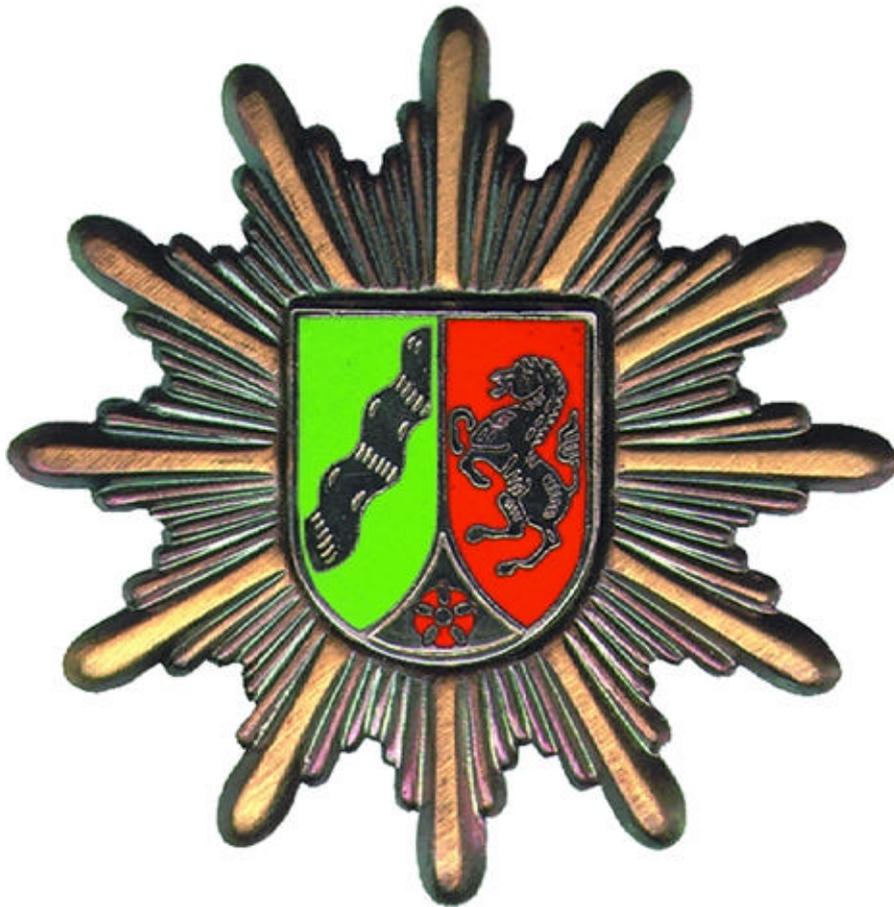


Verkehrsbericht 2005



POLIZEI für Düsseldorf
mit Sicherheit Ihr Partner

Vorwort

Der „Verkehrsbericht 2005“ des Polizeipräsidiums Düsseldorf stellt das Verkehrsunfallgeschehen des Jahres 2005 in unserer Stadt dar. Er informiert über die polizeilichen Maßnahmen des vergangenen Jahres bei der Verkehrsüberwachung, der Verkehrsregelung und der Verkehrsprävention.

Einhergehend mit einer wiederum leicht rückläufigen Gesamtunfallzahl, die von der relativ hohen Zahl der Verkehrsunfälle mit leichtem Sachschaden bestimmt wird, ist auch die Zahl der Verunglückten gegenüber 2004 minimal gesunken.

Diese Entwicklung spiegelt sich bei der Zahl der Schwerverletzten wider, wo ein Rückgang um 3,4 % zu verzeichnen ist.

Gegenüber 22 Verkehrstoten im Vorjahr konnte ein Rückgang um 12 Tote auf die zweitniedrigste Zahl seit Einführung der Verkehrsunfallstatistik 1949 mit insgesamt 10 Verkehrstoten verzeichnet werden.

Auch die Zahl der Schwerverletzten ist mit insgesamt 427 die zweitniedrigste Zahl die je erfasst wurde. Nur 2003 wurden weniger Schwerverletzte (425) registriert

Diese Entwicklung darf jedoch nicht dazu führen, inne zu halten und in den Bemühungen um mehr Sicherheit im Straßenverkehr nachzulassen; alle müssen weiterhin ihre Kraft für Sicherheit im Straßenverkehr einbringen, denn jeder im Straßenverkehr verletzte oder getötete Mensch ist einer zuviel.

Dies gilt insbesondere für unsere "schwächsten" Verkehrsteilnehmer: Kinder und Senioren.

Die Zahl der verunglückten Kinder liegt mit 288 gegenüber 289 im Vorjahr auf konstantem Niveau liegt. Gegenüber 2004 ist jedoch ein im Straßenverkehr getötetes Kind zu betrauern.

Die Zahl der verunglückten Senioren ist mit insgesamt 301 (2004: 308) im Landesvergleich hoch. Die der verunfallten Rad fahrenden Senioren ist weiter gestiegen.

Dies macht deutlich, dass trotz verbesserter Fahrzeugtechnik und -sicherheit weder Radfahrer noch Fußgänger über „Knautschzonen“ verfügen.

Deshalb wird auch in 2006 das Ziel polizeilicher Verkehrssicherheitsarbeit in der Reduzierung von Verkehrsunfällen und ihrer Folgen liegen.

Die Düsseldorfer Polizei hatte schon im Jahr 2005 erheblich mehr Anteile als in den Jahren zuvor in die Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder und Senioren investiert. Im Jahr 2006 will sie ihre Aktivitäten für diese Zielgruppe erneut verstärken, ohne dabei die anderen Verkehrsteilnehmer aus dem Auge zu verlieren.

Mit entschlossenem Vorgehen und konsequenter Ahndung von Verkehrsverstößen soll ein größeres Maß an Regeltreue erzielt und damit die Sicherheit für die Bürgerinnen und Bürger unserer Stadt im Straßenverkehr erhöht werden.

Die Düsseldorfer Polizei wird auch im laufenden Jahr zielorientiert mit allen anderen Trägern der Verkehrssicherheitsarbeit zusammenarbeiten, vor allem mit dem Amt für Verkehrsmanagement, der Verkehrswacht Düsseldorf e.V. und der Rheinbahn AG.

Düsseldorf, im Februar 2006

Polizeipräsidium Düsseldorf
Abteilung Gefahrenabwehr und Strafverfolgung
Dezernat GS 3 – Verkehrsangelegenheiten-
Jürgensplatz 5-7
40219 Düsseldorf
Tel.: 0211 / 870 - 4270
Fax.: 0211 / 870 – 4284
E-Mail: ppd-gs3@t-online.de

| Inhaltsverzeichnis | <i>Seite</i> |
|--|----------------|
| I) Begriffsbestimmungen | 1 - 2 |
| II) Erläuterungen zur Verkehrsunfallsituation 2005 | 3 - 8 |
| - Verkehrsunfallzahlen im Vergleich | 3 - 4 |
| - Langzeitentwicklung | 4 |
| - Kinder und Schulwegunfälle | 4 - 5 |
| - Unfälle mit jungen Erwachsenen | 5 |
| - Seniorenunfälle | 5 |
| - Fahrradunfälle | 5 - 6 |
| - Straßenbahnunfälle | 6 |
| - Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort | 6 |
| - Hauptunfallursachen | 6 |
| - Blutproben und Atemalkoholanalysen | 7 |
| - Verkehrskontrollen und Schwerpunkteinsätze | 7 |
| - Örtliche Unfalluntersuchung | 7 - 8 |
| III) Verkehrsregelung und -lenkung | 9 - 10 |
| IV) Verkehrssicherheitsberatung | 11 - 12 |
| V) Tabellen / Diagramme | 13 - 37 |
| - Daten zur Landeshauptstadt Düsseldorf | 13 |
| - Verkehrsunfälle in Düsseldorf (Tabelle / Diagramme) | 14 - 15 |
| - Langzeitentwicklung (Tabelle / Diagramm) | 16 - 17 |
| - Gesamtunfälle / Unfallfolgen in den Polizeiinspektionen (Tabellen) | 18 - 19 |
| - Verunglückte / getötete Personen (Tabellen / Diagramm) | 20 |
| - Kinder- und Schulwegunfälle (Diagramme) | 21 |
| - Unfälle Junger Erwachsener (Diagramme) | 22 |
| - Seniorenunfälle (Diagramme) | 23 |
| - Fahrradunfälle (Diagramme) | 24 |
| - Straßenbahnunfälle (Diagramme) | 25 |
| - Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort (Tabelle) | 26 |
| - Hauptunfallursachen (Tabellen / Grafik) | 27 - 30 |
| - Blutproben und Atemalkoholanalysen (Tabellen) | 31 |
| - Verkehrskontrollen (Tabellen) | 32 - 33 |
| - Verkehrsbehinderungen (Tabellen) | 34 |
| - Örtliche Unfalluntersuchung / Unfallkommission | 35 |
| - Hauptunfallschwerpunkte des Jahres 2005 (Tabelle) | 36 |
| - Verkehrssicherheitsberatung (Tabelle) | 37 |
| VI) Quellenangaben | 38 |

D) Begriffsbestimmungen

Verkehrsunfälle (VU)

Die Unfallstatistik erfasst nach dem Straßenverkehrsunfallstatistikgesetz Unfälle¹, bei denen infolge des Fahrverkehrs auf öffentlichen Wegen und Plätzen Personen getötet oder verletzt oder Sachschäden verursacht worden sind. Unfälle mit Personenschaden oder schwerwiegende Unfälle mit Sachschaden werden statistisch mit vielen Details zu Ablauf, Ursachen und Rahmenbedingungen erfasst. Die übrigen Sachschadensunfälle (Kategorie-5-Unfälle) werden nur zahlenmäßig festgehalten.

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

Verkehrsunfallkategorien

Die Verkehrsunfälle mit Personen- oder/und Sachschaden unterteilen sich nach folgenden Kategorien:

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

Beteiligte

Beteiligt ist nach § 34 II StVO jeder, dessen Verhalten nach den Umständen zum Unfall beigetragen haben kann.

Dazu gehören mindestens alle Fußgänger und Fahrzeugführer, die selbst - oder deren Fahrzeuge - Schaden erlitten oder hervorgerufen haben. Verunglückte Mitfahrer zählen daher nicht zu den Unfallbeteiligten, sind aber Verunglückte.

Mitfahrer

Mitfahrer sind Fahrzeuginsassen oder Sozii.

¹ Nach der BGH-Rechtsprechung zu § 142 StGB (Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort) ist ein Verkehrsunfall ein plötzliches Ereignis, das mit den typischen Gefahren im öffentlichen Straßenverkehr in ursächlichem Zusammenhang steht und zu einem nicht völlig belanglosen Sachschaden führt.

Verunglückte

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

Verunglücktenhäufigkeitszahl (VHZ)

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

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

Getötete

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

Schwerverletzte

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

Leichtverletzte

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

Unfallhäufigkeitszahl (UHZ)

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

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

Unfallursachen

Die Unfallursachen werden nach Einschätzung der den Verkehrsunfall aufnehmenden Polizeibeamten/ -innen in die Unfallanzeige eingetragen.

Hierbei wird zwischen personenbezogenem Fehlverhalten (z.B. Abbiegefehler) und allgemeinen Ursachen (z.B. Straßenglätte) unterschieden. Bei jedem Unfall können bis zu drei Angaben für jeden Beteiligten und bis zu zwei allgemeine Ursachen angegeben werden.

Die Hauptunfallursachen aus dem Erlass zur Verkehrssicherheitsarbeit der Polizei Nordrhein-Westfalen sind Vorfahrt/Vorrang, Fehler beim Abbiegen/Wenden, Geschwindigkeit, Alkohol/Drogen, Abstand, Überholen und falsches Verhalten von/gegenüber Fußgängern.

II) Erläuterungen zur Verkehrsunfallsituation 2005

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

Die Zahl der Verkehrsunfälle hat sich 2005 in Düsseldorf mit 24.742 nur geringfügig verändert. Mit einem Rückgang von - 171 Unfällen oder - 0,7 % ereigneten sich etwas weniger Unfälle als im Vorjahr.

Im Land NRW blieb die Entwicklung im dritten Jahr hintereinander fast konstant. Die Gesamtunfallzahl von 556.823 sank mit - 2.329 oder - 0,4 % nur gering.

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

Das von hohen Pendler- und Veranstaltungsverkehren geprägte intensive großstädtische Verkehrsgeschehen Düsseldorfs führt erneut zu der hohen Unfallzahl. Es handelt sich dabei aber hauptsächlich um Sachschadensunfälle im Fließverkehr und ruhenden Verkehr. Die Zahl relativiert sich bei Betrachtung der Unfälle mit schweren Folgen.

Der Rückgang der Verkehrsunfallzahl Düsseldorfs beruht ausschließlich auf der Abnahme sogenannter "Bagatellunfälle", also Verkehrsunfällen mit in der Regel geringen Sachschäden. Hier sank die Zahl der Unfälle in Düsseldorf um - 367 oder - 2,1 % auf 17.308.

Die Zahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden blieb mit - 2 oder - 0,1 % so gut wie unverändert bei 2.572. Im Landesdurchschnitt verlief diese Entwicklung mit - 1,7 % ausgeprägter.

Der leichte Rückgang wirkte sich bei allen Unfallfolgen günstig aus. Die Zahl der leicht Verletzten sank um - 0,4 % auf 2.691 (- 11), die der schwer Verletzten um - 3,4 % auf 427 (- 15) und die der tödlich verunglückten Menschen um - 54,4 % auf 10 (- 12).

Im Landesvergleich der Verunglücktenhäufigkeitszahl (VHZ) steht die Kreispolizeibehörde Düsseldorf mit dem Wert 546 an 47. Stelle, gefolgt von Düren (547), Köln (564) und Münster (585). Im Vergleich der VHZ von schwer verletzten oder getöteten Menschen liegt Düsseldorf auf Platz 24 bei Schwerverletzten (VHZ 75) und Platz 5 bei Getöteten (VHZ 1,7).

Dieser Vergleich zeigt: Je schwerer die Folge eines Unfalls ist, desto geringer ist die Belastung Düsseldorfs im Landesvergleich da.

Der Rückgang bei der Zahl von Unfalltoten ist fast ausschließlich auf die geringere Zahl tödlich verunglückter Fußgänger zurückzuführen. Deren Zahl sank um 11 auf 2. Die Zahl tödlich verunglückter Pkw-Führer und Insassen sank um 2 ebenfalls auf 2, während die der Kradfahrer unverändert bei 2 liegt. Einzig die Zahl getöteter Radfahrer stieg von 3 im Vorjahr auf nun 4.

Im Jahr 2005 waren die Seniorinnen und Senioren erneut überproportional oft (4mal) an tödlichen Unfällen beteiligt. Auf diese Altersgruppe ist weiterhin ein besonderes Augenmerk bei der Verkehrssicherheitsarbeit zu richten. In gleicher Weise gilt dies für Kinder, da im vergangenen Jahr erstmals seit 2002 wieder ein Kind tödlich verunglückte.

Die Straßenbahn war an einem tödlichen Unfall beteiligt. Bereits im letzten Jahr hat die Polizei darauf hingewiesen, dass die Aufmerksamkeit aller Verkehrsteilnehmer, Fußgänger, Autofahrer, Radfahrer und Straßenbahnfahrer, wegen der Besonderheiten des Straßenbahnverkehrs nicht nachlassen darf.

Langzeitentwicklung (vgl. S. 16 - 17)

Seit 7 Jahren bewegt sich die Zahl der Unfälle in Düsseldorf um 25.000. Mit 3.128 Verunglückten erreicht die Unfallstatistik im Jahr 2005 den viertniedrigsten Wert in der Langzeitbetrachtung von über 50 Jahren. Die Zahl von 10 Unfalltoten ist sogar der zweitniedrigste Wert.

Kinder- und Schulwegunfälle (vgl. S. 21)

Im Jahr 2005 ereigneten sich in Düsseldorf 51 Unfälle, an denen Kinder auf dem Weg zur oder von der Schule aktiv beteiligt waren. Im Jahr 2004 waren es 39 Schulwegunfälle. Das in diesem Jahr tödlich verunglückte Kind befand sich auch auf dem Weg zur Schule.

Die Gesamtzahl der Kinderunfälle ist um 11 bzw. 4,0 % auf 288 gestiegen. Diese Entwicklung beruht auf der Zunahme der Aktiv-Kinderunfälle um 3,9 %, während die Zahl der Passiv-Kinderunfälle, um 7,5 % sank.

Besonders als Fußgänger verunfallten Kinder im letzten Jahr öfters (+ 20,3 %). Die weitaus häufigste Ursache setzten sie 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. Daran sind die verkehrspräventiven Aktivitäten aller Träger der Verkehrssicherheitsarbeit bei Kindern besonders auszurichten. Vor allem gilt aber für alle Erwachsenen: Im Straßenverkehr mit gutem Beispiel vorangehen.

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

Zur Reduzierung der Passiv-Kinderunfälle wird die Polizei weiterhin durch regelmäßige gezielte Verkehrskontrollen daran arbeiten, die Sicherheitsquote der Kinder zu verbessern. Hier gibt es nach Untersuchungen der Bundesanstalt für Straßenwesen besonders bei der ordnungsgemäßen Sicherung (Rückhaltesysteme wie Kindersitze usw.) noch Verbesserungspotenzial.

Die Zahl der verunglückten Kinder hat sich in Düsseldorf nicht erhöht, sie blieb mit minus 1 und damit 288 fast auf dem Vorjahresniveau. Die Gesamt-VHZ Düsseldorf liegt damit bei 396, im Land Nordrhein-Westfalen bei 322.

Unfälle mit Jungen Erwachsenen (vgl. S. 22)

Die Zahl der Unfälle mit Beteiligung Junger Erwachsener (zwischen 18 - 24 Jahren) hat sich im dritten Jahr in Folge, dieses Mal um 1,6 % auf 1.017 (- 14), verringert.

Unverändert setzten die Jungen Erwachsenen bei diesen Verkehrsunfällen die meisten der von der Polizei festgestellten Ursachen, und zwar 58,8 %. Die häufigsten Ursachen waren den Straßenverhältnissen nicht angepasste Geschwindigkeit, Fehler beim Abbiegen oder Wenden und ungenügender Abstand.

Die Zahl der verunglückten Jungen Erwachsenen stieg um 3,7 % auf 445 (+ 16), vorrangig bei den passiv Verunglückten (+ 13). Die VHZ stieg damit auf 1.125; die des Landes NRW liegt bei 1.044.

Seniorenunfälle (vgl. S. 23)

Die Zahl der Unfälle in dieser Altersgruppe entwickelte sich negativ. Bei 842 Unfällen, und damit + 106 oder + 14,4 %, waren Senioren/-innen am Unfallgeschehen beteiligt. Während die Beteiligung der Senioren/-innen als Fußgänger sank (- 21), stieg sie als Radfahrer (+ 28).

Bei den Ursachen für die Verkehrsunfälle lagen die häufigsten Fehler seitens der Senioren/-innen beim Abbiegen, Einfahren in den fließenden Verkehr und der Vorfahrtsgewährung, gefolgt von falschem Verhalten als Fußgänger beim Überschreiten der Fahrbahn.

Andere Verkehrsteilnehmer übersahen Senioren/-innen oft beim Wenden, Rückwärtsfahren und im Bereich von Lichtsignalanlagen.

Die Zahl der verunglückten Senioren/-innen war rückläufig. Mit 301 Verunglückten liegt die Zahl um 7 oder 2,3 % unter dem Vorjahresergebnis.

Deren VHZ von 275 liegt in Düsseldorf über dem Gesamtwert in Nordrhein-Westfalen von 249.

Fahrradunfälle (vgl. S. 24)

Die Zahl der Fahrradunfälle stieg um 19 bzw. 2,6 % auf 755. Dabei verunglückten mit 643 Radfahrern/-innen auch 6 oder 0,9 % mehr als im Vorjahr. In diesem Jahr waren unter den Unfalltoten in Düsseldorf Radfahrer/-innen überproportional beteiligt, deren Zahl stieg auf 4.

Die mit Abstand häufigsten Ursachen bei diesen Unfällen waren Fehler der Kfz-Führer beim Abbiegen und deren Vorfahrtsverstöße sowie das verbotswidrige Fahren des Radverkehrs auf Gehwegen oder Radwegen entgegen der vorgeschriebenen Fahrtrichtung.

Straßenbahnunfälle (vgl. S. 25)

Die Zahl der Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Straßenbahnen ist im vergangenen Jahr um - 5,5 % auf 121 (- 7) gesunken.

Die Zahl der dabei Verunglückten sank auf 100, dies sind 40 weniger (- 28,6 %) als im Vorjahr. Eine Radfahlerin wurde bei diesen Unfällen getötet.

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

Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort (vgl. S. 26)

Die Zahl der Verkehrsunfälle mit Flucht erhöhte sich um 2,2 % auf 4.422 (+ 93).

Die Aufklärungsquote des letzten Jahres konnte nicht ganz gehalten werden. Sie sank um 0,9 Prozentpunkte auf 48,7 %. Ermittlungsschwerend für die Polizei bleibt die Vielzahl sogenannter kleinerer "Parkrempler" mit nur wenigen Ermittlungsansätzen in einer Großstadt. Landesweit liegt die Aufklärungsquote bei 46,1 %.

Von den Verkehrsunfällen mit Personenschaden und Flucht wurden in Düsseldorf 66,5 % aufgeklärt, im Land NRW waren es 58,7 %.

Hauptunfallursachen (vgl. S. 27 – 30)

Die Gesamtzahl der Hauptunfallursachen (HUU) bei den gespeicherten Verkehrsunfällen (keine Kategorie 5) ist um + 6,8 % gestiegen, landesweit um - 3,1 % gesunken.

Der zahlenmäßig stärkste Anstieg ist bei der häufigsten HUU (Anteil von 34,9 %) in Düsseldorf, dem Abbiegen/Wenden, festzustellen, ebenfalls, mit geringerer Tendenz, bei der HUU Vorfahrt/Vorrang (Anteil von 17,4 %).

Verringert sind die HUU Falsches Verhalten von und gegenüber Fußgängern (Anteil von 6,6 % bzw. 6,8 %) und Geschwindigkeit (Anteil von 14,5 %).

Den geringsten Anteil der HUU mit 2,8 % hat das Überholen.

Die Zahl der HUU bei den Verkehrsunfällen mit Personenschaden erhöhte sich leicht um + 0,7 % auf 2.468.

Die Zahl der Verwarnungsgelder und Anzeigen bei der Überwachung der Hauptunfallursachen ist im letzten Jahr um + 90,2 % auf 41.800 gestiegen.

Blutproben und Atemalkoholanalysen (vgl. S. 31)

Die Düsseldorfer Polizei legt bei ihrer Verkehrssicherheitsarbeit ein besonderes Augenmerk auf die Überprüfung der Verkehrstüchtigkeit von Verkehrsteilnehmern.

Die Gesamtzahl aller Tätigkeiten (Blutproben und Atemalkoholanalysen) ohne Schadensfolge gegen alkoholisierte Fahrzeugführer lag mit 1.542 etwa auf Vorjahresniveau (+12 oder + 0,8 %).

Die Zahl der Blutproben auf Grund des Drogenverdachtes beim Führen eines Fahrzeuges stieg auf 258 (2004: 245).

Verkehrskontrollen und Schwerpunkteinsätze (vgl. S. 32 - 34)

Über das ganze Jahr hindurch verteilt führte die Polizei Düsseldorfs 2005 verschiedene Schwerpunkteinsätze auf Behördenebene oder in landesweite Aktionen eingebundene Verkehrskontrollen durch.

Diese orientierten sich an bestimmten Gruppen von Verkehrsteilnehmern (z.B. Radfahrer, gewerblicher Güterverkehr), einzelnen gefahrenträchtigen Verhaltensweisen (z.B. Alkoholkontrollen zum Jahreswechsel, Geschwindigkeit auf Schulwegen), oder dienten der Überprüfung des technischen Zustandes der Verkehrsmittel (z.B. Beleuchtung von Fahrzeugen, Schulbuskontrollen).

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

Im Jahr 2005 überprüfte die Polizei Düsseldorf 6.966 Fahrzeuge des gewerblichen Personen- und Lastverkehrs hinsichtlich der Beachtung von Sozialvorschriften und kontrollierte 246 Gefahrguttransporte.

Im Verlauf der personalintensiven Durchfahrtskontrollen zur Umsetzung des Luftreinhalteplans "Düsseldorf – Südliche Innenstadt" hielt die Polizei im Bereich Corneliusstraße seit März 2005 insgesamt 7.483 Lkw an, 2.587 Verstöße wurden angezeigt oder mit einem Verwarngeld geahndet.

Bei der Überwachung des ruhenden Verkehrs liegt die Zahl der polizeilichen Gesamtmaßnahmen zur Beseitigung von Verkehrsbehinderungen bei 6.920.

Örtliche Unfalluntersuchung (vgl. S. 35 - 36)

Im Jahr 2005 untersuchte die Polizei Düsseldorf 105 Örtlichkeiten auf unfallbegünstigende Umstände oder wiederkehrend auftretende Situationen. Die Unfallkommission, bestehend aus Vertretern des Amtes für Verkehrsmanagement und der Polizei, orts- und anlassbezogen mit Vertretern der Bezirksregierung, der Rheinbahn AG oder des Ordnungsamtes, erhielt 27 der Untersuchungsergebnisse zur genaueren Bewertung. Nur bei der Kreuzung Bilker Allee/ Elisabethstraße handelte es sich um eine in der Vergangenheit noch nicht als Unfallhäufungsstelle bearbeitete Örtlichkeit.

In der Folge schlug die Unfallkommission 27 Verbesserungen vor, 13 dieser Vorschläge wurden bisher umgesetzt.

Der Vergleich bereits entschärfter Unfallhäufungsstellen verdeutlicht mit dem Rückgang der Unfallzahlen und damit verbundener Schadensfolgen die positive Wirkung der Unfallkommissionsarbeit.

Angeführt wird die Liste von Hauptunfallschwerpunkten 2005 mit 127 Unfällen im zweiten Jahr hintereinander vom Verteiler Mörsenbroicher Ei. Der Worringer Platz liegt weiter mit 122 Unfällen auf dem 2. Platz, nun gefolgt vom Verteiler Nordfriedhof mit 98 Unfällen.

Alle drei Örtlichkeiten sind entweder große Verteiler mit hoher Verkehrsdichte oder umfassen mehrere Kreuzungsbereiche. Den größten Anteil an den Unfallzahlen haben dort leichte Sachschadensunfälle.

Die höchste Zuwachsrate 2005 in dieser Liste hat mit dem 6. Platz die Kreuzung Süd-
ring/ Völklinger Straße mit 71 Unfällen. Dort stieg vor allem die Zahl der Auffahr-
und Vorfahrtsunfälle.

III) Verkehrsregelung und -lenkung

Versammlungen

Im Zusammenhang mit dem Polizeipräsidium Düsseldorf als Versammlungsbehörde und in Zusammenarbeit mit den zuständigen Polizeiinspektionen wurden 2005 insgesamt 352 (2004: 270) versammlungsrechtliche Veranstaltungen verkehrssichernd begleitet; zum größten Teil handelte es sich dabei um polizeiliche „Alltagsarbeit“, weil Versammlungen mit gleichem Ziel und gleicher Aussage turnusmäßig (z. B. „Montagsdemonstrationen“, „Friedensforum“ etc.) stattfanden.

Neben diesen Veranstaltungen mit bekannten Teilnehmern wurden aber auch Versammlungen mit aktuellen tagespolitischen und lokalen Themen (Studiengebühren, Stilllegung der Glashütte Gerresheim usw.), Arbeitskampfmaßnahmen und Wahlveranstaltungen (Landtags- und Bundestagswahlen) betreut.

Veranstaltungen und Sondernutzungen

Die im Bereich der versammlungsrechtlichen Veranstaltungen als „groß“ bezeichneten Teilnehmerzahlen wurden bei vielen Sondernutzungen des öffentlichen Verkehrsraums häufig überschritten, und zwar sowohl „auf der Straße“ als auch auf speziellen Veranstaltungsflächen.

Für diese (teilweise auch parallel stattfindenden) Veranstaltungen, wie

- Rosenmontagszug, Großmessen „boot“, „Interpack“, „Caravan-Salon“ und „Medica“, Metro-Group-Marathon, LTU-Arena-Veranstaltungen (Eröffnungsspiel der Arena, Fußball-Länderspiel sowie Benefiz-Fußballspiel, Konzerte Grönemeyer, „Die toten Hosen“, Phil Collins, Westernhagen), Japantag mit Feuerwerk, Großes Düsseldorfer Schützen- und Volksfest, Frankreichfest, Kö-Modenschau, Schadowstraßenfest, Ski-Weltcup etc.,

waren je nach Veranstaltungsort teilweise ausführliche Absprachen zur Umsetzung spezieller Verkehrsregelungs- und -lenkungsmaßnahmen notwendig; ab April wurden sämtliche planbaren Maßnahmen unter Berücksichtigung der Verkehrsbeschränkungen des Luftreinhalteplans realisiert.

In diesem Zusammenhang sollen hier die noch während der Bauphase von der Polizei initiierten (und nach Fertigstellung der Veranstaltungsstätte regelmäßig durchgeführten) Verkehrs- und Sicherheitsgespräche für die Mehrzweckhalle Süd in Düsseldorf-Reisholz Erwähnung finden.

Den zeitlich größten Arbeits- und Koordinierungsaufwand erforderte die Vorbereitung und organisatorische Unterstützung des Weltjugendtages.

Staatsbesuche

Während der Antrittsbesuch des Bundespräsidenten in Nordrhein-Westfalen das Arbeitsjahr 2005 eröffnete, beendete der Staatsbesuch des Chinesischen Staatspräsidenten

ten das Jahr. In beiden Einsätzen erwies sich der erfolgreiche Verkehrseinsatz als gute Visitenkarte der Polizei Düsseldorf.

Baumaßnahmen

In Vorbereitung und Durchführung von Baumaßnahmen ist die Polizei unter Verkehrsaspekten eingebunden.

Schwerpunkt im Bauprogramm der Stadt Düsseldorf waren u. a. die Gestaltung städtischer Plätze, so die städtebauliche Neugestaltung des Worringer Platzes, des Kirchplatzes, des Graf-Adolf-Platzes sowie Baumaßnahmen an einer Reihe von Kreisverkehren im Rahmen des Kreisverkehrsprogramms (als Ersatz von Lichtsignalanlagen). Eine beträchtliche Anzahl der Ampelrechner und -anlagen konnte mit begleitender polizeilicher Unterstützung (im Rahmen der Gefahrenabwehr zur Verkehrssicherung) erneuert werden.

Außerdem wurde ein Teil der Tunnelbauwerke (Rheinufertunnel, Rheinalleetunnel und Unterführung Nordfriedhof) auf den neuesten Stand der Sicherheitstechnik gebracht bzw. baulich saniert.

Eine spürbare Erleichterung für die Polizei im Innenstadtgebiet brachte die Fertigstellung der Gebäude Graf-Adolf-Platz 15 (GAP 15) und Hotel Intercontinental (Kö), weil damit einerseits die ständige Baustellenüberwachung (Blockieren von Fahrspuren durch Baufahrzeuge, Sicherheitsmängel etc.) ein Ende fand und andererseits die Westseite der Königsallee wieder fast komplett für den Fahrzeugverkehr, traditionelle Veranstaltungen und den normalen Schulbetrieb im Görres-Gymnasium geöffnet werden konnte.

IV) Verkehrssicherheitsberatung

Verkehrssicherheitsberatung ist vorbeugende Verkehrsunfallbekämpfung.

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

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

Ein besonderes Augenmerk der Düsseldorfer Polizei liegt jedoch bei den sogenannten „schwächeren“ Verkehrsteilnehmern, den Kindern und Senioren, sowie der stärksten Risikogruppe im Verkehr, den „Jungen Erwachsenen“ (18 – 24jährige).

Verkehrserziehung liegt nicht in der alleinigen Verantwortung der Polizei, sondern ist eine ganz wesentliche Aufgabe von Eltern sowie von Kindergärten und Schulen. Durch eigenes vorbildliches Verhalten der Eltern und durch regelmäßiges Üben in Schulen und Kindergärten sollen die Kinder an ein richtiges und sicheres Verkehrsverhalten herangeführt werden.

Eine wesentliche Unterstützung in der Verkehrssicherheitsberatung erfährt die Polizei dabei durch die Arbeit der Stadtverwaltung Düsseldorf (Amt für Verkehrsmanagement, Schulverwaltungsamt) sowie der zahlreichen Verkehrsverbände und -vereine.

Auch im Jahr 2005 führte die Polizei ihre zahlreichen Aktivitäten, so die Vorführungen der Verkehrspuppenbühne, Radfahrausbildung, Elternabende, Veranstaltungen für Senioren und „Junge Verkehrsteilnehmer“, unvermindert fort.

Die Zahl der durchgeführten Beratungseinheiten (eine BE = 45 min.) und der dabei erreichten Teilnehmer konnte weiter gesteigert werden.

Schwerpunktthemen zur Verkehrssicherheitsberatung

Das zu Beginn des Schuljahres 2004/2005 eingeführte Konzept für die zusätzliche Beratung von Schülerinnen und Schülern der 7.ten Klassen wurde 2005 fortgeführt und intensiviert.

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

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

Auf Grund der gestiegenen Unfallzahlen bei den Senioren wurde hier in diesem Jahr die Zahl der Beratungseinheiten gesteigert. Erstmals wurde ein Fahrradtraining für Senioren angeboten. Die positive Resonanz bei den Teilnehmern und der Presse veranlasst uns diese Maßnahme im Jahr 2006 weiter zu entwickeln.

Verkehrsprävention in Zahlen

Durch die Verkehrssicherheitsberater und den Bezirksdienst wurden 20.738 Beratungseinheiten (BE) á 45 Minuten geleistet.

Daran nahmen 104.347 Personen teil, wobei sich unter den Angesprochenen nicht nur Kinder aller Altersklassen sondern auch Jugendliche, junge Verkehrsteilnehmer, Erzieherinnen / Erzieher, Lehrerinnen / Lehrer, Eltern und Senioren befanden.

In den Kindergärten wurden 23.751 Teilnehmer angesprochen, die in 6.593 Beratungseinheiten durch die Verkehrssicherheitsberater und den Bezirksdienst erreicht wurden.

55.266 Personen sahen sich in Grundschulen die lehrreichen Aufführungen der Verkehrspuppenbühne, nahmen an der Radfahrausbildung teil oder wurden bei Elternabenden beraten. Dies geschah in 10.224BE.

In der Sekundarstufe I wurden bei 2.146 BE insgesamt 13.284 Teilnehmer angesprochen.

Insgesamt 666 Schüler und Lehrer der Sekundarstufe II nahmen an 107 BE teil.

Aus der Gruppe der jungen Verkehrsteilnehmer, zu der insbesondere Führerscheinneulinge und Fahranfänger zählen, nahmen 3.961 Teilnehmer das Angebot bei 589 BE in Anspruch.

In 1.079 BE wurden zudem 7.419 Senioren erreicht.

Arbeit in Gremien der Verkehrsprävention

Der Seniorenbeirat besteht aus 10 gewählten Mitgliedern und vertritt die spezifischen Probleme der Senioren. Die Sitzungen des Beirates finden sechsmal jährlich im Rathaus statt. Es handelt sich um öffentliche Sitzungen, bei denen Fachvorträge gehalten und Problemfelder besprochen werden. Der Seniorenbeirat wirkt in den Gremien der Stadt in einer beratenden Rolle mit. Im Arbeitskreis „Verkehrsprobleme“ des Seniorenbeirats fand, anlässlich der gestiegenen Unfallbeteiligung von Senioren im Jahr 2005, ein Gedankenaustausch zu Ursachen, möglichem Entgegenwirken und dem Veranstellen gemeinsamer Aktionen mit der Polizei Düsseldorf statt.

Im „Arbeitskreis Verkehrserziehung“ sind als Fachberater Lehrerinnen und Lehrer des Primarbereichs, die Verkehrswacht Düsseldorf e.V., der Schulamtsdirektor, 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 abgestimmt.

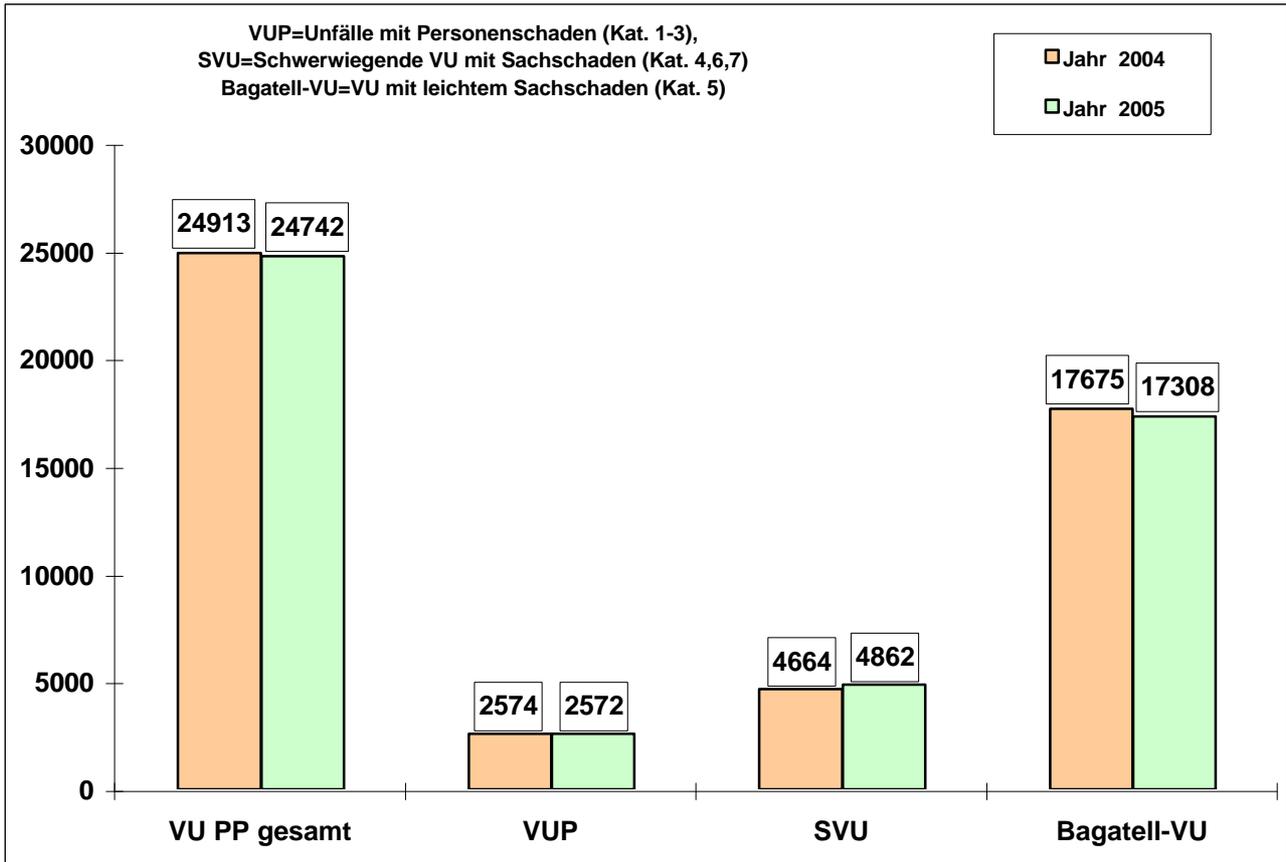
V) Tabellen / Diagramme

| Daten zur Landeshauptstadt Düsseldorf | |
|--|------------------------------|
| Stadtgebiet | |
| Fläche: | 217,00 km² |
| Größte Länge: | 25,5 km |
| Größte Breite: | 17,6 km |
| Länge der Stadtgrenze: | 117,8 km |
| Länge des Straßennetzes: | 1.959 km |
| davon Bundesautobahnen: | 46,5 km |
| Einwohnerzahl (Stand 31.12.2004) : | 572.663 |
| Kraftfahrzeugbestand (Stand 01.01.2005) : 338.950 | |
| tägliche Pendlerströme | |
| stadteinwärts : | 280.454 |
| stadtauswärts: | 88.052 |

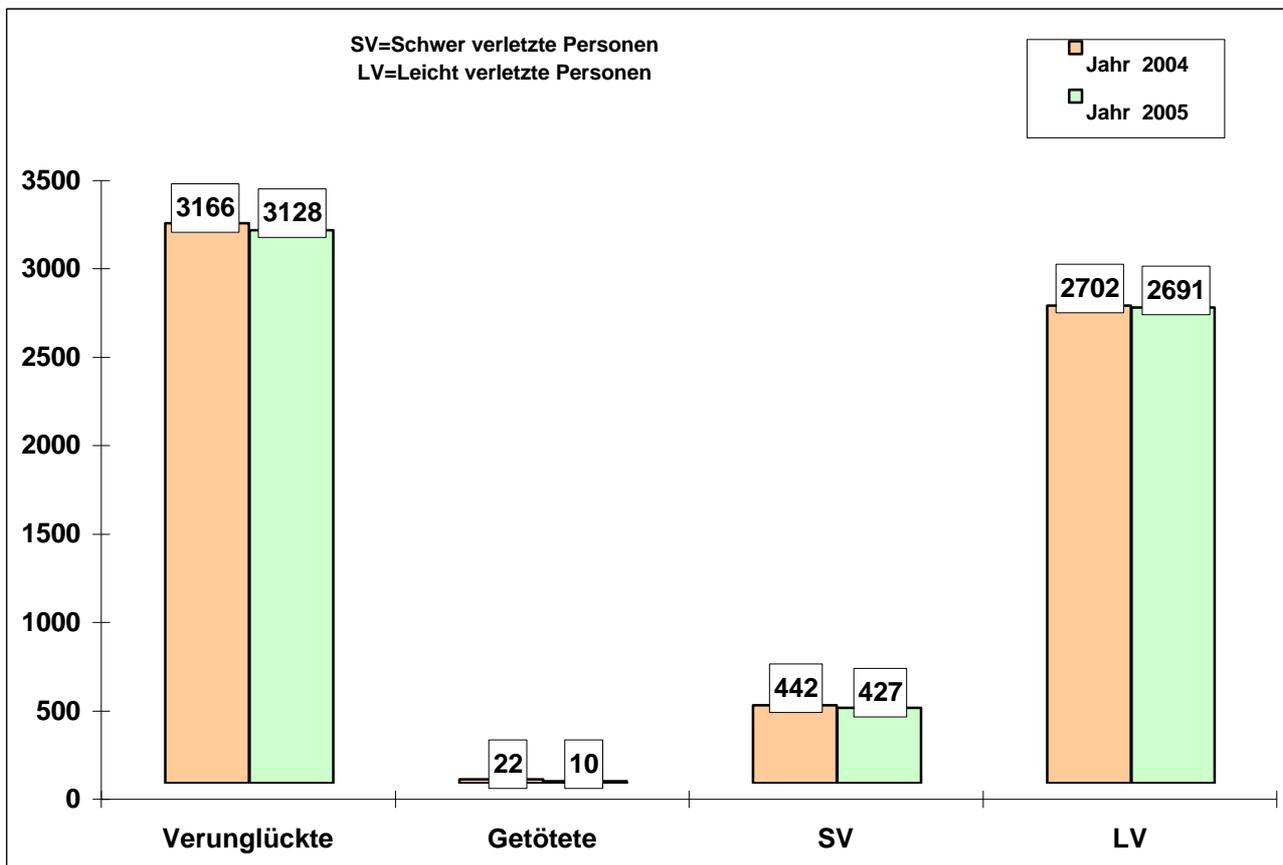
Verkehrsunfallzahlen im Vergleich zum Vorjahr / Vergleich zum Land

| | 2005 | 2004 | Veränderung absolut | Veränderung in % | Veränderung im Land NRW in % |
|---|--------|--------|------------------------|---------------------|------------------------------------|
| Verkehrsunfälle gesamt : | 24.742 | 24.913 | -171 | -0,7 | -0,4 |
| Bagatellunfälle: (Kat. 5) | 17.308 | 17.675 | -367 | -2,1 | -0,2 |
| Verkehrsunfälle mit schwer- wiegenden Sachschäden: | 4.862 | 4.664 | 198 | 4,2 | 0,8 |
| Verkehrsunfälle mit Sachschaden gesamt | 22.170 | 22.339 | -169 | -0,8 | 0,0 |
| Verkehrsunfälle mit Personenschäden: | 2.572 | 2.574 | -2 | -0,1 | -1,7 |
| Getötete : | 10 | 22 | -12 | -54,5 | 0,00 |
| Verletzte : | 3.118 | 3.144 | -26 | -0,8 | -3,2 |
| davon | | | | | |
| Schwerverletzte : | 427 | 442 | -15 | -3,4 | -6,7 |
| Leichtverletzte : | 2.691 | 2.702 | -11 | -0,4 | -2,4 |

Verkehrsunfälle



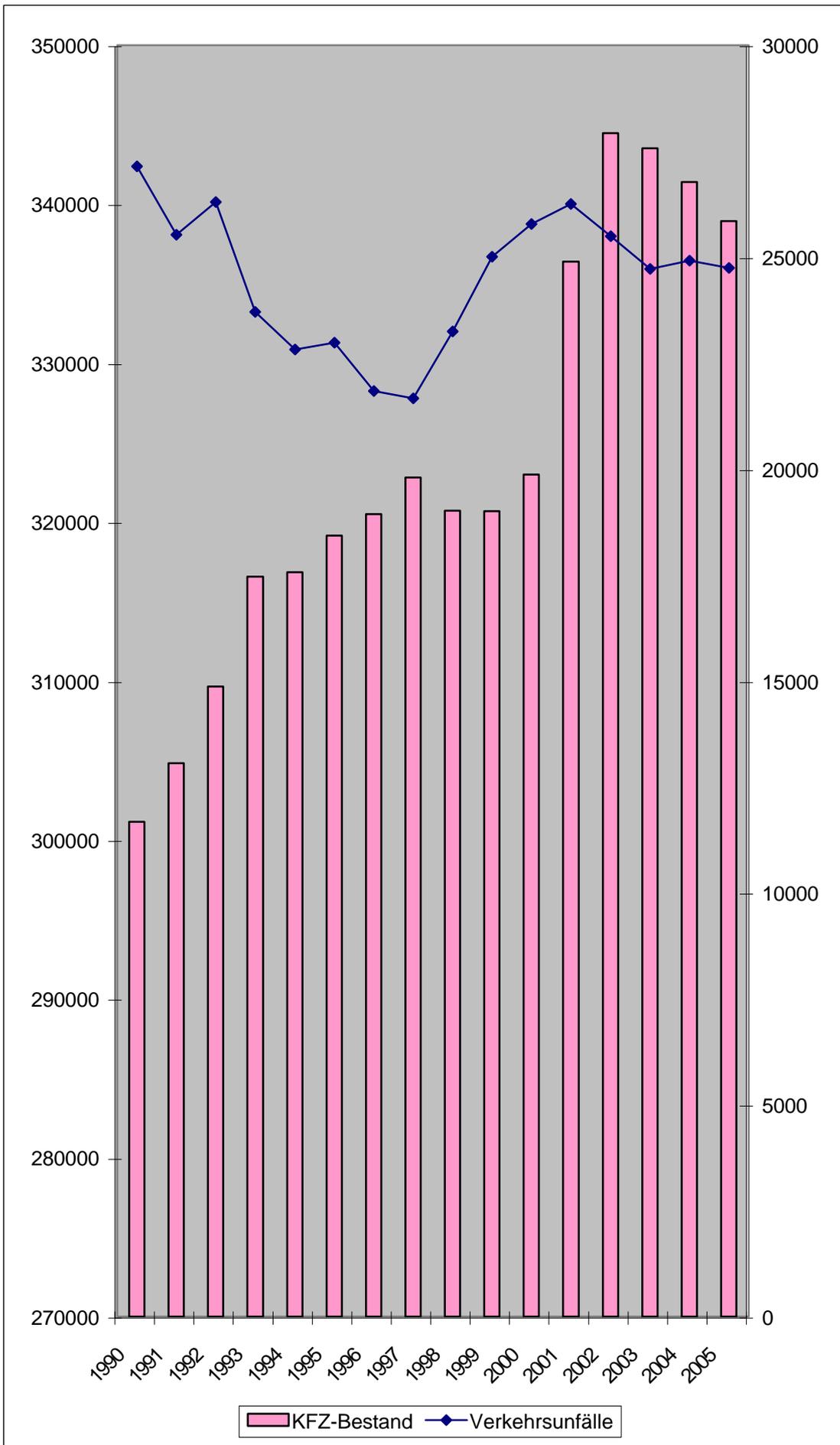
Verunglückte



Langzeitentwicklung

| Jahr | Kfz - Bestand | Verkehrsunfälle | | Verunglückte | | | |
|-------------|----------------|-----------------|-------------------|--------------|-----------------|-----------------|-------------|
| | | gesamt | mit Pers.-Schaden | Tote | Schwerverletzte | Leichtverletzte | gesamt |
| 1954 | 52 085 | 9202 | 3744 | 133 | 1330 | 3154 | 4617 |
| 1955 | 57 882 | 10302 | 4188 | 163 | 1512 | 3520 | 5195 |
| 1956 | 66 304 | 11781 | 4248 | 163 | 1682 | 3362 | 5207 |
| 1957 | 73 888 | 12295 | 4236 | 126 | 1508 | 3638 | 5272 |
| 1958 | 81 651 | 12880 | 4149 | 118 | 1441 | 3611 | 5170 |
| 1959 | 89 147 | 14514 | 4491 | 115 | 1560 | 4014 | 5689 |
| 1960 | 99 077 | 17251 | 4464 | 120 | 1659 | 3882 | 5661 |
| 1961 | 109 730 | 17921 | 4340 | 104 | 1404 | 3985 | 5493 |
| 1962 | 120 542 | 18626 | 4027 | 112 | 1227 | 3830 | 5169 |
| 1963 | 127 641 | 16606 | 3896 | 120 | 1267 | 3655 | 5042 |
| 1964 | 136 091 | 16086 | 3907 | 128 | 1422 | 3526 | 5076 |
| 1965 | 143 004 | 16117 | 3693 | 108 | 1186 | 3412 | 4706 |
| 1966 | 150 765 | 17416 | 3824 | 112 | 1223 | 3655 | 4990 |
| 1967 | 154 646 | 17842 | 3852 | 135 | 1189 | 3704 | 5028 |
| 1968 | 158 179 | 16971 | 3712 | 119 | 1123 | 3550 | 4792 |
| 1969 | 164 507 | 17185 | 3822 | 90 | 1145 | 3708 | 4943 |
| 1970 | 178 414 | 19028 | 4029 | 116 | 1217 | 4032 | 5365 |
| 1971 | 189 155 | 18845 | 3939 | 97 | 1157 | 3930 | 5184 |
| 1972 | 193 639 | 18929 | 3837 | 111 | 1227 | 3792 | 5130 |
| 1973 | 199 139 | 17083 | 3578 | 88 | 1132 | 3341 | 4561 |
| 1974 | 197 164 | 17044 | 3254 | 72 | 1001 | 3051 | 4124 |
| 1975 | 202 680 | 16487 | 3231 | 77 | 1002 | 3007 | 4086 |
| 1976 | 215 218 | 18028 | 3360 | 93 | 987 | 3142 | 4222 |
| 1977 | 224 208 | 18652 | 3352 | 62 | 910 | 3216 | 4188 |
| 1978 | 232 646 | 19532 | 3401 | 72 | 912 | 3262 | 4246 |
| 1979 | 243 681 | 20381 | 3267 | 45 | 855 | 3080 | 3980 |
| 1980 | 248 958 | 21354 | 3425 | 70 | 905 | 3306 | 4281 |
| 1981 | 255 176 | 21417 | 3473 | 54 | 916 | 3288 | 4258 |
| 1982 | 258 894 | 21863 | 3348 | 46 | 839 | 3201 | 4086 |
| 1983 | 264 375 | 23883 | 3625 | 42 | 961 | 3450 | 4453 |
| 1984 | 271 588 | 24758 | 3338 | 36 | 878 | 3133 | 4047 |
| 1985 | 273 233 | 25888 | 3096 | 31 | 681 | 2995 | 3707 |
| 1986 | 281 317 | 27618 | 3389 | 53 | 797 | 3280 | 4130 |
| 1987 | 280 397 | 28215 | 3190 | 48 | 740 | 3110 | 3898 |
| 1988 | 288 835 | 29115 | 3338 | 23 | 728 | 3283 | 4034 |
| 1989 | 294 272 | 28290 | 3216 | 29 | 577 | 3307 | 3913 |
| 1990 | 301 135 | 27136 | 3039 | 21 | 519 | 3152 | 3692 |
| 1991 | 304 835 | 25533 | 2801 | 37 | 444 | 2944 | 3425 |
| 1992 | 309 661 | 26303 | 3049 | 26 | 485 | 3155 | 3666 |
| 1993 | 316 551 | 23706 | 2666 | 20 | 448 | 2741 | 3209 |
| 1994 | 316 828 | 22823 | 2660 | 18 | 486 | 2694 | 3198 |
| 1995 | 319 148 | 22976 | 2598 | 20 | 517 | 2590 | 3127 |
| 1996 | 320 486 | 21840 | 2505 | 15 | 535 | 2548 | 3098 |
| 1997 | 322 788 | 21673 | 2502 | 16 | 521 | 2466 | 3003 |
| 1998 | 320 703 | 23244 | 2599 | 20 | 463 | 2700 | 3183 |
| 1999 | 319 364 | 25015 | 2844 | 17 | 500 | 2949 | 3466 |
| 2000 | 322 974 | 25816 | 2662 | 13 | 474 | 2757 | 3244 |
| 2001 | 336 378 | 26257 | 2755 | 25 | 532 | 2875 | 3432 |
| 2002 | 344 483 | 25459 | 2574 | 16 | 449 | 2666 | 3131 |
| 2003 | 343 526 | 24717 | 2616 | 9 | 425 | 2764 | 3198 |
| 2004 | 341 381 | 24913 | 2574 | 22 | 442 | 2702 | 3166 |
| 2005 | 338 950 | 24742 | 2572 | 10 | 427 | 2691 | 3128 |

Langzeitentwicklung



Verkehrsunfälle in den Polizeiinspektionen

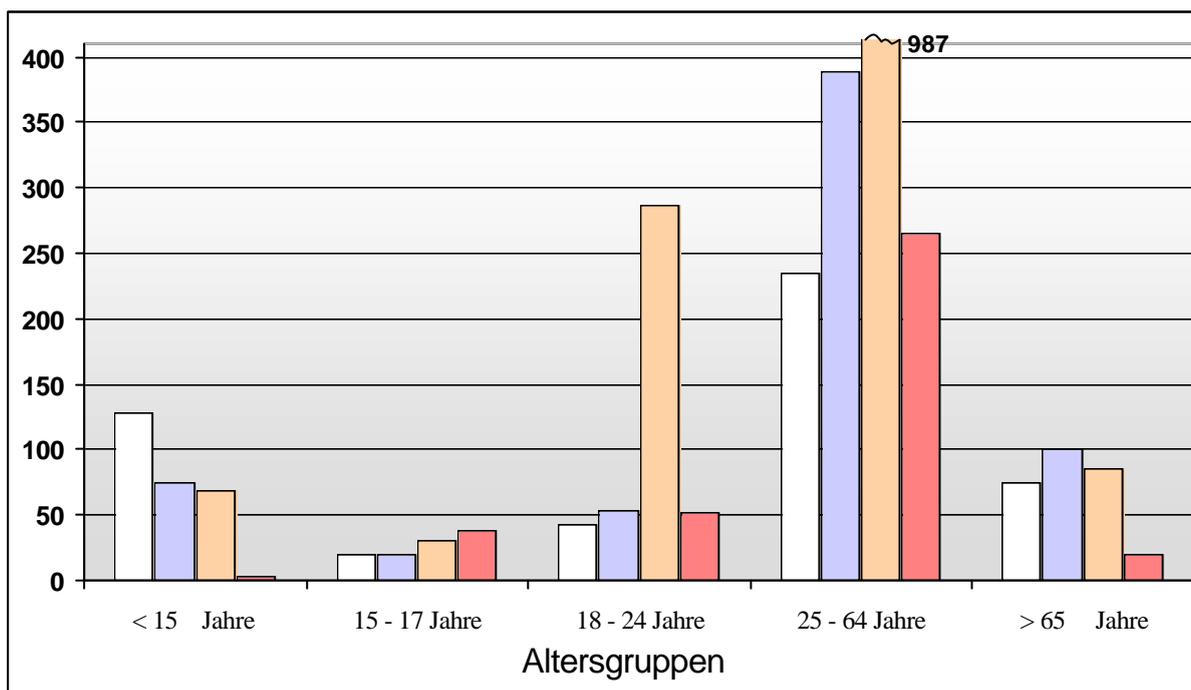
| PI | | Unfälle gesamt | Unfälle mit Personenschaden | Schwerwiegende Unfälle mit Sachschaden (Kat. 4,6,7) | Bagatellunfälle (Kat. 5) |
|----------------|---------------------------------|-------------------|--------------------------------|--|-----------------------------|
| Mitte | Jahr 2005 | 4575 | 402 | 926 | 3247 |
| | Jahr 2004 | 4767 | 427 | 961 | 3379 |
| | abs. | -192 | -25 | -35 | -132 |
| | in % | -4,0 | -5,9 | -3,6 | -3,9 |
| Nord | Jahr 2005 | 4883 | 486 | 1000 | 3397 |
| | Jahr 2004 | 5062 | 486 | 952 | 3624 |
| | abs. | -179 | 0 | 48 | -227 |
| | in % | -3,5 | 0,0 | 5,0 | -6,3 |
| Ost | Jahr 2005 | 5285 | 585 | 989 | 3711 |
| | Jahr 2004 | 5060 | 533 | 901 | 3626 |
| | abs. | 225 | 52 | 88 | 85 |
| | in % | 4,4 | 9,8 | 9,8 | 2,3 |
| Süd | Jahr 2005 | 4671 | 606 | 947 | 3118 |
| | Jahr 2004 | 4587 | 612 | 942 | 3033 |
| | abs. | 84 | -6 | 5 | 85 |
| | in % | 1,8 | -1,0 | 0,5 | 2,8 |
| Südwest | Jahr 2005 | 5328 | 493 | 1000 | 3835 |
| | Jahr 2004 | 5437 | 516 | 908 | 4013 |
| | abs. | -109 | -23 | 92 | -178 |
| | in % | -2,0 | -4,5 | 10,1 | -4,4 |
| PP | Jahr 2005 | 24742 | 2572 | 4862 | 17308 |
| | Jahr 2004 | 24913 | 2574 | 4664 | 17675 |
| | abs. | -171 | -2 | 198 | -367 |
| | in % | -0,7 | -0,1 | 4,2 | -2,1 |
| | Veränderung im Land NRW in % | -0,4 | -1,7 | 0,8 | -0,6 |

Verunglückte in den Polizeiinspektionen

| PI | | VU mit Pers.-Schaden | Anzahl der Toten | Anzahl Gesamtverletzte | Anzahl Schwerverletzte | Anzahl Leichtverletzte |
|----------------|------------------------------|----------------------|------------------|------------------------|------------------------|------------------------|
| Mitte | Jahr 2005 | 402 | 2 | 491 | 80 | 411 |
| | Jahr 2004 | 427 | 2 | 518 | 79 | 439 |
| | abs. | -25 | 0 | -27 | 1 | -28 |
| | % | -5,9 | 200,0 | -5,2 | 1,3 | -6,4 |
| Nord | Jahr 2005 | 486 | 2 | 616 | 70 | 546 |
| | Jahr 2004 | 486 | 5 | 631 | 77 | 554 |
| | abs. | 0 | -3 | -15 | -7 | -8 |
| | % | 0,00 | -60,0 | -2,4 | -9,1 | -1,4 |
| Ost | Jahr 2005 | 585 | 4 | 678 | 96 | 582 |
| | Jahr 2004 | 533 | 5 | 656 | 96 | 560 |
| | abs. | 52 | -1 | 22 | 0 | 22 |
| | % | 9,8 | -20,0 | 3,4 | 0,00 | 3,9 |
| Süd | Jahr 2005 | 606 | 1 | 747 | 108 | 639 |
| | Jahr 2004 | 612 | 6 | 721 | 112 | 609 |
| | abs. | -6 | -5 | 26 | -4 | 30 |
| | % | -1,0 | -83,3 | 3,6 | -3,6 | 4,9 |
| Südwest | Jahr 2005 | 493 | 1 | 586 | 73 | 513 |
| | Jahr 2004 | 516 | 4 | 618 | 78 | 540 |
| | abs. | -23 | -3 | -32 | -5 | -27 |
| | % | -4,5 | -75,0 | -5,2 | -6,4 | -5,0 |
| PP | Jahr 2005 | 2572 | 10 | 3118 | 427 | 2691 |
| | Jahr 2004 | 2574 | 22 | 3144 | 442 | 2702 |
| | abs. | -2 | -12 | -26 | -15 | -11 |
| | % | -0,1 | -54,5 | -0,8 | -3,4 | -0,4 |
| | Veränderung im Land NRW in % | -1,7 | 0,0 | -3,2 | -6,7 | -2,4 |

Verletzte nach Alter und Beteiligung (aktiv und passiv)

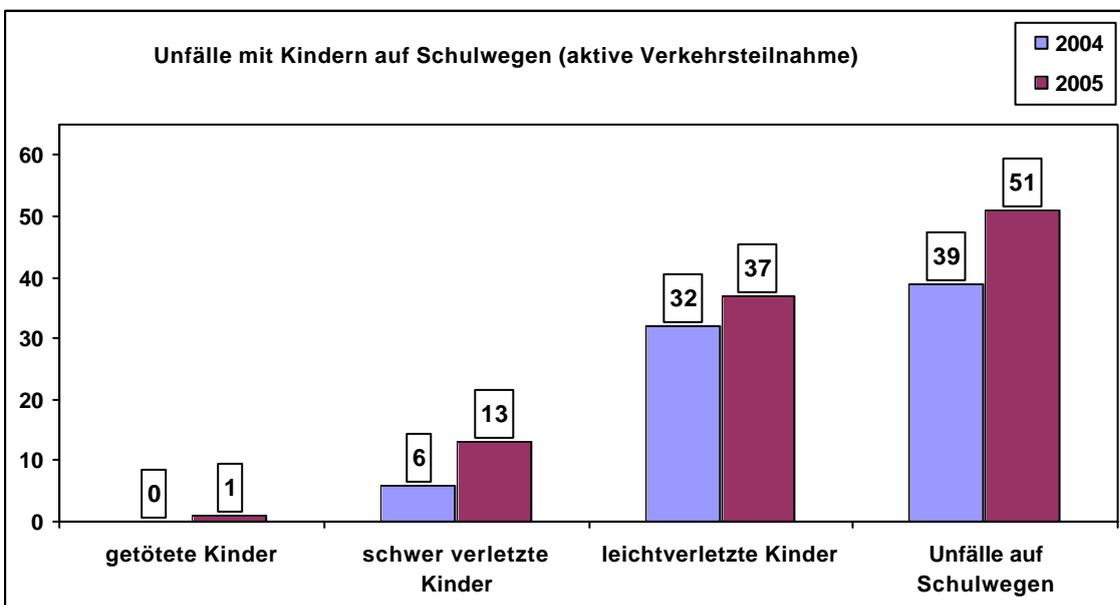
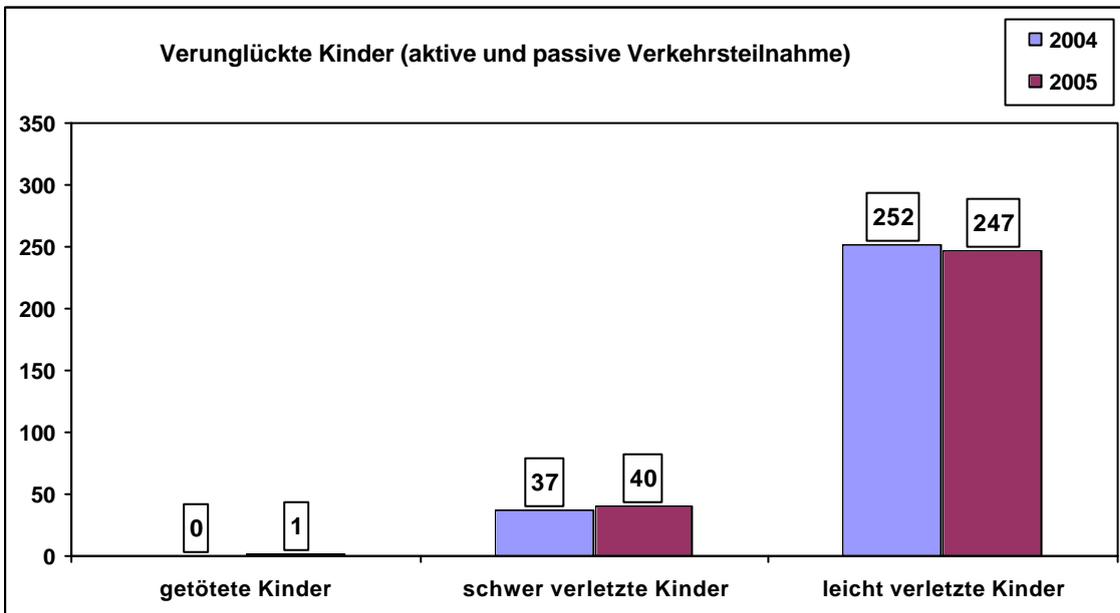
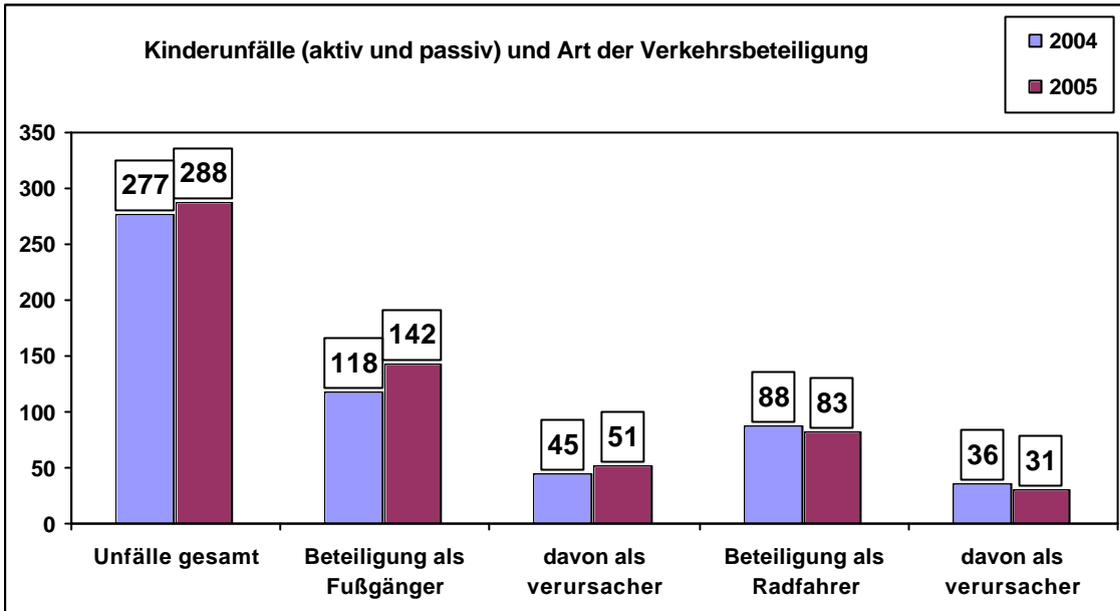
| | < 15 Jahre | 15 - 17 Jahre | 18 - 24 Jahre | 25 - 64 Jahre | > 65 Jahre | Summe |
|-----------------------|------------|---------------|---------------|---------------|------------|-------------|
| Fußgänger | 128 | 20 | 43 | 235 | 74 | 500 |
| Radfahrer | 75 | 20 | 54 | 388 | 101 | 638 |
| PKW | 68 | 30 | 286 | 987 | 86 | 1457 |
| mot. Zweiräder | 3 | 38 | 52 | 265 | 20 | 378 |
| Sonstige | | | | | | 145 |
| | | | | | | 3118 |



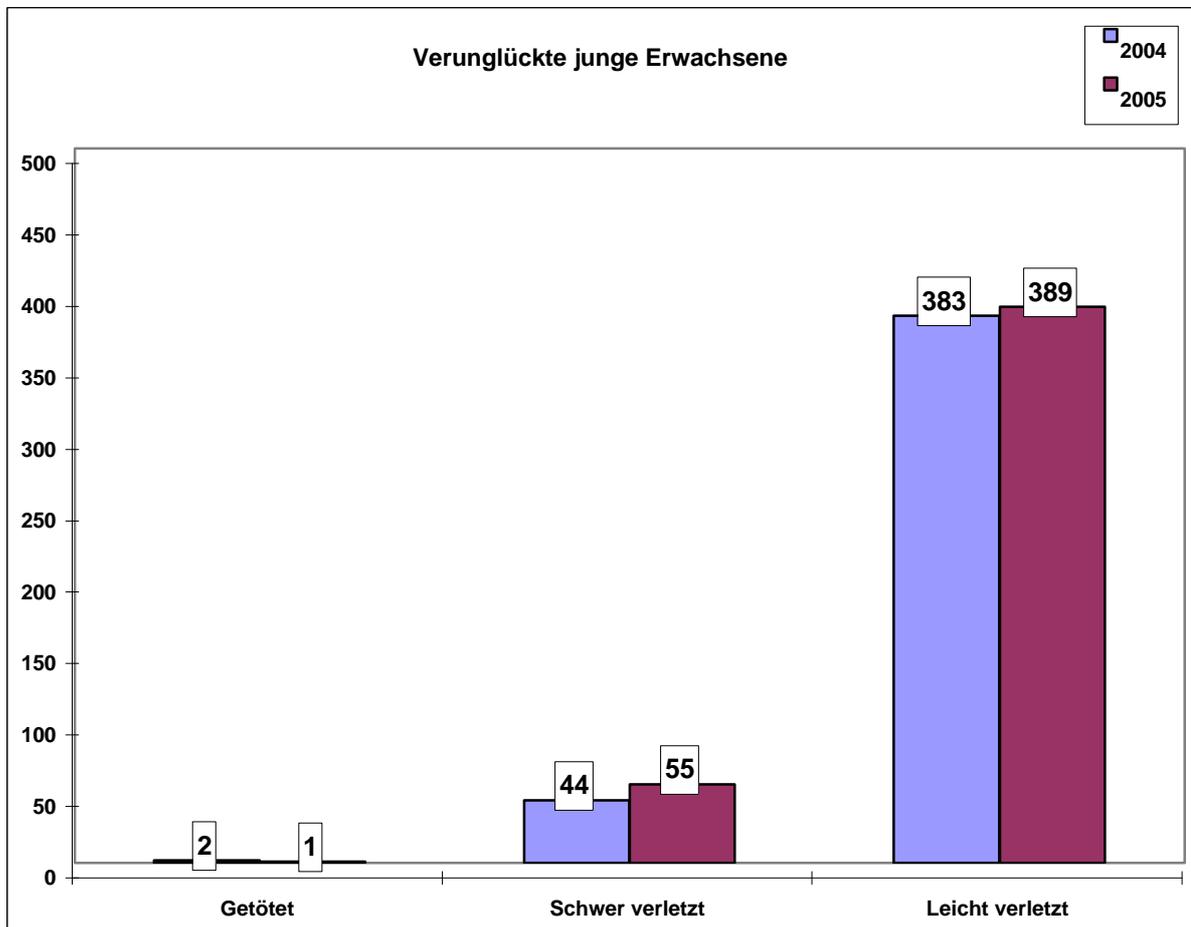
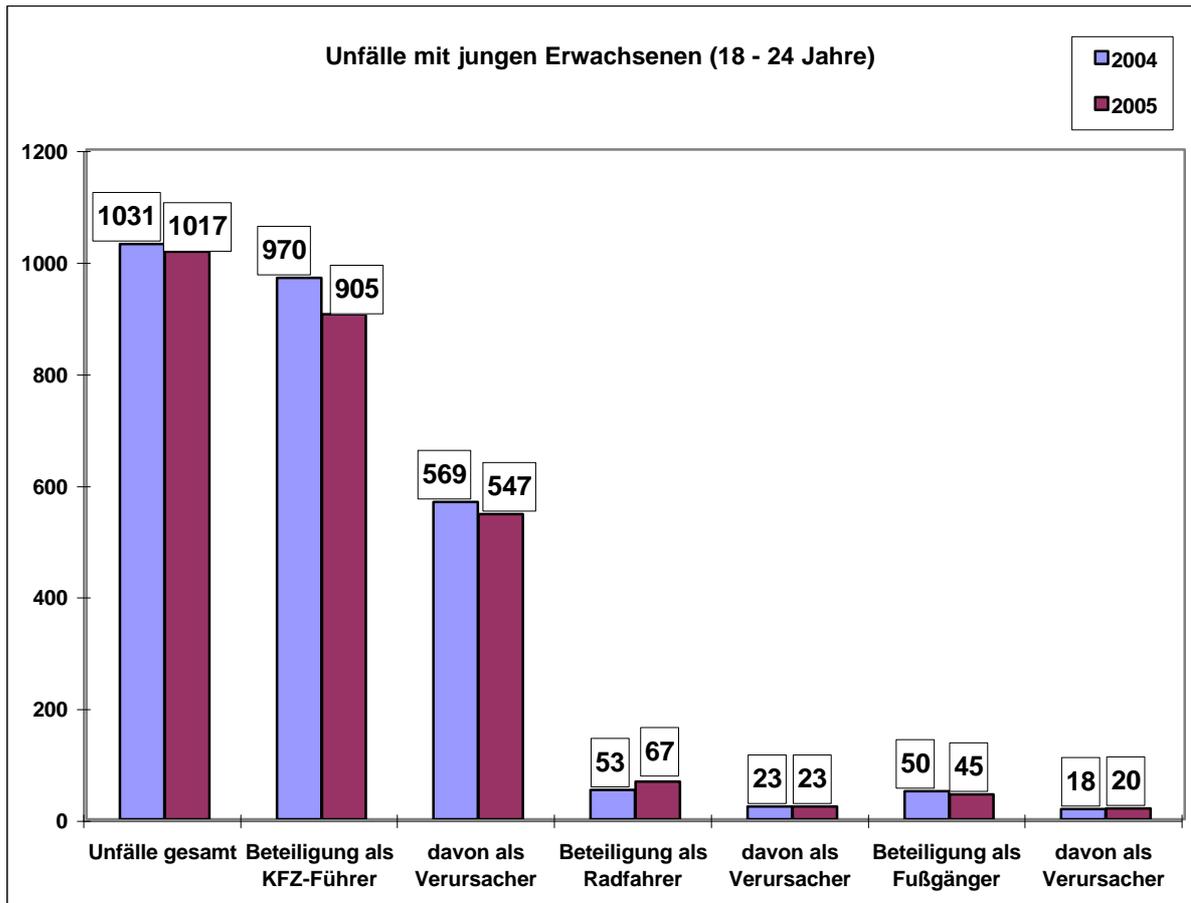
Getötete Personen nach Alter und Verkehrsbeteiligung

| | < 15 Jahre | 15 - 24 Jahre | 25 - 64 Jahre | > 65 Jahre | Summe |
|-----------------------------|------------|---------------|---------------|------------|-----------|
| Fußgänger '05 | 1 | | | 1 | 2 |
| Fußgänger '04 | | 1 | 4 | 8 | 13 |
| Fahrradfahrer '05 | | 1 | 1 | 2 | 4 |
| Fahrradfahrer '04 | | 1 | | 2 | 3 |
| PKW-Führer und Insassen '05 | | 1 | | 1 | 2 |
| PKW-Führer und Insassen '04 | | 1 | 3 | | 4 |
| Mot. Zweiradfahrer '05 | | | 2 | | 2 |
| Mot. Zweiradfahrer '04 | | | 2 | | 2 |
| Gesamt '05 | | | | | 10 |
| Gesamt '04 | | | | | 22 |

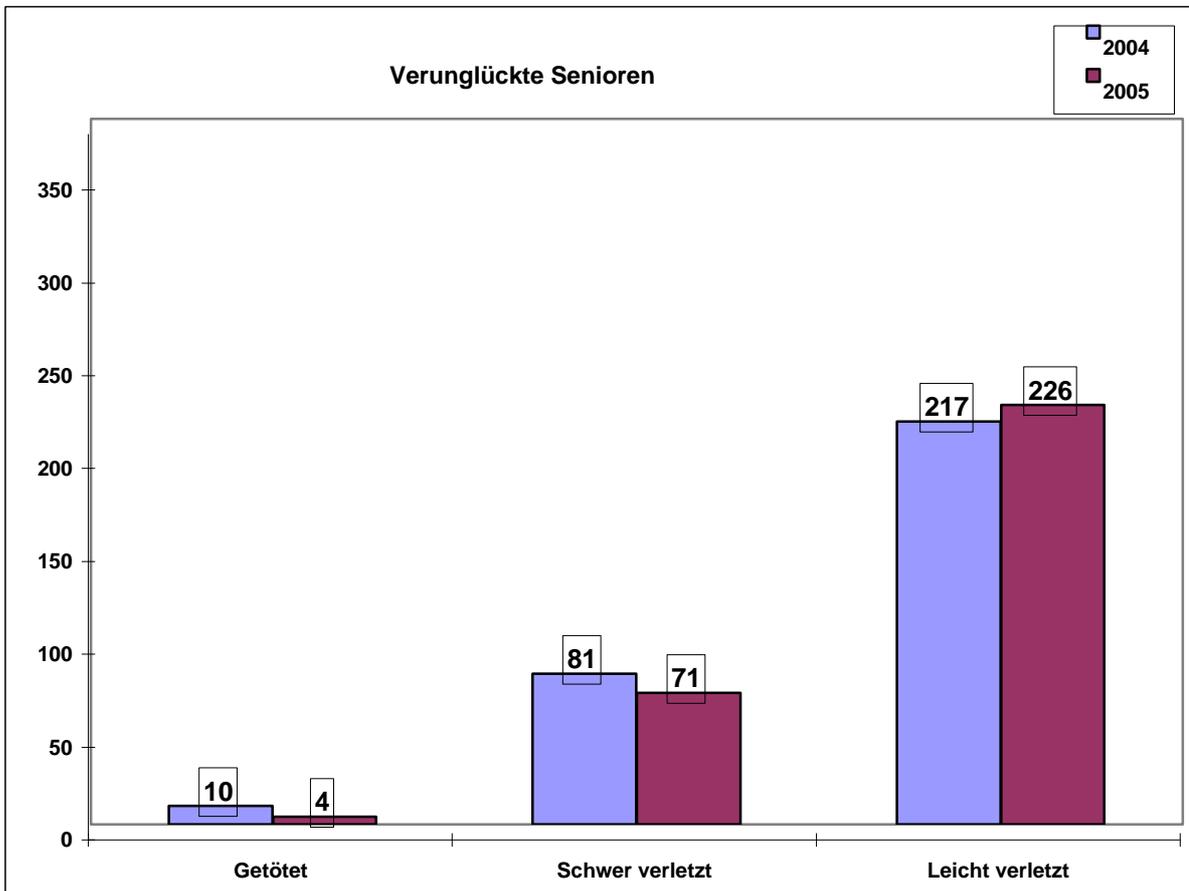
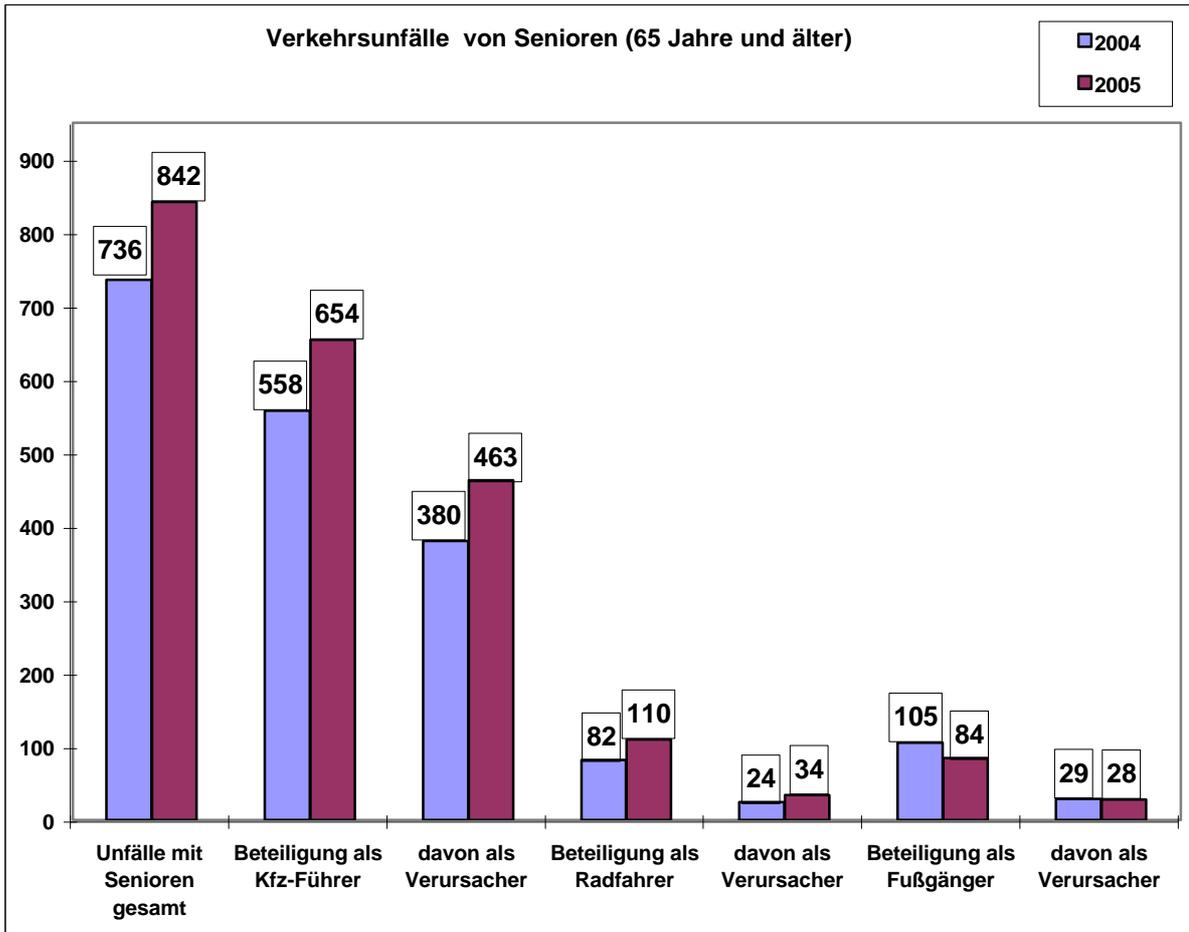
Kinder- und Schulwegunfälle



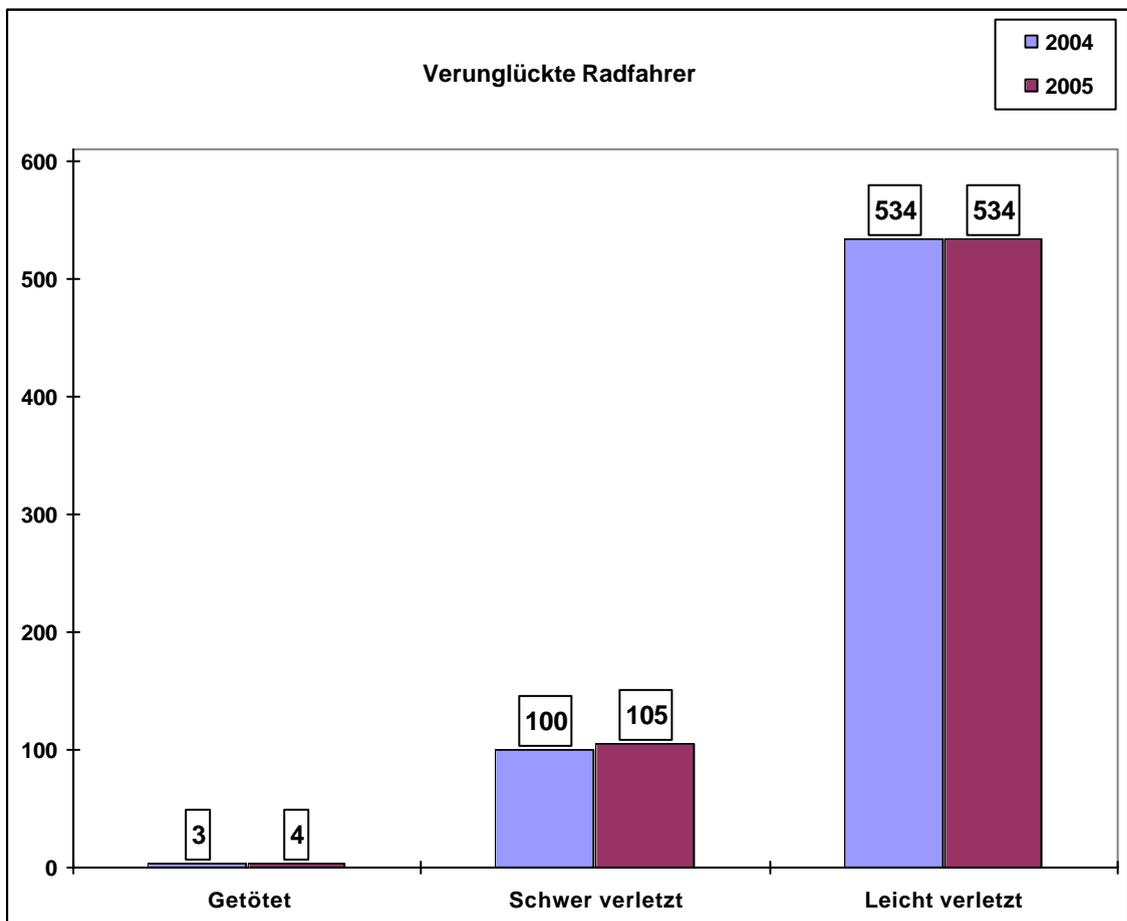
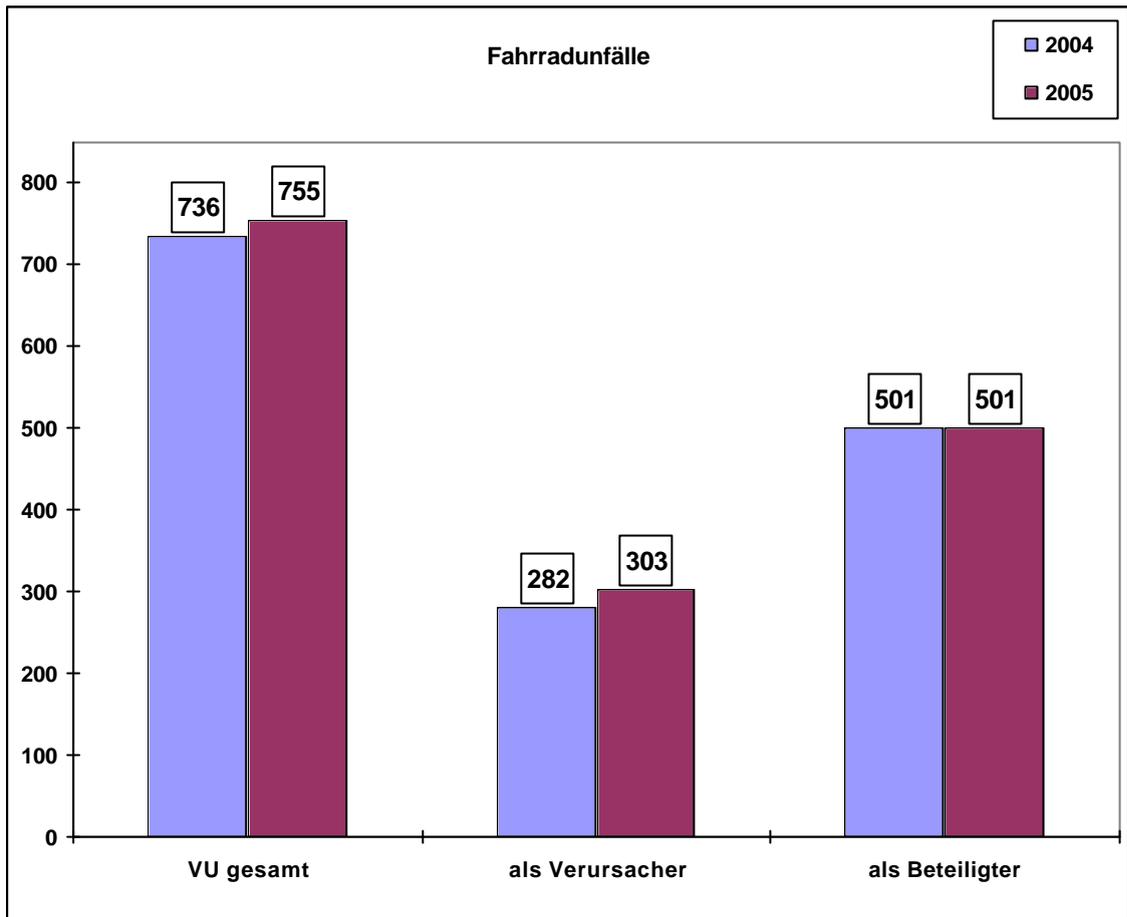
Junge Erwachsene



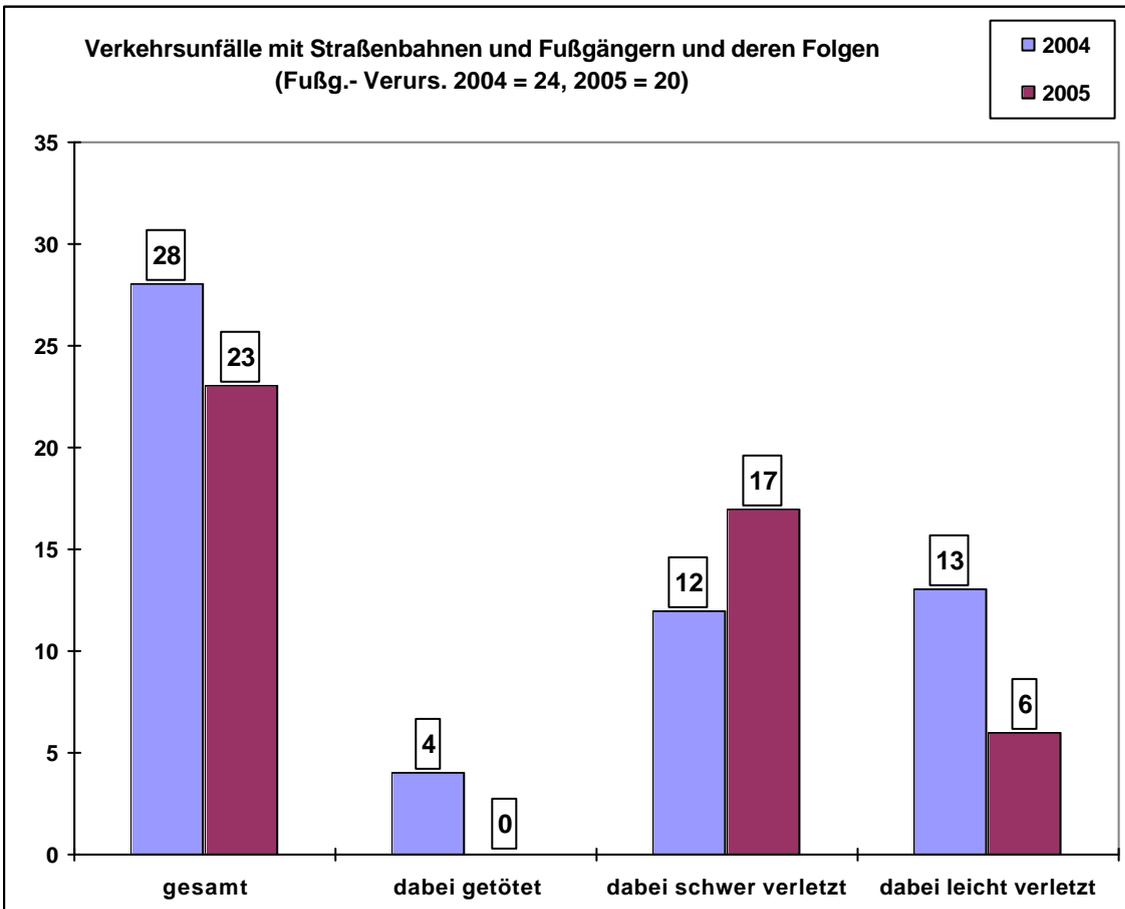
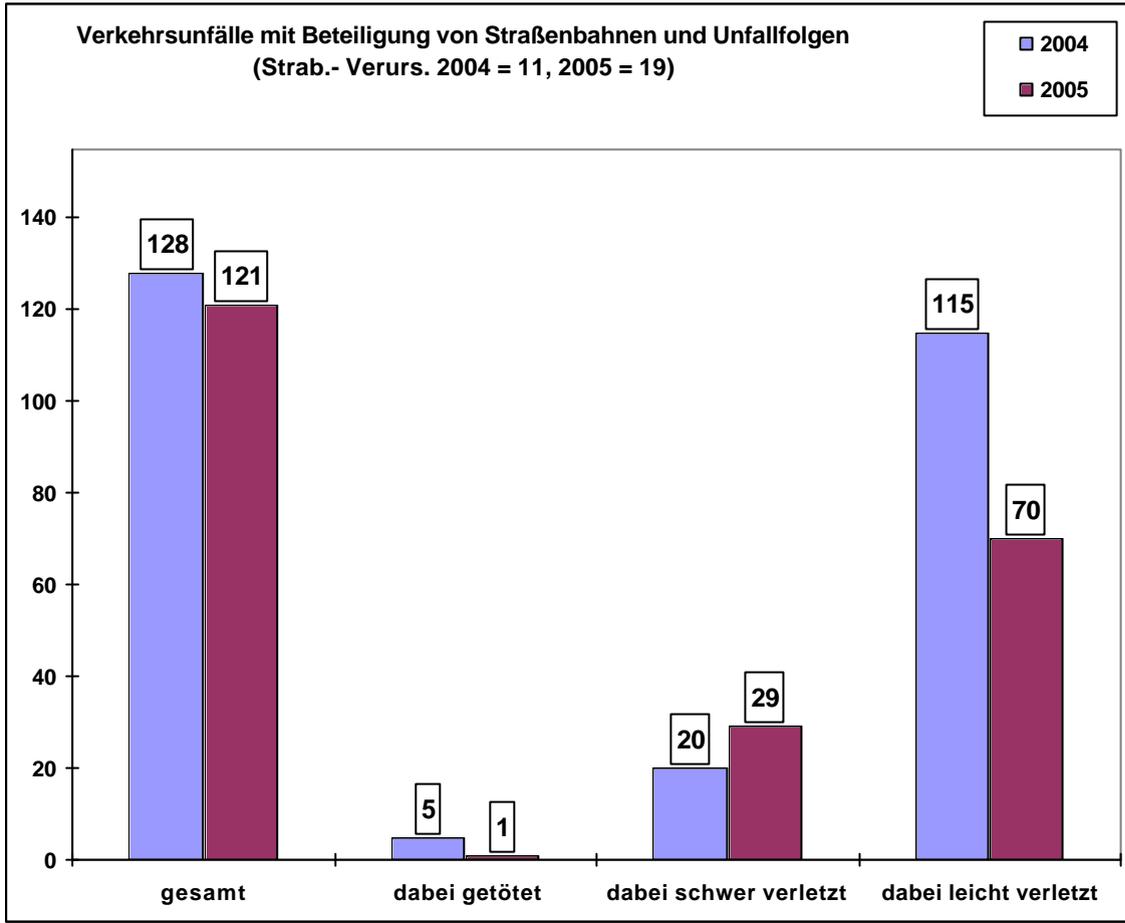
Seniorenunfälle



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 | 851 | 44 | 8 | 46 | 0 | 807 |
| | b | 483 | 31 | 7 | 32 | 0 | 452 |
| | c | 56,8 | 70,5 | 87,5 | 69,6 | 0,0 | 56,0 |
| Nord | a | 879 | 38 | 1 | 40 | 1 | 841 |
| | b | 409 | 27 | 0 | 29 | 1 | 382 |
| | c | 46,5 | 71,1 | 0,0 | 72,5 | 100,0 | 45,4 |
| Ost | a | 920 | 62 | 5 | 65 | 0 | 858 |
| | b | 444 | 41 | 2 | 46 | 0 | 403 |
| | c | 48,3 | 66,1 | 40,0 | 70,8 | 0,0 | 47,0 |
| Süd | a | 848 | 57 | 7 | 58 | 0 | 791 |
| | b | 425 | 39 | 5 | 37 | 0 | 386 |
| | c | 50,1 | 68,4 | 71,4 | 63,8 | 0,0 | 48,8 |
| Südwest | a | 924 | 44 | 5 | 46 | 0 | 880 |
| | b | 393 | 25 | 2 | 24 | 0 | 368 |
| | c | 42,5 | 56,8 | 40,0 | 52,2 | 0,0 | 41,8 |
| P P 2005 | a | 4422 | 245 | 26 | 255 | 1 | 4177 |
| | b | 2154 | 163 | 16 | 168 | 1 | 1991 |
| | c | 48,7 | 66,5 | 61,5 | 65,9 | 100,0 | 47,7 |
| P P 2004 | a | 4329 | 271 | 23 | 283 | 0 | 4058 |
| | b | 2146 | 161 | 13 | 169 | 0 | 1985 |
| | c | 49,6 | 59,4 | 56,5 | 59,7 | 0,0 | 48,9 |

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

Entwicklung der Hauptunfallursachen (HUU)

(außer Unfällen der Kategorie 5)

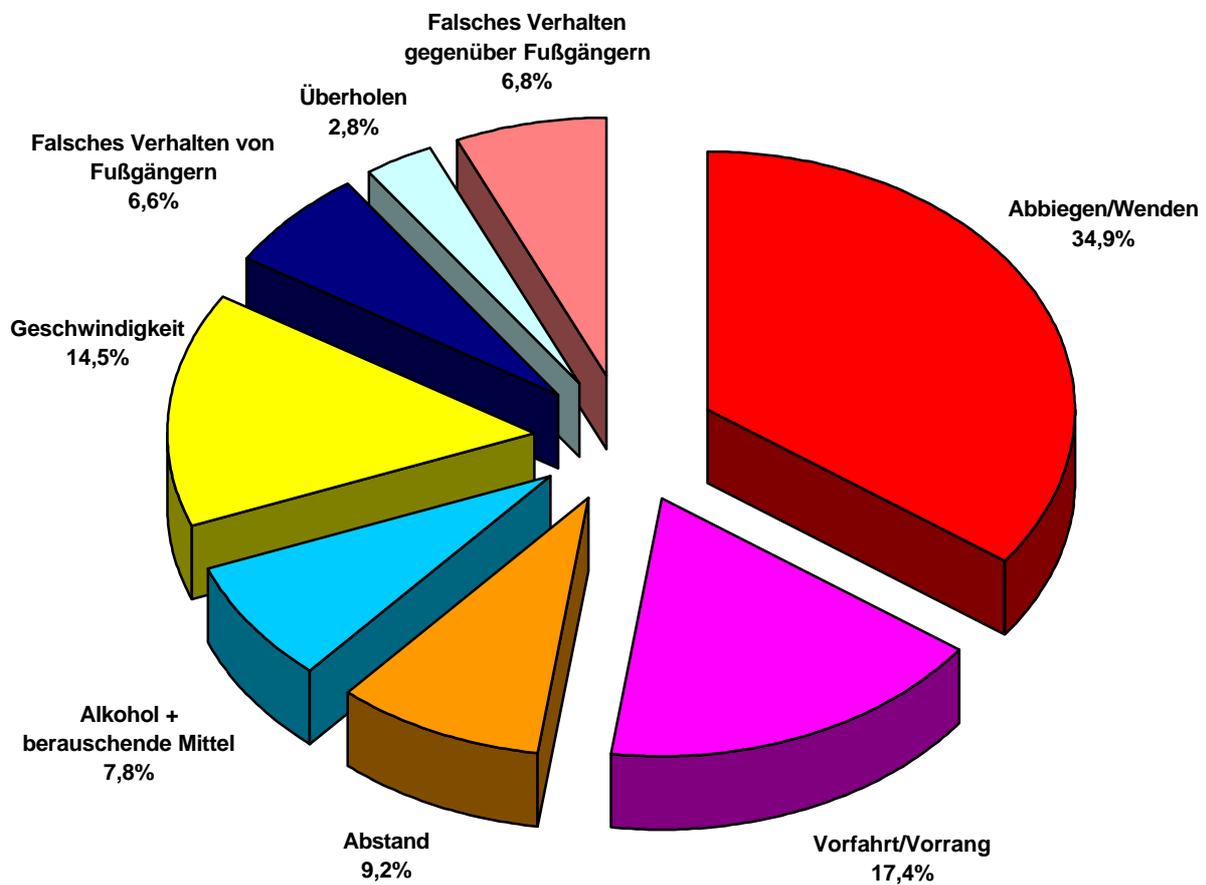
| PI | | Alkohol beim Fzg.-Führer | andere berausch. Mittel | Geschwindigkeit | Abstand | Überholen | Vorfahrt Vorrang | Abbiegen Wenden | Falsches Verhalten geg. Fußgängern | Falsches Verhalten von Fußgängern |
|---------|------------------------------|--------------------------|-------------------------|-----------------|---------|-----------|------------------|-----------------|------------------------------------|-----------------------------------|
| Mitte | Jahr 2005 | 56 | 3 | 99 | 127 | 24 | 147 | 333 | 59 | 65 |
| | Jahr 2004 | 49 | 3 | 108 | 106 | 12 | 139 | 313 | 50 | 68 |
| | abs. | 7 | 0 | -9 | 21 | 12 | 8 | 20 | 9 | -3 |
| | in % | 14,3 | 0,00 | -8,3 | 19,8 | 100,0 | 5,8 | 6,4 | 18,0 | -4,4 |
| Nord | Jahr 2005 | 64 | 6 | 73 | 126 | 21 | 165 | 243 | 53 | 34 |
| | Jahr 2004 | 49 | 2 | 68 | 112 | 17 | 155 | 213 | 37 | 42 |
| | abs. | 15 | 4 | 5 | 14 | 4 | 10 | 30 | 16 | -8 |
| | in % | 30,6 | 200,0 | 7,4 | 12,5 | 23,5 | 6,5 | 14,1 | 43,2 | -19,0 |
| Ost | Jahr 2005 | 51 | 2 | 166 | 20 | 18 | 137 | 274 | 50 | 67 |
| | Jahr 2004 | 55 | 1 | 183 | 5 | 11 | 109 | 274 | 60 | 80 |
| | abs. | -4 | 1 | -17 | 15 | 7 | 28 | 0 | -10 | -13 |
| | in % | -7,3 | 100,0 | -9,3 | 300,0 | 63,6 | 25,7 | 0,00 | -16,7 | -16,3 |
| Süd | Jahr 2005 | 86 | 5 | 215 | 27 | 21 | 156 | 315 | 67 | 57 |
| | Jahr 2004 | 73 | 5 | 200 | 28 | 18 | 146 | 293 | 80 | 68 |
| | abs. | 13 | 0 | 15 | -1 | 3 | 10 | 22 | -13 | -11 |
| | in % | 17,8 | 0,00 | 7,5 | -3,6 | 16,7 | 6,8 | 7,5 | -16,3 | -16,2 |
| Südwest | Jahr 2005 | 57 | 3 | 62 | 91 | 36 | 135 | 319 | 60 | 59 |
| | Jahr 2004 | 56 | 4 | 81 | 76 | 15 | 106 | 262 | 74 | 78 |
| | abs. | 1 | -1 | -19 | 15 | 21 | 29 | 57 | -14 | -19 |
| | in % | 1,8 | -25,0 | -23,5 | 19,7 | 140,0 | 27,4 | 21,8 | -18,9 | -24,4 |
| P P | Jahr 2005 | 314 | 19 | 615 | 391 | 120 | 740 | 1484 | 289 | 282 |
| | Jahr 2004 | 282 | 15 | 640 | 327 | 73 | 655 | 1355 | 301 | 336 |
| | abs. | 32 | 4 | -25 | 64 | 47 | 85 | 129 | -12 | -54 |
| | in % | 11,3 | 26,7 | -3,9 | 19,6 | 64,4 | 13,0 | 9,5 | -4,0 | -16,1 |
| | Veränderung im Land NRW in % | -5,6 | -19,1 | -9,4 | -2,7 | 3,6 | -2,6 | 0,1 | 5,3 | -8,4 |

Verkehrsunfälle mit Hauptunfallursachen

Anzahl der VU mit HUU : 3655

Anzahl der HUU bei diesen VU : 4254 (= 100%)

Verteilung der HUU



Entwicklung der Hauptunfallursachen bei Verkehrsunfällen mit Personenschaden

(außer Unfällen der Kategorie 5)

| PI | | Alkohol beim Fzg.-Führer | andere berauscht. Mittel | Geschwindigkeit | Abstand | Überholen | Vorfahrt Vorrang | Abbiegen Wenden | Falsches Verhalten gegenüber Fußgängern | Falsches Verhalten von Fußgängern |
|---------|------------------------------|--------------------------|--------------------------|-----------------|---------|-----------|------------------|-----------------|---|-----------------------------------|
| Mitte | Jahr 2005 | 18 | 1 | 58 | 76 | 7 | 84 | 95 | 56 | 63 |
| | Jahr 2004 | 16 | 2 | 47 | 68 | 7 | 80 | 103 | 48 | 65 |
| | abs. | 2 | -1 | 11 | 8 | 0 | 4 | -8 | 8 | -2 |
| | in % | 12,5 | -50,0 | 23,4 | 11,8 | 0,0 | 5,0 | -7,8 | 16,7 | -3,1 |
| Nord | Jahr 2005 | 15 | 3 | 42 | 92 | 13 | 88 | 103 | 52 | 31 |
| | Jahr 2004 | 14 | 0 | 45 | 96 | 10 | 89 | 110 | 36 | 42 |
| | abs. | 1 | 3 | -3 | -4 | 3 | -1 | -7 | 16 | -11 |
| | in % | 7,1 | 300,0 | -6,7 | -4,2 | 30,0 | -1,1 | -6,4 | 44,4 | -26,2 |
| Ost | Jahr 2005 | 16 | 1 | 129 | 10 | 12 | 85 | 154 | 49 | 66 |
| | Jahr 2004 | 14 | 1 | 140 | 5 | 5 | 73 | 127 | 59 | 77 |
| | abs. | 2 | 0 | -11 | 5 | 7 | 12 | 27 | -10 | -11 |
| | in % | 14,3 | 0,0 | -7,9 | 100,0 | 140,0 | 16,4 | 21,3 | -16,9 | -14,3 |
| Süd | Jahr 2005 | 37 | 2 | 154 | 20 | 10 | 97 | 152 | 67 | 54 |
| | Jahr 2004 | 27 | 3 | 133 | 19 | 11 | 104 | 165 | 79 | 68 |
| | abs. | 10 | -1 | 21 | 1 | -1 | -7 | -13 | -12 | -14 |
| | in % | 37,0 | -33,3 | 15,8 | 5,3 | -9,1 | -6,7 | -7,9 | -15,2 | -20,6 |
| Südwest | Jahr 2005 | 15 | 2 | 42 | 61 | 20 | 87 | 120 | 60 | 58 |
| | Jahr 2004 | 14 | 3 | 50 | 54 | 11 | 64 | 127 | 72 | 76 |
| | abs. | 1 | -1 | -8 | 7 | 9 | 23 | -7 | -12 | -18 |
| | in % | 7,1 | -33,3 | -16,0 | 13,0 | 81,8 | 35,9 | -5,5 | -16,7 | -23,7 |
| PP | Jahr 2005 | 101 | 9 | 425 | 259 | 62 | 441 | 624 | 284 | 272 |
| | Jahr 2004 | 85 | 9 | 415 | 242 | 44 | 410 | 632 | 294 | 328 |
| | abs. | 16 | 0 | 10 | 17 | 18 | 31 | -8 | -10 | -56 |
| | in % | 18,8 | 0,0 | 2,4 | 7,0 | 40,9 | 7,6 | -1,3 | -3,4 | -17,1 |
| | Veränderung im Land NRW in % | -3,4 | -26,6 | -9,9 | -4,0 | 5,3 | -1,8 | -0,9 | 5,9 | -8,4 |

Überwachungsrelation bei den Hauptunfallursachen

| Unfälle mit HUU gesamt | 3655 | 3445 | | | | |
|---|------|------|-------|-------|------|------|
| | 2005 | 2004 | 2005 | 2004 | 2005 | 2004 |
| dabei Ursachen | a | a | b | b | c | c |
| Alkohol und andere berauschende Mittel | 333 | 297 | 1790 | 1749 | 5,4 | 5,9 |
| Geschwindigkeit | 615 | 640 | 23541 | 12582 | 38,3 | 19,7 |
| Abstand | 391 | 327 | 777 | 1266 | 2,0 | 3,9 |
| Überholen | 120 | 73 | 210 | 219 | 1,8 | 3,0 |
| Vorfahrt / Vorrang | 740 | 655 | 4557 | 2272 | 6,2 | 3,5 |
| Abbiegen / Wenden | 1484 | 1355 | 7411 | 3447 | 5,0 | 2,5 |
| Falsches Verhalten gegenüber Fußgängern | 289 | 301 | 2572 | 280 | 8,9 | 0,9 |
| Falsches Verhalten von Fußgängern | 282 | 336 | 942 | 157 | 3,3 | 0,5 |
| Ursachen gesamt | 4254 | 3984 | | | | |
| Anzeigen und VG gesamt | | | 41800 | 21972 | | |
| Überwachungsrelation gesamt | | | | | 11,4 | 6,4 |

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

b = Anzeigen und Verwarnungsgelder

c = Verkehrsüberwachungsrelation

Blutproben

| PI | £ 0,25 mg/l | | 0,25 - 0,54 mg/l | | ³ 0,55 mg/l | | Summe 2005 | | Summe 2004 | |
|----------------|--|----|------------------|-----|-------------|-----|------------|-----|------------|-----|
| | a | b | a | b | a | b | a | b | a | b |
| Mitte | 2 | 0 | 21 | 34 | 42 | 173 | 65 | 207 | 62 | 141 |
| | Blutproben ausschließlich aufgrund des Verdachtes von BTM* | | | | | | 2 | 29 | 4 | 46 |
| Nord | 3 | 2 | 9 | 21 | 57 | 117 | 69 | 138 | 56 | 172 |
| | Blutproben ausschließlich aufgrund des Verdachtes von BTM* | | | | | | 4 | 34 | 5 | 60 |
| Ost | 8 | 7 | 12 | 18 | 39 | 91 | 59 | 109 | 66 | 79 |
| | Blutproben ausschließlich aufgrund des Verdachtes von BTM* | | | | | | 0 | 85 | 1 | 37 |
| Süd | 15 | 7 | 18 | 30 | 71 | 125 | 104 | 155 | 85 | 163 |
| | Blutproben ausschließlich aufgrund des Verdachtes von BTM* | | | | | | 7 | 86 | 5 | 44 |
| Südwest | 11 | 7 | 11 | 43 | 50 | 127 | 72 | 170 | 72 | 228 |
| | Blutproben ausschließlich aufgrund des Verdachtes von BTM* | | | | | | 11 | 24 | 7 | 58 |
| PP | 39 | 23 | 71 | 146 | 259 | 633 | 369 | 779 | 341 | 783 |
| | Blutproben ausschließlich aufgrund des Verdachtes von BTM* | | | | | | 24 | 258 | 22 | 245 |

a: Maßnahmen nach VU

b: Maßnahmen ohne Schadensfolge

Atemalkoholanalysen

| PI | Summe 2005 | Summe 2004 |
|----------------|------------|------------|
| | b | b |
| Mitte | 256 | 234 |
| Nord | 125 | 101 |
| Ost | 88 | 56 |
| Süd | 54 | 128 |
| Südwest | 240 | 230 |
| PP | 763 | 749 |

Verkehrskontrollen

| Überprüfung des Transports gefährlicher Güter | | |
|--|-------------|-------------|
| | 2004 | 2005 |
| Kontrollierte Fahrzeuge: | 232 | 246 |
| Beanstandete Fahrzeuge: | 56 | 88 |
| Ordnungswidrigkeitenanzeigen: | 17 | 14 |
| Verwarnungsgelder: | 8 | 11 |

| Überprüfung der Beachtung der Sozialvorschriften | | |
|---|-------------|-------------|
| | 2004 | 2005 |
| Kontrollierte Fahrzeuge: | 6.505 | 6.966 |
| Beanstandete Fahrer und Fahrzeuge: | 1.503 | 1.810 |
| Strafanzeigen: | 8 | 6 |
| Ordnungswidrigkeitenanzeigen: | 1.466 | 1.478 |
| Verwarnungsgelder: | 295 | 251 |

| Überprüfung der Beleuchtung | | |
|------------------------------------|-------------|-------------|
| | 2004 | 2005 |
| Überprüfte Fahrzeuge: | 4.244 | 5.772 |
| Beanstandete Fahrzeuge: | 1029 | 876 |

Verkehrskontrollen

Überprüfung von Schulbussen

| | 2004 | 2005 |
|-------------------------------|------|------|
| Kontrollierte Fahrzeuge: | 81 | 536 |
| Beanstandete Fahrzeuge: | 16 | 19 |
| Ordnungswidrigkeitenanzeigen: | 12 | 2 |
| Verwarnungsgelder: | 6 | 17 |

Überprüfung der Geschwindigkeit auf Schulwegen

| | 2004 | 2005 |
|---|--------|--------|
| Anzahl der überprüften Fahrzeuge: | 14.519 | 45.411 |
| Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit: | 2.235 | 13.592 |
| Ordnungswidrigkeitenanzeigen: | 169 | 1.994 |
| Verwarnungsgelder: | 1.884 | 11.187 |

Überwachung des Anlegens von Sicherheitsgurten und der Benutzung der Rückhalteeinrichtungen für Kinder

| | 2004 | 2005 |
|---|--------|--------|
| Kontrollierte Fahrzeuge: | 11.586 | 42.719 |
| davon | | |
| Nichtanlegen des Gurtes: | 2.290 | 6.291 |
| Nichtbenutzen der Rückhalteeinrichtungen: | 1.221 | 1.808 |

Überprüfung von Radfahrern

| | 2004 | 2005 |
|---|-------|-------|
| Kontrollierte Fahrräder und Radfahrer : | 3.524 | 3.622 |
| Beanstandete Fahrräder: | 113 | 308 |
| Beanstandete Radfahrer: | 704 | 458 |

Sicherstellungen / Versetzungen / Leerfahrten wegen Verkehrsbehinderungen

| Jahr | Sicherstellungen | Versetzungen | Leerfahrten | Gesamt | zum Vorjahr (± %) |
|-------------|------------------|--------------|--------------|--------------|----------------------|
| 1990 | 13.933 | 510 | 4.185 | 18.628 | - 20,5 |
| 1991 | 13.438 | 327 | 3.953 | 17.718 | - 4,9 |
| 1992 | 12.409 | 353 | 3.650 | 16.412 | - 7,4 |
| 1993 | 9.763 | 274 | 2.739 | 12.776 | - 22,2 |
| 1994 | 8.370 | 240 | 1.999 | 10.609 | - 17,0 |
| 1995 | 10.779 | 255 | 3.083 | 14.117 | + 33,1 |
| 1996 | 9.313 | 242 | 2.526 | 12.081 | - 14,4 |
| 1997 | 9.323 | 278 | 2.304 | 11.905 | - 13,6 |
| 1998 | 8.853 | 262 | 2.122 | 11.237 | - 5,6 |
| 1999 | 9.656 | 263 | 2.482 | 12.401 | + 10,4 |
| 2000 | 10.413 | 262 | 2.377 | 13.052 | + 5,3 |
| 2001 | 10.569 | 374 | 2.408 | 13.316 | +2,0 |
| 2002 | 8.914 | 339 | 2.216 | 11.469 | -13,9 |
| 2003 | 6.803 | 361 | 1.504 | 8.968 | - 21,8 |
| 2004 | 6.270 | 360 | 1.623 | 8.253 | -7,9 |
| 2005 | 5.209 | 298 | 1.413 | 6.920 | -16,2 |

Sicherstellungen durch die Stadtverwaltung Düsseldorf

| Jahr | gesamt |
|-------------|--------------|
| 1990 | 3.481 |
| 1991 | 6.605 |
| 1992 | 6.404 |
| 1993 | 8.513 |
| 1994 | 8.550 |
| 1995 | 6.888 |
| 1996 | 5.257 |
| 1997 | 4.543 |
| 1998 | 3.439 |
| 1999 | 3.814 |
| 2000 | 3.222 |
| 2001 | 3.552 |
| 2002 | 4.691 |
| 2003 | 5.741 |
| 2004 | 6.620 |
| 2005 | 5.807 |

Örtliche Unfalluntersuchung / Unfallkommission

Im Jahr

| | | |
|--------|------|---|
| (2004) | 2005 | wurden |
| (85) | 105 | Unfallhäufungspunkte bzw. -strecken durch die Polizei voruntersucht, |
| (12) | 27 | nach näherer Untersuchungen der Unfallkommission zur Prüfung vorgelegt, |
| (2) | 1 | Unfallstellen nach Prüfung in der Unfallkommission in den aktuellen Bestand der Unfallhäufungsstellen übernommen, |
| (22) | 27 | Verbesserungsmaßnahmen an Unfallstellen für notwendig gehalten und vorgeschlagen, |
| (14) | 13 | Verbesserungsmaßnahmen getroffen, |
| (5) | 7 | Gefahrenstellen beseitigt bzw. entschärft. |

Untersuchungen gleichartiger Unfälle* an 8 Unfallhäufungsstellen

| Untersuchungen | Unfälle gesamt | davon mit Personen- schaden | dabei Tote | dabei Schwer- verletzte | dabei Leicht- verletzte | ** VU-Kosten |
|--------------------------|-------------------|-----------------------------------|---------------|-------------------------------|-------------------------------|--------------|
| Vorher | 25 | 13 | 0 | 3 | 21 | € 381.424 |
| Nachher | 9 | 7 | 0 | 3 | 6 | € 335.407 |
| Veränderungen absolut | - 16 | - 6 | 0 | 0 | - 15 | € - 46.016 |
| Veränderungen in % | - 64,0% | - 46,2% | 0,0% | 0,0% | - 71,4% | - 12,1% |

* nur Unfälle mit Personenschaden und schwerwiegendem Sachschaden

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

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

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

Hauptunfallschwerpunkte des Unfallgeschehens in Düsseldorf 2005

| Nr. | Örtlichkeit | PI* | Unfallzahl* |
|-----|--|---------|-------------|
| 1 | Mörsenbroicher Ei | Ost | 127 |
| 2 | Worringer Platz | Mitte | 122 |
| 3 | Nordfriedhof (einschl. Unter- / Überführung) | Nord | 98 |
| 4 | Nordstern | Nord | 85 |
| 5 | Oberbilker Markt | Südwest | 75 |
| 6 | Südring / Völklinger Straße | Südwest | 71 |
| 7 | Rheinkniebrücke | Südwest | 60 |
| 8 | Stresemannplatz | Mitte | 58 |
| 9 | Werdener Straße / Fichtenstraße / Albertstraße | Ost | 57 |
| 10 | Am Schönenkamp / Further Straße / A 46 | Süd | 57 |

*Polizeiinspektion

*Gesamtunfalllage mit Bagatellunfällen

Verkehrssicherheitsberatung

Teilnehmer und Zielgruppen nach Beratungseinheiten

| Theoretische u. praktische Unterweisungen; Übungen | | 2004 | 2005 | 2004 | 2005 | 2004 | 2005 | 2004 | 2005 |
|---|-----------------------|--|---------|------------------|--------|----------|-------|--------|-------|
| Zielgruppen | Anzahl der Teilnehmer | Beratungseinheiten (Unterrichtsstunde a 45 Minuten) | | | | | | | |
| Elementarbereich | | | | Kinder | | Erzieher | | Eltern | |
| -Kindergarten- | 20.466 23.751 | 2.867 | 3.623 | 1.313 | 1.470 | 1.240 | 1.500 | | |
| Primarbereich | | | | Schüler | | Lehrer | | Eltern | |
| 1. - 4. Schuljahr | 46.737 55.266 | 5.088 | 5.357 | 1.934 | 1.821 | 3.082 | 3.047 | | |
| Sekundarstufe I | | | | Schüler | | Lehrer | | | |
| 5. - 10. Schuljahr | 13.405 13.284 | 1.609 | 1.448 | 548 | 698 | | | | |
| Sekundarstufe II | | | | Schüler | | | | | |
| 11. - 13. Schuljahr | 849 666 | 116 | 107 | | | | | | |
| Junge Verkehrsteilnehmer | | | | Junge Erwachsene | | | | | |
| 18 - 24 Jahre | 1.912 3.961 | 426 | 589 | | | | | | |
| Senioren | | | | Senioren | | | | | |
| 60 Jahre und älter | 7.038 7.419 | 842 | 1079 | | | | | | |
| Summen der Zielgruppenteilnehmer | | 90.407 | 104.347 | 10.948 | 12.203 | 3.795 | 3.989 | 4.322 | 4.547 |

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 -