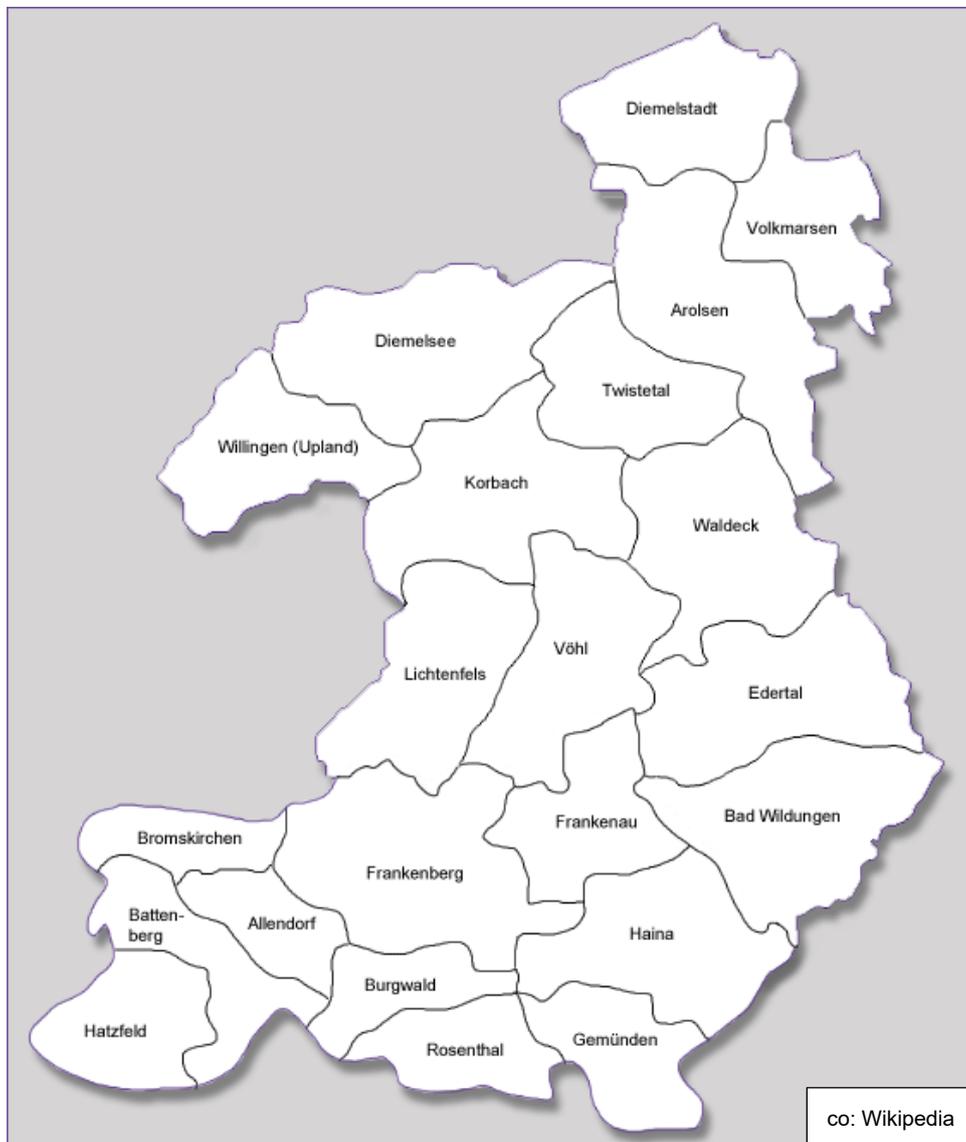


# Verkehrsunfallstatistik 2023

## für den Landkreis Waldeck-Frankenberg



# Inhaltsverzeichnis

1. Erläuterungen .....	3
2. Strukturdaten Landkreis Waldeck-Frankenberg .....	4
2.1 Fläche: 1.848,44 km <sup>2</sup> .....	4
2.2 Bevölkerung: 159 154 (Stand:31.12.2022, Quelle: stat. Landesamt) .....	4
2.3 Straßennetz: .....	4
2.4 Zugelassene Fahrzeuge:.....	4
3. Unfalllage .....	4
3.1. Aktuelle Jahresentwicklung .....	5
3.2 Unfälle nach Straßenklassen.....	5
3.3 Getötete Personen .....	6
3.4 Schwerverletzte Personen.....	7
3.5 Getötete und Schwerverletzte .....	7
3.6. Unfälle nach Zeiten.....	8
3.6.1 Verkehrsunfälle nach Monaten.....	8
3.6.2 Verkehrsunfälle nach Tagen.....	8
3.6.3 Verkehrsunfälle im Tagesverlauf .....	9
3.7 Verkehrsunfallflucht .....	9
3.8. Risikogruppen.....	10
3.8.1 Kinder (0 – 14).....	10
3.8.2 Jugendliche (14 -17).....	10
.....	11
3.8.3 Junge Fahrer (18 – 24).....	11
3.8.4 Altersgruppe 65 – 74 .....	12
3.8.5 Altersgruppe 75plus.....	12
3.9 Verkehrsbeteiligungen .....	13
3.9.1 Fußgänger .....	13
3.9.2 Fahrräder und Pedelecs .....	13
3.9.3 Motorisierte Zweiräder .....	14
3.9.4 PKW.....	18
3.9.5 LKW .....	19
3.9.7 Sonstige Fahrzeuge .....	21
3.10 Ausgewählte Unfallursachen .....	21
3.10.1 Alkohol und/oder berauschende Mittel .....	22
3.10.3 Vorfahrt/Vorrang .....	23
3.10.4 Abstand.....	24
3.10.5 Wildunfälle .....	25
3.10.6 Ursachen bei Verkehrsunfällen mit Personenschäden .....	26
4. Einwirkungsmöglichkeiten .....	28
4.1 Engineering - Sichere Gestaltung des Verkehrsraums .....	28
4.2 Education – Verkehrserziehung .....	28

4.3	Enforcement – Verkehrsüberwachung .....	28
4.3.1	Geschwindigkeit/ Abstand .....	29
4.3.2	Folgenlose Fahrten unter dem Einfluss von Alkohol und anderen berauschenden Mitteln 29	
4.3.3	Güter- und Personenverkehr .....	29
	Schlusswort/Aussichten.....	30

## 1. Erläuterungen

Die Verkehrsunfallstatistik 2023 gibt einen Überblick über die bei der Polizeidirektion Waldeck-Frankenberg bekannt gewordenen Verkehrsunfälle (vorläufiges Ergebnis) sowie über durchgeführten Maßnahmen zur Bekämpfung der Hauptunfallursachen und Erhöhung der Verkehrssicherheit. Die Unfalldaten wurden aufgrund des Straßenverkehrsunfallstatistikgesetzes vom 15. Juni 1990 (BGBl. I S. 1078), das zuletzt durch Artikel 497 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474) geändert worden ist, erhoben und an das Hessische Statistische Landesamt gemeldet. Nach den Richtlinien über die Aufgaben der Polizei bei Straßenverkehrsunfällen (Unfallaufnahmeleitlinien, Erlass HMdIS vom 29. August 2016, Az. LPP 1-66k-08-15/002) gehören zu den meldepflichtigen Unfällen:

### **Kategorie 1:** Verkehrsunfall mit Getöteten

Mindestens ein Unfallbeteiligter wurde getötet (dazu zählen auch Personen, die innerhalb von 30 Tagen an den Unfallfolgen verstorben sind).

### **Kategorie 2:** Verkehrsunfall mit Schwerverletzten

Mindestens ein Unfallbeteiligter wurde 24 Stunden oder länger in einem Krankenhaus aufgenommen (stationär).

### **Kategorie 3:** Verkehrsunfall mit Leichtverletzten

Mindestens ein Unfallbeteiligter wurde leicht verletzt (keine stationäre Aufnahme).

### **Kategorie 4:** Schwerwiegender Unfall mit Sachschaden

Ein Straftatbestand oder eine nicht geringfügige Ordnungswidrigkeit wurde verwirklicht und mindestens ein Kfz ist nicht mehr fahrbereit.

### **Kategorie 5:** Verkehrsunfall mit Sachschaden

Alle Verkehrsunfälle - bei denen eine Straftat oder eine Ordnungswidrigkeit verwirklicht wurde und alle beteiligten Kfz fahrbereit blieben (ausgenommen Verkehrsunfälle unter Einwirkung von Alkohol oder anderen berauschenden Mitteln) - bei denen keine, eine unbedeutende oder eine geringfügige Ordnungswidrigkeit verwirklicht wurde, auch wenn mindestens ein beteiligtes Kfz nicht mehr fahrbereit ist.

### **Kategorie 6:** Verkehrsunfall mit Sachschaden unter Einwirkung von Alkohol oder anderen berauschenden Mitteln

Mindestens ein Unfallbeteiligter stand unter Einwirkung von Alkohol oder anderen berauschenden Mitteln und alle Fahrzeuge sind fahrbereit. Ist ein Kfz nicht fahrbereit, so liegt ein Verkehrsunfall Kategorie 4 vor.

**Verunglückte:** Personen, die bei dem Verkehrsunfall verletzt oder getötet wurden (einschl. Mitfahrer).

**Leichtverletzte (LV):** Personen, deren Verletzungen ambulant behandelt wurden

**Schwerverletzte (SV):** Personen, die 24 Stunden oder länger stationär in einem Krankenhaus aufgenommen wurden.

**Getötete:** Personen, die bei einem Verkehrsunfall getötet wurden bzw. innerhalb von 30 Tagen nach dem Verkehrsunfall an den Unfallfolgen verstorben sind.

## Klammerzahlen

In Klammern gesetzte Zahlen sind Vergleichszahlen aus dem Vorjahr

## 2. Strukturdaten Landkreis Waldeck-Frankenberg

**2.1 Fläche:** 1.848,44 km<sup>2</sup>

**2.2 Bevölkerung:** 159 154 (Stand:31.12.2022, Quelle: stat. Landesamt)

Bevölkerung (Stand 31.12.2022)				
Alter in Jahren	männlich	weiblich	gesamt	prozentual
0 - 14	11 309	10 733	22 042	13,9
15 - 17	2 401	2 155	4 556	2,9
18 - 20	2 474	2 219	4 693	2,9
21 – 44	22 346	19 971	42 317	26,6
45 - 64	23 656	24 083	47 739	30,0
65 plus	17 040	20 767	37 807	23,8
<b>gesamt</b>	<b>79 226</b>	<b>79 928</b>	<b>159 154</b>	<b>100%</b>

### 2.3 Straßennetz:

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

### 2.4 Zugelassene Fahrzeuge:

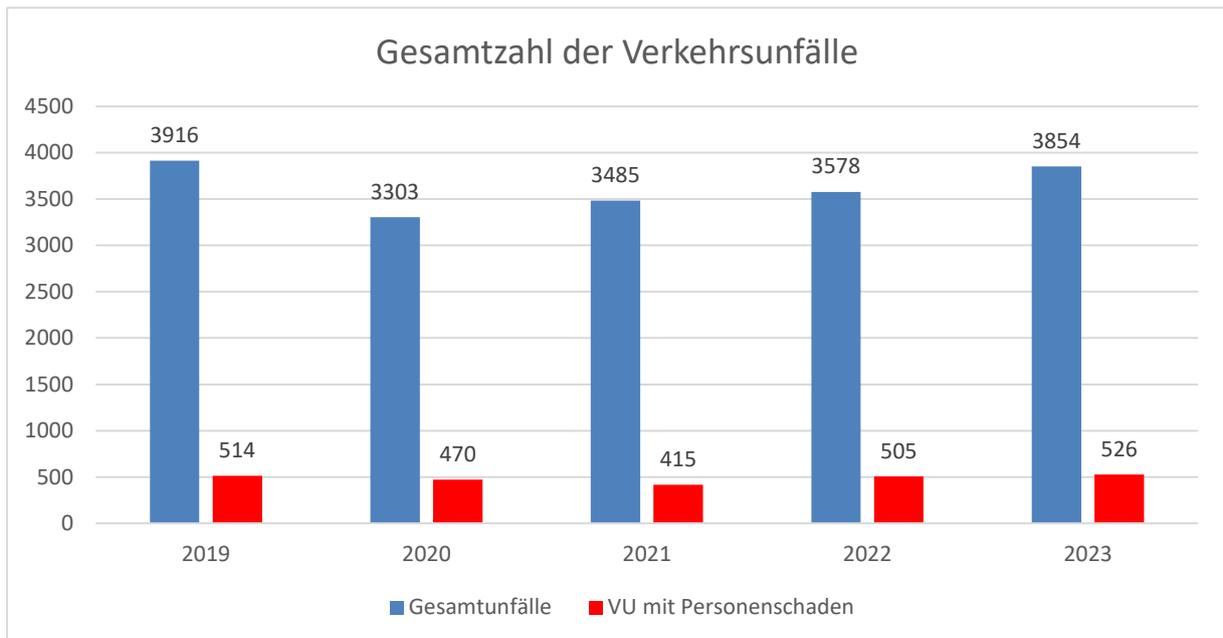
2022	PKW	LKW	Krafträder	KOM	sonstige	gesamt
01.01.2023*	106.784	7.039	11.917	256	36.958	162.954

\*Quelle: Kraftfahrtbundesamt

## 3. Unfalllage

### 3.1. Aktuelle Jahresentwicklung

Die Gesamtzahl der Verkehrsunfälle (VU) war in den vergangenen Jahren grundsätzlich auf einem gleichbleibenden Niveau, mit Beginn des „Corona-Jahres“ 2020 sanken die Unfallzahlen. Ab 2022 ist die Zahl der Verkehrsunfälle wieder leicht gestiegen, blieb jedoch auch 2023 noch knapp unter dem Niveau der Jahre „vor Corona“. Im Jahr 2023 ereigneten sich 3.854 Verkehrsunfälle auf unseren Straßen und damit 276 (7,7%) mehr als 2022. Das sind allerdings immer noch über 60 Verkehrsunfälle weniger als durchschnittlich in den Jahren „vor Corona“. Die Zahl der VU mit Personenschäden hat sich im Jahr 2023 im Vergleich zum Vorjahr von 505 auf 526 erhöht, das sind 4,16 %. Zum Vergleich: Im Jahr 2022 betrug der Anstieg im Vergleich zu 2021 noch 21,69%!



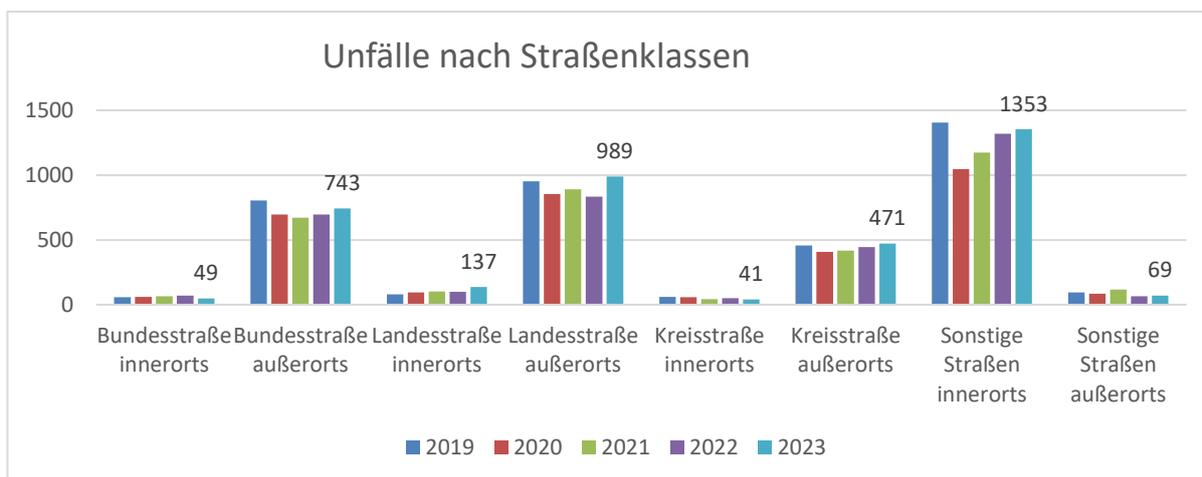
### 3.2 Unfälle nach Straßenklassen

Im Jahr 2023 ereigneten sich 41,00 % aller VU, das sind 1580 VU (1538), innerhalb geschlossener Ortschaften. Der höhere Anteil der Verkehrsunfälle ereignete sich demzufolge auf Straßen außerhalb geschlossener Ortschaften. Hier wurden insgesamt 2272 (2036) VU registriert.

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

Im Berichtszeitraum ereigneten sich auf den Bundesstraßen außerhalb geschlossener Ortschaften 743 VU (695). Das bedeutet gegenüber dem Vorjahr einen Anstieg um 6,9 Prozent.

Auf den Landesstraßen außerhalb geschlossener Ortschaften ereigneten sich im Jahr 2023 mit 989 (833) 18,7% mehr VU, während bei den Kreisstraßen außerhalb geschlossener Ortschaften die Unfallzahlen um 6 % von 444 auf 471 anstiegen. Die Zahl der VU auf den sonstigen Straßen außerhalb geschlossener Ortschaften blieb mit 69 registrierten Unfällen auf dem Vorjahresniveau (64).



### 3.3 Getötete Personen

Bei Verkehrsunfällen im Landkreis Waldeck-Frankenberg kamen im Jahr 2023 bei 7 tödlichen Verkehrsunfällen 9 Menschen ums Leben. Damit **verringerte** sich die Anzahl der tödlichen Verkehrsunfälle im hiesigen Landkreis um **50 %** Im Vergleich zum Vorjahr, als noch 14 Menschen bei 14 Verkehrsunfällen ihr Leben verloren! **Diese Entwicklung ist die wohl positivste in der diesjährigen Unfallstatistik, wobei natürlich jeder tödliche VU einer zu viel ist.**

Bei den tödlichen Verkehrsunfällen im Jahr 2023 kamen fünf Menschen auf Bundesstraßen außerorts ums Leben, zwei tödliche Unfälle ereigneten sich auf Landesstraßen außerorts. Jeweils ein Mensch starb infolge eines VU auf einer Bundesstraße innerorts und auf einer Kreisstraße außerhalb einer geschlossenen Ortschaft.

Getötete Personen	2019	2020	2021	2022	2023	Veränderungen zum Vorjahr
Bundesstraße innerorts	0	1	0	0	1	+1
Bundesstraße außerorts	2	3	0	3	5	+2
Landesstraße innerorts	0	0	0	0	0	0
Landesstraße außerorts	1	10	3	3	2	-1
Kreisstraße innerorts	1	1	0	0	0	0
Kreisstraße außerorts	1	0	0	6	1	-5
Sonstige Straßen innerorts	1	0	0	1	0	-1
Sonstige Straßen außerorts	0	0	0	1	0	-1
Summe	6	15	3	14	9	-5

### 3.4 Schwerverletzte Personen

Die Zahl der Schwerverletzten infolge eines VU in Waldeck-Frankenberg ist in 2023 um 9 Personen von 186 im Vorjahr auf 195 und damit um 4,8 % gestiegen.

Die meisten Schwerverletzten werden mit jeweils 59 auf Bundes- und 62 auf Landesstraßen außerorts gezählt. Auf Kreisstraßen außerhalb geschlossener Ortschaften verletzten sich 13 Menschen schwer und damit 38 % weniger als im Jahr zuvor!

Die Zahl der Leichtverletzten stieg im Vergleich zum Vorjahr um 12,8 % auf 526 (466).

Schwerverletzte Personen	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Veränderungen zum Vorjahr	
Bundesstraße innerorts	6	2	4	3	4	2	-2	-50,00%
Bundesstraße außerorts	51	52	70	39	53	59	+6	+11,32%
Landesstraße innerorts	8	11	12	8	6	10	+4	+66,67%
Landesstraße außerorts	68	60	55	63	53	62	+9	+16,98%
Kreisstraße innerorts	4	7	2	0	3	2	-1	-33,33%
Kreisstraße außerorts	29	14	22	14	21	13	-8	-38,10%
Sonstige Straßen innerorts	47	40	30	35	44	41	-3	-6,82%
Sonstige Straßen außerorts	10	5	5	10	2	6	+4	+200,00%
Summe	223	191	200	172	186	195	+9	4,84%

### 3.5 Getötete und Schwerverletzte

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

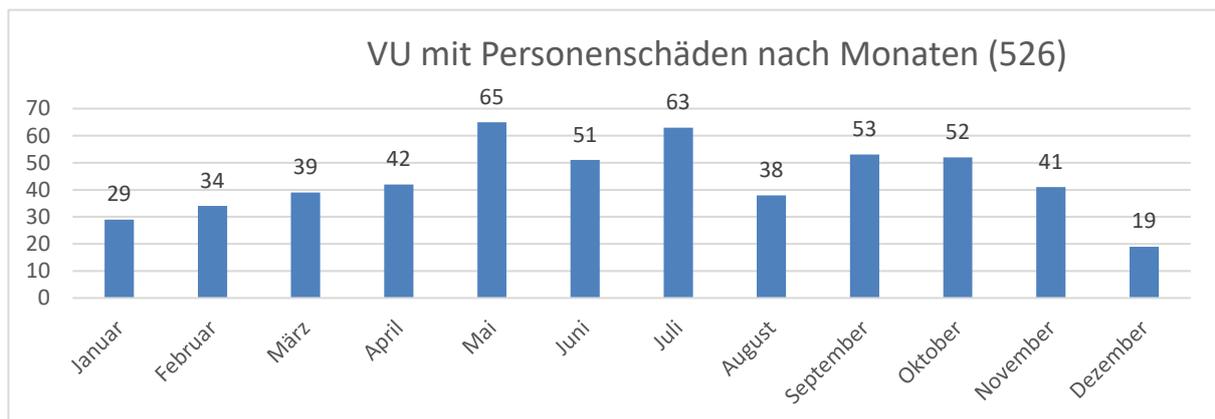
Bei der gemeinsamen Betrachtung sei an dieser Stelle nochmals auf das Sinken um 50 %, von 14 (2022) auf 7 (2023), was die Anzahl der tödlichen Verkehrsunfälle betrifft, hingewiesen.

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

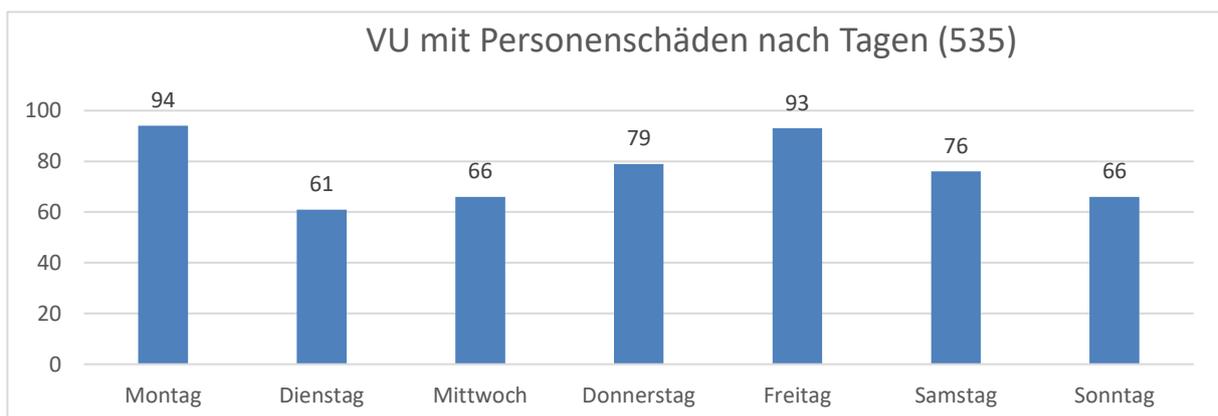
Getötete und schwerverletzte Personen	2019	2020	2021	2022	2023	Veränderungen zum Vorjahr	
Bundesstraße innerorts	2	5	3	4	3	-1	-25,00%
Bundesstraße außerorts	54	73	39	40	64	+24	+60,00%
Landesstraße innerorts	11	12	8	6	10	+4	+66,67%
Landesstraße außerorts	61	65	66	47	64	+17	+36,17%
Kreisstraße innerorts	8	3	0	3	2	-1	-33,33%
Kreisstraße außerorts	15	22	14	22	14	-8	-36,36%
Sonstige Straßen innerorts	41	30	35	43	41	-2	-4,65%
Sonstige Straßen außerorts	5	5	10	3	6	+3	+100,00%
Summe	197	215	175	168	204	+36	21,43%

### 3.6. Unfälle nach Zeiten

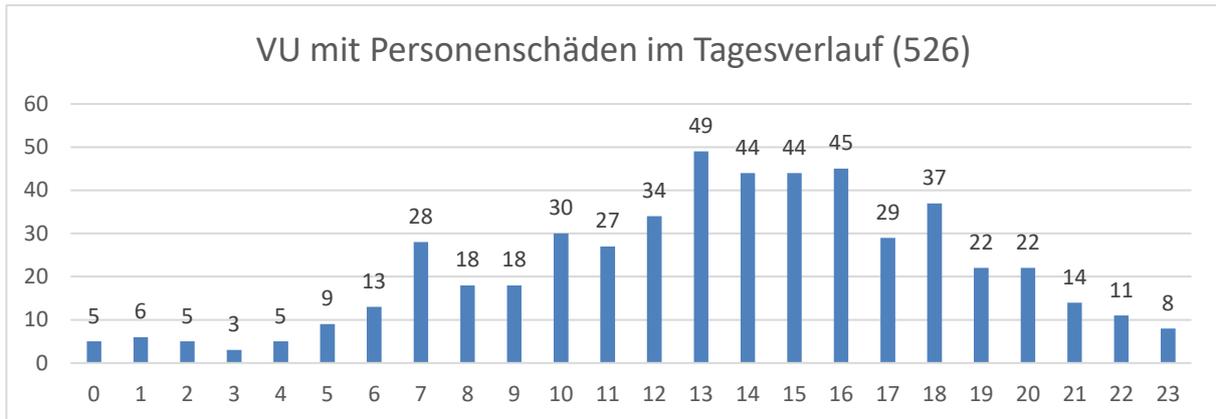
#### 3.6.1 Verkehrsunfälle nach Monaten



#### 3.6.2 Verkehrsunfälle nach Tagen



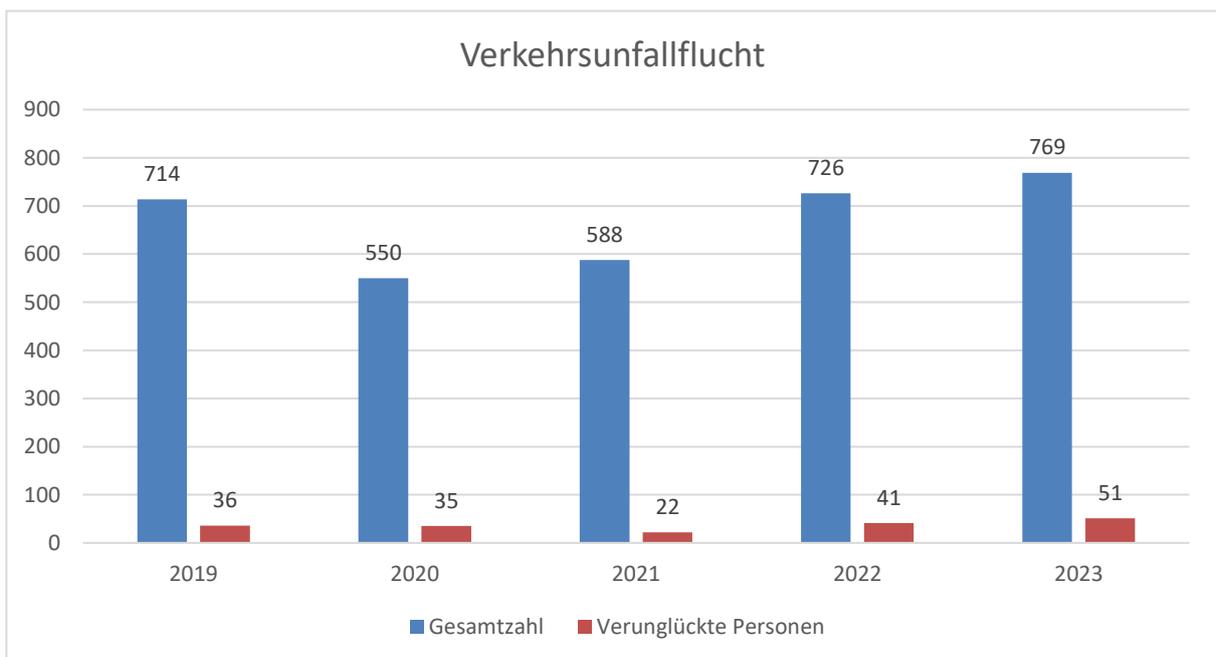
### 3.6.3 Verkehrsunfälle im Tagesverlauf



### 3.7 Verkehrsunfallflucht

Im Berichtszeitraum ereigneten sich 769 (726) VU-Fluchten. Das sind zwar objektiv 43 Unfallfluchten oder auch 5,9 % mehr als im Jahr zuvor, jedoch ist grundsätzlich auch **speziell** in dieser Kategorie eine gleichbleibende Zahl von etwa 700 zu den Jahren „vor Corona“ erreicht worden. Bei der **ganz überwiegenden** Zahl der Unfallfluchten blieb es bei reinen Sachschäden (729). Die Unfallfolge Personenschaden (40) durch VU-Fluchten liegt bei 5,49%.

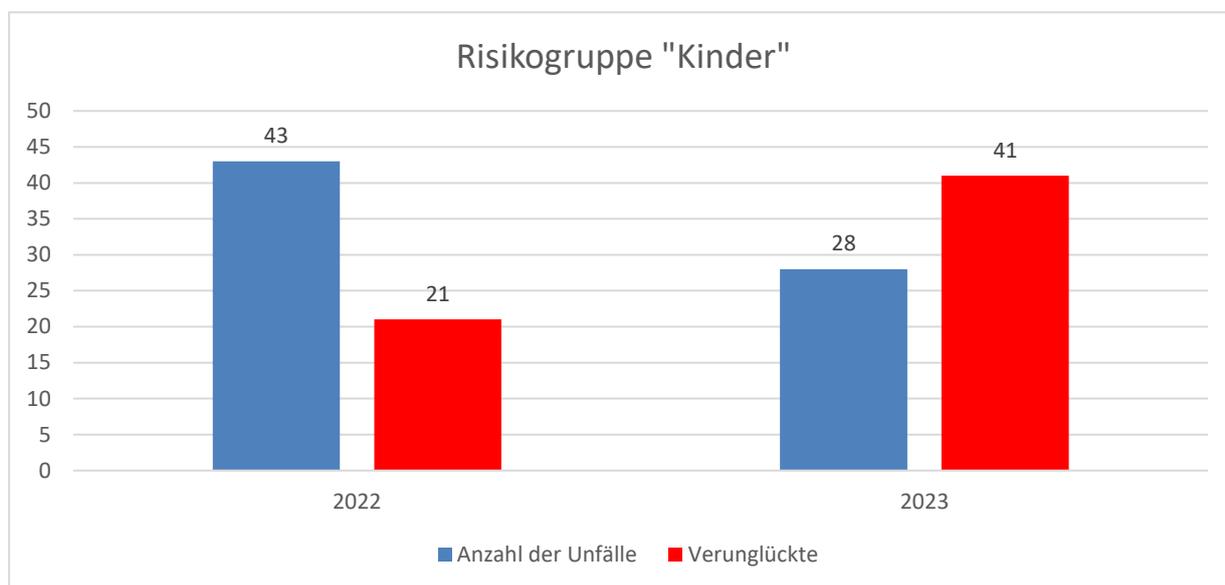
Die Aufklärungsquote bei VU-Fluchten ist mit 34% im Vergleich zum Vorjahr (31%) etwas positiver. Nach wie vor spielen Aussagen von **Zeugen und Hinweise** aus der Bevölkerung bei den polizeilichen Ermittlungen **zur Aufklärung** von VU-Fluchten eine gewichtige Rolle.



### 3.8. Risikogruppen

#### 3.8.1 Kinder (0 – 14)

Mit 22.042 Kindern beträgt ihr Anteil an der Gesamtbevölkerung im Landkreis Waldeck-Frankenberg 13,9 %. Kinder sind aufgrund ihrer körperlichen Konstitution sowie der noch nicht ausgereiften kognitiven und motorischen Fähigkeiten grundsätzlich stärker gefährdet als andere Verkehrsteilnehmer. Sie waren im vergangenen Jahr an 28 (43) Verkehrsunfällen beteiligt. Damit ist die Zahl der Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Kindern gegenüber dem Vorjahr um 34,88 % gesunken! Bei den Unfällen verletzte sich ein Kind tödlich, 30 (41) Kinder wurden verletzt, 7 (7) davon schwer. Zwei Kinder wurden als Fußgänger verletzt, allerdings wurde im Jahr 2023 kein einziger Schulwegunfall bei Kindern registriert.

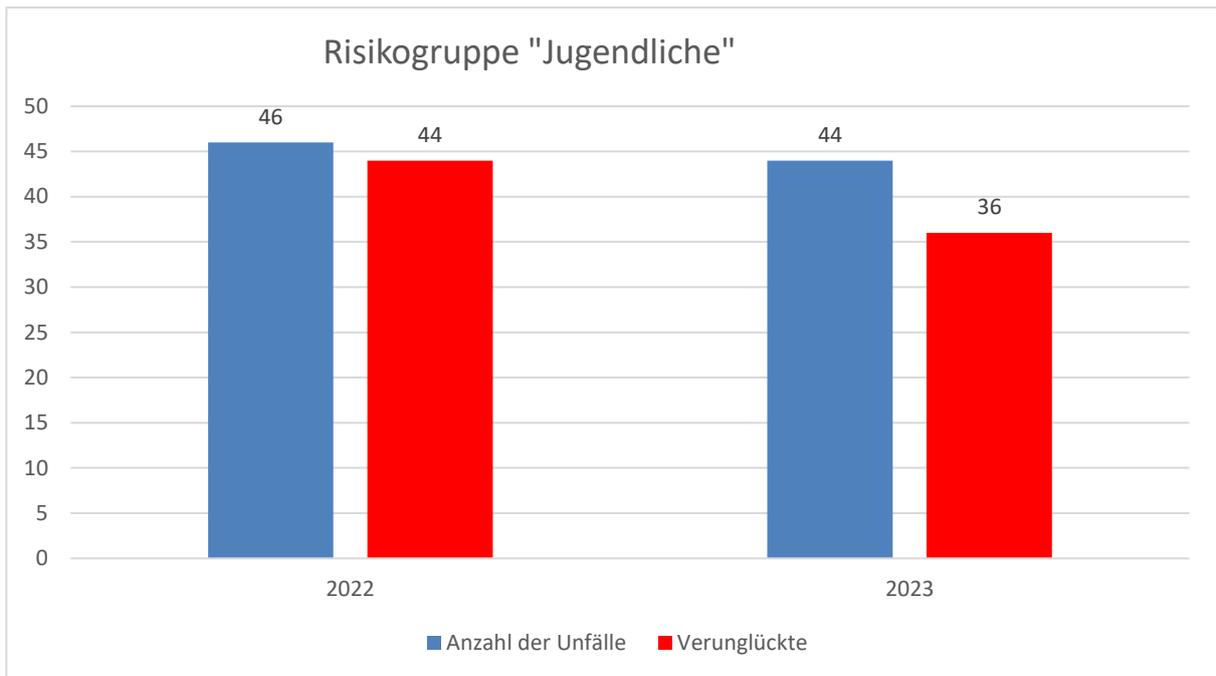


#### 3.8.2 Jugendliche (14 -17)

Im Landkreis Waldeck-Frankenberg leben 4.556 Menschen im Alter von 15 bis unter 18 Jahren. Ihr Anteil an der Gesamtbevölkerung beträgt 2,86 %.

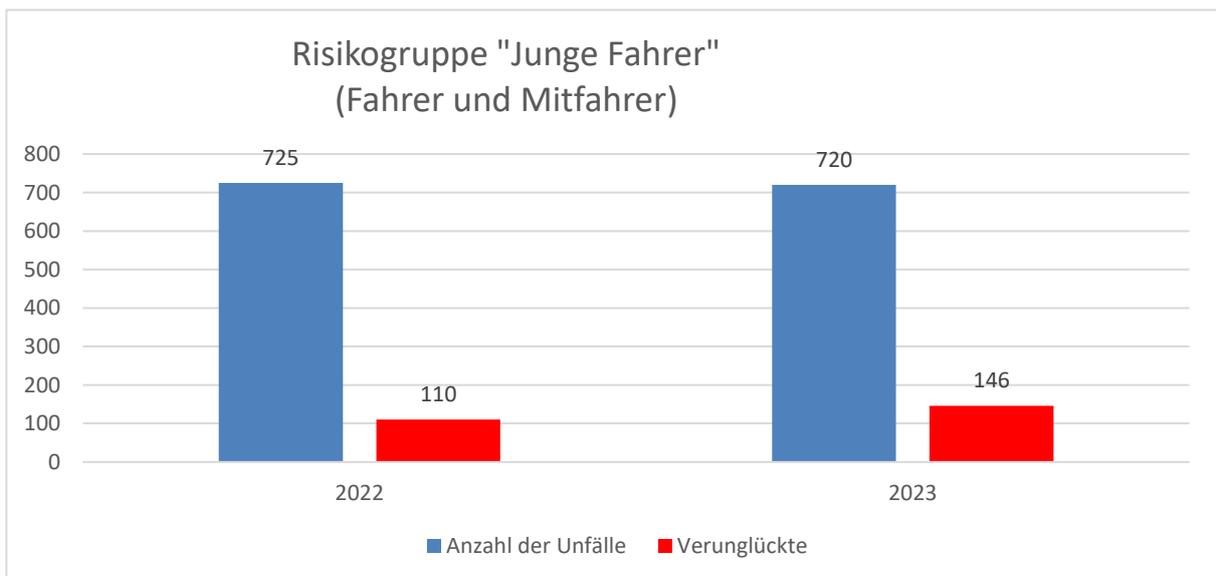
Sie waren im Jahr 2023 an 44 (46) Verkehrsunfällen beteiligt. Insgesamt verunglückten bei den 44 Unfällen 36 (44) Jugendliche. 14 (11) Jugendliche verletzten sich schwer und 20 (33) leicht.

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



### 3.8.3 Junge Fahrer (18 – 24)

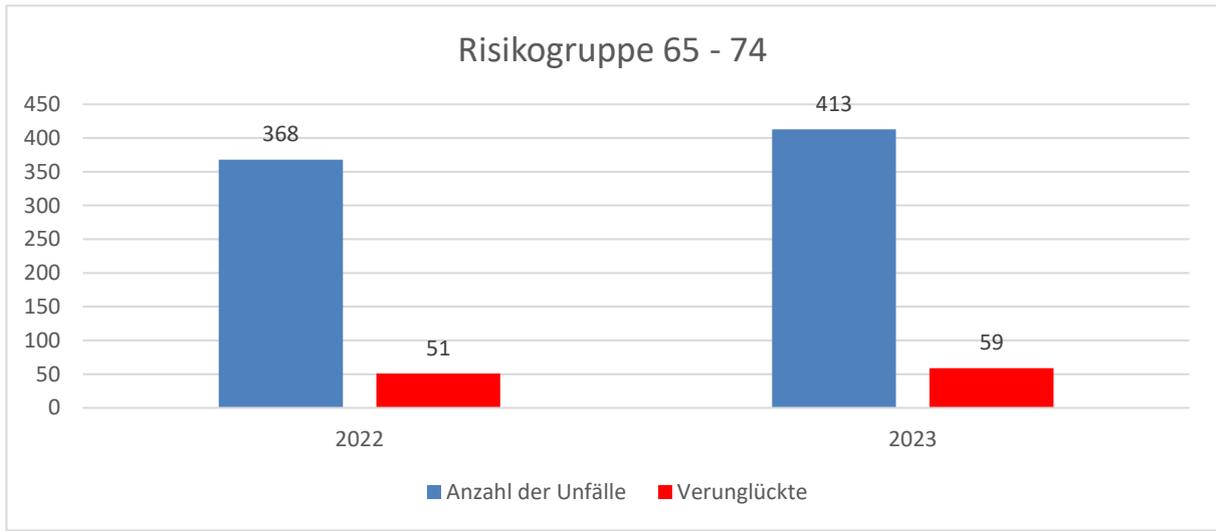
Der Anteil dieser Altersgruppe (11.098 Personen) an der Gesamtbevölkerung im Landkreis Waldeck-Frankenberg beträgt knapp 7 %. Diese Altersgruppe war im Jahr 2023 an 720 (725) Verkehrsunfällen beteiligt. Das bedeutet, dass die „Jungen Fahrer“ an 18,86 % (20,26 % im Vorjahr) aller polizeilich registrierten Verkehrsunfälle beteiligt waren. Dabei wurden 146 (110) Personen dieser Altersgruppe verletzt. Mit 651 (662) VU ereigneten sich die weitaus meisten Unfälle in dieser Altersgruppe als Fahrer oder Mitfahrer in einem PKW.



### 3.8.4 Altersgruppe 65 – 74

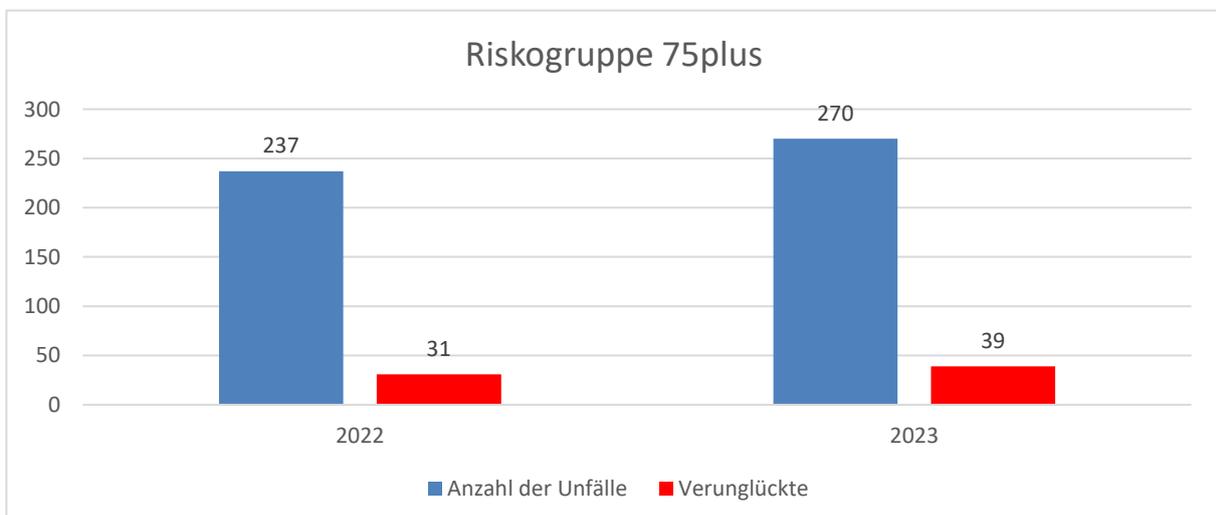
Seit 2013 erfolgt in der Verkehrsunfallstatistik eine differenziertere Betrachtung, indem eine Unterscheidung in die „Altersgruppe 65 – 74 Jahre“ sowie „75plus“ erfolgt. Die Lebenserwartung steigt, daher gehören immer mehr Menschen diesen Altersgruppen an. 23,8 Prozent der Menschen im Landkreis Waldeck-Frankenberg waren 2023 über 65 Jahre alt.

Die Altersgruppe 65 - 74 (19.566 Menschen) war im Jahr 2023 an 413 (365) Verkehrsunfällen beteiligt. Bei diesen Verkehrsunfällen verunglückten 59 (51) Personen. Eine Person wurde getötet (im Vorjahr drei), 20 (19) schwer und 38 (29) leicht verletzt. Mit 349 (323) ereigneten sich die weitaus meisten Unfälle dieser Risikogruppe als Fahrer oder Mitfahrer in einem PKW.



### 3.8.5 Altersgruppe 75plus

Bei den 270 (234) Verkehrsunfällen, an denen Personen dieser Altersgruppe (18.241 Menschen) beteiligt waren, verletzten sich 39 (31) Personen, 11 (12) schwer und 28 (18) leicht. Mit 251 (220) VU ereigneten die VU in dieser Altersgruppe fast ausschließlich als Fahrer oder Mitfahrer in einem PKW.



### 3.9 Verkehrsbeteiligungen

#### 3.9.1 Fußgänger

Die Anzahl der VU, an denen Fußgänger im Jahr 2023 beteiligt waren, beträgt 50, im Vorjahr waren es 54. Es verunglückten dabei im Jahr 2023 40 (47) Menschen. 12 (17) Personen wurden schwer- und 26 (29) leichtverletzt. Zwei Menschen verloren als Fußgänger durch einen Verkehrsunfall ihr Leben (beim Versuch, plötzlich eine Bundesstraße zu überqueren).

<b>Fußgängerunfälle</b>	<b>unter 14</b>	<b>14 - 17</b>	<b>18 - 24</b>	<b>25 - 64</b>	<b>65 - 74</b>	<b>75plus</b>	<b>ohne Altersangabe</b>
Anzahl der Unfälle	2	2	7	29	3	6	4
Verunglückte	2	2	5	23	3	5	0
davon Getötete	0	1	0	1	0	0	0
davon Schwerverletzte	2	0	1	7	2	0	0
davon Leichtverletzte	0	1	4	15	1	5	0
männlich	2	0	2	14	1	4	0
weiblich	0	2	3	9	2	1	0
divers	0	0	0	0	0	0	

#### 3.9.2 Fahrräder und Pedelecs

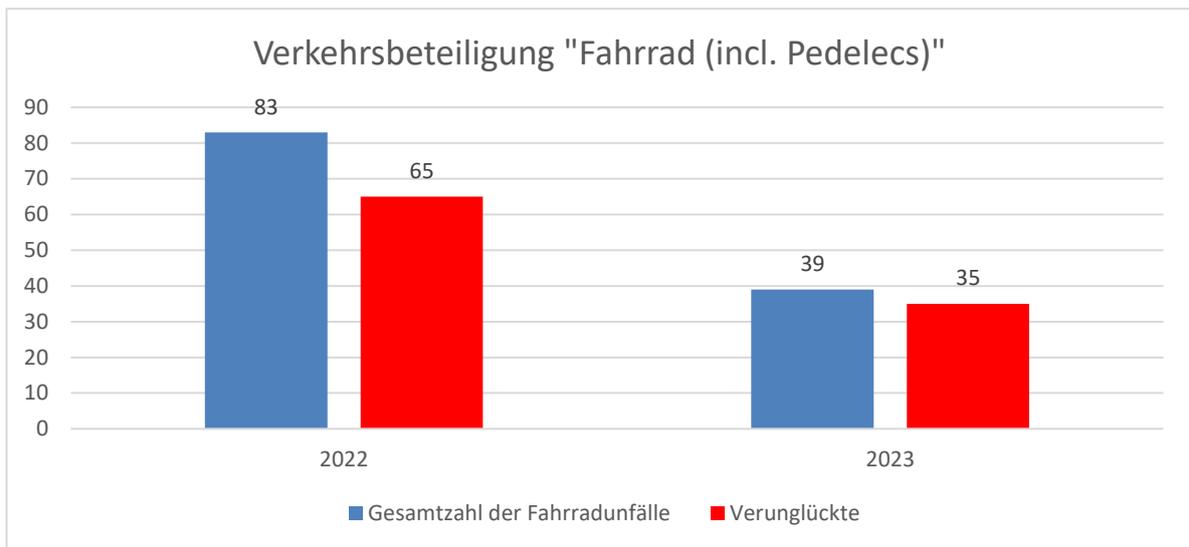
Die Zahl der im Jahr 2023 polizeilich registrierten Fahrradunfälle (incl. Pedelecs) beträgt 39 (83) und ist damit erfreulicherweise um 53 % zurückgegangen. Ein Erklärungsansatz dürfte die hohe Zahl an Radfahrern in der zurückliegenden Coronazeit sein.

Insgesamt verunglückten 35 (65) Radfahrer, niemand tödlich, 14 (21) Radfahrer verletzten sich schwer und 21 (42) leicht.

Bei den Fahrradunfällen ist zu vermuten, dass insbesondere Alleinunfälle oftmals nicht angezeigt werden. Deshalb besteht eine hohe Dunkelziffer.

Anmerkung:

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

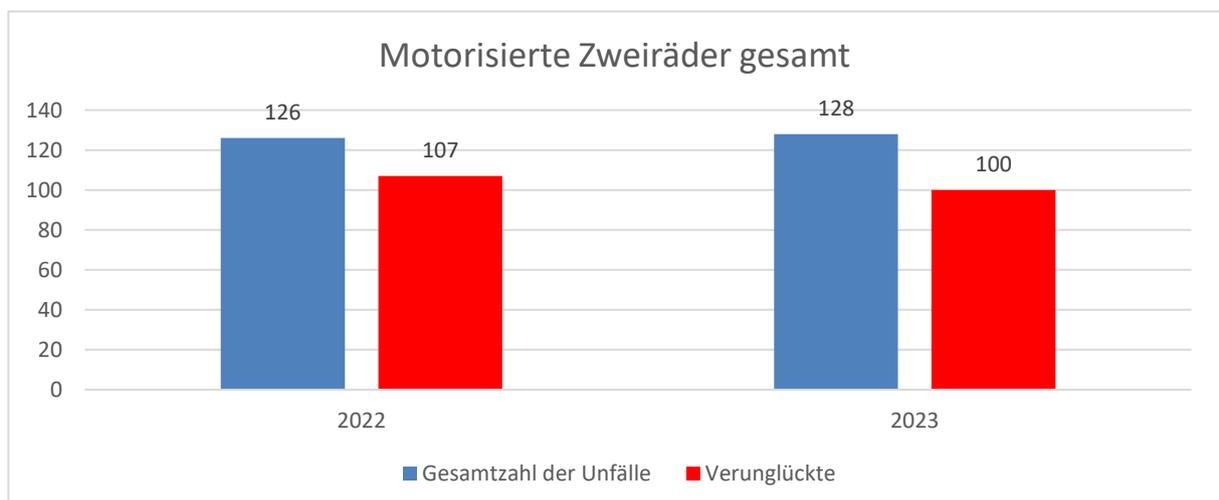


Fahrradunfälle incl. Pedelecs	2022	2023	Veränderungen zum Vorjahr	Differenz in %
<b>Gesamtzahl der Fahrradunfälle</b>	83	39	<b>-44</b>	<b>-53,01%</b>
Verunglückte	65	35	<b>-30</b>	<b>-46,15%</b>
davon Getötete	2	0	<b>-2</b>	
davon Schwerverletzte	21	14	<b>-7</b>	<b>-33,33%</b>
davon Leichtverletzte	36	21	<b>-15</b>	<b>-41,67%</b>
männlich	46	18	<b>-28</b>	<b>-60,87%</b>
weiblich	19	17	<b>-2</b>	<b>-10,53%</b>
divers	0	0	0	0,00%

### 3.9.3 Motorisierte Zweiräder

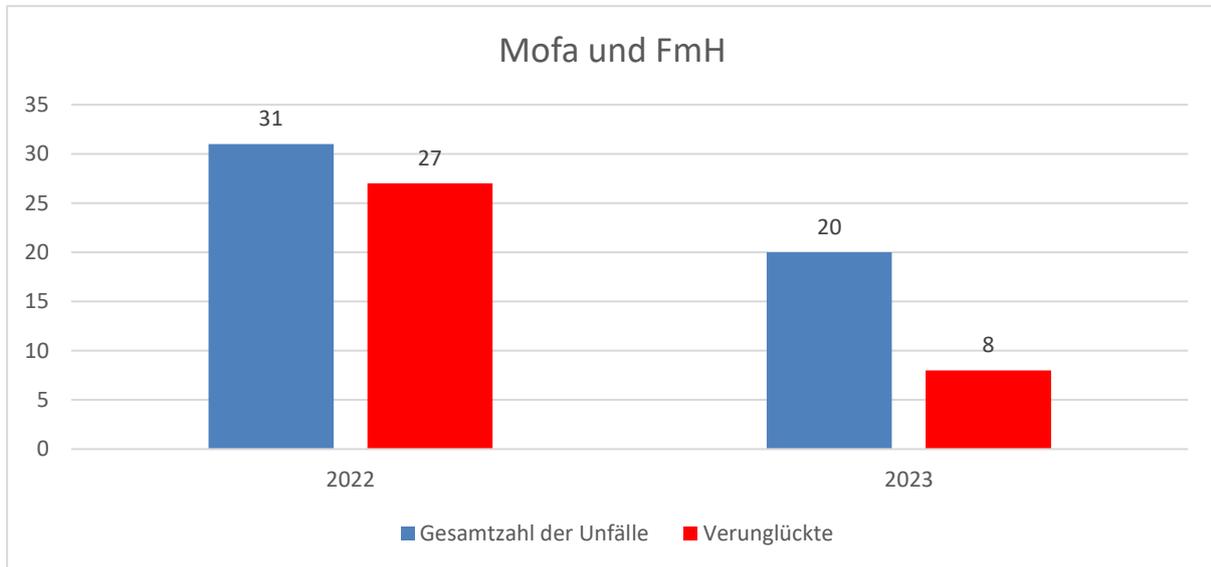
Motorisierte Zweiräder werden statistisch in verschiedenen Untergruppen erfasst, die in der Folge dargestellt werden. Insgesamt wurden 128 (126) VU mit 100 (107) Verunglückten registriert. Insgesamt ein nahezu gleichgebliebenes Niveau zum Vorjahr.

Die entsprechenden Untergruppen werden nachfolgend dargestellt.



### 3.9.3.1 Mofa und FmH

Die Zahl der Mofa-VU ist im Vorjahresvergleich mit 20 (31) Unfällen um mehr als ein Drittel gesunken. Bei den Mofa-Unfällen verletzten sich 8 (27) Personen, 4 (10) davon schwer.



Mofa und FmH	2022	2023	Veränderungen zum Vorjahr	Diff. in %	Trend
<b>Gesamtzahl der Unfälle</b>	31	20	<b>-11</b>	<b>-35,48%</b>	Fallend
Verunglückte	27	8	<b>-19</b>	<b>-70,37%</b>	Fallend
davon Getötete	0	0	0		
davon Schwerverletzte	10	4	<b>-6</b>	<b>-60,00%</b>	Fallend
davon Leichtverletzte	17	4	<b>-13</b>	<b>-76,47%</b>	Fallend
männlich	23	8	<b>-15</b>	<b>-65,22%</b>	Fallend
weiblich	4	4	0	0,00%	gleichbleibend
divers	0	0	0		

### 3.9.3.2 E-Bikes / S-Pedelecs / Elektrokleinstfahrzeuge

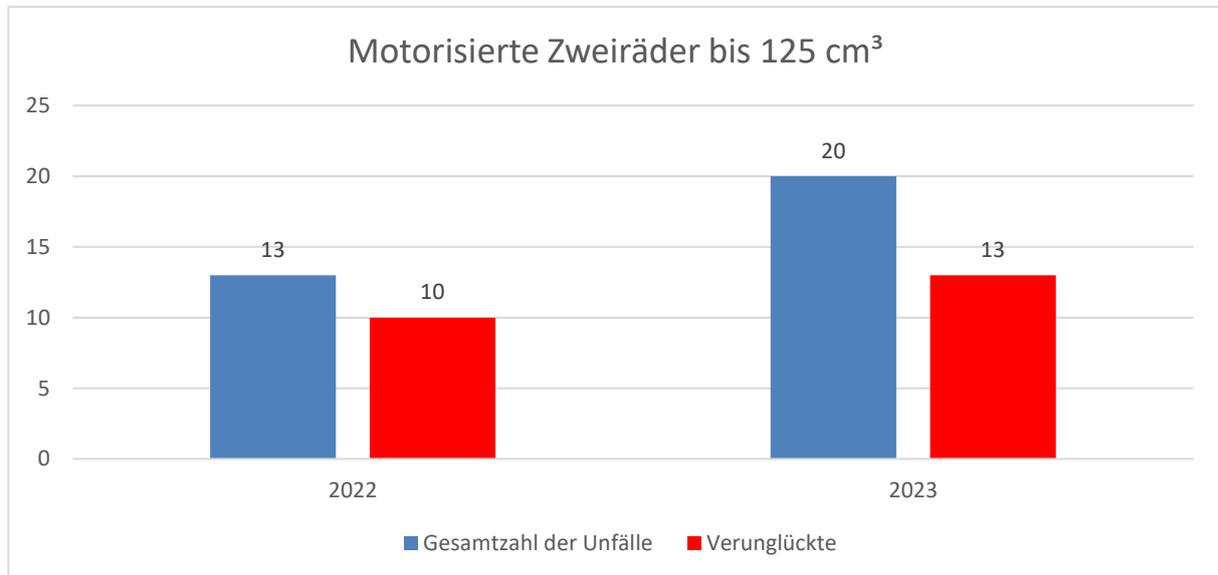
E-Bikes fahren auf Knopfdruck auch ohne Pedalunterstützung. Dieses System ist ab sechs Kilometer pro Stunde zulassungspflichtig. Deshalb werden E-Bikes eher selten angeboten. Im Jahre 2023 wurden weder mit E-Bikes noch mit S-Pedelecs (Pedelecs mit Unterstützung durch Tretkurbel über 25 km/h bis 45 km/h).

Elektrokleinstfahrzeuge (kleine Tretroller) mit Versicherungskennzeichen:

Es ereigneten sich im Jahr 2023 insgesamt 6 Verkehrsunfälle mit diesen kleinen Rollern. Sechs Menschen wurden dabei verletzt, zwei davon schwer (vier Leichtverletzte). Unfallbeteiligte waren je drei Jugendliche und drei Erwachsene.

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

Die Zahl der VU mit motorisierten Zweirädern bis 125 cm<sup>3</sup> ist im Berichtszeitraum mit 20 (13) höher als im Vorjahr. 2023 verunglückten 13 (10) Personen, 6 (5) wurden schwer-, 7 (5) leichtverletzt. Bei dieser Fahrzeugart handelt es sich in vielen Fällen um den Einstieg in die motorisierte Fortbewegung, demzufolge waren 12 der Beteiligten unter 25 Jahre alt.



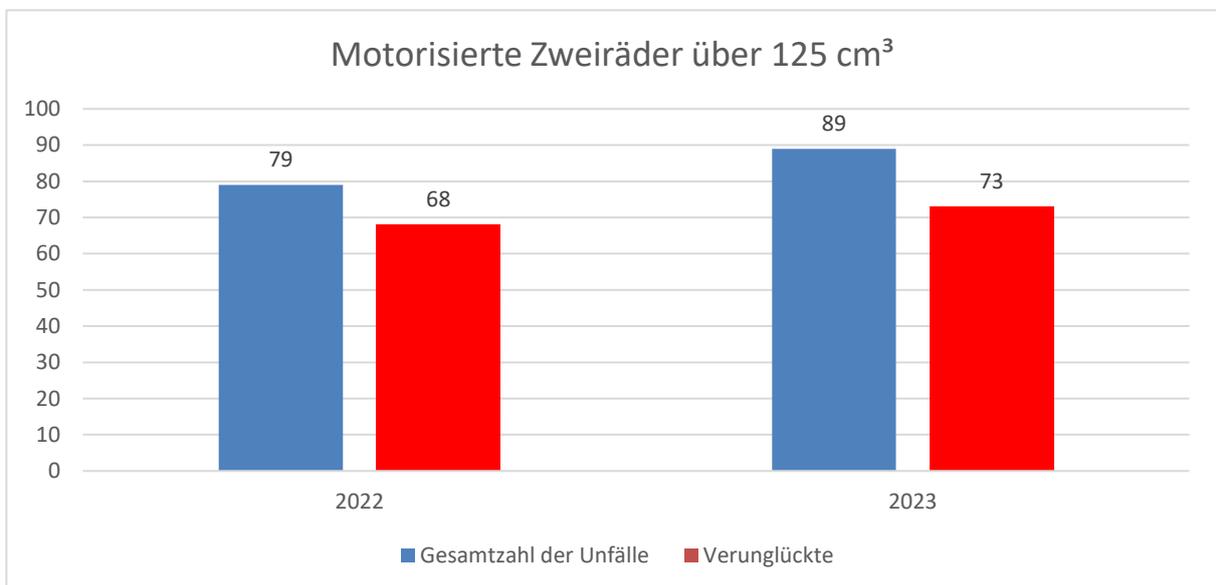
Motorisierte Zweiräder bis 125 cm <sup>3</sup>	unter 14	14 - 17	18 - 24	25 - 64	65 - 74	75plus	ohne Altersangabe
<b>Gesamt VU</b>	0	9	3	6	1	1	0
Verunglückte	0	5	2	5	1	0	0
davon Getötete	0	0	0	0	0	0	0
davon Schwerverletzte	0	2	2	2	0	0	0
davon Leichtverletzte	0	3	0	3	1	0	0
männlich	0	3	1	4	1	0	0
weiblich	0	2	1	1	0	0	0
divers	0	0	0	0	0	0	0

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

In der Kategorie „Motorisierte Zweiräder über 125 ccm“ ereignen sich nach wie vor die meisten VU mit Motorradbeteiligung. Mit 89 (79) VU ist die Zahl in 2023 im Langzeitvergleich trotzdem noch rückläufig. Es waren vor drei Jahren noch 101 Unfälle dieser Untergruppe zu verzeichnen.

1 (2) Motorradfahrer wurde getötet, 23 (24) schwer- und 49 (42) leichtverletzt. Ein Trend bei den Unfallursachen ist nicht erkennbar. Hauptunfallursächlich waren überhöhte Geschwindigkeit, Abstand, Überholen und Fehler beim Abbiegen.

Bei dieser Verkehrsbeteiligung ist auffällig, dass die männlichen Verunfallten (61) im Gegensatz zu den Frauen (12) überproportional betroffen sind.



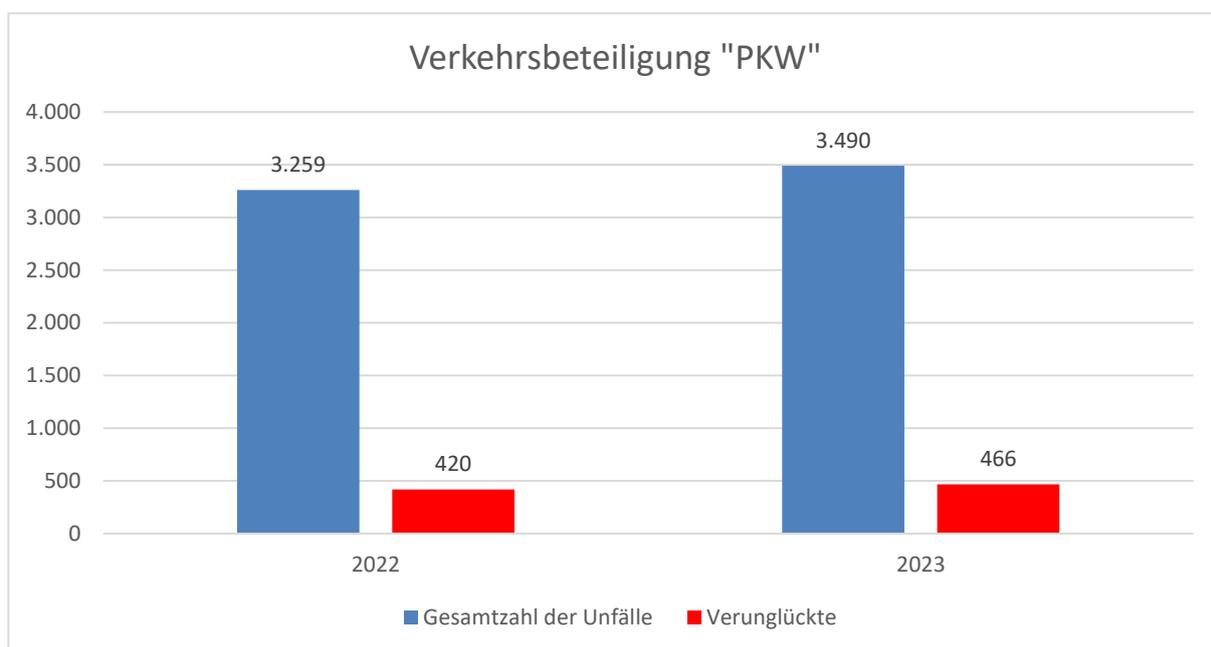
Motorisierte Zweiräder über 125 cm <sup>3</sup>	unter 14	14 - 17	18 - 24	25 - 64	65 - 74	75plus	ohne Altersangabe
<b>Gesamt VU</b>	0	3	8	67	10	1	0
Verunglückte	0	3	6	55	8	1	0
davon Getötete	0	0	0	1	0	0	0
davon Schwerverletzte	0	1	3	16	3	0	0
davon Leichtverletzte	0	2	3	38	5	1	0
männlich	0	2	6	44	8	1	0
weiblich	0	1	0	11	0	0	0
divers	0	0	0	0	0	0	0

### 3.9.4 PKW

Im Landkreis Waldeck-Frankenberg ereigneten sich im Jahr 2023 mit 3.490 (3.259) VU die allermeisten Verkehrsunfälle unter der Verkehrsbeteiligung „PKW“. Das sind 90,56 % (91,08 %) aller registrierten VU. Bei der Zahl der Verunglückten sieht es ähnlich aus. Von den 730 (666) gesamtverunglückten Personen verunglückten 466 (420) Personen bei der Verkehrsbeteiligung „PKW“. Das sind 63,85 % (63 %) der Gesamtverunglückten.

Bei der Verkehrsbeteiligung „PKW“ wurden 114 (104) schwer- und 346 (310) Personen leichtverletzt. Die Altersgruppe der „jungen Fahrer“ ist mit 651 zu 18,65 Prozent beteiligt.

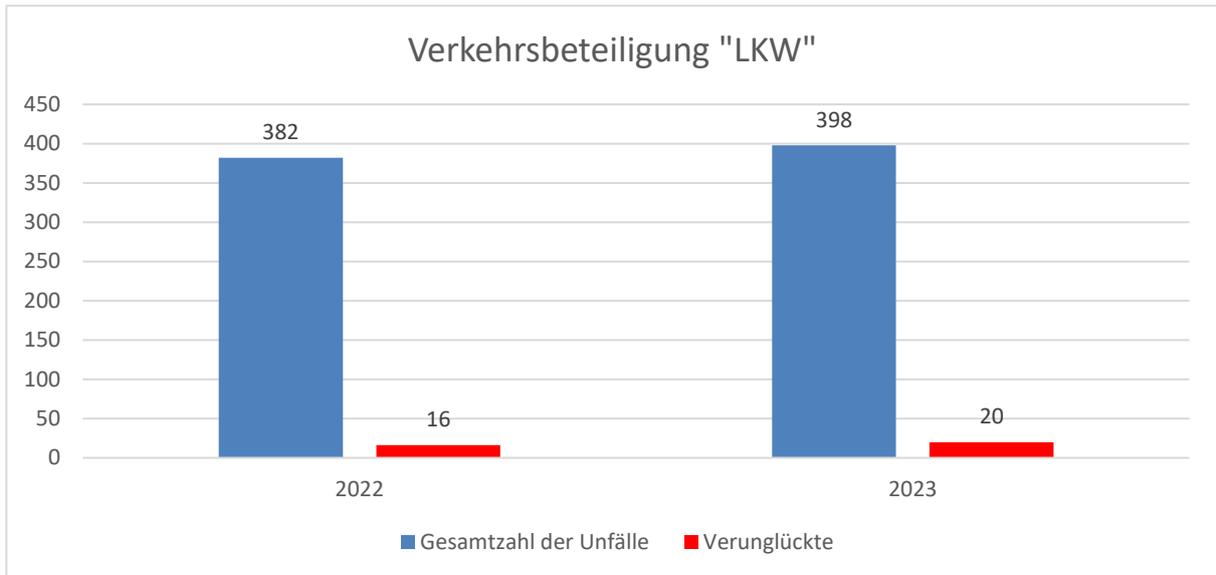
Bei der Zahl der Verunglückten sieht es ähnlich aus. In der Altersgruppe 25-64 sind 255 (252) Personen und in der Altersgruppe Junge Fahrer 126 (89) Personen verunglückt. Bei den Verunglückten gehören 208 (182) zum weiblichen und 258 (237) zum männlichen Geschlecht.



PKW	unter 14	14 - 17	18 - 24	25 - 64	65 - 74	75plus	ohne Altersangabe
<b>Gesamt VU</b>	16	19	651	2650	349	251	250
Verunglückte	19	20	126	255	26	20	0
davon Getötete	1	1	0	3	1	0	0
davon Schwerverletzte	4	9	27	55	10	9	0
davon Leichtverletzte	14	10	99	197	15	11	0
männlich	13	8	76	134	15	12	0
weiblich	6	12	50	121	11	8	0
divers	0	0	0	0	0	0	0

### 3.9.5 LKW

Im Berichtszeitraum sind im Landkreis Waldeck-Frankenberg 398 (382) VU unter der Verkehrsbeteiligung „LKW“ polizeilich registriert, also nahezu gleichbleibend mit der Zahl vom Vorjahr. Gemessen an der Gesamtzahl belaufen sich die Lkw-Unfälle auf etwa 10 % aller VU. Dabei verunglückten 20 (16) Personen als Fahrer oder Mitfahrer in einem LKW, 3 schwer und 17 leicht.

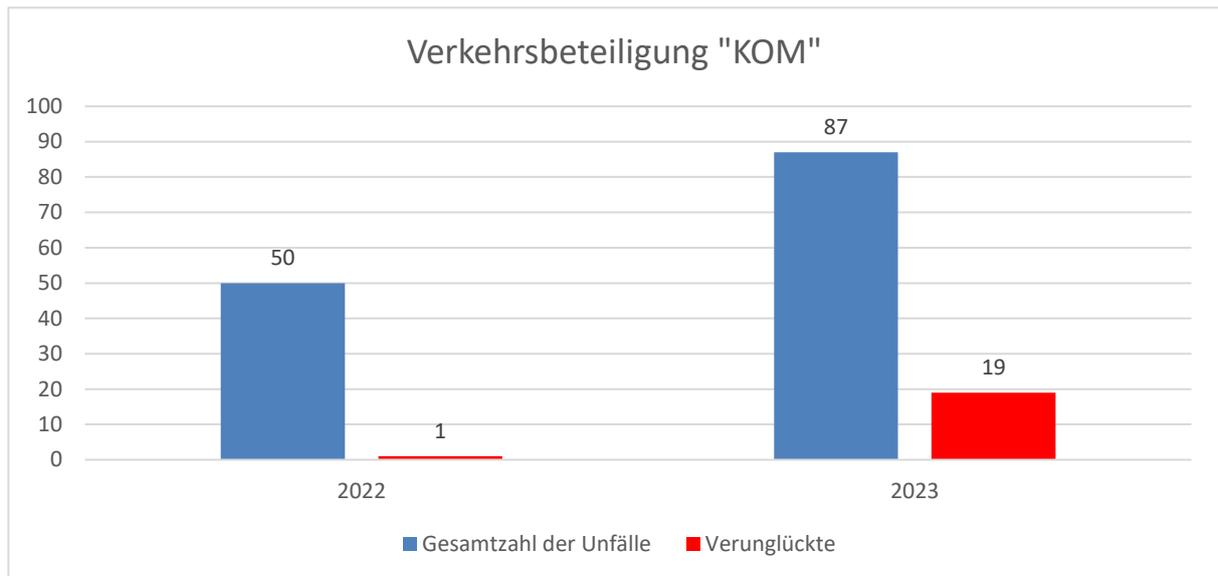


LKW	unter 14	14 - 17	18 - 24	25 - 64	65 - 74	75 plus	ohne Altersangabe
<b>Gesamt VU</b>	0	1	37	315	26	1	34
Verunglückte (Mit-) Fahrer	0	1	1	18	0	0	0
davon Getötete	0	0	0	0	0	0	0
davon Schwerverletzte	0	0	0	3	0	0	0
davon Leichtverletzte	0	1	1	15	0	0	0
männlich	0	1	1	15	0	0	0
weiblich	0	0	0	3	0	0	0
divers	0	0	0	0	0	0	0
<b>Verunglückte bei LKW Unfällen</b>	1	2	9	52	4	1	0
davon Getötete	0	0	0	1	0	0	0
davon Schwerverletzte	0	0	1	14	2	1	0
davon Leichtverletzte	1	2	8	37	2	0	0

### 3.9.6 Kraftomnibusse

Im Berichtszeitraum ereigneten sich 87 (50) VU mit KOM – Beteiligung, eine deutliche Steigerung. Erklärungsansätze dafür sind in der überstandenen Corona-Pandemie zu suchen, da im Vergleich zu den Corona-Jahren wieder mehr Schul- und Reisebusse unterwegs waren. Es wurden insgesamt 19 Menschen verletzt, eine Person schwer und 18 leicht.

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



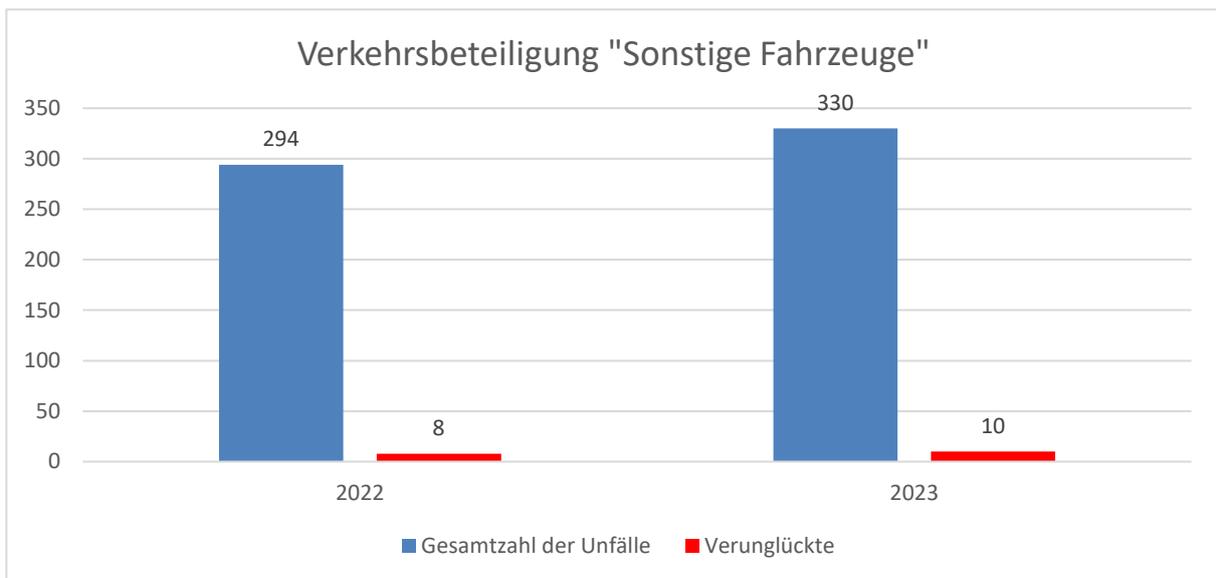
Kraftomnibusse	2022	2023	Veränderungen zum Vorjahr	Differenz in %	Trend
<b>Gesamtzahl der Unfälle</b>	50	87	<b>+37</b>	74,00%	Steigend
Verunglückte	1	19	<b>+18</b>	1800,00%	Steigend
davon Getötete					
davon Schwerverletzte		1	<b>+1</b>		
davon Leichtverletzte	1	18	<b>+17</b>	1700,00%	Steigend
männlich	1	9	<b>+8</b>	800,00%	Steigend
weiblich		10	<b>+10</b>		Steigend
divers					

### 3.9.7 Sonstige Fahrzeuge

Unter den „Sonstigen Fahrzeugen“ werden alle anderen Fahrzeuge wie z.B. Landwirtschaftliche Zugmaschinen, Krankenfahrstühle, Sonderfahrzeuge oder Fahrzeuge, die aufgrund einer VU-Flucht keiner Fahrzeugart zugeordnet werden können, zusammengefasst.

Unter dieser Verkehrsbeteiligung sind 330 (294) VU registriert. Dabei verunglückten 10 (8) Personen, 3 (2) Personen wurden schwer- und 7 (4) Personen leichtverletzt.

Der Verkehrsbeteiligung „Sonstige Fahrzeuge“ sind auch Fahrzeuge zugeordnet, die aufgrund einer VU-Flucht nicht bestimmt werden können. Dies erklärt, dass die Zahl der Unfallbeteiligten unbekanntes Alters mit 264 (188) sehr hoch ist, da kein Alter festgestellt werden kann.



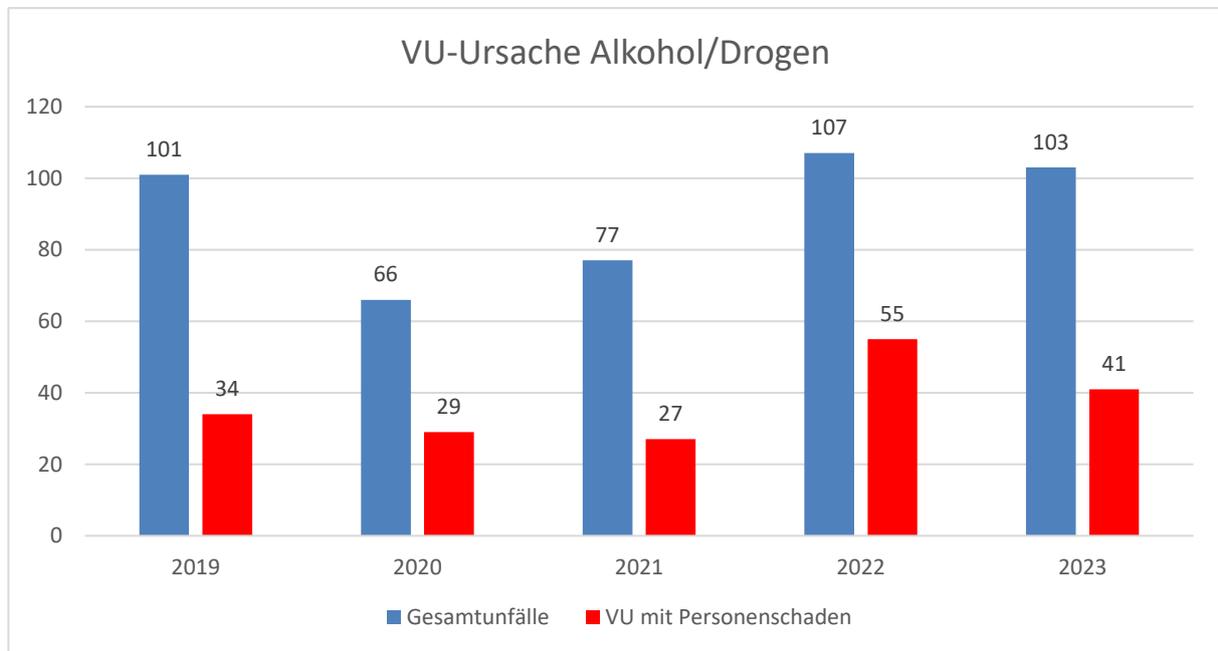
Sonstige Fahrzeuge	2022	2023	Veränderungen zum Vorjahr	Diff. in %	Trend
<b>Gesamtzahl der Unfälle</b>	294	330	<b>+36</b>	12,24%	Steigend
Verunglückte	8	10	<b>+2</b>	25,00%	Steigend
davon Getötete	2	0	<b>-2</b>		Fallend
davon Schwerverletzte	2	3	<b>+1</b>	50,00%	Steigend
davon Leichtverletzte	4	7	<b>+3</b>	75,00%	Steigend
männlich	7	9	<b>+2</b>	28,57%	Steigend
weiblich	1	1	0		Gleichbleibend
divers	0	0	0		

### 3.10 Ausgewählte Unfallursachen

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

### 3.10.1 Alkohol und/oder berauschende Mittel

Im Jahr 2023 standen Verkehrsteilnehmer bei 103 (107) VU unter dem Einfluss von Alkohol und/oder anderen berauschenden Mitteln. Das sind 2,67 % (2,8 %) gemessen an der Zahl der Gesamtunfälle.



Es verunglückten in dieser Kategorie 66 (53) Personen, 2 (3) Menschen wurden tödlich verletzt, 20 (21) verletzten sich schwer und 44 (30) leicht.

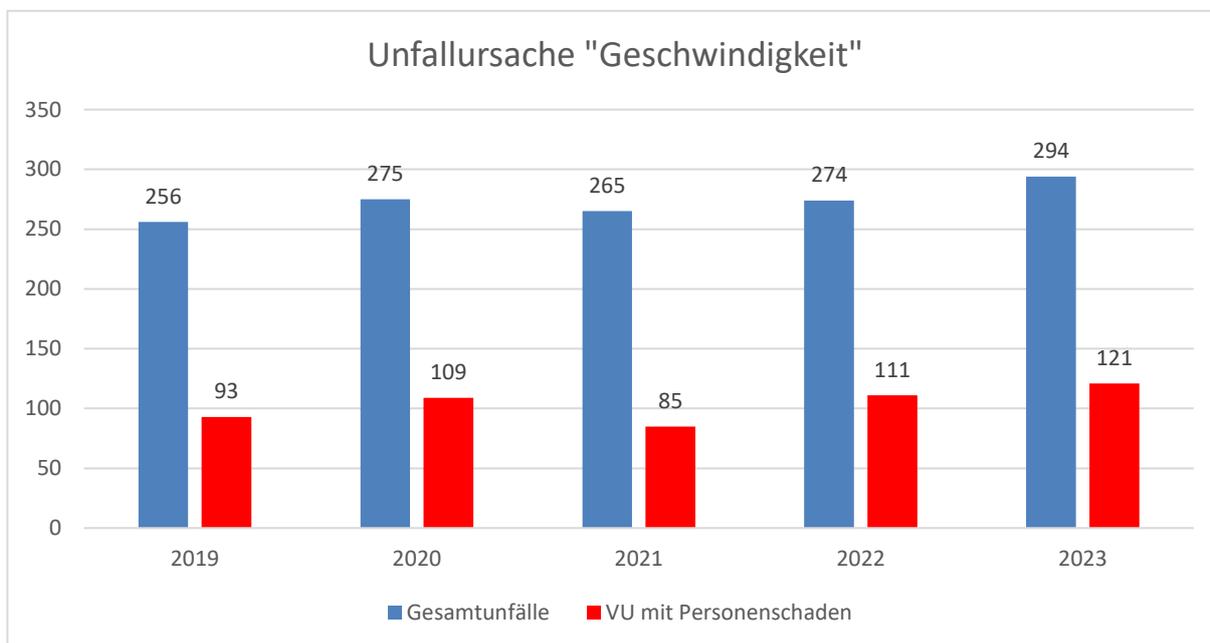
Der Schwerpunkt bei dieser Unfallursache liegt nach wie vor mit 90 (91) VU bei der Unfallursache „Alkohol“. Bei 6 (5) VU spielten andere berauschende Mittel eine Rolle und in 7 (6) Fällen stand der Fahrzeugführer unter dem Einfluss von Alkohol und berauschenden Mittel (Mischkonsum).

Unfallursache Alkohol/berauschende Mittel	2019	2020	2021	2022	2023	Veränderungen zum Vorjahr	Trend
<b>Gesamtunfälle</b>	101	66	77	107	103	-4	-3,74%
VU mit Personenschaden	34	29	27	55	41	-14	-25,45%
Kategorie 1	0	0	0	3	2	-1	-33,33%
Kategorie 2	10	10	11	22	19	-3	-13,64%
Kategorie 3	24	19	16	30	20	-10	-33,33%
<b>Verunglückte</b>	43	37	36	53	66	+13	24,53%
davon Getötete	0	0	0	3	2	-1	-33,33%
davon Schwerverletzte	12	11	14	21	20	-1	-4,76%
davon Leichtverletzte	31	26	22	30	44	+14	46,67%
<b>VU mit Sachschaden</b>	67	37	50	59	62	+3	5,08%

### 3.10.2 Geschwindigkeit

Im Jahr 2023 ereigneten sich 294 (274) VU mit der Unfallursache „Geschwindigkeit“.

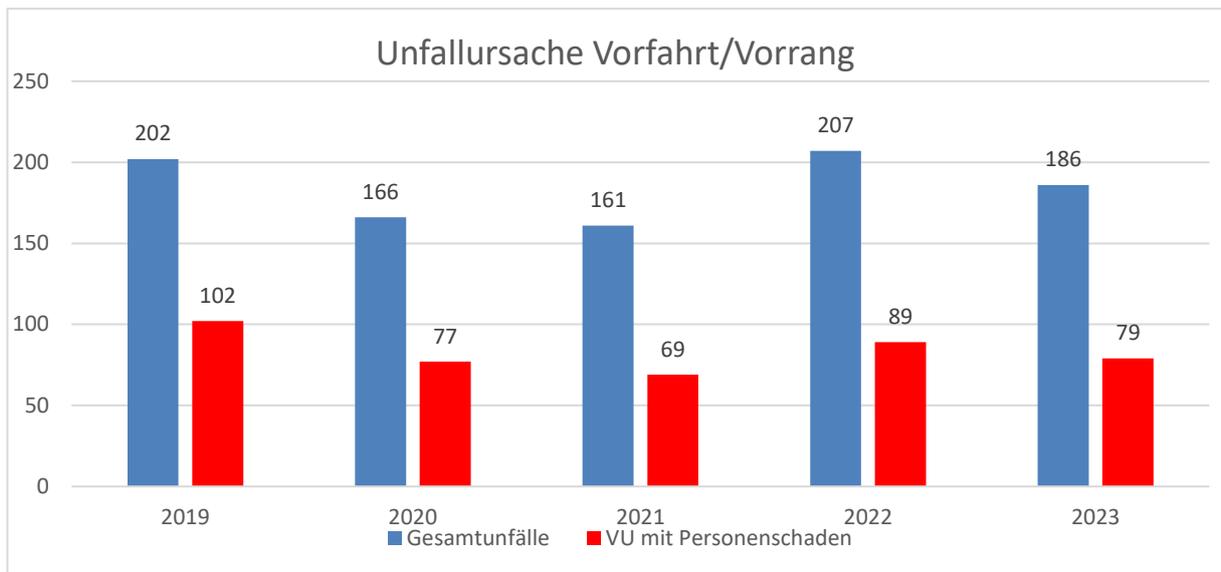
Bei 121 (111) VU mit Personenschaden wurde 1 (8 !!) Mensch getötet, 59 (34) schwer- und 97 (89) leichtverletzt. Der Anteil der VU mit Unfallursache „Geschwindigkeit“ liegt, gemessen an der Zahl der Gesamtunfälle, bei 7,63 % (7,66 %). Bei Unfällen mit Personenschäden (730 insgesamt) beträgt ihr Anteil mit 121 VU unverändert zum Vorjahr 16 %, exakt 16,58 Prozent. Damit ist die Überschreitung der Höchstgeschwindigkeit oder die nicht angepasste Geschwindigkeit mit deutlichem Vorsprung **Hauptursache** bei den Unfällen mit Personenschäden.



### 3.10.3 Vorfahrt/Vorrang

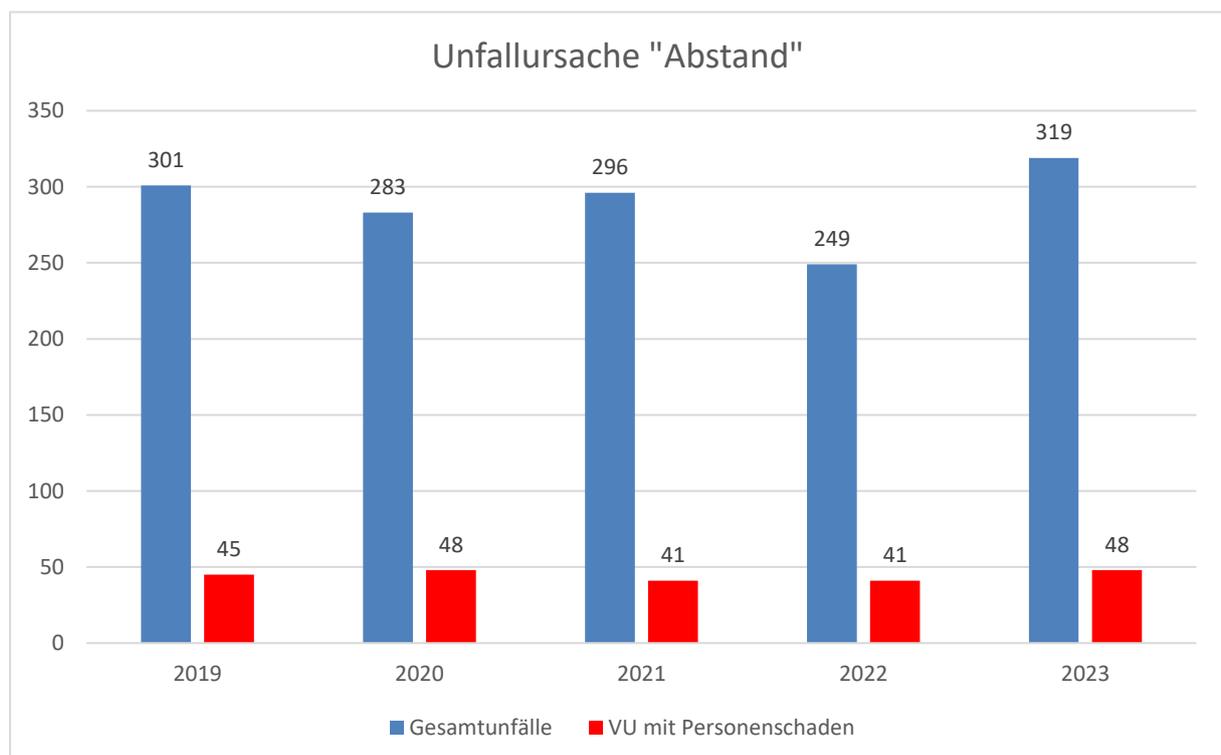
Die Anzahl der VU mit der Unfallursache „Vorfahrt/Vorrang“ ist im Jahr 2023 mit 188 (207) um 10,14 % gesunken.

105 Menschen verunglückten in Zusammenhang mit Unfällen dieser Kategorie, 34 wurden schwer- und 71 Personen wurden leicht verletzt. Bei den Schwerverletzten ist das ein Anstieg um 36 % im Vorjahresvergleich, bei den Leichtverletzten hingegen ging die Zahl um 33,02 % zurück.



#### 3.10.4 Abstand

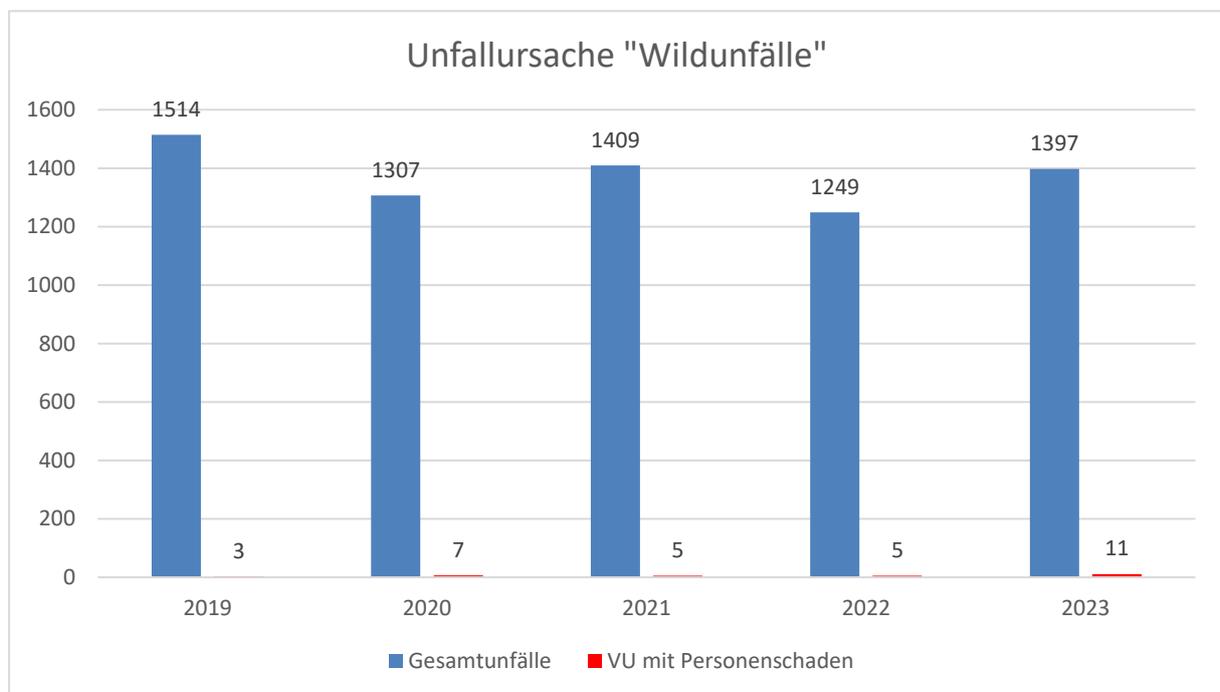
Mit der Unfallursache „Abstand“ ereigneten sich im Berichtszeitraum 319 (249) VU und damit 28,11 % mehr Unfälle als im Jahr zuvor. Die Folgen bei VU mit der Unfallursache „Abstand“ sind allerdings nicht so gravierend wie beispielsweise die Folgen bei den VU-Ursachen „Geschwindigkeit“ und/oder „Vorfahrt/Vorrang“. Bei 48 (41) VU mit Personenschaden verunglückten insgesamt 70 (62) Personen, 9 (5) Personen verletzten sich schwer und 61 (57) leicht.



### 3.10.5 Wildunfälle

Die Zahl der Wildunfälle ist mit 1397 wieder auf dem Niveau der Vorvorjahreszahlen (1409 in 2021, 1514 in 2019) angelangt, nachdem 2022 – vermutlich im Zusammenhang mit drastischen Wald- und Schonungsrodungen (Schadholz/Borkenkäferholz) – die Anzahl der VU-Wild auf einmalige 1249 gesunken war

2023 blieb es bei 1386 beim Sachschaden. Bei 11 (5) Wildunfällen wurden 2 (1) Personen schwer- und 9 (4) leicht verletzt. Es kann wiederholt festgestellt werden, dass die Anzahl der Wildunfälle die Gesamtzahl der Verkehrsunfälle maßgeblich negativ beeinflusst. 1397 Wildunfälle im Jahr 2023 machen 36,25 % (34,91 %) und damit weit mehr als ein Drittel an der Gesamtzahl aller Verkehrsunfälle aus.



### 3.10.6 Ursachen bei Verkehrsunfällen mit Personenschäden

Ursachen bei VU mit Personenschaden	2019	2020	2021	2022	2023	Veränderungen zum Vorjahr	
Andere Fehler des Fzg-Führers	165	146	136	132	106	-26	-19,70%
Vorfahrt/Vorrang	101	77	69	63	79	16	25,40%
Geschwindigkeit	93	110	85	111	123	12	10,81%
Sonstige	49	55	27	37	23	-14	-37,84%
Abstand	47	49	44	41	50	9	21,95%
Abbiegen	43	29	24	29	35	6	20,69%
Falsche Straßenbenutzung	33	42	34	43	51	8	18,60%
Überholen	31	26	21	34	33	-1	-2,94%
Alkoholeinfluss	29	26	27	49	39	-10	-20,41%
Straßenverhältnisse/Straßenzustand	23	27	31	42	27	-15	-35,71%
Falsches Verhalten ggü. Fußgängern	16	11	18	20	22	2	10,00%
Technische Mängel	16	9	9	8	11	3	37,50%
Hindernisse auf Fahrbahn	13	13	7	7	15	8	114,29%
Einfahren in den fließenden Verkehr	12	15	6	11	19	8	72,73%
Witterungsverhältnisse	11	9	5	7	6	-1	-14,29%
Sonstige körperliche oder geistige Mängel	11	4	6	17	8	-9	-52,94%
Wenden/Rückwärtsfahren	10	10	12	11	20	9	81,82%
Einfluss anderer berauschender Mittel	7	6	2	7	7	0	0,00%
Falsches Verhalten von Fußgängern	6	6	8	8	17	9	112,50%
Übermüdung	6	4	1	6	3	-3	-50,00%
Vorbei-, Nebeneinanderfahren	5	2	0	6	3	-3	-50,00%
Ruhender Verkehr	3	0	3	2	2	0	0,00%
Ladung	3	0	3	3	4	1	33,33%

### 3.10.7 Unfallursachen nach Kategorien

	Gesamtunfälle	Kategorie 1	Kategorie 2	Kategorie 3	Kategorie 4-6
Alkoholeinfluss	97	2	18	19	58
Einfluss anderer berauschender Mittel	13	0	4	3	6
Übermüdung	9	0	1	2	6
Sonstige körperliche oder geistige Mängel	16	0	4	4	8
Falsche Straßenbenutzung	332	3	13	35	281
Geschwindigkeit	296	1	50	72	173
Abstand	325	0	9	41	275
Überholen	94	2	8	23	61
Vorbei-, Nebeneinanderfahren	21	0	2	1	18
Vorfahrt/Vorrang	186	0	21	58	107
Abbiegen	96	0	10	25	61
Wenden/Rückwärtsfahren	290	0	1	19	270
Einfahren in den fließenden Verkehr	55	0	4	15	36
Falsches Verhalten ggü Fußgängern	24	0	7	15	2
Ruhender Verkehr	26	0	1	1	24
Ladung	9	0	2	2	5
Andere Fehler des Fzg-Führers	833	3	32	71	727
Technische Mängel	29	0	1	10	18
Falsches Verhalten von Fußgängern	27	1	9	7	10
Straßenverhältnisse/Straßenzustand	90	0	6	21	63
Witterungsverhältnisse	24	0	2	4	18
Hindernisse auf Fahrbahn	1443	0	4	11	1428
Sonstige	94	0	9	14	71

## **4. Einwirkungsmöglichkeiten**

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

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

So war der Regionale Verkehrsdienst der Polizeidirektion Waldeck-Frankenberg auch im Jahr 2023 an einer Vielzahl von Ortsterminen zur Optimierung der Verkehrssicherheit beteiligt.

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

### **4.2 Education – Verkehrserziehung**

Vier spezialisierte Polizeibeamte leisten von zwei Jugendverkehrsschulstandorten im Landkreis Waldeck-Frankenberg (JVS 1 beim RVD-Standort in Korbach, JVS 2 im Nebengebäude der Polizeistation Bad Wildungen) die Verkehrserziehung an Schulen und Kindergärten. Dies beinhaltet die zielgruppen- und problemorientierte Präventionsarbeit unter Einbindung anderer Träger der Verkehrssicherheitsarbeit (Verkehrswacht). Sie zielt auch darauf ab, bei Verkehrsteilnehmern eine auf Einsichten begründete Verhaltensänderung zu erreichen und sichere Verhaltensmuster zu vermitteln. Einer der wichtigsten Bausteine im Bereich der Verkehrserziehung ist die Radfahrausbildung in der 3./4. Schulklasse. Verkehrserzieher vermitteln Kindern das Basiswissen zur sicheren, selbstständigen Teilnahme mit dem Fahrrad am Straßenverkehr.

Die beiden Jugendverkehrsschulen der Polizeidirektion Waldeck-Frankenberg betreuten im Jahr 2023 insgesamt 101 Schulklassen und erreichten dabei 1763 Kinder. 1346 Kindergartenkinder, aufgeteilt in 82 Gruppen, wurden auf den Straßenverkehr und auf den Schulweg vorbereitet. Die zusätzliche Beschulung von Gruppen der Lebenshilfe erfordert besonderes pädagogisches Geschick.

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

### **4.3 Enforcement – Verkehrsüberwachung**

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

### 4.3.1 Geschwindigkeit/ Abstand

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

Zur Verfolgung besonders gefahrenträchtiger Verkehrsverstöße, insbesondere erheblicher Geschwindigkeitsüber- und Abstandsunterschreitungen, setzt die hessische Polizei in zivile Einsatzfahrzeuge verbaute Technik ein, die Geschwindigkeits- und Abstandsmessungen durch Nachfahren bei gleichzeitiger Videoaufzeichnung ermöglicht.

Begleitend werden im täglichen Streifendienst regelmäßig die Handlasermessgeräte eingesetzt. Diese, stets mit den notwendigen Anhaltekontrollen verbundenen Geschwindigkeitsüberwachungen, sind zweifellos ein ganz maßgeblicher Faktor zur Erhöhung der Verkehrssicherheit. In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass im Landkreis Waldeck-Frankenberg im Jahr 2023 an den speziell für Motorradfahrer beliebten Strecken in den Bereichen der Ausflugsziele Edersee und Diemelsee zwei **Lärmdisplays** installiert waren (ein drittes Gerät ist zugesagt und in Planung 2024), die auch einen wesentlichen Anteil an der Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit haben und für die präventive Polizeiarbeit zur Erhöhung der Verkehrssicherheit nicht mehr wegzudenken sind.

### 4.3.2 Folgenlose Fahrten unter dem Einfluss von Alkohol und anderen berauschenden Mitteln

Neben speziellen Präventionsprogrammen in diesem Bereich setzt die Polizei auf verstärkte Kontrolltätigkeiten. Das Erkennen von alkohol- und/oder drogenbeeinflussten Fahrern im Straßenverkehr ist nicht nur Bestandteil der polizeilichen Aus- und Fortbildung, sondern auch ein wichtiger Teil der täglichen Arbeit der Schutzpolizei. Im Jahr 2023 stellte die Polizei in Waldeck-Frankenberg 164 (133) folgenlose Trunkenheitsfahrten/Fahrten unter Einfluss berauschender Mittel fest. Das sind 31 Fälle oder aber 23,3 % mehr als im Jahr zuvor.

### 4.3.3 Güter- und Personenverkehr

Die hessische Polizei kontrolliert neben anderen Behörden den gewerblichen Güter- und Personenverkehr. Allein im Landkreis Waldeck-Frankenberg kontrollierten die Beamten des **Regionalen Verkehrsdienstes** im Berichtszeitraum 70 Fahrzeuge (mit 1960 kontrollierten Arbeitstagen) des gewerblichen Güter- und Personenverkehrs.

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

## Schlusswort/Aussichten

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

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

Wie bereits unter Punkt 3.3 erwähnt:

Bei Verkehrsunfällen im Landkreis Waldeck-Frankenberg kamen im Jahr 2023 bei **7 tödlichen** Verkehrsunfällen **9 Menschen** ums Leben. Damit **verringerte** sich die Anzahl der tödlichen Verkehrsunfälle im hiesigen Landkreis um exakt **50 %** im Vergleich zum Vorjahr, als 14 Menschen bei 14 Verkehrsunfällen ihr Leben verloren! **Diese Entwicklung ist die wohl am positivsten hervorzuhebende in der diesjährigen Unfallstatistik für den Landkreis Waldeck-Frankenberg, wobei natürlich jeder tödliche VU einer zu viel ist.**

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

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

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

Tino Hentrich  
(Polizeidirektor)  
Leiter PD Waldeck-Frankenberg

Ingo Pohle  
(Polizeihauptkommissar)  
Leiter Regionaler Verkehrsdienst