geschlossener Ortschaften und 19,7 % außerhalb geschlossener Ortschaften (Bundesautobahnen sind hier nicht beinhaltet) 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.

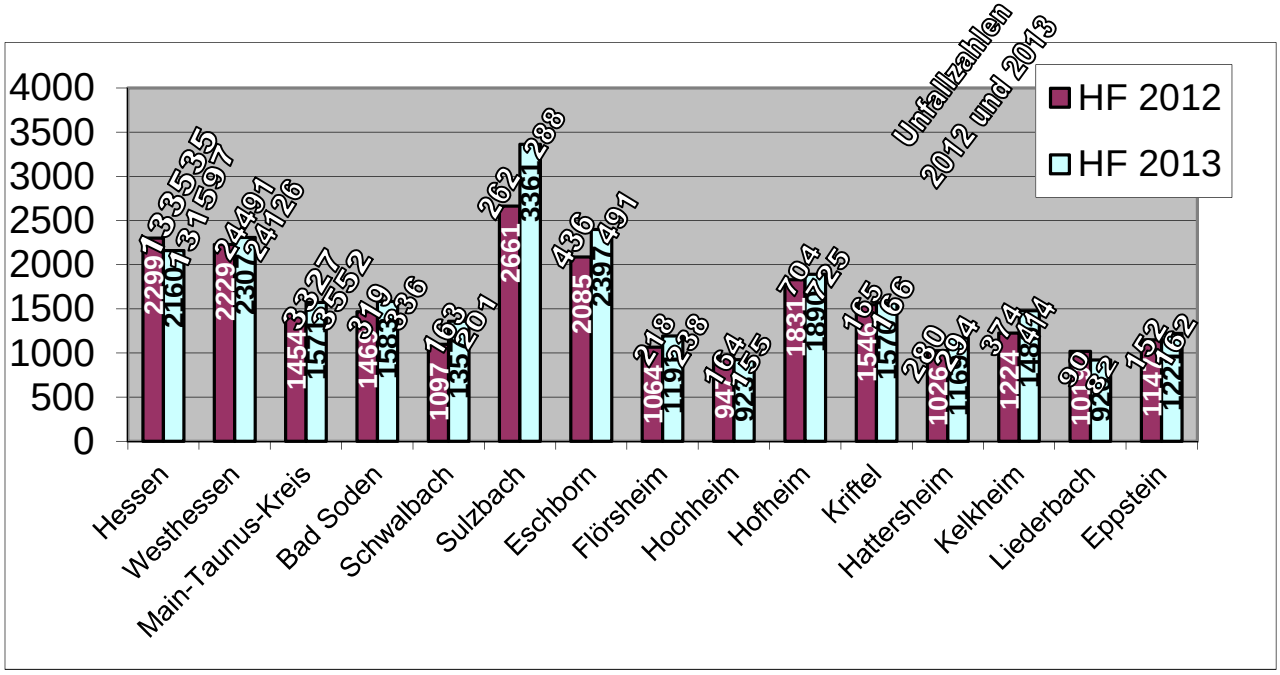


11. Verkehrsunfallentwicklung in den Kommunen

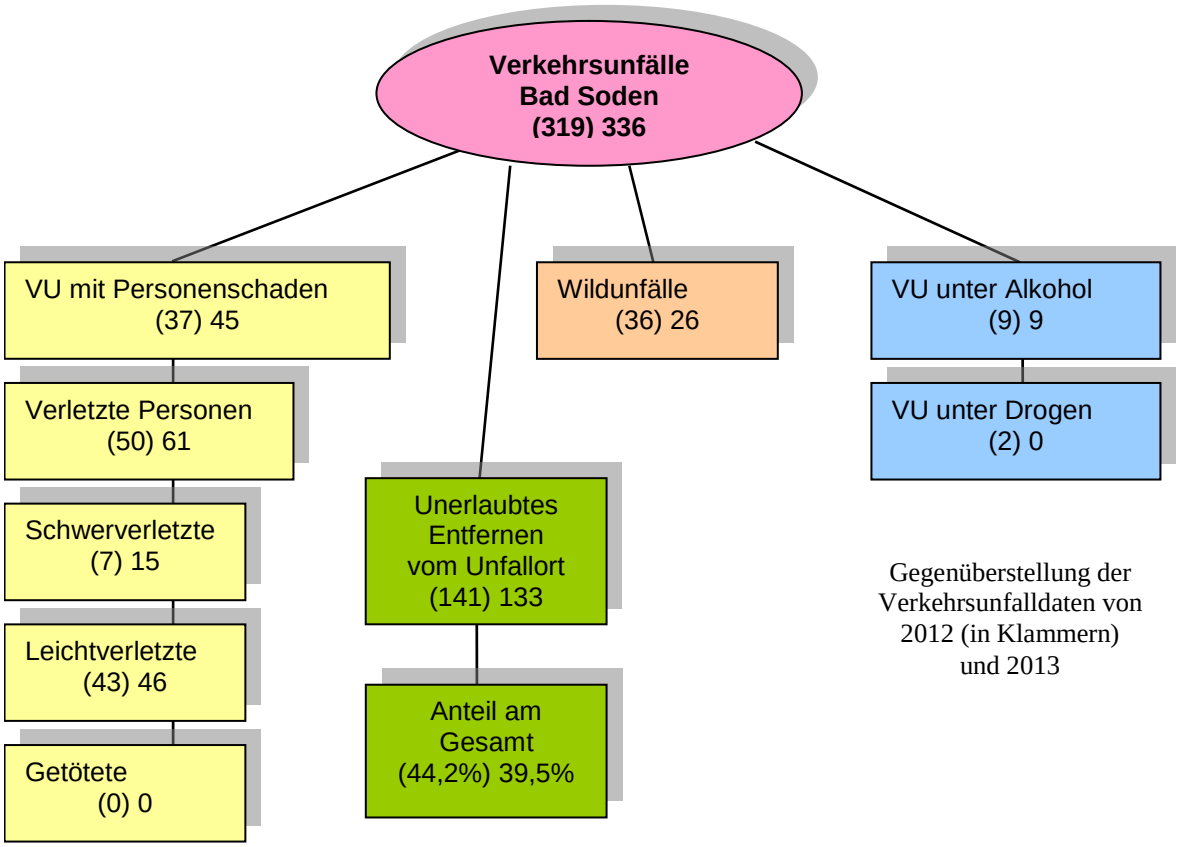
	Unfälle			Verunglückte				Schäden
	Gesamt	plus / minus	Personen-schäden	Gesamt	Getötete	Schwer-verletzte	Leichtver-letzte	Gesamt-schaden (EUR)
Bad Soden	336	17	45	61	0	15	46	1.100.000
Eppstein	162	10	25	29	0	7	22	440.164
Eschborn	491	55	72	89	0	11	78	1.066.106
Flörsheim	238	20	54	76	0	11	65	784.660
Hattersheim	294	14	60	87	1	14	72	740.964
Hochheim	155	-9	30	33	0	7	26	427.475
Hofheim	725	21	105	134	0	25	109	1.697.969
Kelkheim	414	40	53	71	0	4	67	994.027
Kriftel	166	1	26	34	0	4	30	373.711
Liederbach	82	-8	14	20	0	5	15	222.379
Schwalbach	201	-38	29	37	0	4	33	458.642
Sulzbach	288	26	28	52	0	5	47	675.521
Gesamt	3552	149	541	723	1	112	610	8.981.618

Unfallhäufigkeitszahlen 2012 und 2013 im Vergleich

(Zahl der Verkehrsunfälle auf 100.000 Einwohner)

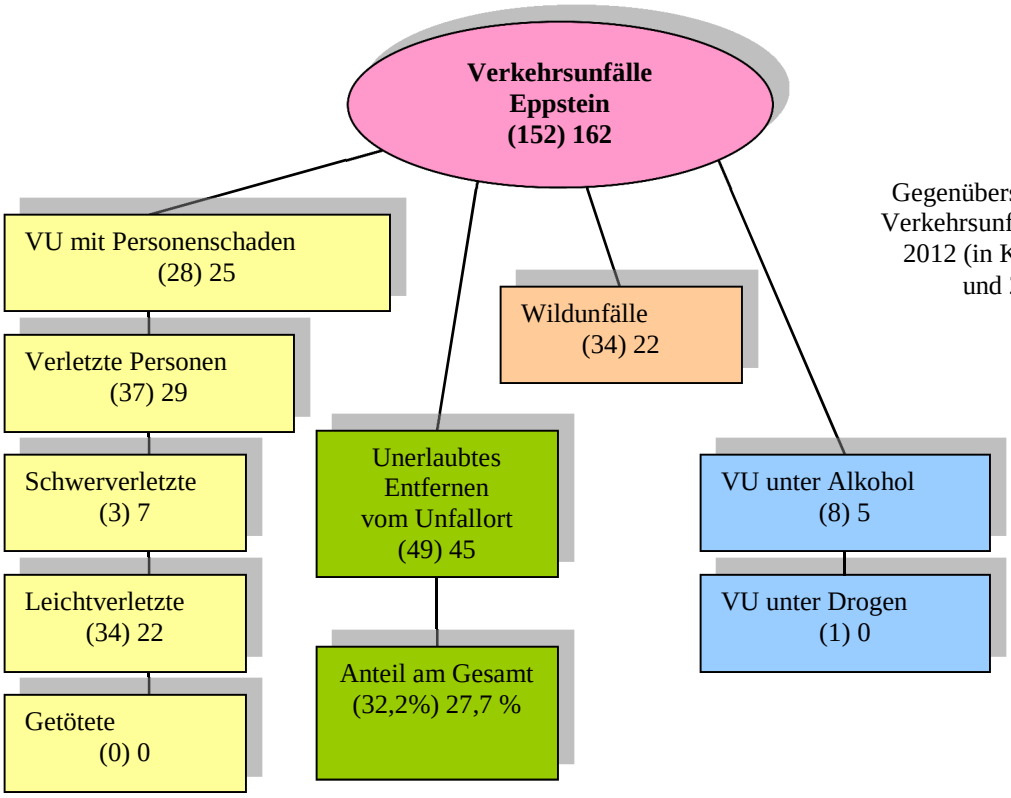


11.1 Bad Soden



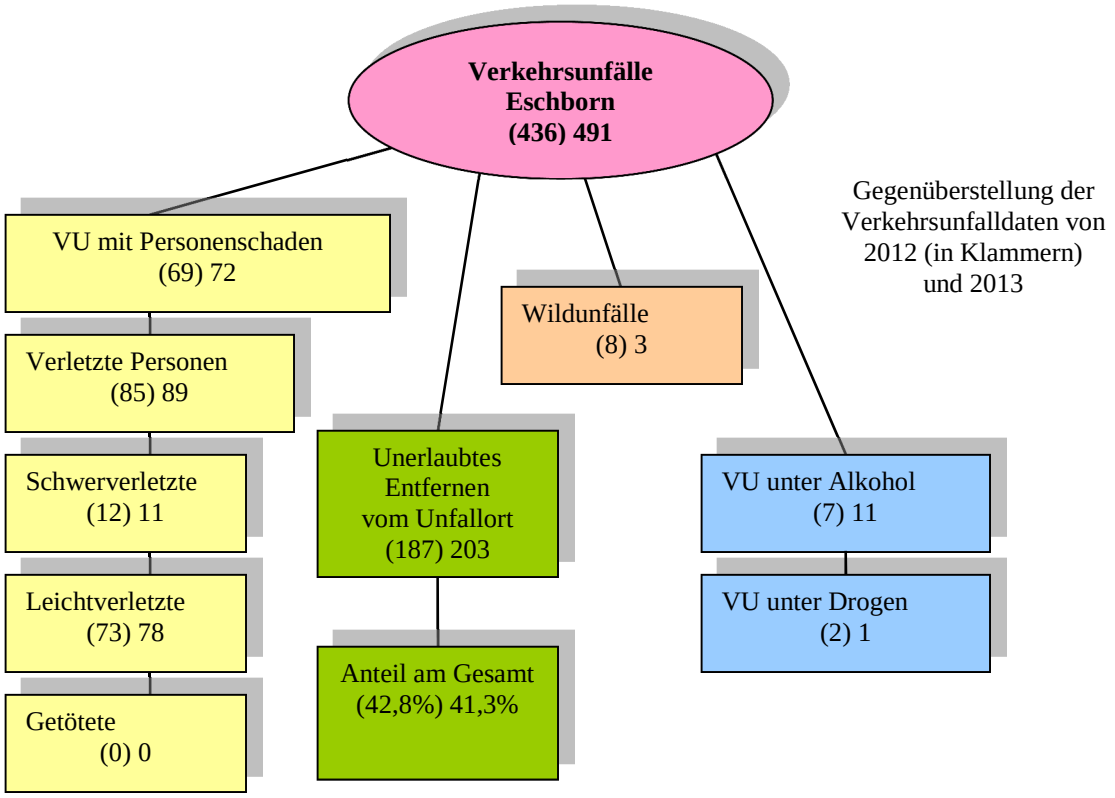
Gegenüberstellung der Verkehrsunfalldaten von 2012 (in Klammern) und 2013

11.2 Eppstein

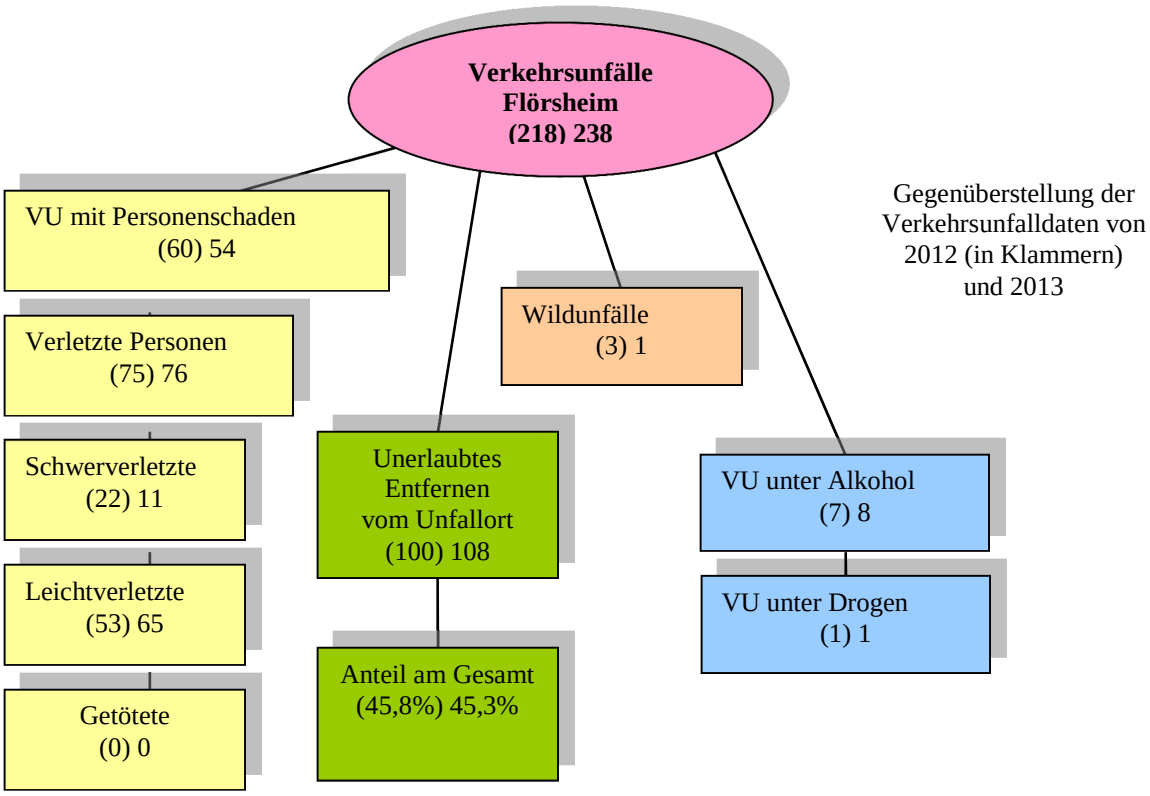


Gegenüberstellung der Verkehrsunfalldaten von 2012 (in Klammern) und 2013

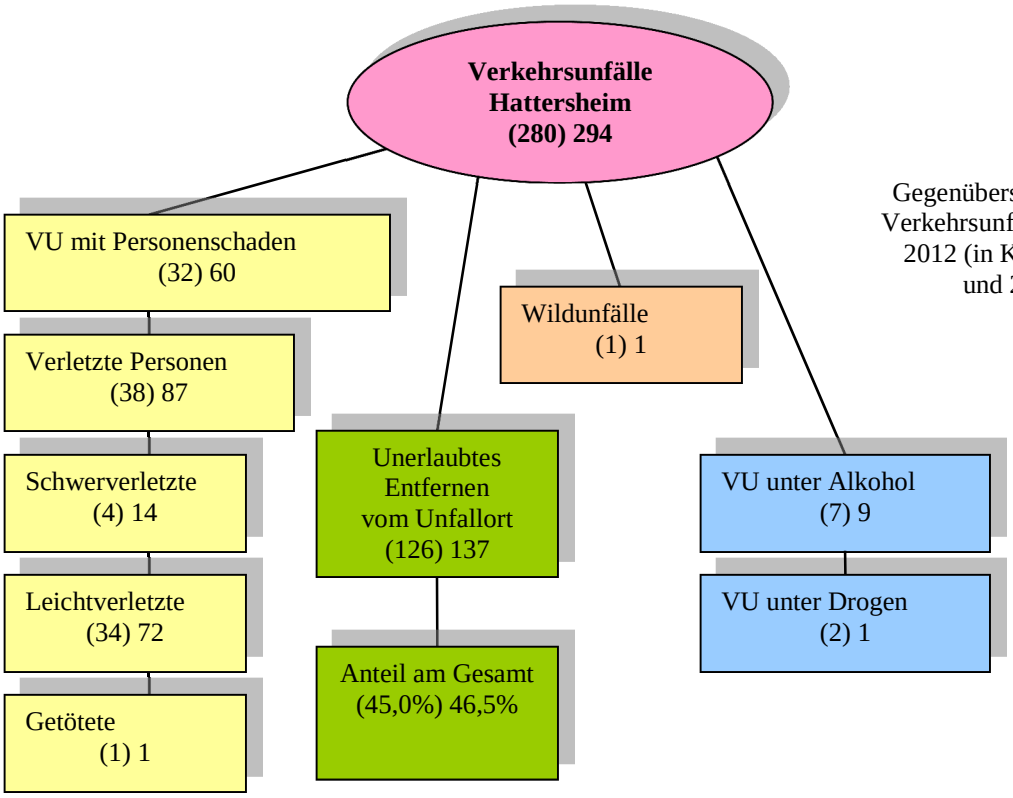
11.3 Eschborn



11.4 Flörsheim

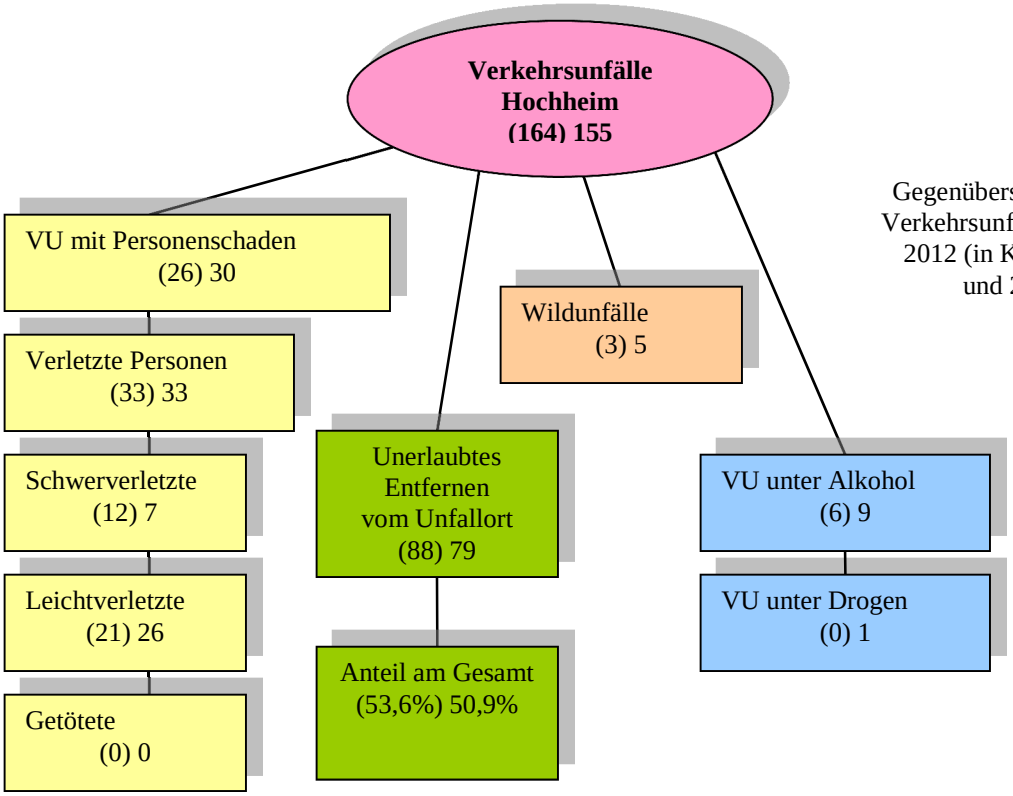


11.5 Hattersheim



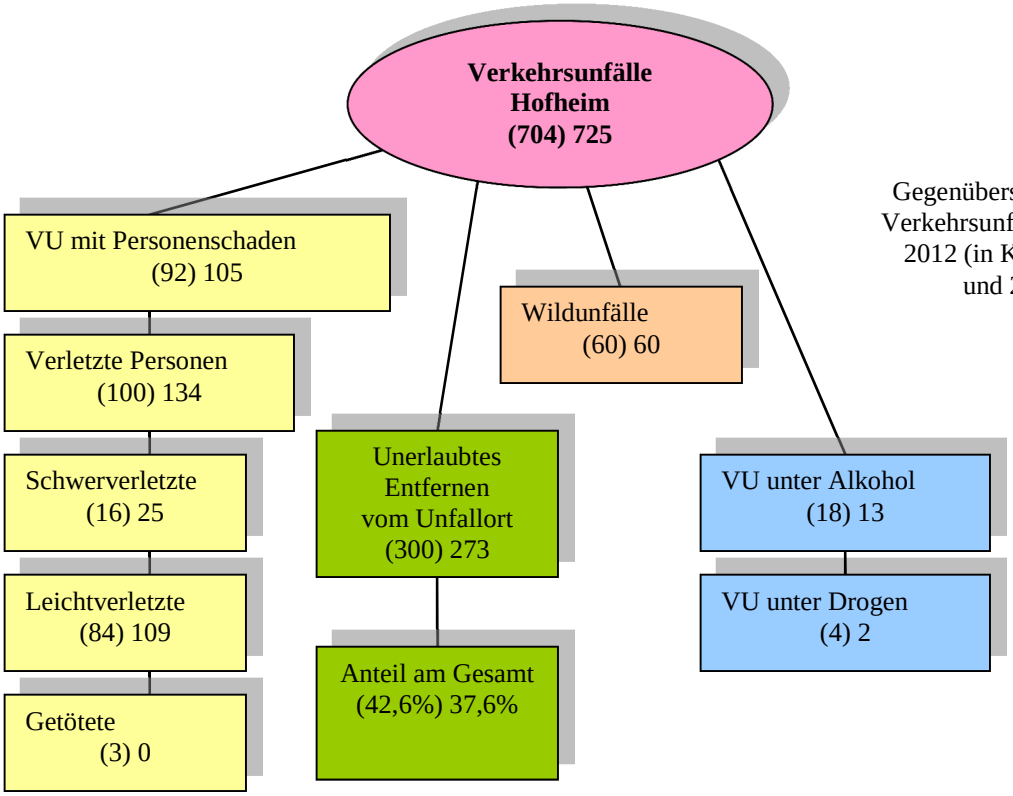
Gegenüberstellung der Verkehrsunfalldaten von 2012 (in Klammern) und 2013

11.6 Hochheim



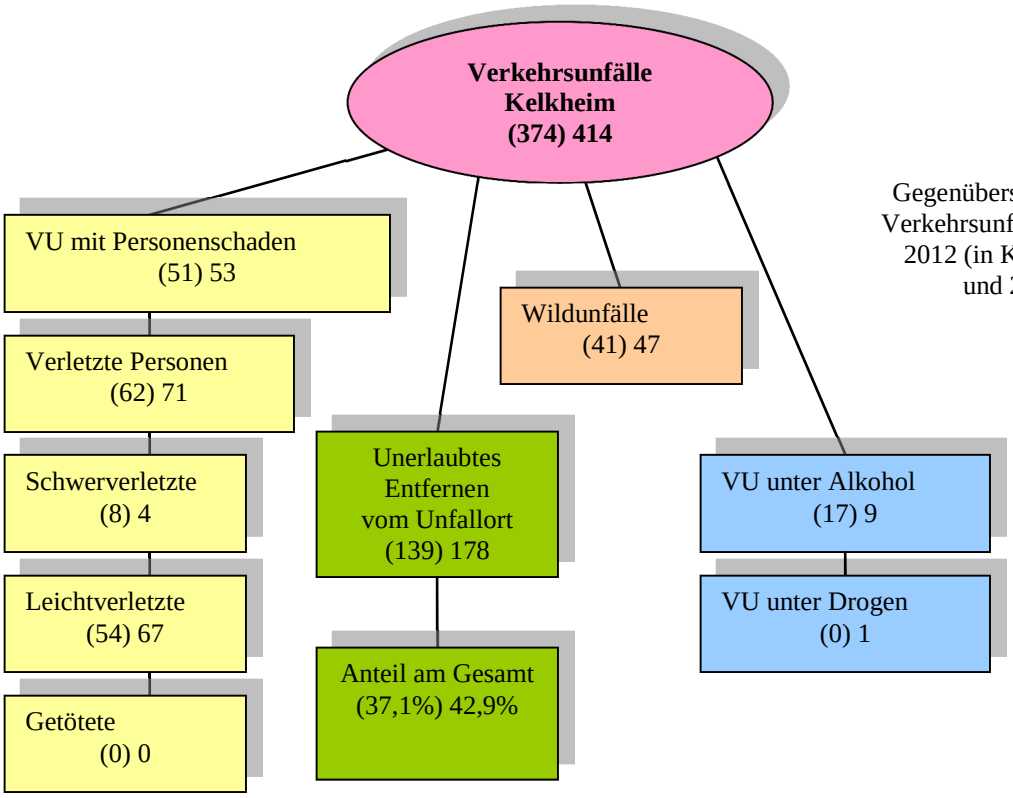
Gegenüberstellung der Verkehrsunfalldaten von 2012 (in Klammern) und 2013

11.7 Hofheim



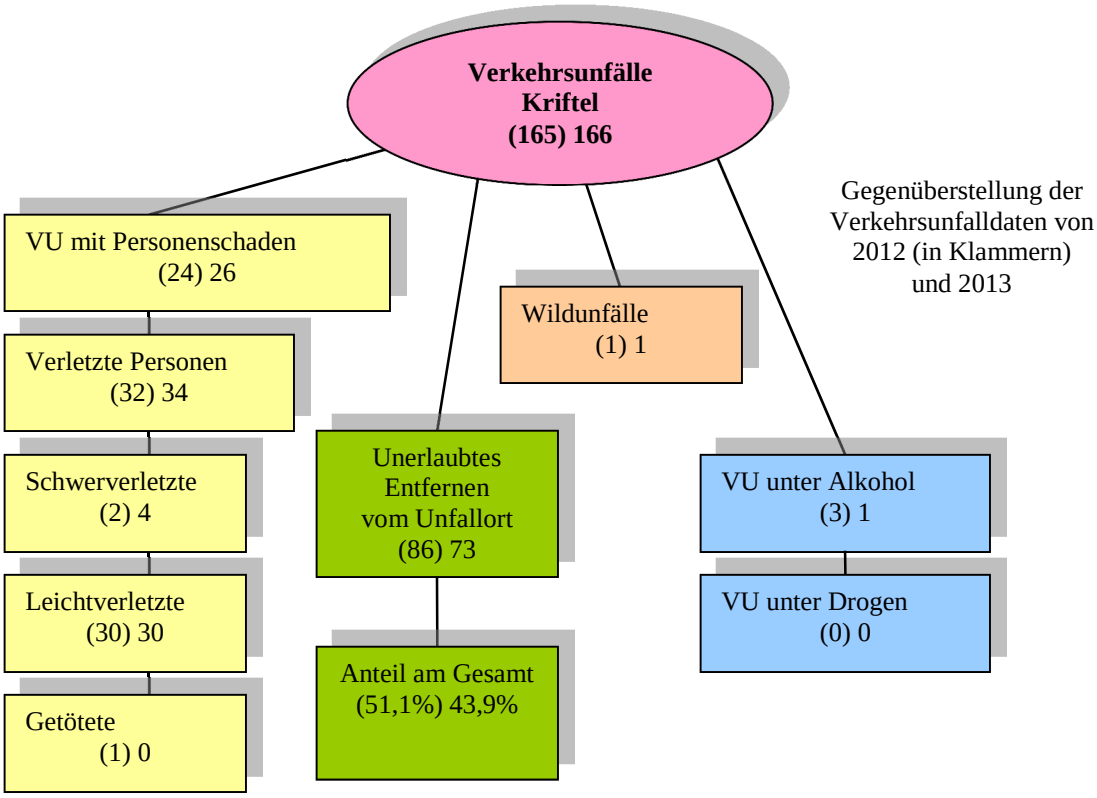
Gegenüberstellung der Verkehrsunfalldaten von 2012 (in Klammern) und 2013

11.8 Kelkheim

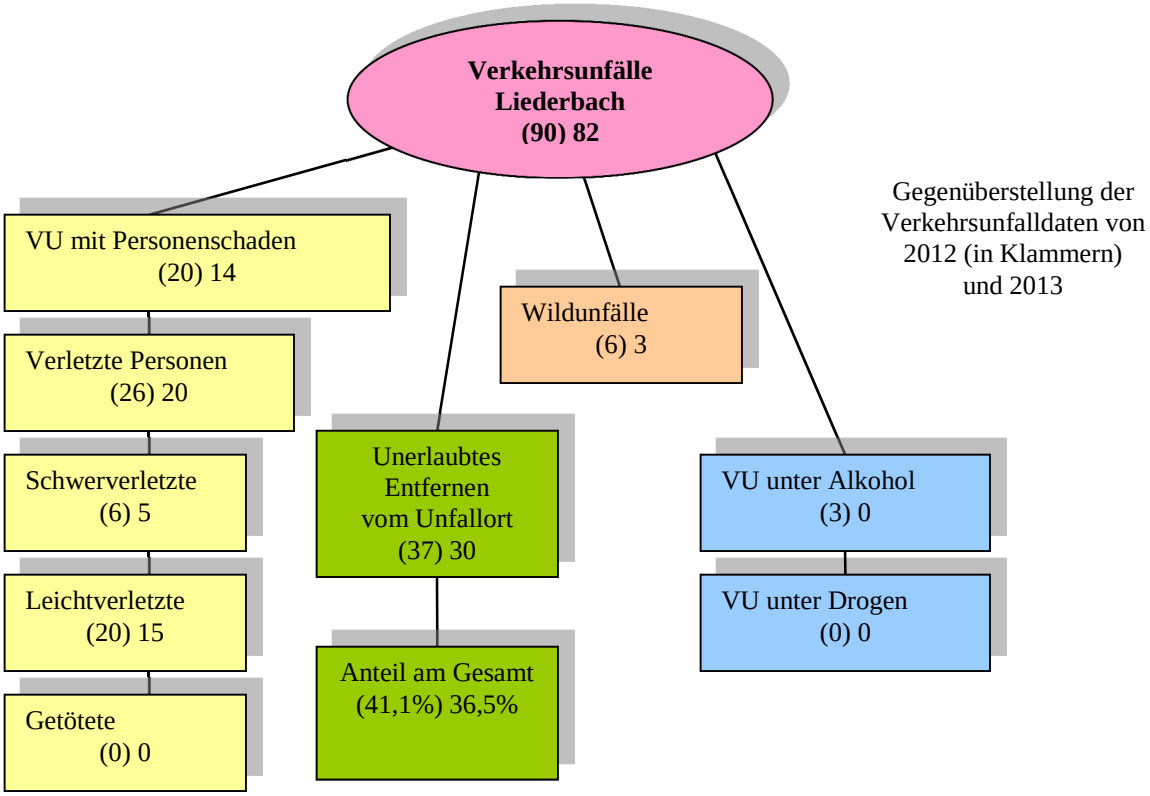


Gegenüberstellung der Verkehrsunfalldaten von 2012 (in Klammern) und 2013

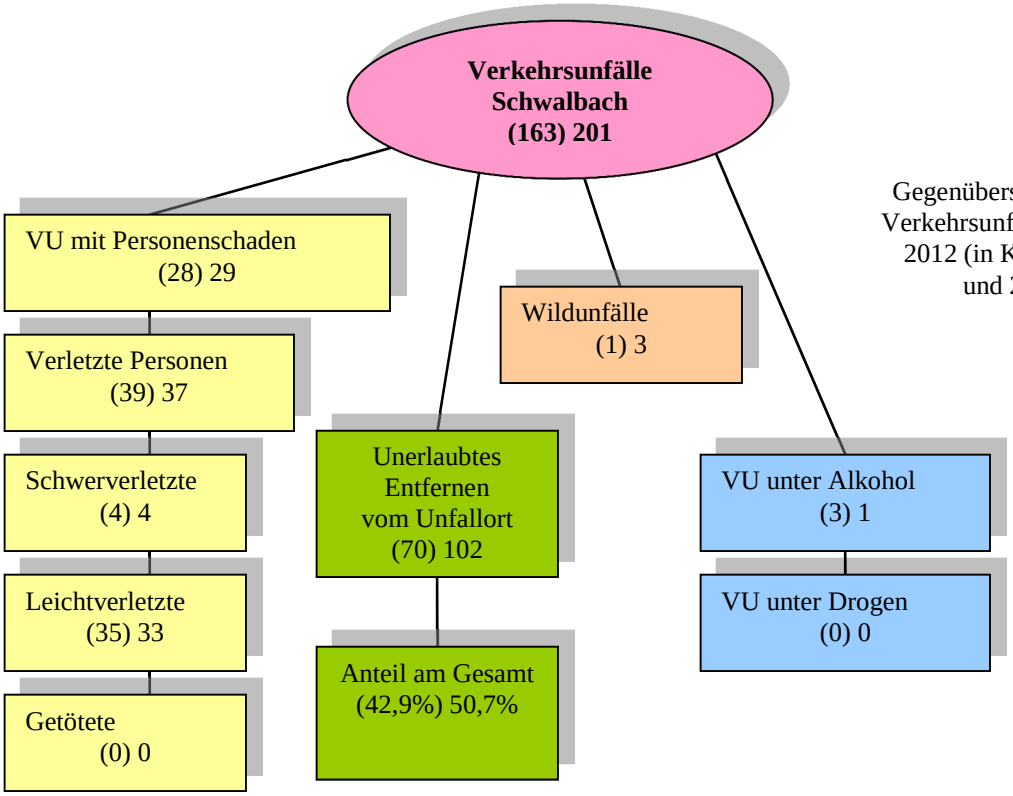
11.9 Kriftel



11.10 Liederbach

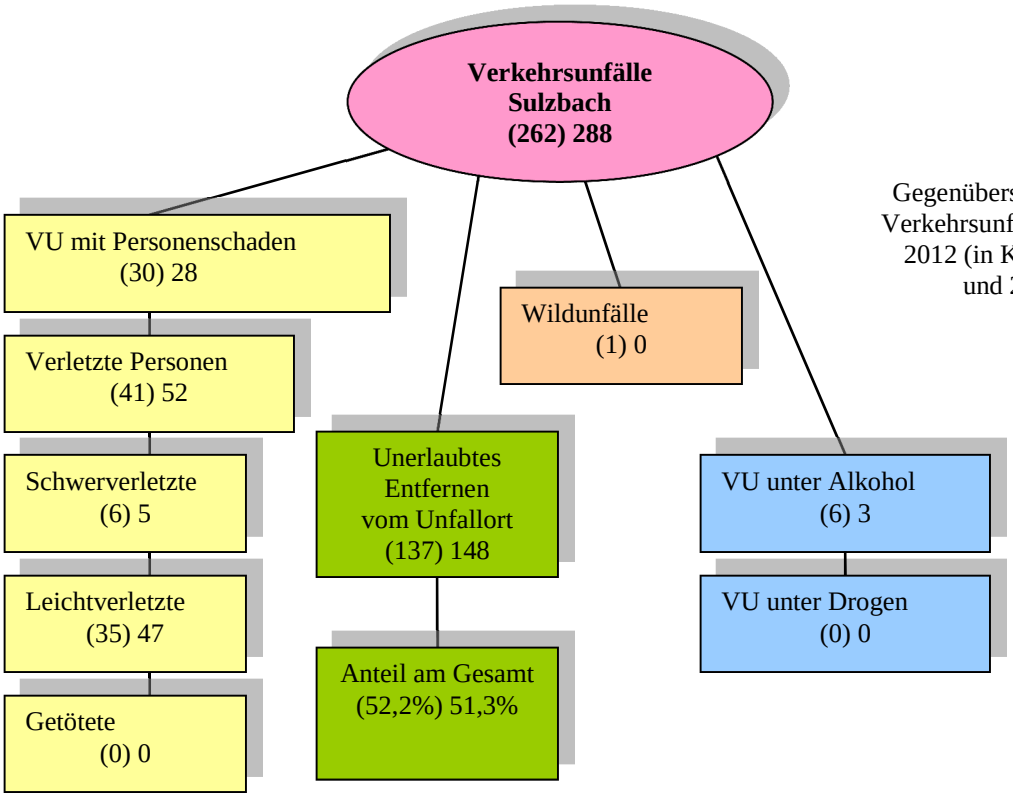


11.11 Schwalbach



Gegenüberstellung der Verkehrsunfalldaten von 2012 (in Klammern) und 2013

11.12 Sulzbach



Gegenüberstellung der Verkehrsunfalldaten von 2012 (in Klammern) und 2013

12. Resümee und Ausblick

Im Jahr 2013 wurden im Main-Taunus-Kreis insgesamt **3.552 Verkehrsunfälle** registriert, 225 mehr als in 2012.

Gemäß **Unfallhäufigkeitszahlen**, bei denen die Verkehrsunfälle auf 100.000 Einwohner hochgerechnet werden, liegt der Main-Taunus-Kreis mit **1.571 Verkehrsunfällen** deutlich unter den Unfallhäufigkeitszahlen des Landes Hessen (2.160 Verkehrsunfälle) und des Polizeipräsidiums Westhessen (2.307 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 497 in 2012 auf 541 angestiegen und die Zahl der dabei verletzten Personen stieg von 618 auf 723. Dagegen hat das Jahr **2013 „nur“ ein Todesopfer** im Zusammenhang mit Verkehrsunfällen gefordert.

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 2013 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 2013 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 6,4% ausmacht, zeugt ihr Anteil von 20,7 % an den Unfällen mit verletzten Personen in 2013 von einem deutlich erhöhten Risiko. Die Ursachen hierfür werden durch Geschwindigkeitsüberschreitungen, Unerfahrenheit und Selbstüberschätzung gesetzt. Zur Reduzierung dieser Ursachen müssen die auf Seite 16 beschriebenen präventiven und repressiven Maßnahmen konsequent umgesetzt werden.

Die „**Senioren**“ sind sowohl bei der Gesamtzahl ihrer Unfälle als auch bei den Unfällen mit verletzten Personen im Verhältnis zu ihrem Bevölkerungsanteil adäquat vertreten. Die Unfälle mit verletzten „Senioren“ stiegen von 86 in 2012 auf 100 in 2013. Die Unfälle mit Sachschäden verdoppelten sich von 2009 bis 2012 (von 304 auf 609) und erhöhten sich in 2013 auf 644. Leider wurde auch der einzige Unfall mit Todesfolge in 2013 durch einen „Senior“ verursacht. Diese ungünstige Entwicklung muss beobachtet werden, weil der Bevölkerungsanteil der „Senioren“ gemäß der demografischen Prognosen zunimmt und das bei hohem Mobilisierungsgrad.

Bei den Verkehrsunfällen mit aktiver oder passiver Beteiligung von **Kindern**, kam es zu einem deutlichen Absinken von 67 Unfällen in 2012 auf 48 in 2013. Fünf Kinder wurden dabei schwer 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 ereigneten sich mit 135 Unfällen 18 Unfälle weniger als im Jahr 2012**.** Dabei wurden 103 Personen verletzt. 16 Personen weniger als in 2012. 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 (Handy am Ohr-/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 2014 einen Schwerpunkt, um die Zahl der Unfälle in diesem gefährlichen Bereich zu reduzieren.

Die Zahl von 1258 Verkehrsstraftaten im Jahr 2013 zeigt die **Notwendigkeit von polizeilichen Überwachungsmaßnahmen** (2012: 1191 Fälle) auf. Auf Grund der 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:

	2011	2012	2013
a) Straßenverkehrsgefährdung	**49**	**29**	**57**
b) Trunkenheit/Drogenkonsum im Verkehr	**391**	**272**	**183**
c) Verst. gg. Pflicht-Versicherung	**643**	**617**	**791**
d) Fahren ohne Fahrerlaubnis	**64**	**145**	**125**
e) Kennzeichenmissbrauch	**28**	**22**	**17**
f) Unfall unter Alkoholeinfluss	**109**	**94**	**78**
g) Unfall unter Drogeneinfluss	**17**	**12**	**7**

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 2,4 % 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 172 **Wildunfällen** in 2013 liegt die Anzahl der Unfälle durch querendes Wild unter den in 2012 gemeldeten 180 und damit leicht unter dem Durchschnitt der letzten fünf Jahre von 173 Wildunfällen. Der Schwerpunkt dieser Unfälle lag mit 72 Wildunfällen im Bereich der Polizeistation Kelkheim. Leider gab es gerade an Schwerpunktstrecken mit Maßnahmen, wie Wildwarnreflektoren an Leitpfosten, Duftbarrieren an Bäumen oder Plakatwänden zur Warnung vor Wildunfällen, Steigerungen. Die L 3016 (Fischbach - Ruppertshain) trat hier überproportional hervor. Alle anderen Maßnahmenstrecken änderten sich nur geringfügig.

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 2014 fortgeführt. **Jahresziel** für die Verkehrssicherheitsarbeit des Polizeipräsidiums Westhessen, zu dem die Polizeidirektion Main-Taunus gehört, ist die **Senkung der Verkehrsunfallzahlen mit schweren Personenschäden**. Dies gilt umso mehr, da die Anzahl der Unfallverletzten in 2013 um 8,1% angestiegen ist.

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 1.509 Fluchtunfälle in 2013 hatten einen Anteil am Gesamtunfallaufkommen von 42,4 **%** (2012 43,8 %). Eine Untersuchung der Unfallfluchten im hiesigen Bereich legt den Schluss nahe, 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 fast **39%** (582 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.

Durch Verbesserungen bei der Verkehrsunfallaufnahme und –sachbearbeitung wollen wir die Aufklärungsquote weiter steigern, durch zielgruppenorientierte Öffentlichkeitsarbeit für rechtskonformes Verhalten nach Verkehrsunfällen werben und die Parkplatzbetreiber hinsichtlich ausreichender Parkplatzbreiten und ggf. Videoüberwachungsanlagen beraten.
(Siehe auch **www.praeventionsrat.com/themenbereiche/staedtebau-und-sicherheit** Präventionsprojekte „Parkflächenverbreiterung mit Doppelmarkierung“ und „Kriminalpräventive Prüfung von Großbauvorhaben“)

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 2014

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 2013 1.509 Unfallfluchten bei insgesamt 3.552 Verkehrsunfällen begangen. Dies entspricht einer Quote von 42,4%. 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!