

# Verkehrsunfallstatistik

## Ostwestfalen- Lippe

### 2006



Bezirksregierung  
Detmold



## Inhaltsverzeichnis:

<b>1. FÜR DEN EILIGEN LESER .....</b>	<b>3</b>
<b>2. FACHSTRATEGIE VERKEHR SUNFALLBEKÄMPFUNG.....</b>	<b>4</b>
2.1 „Fachstrategie Verkehrsunfallbekämpfung“: Konzentration auf die Bekämpfung der Ursachen von Verkehrsunfällen mit Personenschaden .....	4
2.1.1 Häufigkeitszahlen im Vergleich.....	4
2.1.1.1 Verunglücktenhäufigkeitszahlen in den OWL- Kommunen.....	8
2.1.2 Risikogruppe „Kinder als Opfer von Verkehrsunfällen“ .....	10
2.1.3 Risikogruppe Jugendliche.....	11
2.1.4 Risikogruppe „Junge Erwachsene“ .....	13
2.1.4.1 Begleitetes Fahren mit 17.....	15
<b>2.1.4.2 BEITRAG VERKEHR SDEZERNAT 53: BAUMUNFÄLLE .....</b>	<b>16</b>
2.1.5 Motorradfahrer.....	18
2.1.6 Risikogruppe Senioren.....	19
2.2 „Fachstrategie Verkehrsunfallbekämpfung“: Konzentration auf die Bekämpfung der Ursachen von Verkehrsunfällen mit Personenschaden, insbesondere Geschwindigkeit .....	21
2.2.1 Prävention durch „Vision Zero“ .....	21
2.3 „Fachstrategie Verkehrsunfallbekämpfung“: Konzentration auf die Bekämpfung der Ursachen von Verkehrsunfällen mit Personenschaden, insbesondere Alkohol/Drogen .....	23
2.3.1 Alkoholmissbrauch .....	23
2.3.2 Drogenmissbrauch .....	24
2.4 „Fachstrategie Verkehrsunfallbekämpfung“: Konzentration auf die Bekämpfung der schweren Folgen von Verkehrsunfällen, insbesondere Verstöße gegen die Nutzung von Sicherungseinrichtungen .....	25
2.4.1 „NRW mit Gurt“ in OWL!.....	25
<b>3. FACHSTRATEGIE VERKEHR SUNFALLBEKÄMPFUNG: HÖHERES ENTDECKUNGSRISIKO UND KONSEQUENTES EINSCHREITEN BEI VERKEHR SVERSTÖßEN .....</b>	<b>26</b>
3.2 Prävention durch örtliche Unfalluntersuchung.....	28
3.3 Kleintransporter .....	29
3.4 Sonderverkehr.....	30
3.4.1 Personenbeförderung .....	30
3.4.2 Gefahrgut.....	31
<b>4. FACHSTRATEGIE VERKEHR SUNFALLBEKÄMPFUNG: QUALIFIZIERTE AUFNAHME UND BEARBEITUNG VON VERKEHR SUNFÄLLEN „FLUCHT MIT PERSONENSCHADEN“ .....</b>	<b>32</b>
4.1 Schutz privater Rechte.....	32
<b>5. RAHMENDATEN; SONSTIGES .....</b>	<b>33</b>
5.1 KFZ- Dichte.....	33
5.2 Abkürzungsverzeichnis .....	34
5.3 Quellenverzeichnis, Impressum, Internetadressen, © .....	36

## 1. Für den eiligen Leser

Nahezu sämtliche Unfallkategorien in Ostwestfalen- Lippe verzeichnen mehr oder weniger deutliche Rückgänge.

Im vergangenen Jahr 2006 wurden von der Polizei in Ostwestfalen- Lippe 55.151 Verkehrsunfälle erfasst (-2 %). Bei 7.393 Verkehrsunfällen (-3 %) mit Personenschaden wurden 126 Personen getötet (-20 %), 1.982 schwer (-9 %) und 7.426 leicht verletzt (+/-0 %). Insgesamt verunglückten 9.534 Personen (-2 %).

### Die Schadensuhr im Jahr 2006:

- Durchschnittlich **alle 10 Minuten** ein Verkehrsunfall auf den Straßen in OWL.
- **Jede Stunde** ein Verunglückter.
- **Jeden 2. Tag** ein getötetes oder schwerverletztes Kind.
- **In jeder Woche** mehr als 5 Tote oder Schwerverletzte bei Baumunfällen.



Nach wie vor ereignen sich auch in OWL *die meisten Verkehrsunfälle mit Personenschaden innerhalb von Ortschaften* (38.913 Unfälle mit Verunglückten gleich 62 %). Jedoch wurden hier nur 27 % der Getöteten registriert. **Auf den Außerortsstraßen** (ohne BAB) verunglückten bei Personenschadenunfällen 3.221 Personen (36 %). Aber **70 % der Verkehrstopfer kamen hier ums Leben**. Auf den Autobahnen in OWL wurden rund 5 % Verunglückte (424) und 10 % Getötete (13) gezählt.

Deutliche Probleme bestehen in OWL im Bereich der

- landesweit höchsten Werte **„Getöteten- und Schwerverletztenhäufigkeit“**,
- landesweit hohen Werte der **Verunglücktenhäufigkeit**, den
- landesweit höchsten Werte bei der Risikogruppe **„junge Erwachsene“**,
- landesweit hohe Werten bei den Risikogruppen **Jugendliche und Senioren**
- landesweiten höchsten Häufigkeitszahl bei **getöteten Motorradfahrern**.

Lediglich im Bereich der Verunglücktenhäufigkeitszahlen **„Kinder“** liegt OWL landesweit, in den Vorjahren zum Teil auch bundesweit, auf dem günstigsten Rang.

## 2. Fachstrategie Verkehrsunfallbekämpfung

Mit der „Fachstrategie Verkehrsunfallbekämpfung“ konzentriert sich die Polizei insbesondere auf die Bekämpfung der Ursachen von Verkehrsunfällen mit Personenschaden.

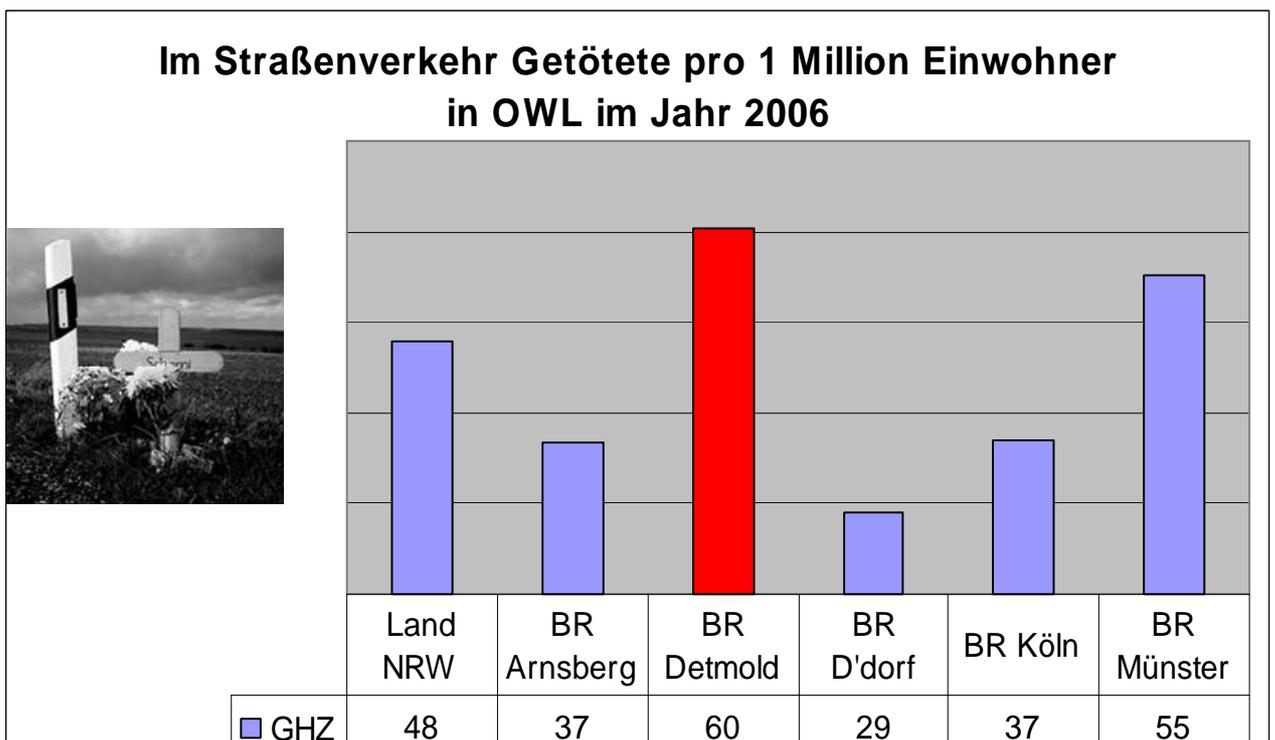
### 2.1 „Fachstrategie Verkehrsunfallbekämpfung“: Konzentration auf die Bekämpfung der Ursachen von Verkehrsunfällen mit Personenschaden

Diese Konzentration steht im Einklang mit

- ✚ den Ergebnissen der mehrjährigen Verkehrsunfallanalyse für OWL,
- ✚ dem Verkehrssicherheitsprogramm NRW (dort ist neben der „Vision Zero“ als Ziel bis zum Jahr 2015 die Halbierung der Verkehrstoten genannt), sowie
- ✚ dem Weißbuch der Europäischen Union „Die europäische Verkehrspolitik bis 2010“ (dort liegt europaweit die Halbierung der Verkehrstoten im Focus).

#### 2.1.1 Häufigkeitszahlen im Vergleich

Auffällige Werte werden durch i.d.R. durch Unfallkennzahlen (z.B. Verunglücktenhäufigkeitszahl (VHZ) = Verunglückte mal 100.000 geteilt durch die Einwohnerzahl) im Vergleich zum Landesdurchschnitt dargestellt. Die Verkehrsunfallanalyse für OWL ergibt seit Jahren bestehende Auffälligkeiten:

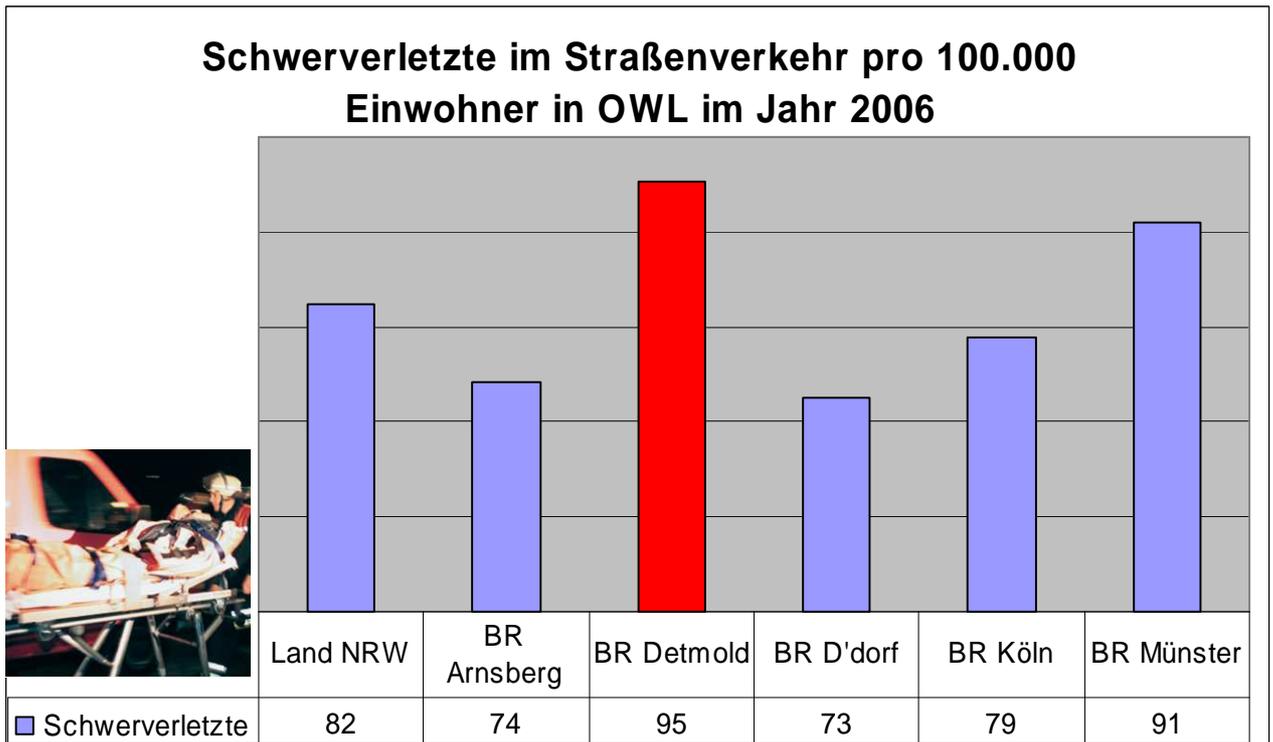


Die Anzahl der im Straßenverkehr Getöteten (126) sank im Vergleich zum Vorjahr (158) um **rund -20 %**.

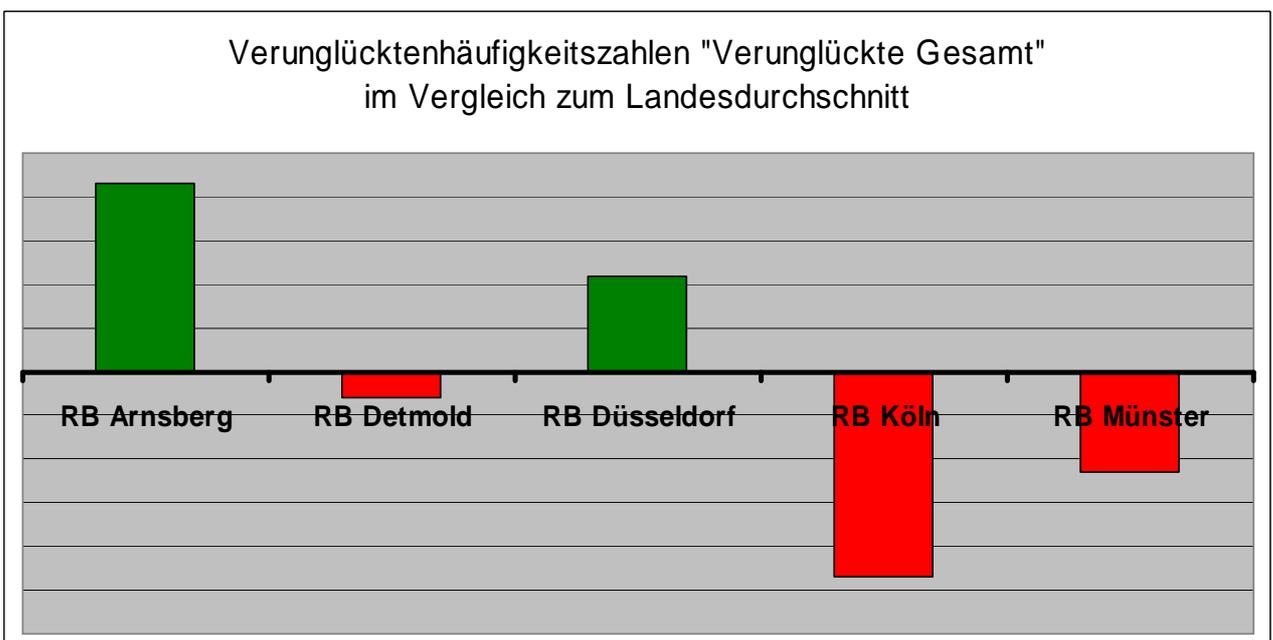
Nahezu ebenso deutlich sank die Anzahl der Getöteten im **5- Jahres- Vergleich um -18 %**.

**Bei der Häufigkeit pro 100.000 Einwohner ist OWL hinsichtlich der im Straßenverkehr Schwerverletzten ebenso auffällig wie bei den Getöteten:**

Die Anzahl der Schwerverletzten (1.982) sank um **-9 %** (Vorjahr 2.177), im 5- Jahresvergleich um **-11 %**.



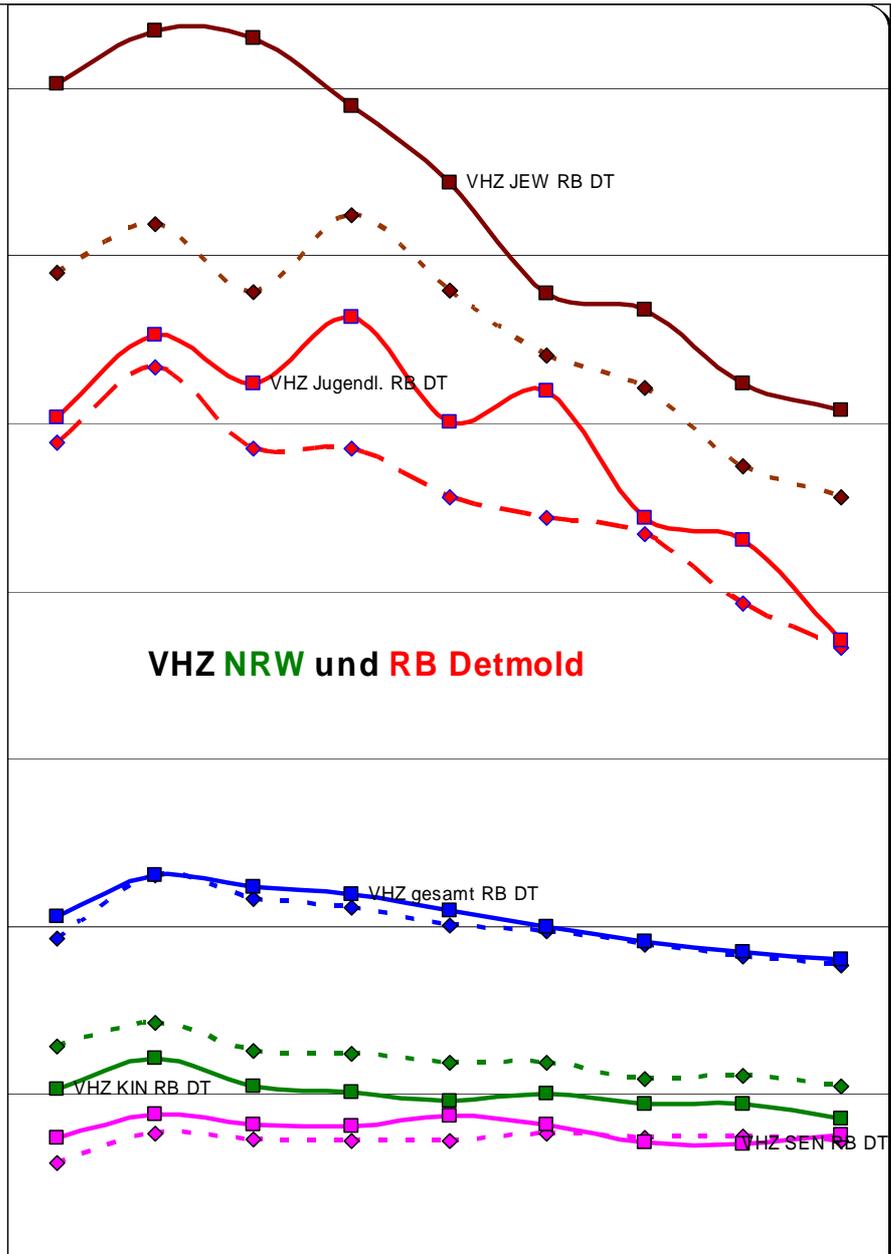
Verunglückte Gesamt: OWL **leicht ungünstiger** im Landesvergleich:



Verunglücktenhäufigkeitszahlen Gesamt und Risikogruppen im Jahr 2006:

Mit Ausnahme des Bereichs VHZ Kinder in allen weiteren Bereichen ungünstiger als der Landesdurchschnitt!

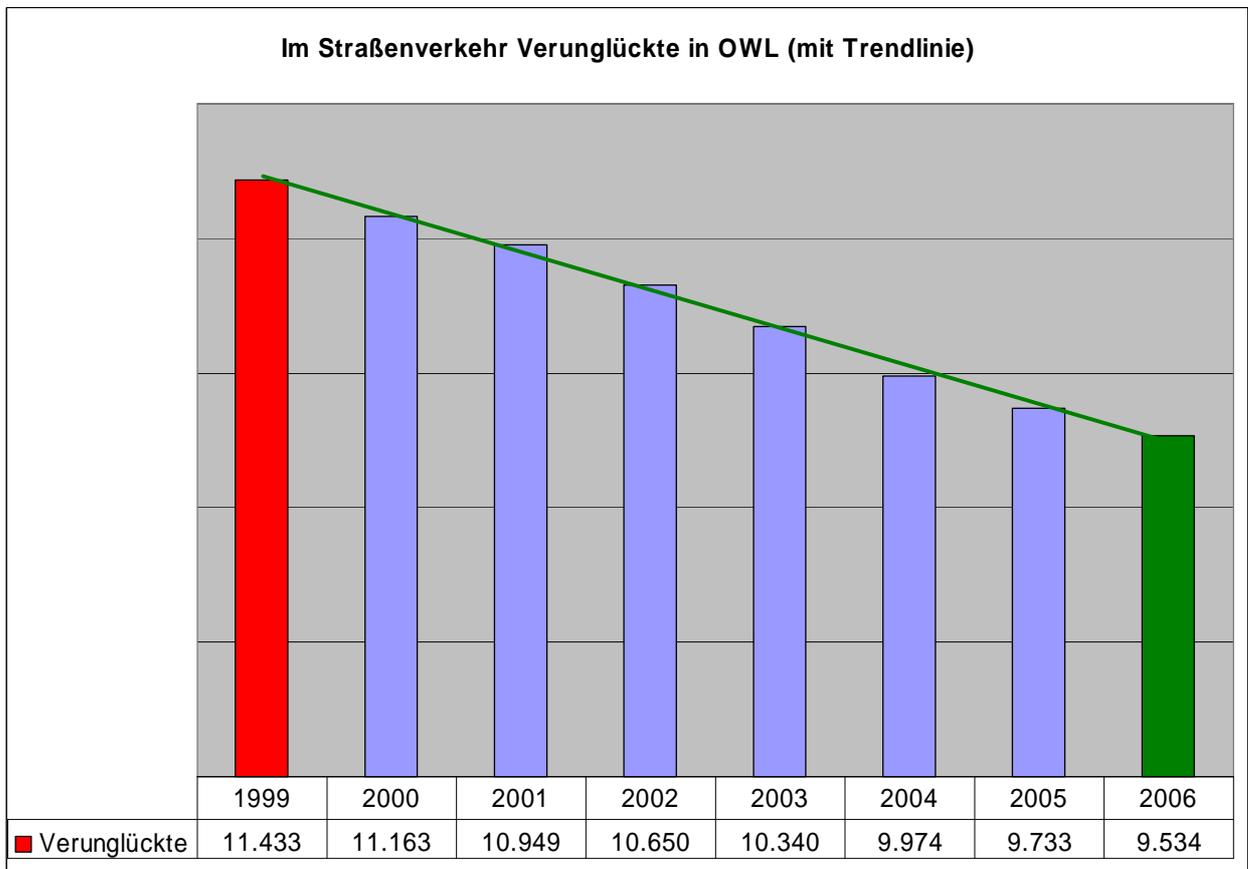
VHZ NRW und RB Detmold



	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
- ◆ - VHZ gesamt NRW	485	561	533	522	502	494	478	465	454
—■— VHZ gesamt RB DT	512	562	548	538	520	500	483	470	461
- ◆ - VHZ KIN NRW	357	385	351	348	337	337	319	323	309
—■— VHZ KIN RB DT	307	343	309	303	293	301	288	289	271
- ◆ - VHZ JEW NRW	1.280	1.337	1.256	1.348	1.258	1.181	1.142	1.050	1.012
—■— VHZ JEW RB DT	1.505	1.569	1.560	1.479	1.386	1.255	1.235	1.148	1.115
- ◆ - VHZ SEN NRW	218	254	246	245	244	253	247	249	244
—■— VHZ SEN RB DT	249	276	264	262	274	264	242	241	252
—◆— VHZ Jugendl. NRW	1.078	1.166	1.071	1.071	1.012	987	967	885	833
—■— VHZ Jugendl. RB DT	1.107	1.206	1.148	1.227	1.102	1.140	987	961	841

Die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden (7.393) **sank im Jahr 2006 im Vergleich zum Vorjahr (7.623) um rund -3 %.**

Dabei **sank die Anzahl der Verunglückten (9.534) um -2 %** (Vorjahr 9.733).



Die Differenzierung der Verkehrsoffer **nach dem Geschlecht** ergibt, dass

- 62 % (Vorjahr 79 %) der Beteiligten an Verkehrsunfällen mit Personenschäden Männer waren,
  - bei Motorradfahrern 94%,
- 77 % (Vorjahr 73 %) der getöteten Männer waren (Beteiligte),
  - bei getöteten Motorradfahrern 95%.

Die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Leichtverletzten (5.566) **sank** im Vergleich zum Vorjahr (5.598) um **rund -1 %** (Kategorie 3).

Dabei **stieg** die Anzahl der Leichtverletzten (7.426) geringfügig (Vorjahr 7.398).

### 2.1.1.1 Verunglücktenhäufigkeitszahlen in den OWL- Kommunen

(Reihenfolge nach den VHZ- Gesamt- Werten; **rot = ungünstiger**, **grün = günstiger** als der Landesdurchschnitt):

BKZ	ohne Daten Autobahnpolizei	Einwohner	Getötet	SV	LV	Gesamt	VHZ
<b>001</b>	<b>Nordrhein-Westfalen</b>	<b>18.058.105</b>	<b>615</b>	<b>13.232</b>	<b>62.333</b>	<b>76.180</b>	<b>422</b>
003	BR Arnsberg	3.760.454	108	2.546	11.364	14.018	<b>373</b>
<b>004</b>	<b>BR Detmold</b>	<b>2.069.758</b>	<b>113</b>	<b>1.865</b>	<b>7.132</b>	<b>9.110</b>	<b>440</b>
005	BR Düsseldorf	5.226.648	129	3.412	17.469	21.010	<b>402</b>
006	BR Köln	4.378.622	139	3.160	16.877	20.176	<b>461</b>
007	BR Münster	2.622.623	126	2.249	9.491	11.866	<b>452</b>
404	Extertal	12.790	0	7	20	27	<b>211</b>
404	Augustdorf	9.805	0	5	18	23	<b>235</b>
407	Mariemünster	5.516	0	6	7	13	<b>236</b>
411	Borchen	13.405	2	8	22	32	<b>239</b>
404	Oerlinghausen	17.305	1	10	34	45	<b>260</b>
404	Schlangen	9.080	0	3	22	25	<b>275</b>
406	Spenge	15.490	2	11	31	44	<b>284</b>
404	Blomberg	17.043	2	15	32	49	<b>288</b>
407	Beverungen	14.923	0	16	27	43	<b>288</b>
404	Dörentrup	8.610	0	6	19	25	<b>290</b>
406	Rödinghausen	10.181	0	7	23	30	<b>295</b>
407	Borgentreich	9.610	2	8	19	29	<b>302</b>
404	Lage	35.989	3	17	89	109	<b>303</b>
404	Bad Salzuflen	54.673	2	22	145	169	<b>309</b>
406	Hiddenhausen	20.659	1	15	49	65	<b>315</b>
405	Langenberg	8.186	1	6	19	26	<b>318</b>
407	Willebadessen	8.799	2	9	17	28	<b>318</b>
404	Leopoldshöhe	16.198	0	8	44	52	<b>321</b>
404	Lemgo	42.156	2	27	110	139	<b>330</b>
404	Schieder-Schwalenberg	9.287	0	8	23	31	<b>334</b>
404	Barntrup	9.431	0	7	25	32	<b>339</b>
411	Altenbeken	9.636	1	12	20	33	<b>342</b>
410	Hüllhorst	13.655	1	16	30	47	<b>344</b>
406	Enger	19.989	1	10	58	69	<b>345</b>
407	Steinheim	13.733	0	12	37	49	<b>357</b>
411	Bad Lippspringe	15.292	1	13	41	55	<b>360</b>
404	Detmold	73.508	0	50	224	274	<b>373</b>
411	Bad Wünnenberg	12.477	0	16	31	47	<b>377</b>
411	Lichtenau	11.237	1	9	33	43	<b>383</b>
404	Horn-Bad Meinberg	18.507	1	15	56	72	<b>389</b>
405	Werther (Westfalen)	11.460	3	8	34	45	<b>393</b>
411	Salzkotten	24.665	1	31	65	97	<b>393</b>
406	Bünde	45.114	0	31	147	178	<b>395</b>
407	Bad Driburg	19.502	3	30	44	77	<b>395</b>
404	Kalletal	15.382	2	17	42	61	<b>397</b>
410	Petershagen	26.882	2	22	84	108	<b>402</b>
406	Löhne	41.541	0	27	142	169	<b>407</b>
405	Harsewinkel	24.251	1	24	75	100	<b>412</b>
404	Lügde	11.094	0	9	37	46	<b>415</b>
407	Warburg	24.294	1	22	79	102	<b>420</b>

406	Kirchlengern	16.533	3	11	57	71	<b>429</b>
405	Schloß Holte-Stukenbrock	26.016	1	11	101	113	<b>434</b>
406	Vlotho	20.035	1	24	64	89	<b>444</b>
407	Höxter	32.591	2	36	107	145	<b>445</b>
405	Rheda-Wiedenbrück	46.440	2	39	166	207	<b>446</b>
411	Hövelhof	16.020	2	20	50	72	<b>449</b>
410	Espelkamp	26.126	1	42	75	118	<b>452</b>
400	Bielefeld	326.925	13	259	1.210	1.482	<b>453</b>
405	Verl	24.754	2	22	89	113	<b>456</b>
407	Brakel	17.581	2	22	59	83	<b>472</b>
410	Minden	83.118	3	72	321	396	<b>476</b>
411	Büren	22.152	5	34	68	107	<b>483</b>
406	Herford	64.965	1	61	252	314	<b>483</b>
410	Preußisch Oldendorf	13.393	1	12	52	65	<b>485</b>
405	Steinhagen	19.902	1	16	80	97	<b>487</b>
410	Bad Oeynhausen	49.221	1	53	187	241	<b>490</b>
405	Rietberg	28.790	5	25	112	142	<b>493</b>
407	Nieheim	7.001	0	11	24	35	<b>500</b>
410	Hille	16.554	2	23	59	84	<b>507</b>
411	Delbrück	30.050	4	45	105	154	<b>512</b>
410	Stemwede	14.501	2	33	40	75	<b>517</b>
410	Porta Westfalica	36.175	3	36	149	188	<b>520</b>
405	Borgholzhausen	8.784	1	9	36	46	<b>524</b>
405	Versmold	21.064	0	29	82	111	<b>527</b>
410	Rahden	16.079	2	29	54	85	<b>529</b>
405	Halle (Westfalen)	21.283	2	20	91	113	<b>531</b>
405	Herzebrock-Clarholz	16.175	0	24	66	90	<b>556</b>
411	Paderborn	143.769	9	158	659	826	<b>575</b>
410	Lübbecke	26.261	1	20	132	153	<b>583</b>
405	Gütersloh	96.145	2	74	511	587	<b>611</b>

### 2.1.2 Risikogruppe „Kinder als Opfer von Verkehrsunfällen“

Im europäischen Vergleich verunglücken in Deutschland seit Jahren die meisten Kinder. Obwohl in NRW das Verunglücktenrisiko bei Kindern zurückgeht, lag NRW in den letzten Jahren über dem Bundesdurchschnitt. Kinder zählen zu den schwächsten und damit zu den besonders schutzbedürftigen Teilnehmern im Straßenverkehr. Sie haben wegen ihrer geistigen und körperlichen Entwicklung auf ihre „Opfersituation“ selbst wenig Einfluss. Kinder sind von anderen abhängig. Das macht sie mit keiner anderen Altersgruppe vergleichbar.

„Nicht unerwähnt bleiben darf, dass ein - bezogen auf die Gesamtbevölkerung - sinkender Anteil von Kindern und Jugendlichen deren Unfallrisiko im Straßenverkehr erhöht. Denn Erwachsene rechnen dann immer weniger damit, dass Kinder und Jugendliche tatsächlich im Verkehr präsent sind. Hier gilt es im Rahmen der Verkehrsaufklärung daher umso mehr, Erwachsene dafür zu sensibilisieren, sich auf Kinder und Jugendliche und deren altersgemäßes Verkehrsverhalten einzustellen“ (Verkehrssicherheit in NRW. Das Verkehrssicherheitsprogramm.).

**Die Zahl der getöteten Kinder lag in OWL im Jahr 2002 schon einmal bei Null, im letzten Jahr bei 3.**

#### *Verkehrsunfälle mit Kindern auf dem Schulweg:*

- ✚ 1 getötetes (Vorjahr 0), 15 schwerverletzte (Vorjahr 10) und 87 leichtverletzte Kinder (Vorjahr 98) als **Fahrradfahrer**,
- ✚ 18 schwerverletzte (Vorjahr 21) und 35 leichtverletzte Kinder (Vorjahr 32) als **Fußgänger**.

**Aber: 36 schwer verletzte und 300 leicht verletzte Kinder als Mitfahrer in Fahrzeugen der Eltern, Großeltern, etc.**

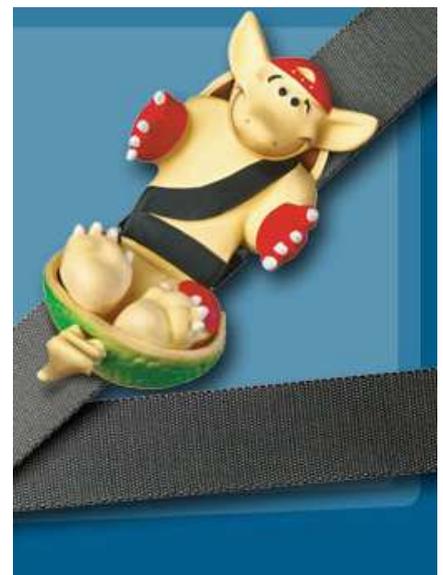
Weiterführender Link:

<http://www.gordan-online.de/index2.php>

#### *Kinder als Verkehrsbeteiligte*

372 Kinder als verunglückte Fahrradfahrer (Vorjahr 453).

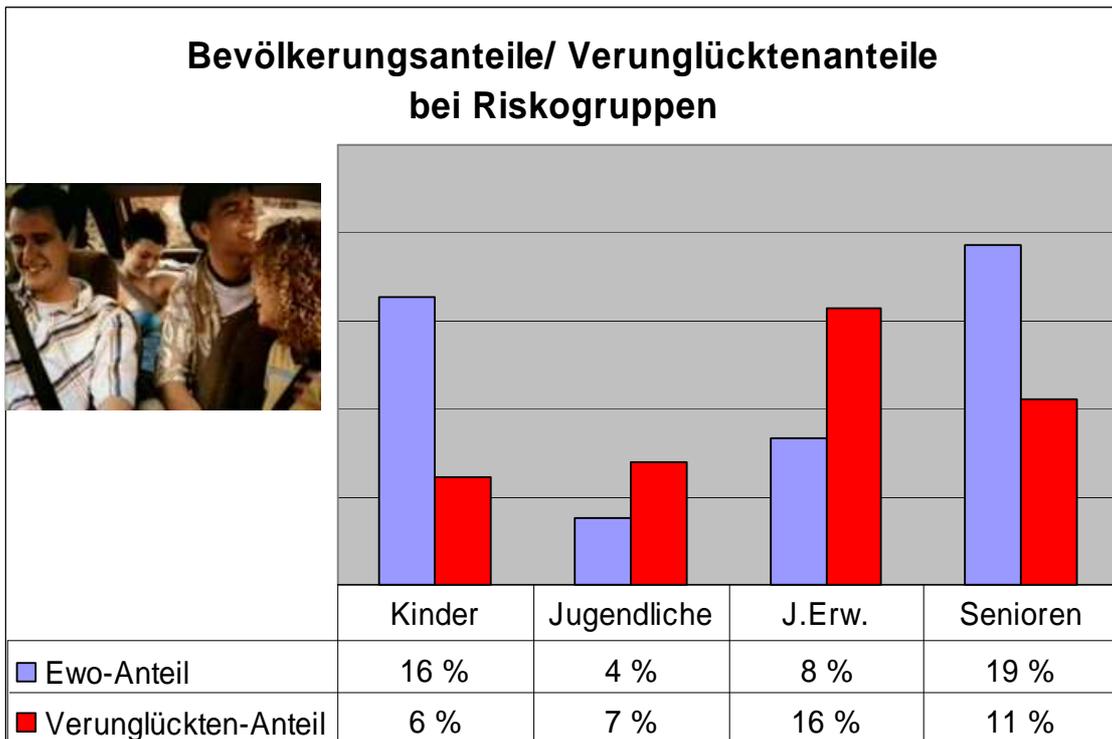
205 Kinder als verunglückte Fußgänger (Vorjahr 203).



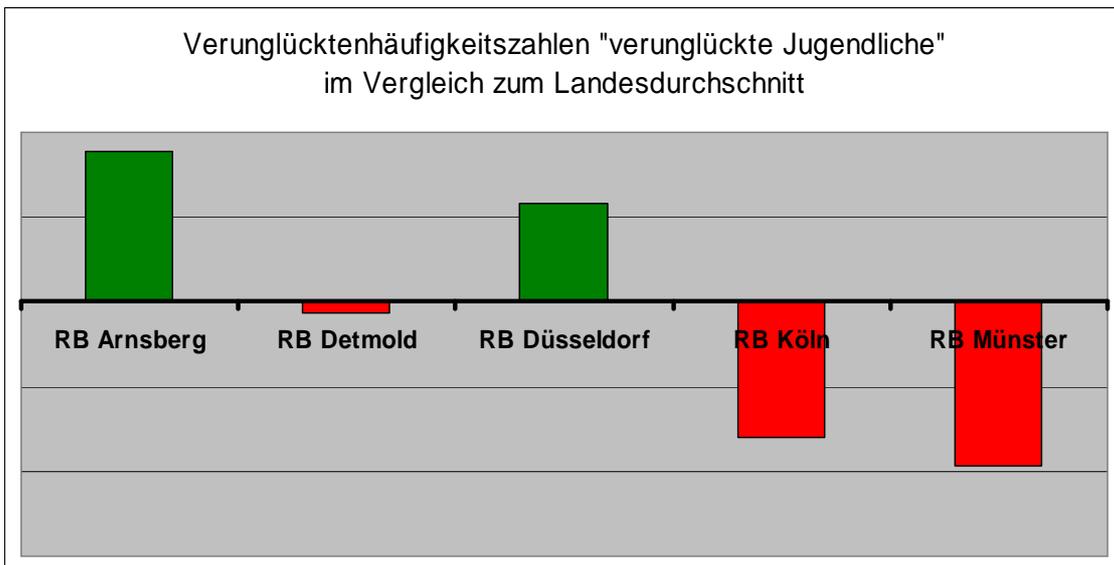
### 2.1.3 Risikogruppe Jugendliche

Die Zahl der getöteten Jugendlichen im Alter von 15 bis unter 18 Jahre **hat von 6 auf 9 zugenommen**.

Diese Altersgruppe ist in Relation zur Einwohnerzahl dieser Bevölkerungsgruppe die am stärksten gefährdete Altersgruppe. Das Verhältnis Bevölkerungsanteile/ Verunglücktenanteile bei den Risikogruppen veranschaulicht für OWL nachfolgende Grafik.



**Jugendliche:** OWL leicht **ungünstiger** im Landesvergleich:



**Die Altersgruppe der Jugendlichen ist mit 116 Getöteten je 1 Millionen Einwohner - nach den 18 bis unter 25-jährigen (168) die am stärksten gefährdete Altersgruppe:**

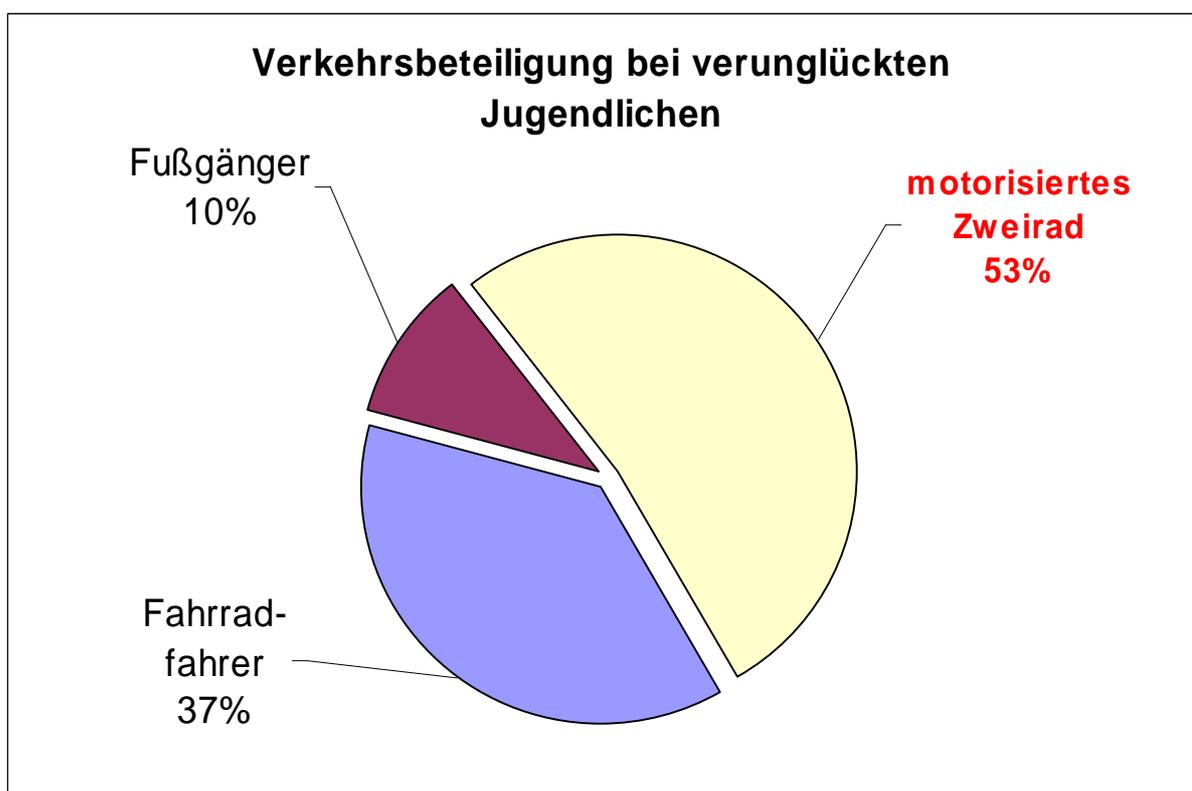
- ✚ 661 verunglückte Jugendliche gesamt (Vorjahr 745)
- ✚ 9 Verkehrstote (Vorjahr 6),
- ✚ 133 Schwerverletzte (Vorjahr 156),
- ✚ 519 Leichtverletzte (Vorjahr 583).

Bei aktiver Verkehrsteilnahme:

- ✚ 172 verletzte und 1 getöteter Fahrradfahrer,
- ✚ 46 verletzte und 3 getötete Fußgänger,
- ✚ 240 verletzte und 1 getöteter motorisierter Zweiradfahrer.

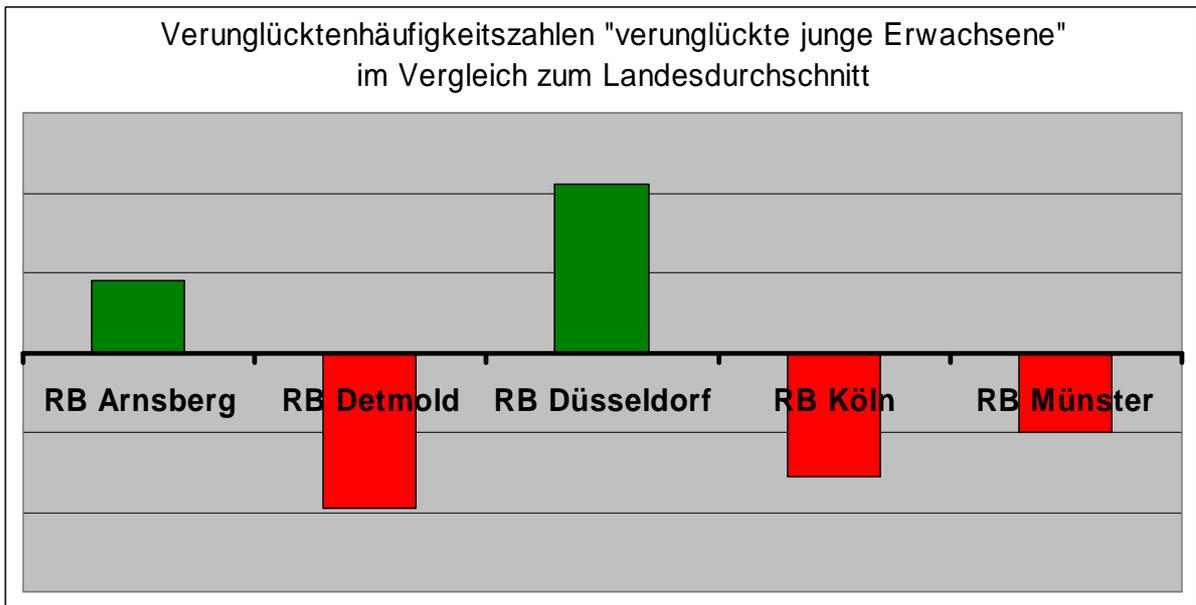
**Damit verunglückten über 50 % dieser Jugendlichen auf einem motorisierten Zweirad** (Vergleich: Dieser Wert liegt bei den „Jungen Erwachsenen“ bei lediglich 12 %).

Verunglückte Mitfahrer: 192 (Vorjahr 187):



## 2.1.4 Risikogruppe „Junge Erwachsene“

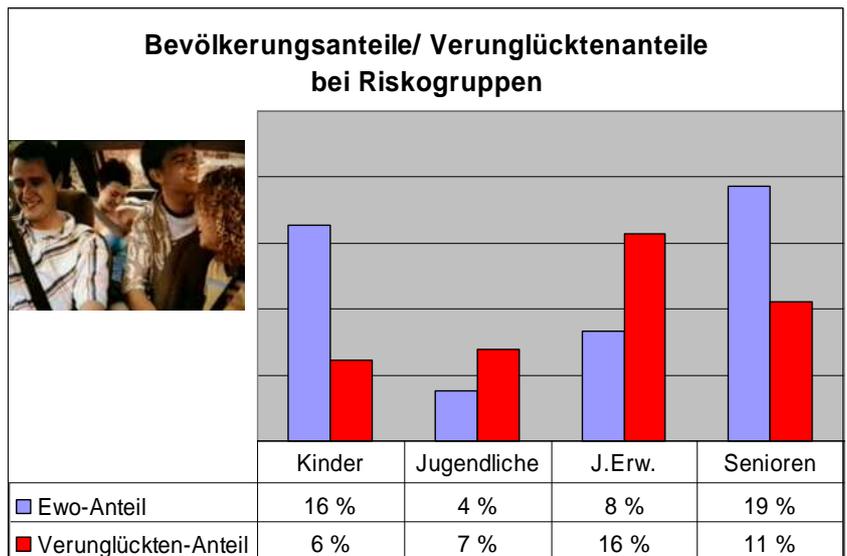
OWL im Landesvergleich am **Ungünstigsten**.

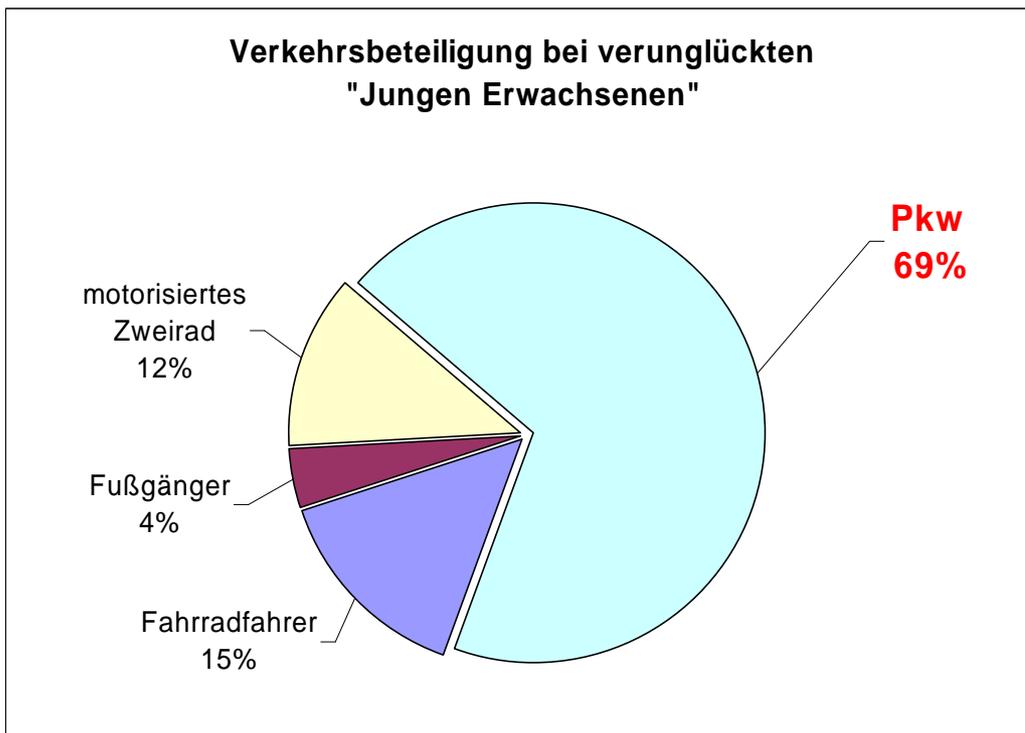


Die Verunglücktenhäufigkeitszahl liegt in OWL (VHZ 1115) seit Jahren **über** dem Landesschnitt (NRW 1012). **Der aktuelle Rückgang der Fallzahl liegt mit -3 % geringfügig unter dem Landestrend.**

Bei nur 8 % Bevölkerungsanteil gehören **23 % der Verkehrstoten der Risikogruppe der „Jungen Erwachsenen“** im Alter von 18 bis unter 25 Jahren an.

1.930 Verunglückte Gesamt  
(Vorjahr 1.978)  
davon 1.023 Pkw- Fahrer  
(Vorjahr 1.062)  
399 als Pkw-Mitfahrer  
(Vorjahr 417)





Der Pkw ist offensichtlich **das Statussymbol** dieser Altersgruppe.

**Jungen Frauen verunglücken nahezu doppelt so häufig als Bei- oder Mitfahrerinnen.**

### 2.1.4.1 Begleitetes Fahren mit 17

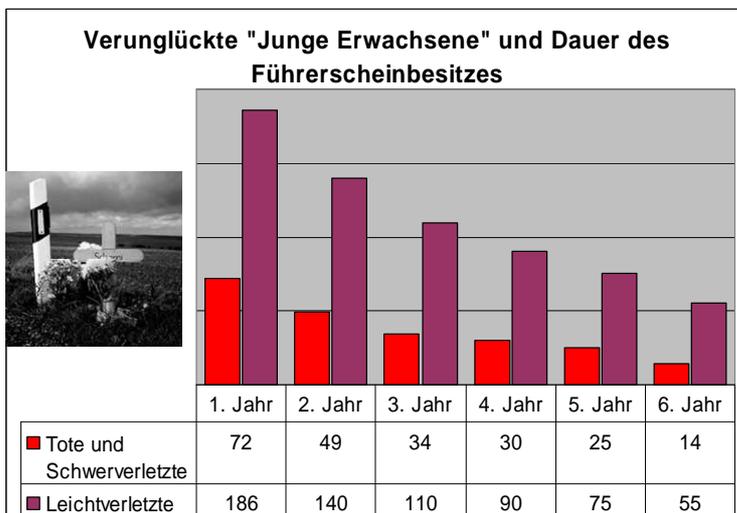
#### Ausgangssituation:

Junge Fahrerinnen und Fahrer im Alter von 18 bis 24 Jahren sind überproportional häufig in Verkehrsunfälle verwickelt, was national und international durch zahlreiche Studien belegt ist. Psychologische Analysen zeigen, dass das besonders hohe Unfallrisiko in dieser Altersgruppe sich aus zwei Komponenten zusammensetzt, einer Anfängerkomponente und einer Jugendlichkeitskomponente.

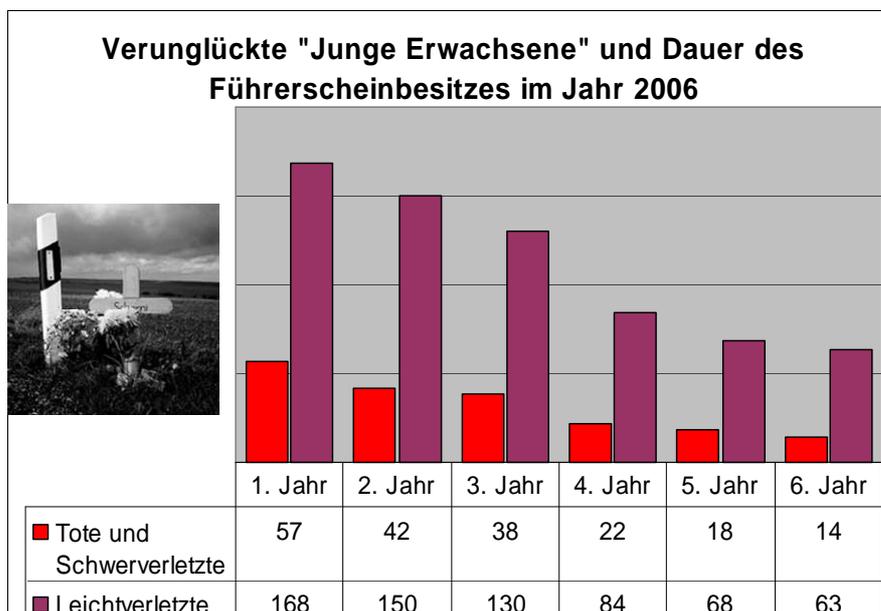
#### An diesem Punkt setzt das Begleitete Fahren ab 17 an:

Es verlängert die Lernzeit über die Fahrschule hinaus und ermöglicht weiteren fahrpraktischen Erfahrungsaufbau in einem durch die Anwesenheit des älteren Begleiters gegebenen Rahmen.

#### Unfalldaten des Jahres 2005 für OWL:



Dagegen OWL- Unfalldaten 2006:



### 2.1.4.2 Beitrag Verkehrsdezernat 53: Baumunfälle

Die Verkehrsunfallanalyse hat erwiesen, dass die Unfallschwere besonderes gravierend ist, wenn der Verkehrsteilnehmer mit seinem Fahrzeug gegen einen Baum prallt.

Jährlich verlieren bundesweit etwa 1.300 Menschen bei so genannten Baumunfällen ihr Leben, 21.000 werden verletzt.

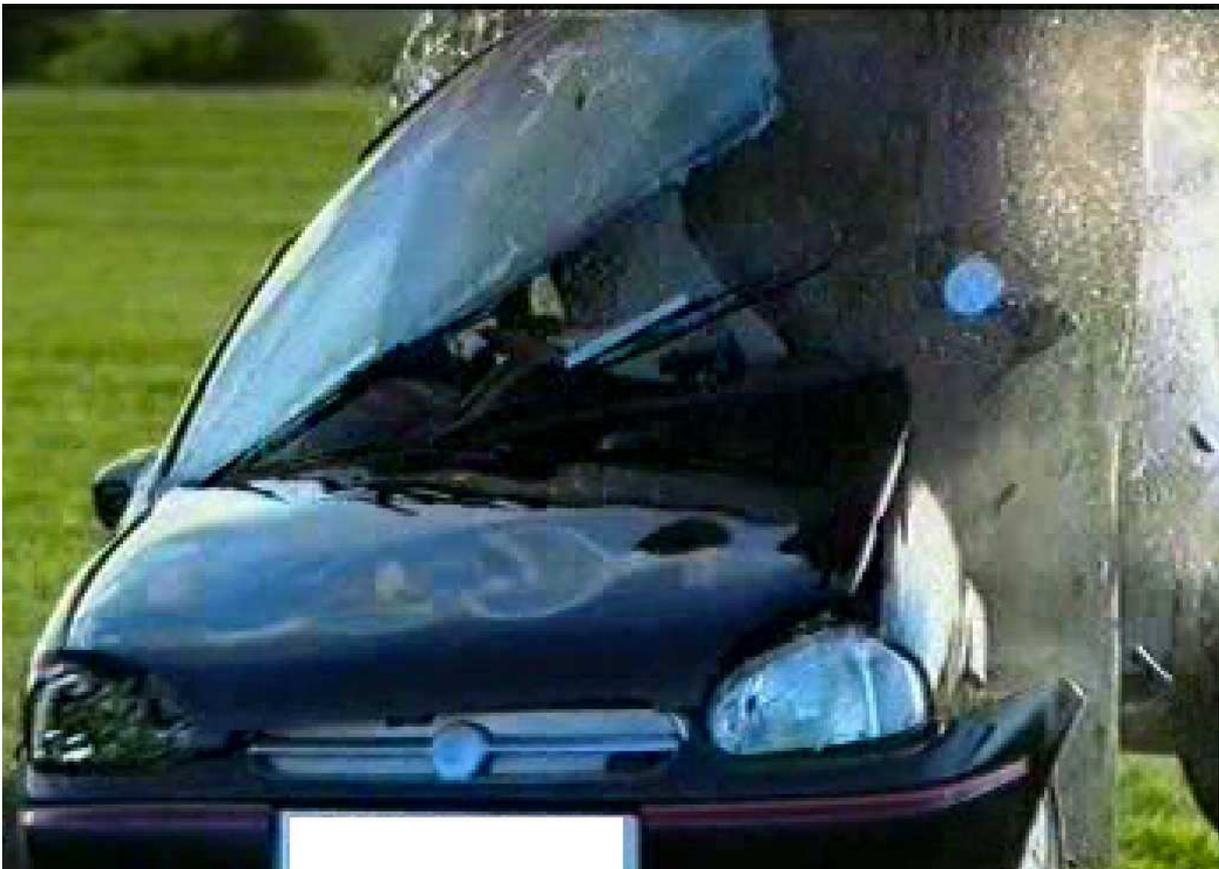
**Jede Woche rund 13 Aufprallunfälle an Bäumen in OWL.**

**Jede Woche rund 6 Verkehrstote oder Schwerverletzte bei Aufprallunfällen an Bäumen in OWL.**

Bäume am Fahrbahnrand schnell befahrener Strassen verursachen zwar keine Unfälle; die Folgen von Unfällen, bei denen Fahrzeuge von der Fahrbahn abkommen, werden aber durch den Aufprall auf Bäume dramatisch verschlimmert.

Ähnlich verhält es sich bei anderen Hindernissen. Die Wahrscheinlichkeit getötet zu werden steigt um mehr als das Fünffache.

Die Kenntnis über die Größenordnung der Verkehrsunsicherheit durch Baumunfälle ist wichtig für die örtlichen Unfallkommissionen (siehe dort).



**Jahr 2003** (Daten jeweils ohne Verkehrsunfälle auf Bundesautobahnen):

Baumunfälle: 621

Getötete: 148

Getötete bei Baumunfällen: 35

**24 % der Getöteten starben bei Baumunfällen.**

**Jahr 2004:**

Baumunfälle: 601

Getötete: 153

Getötete bei Baumunfällen: 35

**23 % der Getöteten starben bei Baumunfällen.**

**Jahr 2005:**

Baumunfälle: 640

Getötete: 153

Getötete bei Baumunfällen: 49

**32 % der Getöteten starben bei Baumunfällen.**

**Jahr 2006:**

Baumunfälle: 690

Getötete: 112

Getötete bei Baumunfällen: 38

**34 % der Getöteten starben bei Baumunfällen.**

***Rund 1/3 der Opfer bei Baumunfällen waren Heranwachsende  
im Alter von 18 bis 21 Jahren.***

***Von 23 getöteten Heranwachsenden starben 13 bei Baumunfällen (57 %).***

**Weiterführende Links**

<http://www.bezreg->

[detmold.nrw.de/Aufgaben/Organisation/Abteilung6/Dezernat65/Verkehrssicherheit/Baumunfaelle/Baumunfaelle1.html](http://www.bezreg-detmold.nrw.de/Aufgaben/Organisation/Abteilung6/Dezernat65/Verkehrssicherheit/Baumunfaelle/Baumunfaelle1.html) oder

<http://www.bezreg->

[det-](http://www.bezreg-det-)

[mold.nrw.de/Aufgaben/Organisation/Abteilung2/Dezernat26/04Verkehrsangelegenheiten/Verkehrsunfallstatistik2\\_Baeume.pdf](http://www.bezreg-detmold.nrw.de/Aufgaben/Organisation/Abteilung2/Dezernat26/04Verkehrsangelegenheiten/Verkehrsunfallstatistik2_Baeume.pdf)

## 2.1.5 Motorradfahrer

Raser und Drängler werden auf den Straßen in OWL durch die Polizei wirksam verfolgt. Hierfür wird ein mit modernster Technik ausgerüstetes Motorrad eingesetzt.

98 PS und 200 Stundenkilometer schnell – doch das neue, blaue, Motorrad vom Typ BMW R 1150 RT hat ganz besondere innere Werte. In der 40 000 Euro teuren zivilen Polizeimaschine ist eine komplette Video-Anlage untergebracht, die das Verhalten von Rasern und Dränglern während der Fahrt dokumentiert (PROVIDA= Proof Video Data System).

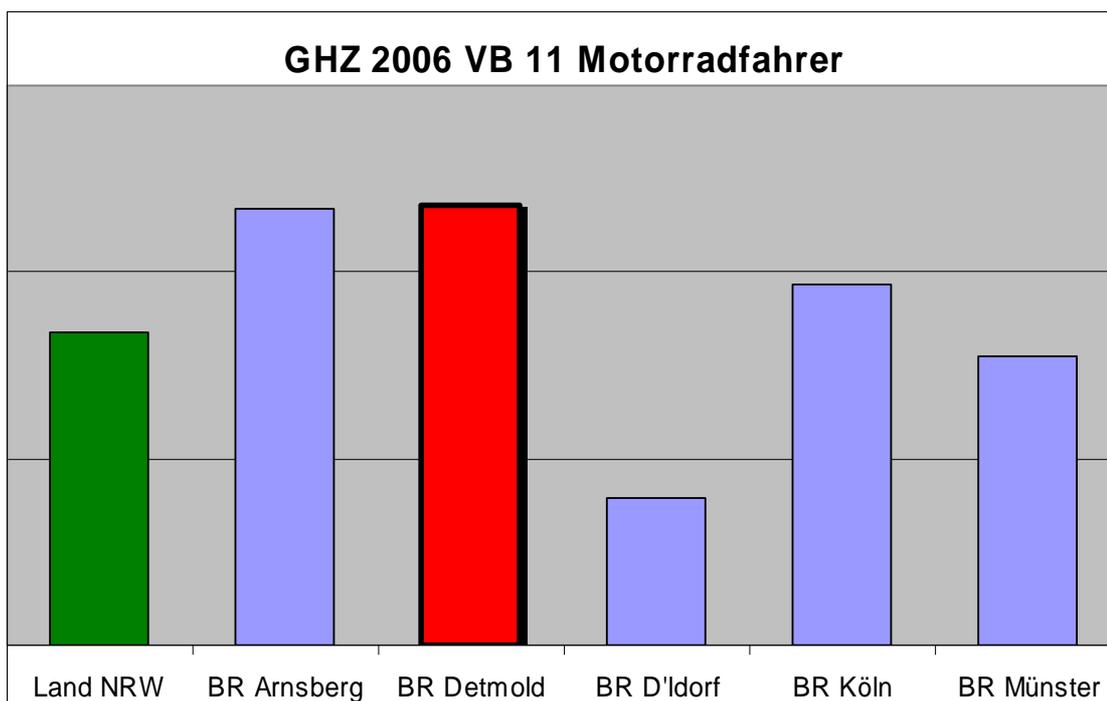


Den erappten Auto- oder Motorradfahrern führt die Polizei an Ort und Stelle ihr Fehlverhalten vor.

**Insgesamt wurden in OWL durch die ProViDa- Motorradfahrer über 1.000 Ordnungswidrigkeitenanzeigen gefertigt. Rund ein Viertel der Betroffenen müssen mit Fahrverboten rechnen.**

**In OWL waren im vergangenen Jahr 1.150 (Vorjahr 1.184) motorisierte Zweiradfahrer in Unfälle verwickelt. Davon kamen 22 ums Leben.**

Die Getötetenhäufigkeitszahl zur Verkehrsbeteiligung Motorradfahrer im Vergleich:

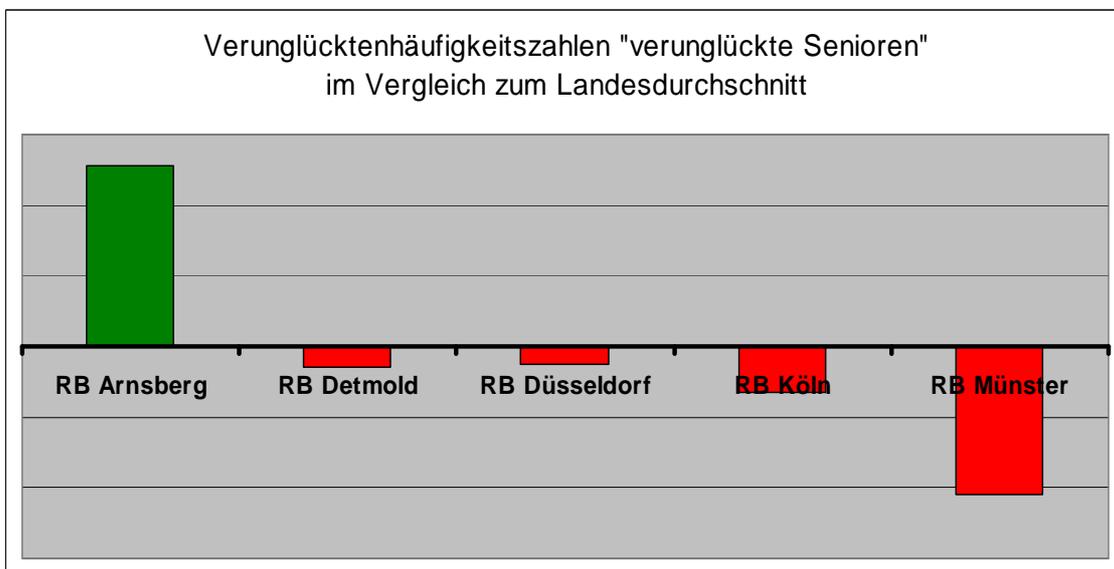


## 2.1.6 Risikogruppe Senioren

Jeder sechste Verkehrsteilnehmer ist heute bereits älter als 65 Jahre. Eine weitere Zunahme der aktiven Teilnahme älterer Menschen am Straßenverkehr ist durch den Anstieg der Lebenserwartung vorhersehbar. Mobilität wird in dieser Altersgruppe in hohem Maße als Lebensqualität empfunden.

Ältere Menschen können altersbedingt auftretende Defizite häufig durch Lebenserfahrung oder bedächtiger Handlungsmuster kompensieren (z.B. geringere Fahrgeschwindigkeit, überwiegendes Fahren auf bekannten Strecken).

Senioren: OWL leicht **ungünstiger** im Landesvergleich:



Die Verunglücktenhäufigkeitszahl liegt mit 252 mit **steigender Tendenz** über dem Landesdurchschnitt (NRW 244, abnehmende Tendenz).

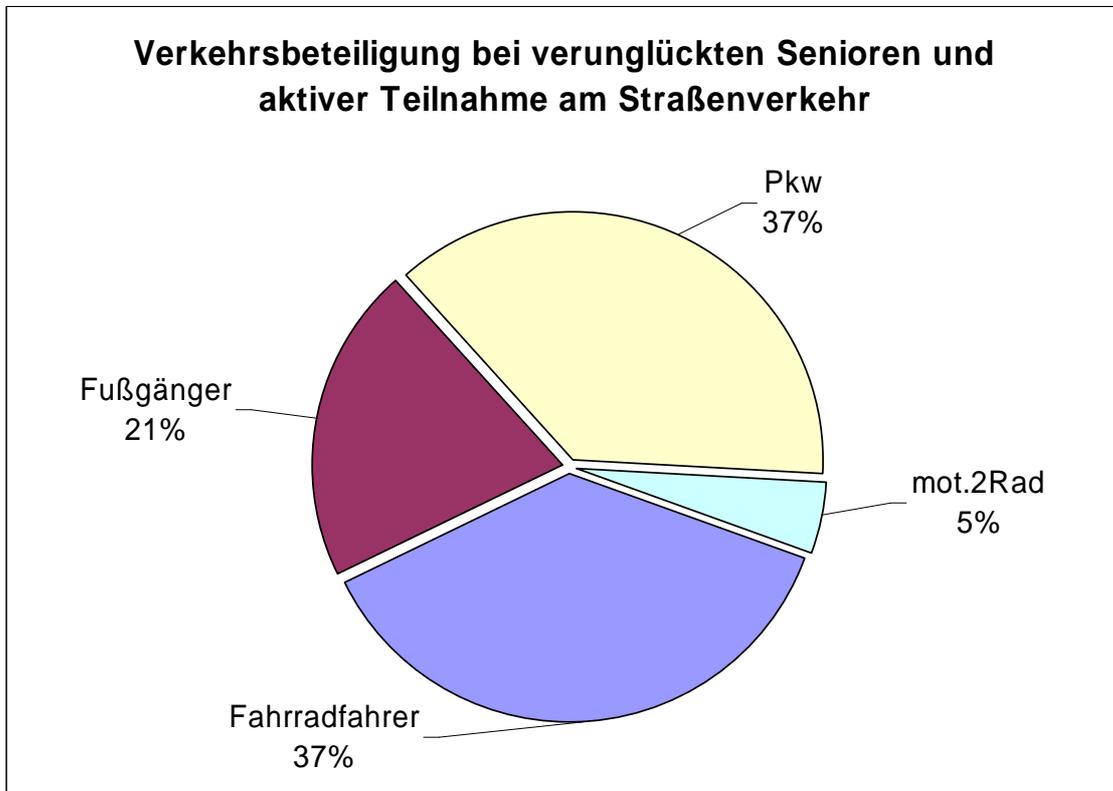
Besonders die Fußgänger und Fahrradfahrer waren stark betroffen. Sie stellten **52 % der getöteten** (bei 19 % Bevölkerungsanteil).

„Vor allem die Altersgruppe **der über 75-Jährigen** wird stark zunehmen. Durch die Verschiebung der Altersstruktur ist trotz stagnierender bzw. schrumpfender Einwohnerzahlen mit einer überproportional steigenden Motorisierung zu rechnen, da die bereits heute hoch motorisierten Altersgruppen in die Gruppe der Senioren hineinwachsen. Die Verkehrssicherheitsarbeit der Zukunft ist also „gut beraten“, bei ihren Aktionen gleichermaßen ältere und junge Verkehrsteilnehmer zu berücksichtigen.“

*Verkehrssicherheit in NRW. Das Verkehrssicherheitsprogramm.*

**826 verunglückte Senioren bei aktiver Verkehrsteilnahme (Vorjahr 763).**

179 verunglückte Senioren bei passiver Verkehrsteilnahme (Vorjahr 172).



## 2.2 „Fachstrategie Verkehrsunfallbekämpfung“: Konzentration auf die Bekämpfung der Ursachen von Verkehrsunfällen mit Personenschaden, insbesondere **Geschwindigkeit**

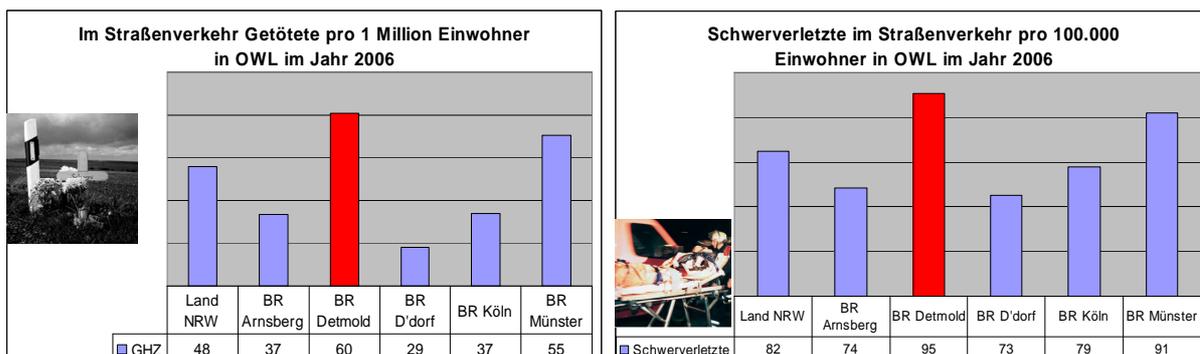
*Tote und Schwerverletzte außerorts sind insbesondere Opfer hoher Geschwindigkeiten.*

### 2.2.1 Prävention durch „Vision Zero“

Die Vision Zero als Bestandteil des **Verkehrssicherheitsprogramms NRW** erfordert eine Änderung der Denkrichtung: Nicht der Mensch ist als zentrales Objekt der Verkehrssicherheitsarbeit zu begreifen, sondern das ganze System Verkehr.

Der Mensch macht Fehler. Darauf muss der Verkehr ausgerichtet werden. Das System muss Fehler verzeihen und nicht mit der „Todesstrafe“ ahnden.

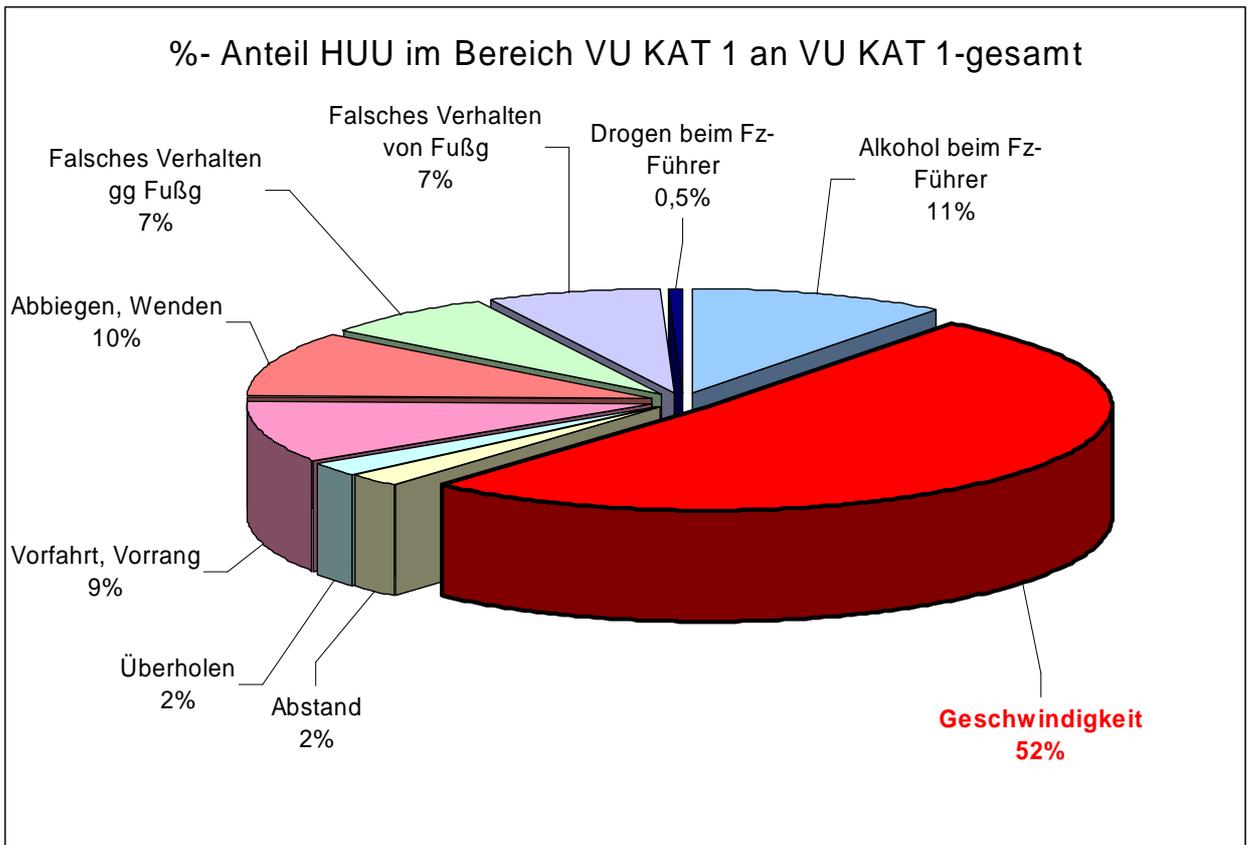
**Hier gibt es in OWL besonderen Handlungsbedarf:**



Die Grundphilosophie von Vision Zero lautet: Die Sicherheit aller Elemente des Verkehrssystems wird so weit gesteigert, bis das Gesamtsystem fehlertolerant ist und niemand mehr getötet oder schwer verletzt wird.

Bei Vision Zero trägt nicht mehr der einzelne allein die Verantwortung dafür, wenn es zu einem Unfall kommt. Politiker, Planer, Straßenbauer, Polizei, Verkehrsbehörden, Autohersteller, Versicherungen, Unternehmen und andere Beteiligte werden mit in die Verantwortung genommen (vgl. weiterführende Links im Bereich „Baumunfälle“).

**44% der Verkehrsunfälle mit Getöteten sind auf die Hauptunfallursache **Geschwindigkeit** zurückzuführen.**



## 2.3 „Fachstrategie Verkehrsunfallbekämpfung“: Konzentration auf die Bekämpfung der Ursachen von Verkehrsunfällen mit Personenschaden, insbesondere **Alkohol/Drogen**

### 2.3.1 Alkoholmissbrauch

Wissenschaftliche Untersuchungen und Praxiserfahrungen belegen einen Zusammenhang zwischen allgemein kriminellen und verkehrswidrigem Verhalten und zeigen auch signifikante Übereinstimmungen hinsichtlich der Ausprägung des devianten Verhaltens und der kriminellen Karrieren der Täter.

(Polizeiführungsakademie, „Kriminalitätsbekämpfung und Verkehrssicherheitsarbeit“)

Die Anzahl der alkoholbedingten Verkehrsunfälle (1.290) **sank** im Vergleich zum Vorjahr (1.318) um rund **-2 %**.

Dabei wurden 5 Personen getötet, 168 schwer und 270 leicht verletzt.

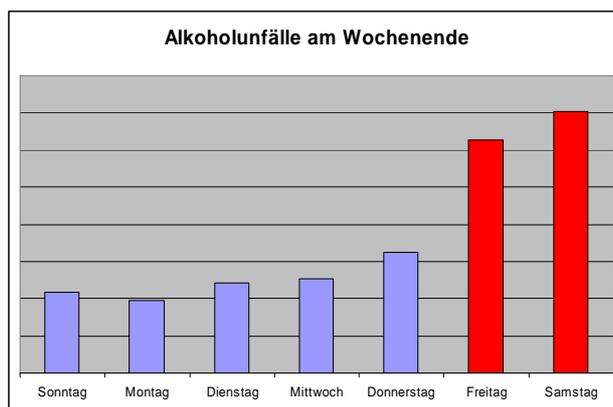
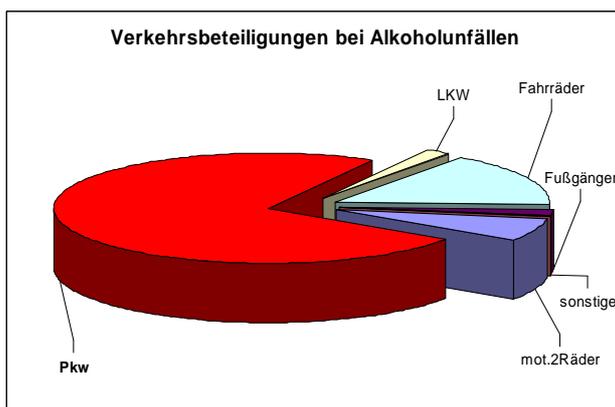
Das höchste Blutprobenergebnis lag in OWL im vergangenen Jahr bei 3,97 Promille!

- 1001 Blutproben lagen im Bereich **>1,1 Promille**
- Damit lagen **82 % der Blutprobenergebnisse** i.S.d. § 24a StVG oder darüber im Bereich von **>= 1,1 Promille** (Vorjahr 80 %).
- 216 (18 %) Blutproben lagen im Bereich **>= 0,5 <1,1 Promille** (Vorjahr 20 %) aller Blutproben **>=0,5 Promille**.

Bei **39 %** der bei Alkoholunfällen Verunglückten handelte es sich um junge Erwachsene.

Hier kann ein Alkoholverbot für Fahranfänger entgegenwirken: Im Rahmen einer zweijährigen Probezeit dürfte vor Fahrtantritt kein Alkohol mehr konsumiert werden.

**Besonders kritisch wird es, wenn Alkoholkonsum, Fahranfängereigenschaft, größere Risikobereitschaft und nächtliche Fahrten über die Landstraße zusammenkommen.**



### 2.3.2 Drogenmissbrauch

Der Konsum von Drogen gehört leider bei vielen jungen Erwachsenen dazu, wenn sie in die Disco oder auf Partys gehen und anschließend mit dem Auto nach Hause fahren.



Die Polizei setzt seit 2003 bei Verkehrskontrollen den Drogenvortest "Drugwipe" ein. Innerhalb kurzer Zeit kann über den Schweiß oder Speichel der Konsum verschiedenster Drogen nachgewiesen werden. Die eingenommene Menge ist dabei unerheblich, denn es gibt - anders als beim Alkohol - keine Grenzwerte. Durch den Einsatz der Drogenvortestgeräte entdecken die Polizisten immer mehr Menschen, die sich trotz Drogenkonsums hinters Steuer setzen.

Im Jahr 2006 fielen den Polizeibeamten **in OWL 228 Autofahrer unter Drogeneinfluss** auf. Die Hauptunfallursache „andere berauschende Mittel beim Fahrzeugführer“ nahm dabei von 60 Fällen auf 49 ab (-18 %).

## Die rechtliche Seite

### »» § 24 a Abs. 4 StVG (Straßenverkehrsgesetz)

„Ordnungswidrig handelt, wer unter der Wirkung eines in der Anlage zu dieser Vorschrift genannten berauschenden Mittels im Straßenverkehr ein Kraftfahrzeug führt. Eine solche Wirkung liegt vor, wenn eine in dieser Anlage genannte Substanz im Blut nachgewiesen wird. Satz 1 gilt nicht, wenn die Substanzen aus der bestimmungsgemäßen Einnahme eines für einen konkreten Krankheitsfall verschriebenen Arzneimittels herrührt.“

Berauschende Mittel	Substanzen
<b>Cannabis</b>	<b>Tetrahydrocannabinol (THC)</b>
<b>Heroin, Morphin</b>	<b>Morphin</b>
<b>Kokain</b>	<b>Benzoyllecgonin</b>
<b>Amphetamin</b>	<b>Amphetamin</b>
<b>Designer-Amphetamin</b>	<b>Methylenedioxyethylamphetamin (MDE), Methylenedioxymethamphetamin (MDMA)</b>

- »» **Rechtsfolgen:**
- **Geldbuße** bis 1.534,- EUR (§ 24a Abs. 4 StVG)
  - **Fahrverbot** (§ 25 Abs. 1 Satz 2 StVG)
  - und **4 Punkte** in Flensburg

2.4 „Fachstrategie Verkehrsunfallbekämpfung“: Konzentration auf die Bekämpfung der schweren Folgen von Verkehrsunfällen, insbesondere Verstöße gegen die **Nutzung von Sicherungseinrichtungen**

#### 2.4.1 „NRW mit Gurt“ in OWL!

Die landesweiten Kampagnen finden seit 2004 wiederkehrend statt - zu Recht. Für das vergangene Jahr 2006 sind knapp 40.000 polizeiliche Maßnahmen auf diesem Sektor der Verkehrsüberwachung eindrucksvoller Beleg für die Notwendigkeit.

Hinter den Aktionen steht das Ziel, die Verkehrsunfälle mit schweren Folgen zu verringern.

**Von 71 Verkehrstoten (PKW/ LKW- Benutzung) hatten sich mindestens 11 nicht angeschnallt (15%).**

# Geschnallt?

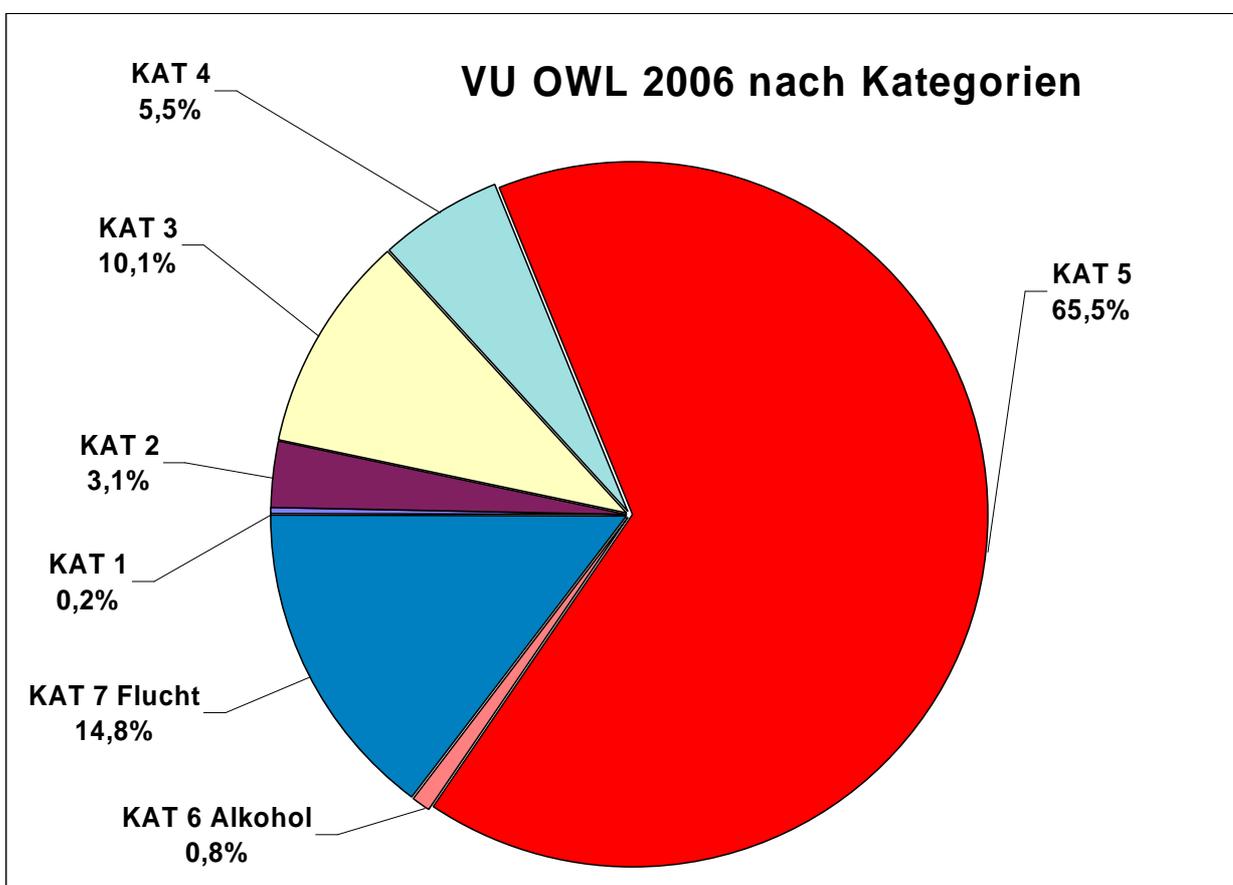


### 3. Fachstrategie Verkehrsunfallbekämpfung: Höheres Entdeckungsrisiko und konsequentes Einschreiten bei Verkehrsverstößen

Die Gesamtzahl der Verkehrsunfälle im Regierungsbezirk Detmold (55.151) ging im Jahr 2006 im Vergleich zum Vorjahr (56.198) um rund **-2 %** zurück und liegt damit geringfügig besser als der Landestrend.

Die Anzahl der schweren Sachschadensunfälle (**KAT 4**, 3.047) **stieg** im Vergleich zum Vorjahr (3.034) geringfügig.

Die Anzahl der sonstigen Verkehrsunfälle mit Bagatellschaden (**KAT 5**, 36.044) **sank** im Vergleich zum Vorjahr (36.976) um **-3 %**.



Angesichts der Tatsache, dass nach der StVO Voraussetzung eines jeden Verkehrsunfalls ein konkretes Fehlverhalten und damit ein qualifizierter Verstoß vorliegt ist es erforderlich, bei polizeilicher Kenntnis mindestens zur Unfallstelle zu fahren und vor Ort Maßnahmen zu ergreifen (siehe Grafik, KAT 5).

**Konsequentes Einschreiten bei festgestellten Verkehrsverstößen ist einer der definierten Erfolgsfaktoren polizeilicher Arbeit zur Verkehrsunfallbekämpfung (neben der Bekämpfung von Verkehrsunfällen mit Personenschaden...).**

Darüber hinaus können „Trunkenheitsdelikte“ erst dann festgestellt werden, wenn die Polizei tatsächlich vor Ort ist (vgl. Ziffer 2.3.1).



**Was wir wollen:** *Wir konzentrieren die Polizeiliche Überwachung auf die Bekämpfung der Hauptunfallursachen und das sonstige verkehrswidrige Verhalten: Insbesondere die Einhaltung von Geschwindigkeitsgrenzen, die Verfolgung von Alkohol- und Drogendelikten und die Bekämpfung von Aggressivität im Straßenverkehr.*

*Um den Vorwurf des „Abkassierens“ gar nicht erst entstehen zu lassen, werden Art und Zweck der Geschwindigkeitskontrollen der Öffentlichkeit transparent gemacht und die Messstellen nach den Kriterien der Verkehrssicherheit gewählt.*

*Eine Verteilung der Polizeilichen Geschwindigkeitsüberwachung in der Fläche trägt dazu bei, dem Eindruck einer nur punktuellen Kontrolle entgegenzutreten, wenngleich vorrangig Unfallhäufungsstellen und so genannte schutzwürdige Zonen zu überwachen sind.*

*Um sowohl die Akzeptanz der bestehenden Verkehrsregeln als auch die der Kontrollen zu fördern, sollen Betroffene nach einem Verkehrsverstoß regelmäßig angehalten und über die mit dem Fehlverhalten verbundenen Gefahren aufgeklärt werden.*

*Ein weiterer Vorteil des regelmäßigen Anhaltens besteht darin, dass mehrere Deliktbereiche gleichzeitig überprüft werden können. So kann z. B. im Zuge von Geschwindigkeitskontrollen vor Schulen auch die Sicherung von Kindern im Auto verfolgt werden.*

**Verkehrssicherheit in NRW. Das Verkehrssicherheitsprogramm.**

### 3.2 Prävention durch örtliche Unfalluntersuchung

Die meisten Straßenverkehrsunfälle sind zwar die Folge von Fehlern der Verkehrsteilnehmer. **Solche Fehler können aber auch durch besondere Eigenheiten der Straße begünstigt werden, so dass sich in bestimmten Bereichen Unfälle in charakteristischer Weise häufen können. Werden die unfallbegünstigenden Eigenheiten der Straße beseitigt, so verschwinden auch die dafür typischen, meist gleichartigen Unfälle.**

Es werden z.B.

- Unfalltypensteckkarten angelegt
- Unfallblattsammlungen geführt
- Kollisionsdiagramme gefertigt.

Diese Erhebungen dienen vor allem dem Ziel zu ermitteln, wo sich die Unfälle häufen, worauf diese gerade dort zurückzuführen sind und welche Maßnahmen geeignet sind, um erkannte Unfallquellen zu beseitigen.

Unfallhäufungsstellen werden durch eine permanente Beobachtung des Unfallgeschehens durch die Polizei aufgespürt. Die Polizei ist durch ihre Mitarbeit in der Unfallkommission bemüht, Verkehrsunfälle und deren Folgen durch das Erkennen von Gesetzmäßigkeiten und Ursachen an Unfallhäufungsstellen zu verringern.

Mitglieder der Unfallkommission sind: Straßenverkehrsämter, Straßenbaulastträger (Landesbetriebe, Kreisbaubetriebe, Städte und Gemeinden), **Kreispolizeibehörden** und die Bezirksregierung:

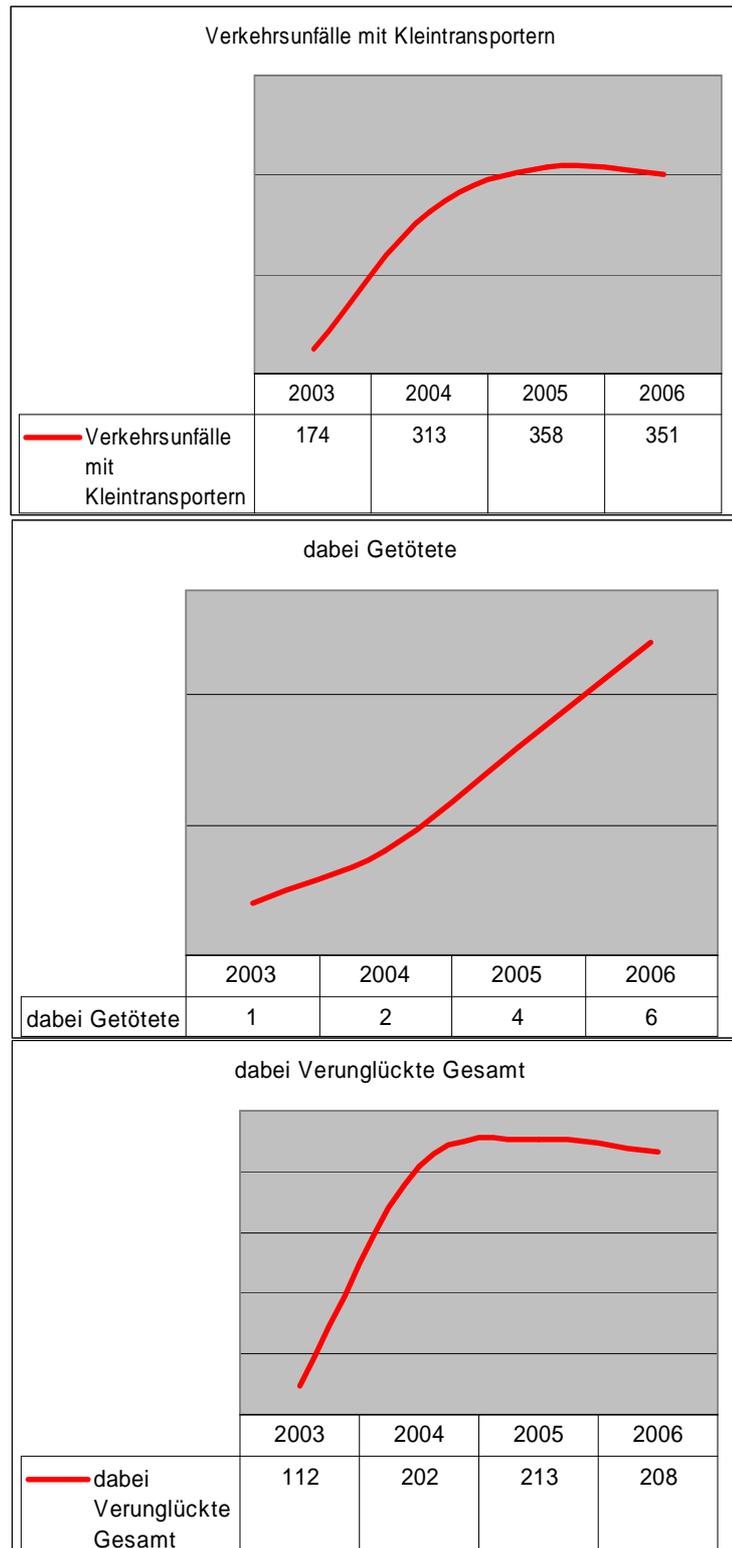
	Örtliche Unfallkommission	Überörtliche Unfallkommission	Autobahn-Unfallkommission
<b>Straßengruppe</b>	Gemeindestraßen  Ortsdurchfahrten der Bundes-, Landes- und Kreisstraßen in der Baulast der Gemeinden und Städte	Bundesstraßen in der Baulast des Bundes Landesstraßen in der Baulast des Landes Kreisstraßen in der Baulast der Kreise	Autobahnen (Zeichen 330 StVO)
<b>Bereich</b>	Im Bereich der Gemeinden und Städte	Im Bereich eines Kreises	Im Bereich der Bezirksregierungen
<b>Federführung, Vorsitz</b>	In Mittleren und Großen kreisangehörigen Städten die örtlichen Ordnungsbehörden dieser Städte*  Im übrigen die Straßenverkehrsbehörden der Kreise und kreisfreien Städte	In kreisangehörigen Städten die Kreisordnungsbehörden der Kreise Im übrigen die Straßenverkehrsbehörden der kreisfreien Städte	Bezirksregierung (Dez. 53)
<b>Ständige Mitglieder</b>	Kreispolizeibehörde  Gemeinde und Stadt als Straßenbaulastträger	Kreispolizeibehörde Kreise und Landesbetrieb Straßenbau NRW als Straßenbaubehörde In Mittleren und Großen kreisangehörigen Städten die örtlichen Ordnungsbehörden dieser Städte	Bezirksregierung (Dez. 26) Landesbetrieb Straßenbau NRW als Straßenbaubehörde

### 3.3 Kleintransporter

#### *Verkehrssicherheit in NRW. Das Verkehrssicherheitsprogramm.:*

**Was wir wollen:** Wir werden Kleintransporter weiterhin gezielt kontrollieren und Schwerpunkt-  
kontrollen bezüglich der Ladungssicherheit durchführen.

**OWL 2006:**



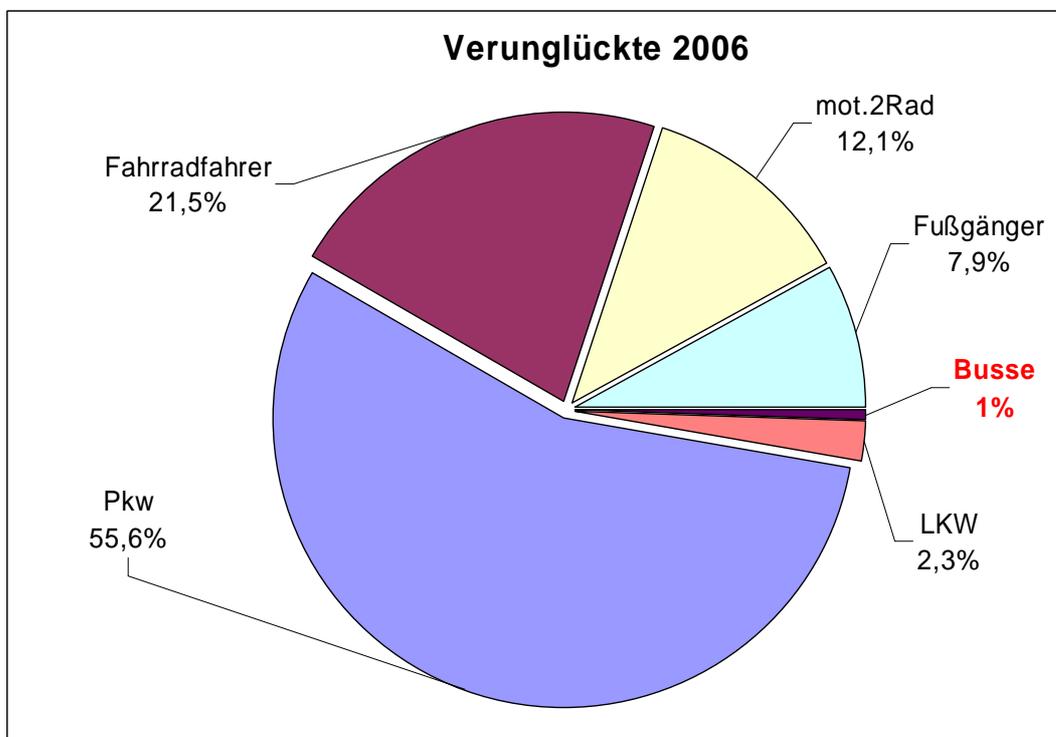
### 3.4 Sonderverkehr

Die Überwachung des Sonderverkehrs erfolgt in der Regel durch **spezialisierte Verkehrsüberwachung**. **Hinter diesem Begriff verbergen sich die Spezialisten der Verkehrsdienste der Kreispolizeibehörden und der Autobahnpolizei.**

#### 3.4.1 Personenbeförderung

Die wachsende Reiselust verursacht immer höhere Mobilitätsbedürfnisse. So ist der Reise- und Freizeitmarkt einer der am stärksten wachsenden Wirtschaftszweige. Untersuchungen haben allerdings gezeigt, dass die Verweildauer an einem Ort eher rückläufig ist bei zunehmender Tendenz zum Zweit- und Dritturlaub. Die sich daraus ergebenden Ansprüche der Erholungssuchenden, wie kurzfristige Ortswechsel im Urlaub, der Besuch von Kultur- oder Sportveranstaltungen usw., erfüllt das flexible Verkehrsmittel Omnibus in idealer Weise.

Statistisch betrachtet ist der Reisebus das sicherste Verkehrsmittel im Straßenverkehr. Gleichwohl erschütterten europaweit eine Reihe schwerer Busunglücke mit zahlreichen getöteten und schwer verletzten Reisenden und z. T. völlig zerstörten Fahrzeugen das Vertrauen in das Reisebusgewerbe. Dabei unternimmt durchschnittlich jeder Bundesbürger pro Jahr mindestens eine Reise mit dem umweltfreundlichen Verkehrsmittel Bus.



#### *Verkehrssicherheit in NRW. Das Verkehrssicherheitsprogramm.:*

**Was wir wollen:** Auch Reisebusse werden wir weiterhin überprüfen, hier insbesondere die Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten.

### 3.4.2 Gefahrgut

Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Gefahrguttransportern finden aufgrund der potentiellen Auswirkungen auf Menschen, Tiere und Umwelt regelmäßig in den Medien und damit in der Öffentlichkeit reges Interesse.

Auch wenn die Verkehrsunfallstatistik eine zahlenmäßig geringe Beteiligung von Gefahrguttransporten ausweist, bedürfen die Transporte aufgrund ihres hohen Risikopotentials einer angemessenen Überwachung.

**In OWL ereigneten sich im Jahr 2006 insgesamt 3 (Vorjahr 8) Verkehrsunfälle mit Gefahrgut mit 2 leicht Verletzten (Vorjahr 9 leicht Verletzte und ein Getöteter).**

In der Praxis treten Probleme beispielsweise bei den so genannten „Stückguttransporten“, bei der kennzeichnungspflichtige Mengen trotz Zusammenladeverbote auf einem Fahrzeug transportiert und dadurch im Falle des Unfalls chemische Reaktionen in Kauf genommen werden, die sich oftmals als höchst gefährlich und zugleich für die Einsatzkräfte als unvorhersehbar darstellen.

Wie Gasflaschen nicht transportiert werden sollten....



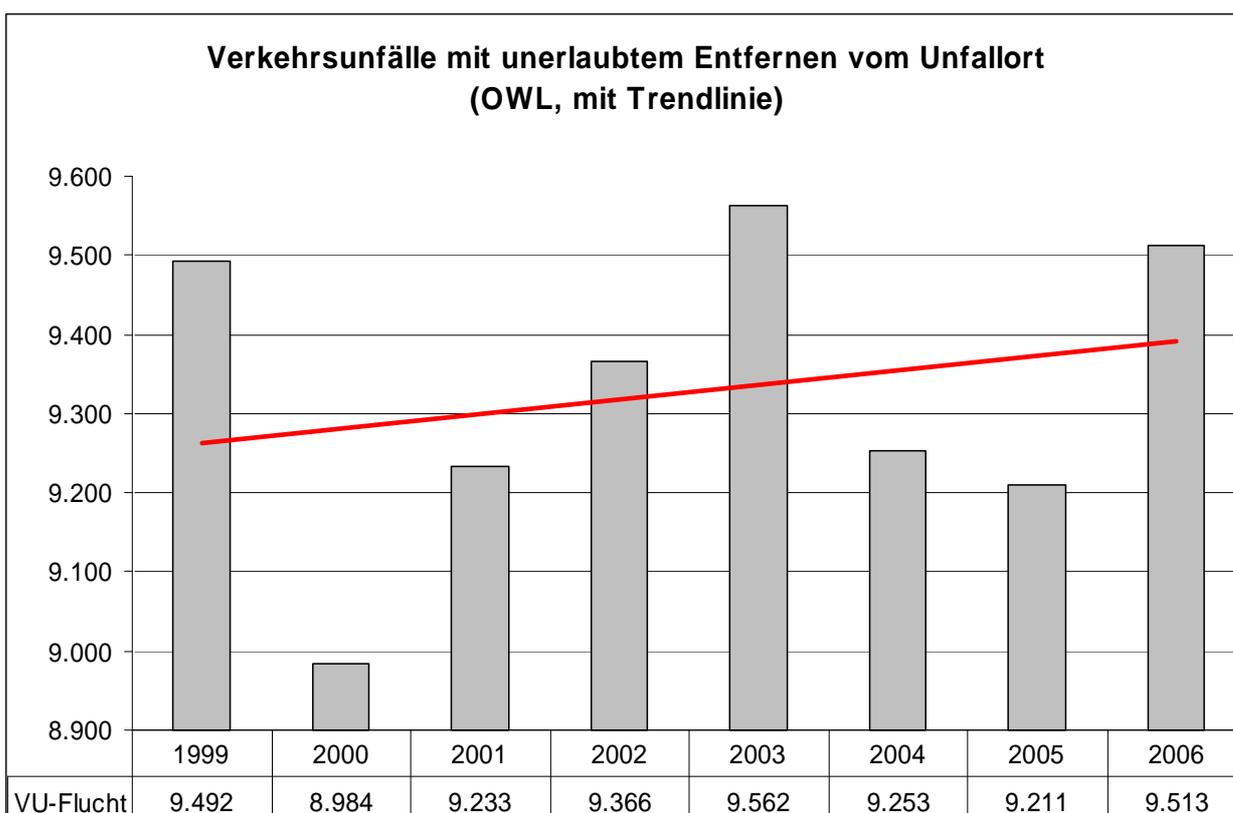
#### 4. Fachstrategie Verkehrsunfallbekämpfung: Qualifizierte Aufnahme und Bearbeitung von Verkehrsunfällen „Flucht mit Personenschaden“

Einzig die Anzahl der **Verkehrsunfälle mit Flucht** nahm von 9.211 auf 9.513 zu (+1 %). Dieser Trend der Zunahme der „Verkehrsunfallfluchten“ bestätigt sich sowohl landesweit als auch in der 5- Jahres- Betrachtung.

##### 4.1 Schutz privater Rechte

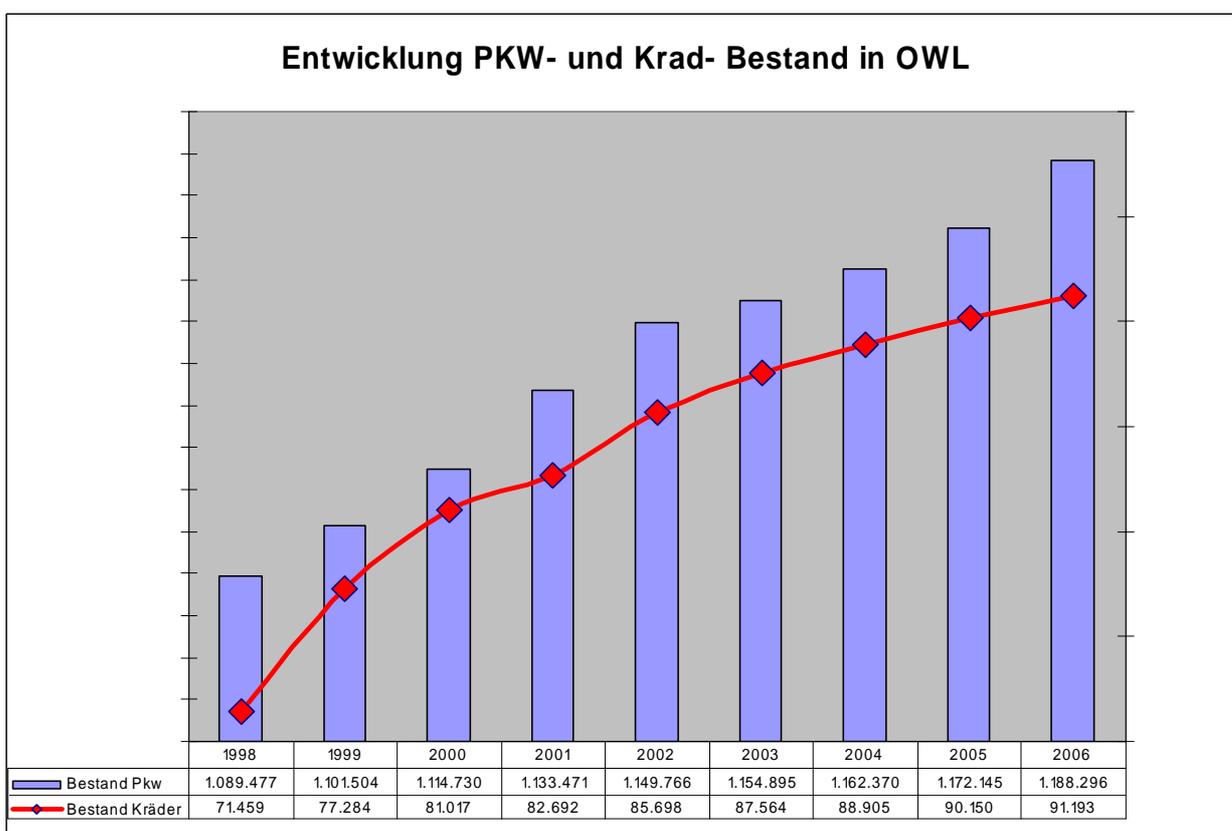
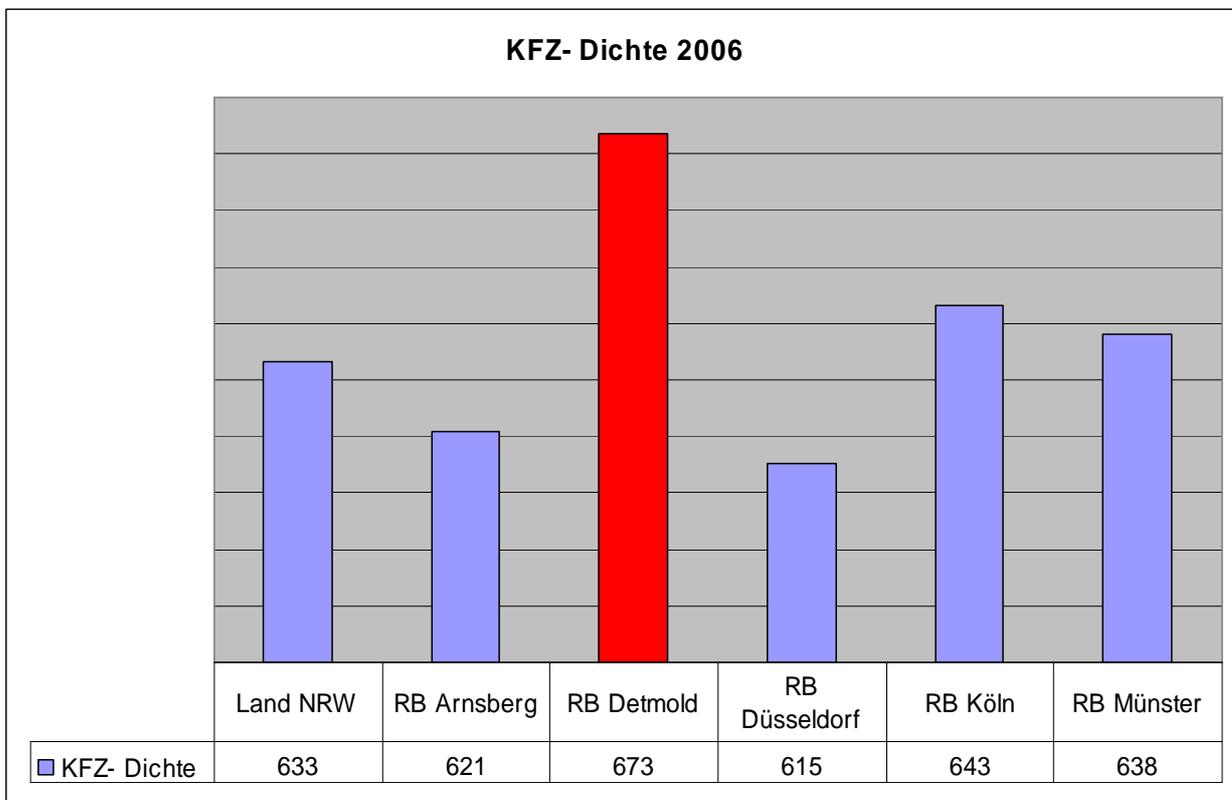
Von 647 Verkehrsunfallfluchten **mit** Personenschaden wurden **rund 61 % geklärt**, um die zivilrechtlichen Ansprüche durchsetzen zu können. Dieser Wert liegt knapp über dem Landesdurchschnitt.

Die Aufklärungsquote für alle 9.132 Fluchtunfälle in den Kreispolizeibehörden des Bezirks liegt in OWL bei 46% (knapp unter dem Landesdurchschnitt).



## 5. Rahmendaten; Sonstiges

### 5.1 KFZ- Dichte (Kraftfahrzeuge pro 1.000 Einwohner)



## 5.2 Abkürzungsverzeichnis

<b>aktive VT</b>	Personen als aktive Verkehrsteilnehmer, Fahrzeugführer oder Fußgänger. Mitfahrer werden als passiv Verunglückte, die anderen Verkehrsteilnehmer als aktiv Verunglückte bezeichnet.
<b>Beteiligter</b>	Beteiligt ist nach § 34 II StVO jeder, dessen Verhalten nach den Umständen zum Unfall beigetragen haben kann. Dazu gehören mindestens alle Fußgänger und Fahrzeugführer, die selbst - oder deren Fahrzeuge - Schaden erlitten oder hervorgerufen haben. Verunglückte Mitfahrer zählen daher nicht zu den Unfallbeteiligten.
<b>Getötet</b>	Dazu zählen Personen, die als Verunglückte auf der Stelle durch den Verkehrsunfall getötet werden oder innerhalb von 30 Tagen an den Unfallfolgen sterben.
<b>HUU</b>	Hauptunfallursachen, siehe Unfallursachen
<b>JEW</b>	Risikogruppe „junge Erwachsene“ (18 bis 24 Jahre)
<b>Jugendliche</b>	Risikogruppe zwischen 14 und 18 Jahren
<b>KAT 1</b>	Unfall Kategorie 1 mit mindestens einem <b>getöteten</b> Verkehrsteilnehmer
<b>KAT 2</b>	Unfall Kategorie 2 mit mindestens einem <b>schwer verletzten</b> Verkehrsteilnehmer
<b>KAT 3</b>	Unfall Kategorie 3 mit mindestens einem <b>leicht verletzten</b> Verkehrsteilnehmer
<b>KAT 4</b>	Sachschadensunfall Kategorie 4 mit <b>Straftatbestand bzw. Ordnungswidrigkeit mit Bußgeldahndung</b> bei dem mindestens ein beteiligtes Kfz <b>nicht mehr fahrbereit</b> ist
<b>KAT 5</b>	Sachschadensunfall Kategorie 5, der im <b>Verwarnungsgeldverfahren</b> abgeschlossen werden kann oder mit Straftatbestand (ohne Alkoholeinwirkung oder Unfallflucht) bzw. Ordnungswidrigkeit mit Bußgeldahndung, bei dem alle Kfz noch fahrbereit sind
<b>KAT 6</b>	Sachschadensunfall Kategorie 6 mit <b>Alkoholeinwirkung</b> und alle Kfz noch fahrbereit
<b>KAT 7</b>	Sachschadensunfall Kategorie 7 mit <b>Unfallflucht</b> und alle Kfz noch fahrbereit
<b>KIN</b>	Risikogruppe Kinder (unter 15 Jahre)
<b>Leichtverletzte</b>	Leicht verletzt sind Personen mit Körperschaden, bei denen keine stationäre Krankenhausbehandlung erforderlich ist.
<b>passive VT</b>	Mitfahrer, Personen als Insasse oder Sozius. Mitfahrer werden als passiv Verunglückte, die anderen Verkehrsteilnehmer als aktiv Verunglückte bezeichnet.

<b>Schwerverletzte</b>	Als schwer verletzt gelten Personen, die zur stationären Behandlung in einem Krankenhaus für mindestens 24 Stunden verbleiben.
<b>SEN</b>	Risikogruppe Senioren (ab 65 Jahre)
<b>Unfallursachen</b>	Die Unfallursachen werden nach Einschätzung der aufnehmenden Polizeibeamten/ -innen in die Unfallanzeige eingetragen. Hierbei wird zwischen personenbezogenem Fehlverhalten (z.B. Abbiegefehler) und allgemeinen Ursachen (z.B. Straßenglätte) unterschieden. Bei jedem Unfall können bis zu drei Angaben bei jedem Beteiligten und bis zu zwei allgemeine Ursachen angegeben werden.
<b>Verunglückte</b>	Als Verunglückte zählen Personen die beim Verkehrsunfall verletzt oder getötet wurden.
<b>VHZ</b>	Die Verunglücktenhäufigkeitszahl ist eine Relationszahl, welche die Anzahl der verunglückten Personen auf je 100.000 Einwohner – bei Kindern, Jugendlichen, jungen Erwachsenen und Senioren auf je 100.000 Angehörige der jeweiligen Altersgruppe – darstellt.
<b>VT</b>	Verkehrsteilnehmer (aktiv oder passiv, siehe dort)
<b>VU</b>	<p>Verkehrsunfall. Nach der BGH-Rechtsprechung zu § 142 StGB (Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort) ist ein Verkehrsunfall ein plötzliches Ereignis, das mit den typischen Gefahren im öffentlichen Straßenverkehr im ursächlichen Zusammenhang steht und zu einem nicht völlig belanglosen Sachschaden führt.</p> <p>Die Unfallstatistik hingegen erfasst nach dem Straßenverkehrsunfallstatistikgesetz Unfälle, bei denen infolge des Fahrverkehrs auf öffentlichen Wegen und Plätzen Personen getötet oder verletzt oder Sachschäden verursacht worden sind. Unfälle mit Personenschaden oder schwerwiegende Unfälle mit Sachschaden werden statistisch genau erfasst.</p> <p>Die übrigen Sachschadensunfälle (sog. Kategorie-5-Unfälle) werden nur zahlenmäßig festgehalten.</p> <p>Inline- Skater werden entsprechend der BGH-Entscheidung vom 19.03.2002 weiter als Fußgänger behandelt.</p>
<b>VU - P -</b>	Verkehrsunfall mit Personenschaden

### 5.3 Quellenverzeichnis, Impressum, Internetadressen, ©

- Polizeispezifische Verkehrsstatistik der Zentralen Polizeitechnischen Dienste des Landes Nordrhein-Westfalen; Stichtag 09.01.2007 bzw. 18.01.2007
- Angaben zur Wohnbevölkerung und zum Kfz-Bestand:
- Landesamt für Datenverarbeitung und Statistik/ Landesdatenbank Nordrhein-Westfalen/ Kraftfahrt-Bundesamt, Flensburg
- Verkehrssicherheit in NRW. Das Verkehrssicherheitsprogramm - 3. Auflage. Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen
- Deutschen Hochschule der Polizei/ Polizei-Führungsakademie, Fachbereich Polizeiliches Management – Verkehrslehre, Zum Roten Berge 18 – 24, 48165 Münster-Hiltrup
- Beratungsstelle für Verkehrssicherheit beim Institut für Aus- und Fortbildung der Polizei, Bildungszentrum Neuss, Hammfelddamm 7a, 41460 Neuss (auf Landesebene leistet das IAF NRW Grundlagenarbeit in Fragen der Verkehrssicherheit)

#### **Impressum/ Datenaufbereitung und Verknüpfung:**

Bezirksregierung Detmold, Dezernat 26, Polizeihauptkommissar Jürgen Luig, Bezirksregierung Detmold, Dezernat 26.4, Gefahrenabwehr/ Strafverfolgung der Polizei, - Verkehrsangelegenheiten -, Leopoldstraße 15, 32756 Detmold, Tel.: 05231/71-2641, E-Mail: juergen.luig@brdt.nrw.de

© Auch auszugsweise Verbreitung mit Quellenangabe ausdrücklich erwünscht.

#### **Internetadressen:**

[http://www.bezreg-](http://www.bezreg-det-)  
[det-](http://www.bezreg-det-)

[mold.nrw.de/Aufgaben/Organisation/Abteilung6/Dezernat65/Verkehrssicherheit/Baumunfaelle/Baumunfaelle1.html](http://www.bezreg-det-mold.nrw.de/Aufgaben/Organisation/Abteilung6/Dezernat65/Verkehrssicherheit/Baumunfaelle/Baumunfaelle1.html)

[http://www.bezreg-](http://www.bezreg-det-)  
[det-](http://www.bezreg-det-)

[mold.nrw.de/Aufgaben/Organisation/Abteilung2/Dezernat26/04Verkehrsangelegenheiten/index.h](http://www.bezreg-det-mold.nrw.de/Aufgaben/Organisation/Abteilung2/Dezernat26/04Verkehrsangelegenheiten/index.html)  
[tml](http://www.bezreg-det-mold.nrw.de/Aufgaben/Organisation/Abteilung2/Dezernat26/04Verkehrsangelegenheiten/index.html)

<http://www.polizei-bielefeld.de/>

<http://www.autobahn.nrw.de/>

<http://www.polizei-gt.de>

<http://www.polizei.nrw.de/herford/>

<http://www.polizei.nrw.de/hoexter/>

<http://www.polizei.nrw.de/detmold/>

<http://www.polizei-minden.de/>

<http://www.kpb-paderborn.nrw.de/>

<http://www1.polizei-nrw.de/im/Aktuelles/>

<http://www.mbv.nrw.de/Service/index.php>