

Verkehrsbericht

2003



Polizeipräsidium
Düsseldorf

Unsere Landeshauptstadt Düsseldorf vereint auf engem Raum die unterschiedlichsten Verkehrsarten, angefangenen vom Fußgänger- über den Radverkehr, den motorisierten Individualverkehr, den Geschäfts- und Schwerlastverkehr bis hin zum öffentlichen Nah- und Schienenverkehr in konzentrierter Form.

Aufgrund ihrer übergeordneten Bedeutung als Verwaltungs-, Wirtschafts-, Einkaufs- und Freizeitzentrum mit internationalem Flughafen und wichtigem Messestandort strömen zusätzlich tagtäglich mehrere hunderttausend Einpendler in unsere Stadt, um hier Arbeits-, Geschäfts- oder Freizeittätigkeiten nachzugehen.

Bei dieser Vielzahl an Verkehrsbewegungen ist die Verkehrssicherheit von ganz entscheidender Bedeutung, damit sich die Menschen in unserer Stadt sicher zu ihren jeweiligen Zielen bewegen und Einwohner wie Besucher die Freiheit und Vielfalt einer prosperierenden Großstadt erleben und genießen können.

Mobilität ist in der heutigen Gesellschaft ein hohes und wichtiges Gut, das allen jedoch nur dann gleichermaßen zuteil wird, wenn auch die Regeln für einen sicheren Verkehr von jedermann beachtet werden.

Verkehrsdziplin, regelgerechtes Verhalten und Rücksichtnahme auf den anderen und insbesondere den schwachen Verkehrsteilnehmer sind daher unverzichtbar für Gesundheit und Lebensqualität aller.

Helmut Hoffmann,
Leiter des Dezernats für Verkehrsangelegenheiten im Polizeipräsidium Düsseldorf

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>
Vorwort	1
I) Begriffsbestimmungen	2 - 3
II) Erläuterungen zur Verkehrsunfallsituation 2002	4 - 10
- Verkehrsunfallzahlen im Vergleich	4
- Langzeitentwicklung	4
- Kinder und Schulwegunfälle	5
- Unfälle mit jungen Erwachsenen und Seniorenunfälle	6
- Fahrradunfälle	7
- Straßenbahnunfälle	8
- Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort	8
- Hauptunfallursachen	8 - 9
- Blutproben und Atemalkoholanalysen	9
- Verkehrskontrollen und Schwerpunkteinsätze	10
- Örtliche Unfalluntersuchung	10 - 11
III) Verkehrssicherheitsberatung	12 - 14
IV) Verkehrsregelung und -lenkung	15 - 17
V) Tabellen / Diagramme	18 - 42
- Daten zur Landeshauptstadt Düsseldorf	18
- Verkehrsunfälle in Düsseldorf (Tabelle / Diagramme)	19 - 20
- Langzeitentwicklung (Tabelle / Diagramm)	21 - 22
- Gesamtunfälle / Unfallfolgen in den Polizeiinspektionen (Tabellen)	23 - 24
- Verunglückte / getötete Personen (Tabellen / Diagramm)	25
- Kinder- und Schulwegunfälle (Diagramme)	26
- Unfälle Junger Erwachsener (Diagramme)	27
- Seniorenunfälle (Diagramme)	28
- Fahrradunfälle (Diagramme)	29
- Straßenbahnunfälle (Diagramme)	30
- Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort (Tabelle)	31
- Hauptunfallursachen (Tabellen / Grafik)	33 - 35
- Blutproben und Atemalkoholanalysen (Tabellen)	36
- Verkehrskontrollen (Tabellen)	37 - 38
- Verkehrsbehinderungen (Tabellen)	39
- Örtliche Unfalluntersuchung / Unfallkommission	40
- Hauptunfallschwerpunkte des Jahres 2002 (Tabelle)	41
- Verkehrssicherheitsberatung (Tabelle)	42

Vorwort

Der "Verkehrsbericht 2003" des Polizeipräsidiums Düsseldorf erläutert in Zahlen, Tabellen und Textbeiträgen das Verkehrsunfallgeschehen des Jahres 2003 in unserer Landeshauptstadt Düsseldorf und berichtet über die polizeilichen Maßnahmen des vergangenen Jahres im Bereich der Verkehrsüberwachung, der Verkehrsregelung und der Verkehrsprävention in Form der Verkehrserziehung und -beratung.

Nach dem Rückgang im Jahr 2002 gab es auch im vergangenen Jahr erneut eine leichte Verringerung der Gesamtzahl der Unfälle.

Diese wird getragen von der rückläufigen Zahl der leichten Sachschadensunfälle, während Verkehrsunfälle mit Personenschaden geringfügig über dem Vorjahresniveau lagen und solche mit schwerwiegendem Sachschaden leicht anstiegen.

Parallel zur Entwicklung der Verkehrsunfälle mit Personenschaden weist die Statistik eine leicht über dem Vorjahreswert liegende Zahl verletzter Personen aus, die jedoch ausschließlich im Anstieg der Leichtverletzten begründet ist, während bei den gravierenderen Folgen auch 2003 erneut ein Rückgang registriert werden konnte.

So verringerte sich die Zahl der Verkehrstoten von 16 im Jahr 2002 nochmals deutlich auf 9 im Jahr 2003; dies ist die niedrigste Zahl an Todesopfern im Straßenverkehr seit Einführung der Verkehrsunfallstatistik 1949. Mit 425 sank auch die Zahl schwer verletzter Personen auf einen historischen Tiefstand.

Diese erfreulichen Tatsachen dürfen indes nicht dazu führen, inne zu halten und in den Bemühungen um die Sicherheit im Straßenverkehr nachzulassen; vielmehr müssen alle ihre Kraft darauf richten, diese positive Entwicklung fort zu führen.

Auch wenn Fahrzeugtechnik und -sicherheit sich ständig verbessern, darf nicht vergessen werden, dass weder Fußgänger noch Radfahrer über „Knautschzonen“ oder Airbags verfügen und sich gerade unter ihnen die schwächsten Verkehrsteilnehmer, nämlich Kinder und Senioren, befinden.

Während im vergangenen Jahr nur vier Kinder mehr verunglückten als im Jahr zuvor, stieg die Zahl der Verunglückten bei den Senioren stärker an.

Die Polizei führt daher auch im Jahr 2004 ihre Anstrengungen zur Senkung der Kinderunfälle unvermindert fort und richtet ihre Bemühungen ebenso auf eine Verringerung der Unfallfolgen bei Fußgängern, Radfahrern und Senioren.

Dies bedeutet konsequente Ahndung von Verkehrsverstößen, um eine größere Verkehrsdisziplin aller zu erreichen, gepaart mit wirkungsvoller Verkehrsvorbeugung durch professionelle Verkehrserziehung und Verkehrsberatung.

Die Polizei wird dabei weiterhin in guter Zusammenarbeit mit den anderen Trägern der Verkehrssicherheitsarbeit, beispielhaft seien hier das Amt für Verkehrsmanagement, die kommunale Verkehrsüberwachung des Ordnungsamtes, die Verkehrswacht Düsseldorf e.V. und die Rheinbahn-AG genannt, agieren.

Düsseldorf, im Februar 2004

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 in ursächlichem 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 (Kategorie-5-Unfälle) werden nur zahlenmäßig festgehalten.

Inline-Skater werden entsprechend der BGH-Entscheidung vom 19.03.2002 weiter als ein 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, - die im Verwarnungsgeldverfahren abgeschlossen werden können <i>oder</i> - mit Straftatbestand (ohne Alkoholeinwirkung oder Unfallflucht) bzw. Ord- 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 Sozii.

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 für jeden Beteiligten und bis zu zwei allgemeine Ursachen angegeben werden.

II) Erläuterungen zur Verkehrsunfallsituation 2003

Verkehrsunfallzahlen im Vergleich (vgl. S. 18 - 20, 23 - 25)

Im Jahr 2003 ereigneten sich in Düsseldorf *insgesamt* 24.705 Verkehrsunfälle. Dies waren - 754 Unfälle oder - 3,0 % weniger als im Vorjahr.

Damit unterscheidet sich die Verkehrsunfallentwicklung in Düsseldorf von der Entwicklung im Land NRW. Dort stagniert die Gesamtunfallzahl mit - 0,1 % fast unverändert bei insgesamt 555.965 (- 813).

Bei Verkehrsunfällen mit Personenschaden verlief die Entwicklung in Düsseldorf dagegen nicht so positiv wie bei der Gesamtunfallzahl. Diese Unfallzahl stieg leicht um + 1,4 % auf 2.610 (+ 36), während sie im Landesdurchschnitt leicht um - 0,3 % auf 69.576 (- 241) sank.

Bei der differenzierteren Betrachtung der Verunglücktenentwicklung wird deutlich, dass sich dieser leichte Anstieg ausschließlich in einer Zunahme der leicht verletzten Unfallbeteiligten niederschlug. Deren Zahl stieg deutlich um + 3,3 % auf 2.755 (+ 89), während die Zahl der schwer verletzten Betroffenen um - 5,3 % auf 425 (- 24) und die der tödlich verunglückten Menschen sogar um - 43,8 % auf 9 (- 7) fiel.

Damit liegt die Zahl der Verkehrstoten im Stadtgebiet Düsseldorf seit dem Beginn der Unfallstatistik im Jahr 1949 auf einem historischen Tiefstand.

Wie im letzten Jahr auch waren die meisten tödlich Verunglückten nicht motorisiert, mehr als Dreiviertel waren als Fußgänger (4) oder Radfahrer (3) in die Unfallgeschehen verwickelt. Eine weitere Betroffene war Beifahrerin in einem Pkw, so dass nur einer der Unfalldoten als Motorradfahrer aktiv ein Kraftfahrzeug im Straßenverkehr führte.

Bereits bei dieser Betrachtung wird zweierlei deutlich: zum einen, wie wichtig passive Sicherheitselemente in Fahrzeugen oder am Körper zum eigenen Schutz wie auch zum Schutz anderer Verkehrsteilnehmer sind; und zum anderen, dass die eigene Verkehrsteilnahme als sogenannter ungeschützter Verkehrsteilnehmer, dies sind vor allem Fußgänger und Radfahrer ohne eine schützende Knautschzone, ständiger Aufmerksamkeit und Vorsicht bedarf.

Langzeitentwicklung (vgl. S. 21 - 22)

Die Polizei wird bei weitem nicht bei allen Verkehrsunfällen zur Unfallaufnahme herbeigerufen. Besonders bei zumindest scheinbar geringen Sachschäden ist die Bereitschaft der Beteiligten, den Schaden ohne Einbindung der Polizei zu regulieren, nicht selten anzutreffen. Bei Verkehrsunfällen mit Personenschaden sinkt diese Bereitschaft allerdings deutlich. In diesem Sinne sind die Unfallzahlen der Polizei kein 100-prozentig zutreffendes Spiegelbild der tatsächlichen Unfallsituation, zeigen aber sehr wohl Entwicklungen und Veränderungen auf.

Dies gilt besonders bei der Auswertung der Langzeitentwicklung. Hier zeigt sich, dass trotz unverändert hohem Kfz-Bestand und einer hohen Zahl täglicher Pendlerfahrten

nach oder von Düsseldorf die Gesamtunfallzahl nach einem mehrjährigen deutlichen Anstieg nun im zweiten Jahr in Folge sinkt. Die Zahl der Unfälle mit Personenschaden unterliegt dagegen seit über 10 Jahren unterschiedlichen Schwankungen, bleibt in diesem Betrachtungszeitraum jedoch stets deutlich unter 3.000 pro Jahr. Diese insgesamt doch hoffnungsvollen Entwicklungen werden durch die bereits angesprochene niedrige Zahl von Unfalltoten des Jahres 2003 abgerundet.

Es ist also nicht zu erwarten, dass die Höchstwerte der Vergangenheit trotz unverändert hoher und teilweise sogar zunehmender Verkehrsdichte auf den Straßen wieder erreicht werden.

Kinder- und Schulwegunfälle (vgl. S. 26)

Unter *Schulwegunfällen* sind Unfälle definiert, an denen schulpflichtige Kinder und Jugendliche im Alter von 6 bis 17 Jahren aktiv beteiligt sind und die auf dem Schulweg passieren.

Im Jahr 2003 ereigneten sich nur 19 solcher Unfälle gegenüber 27 im Vorjahr.

Wegen der geringen Fallzahlen erfolgt kein statistischer Vergleich mit den Vorjahresdaten. Jeder Schulwegunfall wird innerhalb der Polizei besonders aufmerksam hinsichtlich den Schadensverlauf begünstigender Faktoren überprüft, um Gefahrenquellen zu beseitigen und Wiederholungen zu verhindern. Die Polizistinnen und Polizisten des örtlichen Bezirksdienstes erhalten davon Kenntnis und arbeiten in Zusammenarbeit mit den Schulen und/oder Eltern das Geschehen auf. Dadurch lassen sich erfolgreich positive Verhaltensänderungen bei den Betroffenen und den Mitschülerinnen und -schülern bewirken.

In der Regel kann dabei auf die Aktivitäten der Verkehrssicherheitsarbeit in den vorschulischen Einrichtungen aufgebaut werden. Wichtigste und unerlässliche Unterstützung muss diese Arbeit allerdings durch verkehrserzieherische Vorleistungen der Eltern in Familie und Freizeit erhalten. Diese Bemühungen zum Schutz der Kinder und Schüler sind im Vorschul- sowie Schulbereich unverändert fortzuführen.

Die Zahl der *Kinderunfälle* ist dagegen gestiegen. Dies gilt sowohl für die Gesamtunfallzahl, die um + 2,7 % auf 267 (+ 7) stieg wie auch für die Unfälle mit aktiver Verkehrsteilnahme der Kinder (ohne Kategorie 5, Kinder im Alter bis einschließlich 14 Jahren), die sich sogar um + 7,5 % auf 214 (+ 15) erhöhte.

Aus den unterschiedlichen prozentualen Veränderungen ist zu erkennen, dass dieser Anstieg der Kinderunfallzahl alleine auf die Zunahme von Unfällen mit aktiver Kinderbeteiligung in der Freizeit beruht. Dabei stieg hier auch nur die Zahl der Unfälle, an denen Kinder als Fußgänger beteiligt waren (+ 24/ + 20,3 %), während die Zahl der Unfälle mit Beteiligung von Kindern als Radfahrer um - 13 (- 16,3 %) sank.

Die mit Abstand 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. 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 Fehlen der von der Straßenverkehrsordnung geforderten Bremsbereitschaft und Verringerung der Geschwindigkeit gegenüber Kindern als Fußgänger oder Radfahrer.

Mit dem Anstieg der Kinderunfälle korrespondiert der Anstieg der verunglückten Kinder um + 1,5 % auf 263 (+ 4). Einziger positiver Aspekt dieser Entwicklung ist die Verringerung der Unfallfolgen. Im Jahr 2003 wurde kein Kind durch einen Verkehrsunfall getötet und die Zahl schwer verletzter Kinder sank deutlich um ein Drittel. Die Verunglücktenhäufigkeitszahl der Kinder in Düsseldorf stieg im Jahr 2003 auf 365 und liegt damit erkennbar über dem Vorjahreswert von 353 (Land NRW: 2002 = 339/2003 = 329).

Die Polizei wird sich auch im Jahr 2004 mit unvermindertem Einsatz darum bemühen, die Realisierung des landesweiten Ziels „Die Sicherheit für Kinder im Straßenverkehr zu erhöhen“ durch eine Reduzierung der Kinderverunglücktenzahl in Düsseldorf zu unterstützen. Zwar konnte der im Jahr 2002 erreichte niedrigere Verunglücktenhäufigkeitswert nicht ganz gehalten werden, aber in der Zusammenarbeit mit der Stadt Düsseldorf, der Verkehrswacht Düsseldorf e.V. und der Rheinbahn AG werden erneut alle Anstrengungen unternommen, das Ziel in 2004 zu verwirklichen.

Unfälle mit jungen Erwachsenen (vgl. S. 27)

Die Zahl der Unfälle mit *Jungen Erwachsenen* zwischen 18 - 24 Jahren (aktive Verkehrsbeteiligung) hat sich nach dem Anstieg des Vorjahres nun erfreulicherweise deutlich um - 17,7 % auf 1.002 (- 215) verringert.

Dieser Rückgang betrifft die Verkehrsbeteiligung der Jungen Erwachsenen als Kfz-Führer und Radfahrer, während deren Beteiligung als Fußgänger anstieg. 58,4 % der bei diesen Verkehrsunfällen von der Polizei festgestellten Ursachen setzten die Jungen Erwachsenen. Die häufigsten Ursachen waren Fehler beim Abbiegen, Einfahren in den fließenden Verkehr und nicht der jeweiligen Verkehrssituation oder den Straßenverhältnissen angepasste Geschwindigkeit. Erst dann folgten das Nichtbeachten der Vorfahrt/ des Vorrangs anderer und Alkoholeinfluss.

Mit der Abnahme der Unfallzahl verringerte sich auch die Zahl der Verunglückten um - 5,0 % auf 433 (- 23). Die Verunglücktenhäufigkeitszahl sank ebenfalls, liegt aber unverändert hoch bei 1.144 und damit nur knapp unter der des Landes NRW von 1.182.

Seniorenunfälle (vgl. S. 28)

In der statistischen Auswertung der Unfälle mit *Senioren/-innen* erfolgte mit Jahresbeginn 2003 die bundesweite Anpassung der Zählweise. Dabei werden nur noch Verkehrsteilnehmer berücksichtigt, die 65 Jahre oder älter sind (zuvor 60 Jahre oder älter).

Die Zahl der Unfälle in dieser Altersgruppe mit aktiver Beteiligung der Senioren/-innen blieb im Vergleich zum Vorjahr mit 689 nahezu unverändert (+ 1/ + 0,1 %). Anders als bei anderen Altersgruppen ergab sich im Jahr 2003 in der Art der Unfallbeteiligung der Senioren/-innen keine auffällige Veränderung, lediglich eine geringe Zunahme als Kfz-Führer um + 3,1 %.

Unverändert die häufigsten Ursachen bei den Senioren/-innen als Kfz-Führer waren Fehler beim Abbiegen und Vorfahrt-/Vorrangverstöße. Als Fußgänger war eine wesentliche Ursache das falsche Verhalten beim Überschreiten der Fahrbahn. Andere Verkehrsteilnehmer missachteten bei diesen Unfällen häufig die Regelungen an Lichtsignalanlagen oder machten Fehler beim Rückwärtsfahren bzw. Wenden. Hier spielen sicherlich auch die eingeschränkten körperlichen Reaktionsmöglichkeiten der Seniorin/ des Seniors auf solches Fehlverhalten anderer eine Rolle. Oftmals fehlt es den Senioren/-innen auch am eigenen Gefahrenbewusstsein im Umfeld von rangierenden Fahrzeugen.

Trotz stagnierender Unfallzahlen ist die Zahl der verunglückten Senioren/-innen deutlich um + 12,4 % auf 308 (+ 34) gestiegen. Ein schwacher Trost ist der deutliche Rückgang der getöteten Senioren/-innen, obwohl deren Anteil an allen Verkehrstoten mit mehr als 55 % nicht dem Bevölkerungsanteil entspricht.

Allerdings liegt die Verunglücktenhäufigkeitszahl der Senioren/-innen auch nach einem Anstieg auf 299 noch weit unter der der Jungen Erwachsenen.

Fahrradunfälle (vgl. S. 29)

Im Jahr 2003 war „Die Sicherheit für *Radfahrer/-innen* im Straßenverkehr zu erhöhen“ ein weiteres verkehrspolizeiliches Ziel in Düsseldorf. Leider konnte dieses Ziel trotz unterschiedlicher Aktivitäten nicht erreicht werden.

Die Zahl der Fahrradunfälle stieg um + 10,5 % auf 750 (+ 71). Dabei wurden mit 637 auch entsprechend + 10,6 % mehr Radfahrer/-innen (+ 61) verletzt oder getötet. Dieser Anstieg ist mit der erlebbaren Zunahme der Radfahrer/-innen im Verkehrsbild der Stadt zu erklären, die auch die zusätzlichen Gestaltungselemente wie Radfahrstreifen und punktuelle örtliche Verbesserungen für den Radverkehr erkennbar nutzten. Das gilt besonders für die Freizeitverkehre mit dem Rad, die durch den sehr guten Sommer des letzten Jahres sichtlich intensiver waren.

Bei weit mehr als der Hälfte der Unfälle mit Radfahrern/-innen setzten andere Verkehrsteilnehmer die wesentlichen Ursachen. Deren mit Abstand häufigste Ursachen waren Fehler beim Abbiegen oder Ein-/Ausfahren aus Grundstücken bzw. vom Fahrbahnrand.

Allerdings liegt die Ursache für einen Verkehrsunfall, bei dem der Gehweg durch den Radfahrer/ die Radfahrerinnen oder ein Radweg verbotswidrig gegen die vorgeschriebene Fahrtrichtung befahren wurde, in der Regel bei den anderen Unfallbeteiligten. Dieses Fehlverhalten der Radfahrer/-innen wurde von der Polizei 212mal bei Verkehrsunfällen festgestellt. Weitere wesentliche Ursachen der Radfahrer/-innen waren das Fahren unter Alkoholeinfluss und Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr.

Wichtig für eine sichere Verkehrsteilnahme mit dem Fahrrad sind die gute Sichtbarkeit des nicht geschützten Verkehrsteilnehmers auf der einen und dessen Beachtung von Verkehrsvorschriften auf der anderen Seite. Der Grundsatz, möglichst vorausschauend zu fahren und gegebenenfalls einmal mehr als einmal zu wenig abzubremesen, hat für den eigenen Schutz des Radfahrers/ der Radfahrerin sogar mehr Bedeutung, als für die Sicherheit anderer Verkehrsteilnehmer.

Straßenbahn- und Linienbusunfälle (vgl. S. 30)

Die Zahl der Verkehrsunfälle mit Beteiligung von *Straßenbahnen* hat sich im vergangenen Jahr nur leicht um - 4,4 % auf 130 (- 6), verbunden mit einem deutlicheren Rückgang der Verunglücktenzahl um - 13,8 % auf 100 (- 16), gesenkt. 19 der Verunglückten (19 %) kamen in den Straßenbahnen mittelbar durch Verkehrsvorgänge oder unmittelbar durch die Unfälle zu Schaden, 17mal waren Fußgänger (17 %) mit den entsprechend schweren Konsequenzen an den Unfällen beteiligt.

Die häufigsten Ursachen beim Zustandekommen dieser Unfälle waren das Nichtbeachten von Lichtsignalanlagen und Fehler beim Wenden.

Zusätzlich wertete die Polizei 71 Verkehrsunfälle mit Linienbussen mit 71 Verunglückten aus. Die Zahl der im Linienbus selbst Verunglückten beläuft sich auf 61 (86 %).

Die häufigsten Ursachen waren hier Fehler beim Abbiegen und Wenden, aber auch Fehler gegenüber und falsches Verhalten von Fußgängern.

Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort (vgl. S. 31)

Die Zahl der Verkehrsunfälle mit Flucht stieg leicht um + 2,5 % auf 4.391 (+ 106). Damit war fast jeder sechste von der Polizei aufgenommene und bearbeitete Verkehrsunfall in Düsseldorf eine *Unfallflucht*.

Die Aufklärungsquote stieg erfreulicherweise um 4,5 Prozentpunkte auf 53,5 %. Dies ist ein für großstädtische Verhältnisse mit vielen relativ leichten Beschädigungen an Kraftfahrzeugen oder Verkehrseinrichtungen, beispielsweise Karoserieschäden durch sogenannte Parkrempler oder beschädigte Außenspiegel bei der Vorbeifahrt an geparkten Fahrzeugen, sehr gutes Ergebnis. Die Aufklärungsquote des Landes NRW liegt bei 47,8 %.

Das Unrechtsbewusstsein einiger Verkehrsteilnehmer ist hinsichtlich der materiellen und immateriellen Folgen sowie der gesetzlichen Konsequenzen einer sogenannten Unfallflucht nicht sehr ausgeprägt. Die Polizei wird sich in Düsseldorf weiterhin bemühen, diese Bewusstseinsbildung durch gute Aufklärungsergebnisse zu verbessern.

Hauptunfallursachen (vgl. S. 32 - 35)

Die Gesamtzahl der *Hauptunfallursachen* (HUU) bei den gespeicherten Verkehrsunfällen (keine Kategorie 5) ist um + 5,0 % gestiegen.

Die rein zahlenmäßig höchste Zunahme ist bei der HUU Abbiegen/Wenden festzustellen, im Verhältnis zur Gesamtzahl der jeweiligen Hauptunfallursache liegen jedoch das falsche Verhalten von Fußgängern und Alkohol an der Spitze. Die gegenteilige Entwicklung ist wesentlich nur bei Überholen und Abstand festzuhalten.

An erster Stelle rangieren unverändert, sogar mit einer Zunahme um + 10,8 %, Fehler beim Abbiegen und Wenden. Diesen folgen die HUU Vorfahrt/Vorrang und, in diesem Jahr auf den dritten Platz zurückgefallen, die HUU Geschwindigkeit. Durch die Zunahme um + 12,7 % liegt das falsche Verhalten von Fußgängern an vierter Stelle, gefolgt von den Hauptunfallursachen Abstand und, in der gleichen Reihenfolge wie im Vorjahr, Alkohol, falsches Verhalten gegenüber Fußgängern sowie Überholen.

Bei der Betrachtung der Hauptunfallursachen bei den Verkehrsunfällen mit Personenschaden, die nur um + 3,0 % auf 2.633 (+ 76) stiegen, ist die Reihenfolge der Häufigkeit unverändert. Erwähnenswert sind allerdings die starke Zunahme der HUU Alkohol (+ 28,9 %) und die deutliche Abnahme der HUU Überholen (- 23,0 %).

Nach der Zunahme der Verwarnungsgelder und Ordnungswidrigkeiten bei der Überwachung der Hauptunfallursachen in den letzten Jahren ist nun ein Rückgang dieser polizeilichen Tätigkeiten um - 5,7 % auf 22.539 (- 1.359) festzuhalten.

Im Bereich der Geschwindigkeitsüberwachung ist diese Entwicklung angesichts der städtischen Aktivitäten vertretbar, insbesondere da sich die Zahlen dieser Hauptunfallursache im vergangenen Jahr positiv entwickelt haben. Hier wirkt sich die Arbeit von Stadt und Polizei direkt auf die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer aus.

Blutproben und Atemalkoholanalysen (vgl. S. 36)

Ein unvermindert wichtiges Tätigkeitsfeld der polizeilichen Verkehrssicherheitsarbeit ist die Überprüfung der Verkehrstüchtigkeit bei den Verkehrsteilnehmern.

Bei den Verkehrskontrollen hinsichtlich des Führens von Fahrzeugen unter Alkohol- und/ oder Drogeneinfluss musste die Polizei bedauerlicherweise auch im Jahr 2003 feststellen, dass viele Verkehrsteilnehmer weiterhin unverantwortlich das eigene Leben und die Gesundheit oder das Leben anderer Menschen leichtsinnig aufs Spiel setzen. Die Zahlen der Hauptunfallursache Alkohol bei Verkehrsunfällen sprechen eine eindeutige Sprache.

Auch aus diesem Grund war die Polizei in diesem Tätigkeitsbereich im Jahr 2003 sehr aktiv. Die Gesamtzahl aller Blutproben und Atemalkoholanalysen (einschließlich der Verkehrsunfälle) lag nach der Steigerung im Vorjahr mit 2.460 (+ 248) nochmals um + 11,2 % über der Zahl des Jahres.

Diese Zunahme im Jahr 2003 war sowohl bei den nun 921 *Blutproben* (2002: 821) und 908 *Atemalkoholanalysen* (2002: 823) nach Alkoholfahrten als auch bei den 212 Blut-

proben auf Grund eines Drogenverdachtes beim Führen eines Fahrzeuges (2002: 161) festzustellen.

Verkehrskontrollen und Schwerpunkteinsätze (vgl. S. 37 - 39)

Über das ganze Jahr hindurch verteilt führte die Polizei Düsseldorfs 2003 verschiedene *Schwerpunkteinsätze* auf Behördenebene oder in landesweite Aktionen eingebundene *Verkehrskontrollen* durch.

Diese richteten sich an bestimmte Zielgruppen, z.B. Radfahrer/-innen oder Kinder, und gefahrenträchtige Verhaltensweisen, z.B. Geschwindigkeitsüberschreitungen auf Schulwegen bzw. bekannten „Raserstrecken“, Alkoholkontrollen zur Karnevalszeit, aus oder dienten der Überprüfung des technischen Zustandes der Verkehrsmittel, z.B. Beleuchtung von Fahrzeugen, Schulbuskontrollen, Transporte mit gefährlichen Gütern, bzw. der Einhaltung von Sozialvorschriften.

Daneben leisteten die Polizeiinspektionen und Polizeisonderdienste im Rahmen des normalen Streifendienstes durch ihre allgemeine täglich praktizierte Verkehrsüberwachung einen zusätzlichen wichtigen Beitrag zur Verkehrssicherheit Düsseldorfs. Diese Kontrollen zwingen die Verkehrsteilnehmer auf allen Straßen zur intensiveren Beachtung eines geregelten Miteinanders entsprechend der Straßenverkehrsordnung.

Die Überprüfung besonders der *Sonderverkehre* ist zeitintensiv und setzt Fachkenntnisse voraus, die im Wesentlichen beim Verkehrsdienst zu finden sind. Nach dem starken Rückgang der Kontrollintensität in den vorausgegangenen Jahren konnten die „Spezialisten“ im Jahr 2003 weitgehend ohne Bindung an andere Zusatzaufgaben wieder in diesem Aufgabenbereich tätig werden.

Dies wird besonders an der Zahl kontrollierter Fahrzeuge des gewerblichen Personen- und Lastverkehrs hinsichtlich der Beachtung von Sozialvorschriften (12.937) deutlich. Dagegen blieb die Zahl überprüfter Gefahrguttransporte mit 365 nahezu unverändert.

Allerdings sanken die Zahlen kontrollierter Schulbusse (171), Radfahrer (2.993) und kontrollierter Fahrzeuge hinsichtlich Beleuchtungsmängeln (5.500) sowie der Benutzung der vorgeschriebenen Sicherungseinrichtungen durch die Insassen (24.304).

Nur die Zahl der Geschwindigkeitskontrollen auf Schulwegen (29.304) mit den entsprechenden Konsequenzen für die zu schnell fahrenden Verkehrsteilnehmer hat zugenommen.

Bei der *Überwachung des ruhenden Verkehrs* ist die Zahl der polizeilichen Gesamtmaßnahmen zur Beseitigung von Verkehrsbehinderungen erneut stark um - 21,8 % auf 8.968 (- 2.501) gesunken und damit auf einen langjährigen Niedrigstand gefallen.

Die Stadt Düsseldorf steigerte in diesem Zeitraum die Zahl ihre Tätigkeiten dagegen deutlich um + 22,4 % auf 5.741 sichergestellte Fahrzeuge (+ 1.050).

Örtliche Unfalluntersuchung (vgl. S. 40 - 41)

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, war im vergangenen Jahr geprägt durch die erstmalige Auswertung der 3-Jahres-Unfalltypensteckkarte. Darin werden Verkehrsunfälle mit schwerem Personenschaden sowie Fußgänger- und Radfahrerunfälle mit leichtem Personenschaden über einen längeren Zeitraum geführt, um Örtlichkeiten zu erkennen, an denen trotz eines relativ geringen Unfallgeschehens häufiger schwere Verkehrsunfälle geschehen.

Aus diesem Grund ist im Jahr 2003 die Zahl der polizeilichen Voruntersuchungen hinsichtlich wiederkehrend auftretender unfallbegünstigender Faktoren auf 244 gestiegen. In der Folge führte dies zu 40 näheren Untersuchungen in den Sitzungen der Unfallkommission, es mussten aber nur 7 neue Örtlichkeiten in den bereits vorhandenen Bestand von Unfallhäufungsstellen übernommen werden. Als Ergebnisse der näheren Untersuchungen wurden 33 Verbesserungen vorgeschlagen, 14 Verbesserungen sind bereits umgesetzt.

In der vergleichenden Untersuchung von 15 bereits entschärften Unfallhäufungsstellen werden im Rückgang der Unfallzahlen und besonders der damit verbundenen Folgen die positiven Wirkungen der Tätigkeit der Unfallkommission deutlich.

Wie im Jahr 2002 führt unangefochten und mit fast unveränderter Unfallzahl der Worringer Platz die Übersicht der *25 Hauptunfallschwerpunkte* 2003 in Düsseldorf an. Dahinter folgen in unveränderter Reihenfolge die Verteiler Mörsenbroicher Ei, Nordfriedhof und Nordstern. Lediglich die Theodor-Heuss-Brücke ist aus der Gruppe der ersten Fünf entfallen, dafür ist die Kreuzung Oberbilker Markt aufgerückt.

Allen Örtlichkeiten in dieser Übersicht ist die weiterhin hohe Verkehrsdichte bzw. eine Zusammenfassung mehrerer Kreuzungen mit zahlreichen Querungs- und Abbiegevorhängen gleich.

Bei dieser Auflistung wird die Zahl der Unfälle nicht in Relation zur Anzahl von Straßenzuläufen oder dem Verkehrsaufkommen gesetzt, deshalb sind die Unfallzahlen und die Rangfolge auch unter diesen Aspekten zu betrachten.

III) Verkehrssicherheitsberatung

Das vorrangige Ziel polizeilicher Verkehrssicherheitsarbeit ist die Reduzierung von Verkehrsunfällen und die Minderung der Unfallfolgen. Verkehrssicherheitsberatung ist vorbeugende Unfallbekämpfung. Sie soll das Bewusstsein der Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer für ihre Verantwortung im Straßenverkehr schärfen, ihnen positive Verhaltensmuster geben und partnerschaftliches Verhalten als vorbildlich herausstellen. Das polizeiliche Interesse gilt hier insbesondere den Schwachen im Straßenverkehr: den Kindern, aber auch den Seniorinnen und Senioren.

Die Verkehrssicherheitsberater und der Bezirksdienst möchten gemeinsam vorbeugende Sicherheit für die Kinder der Stadt Düsseldorf entfalten.

Dabei erfordert die Verkehrserziehung der Kinder, die gerade erst damit beginnen, die Gefahren des Straßenverkehrs kennen- und abschätzen zu lernen, besonderes pädagogisches Geschick und Einfühlungsvermögen.

Obwohl Verkehrserziehung und -aufklärung vorwiegend zu den Aufgaben von Eltern, Erzieherinnen und Erziehern, Lehrerinnen und Lehrern sowie von Verkehrsbehörden, Verkehrsverbänden und -vereinen zählen, ist eine Mitwirkung der Polizei unerlässlich. Die Polizei möchte dazu beitragen, dass

- Verkehrsteilnehmer lernen, durch angepasste Geschwindigkeit und ständige Bremsbereitschaft eine Gefährdung von Kindern im Straßenverkehr möglichst auszuschließen,
- Eltern noch mehr Sorge für die Sicherheit ihrer Kinder tragen, insbesondere durch vorbildlicheres Verhalten,
- durch gezieltes Üben den Kindern das Hineinwachsen in die komplexen Anforderungen des Straßenverkehrs erleichtert wird und
- das Verkehrssystem mehr auf Kinder umgestellt und somit begreifbarer wird, z.B. durch Verkehrsberuhigung und Schaffung sicherer Spielbereiche.

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 mehr Sicherheit zu bieten. Häufig handeln manche erst, wenn das eigene Kind Opfer eines Verkehrsunfalls geworden ist.

Auch im Jahr 2003 gab es unvermindert die Aktivitäten im vorschulischen und schulischen Bereich, wie Vorführungen der Verkehrspuppenbühne in Kindergärten und Grundschulen, Radfahrausbildung an Grundschulen, Elternabende und Veranstaltungen für Senioren.

In das polizeiliche Verkehrssicherheitsberatungsprogramm konnte im vergangenen Jahr auch die „International School Düsseldorf“ aufgenommen werden; ebenso konnte das Engagement in den weiterführenden Schulen verstärkt werden.

Mit den anderen Partnern für Verkehrssicherheit beteiligte sich die Verkehrssicherheitsberatung der Düsseldorfer Polizei u.a. an folgenden Aktionen:

- Verkehrssicherheitstage unter dem Motto "Kinder sehen es anders" am 10./11. Oktober 2003
- Mitwirkung bei den Aktionen "Sicherheit in allen Stadtteilen"
- Aus- und Fortbildung von Schüler- und Elternlotsen
- Seniorenarbeit
- Infostand auf der Caravan-Messe

Schwerpunktt Themen zur Verkehrssicherheitsberatung

Die Fortführung der Umsetzung des am 13.12.2001 verabschiedeten *Erlasses zur Verkehrssicherheitsberatung* bildete einen der Schwerpunkte in der Verkehrsprävention. Der eingerichtete Qualitätszirkel "Verkehrssicherheitsberatung" tagte in regelmäßigen Sitzungen. Als ein Ausfluss seiner Tätigkeit entwickelte sich ein Arbeitskreis, der ein zusätzliches Konzept zur Beratung von Schülern der Klasse 7 durch den Bezirksdienst entwarf.

Nach etwa einjähriger Vorbereitungszeit unter Beteiligung von Rheinbahn, Amt für Verkehrsmanagement, Verkehrswacht, Schulamt und Polizei fanden am 10. und 11. Oktober 2003 die *Düsseldorfer Verkehrssicherheitstage* auf dem Betriebsgelände der Rheinbahn in Lierenfeld statt. Neben etwa 2.000 Schülern der umliegenden Grundschulen wurde insbesondere der 2. Veranstaltungstag auch von den etwa 600 Besuchern gut angenommen. Höhepunkte waren dabei u.a. der so genannte „Kidstation-Truck“ sowie die Crash-Vorführungen der Verkehrswacht Minden-Lübbecke mit Fußgänger- und Radfahr-Dummies.

Verkehrsprävention in Zahlen (vgl. S. 42)

Durch die Verkehrssicherheitsberater und den Bezirksdienst wurden 17.205 *Beratungseinheiten (BE)* a 45 Minuten geleistet.

Insgesamt konnten 78.798 Personen von Maßnahmen der Verkehrssicherheitsberatung profitieren. Darunter befanden sich neben Kindern, Jugendlichen und jungen Erwachsenen auch Erzieherinnen und Erzieher, Lehrerinnen und Lehrer und Eltern.

Alleine in den *Kindergärten* erreichten die Verkehrssicherheitsberater und der Bezirksdienst in 5776 BE 21.128 Personen.

In den *Grundschulen* beteiligten sich in der Radfahrausbildung an den praktischen Unterweisungen auf Schulhof bzw. öffentlichen Straßen insgesamt 42.842 Personen. *Grundschüler* der Klassen 1 und 2 konnten darüber hinaus im Monat November die Aufführungen der Verkehrspuppenbühne besuchen. Insgesamt wurden im Primarbereich 8.783 BE geleistet.

An den weiterführenden Schulen der *Sekundarstufe I* konnten bei 1.470 BE 5.870 Schüler und Lehrer und der *Sekundarstufe II* bei 114 BE 823 Teilnehmer beraten werden.

1.540 *Jugendliche* nahmen in 208 BE die Angebote der Verkehrssicherheitsberatung wahr.

6.595 Senioren/-innen nahmen in 854 BE an dem für sie entwickeltem Programm teil. Neben den 2.600 Besuchern der Verkehrssicherheitstage nahmen 13.108 Personen an sonstigen öffentlichen und geschlossenen Veranstaltungen teil.

Arbeit in Gremien der Verkehrsprävention

Im Gremium der *Fachberater* sind 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. Im Jahr 2003 fanden 5 Fachberatersitzungen statt. In der letzten Sitzung wurde die Fachberatersitzung in „Arbeitskreis Verkehrserziehung“ umbenannt.

Im vergangenen Jahr fanden zwei *bezirksweite Arbeitstagungen* der Landesverkehrswacht statt. Hierbei berichtete die Landesverkehrswacht den Vertretern der Polizei und den Fachberatern für Verkehrserziehung (Lehrerinnen und Lehrer) aus dem Regierungsbezirk Düsseldorf über durchgeführte oder geplante Aktionen der Landesverkehrswacht.

IV) Verkehrsregelung und -lenkung

Das Sachgebiet Verkehrsregelung und -lenkung begleitete auch im vergangenen Jahr wieder in guter Zusammenarbeit mit den Unterabteilungen und städtischen Behörden und Institutionen den größten Teil der verkehrserheblichen Entwicklungen und Projekte in Düsseldorf. Nachfolgend ein nicht ganz chronologischer Rückblick auf das Jahr 2003:

Nachdem die gegen ihre bevorstehende Abschiebung protestierenden Roma bereits im Spätherbst 2002 die Rheinwiesen verlassen hatten, konnte das *Rheinhochwasser zum Jahreswechsel* niemanden mehr aufregen; auf den Straßenverkehr wirkte es sich nur in begrenztem Maße – nämlich durch die gewohnten Sperrungen in Düsseldorf-Urdenbach und die Einstellung der Fährverbindungen – aus.

Für größere Emotionen sorgten zu Beginn des Jahres einige Entscheidungen auf dem Gebiet der *Sportpolitik*: Düsseldorf wurde weder als Austragungsort noch als Sitz des Pressezentrum für die Fußball-WM 2006 berücksichtigt; die vielfältigen Bemühungen mit einer ganzen Reihe von (polizeibegleiteten) Veranstaltungen zur Bewerbung um die nationale Olympia-Kandidatur 2012 erhielten mit der Wahl der Stadt Leipzig im April einen Dämpfer; einige *Sport-Großveranstaltungen* (z. B. der geplante „City-Man-Triathlon“) mussten u. a. wegen verkehrspolizeilicher Bedenken abgelehnt werden. Die tatsächlich durchgeführten Veranstaltungen wiesen unsere Landeshauptstadt dennoch als Heimat sportbegeisterter Individualisten aus. So wurde der erstmalig durchgeführte „Rhein-Marathon“ trotz einiger Kritikpunkte ein Erfolg für Veranstalter und Unterstützer; weitere alte und neue Sportveranstaltungen (Kö-Radrennen und -Lauf, Brücken-Lauf, Jet-Boot-Meisterschaften, Inliner-Läufe, Tennis-World-Team-Cup, FIS-Ski-Weltcup etc.) brachten regen Publikumszulauf und zum Jahresabschluss etablierte sich auch „Fortuna Düsseldorf“ an der Spitze der Fußball-Oberliga-Tabelle. Für diese sportlichen Großveranstaltungen mussten im Sachgebiet GS 3.2 die erforderlichen Verkehrsregelungs- und -lenkungspläne mit den entsprechenden Verkehrskonzepten in Absprache mit den betroffenen Polizeiinspektionen erarbeitet werden.

Das anhaltend angenehme und trockene Wetter lockte immer wieder Tausende zu jeglicher Art von *Veranstaltungen und „Events“* (Publikummessen, Straßenkarneval und Rosenmontagszug, Nacht der Museen, Japan-Tag, Stadtwerke-Fest, Jazz-Rally, Große Düsseldorfer Kirmes, Schadowstraßenfest, Operaufführungen im Schlosspark Benrath usw.).

Die *Baustellen* im Stadtgebiet sorgten zum Jahresbeginn für negative Schlagzeilen: Auf einer Großbaustelle an der Kö wurde ein Mensch getötet, als ein Kran umstürzte, in der Folge gab es wegen der Beweissicherungs- und Reparaturarbeiten tagelange Sperrungen auf den umgebenden Straßen; zu einem weiteren Unfall mit tödlichen Folgen kam es kurze Zeit später auf einer Baustelle an der Graf-Adolf-Straße; im März kam es mehrfach zu Steinschlagunfällen beim Abriss des Postgebäudes am Graf-Adolf-Platz, die danach angesetzte Sprengung der Fassade führte zu größeren Sachbeschädigungen im Umkreis; aufgrund der weiträumigen Absperrungen kam jedoch kein

Mensch zu Schaden. Glücklicherweise verliefen auch weitere, sorgfältig geplante Sprengungen am alten Görres-Gymnasium (über 40 Teilsprengungen in der Stadtmitte!) und am Rheinstadion in jeder Beziehung erfolgreich.

Die Ferienzeit bot Raum für einige besonders empfindliche Großbaumaßnahmen (u. a. Gleisbauarbeiten mit Komplettsperrung des Knotens Berliner Allee/Graf-Adolf-Straße) und sorgte mit ihrem geringeren Verkehrsaufkommen dafür, dass das befürchtete Baustellen-Verkehrschao in der Innenstadt ausblieb.

Viele geplante und polizeilich (in vielen Besprechungen und Ortsterminen) mit „vorbereiteten“ Bautätigkeiten wurden im Jahresverlauf (U 80, Wehrhahnlinie) auf unbestimmte Zeit zurück gestellt; bei privaten Bauvorhaben war dies nicht der Fall, wie aus den im Sachgebiet GS 3.2 eingehenden Beteiligungsersuchen der Stadt ersichtlich war. Trotz leerer Kassen wurden im öffentlichen Sektor aber auch *wichtige Bauten* fertiggestellt: An der Völklinger Straße wurde das Hochsicherheitsgebäude des OLG in Dienst gestellt; die Stadt erneuerte ihr Parkleitsystem, der Rheinufertunnel wurde mit (provisorischen) Notampeln und einer Kennzeichnung für Fluchtwege ausgestattet, die Bergische Landstraße wurde weiter umgebaut, eine Reihe von Fußgänger-Ampelanlagen wurde abgebaut und durch Fußgängerüberwege ersetzt; Ampelanlagen (u.a. am Brehmplatz) wurden saniert und mit wartungsfreundlichen Rechneranlagen ausgestattet; außerdem wurde endlich das Flughafen-Terminal C fertiggestellt.

Die Einsparungen in den öffentlichen Haushalten, speziell die Gehaltskürzungen im öffentlichen Dienst, bescherten der Landeshauptstadt im September die größte *Demonstration* des Jahres, den gemeinsamen Aufmarsch von mehr als 30.000 Beamten der Berufsvertretungen DBB und DGB; diese Demonstration mit Kundgebungsort vor dem Landtag zeigte – wie über das Jahr verteilt hunderte anderer demonstrativer Aktionen im Stadtgebiet – ihre entsprechende Wirkung auch im öffentlichen Verkehrsraum. Die hierzu erfolgten Maßnahmen der Polizei, unterstützt von den Fachdienstkräften des Amtes für Verkehrsmanagement (Sondernutzung und Baustellen, Verkehrssicherungsdienst), des Garten- und Friedhofsamtes sowie des Liegenschaftsamtes der Stadt Düsseldorf, sorgten für eine entsprechende verkehrliche Abwicklung, welche zwar zu kleineren Staus und Verkehrsbehinderungen führte, jedoch ohne Schadens- oder Unfallfolgen verlief.

Vom Landtag zu anderen Bühnen ist es kein weiter Weg: Auch im Jahre 2003 bot die Stadt Düsseldorf wieder den Hintergrund für eine große Anzahl von *Filmproduktionen*; das größte Projekt, der Vilsmaier-Film mit dem Arbeitstitel „Blutendes Herz“ versetzte ab August für 6 Wochen den gesamten (abgesperrten) Stadtteil Kaiserswerth zurück in die sechziger Jahre; mehrmals wurden auch ganze Straßenzüge (B 8n, Rheinkniebrücke, Hafen) für Action-Produktionen („Der Clown“, Serie „Cobra 11“) gesperrt; der „Normalverkehr“ konnte jeweils ohne größere Probleme über andere Straßen umgeleitet werden.

Das vertrauensvolle, zügige und erfreulich unbürokratische *Zusammenwirken aller Behörden und Institutionen in Düsseldorf bei der Genehmigung von Sondernutzungen* ist im Übrigen die beste Werbung für die Stadt, wie bei Gesprächen mit privaten Veranaltern und Unternehmen (etwa im Arbeitskreis Großveranstaltungen) regelmäßig betont wird.

Das gilt auch für den Bereich der *kommerziellen Stadt-Werbung*, wo die Polizei regelmäßig als wichtiger Partner des zuständigen Bauordnungsamtes an der Zulässigkeitsprüfung von Werbeanlagen (Litfass-Säulen, Plakatwände, Stadt-Informationstafeln, Spanntücher an Gerüsten, Leuchtstelen, Wechselwerbetafeln, Beleuchtungen, Toilettenhäuschen etc.) im öffentlichen Verkehrsraum beteiligt ist. Seitens der Polizei werden dabei alle eingehenden Anträge nach den Maßstäben der Verkehrssicherheit beurteilt; auf diese Art und Weise werden die Beteiligten dem Vertrauen der Antragsteller und der Bevölkerung gerecht.

Die Verbundenheit von Polizei und Bevölkerung mit „ihrer“ Stadt Düsseldorf kommt vor allem bei den *Brauchtumsveranstaltungen*, im Karneval, bei den Schützenfesten, Prozessionen und Martinszügen immer wieder zum Ausdruck. Dort erhielten die eingesetzten Beamten auch im Jahr 2003 erneut viele motivierende und positive Rückmeldungen.

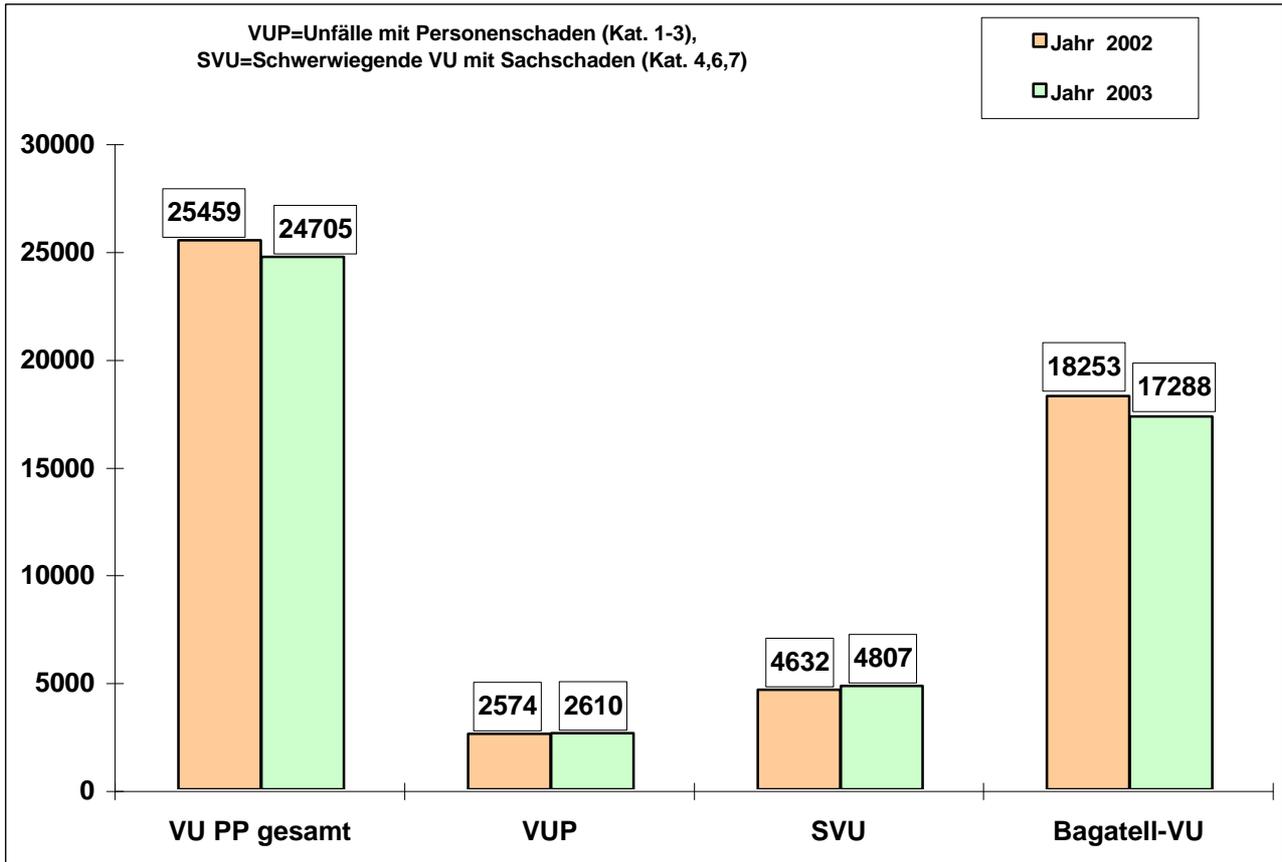
V) Tabellen / Diagramme

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:	1.950 km
davon Bundesautobahnen:	45 km
Einwohnerzahl (Stand 31.12.2002) :	571.886
Kraftfahrzeugbestand (Stand 31.12.2002) : 343.526	
tägliche Pendlerströme	
stadteinwärts :	251.854
stadtauswärts:	68.293

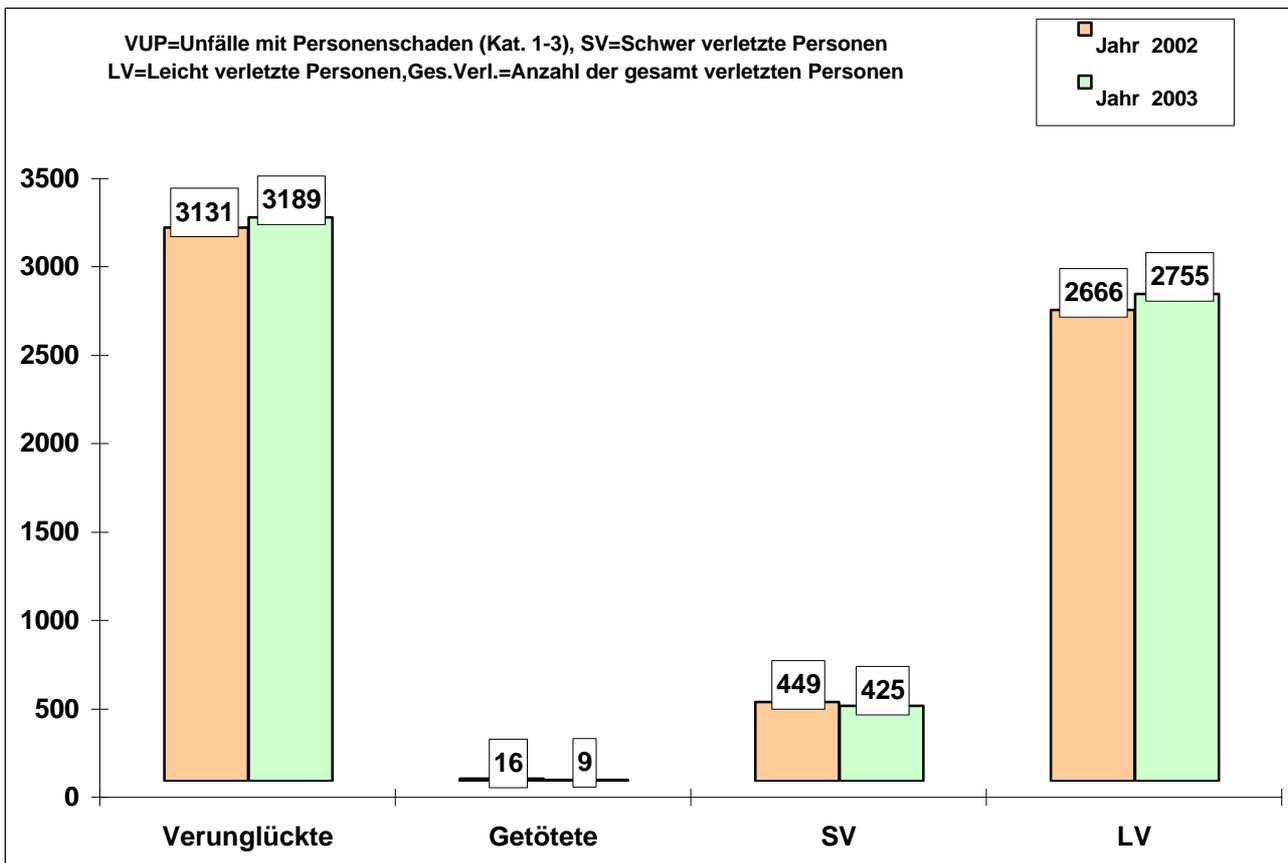
Verkehrsunfallzahlen im Vergleich zum Vorjahr / Vergleich zum Land

	2003	2002	Veränderung absolut	Veränderung in %	Veränderung im Land NRW in %
Verkehrsunfälle gesamt :	24.705	25.459	-754	-3,0	- 0,1
Bagatellunfälle: (Kat. 5)	17.288	18.253	-965	-5,3	- 0,4
Verkehrsunfälle mit schwer- wiegenden Sachschäden:	4.807	4.632	175	3,8	- 0,9
Verkehrsunfälle mit Sachschaden gesamt	22.095	22.885	-790	-3,5	- 0,7
Verkehrsunfälle mit Personenschäden:	2.610	2.574	36	1,4	- 0,3
Getötete :	9	16	-7	-43,8	- 4,8
Verletzte :	3.180	3.115	65	2,1	- 1,2
davon					
Schwerverletzte :	425	449	-24	-5,3	-2,2
Leichtverletzte :	2.755	2.666	89	3,3	-1,0

Verkehrsunfälle gesamt



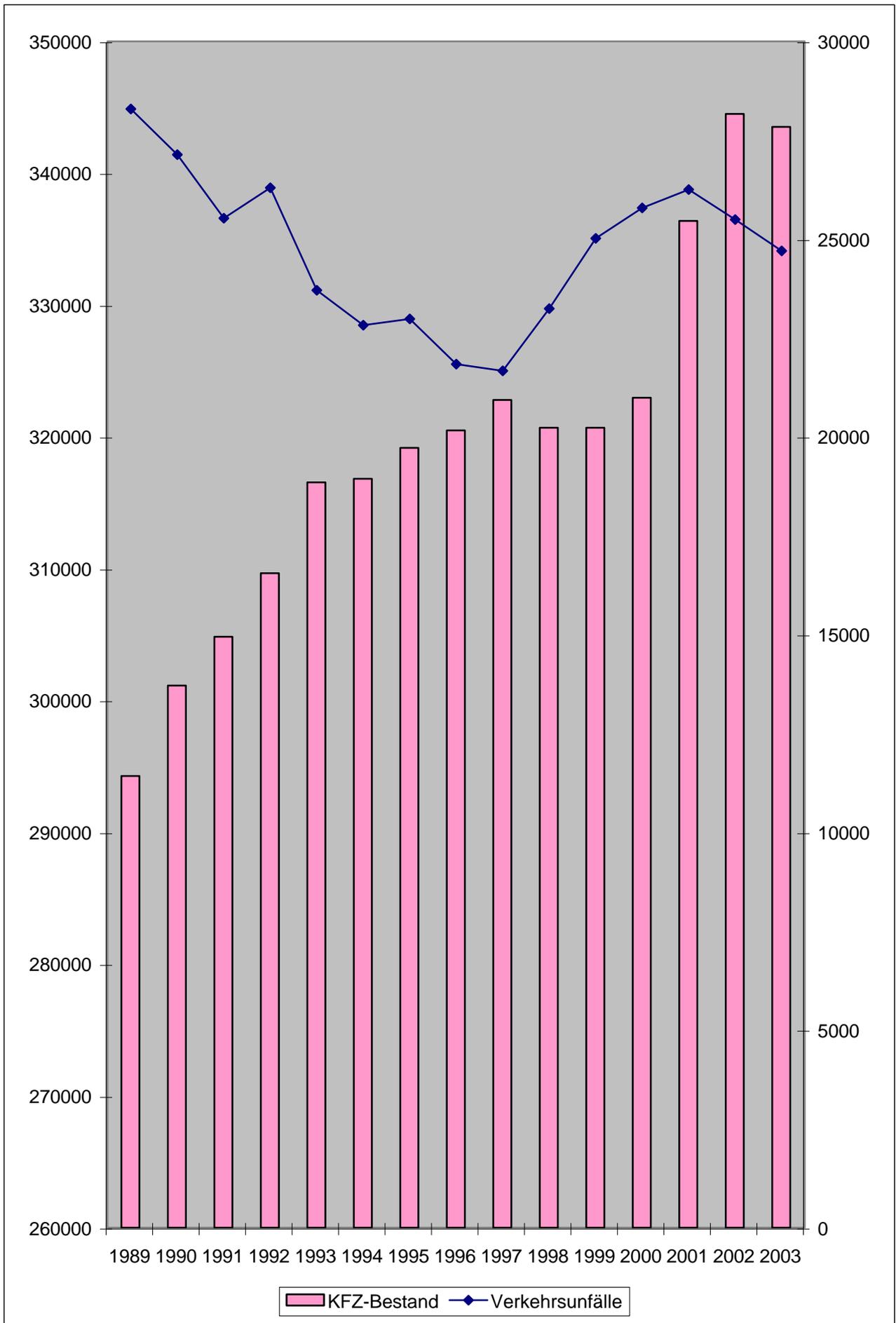
Verkehrsunfälle mit Personenschaden und Folgen



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	24705	2610	9	425	2755	3189

Langzeitentwicklung



Verkehrsunfälle in den Polizeiinspektionen

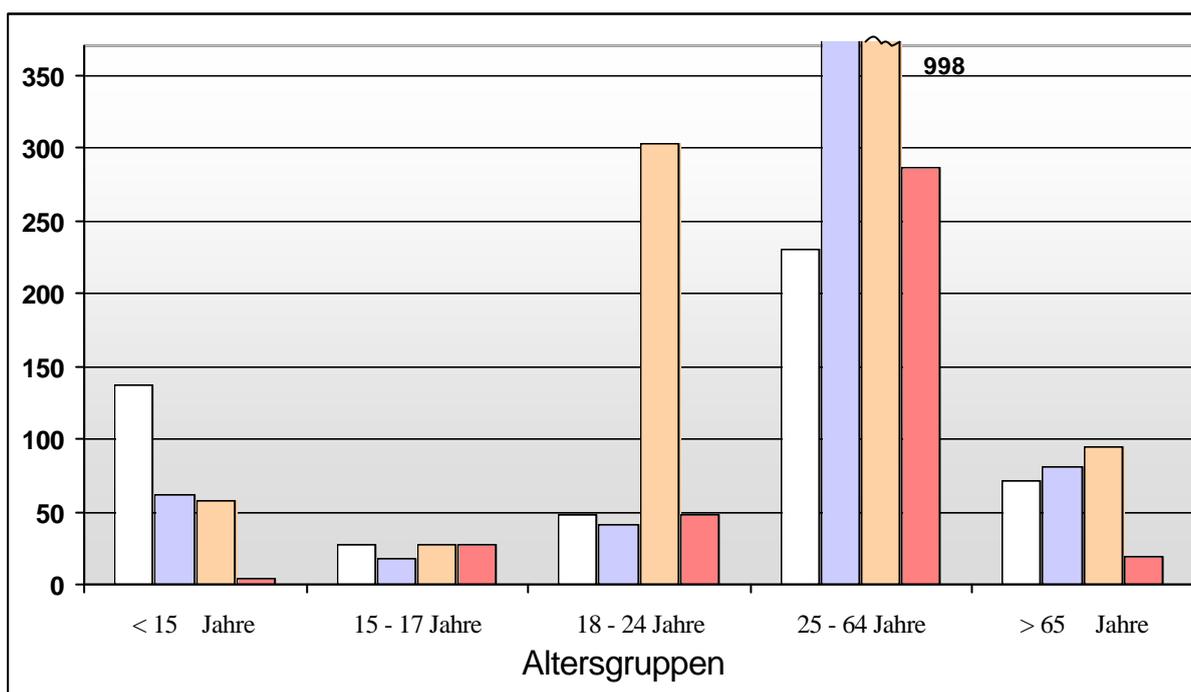
PI		Unfälle gesamt	Unfälle mit Personenschaden	Schwerwiegende Unfälle mit Sachschaden (Kat. 4,6,7)	Bagatellunfälle (Kat. 5)
Mitte	Jahr 2003	4652	411	949	3292
	Jahr 2002	4949	452	919	3578
	abs.	-297	-41	30	-286
	in %	-6,0	-9,1	3,3	-8,0
Nord	Jahr 2003	4963	505	988	3470
	Jahr 2002	5384	522	958	3904
	abs.	-421	-17	30	-434
	in %	-7,8	-3,3	3,1	-11,1
Ost	Jahr 2003	5053	551	962	3540
	Jahr 2002	5255	573	932	3750
	abs.	-202	-22	30	-210
	in %	-3,8	-3,8	3,2	-5,6
Süd	Jahr 2003	4573	593	910	3070
	Jahr 2002	4546	554	900	3092
	abs.	27	39	10	-22
	in %	0,6	7,0	1,1	-0,7
Südwest	Jahr 2003	5464	550	998	3916
	Jahr 2002	5325	473	923	3929
	abs.	139	77	75	-13
	in %	2,6	16,3	8,1	-0,3
PP	Jahr 2003	24705	2610	4807	17288
	Jahr 2002	25459	2574	4632	18253
	abs.	-754	36	175	-965
	in %	-3,0	1,4	3,8	-5,3
	Veränderung im Land NRW in %	-0,1	-0,3	--	-0,4

Verunglückte in den Polizeiinspektionen

PI		VU mit Pers.-Schaden	Anzahl der Toten	Anzahl Gesamtverletzte	Anzahl Schwerverletzte	Anzahl Leichtverletzte
Mitte	Jahr 2003	411	0	501	66	435
	Jahr 2002	452	2	551	76	475
	abs.	-41	-2	-50	-10	-40
	%	-9,1	-100,0	-9,1	-13,2	-8,4
Nord	Jahr 2003	505	3	619	74	545
	Jahr 2002	522	1	651	77	574
	abs.	-17	2	-32	-3	-29
	%	-3,3	200,0	-4,9	-3,9	-5,1
Ost	Jahr 2003	551	1	665	116	549
	Jahr 2002	573	4	699	119	580
	abs.	-22	-3	-34	-3	-31
	%	-3,8	-75,0	-4,9	-2,5	-5,3
Süd	Jahr 2003	594	3	745	96	649
	Jahr 2002	554	6	655	98	557
	abs.	40	-3	90	-2	92
	%	7,2	-50,0	13,7	-2,0	16,5
Südwest	Jahr 2003	550	2	650	73	577
	Jahr 2002	473	3	558	78	480
	abs.	77	-1	92	-5	97
	%	16,3	-33,3	16,5	-6,4	20,2
PP	Jahr 2003	2611	9	3180	425	2755
	Jahr 2002	2574	16	3114	449	2666
	abs.	37	-7	66	-24	89
	%	1,4	-43,8	2,1	-5,3	3,3
	Veränderung im Land NRW in %	-0,3	-4,8	-1,2	-2,2	-1,0

Verletzte nach Alter und Beteiligung (aktiv und passiv)

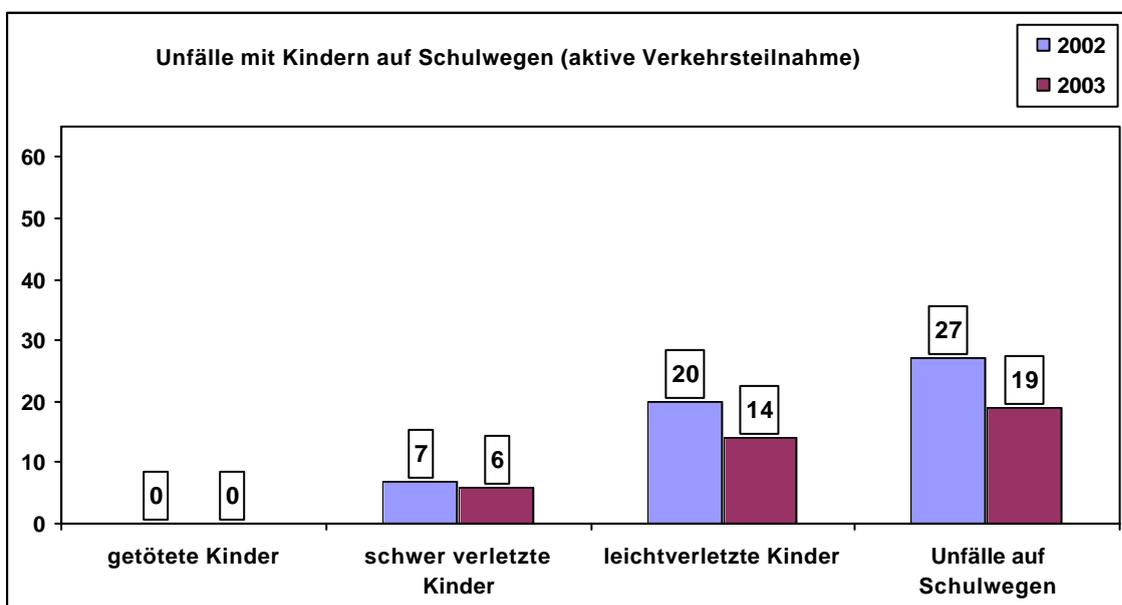
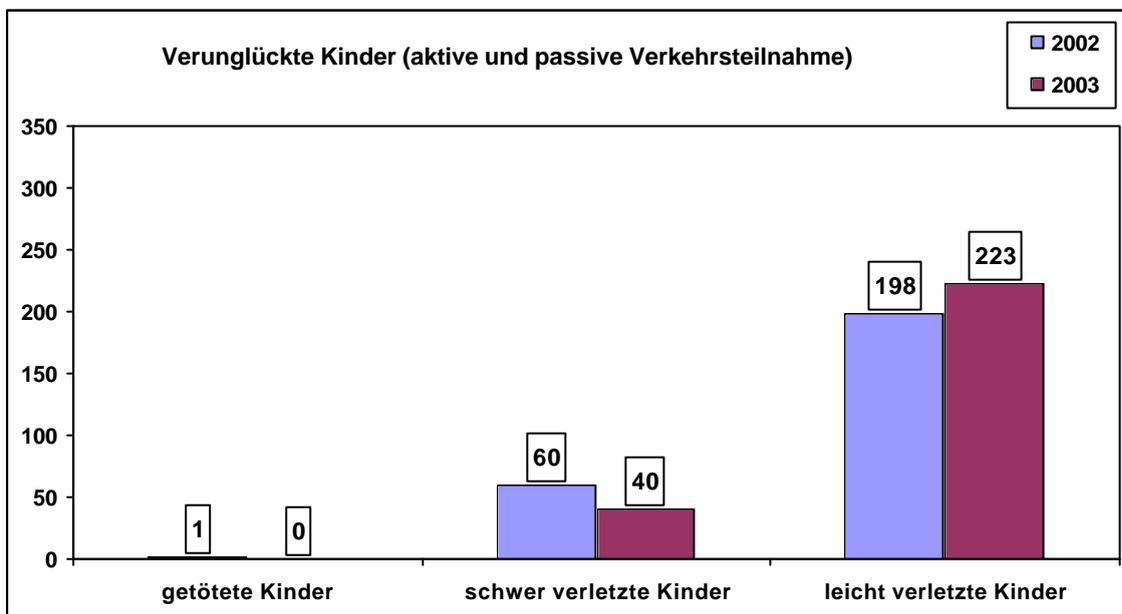
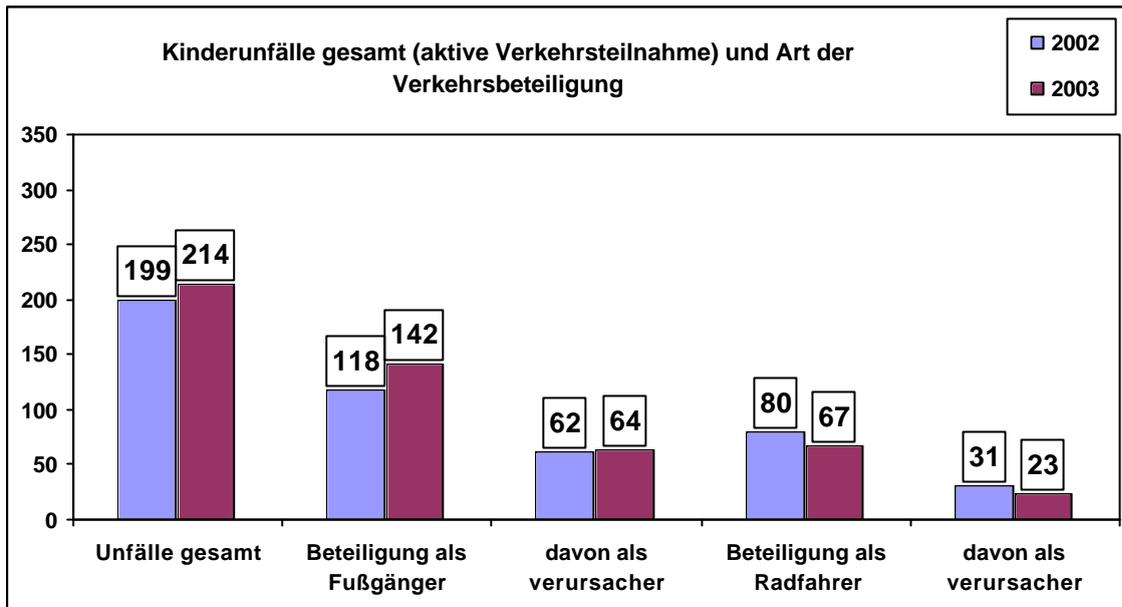
	< 15 Jahre	15 - 17 Jahre	18 - 24 Jahre	25 - 64 Jahre	> 65 Jahre	Summe
Fußgänger	137	28	48	230	71	514
Radfahrer	61	18	41	434	81	635
PKW	58	28	303	998	95	1482
mot. Zweiräder	4	27	48	287	19	385
Sonstige						164
						3180



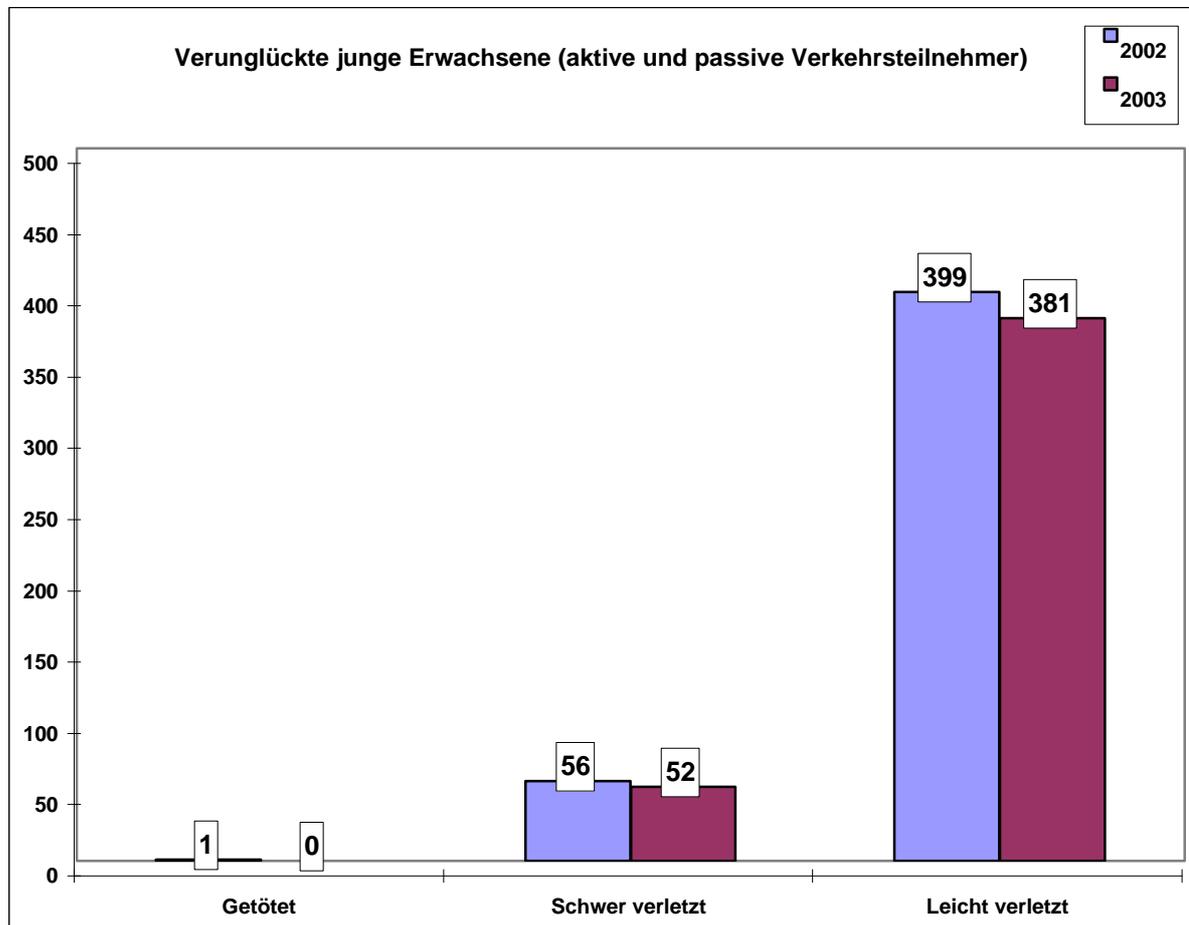
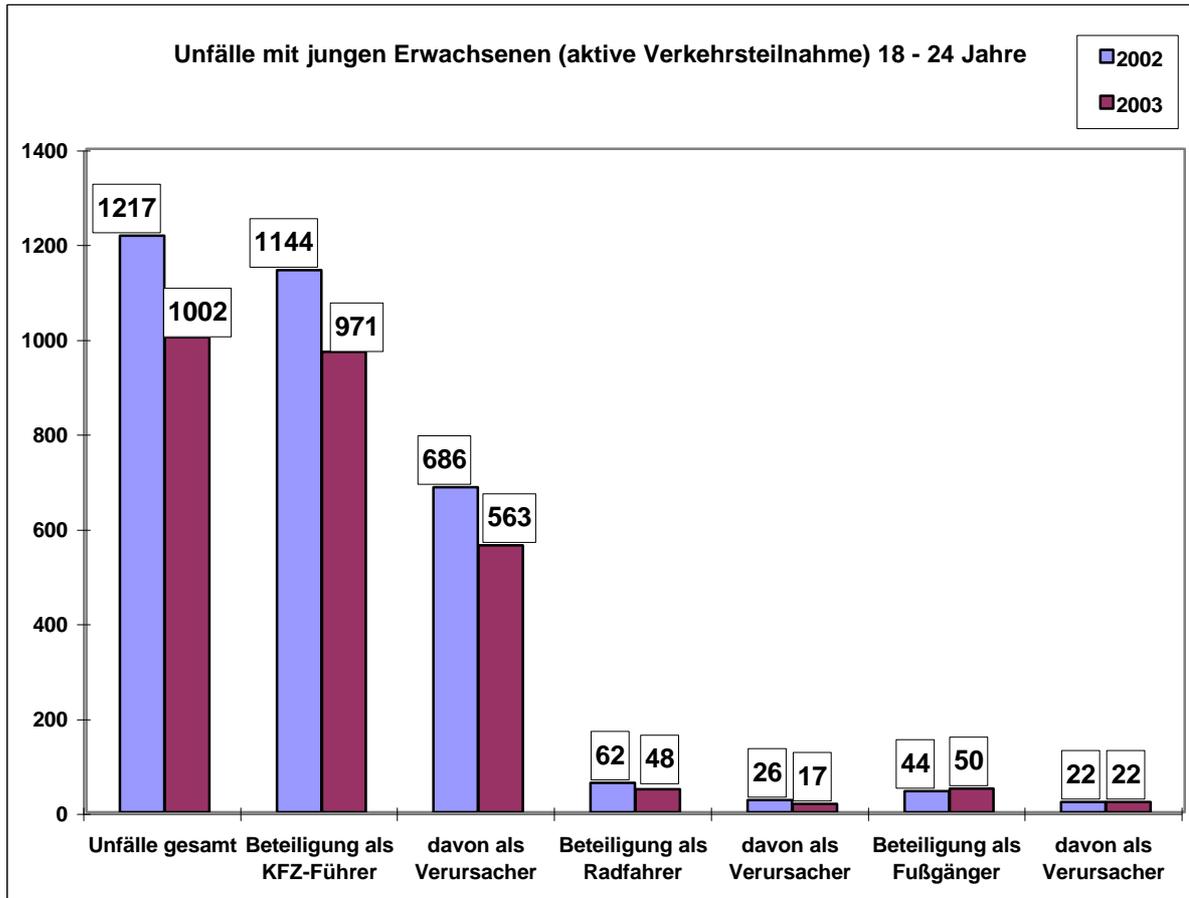
Getötete Personen nach Alter und Verkehrsbeteiligung

	< 15 Jahre	15 - 24 Jahre	25 - 64 Jahre	> 65 Jahre	Summe
Fußgänger '03			1	3	4
Fußgänger '02			2	6	8
Fahrradfahrer '03			1	2	3
Fahrradfahrer '02	1			2	3
PKW-Führer und Insassen '03			1		1
PKW-Führer und Insassen '02		1	1	2	4
Mot. Zweiradfahrer '03			1		1
Mot. Zweiradfahrer '02			1		1
Gesamt '03					9
Gesamt '02					16

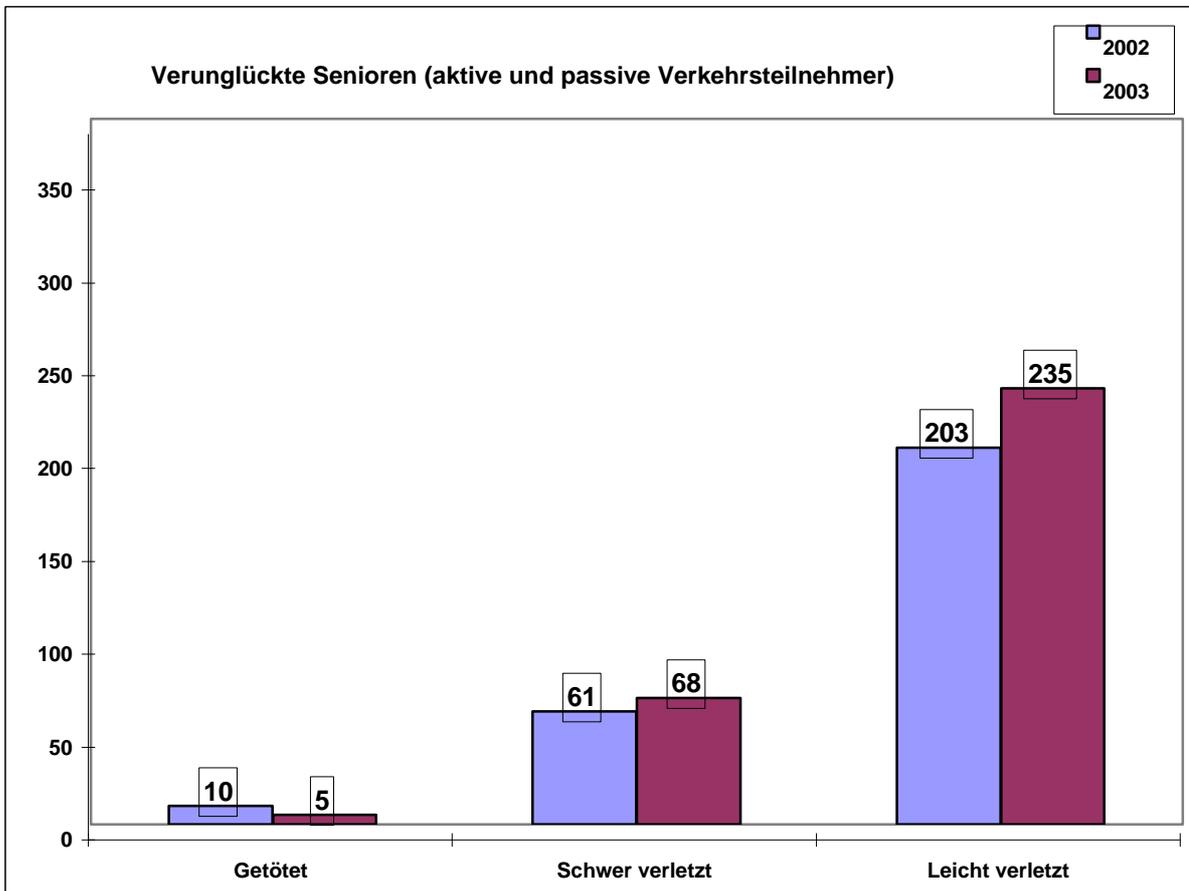
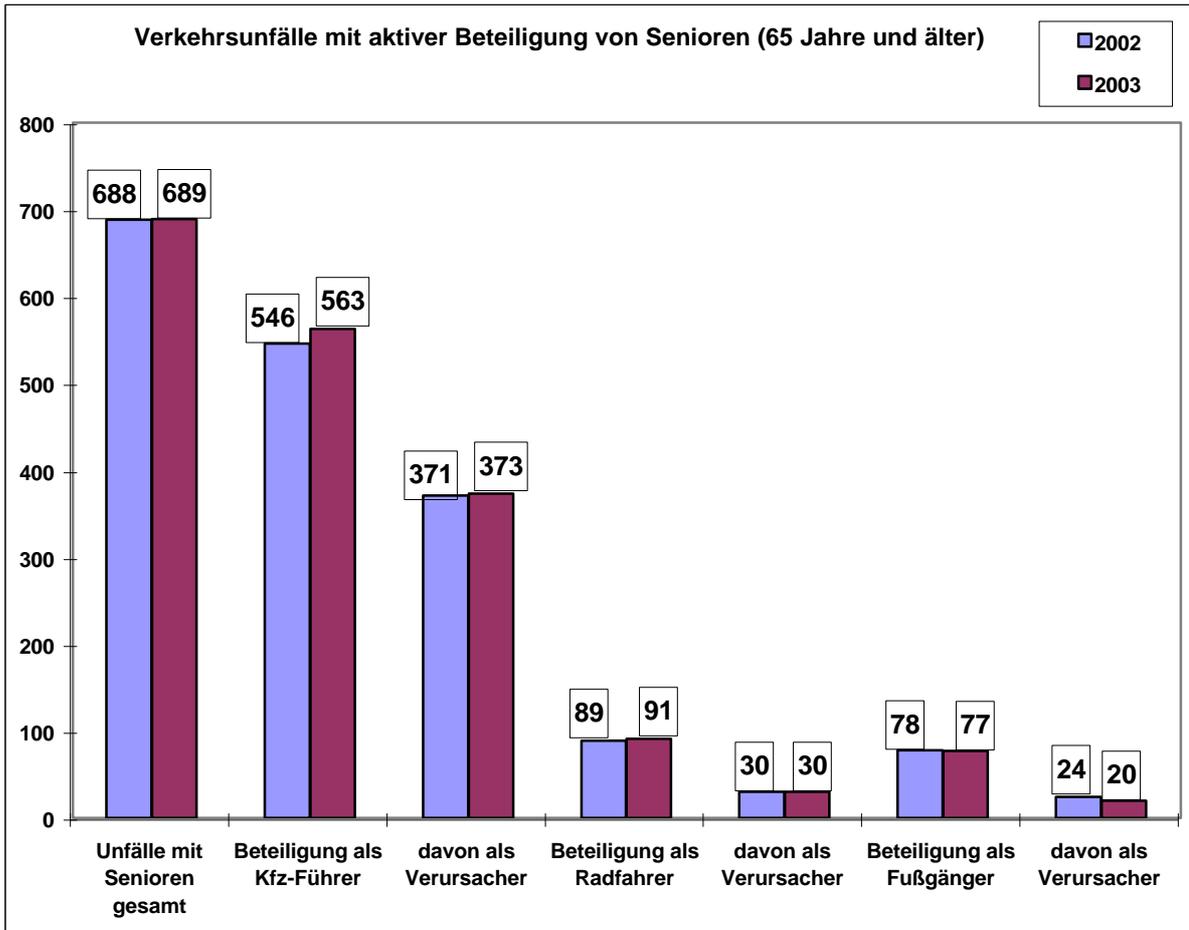
Kinder- und Schulwegunfälle



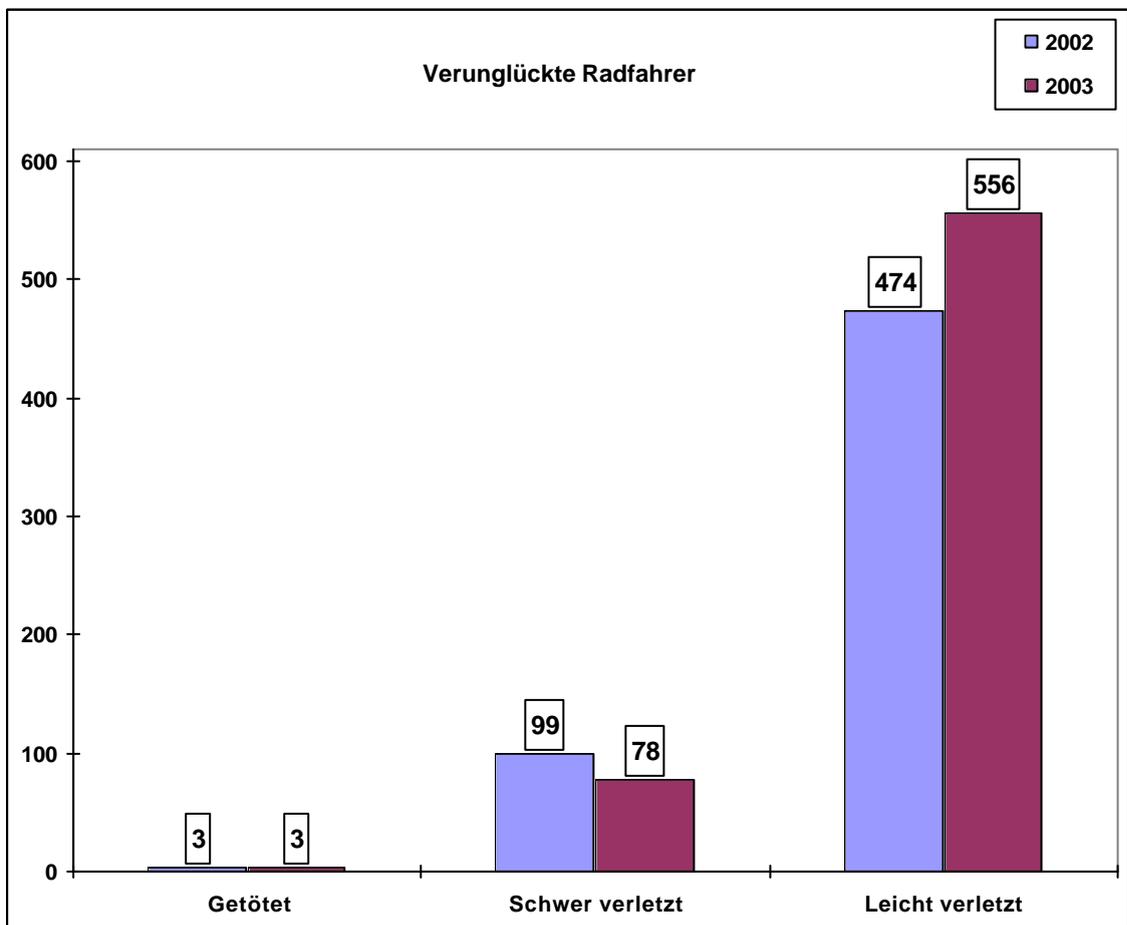
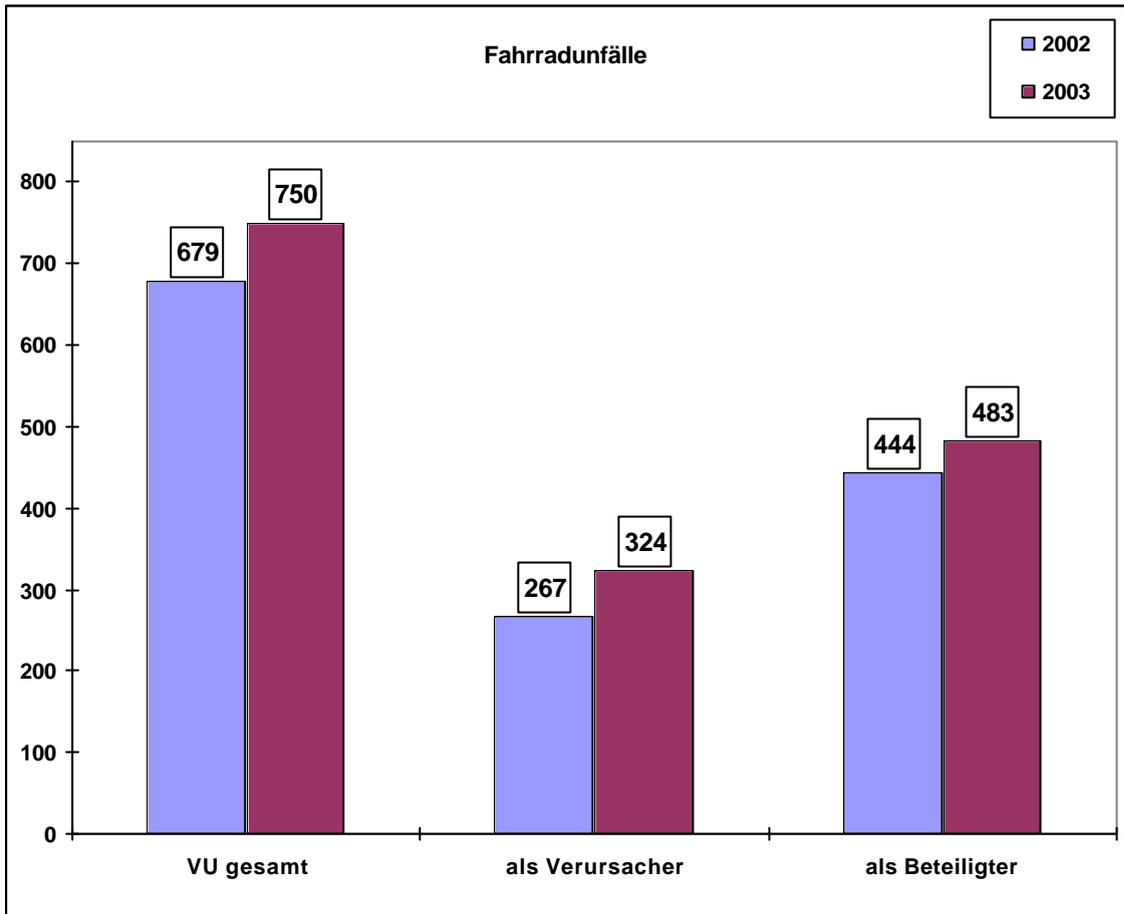
Junge Erwachsene



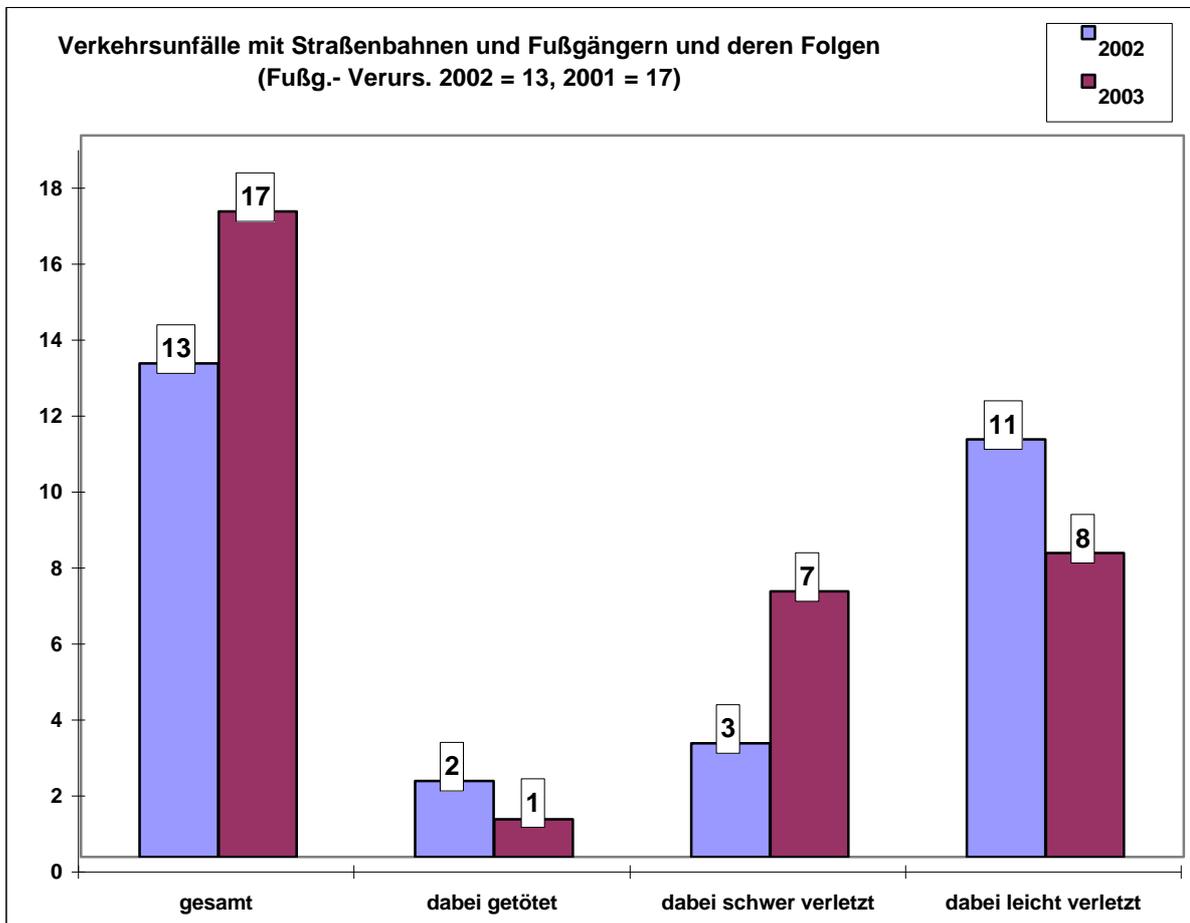
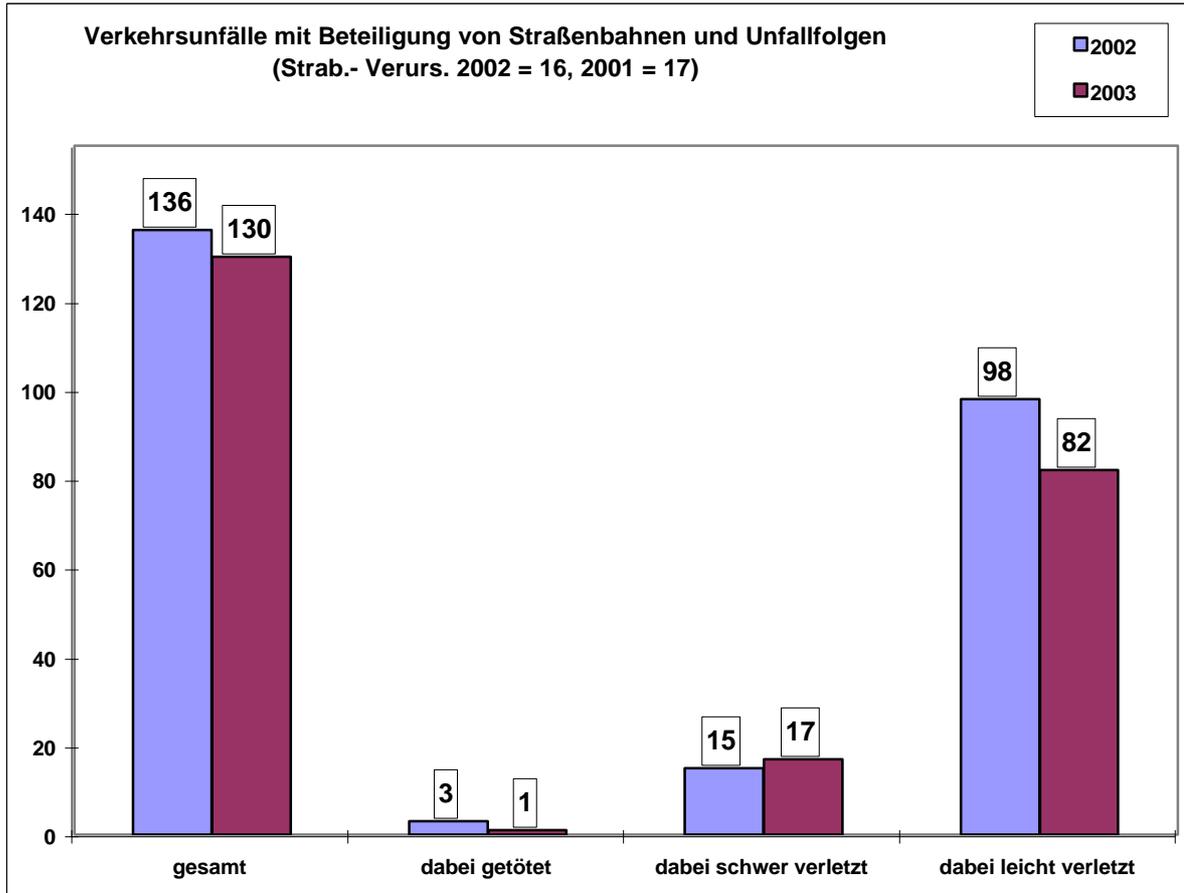
Seniorenunfälle



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	877	54	4	50	0	823
	b	552	40	2	38	0	512
	c	62,9	74,1	50,0	76,0	0,0	62,2
Nord	a	864	39	3	36	0	825
	b	437	23	1	22	0	414
	c	50,6	59,0	33,3	61,1	0,0	50,2
Ost	a	887	47	8	39	0	840
	b	497	39	8	31	0	458
	c	56,0	83,0	100,0	79,5	0,0	54,5
Süd	a	828	62	8	54	0	766
	b	383	36	3	33	0	347
	c	46,3	58,1	37,5	61,1	0,0	45,3
Südwest	a	935	48	7	41	0	887
	b	479	30	2	28	0	449
	c	51,2	62,5	28,6	68,3	0,0	50,6
P P 2003	a	4391	250	30	220	0	4141
	b	2348	168	16	152	0	2180
	c	53,5	67,2	53,3	69,1	0,0	52,6
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

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

Entwicklung der Hauptunfallursachen (HUU)

(außer Unfällen der Kategorie 5)

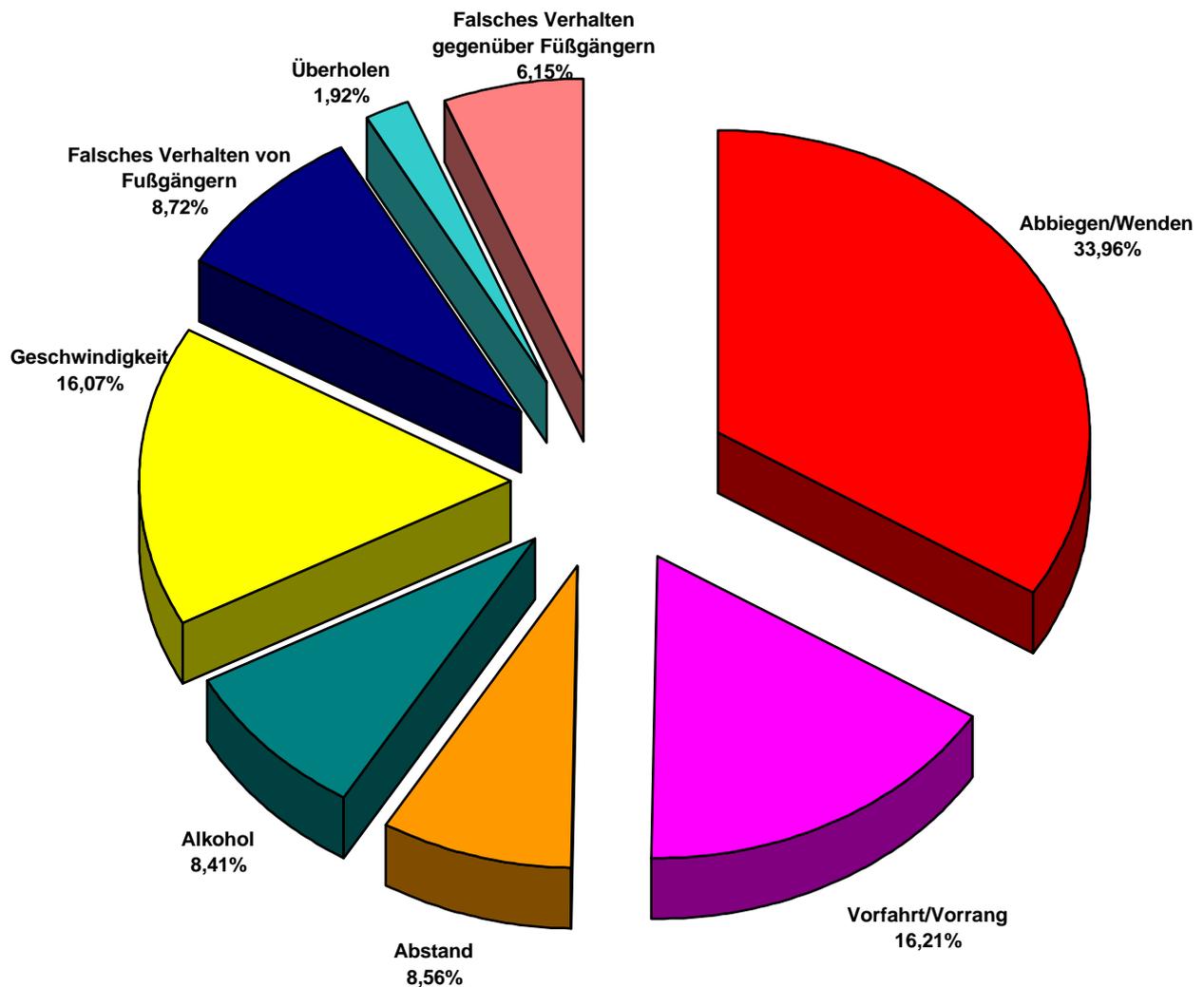
PI		Alkohol beim Fzg.-Führer	Geschwindigkeit	Abstand	Überholen	Vorfahrt Vorrang	Abbiegen Wenden	Falsches Verhalten geg. Fußgängern	Falsches Verhalten von Fußgängern
Mitte	Jahr 2003	69	75	131	16	132	312	47	72
	Jahr 2002	59	78	113	12	133	341	50	91
	abs.	10	-3	18	4	-1	-29	-3	-19
	in %	16,95	-3,85	15,93	33,33	-0,75	-8,50	-6,00	-20,88
Nord	Jahr 2003	70	76	141	16	174	268	41	60
	Jahr 2002	71	92	144	17	167	276	32	36
	abs.	-1	-16	-3	-1	7	-8	9	24
	in %	-1,41	-17,39	-2,08	-5,88	4,19	-2,90	28,13	66,67
Ost	Jahr 2003	82	233	20	16	117	280	54	102
	Jahr 2002	59	249	6	27	150	207	72	91
	abs.	23	-16	14	-11	-33	73	-18	11
	in %	38,98	-6,43	300,00	-40,74	-22,00	35,27	-25,00	12,09
Süd	Jahr 2003	81	251	3	23	155	292	82	90
	Jahr 2002	79	253	6	23	149	269	74	75
	abs.	2	-2	-3	0	6	23	8	15
	in %	2,53	-0,79	-50,00	0,00	4,03	8,55	10,81	20,00
Südwest	Jahr 2003	74	84	88	15	147	367	51	66
	Jahr 2002	70	80	83	26	122	278	46	53
	abs.	4	4	5	-11	25	89	5	13
	in %	5,71	5,00	6,02	-42,31	20,49	32,01	10,87	24,53
P P	Jahr 2003	376	719	383	86	725	1519	275	390
	Jahr 2002	338	752	352	105	721	1371	274	346
	abs.	38	-33	31	-19	4	148	1	44
	in %	11,24	-4,39	8,81	-18,10	0,55	10,80	0,36	12,72
	Veränderung im Land NRW in %								

Verkehrsunfälle mit Hauptunfallursachen

Anzahl der VU mit HUU : 3784

Anzahl der HUU bei diesen VU : 4473 (= 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 2003	22	23	86	11	73	96	45	60
	Jahr 2002	13	46	72	10	67	107	46	86
	abs.	9	-23	14	1	6	-11	-1	-26
	in %	69,23	-50,00	19,44	10,00	8,96	-10,28	-2,17	-30,23
Nord	Jahr 2003	17	53	106	10	90	117	41	54
	Jahr 2002	27	60	118	14	101	124	31	35
	abs.	-10	-7	-12	-4	-11	-7	10	19
	in %	-37,04	-11,67	-10,17	-28,57	-10,89	-5,65	32,26	54,29
Ost	Jahr 2003	27	162	12	3	73	138	54	96
	Jahr 2002	15	190	3	7	83	126	70	86
	abs.	12	-28	9	-4	-10	12	-16	10
	in %	80,00	-14,74	300,00	-57,14	-12,05	9,52	-22,86	11,63
Süd	Jahr 2003	33	184	1	15	85	144	82	90
	Jahr 2002	25	167	6	15	88	133	73	73
	abs.	8	17	-5	0	-3	11	9	17
	in %	32,00	10,18	-83,33	0,00	-3,41	8,27	12,33	23,29
Südwest	Jahr 2003	26	57	63	8	102	163	51	60
	Jahr 2002	17	54	60	15	78	121	45	50
	abs.	9	3	3	-7	24	42	6	10
	in %	52,94	5,56	5,00	-46,67	30,77	34,71	13,33	20,00
P P	Jahr 2003	125	479	268	47	423	658	273	360
	Jahr 2002	97	517	259	61	417	611	265	330
	abs.	28	-38	9	-14	6	47	8	30
	in %	28,87	-7,35	3,47	-22,95	1,44	7,69	3,02	9,09
	Veränderung im Land NRW in %								

Überwachungsrelation bei den Hauptunfallursachen

Unfälle mit HUU gesamt	3784		
davon	a	b	c
Alkohol	376	1794	4,771
Geschwindigkeit *	719	11625	16,168
Abstand	383	690	1,802
Überholen	86	112	1,302
Vorfahrt / Vorrang	725	2623	3,618
Abbiegen / Wenden	1519	5024	3,307
Falsches Verhalten gegenüber Fußgängern	275	308	1,120
Falsches Verhalten von Fußgängern	390	363	0,931
Ursachen gesamt	4473		
Anzeigen und VG gesamt		22539	
Überwachungsrelation gesamt			5,956

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

* b = Kommunale Geschwindigkeitsüberwachung: 117.009 Anzeigen und Verwarnungsgelder
 * c = Kommunale und polizeiliche Geschwindigkeitsüberwachungsrelation: **178,907**

Blutproben

PI	£ 0,24 mg/l		0,25 - 0,54 mg/l		³ 0,55 mg/l		Summe 2003		Summe 2002	
	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b
Mitte	4	1	24	49	45	140	73	190	74	191
	Blutproben ausschließlich aufgrund des Verdachtes von BTM*						13	39	2	23
Nord	8	8	16	62	46	113	70	183	77	197
	Blutproben ausschließlich aufgrund des Verdachtes von BTM*						3	73	2	57
Ost	7	0	13	20	61	94	81	114	67	81
	Blutproben ausschließlich aufgrund des Verdachtes von BTM*						0	20	2	12
Süd	3	7	8	27	68	149	79	183	92	170
	Blutproben ausschließlich aufgrund des Verdachtes von BTM*						0	38	4	52
Südwest	12	22	15	74	62	155	89	251	82	182
	Blutproben ausschließlich aufgrund des Verdachtes von BTM*						11	42	5	17
PP	34	38	76	232	282	651	392	921	392	821
	Blutproben ausschließlich aufgrund des Verdachtes von BTM*						27	212	15	161

a: Maßnahmen nach VU

b: Maßnahmen ohne Schadensfolge

Atemalkoholanalysen

PI	Summe 2003	Summe 2002
	b	b
Mitte	266	278
Nord	121	134
Ost	79	47
Süd	136	113
Südwest	306	251
PP	908	823

Verkehrskontrollen

Überprüfung des Transports gefährlicher Güter		
	2002	2003
Kontrollierte Fahrzeuge:	368	365
Beanstandete Fahrzeuge:	187	118
Ordnungswidrigkeitenanzeigen:	110	105
Verwarnungsgelder:	15	21

Überprüfung der Beachtung der Sozialvorschriften		
	2002	2003
Kontrollierte Fahrzeuge:	2.516	12.937
Beanstandete Fahrer und Fahrzeuge:	1.813	6.370
Strafanzeigen:	14	13
Ordnungswidrigkeitenanzeigen:	1.497	2.584
Verwarnungsgelder:	302	487

Überprüfung der Beleuchtung		
	2002	2003
Überprüfte Fahrzeuge:	5.809	5.500
Beanstandete Fahrzeuge:	1.309	910

Verkehrskontrollen

Überprüfung von Schulbussen		
	2002	2003
Kontrollierte Fahrzeuge:	256	171
Beanstandete Fahrzeuge:	13	20
Ordnungswidrigkeitenanzeigen:	5	10
Verwarnungsgelder:	37	13

Überprüfung der Geschwindigkeit auf Schulwegen		
	2002	2003
Anzahl der überprüften Fahrzeuge:	27.822	29.319
Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit:	7.325	11.136
Ordnungswidrigkeitenanzeigen:	534	580
Verwarnungsgelder:	4.512	5.246

Überwachung des Anlegens von Sicherheitsgurten und der Benutzung der Rückhalteeinrichtungen für Kinder		
	2002	2003
Kontrollierte Fahrzeuge:	26.185	24.304
Beanstandungen:	5.224	5.418
davon		
Nichtanlegen des Gurtes:	3.406	3.290
Nichtbenutzen der Rückhalteeinrichtungen:	1.818	2.128

Überprüfung von Radfahrern		
	2002	2003
Kontrollierte Fahrräder und Radfahrer :	4.460	2.993
Beanstandete Fahrräder:	200	133
Beanstandete Radfahrer:	781	767

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

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

Örtliche Unfalluntersuchung / Unfallkommission

Im Jahr

(2002)	2003	wurden
(167)	244	Unfallhäufungspunkte bzw. -strecken durch die Polizei voruntersucht,
(26)	40	nähere Untersuchungen erforderlich,
(11)	7	Meldungen über Unfallstellen durch die Polizei an die Straßenverkehrsbehörde erstattet,
(16)	33	Verbesserungsmaßnahmen für notwendig gehalten und vorgeschlagen,
(14)	14	Verbesserungsmaßnahmen getroffen,
(10)	11	Gefahrenstellen beseitigt bzw. entschärft.

Untersuchungen gleichartiger Unfälle* an 15 Unfallhäufungsstellen

Untersuchungen	Unfälle gesamt	davon mit Personen- schaden	dabei Tote	dabei Schwer- verletzte	dabei Leicht- verletzte	** VU-Kosten
Vorher	78	57	2	9	59	€ 1.865.193
Nachher	25	21	0	1	23	€ 389.604
Veränderungen absolut	- 53	- 36	- 2	- 8	- 36	€ - 1.475.589
Veränderungen in %	-0,7	-0,6	-1,0	-0,9	-0,6	-0,8

* 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 2003 in Düsseldorf

Nr.	Örtlichkeit	Unfallzahl*
1	Worringer Platz	152
2	Mörsenbroicher Ei	118
3	Nordfriedhof (einschl. Unter- / Überführung)	103
4	Nordstern	94
5	Oberbilker Markt	77
6	Südring / Völklinger Straße	64
7	Ratinger Tor / Heinrich-Heine-Allee / Hofgartenrampe	61
8	Theodor-Heuss-Brücke	58
9	Witzelstraße / Moorenplatz	57
10	Stresemannplatz	57
11	Völklinger Straße / Fährstraße	53
12	Brehmplatz	51
13	Grafenberger Allee / Dorotheenstraße / Lindemannstraße	44
14	Heerdter Landstraße / Handweiser	39
15	Berliner Allee / Graf-Adolf-Straße	39
16	Prinz-Georg-Straße / Vagedesstraße	37
17	Corneliusstraße / Herzogstraße	36
18	Werstener Kreuz	33
19	Fischerstraße / Klever Straße	33
20	Brüsseler Straße / Höhe Ausfahrt Oberkassel	31
21	Grafenberger Allee / Simrockstraße	29
22	Auf'm Hennekamp / Mecumstraße	29
23	Kölner Straße / Eintrachtstraße / Ludwig-Erhard-Allee	25
24	Vautierstraße / Simrockstraße	25
25	Am Schönenkamp / Forststraße / A 59	25

*Gesamtunfalllage mit Bagatellunfällen

Verkehrssicherheitsberatung

Teilnehmer und Zielgruppen nach Beratungseinheiten

theoretische u. praktische Unterweisungen; Übungen	2002	2003	2002	2003	2002	2003	2002	2003	2002	2003
Zielgruppen	Anzahl der Teilnehmer		Beratungseinheiten (Unterrichtsstunde a 45 Minuten)							
Elementarbereich			Kinder			Erzieher		Eltern		
-Kindergarten-	10.139	21.128	1.603	3.286	775	1.350	456	1.140		
Primarbereich			Schüler		Lehrer		Eltern			
1. - 4. Schuljahr	24.677	42.842	2.917	4.540	1.915	2.670	811	1.573		
Sekundarstufe I			Schüler		Lehrer					
5. - 10. Schuljahr	4.846	5.870	629	1.046	257	424				
Sekundarstufe II			Schüler							
11. - 13. Schuljahr	570	823	24	114						
Junge Verkehrsteilnehmer			Junge Erwachsene							
18 - 24 Jahre	0	1.540	279	208						
Senioren			Senioren							
60 Jahre und älter	4.629	6.595	387	854						
Summen der Zielgruppenteilnehmer	44.861	78.798	5.839	10.048	2.947	4.444	1.267	2.713		
Andere Veranstaltungen										
Verkehrssicherheitstage	2.180	2.600								
Summen aller Teilnehmer	47.041	81.398								

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 -