

Verkehrsbericht 2004



POLIZEI für Düsseldorf
mit Sicherheit Ihr Partner

Vorwort

Der Verkehrsbericht 2004 des Polizeipräsidiums Düsseldorf stellt das Verkehrsunfallgeschehen des Jahres 2004 in unserer Stadt dar und informiert über polizeiliche Maßnahmen der Verkehrsüberwachung, Verkehrsregelung, Verkehrserziehung/-beratung.

Vor allem das hohe Unfallaufkommen im Dezember führte 2004 zu einem minimalen Anstieg der Gesamtunfallzahl, die jedoch wie 2003 erneut unter 25.000 liegt. Qualitativ ist dieser Anstieg in der Zunahme der „Bagatell-Unfälle“ begründet, während die schweren Unfälle mit Personen- und Sachschaden zurückgingen.

Mit dem Rückgang der Personenunfälle nahm auch die Verunglücktenzahl ab. Diese positive Entwicklung basiert aber nur auf der geringeren Zahl Leichtverletzter; die Zahl Schwerverletzter stieg leicht, die der Toten sehr stark von 9 (historischer Tiefststand 2003) um 13 auf 22, darunter 13 Fußgänger und 3 Radfahrer. Allein 8 Fußgänger und 2 Radfahrer kamen in den „dunklen“ Monaten Januar, Februar und November, Dezember ums Leben. Widrige Witterungsumstände und schlechte Sichtverhältnisse gepaart mit mangelnder Erkennbarkeit dunkel gekleideter Fußgänger und Radfahrer trugen wesentlich zu diesen schlimmsten Folgen bei. Diese Bilanz zeigt deutlich, dass Fußgänger und Radfahrer keine „Knautschzonen“ haben und mit den Senioren (10 Tote) zu den „schwachen“ Verkehrsteilnehmern zählen. Erfreulich ist, dass auch 2004 kein Kind bei einem Verkehrsunfall getötet wurde.

Trotz der hohen Zahl getöteter Senioren gab es 2004 in dieser Zielgruppe insgesamt weniger Unfälle und Verunglückte; dies spricht nicht für ein größeres Risiko durch die Verkehrsteilnahme von Senioren. Auch bei den „Jungen Verkehrsteilnehmern“ gingen Unfall- und Verunglücktenzahlen erneut zurück; mit ein Erfolg der gemeinsamen Bemühungen aller Verkehrssicherheitspartner um diese Risikogruppe. Dagegen stiegen die Unfall- und Verunglücktenzahlen der „Kinder“ und „Fußgänger“. Obwohl zahlenmäßig die kleinsten Unfallgruppen, führt hier jeder Unfall im Durchschnitt zu einem Verunglückten; viele Fußgänger sind zugleich Kinder oder Senioren. Damit zeigt sich hier ein deutlicher Schwerpunkt der Verkehrssicherheitsarbeit.

Die Polizei Düsseldorf wird auch 2005 weiter in ihrem Bemühen fortfahren, die Kinder- und Fußgängerunfälle, u.a. durch zusätzliche Verkehrsberatung in den 7.ten Schulklassen und konsequente Verkehrsüberwachung, zu reduzieren. Sie wird zudem durch vermehrte und zielgerichtete Kontrollen, insbesondere der Hauptunfallursachen, an Verkehrsbrennpunkten im ganzen Stadtgebiet ihren Beitrag zur „Vision Zero“ des Verkehrssicherheitsprogramms NRW 2004 und des Aktionsprogramms der Europäischen Union leisten.

Die Düsseldorfer Polizei setzt dabei weiterhin auf die gute Zusammenarbeit mit allen anderen Trägern der Verkehrssicherheitsarbeit, beispielhaft seien hier das Amt für Verkehrsmanagement, die Verkehrswacht Düsseldorf e.V. und die Rheinbahn-AG genannt.

Düsseldorf, im Februar 2005

Polizeipräsidium Düsseldorf
Abteilung Gefahrenabwehr und Strafverfolgung
Dezernat GS 3 – Verkehrsangelegenheiten –
Jürgensplatz 5 - 7
40219 Düsseldorf
Tel.: 0211 / 870 - 42 70
Fax: 0211 / 870 - 42 84
E-Mail: ppd-gs3@t-online.de

Inhaltsverzeichnis	<i>Seite</i>
I) <u>Begriffsbestimmungen</u>	1 - 2
II) <u>Erläuterungen zur Verkehrsunfallsituation 2004</u>	3 - 8
- <u>Verkehrsunfallzahlen im Vergleich</u>	3 - 4
- <u>Langzeitentwicklung</u>	4
- <u>Kinder und Schulwegunfälle</u>	4 - 5
- <u>Unfälle mit jungen Erwachsenen</u>	5
- <u>Seniorenunfälle</u>	5 - 6
- <u>Fahrradunfälle</u>	6
- <u>Straßenbahnunfälle</u>	6
- <u>Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort</u>	6 - 7
- <u>Hauptunfallursachen</u>	7
- <u>Blutproben und Atemalkoholanalysen</u>	7
- <u>Verkehrskontrollen und Schwerpunkteinsätze</u>	7 - 8
- <u>Örtliche Unfalluntersuchung</u>	8
III) <u>Verkehrssicherheitsberatung</u>	9 - 10
IV) <u>Verkehrsregelung und -lenkung</u>	11 - 12
V) <u>Tabellen / Diagramme</u>	13 - 37
- <u>Daten zur Landeshauptstadt Düsseldorf</u>	13
- <u>Verkehrsunfälle in Düsseldorf (Tabelle / Diagramme)</u>	14 - 15
- <u>Langzeitentwicklung (Tabelle / Diagramm)</u>	16 - 17
- <u>Gesamtunfälle / Unfallfolgen in den Polizeiinspektionen (Tabellen)</u>	18 - 19
- <u>Verunglückte / getötete Personen (Tabellen / Diagramm)</u>	20
- <u>Kinder- und Schulwegunfälle (Diagramme)</u>	21
- <u>Unfälle Junger Erwachsener (Diagramme)</u>	22
- <u>Seniorenunfälle (Diagramme)</u>	23
- <u>Fahrradunfälle (Diagramme)</u>	24
- <u>Straßenbahnunfälle (Diagramme)</u>	25
- <u>Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort (Tabelle)</u>	26
- <u>Hauptunfallursachen (Tabellen / Grafik)</u>	27 - 30
- <u>Blutproben und Atemalkoholanalysen (Tabellen)</u>	31
- <u>Verkehrskontrollen (Tabellen)</u>	32 - 33
- <u>Verkehrsbehinderungen (Tabellen)</u>	34
- <u>Örtliche Unfalluntersuchung / Unfallkommission</u>	35
- <u>Hauptunfallschwerpunkte des Jahres 2004 (Tabelle)</u>	36
- <u>Verkehrssicherheitsberatung (Tabelle)</u>	37
VI) <u>Quellenangaben</u>	38

I) Begriffsbestimmungen

Verkehrsunfälle (VU)

Die Unfallstatistik erfasst nach dem Straßenverkehrsunfallstatistikgesetz Unfälle¹, 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 mit vielen Details zu Ablauf, Ursachen und Rahmenbedingungen erfasst. Die übrigen Sachschadensunfälle (Kategorie-5-Unfälle) werden nur zahlenmäßig festgehalten.

Inline-Skater werden entsprechend der BGH-Entscheidung vom 19.03.2002 weiterhin als Fußgänger behandelt.

Verkehrsunfallkategorien

Die Verkehrsunfälle mit Personen- oder/und Sachschaden werden nach folgenden Kategorien unterschieden:

Unfallkategorie	Erläuterung
Kategorie 1	Unfall mit mindestens einem/einer getöteten Verkehrsteilnehmer/-in
Kategorie 2	Unfall mit mindestens einem/einer schwer verletzten Verkehrsteilnehmer/-in
Kategorie 3	Unfall mit mindestens einem/einer leicht verletzten Verkehrsteilnehmer/-in
Kategorie 4	Sachschadensunfall mit Straftatbestand bzw. Ordnungswidrigkeit mit Bußgeldahndung, bei dem mindestens ein beteiligtes Kfz nicht mehr fahrbereit ist
Kategorie 5	Sachschadensunfall, - der im Verwarnungsgeldverfahren abgeschlossen werden kann <i>oder</i> - mit Straftatbestand (ohne Alkoholeinwirkung oder Unfallflucht) bzw. Ordnungswidrigkeit mit Bußgeldahndung, bei dem alle Kfz noch fahrbereit sind
Kategorie 6	Sachschadensunfall mit Alkoholeinwirkung und alle Kfz noch fahrbereit
Kategorie 7	Sachschadensunfall mit Unfallflucht und alle Kfz noch fahrbereit

Beteiligte

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, sind aber Verunglückte.

Mitfahrer

Mitfahrer sind Fahrzeuginsassen oder Sozii.

¹ 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 in ursächlichem Zusammenhang steht und zu einem nicht völlig belanglosen Sachschaden führt.

Verunglückte

Als Verunglückte zählen Personen die beim Verkehrsunfall verletzt oder getötet wurden. Mitfahrer werden als passiv Verunglückte, die anderen Verkehrsteilnehmer als aktiv Verunglückte bezeichnet.

Verunglücktenhäufigkeitszahl (VHZ)

Die Verunglücktenhäufigkeitszahl ist eine Relationszahl, welche die Anzahl der verunglückten Personen auf je 100.000 Einwohner – bei Kindern, Jungen Erwachsenen und Senioren/ -innen auf je 100.000 Angehörige der jeweiligen Altersgruppe – darstellt.

Sie ist Grundlage für den überörtlichen Vergleich mit anderen Polizeibehörden oder Kommunen.

Getötete

Dazu zählen Personen, die als Verunglückte am Ereignisort durch den Verkehrsunfall getötet werden oder innerhalb von 30 Tagen an den Unfallfolgen sterben.

Schwerverletzte

Als schwer verletzt gelten Personen, die zur stationären Behandlung in einem Krankenhaus für mindestens 24 Stunden verbleiben.

Leichtverletzte

Leicht verletzt sind Personen mit Körperschaden, bei denen keine stationäre Krankenhausbehandlung erforderlich ist.

Unfallhäufigkeitszahl (UHZ)

Die Unfallhäufigkeitszahl ist eine Relationszahl, welche die Anzahl der Verkehrsunfälle auf je 100.000 Einwohner darstellt.

Sie ist Grundlage für den überörtlichen Vergleich mit anderen Polizeibehörden oder Kommunen.

Unfallursachen

Die Unfallursachen werden nach Einschätzung der den Verkehrsunfall 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 für jeden Beteiligten und bis zu zwei allgemeine Ursachen angegeben werden.

II) Erläuterungen zur Verkehrsunfallsituation 2004

Verkehrsunfallzahlen im Vergleich (vgl. S. [13 - 15](#), [18 - 20](#))

Die Zahl der Verkehrsunfälle hat sich 2004 in Düsseldorf mit 24.897 nur geringfügig verändert. Mit einer Abweichung von + 180 Unfällen oder einer Steigerung um + 0,7 % ereigneten sich fast ebenso viele Unfälle wie im Vorjahr.

Im Land NRW blieb die Entwicklung im zweiten Jahr hintereinander konstant. Die Gesamtunfallzahl von 557.065 stieg mit + 1.100 oder + 0,2 % nur unwesentlich.

Mit dieser Zahl von Unfällen steht Düsseldorf in Relation zur Einwohnerzahl mit einer Unfallhäufigkeitszahl (UHZ) von 4.349 an der Spitze aller 49 Kreispolizeibehörden in Nordrhein-Westfalen. Mit Abstand folgen auf Platz 2 Köln mit 3.695 und auf Platz 3 der Märkische Kreis mit 3.655.

Die Zunahme der Verkehrsunfallzahl Düsseldorfs beruht fast ausschließlich auf der Zunahme sogenannter Bagatellunfälle, also Verkehrsunfällen mit in der Regel geringen Sachschäden. Hier legte Düsseldorf mit + 387 Unfällen und + 2,2 % doch deutlicher auf 17.675 zu.

Die Zahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden entwickelte sich dagegen grundsätzlich erfreulicher. Sie sank um - 45 oder - 1,7 % auf 2.571. Im Landesdurchschnitt lag die Entwicklung bei - 3,4 %.

Bei der genaueren Betrachtung der Verunglücktenentwicklung wird deutlich, dass sich dieser leichte Rückgang nur bei den leicht verletzten Unfallbeteiligten niederschlug. Deren Zahl sank um - 2,3 % auf 2.701 (- 63). Dagegen stieg die Zahl der schwer Verletzten um + 3,5 % auf 440 (+ 15) und die der tödlich verunglückten Menschen sogar um + 144,4 % auf 22 (+ 13).

Im Landesvergleich der Verunglücktenhäufigkeitszahl (VHZ) steht die Kreispolizeibehörde Düsseldorf mit dem Wert 552 an dritter Stelle, nach Münster (575) und Euskirchen (561). Hier zeigt sich, dass das hohe Verkehrsaufkommen Düsseldorfs mit beengteren und dichteren großstädtischen Straßen- und Verkehrsverhältnissen zu einer mit Abstand deutlich höheren Unfallzahl führt. Die Sachschadensunfälle im Fließverkehr und ruhenden Verkehr sind hauptursächlich für die hohe UHZ in Düsseldorf.

Der Anstieg der Unfalltoten ist besonders auf die Zunahme tödlich verunglückter Fußgänger zurückzuführen. Deren Zahl stieg um + 7 auf 13, aber auch die Zahlen tödlich verunglückter Pkw-Führer und Insassen sowie der Kradfahrer stiegen um + 3 auf 4 bzw. + 1 auf 2. Nur die Zahl getöteter Radfahrer blieb unverändert bei 3 Unfalltoten.

In den fast 25.000 Unfällen auf Düsseldorfer Straßen waren nur 593mal Fußgänger verwickelt, von diesen sind aber 13 gestorben. Die Bemühungen für die Verkehrssicherheit dieser Verkehrsteilnehmer müssen unvermindert fortgeführt werden. Ein besonderes Augenmerk wird dabei auf die Seniorinnen und Senioren unserer Stadt gelegt, denn sie waren überproportional oft (8mal) in dieser Gruppe von Verkehrsteilnehmern vertreten.

An den tödlichen Unfällen war auch die Straßenbahn in 5 Geschehen beteiligt. Dieses Verkehrsmittel kann nicht einer Gefahrensituation ausweichen. Die Fahrzeugmasse

bedingt einem längeren Bremsweg und die Folgen bei einem Zusammenstoß sind zu-
meist gravierend. Obwohl die Straßenbahn ein bekanntes und vielfach genutztes Ver-
kehrsmittel Düsseldorfs ist, darf die Aufmerksamkeit aller Verkehrsteilnehmer, Fuß-
gänger, Autofahrer, Radfahrer und Straßenbahnfahrer, in dieser Hinsicht nicht nach-
lassen.

Langzeitentwicklung (vgl. S. [16 - 17](#))

Seit 6 Jahren bewegt sich die Zahl der Unfälle in Düsseldorf zwischen 24.000 und
26.000.

Mit 3.163 Verunglückten erreicht die Unfallstatistik im Jahr 2004 den fünftniedrigsten
Wert in der Langzeitbetrachtung von 50 Jahren. Die Zahl von 22 Unfalltoten ist der
zweithöchste Wert in den letzten 10 Jahren.

Kinder- und Schulwegunfälle (vgl. S. [21](#))

Im Jahr 2004 ereigneten sich in Düsseldorf 39 Schulwegunfälle, an denen Kinder im
Alter von 6 bis 14 Jahren auf dem Weg zur oder von der Schule aktiv beteiligt waren.
Im Jahr 2003 waren es 19 Schulwegunfälle.

Die Zahl der Kinderunfälle (Kinder einschließlich des 14. Lebensjahrs) ist um + 5
bzw. + 1,8 % auf 278 gestiegen.

Diese Entwicklung beruht auf der Zunahme der Passiv-Kinderunfälle um + 26,4 %, während die Zahl der Aktiv-Kinderunfälle, also die Unfälle, bei denen die Kinder fast ausschließlich als Fußgänger oder Radfahrer beteiligt waren, um - 3,3 % sank.

Gerade hinsichtlich der Passiv-Kinderunfälle ist die Polizei durch regelmäßige gezielte Verkehrskontrollen bemüht, die Sicherheitsquote der Kinder in ordnungsgemäßen Sitzen so hoch wie möglich zu halten.

Die verkehrspräventiven Aktivitäten aller Träger der Verkehrssicherheitsarbeit scheinen in dieser Zielgruppe Wirkung zu zeigen, da Kinder als aktive Verkehrsteilnehmer an weniger Unfällen beteiligt sind.

Die weitaus häufigste Ursache setzten Kinder durch falsches Verhalten beim Überschreiten der Fahrbahn, in der Regel abseits von baulich angelegten und gesicherten Querungsstellen, aber auch im Bereich von Lichtsignalanlagen oder Mittelinseln, und mit dem Fahrrad durch das Fahren auf Gehwegen bzw. Radwegen in falscher Fahrtrichtung.

Der Rückgang dieser Unfälle beruht nur auf - 15,5 % bei der Beteiligung von Kindern als Fußgänger, dagegen stieg die Kinderunfallzahl bei deren Beteiligung als Radfahrer um + 29,9 %.

Gegenüber den Kindern waren die häufigsten Ursachen der anderen Verkehrsteilnehmer unverändert Fehler beim Abbiegen oder Einfahren in den fließenden Verkehr (z.B. aus Grundstücken) sowie das Nichtbeachten des Vorranges der Kinder an Lichtsignalanlagen.

Die Kinderverunglücktenzahl erhöhte sich um + 22 und damit + 8,2 % auf 290. Die weitaus meisten dieser Kinder verunglückten in den bevölkerungsreichsten Wohngebieten des Düsseldorfer Südens. 81 Kinder waren es im Bereich der Polizeiinspektion Süd, im größtenteils innerstädtischen Bereich der Polizeiinspektion Mitte dagegen 31. Im Vergleich der VHZ zeigt sich dann aber, dass gerade die dichten städtischen Verkehrsverhältnisse ein besonderes Risiko für Kinder bergen, denn die VHZ der Polizeiinspektion Süd liegt bei 308, während sich die VHZ in der Polizeiinspektion Mitte auf 503 beläuft.

Die Gesamt-VHZ Düsseldorfs liegt bei 395. Zum Vergleich: In Nordrhein-Westfalen liegt dieser Wert bei 312.

Unfälle mit Jungen Erwachsenen (vgl. S. [22](#))

Die Zahl der Unfälle mit Beteiligung Junger Erwachsener zwischen 18 - 24 Jahren hat sich im zweiten Jahr in Folge um - 2,5 % auf 1.028 (- 26) verringert.

Unverändert waren es die Jungen Erwachsenen, die bei diesen Verkehrsunfällen die meisten der von der Polizei festgestellten Ursachen setzten, und zwar 60,2 %. Die häufigsten Ursachen waren den Straßenverhältnissen nicht angepasste Geschwindigkeit, Fehler beim Abbiegen oder Wenden und das Nichtbeachten der Vorfahrt oder des Vorrangs anderer Verkehrsteilnehmer. Erst dann folgt das Fahren unter Alkoholeinfluss.

Mit der Abnahme der Unfallzahl verringerte sich auch die Zahl der Verunglückten um - 3,8 % auf 427 (- 17). Die VHZ sank ebenfalls, liegt aber mit 1.092 unverändert nicht weit unter der des Landes NRW von 1.146.

Seniorenunfälle (vgl. S. [23](#))

Die Zahl der Unfälle mit dieser Altersgruppe hat sich positiv entwickelt. Bei 730 Unfällen, und damit - 41 oder - 6,0 %, waren Senioren/-innen am Geschehen beteiligt. Gegenläufig ist allerdings die deutliche Zunahme bei unfallbeteiligten Senioren/-innen als Fußgänger.

Bei den Ursachen für die Verkehrsunfälle hat sich bei den Senioren/-innen als Kfz-Führer nichts verändert. Häufigste Fehler waren Abbiege- und Vorfahrt-/ Vorrangverstöße. Dem folgen Fehler der Senioren/-innen als Fußgänger beim Überschreiten der Fahrbahn.

Andere Verkehrsteilnehmer waren gegenüber Senioren/-innen als Fußgänger häufig nicht ausreichend aufmerksam und rücksichtsvoll, außerdem machten sie oft Fehler beim Abbiegen und Rückwärtsfahren.

Der Rückgang bei der Seniorenunfallzahl macht sich bei der Zahl der verunglückten Senioren/-innen nicht in gleicher Intensität bemerkbar. Mit 307 Verunglückten liegt die Zahl nur um - 2 oder - 0,7 % unter dem Vorjahresergebnis.

Mit einer VHZ von 292 liegt Düsseldorf deutlich über dem Gesamtwert in Nordrhein-Westfalen von 253.

Fahrradunfälle (vgl. S. [24](#))

Die Zahl der Fahrradunfälle blieb fast auf dem Vorjahresstand, sie sank nur leicht um - 11 bzw. - 1,5 % auf 736. Dabei wurde mit 638 verunglückten Radfahrern/-innen auch der Vorjahreswert erreicht. Wie im letzten Jahr waren unter den Unfalltoten erneut 3 Radfahrer/-innen.

In der Innenstadt steigt das Risiko für Radunfälle, die VHZ liegt hier bei 201, während sie im Süden Düsseldorfs, in der Polizeiinspektion Süd mit der höchsten Zahl von verunglückten Radfahrern/-innen, den Wert 94 erreicht.

Die mit Abstand häufigsten Ursachen bei diesen Unfällen waren Unaufmerksamkeiten beim Abbiegen und Vorfahrtsverstöße.

Eine besondere Problematik liegt in den sogenannten Fehlern der Kfz-Führer beim Ein-/Ausfahren von Grundstücken oder anderen Flächen auf die Fahrbahn, wenn die Radfahrer den Radweg oder gar Gehweg verbotswidrig gegen die vorgeschriebene Fahrtrichtung befahren. Hier wird der Kfz-Führer als Unfallverursacher bezeichnet. Es gibt aber zunehmend Gerichtsurteile, die nach Bewertung der Gesamtunfallsituation (z.B. vorsichtiges Verhalten des Kfz-Führers, Geschwindigkeit des Radfahrers) auch den erwachsenen Radfahrern die Rolle des Unfallverursachers zuweisen. Diese Radfahrer/-innen müssen bei der späteren zivilrechtlichen Schadensregulierung damit rechnen, dass sie einen Teil des Schadens selbst zu tragen haben.

Eine weitere wesentliche Ursache bei den Radfahrern/-innen liegt im Fahren unter Alkoholeinfluss.

Straßenbahnunfälle (vgl. S. [25](#))

Die Zahl der Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Straßenbahnen ist im vergangenen Jahr leicht um - 3,1 % auf 126 (- 4) gesunken.

Die Zahl der dabei Verunglückten stieg auf 134, dies sind + 34 mehr (+ 34 %) als im Vorjahr. Fünf Menschen wurden bei diesen Unfällen getötet, vier Fußgänger und eine Beifahrerin eines Pkw.

Die häufigsten Ursachen beim Zustandekommen dieser Unfälle waren das Nichtbeachten von Lichtsignalanlagen und Fehler beim Abbiegen bzw. Wenden sowie das falsche Verhalten von Fußgängern beim Überschreiten des Gleisbereichs.

Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort (vgl. S. [26](#))

Die Zahl der Verkehrsunfälle mit Flucht hat sich leicht um - 1,7 % auf 4.315 (- 76) verringert.

Die Aufklärungsquote des letzten Jahres konnte nicht gehalten werden. Sie sank um 4,3 Prozentpunkte auf nunmehr 49,2 %. Ermittlungsschwerend ist die Vielzahl sogenannter kleinerer "Parkrempler" in einer Großstadt und einem von Anonymität geprägtem Wohnumfeld in der Innenstadt.

Landesweit liegt die Aufklärungsquote bei 45,9 %.

Hauptunfallursachen (vgl. S. [27–30](#))

Die Gesamtzahl der Hauptunfallursachen (HUU) bei den gespeicherten Verkehrsunfällen (keine Kategorie 5) ist um - 11,4 % gesunken, landesweit um - 15,1 %.

Der zahlenmäßig höchste Rückgang ist bei der häufigsten HUU (Anteil von 34,1 %) in Düsseldorf, dem Abbiegen/Wenden festzustellen, mit niedrigeren Werten auch der HUU Geschwindigkeit (Anteil von 16,2 %) und HUU Vorfahrt/Vorrang (Anteil von 16,5 %).

Eine gegenteilige Entwicklung liegt nur bei der HUU Falsches Verhalten gegenüber Fußgängern vor. Diese hat zwar nur einen Anteil von 8,5 %, ist aber hinsichtlich der Verletzungsfolgen, genauso wie die HUU Falsches Verhalten von Fußgängern, eine sehr folgenschwere HUU.

Den geringsten Anteil der HUU mit 1,8 % hat das Überholen.

Die Zahl der HUU bei den Verkehrsunfällen mit Personenschaden hat sich um - 6,4 % auf 2.446 verringert.

Die Zahl der Verwarnungsgelder und Anzeigen bei der Überwachung der Hauptunfallursachen ist im letzten Jahr um - 3,7 % auf 22.017 gesunken.

Blutproben und Atemalkoholanalysen (vgl. S. [31](#))

Die Düsseldorfer Polizei legt bei ihrer Verkehrssicherheitsarbeit einen Schwerpunkt auf die Überprüfung der Verkehrstüchtigkeit bei den Verkehrsteilnehmern.

Besonders bei Verkehrsunfällen mit schweren Folgen hat die Ursache Alkohol einen maßgeblichen Anteil.

Die Gesamtzahl aller Blutproben (1.145) und Atemalkoholanalysen (749) einschließlich der Verkehrsunfälle lag bei 1.894 und damit um - 327 oder - 14,7 % unter der Zahl des Vorjahres.

Blutproben auf Grund eines Drogenverdachtes beim Führen eines Fahrzeuges stiegen auf 245 (2003: 212).

Verkehrskontrollen und Schwerpunkteinsätze (vgl. S. [32 - 34](#))

Über das ganze Jahr hindurch verteilt führte die Polizei Düsseldorfs 2004 verschiedene Schwerpunkteinsätze auf Behördenebene oder in landesweite Aktionen eingebundene Verkehrskontrollen durch.

Diese orientierten sich an bestimmten Gruppen von Verkehrsteilnehmern (z.B. Kradfahrer, Gefahrguttransporte), einzelnen gefahrenträchtigen Verhaltensweisen (z.B. Alkoholkontrollen zur Karnevalszeit, Aktion "NRW mit Gurt"), oder dienten der Überprüfung des technischen Zustandes der Verkehrsmittel (z.B. Beleuchtung von Fahrzeugen, Schulbuskontrollen).

Die Überprüfung besonders der Sonderverkehre setzt Fachkenntnisse voraus, die im Wesentlichen beim Verkehrsdienst zu finden sind.

Im Jahr 2004 wurden 6.505 Fahrzeuge des gewerblichen Personen- und Lastverkehrs hinsichtlich der Beachtung von Sozialvorschriften kontrolliert. 232 Gefahrguttransporte wurden überprüft.

Bei der Überwachung des ruhenden Verkehrs liegt die Zahl der polizeilichen Gesamtmaßnahmen zur Beseitigung von Verkehrsbehinderungen bei 8.253.

Örtliche Unfalluntersuchung (vgl. S. [35 - 36](#))

Im Jahr 2004 konzentrierte sich die Arbeit der Unfallkommission, bestehend aus Vertretern des Amtes für Verkehrsmanagement und der Polizei, orts- und anlassbezogen mit Vertretern der Bezirksregierung oder der Rheinbahn AG, auf die Auswertung der jährlichen Unfalltypensteckkarte. Die Zahl der polizeilichen Voruntersuchungen hinsichtlich wiederkehrend auftretender unfallbegünstigender Faktoren beträgt 85.

In der Folge führte dies zu 12 näheren Untersuchungen in den Sitzungen der Unfallkommission, es mussten 2 neue Örtlichkeiten in den bereits vorhandenen Bestand von Unfallhäufungsstellen übernommen werden. Bei den anderen Unfallorten handelte es sich um bereits bekannte Kreuzungsbereiche.

Im Ergebnis der näheren Untersuchungen wurden 22 Verbesserungen vorgeschlagen, 14 Verbesserungen wurden bereits im laufenden Jahr umgesetzt.

In der Untersuchung von bereits entschärften Unfallhäufungsstellen werden im Rückgang der Unfallzahlen und besonders der damit verbundenen Schadensfolgen die positiven Wirkungen der Unfallkommissionstätigkeit deutlich.

Die Liste der Hauptunfallschwerpunkte 2004 führt neuerdings der Verteiler Mörsebroicher Ei mit 124 Unfällen an. Der Worringer Platz liegt mit 121 Unfällen nun auf dem 2. Platz, gefolgt vom Verteiler Nordstern mit 94 Unfällen.

Bei diesen Schwerpunkten handelt es sich um große Verteiler mit hohem Verkehrsaufkommen und vielen Fahrbeziehungen sowie mehreren Kreuzungsbereichen. Alle drei Örtlichkeiten beinhalten einen Kreuzungsausschnitt, der von der Unfallkommission als aktuelle Unfallhäufungsstelle bearbeitet wird.

Der höchste Neueinsteiger 2004 in diese Liste ist die Nr. 7, die Kreuzung Stoffeler Straße/ Siegburger Straße/ Oberbilker Allee. Dort ereigneten sich die Verkehrsunfälle besonders in der letzten Phase des Straßenumbaus Kölner Straße/ Stoffeler Straße im Baustellenbereich. Dieser Problempunkt ist zwischenzeitlich beseitigt.

III) Verkehrssicherheitsberatung

Verkehrssicherheitsberatung ist vorbeugende Verkehrsunfallbekämpfung.

Durch Maßnahmen der Verkehrssicherheitsberatung sollen Verkehrsteilnehmer aller Altersklassen für die Gefahren im Straßenverkehr sensibilisiert werden, positive Verhaltensmuster entwickeln und sich ihrer Verantwortung gegenüber anderen Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern bewusst werden.

Die polizeiliche Verkehrssicherheitsberatung erfolgt durch die hauptamtlichen Verkehrssicherheitsberater und die Beamtinnen und Beamten des Bezirksdienstes und richtet sich an alle verkehrlichen Ziel- und Altersgruppen.

Ein besonderes Augenmerk der Düsseldorfer Polizei liegt insbesondere bei den sog. „schwächeren“ Verkehrsteilnehmern, den Kindern und Senioren, sowie der stärksten Risikogruppe im Verkehr, den „Jungen Erwachsenen“.

Verkehrserziehung ist nicht auf die Beamtinnen und Beamten der Polizei beschränkt, sondern eine ganz wesentliche Aufgabe von Eltern, Erzieherinnen und Erziehern, Lehrerinnen und Lehrern, die durch tägliches Üben und das eigene vorbildliche Verhalten gerade die Kinder an ein richtiges und sicheres Verkehrsverhalten heranführen.

Eine wesentliche Unterstützung erfährt die Polizei dabei durch die Arbeit der kommunalen Verkehrsbehörden sowie der zahlreichen Verkehrsverbände und -vereine.

Auch im Jahr 2004 führte die Polizei ihre zahlreichen Aktivitäten, so die Vorführungen der Verkehrspuppenbühne, Radfahrausbildung, Elternabende, Veranstaltungen für Senioren und „Junge Verkehrsteilnehmer“ unvermindert fort.

Dabei konnte die Zahl der durchgeführten Beratungseinheiten und der dabei erreichten Teilnehmerinnen und Teilnehmer weiter gesteigert werden.

Schwerpunktthemen zur Verkehrssicherheitsberatung

Mit Beginn des Schuljahres 2004/2005 wurde das Konzept für die zusätzliche Beratung von Schülerinnen und Schülern der 7.ten Klassen umgesetzt.

Im Bereich der Radfahrunfälle war gerade diese Altersgruppe in den letzten Jahren überproportional beteiligt.

Durch den Bezirksdienst wurden Schulen aufgesucht, Unterrichtsstunden in Zusammenarbeit mit Lehrern vorbereitet und durch die Beamtinnen und Beamten des Bezirksdienstes durchgeführt. um so die angesprochenen Schüler für Verkehrsgefahren zu sensibilisieren.

Nach etwa einjähriger Vorbereitungszeit unter Beteiligung von Rheinbahn, Amt für Verkehrsmanagement, Verkehrswacht, Schulamt und Polizei fanden am 6. und 7. Juli 2004 die Düsseldorfer Verkehrssicherheitstage auf dem Betriebsgelände der Rheinbahn in Lierenfeld statt. Neben ca.1.000 Schülerinnen und Schülern mit ihren Lehrerinnen und Lehrern am 1. Veranstaltungstag besuchten auch weitere 400 Interessierte den 2.Veranstaltungstag dieser seit Jahren gut angenommenen Veranstaltung.

Verkehrsprävention in Zahlen (vgl. S. [37](#))

Durch die Verkehrssicherheitsberater wurden 19.065 Beratungseinheiten (BE) á 45 Minuten geleistet.

Daran nahmen 90.407 Personen teil, wobei sich unter den Angesprochenen nicht nur Kinder aller Altersklassen sondern auch Jugendliche, junge Verkehrsteilnehmer, Erzieherinnen / Erzieher, Lehrerinnen / Lehrer, Eltern und Senioren befanden.

In den Kindergärten wurden 20.466 Teilnehmer angesprochen, die in 5.420 Beratungseinheiten durch die Verkehrssicherheitsberater und den Bezirksdienst erreicht wurden.

46.737 Personen erfreuten sich in Grundschulen an den lehrreichen Aufführungen der Verkehrspuppenbühne, nahmen an der Radfahrausbildung teil oder wurden bei Elternabenden beraten. Dies geschah in 10.104 BE.

In der Sekundarstufe I, insbesondere im 7. Schuljahr, wurde mit 2.157 BE und insgesamt 13.405 Teilnehmern ein mehr als doppelt so großer Teilnehmerkreis wie im Vorjahr (+ 7.535 Teilnehmer, dies entspricht +128,4%) erreicht.

Insgesamt 849 Schüler und Lehrer der Sekundarstufe II nahmen an 116 BE teil.

Aus der Gruppe der jungen Verkehrsteilnehmer, zu der insbesondere Führerscheinneulinge und Fahranfänger zählen, nahmen 1.912 Teilnehmer das Angebot wahr, an einer der 426 BE teilzunehmen.

In 842 BE wurden zudem 7.038 Senioren erreicht.

Arbeit in Gremien der Verkehrsprävention

Der Seniorenbeirat besteht aus 10 gewählten Mitgliedern und vertritt die spezifischen Probleme der Senioren. Die Sitzungen des Beirates finden sechsmal jährlich im Rathaus statt. Es handelt sich um öffentliche Sitzungen, bei denen Fachvorträge gehalten, Problemfelder besprochen und beraten werden. Der Seniorenbeirat wirkt in den Gremien der Stadt in einer beratenden Rolle mit. Im Arbeitskreis „Verkehrsprobleme“ des Seniorenbeirates fand, anlässlich der gestiegenen Unfallbeteiligung von Senioren im Jahr 2004 ein Gedankenaustausch zu Ursachen, möglichem Entgegenwirken und Veranstaltung gemeinsamer Aktionen mit der Polizei Düsseldorf statt.

Im „Arbeitskreis Verkehrserziehung“ sind als Fachberater Lehrerinnen und Lehrer des Primarbereichs, die Verkehrswacht Düsseldorf e.V., der Schulamtsrat, die Rheinbahn sowie die Polizei vertreten. Neben der Vorbereitung der jährlich stattfindenden Verkehrssicherheitstage wurden u.a. auch Details in der Umsetzung der Verkehrserziehung in den Schulen nach Einführung des neuen Erlasses abgestimmt.

Auch im Projekt „OPUS NRW“, einem Gremium zur Gesundheitsförderung an Schulen, wurden in Zusammenarbeit mit der Gesundheitskonferenz Düsseldorf, an der u.a. das Gesundheitsamt beteiligt ist, an insgesamt 14 bisher teilnehmenden Düsseldorfer Schulen neben Sucht- und Gewaltprävention auch verkehrserzieherische Maßnahmen seitens der Polizei Düsseldorf geplant und durchgeführt.

IV) Verkehrsregelung und -lenkung

Demonstrationen

Auch im Jahr 2004 war die Polizei wieder bei einer hohen Anzahl von versammlungsrechtlichen Veranstaltungen eingesetzt. Insgesamt wurden mehr als 270 (2003 mehr als 330) Veranstaltungen verzeichnet.

In diesem Tätigkeitsfeld ragten die Demonstration Freier Schulen im Januar mit 30.000 Teilnehmer und 400 auf der Rheinkniebrücke abgestellten Bussen, der erstmalig durchgeführte Christopher-Street-Day mit besonders aufwändigen Vorbereitungen für einen Umzug durch die Stadt und die seit August als Dauer-Protest gegen Hartz IV und Sozialabbau durchgeführten „Montagsdemos“ aus der Masse der versammlungsrechtlichen Veranstaltungen heraus.

Veranstaltungen und Sondernutzungen

2004 war ein „Jahr der Großmessen“. In der Messe Düsseldorf fanden neben Messeveranstaltungen kleineren Ausmaßes 8 internationale, teilweise nur im Abstand von mehreren Jahren ausgerichtete Messen statt (Boot, Wire/Tube, CPD Frühjahr und Herbst, Drupa, Caravan-Salon, „K“, Medica). Der Wirtschaftsstandort Düsseldorf verzeichnet außerdem zahlreiche regelmäßige lokale Märkte und Trödelmärkte.

Daneben fanden die jährlich wiederkehrenden Brauchtumsveranstaltungen statt: der Karneval, etwa 80 Kirmesveranstaltungen und Schützenfeste sowie Prozessionen und 142 St.-Martins-Umzüge im Stadtgebiet.

Weitere Höhepunkte im Veranstaltungsbetrieb waren Rhein-Marathon, ENECO-Tour (grenzüberschreitendes Etappenradrennen mit 6 beteiligten deutschen Polizei- und Kommunalbehörden in 2 Regierungsbezirken), Inline-Skater-Veranstaltungen der Initiative „Rollwerk“, Tennis-World-Team-Cup, Ski-Weltcuprennen am Rheinufer, Eishockey mit den Metro-Stars, Pferderennen auf der Rennbahn in Grafenberg, Fußball mit der Fortuna (und anderen Düsseldorfer Mannschaften), Japantag mit Feuerwerk, Nacht der Museen, Kö-Jubiläum mit einem Riesen-Mode-Laufsteg, „Soft-Opening“ der Multifunktionsarena (Regionalliga-Zuschauerrekord) sowie häufige Filmaufnahmen im Stadtgebiet (mit den Schwerpunkten Metro, Hafen, B 8n).

Staatsbesuche / Bundespolitische Großereignisse

Zum zweiten Mal nach 1965 besuchten die britische Königin Elizabeth II und ihr Gatte Prinz Philip am 04.11.2004 die Landeshauptstadt Düsseldorf; fast 2000 Polizisten sorgten für einen reibungslosen Ablauf des Staatsbesuches.

Vom 05. – 07.12. 2004 fand der Bundesparteitag der CDU in Düsseldorf statt.

Baumaßnahmen

Die Stadt Düsseldorf legte im Jahresverlauf mit der Optimierung des Parkleitsystems (neue Hinweistafeln) und dem Bau der Verkehrsbeeinflussungsanlagen auf der Brüsseler Straße, der Installation von Video-Kameras und Infrarot-Messeinrichtungen die Grundlagen für das geplante Verkehrsinformationssystem (VID).

Nach beschwerlichen Umleitungsstrecken für die Verkehrsteilnehmer fanden die seit 2001 durchgeführten Bauarbeiten zur Erneuerung der Brücke am Gerresheimer Bahnhof (Rampenstraße) ein Ende.

Weitere für den Straßenverkehr wichtige Projekte waren 2004:

- Bau eines Kreisverkehrs an der Bundesstraße 8 – Duisburger Landstraße/Bockumer Straße/Einbrunger Straße
- Umbau der Kölner Straße
- Umbau des Knotens Freiligrathplatz
- Ausbau des Höherweg (Automeile)
- Bau von Parkplätzen in Kaiserswerth
- Erneuerung der LZA Brehmplatz
- Großbaustelle Graf-Adolf-Platz
- Brückensanierungen Theodor-Heuss- und Südbrücke, Grashofbrücke
- Sicherheits-Nachrüstungen Rheinallee- und Rheinufertunnel
- Arena und Messeumfeld
- Antennenbau auf dem Fernmeldeturm (DVBT)

Sonstiges

Die Fachkenntnisse des Dezernates auf dem Gebiet des Gefahrenmanagements (bei besonderen Verkehrsunfällen, Unglücksfällen, Gefahrenstellen) waren im zurückliegenden Jahr bei einer Reihe von Ereignissen hilfreich, etwa im Zusammenhang mit der Baustelle am Evangelischen Krankenhaus, im Falle der Fußgängerpassagen am Görres-Gymnasium, über einen langen Zeitraum an den Baustellen Kölner Straße und Graf-Adolf-Platz 15 sowie an der Arena-Baustelle, an einem umgestürzten Baukran auf der Suitbertusstraße, bei einem Fahrbahneinbruch auf der Straße Am Mühlenturm.

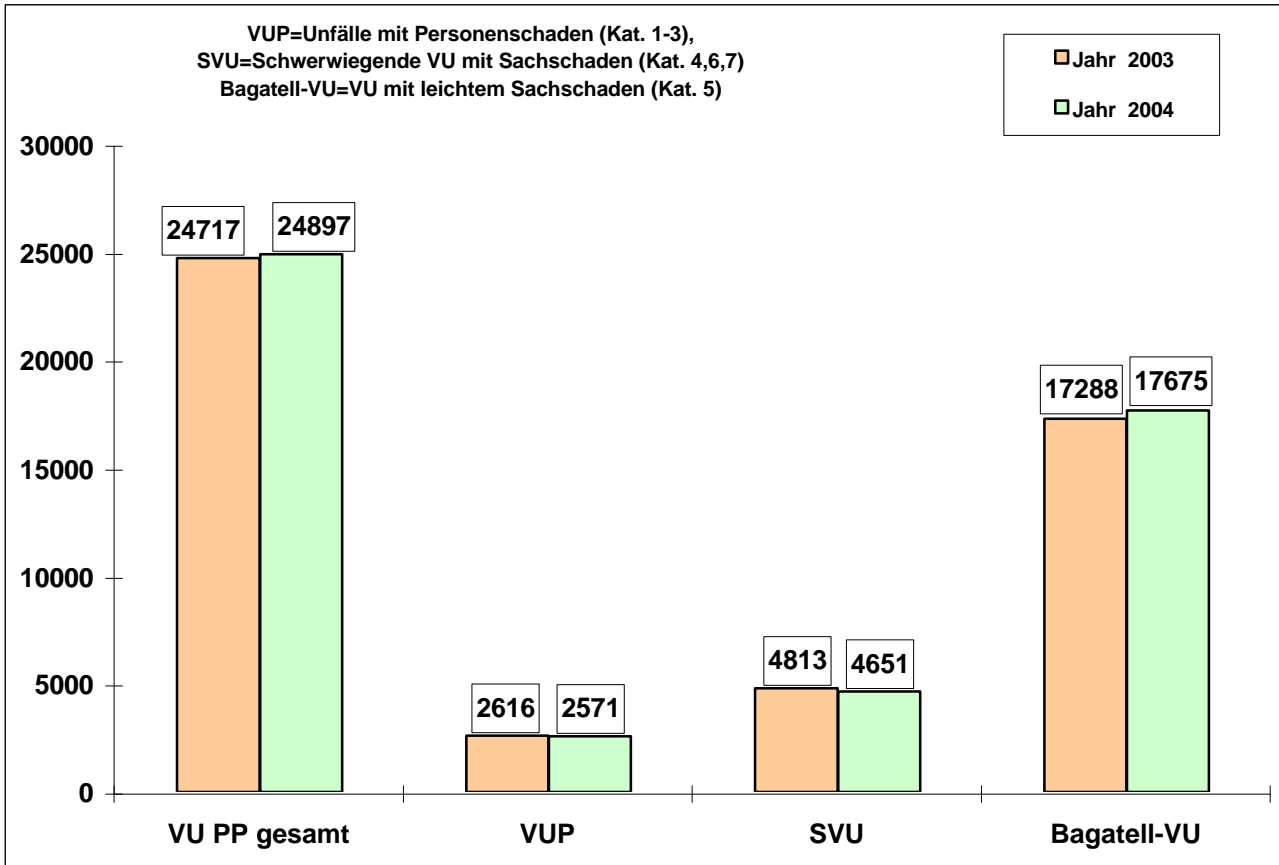
V) Tabellen / Diagramme

Daten zur Landeshauptstadt Düsseldorf	
Stadtgebiet	
Fläche:	217,00 km²
Größte Länge:	25,5 km
Größte Breite:	17,6 km
Länge der Stadtgrenze:	117,8 km
Länge des Straßennetzes:	1.959 km
davon Bundesautobahnen:	45 km
Einwohnerzahl (Stand 31.12.2003) :	572.511
Kraftfahrzeugbestand (Stand 31.12.2003) : 341.381	
tägliche Pendlerströme	
stadteinwärts :	280.454
stadtauswärts:	88.052

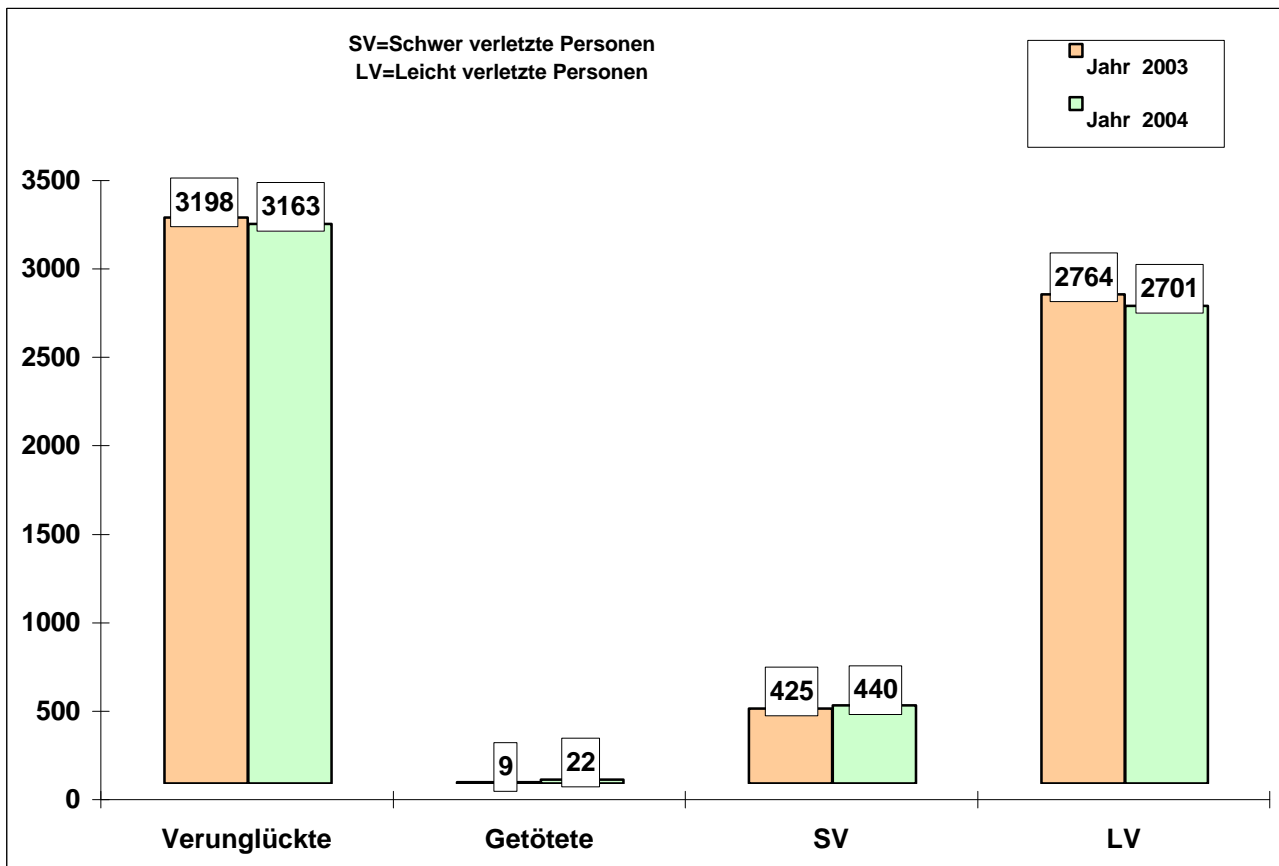
Verkehrsunfallzahlen im Vergleich zum Vorjahr / Vergleich zum Land

	2004	2003	Veränderung absolut	Veränderung in %	Veränderung im Land NRW in %
Verkehrsunfälle gesamt :	24.897	24.717	180	0,7	0,3
Bagatellunfälle: (Kat. 5)	17.675	17.288	387	2,2	1,1
Verkehrsunfälle mit schwer- wiegenden Sachschäden:	4.651	4.813	-162	-3,4	0,1
Verkehrsunfälle mit Sachschaden gesamt	22.326	22.101	225	1,0	0,8
Verkehrsunfälle mit Personenschäden:	2.571	2.616	-45	-1,7	-3,4
Getötete :	22	9	13	144,4	-8,8
Verletzte :	3.141	3.189	-48	-1,5	-3,6
davon					
Schwerverletzte :	440	425	15	3,5	-3,6
Leichtverletzte :	2.701	2.764	-63	-2,3	-3,6

Verkehrsunfälle



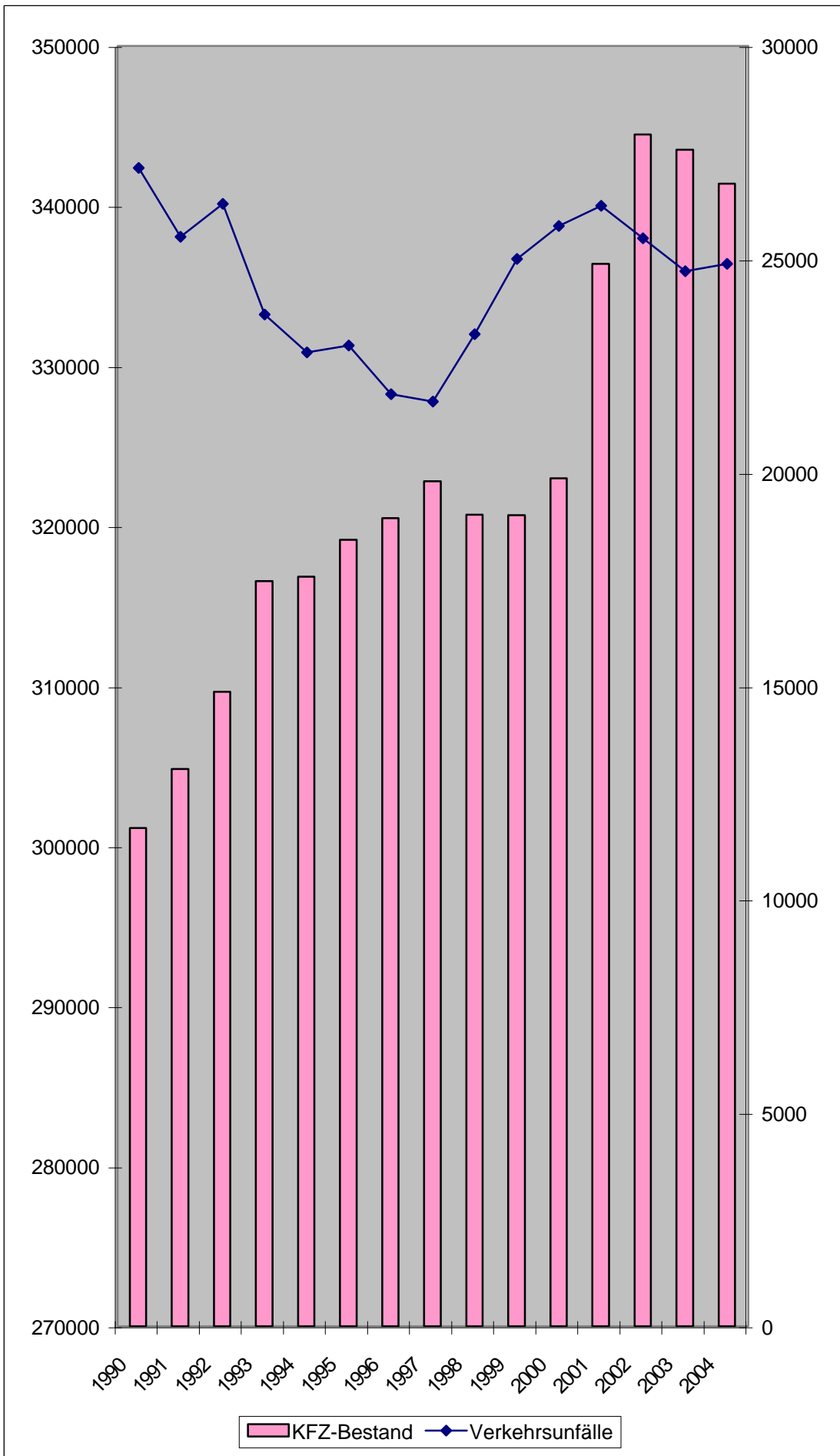
Verunglückte



Langzeitentwicklung

Jahr	Kfz - Bestand	Verkehrsunfälle		Verunglückte			
		gesamt	mit Pers.-Schaden	Tote	Schwerverletzte	Leichtverletzte	gesamt
1954	52 085	9202	3744	133	1330	3154	4617
1955	57 882	10302	4188	163	1512	3520	5195
1956	66 304	11781	4248	163	1682	3362	5207
1957	73 888	12295	4236	126	1508	3638	5272
1958	81 651	12880	4149	118	1441	3611	5170
1959	89 147	14514	4491	115	1560	4014	5689
1960	99 077	17251	4464	120	1659	3882	5661
1961	109 730	17921	4340	104	1404	3985	5493
1962	120 542	18626	4027	112	1227	3830	5169
1963	127 641	16606	3896	120	1267	3655	5042
1964	136 091	16086	3907	128	1422	3526	5076
1965	143 004	16117	3693	108	1186	3412	4706
1966	150 765	17416	3824	112	1223	3655	4990
1967	154 646	17842	3852	135	1189	3704	5028
1968	158 179	16971	3712	119	1123	3550	4792
1969	164 507	17185	3822	90	1145	3708	4943
1970	178 414	19028	4029	116	1217	4032	5365
1971	189 155	18845	3939	97	1157	3930	5184
1972	193 639	18929	3837	111	1227	3792	5130
1973	199 139	17083	3578	88	1132	3341	4561
1974	197 164	17044	3254	72	1001	3051	4124
1975	202 680	16487	3231	77	1002	3007	4086
1976	215 218	18028	3360	93	987	3142	4222
1977	224 208	18652	3352	62	910	3216	4188
1978	232 646	19532	3401	72	912	3262	4246
1979	243 681	20381	3267	45	855	3080	3980
1980	248 958	21354	3425	70	905	3306	4281
1981	255 176	21417	3473	54	916	3288	4258
1982	258 894	21863	3348	46	839	3201	4086
1983	264 375	23883	3625	42	961	3450	4453
1984	271 588	24758	3338	36	878	3133	4047
1985	273 233	25888	3096	31	681	2995	3707
1986	281 317	27618	3389	53	797	3280	4130
1987	280 397	28215	3190	48	740	3110	3898
1988	288 835	29115	3338	23	728	3283	4034
1989	294 272	28290	3216	29	577	3307	3913
1990	301 135	27136	3039	21	519	3152	3692
1991	304 835	25533	2801	37	444	2944	3425
1992	309 661	26303	3049	26	485	3155	3666
1993	316 551	23706	2666	20	448	2741	3209
1994	316 828	22823	2660	18	486	2694	3198
1995	319 148	22976	2598	20	517	2590	3127
1996	320 486	21840	2505	15	535	2548	3098
1997	322 788	21673	2502	16	521	2466	3003
1998	320 703	23244	2599	20	463	2700	3183
1999	319 364	25015	2844	17	500	2949	3466
2000	322 974	25816	2662	13	474	2757	3244
2001	336 378	26257	2755	25	532	2875	3432
2002	344 483	25459	2574	16	449	2666	3131
2003	343 526	24717	2616	9	425	2764	3198
2004	341 381	24897	2571	22	440	2701	3163

Langzeitentwicklung



Verkehrsunfälle in den Polizeiinspektionen

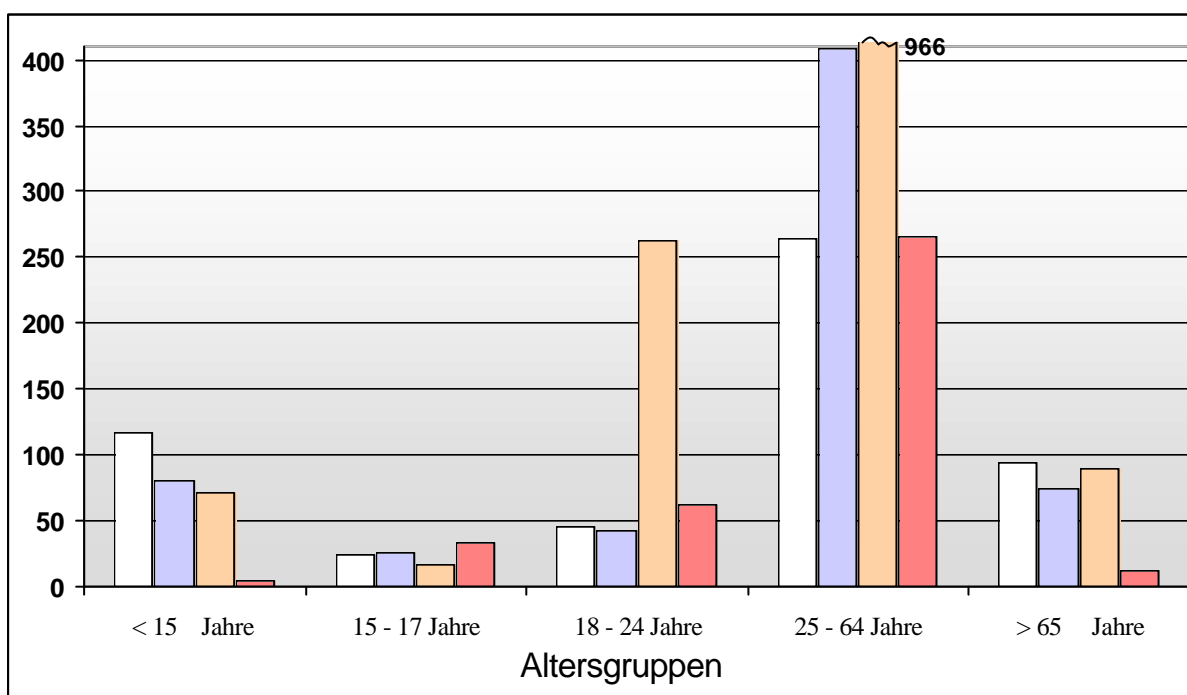
PI		Unfälle gesamt	Unfälle mit Personenschaden	Schwerwiegende Unfälle mit Sachschaden (Kat. 4,6,7)	Bagatellunfälle (Kat. 5)
Mitte	Jahr 2004	4763	426	958	3379
	Jahr 2003	4654	411	951	3292
	abs.	109	15	7	87
	in %	2,3	3,6	0,7	2,6
Nord	Jahr 2004	5054	484	946	3624
	Jahr 2003	4967	507	990	3470
	abs.	87	-23	-44	154
	in %	1,8	-4,5	-4,4	4,4
Ost	Jahr 2004	5059	533	900	3626
	Jahr 2003	5053	551	962	3540
	abs.	6	-18	-62	86
	in %	0,1	-3,3	-6,4	2,4
Süd	Jahr 2004	4587	612	942	3033
	Jahr 2003	4576	595	911	3070
	abs.	11	17	31	-37
	in %	0,2	2,9	3,4	-1,2
Südwest	Jahr 2004	5434	516	905	4013
	Jahr 2003	5467	552	999	3916
	abs.	-33	-36	-94	97
	in %	-0,6	-6,5	-9,4	2,5
PP	Jahr 2004	24897	2571	4651	17675
	Jahr 2003	24717	2616	4813	17288
	abs.	180	-45	-162	387
	in %	0,7	-1,7	-3,4	2,2
	Veränderung im Land NRW in %	0,3	-3,4	0,1	1,1

Verunglückte in den Polizeiinspektionen

PI		VU mit Pers.-Schaden	Anzahl der Toten	Anzahl Gesamtverletzte	Anzahl Schwerverletzte	Anzahl Leichtverletzte
Mitte	Jahr 2004	426	2	517	78	439
	Jahr 2003	411	0	501	66	435
	abs.	15	2	16	12	4
	%	3,6	200,0	3,2	18,2	0,9
Nord	Jahr 2004	484	5	628	76	552
	Jahr 2003	507	3	622	74	548
	abs.	-23	2	6	2	4
	%	-4,5	66,7	1,0	2,7	0,7
Ost	Jahr 2004	533	5	656	96	560
	Jahr 2003	551	1	665	116	549
	abs.	-18	4	-9	-20	11
	%	-3,3	400,0	-1,4	-17,2	2,0
Süd	Jahr 2004	612	6	721	112	609
	Jahr 2003	595	3	749	96	653
	abs.	17	3	-28	16	-44
	%	2,9	100,0	-3,7	16,7	-6,7
Südwest	Jahr 2004	516	4	619	78	541
	Jahr 2003	552	2	652	73	579
	abs.	-36	2	-33	5	-38
	%	-6,5	100,0	-5,1	6,8	-6,6
PP	Jahr 2004	2571	22	3141	440	2701
	Jahr 2003	2616	9	3189	425	2764
	abs.	-45	13	-48	15	-63
	%	-1,7	144,4	-1,5	3,5	-2,3
	Veränderung im Land NRW in %	-3,4	-8,8	-3,6	-3,6	-3,6

Verletzte nach Alter und Beteiligung (aktiv und passiv)

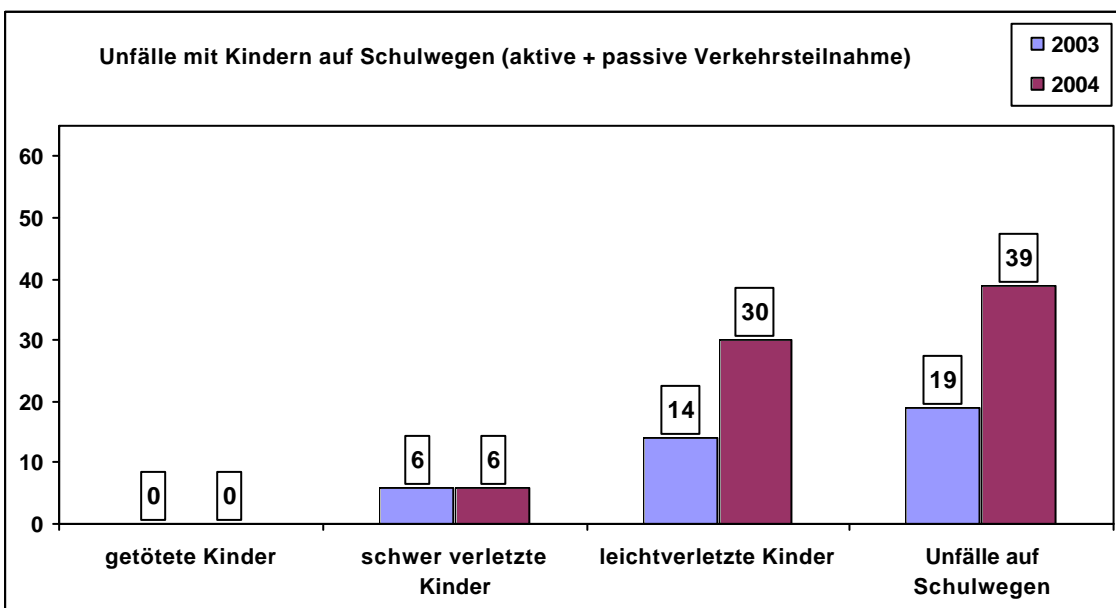
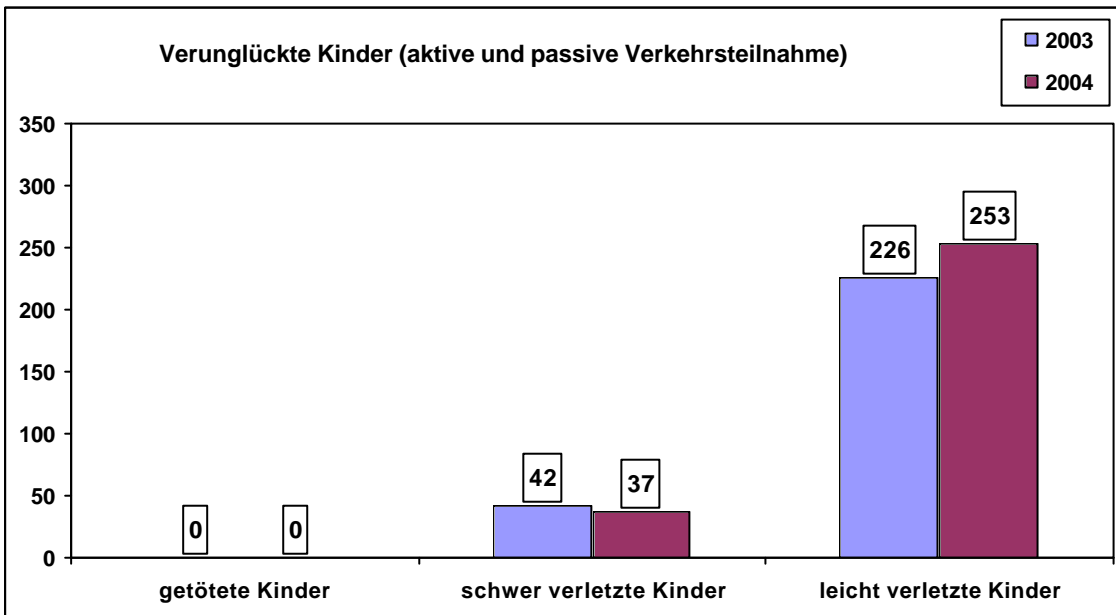
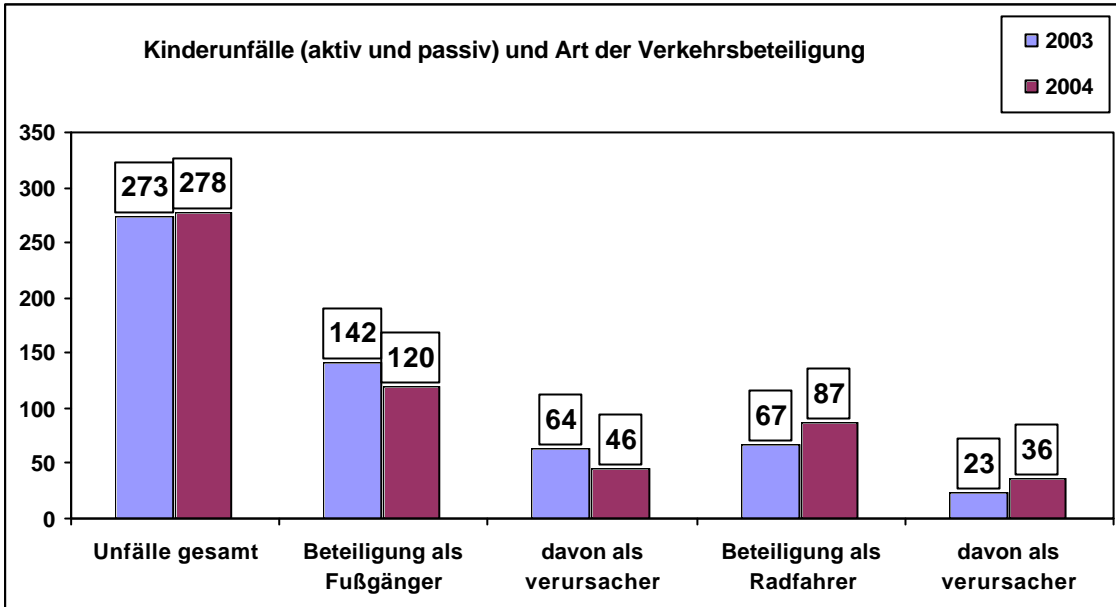
	< 15 Jahre	15 - 17 Jahre	18 - 24 Jahre	25 - 64 Jahre	> 65 Jahre	Summe
Fußgänger	117	24	45	264	94	544
Radfahrer	81	26	42	408	75	632
PKW	71	16	263	966	90	1406
mot. Zweiräder	4	34	62	265	12	377
Sonstige						182
						3141



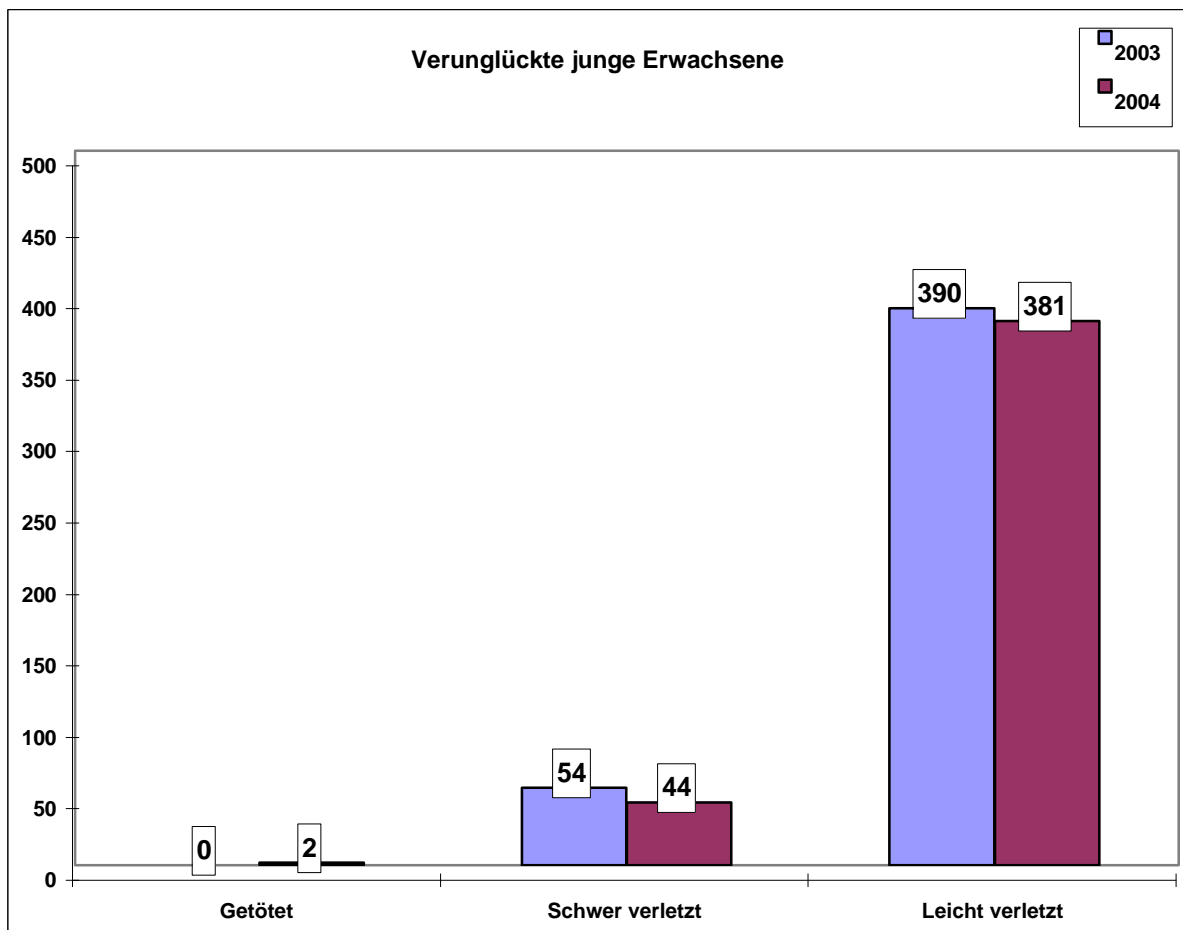
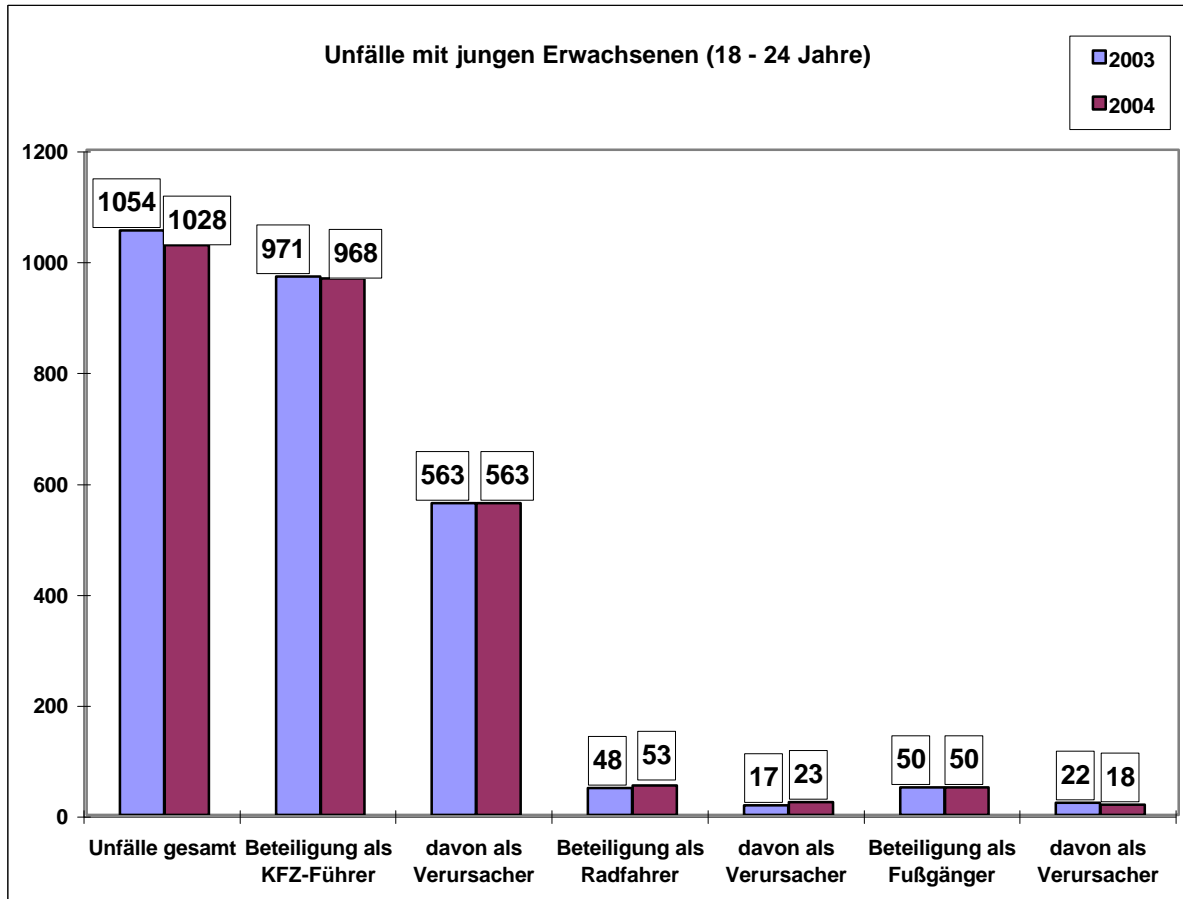
Getötete Personen nach Alter und Verkehrsbeteiligung

	< 15 Jahre	15 - 24 Jahre	25 - 64 Jahre	> 65 Jahre	Summe
Fußgänger '04		1	4	8	13
Fußgänger '03			1	3	4
Fahrradfahrer '04		1		2	3
Fahrradfahrer '03			1	2	3
PKW-Führer und Insassen '04		1	3		4
PKW-Führer und Insassen '03			1		1
Mot. Zweiradfahrer '04			2		2
Mot. Zweiradfahrer '03			1		1
Gesamt '04					22
Gesamt '03					9

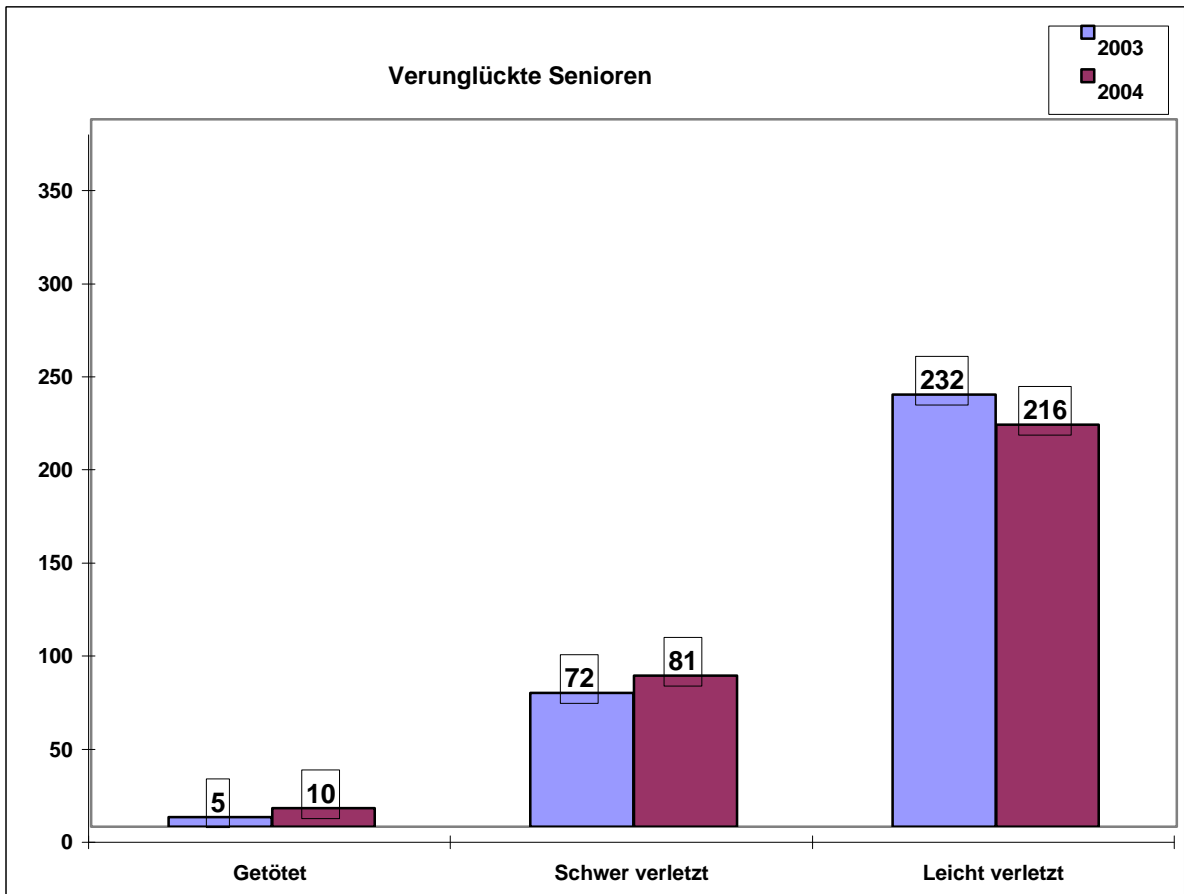
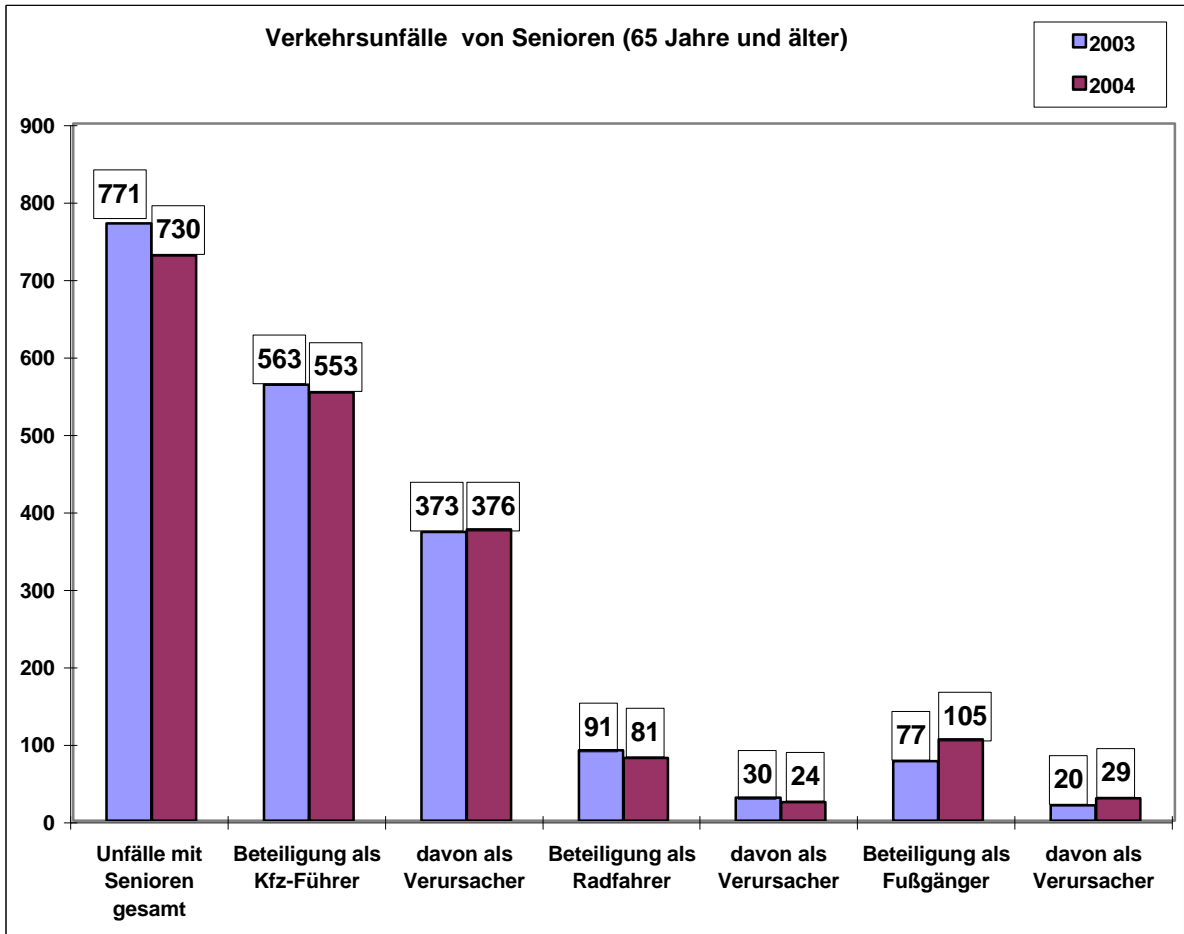
Kinder- und Schulwegunfälle



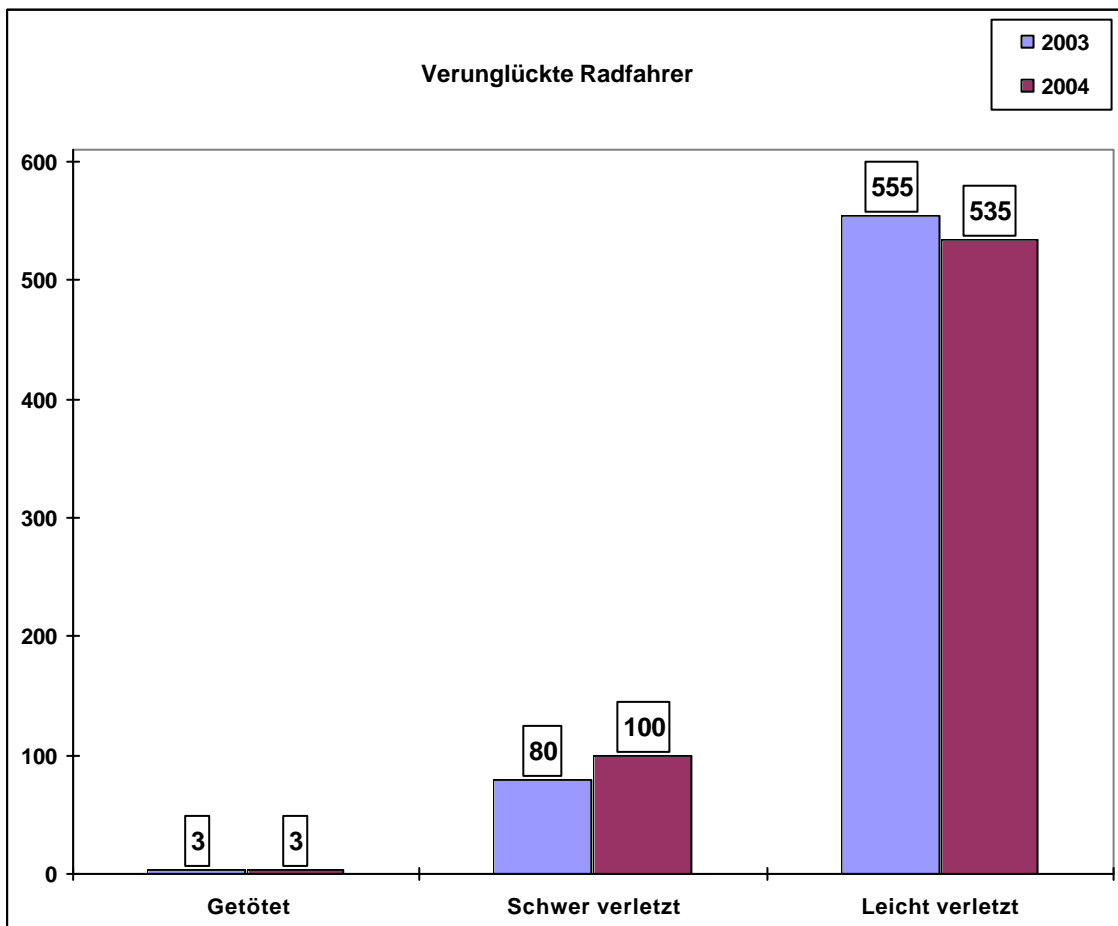
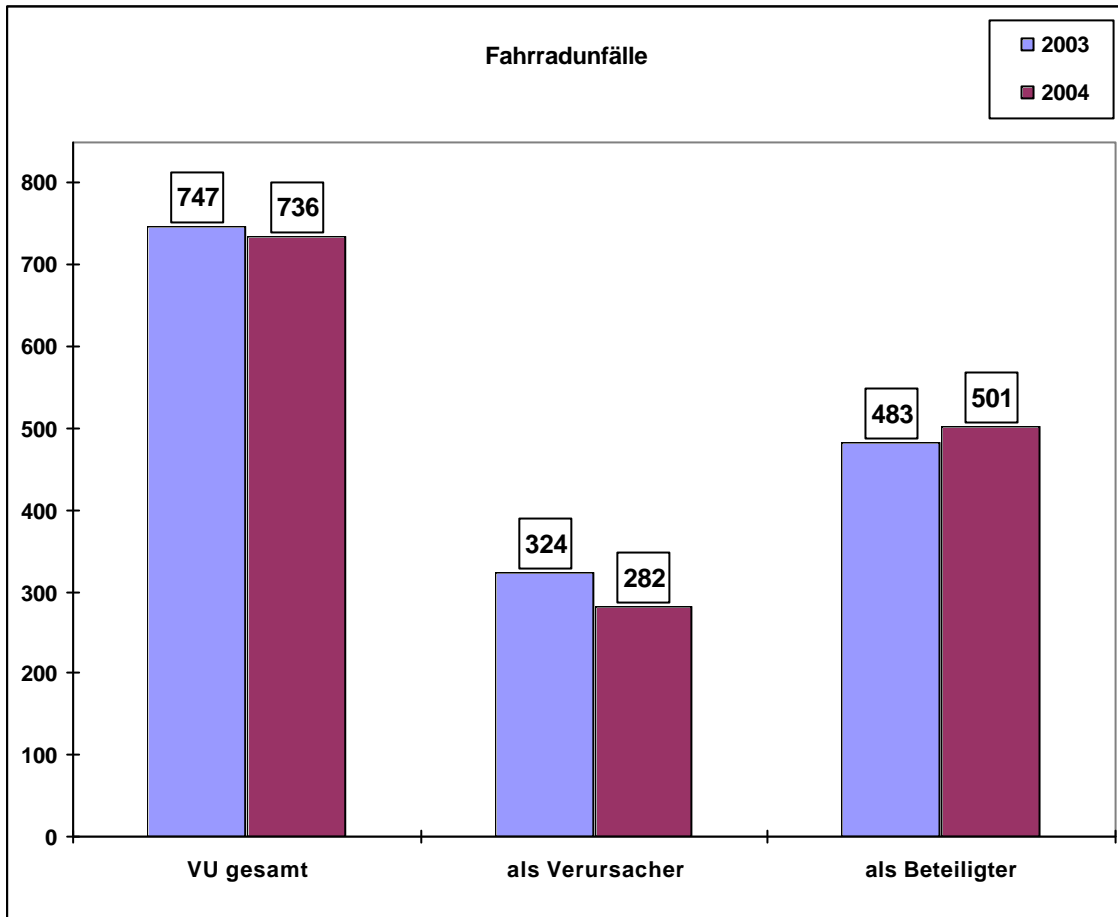
Junge Erwachsene



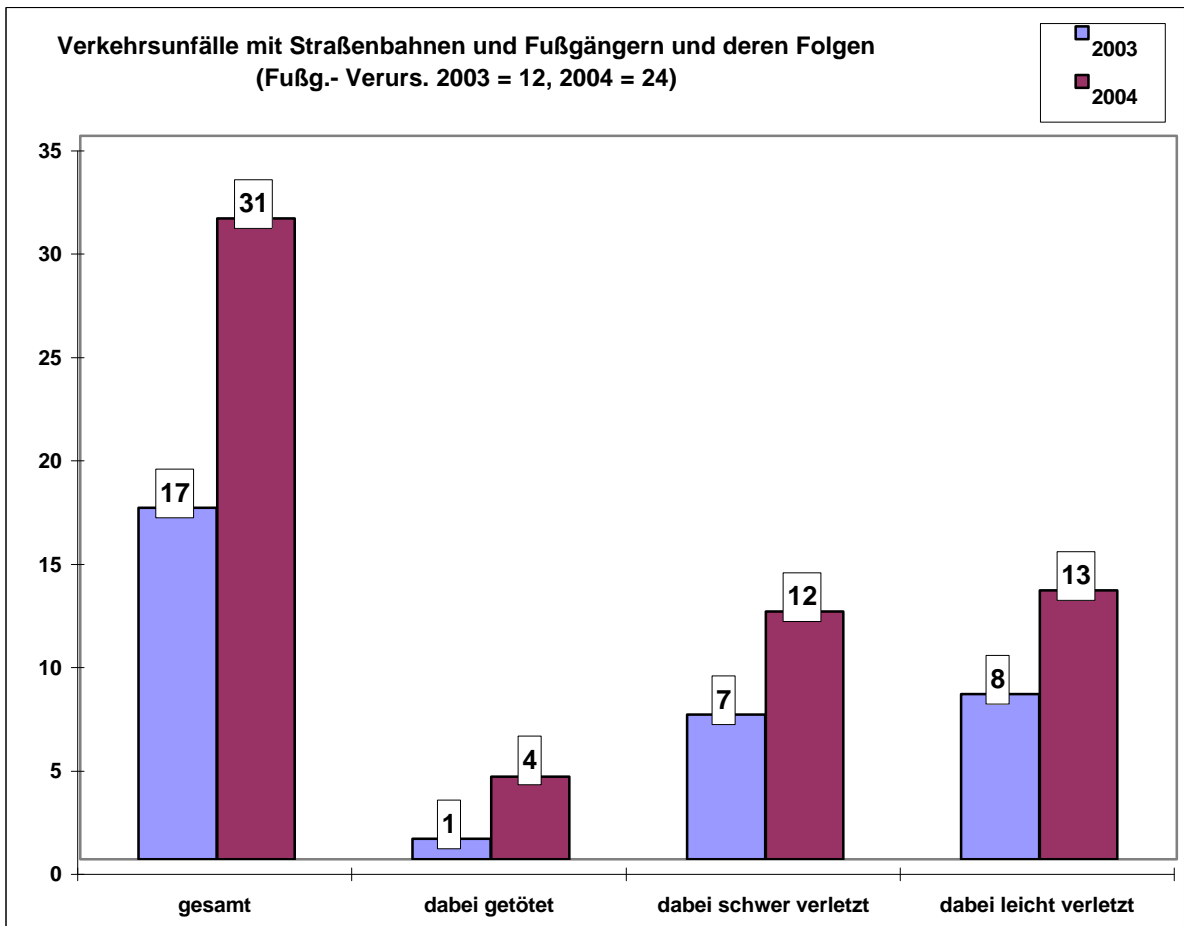
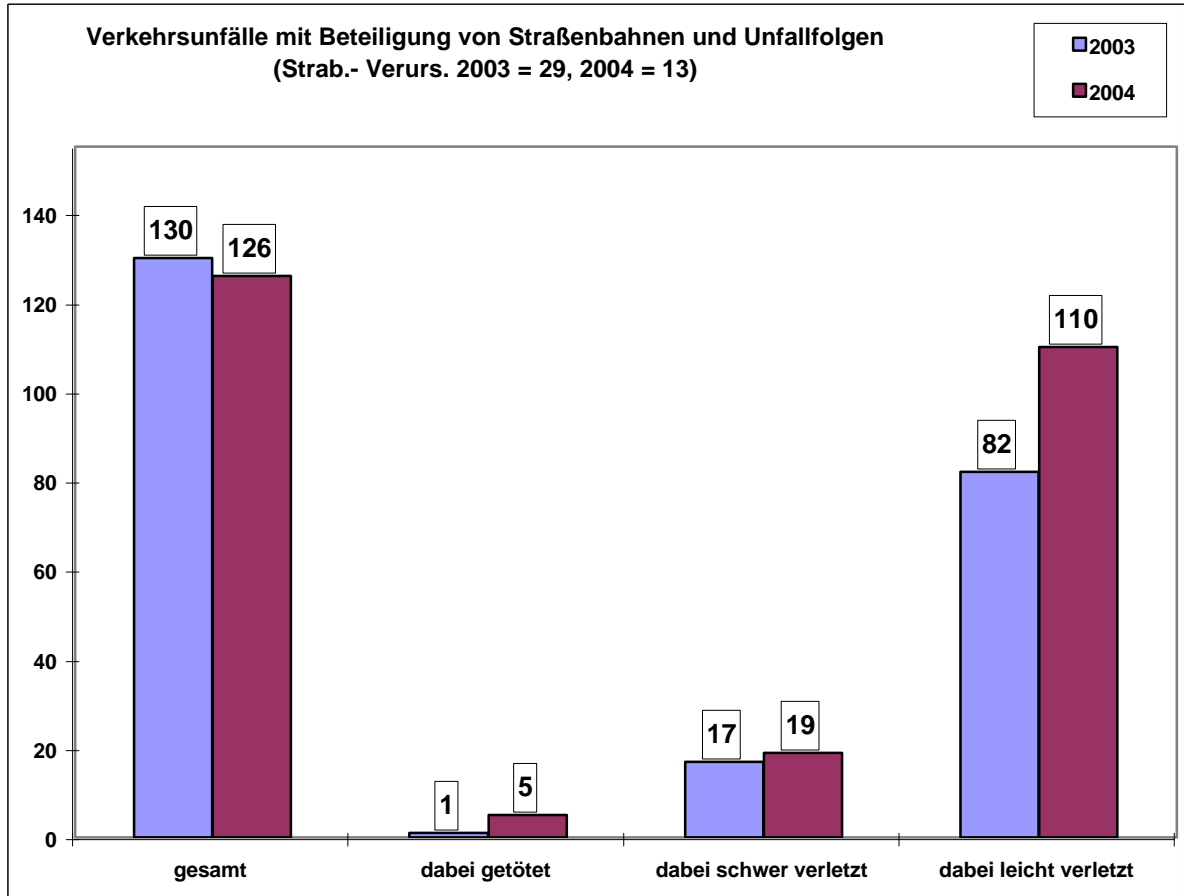
Seniorenunfälle



Fahrradunfälle



Straßenbahnunfälle



Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort

P I		Unfallfluchten gesamt	mit Pers.- Schaden	mit Schwer- verletzten	mit Leicht - verletzten	mit Toten	mit Sach- schaden
Mitte	a	883	60	5	55	0	823
	b	544	35	3	32	0	509
	c	61,6	58,3	60,0	58,2	0,0	61,8
Nord	a	862	36	6	30	0	826
	b	378	25	3	22	0	353
	c	43,9	69,4	50,0	73,3	0,0	42,7
Ost	a	852	41	6	35	0	811
	b	405	26	3	23	0	379
	c	47,5	63,4	50,0	65,7	0,0	46,7
Süd	a	873	76	5	71	0	797
	b	401	43	3	40	0	358
	c	45,9	56,6	60,0	56,3	0,0	44,9
Südwest	a	845	57	1	56	0	788
	b	394	31	1	30	0	363
	c	46,6	54,4	100,0	53,6	0,0	46,1
P P 2004	a	4315	270	23	247	0	4045
	b	2122	160	13	147	0	1962
	c	49,2	59,3	56,5	59,5	0,0	48,5
P P 2003	a	4391	250	30	220	0	4141
	b	2349	168	16	152	0	2181
	c	53,5	67,2	53,3	69,1	0,0	52,7

a = Aufgetretene Fälle b = Aufgeklärte Fälle c = Aufklärungsquote in %

Entwicklung der Hauptunfallursachen (HUU)

(außer Unfällen der Kategorie 5)

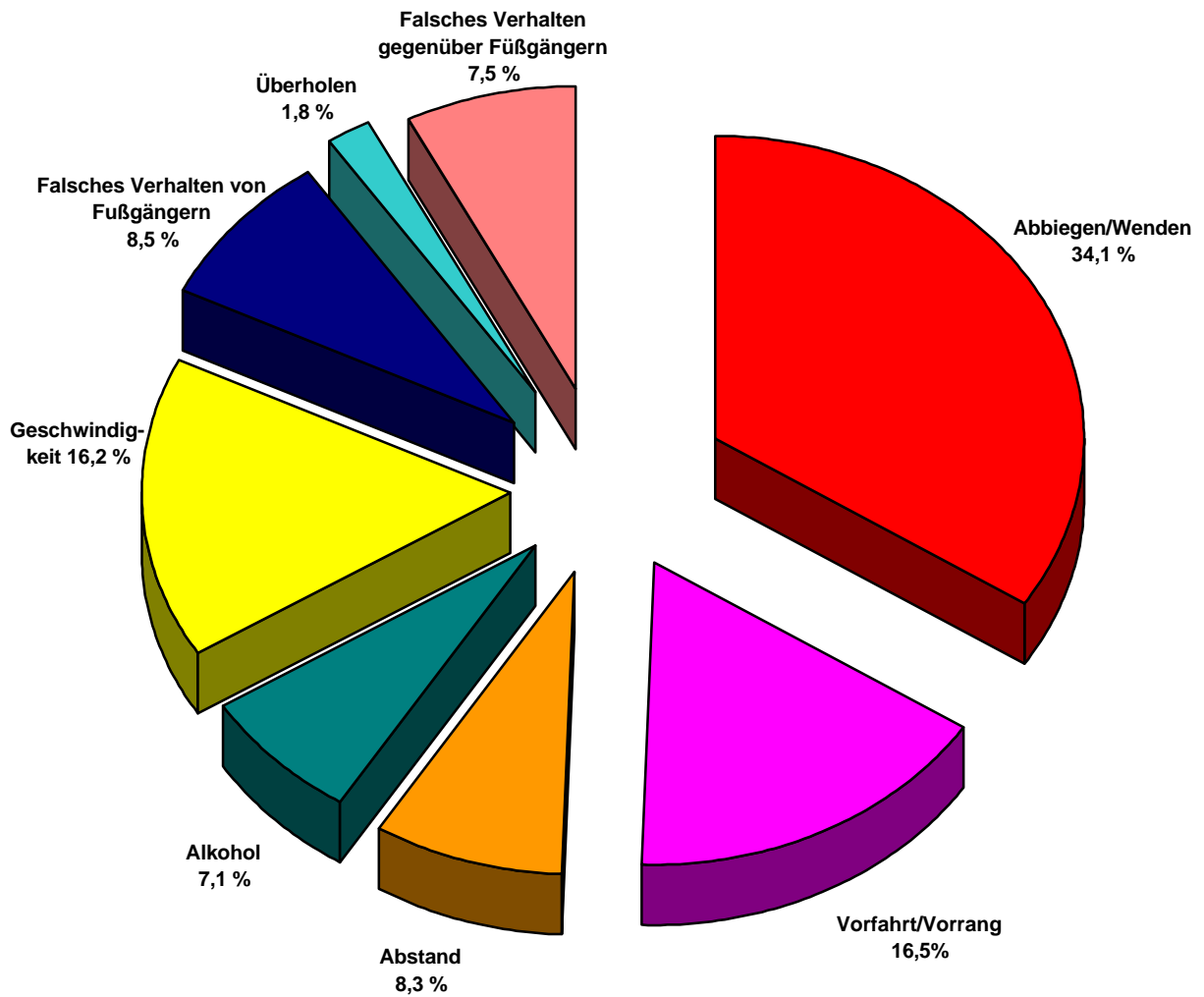
PI		Alkohol beim Fzg.-Führer	Geschwindigkeit	Abstand	Überholen	Vorfahrt Vorrang	Abbiegen Wenden	Falsches Verhalten geg. Fußgängern	Falsches Verhalten von Fußgängern
Mitte	Jahr 2004	49	108	106	12	139	313	49	68
	Jahr 2003	58	75	131	16	132	313	47	59
	abs.	-9	33	-25	-4	7	0	2	9
	in %	-15,5	44,0	-19,1	-25,0	5,3	0,00	4,3	15,3
Nord	Jahr 2004	49	68	112	17	154	212	36	41
	Jahr 2003	68	76	142	16	174	269	41	49
	abs.	-19	-8	-30	1	-20	-57	-5	-8
	in %	-27,9	-10,5	-21,1	6,3	-11,5	-21,2	-12,2	-16,3
Ost	Jahr 2004	55	183	5	11	109	274	60	80
	Jahr 2003	76	233	20	16	117	280	54	109
	abs.	-21	-50	-15	-5	-8	-6	6	-29
	in %	-27,6	-21,5	-75,0	-31,3	-6,8	-2,1	11,1	-26,6
Süd	Jahr 2004	73	200	28	18	146	293	80	68
	Jahr 2003	79	253	3	23	155	292	83	80
	abs.	-6	-53	25	-5	-9	1	-3	-12
	in %	-7,6	-20,9	833,3	-21,7	-5,8	0,3	-3,6	-15,0
Südwest	Jahr 2004	56	81	76	15	106	261	74	78
	Jahr 2003	67	84	88	15	147	367	51	86
	abs.	-11	-3	-12	0	-41	-106	23	-8
	in %	-16,4	-3,6	-13,6	0,00	-27,9	-28,9	45,1	-9,3
P P	Jahr 2004	282	640	327	73	654	1353	299	335
	Jahr 2003	348	721	384	86	725	1521	276	383
	abs.	-66	-81	-57	-13	-71	-168	23	-48
	in %	-18,97	-11,23	-14,84	-15,12	-9,79	-11,05	8,33	-12,53
	Veränderung im Land NRW in %	-8,7	-8,4	-3,6	-3,0	-0,9	-8,6	3,9	-15,1

Verkehrsunfälle mit Hauptunfallursachen

Anzahl der VU mit HUU : 3425

Anzahl der HUU bei diesen VU : 3963 (= 100%)

Verteilung der HUU



Entwicklung der Hauptunfallursachen bei Verkehrsunfällen mit Personenschaden

(außer Unfällen der Kategorie 5)

PI		Alkohol beim Fzg.-Führer	Geschwindigkeit	Abstand	Überholen	Vorfahrt Vorrang	Abbiegen Wenden	Falsches Verhalten gegenüber Fußgängern	Falsches Verhalten von Fußgängern
Mitte	Jahr 2004	16	47	68	7	80	103	47	65
	Jahr 2003	15	23	86	11	73	96	45	53
	abs.	1	24	-18	-4	7	7	2	12
	in %	6,7	104,3	-20,9	-36,4	9,6	7,3	4,4	22,6
Nord	Jahr 2004	14	45	96	10	89	109	35	41
	Jahr 2003	15	53	107	10	90	117	41	48
	abs.	-1	-8	-11	0	-1	-8	-6	-7
	in %	-6,7	-15,1	-10,3	0,00	-1,1	-6,8	-14,6	-14,6
Ost	Jahr 2004	14	140	5	5	73	127	59	77
	Jahr 2003	22	162	12	3	73	138	54	98
	abs.	-8	-22	-7	2	0	-11	5	-21
	in %	-36,4	-13,6	-58,3	66,7	0,00	-8,0	9,3	-21,4
Süd	Jahr 2004	27	133	19	11	104	165	79	68
	Jahr 2003	31	186	1	15	85	144	83	78
	abs.	-4	-53	18	-4	19	21	-4	-10
	in %	-12,9	-28,5	1800,0	-26,7	22,4	14,6	-4,8	-12,8
Südwest	Jahr 2004	14	50	54	11	64	127	72	76
	Jahr 2003	19	57	63	8	102	163	51	83
	abs.	-5	-7	-9	3	-38	-36	21	-7
	in %	-26,3	-12,3	-14,3	37,5	-37,3	-22,1	41,2	-8,4
P P	Jahr 2004	85	415	242	44	410	631	292	327
	Jahr 2003	102	481	269	47	423	658	274	360
	abs.	-17	-66	-27	-3	-13	-27	18	-33
	in %	-16,7	-13,7	-10,0	-6,4	-3,1	-4,1	6,6	-9,2
	Veränderung im Land NRW in %	-11,1	-13,4	-4,6	-5,5	-2,4	-9,0	3,7	-14,6

Überwachungsrelation bei den Hauptunfallursachen

Unfälle mit HUU gesamt	3425	3963				
	2004	2003	2004	2003	2004	2003
dabei Ursachen	a	a	b	b	c	c
Alkohol und andere berauschende Mittel	297	377	1794	2044	6,0	5,4
Geschwindigkeit	640	721	12582	11625	19,7	16,1
Abstand	327	384	1266	690	3,9	1,8
Überholen	73	86	219	100	3,0	1,2
Vorfahrt / Vorrang	654	725	2272	2706	3,5	3,7
Abbiegen / Wenden	1353	1521	3447	5024	2,5	3,3
Falsches Verhalten gegenüber Fußgängern	299	276	280	306	0,9	1,1
Falsches Verhalten von Fußgängern	335	383	157	377	0,5	1,0
Ursachen gesamt	3978	4473				
Anzeigen und VG gesamt			22017	22872		
Überwachungsrelation gesamt					6,4	5,8

a = Anzahl der HUU bei gespeicherten Verkehrsunfällen außer bei Bagatellunfällen der Kat. 5

b = Anzeigen und Verwarnungsgelder

c = Verkehrsüberwachungsrelation

Blutproben

PI	£ 0,24 mg/l		0,25 - 0,54 mg/l		≥ 0,55 mg/l		Summe 2004		Summe 2003	
	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b
Mitte	2	1	23	33	37	108	62	142	73	190
	Blutproben ausschließlich aufgrund des Verdachtes von BTM*						4	46	13	39
Nord	9	9	12	49	35	119	56	177	70	183
	Blutproben ausschließlich aufgrund des Verdachtes von BTM*						5	60	3	73
Ost	0	0	11	7	55	72	66	79	81	114
	Blutproben ausschließlich aufgrund des Verdachtes von BTM*						1	37	0	20
Süd	5	4	18	35	62	128	85	167	79	183
	Blutproben ausschließlich aufgrund des Verdachtes von BTM*						5	44	0	38
Südwest	15	11	17	60	40	168	72	239	89	251
	Blutproben ausschließlich aufgrund des Verdachtes von BTM*						7	58	11	42
PP	31	25	81	184	229	595	341	804	392	921
	Blutproben ausschließlich aufgrund des Verdachtes von BTM*						22	245	27	212

a: Maßnahmen nach VU

b: Maßnahmen ohne Schadensfolge

Atemalkoholanalysen

PI	Summe 2004	Summe 2003
	b	b
Mitte	234	266
Nord	101	121
Ost	56	79
Süd	128	136
Südwest	230	306
PP	749	908

Verkehrskontrollen

Überprüfung des Transports gefährlicher Güter		
	2003	2004
Kontrollierte Fahrzeuge:	365	232
Beanstandete Fahrzeuge:	118	56
Ordnungswidrigkeitenanzeigen:	105	17
Verwarnungsgelder:	21	8

Überprüfung der Beachtung der Sozialvorschriften		
	2003	2004
Kontrollierte Fahrzeuge:	12.937	6.505
Beanstandete Fahrer und Fahrzeuge:	6.370	1.503
Strafanzeigen:	13	8
Ordnungswidrigkeitenanzeigen:	2.584	1.466
Verwarnungsgelder:	487	295

Überprüfung der Beleuchtung		
	2003	2004
Überprüfte Fahrzeuge:	5.500	4.244
Beanstandete Fahrzeuge:	910	1029

Verkehrskontrollen

Überprüfung von Schulbussen		
	2003	2004
Kontrollierte Fahrzeuge:	171	81
Beanstandete Fahrzeuge:	20	16
Ordnungswidrigkeitenanzeigen:	10	12
Verwarnungsgelder:	13	6

Überprüfung der Geschwindigkeit auf Schulwegen		
	2003	2004
Anzahl der überprüften Fahrzeuge:	29.319	14.519
Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit:	11.136	2.235
Ordnungswidrigkeitenanzeigen:	580	169
Verwarnungsgelder:	5.246	1.884

Überwachung des Anlegens von Sicherheitsgurten und der Benutzung der Rückhalteeinrichtungen für Kinder		
	2003	2004
Kontrollierte Fahrzeuge:	24.304	11.586
davon		
Nichtanlegen des Gurtes:	3.290	2.290
Nichtbenutzen der Rückhalteeinrichtungen:	2.128	1.221

Überprüfung von Radfahrern		
	2003	2004
Kontrollierte Fahrräder und Radfahrer :	2.993	3.524
Beanstandete Fahrräder:	133	113
Beanstandete Radfahrer:	767	704

Sicherstellungen / Versetzungen / Leerfahrten wegen Verkehrsbehinderungen

Jahr	Sicherstellungen	Versetzungen	Leerfahrten	Gesamt	zum Vorjahr (± %)
1990	13.933	510	4.185	18.628	- 20,5
1991	13.438	327	3.953	17.718	- 4,9
1992	12.409	353	3.650	16.412	- 7,4
1993	9.763	274	2.739	12.776	- 22,2
1994	8.370	240	1.999	10.609	- 17,0
1995	10.779	255	3.083	14.117	+ 33,1
1996	9.313	242	2.526	12.081	- 14,4
1997	9.323	278	2.304	11.905	- 13,6
1998	8.853	262	2.122	11.237	- 5,6
1999	9.656	263	2.482	12.401	+ 10,4
2000	10.413	262	2.377	13.052	+ 5,3
2001	10.569	374	2.408	13.316	+2,0
2002	8.914	339	2.216	11.469	-13,9
2003	6.803	361	1.504	8.968	- 21,8
2004	6.270	360	1.623	8.253	-7,9

Sicherstellungen durch die Stadtverwaltung Düsseldorf

Jahr	gesamt
1990	3.481
1991	6.605
1992	6.404
1993	8.513
1994	8.550
1995	6.888
1996	5.257
1997	4.543
1998	3.439
1999	3.814
2000	3.222
2001	3.552
2002	4.691
2003	5.741
2004	6.620

Örtliche Unfalluntersuchung / Unfallkommission

Im Jahr

(2003)	2004	wurden
(244)	85	Unfallhäufungspunkte bzw. -strecken durch die Polizei voruntersucht,
(40)	12	nach näherer Untersuchungen der Unfallkommission zur Prüfung vorgelegt,
(7)	2	Unfallstellen nach Prüfung in der Unfallkommission in den aktuellen Bestand der Unfallhäufungsstellen übernommen,
(33)	22	Verbesserungsmaßnahmen an Unfallstellen für notwendig gehalten und vorgeschlagen,
(14)	14	Verbesserungsmaßnahmen getroffen,
(11)	5	Gefahrenstellen beseitigt bzw. entschärft.

Untersuchungen gleichartiger Unfälle* an 6 Unfallhäufungsstellen

Untersuchungen	Unfälle gesamt	davon mit Personenschaden	dabei Tote	dabei Schwerverletzte	dabei Leichtverletzte	** VU-Kosten
Vorher	18	14	0	2	21	€ 374.266
Nachher	3	0	0	1	0	€ 35.279
Veränderungen absolut	- 15	- 14	0	- 1	- 21	€ - 338.987
Veränderungen in %	-83,3%	-100,0%	0	-50,0%	-100,0%	-90,6%

* nur Unfälle mit Personenschaden und schwerwiegendem Sachschaden

** Kostensätze im Mittel nach Angaben der BAST (ohne volkswirtschaftlichen Gesamtschaden):

VU mit Toten = 86.920,- €, VU mit Schwerverletzten = 86.920,- €, VU mit Leichtverletzten = 12.782,- € VU mit schwerwiegendem Sachschaden = 11.760,- €

(Anlage 9 gem.RdErl. d. IM u. d. MWMTV v. 09.11.1999, MBI.NRW. 1999 S. 1280/SMBI. NRW. 9221)

Hauptunfallschwerpunkte des Unfallgeschehens in Düsseldorf 2004

Nr.	Örtlichkeit	PI*	Unfallzahl*
1	Mörsenbroicher Ei	Ost	124
2	Worringer Platz	Mitte	121
3	Nordstern	Nord	94
4	Nordfriedhof (einschl. Unter- / Überführung)	Nord	91
5	Stresemannplatz	Mitte	90
6	Oberbilker Markt	Südwest	64
7	Stoffeler Straße / Siegburger Straße / Oberbilker Allee	Südwest	61
8	Theodor-Heuss-Brücke	Nord	61
9	Brüsseler Straße Höhe Ausfahrt Oberkassel	Mitte	58
10	Witzelstraße / Moorenplatz	Süd	55

*Polizeiinspektion

*Gesamtunfalllage mit Bagatellunfällen

Verkehrssicherheitsberatung

Teilnehmer und Zielgruppen nach Beratungseinheiten

Theoretische u. praktische Unterweisungen; Übungen		2003	2004	2003	2004	2003	2004	2003	2004
Zielgruppen		Anzahl der Teilnehmer		Beratungseinheiten (Unterrichtsstunde a 45 Minuten)					
Elementarbereich				Kinder		Erzieher		Eltern	
-Kindergarten-		21.128	20.466	3.286	2.867	1.140	1.313	1.350	1.240
Primarbereich				Schüler		Lehrer		Eltern	
1. - 4. Schuljahr		42.842	46.737	4.540	5.088	1.573	1.934	2.670	3.082
Sekundarstufe I				Schüler		Lehrer			
5. - 10. Schuljahr		5.870	13.405	1.046	1.609	424	548		
Sekundarstufe II				Schüler					
11. - 13. Schuljahr		823	849	114	116				
Junge Verkehrsteilnehmer									
18 - 24 Jahre		1.540	1.912	208	426				
Senioren									
60 Jahre und älter		6.595	7.038	854	842				
Summen der Zielgruppenteilnehmer		78.798	90.407	10.048	10.948	3.137	3.795	4.020	4.322
Andere Veranstaltungen									
Verkehrssicherheitstage		2.600	1.400						
Summen aller Teilnehmer		81.398	91.807						

VI) Quellenhinweise

- *Verkehrsunfallzahlen:*
Polizeispezifische Verkehrsstatistik der Zentralen Polizeitechnischen Dienste des Landes Nordrhein-Westfalen
- *Angaben zur Wohnbevölkerung und zum Kfz-Bestand:*
Amt für Statistik und Wahlen der Stadt Düsseldorf
- *Angaben zum Stadtgebiet und Straßennetz:*
Amt für Verkehrsmanagement der Stadt Düsseldorf
- *Sonstige Daten und ergänzende Verkehrsunfallzahlen:*
Erhebungen des Polizeipräsidiums Düsseldorf, Dezernat GS 3
- Verkehrsangelegenheiten -