

Verkehrsunfallstatistik 2017

Schwalm - Eder - Kreis



Thomas Gläsel

Erster Polizeihauptkommissar

PD Schwalm-Eder

Polizeipräsidium Nordhessen

05681/774-110

<mailto:pd-schwalm-eder.ppnh@polizei.hessen.de>

Inhaltsverzeichnis

1. Summe der Verkehrsunfälle und Unfallfolgen	3
1.1. Polizeipräsidium Nordhessen	3
1.2. Polizeidirektion Schwalm-Eder	3
1.2.1. Entwicklung der Unfallzahlen	3
1.2.2. Entwicklung der Verkehrsunfälle mit Personenschäden	5
1.2.3. Betrachtung der Entwicklung bei Personenschäden	5
2. Besondere Unfallarten	7
2.1. Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort (Verkehrsunfallflucht)	7
2.1.1. Allgemein	7
2.1.2. Unfallfluchten mit Personenschaden	7
2.2. Wildunfälle	8
3. Rauschunfälle (Alkohol und Drogen)	9
4. Verkehrsarten	10
4.1. Fahrradfahrer	10
4.2. Motorisierte Zweiräder	11
4.3. Fußgänger	12
5. Risikogruppen	13
5.1. Kinder	13
5.2. Jugendliche	13
5.3. Junge Fahrende	14
5.4. Altersgruppe 65 bis 74	14
5.5. Altersgruppe 75+	14
6. Unfallursachen	15
6.1. Unfallursachen Junge Fahrende	16
6.2. Junge Fahrende und Rauschunfälle	17
6.3. Unfallursachen der Altersgruppe 65 bis 74	17
6.4. Unfallursachen der Altersgruppe 75+	18
6.5. Unfallursachen bei den verschiedenen Geschlechtern	19
7. Verkehrsraum	19
7.1. Straßenklassen	19
7.2. Personenschäden und Straßenklassen	20
7.3. Unfallursachen und Straßenklassen	21
8. Unfallzeiten	21

1. Summe der Verkehrsunfälle und Unfallfolgen

1.1. Polizeipräsidium Nordhessen

Der Schwalm-Eder-Kreis ist flächenmäßig nach dem Landkreis Waldeck-Frankenberg der zweitgrößte Landkreis Hessens mit einer Straßenlänge von 1.229 Kilometern (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen).

Im Jahr 2017 verteilten sich die Verkehrsunfälle beim PP Nordhessen wie in der nachstehenden Grafik dargestellt (Abb. 1):

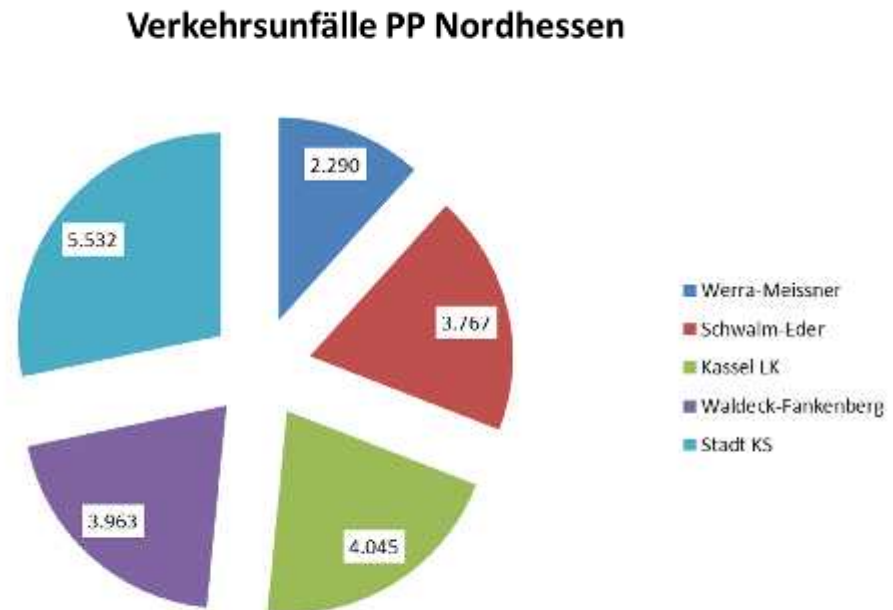


Abb. 1

1.2. Polizeidirektion Schwalm-Eder

1.2.1. Entwicklung der Unfallzahlen

Im Vergleich zu 2016 nahmen die Verkehrsunfälle von 3.562 auf 3.767 Verkehrsunfälle zu. Das ist ein Zuwachs von 5,8 Prozent und im Wesentlichen auf den Anstieg sogenannter Sachschadensunfälle, insbesondere Wildunfälle

, zurückzuführen (Abb. 2).

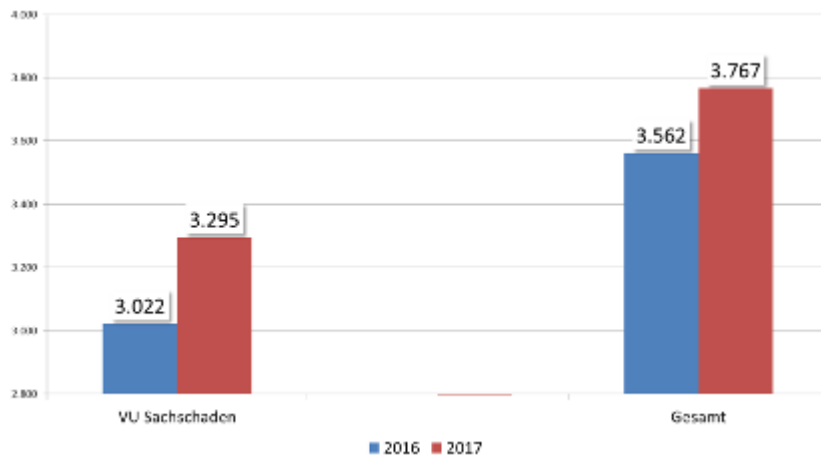


Abb. 2

In der Langzeitbetrachtung der Verkehrsunfallentwicklung ist seit dem Jahr 2000 ein verschwindend geringer Aufwärtstrend zu beobachten (Abb. 3).

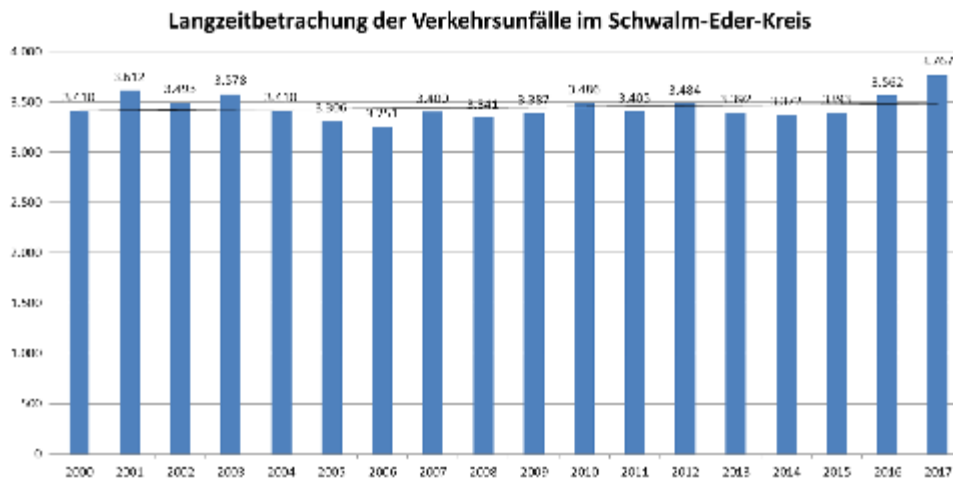


Abb. 3

1.2.2. Entwicklung der Verkehrsunfälle mit Personenschäden

Im Vergleich zum Vorjahr ging die Anzahl der Unfälle mit leichtverletzten¹ Personen von 549 auf 335 Verkehrsunfälle zurück. Die Anzahl der Unfälle mit schwerverletzten und getöteten Personen blieb gleich (Abb. 4).

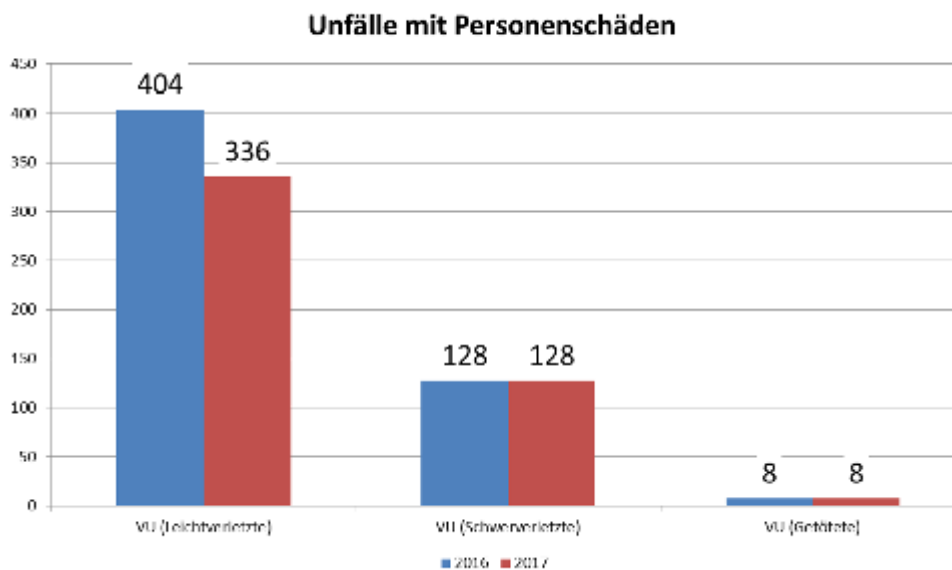


Abb. 4

1.2.3. Betrachtung der Entwicklung bei Personenschäden

Im Jahr 2017 wurden bei den Leichtverletzten 64 Personen weniger registriert. Die Anzahl der Schwerverletzten ging um 6 Personen zurück. Die Anzahl der getöteten Menschen blieb mit 8 gleich (Abb. 5).

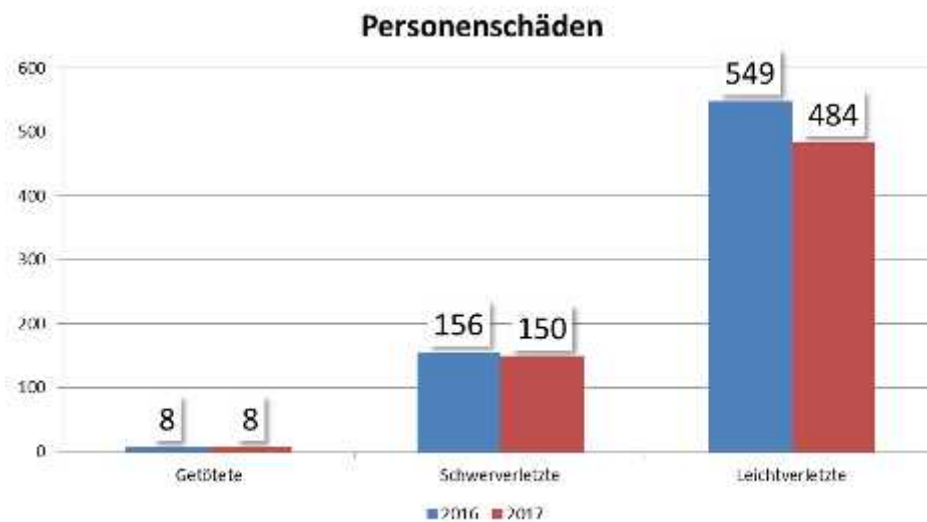


Abb. 5

Gleichwohl ist die Anzahl der Unfälle mit Personenschäden in der Langzeitbetrachtung rückläufig und bei aktuell 136 Unfällen mit Ausnahme des Jah-

¹ Kein Verletzter wurde 24 Stunden oder länger stationär in einem Krankenhaus aufgenommen.

res 2015 (132) auf einem Tiefstand seit Beginn der hiesigen Zählung (Abb. 6).

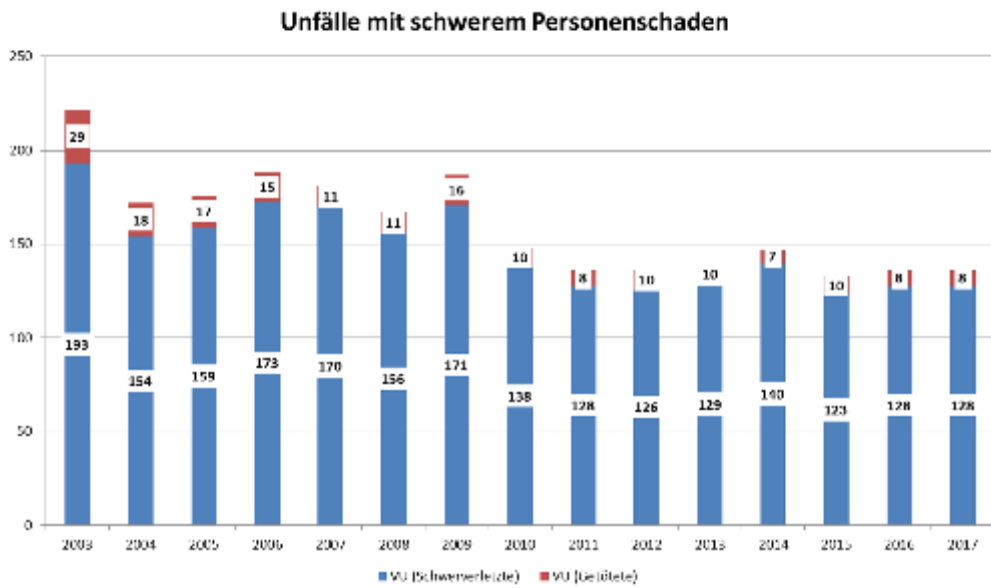


Abb. 6

Der positive Trend lässt sich auch bei der Betrachtung der Personenschäden pro 1.000 Verkehrsunfälle im Langzeitvergleich eindrucksvoll darstellen. Hier wurde im Jahr 2017 mit 170 Personenschäden der niedrigste Wert bisher erreicht (Abb. 7). Der Schwalm-Eder-Kreis ist somit im Bereich des PP Nordhessen im Hinblick auf die Personenschäden nach Verkehrsunfällen neben dem Werra-Meißner-Kreis der am wenigsten belastete (Abb. 8).

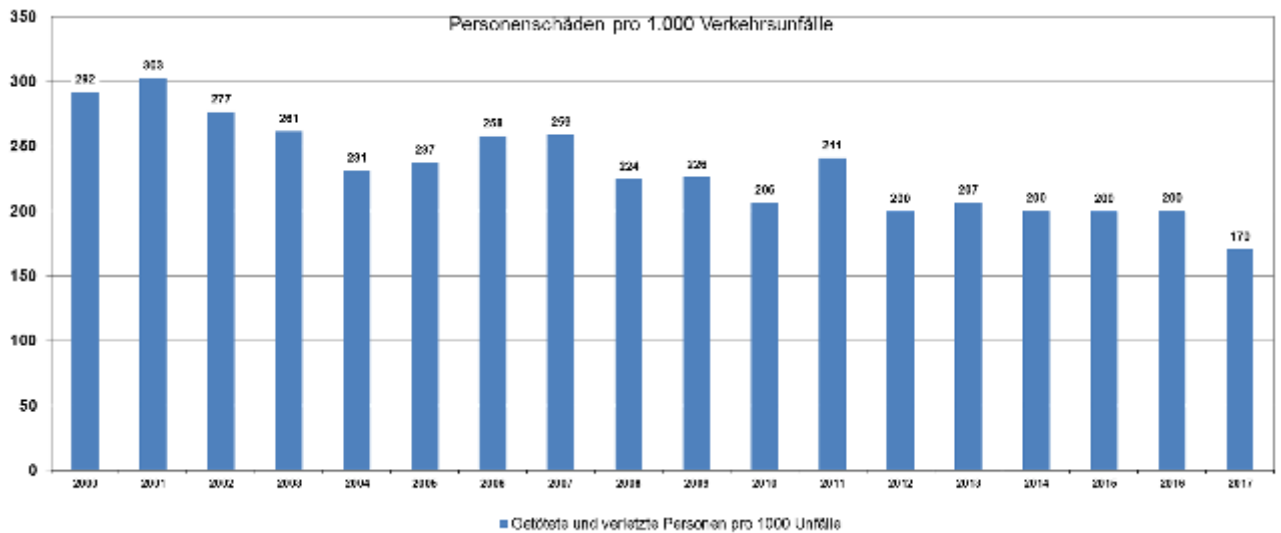


Abb. 7

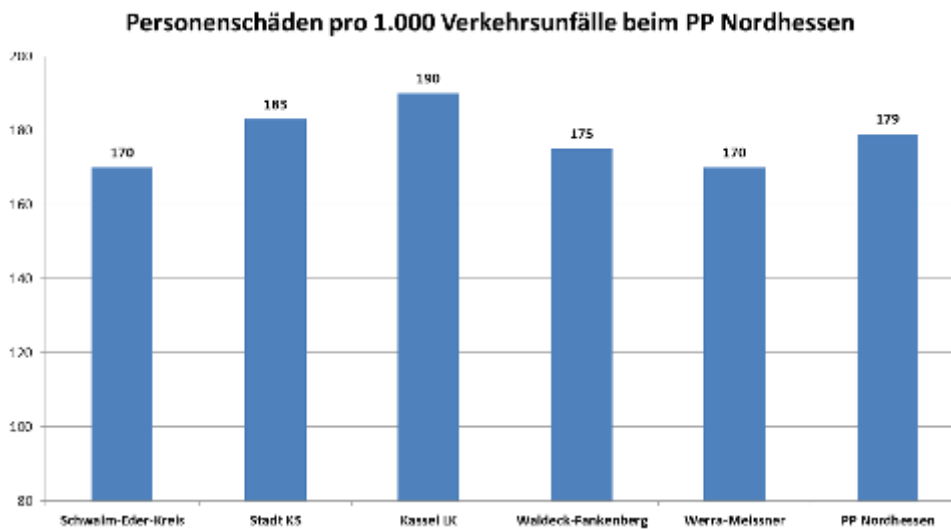


Abb. 8

2. Besondere Unfallarten

2.1. Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort (Verkehrsunfallflucht)

2.1.1. Allgemein

Die Anzahl der Verkehrsunfallfluchten ist nach wie vor mit 744 vergleichsweise hoch. 35 Prozent (260) der Straftaten (§ 142 StGB) konnten aufgeklärt werden (Abb. 9).

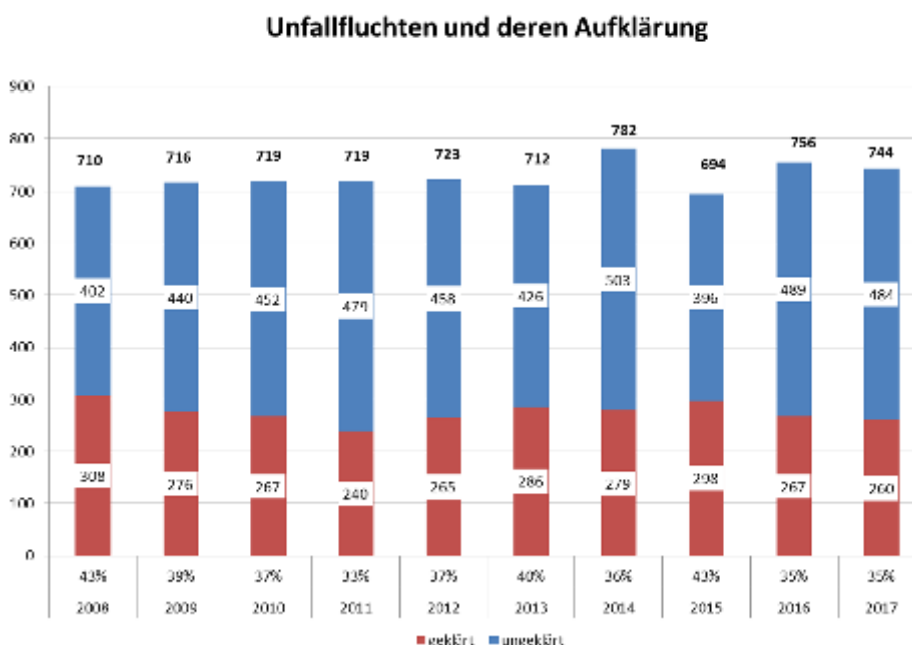


Abb. 9

2.1.2. Unfallfluchten mit Personenschaden

Die Anzahl der Verkehrsunfallfluchten mit Personenschaden liegt im Jahr 2017 mit 28 relativ niedrig. 50 Prozent (14) der Straftaten konnten aufgeklärt werden (Abb. 10).

Aufklärung von Unfallfluchten mit Personenschaden

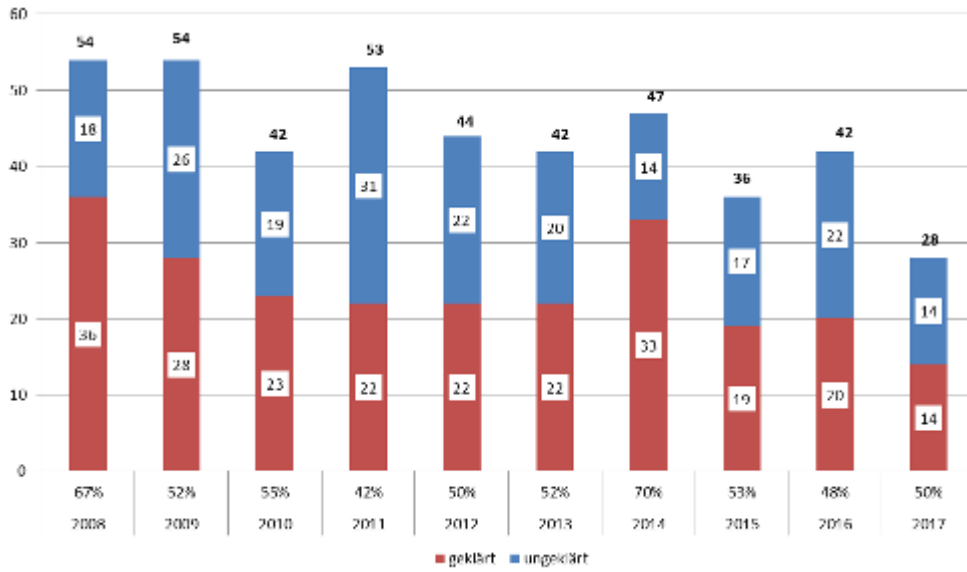


Abb. 10

2.2.

Wildunfälle

Die Anzahl der Wildunfälle steigt seit Jahren kontinuierlich an, lag im Jahr 2017 bei 1.485 (Abb. 11) und macht somit fast 40 % aller Verkehrsunfälle aus (Abb. 12).

Entwicklung der Wildunfälle

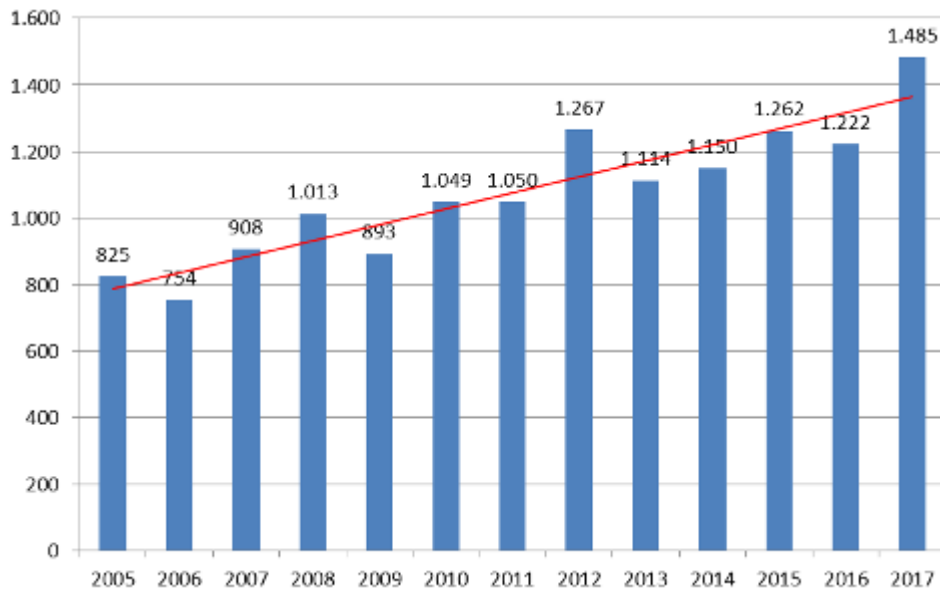


Abb. 11

Alle bisher getesteten Wildwarnreflektoren, akustische, optische und geruchsspezifische Systeme (sogenannte Duftzäune) sorgten nur kurzfristig für eine Verbesserung der Unfallsituation. Tatsächlich sind Zusammenhänge von Abschusszahlen und anschließende Anzahl der Wildunfälle zu beobachten.

Anteil der Wild- an den Gesamtunfällen

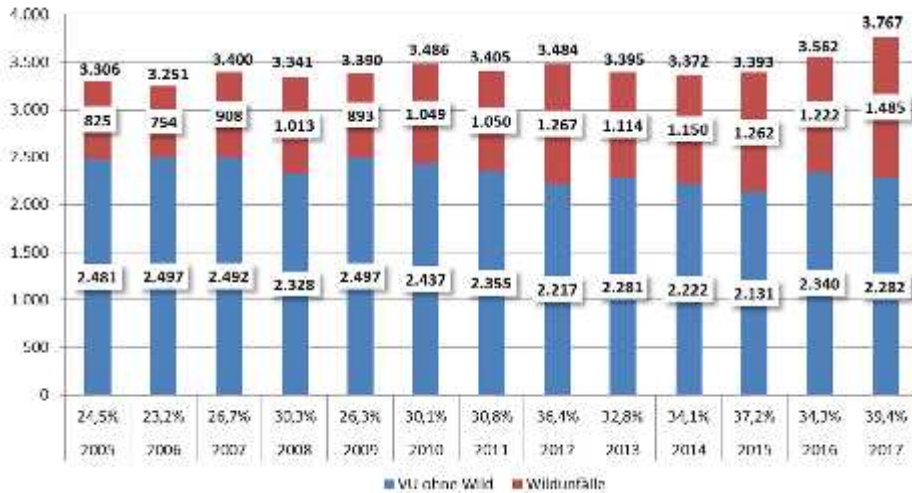


Abb. 12

3. Rauschunfälle (Alkohol und Drogen)

Der Anteil der Rauschunfälle ist seit Jahren im Schwalm-Eder-Kreis rückläufig und liegt mit 74 bei einem Anteil von 2 % aller Verkehrsunfälle (Abb. 13).

Anteil der Rauschunfälle an allen Verkehrsunfällen



Abb. 13

Im Jahr 2017 wurden 69 Verkehrsunfälle registriert, die unter dem Einfluss von Alkohol und vereinzelt kombiniert mit Drogenkonsum verursacht wurden. Dies ist die geringste jemals im Schwalm-Eder-Kreis gezählte Anzahl (Abb. 14) und ein Rückgang um gut 34 % im Vergleich zum Vorjahr.

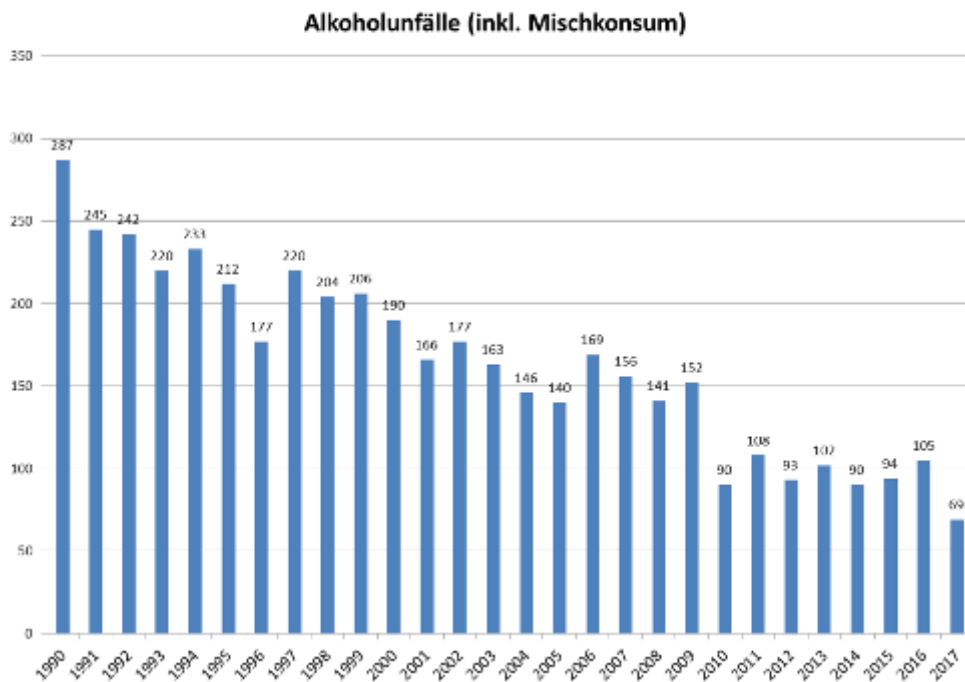


Abb. 14

Der Anteil der Unfallursache Drogenkonsum liegt bei den Rauschunfällen aktuell bei etwa 10 % (Abb. 15).

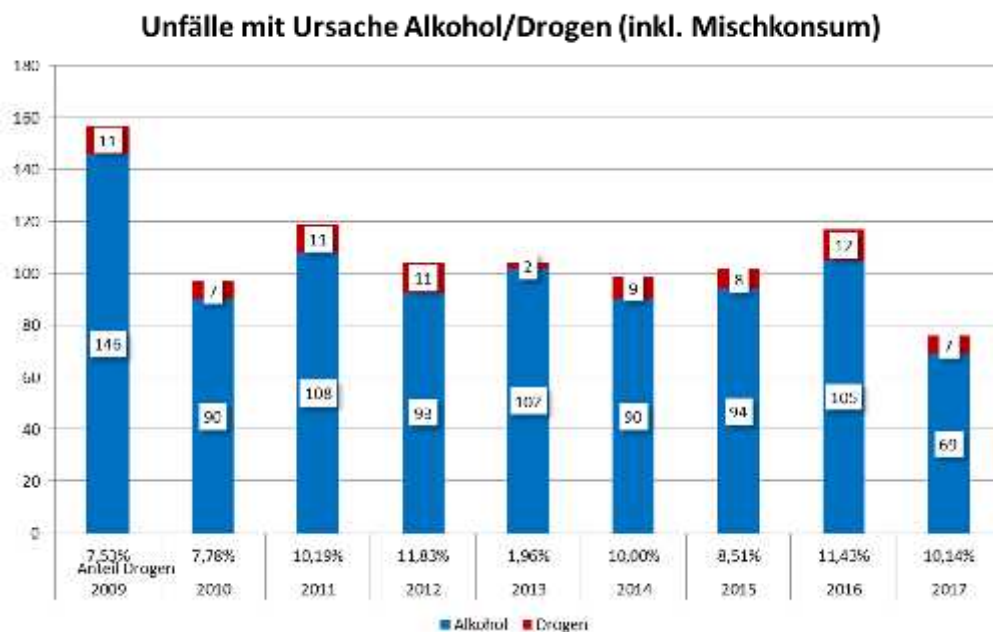


Abb. 15

4. Verkehrsarten

4.1. Fahrradfahrer

Die Anzahl der Fahrradunfälle (71 und 72)² ist weiterhin rückläufig und markiert mit 40 einen Tiefpunkt (Abb. 16).

² 71= Fahrrad, 72=Pedelec

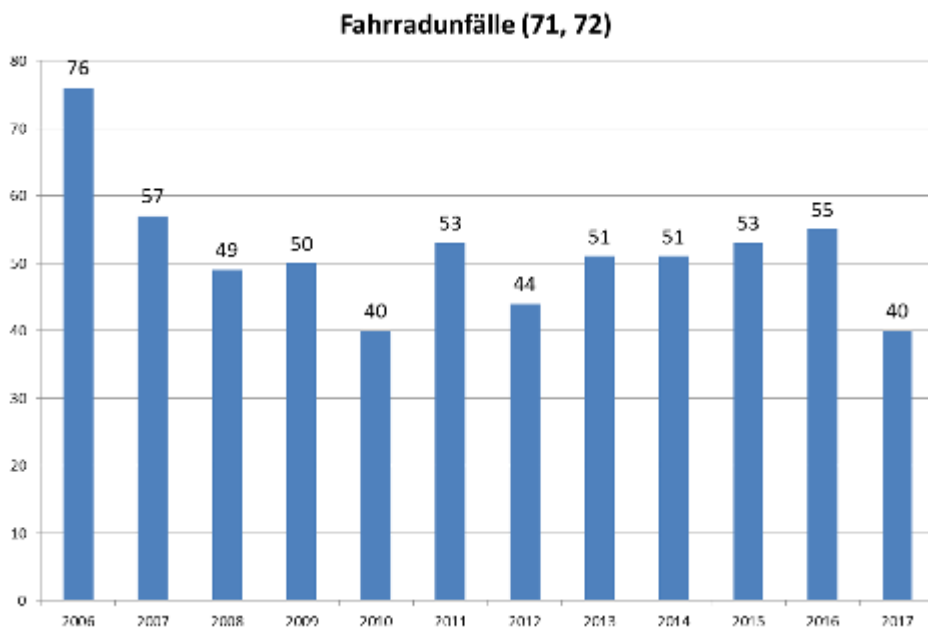


Abb. 16

Bei Fahrradunfällen wurden im Jahr 2017 eine Person getötet, 14 Personen schwer und 20 Personen leicht verletzt. Auch dies markiert einen Tiefstand seit dem Jahr 2010 (Abb. 17).

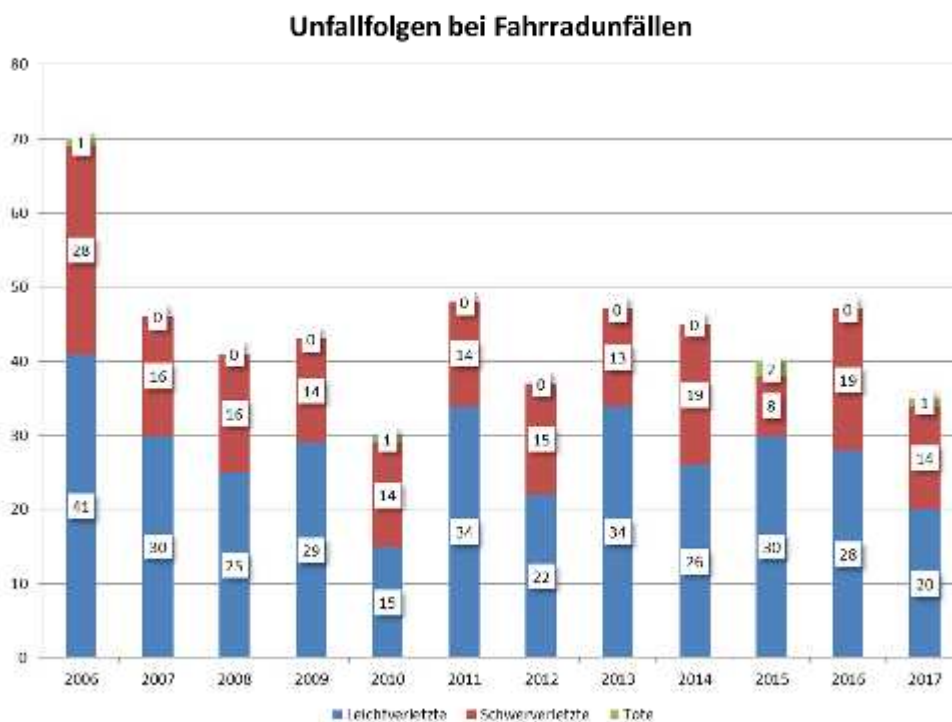


Abb. 17

4.2. Motorisierte Zweiräder³

Auch die Anzahl der Verkehrsunfälle mit motorisierten Zweirädern ist weiterhin rückläufig und lag im Jahr 2017 bei 106 Unfällen (Abb. 18). Es wur-

³ Moped / Mokick, Mofa 25, E-Bike, Kräder über 125 cm³, LKR über 50 bis 125 cm³

den drei Personen getötet, 34 schwer und 48 Personen leicht verletzt (Abb. 19).

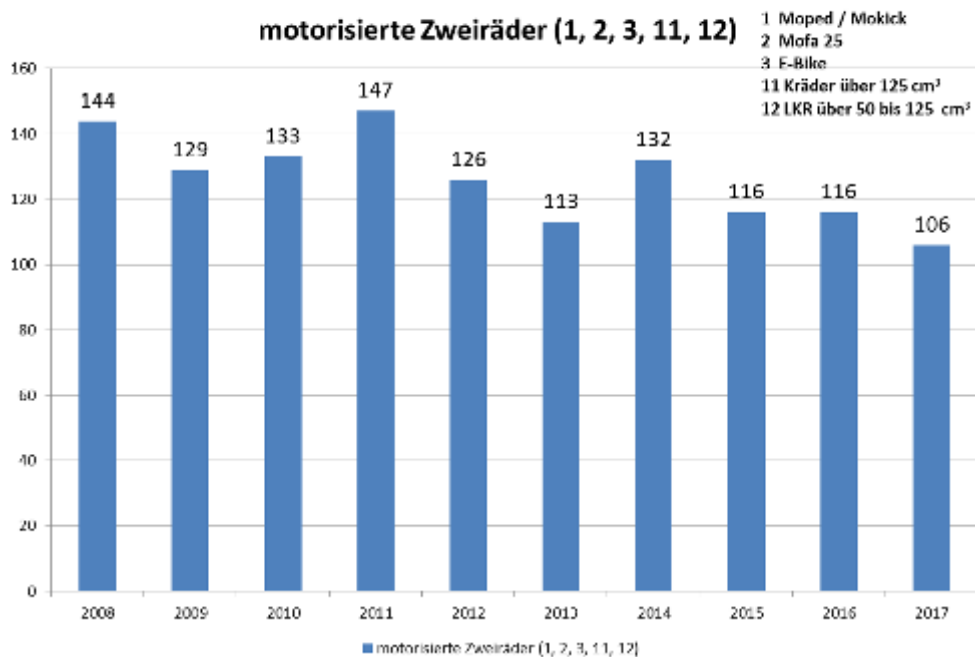


Abb. 18

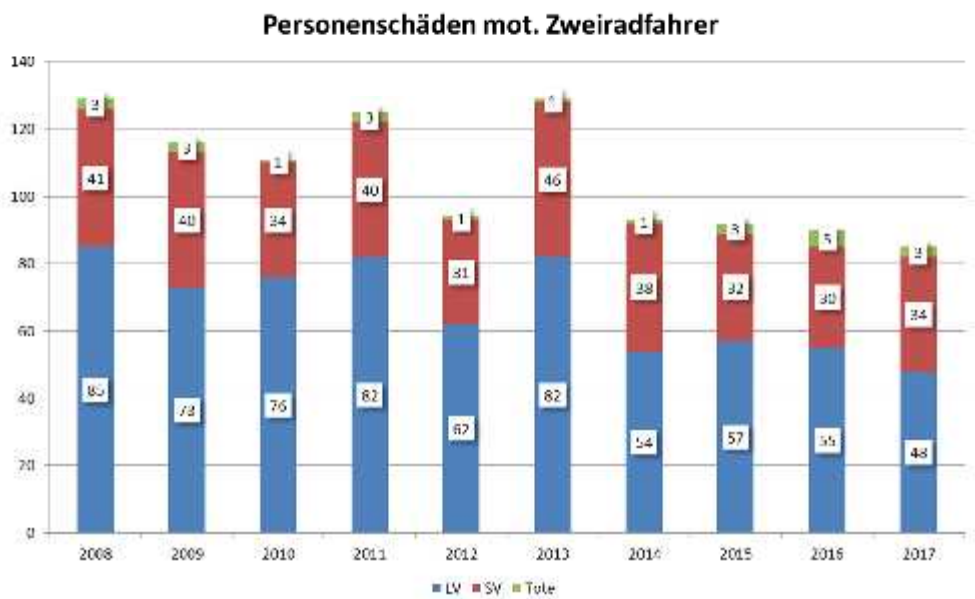


Abb. 19

4.3. Fußgänger

Es wurden insgesamt 87 Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Fußgängern gezählt. Hierbei wurden neun Fußgänger schwer und 24 leicht verletzt. In 24 Fällen war falsches Verhalten der Fußgänger unfallursächlich (Abb. 20).

	unter 14 Jahre	14 bis 17 Jahre	18 bis 24 Jahre	25 bis 64 Jahre	65 bis 74 Jahre	über 74 Jahre	ohne Altersangabe	Gesamt
Gesamtunfälle	9	1	7	18	6	9	39	87
Verunglückte	9	1	7	7	4	4	1	33
davon Getötete	0	0	0	0	0	0	0	0
davon Schwerverletzte	5	0	1	0	1	2	0	9
davon Leichtverletzte	4	1	6	7	3	2	1	24
männlich	7	0	5	4	2	2	0	20
weiblich	2	1	2	3	2	2	1	13
Unfallursachen								
Verkehrstüchtigkeit (01-04)	0	0	0	0	0	0	0	0
Falsches Verhalten der Fußgänger (60-69)	5	1	1	4	3	3	7	24
Sonstige	0	0	0	0	0	0	0	0

Abb. 20

5. Risikogruppen

5.1. Kinder

Bei 27 Verkehrsunfällen waren Kinder beteiligt. Hierbei wurden 10 Kinder schwer und 19 leicht verletzt (Abb. 21).

0 bis 13 Jahre	Fahrer und Mitfahrer von						Fußgänger	Gesamt
	Mofa	Krad	LKW	PKW	Fahrr	Ander		
Gesamtunfälle	0	1	1	7	8	1	9	27
davon	0	0	0	0	1	0	2	3
Verunglückte	0	1	1	8	7	3	9	29
davon Getötete	0	0	0	0	0	0	0	0
davon	0	0	0	1	4	0	5	10
davon Leichtverletzte	0	1	1	7	3	3	4	19
männlich	0	0	0	5	6	0	7	18
weiblich	0	1	1	3	1	3	2	11

Abb. 21

5.2. Jugendliche

Bei 48 Verkehrsunfällen waren Jugendliche beteiligt. 10 Jugendliche wurden schwer, 32 leicht verletzt (Abb. 22).

14 bis 17 Jahre	Fahrer und Mitfahrer von						Fußgänger	Gesamt
	Mofa	Krad	LKW	PKW	Fahrr	Ander		
Gesamtunfälle	11	13	0	18	2	3	1	48
Verunglückte	11	8	0	16	1	5	1	42
davon Getötete	0	0	0	0	0	0	0	0
davon	1	3	0	5	1	0	0	10
davon Leichtverletzte	10	5	0	11	0	5	1	32
männlich	10	5	0	7	0	1	0	23
weiblich	1	3	0	9	1	4	1	19

Abb. 22

5.3. Junge Fahrende

18 bis 24	Fahrer und Mitfahrer von							Fuß- gänger	Gesamt
	Mofa	Krad	LKW	PKW	Fahrr	Ander			
Gesamtunfälle	1	13	33	718	3	9	7	778	
Verunglückte	1	9	3	122	0	2	7	144	
davon Getötete	0	0	0	0	0	0	0	0	
davon	0	5	2	24	0	0	1	32	
davon Leichtverletzte	1	4	1	98	0	2	6	112	
männlich	1	7	3	67	0	1	5	84	
weiblich	0	2	0	55	0	1	2	60	

Abb. 23

5.4. Altersgruppe 65 bis 74

von 65-74 Jahre	Fahrer und Mitfahrer von							Fuß- gänger	Gesamt
	Mofa	Krad	LKW	PKW	Fahrr	Ander			
Gesamtunfälle	2	5	20	296	7	6	6	340	
Verunglückte	1	5	0	24	7	2	4	43	
davon Getötete	0	1	0	1	0	0	0	2	
davon	0	2	0	7	4	0	1	14	
davon Leichtverletzte	1	2	0	16	3	2	3	27	
männlich	1	4	0	12	5	1	2	25	
weiblich	0	1	0	12	2	1	2	18	

Abb. 24

5.5. Altersgruppe 75+

>74 Jahre	Fahrer und Mitfahrer von							Fuß- gänger	Gesamt
	Mofa	Krad	LKW	PKW	Fahrr	Ander			
Gesamtunfälle	0	2	1	246	0	1	9	259	
Verunglückte	0	1	0	19	0	0	4	24	
davon Getötete	0	0	0	0	0	0	0	0	
davon	0	0	0	7	0	0	2	9	
davon Leichtverletzte	0	1	0	12	0	0	2	15	
männlich	0	1	0	7	0	0	2	10	
weiblich	0	0	0	12	0	0	2	14	

Abb. 25

6. Unfallursachen

Die Verteilung der Unfallursachen⁴ weicht auch 2017 nicht von den Vorjahren ab. Die Hauptunfallursache war wie immer neben den Aufmerksamkeitsverstößen (Fehler beim Wenden und Rückwärtsfahren) die nicht angepasste Geschwindigkeit sowie das Nichtbeachten der die Vorfahrt regelnden Verkehrszeichen und ungenügender Sicherheitsabstand (Abb. 26).

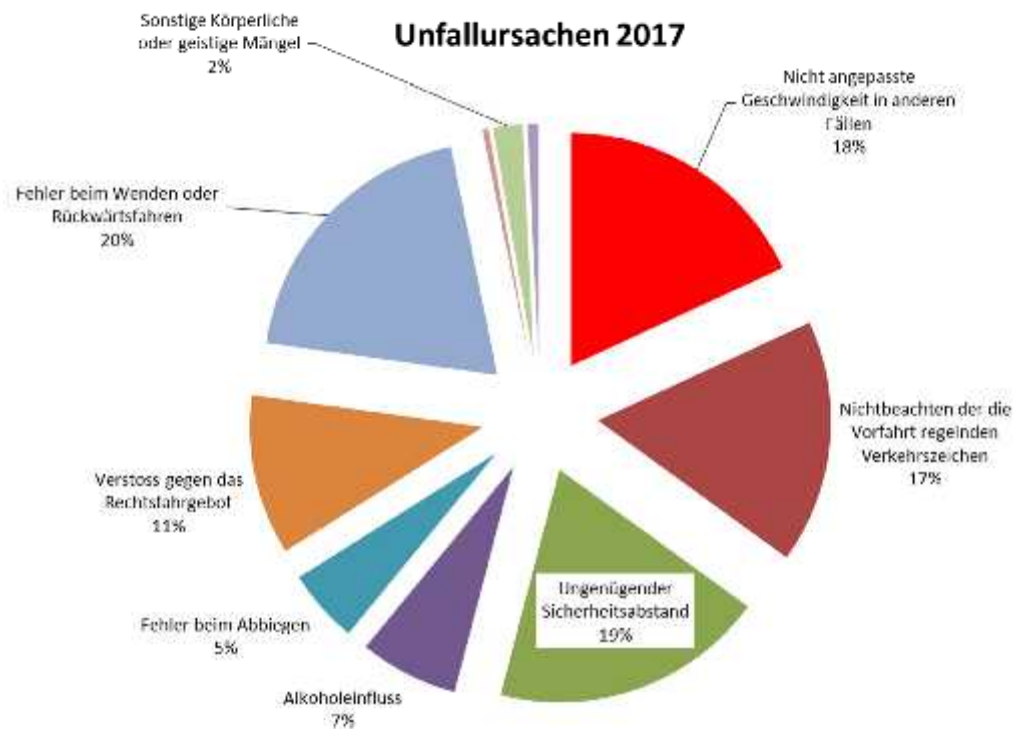


Abb. 26

Bei den Unfällen mit Personenschaden liegt die Unfallursache Geschwindigkeit (30%) im Jahr 2017 erstmalig nicht an der Spitze und wurde von Vorfahrtsverletzungen (32 %) überholt. Weitere Hauptursachen sind ungenügender Sicherheitsabstand (15 %) und Alkoholeinfluss (10%) (Abb. 27).

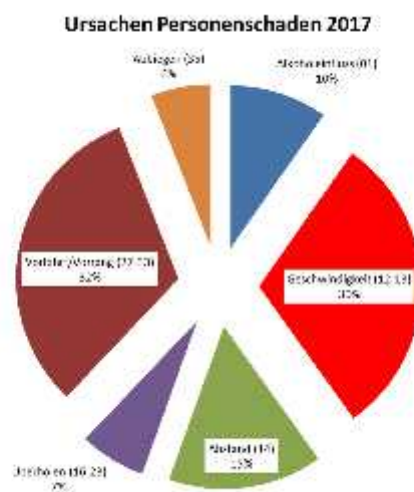


Abb. 27

⁴ Es sind Mehrfachnennungen möglich. D. h. ein Verkehrsunfall kann mehrere Ursachen und auch mehrere Verursacher haben.

6.1. Unfallursachen Junge Fahrende

522 Unfallverursacher kommen aus den Reihen der Risikogruppe der sogenannten jungen Fahrenden (18 < 24 Jahre)(Abb. 28).

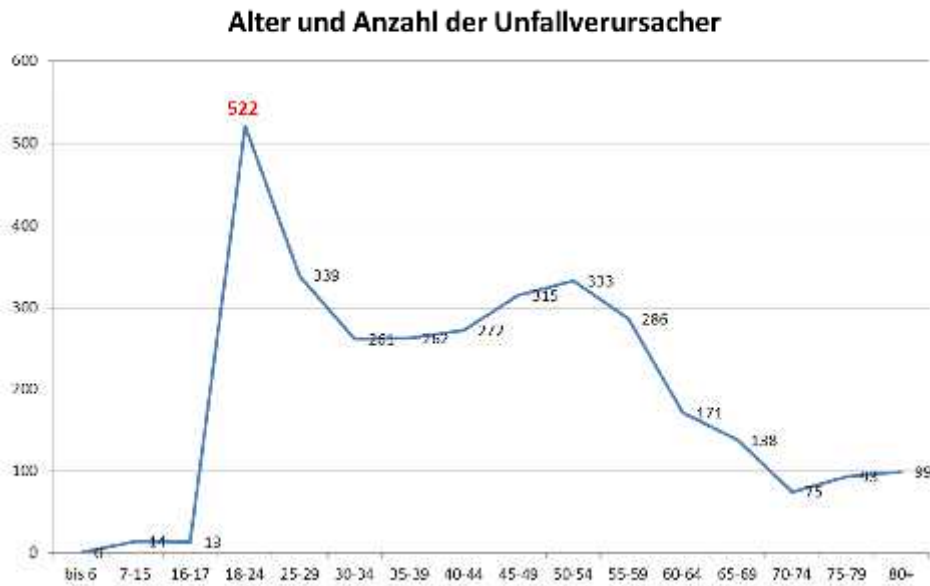


Abb. 28

Die Anzahl ist in den vergangenen 10 Jahren rückläufig, wobei auch der anteilige Rückgang des Bevölkerungsanteils ursächlich sein könnte (Abb. 29).

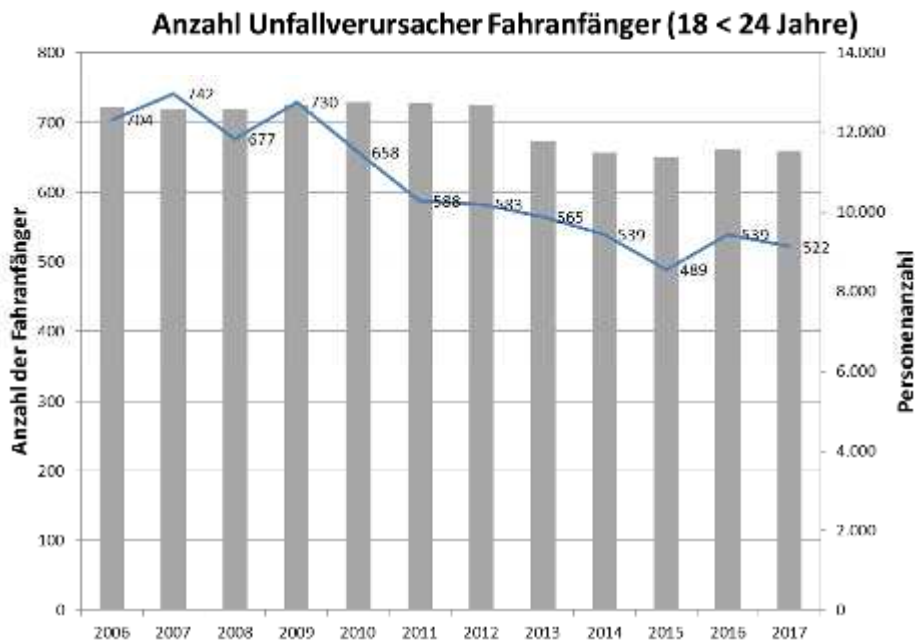


Abb. 29

Fahranfänger fallen regelmäßig durch zu schnelles Fahren (35% der Unfallursachen), gefolgt von Vorfahrtsverletzungen und mangelndem Sicherheitsabstand auf (Abb. 30).

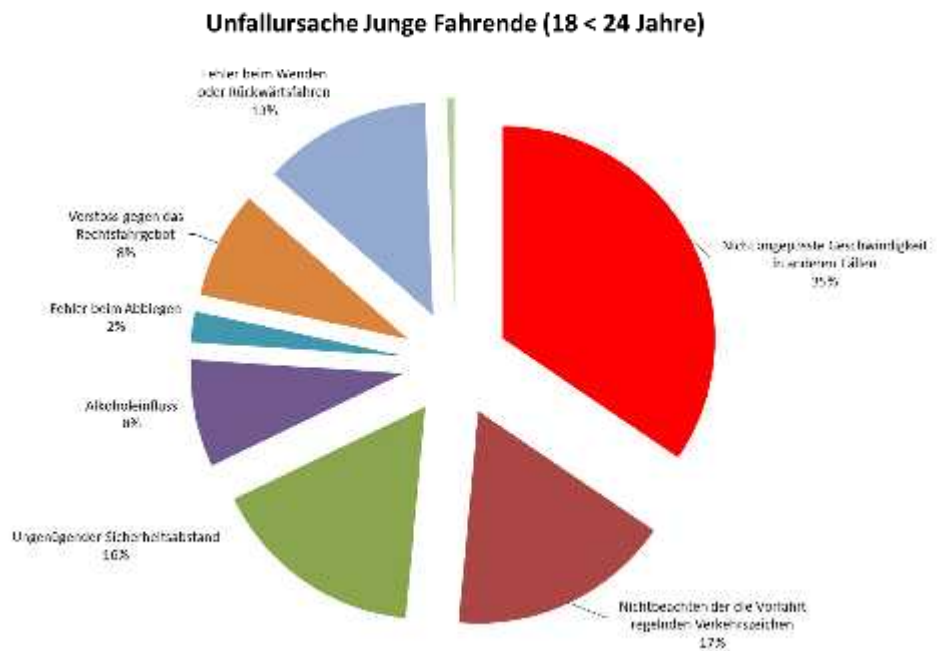


Abb. 30

6.2. Junge Fahrende und Rauschunfälle

Der Alkoholeinfluss liegt bei den Unfallursachen bei 8 Prozent. Wobei hier festzustellen ist, dass junge Fahrende ihr Konsumverhalten im Zusammenhang mit dem Fahren in der Vergangenheit änderten, was zu einem deutlichen Rückgang auf 14 Fälle dieser Unfallursache führte (Abb. 31).

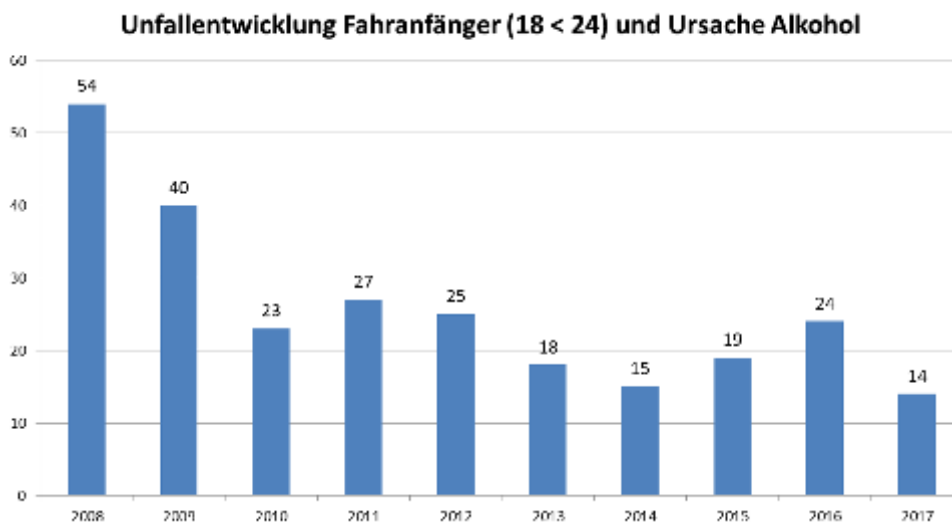


Abb. 31

6.3. Unfallursachen der Altersgruppe 65 bis 74

Die Hauptunfallursachen stellen in dieser Altersgruppe mit einem Viertel Aufmerksamkeitsverstöße sowie ungenügender Sicherheitsabstand und Nichtbeachten der Vorfahrt (Abb. 32) dar.

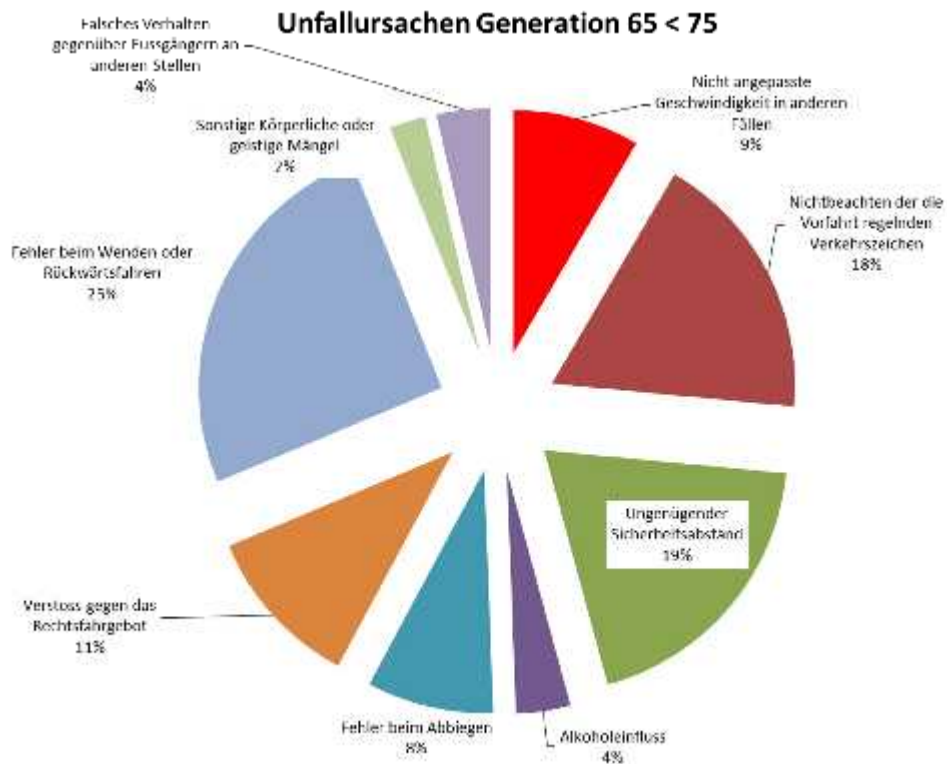


Abb. 32

6.4. Unfallursachen der Altersgruppe 75+

Erwartungsgemäß ist der Anteil der Aufmerksamkeitsverstöße, der Vorfahrtsverstöße und des mangelnden Sicherheitsabstands hier noch höher, als bei der vorgenannten Gruppe (Abb. 33).

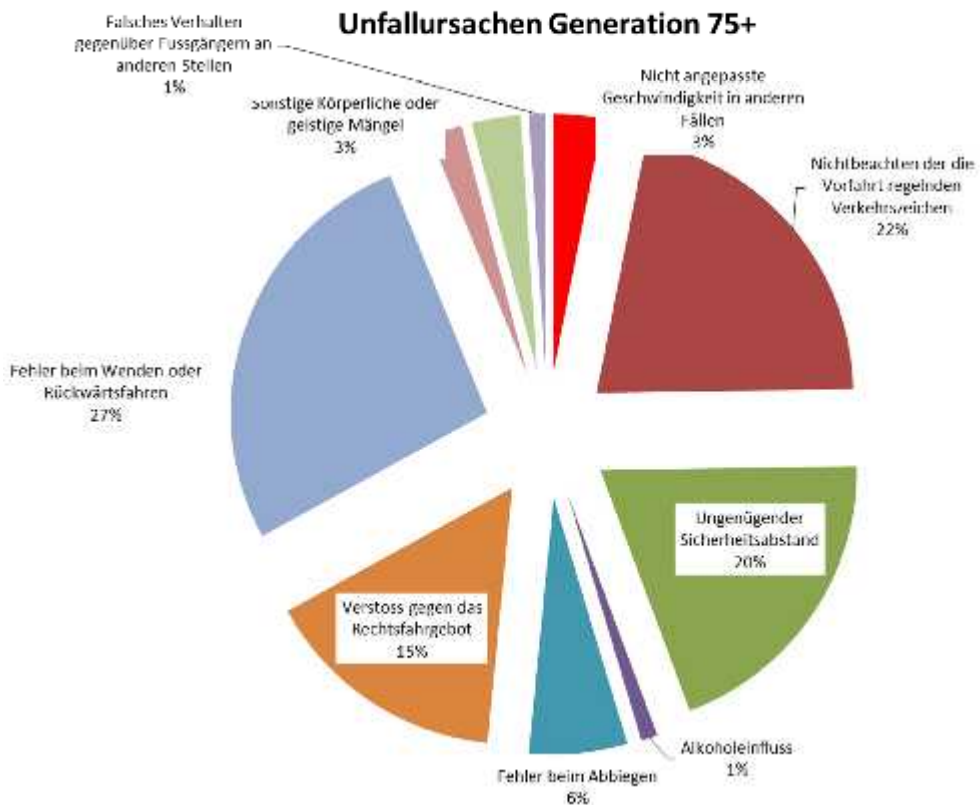


Abb. 33

6.5. Unfallursachen bei den verschiedenen Geschlechtern

Anteilig bei den Hauptunfallursachen liegen bei Frauen die Bereiche Geschwindigkeit, Sicherheitsabstand, Fehler beim Abbiegen und Fehler beim Wenden und Rückwärtsfahren vor den unfallverursachenden Männern. Diese liegen jedoch anteilig beim Alkoholkonsum und dem Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot vorn (Abb. 34).

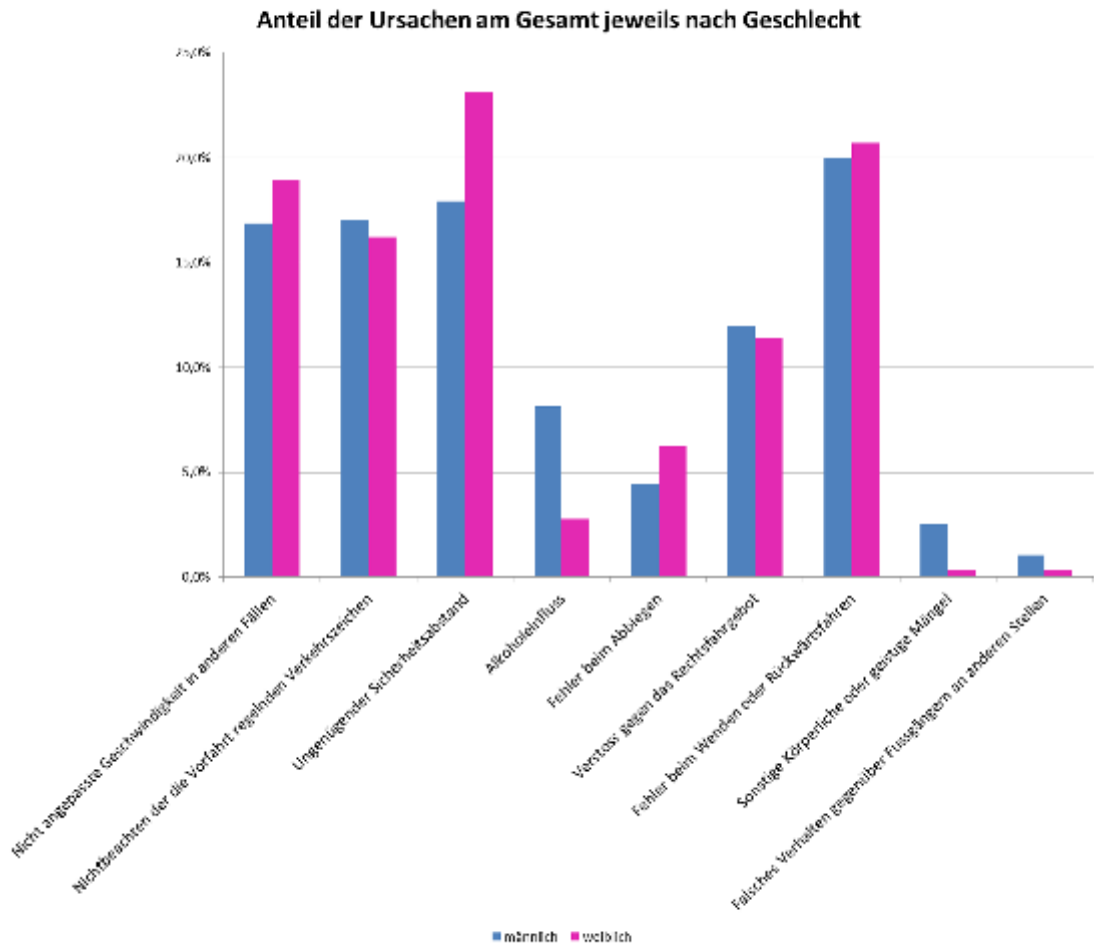


Abb. 34

7. Verkehrsraum

7.1. Straßenklassen

Insgesamt ereigneten sich die meisten Verkehrsunfälle auf den Landesstraßen, danach auf den Gemeindestraßen im Schwalm-Eder-Kreis (Abb. 35). 61% der Unfälle fanden außerhalb geschlossener Ortschaften statt.

Gesamtunfälle und Straßenklassen

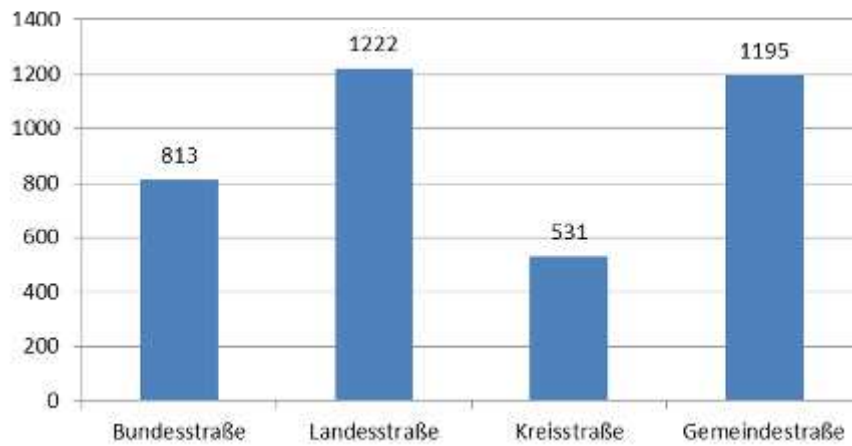


Abb. 35

7.2. Personenschäden und Straßenklassen

Personenschäden wurden zumeist auf Bundesstraßen registriert (Abb. 36).

Personenschäden nach Straßenklasse

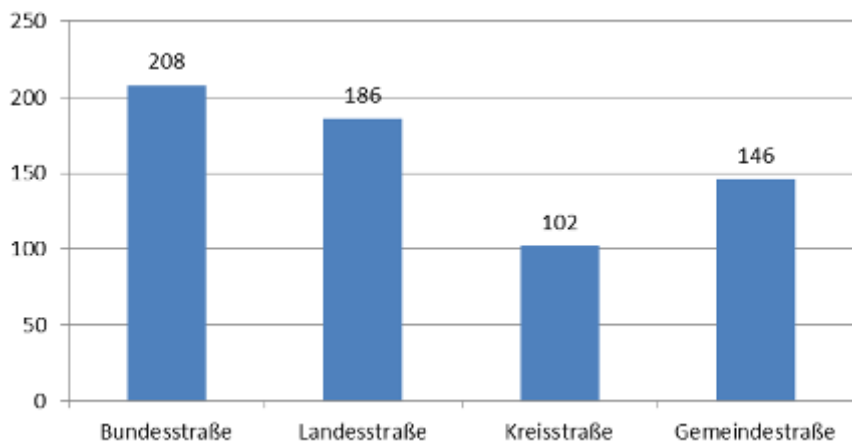


Abb. 36

Sechs Menschen starben bei Unfällen auf Bundesstraßen, zwei auf Landes- und Kreisstraßen (Abb. 37).

Personenschäden

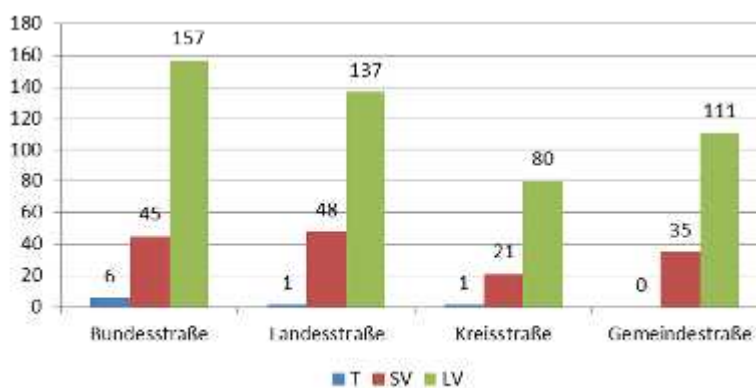


Abb. 37

7.3. Unfallursachen und Straßenklassen

Die Hauptunfallursachen auf Landesstraßen sind aufgrund der baulichen Gegebenheiten die nicht angepasste Geschwindigkeit und Kollisionen im Gegenverkehr in Form des Abweichens vom Rechtsfahrgebot. Auf Bundesstraße stellt der Sicherheitsabstand die Hauptursache dar. Ähnlich sieht es auf Gemeindestraßen aus, wobei dort die meisten Unfälle aufgrund der Unaufmerksamkeit beim Rückwärtsfahren (sogenannte Parkunfälle) passieren (Abb. 38).

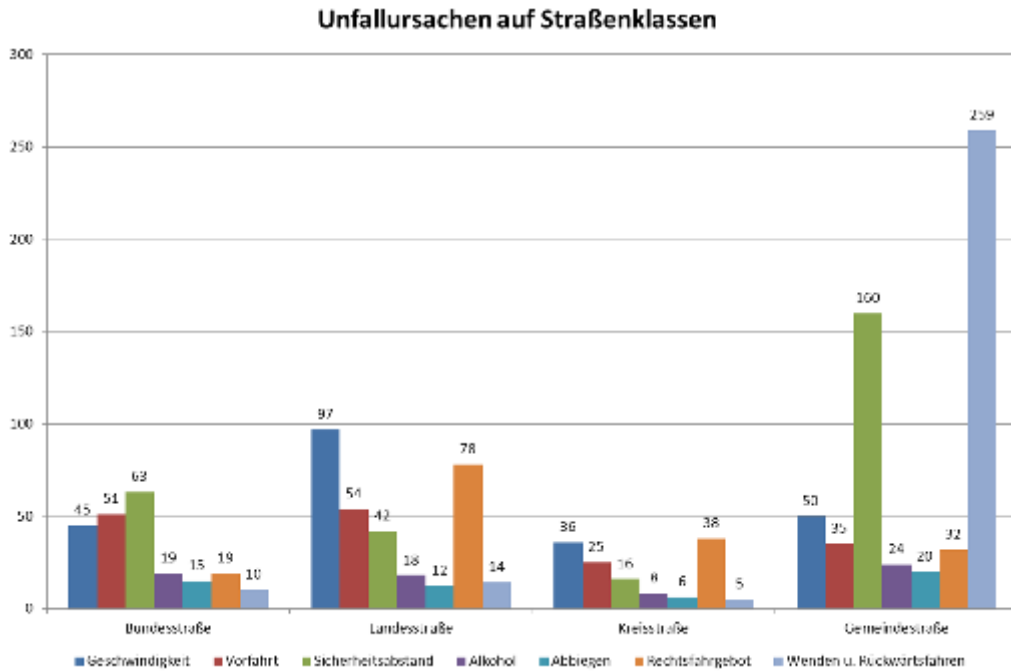


Abb. 38

8. Unfallzeiten

Ca. die Hälfte aller Unfälle ereignete sich bei Tageslicht. In der Mehrheit wurden in 2017 Unfälle im Winterhalbjahr gezählt (Abb. 39).

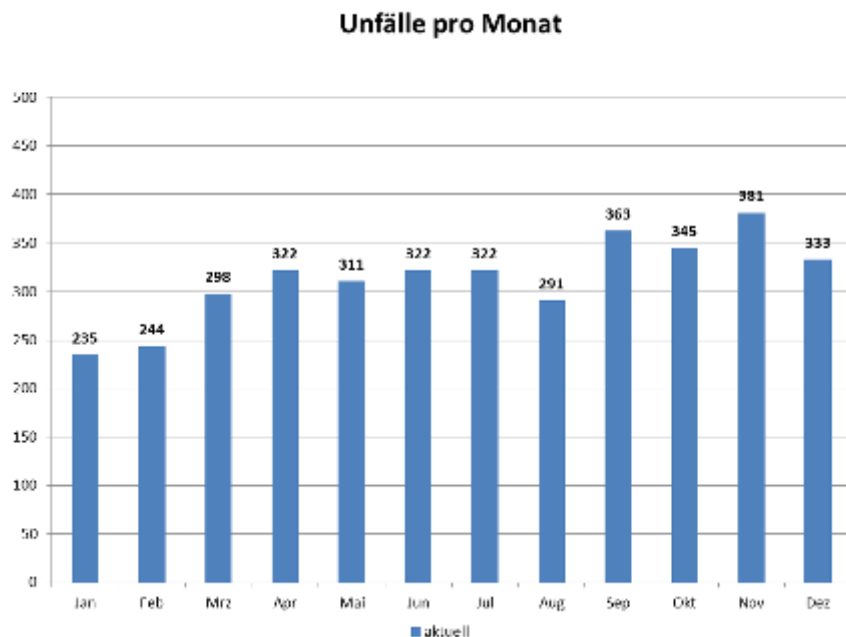


Abb. 39

Die meisten Unfälle geschahen freitags (Abb. 40).

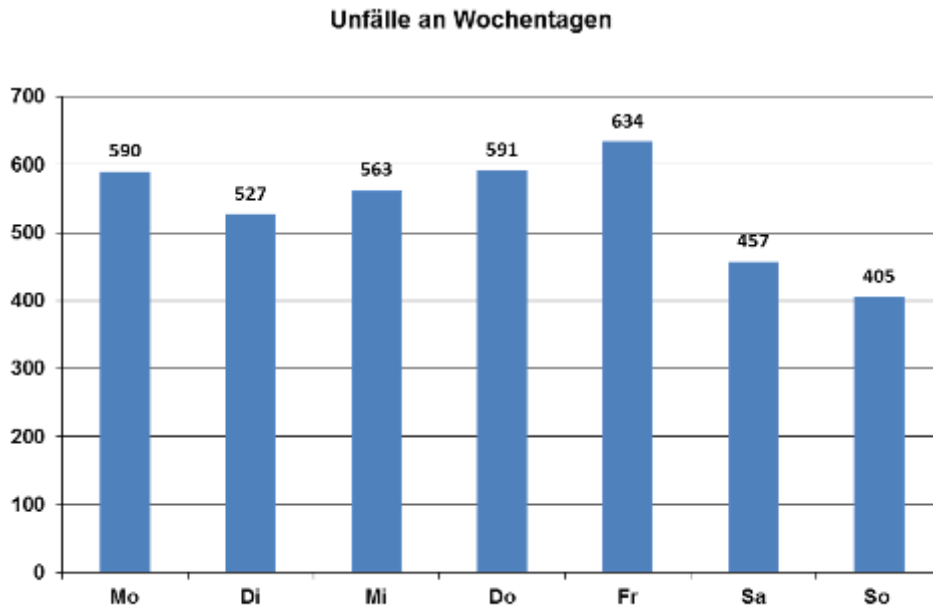


Abb. 40

Die Unfallzeiten korrespondieren mit den üblichen Zeiten des Stattfindens von Straßenverkehr (Abb. 41).

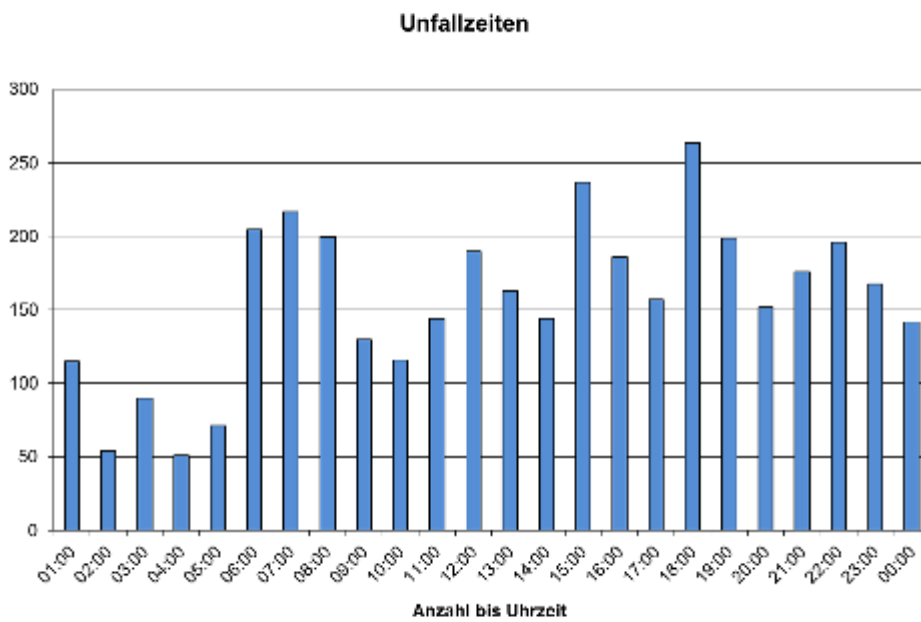


Abb. 41