



POLIZEI
Nordrhein-Westfalen



Verkehrsunfallstatistik Nordrhein–Westfalen 2011

Verkehrsunfallentwicklung in Nordrhein-Westfalen 2011

Inhalt	Seite
Vorbemerkung	2
Verkehrstote	3
Verletzte	4
Verunglücktenhäufigkeit	5
Unfallörtlichkeit	6
Verkehrsbeteiligungsarten (Fußgänger, Fahrrad, Krad, Pkw)	8
Weitere Verkehrsbeteiligungsarten (Busse, Kleintransporter, Lkw)	10
Altersgruppen	
Kinder (bis 14 Jahre)	11
Schulwegverkehrsunfälle	13
Jugendliche (15- bis 17-Jährige)	14
18-jährige Fahranfänger	15
Junge Fahrer/Junge Erwachsene (18- bis 24-Jährige)	16
Senioren (ab 65 Jahre)	18
Hauptunfallursachen und polizeiliche Maßnahmen	19
Sonstige Ursachen und beeinflussende Verhaltensweisen	22
Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort	23
Autobahnen	25
Unfallkategorien, Entwicklung nach Altersgruppen	26
Zeitreihen	27
Verkehrsunfallaufkommen, Kosten, volkswirtschaftlicher Schaden	28
Unfalluhr	29

Vorbemerkung

Die Zahl der im Straßenverkehr Getöteten und Verletzten geht seit Jahrzehnten zurück, obwohl sich das Verkehrsaufkommen vervielfacht hat. Diese positive Entwicklung ist auf unterschiedliche Faktoren zurückzuführen und beruht auf dem gemeinsamen Bemühen verschiedener staatlicher und nichtstaatlicher Akteure um mehr Verkehrssicherheit. Die Polizei des Landes Nordrhein-Westfalen leistet dabei einen wesentlichen Beitrag, in dem sie in den Handlungsfeldern Prävention, Presse- und Öffentlichkeitsarbeit sowie der Verfolgung von Verkehrsverstößen intensiv tätig wird und bei der Verkehrsraumgestaltung mitwirkt.

Nordrhein-Westfalen geht konsequent den Weg für mehr Verkehrssicherheit und hat dabei Erfolg. Seit vielen Jahren haben wir in Nordrhein-Westfalen - gemessen an den Einwohnerzahlen - die wenigsten Verkehrstoten aller Flächenländer in Deutschland. Dies gilt unverändert auch für das Jahr 2011 und zeigt den hohen Stellenwert der Verkehrssicherheit für die Landesregierung.

Leider setzte sich diese positive Entwicklung im Jahr 2011 im Vergleich zum sehr positiven Ergebnis des Vorjahres auch bundesweit nicht fort. Bei einer langfristigen Betrachtung der Unfallentwicklung stellt das Ergebnis des Jahres 2011 jedoch den drittbesten Stand seit Einführung der Unfallstatistik im Jahr 1953 dar. Dies gilt gleichermaßen für den 5-Jahres-Vergleich.

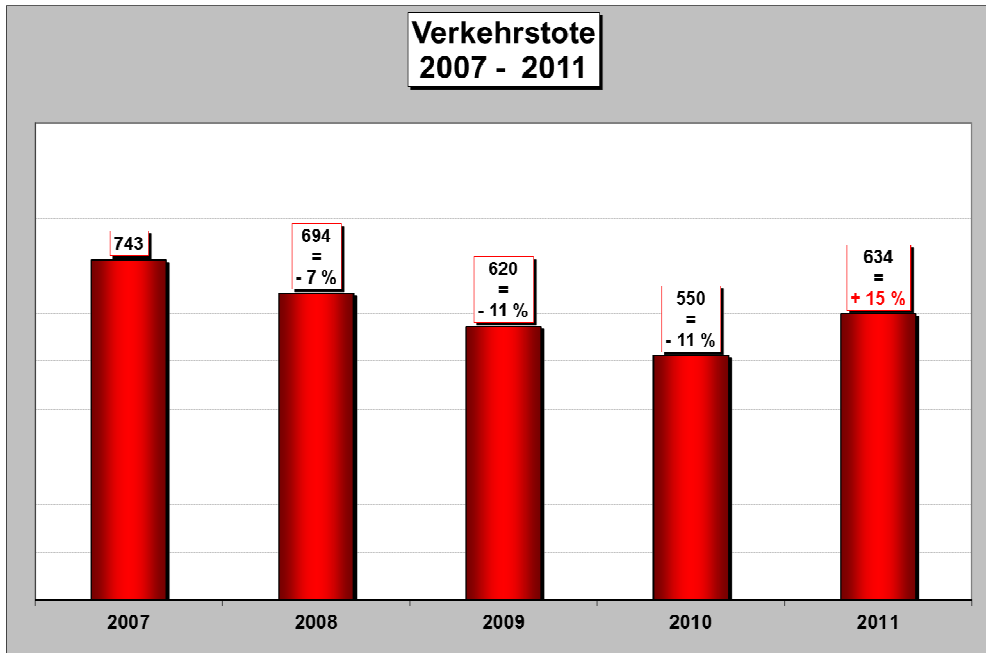
Zu möglichen Ursachen gibt es bisher keine belastbaren Angaben. Allein die Wetterlage anzuführen ist mit Blick auf die komplexen Zusammenhänge jedenfalls nicht ausreichend. Zudem ist das Wetter keine Unfallursache, sondern lediglich eine Rahmenbedingung. Belegbar ist allerdings der unmittelbare Zusammenhang zwischen der Geschwindigkeit und den Unfallfolgen. Die Geschwindigkeit entscheidet über Leben und Tod.

Es bleibt abzuwarten, ob sich die für das Jahr 2011 festzustellende Verkehrsunfallentwicklung als Trendumkehr etabliert. Die Polizei des Landes Nordrhein-Westfalen hat bereits auf die veränderte Verkehrsunfalllage reagiert und die Fachstrategie zur Verkehrsunfallbekämpfung mit dem Ziel einer möglichst umfassenden Senkung des Geschwindigkeitsniveaus als wirksamstem Schutz der schwächsten Verkehrsteilnehmer (Fußgänger, Radfahrer) vor schweren Unfallfolgen fortgeschrieben. Sie setzt dazu auf mehr Prävention, mehr Flexibilität in den Polizeibehörden vor Ort, mehr Offenheit und Transparenz der Maßnahmen und auf mehr Kontrollen.

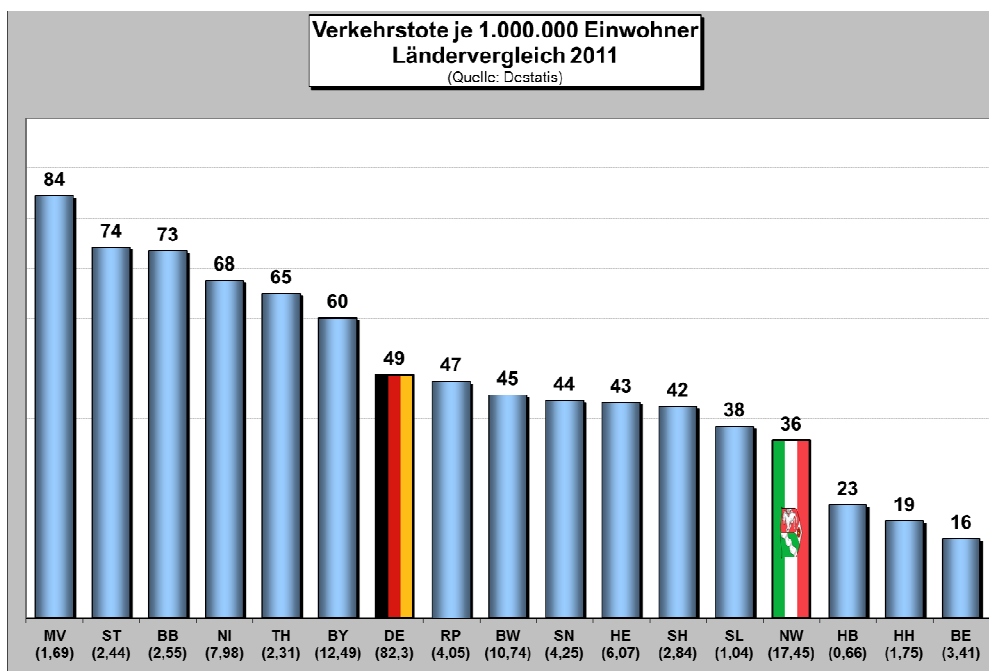
Die Verkehrsunfallentwicklung in Nordrhein-Westfalen im Jahr 2011 stellt sich im Einzelnen wie folgt dar:

Verkehrstote

Die Zahl der **Verkehrstoten** ging in den letzten **fünf Jahren** um fast **15 % zurück**. Der bisherige Tiefstand aus dem Jahr 2010 mit 550 Verkehrstoten wurde letztes Jahr mit 634 deutlich überschritten. Hierbei ist aber zu berücksichtigen, dass allein in den drei Jahren von 2008 bis 2010 ein Rückgang von fast 30 % erreicht wurde.



Mit nunmehr 36 Verkehrstoten pro 1 Mio. Einwohner (2010 = 31) hat Nordrhein-Westfalen wie in den Vorjahren wiederum das bundesweit **beste Ergebnis aller Flächenländer** erreicht.

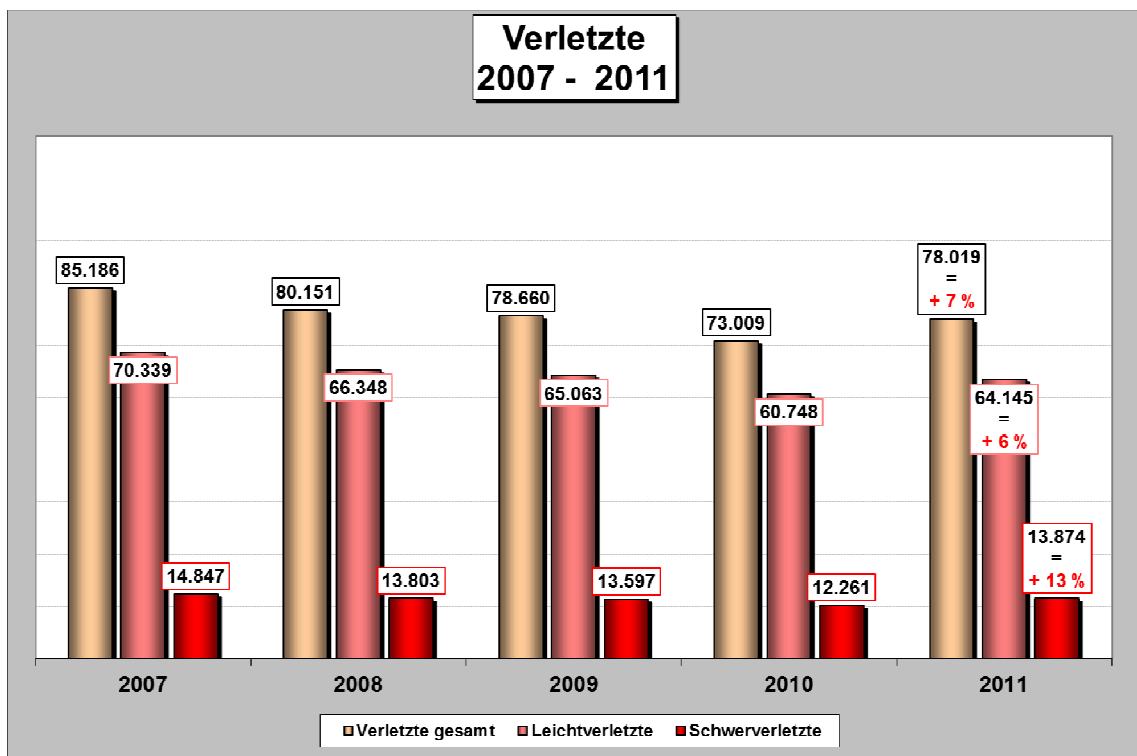


Verletzte

Die Zahl der **Verletzten** ist **seit 2007** um **8 %** auf **78.019 zurückgegangen**, im Vergleich zum Vorjahr gab es allerdings einen Zuwachs von **7 %**.

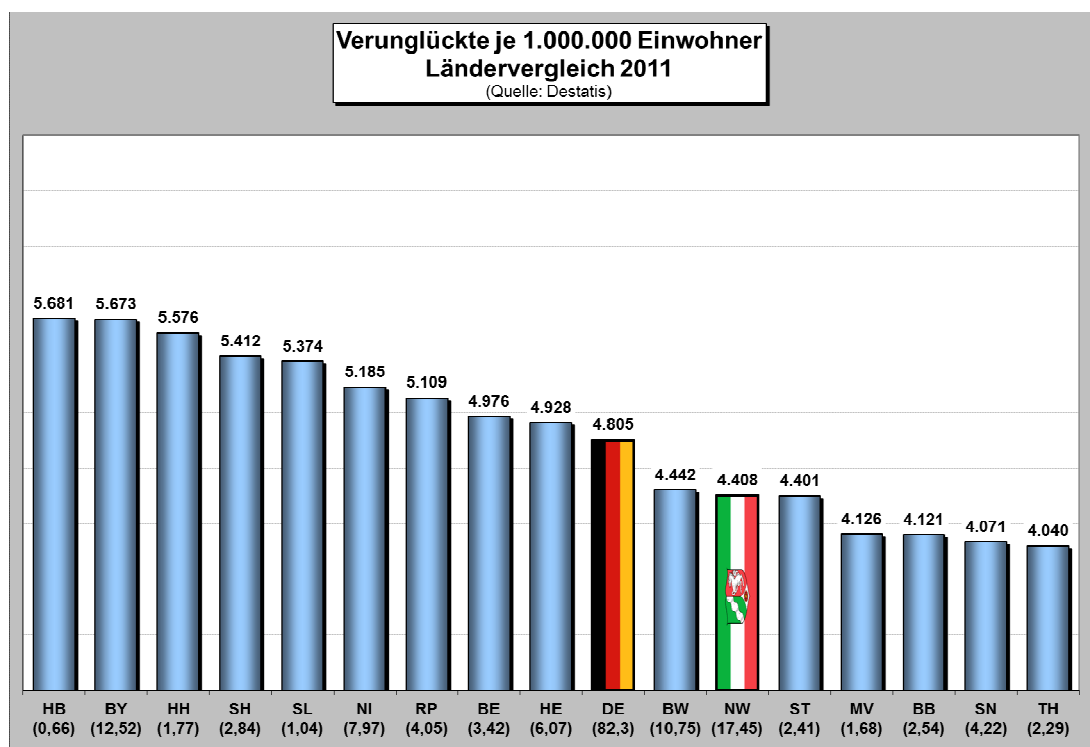
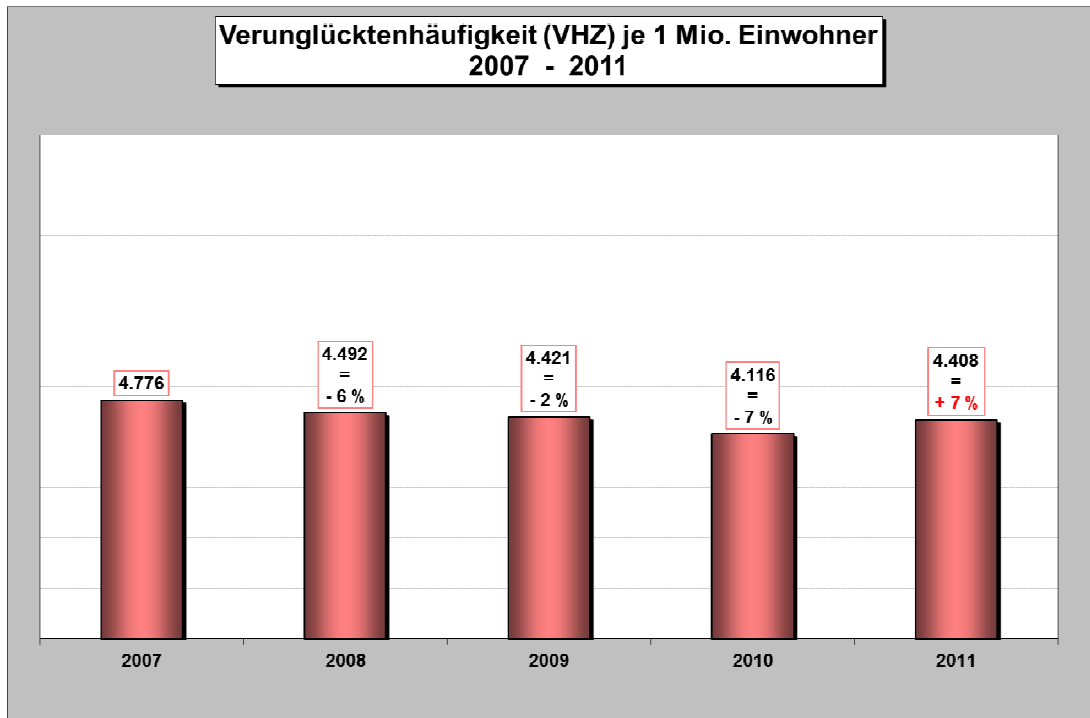
Die Zahl der **Schwerverletzten** lag im letzten Jahr mit **13.874 13 % über dem Ergebnis des Jahres 2010**.

Bei den **Leichtverletzten** ist über die letzten **fünf Jahre** betrachtet ein **Rückgang von 9 %** festzustellen. Auch hier gab es **2011** einen **Zuwachs**, der mit **6 %** von **60.748** auf **64.145** allerdings niedriger ausfiel als bei den Schwerverletzten.



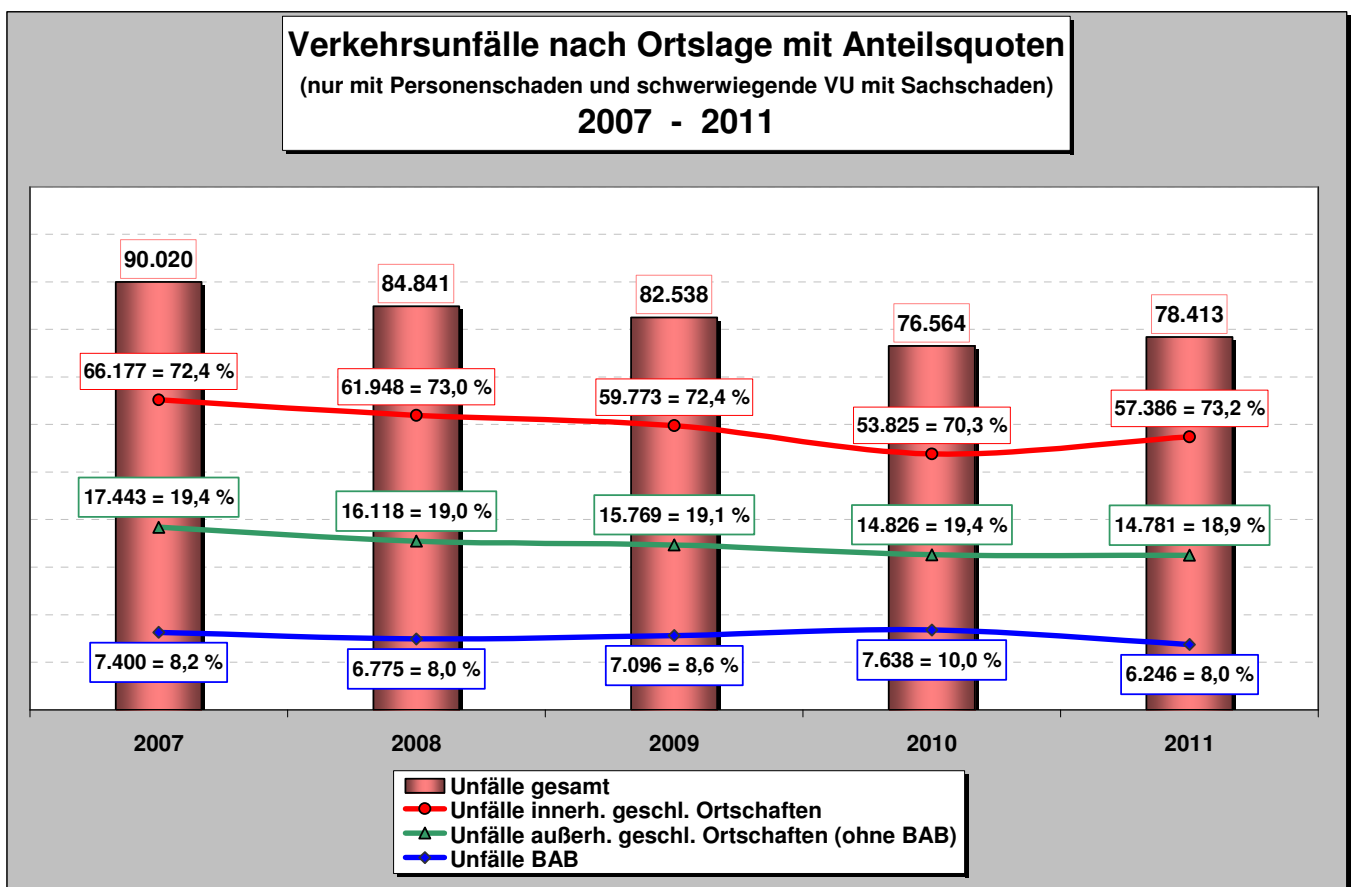
Verunglücktenhäufigkeit

Seit 2007 nahm die **Verunglücktenhäufigkeit je 1 Mio. Einwohner** um **8 %** auf **4.408 ab**, im **letzten Jahr stieg** sie hingegen um **7 %**. Trotz dieses Anstiegs weist Nordrhein-Westfalen erneut eine Verunglücktenquote auf, die besser ist als der Bundesdurchschnitt.



Unfallörtlichkeit

Die meisten Unfälle mit Personenschaden und schwerwiegenden Unfälle mit Sachschaden ereignen sich nach wie vor **innerhalb geschlossener Ortschaften**. Im Mittel der letzten **fünf Jahre** betrug ihr Anteil rund **72 %**. Im selben Zeitraum lag der Anteil **außerhalb geschlossener Ortschaften** bei **19 %**, auf **Bundesautobahnen** bei **8 %**.

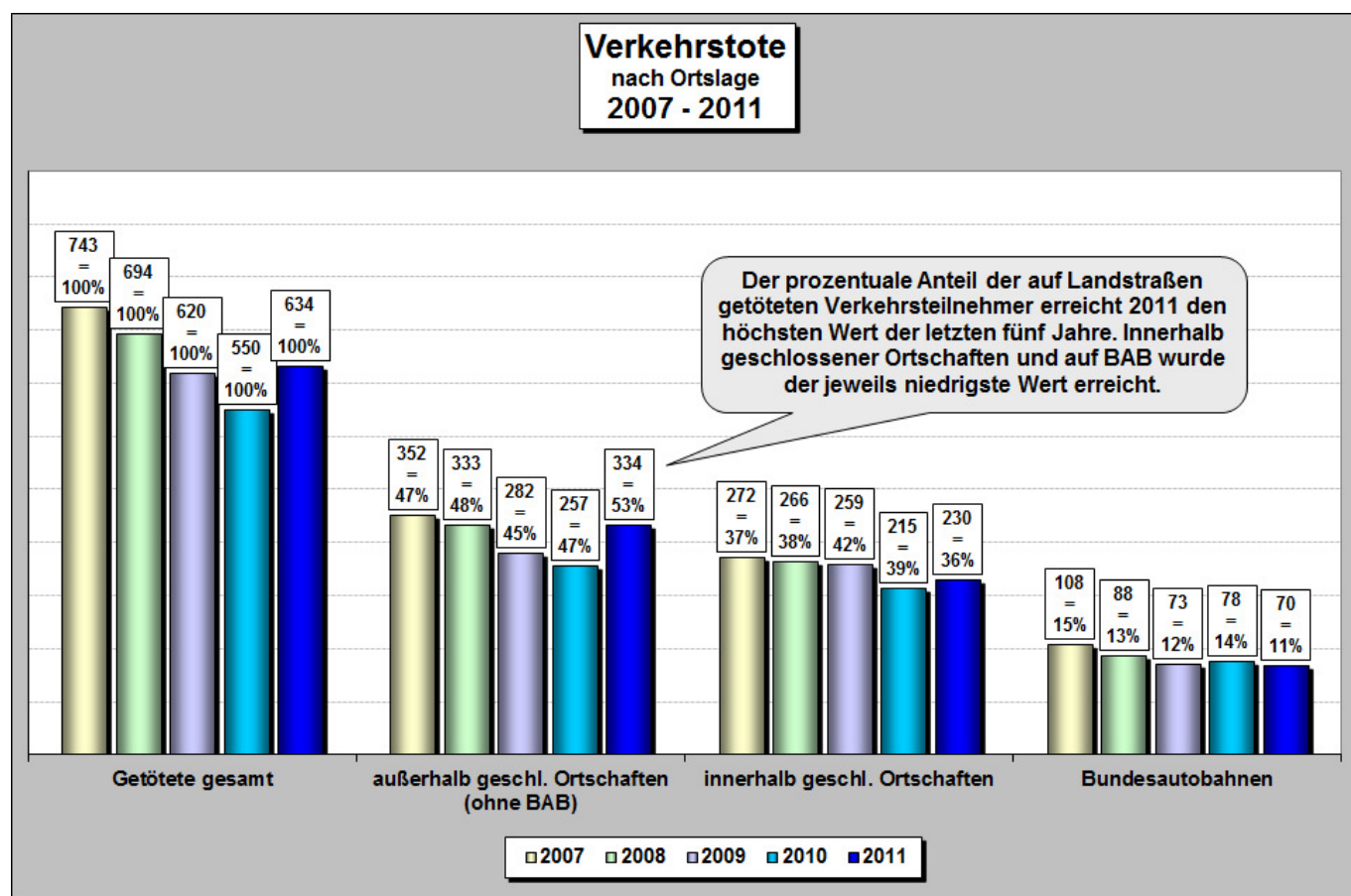


Besonders augenfällig ist die **Ortslage** bei der letztjährigen Entwicklung der **Zahl der Verkehrstoten**:

Auf **Bundesautobahnen** gab es mit **70 Verkehrstoten** nicht nur **rund 10 % weniger** als im Vorjahr, sondern mit einem Anteil von **11 %** auch den **niedrigsten Wert der letzten fünf Jahre**. Dieses Ergebnis bestätigt einmal mehr, dass die **Autobahnen in NRW** zu den **sichersten Straßen** überhaupt gehören.

Auf **Innerortsstraßen** hat es im letzten Jahr mit 228 zwar **12 Verkehrstote mehr** gegeben als 2010, allerdings entspricht auch dieses Ergebnis mit **36 %** dem **niedrigsten** Anteilswert innerhalb der letzten fünf Jahre.

Deutlich negativer ist die Entwicklung auf **Außerortsstraßen**. Nach einem kontinuierlichen Rückgang der Fallzahlen von 2007 - 2010 gab es im **letzten Jahr** mit **335 (+ 78) Verkehrstoten** einen erheblichen **Zuwachs**. Der prozentuale **Anteil** an den Verkehrstoten stieg auf **53 %**.

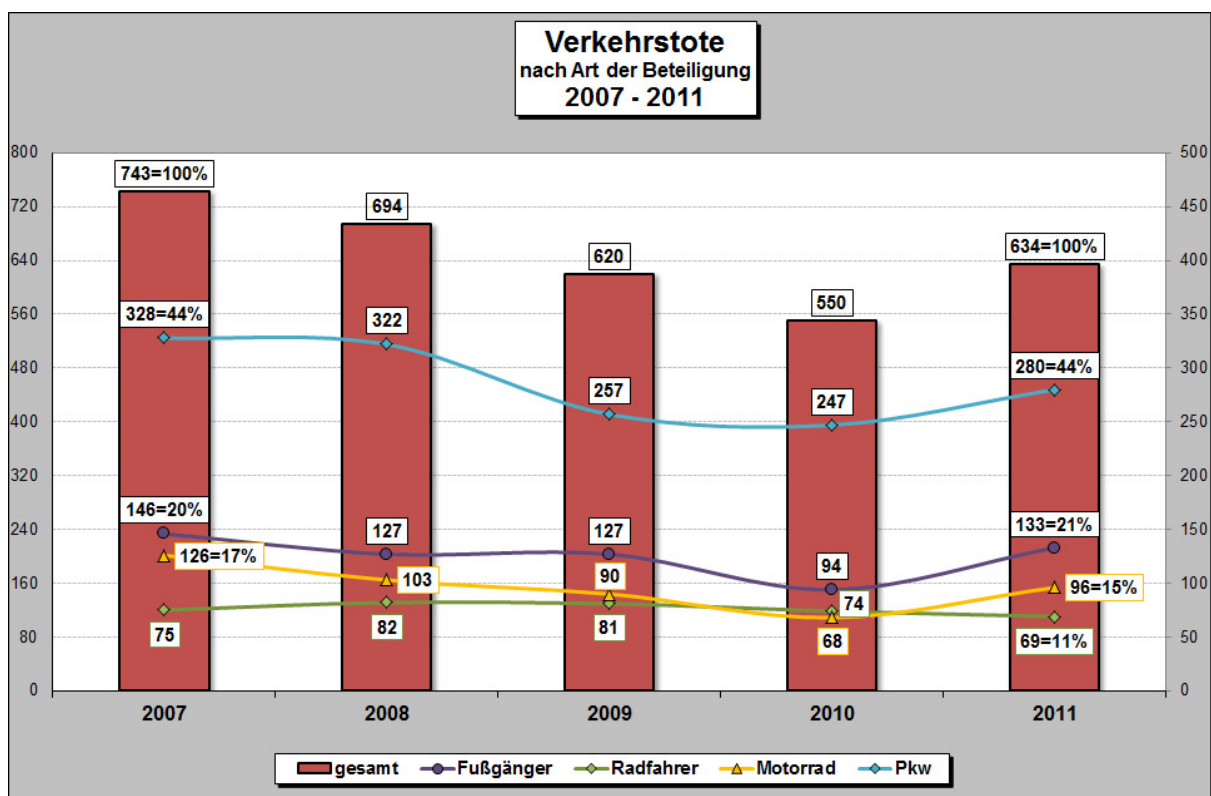


Zu hohe und insbesondere den Straßen- und Witterungsverhältnissen nicht angepasste Fahrgeschwindigkeiten wirken sich hier besonders negativ aus.

Verkehrsbeteiligungsarten (Fußgänger, Fahrrad, Motorrad und Pkw)

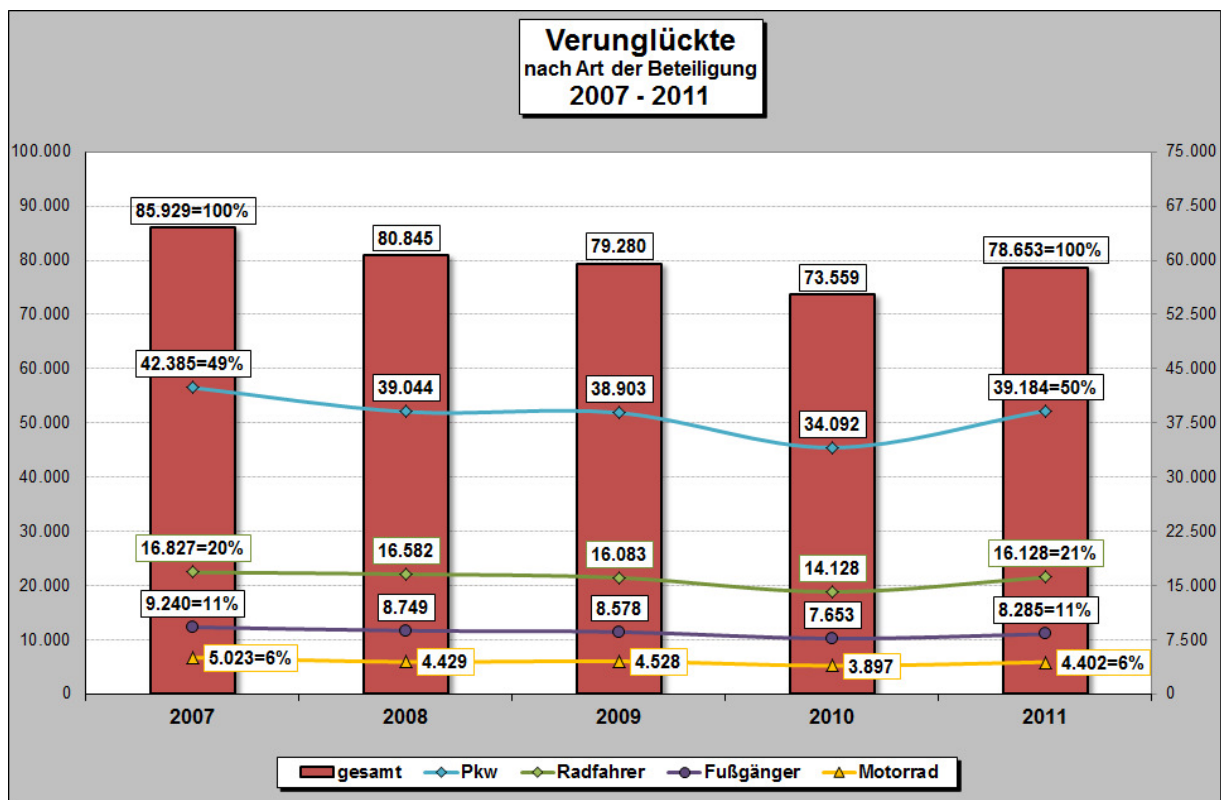
Der deutliche Anstieg bei der **Getötetenzahl** weist unterschiedliche Entwicklungen bei den jeweiligen **Verkehrsbeteiligungsarten** auf:

- Die Zahl der **getöteten Fußgänger** ist seit 2007 um gut 9 % von 146 auf 133 zurückgegangen, allerdings betrug der **Anstieg im letzten Jahr 41 %** und erreicht damit die zweithöchste Fallzahl der letzten fünf Jahre.
- Ein ähnliches Bild zeigt sich bei den **getöteten Kradfahrern**. Über **fünf Jahre** betrachtet ist ein **Rückgang** der Getötetenzahl von 126 auf 96 um **24 %** zu verzeichnen. Nach den deutlichen Rückgängen in den letzten Jahren brachte **2011** allerdings einen **Zuwachs** um **41 %**.
- Positiver fällt die Bilanz bei den **getöteten Pkw-Insassen** aus. Über die letzten **fünf Jahre** betrachtet ist ein **Rückgang** von 328 auf 280 um **15 %** festzustellen. **2011** ist ein **Zuwachs** von **13 %** festzustellen.
- Bei den **Radfahrern** steht ein **Rückgang** von **74 auf 69 Verkehrstote**, somit um **7 %** zu Buche.



Allerdings wird dies durch einen Anstieg bei der Gesamtzahl der Verunglückten, also unter Einbeziehung der **Schwer- und Leichtverletzten** deutlich relativiert.

- Die Zahl der **verunglückten Fußgänger** sank im Vergleichszeitraum um **10 %** von 9.240 auf 8.285. Im letzten Jahr gab es einen **Anstieg um 8 %**. Dieses Ergebnis ist über fünf Jahre gesehen nach dem bisherigen Tiefststand aus 2010 immer noch das zweitbeste.
- Die Zahl der **verunglückten Radfahrer** hat sich im Fünfjahreszeitraum um **4 %** von 16.878 auf 16.128 **reduziert**. Mit einem **Zuwachs von 14 %** in 2011 wurde das Ergebnis des Jahres 2010 weit verfehlt.
- Die Zahl der **verunglückten Kradfahrer** (inklusive Beifahrer) **reduzierte** sich über die letzten fünf Jahre um **12 %** von 5.023 auf 4.402. 2011 gab es jedoch auch hier einen **Zuwachs von 13 %**. Dieses Ergebnis ist dennoch das Zweitbeste im Vergleich der letzten fünf Jahre.
- Die Zahl der **verunglückten Pkw-Insassen** hat sich über die letzten **fünf Jahre** um **8 %** von 42.385 auf 39.184 **reduziert**, obwohl es **2011** mit **15 %** wieder einen deutlichen **Zuwachs** gegeben hat.



Weitere Verkehrsbeteiligungsarten (Busse, Kleintransporter und Lkw)

- Bei Verkehrsunfällen mit **Bussen** gab es **2011** wie auch im Jahr davor **keine Getöteten** zu beklagen. Die Zahl der **Verunglückten** ist im Vorjahresvergleich um **13 %** von 1.354 auf 1.531 **angestiegen**.
- Die Zahl der bei Verkehrsunfällen **getöteten Insassen von Kleintransportern** ist im **Fünfjahreszeitraum** von 19 auf 22, im Vergleich zum Vorjahr von 16 auf 22 **angestiegen**. Die Zahl der **verunglückten Insassen von Kleintransportern** ist im Vergleichszeitraum um **2 %** von 1.605 auf 1.573 **zurückgegangen**, für **2011** ist im Vergleich zu 2010 ein **Zuwachs (7 %)** zu verzeichnen.
- Die Zahl der **getöteten Lkw-Insassen** bewegte sich in den letzten **fünf Jahren** zwischen 22 (2008) und 27 (2010). Im **letzten Jahr ist ein Rückgang** auf 25 zu verzeichnen. Auch bei den **Verunglücktenzahlen** gibt es Positives festzustellen. Über **fünf Jahre** ergab sich ein **Rückgang um 10 %** von 1.769 auf 1.585; im **letzten Jahr** belief er sich auf **2 %**.

**Unfallfolgen nach Art der
Verkehrsbeteiligung**
a) aktiv Beteiligte b) passiv Beteiligte c) gesamt
2007 - 2011

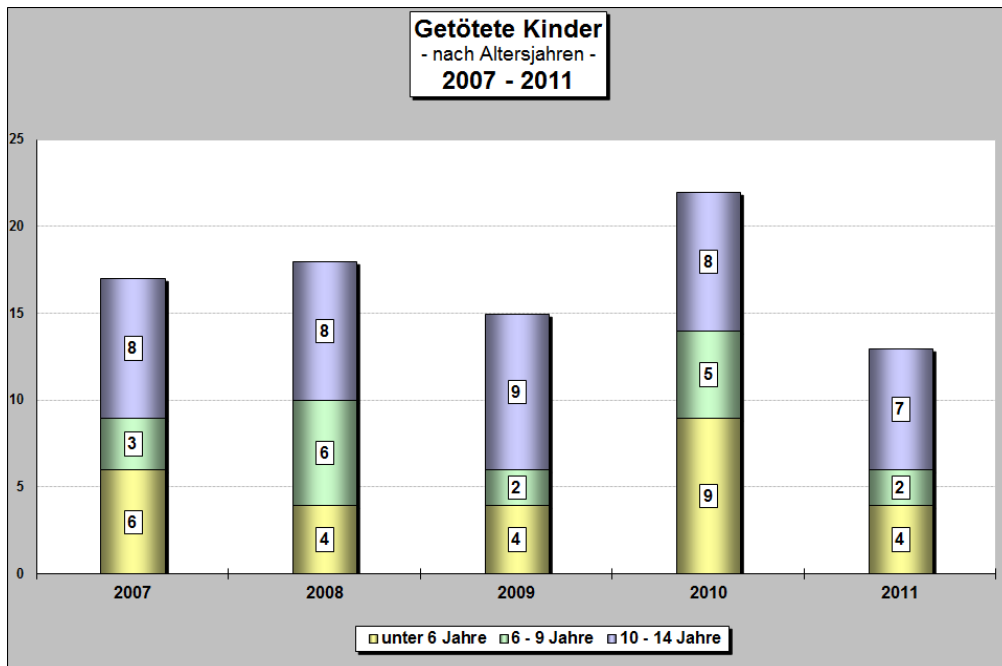
Beteiligungsart	Getötete					Verletzte					Verunglückte				
	2007	2008	2009	2010	2011	2007	2008	2009	2010	2011	2007	2008	2009	2010	2011
Fußgänger	146	127	127	94	133	9.094	8.622	8.451	7.559	8.152	9.240	8.749	8.578	7.653	8.285
Radfahrer	75	82	81	74	69	16.803	16.551	16.034	14.070	16.059	16.827	16.582	16.083	14.128	16.128
Motorrad	126	103	90	68	96	4.897	4.326	4.438	3.829	4.306	5.023	4.429	4.528	3.897	4.402
Pkw	328	322	257	247	280	42.057	38.722	38.646	33.845	38.904	42.385	39.044	38.903	34.092	39.184
Mofa	7	8	8	9	5	2.169	2.022	1.822	1.656	1.647	2.176	2.030	1.830	1.665	1.652
Moped / Mokick	15	7	13	6	6	4.304	4.426	3.958	3.297	3.615	4.319	4.433	3.971	3.303	3.621
Klein- / Leichtkraftrad	11	11	3	12	8	1.248	1.181	1.119	950	1.104	1.259	1.192	1.122	962	1.112
Motorroller	4	4	2	4	1	342	292	281	211	235	346	296	283	215	236
motorisierte Zweiräder	163	133	116	99	116	12.960	12.247	11.618	9.943	10.907	13.123	12.380	11.734	10.042	11.023
Lkw	25	22	24	27	25	1.744	1.606	1.450	1.595	1.564	1.769	1.628	1.474	1.622	1.589
Bus	2	2	4	0	0	1.292	1.353	1.428	1.354	1.547	1.294	1.355	1.432	1.354	1.547
gesamt	743	694	620	550	634	85.186	80.151	78.660	73.009	78.019	85.929	80.845	79.280	73.559	78.653

a)= aktive Verkehrsbeteiligung
b)= passive Verkehrsbeteiligung
c)= Summe a) + b)

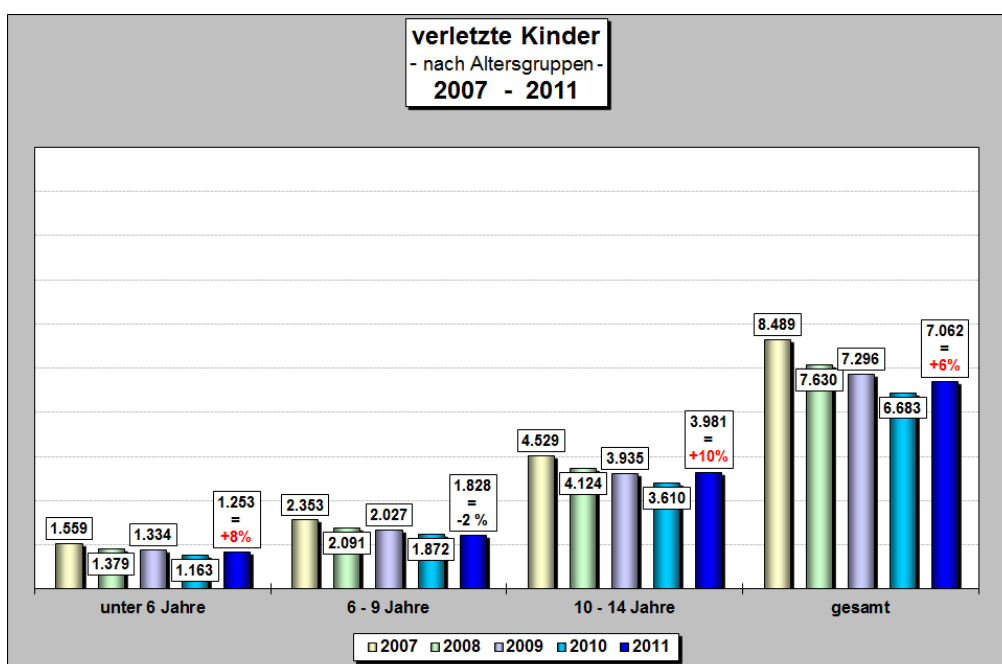
Altersgruppen

Kinder (unter 15 Jahre)

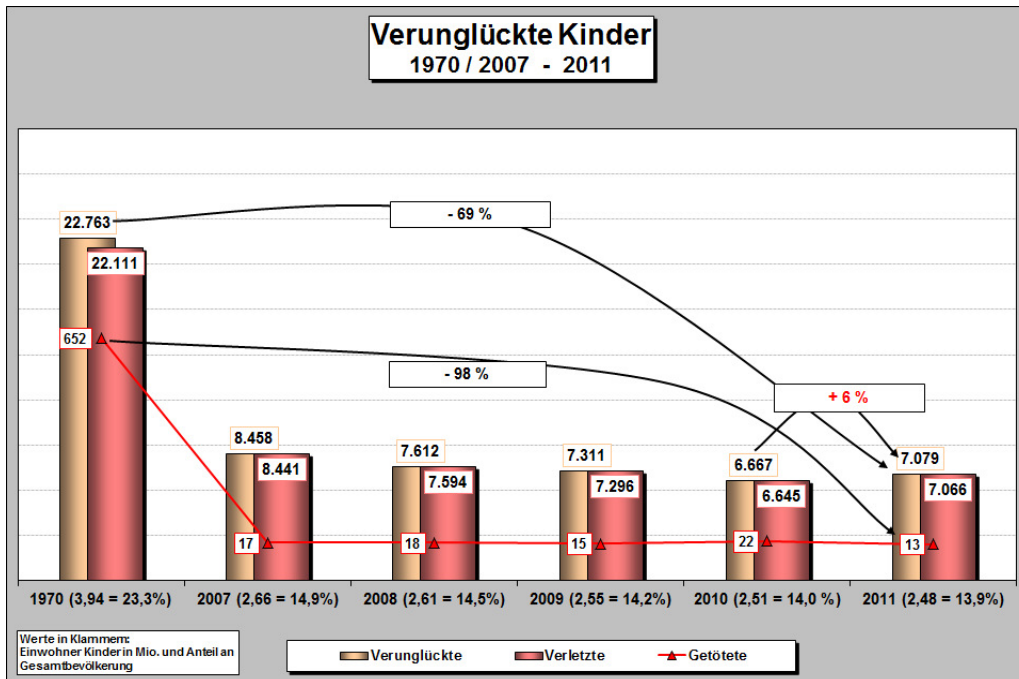
Die Zahl der **getöteten Kinder** ging im Vergleich zum Vorjahr um neun von 22 auf 13 zurück. Dies ist der **niedrigste Wert seit Einführung der Verkehrsstatistik im Jahr 1953**.



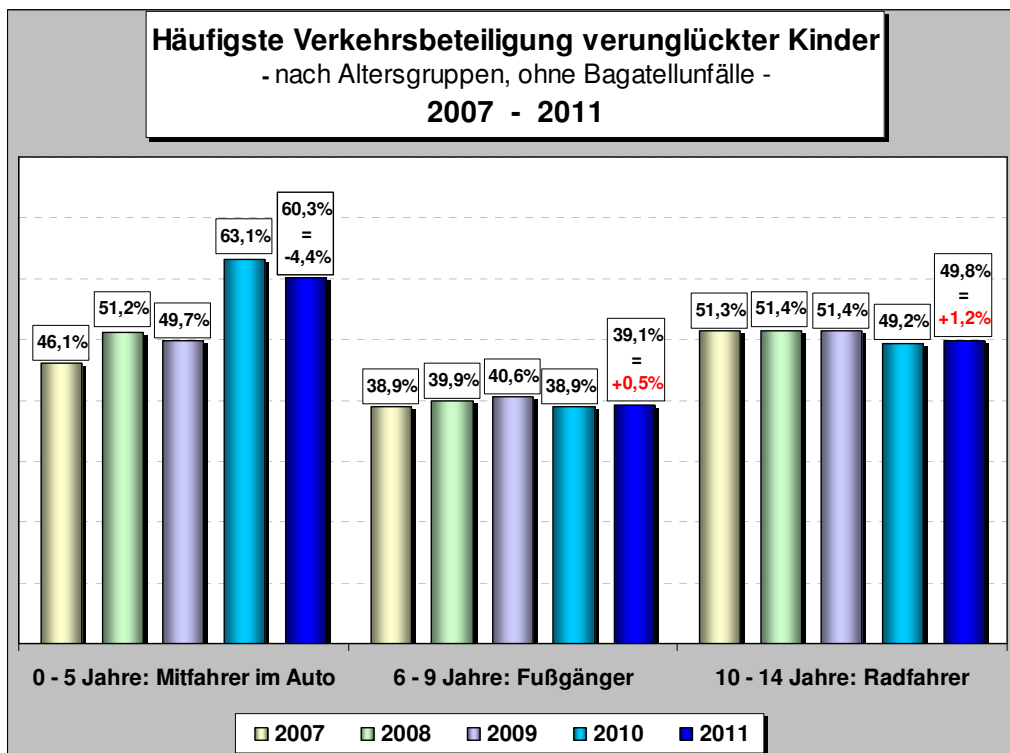
Die Zahl der **verletzten Kinder sank seit 2007** insgesamt um **17 %** von 8.489 auf 7.040. 2011 stieg sie nach dem bisherigen Tiefststand in 2010 **um 5 %**. 28 % aller verletzten Kinder waren Mitfahrer in Pkw, bei den Kindern unter 6 Jahren 52 %.



Die Entwicklung bei den **verunglückten Kindern** im Langzeitvergleich zeigt die deutlichen **Rückgänge seit 1970**. Im Jahr 2011 wurde das **zweitbeste Ergebnis in über 40 Jahren** erzielt.

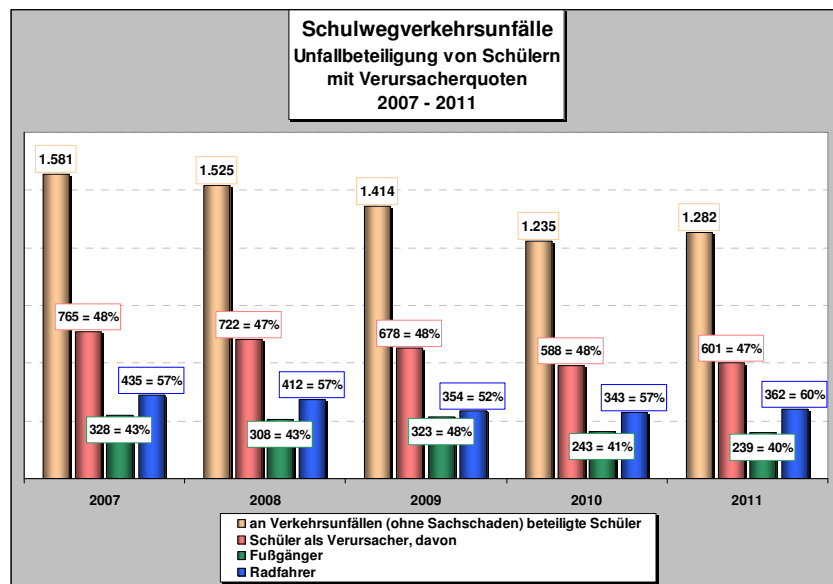


Während Kinder im **Alter bis zu 5 Jahren** am häufigsten als **Mitfahrer in Pkw** zu Schaden kommen (60 %), verunglücken **6- bis 9-Jährige** am häufigsten als **Fußgänger** (39 %). Bei den **10- bis 14-jährigen** Kindern ist dann das **Radfahren** am unfallträchtigsten (50 %).



Schulwegverkehrsunfälle von Kindern im Alter von 6 bis 14 Jahren

Die Zahl der **Schüler**, die an einem **Verkehrsunfall** beteiligt waren, ist in den letzten **fünf Jahren** um insgesamt **19 %** von 1.581 auf 1.282 **zurückgegangen**, im letzten Jahr gab es jedoch einen **Zuwachs** um fast **4 %**. Die Verursacherquote, also der Anteil der selbstverursachten Unfälle, ist über die Jahre gleich geblieben und bewegt sich zwischen 47 und 48 %. Im letzten Jahr hat die Unfallverursachung als **Radfahrer** anteilig betrachtet einen neuen **Höchstwert (60%)** und die als **Fußgänger** einen **Tiefstand (40%)** innerhalb des Betrachtungszeitraums erreicht.



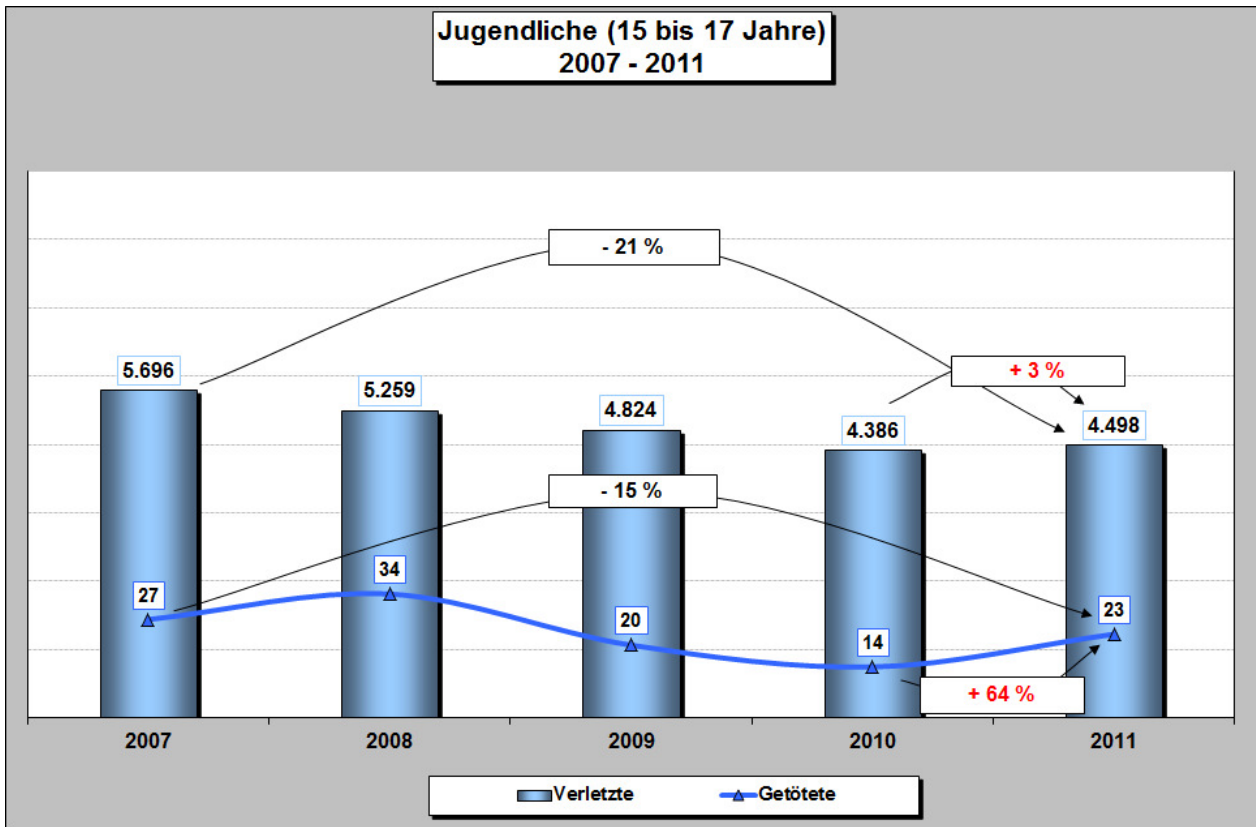
Auf Schulwegen wurden im **letzten Jahr** insgesamt **1.188 Kinder verletzt (+ 2 %)**. Der leichte Zuwachs zieht sich dabei durch alle Altersgruppen. **Ein** Kind kam 2011 auf dem Schulweg zu Tode, im Jahr zuvor waren es noch **drei**.

Schulwegverkehrsunfälle
(Kinder im Alter von 6 bis 14 Jahren)
2007 - 2011

	2007	2008	2009	2010	2011	Veränderung 2010/2011 in %	Veränderung 2007/2011 in %
an Verkehrsunfällen (ohne Sachschaden) beteiligte Schüler	1.581	1.525	1.414	1.235	1.282	3,81	-18,91
Schüler als Verursacher, davon	765	722	678	588	601	2,21	-21,44
Verursacherquote davon	48,4%	47,3%	47,9%	47,6%	46,9%	-1,54	-3,11
Fußgänger	328	308	323	243	239	-1,65	-27,13
Radfahrer	435	412	354	343	362	5,54	-16,78
Verunglückte nach Alter							
6 - 9 Jahre	330	270	265	229	233	1,75	-29,39
10 - 14 Jahre	1.113	1.126	1.042	938	956	1,92	-14,11
6 - 14 Jahre	1.443	1.396	1.307	1.167	1.189	1,89	-17,60
Verletzte	1.441	1.394	1.306	1.164	1.188	2,06	-17,56
Getötete	2	2	1	3	1	-66,67	-50,00
verunglückte Fußgänger	663	656	660	541	528	-2,40	-20,36
verunglückte Radfahrer	773	735	645	622	658	5,79	-14,88

Jugendliche (15 bis 17 Jahre)

Die Zahl der **getöteten 15- bis 17-Jährigen** hat sich in den letzten **fünf Jahren** von 27 auf 23 reduziert, im Vergleich zum Vorjahr gab es einen **Zuwachs um neun**.

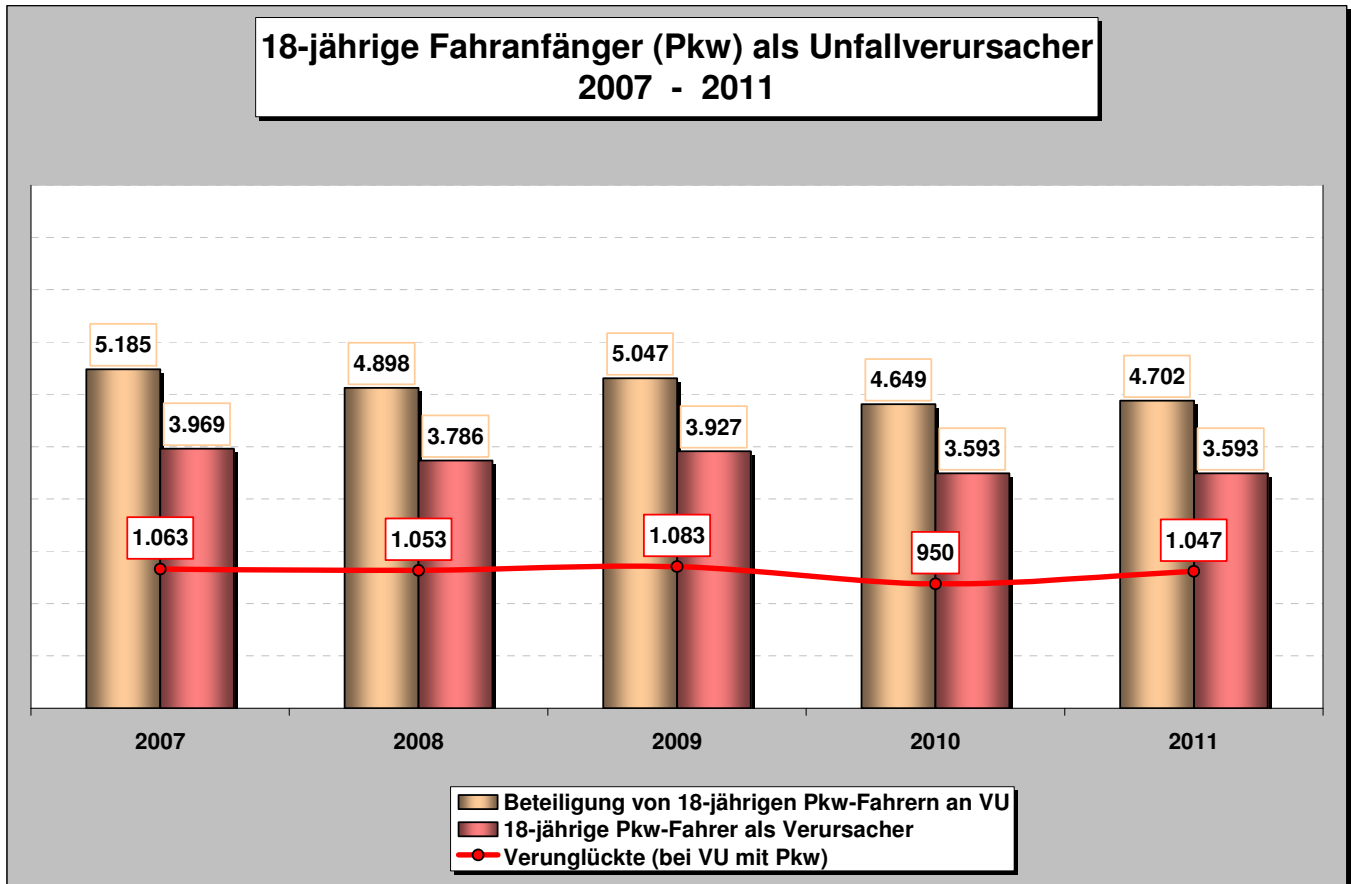


Die Zahl der **verletzten 15- bis 17-Jährigen** ging in den letzten **fünf Jahren** insgesamt um **21 %** von 5.696 auf 4.498 **zurück**, **2011** gab es einen **Anstieg um 3 %**. Bei den **schwerverletzten** Jugendlichen beträgt der Rückgang über die letzten **fünf Jahre 20 %**, der Zuwachs im letzten Jahr **1 %**. Bei den **Leichtverletzten** ist im Fünf-Jahres-Zeitraum ein **Rückgang um 22 %** und im **letzten Jahr ein Anstieg von 3 %** zu verzeichnen.

18-jährige Fahranfänger (Pkw)

Die Zahl der bei **Verkehrsunfällen mit Pkw getöteten Fahranfänger** sank **seit 2007** von 17 auf 12. Für **2011** muss hingegen ein **Zuwachs von 5 auf 12** konstatiert werden. Die Zahl der dabei **verunglückten Fahranfänger** ist im Vergleichszeitraum um **1 %** von 1.063 auf 1.047 gesunken. Für **2011** bedeutet dies jedoch einen **Anstieg um 10 %**.

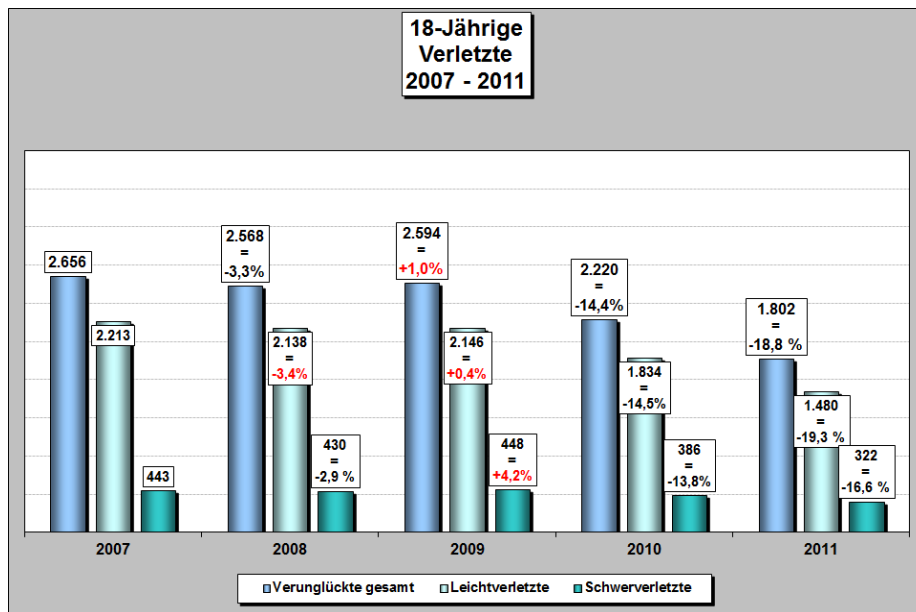
Die Zahl der **18-jährigen Pkw-Fahrer als Unfallverursacher** sank seit 2007 um **9 %** von 3.969 auf 3.593, im Vergleich zu 2010 gab es letztes Jahr keine Veränderung.



Die Zahl der **Verkehrsunfälle**, an denen **18-jährige Pkw-Fahrer beteiligt** waren, **sank** seit 2007 um **9 %** von 5.185 auf 4.702. Das sehr gute Ergebnis aus dem Jahr 2010 konnte damit nahezu gehalten werden.

Bei der **Hauptunfallursache Geschwindigkeit** ist im Vergleich zu 2010 bei 18-jährigen Fahranfängern (Pkw) ein **Rückgang** der Fallzahlen **um 9 %** festzustellen. Dem steht ein **Anstieg** bei der Hauptunfallursache „**Alkohol**“ **um 22 %** entgegen.

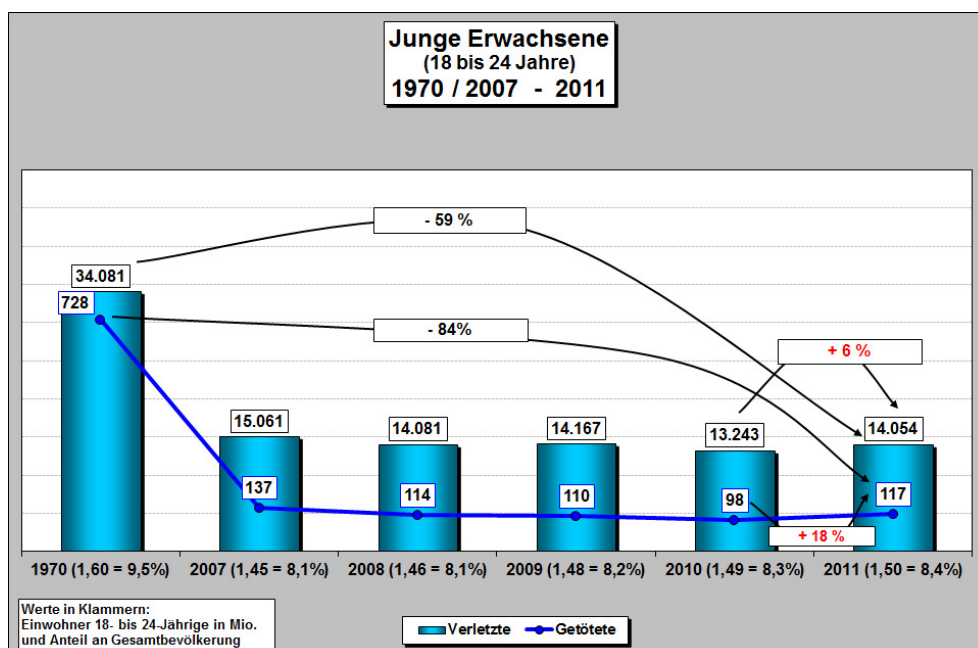
Die **Verletztenszahlen** insgesamt (alle Verkehrsbeteiligungen) sind bei den **18-Jährigen** deutlich zurückgegangen. **Seit 2007** beläuft sich der **Rückgang** auf **32 %**, 2011 waren es 19 %. Dabei reduzierte sich die Zahl der **Schwerverletzten** in **fünf Jahren** um **27 %** von 443 auf 322, davon alleine **letztes Jahr** um **17 %**. Die Zahl der **Leichtverletzten** ging in **fünf Jahren** um **33 %** von 2.213 auf 1.480 und im Vergleich zu 2010 um 19 % zurück.



Die **Verunglücktenhäufigkeit** pro 1.000.000 Einwohner dieser Altersgruppe **fiel** innerhalb der letzten **fünf Jahre** insgesamt um **30 %** von 1.250 auf 880. Im **Vergleich zu 2010** ging sie um **19 % zurück** und erreichte damit das **bisher niedrigste Ergebnis**.

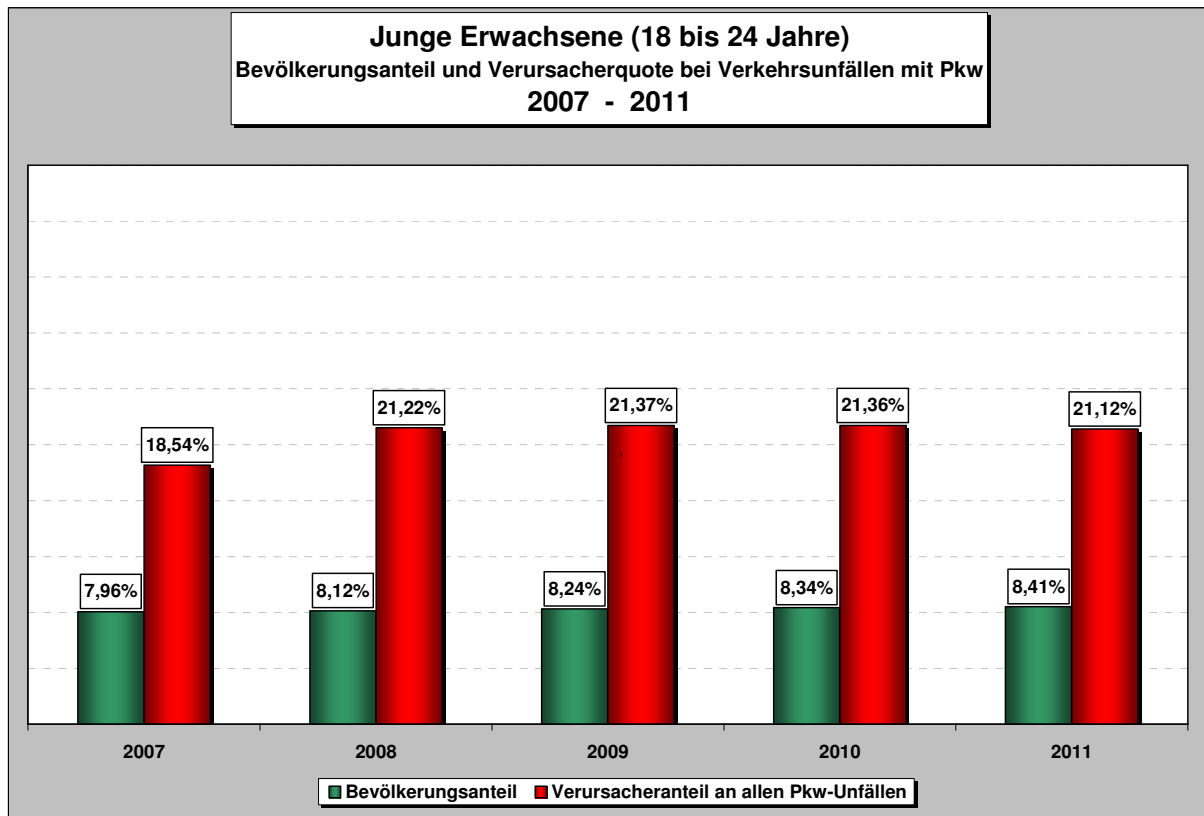
18- bis 24-Jährige (Junge Erwachsene)

Die Zahl der **getöteten 18- bis 24-Jährigen** hat sich in den letzten **fünf Jahren** um **15 %** von 137 auf 117 **reduziert**. **96** Junge Erwachsene (2010 = 71) wurden als **aktive** Verkehrsteilnehmer getötet, dies entspricht einem Anstieg um 35 %. Bei den **Mitfahrern** gab es einen **Rückgang** von 27 auf 21.



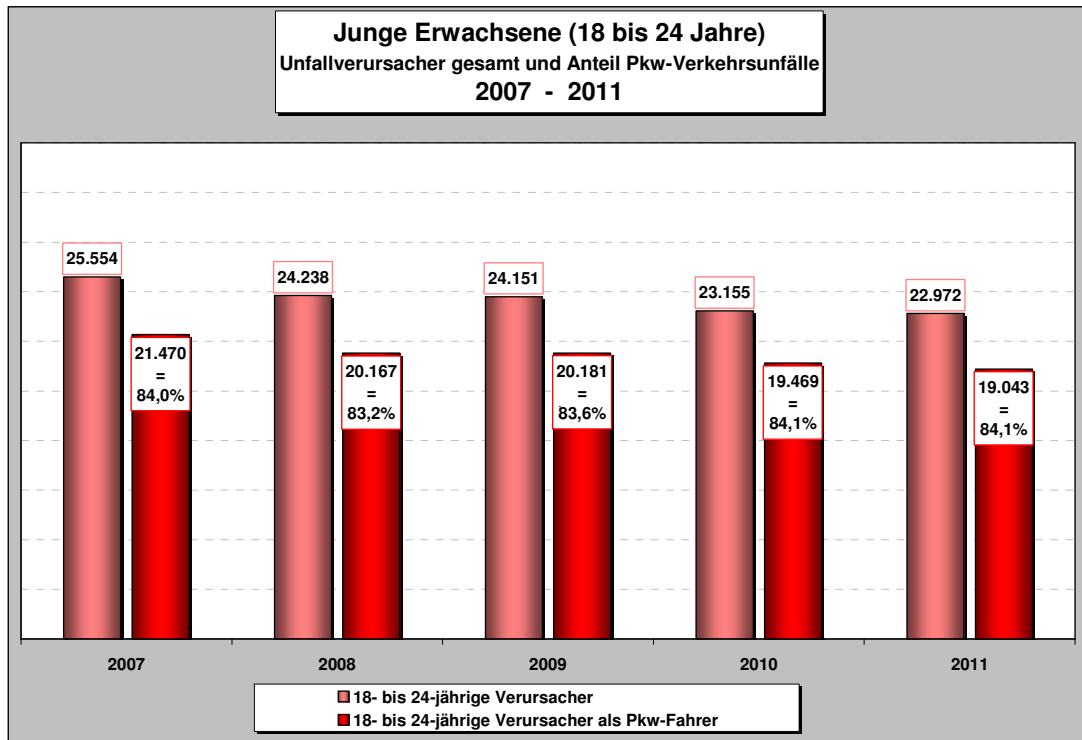
Die Zahl der **verletzten 18- bis 24-Jährigen** ging in den letzten **fünf Jahren** um **7 %** von 15.061 auf 14.054 **zurück**, bei den **Schwerverletzten** betrug der **Rückgang 1 %**. Im **letzten Jahr** gab es insgesamt einen **Anstieg um 6 %**, davon bei den **Schwerverletzten** um **14 %** und den **Leichtverletzten** um **4 %**.

Junge Erwachsene haben in NRW einen **Bevölkerungsanteil** von **8 %**, treten aber bei **mehr als 18 % aller Verkehrsunfälle als Verursacher in Erscheinung**. Noch deutlicher fällt diese Diskrepanz bei Verkehrsunfällen mit Pkw aus: Seit dem Jahr 2008 verursachen Junge Fahrer rund **21 % aller Pkw-Unfälle**.



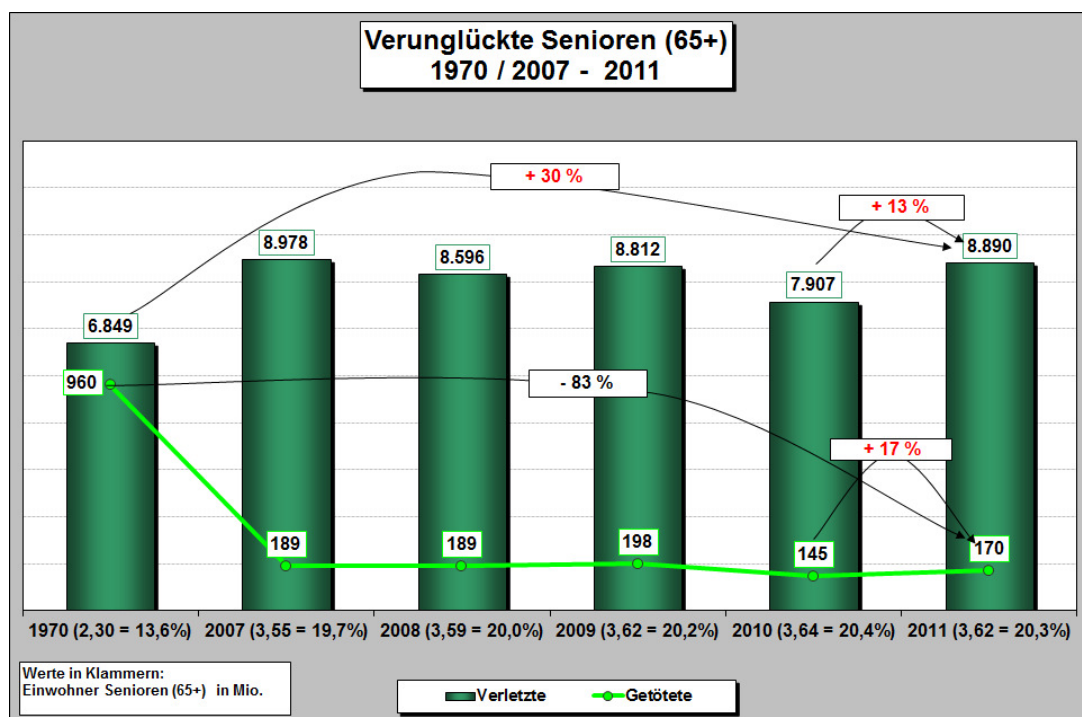
Von den im letzten Jahr 34.396 aktiv an Verkehrsunfällen beteiligten Jungen Erwachsenen waren 22.972 Unfallverursacher (67%), gegenüber dem Vorjahr ein Rückgang von 1 %.

Von den 22.972 Unfallverursachern unter den **Jungen Erwachsenen** haben letztes Jahr 19.043 einen **Unfall mit dem Pkw verursacht**. Dies entspricht einer **Quote von 84 %**.



Senioren (ab 65 Jahre)

In den letzten **fünf Jahren** sank die Zahl der **getöteten Senioren** um **11 %** von 189 auf 170. Dem deutlichen Rückgang des Jahres 2010 in Höhe von 27 % folgte **letztes Jahr** ein **Zuwachs um 17 %**. Ein ähnliches Bild zeigt sich bei den **verletzten Senioren**: Einem Rückgang in 2010 von 10 % folgte **letztes Jahr** ein **Anstieg um 13 %** von 7.907 auf 8.890.



Im Langzeitvergleich seit 1970 zeigt sich ein **massiver Rückgang** der **Getötetenzahl** bei gleichzeitigem **Anstieg** der **Verletztetenzahl**. Letzteres ist darauf zurückzuführen, dass sich die Altersgruppe der Senioren in den letzten 40 Jahren wesentlich vergrößert hat (+1,3 Mio.), die Lebenserwartung gestiegen ist und viele Menschen deutlich länger mobil bleiben.

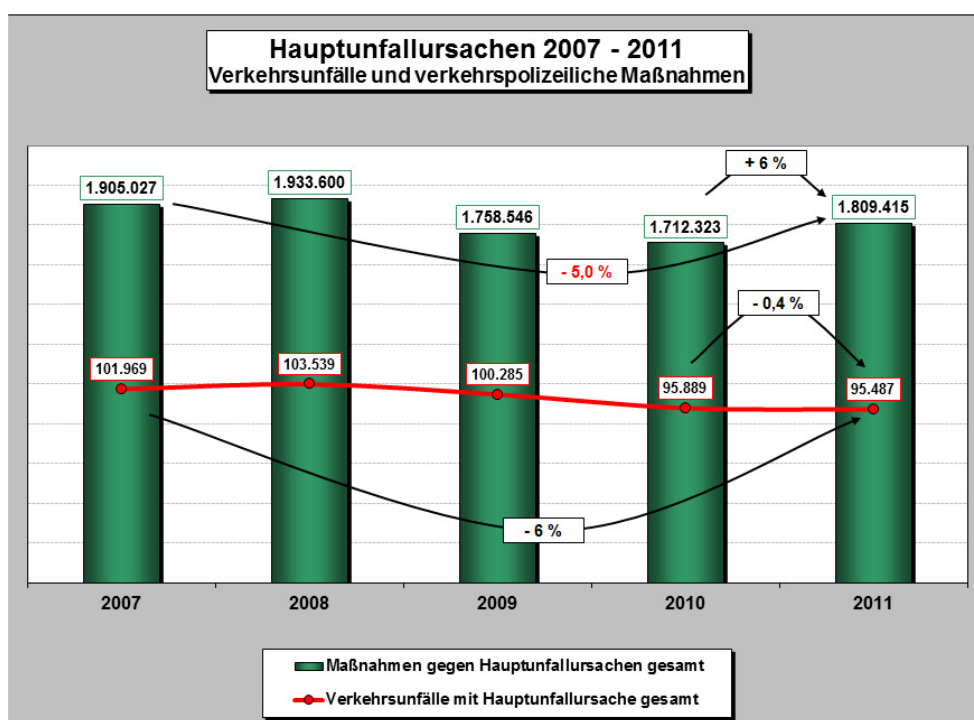
Die häufigsten **Unfallursachen** bei den Senioren waren 2011 wie in den Vorjahren „**Fehler beim Wenden oder Rückwärtsfahren**“, „**Nichtbeachten von Vorfahrtszeichen**“ und „**Fehler beim Abbiegen**“.

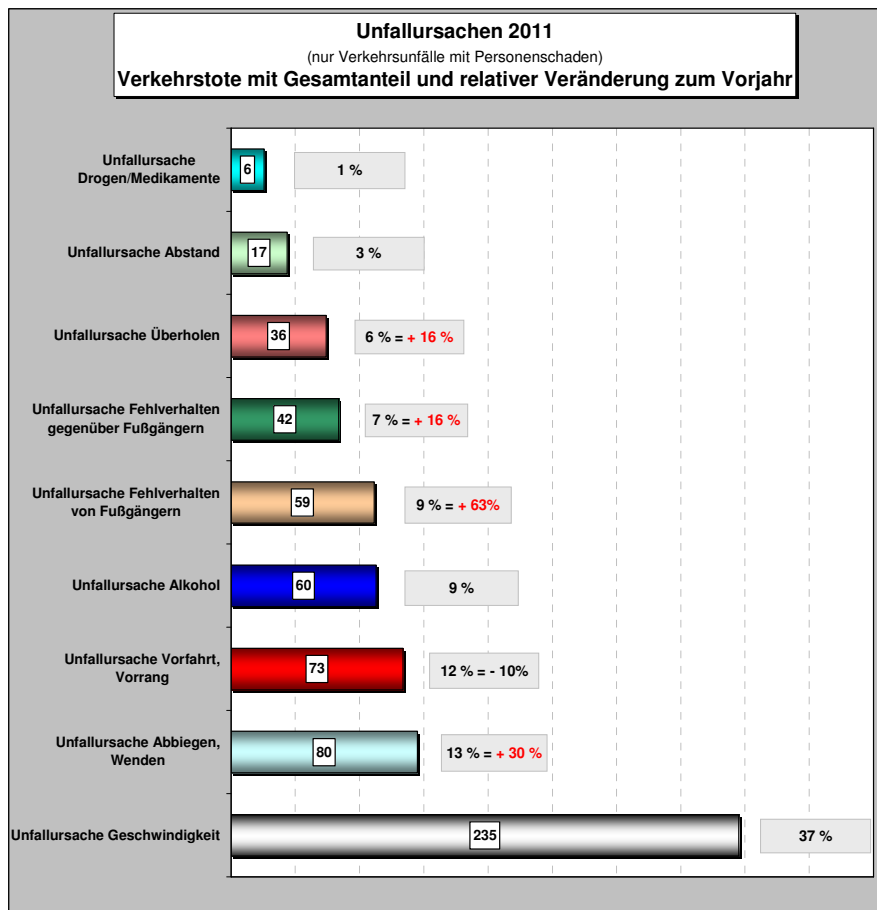
Ältere Menschen **verunglückten 2011** wie schon im Vorjahr am häufigsten als **Radfahrer (30 %)** und als **Pkw-Fahrer (27 %)**.

Die **Verunglücktenhäufigkeit** pro 1.000.000 Einwohner lag 2011 mit 2.501 ebenfalls deutlich über dem Vorjahreswert von 2.209.

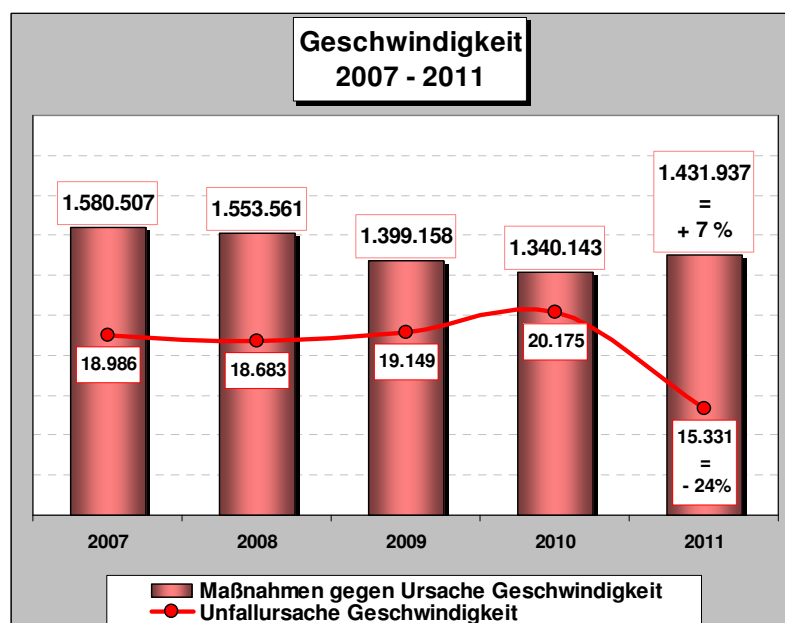
Hauptunfallursachen und verkehrspolizeiliche Maßnahmen

Die Zahl der **Unfälle mit Hauptunfallursachen** ging **seit 2007** insgesamt um **6 %** von 101.969 auf 95.487 **zurück** und hat sich damit wohl nachhaltig unterhalb der 100.000er Marke etabliert. Im selben Zeitraum **sank** die Zahl der **polizeilichen Maßnahmen** zur Bekämpfung der Hauptunfallursachen um **5 %** von 1.905.027 auf 1.809.041, **im letzten Jahr zog** sie allerdings nach dem Tiefstand in 2010 um **6 % an**.

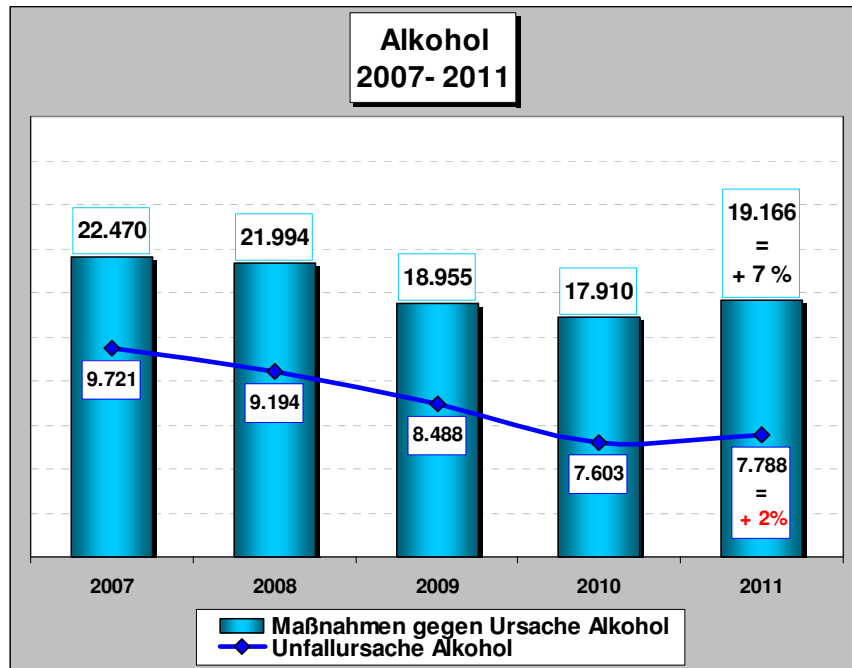




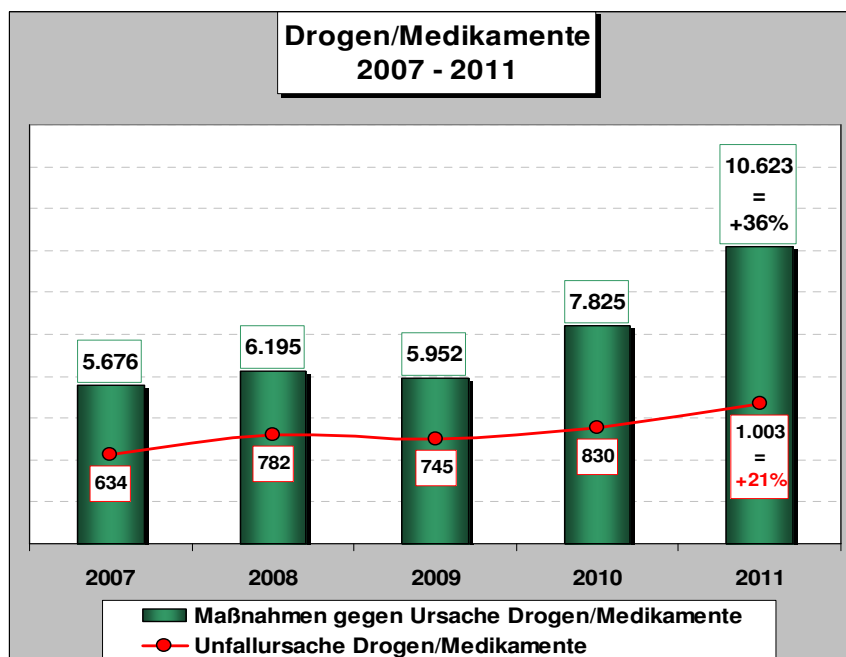
Betrachtet man die Einzelursachen, zeigt sich ein ambivalenter Verlauf: So gab es im letzten Jahr bei der Ursache „**Geschwindigkeit**“ mit **- 24 %** von 20.175 auf 15.331 Unfällen einen deutlichen **Rückgang**. Dadurch fällt auch die **Fünf-Jahres-Bilanz** trotz der Zuwächse seit 2008 positiv aus (**- 19 %**). Gleichzeitig konnte die Zahl der **Maßnahmen** letztes Jahr um **7 %** auf 1.431.937 **gesteigert** werden, über die letzten **fünf Jahre** ist sie um **9 % zurückgegangen**.



Bei der Ursache „**Alkohol**“ gab es letztes Jahr eine gegenüber den Vorjahren veränderte Entwicklung: Die **Zahlen der Ursachen (+ 2 %)** und der polizeilichen **Maßnahmen (+ 7 %) stiegen** an. Zuvor hatte es kontinuierliche Rückgänge gegeben. Über fünf Jahre betrachtet gab es bei den **Ursachen** einen **Rückgang um 20 %** und bei den **Maßnahmen um 15 %**.



Die deutlichsten **Zuwächse** gab es letztes Jahr mit **21 %** bei der Ursache „**Drogen/Medikamente**“, bei gleichzeitigem **Anstieg der Maßnahmen um 36 %**. Auch über den **Fünf-Jahres-Zeitraum** sind beträchtliche Zuwächse bei den **Ursachen (58 %)** und den **Maßnahmen (69 %)** zu konstatieren.



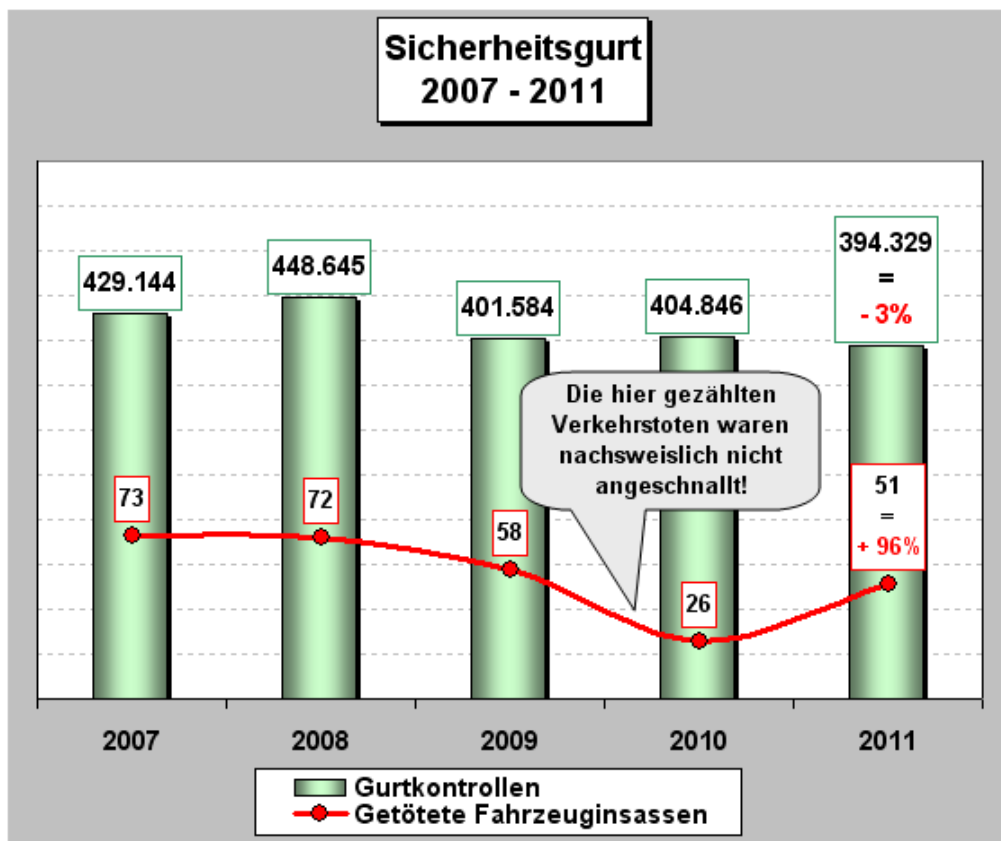
Als Erklärung für dieses Phänomen kommen im Wesentlichen seit dem Jahr 2010 erheblich verbesserte Detektionsmöglichkeiten der Polizei NRW in Form von **Drogenvortestgeräten** für Speichel und Urin in Betracht.

Bei den **1.003 Unfällen** im Jahr 2011 (1 % aller Verkehrsunfälle mit Hauptursachen) unter Einwirkung von **Drogen/Medikamenten verunglückten 480 Personen**, das waren **14 % (+ 59) mehr als ein Jahr zuvor**.

Sonstige Ursachen und beeinflussende Verhaltensweisen

Die drei 14-tägigen Sonderkontrollen im Rahmen der Aktion „**NRW mit Gurt/TISPOL-Seatbelt**“ mit rund **80.000 festgestellten „Gurtmuffeln“** (insgesamt über das Jahr = 394.000) haben offenbar nur bedingt dazu beigetragen, die vorhandene „Gurtabstinenz“ weiter abzubauen, denn:

Die Zahl der bei Verkehrsunfällen getöteten, **nicht angeschnallten** Personen hat sich mit einem Zuwachs von 26 auf 51 fast **verdoppelt**. Im Jahr **2007** waren 73 Menschen Opfer ihrer diesbezüglichen Nachlässigkeit geworden, was einem **Rückgang von 30 %** entspricht.

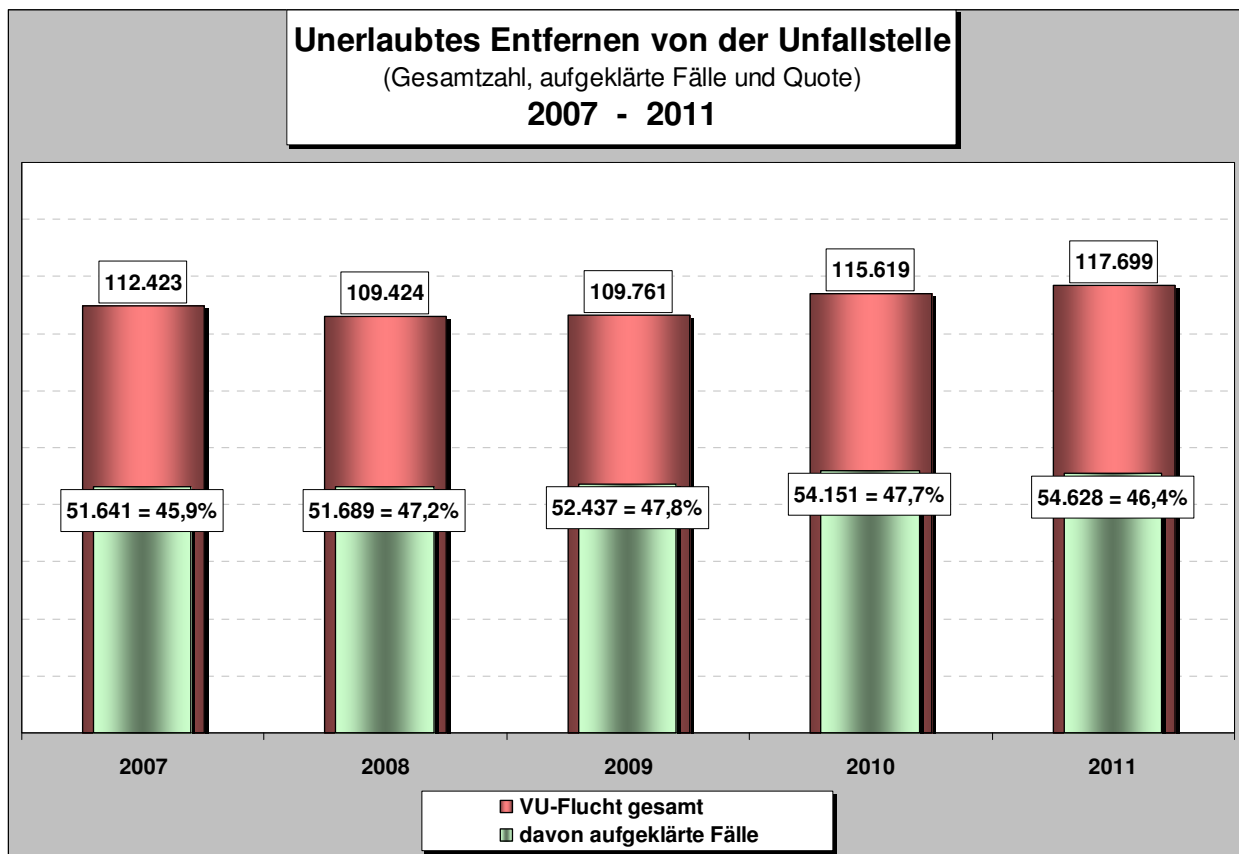


Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort

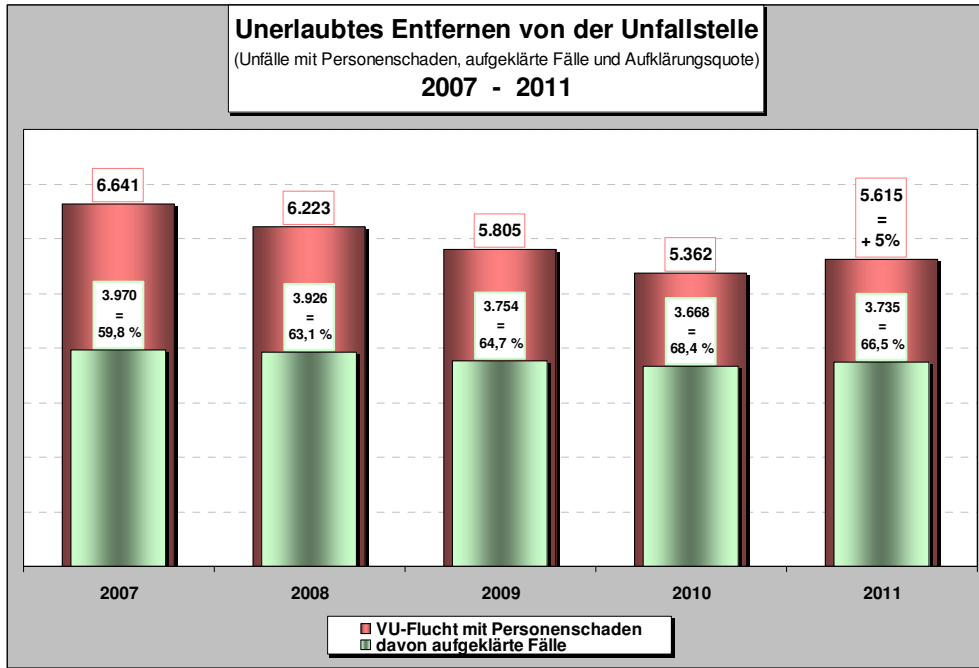
Die Zahl der **Verkehrsunfälle mit „Flucht“** hat **seit 2007** insgesamt um **5 %** auf **117.700 zugelegt**. Im **letzten Jahr** stieg sie um **2 %**.

Die **Aufklärungsquote** stieg von **45,9 %** im Jahr **2007** auf **46,4 %** im letzten Jahr, **2010** hatte sie bei **47,7 %** gelegen.

Insgesamt ist festzustellen, dass die **Gesamtzahl der Verkehrsteilnehmer**, die sich **unerlaubt vom Unfallort entfernen**, tendenziell **zunimmt**.

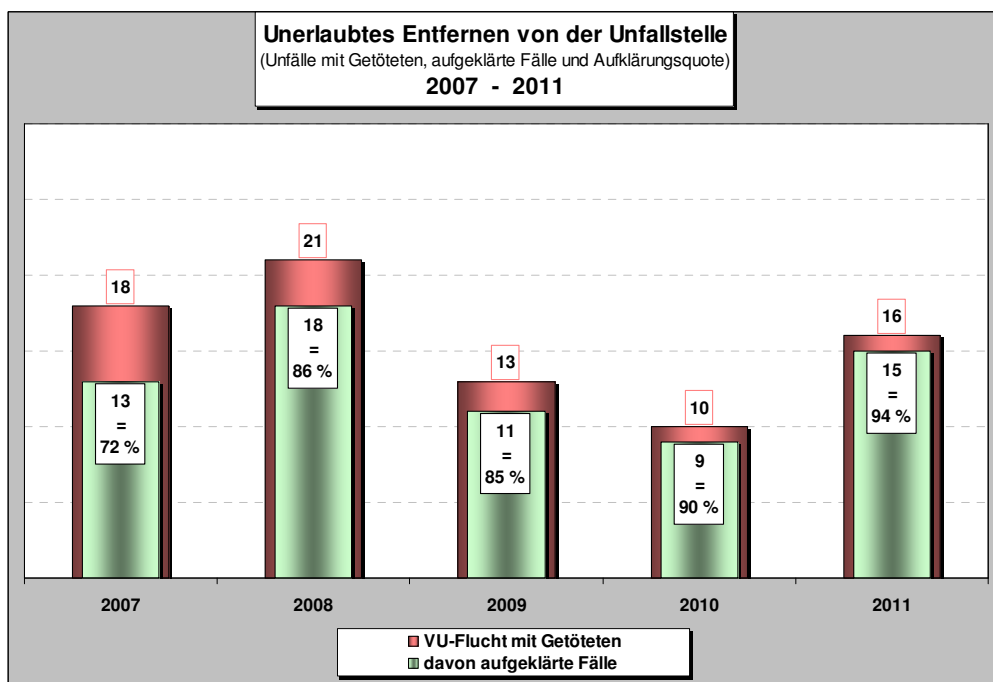


Diese Aussage gilt jedoch nicht unbedingt bei **Verkehrsunfällen mit Personenschaden**. Hier ist das Verantwortungsbewusstsein offenbar stärker ausgeprägt bzw. das Entdeckungsrisiko größer, denn im Laufe der letzten **fünf Jahre** ging einerseits die **Unfallzahl** um **15 % zurück** und andererseits **stieg** die **Aufklärungsquote** von **59,8 %** im Jahr **2007** auf **66,5 %** im **letzten Jahr**. Die bisher beste Aufklärungsquote wurde im Jahr **2010** mit **68,4 %** erreicht.



Am deutlichsten werden die Zusammenhänge bei **Fluchtunfällen mit Getöteten**.

Der **Rückgang** der **Fallzahlen** von **18** auf **16** geht einher mit einer von **72 %** auf **94 %** gesteigerten **Aufklärungsquote**. Der deutliche **Anstieg** von **10** auf **16** Fluchtunfällen mit Getöteten im letzten Jahr ist zwar ein zahlenmäßiger Rückschlag, dem die Polizei allerdings mit der besten Aufklärungsquote der letzten fünf Jahre begegnen konnte.



Autobahnen

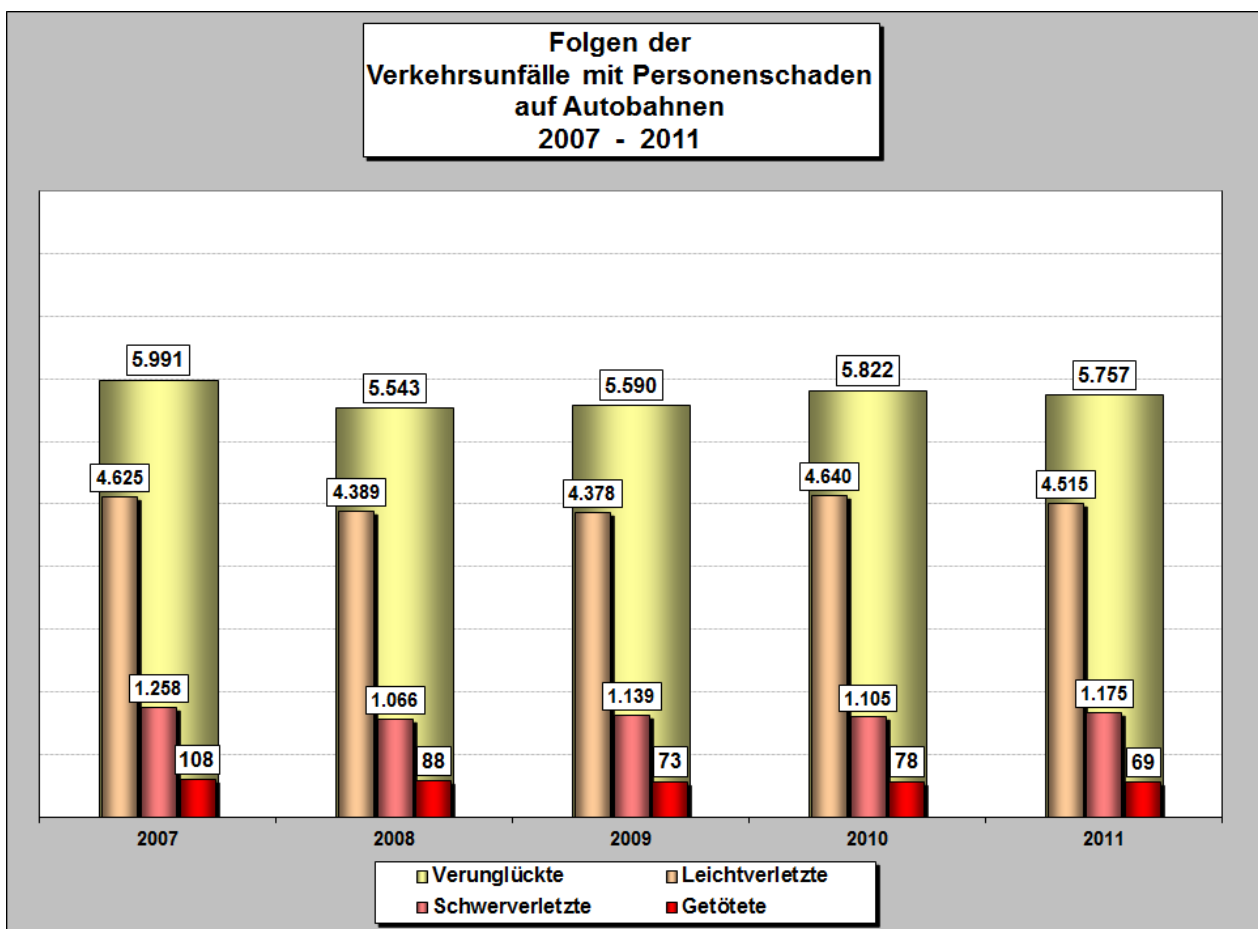
Seit 2007 sank auf den Autobahnen die Zahl aller **Verkehrsunfälle** um **7 %** auf 36.685. Dieser Rückgang wurde allein **im letzten Jahr** erzielt, denn 2010 hatte es trotz der überaus positiven Gesamtentwicklung Zuwächse gegeben..

Die Zahl der **Verunglückten** ging in den letzten **fünf Jahren** um **4 %** auf 5.757 **zurück**, letztes Jahr sank sie um 1 %.

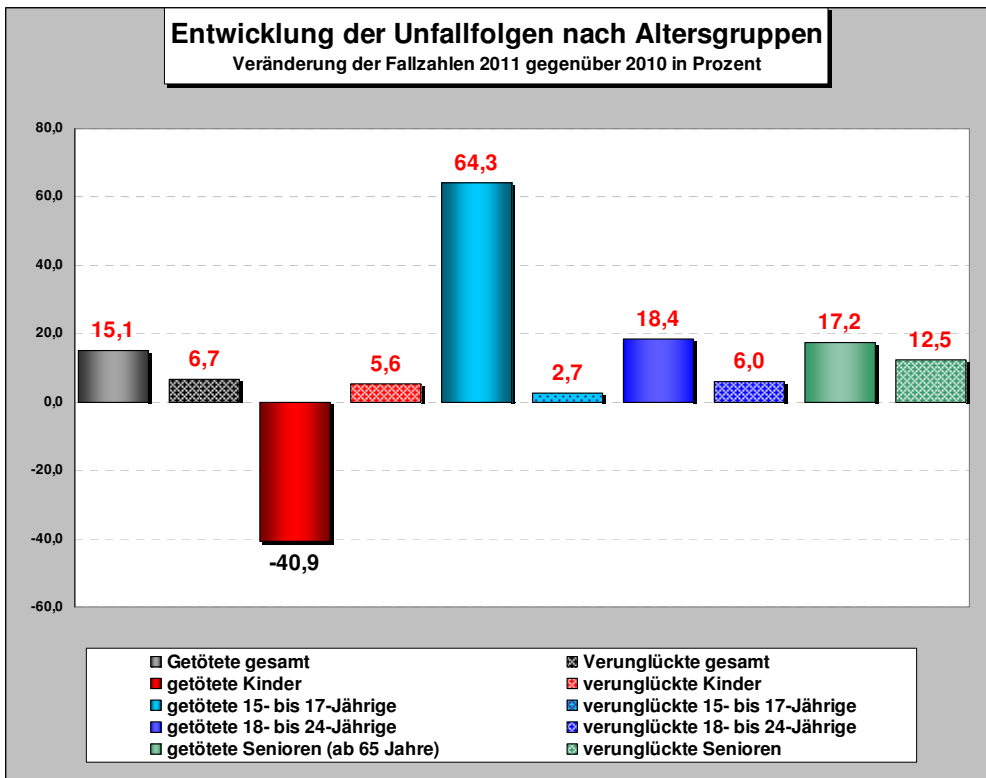
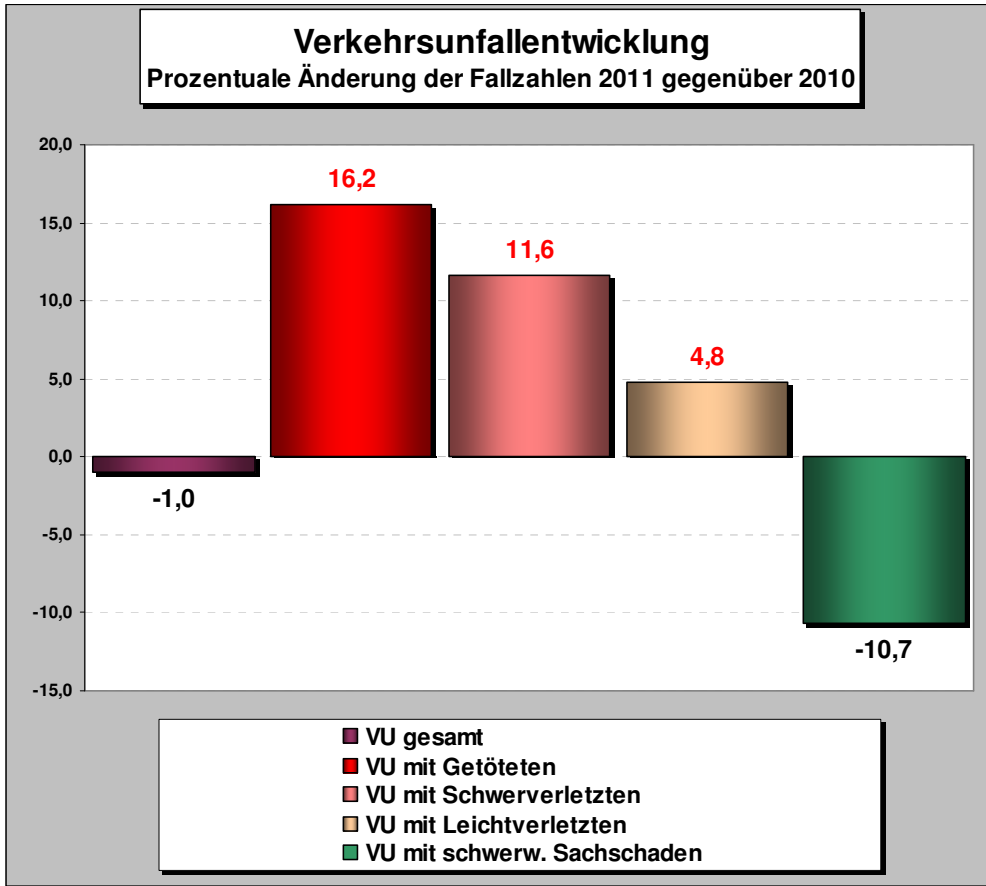
Bei den **Verletzten** gab es in **fünf Jahren** einen **Rückgang** um **3 %** auf 5.690, gegenüber dem **Vorjahr** um **1 %**.

Die Zahl der **Verkehrstoten** **reduzierte** sich im Fünf-Jahres-Zeitraum um **36 %** auf 69, davon alleine **13 % letztes Jahr**.

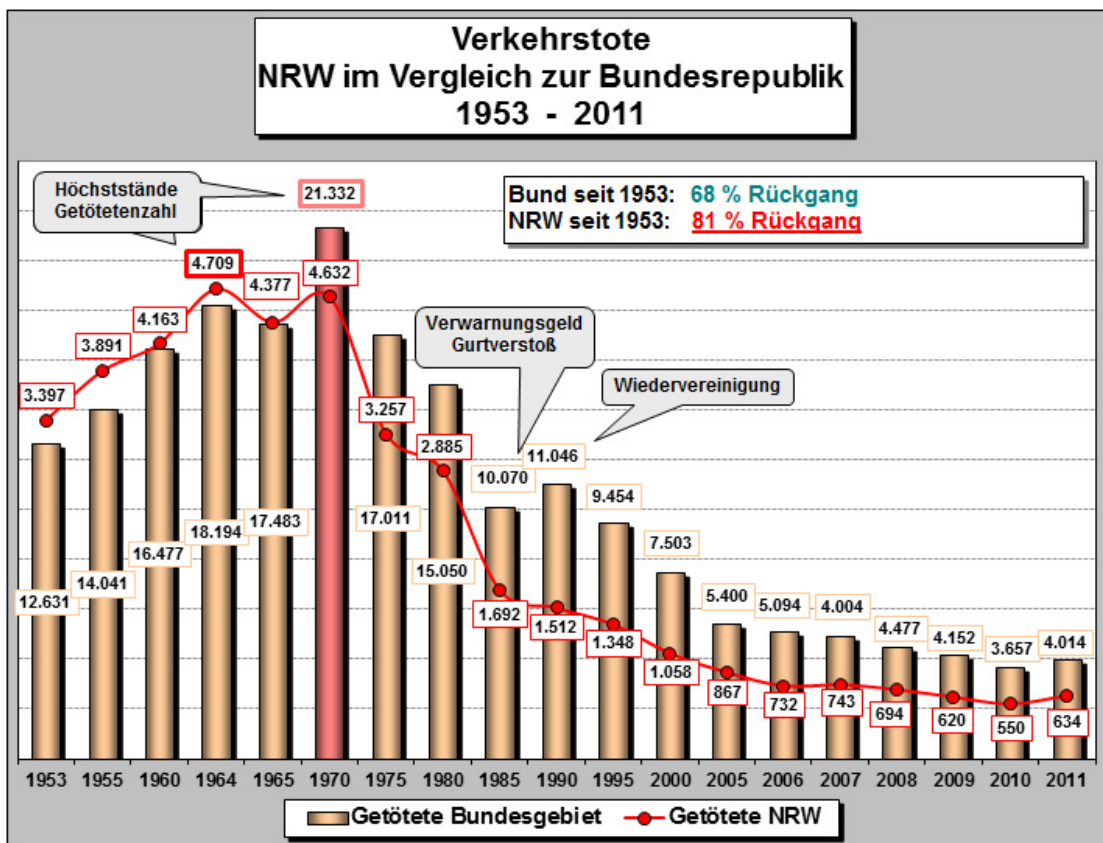
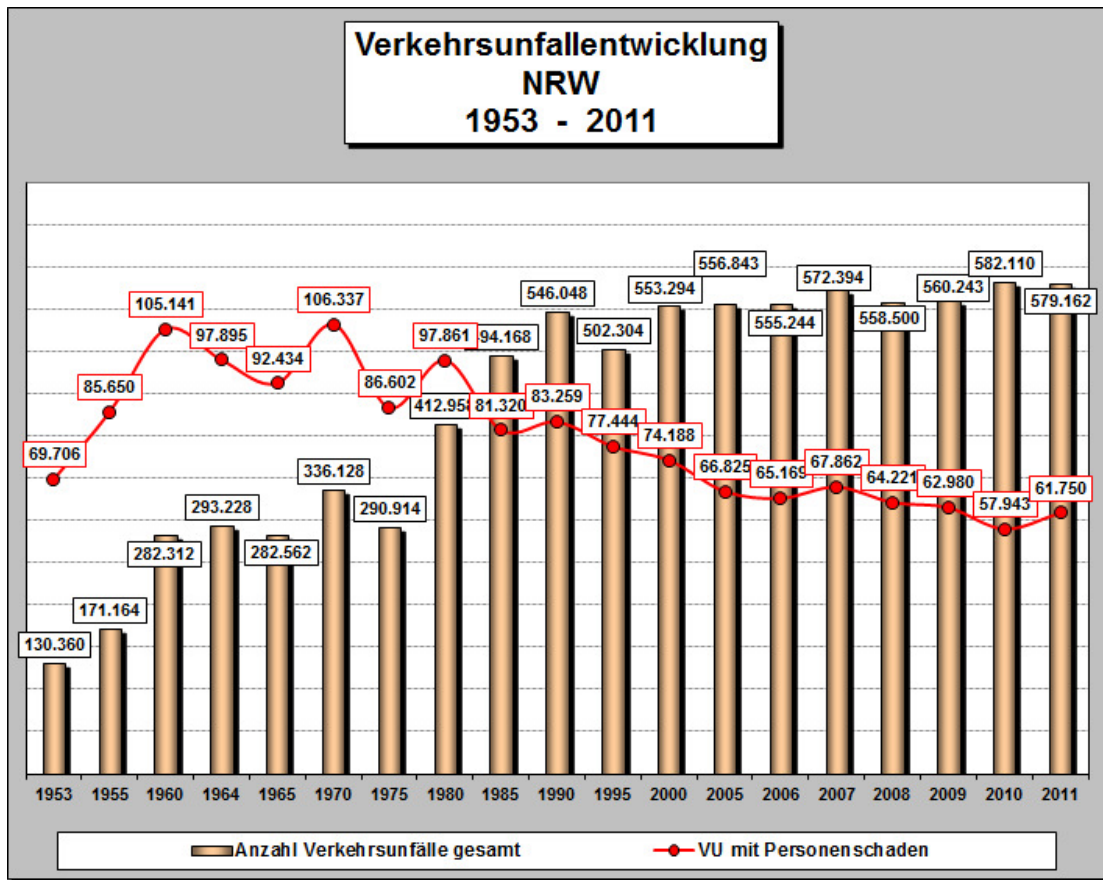
Die **Autobahnen in NRW** gehören nach wie vor zu den **sichersten Straßen im Land**.



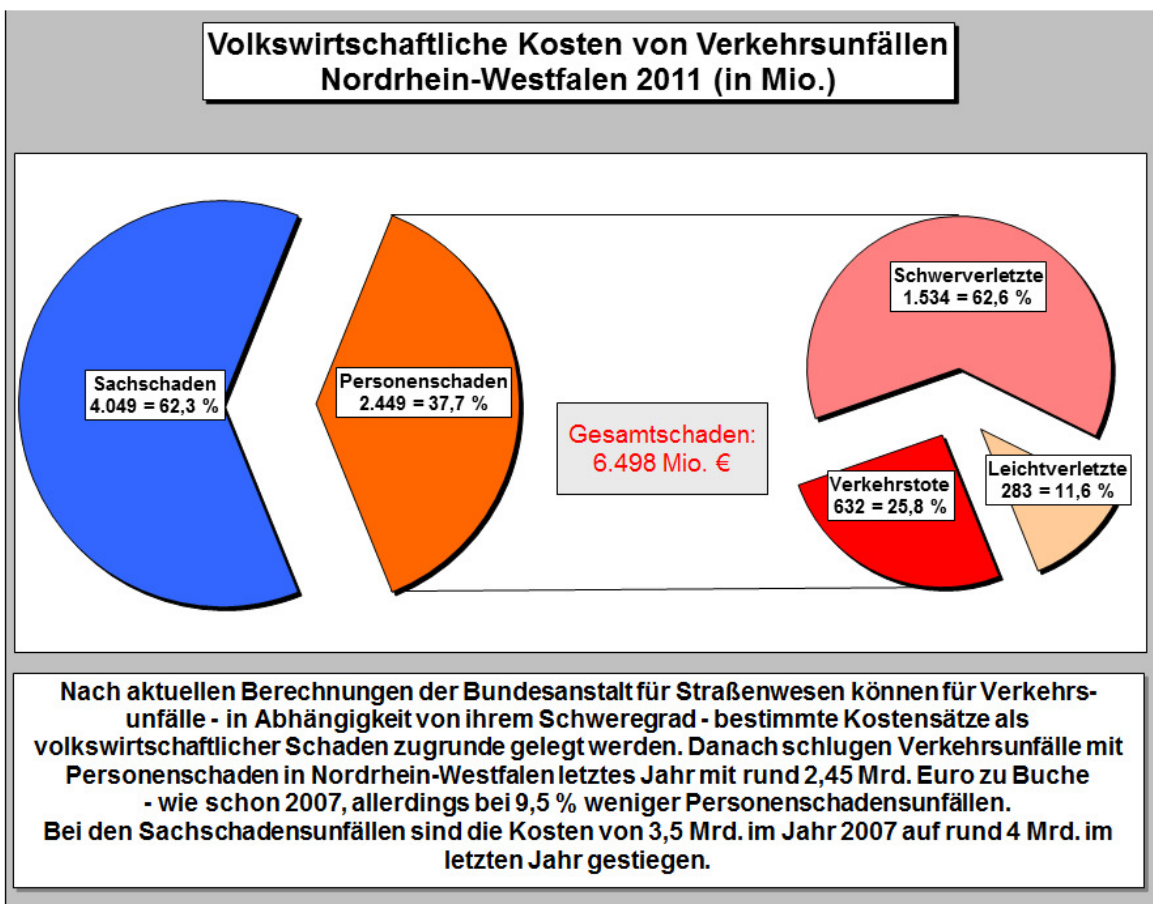
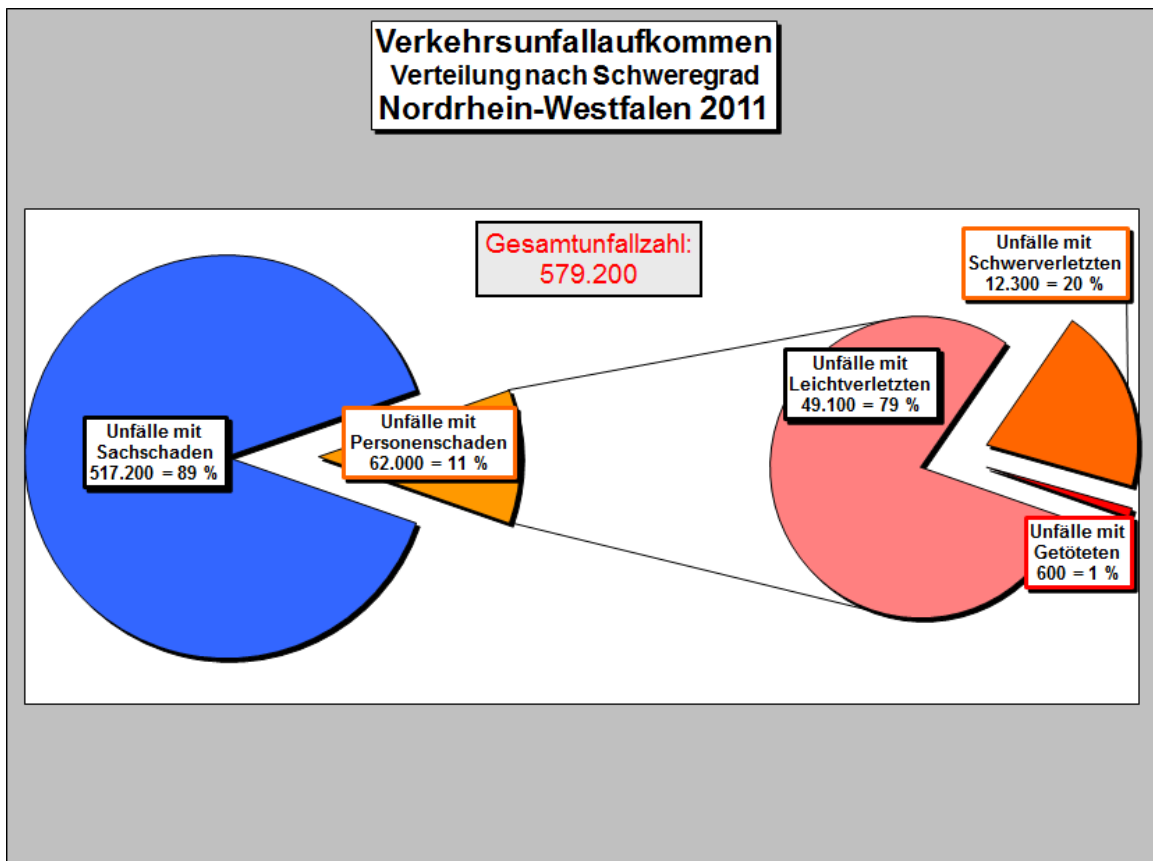
Unfallentwicklung nach Kategorien und Altersgruppen



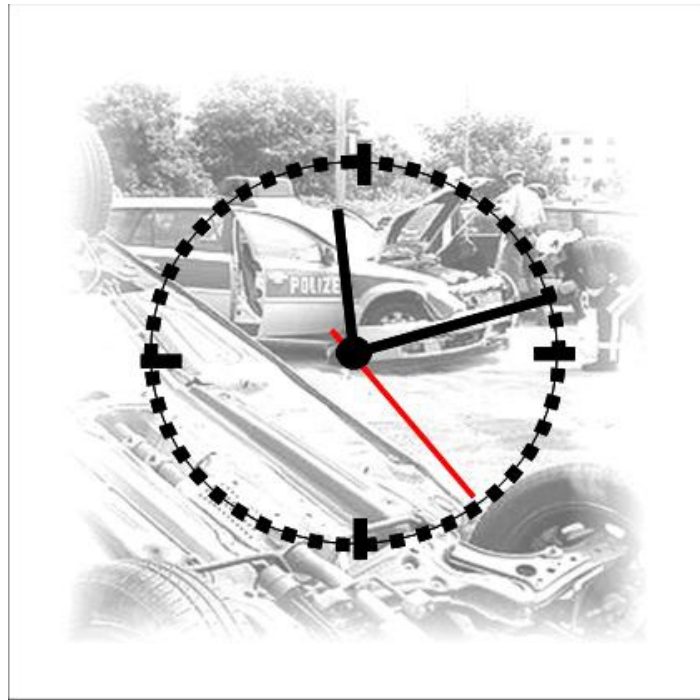
Zeitreihen



Verkehrsunfallaufkommen und Unfallkosten, volkswirtschaftlicher Schaden



Unfalluhr



2011 in NRW:

(Vorjahreswerte in Klammern)

- Ø alle 55 (54) Sekunden nahm die Polizei einen Verkehrsunfall auf
- Ø alle 7 (7) Minuten ein Verunglückter
- Ø alle 33 (37) Minuten ein verunglückter Radfahrer
- Ø alle 37 (40) Minuten ein verunglückter 18- bis 24-Jähriger
- Ø alle 58 (65) Minuten ein verunglückter Senior (ab 65 Jahre)
- Ø alle 74 (79) Minuten ein verunglücktes Kind
- Ø alle 91 (90) Minuten ein Verunglückter auf der Autobahn
- Ø alle 116 (120) Minuten ein verunglückter 15- bis 17-Jähriger
- Ø alle 14 (16) Stunden ein Verkehrstoter

Anmerkung: Unter „Verunglückte“ sind Getötete und Verletzte zusammengefasst.