

Verkehrsbericht

2002



Polizeipräsidium
Düsseldorf

95 Prozent aller Verkehrsunfälle werden durch menschliches Fehlverhalten verursacht. Insbesondere schwere Verkehrsunfälle sind fast immer die Folge von regelwidrigem Verhalten im Straßenverkehr, von überhöhten Geschwindigkeiten und dem Fahren ohne Rücksicht auf andere und ohne Rücksicht auf sich selbst.

Die Mobilität des Einzelnen ist kennzeichnend für die heutige Gesellschaft, mitbestimmend für die Lebensqualität der Menschen und Voraussetzung für wirtschaftlichen Wohlstand, Wachstum und Beschäftigung. Verkehr und Verkehrssicherheit sind Themen, die uns alle angehen. Alle sind aufgerufen, ihren unverzichtbaren Beitrag zur weiteren Verbesserung der Verkehrssicherheit in unserem Lande zu leisten.

Mein Appell an jede Verkehrsteilnehmerin, jeden Verkehrsteilnehmer:
Machen sie die Verkehrssicherheit, allein oder gemeinsam mit anderen, zu Ihrer eigenen Sache! Jeder ist am Verkehrsgeschehen beteiligt, jeder kann von einem Verkehrsunfall betroffen sein und jeder kann etwas dagegen tun!

Entnommen aus dem „Verkehrssicherheitskonzept für die Jahre 2000 bis 2003“ der Landesregierung Mecklenburg-Vorpommern, Prof. Dr. Rolf Eggert, Wirtschaftsminister Mecklenburg-Vorpommern

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

Seite

Vorwort	4
I) Begriffsbestimmungen	5 - 6
II) Erläuterungen zur Verkehrsunfallsituation 2002	7 - 13
- Verkehrsunfallzahlen im Vergleich	7
- Langzeitentwicklung	7
- Kinder und Schulwegunfälle	7 - 8
- Unfälle mit jungen Erwachsenen und Seniorenunfälle	8 - 9
- Fahrradunfälle	9 - 10
- Straßenbahnunfälle	10
- Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort	10
- Hauptunfallursachen	11
- Blutproben und Atemalkoholanalysen	11
- Verkehrskontrollen und Schwerpunkteinsätze	12
- Örtliche Unfalluntersuchung	12 - 13
III) Verkehrssicherheitsberatung	14 - 16
IV) Verkehrsregelung und -lenkung	17 - 18
V) Tabellen / Diagramme	19 - 43
- Daten zur Landeshauptstadt Düsseldorf	19
- Verkehrsunfälle in Düsseldorf (Tabelle / Diagramme)	20 - 21
- Langzeitentwicklung (Tabelle / Diagramm)	22 - 23
- Gesamtunfälle / Unfallfolgen in den Polizeiinspektionen (Tabellen)	24 - 25
- Verunglückte / getötete Personen (Tabellen / Diagramm)	26
- Kinder- und Schulwegunfälle (Diagramme)	27
- Unfälle Junger Erwachsener (Diagramme)	28
- Seniorenunfälle (Diagramme)	29
- Fahrradunfälle (Diagramme)	30
- Straßenbahnunfälle (Diagramme)	31
- Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort (Tabelle)	32
- Hauptunfallursachen (Tabellen / Grafik)	33 - 36
- Blutproben und Atemalkoholanalysen (Tabellen)	37
- Verkehrskontrollen (Tabellen)	38 - 39
- Verkehrsbehinderungen (Tabellen)	40
- Örtliche Unfalluntersuchung / Unfallkommission	41
- Hauptunfallsschwerpunkte des Jahres 2002 (Tabelle)	42
- Verkehrssicherheitsberatung (Tabelle)	43
VI) Quellenangaben	44

Vorwort

Der "Verkehrsbericht 2002" des Polizeipräsidiums Düsseldorf enthält Zahlen, Fakten und Erläuterungen zum Verkehrsunfallgeschehen und den polizeilichen Maßnahmen der Verkehrssicherheitsarbeit des Jahres 2002 in der Landeshauptstadt Düsseldorf.

Einhergehend mit einem leichten Rückgang der Anzahl der Verkehrsunfälle insgesamt sank insbesondere auch die Zahl der schweren Verkehrsunfälle und ihrer Folgen im Vergleich zum Vorjahr spürbar.

Besonders erfreulich ist der starke Rückgang bei der Zahl getöteter Menschen von 25 auf nunmehr 16. Auch die Zahl der Schwerverletzten ging deutlich, die der Leichtverletzten spürbar zurück.

Im Langzeitvergleich (10-Jahres-Zeitraum 1993 - 2002) wurden im Jahr 2002 im Jahresdurchschnitt 2 Menschen (11 %) weniger getötet, 44 (8,9 %) weniger schwer und 33 (1,2 %) weniger leicht verletzt.

Trotz dieser positiven Entwicklung kann das Ziel der Verkehrssicherheitsarbeit aller Beteiligten nur in der weiteren, fortwährenden Reduzierung von Verkehrsunfällen und insbesondere ihrer Folgen liegen. Dies erfordert daher auch zukünftig konstante und nicht nachlassende Bemühungen aller Beteiligten in repressiver, präventiver sowie verkehrsplanerischer Hinsicht.

Der Lohn der Anstrengungen zeigte sich im vergangenen Jahr besonders bei der Verkehrsunfallentwicklung der Zielgruppe „Kinder“. Bei diesen "schwächsten" Verkehrsteilnehmern sank die Zahl der verunglückten Kinder überdurchschnittlich von 301 um 42 (14,0 %) auf 259. Dies ist ein Rückgang im vierten Jahr nacheinander und eine weitere Annäherung an den Landesdurchschnitt. Die Verunglücktenhäufigkeitszahl (VHZ) für Kinder in Düsseldorf lag im vergangenen Jahr nur noch um 6 % über der des Landes NRW.

Die Polizei wird sich auch im Jahr 2003 erneut der Bekämpfung der Kinderunfälle besonders widmen, ebenso wie der Verhinderung von Radfahrunfällen, wo das Niveau des Vorjahres gehalten werden konnte.

Dies bedeutet jedoch keine Vernachlässigung der übrigen Verkehrsteilnehmer.

Mit entschlossenem Vorgehen durch konsequente Ahndung von Verkehrsverstößen soll ein größeres Maß an Regeltreue erzielt und dadurch eine Erhöhung der Sicherheit im Düsseldorfer Straßenverkehr erreicht werden. Die Verkehrsüberwachung wird dabei durch die Verkehrsvorbeugung im Rahmen der neu strukturierten und straff organisierten Verkehrserziehung und Verkehrsberatung wirkungsvoll unterstützt.

Bei ihrer Tätigkeit wird die Polizei wie bisher in enger Abstimmung und Zusammenarbeit mit den anderen Trägern der Verkehrssicherheitsarbeit, insbesondere dem Amt für Verkehrsmanagement und der Verkehrswacht Düsseldorf e.V., agieren.

Düsseldorf, im Februar 2003

I) Begriffsbestimmungen

Verkehrsunfälle (VU)

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.

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. Die übrigen Sachschadensunfälle (sog. Kategorie-5-Unfälle) werden nur zahlenmäßig festgehalten.

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

Verkehrsunfallkategorien

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

Unfallkategorie	Erläuterung
Kategorie 1	Unfall mit mindestens einem getöteten Verkehrsteilnehmer
Kategorie 2	Unfall mit mindestens einem schwer verletzten Verkehrsteilnehmer
Kategorie 3	Unfall mit mindestens einem leicht verletzten Verkehrsteilnehmer
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.

Mitfahrer

Mitfahrer sind Fahrzeuginsassen oder Soziusse.

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

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 für den überörtlichen Vergleich geeignet.

Getötete

Dazu zählen Personen, die als Verunglückte auf der Stelle 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.

Unfallursachen

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.

II) Erläuterungen zur Verkehrsunfallsituation 2002

Verkehrsunfallzahlen im Vergleich (vgl. S. 19 - 21, 24 - 26)

Im Jahr 2002 ereigneten sich in Düsseldorf *insgesamt* 25.459 Verkehrsunfälle. Dies waren 798 Unfälle oder - 3,0 % weniger als im Vorjahr.

Die Verkehrsunfallentwicklung in Düsseldorf korrespondiert bei den wesentlichen Eckdaten in fast allen Bereichen mit der positiven Entwicklung im Land NRW.

Bei Verkehrsunfällen mit Personenschaden wurden die Landeszahlen sogar noch übertroffen. Ihre Zahl in Düsseldorf sank um - 181 auf 2.574 (- 6,6 %). Hier spiegelt sich der Nachholbedarf aus der leichten Zunahme des Jahres 2001 wider, der nicht dem damals landesweiten Rückgang der Unfälle mit Personenschaden entsprach.

Die günstige Entwicklung fiel bei der Gesamtzahl der Verletzten von 3.114 mit - 181 Personen (- 8,6 %) noch deutlicher aus. Bei den Verkehrsunfällen wurden 2.755 Menschen leicht und 448 schwer verletzt.

Bei den *Verkehrstoten* ist die höchste prozentuale Abnahme (- 36 %) zu verzeichnen. Dies ist im wesentlichen auf die im Vergleich zu den Vorjahren relativ hohe Zahl von 25 Unfalltoten des Jahres 2001 zurückzuführen. Im Jahr 2002 kamen 16 Menschen bei Verkehrsunfällen ums Leben.

Die Auswertung der tödlichen Verkehrsunfälle erbrachte keine Hinweise auf besondere gemeinsame Aspekte wie Örtlichkeiten oder Tageszeiten, allerdings waren fast zwei Drittel der tödlich verunglückten Menschen nicht motorisiert, sondern als Fußgänger oder Radfahrer in das Unfallgeschehen verwickelt.

Langzeitentwicklung (vgl. S. 22 - 23)

Die Zahl der Verkehrsunfälle und deren Folgen sanken erstmals seit 1997 wieder, obwohl gleichzeitig der Kfz-Bestand in Düsseldorf mit + 2,4 % spürbar gestiegen ist.

Kinder- und Schulwegunfälle (vgl. S. 27)

Schulwegunfälle sind solche, an denen schulpflichtige Kinder und Jugendliche im Alter von 6 bis 17 Jahren aktiv beteiligt sind und die auf dem Schulweg passieren. Im Jahr 2002 ereigneten sich 27 dieser Unfälle gegenüber 23 im Vorjahr.

Dieser scheinbar hohe prozentuale Anstieg um + 17,4 % wird durch die niedrigen Gesamtzahlen und unter Berücksichtigung des sehr starken Rückgangs im Vorjahr relativiert. Er ist jedoch ein Hinweis darauf, dass in den Bemühungen der Verkehrssicherheitsarbeit durch alle Beteiligten nicht nachgelassen werden darf. Für jeden Schuljahrgang sind die selben Anstrengungen, basierend auf den Aktivitäten in vorschulischen Einrichtungen oder den Familien, zu unternehmen. Aufmerksamkeit bei der Verkehrs-

teilnahme und die Beachtung der Verkehrsregeln sind lebensrettende und gesundheits-erhaltende Zukunftsinvestitionen für den Menschen und die Gesellschaft.

Bei der Betrachtung der *Kinderunfälle* sind zunächst die Verkehrsunfälle, an denen Kinder im Alter bis einschließlich 14 Jahren als aktive Verkehrsteilnehmer, also als Fußgänger/-innen oder Radfahrer/-innen, beteiligt sind, interessant. Hier zeigt sich ein positives Bild.

Im Jahr 2002 wurden 199 Unfälle mit aktiver Beteiligung der Kinder am Straßenverkehr statistisch gespeichert (ohne Kategorie 5). Dies waren (- 27) - 11,9 % im Vergleich zum Vorjahr. Die weitaus häufigste Ursache setzten Kinder durch falsches Verhalten beim Überschreiten der Fahrbahn, auch an signalgeregelten Örtlichkeiten. Gegenüber den Kindern waren die häufigsten Ursachen der anderen Verkehrsteilnehmer Fehler beim Abbiegen oder Einfahren sowie das falsche Verhalten gegenüber Kindern als Fußgänger.

Noch positiver ist die Entwicklung 2002 bei der Gesamtzahl der verunglückten Kinder mit aktiver und passiver Beteiligung. Sie sank sogar um - 14 % auf 259 (- 42). Im Gegensatz zur Gesamtentwicklung bei den Unfallfolgen ist dieser Rückgang aber nur bei den leicht verletzten Kindern festzustellen. Die Zahl der schwer verletzten Kinder liegt sogar höher als im Vorjahr. Das getötete Kind starb am 07. Juli 2002 durch einen folgenschweren Sturz mit dem Fahrrad auf einem Weg in einer Grünanlage des Stadtteils Reisholz ohne Fremdeinwirkung.

Die Verunglücktenhäufigkeitszahl der Kinder in Düsseldorf sank im Jahr 2002 erneut. Sie beträgt nun 353 und liegt damit deutlich unter der Vorjahreszahl von 410 (NRW: 2002 = 333; 2000 = 345).

Im Jahr 2003 wird sich die Düsseldorfer Polizei weiterhin bemühen, das landesweite Ziel „Die Sicherheit für Kinder im Straßenverkehr zu erhöhen“ im Rahmen ihrer Möglichkeiten zu unterstützen. Die erreichte niedrigere Verunglücktenhäufigkeitszahl soll nach Möglichkeit gehalten werden.

Das Miteinander der Stadt Düsseldorf, der Verkehrswacht Düsseldorf e.V. und der Polizei muss koordiniert fortgeführt werden. Dabei wird sich die Polizei nicht nur auf verkehrspräventive Aktivitäten beschränken, sondern auch auf die Wirkung der Verkehrsüberwachung setzen.

Unfälle mit Jungen Erwachsenen und Seniorenunfälle (vgl. S. 28 - 29)

Die Zahl der Unfälle mit *Jungen Erwachsenen* zwischen 18 – 24 Jahren (aktive Verkehrsbeteiligung) hat sich deutlich um + 56 (+ 4,8 %) auf 1.217 im Jahr 2002 erhöht. Dieser Anstieg ist fast ausschließlich bei deren Verkehrsbeteiligung als Kfz-Führer festzustellen.

In knapp 60 % der Verkehrsunfälle traten die Jungen Erwachsenen als Verursacher auf, in dem sie mit nicht angepasster Geschwindigkeit ein Fahrzeug führten, Fehler beim Abbiegen, Wenden oder Rückwärtsfahren machten oder einen ungenügenden Sicherheitsabstand einhielten.

Dagegen ist die schon geringe Zahl beteiligter Junger Erwachsener als Fußgänger weiter gesunken. In dieser Entwicklung zeigt sich auch die gestiegene motorisierte Mobilität dieser Altersgruppe.

Trotz dieses Anstiegs der Unfallzahl verringerten sich die Unfallfolgen bei den Jungen Erwachsenen. In der Altersgruppe verunglückten 456 Personen, - 7,5 % im Vergleich zum Jahr 2001.

Die Verunglücktenhäufigkeitszahl liegt unverändert beängstigend hoch bei 1.185, nur wenig unter der des Landes NRW von 1.261.

Die Zahl der Unfälle mit *Senioren/-innen* (bei aktiver Verkehrsbeteiligung) ist im vergangenen Jahr ebenfalls sehr deutlich auf 1.147 (+ 140 / + 13,9 %) gestiegen.

Die Entwicklung in dieser Altersgruppe ist bei den Formen der Verkehrsteilnahme unterschiedlich, bei der Beteiligung als Kfz-Führer wiederum am ausgeprägtesten.

Die häufigsten Ursachen bei den Senioren/-innen waren hier Fehler beim Abbiegen, Rückwärts- oder Einfahren und Vorfahrt-/Vorrangverstöße. Als Fußgänger war eine wesentliche Ursache das falsche Verhalten beim Überschreiten der Fahrbahn.

Die Zahl der verunglückten Senioren/-innen blieb dagegen fast unverändert. Der gravierende Unterschied zu den Verkehrsteilnehmern Junge Erwachsene liegt in der wesentlich geringeren Verunglücktenhäufigkeitszahl. Sie beträgt 300, übersteigt damit jedoch den Landesdurchschnitt von 264. Der Anteil der Senioren/-innen ist bei den Verkehrsunfällen mit getöteten Menschen am höchsten.

Zum Anfang des Jahres 2003 wurde die statistische Auswertung von Verkehrsunfällen mit Senioren/-innen der bundesweiten Zählweise angepasst. Darunter fallen seither nur noch Verkehrsteilnehmer, die 65 Jahre oder älter sind (bisher 60 Jahre oder älter). Zur Vergleichbarkeit der Angaben wird die Polizei in Düsseldorf für das Jahr 2003 eine parallele Auswertung beider Altersgruppen vornehmen.

Fahrradunfälle (vgl. S. 30)

Ein weiteres verkehrliches Ziel, jedoch nur der Polizei Düsseldorfs, war im vergangenen Jahr „Die Sicherheit für *Radfahrer/-innen* im Straßenverkehr zu erhöhen“.

Leider wurde trotz zahlreicher Aktivitäten dieses Ziel im Jahr 2002 nicht ganz erreicht. Die Zahl der Fahrradunfälle stieg geringfügig um 5 auf 679 (+ 0,7 %). Dabei wurden 576 (- 9 / - 1,5 %) Radfahrer/-innen verletzt.

Bei sechs von zehn Unfällen mit Radfahrern/-innen setzten andere Verkehrsteilnehmer die wesentlichen Ursachen.

Allerdings sei in diesem Zusammenhang darauf hingewiesen, dass bei der verbotswidrigen Benutzung des Gehweges oder eines Radweges gegen die vorgeschriebene Fahrtrichtung durch den Radverkehr in der Regel der andere Unfallbeteiligte der Verursacher ist. In dieser Form ereigneten sich 205 Unfälle im letzten Jahr in Düsseldorf. Eine weitere häufige Ursache anderer Verkehrsteilnehmer gegenüber dem Radverkehr ist die Missachtung des Vorrangs beim Abbiegen oder Einfahren.

Die häufigsten Ursachen beim Radverkehr sind das erwähnte verbotswidrige Benutzen von Straßenteilen, Fehler beim Abbiegen, die Fahrt mit dem Rad unter Alkoholeinfluss und die Missachtung von Lichtsignalanlagen.

Im Rahmen der Unfallkommissionstätigkeit wurden an verschiedenen Örtlichkeiten (z.B. Haroldstraße / Schwanenmarkt, Dreherstraße / Märkische Straße oder Forststraße/ Auffahrt Münchener Straße) Vorschläge für bauliche und markierungstechnische Veränderungen unterbreitet und größtenteils bereits realisiert, um die Sicherheit des Radverkehrs zu verbessern.

Im Düsseldorfer Stadtbild sind alle Formen der Radweggestaltung von der Fahrradstraße bis zum Schutzstreifen vorhanden. Der Einsatz solcher Gestaltungselemente, als Beispiel sei hier der Radfahrstreifen genannt, führte im Vergleich zu den baulich angelegten Radwegen nicht zu einer geringeren Sicherheit des Radverkehrs.

Wesentlich ist neben der Gestaltung unter Berücksichtigung der entsprechenden Regelbreiten vor allem das Beachten der Verkehrsregeln durch alle Verkehrsteilnehmer, besonders an Querungsstellen von Einmündungen und Ein-/ Ausfahrten.

Straßenbahnunfälle (vgl. S. 31)

Bei nun 136 Verkehrsunfällen mit Beteiligung von *Straßenbahnen* (+ 18 / + 15 %) wurde im Jahr 2002 fast wieder die Zahl des Jahres 1999 erreicht. Allerdings blieb die Zahl der dabei Verunglückten mit 116 (+ 2) fast konstant.

Ursachen für diese Schwankungsbreite oder besondere Unfallörtlichkeiten sind nicht zu erkennen.

Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort (vgl. S. 32)

Die Zahl der Verkehrsunfälle mit Flucht verringerte sich auf 4.285 (- 120 / - 2,7 %). Damit war von allen der Polizei bekannt gewordenen Verkehrsunfällen in Düsseldorf jeder sechste eine *Unfallflucht*.

Die Aufklärungsquote sank um 2,9 Prozentpunkte auf 49 %. Sie ist in den innerstädtischen Polizeiinspektionen Mitte und Südwest höher als in den anderen, flächenmäßig größeren Polizeiinspektionen.

Eine dichtere Wohnbebauung und mehr Menschen auf den Straßen erhöhen die Möglichkeit der Wahrnehmung eines solchen Unfalls und damit zur erfolgreichen Ermittlung des Unfallverursachers.

Ein weiterer Einflussfaktor für eine hohe Aufklärungsquote ist die Intensität der durchgeführten polizeilichen Ermittlungen. Polizeiliche Nachforschungen am Unfallort unmittelbar nach Bekanntwerden der Unfallflucht und die Unfallaufnahme durch geschulte Polizeibeamte/-innen verbessern diesen Wert.

Hauptunfallursachen (vgl. S. 33 - 36)

Die Gesamtzahl der *Hauptunfallursachen* bei den gespeicherten Verkehrsunfällen (keine Kategorie 5) ist deutlich um - 6,5 % gefallen.

Diese Entwicklung ist mit Ausnahme des Überholens – dies ist allerdings die Ursache mit dem deutlich geringsten Anteil am Düsseldorfer Unfallgeschehen – bei allen Hauptunfallursachen zu beobachten.

An erster Stelle rangieren unverändert die Fehler beim Abbiegen und Wenden, die um - 7,6 % abnahmen. Danach folgen die Hauptunfallursachen unangepasste bzw. überhöhte Geschwindigkeit (- 2,0 %), Vorfahrt/Vorrang (- 2,6 %) und mangelnder Abstand (- 19,8 %). Knapp dahinter an fünfter Stelle liegt das falsche Verhalten von Fußgängern/-innen (- 4,2 %), auf sechster Position die Hauptunfallursache Alkohol (- 5,3 %) und schließlich die Fehlverhaltensweisen gegenüber Fußgängern/-innen (- 13,0 %) vor dem Überholen (+ 11,7 %).

Bei der Überwachung der Hauptunfallursachen ist es der Düsseldorfer Polizei nochmals gelungen, die Zahl der Ordnungswidrigkeitenanzeigen und gebührenpflichtigen Verwarnungen auf 23.898 (+ 2.504 / + 11,7 %) zu erhöhen.

Gesamtstädtisch betrachtet ist besonders die festgestellte und geahndete Zahl von Geschwindigkeitsüberschreitungen erwähnenswert.

Dies ist besonders auf die intensivere Überwachung der Stadt Düsseldorf zurückzuführen, die im letzten Jahr 125.058 Anzeigen- und Verwarnungsgeldverfahren (2001: 55.191) einleitete.

Blutproben und Atemalkoholanalysen (vgl. S. 37)

Ein wichtiges Tätigkeitsfeld der polizeilichen Verkehrssicherheitsarbeit ist die Überwachung des Straßenverkehrs im Hinblick auf Fahrzeugführer/-innen, die unter dem Einfluss von Alkohol oder anderer Rauschmittel stehen.

Trotz der Aufklärungsarbeit der verschiedenen Verkehrssicherheitsträger musste die Polizei auch im Jahr 2002 bei ihren Verkehrskontrollen feststellen, dass unvermindert Fahrzeuge unter Alkohol- und Drogeneinfluss im öffentlichen Verkehrsraum geführt werden.

Dadurch werden grob fahrlässig die Gesundheit und das Leben anderer Menschen aufs Spiel gesetzt.

Wie bereits ausgeführt sank die Zahl der festgestellten Ursache Alkohol bei den Verkehrsunfällen des Jahres 2002.

Dennoch musste die Polizei 821 *Blutproben* (2001: 799) und 823 *Atemalkoholanalysen* (2001: 696) nach Verkehrsverstößen ohne Schadensfolge anordnen.

Diese Zunahme polizeilicher Maßnahmen um + 9,7 % bei verkehrsrechtlichen Alkoholdelikten war noch verstärkt bei den Blutproben auf Grund eines *Drogenverdachts*

festzustellen, deren Zahl im vergangenen Jahr erheblich um + 67,7 % auf 161 (2001: 96) anstieg.

Damit liegt die Gesamtzahl aller polizeilich veranlassten Blutproben und Atemalkoholanalysen (einschließlich der Verkehrsunfälle) im Jahr 2002 mit 2.212 deutlich um + 176 (+ 8,6 %) über der Zahl des Vorjahres.

Verkehrskontrollen und Schwerpunkteinsätze (vgl. S. 38 - 40)

Über das ganze Jahr 2002 führte die Polizei Düsseldorfs zudem verschiedene *Schwerpunkteinsätze* auf Behördenebene oder in landesweite Aktionen eingebundene *Verkehrskontrollen* durch.

Sie orientierten sich an bestimmten Zielgruppen, z.B. Radfahrer/n/-innen oder Kindern, an gefahrenträchtigen Verhaltensweisen, z.B. Geschwindigkeitsüberschreitungen auf Schulwegen bzw. bekannten „Raserstrecken“, Alkoholkontrollen zur Karnevalszeit, oder dem technischen Zustand der Verkehrsmittel, z.B. Beleuchtung von Fahrzeugen, Schulbuskontrollen, Transporte mit gefährlichen Gütern.

Daneben leisteten die Polizeiinspektionen und Polizeisonderdienste im Rahmen des normalen Streifendienstes durch ihre allgemeine Verkehrsüberwachung einen wesentlichen Beitrag zur Verkehrssicherheit Düsseldorfs.

Diese Tätigkeit zwingt die nicht immer einsichtigen Verkehrsteilnehmer zur intensiveren Beachtung der Regeln des Miteinanders entsprechend der Straßenverkehrsordnung.

Die Überprüfung besonders der *Sonderverkehre* ist zeitintensiv und setzt Fachkenntnisse voraus, die im wesentlichen beim Verkehrsdienst zu finden sind.

In Folge der Einbindung des Verkehrsdienstes in besondere Einsätze und Objektschutzmaßnahmen sowie des Fehlens von „Spezialisten“ in den Polizeiinspektionen kam es erneut zu einem deutlichen Rückgang kontrollierter Gefahrguttransporte (- 25,5 %) und Fahrzeuge des Berufslastverkehrs hinsichtlich der Beachtung von Sozialvorschriften (- 52,4 %).

Erfreulich ist dagegen die unverändert hohe und sogar erneut gestiegene Überwachungsichte des Verkehrs im Umfeld der Zielgruppen Kinder und Radfahrer/-innen sowie die Anzahl der dabei ergriffenen Maßnahmen.

Bei der *Überwachung des ruhenden Verkehrs* ist die Zahl der polizeilichen Gesamtmaßnahmen zur Beseitigung von Verkehrsbehinderungen um - 1.847 (- 13,9%) auf 11.469 gesunken.

Teilweise wurde dieser Rückgang durch die vermehrten Aktivitäten der Stadt Düsseldorf bei den Fahrzeugsicherstellungen (+ 1.139 / + 32,1 %) ausgeglichen.

Örtliche Unfalluntersuchung (vgl. S. 41 - 42)

Unverändert sind das Amt für Verkehrsmanagement und die Polizei durch ihre Zusammenarbeit in der *Unfallkommission* bemüht, Verkehrsunfälle und deren Folgen

durch das Erkennen von Gesetzmäßigkeiten und Ursachen an Unfallhäufungsstellen zu verringern.

Nach 167 Voruntersuchungen der Polizei waren 26 nähere Untersuchungen notwendig, die in 11 Meldungen an die Straßenverkehrsbehörden mündeten. Durch Verbesserungsmaßnahmen konnten die Ursachen für die Verkehrsunfälle an 10 Örtlichkeiten beseitigt werden.

Bei ihrer Arbeit muss die Unfallkommission manchmal auch unmittelbar auf Ereignisse reagieren. Im letzten Jahr waren dies die Unfalllagen auf der Bergischen Landstraße im Serpentinbereich und der Mecumstraße im Kurvenbereich nach der Kreuzung Auf'm Hennekamp.

Die Übersicht der *25 Hauptunfallschwerpunkte* 2002 in Düsseldorf führt auch in diesem Jahr der Worringer Platz an. Dahinter liegen mit über 100 Unfällen das Mörsebroicher Ei und der Verteiler Nordfriedhof, gefolgt vom Verteiler Nordstern und der Theodor-Heuss-Brücke.

Diese Örtlichkeiten zeichnen sich alle durch eine hohe Verkehrsdichte bzw. eine Zusammenfassung mehrerer Kreuzungen mit zahlreichen Querungs- und Abbiegevorgängen aus. Deshalb sind die reinen Unfallzahlen distanziert zu betrachten. Sie stehen nicht in Relation zu den jeweiligen Verkehrsmengen und geben nur bedingt Hinweise auf die Schwere der Unfallfolgen.

III) Verkehrssicherheitsberatung (vgl. S. 43)

Verkehrssicherheitsberatung ist vorbeugende Unfallbekämpfung. Ihr vorrangiges Ziel ist die Reduzierung von Verkehrsunfällen und die Minderung der Unfallfolgen.

Sie will das Bewusstsein der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer für ihre Verantwortung im Straßenverkehr schärfen, ihnen positive Verhaltensmuster geben und partnerschaftliches Verhalten als vorbildlich herausstellen.

Das polizeiliche Interesse gilt dabei besonders den sog. „schwachen“ Verkehrsteilnehmern, den *Kindern* und den *Senioren*, umfasst jedoch auch die Zielgruppen der Jugendlichen und der Jungen Fahranfänger (18 – 24 Jahre).

Durch Verkehrserziehung und -beratung in Kindergärten und Schulen soll vorbeugende Sicherheit für die *Kinder* Düsseldorfs entfaltet werden. Die Arbeit mit den Kindern, die gerade erst damit beginnen, die Gefahren des Straßenverkehrs kennen und abschätzen zu lernen, erfordert dabei von allen Beteiligten besonderes pädagogisches Geschick und Einfühlungsvermögen.

Obwohl Verkehrserziehung und -aufklärung insbesondere in der Verantwortung von Eltern, Erzieherinnen und Erziehern, Lehrerinnen und Lehrern sowie der Verkehrsbehörden, -verbände und -vereine liegen, ist hier die Mitwirkung der Polizei unerlässlich. Ihr spezielles Wissen und ihre Erfahrung im Verkehrsbereich tragen wesentlich dazu bei, dass

- Verkehrsteilnehmer lernen, durch angepasste Geschwindigkeit und Bremsbereitschaft eine Gefährdung von Kindern im Straßenverkehr möglichst auszuschließen,
- Eltern noch mehr Sorge für die Sicherheit ihrer Kinder tragen, z. B. durch vorbildliches Verhalten, und
- durch gezieltes und wiederholtes Üben den Kindern das Hineinwachsen in die komplexen Anforderungen des Straßenverkehrs ermöglicht wird.

Deshalb werden insbesondere die Eltern durch konkrete, praxisbezogene und verständliche Informationen und Hilfen in die Lage versetzt, mit ihren Kindern Verhaltensweisen im Straßenverkehr einzuüben, um so mehr Sicherheit zu bieten.

Wiederkehrende Aktivitäten der Polizei im vorschulischen und schulischen Bereich waren im Jahr 2002 die Vorführungen der Verkehrspuppenbühne in Kindergärten und Grundschulen, die Radfahrausbildung an Grundschulen und zahlreiche Elternabende. Auch bei den Aktionen „Sicherheit in allen Stadtteilen“ wirkte die Polizei mit.

In einer Reihe von Veranstaltungen für *Senioren* und durch verstärkte Bemühungen in den weiterführenden Schulen und bei Treffs mit *jungen Fahranfängern* wurde auch bei diesen polizeilichen Zielgruppen die Wichtigkeit eines gefahrenmindernden und verantwortungsvollen Verkehrsverhaltens verdeutlicht.

Durch den neuen Erlass des Innenministeriums NRW „*Polizeiliche Verkehrssicherheitsberatung; Standards zur Verkehrserziehung und Verkehrsaufklärung*“ vom 13.12.2001 erhielt die Verkehrssicherheitsberatung dabei polizeilich eine neue Basis.

Auf der Grundlage definierter Mindeststandards für alle Zielgruppen und unter Mitwirkung aller Bezirksbeamten konnte die Anzahl der Multiplikatoren des PP Düsseldorf für die Verkehrssicherheitsarbeit über die derzeit Dienst verrichtenden 11 Verkehrssicherheitsberater hinaus durch die Einbindung der Bezirksbeamten fast verzehnfacht werden.

Daher war ein *Schwerpunktthema der Verkehrssicherheitsberatung* im Jahr 2002 die Umsetzung des erwähnten Erlasses zur Verkehrssicherheitsberatung in Düsseldorf. Hierzu wurde das sog. „Düsseldorfer Konzept“ mit einem Fortbildungsmodul zur Qualifizierung der in die Verkehrssicherheitsarbeit eingebundenen Bezirksbeamtinnen und -beamten erarbeitet. Dem schließt sich ein regelmäßig tagender Gesprächskreis zur Optimierung der verkehrspräventiven Tätigkeit der Polizei an.

Darüber hinaus wirkte die Polizei Düsseldorf an der Neugestaltung eines Arbeitsheftes des Landes NRW mit inhaltlichen, methodischen und didaktischen Grundlagen für alle an der Verkehrssicherheitsberatung beteiligten Beamtinnen und Beamten mit.

Im Jahr 2002 wurden durch die Verkehrssicherheitsberater und den Bezirksdienst insgesamt *10.053 Beratungseinheiten* (a 45 Minuten) geleistet.

Bisher konnten 55.466 Kinder und Jugendliche von Maßnahmen der Verkehrssicherheitsberatung profitieren, davon alleine 12.540 Kinder in den Kindergärten.

In den Grundschulen wurden 11.676 Schüler der Klassen 1 und 2 von den Puppenspielerinnen der Polizei mit der Verkehrspuppenbühne erreicht und 22.427 Schulkinder der Klassen 4 und 5 konnten bei praktischen Unterweisungen auf dem Schulhof bzw. auf öffentlichen Straßen im Rahmen der Radfahrausbildung betreut werden.

An den weiterführenden Schulen konnten in den Sekundarstufen I und II insgesamt 5.416 Schüler beraten werden.

Bei weiteren Informationsveranstaltungen nahmen 212 Jugendliche die Angebote der Verkehrssicherheitsberatung wahr.

4.629 Senioren konnten an dem für sie entwickeltem Programm teilnehmen.

Im Rahmen einer besonderen Veranstaltung fanden nach etwa einjähriger Vorbereitungszeit unter Beteiligung von Rheinbahn, Amt für Verkehrsmanagement, Verkehrswacht, Schulamt und Polizei am 27. und 28.09.2002 auf dem Betriebsgelände der Rheinbahn in Lierenfeld die *Düsseldorfer Verkehrssicherheitstage* unter großem Interesse der Bevölkerung statt.

Neben ca. 1.000 Schülern der umliegenden Grundschulen wurde insbesondere der zweite Veranstaltungstag auch von erwachsenen Besuchern gut angenommen. Höhepunkte waren dabei u. a. der so genannte „Blue-Truck“ des Verkehrsministeriums des Landes NRW, in dem die Wahrnehmung des Verkehrs aus der Sicht von Kindern simuliert werden kann, und erstmalig auch Crash-Vorführungen der Verkehrswacht Minden-Lübbecke mit Fußgänger- und Radfahr-Dummies.

Neben den 2.180 erwachsenen Besuchern der Verkehrssicherheitstage nahmen 13.108 Personen an sonstigen öffentlichen und geschlossenen Veranstaltungen teil.

Damit wurden die Programme für Verkehrserziehung und -aufklärung der Verkehrssicherheitsberater in Düsseldorf von insgesamt 75.383 Personen besucht.

Auch durch die Beteiligung an *Projekten* und in *Gremien* der Verkehrsprävention ist die Polizei bemüht, ihren Beitrag zum Erreichen der genannten Ziele zu leisten.

So konnte an der Beckbusch-Grundschule am Freiligrathplatz nach Einrichtung eines runden Tisches unter Mitwirkung der Schule, des Amtes für Verkehrsmanagement, der Messegesellschaft und der Polizei ein „*Schulweghelfer-Projekt*“ installiert werden. Nachdem 23 Mütter und Väter zu Elternlotsen ausgebildet wurden, werden seit dem 18.11.2002 zu Messezeiten drei Querungsstellen durch Elternlotsen gesichert, während die Messegesellschaft gleichzeitig die Sicherung an zwei weiteren Querungsstellen mit Verkehrskadetten der Verkehrswacht Düsseldorf e.V. übernahm.

Im Gremium der *Fachberater* sind 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.

Überörtlich fanden darüber hinaus im vergangenen Jahr zwei Bezirksarbeitstagen der Landesverkehrswacht statt, auf denen diese den Vertretern der Polizei und den Fachberatern für Verkehrserziehung (Lehrer) aus dem Regierungsbezirk Düsseldorf über durchgeführte und/oder geplante Aktionen der Landesverkehrswacht berichtete.

Verkehrssicherheitsberatung ist damit ein bedeutender Bestandteil der Verkehrsunfallbekämpfung und für einen sicheren Straßenverkehr und wird selbstverständlich über die genannten Akteure hinaus durch anlassbezogene Hilfe und Hinweise im Einzelfall von jeder Polizeibeamtin und jedem Polizeibeamten beim verkehrlichen Einschreiten unterstützt.

Alles zusammen bringt die Polizei dem Ziel, neue präventive Impulse für die Sicherheit im Straßenverkehr – insbesondere für die schwachen Verkehrsteilnehmer – zu geben, einen bedeutenden Schritt näher.

IV) Verkehrsregelung und -lenkung

Die polizeiliche Verkehrsregelung und -lenkung im Stadtgebiet Düsseldorf hat sich 2002 bei einer wachsenden Zahl von Anforderungen mehr denn je im Spannungsfeld zwischen Grundrechtsausübung und Individualinteressen mit dem Ziel der Gewährleistung von Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf begrenzten Flächen abgespielt.

Eine besondere Gratwanderung war die *Unterstützung verfassungsmäßig garantierter Rechte* durch anlassbezogene (Schutz- und) Verkehrsmaßnahmen bei Großdemonstrationen (Kurdisches Neujahrsfest, Tarifstreitigkeiten, Roma-Demonstrationen, Studentenproteste, Warnstreiks im öffentlichen Dienst), deren Themen oft genug die Öffentlichkeit polarisierten und die Polizei in den Focus der Öffentlichkeit rückten.

Von den Betroffenen und der übrigen Bevölkerung wurde dabei der weitaus größte Anteil polizeilich begleiteter Demonstrationen (Kundgebungen, Aufzüge und Mahnwachen, Wahlkampfveranstaltungen, Info-Stände und Demo-„Events“ wie die Greenpeace-Aktion bei der WestLB – insgesamt 428 „Aktionen“) wohlwollend bis akzeptierend zur Kenntnis genommen.

In einer lebendigen Stadt wie Düsseldorf sind die Anmelder von Demonstrationen ständig mit *Brauchtums-, Kultur- und/oder kommerziellen Veranstaltungen* im Wettstreit um geeignete Veranstaltungsflächen und -zeiten.

Zur Planung von Großereignissen haben sich deshalb feste Gesprächskreise etabliert (AK Großveranstaltungen, Verkehrsgespräche zu Messen etc.), die in enger Zusammenarbeit von Ämtern, Behörden und Institutionen koordinierend tätig sind und für einen gesicherten Ablauf von Veranstaltungen sorgen.

Die zahlreichen Düsseldorfer Messen (insgesamt 28) von „Boot“ bis „Medica“ mit einem Gesamtaufkommen von ca. 2,5 Millionen Personen und mehr als 750.000 Fahrzeugen verliefen in eingespielten Bahnen. Nur in Verbindung mit Veränderungen des Umfeldes (z.B. Baumaßnahmen bei gleichzeitigen Veranstaltungen) waren besondere Maßnahmen erforderlich, die dann in Abstimmung mit allen Beteiligten vereinbart wurden.

Neben der Eröffnung der Kunstsammlung im Ständehaus, der „langen Nacht der Museen“, vielen Schützenfesten, Karnevalsveranstaltungen, Prozessionen, Martinszügen, Pferderennen, Tennis-World-Team-Cup, Radrennen um die Kö, Jazz-Rally, Shadowstraßen-Fest, Frankreich- und Japan-Fest, Inliner-Läufen u.a. waren aus Sicht der Polizei die *Veranstaltungshöhepunkte des Jahres 2002* der Rosenmontagszug, das Große Düsseldorfer Schützen- und Volksfest, die letzten Spiele der Fußballmannschaft von Fortuna Düsseldorf und des Football-Teams von Rhein-Fire Düsseldorf im Rheinstadion, die Produktion der Fernsehsendung „Wetten dass...“ und der witterungsbedingt am letzten Veranstaltungstag abgebrochene FIS-Ski-Weltcuplauf am Rheinufer.

Sogar weit entfernte Veranstaltungen wie die Fußballweltmeisterschaft in Japan und Korea mit ihren „Jubelfeiern“ wirkten sich auf das Verkehrsgeschehen in Düsseldorf aus und verlangten spontanes polizeiliches Einschreiten.

Polizeiliche Aktivitäten im Straßenverkehr waren darüber hinaus wieder bei vielen *Bau- und Sicherungsmaßnahmen* gefordert, so bei der Bombenentschärfung an der Heinrichstraße, bei den Sprengungen an der Königsallee und dem Abriss des Rheinstadions, bei Verkehrsunfällen, an Gefahrenstellen nach Stürmen, Wasserrohrbrüchen und Straßenschäden sowie einer großen Anzahl von vorplanbaren Arbeiten im Straßenraum.

Angesichts der räumlichen Begrenztheit des Verkehrsraums ist es erfreulich, dass 2002 auch *neue, entlastende Verkehrswege* eröffnet wurden, so etwa ein Teilstück der B 8n als Ortsumgehung von Lohausen, Kaiserswerth und Kalkum, die K 3n von Ratingen durch Lichtenbroich, die neue Rheinbrücke (Flughafenbrücke) im Zuge der A 44 und die neue U-Bahnstrecke (U74 und U77) in Oberbilk.

Die Bergische Landstraße (B 7) konnte nach lang andauernden Bauarbeiten mit zahlreichen verkehrsbeschränkenden Sperrungen wieder freigegeben werden.

Diese Straßenöffnungen führten zu spürbaren Entlastungen sowohl innerstädtischer Straßen als auch überregionaler Verbindungen (z.B. der Theodor-Heuss-Brücke).

Zu einer Entlastung des Kfz-Verkehrs und der Polizei führten auch Vereinbarungen und Absprachen mit den Genehmigungsbehörden und Beteiligten, Großraum- und Schwertransporte (die unbegleitet auf der Autobahn fahren dürfen) ab Ende 2002 direkt von der A 44 aus auf die Messeparkplätze fahren zu lassen. Diese Transporte mit Polizeibegleitung auf den innerstädtischen Straßen entfallen zukünftig.

Die Polizei war somit auch im Jahr 2002 ein unverzichtbarer und erfolgreicher Akteur im öffentlichen Leben der Stadt Düsseldorf.

Sie wird die Verkehrsab- und -entwicklung in der Stadt Düsseldorf auch zukünftig weiter aufmerksam beobachten und begleiten.

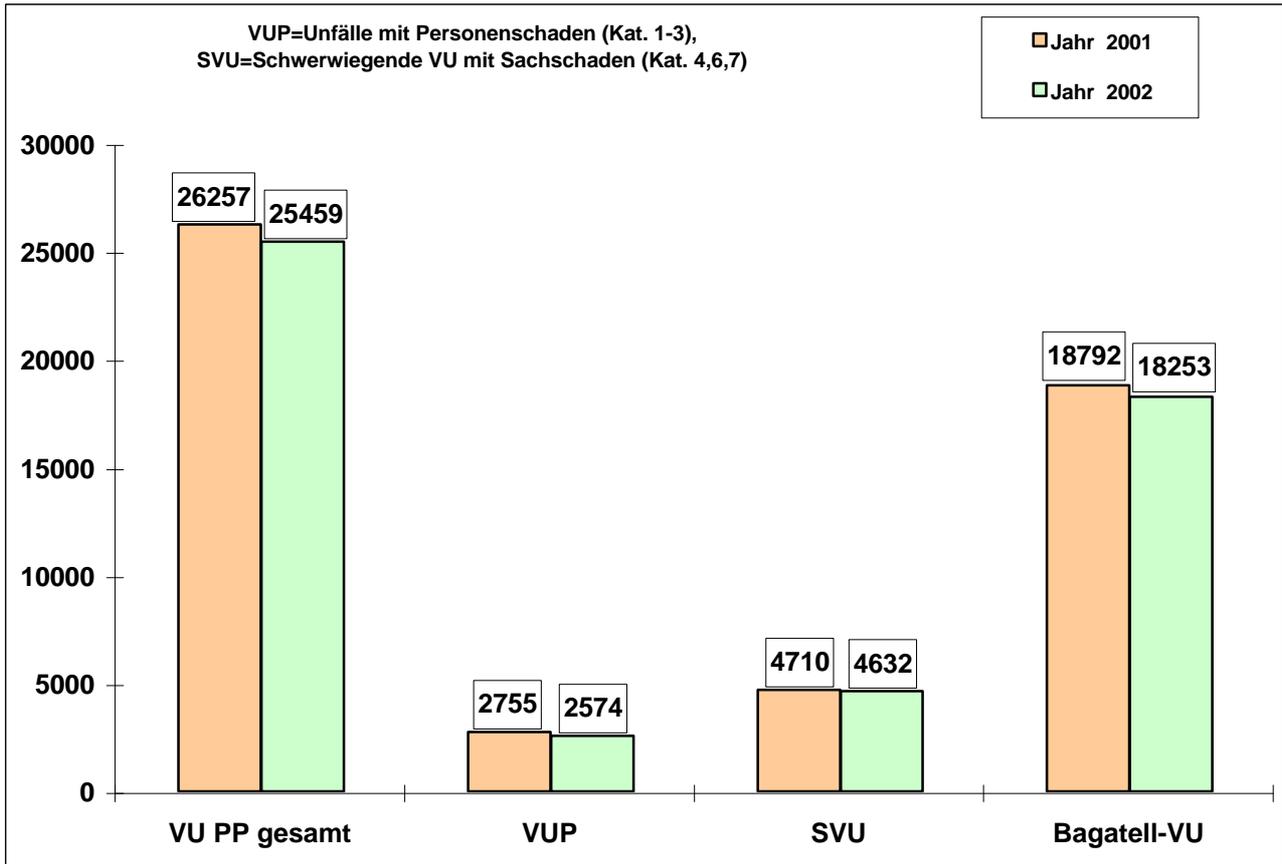
V) Tabellen / Diagramme

Daten zur Landeshauptstadt Düsseldorf	
Stadtgebiet	
Fläche:	216,99 km²
Größte Länge:	25,5 km
Größte Breite:	17,6 km
Länge der Stadtgrenze:	117,8 km
Länge des Straßennetzes:	1.950 km
davon Bundesautobahnen:	45 km
Einwohnerzahl (Stand 31.12.2001) :	570.765
Kraftfahrzeugbestand (Stand 31.12.2001) : 344.483	
tägliche Pendlerströme	
stadteinwärts :	251.854
stadtauswärts:	68.293

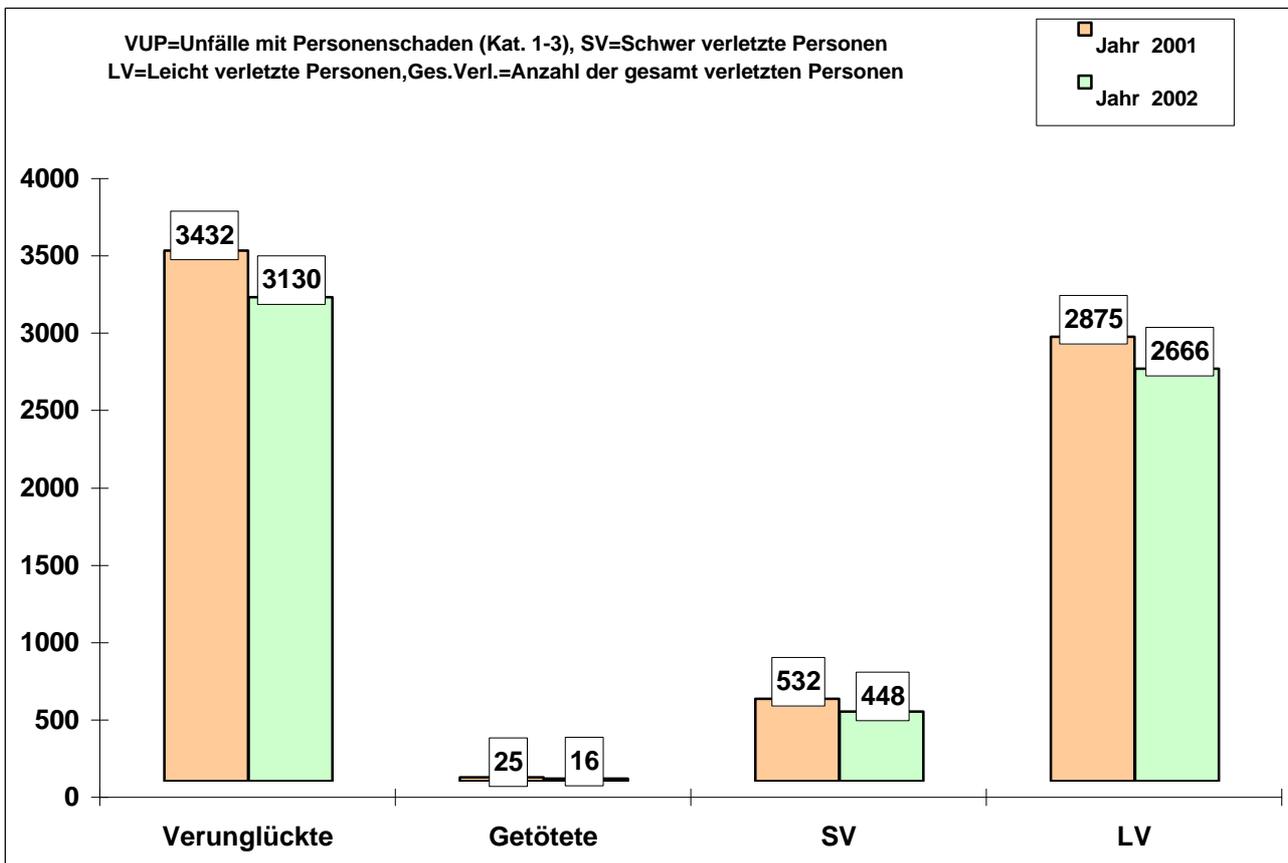
Verkehrsunfallzahlen im Vergleich zum Vorjahr / Vergleich zum Land

	2002	2001	Veränderung absolut	Veränderung in %	Veränderung im Land NRW in %
Verkehrsunfälle gesamt :	25.459	26.257	-798	-3,04	-2,9
Bagatellunfälle: (Kat. 5)	18.253	18.792	-539	-2,87	-2,9
Verkehrsunfälle mit schwer- wiegenden Sachschäden:	4.632	4.710	-78	-1,66	-0,2
Verkehrsunfälle mit Sachschaden gesamt	22.885	23.502	-617	-2,63	-2,6
Verkehrsunfälle mit Personenschäden:	2.574	2.755	-181	-6,57	-4,9
Getötete :	16	25	-9	-36,00	-4,0
Verletzte :	3.114	3.407	-293	-8,60	-4,5
davon					
Schwerverletzte :	448	532	-84	-15,79	-8,0
Leichtverletzte :	2.666	2.875	-209	-7,27	-3,6

Verkehrsunfälle gesamt



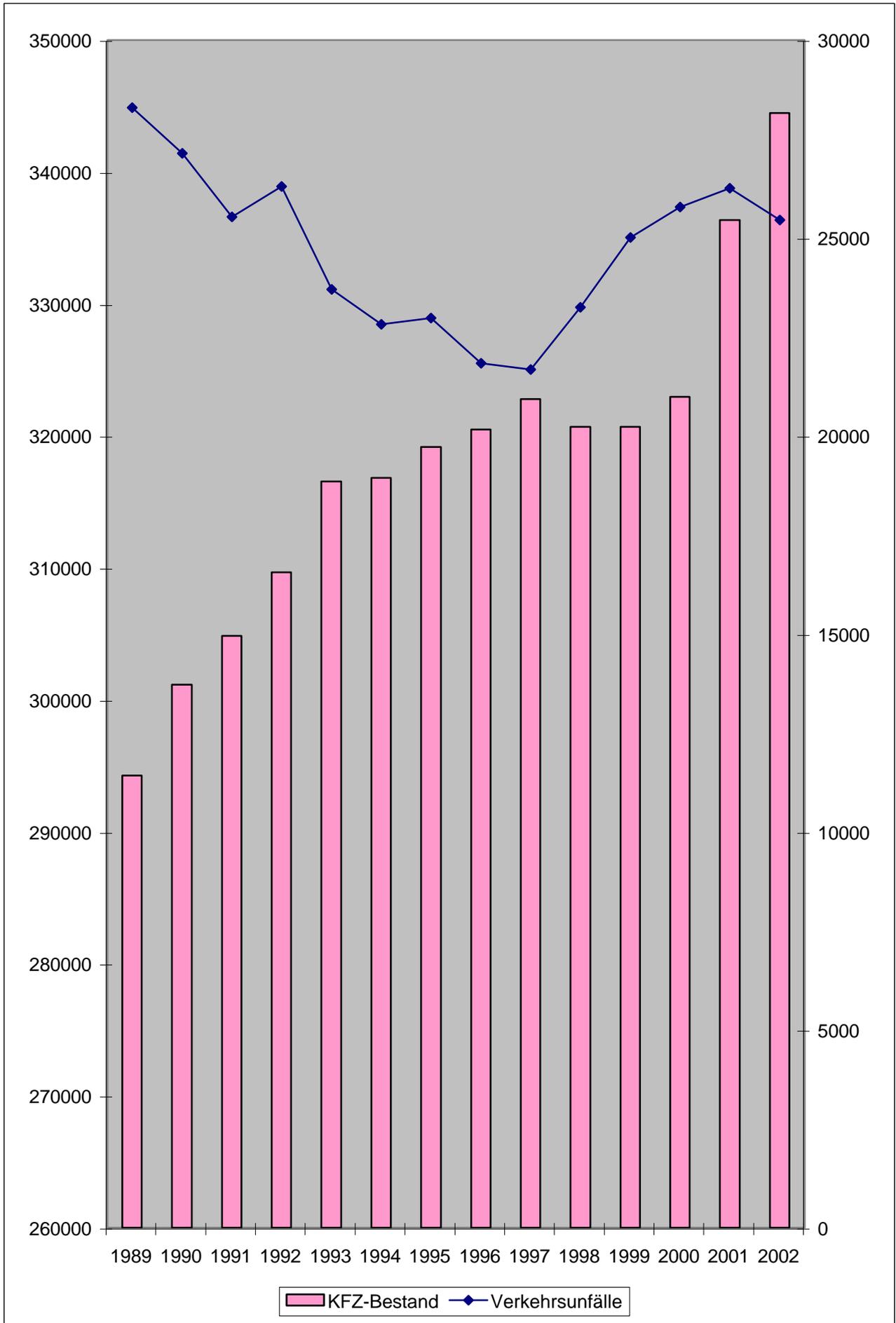
Verkehrsunfälle mit Personenschaden und Folgen



Langzeitentwicklung

Jahr	Kfz - Bestand	Verkehrsunfälle		Verunglückte			
		gesamt	mit Pers.-Schaden	Tote	Schwerverletzte	Leichtverletzte	gesamt
1950	22 852	4367	1768	94			2126
1951	30 831	5877	2391	120			2802
1952	35 780	7184	2800	133			3322
1953	44 689	8517	3496	155	1227	2908	4290
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	448	2666	3130

Langzeitentwicklung



Verkehrsunfälle in den Polizeiinspektionen

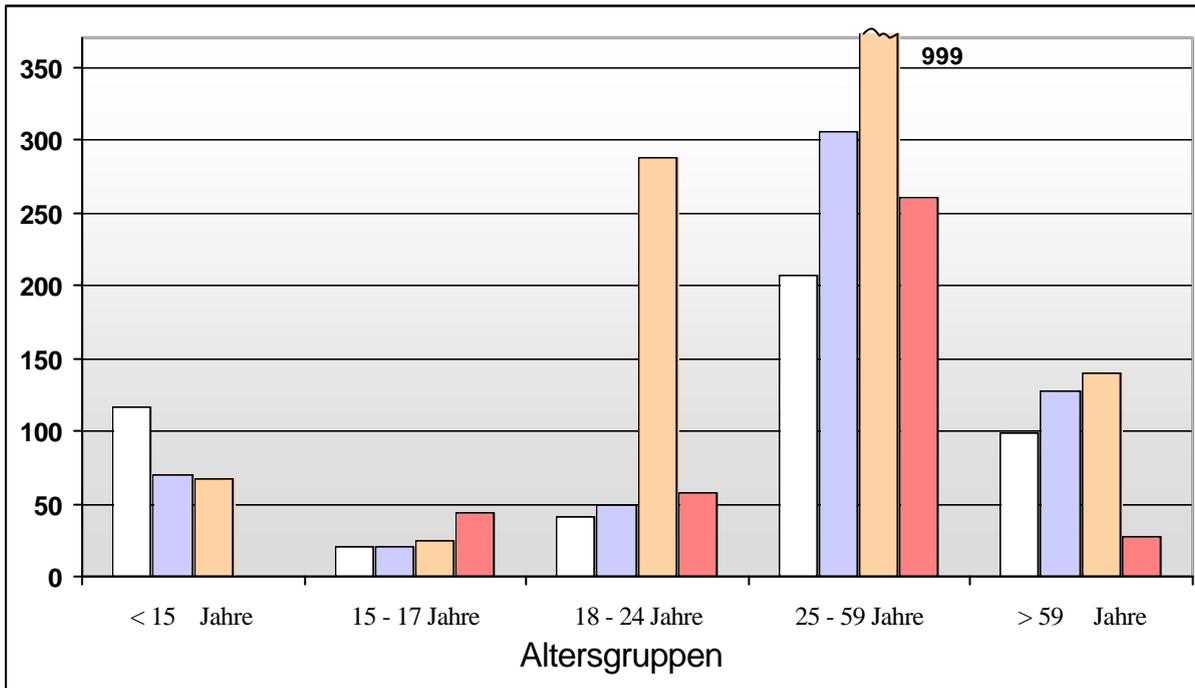
PI		Unfälle gesamt	Unfälle mit Personenschaden	Schwerwiegende Unfälle mit Sachschaden (Kat. 4,6,7)	Bagatellunfälle (Kat. 5)
Mitte	Jahr 2002	4949	452	919	3578
	Jahr 2001	5130	497	916	3717
	abs.	-181	-45	3	-139
	in %	-3,53	-9,05	0,33	-3,74
Nord	Jahr 2002	5384	522	958	3904
	Jahr 2001	5355	523	994	3838
	abs.	29	-1	-36	66
	in %	0,54	-0,19	-3,62	1,72
Ost	Jahr 2002	5255	573	932	3750
	Jahr 2001	5362	651	936	3775
	abs.	-107	-78	-4	-25
	in %	-2,00	-11,98	-0,43	-0,66
Süd	Jahr 2002	4546	554	900	3092
	Jahr 2001	4679	577	833	3269
	abs.	-133	-23	67	-177
	in %	-2,84	-3,99	8,04	-5,41
Südwest	Jahr 2002	5325	473	923	3929
	Jahr 2001	5731	507	1031	4193
	abs.	-406	-34	-108	-264
	in %	-7,08	-6,71	-10,48	-6,30
PP	Jahr 2002	25459	2574	4632	18253
	Jahr 2001	26257	2755	4710	18792
	abs.	-798	-181	-78	-539
	in %	-3,04	-6,57	-1,66	-2,87
	Veränderung im Land NRW in %	-2,90	-4,90	-2,60	-2,90

Verunglückte in den Polizeiinspektionen

PI		VU mit Pers.-Schaden	Anzahl der Toten	Anzahl Gesamtverletzte	Anzahl Schwerverletzte	Anzahl Leichtverletzte
Mitte	Jahr 2002	452	2	551	76	475
	Jahr 2001	497	7	607	90	517
	abs.	-45	-5	-56	-14	-42
	%	-9,05	-71,43	-9,23	-15,56	-8,12
Nord	Jahr 2002	522	1	651	77	574
	Jahr 2001	523	0	669	82	587
	abs.	-1	1	-18	-5	-13
	%	-0,19	100,00	-2,69	-6,10	-2,21
Ost	Jahr 2002	573	4	699	119	580
	Jahr 2001	651	6	813	146	667
	abs.	-78	-2	-114	-27	-87
	%	-11,98	-33,33	-14,02	-18,49	-13,04
Süd	Jahr 2002	554	6	655	98	557
	Jahr 2001	577	10	710	126	584
	abs.	-23	-4	-55	-28	-27
	%	-3,99	-40,00	-7,75	-22,22	-4,62
Südwest	Jahr 2002	473	3	558	78	480
	Jahr 2001	507	2	608	88	520
	abs.	-34	1	-50	-10	-40
	%	-6,71	50,00	-8,22	-11,36	-7,69
PP	Jahr 2002	2574	16	3114	448	2666
	Jahr 2001	2755	25	3407	532	2875
	abs.	-181	-9	-293	-84	-209
	%	-6,57	-36,00	-8,60	-15,79	-7,27
	Veränderung im Land NRW in %	-4,9	-4,0	-4,5	-8,0	-3,6

Verletzte nach Alter und Beteiligung -aktiv und passiv-

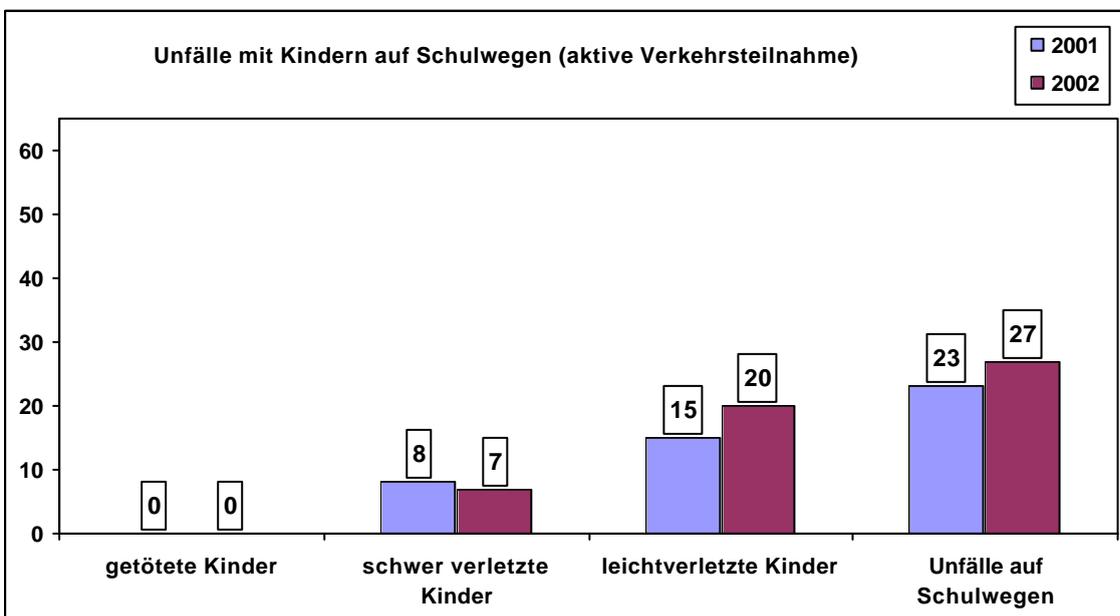
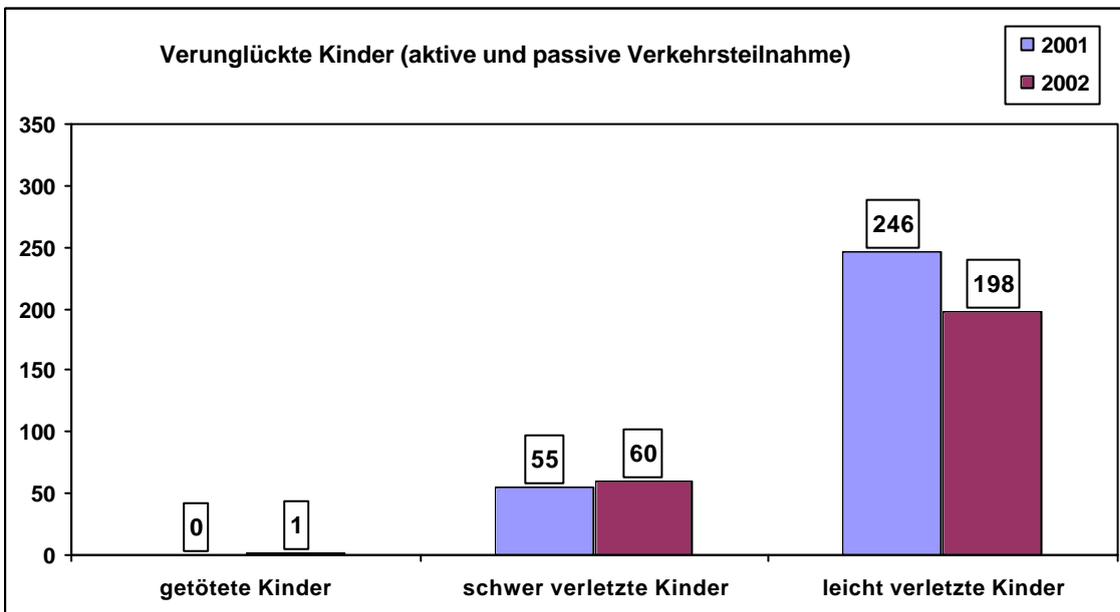
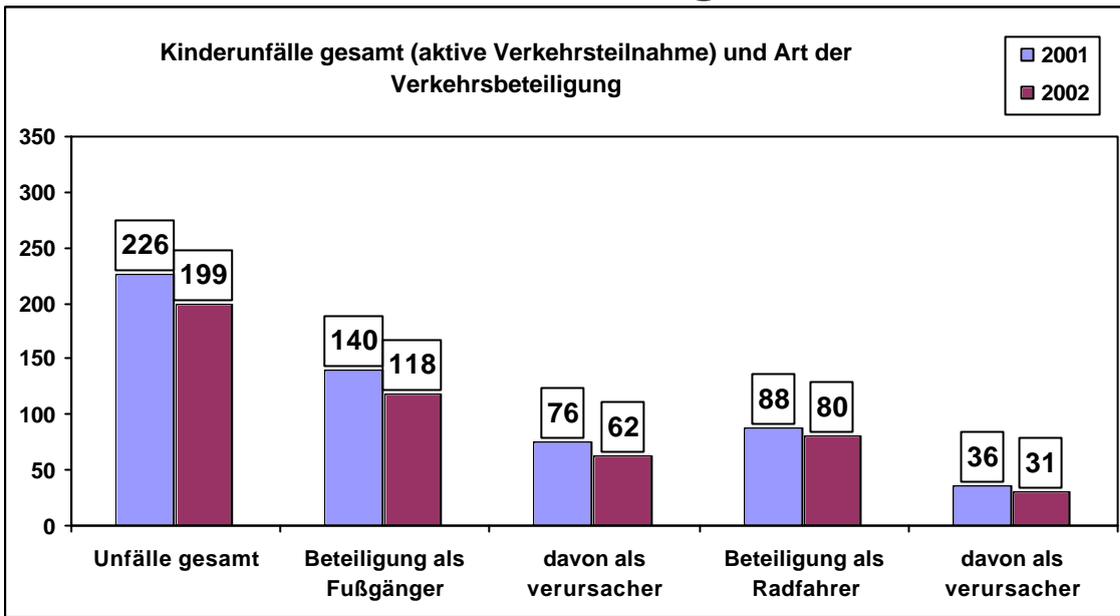
	< 15 Jahre	15 - 17 Jahre	18 - 24 Jahre	25 - 59 Jahre	> 59 Jahre	Summe
Fußgänger	116	20	41	207	98	482
Radfahrer	70	20	49	306	127	572
PKW	67	24	288	999	140	1518
mot. Zweiräder	0	44	58	260	28	390
Sonstige						152
						3114



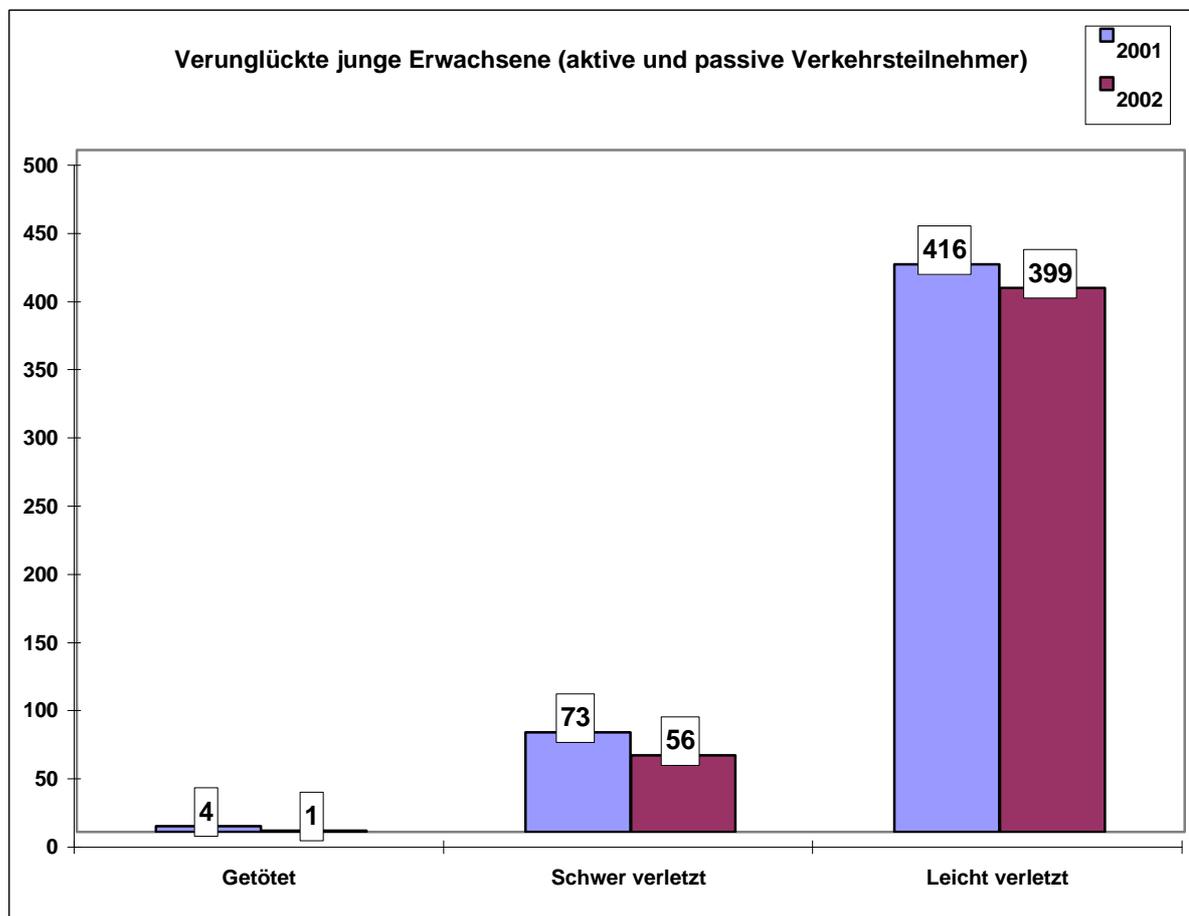
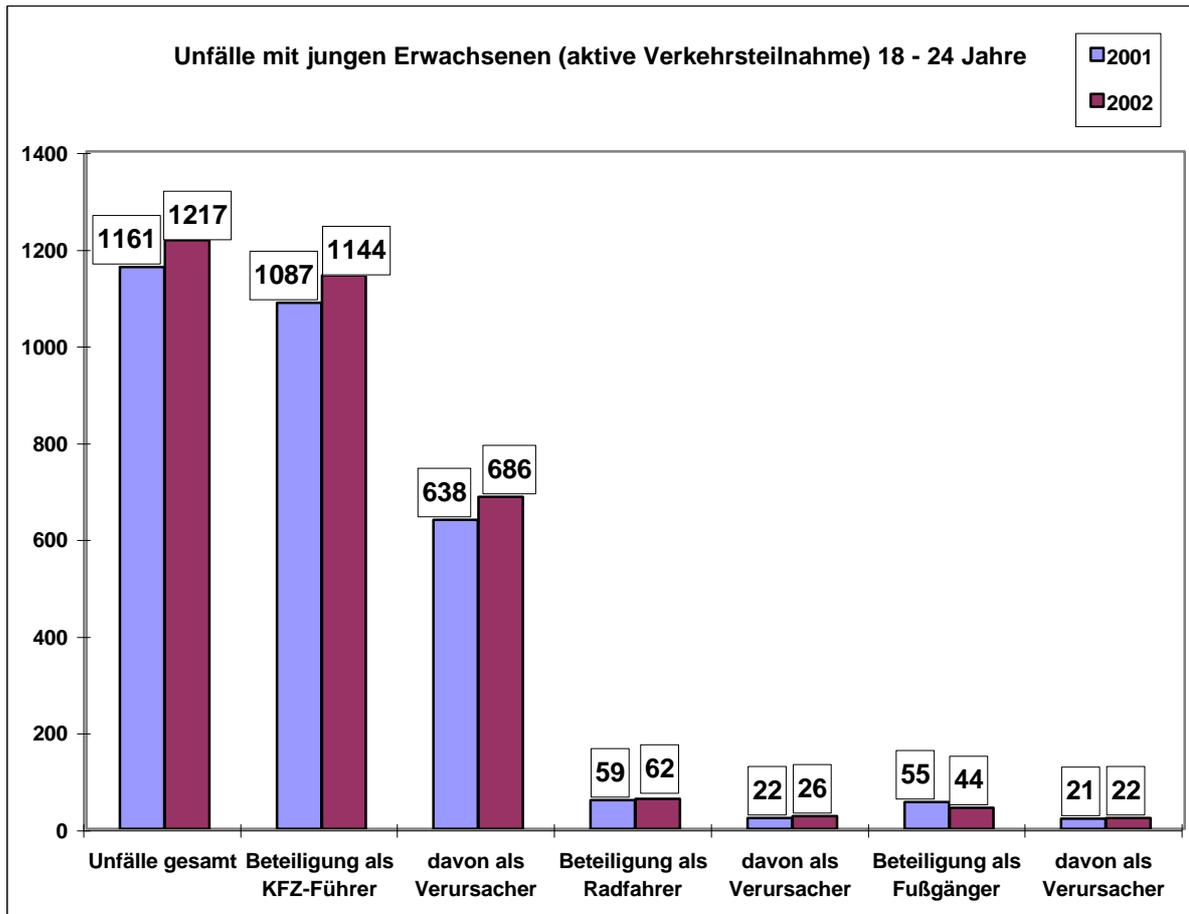
Getötete Personen nach Alter und Verkehrsbeteiligung

Gesamt '02		Gesamt '01			
16		25			
	< 15 Jahre	15 - 24 Jahre	25 - 59 Jahre	> 59 Jahre	Summe
Fußgänger '02			1	6	7
Fußgänger '01			4	6	10
Fahrradfahrer '02	1			2	3
Fahrradfahrer '01			3	1	4
PKW-Führer und Insassen '02		1	1	2	4
PKW-Führer und Insassen '01		4	2		6
Mot. Zweiradfahrer '02			2		2
Mot. Zweiradfahrer '01			3	2	5
					16
					25

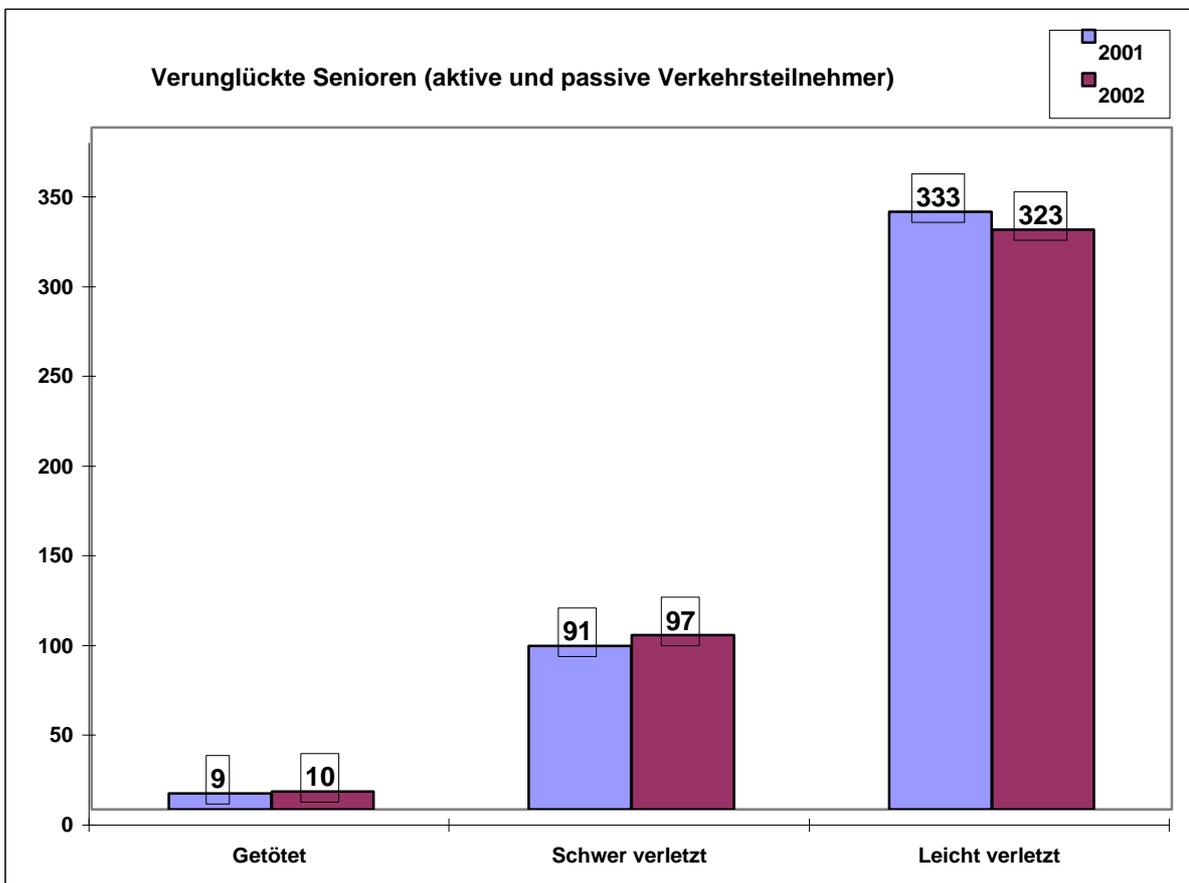
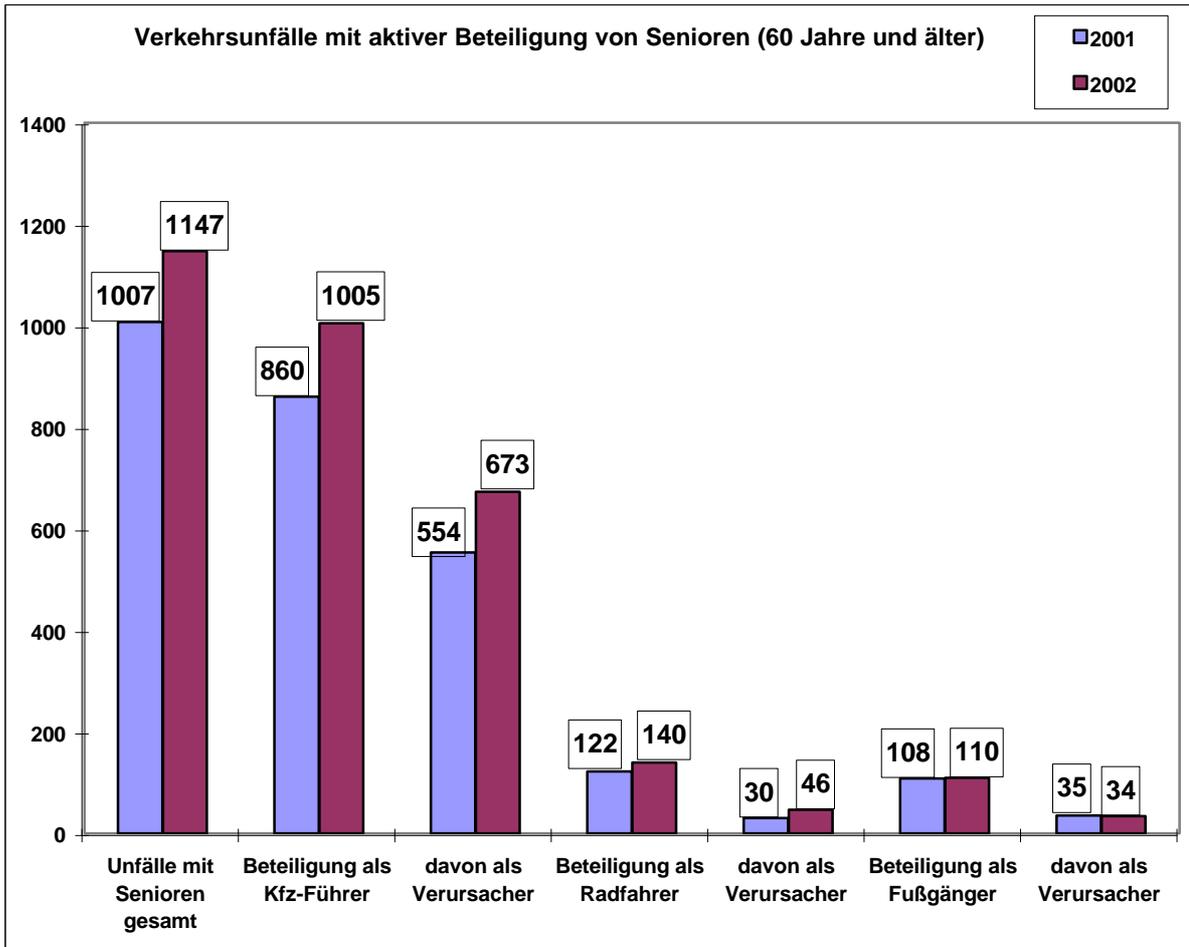
Kinder- und Schulwegunfälle



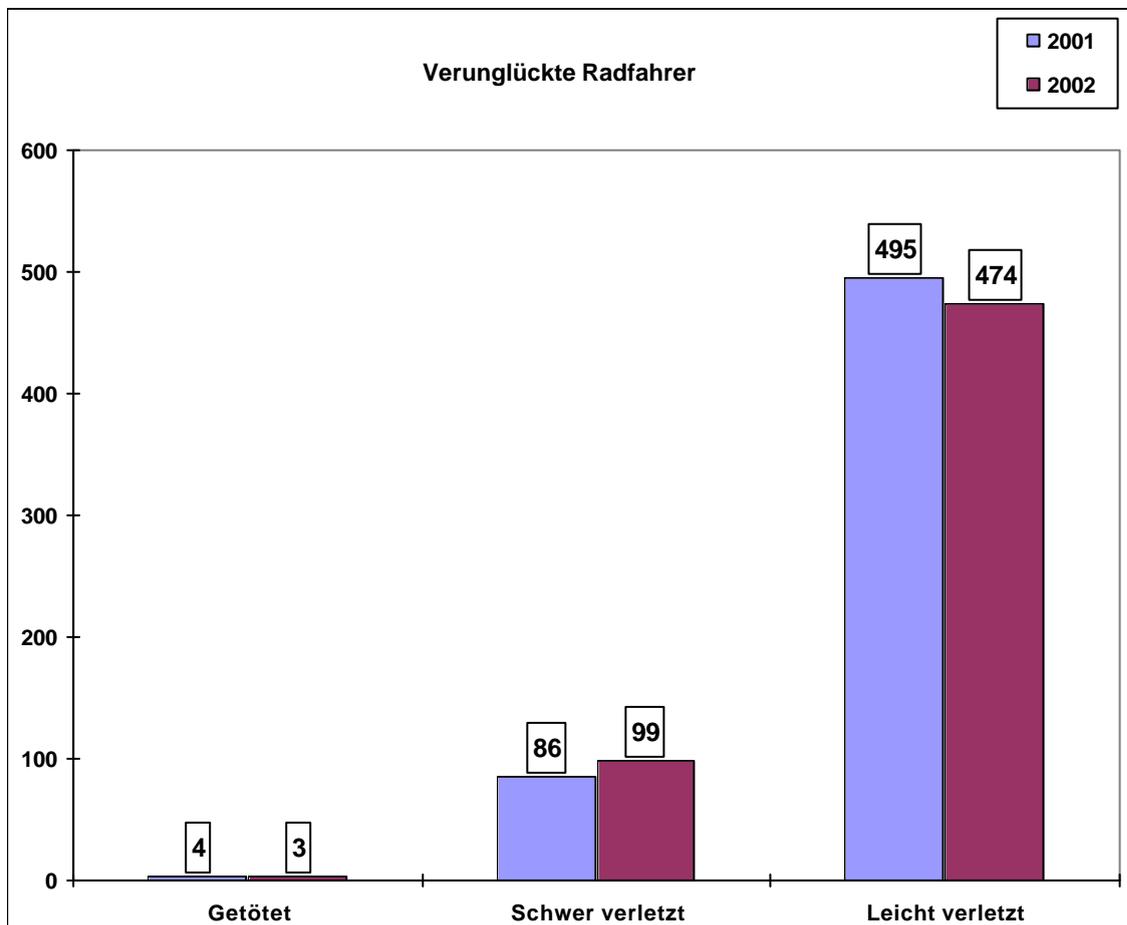
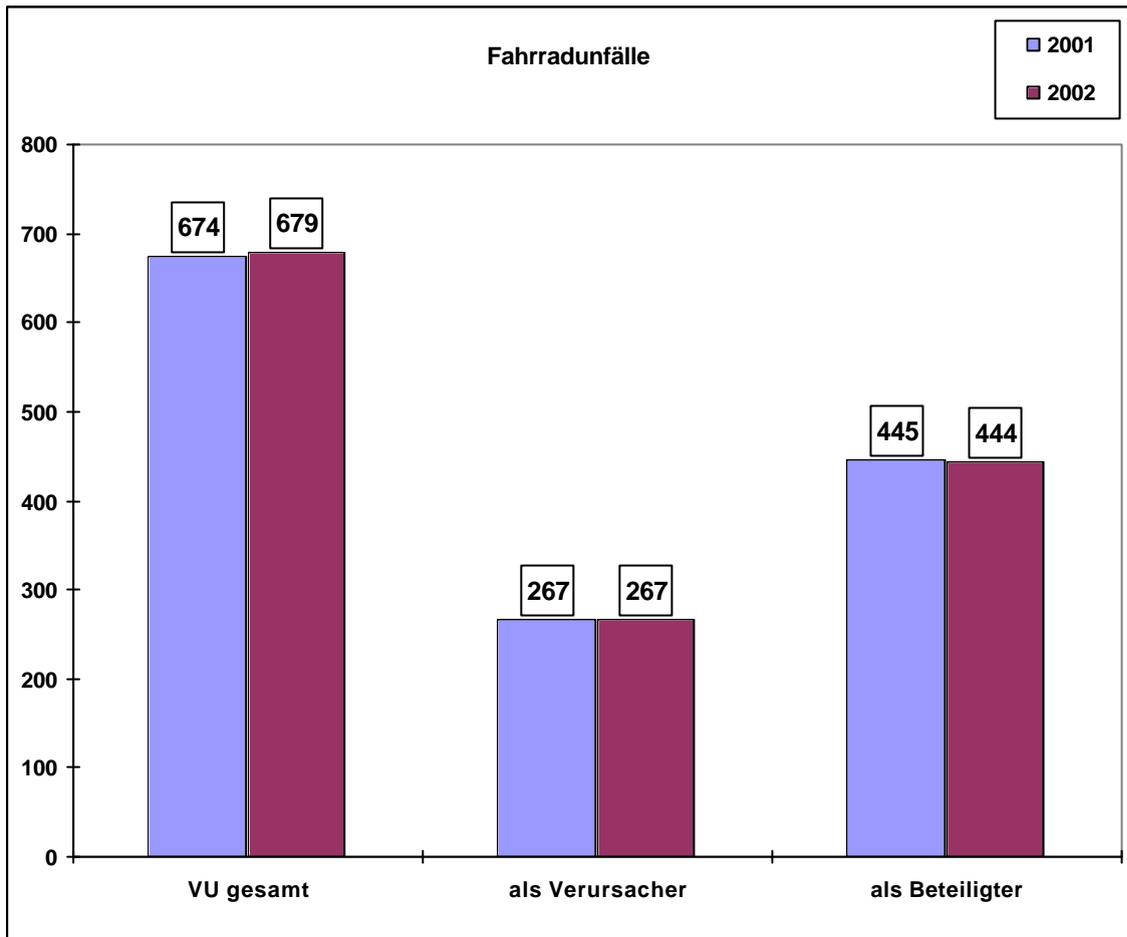
Junge Erwachsene



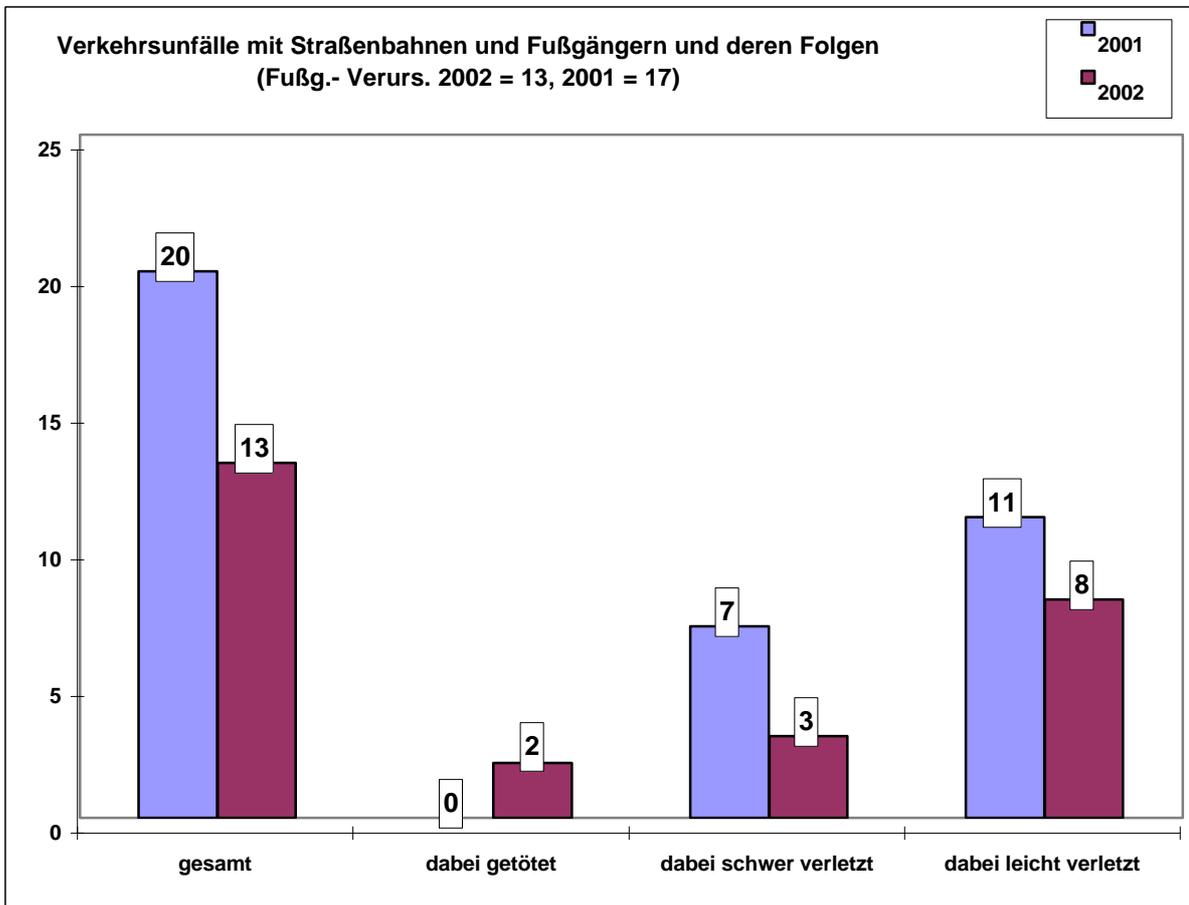
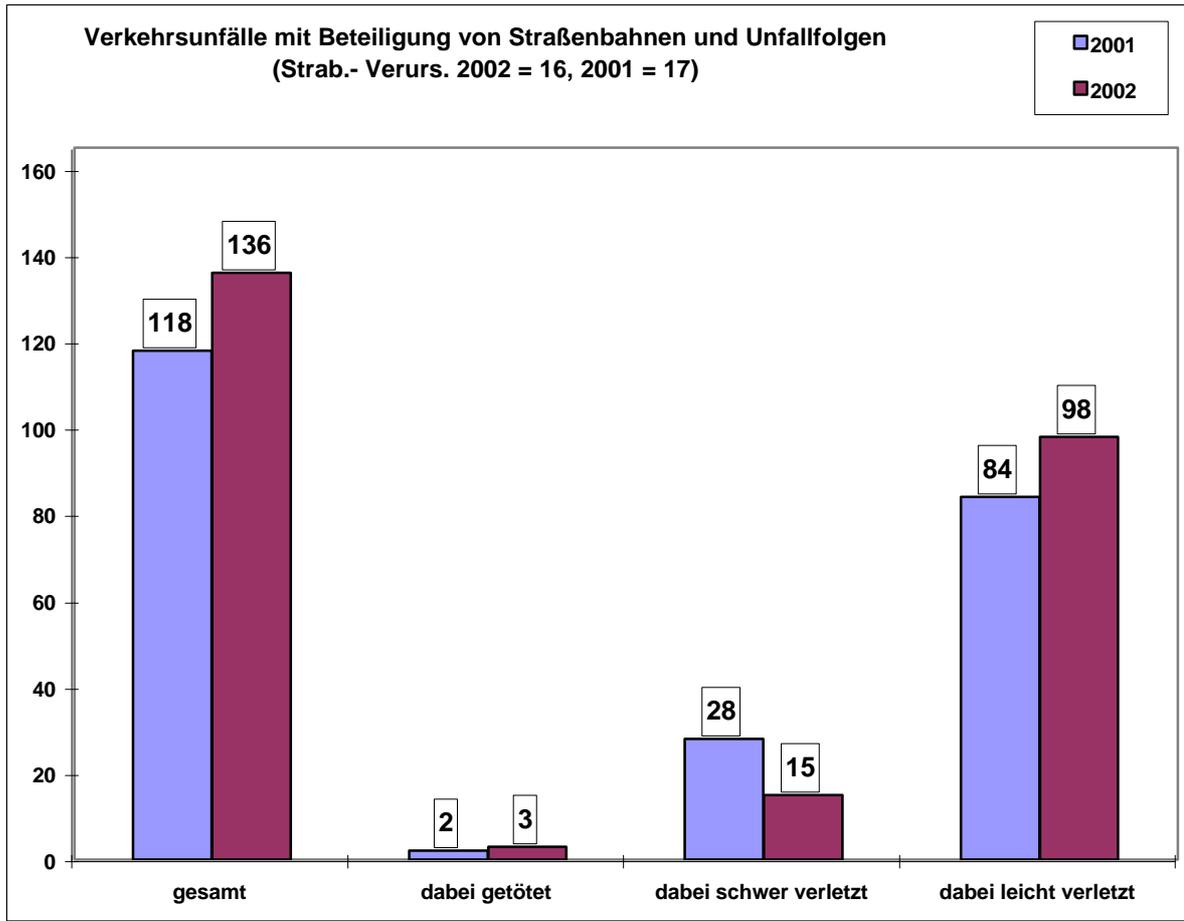
Seniorenunfälle



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	845	52	4	48	0	793
	b	480	32	2	30	0	448
	c	56,8	61,5	50,0	62,5	0,0	56,5
Nord	a	873	48	3	45	0	825
	b	420	35	2	33	0	385
	c	48,1	72,9	66,7	73,3	0,0	46,7
Ost	a	857	54	7	47	0	803
	b	392	22	1	21	0	370
	c	45,7	40,7	14,3	44,7	0,0	46,1
Süd	a	827	65	7	57	1	762
	b	357	43	5	37	1	314
	c	43,2	66,2	71,4	64,9	100,0	41,2
Südwest	a	883	61	6	55	0	822
	b	452	34	2	32	0	418
	c	51,2	55,7	33,3	58,2	0,0	50,9
P P 2002	a	4285	280	27	252	1	4005
	b	2101	166	12	153	1	1935
	c	49,0	59,3	44,4	60,7	100,0	48,3
P P 2001	a	4405	296	25	271	0	4109
	b	2286	187	7	180	0	2099
	c	51,9	63,2	28,0	66,4	0,0	51,1

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

Entwicklung der Hauptunfallursachen (HUU)

(außer Unfällen der Kategorie 5)

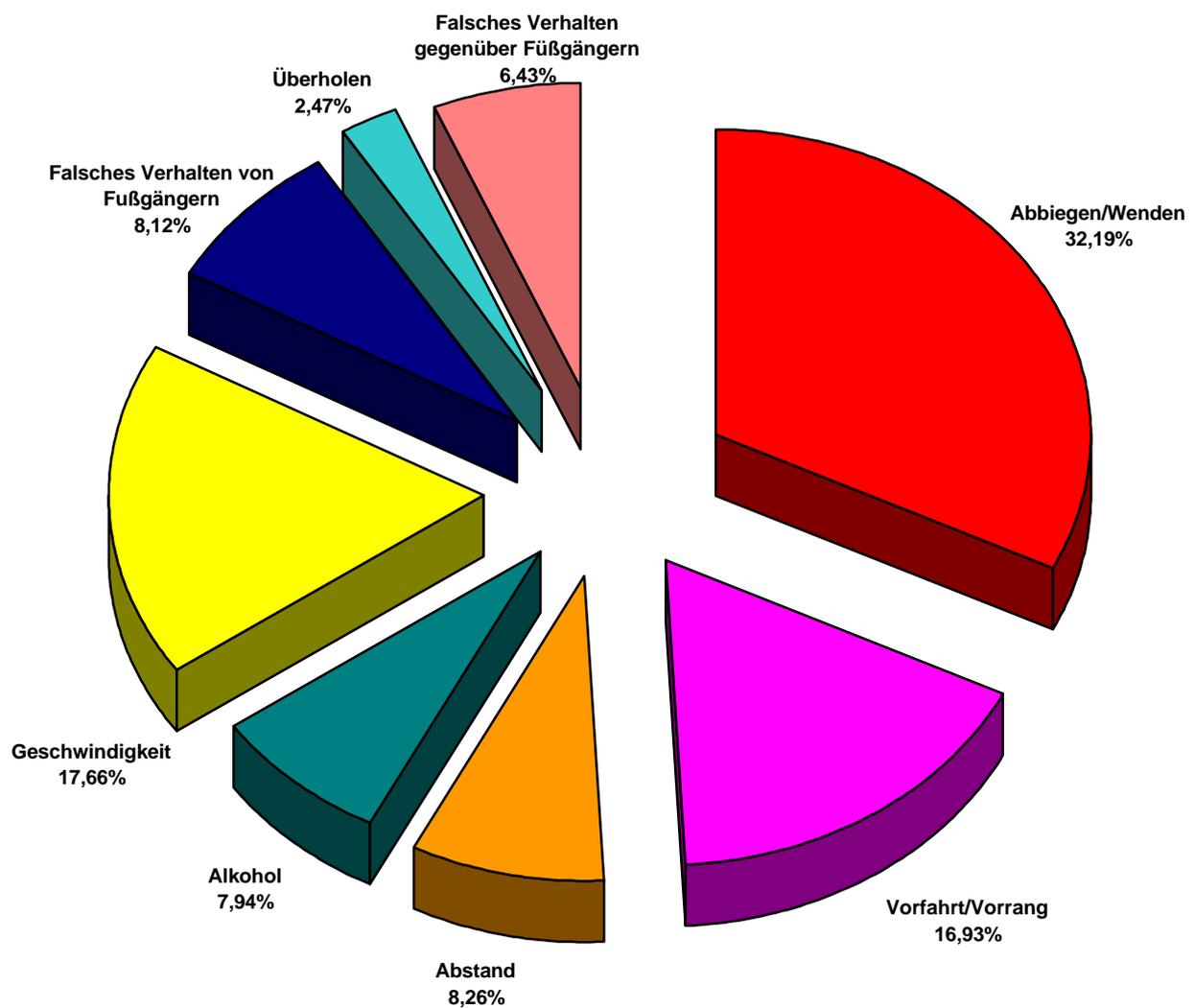
PI		Alkohol beim Fzg.-Führer	Geschwindigkeit	Abstand	Überholen	Vorfahrt Vorrang	Abbiegen Wenden	Falsches Verhalten geg. Fußgängern	Falsches Verhalten von Fußgängern
Mitte	Jahr 2002	59	78	113	12	133	341	50	91
	Jahr 2001	64	82	151	11	145	345	48	88
	abs.	-5	-4	-38	1	-12	-4	2	3
	in %	-7,81	-4,88	-25,17	9,09	-8,28	-1,16	4,17	3,41
Nord	Jahr 2002	71	92	144	17	167	276	32	36
	Jahr 2001	57	83	147	9	160	275	29	38
	abs.	14	9	-3	8	7	1	3	-2
	in %	24,56	10,84	-2,04	88,89	4,38	0,36	10,34	-5,26
Ost	Jahr 2002	59	249	6	27	150	207	72	91
	Jahr 2001	75	266	16	26	178	207	81	97
	abs.	-16	-17	-10	1	-28	0	-9	-6
	in %	-21,33	-6,39	300,00	3,85	-15,73	0,00	-11,11	-6,19
Süd	Jahr 2002	79	253	6	23	149	269	74	75
	Jahr 2001	88	224	24	29	135	328	90	74
	abs.	-9	29	-18	-6	14	-59	-16	1
	in %	-10,23	12,95	-75,00	-20,69	10,37	-17,99	-17,78	1,35
Südwest	Jahr 2002	70	80	83	26	122	278	46	53
	Jahr 2001	73	112	101	19	122	328	67	64
	abs.	-3	-32	-18	7	0	-50	-21	-11
	in %	-4,11	-28,57	-17,82	36,84	0,00	-15,24	-31,34	-17,19
P P	Jahr 2002	338	752	352	105	721	1371	274	346
	Jahr 2001	357	767	439	94	740	1483	315	361
	abs.	-19	-15	-87	11	-19	-112	-41	-15
	in %	-5,32	-1,96	-19,82	11,70	-2,57	-7,55	-13,02	-4,16
	Veränderung im Land NRW in %	-5,7	-9,9	-7,9	-3,8	-1,8	-3,8	-6,4	-3,9

Verkehrsunfälle mit Hauptunfallursachen

Anzahl der VU mit HUU : 3625

Anzahl der HUU bei diesen VU : 4259 (= 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 2002	13	46	72	10	67	107	46	86
	Jahr 2001	19	41	112	7	87	114	47	83
	abs.	-6	5	-40	3	-20	-7	-1	3
	in %	-31,58	12,20	-35,71	42,86	-22,99	-6,14	-2,13	3,61
Nord	Jahr 2002	27	60	118	14	101	124	31	35
	Jahr 2001	15	60	128	5	95	117	28	35
	abs.	12	0	-10	9	6	7	3	0
	in %	80,00	0,00	-7,81	180,00	6,32	5,98	10,71	0,00
Ost	Jahr 2002	15	190	3	7	83	126	70	86
	Jahr 2001	21	207	13	12	115	147	81	89
	abs.	-6	-17	-10	-5	-32	-21	-11	-3
	in %	-28,57	-8,21	-76,92	-41,67	-27,83	-14,29	-13,58	-3,37
Süd	Jahr 2002	25	167	6	15	88	133	73	73
	Jahr 2001	30	160	19	14	80	156	89	73
	abs.	-5	7	-13	1	8	-23	-16	0
	in %	-16,67	4,38	-68,42	7,14	10,00	-14,74	-17,98	0,00
Südwest	Jahr 2002	17	54	60	15	78	121	45	50
	Jahr 2001	29	74	70	9	70	139	66	56
	abs.	-12	-20	-10	6	8	-18	-21	-6
	in %	-41,38	-27,03	-14,29	66,67	11,43	-12,95	-31,82	-10,71
PP	Jahr 2002	97	517	259	61	417	611	265	330
	Jahr 2001	114	542	342	47	447	673	311	336
	abs.	-17	-25	-83	14	-30	-62	-46	-6
	in %	-14,91	-4,61	-24,27	29,79	-6,71	-9,21	-14,79	-1,79
	Veränderung im Land NRW in %	-7,2	-11,0	-8,7	-0,2	-1,4	-3,5	-6,1	-3,7

Überwachungsrelation bei den Hauptunfallursachen

Unfälle mit HUU gesamt	3625		
davon	a	b	c
Alkohol	338	1661	4,914
Geschwindigkeit *	752	12379	16,461
Abstand	352	924	2,625
Überholen	105	81	0,771
Vorfahrt / Vorrang	721	2590	3,592
Abbiegen / Wenden	1371	5386	3,929
Falsches Verhalten gegenüber Fußgängern	274	437	1,595
Falsches Verhalten von Fußgängern	346	440	1,272
Ursachen gesamt	4259		
Anzeigen und VG gesamt		23898	
Überwachungsrelation gesamt			6,593

a = Anzahl der HUU bei gespeicherten Verkehrsunfällen außer bei Bagatellunfällen der Kat. 5
 b = Anzeigen und Verwarnungsgelder
 c = Verkehrsüberwachungsrelation

* b = Kommunale Geschwindigkeitsüberwachung: 125.058 Anzeigen und Verwarnungsgelder
 * c = Kommunale und polizeiliche Geschwindigkeitsüberwachungsrelation: **182,762**

Blutproben

PI	£ 0,24 mg/l		0,25 - 0,54 mg/l		³ 0,55 mg/l		Summe 2002		Summe 2001	
	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b
Mitte	5	1	20	35	49	155	74	191	94	246
	Blutproben ausschließlich aufgrund des Verdachtes von BTM*						2	23	6	28
Nord	11	16	17	55	49	126	77	197	59	135
	Blutproben ausschließlich aufgrund des Verdachtes von BTM*						2	57	4	26
Ost	4	0	17	10	46	71	67	81	92	125
	Blutproben ausschließlich aufgrund des Verdachtes von BTM*						2	12	0	17
Süd	2	9	17	24	73	137	92	170	97	164
	Blutproben ausschließlich aufgrund des Verdachtes von BTM*						4	52	0	13
Südwest	5	9	19	55	58	118	82	182	87	129
	Blutproben ausschließlich aufgrund des Verdachtes von BTM*						5	17	6	12
PP	27	35	90	179	275	607	392	821	429	799
	Blutproben ausschließlich aufgrund des Verdachtes von BTM*						15	161	16	96

a: Maßnahmen nach VU

b: Maßnahmen ohne Schadensfolge

Atemalkoholanalysen

PI	Summe 2002	Summe 2001
	b	b
Mitte	278	354
Nord	134	69
Ost	47	71
Süd	113	98
Südwest	251	104
PP	823	696

Verkehrskontrollen

Überprüfung des Transports gefährlicher Güter		
	2001	2002
Kontrollierte Fahrzeuge:	494	368
Beanstandete Fahrzeuge:	131	187
Ordnungswidrigkeitenanzeigen:	126	110
Verwarnungsgelder:	21	15

Überprüfung der Beachtung der Sozialvorschriften		
	2001	2002
Kontrollierte Fahrzeuge:	5281	2516
Beanstandete Fahrer und Fahrzeuge:	2229	1813
Strafanzeigen:	1	14
Ordnungswidrigkeitenanzeigen:	1849	1497
Verwarnungsgelder:	379	302

Überprüfung der Beleuchtung		
	2001	2002
Überprüfte Fahrzeuge:	3927	5809
Beanstandete Fahrzeuge:	1194	1309

Verkehrskontrollen

Überprüfung von Schulbussen		
	2001	2002
Kontrollierte Fahrzeuge:	586	256
Beanstandete Fahrzeuge:	48	13
Ordnungswidrigkeitenanzeigen:	6	5
Verwarnungsgelder:	33	37

Überprüfung der Geschwindigkeit auf Schulwegen		
	2001	2002
Anzahl der überprüften Fahrzeuge:	23340	27822
Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit:	6345	7325
Ordnungswidrigkeitenanzeigen:	431	534
Verwarnungsgelder:	3774	4512

Überwachung des Anlegens von Sicherheitsgurten und der Benutzung der Rückhalteeinrichtungen für Kinder		
	2001	2002
Kontrollierte Fahrzeuge:	15232	26185
Beanstandungen:	4225	5224
davon		
Nichtanlegen des Gurtes:	3015	3406
Nichtbenutzen der Rückhalteeinrichtungen:	1210	1818

Überprüfung von Radfahrern		
	2001	2002
Kontrollierte Fahrräder und Radfahrer :	3512	4460
Beanstandete Fahrräder:	370	200
Beanstandete Radfahrer:	571	781

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

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

Örtliche Unfalluntersuchung / Unfallkommission

Im Jahr

(2001)	2002	wurden
(180)	167	Unfallhäufungspunkte bzw. -strecken durch die Polizei voruntersucht,
(36)	26	nähere Untersuchungen erforderlich,
(36)	11	Meldungen über Unfallstellen durch die Polizei an die Straßenverkehrsbehörde erstattet,
(25)	16	Verbesserungsmaßnahmen für notwendig gehalten und vorgeschlagen,
(12)	14	Verbesserungsmaßnahmen getroffen,
(19)	10	Gefahrenstellen beseitigt bzw. entschärft.

Untersuchungen gleichartiger Unfälle* an 11 Unfallhäufungsstellen

Untersuchungen	Unfälle gesamt	davon mit Personenschaden	dabei Tote	dabei Schwerverletzte	dabei Leichtverletzte	** VU-Kosten
Vorher	51	32	0	2	37	€ 692.954
Nachher	8	6	0	3	3	€ 322.625
Veränderungen absolut	- 43	- 26	0	1	- 34	€ - 370.329
Veränderungen in %	- 84,31%	- 81,25%	0	50,00%	- 91,89%	- 53,44%

* 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,- € VU mit leichtem Sachschaden = 3.886,- €

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

Hauptunfallschwerpunkte des Jahres 2002 in Düsseldorf

Nr.	Örtlichkeit	Unfallzahl
1	Worringer Platz	156
2	Mörsenbroicher Ei	142
3	Nordfriedhof (einschl. Unter- / Überführung)	130
4	Nordstern	87
5	Theodor-Heuss-Brücke	84
6	Stresemannplatz	82
7	Oberbilker Markt	75
8	Südring / Völklinger Straße	60
9	Erkrather Straße / Ronsdorfer Straße	59
10	Am Schönenkamp / Further Straße / A 46	57
11	Kennedydamm / Homberger Platz	56
12	Heinrich-Ehrhardt-Straße / Johannstraße / Ulmenstraße	53
13	Brüsseler Straße / Lütticher Straße	49
14	Fischerstraße / Klever Straße	49
15	Am Wehrhahn / Worringer Straße / Adlerstraße	46
16	Brüsseler Straße / Höhe Ausfahrt Oberkassel	43
17	Corneliusstraße / Herzogstraße	43
18	Witzelstraße / Moorenplatz	43
19	Auf'm Hennekamp / Mecumstraße	43
20	Werstener Kreuz	42
21	Dorotheenplatz	38
22	Prinz-Georg-Straße / Vagedesstraße	37
23	Grafenberger Allee / Lichtstraße / Sohnstraße	35
24	Vautierstraße / Simrockstraße	34
25	Bergische Landstraße (Serpentinen)	33

*Gesamtunfalllage mit Bagatellunfällen

Verkehrssicherheitsberatung

Veranstaltungsart	Anzahl der Teilnehmer	
	2001	2002
Einsatz der Verkehrspuppenbühne		
in Kindergärten	1674	2401
in Grund- und Sonderschulen	12129	11676
Sonstige Einsätze in Kindergärten einschließlich praktischer Unterweisung und Übungen	8715	10139
Sonstige Einsätze in Schulen einschl. praktischer Unterweisungen / Übungen auf dem Schulhof / in der Jugendverkehrsschule / auf öffentlichen Straßen		
im ersten Schuljahr	7035	7915
im zweiten Schuljahr	1656	2250
im dritten Schuljahr	1918	1853
im vierten Schuljahr	8839	12659
in der Sekundarstufe I	2081	4846
in der Sekundarstufe II	363	570
Aufklärungsveranstaltungen für Jugendliche aufgrund von Auflagen durch den Jugendrichter	--	0
Sonstige Informationsveranstaltungen für Jugendliche außerhalb der Schule	3399	1157
Veranstaltungen für Fahranfänger	7	0
Verkehrssicherheitstage / - wochen	801	2180
Sonstige öffentliche oder geschlossene Veranstaltungen	7890	13108
Besondere Veranstaltungen für Senioren	4618	4629
Gesamtsumme aller Teilnehmer	61125	75383

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 -