



**POLIZEI**

**Nordrhein-Westfalen  
Wuppertal**

# **Jahres- Verkehrsbericht**

**2 0 1 1**



Direktion Verkehr  
- 61.01.05 -

Wuppertal, den 15.02.2012

## **Jahresverkehrsbericht**

### **Inhaltsübersicht**

Langzeitübersicht: zugelassene Kfz / Verkehrsunfälle	1
Verkehrsunfallentwicklung 2011	2
Verkehrsunfälle mit Toten und Verletzten	3
Verkehrsunfälle mit Kindern	4
Verunglückte Verkehrsteilnehmer nach Art ihrer Verkehrsbeteiligung	6
Verkehrsunfälle mit Hauptunfallursachen	7
Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort	8
Gesamtwirtschaftliche Unfallkosten	9
Verkehrsüberwachung	10
Besondere Verkehrseinsätze	12
Beseitigung von Unfallhäufungspunkten und –strecken	13
Verkehrsunfallprävention	14

Im Original gezeichnet:  
( Holz )  
Polizeioberrätin

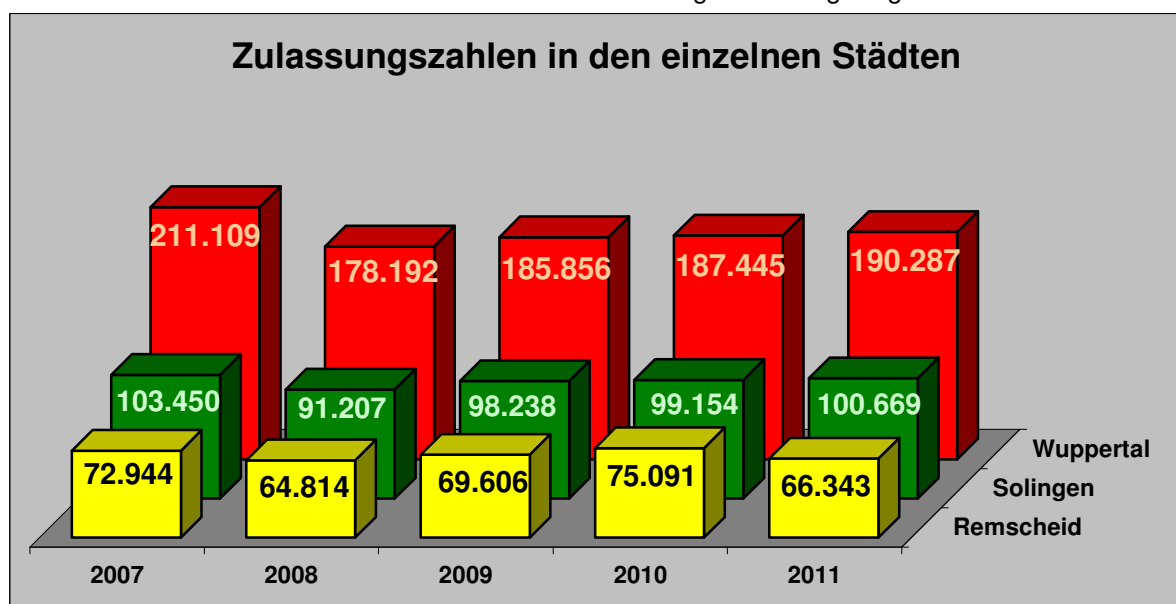


## Langzeitübersicht vergleichbarer Verkehrsdaten im PP Wuppertal

Jahr	zugelassene Kfz	VU	VU je 1.000 Kfz	Unfalltote	Verletzte
1960	<b>84.397</b>	12.789	<b>152</b>	106	<b>4.738</b>
1965	138.822	<b>11.529</b>	83	108	3.620
1968	149.338	13.020	87	<b>121</b>	3.946
1970	168.066	15.853	94	107	4.639
1975	212.359	12.385	58	74	3.805
1980	278.612	19.119	69	60	3.853
1985	291.068	22.261	76	32	2.989
1988	316.276	<b>25.485</b>	81	22	3.417
1990	333.891	24.025	72	30	3.216
1995	356.444	21.089	59	14	2.782
1996	359.484	21.045	59	24	2.717
1997	362.088	21.387	59	13	2.803
1998	366.308	22.332	61	15	2.601
1999	370.450	23.199	63	17	2.720
2000	372.068	23.123	62	16	2.551
2001	376.560	23.516	62	12	2.382
2002	378.967	21.972	58	13	2.297
2003	377.107	21.465	57	19	2.309
2004	377.195	21.946	58	17	2.073
2005	381.063	20.893	<b>55</b>	6	2.155
2006	384.997	21.702	56	12	2.144
2007	<b>387.503</b>	21.760	56	10	2.244
2008	334.213	20.870	62	11	2.108
2009	353.700	21.075	60	17	2.226
2010	361.690	21.810	60	9	<b>2.026</b>
2011	357.299	22.179	62	<b>5</b>	2.095

**rot** = höchster Wert, **grün** = niedrigster Wert

Der deutliche Rückgang des Kfz.-Bestands von 2007 auf 2008 resultiert aus einer veränderten Berechnungsgrundlage. So werden durch das KBA die Fahrzeuge nicht mehr erfasst, die zum Stichtag vorübergehend stillgelegt sind bzw. aufgrund des festgelegten Zulassungszeitraumes bei Saisonkennzeichen zum Stichtag nicht betrieben werden dürfen. Aus diesem Grund hat sich auch das Verhältnis der Anzahl von VU bezogen auf 1.000 Kfz deutlich erhöht. Ab 2009 werden die Zulassungszahlen bei den örtlichen Straßenverkehrsämtern mit Stichtag 31.12. abgefragt.



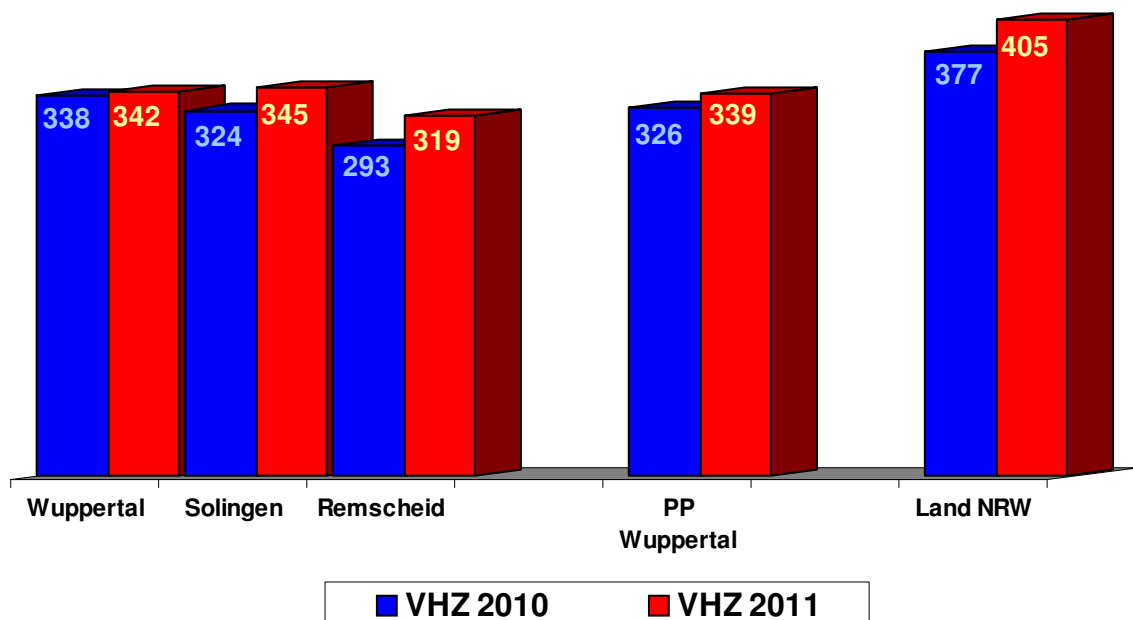
## Verkehrsunfallentwicklung 2011

Die Gesamtzahl der Verkehrsunfälle im Bergischen Städtedreieck hat sich im Verlauf des Jahres 2011, wie in den beiden Vorjahren, leicht erhöht. Der Anstieg um 1,7% (369 Unfälle) weicht aber vom Landestrend ab, der einen geringfügigen Rückgang um 0,8% aufweist. Auffällig ist die starke Zunahme in Remscheid, wodurch sich die positive Entwicklung des Vorjahres wieder relativiert. In Solingen hat sich der steigende Trend der Vorjahre leicht abgeschwächt, in Wuppertal konnte er mit einem leichten Rückgang auf dem Vorjahresniveau stabilisiert werden. Die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden hat, nach einem deutlichen Rückgang in Vorjahr, insgesamt wieder zugenommen, wobei der stärkste Anstieg in Solingen auffällt. Insgesamt liegt die Entwicklung jedoch günstiger als der Landesdurchschnitt.

Verkehrsunfälle	Jahr	Wuppertal	Solingen	Remscheid	PP W'tal	Land NRW
<b>Gesamt</b>	2011	13.160	5.302	3.717	22.179	
	2010	13.184	5.134	3.492	21.810	
Veränderung abs.		- 24	+ 168	+ 225	+ 369	
Veränderung in %		- 0,2	+ 3,3	+ 6,4	+ 1,7	- 0,8
<b>mit Personenschaden</b>	2011	960	453	283	1.696	
	2010	933	413	267	1.613	
Veränderung abs.		+ 27	+ 40	+ 16	+ 83	
Veränderung in %		+ 2,9	+ 9,7	+ 6,0	+ 5,1	+ 6,5
<b>mit Sachschaden</b>	2011	12.200	4.849	3.434	20.483	
	2010	12.251	4.721	3.225	20.197	
Veränderung abs.		- 51	+ 128	+ 209	+ 286	
Veränderung in %		- 0,4	+ 2,7	+ 6,5	+ 1,4	- 1,6

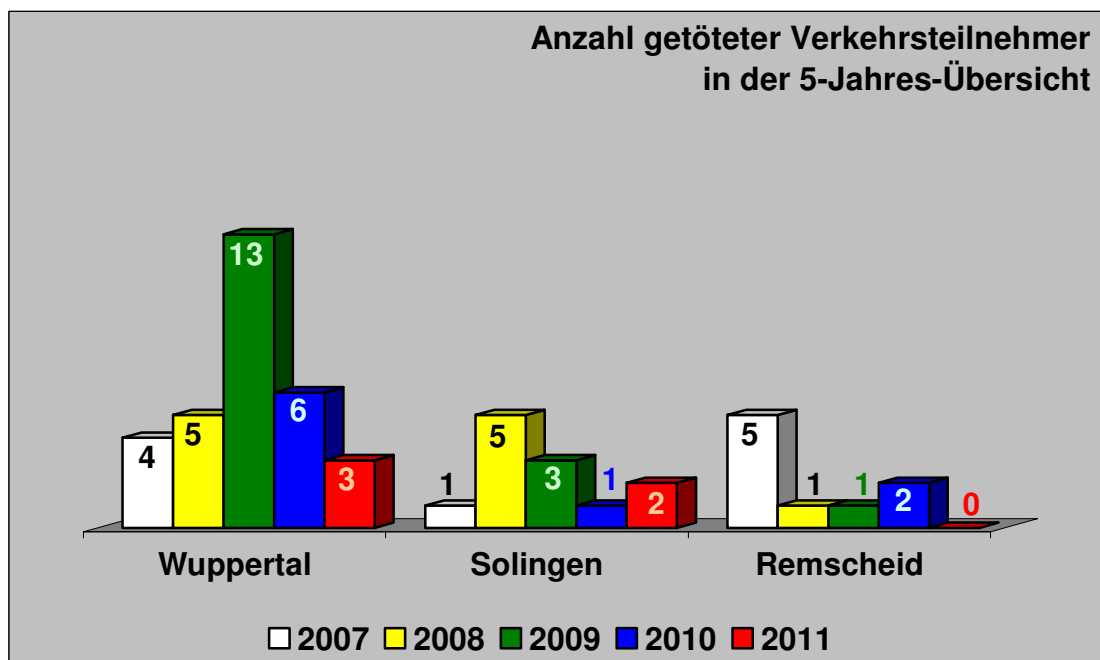
Quelle: SERVUS Liste 1a

Um die Vergleichbarkeit der Verunglücktenzahlen zu gewährleisten, wird die sog. Verunglückten-Häufigkeitszahl (VHZ) gebildet, die die Anzahl der tatsächlich Verunglückten in das Verhältnis je 100.000 Einwohner setzt.



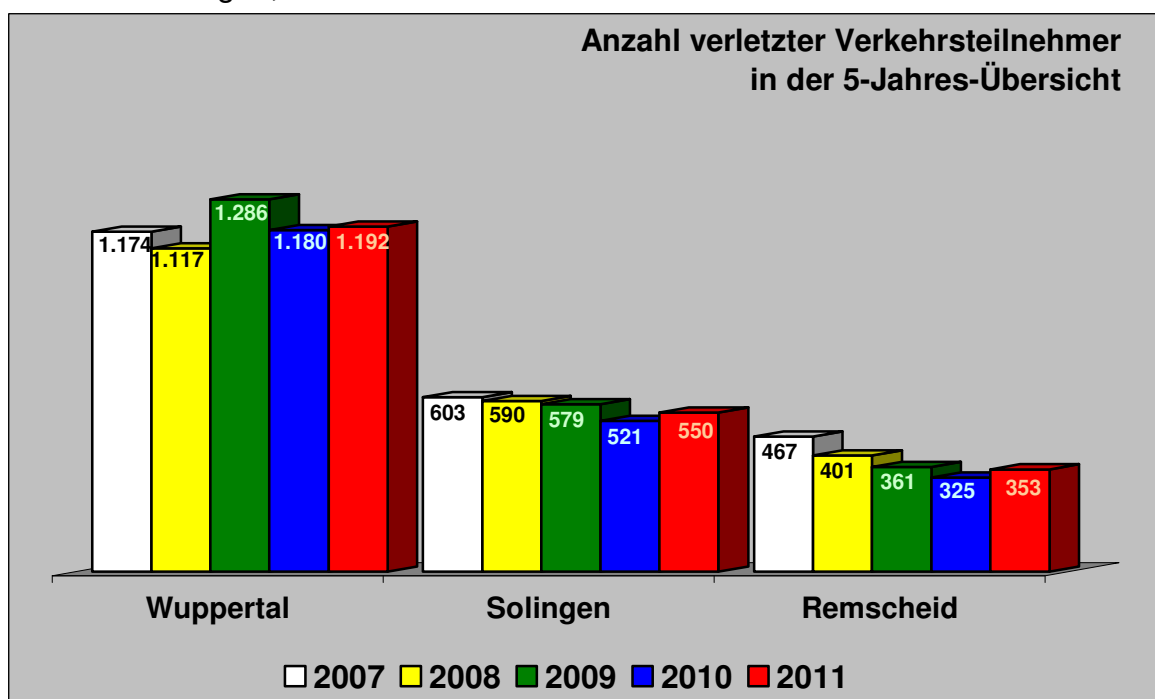
### Getötete Verkehrsteilnehmer

Die Anzahl der bei Verkehrsunfällen getöteten Personen hat sich nach dem Rückgang im Vorjahr nochmals reduziert. 2011 verstarben 5 Personen nach Verkehrsunfällen, so dass im Behördenbereich der niedrigste jemals registrierte Jahreswert erreicht wird. Von diesen fünf Personen waren vier als Fußgänger unterwegs, zwei davon sind der Altersgruppe der Senioren (über 65) zuzurechnen. Die fünfte Person starb als Führer eines PKW. Er geriet aus ungeklärten Gründen in den Gegenverkehr und kollidierte mit einem LKW.



### Verletzte Verkehrsteilnehmer

Nachdem im Vorjahr der historische Tiefstand der bei Verkehrsunfällen verletzten Personen zu verzeichnen war, hat sich die Zahl in diesem Jahr um 69 auf insgesamt 2.095 erhöht (+3,4%). Die Zuwächse sind auf alle drei Städte verteilt und liegen in Wuppertal bei 1,0%, in Solingen bei 5,6% und in Remscheid bei 8,6%. Der Landesmittelwert beträgt 6,6%.



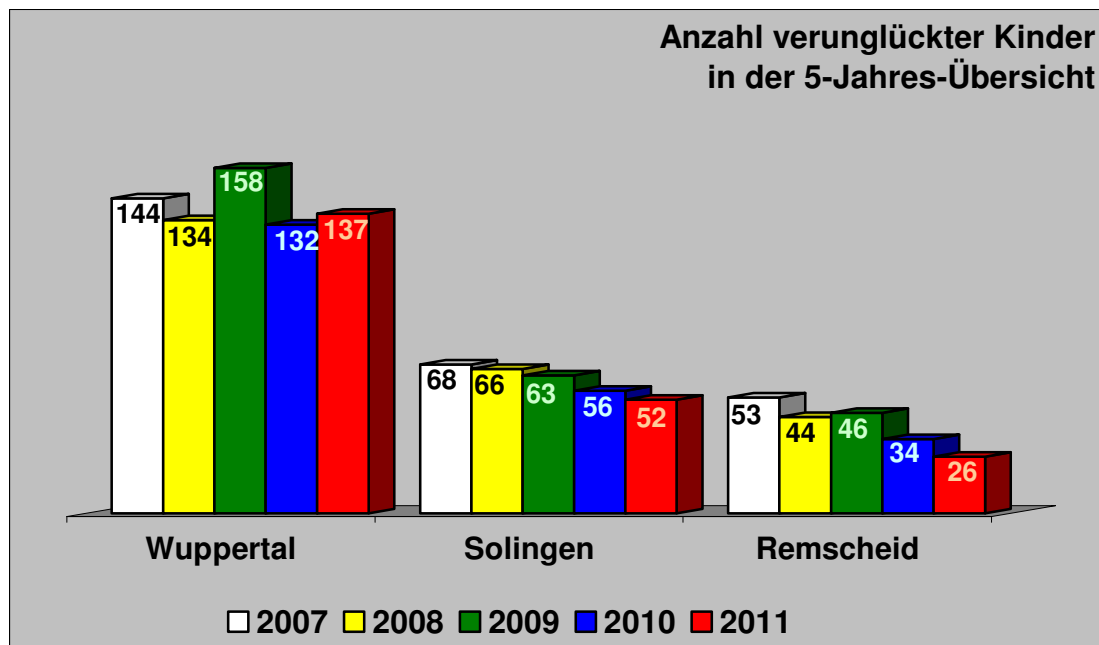
## Verunglückte Kinder (bis unter 15 Jahre)

Nach dem Rückgang der Anzahl verunglückter Kinder in beiden Vorjahren wird der Trend, entgegen der Landesentwicklung, auch im Jahr 2011 fortgesetzt. Die Zahl sank im Behördenbereich um 7 (3,2%) auf 215, während im Land ein Anstieg um 5,6% ausgewiesen ist. Der Durchschnittswert der vergangenen 5 Jahre (248) wird deutlich unterschritten. Wie auch im Vorjahr wurden im Berichtsjahr erfreulicherweise keine Kinder tödlich verletzt.

In den drei Städten zeigt sich folgende Entwicklung:

	Jahr	Wuppertal	Solingen	Remscheid	PP W'tal	Land NRW
<b>Verunglückte gesamt</b>	2011	137	52	26	215	
	2010	132	56	34	222	
Veränderung abs.		5	-4	-8	-7	
Veränderung in %		+ 3,8	- 7,1	- 23,5	- 3,2	+ 5,6

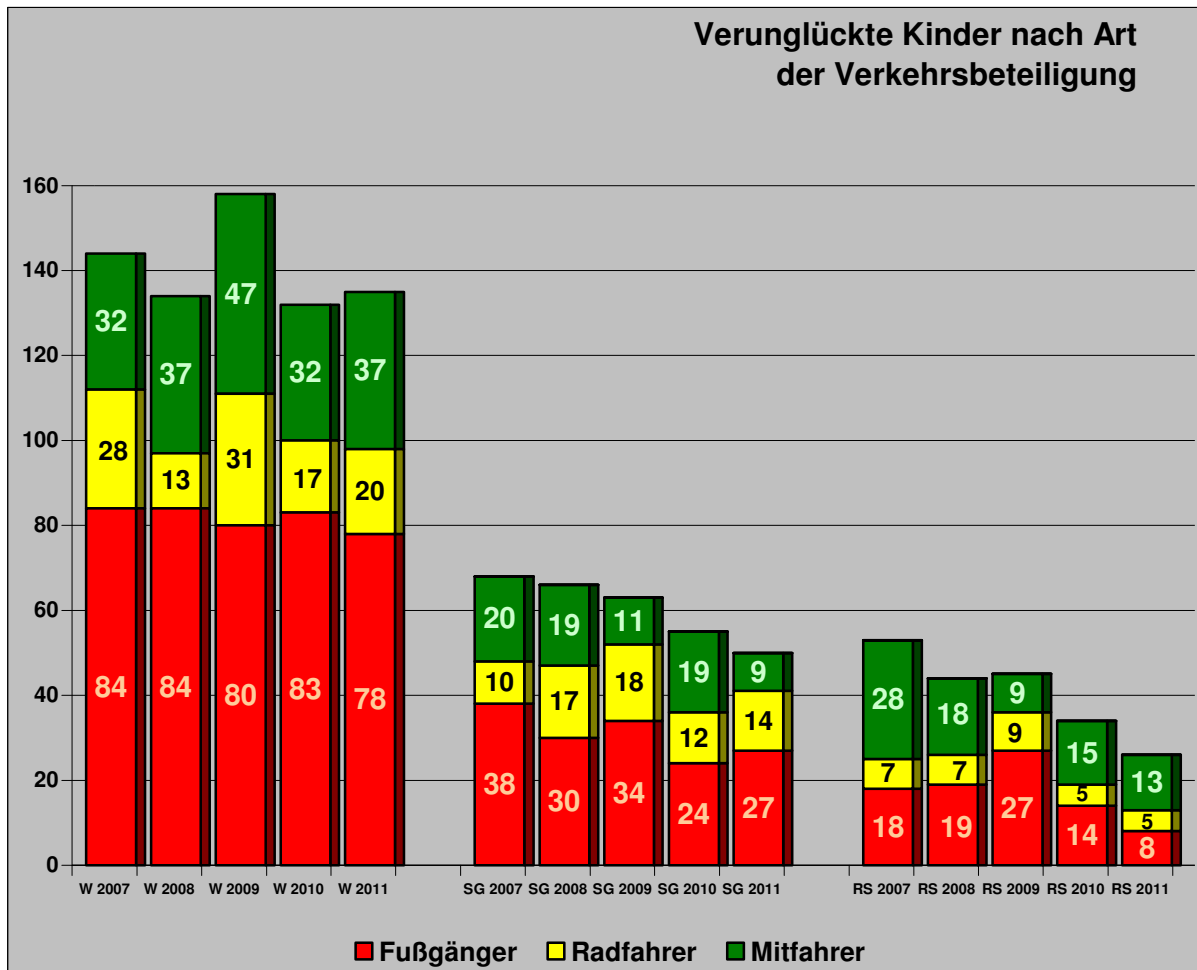
In der 5-Jahres-Betrachtung ergibt sich folgende Entwicklung:



Kinder nehmen aktiv als Fußgänger oder als Radfahrer am Straßenverkehr teil. Werden sie in Fahrzeugen befördert, spricht man von einer passiven Verkehrsteilnahme.

Die nachfolgende Grafik zeigt die Veränderungen der Anzahl der verunglückten Kinder nach der Art ihrer aktiven und passiven Verkehrsbeteiligung im Vergleich zum Vorjahr.





### Verunglückte Kinder auf dem Schulweg (nur aktive Verkehrsteilnahme)

	Jahr	Wuppertal	Solingen	Remscheid	PP W'tal
<b>Verunglückte gesamt</b>	2011	17	10	1	28
	2010	24	7	4	35
Veränderung abs.		- 7	+ 3	- 3	- 7
Veränderung in %		- 29,2	+ 42,9	- 75,0	- 20,0

Die rückläufige Entwicklung der Anzahl verunglückter Kinder auf Schulwegen, die nach einer Unterbrechung in den Jahren 2008 und 2009 im Vorjahr umgekehrt werden konnte, hat sich auch im Berichtsjahr fortgesetzt.

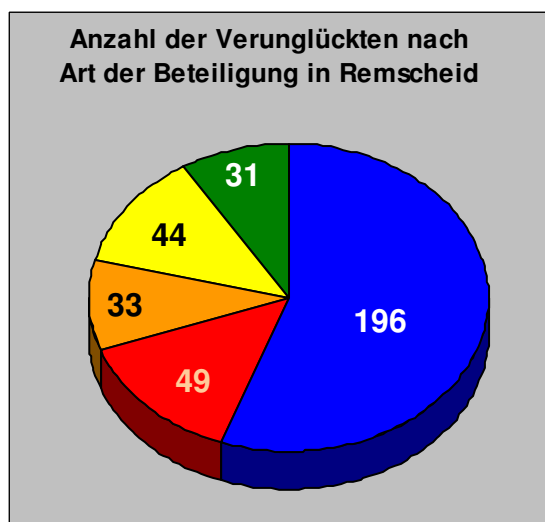
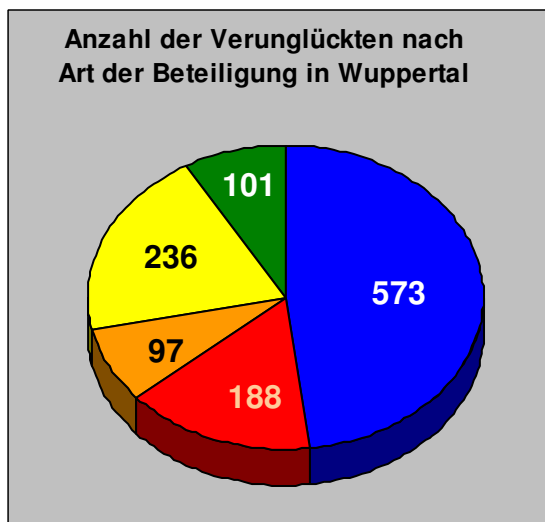
Mit 28 verunglückten Kindern auf dem Schulweg wurde das bislang niedrigste Niveau seit Beginn der Erfassung erreicht.

## Verunglückte Verkehrsteilnehmer nach Art der Beteiligung (einschl. Mitfahrern)

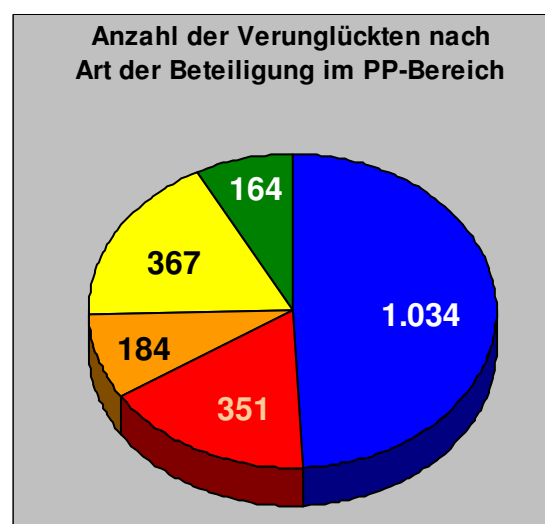
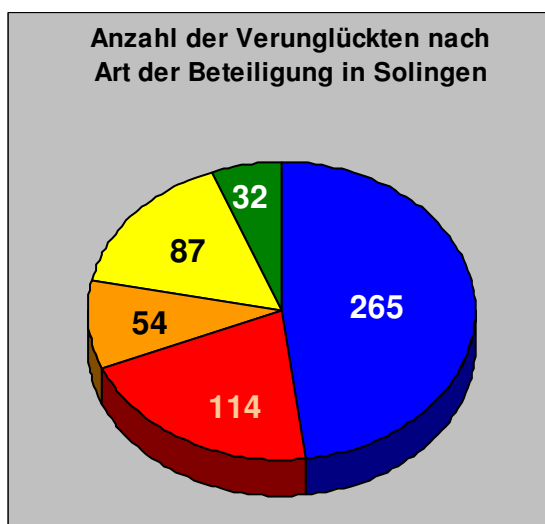
Die Gruppen der motorisierten Zweiradfahrer und der Fußgänger stehen im besonderen Fokus der polizeilichen Verkehrsunfallbekämpfung. Der im Vorjahr registrierte Rückgang verunglückter motorisierter Zweiradfahrer konnte im Berichtsjahr nicht wiederholt werden. Die Anzahl erhöhte sich um 17 (5,1%) auf 351. Die Entwicklung im Bereich der Fußgängerunfälle verlief weiterhin positiv. Unterstützt durch das spezielle Fußgängerprojekt „Sicher ankommen“ verringerte sich die Zahl der Verunglückten um 9 auf 367, was einem Rückgang um 2,4% entspricht. Im Landesschnitt ergibt sich in diesem Bereich ein Anstieg um 8,0%.

Bei der Anzahl verunglückter Radfahrer liegt das PP Wuppertal auf Grund des errechneten Vergleichswertes in NRW auf einem guten dritten Platz. Behördenweit kamen im Berichtsjahr 57 Radfahrer mehr zu Schaden (44,9%) als 2010, so dass eine Gesamtzahl von 184 ausgewiesen ist. Die Zunahme ist auf alle Städte verteilt, schwerpunktmäßig allerdings in Wupperteil feststellbar. Als Landesmittelwert ist ein Anstieg um 13,8% dokumentiert. Die Fortentwicklung im Jahr 2012 bedarf deshalb einer sorgfältigen Beobachtung, um erforderlichenfalls rechtzeitig mit polizeilichen Maßnahmen gegensteuern zu können.

Die Verteilung der Verunglückten auf die einzelnen Arten ihrer Verkehrsbeteiligung ist aus den folgenden Diagrammen ersichtlich:



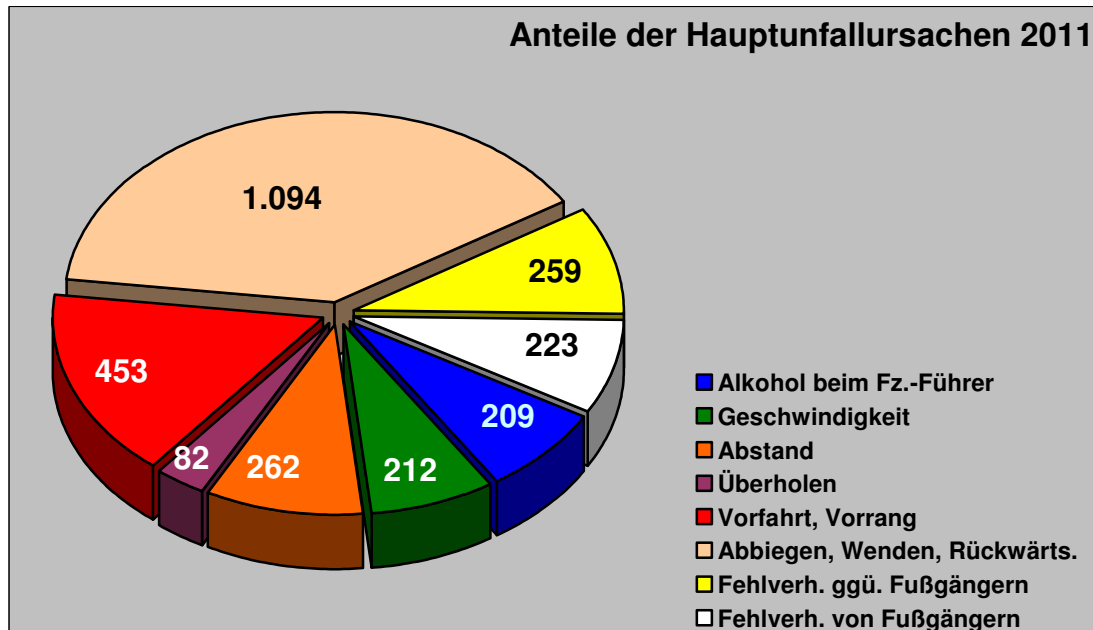
Legende:



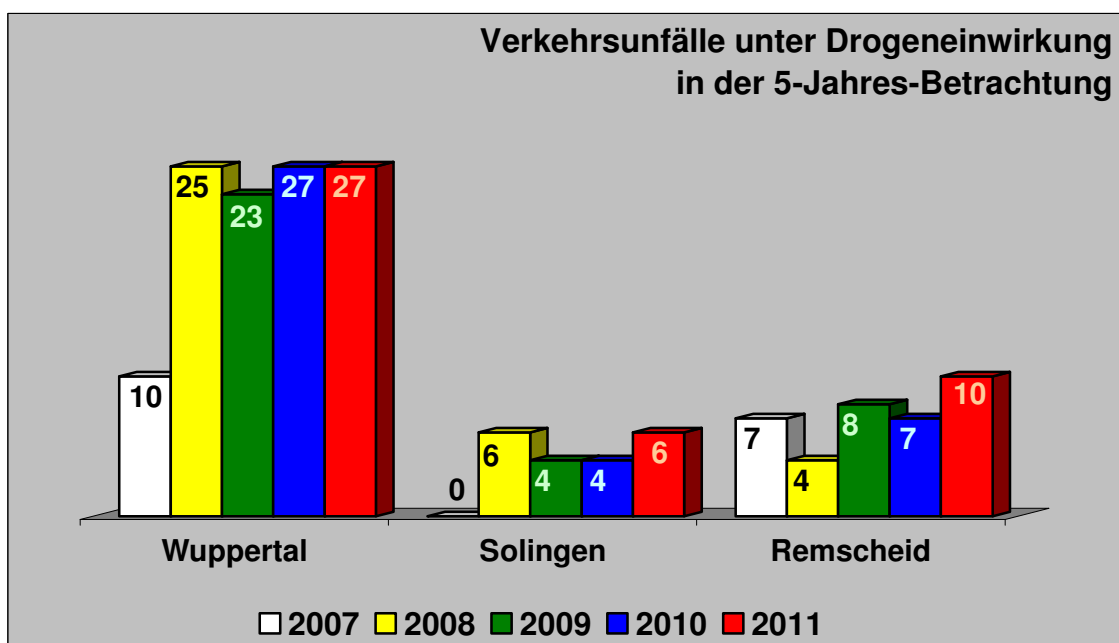
## Verkehrsunfälle mit Hauptunfallursachen (HUU)

Die Ursachen für die Entstehung eines Verkehrsunfalls werden durch die unfallaufnehmenden Beamtinnen und Beamten festgestellt und können statistisch ausgewertet werden. Dadurch, dass bei einem Unfall zwei oder mehrere unterschiedliche Fehlverhaltensweisen zugleich ursächlich sein können, ist die Gesamtsumme der Unfallursachen höher als die Anzahl der Verkehrsunfälle an sich.

In der folgenden Grafik wird die Verteilung der Hauptunfallursachen im Bereich des PP Wuppertal dargestellt, wobei die absoluten Werte in den Segmenten aufgeführt sind.



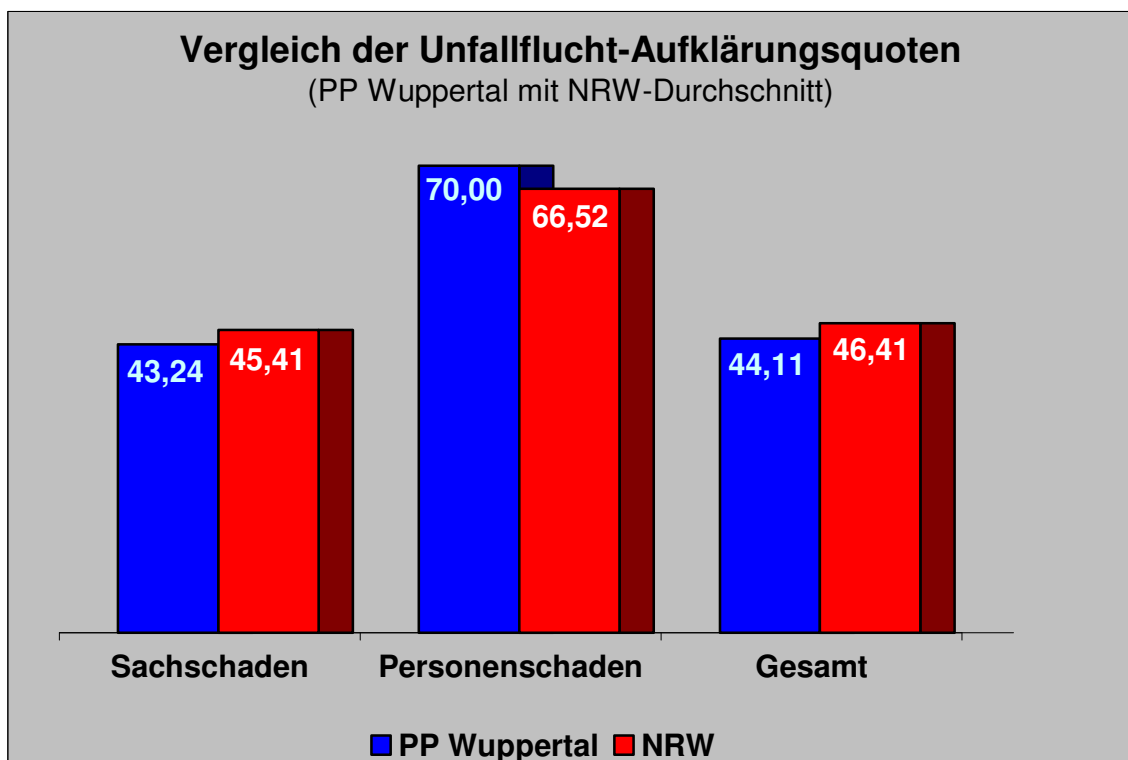
Unfallursächlicher Drogenkonsum der Fahrzeugführerin oder des Fahrzeugführers gehört noch nicht zu den definierten Hauptunfallursachen. Dennoch wird die Entwicklung aufmerksam betrachtet.



## Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort

Entwicklung der Unfallfluchten (Vergleich zum Vorjahr)

	Wuppertal	Solingen	Remscheid	PP W'tal
<b>Gesamtzahl</b>	<b>2.888</b>	<b>1.211</b>	<b>832</b>	<b>4.931</b>
Veränderung abs.	+ 156	+ 34	- 42	+ 148
Veränderung in %	+ 5,7	+ 2,9	- 4,8	+ 3,1
Aufklärungsquote	44,98	44,01	41,23	44,11
<b>mit Personenschaden</b>	<b>104</b>	<b>35</b>	<b>21</b>	<b>160</b>
Veränderung abs.	+ 11	+ 2	- 10	+ 3
Veränderung in %	+ 11,8	+ 6,1	- 32,3	+ 1,9
Aufklärungsquote	65,38	80,00	76,19	70,00
<b>nur Sachschaden</b>	<b>2.784</b>	<b>1.176</b>	<b>811</b>	<b>4.771</b>
Veränderung abs.	+ 145	+32	- 32	+ 145
Veränderung in %	+ 5,5	+ 2,8	- 3,8	+ 3,1
Aufklärungsquote	44,22	42,94	40,32	43,24



## Gesamtwirtschaftliche Unfallkosten bei Verkehrsunfällen

Neben dem persönlichen Leid, das dem Unfallopfer und seinem Umfeld widerfährt, verursacht jeder Unfall einen volkswirtschaftlichen Folgeschaden.

Um die gesamtwirtschaftlichen Kosten durch Verkehrsunfälle berechnen und vergleichen zu können, hat die Bundesanstalt für Straßenwesen entsprechende Bewertungssätze für die jeweiligen Unfallfolgen (Schwere der Verletzung bzw. Schwere des Sachschadens) unter Berücksichtigung von Unfall-, Bevölkerungs- und Wirtschaftsdaten ermittelt und ggf. auch anpasst.

Es werden folgende Kostenkategorien unterschieden:

<b>Kostensätze für Personenschäden (je verunglückte Person)</b>	
Getötete	996.412 €
Schwerverletzte	110.571 €
Leichtverletzte	4.416 €
<b>Kostensätze für Sachschäden (je Unfall)</b>	
Unfall mit Getöteten	40.108 €
Unfall mit Schwerverletzten	19.215 €
Unfall mit Leichtverletzten	13.036 €
Schwerwiegender Unfall nur mit Sachschaden	19.365 €
Übriger Sachschadenunfall (einschließlich Alkoholunfall)	5.643 €

Unter Berücksichtigung dieser Kostensätze (Stand 4/2011) ergeben sich umgerechnet auf das Jahr 2011 folgende gesamtwirtschaftliche Unfallkosten:

	<b>Kosten Personenschäden</b>	<b>Kosten Sachschäden</b>	<b>Gesamtschaden</b>
<b>Wuppertal</b>	24.817.704 €	85.641.283 €	110.458.987 €
<b>Solingen</b>	16.204.829 €	35.508.018 €	51.712.847 €
<b>Remscheid</b>	6.441.978 €	24.451.972 €	30.893.950 €
<b>PP Wuppertal</b>	<b>47.464.511 €</b>	<b>145.601.273 €</b>	<b>193.065.784 €</b>
<b>Veränderung zu 2010</b>	<b>- 3.070.510 €</b>	<b>+ 2.467.652 €</b>	<b>- 602.858 €</b>

Die hier errechneten Schadenssummen bilden jedoch nicht das tatsächliche Ausmaß ab, da nur die Daten der polizeilich aufgenommenen Verkehrsunfälle berücksichtigt werden können. Tatsächlich werden bei den Versicherungen ca. 30 - 40 % mehr Verkehrsunfälle zur Anzeige - und regelmäßig auch zur Abrechnung- gebracht, als von der Polizei aufgenommen wurden.

## Verkehrsüberwachung

Die Überwachung des Straßenverkehrs ist eine Hauptaufgabe der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Verkehrsdienstes der Direktion Verkehr, die dabei durch die Beamtinnen und Beamten des Wachdienstes unterstützt werden.

Im Rahmen der Fachstrategie zur Verkehrsunfallbekämpfung werden mit dem Alkohol- und Drogenmissbrauch im Straßenverkehr, der Nichteinhaltung zulässiger Geschwindigkeiten und der Nichtsicherung der Fahrzeuginsassen die drei Hauptfaktoren identifiziert, die auf die Verursachung von Personenschäden und die dabei eintretenden Unfallfolgen maßgeblichen Einfluss haben.

Nach Feststellung derartiger Regelverstöße wurden 2011 folgende Repressiv-Maßnahmen getroffen:

	2011	2010	Veränderung abs.	Veränderung in %
<b>Alkoholeinfluss beim Fahrzeugführer</b>	430	403	+ 27	+ 6,7
<b>Drogeneinfluss beim Fahrzeugführer</b>	424	456	- 32	- 7,0
<b>Geschwindigkeit, davon ...</b>	32.000	28.286	+ 3.714	+ 13,1
... mit Anhaltekräften	18.697	12.921	+ 5.776	+ 44,7
... ohne Anhaltekräfte	13.303	15.365	- 2.062	- 13,4
<b>Sicherheitsgurt /Kinderrückhaltesysteme</b>	13.343	16.094	- 2.751	- 17,1

In der logischen Folge liegt ein weiterer Schwerpunkt polizeilicher Überwachungsmaßnahmen in der Erkennung und Verfolgung solcher Fehlverhaltensweisen, die besonders gefährlich oder von einer besonderen Rücksichtslosigkeit geprägt sind und deshalb den Hauptunfallursachen zuzurechnen sind. Hier wurden 2011 in den einzelnen Ursachenbereichen folgende Maßnahmen getroffen:

	2011	2010	Veränderung abs.	Veränderung in %
<b>Abstand</b>	80	100	- 20	- 20,0
<b>Überholen</b>	522	493	+ 29	+ 5,9
<b>Vorfahrt / Vorrang</b>	4.259	4.105	+ 154	+ 3,8
<b>Abbiegen/ Wenden</b>	7.172	6.870	+ 302	+ 4,4
<b>Fehlverhalten gegenüber Fußgängern</b>	4.107	7.092	- 2.985	- 42,1
<b>Fehlverhalten von Fußgängern</b>	1.218	1.508	- 290	- 19,2

Das im Jahr 2010 begonnene Fußgängerprojekt „Sicher ankommen“ wurde im Berichtsjahr fortgesetzt. Durch die Intensivierung von Überwachungsmaßnahmen der Einhaltung zulässiger Höchstgeschwindigkeiten mit Anhaltekräften zum Schutze der Fußgänger wurden die Überwachungsintensitäten, z.B. bei Fehlern gegenüber Fußgängern in Abbiegesituationen und an Fußgängerüberwegen, reduziert.

Um die Übersicht zu vervollständigen, müssen noch die Ergebnisse der Überwachung des gewerblichen Personen- und Güterverkehrs und die Maßnahmen berücksichtigt werden, die nicht den o.g. Bereichen zuzuordnen sind, z.B. die nach § 23 StVO verbotene Benutzung eines Handys beim Führen eines Fahrzeugs:

	2011	2010	Veränderung abs.	Veränderung in %
<b>Spezifische Verstöße im gewerblichen Personen- und Güterverkehr</b>	2.590	2.717	- 127	- 4,7
<b>Sonstige Verkehrsverstöße</b>	35.526	28.888	+ 6.638	+ 23,0

Die Verteilung der oben beschriebenen Maßnahmen auf die drei Städte ist aus der folgenden Tabelle ersichtlich:

	Wuppertal	Solingen	Remscheid
<b>Alkoholeinfluss beim Fahrzeugführer</b>	209	105	116
<b>Drogeneinfluss beim Fahrzeugführer</b>	219	101	104
<b>Geschwindigkeit, mit Anhaltekräften</b>	9.146	5.697	3.854
<b>Geschwindigkeit, ohne Anhaltekräfte</b>	7.891	2.783	2.629
<b>Sicherheitsgurt /Kinderrückhaltesysteme</b>	6.886	3.675	2.782
<b>Abstand</b>	61	13	6
<b>Überholen</b>	144	273	105
<b>Vorfahrt / Vorrang</b>	1.146	1.248	1.865
<b>Abbiegen/ Wenden</b>	3.954	1.680	1.538
<b>Fehlverhalten gegenüber Fußgängern</b>	2.615	966	526
<b>Fehlverhalten von Fußgängern</b>	985	114	119
<b>Spezifische Verstöße im gewerblichen Personen- und Güterverkehr</b>	1.590	519	481
<b>Sonstige Verkehrsverstöße</b>	20.957	9.080	5.489
<b>Summe</b>	<b>55.803</b>	<b>26.254</b>	<b>19.614</b>

In der Summe aller polizeilich getroffenen Maßnahmen ergibt sich bei einer Aufteilung auf die Schwere der zugrunde liegenden Verstöße folgendes Bild:

Gesamtmaßnahmen im PP Wuppertal	2011	2010	Veränderung abs.	Veränderung in %
<b>Verwarnungen mit Verwarnungsgeld</b>	81.051	76.752	+ 4.299	+ 5,6
<b>Ordnungswidrigkeitenanzeigen</b>	19.016	18.609	+ 407	+ 2,2
<b>Strafanzeigen</b>	1.604	1.651	- 47	- 2,8
<b>Summe</b>	<b>101.671</b>	<b>97.012</b>	<b>+ 4.659</b>	<b>+ 4,8</b>

## Besondere Überwachungseinsätze

### ► Geschwindigkeitskontrollen im Bereich von Schulen

Die Geschwindigkeitskontrollen im Bereich von Schulen wurden auch im Jahr 2011 fortgesetzt. Es wurde an 304 Kontrollstellen gemessen.

	2011	Veränderung abs.	Veränderung in %
Anzahl der gemessenen Fahrzeuge	169.607	- 12.718	- 7,0
Anzahl der beanstandeten Fahrzeuge	10.063	- 346	- 3,3
Beanstandungsquote in %	5,93		

Die Zahlen belegen, dass sowohl die Anzahl der überprüften Fahrzeuge, als auch die der Verstöße rückläufig ist. Die Beanstandungsquote hat sich gegenüber dem Vorjahr (5,71%) wieder leicht erhöht. Durch Fortführung dieser gezielten Überwachungseinsätze ist im Jahr 2012 die Motivation zur Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten vor Schulen zu fördern.

### ► Geschwindigkeitsüberwachung mittels des ProVida-Krads

Im Jahr 2011 setzte das PP Wuppertal in der Zeit von Februar bis Oktober ein sog. ProVida-Krad zur Verkehrsüberwachung ein. In 127 Einsatzschichten wurden insgesamt 962 Verkehrsverstöße der schweren Kategorie festgestellt und der Ahndung zugeführt. In 231 Fällen wurden Verstöße gefilmt, die zur Verhängung von Fahrverboten führten.

Anzahl der überprüften Fahrzeuge	
PKW	639
Kräder	184
LKW	27
Anzahl der getroffenen Maßnahmen	
Vergehens-Anzeigen	21
OWi-Anzeigen Geschwindigkeit	850
OWi-Anzeigen Überholen	47
OWi-Anzeigen Abstand	32
OWi-Anzeigen Fahrzeugtechnik	12

Die höchste vorwerfbare Überschreitung betrug 94 km/h. Sie wurde durch einen Krad-Fahrer bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h auf der L 74 gefahren.

## Begleitung von Großraum- und Schwertransporten

Die Zahl der Großraum- und Schwertransporte, die aufgrund der Maße oder Gewichte eine polizeiliche Begleitung erfordern, hat sich leicht reduziert. Herausragend waren in diesem Jahr zwei Transporte, die mit einer Breite von 5 m und einem Gewicht von 200 Tonnen in sehr winterlichen Verhältnissen über die Wuppertaler Nordhöhen (Nevigeser Straße – Westfalenweg – Hatzfelder Straße – Einern – Mollenkotten) begleitet werden mussten.

	2011	Veränderung abs.	Veränderung in %
Anzahl der Begleitungen	188	- 38	- 16,8
Anzahl der eingesetzten Polizei-Kräfte	316	- 71	- 18,3
Aufwand in Stunden	560	- 56	- 9,1
Begleitkilometerleistung	1.239	+ 139	+ 12,6
Gesamtkilometerleistung	5.008	- 478	- 8,7



## Beseitigung von Unfallhäufungspunkten und -strecken

Als Grundlage für die Analyse des Unfallgeschehens dienen insbesondere

- ▶ Unfallblattsammlung
- ▶ Unfalltypensteckkarten
- ▶ Unfallursachensteckkarten
- ▶ Sondersteckkarten
- ▶ Verkehrsunfalldateien
- ▶ Unfalldiagramme

Durch laufende Beobachtung und Auswertung stellt die Polizei fest, ob an Knotenpunkten oder auf Strecken Unfallhäufungen auftreten. Ziel der örtlichen Unfalluntersuchung ist daher u.a., Unfallbrennpunkte frühzeitig zu erkennen, nach bestimmten Gesichtspunkten zu analysieren und Verbesserungsmaßnahmen durchzusetzen.

Wesentliche Voraussetzung für eine erfolgreiche örtliche Unfalluntersuchung und eine wirkungsvolle Beseitigung von Unfallhäufungsstellen ist die enge Zusammenarbeit von Straßenverkehrs-, Straßenbaubehörden und Polizei.

Anzahl der Unfallhäufungspunkte und -strecken, bei denen	W	RS	SG	PP W'tal
... die Polizei eine <b>Voruntersuchung</b> durchgeführt hat	15	9	11	35
... die Polizei <b>Meldungen über Unfallstellen</b> erstellt hat	15	9	11	35
... die Polizei <b>Nachmeldungen</b> über weitere Unfälle erstattet hat	3	7	8	18
... eine <b>nähere Untersuchung</b> im Rahmen der Unfallkommission durchgeführt wurde	21	0	3	24
... <b>Verbesserungsmaßnahmen</b> für <b>notwendig</b> gehalten wurden	4	0	5	9
... die Polizei <b>Vergleichsuntersuchungen</b> durchgeführt und die Ergebnisse weitergeleitet hat	2	3	4	9
... <b>Verbesserungsmaßnahmen</b> zu einer <b>Beseitigung</b> oder <b>Entschärfung</b> der <b>Gefahrenstelle</b> geführt haben	2	3	3	8
... polizeiliche <b>Sonderauswertungen</b> erstellt wurden (z.B. für andere Behörden, Presse, intern)	12	35	25	72

## Verkehrsunfallprävention

Verkehrsunfälle zu reduzieren und Unfallfolgen zu mindern sind die vorrangigen Ziele der polizeilichen Verkehrsunfallprävention. Sie wendet sich dabei nach dem Prinzip des lebenslangen Lernens an alle Alters- und Zielgruppen, vorrangig an besonders gefährdete Verkehrsteilnehmer wie Kinder, Junge Fahrer und Senioren. Durch diese Zielgruppenarbeit soll das Bewusstsein für die eigene Verantwortung im Straßenverkehr geschärft, positive Verhaltensmuster identifiziert und rücksichtsvolles Verhalten gefördert werden. Daneben erfolgt die Verkehrsunfallprävention problemorientiert unter Berücksichtigung des örtlichen Unfalllagebildes und soll zeitnah auf behörden-spezifische Auffälligkeiten reagieren.

Das Team der 14 Verkehrssicherheitsberaterinnen/Berater in Wuppertal, Solingen und Remscheid konnte sich bei der Aufgabenwahrnehmung auf ein über Jahrzehnte gewachsenes und bewährtes Netzwerk mit anderen Dienststellen, Behörden, Kindergärten, Schulen, Betrieben, Vereinen und Verbänden stützen. Dank dieser Netzwerke gelang es bewährte Verkehrssicherheitskonzepte weiter zu entwickeln und auch im Jahr 2011 erfolgreich fortzusetzen.

### Einblick in das Jahresprogramm



Als ein Schwerpunkt unserer Arbeit wurde im Jahr 2011 die Zielgruppe „Junge Fahrer“ ausgewählt. Neben den langjährigen Verkehrssicherheitsprogrammen „Schutzengel“ und „Alles im Griff“ galt es, das neue Landespräventionsprogramm „Crash Kurs NRW“ in unserer Behörde umzusetzen.



### Ursprung des „Crash Course“-Konzepts

Das Präventionsprogramm „Crash Course“ wird seit mehreren Jahren in der Grafschaft Staffordshire (England) erfolgreich durchgeführt. In einer ca. zweistündigen Veranstaltung werden mit Hilfe von Filmen und Vorträgen die Ursachen und Folgen von Verkehrsunfällen verdeutlicht. Durch die drastische Darstellung und Dokumentation realer schwerer Unfälle mit Toten und Verletzten soll bei der Zielgruppe der 15- bis 17-Jährigen Betroffenheit hervorgerufen werden. Die Vermeidbarkeit der Unfälle und deren Ursachen werden möglichst authentisch dargestellt. Die Erfahrungen aus Großbritannien zeigen deutlichen Erfolg.

### Auslöser zur Umsetzung des Konzepts „Crash Kurs NRW“



Junge Fahrerinnen und Fahrer verursachen überproportional viele Verkehrsunfälle. Obwohl ihr Bevölkerungsanteil nur etwa 8 Prozent beträgt, sind sie für rund 20 Prozent der Verkehrsunfälle verantwortlich. Unfallursache ist meist unangepasste Geschwindigkeit.

Im Jahr 2011 verunglückten in Wuppertal, Remscheid und Solingen 358 Personen in der Altersgruppe der 18- bis 24-Jährigen. 42 von ihnen erlitten schwere und 316 leichte Verletzungen.

Tote waren glücklicherweise nicht zu beklagen. Die Anzahl der Verunglückten dieser Altersgruppe hat sich gegenüber dem Jahr 2010 um 4,6% (16) erhöht. Im Landesvergleich stieg die Zahl im Durchschnitt um 6,7%.

Durch die Übertragung der Grundzüge des englischen Konzepts auf die nordrhein-westfälische Verkehrspräventionsarbeit sollen die in der Grafschaft Staffordshire erzielten positiven Wirkungen auf die Zielgruppe genutzt und die Zahl der an Verkehrsunfällen beteiligten Jungen Erwachsenen verringert werden.

### Ziele des „Crash Kurs NRW“

Die Aufklärungsarbeit, die mit Hilfe des Projekts erzielt werden soll, richtet sich an die emotionale Erlebniswelt der jungen Verkehrsteilnehmer. Sie sollen gezielt auf mangelndes Gefahrenbewusstsein und über die Risiken und Folgen im Straßenverkehr aufmerksam gemacht werden. Die Schülerinnen und Schüler sollen selbst erkennen, dass sie durch eigenes Handeln als Fahrer und Beifahrer entscheidenden Einfluss haben.



Unser Wunsch ist es, auch im Bergischen Städtedreieck zu einem Rückgang der Verkehrsunfälle mit jungen Fahrern beizutragen.

### Umsetzung des „Crash Kurs NRW“

Um eine flächendeckende und konzeptionell einheitliche Betreuung der Zielgruppe zu gewährleisten, wird das Präventionsprogramm in Form eines landesweiten Projekts in den weiterführenden Schulen durchgeführt. Es richtet sich speziell an Jugendliche der 10. und 11. Jahrgangsstufe sowie an Berufsschülerinnen und Berufsschüler.



In Zusammenarbeit mit Feuerwehrleuten, Rettungssanitätern, Seelsorgern sowie Unfallopfern und deren Angehörigen wird den Teilnehmern an „Crash-Kurs NRW“ die Möglichkeit gegeben, in einer ca. 90-minütigen Veranstaltung die Folgen eines Unfalls aus den verschiedensten Blickwinkeln geschildert zu bekommen. So erfahren sie „aus erster Hand“

- ▶ was ein Rettungssanitäter oder Feuerwehrmann empfindet, wenn er eine eingeklemmte Person am Leben erhalten muss, bis diese mit schwerem Gerät aus einem Auto befreit wurde oder
- ▶ wie ein Polizist denkt und fühlt, wenn er an einer Unfallstelle eintrifft oder an der Türe von Angehörigen klingelt und ihnen mitteilen muss, dass der Sohn, die Tochter, der Bruder, die Schwester nie mehr nach Hause kommen wird oder
- ▶ was in einem Notfallseelsorger vorgeht, der an einer Unfallstelle traumatisierte Opfer betreut oder sich den vielen Fragen der Angehörigen eines Unfalltoten stellen muss.

Vor dem Hintergrund dieser Erfahrungsberichte aus erster Hand sollen Teilnehmerinnen und Teilnehmer motiviert werden, ihr eigenes Verhalten zu reflektieren, um daraus wertvolle Schlüsse für ihr zukünftiges Verhalten im Straßenverkehr zu ziehen. In der Veranstaltung werden daher auch die „Killer“ beim Namen genannt:

- ▶ Geschwindigkeit
- ▶ Alkohol und Drogen
- ▶ Ablenkung
- ▶ Gruppendruck
- ▶ Verzicht auf den Sicherheitsgurt.



Über die Crash Kurs Veranstaltung der Polizei hinaus sieht das Konzept grundsätzlich auch eine Nachbereitung durch die Lehrkräfte der jeweiligen Schule vor.

### Crash Kurs im Bergischen Städtedreieck

Im Jahr 2010 fiel die Entscheidung, das auf mehrere Jahre angelegte Landespräventionsprogramm „Crash Kurs NRW“ auch im PP Wuppertal durchzuführen. Dank vieler Gespräche und intensiver Vorbereitung ist es gelungen, bis Ende 2011 je ein Team in Remscheid, Wuppertal und Solingen aufzustellen.

Im Berichtsjahr wurden in Wuppertal vier, in Remscheid zwei und in Solingen eine Veranstaltung durchgeführt, so dass bislang insgesamt 1.150 Schülerinnen und Schüler erreicht werden konnten.

Auch im Jahr 2012 werden wir mit diesen drei Teams, die sich gegenseitig ergänzen und unterstützen, an den Start gehen und uns bemühen, alle rund 6.500 Jahrgangsschüler im Bergischen Städtedreieck zu erreichen. Obwohl die Terminplanung für über 30 Jahresveranstaltungen schwierig wird, setzen sich die zurzeit 20 Akteure mit viel Engagement, auch in ihrer Freizeit, für das Gelingen der Crash Kurse ein.



**Wir sind von der Wirkung überzeugt!**





