

HESSEN

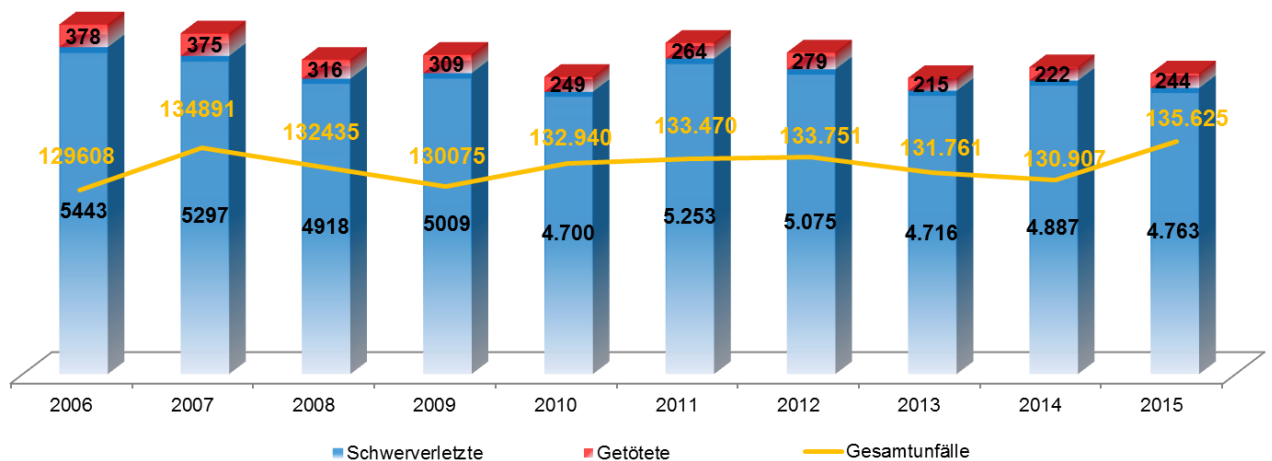


POLIZEILICHE VERKEHRSUNFALLSTATISTIK

des Landes Hessen 2015

- PRESSEPAPIER -

herausgegeben vom Hessischen Ministerium des Innern und für Sport



➤ **Mehr Unfälle – weniger Schwerverletzte – mehr Getötete - Starker Anstieg der Wildunfälle**

Die Zahl der Verkehrsunfälle steigt um 4.719 auf jetzt 135.625, zwei Drittel des Zuwachses liegt im Bereich der Wildunfälle (3.220 zusätzlichen Wildunfälle). Trotz des Anstiegs ist die Zahl der Verunglückten nahezu unverändert, sie sinkt um 5 Menschen auf 28.411. 124 Menschen weniger als 2014 erleiden schwere Verletzungen, die Zahl der Getöteten steigt um 22 auf jetzt 244.

In Hessen sterben je 1 Million Einwohner 40 Menschen im Straßenverkehr, im Bundesdurchschnitt liegt die Zahl bei rund 43. Auf 100.000 in Hessen zugelassene Fahrzeuge kommen 3.284 Verkehrsunfälle. Dies ist die geringste Häufigkeitszahl in der Bundesrepublik Deutschland.

Seit 2004 geht die Zahl der Schwerverletzten um rund 1.100 zurück, die Zahl der Getöteten sinkt in diesem Zeitraum von 448 auf 244.

➤ **Verkehrssicher in Hessen – Schwerpunktprogramm der Hessischen Polizei für die Verkehrssicherheitsarbeit 2016 – 2016**

Die hessische Polizei entwickelt das bisherige Schwerpunktprogramm zur Verkehrssicherheitsarbeit fort und ergänzt dies um weitere Schwerpunkte. Die Polizeipräsidien werden auf den nachfolgenden vier „Handlungsfeldern von überregionaler Bedeutung“ besondere Anstrengungen unternehmen: „Geschwindigkeit“, „Motorisierte Zweiräder“, „Güter- und Personenverkehr“ sowie „Schwächere Verkehrsteilnehmer“.

➤ **Hessische Polizei erprobt neues Messverfahren, um Raser zu überführen**

Spezialisten der Hessischen Polizei engagieren sich auch auf dem Gebiet der Forschung zur künftigen Ausgestaltung der Verkehrssicherheitsarbeit bzw. zum Einsatz technischer Möglichkeiten zur innovativen Verkehrsüberwachung. Sie erproben derzeit in Kooperation mit der Physikalisch-Technischen Bundesanstalt (PTB) ein GPS-basiertes Verfahren zur Geschwindigkeitsmessung.

INHALTSVERZEICHNIS:

1	Verkehrsunfallentwicklung.....	4
2	Verkehrsunfälle mit Personenschaden nach Zeiten.....	6
2.1	Verkehrsunfälle nach Monaten.....	6
2.2	Verkehrsunfälle nach Wochentagen.....	6
2.3	Verkehrsunfälle im Tagesverlauf.....	6
3	Verkehrsraum Landstraße.....	7
4	Schwerpunktprogram „Verkehrssicher in Hessen“.....	Fehler! Textmarke nicht definiert.

1 Verkehrsunfallentwicklung

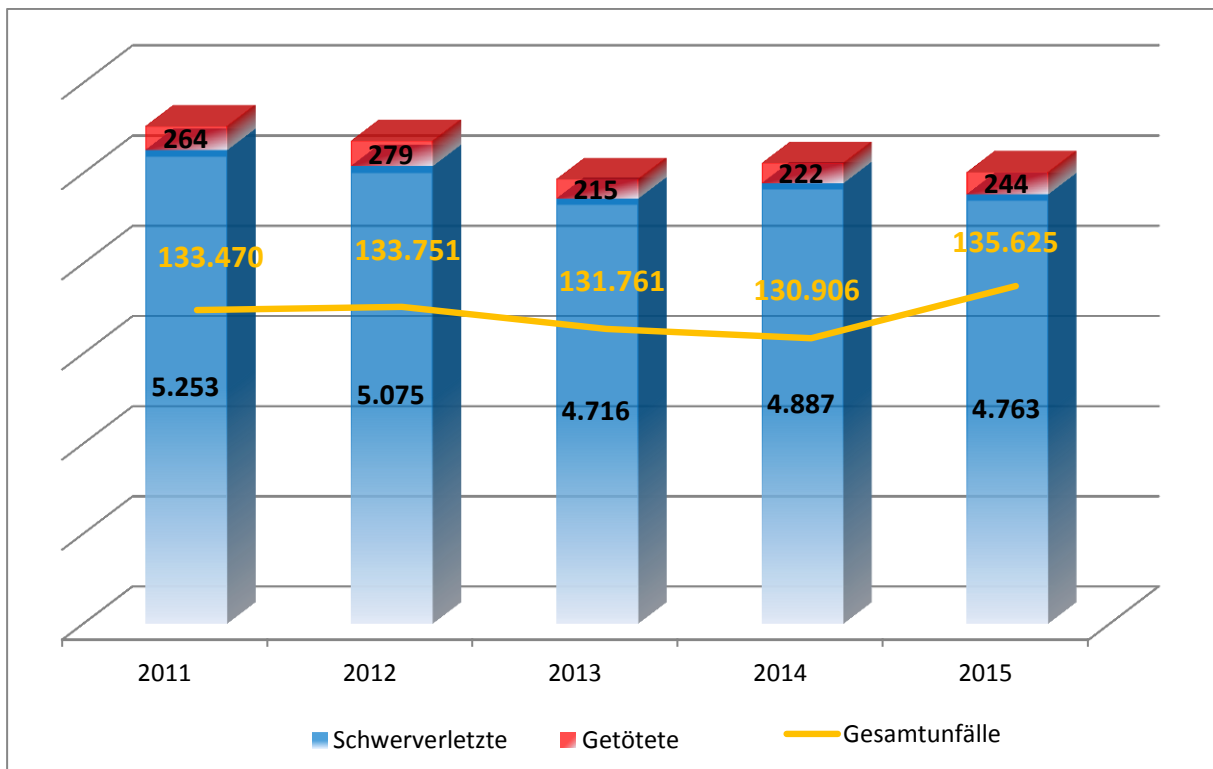
Die Gesamtzahl der polizeilich aufgenommenen Verkehrsunfälle ist im Jahr 2015 um 4.719 gestiegen. Die Zahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden ist hingegen um 46 leicht gesunken. Der Zuwachs an Verkehrsunfällen ist zu zwei Drittel auf den Anstieg der Wildunfälle zurück zu führen. Ihre Zahl stieg um 3.220 Unfälle, das entspricht einer Steigerung um 20,29 % gegenüber dem Vorjahr.

	2011	2012	2013	2014	2015	Veränderungen zum Vorjahr		Trend
Gesamtunfälle	133.470	133.751	131.761	130.906	135.625	4.719	3,60%	↗
VU mit Personenschaden	22.522	21.707	20.594	21.238	21.192	-46	-0,22%	↘
Kategorie 1 – tödlich	249	260	200	212	232	20	9,43%	↗
Kategorie 2 – schwerverletzt	4.491	4.287	4.017	4.188	4.099	-89	-2,13%	↘
Kategorie 3 – leicht verletzt	17.782	17.160	16.377	16.838	16.861	23	0,14%	↗
Verunglückte Personen	30.102	29.141	27.829	28.416	28.411	-5	-0,02%	↘
davon Getötete	264	279	215	222	244	22	9,91%	↗
davon Schwerverletzte	5.253	5.075	4.716	4.887	4.763	-124	-2,54%	↘
davon Leichtverletzte	24.585	23.787	22.898	23.307	23.404	97	0,42%	↗
VU mit Sachschaden	110.948	112.044	111.167	109.668	114.433	4.765	4,34%	↗
Kategorie 4	7.028	6.916	7.193	6.614	6.452	-162	-2,45%	↘
Kategorie 5	102.576	103.801	102.708	101.830	106.815	4.985	4,90%	↗
Kategorie 6	1.344	1.327	1.266	1.224	1.166	-58	-4,74%	↘
Sachschaden in Mio.	418	413	415	405	421	16	3,95%	↗

Da es von verschiedenen Faktoren abhängt, ob die Folge eines schweren Verkehrsunfalls der Tod oder eine schwere Verletzung ist, betrachtet die hessische Polizei die Gruppe der Getöteten und Schwerverletzten grundsätzlich zusammen:

Trotz des Anstiegs der Verkehrsunfälle bleibt die Zahl der verunglückten Personen nahezu unverändert, sie sinkt um 5 Personen auf 28.411. Dem Rückgang der Zahl der Schwerverletzten um 2,54 %, das entspricht 124 Personen, steht der Anstieg der Getöteten um 22 auf nunmehr 244 Verkehrstote gegenüber.

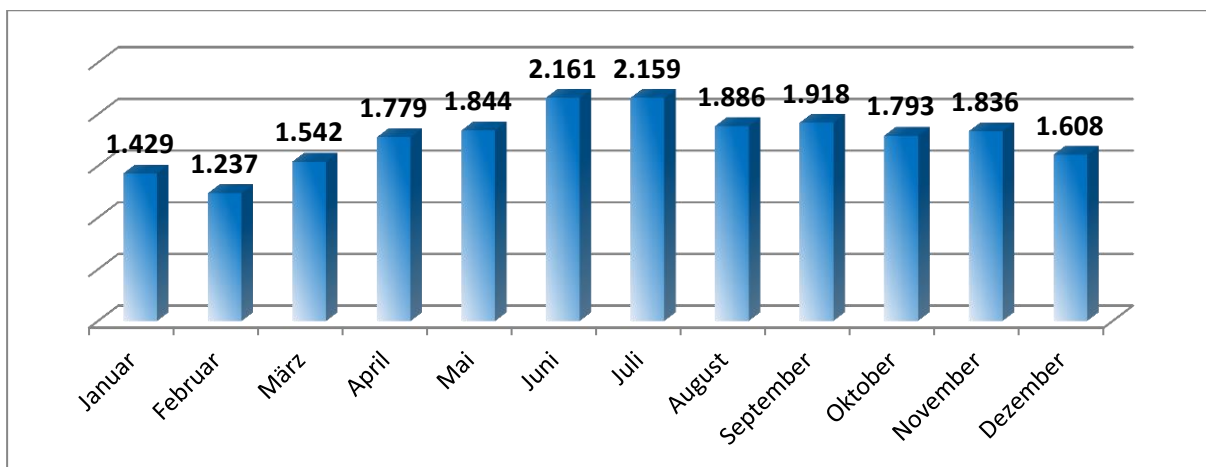
In der Langzeitbetrachtung hat sich die Zahl der Schwerverletzten seit 2006 um 680 reduziert, die Zahl der Verkehrstoten in Hessen sank im gleichen Zeitraum von 378 auf 244 (-134).



Grafik 1: Entwicklung der Gesamtunfälle, Schwerverletzten und Getöteten

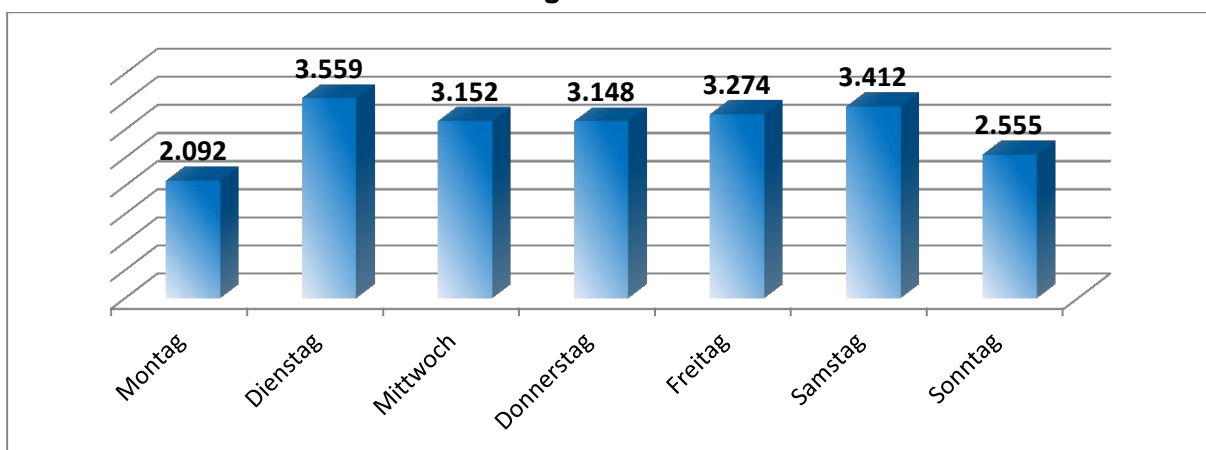
2 Verkehrsunfälle mit Personenschaden nach Zeiten

2.1 Verkehrsunfälle nach Monaten



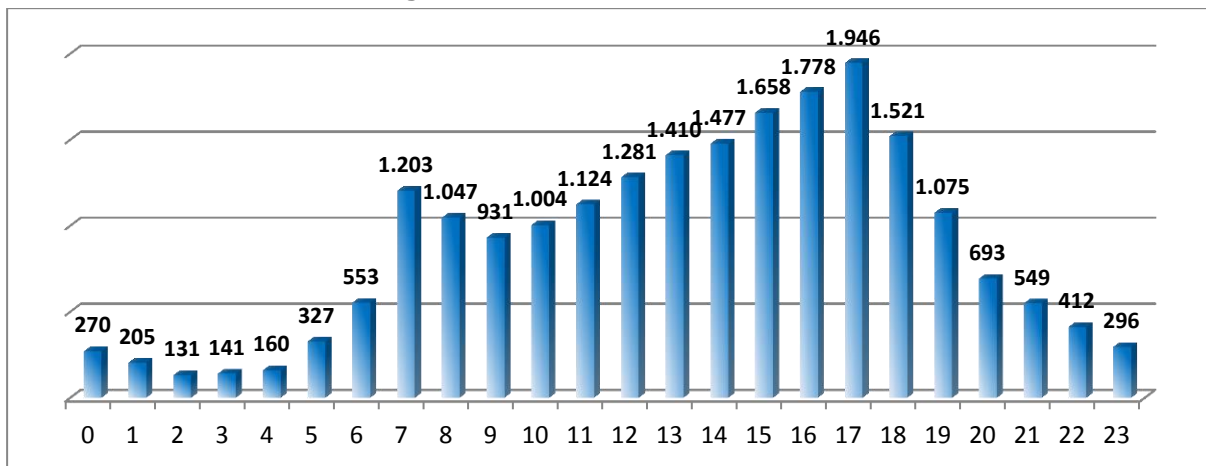
Grafik 2: Verkehrsunfälle mit Personenschaden nach Monaten

2.2 Verkehrsunfälle nach Wochentagen



Grafik 3: Verkehrsunfälle mit Personenschaden nach Wochentagen

2.3 Verkehrsunfälle im Tagesverlauf



Grafik 4: Verkehrsunfälle mit Personenschaden nach Uhrzeit

3 Verkehrsraum Landstraße

Im Jahr 2015 gab es keine grundlegende Verschiebung der Unfallbelastungen im Straßennetz. Nach wie vor kommt es innerhalb geschlossener Ortschaften zu nahezu zwei Dritteln (63 %) der Verkehrsunfälle. 12 % der Unfälle ereignen sich auf Bundesautobahnen und ein Viertel auf den sonstigen Straßen außerhalb geschlossener Ortschaften (die Polizei fasst diese Straßenklassen unter dem Oberbegriff Landstraße zusammen).

Die Zahl der Verkehrsunfälle innerhalb geschlossener Ortschaften bewegt sich mit 86.425 nahezu auf dem Niveau des Vorjahres, auf den Bundesautobahnen und auf Landstraßen hingegen steigen die Unfallzahlen. Insgesamt wurden 135.625 Verkehrsunfälle polizeilich aufgenommen, das entspricht einem Anstieg um 3,6 % gegenüber 2014. Auffällig ist, dass sich die Zahl der Wildunfälle um 20,59 % erhöht hat, dies entspricht 3.220 zusätzlichen Wildunfällen im Jahr 2015 und macht rund zwei Drittel des Zuwachses an den Gesamtunfällen aus.

	2011	2012	2013	2014	2015	Veränderungen	zum Vorjahr	Trend
Autobahnen	15.361	15.049	14.852	14.963	15.916	953	6,37%	↑
innerorts	87.428	85.986	86.040	85.694	86.245	551	0,64%	↔
außerorts	30.681	32.716	30.869	30.249	33.464	3.215	10,63%	↑↑

Innerhalb geschlossener Ortschaften bleibt es bei der weit überwiegenden Zahl der Unfälle bei Sachschäden, auf Bundesautobahnen und Landstraßen hingegen nimmt die Schwere der Folgen wegen der gefahrenen Geschwindigkeit zu.

Nach einem signifikanten Rückgang um 23 % im Jahr 2013 auf 215 Verkehrstote ist die Anzahl der Getöteten im Jahr 2014 um 7 Verkehrstote auf 222 angestiegen und im Jahr 2015 um 22 zusätzliche Verkehrstote auf jetzt 244 gestiegen. Trotz der unerfreulichen Entwicklung liegt die Zahl damit leicht unter dem Mittelwert der letzten fünf Jahre (rund 245) und ist seit dem Jahr 2006 das drittniedrigste Ergebnis.

Während sich die Zahl der Getöteten auf den Autobahnen um 3 Verkehrstote auf 36 reduziert hat, ist auf der Landstraße ein Anstieg um 18 und innerorts um 7 Tote zu beklagen. Der Verkehrsraum Landstraße bleibt weiterhin im Fokus der polizeilichen Verkehrssicherheitsarbeit, denn bei einem Anteil am Gesamtunfallaufkommen von 25 % sind dort 62 % der Getöteten zu verzeichnen.

Innerhalb geschlossener Ortschaften hingegen kehren sich diese Anteile um (63 % der Verkehrsunfälle / 23 % der Getöteten). Die dort bei Verkehrsunfällen tödlich Verunglückten waren in 51,79 % der Fälle zu Fuß oder mit dem Rad unterwegs. Daher richtet die Polizei ihre Verkehrssicherheitsarbeit im urbanen Raum auf den Schutz dieser schwächeren Verkehrsteilnehmer aus.

Die Zahl der Schwerverletzten hat sich im Jahr 2015 gegen den Trend positiv entwickelt, so wurden im Straßenverkehr 2,54 % weniger Verkehrsteilnehmer schwer verletzt. Damit bleiben 124 Menschen schwere Unfallfolgen erspart. Die positive Entwicklung resultiert aus dem Rückgang der Zahl der Schwerverletzten auf den Bundesautobahnen, ansonsten differiert die Zahl um je 46 Menschen zu Lasten der Landstraßen und zu Gunsten der Straßen innerorts.

	Verkehrsunfälle gesamt	Anteil in Prozent	Schwerverletzte	Anteil in Prozent	Getötete	Anteil in Prozent
Autobahnen	15.916	11,74%	495	10,39%	36	14,75%
innerorts	86.245	63,59%	2.255	47,34%	56	22,95%
außerorts	33.464	24,67%	2.013	42,26%	152	62,30%

4 Schwerpunktprogramm „Verkehrssicher in Hessen“

Das neue Schwerpunktprogramm „Verkehrssicher in Hessen“ legt die strategischen Schwerpunkte der Verkehrssicherheitsarbeit der hessischen Polizei für die Jahre 2016 – 2018 fest. Es entwickelt die bisherigen Bemühungen fort und erweitert sie. So werden vier Handlungsfelder mit überregionaler Bedeutung definiert. Sie werden neben der regionalen Befassung in den Polizeipräsidien zusätzlich in landesweite Aktionswochen eingebettet.

Daneben legen die Polizeipräsidien eigene regionale TOP-Handlungsfelder fest, mit denen sie den regionalen Herausforderungen des Straßenverkehrs begegnen werden.



Geschwindigkeit

Mit der Aktion „(B)RENNPUNKT Geschwindigkeit“ hat die hessische Polizei seit dem Jahr 2014 die Maßnahmen zur Bekämpfung der Hauptunfallursache „Geschwindigkeit“ bei Verkehrsunfällen mit schweren Folgen zusammengeführt. Die Aktion geht in ihrem Wesensgehalt in dem strategischen Gesamtpaket zur Verkehrssicherheitsarbeit 2016 – 2018 auf.

Die Statistik zeigt, dass zu hohe oder unangepasste Geschwindigkeit nach wie vor eine prominente Rolle als Unfallursache spielt. Es ist gelungen, die Zahl der Unfälle, die durch Geschwindigkeitsverstöße verursacht oder mitverursacht wurden, trotz des Anstiegs um 2,36 % unterhalb der Marke von 10.000 zu halten. Der langjährige Trend in diesem Feld ist positiv und dennoch wird die Polizei auch weiterhin große Anstrengungen unternehmen, gegen zu schnelles Fahren vorzugehen, um eine Trendumkehr zu verhindern.

Verkehrsunfälle mit Ursache Geschwindigkeit	2011	2012	2013	2014	2015	Veränderungen zum Vorjahr		Trend
Gesamtunfälle	11.152	10.524	11.539	9.518	9.743	225	2,36%	↗
VU mit Personenschaden	3.975	3.611	3.617	3.276	3.368	92	2,81%	↗
Kategorie 1 – tödlich	106	100	86	71	85	14	19,72%	↗↗
Kategorie 2 – schwerverletzt	1.181	1.120	966	1.003	982	-21	-2,09%	↘
Kategorie 3 – leicht verletzt	2.688	2.391	2.565	2.202	2.301	99	4,50%	↗
Verunglückte	5.697	5.197	5.159	4.768	4.868	100	2,10%	↗
davon Getötete	116	109	90	77	89	12	15,58%	↗↗
davon Schwerverletzte	1.504	1.442	1.189	1.255	1.218	-37	-2,95%	↘
davon Leichtverletzte	4.077	3.646	3.880	3.436	3.561	125	3,64%	↗
VU mit Sachschaden	7.177	6.913	7.922	6.242	6.375	133	2,13%	↗

Der Anteil der Hauptunfallursache Geschwindigkeit am gesamten Unfallaufkommen liegt mit 7,18 % vergleichsweise niedrig. Bei den Verunglückten ist er hingegen auf 17,13 % zu beziffern, wobei der Anteil dieser Unfallursache mit der Schwere der Folgen deutlich zunimmt: Bei gut einem Viertel der Schwerverletzten hat nicht angepasste Geschwindigkeit zur Unfallentstehung beigetragen; bei den Getöteten war dies bei mehr als einem Drittel der Fall. Damit ist nicht angepasste Geschwindigkeit mit deutlichem Vorsprung die Hauptunfallursache bei Verkehrsunfällen mit Getöteten und Schwerverletzten

Die Einhaltung von Geschwindigkeitsbeschränkungen und die Anpassung der gefahrenen Geschwindigkeit an die äußeren Einflüsse sind für die Verkehrssicherheit von elementarer Bedeutung. Dies zeigt die Statistik und dies zeigt die Wissenschaft, z. B. mit der einfachen sog. „8-von-10-Regel“:

Der Regel liegt ein Zusammenstoß zwischen einem Fußgänger und einem PKW zu Grunde:

- 8 von 10 Fußgängern sterben, wenn der PKW 65 km/h schnell ist oder
- 8 von 10 Fußgängern überleben, wenn der PKW 50 km/h schnell ist.

Der Vergleich belegt, dass die Geschwindigkeit auch innerorts im Zusammenhang mit schwächeren bzw. weniger geschützten Verkehrsteilnehmern von herausragender Bedeutung ist.

Neben allen Versuchen, durch Aufklärung und Information eine Verhaltens- und Einstellungsänderung durch die Einsichtsfähigkeit von Fahrzeugführern zu erreichen, wird die Polizei auch den Kontrolldruck aufrecht erhalten, um auch eine Verhaltens- und Einstellungsänderung durch die Sorge vor Sanktionierung zu bewirken. Die Polizei wird deshalb auch weiterhin an ihrem Konzept einer räumlich und instrumentell differenzierten Geschwindigkeitsüberwachung mit mobilen und ortsfesten Messanlagen festhalten.

Die Hessische Polizei und die Physikalisch-Technische Bundesanstalt in Braunschweig (PTB) erproben derzeit gemeinsam ein neues Messverfahren, mit dem Raser überführt werden sollen. Das weltweit neue Verfahren ermittelt die Geschwindigkeit eines Fahrzeuges zukünftig satellitenbasiert. Während die Kamertechnik auch weiterhin am Boden bleibt, wird die Geschwindigkeitsmessung auf der Basis der Weg-Zeit-Berechnung durch GPS-Satelliten erfolgen. Dieser Fortschritt wird es erlauben, die Technik ohne Beschränkungen stationär und mobil einzusetzen und sie insbesondere auch in jedes Fahrzeug einbauen zu können.

Motorisierte Zweiräder

Im Vergleich zum Vorjahr ist im Jahr 2015 die Zahl der Unfälle mit motorisierten Zweirädern um 6,21 % und die Zahl der Verunglückten um 6,75 % gesunken, jedoch hat sich die Zahl der Getöteten im gleichen Zeitraum um zehn auf 52 erhöht. Auf vier Verkehrsunfälle mit motorisierten Zweirädern kommen drei verunglückte Personen. Der Anteil der Fahrer bzw. Mitfahrer motorisierter Zweiräder an den Verunglückten beträgt 10,79 %, obwohl der Anteil dieser Art der Verkehrsbeteiligung am gesamten Unfallaufkommen nur 3,01 % beträgt.

Es bleibt festzuhalten, dass die Teilnahme am Straßenverkehr als motorisierter Zweiradfahrer ein hohes Unfall- sowie Verletzungsrisiko in sich birgt und dieses Risiko bei Berücksichtigung der jährlichen Fahrleistung im Vergleich zur Nutzung eines Personenkraftwagens um ein vielfaches höher ist. Bei den Hauptunfallursachen handelt es sich um Geschwindigkeit, Abstand und Überholen.

An etwa der Hälfte der Verkehrsunfälle mit motorisierten Zweirädern waren solche über 125 cm³ beteiligt. Kam es hierbei zu einem Personenschaden, betrug der Anteil von schwer und tödlich verletzten Fahrern bzw. Mitfahrern dieser Verkehrsbeteiligungsart 37,72 %. Nahezu drei Viertel der Verkehrsunfälle fanden unter Beteiligung der Altersgruppe der 25 - 64-jährigen statt. Ebenfalls gehören fast drei Viertel der Verunglückten dieser Altersgruppe an, wobei männliche Verkehrsteilnehmer hier überrepräsentiert sind.

Verkehrsunfälle mit motorisierten Zweirädern	Gesamt 2014	Gesamt 2015	Veränderungen zum Vorjahr		Trend
Gesamtunfälle	4.346	4.076	-270	-6,21%	↓
Verunglückte	3.288	3.066	-222	-6,75%	↓
davon Getötete	42	52	10	23,81%	↑↑
davon Schwerverletzte	970	920	-50	-5,15%	↓
davon Leichtverletzte	2.276	2.094	-182	-8,00%	↓
männlich	2.747	2.553	-194	-7,06%	↓
weiblich	540	512	-28	-5,19%	↓

Schwächere Verkehrsteilnehmer

Kinder sowie ältere und alte Menschen sind, als sogenannte schwächere Verkehrsteilnehmer aufgrund ihrer körperlichen Konstitution sowie der noch nicht ausgereiften bzw. sich zurückbildenden kognitiven und motorischen Fähigkeiten, besonderen Verkehrssicherheitsdefiziten ausgesetzt und daher stärker gefährdet als andere Verkehrsteilnehmer.

In Hessen beträgt der Anteil von Kindern an der Bevölkerung 12,5 % und sie waren im Jahr 2015 an 1.598 Verkehrsunfällen beteiligt, hierbei wurden 4 Kinder getötet und 270 schwer verletzt. Im Jahr 2015 waren 5,84 % aller im Straßenverkehr Verunglückten Kinder. Kinder sind als eigenständige Verkehrsteilnehmer aufgrund der überwiegenden Art der Verkehrsbeteiligung (Fußgänger oder Fahrradfahrer) besonders in urbanen Gebieten gefährdet. Dem täglichen Schulweg muss hierbei eine entsprechende Bedeutung beigemessen werden, denn im Jahr 2015 waren 252 Schulwegunfälle zu verzeichnen und demnach ereigneten sich 15,77 % aller Verkehrsunfälle mit Kindern auf dem Schulweg.

Der Anteil der Generation 65plus beträgt in Hessen 20,32 %. Seit dem Jahr 2013 erfolgt eine weitere Differenzierung in die Altersgruppen 65 - 74 Jahre sowie 75 Jahre und älter.

Die Zahl der Verkehrsunfälle mit Beteiligung der Altersgruppe 65 – 74 Jahre ist im Jahr 2015 um 3,4 % angestiegen. Die Altersgruppe war an 10,12 % der Verkehrsunfälle beteiligt und der Anteil an den Verunglückten beträgt 5,38 %. Die Zahl der Verunglückten ist erfreulicherweise um 5,97 % zurückgegangen, was insbesondere auf einen Rückgang bei den Schwerverletzten zurückzuführen ist. Leider waren im Vergleich zu 2014 zwei Todesopfer mehr zu beklagen.

Die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Beteiligung von über 75-Jährigen ist im Vergleich zum Jahr 2014 um 7,3 % auf nunmehr 9.743 angestiegen, 36 Personen wurden dabei getötet und 405 schwer verletzt. Die Altersgruppe 75plus war an 7,18 % der Verkehrsunfälle beteiligt, wobei dieser Altersgruppe 4,78 % der Verunglückten zuzurechnen sind. Dieser Anteil steigt mit der Schwere der Folgen deutlich an: Während es sich bei den Leichtverletzten noch um 3,92 % handelt, sind es bei den Schwerverletzten bereits 8,5 % und bei den Getöteten sogar 14,75 %.

Fußgänger und Rad- bzw. Pedelecfahrer sind als Verkehrsteilnehmer weniger geschützt und ein Verkehrsunfall hat in vielen Fällen einen Personenschaden zur Folge, da der Zusammen- oder Aufprall unmittelbar auf den Körper einwirkt. Bei nahezu jedem zweiten Fußgängerunfall (48,81 %) hat in 2015 falsches Verhalten der Fußgänger zur Unfallentstehung beigetragen und analog zum Vorjahr hat in vielen Fällen (16,95 %) eine falsche Fahrbahnbenutzung der Radfahrer mit zur Unfallentstehung beigetragen.

Die im Jahr 2015 schwerverletzten Fußgänger sind zu etwa gleichem Anteil der Risikogruppe Kinder (20,10 %) und den Angehörigen der Altersgruppe 75plus (19,24 %) zuzurechnen, wobei die älteren Senioren (271 Verkehrsunfälle) im Vergleich zu Kindern (453 Verkehrsunfälle) weniger häufig in Fußgängerunfälle verwickelt sind.

Bei einer Gesamtbetrachtung nahmen von den 244 getöteten Menschen 40 als Fußgänger und 16 als Fahrrad- bzw. Pedelecfahrer am Straßenverkehr teil. Besonders auffällig ist hierbei die Altersgruppe der über 75- Jährigen: Von den 40 tödlich verletzten Fußgängern gehören neun und von den 16 tödlich verletzten Rad- bzw. Pedelecfahrern gehören fünf dieser Altersgruppe an.

Die Verknüpfung von Lebensalter und der vorgenannten Art einer weniger geschützten Verkehrsbeteiligung ergibt demnach ein noch höheres Risiko, was eine entsprechend hohe Priorisierung dieser Fallkonstellationen bei der polizeilichen Verkehrssicherheitsarbeit zur Folge hat.

Güter – und Personenverkehr

Die prognostizierte weitere Zunahme des gewerblichen Güterverkehrs und die Zulassung von Fernlinienverkehren mit Kraftomnibussen zur Personenbeförderung muss bei der Ausrichtung der polizeilichen Verkehrssicherheitsarbeit angemessene Berücksichtigung finden. Obwohl derzeit nur ein vergleichsweise geringer Anteil an allen Verkehrsunfällen vorhanden ist, sind die potenziellen Unfallfolgen aufgrund der hohen bewegten Massen schwerwiegend.

Neben der Verkehrs- und Ladungssicherheit stehen bei polizeilichen Kontrollen auch die Einhaltung von arbeitsschutzrechtlichen Bestimmungen (Sozialvorschriften) sowie die Gewährleistung eines fairen Wettbewerbs im Transportgewerbe im Vordergrund.

Die Notwendigkeit ganzheitlicher polizeilicher Überwachungsmaßnahmen wird deutlich, wenn man zu Grunde legt, dass im vergangenen Jahr bei nahezu vier von zehn kontrollierten Lastkraftwagen teilweise gravierende Mängel beanstandet wurden.

	aus D	aus EU/EWR	aus Drittstaat	Gesamt
Überprüfte LKW				
<i>gesamt</i>	23199	9428	1228	33855
<i>davon mehr als 12 t</i>	9848	4799	560	15207
<i>davon Anhänger über 10 t</i>	5267	2231	260	7758
Beanstandungen				
<i>gesamt</i>	8678	3784	425	12887
<i>davon technische Mängel</i>	3628	1591	367	5586
<i>Untersagung der Weiterfahrt</i>	250	213	30	493
Beanstandungsquoten				
<i>gesamt</i>	37,41%	40,14%	34,61%	38,07%
<i>davon technische Mängel</i>	15,64%	16,88%	29,89%	16,50%
<i>Untersagung der Weiterfahrt</i>	1,08%	2,26%	2,44%	1,46%

Aktuelles Beispiel ist die Feststellung eines ukrainischen LKW durch die Polizei in Südhessen am 01. März d. J. Das Fahrzeug wurde auf einem Rastplatz an der BAB 67 in der Nähe des südhessischen Lorsch kontrolliert und war mit 22 Tonnen Stahl beladen. Die technischen Mängel waren derart massiv, dass das Fahrzeug faktisch über keinerlei Bremsanlage mehr verfügte. (s. a. Pressemeldung des PP Südhessen vom 01.03.2016)

Der vollständige Verkehrsbericht für das Jahr 2015 wird in Kürze auf der Internetseite der Polizei Hessen für Sie als Download zur Verfügung stehen.