



Verkehrsausschuss

71. Sitzung (öffentlich)

10. März 2005

Düsseldorf - Haus des Landtags

13:30 Uhr bis 16:30 Uhr

Vorsitz: Manfred Hemmer (SPD)

Stenografin: Eva-Maria Bartylla

Verhandlungspunkte und Ergebnisse:

Seite

1 Verkehrsunfallentwicklung 2004

1

Bericht der Landesregierung

In Verbindung damit:

Verkehrssicherheit in NRW. Das Verkehrssicherheitsprogramm 2004

Information 13/1134

Bericht des Ministers für Verkehr, Energie und Landesplanung

Und:

Risiko Müdigkeit am Steuer ernst nehmen - Initiative für mehr Verkehrssicherheit ergreifen

Antrag

der Fraktion der CDU

Drucksache 13/6308

Der Ausschuss hört einen Vortrag von Minister Dr. Horstmann (MVEL) zum Verkehrssicherheitsprogramm und einen Bericht von PD Blindenbacher (IM) zur Verkehrsunfallstatistik.

Den CDU-Antrag lehnt der Ausschuss mit den Stimmen von SPD und Grünen gegen die Stimmen von CDU und FDP ab.

2 Rhein-Ruhr-Express 8

Minister Dr. Axel Horstmann (MVEL) und Hans-Ulrich Mann (Intraplan Consult GmbH) unterrichten den Ausschuss über den aktuellen Sachstand.

3 Auswirkungen der LKW-Maut auf Nordrhein-Westfalen 18

Minister Dr. Axel Horstmann (MVEL) nimmt Stellung.

4 Neufassung des Landesplanungsgesetzes (LPIG) 24

Gesetzentwurf
der Landesregierung
Drucksache 13/6101

Vorlagen 13/3097 und 13/3165

Ausschussprotokoll 13/1447

In Verbindung damit:

Landesplanungsbericht 2001

Vorlage 13/1069

Es findet keine Diskussion statt. Der Ausschuss gibt kein Votum ab.

5 Sonderwirtschaftsgebiet Ruhr schaffen 24

Antrag
der Fraktion der FDP
Drucksachen 13/5563 und 13/6299

In Verbindung damit:

**Industrielle Basis im Ruhrgebiet stärken -
Dienstleistungssektor ausbauen - Forschung und Entwicklung fördern**

Entschließungsantrag
der Fraktion der SPD und
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Drucksache 13/5642

Der Ausschuss verzichtet auf eine Aussprache und gibt kein Votum ab.

6 Hochgeschwindigkeit für moderne und verbraucherfreundliche Fahrgastrechte 25

Antrag
der Fraktion der SPD und
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Drucksache 13/6238

Der Ausschuss stimmt dem Antrag einstimmig zu.

7 Gesetz über die Sicherheit in Hafenanlagen im Land Nordrhein-Westfalen (Hafenanlagensicherheitsgesetz - HaSiG) 26

Gesetzentwurf
der Landesregierung
Drucksache 13/6461
Zuschrift 13/4788

Es erfolgt keine Aussprache. Der Ausschuss gibt kein Votum ab.

**7 Gesetz über die Sicherheit in Hafenanlagen im Land Nordrhein-Westfalen
(Hafenanlagensicherheitsgesetz - HaSiG)**

Gesetzentwurf
der Landesregierung
Drucksache 13/6461

Zuschrift 13/4788

- siehe Beschlussprotokoll -

gez. M. Hemmer
Vorsitzender

2 Anlagen

beh/15.06.2005/23.06.2005

222

III B 3 / MR Ulrich Malburg

Sprechzettel für Minister Dr. Axel Horstmann zur Sitzung des Verkehrsausschusses des Landtags NRW am 10.03.2005
Tagesordnungspunkt **„Verkehrssicherheit in NRW. Das Verkehrssicherheitsprogramm 2004“**

Folie 1

Anrede,

Ende Oktober ist Ihnen das Verkehrssicherheitsprogramm NRW als Broschüre zugegangen. Sie haben sicher schon einmal rein geschaut und festgestellt: NRW hat auf diesem Feld mehr zu bieten als Viele wissen. Ich möchte die Gelegenheit nutzen, Ihnen die wichtigsten Aspekte kurz und anschaulich zu präsentieren.

Nordrhein-Westfalen ist ein mobiles Land mit eng geknüpftem Straßenverkehrsnetz, das europaweit seinesgleichen sucht.

Auf 95.000 Kilometern Straße in NRW bewegen sich täglich Millionen Fahrzeuge, deren Insassen in aller Regel gesund und

unversehrt ihr Ziel erreichen. Dazu trägt die nordrhein-westfälische Verkehrspolitik bei.

Erfolgsgeschichte

Folie 2

Wir können heute selbstbewusst sagen: Unsere Konzepte greifen, denn die Unfallstatistik oder vielmehr die Verkehrssicherheitsstatistik von Nordrhein-Westfalen beschreibt eine Erfolgsgeschichte.

Folie 3

Wir haben den bisher niedrigsten Stand der im Verkehr getöteten Personen seit Beginn der Verkehrsunfallstatistik vor 52 Jahren erreicht.

Folie 4

Damit sind wir auf einem bemerkenswert guten Niveau: NRW steht im **nationalen und internationalen Ranking** ganz oben. Wir haben die niedrigste Rate der Getöteten aller deutschen Bundesländer und auch in Europa, wenn man einmal von Malta absieht.

Mit 5,2 Getöteten je 100.000 Einwohner in 2003 liegen wir bundesweit an der Spitze der Flächenländer und sogar vor den europäischen "Vorzeigeländern": Vereinigtes Königreich (5,9), Schweden (6,7), Niederlande (6,8). Die Zahlen für 2004, die

diesen Positiven Trend bestätigen, wird Ihnen anschließend der Vertreter des Innenministeriums darstellen.

Wenn wir dennoch nicht zufrieden sein können, dann weil es um Menschenleben geht und jeder Verkehrstote einer zu viel ist.

Folie 5

Unser besonderes Augenmerk gilt natürlich den schwächeren Verkehrsteilnehmern, insbesondere den Kindern. Die Zahl der getöteten Kinder sinkt kontinuierlich. Allerdings bereitet die aktuelle Entwicklung der Unfälle auf Schulwegen und die Sicherung der Kinder im Auto Sorge, wie Sie später noch hören werden.

Anrede,

jeder Unfall ist eine Herausforderung, die Sicherheit des Straßenverkehrs weiter zu verbessern. Mit dem neuen, 5. Verkehrssicherheitsprogramm, das für die Jahre 2004 bis 2015 gilt, geben wir dazu neue Impulse. Und wir berücksichtigen bei unseren Maßnahmen die Veränderungen des Altersaufbaus unserer Gesellschaft ebenso wie die neuen Techniken, die in Fahrzeugen und bei der Verkehrslenkung Anwendung finden können, sowie die neuen Erkenntnisse der Mobilitätsforschung.

Folie 6

Unser Ziel heißt: Wir wollen maximal mögliche Sicherheit im Straßenverkehr. Langfristig wollen wir die **"Vision Zero"** anstreben. D.h. niemand soll auf den Straßen zu Schaden kommen. Als messbares Zwischenziel haben wir uns die Halbierung der Zahl der getöteten Personen im Verkehr bis zum Jahr 2015 vorgenommen.

Dieser Ansatz steht in Einklang mit den Zielen der Europäischen Kommission.

"Vision Zero" ist dabei keine rechtliche Vorgabe, sondern eine sehr ernsthafte kollektive Selbstverpflichtung mit klar definierten Zielen, die zum Handeln anspornen.

Anrede,

Halbierung der Zahl der im Verkehr Getöteten bis 2015 und langfristig kein einziger tödlicher Unfall mehr. Wie schaffen wir das?

Und wie schaffen wir es, ohne Mobilitätsbeschränkungen?

Folie 7

Wie auf den meisten Politikfeldern gibt es hier nicht den einen, den Königsweg. Für unsere Ziele brauchen wir ein aufeinander

abgestimmtes **Maßnahmenbündel**. Wir haben uns daher für ein ganzes Konzept entschieden.

Wir gehen von fünf Handlungsfeldern aus, die die Verkehrssicherheit bestimmen: **Mensch, Wahl des Verkehrsmittels, Infrastruktur, Technik und Rettungswesen**.

Auf diese Handlungsfelder richten wir uns aus. Und wenn ich "uns" sage, meine ich damit alle verantwortlichen privaten und öffentlichen Akteure, die mit Verkehrssicherheit befasst sind. Verbände, Vereine, Clubs, Behörden und natürlich die Verkehrsteilnehmerinnen und –teilnehmer selbst. Die Verantwortung und die Verpflichtung für Verkehrssicherheit liegt bei uns Allen – und bei jedem Einzelnen.

Die Handlungsfelder und wichtigsten Maßnahmen im Einzelnen:

Handlungsfeld "Mensch"

Folie 8

Am Ende kommt es auf das Verhalten der einzelnen Verkehrsteilnehmer an. In der Regel führt menschliches Fehlverhalten zu Unfällen. Deshalb steht der Mensch im Mittelpunkt unserer Bemühungen. Deshalb werden wir dafür sorgen, alles Gefahrverursachende aus dem Weg zu räumen.

Und wir wollen die Fähigkeiten des Einzelnen für eine verantwortungsvolle und vernünftige Verkehrsteilnahme individuell stärken. Verkehrs- und Mobilitätserziehung bei Kindern und Jugendlichen und lebenslanges Lernen bei uns Erwachsenen aber auch Verkehrssicherheitssaufklärung sind unerlässlich und müssen den aktuellen Lebenssituationen angepasst werden.

Öffentlichkeitskampagnen und Aktionen für alle Zielgruppen, Alte und Junge, Fußgänger, Skater, Radfahrer, Motorrad- und Autofahrer. Sicherheit muss überall und immer wieder Thema sein, so erreichen wir ein Bewusstsein und eine Kompetenz der Menschen für verantwortungsbewusste und sichere Mobilität.

Handlungsfeld "Verkehrsmittelwahl"

Folie 9

Anrede,

dieses Bewusstsein gilt es gerade auch hinsichtlich der Wahl der Verkehrsmittel und ihrer Kombination zu schärfen. Wir wollen, dass zukünftig andere Verkehrsmittel – also der ÖPNV, das Fahrrad und die "eigenen Beine" – mehr als bisher und genauso selbstverständlich genutzt werden wie das Auto.

Es ist nur vernünftig, für jede Situation das jeweils beste Verkehrsmittel zu nutzen, oder aber mehrere miteinander zu verknüpfen – zu "Reiseketten", wie Verkehrsplaner das nennen.

Hier müssen wir die Schnittstellen optimieren und eine hohe Benutzerfreundlichkeit gewährleisten. Einiges haben wir schon vorzuweisen: den Integralen Taktfahrplan und den NRW-Tarif z.B. oder aber die Stärkung der Fahrgastrechte.

Aber auch Information und Kommunikation der vielfältigen Angebote aller Verkehrsträger, des ÖPNV, von Sammeltaxen, Nachtbussen, Mobilitätszentralen und Fahrradstationen, um nur wenige Begriffe zu nennen, wollen wir intensivieren. Deren Infrastruktur gilt es weiter auszubauen und zu stärken – gemeinsam mit den Kommunen.

Verkehrssicherheitsarbeit muss vor Ort, in den Kommunen stattfinden. Nur hier können alle Aktivitäten situationsgerecht und passgenau zusammengeführt werden. Die einzelnen Akteure und Kommunen wollen wir noch stärker zu Erfahrungsaustausch und Zusammenarbeit zusammenführen. Wir werden dazu ein "Netzwerk verkehrssichere Städte in NRW" gründen.

Handlungsfeld "Infrastruktur"

Folie 10

Anrede,

bei allen Bemühungen, den motorisierten Individualverkehr auf den ÖPNV zu verlagern und damit die Verkehrssicherheit zu

erhöhen, müssen wir auch künftig mit hohen Verkehrsbelastungen auf den Straßen rechnen.

Unsere infrastrukturellen Maßnahmen sollen ihren Beitrag zur Verkehrssicherheit leisten. Sie reichen vom sechs-streifigen Ausbau unserer Magistralen über Lückenschlüsse im Netz, Ortsumgehungen und Maßnahmen zur Steigerung der Sicherheit in Tunneln und an Bahnübergängen über die Gestaltung des Straßenraumes bis hin zur Entwicklung und Anwendung rechnergestützter Straßenerhaltungssysteme und zu Sicherheitsaudits.

Der ADAC hat die Sicherheit der Tunnel "Strümp" und "Rheinschlinge" nahe der neuen Flughafenbrücke (im Zuge der A 44) und des Weserauen-Tunnel untersucht und allen gute bis sehr gute Sicherheitsstandard bestätigt.

Anrede,

Verkehrssicherheit bedeutet aber natürlich nicht nur die Sicherheit des motorisierten Verkehrs, sondern selbstverständlich auch die des nicht motorisierten Verkehrs.

Auch im Radwegenetz schließen wir daher die Lücken und optimieren das Radverkehrssystem weiter. Das gilt auch für Fußwege. Der Fußverkehr bietet noch viel Potenzial.

Und auch die landesplanerischen und städtebaulichen Möglichkeiten gilt es auszuschöpfen. "Verkehrssparende" Nutzung, d.h. die Nähe und Verbindung von Wohnen, Bildung, Arbeiten, Einkaufen und Erholen verkürzt die Wege und erhöht damit die Verkehrssicherheit.

Handlungsfeld "Technik"

Folie 11

Anrede,

auf diesem Feld setzen wir uns für die schnellstmögliche Einführung und Nutzung aller innovativen technischen Sicherheits- und Schutzeinrichtungen ein. Sowohl gegenüber dem Bund und der EU als auch gegenüber den Herstellern von Fahrzeugen aller Art.

Darüber hinaus nutzen und optimieren wir die Möglichkeiten der Informations-, Kommunikations- und Leittechnologien zur Erhöhung der Verkehrssicherheit. So werden der Ruhrpilot wie die Verkehrstelematik insgesamt einen wichtigen Beitrag zum zügigen und damit sicheren Verkehrsfluss leisten.

Handlungsfeld "Rettungswesen"

Folie 12

Anrede,

lassen Sie mich zum Schluss auf den "sichtbarsten" Retter von Menschenleben, das **Rettungswesen** eingehen. Hier wollen wir

nicht nur die Ausbildung der professionellen Rettungskräfte verbessern und die ehrenamtlichen Helferteams fördern, sondern auch die Bürgerinnen und Bürger zur Ausbildung und kontinuierlichen Weiterbildung in Sachen Erster Hilfe motivieren – zum lebensbegleitenden und vor allem zum lebenserhaltenden Lernen.

Folie 13

Damit schließt sich der Kreis unseres Verkehrssicherheitsprogramms. Wir sind am Ausgangspunkt unseres Konzeptes – dem Menschen – angekommen. Seiner Sicherheit gilt unser Programm. Unter dem Motto "Vision Zero" werden wir unser ehrgeiziges Ziel, die Halbierung der Zahl der im Verkehr Getöteten bis 2015 angehen. Ehrgeizig vor allem, weil wir schon Einiges erreicht haben und gewiss sind, die richtigen Wege zu verfolgen.

Anlage 1 zu APr 13/1496

Verkehrssicherheit in NRW

5. Verkehrssicherheitsprogramm

Sitzung des Verkehrsausschusses
10. März 2005

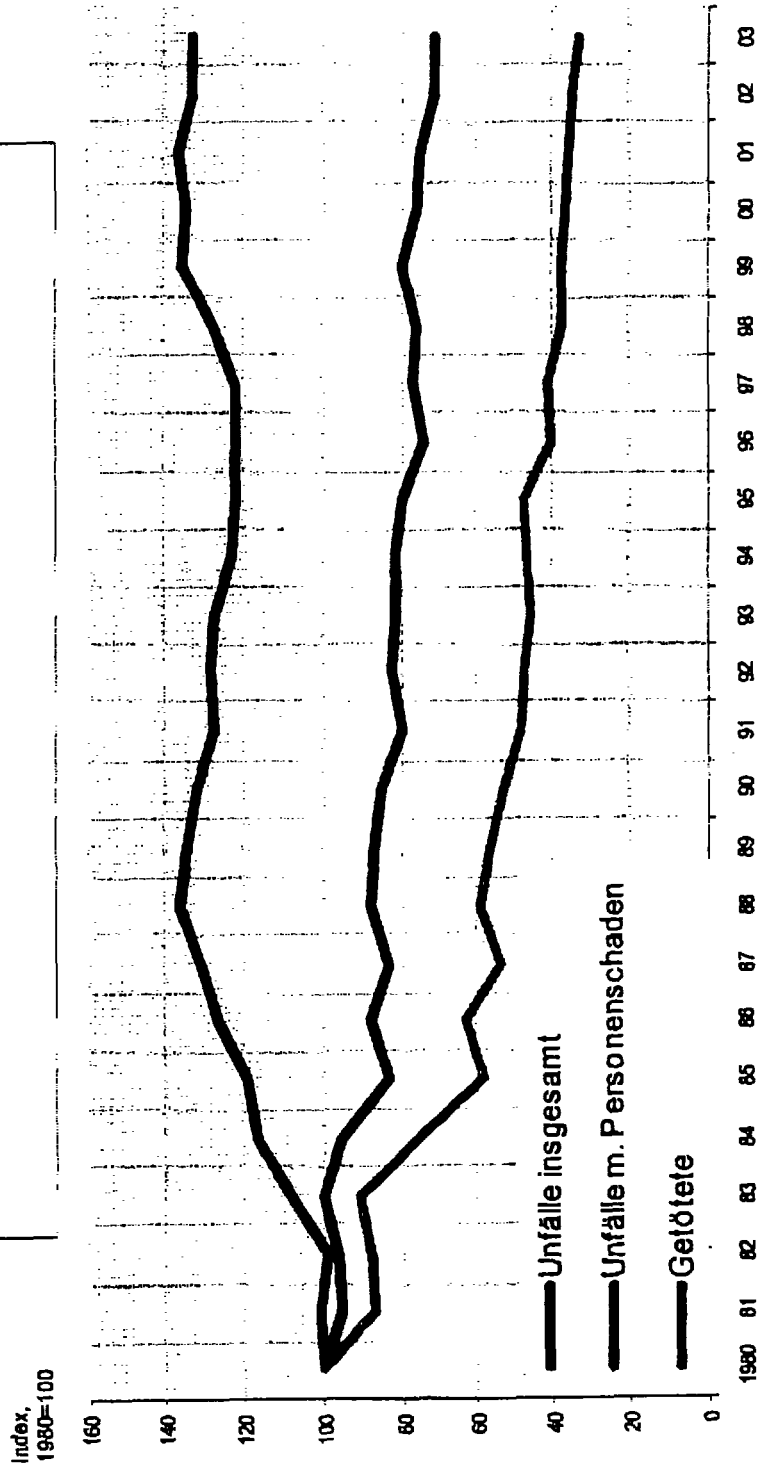


Ministerium für Verkehr,
Energie und Landesplanung
des Landes
Nordrhein-Westfalen

NRW.

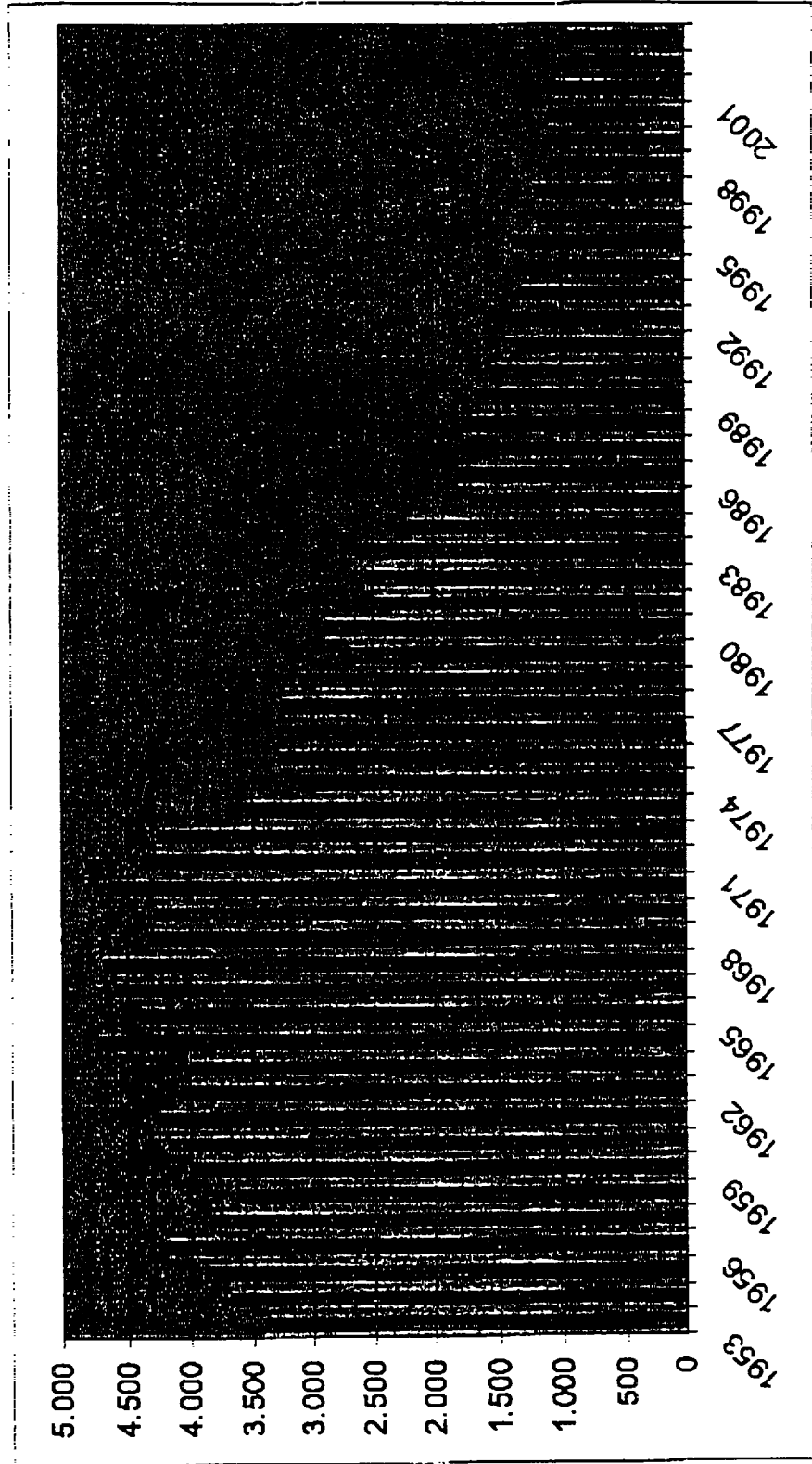
5. Verkehrssicherheitsprogramm NRW

Unfälle und Getötete auf allen Straßen



5. Verkehrssicherheitsprogramm NRW

Bei Straßenverkehrsunfällen getötete Personen in NRW 1953 bis 2003

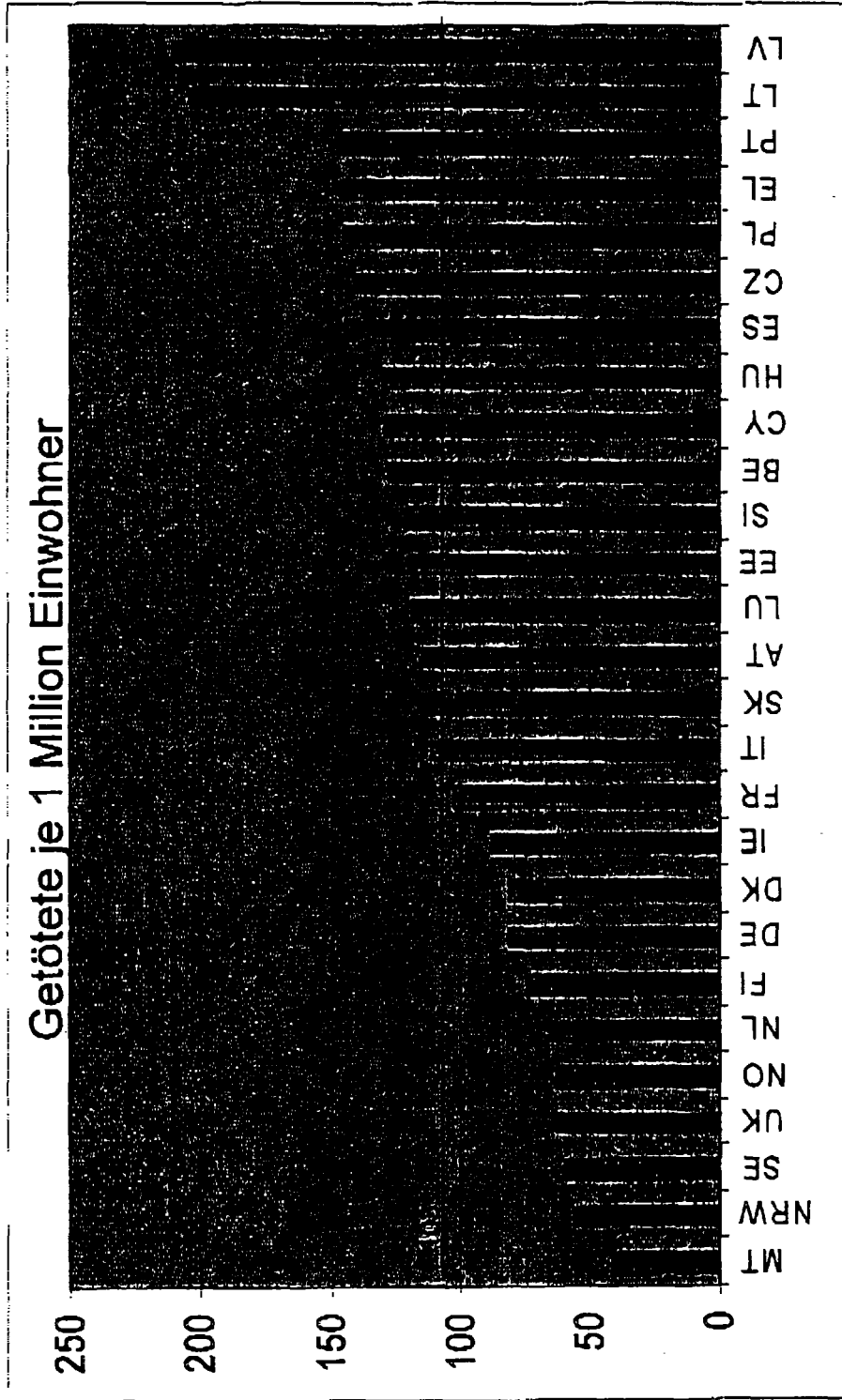


Ministerium für Verkehr,
Energie und Landesplanung
des Landes
Nordrhein-Westfalen

NRW.

Sitzung des Verkehrsausschusses
10. März 2005

5. Verkehrssicherheitsprogramm NRW



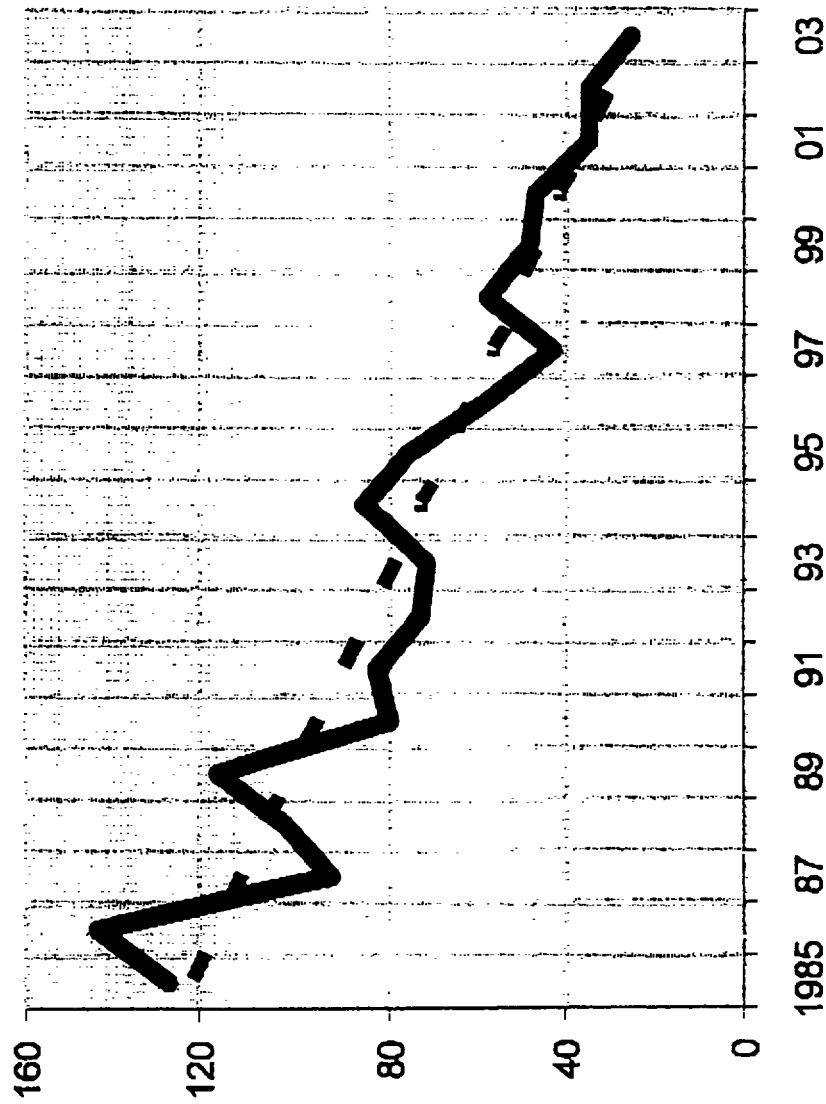
Ministerium für Verkehr,
Energie und Landesplanung
des Landes
Nordrhein-Westfalen



Sitzung des Verkehrsausschusses
10. März 2005

5. Verkehrssicherheitsprogramm NRW

Getötete Kinder



Sitzung des Verkehrsausschusses
10. März 2005



Ministerium für Verkehr,
Energie und Landesplanung
des Landes
Nordrhein-Westfalen

NRW.

5. Verkehrssicherheitsprogramm NRW

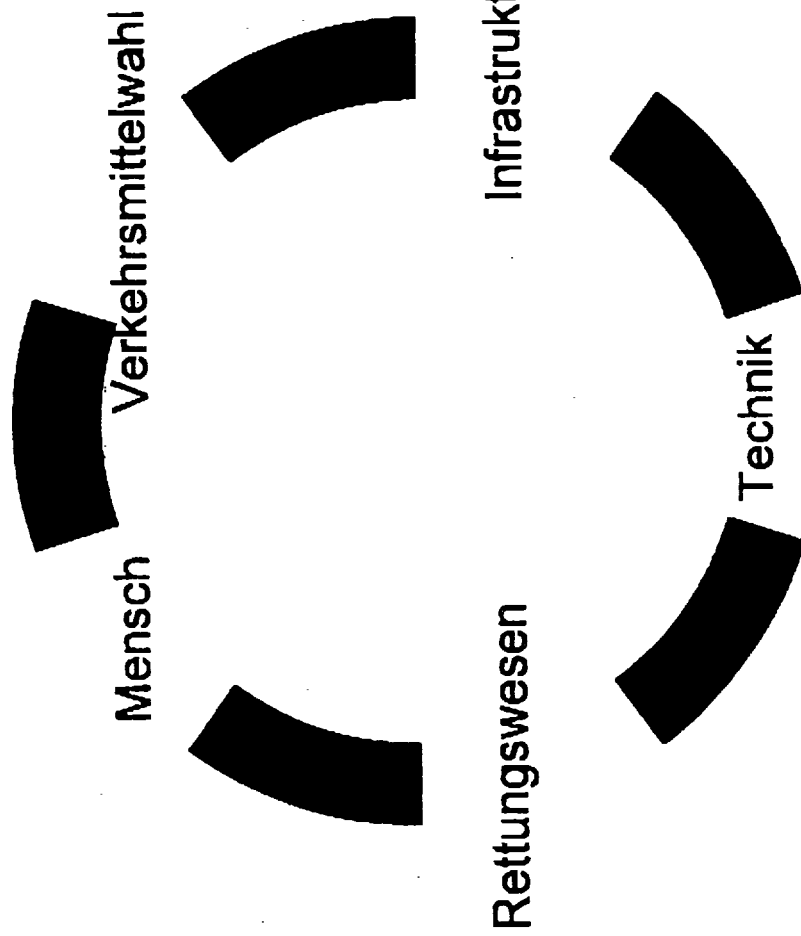
Unser Ziel

- Langfristig: „Vision Zero“:
 - keine Todesopfer
 - keine Verletzten
- Mittelfristig: Halbierung der Zahl der im Verkehr getöteten Personen bis 2015



5. Verkehrssicherheitsprogramm NRW

Handlungsfelder zukünftiger Verkehrssicherheitspolitik



Sitzung des Verkehrsausschusses
10. März 2005



Ministerium für Verkehr,
Energie und Landesplanung
des Landes
Nordrhein-Westfalen

NRW.

5. Verkehrssicherheitsprogramm NRW

- **Handlungsfeld „Mensch“**
 - Verkehrssicherheitsaufklärung
 - Verkehrs- & Mobilitätserziehung
 - Lebensbegleitendes Lernen
 - Begleitetes Fahren mit 17
 - Verkehrsüberwachung
 - und weitere Maßnahmen im
- 5. Verkehrssicherheitsprogramm ...



5. Verkehrssicherheitsprogramm NRW

- **Handlungsfeld „Verkehrsmittelwahl“**
 - **Stärkung & Kommunikation des Mobilitätsangebots**
 - Mobilitätszentralen
 - ÖPNV
 - Sammeltaxen und Nachtbusse
 - Radverkehrsnetz & Routenplaner
 - Fahrradstationen
 - Umstieg auf die eigenen Füße
 - **und weitere Maßnahmen im**
- 5. Verkehrssicherheitsprogramm...



5. Verkehrssicherheitsprogramm NRW

- **Handlungsfeld „Infrastruktur“**
 - Sicherheitsorientierter Straßenbau
 - Ausbau des Netzes (BAB, Ortsumgehungen, etc.)
 - Beseitigung von Unfallhäufungsstellen
 - Überprüfung aller nicht technisch gesicherten Bahnübergänge
 - Bestehende Tunnel den neuesten Richtlinien anpassen
 - Kreisverkehre
 - und weitere Maßnahmen im
- 5. Verkehrssicherheitsprogramm...



5. Verkehrssicherheitsprogramm NRW

- Handlungsfeld „Technik“
 - Fahrzeuge mit passiven Schutzeinrichtungen
 - z.B: Fahrerassistenzsysteme
 - Motorräder mit ABS
 - Standardisierte Befestigungsmöglichkeiten für Kindersitze (Isofix)
 - LKW-Spiegel zur Beseitigung des toten Winkels
 - Ruhrpilot / Verkehrstelematik
 - und weitere Maßnahmen im
- 5. Verkehrssicherheitsprogramm ...



5. Verkehrssicherheitsprogramm NRW

- Handlungsfeld „Rettungswesen“
 - „Erste Hilfe“ durch Bürgerinnen und Bürger stärken
 - Förderung der Ehrenamtlichen
 - „112“ überall in Europa
 - Mehrsprachigkeit in den Notrufzentralen
 - Aufruf zur Ausstattung von Fahrzeugen mit Satelliten gestützten Notrufsystemen
 - und vieles mehr im
- 5. Verkehrssicherheitsprogramm...



Anlage 1 zu APr 13/1496

5. Verkehrssicherheitsprogramm NRW

„Vision Zero“
für
ein sicheres NRW.

Sitzung des Verkehrsausschusses
10. März 2005



Ministerium für Verkehr,
Energie und Landesplanung
des Landes
Nordrhein-Westfalen

NRW.

Verkehrsunfallstatistik 2004

(Verkehrsausschuss des Landtags, 10. März 2005)

Die Verunglücktenzahlen sind in Nordrhein-Westfalen auf einen historischen Tiefstand gesunkenen. Sorgen macht allerdings das immer noch mangelnde Anschlilverhalten der Verkehrsteilnehmer. Besonders besorgniserregend ist der Umstand, dass im vergangenen Jahr mehr Kinder getötet bzw. verletzt wurden, weil sie nicht oder nicht richtig gesichert waren.

In der Folge wird auf spezielle Themenfelder eingegangen, die für eine Gesamtbeurteilung sowie für die strategische und taktische Ausrichtung der polizeilichen Verkehrssicherheitsarbeit von Bedeutung sind (die nachstehend aufgeführten Nummern, Überschriften und Seitenzahlen korrespondieren mit der vorliegenden "Verkehrsunfallstatistik Nordrhein-Westfalen 2004").

2. – Verkehrsunfallentwicklung/-messzahlen (Seite 8)

Mit 862 getöteten und 85.140 verletzten Verkehrsteilnehmern wird der bisher niedrigste Stand seit Beginn der systematischen statistischen Erfassung von Verkehrsunfalldaten vor 52 Jahren erreicht.

Der Rückgang, der bei den tödlich Verunglückten im Jahre 2003 schon - 4,8 % und bei den Verletzten - 1,3 % erreicht hatte, verstärkte sich im vergangenen Jahr um weitere - 8,5 % bei den Getöteten und - 3,0 % bei den Verletzten.

Entgegen dieser Entwicklung mussten wir allerdings einen Anstieg der Zahl der getöteten Mitfahrer auf insgesamt 138 Menschen registrieren. Dies bedeutet eine Steigerung um 25,5 %. Noch deutlicher fiel die Steigerung bei den Mit-

fahrem in Pkw aus. Hier erhöhte sich die Zahl der Getöteten um 33,7 % auf 127.

Da davon auszugehen ist, dass in einer Vielzahl der Fälle Sicherungseinrichtungen wie Gurt oder Kinderrückhaltesysteme nicht richtig oder gar nicht genutzt wurden, wird diesem Fehlverhalten zukünftig noch stärkere Aufmerksamkeit zu schenken sein. Die im vergangenen Jahr gestartete landesweite Kampagne „NRW mit Gurt“ werden wir daher auch in diesem Jahr fortführen.

Insgesamt wurden 2004 von der nordrhein-westfälischen Polizei 557.064 Verkehrsunfälle aufgenommen, was einen Zuwachs von 0,2 % im Vergleich zum Vorjahr bedeutet. Der Bestand an Kraftfahrzeugen in unserem Land wuchs in vergleichbarer Größenordnung.

Die Sicherheit im Straßenverkehr hat für die Menschen in Nordrhein-Westfalen einen hohen Stellenwert. Die jährlichen Untersuchungen hinsichtlich der „Ängste der Deutschen“ bestätigen dies. Danach ist die Furcht, Opfer eines Verkehrsunfalls zu werden, höher als die Furcht, Opfer einer Straftat zu werden.

2.1 – Schadensuhr (Seite 16)

Die Höhe der jeweiligen Unfallrisiken wird über die sog. Schadensuhr verdeutlicht.

2.2 – Unfallörtlichkeit (Seite 17)

Die meisten Verkehrsunfälle mit Personenschaden oder schwerwiegendem Sachschaden ereignen sich nach wie vor innerhalb geschlossener Ortschaften; in den letzten zehn Jahren betrug ihr Anteil rund 60 - 70 %. Im gleichen Zeitraum bewegte sich der Anteil der Verkehrsunfälle außerhalb geschlossener Ortschaften durchschnittlich bei 25 %; auf Bundesautobahnen bei 10 %.

Hervorheben möchte ich in diesem Zusammenhang, dass die meisten Unfälle mit Verkehrstoten außerhalb geschlossener Ortschaften zu beklagen sind.

2.3 – Unfälle mit Personenschaden (Seite 19)

Seit 1995 sank die Zahl der **Unfälle mit Personenschaden** um 12,7% auf 67.597 und erreichte damit den günstigsten Wert seit 1953. Der Rückgang gegenüber 2003 fiel mit 2,8 % recht deutlich aus.

Die Verunglücktenhäufigkeit erreichte in Nordrhein-Westfalen mit 476 verunglückten Personen pro 100.000 Einwohner das statistisch bisher günstigste Ergebnis.

2.4 – Getötete (Seite 21)

Die **Zahl der Verkehrstoten** ging in den letzten zehn Jahren um insgesamt 36,1 % auf 862 zurück. 2004 sank die Zahl der Getöteten um 8,5 % - nachdem sie bereits in 2003 um 4,8 % rückläufig war.

Mit nunmehr 4,7 Verkehrstoten pro 100.000 Einwohner hat Nordrhein-Westfalen erneut das niedrigste Ergebnis nach den Stadtstaaten erreicht.

Dennoch: Im Jahre 2004 wurde in Nordrhein-Westfalen alle **10 Stunden** ein Mensch im Straßenverkehr getötet.

2.5 – Verletzte (Seite 24)

Die **Zahl der Verletzten** sank seit 1995 um insgesamt 14,2 % auf 85.140.

In einer 5-Jahresbetrachtung „**Verkehrsbeteiligung**“ wird deutlich, dass zwar nach wie vor die meisten Personen bei Unfällen mit Pkw verletzt werden, dies allerdings mit sinkender Tendenz.

2004 wurde alle **sechs Minuten** ein Mensch bei einem Verkehrsunfall verletzt.

2.6 – Kinder (unter 15 Jahren) (Seite 27)

2004 sank die Zahl der verunglückten Kinder (aktive Beteiligung und Mitfahrer) um 7,2 % auf 8.969. Obwohl mit 25 getöteten Kindern der bisher beste statistische Wert aus dem Vorjahr gehalten werden konnte, ist der Blick auf die Entwicklung der als Mitfahrer getöteten Kinder erschreckend: 13 Kinder starben, sieben mehr als im Vorjahr. Die Zahl der verletzten Kinder reduzierte sich in 2004 um 7,3 % und erreicht damit den bisher niedrigsten Stand. Allerdings waren auch hier hohe Anteile verunfallter mitfahrender Kinder zu verzeichnen: 32,2 % aller Verletzten, bei den Kindern unter sechs Jahren sogar 56,6 %.

2.7 – Schulwegverkehrsunfälle (Seite 33)

Der Rückgang in diesem Bereich seit dem Jahr 2000 wurde durch den starken Anstieg im letzten Jahr vollständig aufgezehrt. Waren in 2003 noch 1.048 Schulkinder an Verkehrsunfällen beteiligt, so stieg deren Zahl im letzten Jahr um 21,3 % auf 1.271.

Bei **Schulbusunfällen** (Seiten 56/57) verunglückten 2004 insgesamt 123 mitfahrende Kinder, 92 (296,7 %) mehr als im Vorjahr (31).

2.8 – 18-Jährige Fahranfänger (Seite 35)

Die Zahl der Verkehrsunfälle, an denen 18-jährige Pkw-Fahrer **beteiligt** waren, sank seit 2000 um 11,6 % auf 5.550. Im letzten Jahr gab es einen minimalen Anstieg um 0,2 %.

Die Zahl der 18-jährigen Pkw-Fahrer als **Unfallverursacher** sank seit 2000 auf 4.078 um insgesamt 11,5 %.

Bei fast jedem vierten Unfall (22,6 %) war unangepasste Geschwindigkeit die Ursache.

2.9 – Junge Erwachsene (18 bis 24 Jahre) (Seite 37)

Nachdem in 2003 noch eine Steigerung zu verzeichnen war, sank die Zahl der Getöteten bei den Verkehrsteilnehmern im Alter von 18 bis 24 Jahren mit 159 auf einen neuen Tiefststand. Die Zahl der verletzten Personen dieser Altersgruppe ging in den letzten zehn Jahren insgesamt um 24,7 % auf 15.780 zurück. 2004 gab es einen Rückgang um 2,2 % auf den bisher niedrigsten Stand.

Der Anteil der 18 bis 24 Jährigen an der Gesamtbevölkerung liegt bei 7,7 %, ihr Anteil an der Verunglücktenzahl bei 18,5 %.

Immer noch hoch ist auch die Verursacherquote: Von 40.542 an Verkehrsunfällen beteiligten jungen Erwachsenen waren diese in 64,2 % auch Unfallverursacher. Dies bedeutet eine leichte Steigerung zum Vorjahr um 0,6 %.

2.10 – Senioren (Seite 40)

Nach der leichten Steigerung im Vorjahr hat die Zahl der getöteten Menschen ab 65 Jahren mit 209 Fällen das bisher niedrigste Ergebnis aus dem Jahr 1999 unterboten und damit ebenfalls einen historischen Tiefstand erreicht. Bei den verletzten Personen dieser Altersgruppe gibt es im 10-Jahres-Vergleich eine Steigerung um insgesamt 21,5 % auf 7.895, im letzten Jahr allerdings nur um 0,2 %. Wie im Vorjahr verunglückten mehr als die Hälfte aller Senioren als Pkw-Fahrer oder Radfahrer.

Im letzten Jahr verunglückte alle **65 Minuten** ein Senior im Straßenverkehr.

Da der Anteil der Menschen ab 65 Jahren an der Gesamtbevölkerung in unserem Land kontinuierlich zunimmt (von 15,7 % in 1995 auf 18,2 % im vergangenen Jahr), müssen hier im Rahmen der Verkehrssicherheitsarbeit weitere Anstrengungen unternommen werden, die dieser Entwicklung Rechnung tragen.

2.11 – Hauptunfallursachen und verkehrspolizeiliche Maßnahmen (Seite 43)

Die Anzahl polizeilicher Maßnahmen gegen Hauptunfallursachen (Verwarnungsgelder, Ordnungswidrigkeiten- und Strafanzeigen) stieg um 7,5 % auf 1.612.329 und erreicht damit den höchsten Wert der letzten 10 Jahre; auf Geschwindigkeitskontrollen entfielen dabei rund 1,35 Millionen Maßnahmen. Eine Steigerung in qualitativer und ggf. in quantitativer Hinsicht wird auch im Jahr 2005 notwendig sein. Ein Beitrag dazu werden die fünf neu beschafften Provi-da-Kräder leisten, die den Bezirksregierungen in diesen Tagen für den Einsatz in den Kreispolizeibehörden zur Verfügung gestellt werden.

In 2004 war eine erneute Steigerung bei den Verkehrsunfällen durch Drogenkonsum festzustellen. Nach der flächendeckenden Einführung eines neuen Drogenvortestgerätes im Laufe des Jahres 2003 standen diese Einsatzmittel erstmals über den gesamten Erhebungszeitraum zur Verfügung. Dadurch konnte in 2004 bei 701 Unfällen Drogeneinfluss nachgewiesen werden, das sind 160 mehr als im Vorjahr. Hierbei verunglückten 515 Personen, das sind ebenfalls 160 mehr als 2003.

Die Anzahl der Verkehrsunfälle unter dem Einfluss von Alkohol sank um 7,4 % auf 9.920. Auch hier setzt sich die allgemeine Entwicklung der vergangenen Jahre fort. Im Vergleich mit 1995 konnte die Zahl der Alkohol-Unfälle um

28,9 % gesenkt werden. Da gleichzeitig auch die Anzahl der festgestellten Verstöße zurückging, scheinen verstärkte Aufklärung und konsequente Kontrollen Wirkung zu zeigen.

2.12 – Fußgänger und Radfahrer (Seite 48)

Die Zahl der verunglückten **Fußgänger** ist seit 2000 insgesamt um 8,7 % auf 8.820 gesunken. Innerhalb der letzten fünf Jahre ging die Zahl der getöteten Fußgänger insgesamt um 14,4 % auf 173 zurück.

Die Zahl der verunglückten **Radfahrer** ist seit 2000 insgesamt um 2,3 % auf 15.793 gestiegen. In 2004 gab es allerdings einen Rückgang um 2,9 %. Es gab 28 getötete (25,2 %) und 439 verletzte (2,7 %) Radfahrer weniger.

2.13 – Motorisierte Zweiradfahrer (Seite 50)

Motorisierte Zweiradfahrer verunglückten in 2004 insgesamt in 12.010 Fällen. Damit sank die Zahl nach der deutlichen Steigerung in 2003 (Stichwort „Jahrhundertsommer“) auf einen neuen Tiefststand. Der Rückgang betrug bei den Getöteten 16,8 % (auf 153), bei den Verletzten 7,5 % (auf 11.857), jeweils im Vergleich zum Vorjahr.

Allerdings waren auch gegenläufige Tendenzen zu beobachten: Bei der Beteiligungsart „Klein-/Leichtkraftrad“ wurden 15 Personen getötet (vier Personen mehr als in 2003), bei der Beteiligungsart „Moped/Mokick“ wurden 249 Personen (8,6 %) mehr verletzt als im Vorjahr (2.782).

2.14 – Busunfälle (Seite 54)

Seit 2000 erhöhte sich die Zahl der bei Busunfällen Verunglückten insgesamt um 13,5 % auf 1.359. 2004 war an Anstieg um 6,9 % zu verzeichnen.

Die Zahl der Verunglückten bei **Reisebusunfällen** hat im Jahr 2000 ihren bisherigen Höchststand erreicht und hielt sich seitdem auf mittlerem Niveau. Im Vergleich zum Vorjahr stieg die Zahl allerdings um 21,3 % auf 97 an.

2.15 – Kleintransporter (Seite 55)

Seit dem Jahr 2003 liegen Jahreszahlen in Bezug auf die Unfallentwicklung bei Kleintransportern vor.

Bisher getroffene Maßnahmen in diesem Bereich des gewerblichen Güterverkehrs haben im Jahr 2004 keine positiven Auswirkungen entfalten können.

Die Zahl der Verkehrsunfälle mit Kleintransportern stieg im letzten Jahr um 37 % von 2.153 auf 2.949.

Insgesamt verunglückten im Jahr 2004 mit 1.760 Menschen 534 (43,6 %) mehr als im Vorjahreszeitraum.

2.16 – Gefahrguttransporte (Seite 56)

Verkehrsunfälle mit Gefahrguttransporten gingen im Fünf-Jahres-Vergleich um 29,0 % auf 154 zurück. Gegenüber dem Vorjahr gab es einen Rückgang um 16,3 %.

Die häufigsten Unfallursachen waren Geschwindigkeitsverstöße, unzureichender Sicherheitsabstand und Fehler beim Wenden und Rückwärtsfahren; technische Mängel spielten eine untergeordnete Rolle.

2.17 – Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort (Seite 57)

Die Zahl der Verkehrsunfälle mit „Flucht“ hat seit 2000 insgesamt um 1,1 % auf 99.891 zugenommen. Im letzten Jahr sank sie um 0,3 %.

Die Aufklärungsquote liegt zwischen 43,5 % im Jahr 2000 und 45,9 % im letzten Jahr.

2004 wurde alle **5 Minuten** eine „Unfallflucht“ bekannt.

2.18 – Autobahnen (Seite 59)

Seit 1995 sank auf den Autobahnen die Zahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden um 24,4 % auf 4.285. Gegenüber 2003 gab es einen Rückgang um 3,2 %.

Die Zahl der Getöteten reduzierte sich im 10-Jahres-Zeitraum von 189 auf 114 (39,7 %) und den damit niedrigsten Stand der letzten zehn Jahre. Allein im letzten Jahr betrug der Rückgang 17,4 %.

Insbesondere auf den Autobahnen stellt die Polizei vermehrt aggressives Verhalten fest: Rasen, Anblinken und Hupen, Drängeln und dichtes Auffahren sowie riskante Überholmanöver. Deshalb setzt die Polizei des Landes Nordrhein-Westfalen weiter auf intensive Kontrollen. Besonders bewährt haben sich dabei Zivilwagen der Polizei mit moderner Videotechnik.

Derzeit werden auf nordrhein-westfälischen Autobahnen 23 Video-Pkw eingesetzt, mit denen Verkehrsverstöße beweissicher festgehalten werden können.

Hinweis:

Die Verkehrsstatistik finden sie im Intranet der Polizei Nordrhein-Westfalen sowie im Internet unter www.im.nrw.de/aktuell