

# **Polizeipräsidium Wuppertal**

## **Jahresverkehrsbericht**



**2 0 1 0**



Direktion Verkehr  
- 61.01.05 -

Wuppertal, den 14.02.2011

## **Jahresverkehrsbericht**

### **Inhaltsübersicht**

Langzeitübersicht: zugelassene Kfz / Verkehrsunfälle	1
Verkehrsunfallentwicklung 2010	2
Verkehrsunfälle mit Toten und Verletzten	3
Verkehrsunfälle mit Kindern	5
Verkehrsunfälle mit Hauptunfallursachen	7
Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort	8
Gesamtwirtschaftliche Unfallkosten	9
Verkehrsüberwachung	10
Besondere Verkehrseinsätze	12
Beseitigung von Unfallhäufungspunkten und –strecken	13
Verkehrsunfallprävention	15

gez.  
( Holz )  
Polizeioberrätin

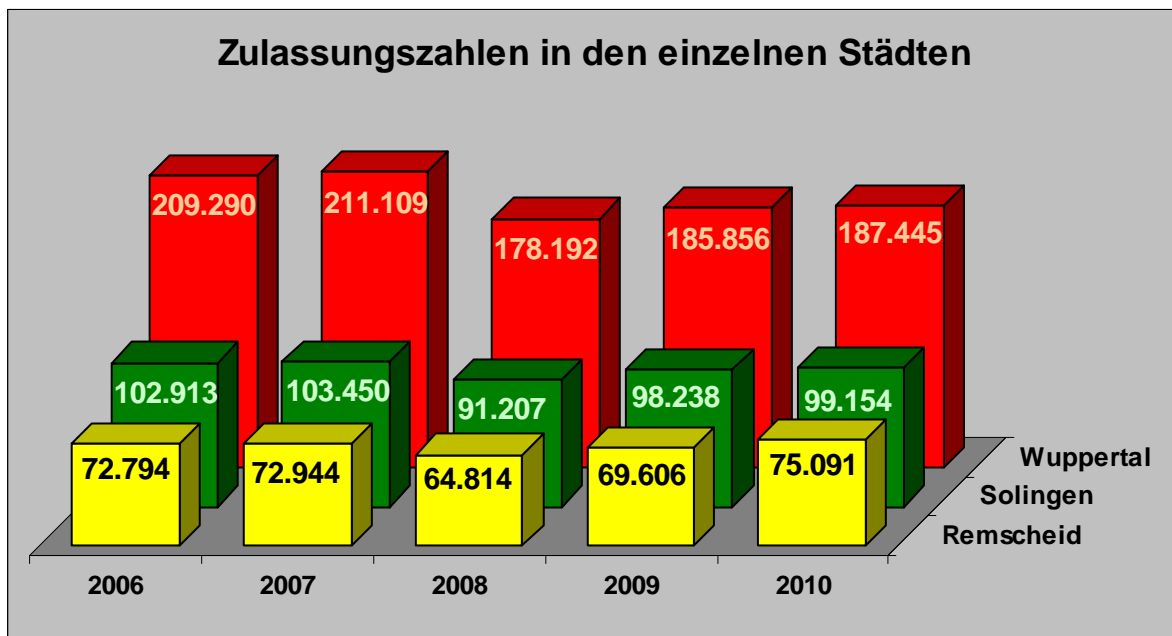


### Langzeitübersicht vergleichbarer Verkehrsdaten im PP Wuppertal

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

rot = höchster Wert, grün = niedrigster Wert

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



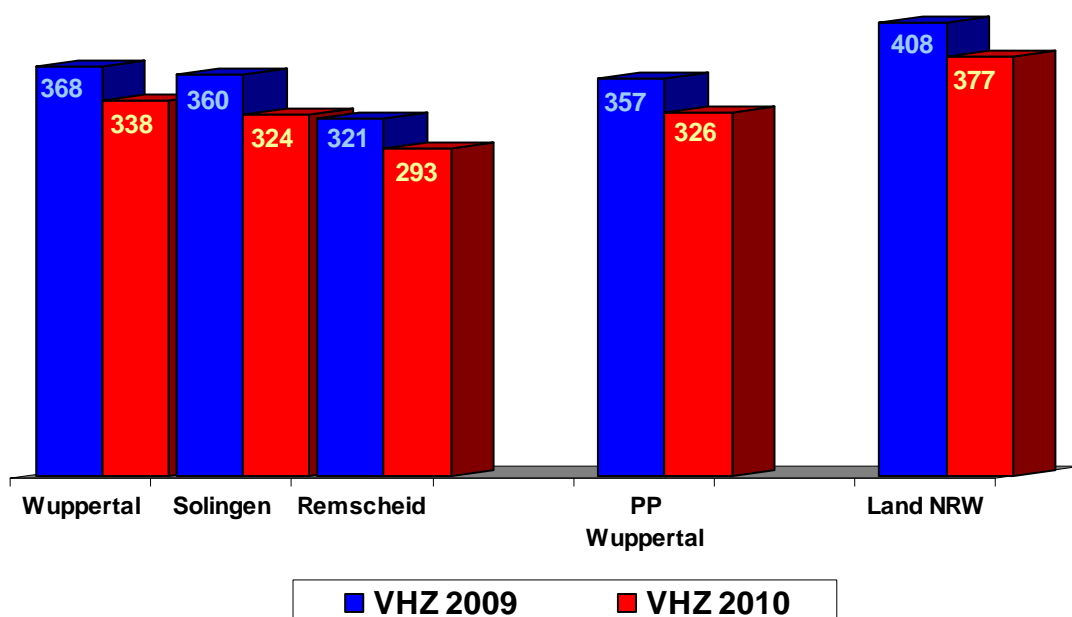
## Verkehrsunfallentwicklung 2010

Die Gesamtzahl der Verkehrsunfälle im Bergischen Städtedreieck hat sich im Verlauf des Jahres 2010, wie schon 2009, leicht erhöht. Der Anstieg um 3,5% (735 Unfälle) liegt leicht unter dem Landestrend, der einen Anstieg um 3,9% verzeichnet. Während in Wuppertal und Solingen die Anzahl der Unfälle insgesamt anstieg, ist, wie schon im Vorjahr, in Remscheid eine Abnahme festzustellen. Erfreulich ist 2010 der Rückgang der Verkehrsunfälle mit Personenschaden in allen drei Städten. So ereigneten sich im Behördenbereich 213 Verkehrsunfälle weniger, bei denen Personen zu Schaden gekommen sind.

Verkehrsunfälle	Jahr	Wuppertal	Solingen	Remscheid	PP W'tal	Land NRW
<b>Gesamt</b>	2010	13.184	5.134	3.492	21.810	
	2009	12.615	4.898	3.562	21.075	
Veränderung abs.		+ 569	+ 236	- 70	+ 735	
Veränderung in %		+ 4,5	+ 4,8	- 2,0	+ 3,5	+ 3,9
<b>mit Personenschaden</b>	2010	933	413	267	1.613	
	2009	1.040	490	296	1.826	
Veränderung abs.		- 107	- 77	- 29	- 213	
Veränderung in %		- 10,3	- 15,7	- 9,8	- 11,7	- 8,8
<b>mit Sachschaden</b>	2010	12.251	4.721	3.225	20.197	
	2009	11.575	4.408	3.266	19.249	
Veränderung abs.		+ 676	+ 313	- 41	+ 948	
Veränderung in %		+ 5,8	+ 7,1	- 1,3	+ 4,9	+ 5,1

Quelle: SERVUS Liste 1a

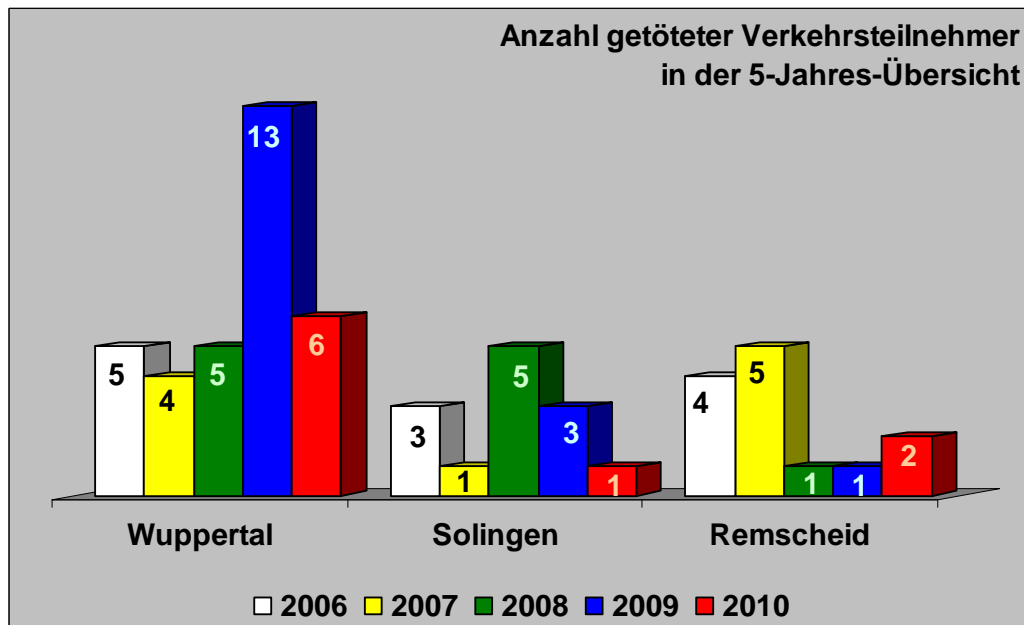
Um die Vergleichbarkeit der Verunglücktenzahlen zu gewährleisten, wird die sog. Verunglückten-Häufigkeitszahl gebildet, die die statistische Anzahl der tatsächlich Verunglückten in das Verhältnis je 100.000 Einwohner setzt.



### Getötete Verkehrsteilnehmer

Die Anzahl der bei Verkehrsunfällen getöteten Personen ist nach dem starken Anstieg im Vorjahr wieder zurückgegangen. 2010 verstarben 9 Personen nach Verkehrsunfällen, so dass der Durchschnittswert der letzten 5 Jahre (11) unterschritten wird.

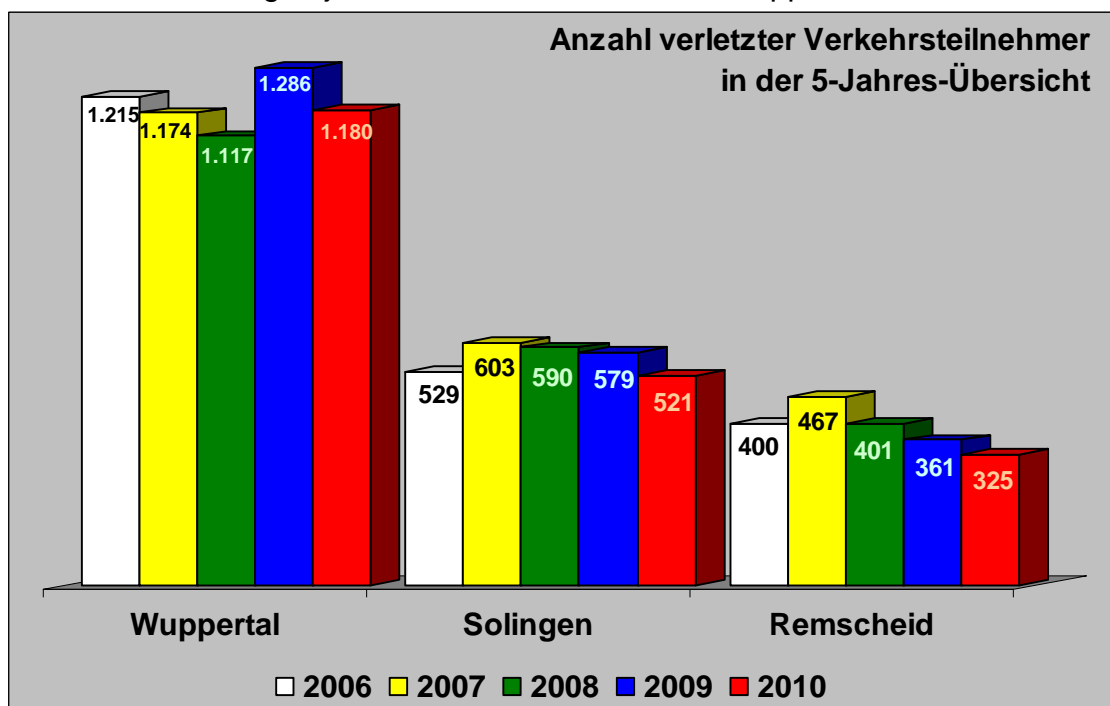
Der 2009 auffällig hohe Anteil der Senioren über 65 Jahre mit 8 Getöteten hat sich wieder relativiert. 2010 ist nur ein Senior als Fußgänger tödlich verunglückt. Aus den übrigen Altersgruppen starben jeweils zwei Personen als Fußgänger, als Pkw-Führer und als Kradfahrer sowie ein Radfahrer und eine Mitfahrerin im Pkw.



### Verletzte Verkehrsteilnehmer

Auch die Zahl der bei Verkehrsunfällen verletzten Personen hat sich im Behördenbereich 2010 verringert. Dieser Rückgang um 200 (9,0%) auf 2.026 verletzte Personen stellt in der Langzeitbetrachtung den niedrigsten, jemals erfassten Wert dar.

Die Rückgänge sind auf alle drei Städte verteilt. Die Rückgangsquoten liegen in Remscheid und Solingen jeweils bei ca.10% sowie in Wuppertal bei 8,2%.

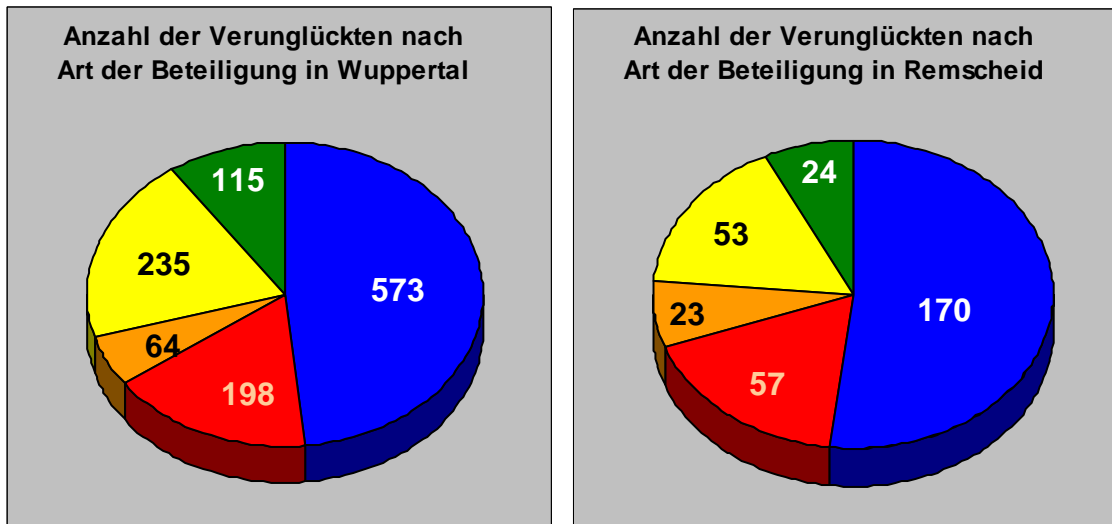


## Verunglückte Verkehrsteilnehmer nach Art der Beteiligung (einschl. Mitfahrern)

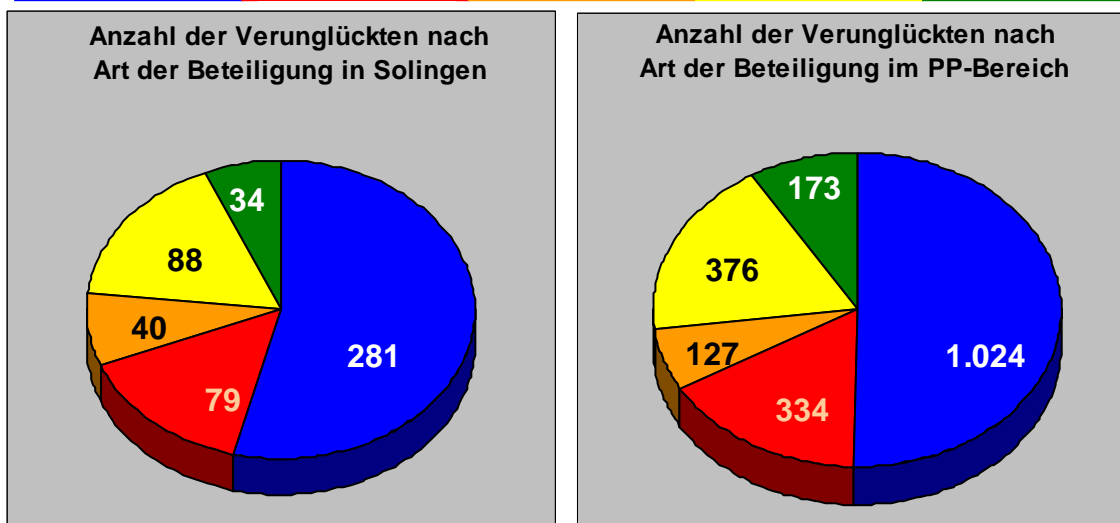
Die Gruppen der motorisierten Zweiradfahrer und der Fußgänger stehen im besonderen Fokus der polizeilichen Verkehrsunfallbekämpfung. Der bereits im Vorjahr registrierte Rückgang verunglückter motorisierter Zweiradfahrer hat sich auch im Berichtsjahr fortgesetzt. Die Anzahl verringerte sich um 42 (-11,2%) auf 334. Die Entwicklung im Bereich der Fußgängerunfälle verlief noch günstiger. Unterstützt durch das spezielle Fußgängerprojekt „Sicher ankommen“ verringerte sich die Zahl der Verunglückten um 69 auf 376, was einem Rückgang um 15,5% entspricht.

Weiterhin uneinheitlich verläuft die Entwicklung bei den verunglückten Radfahrern. Während in Wuppertal eine Verringerung um 38 (-37,3%) auf 64 und in Solingen um 27 (-40,3%) auf 40 festzustellen ist, erhöhte sich die Zahl in Remscheid um 1 (+4,5%) auf 23.

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



### Legende:





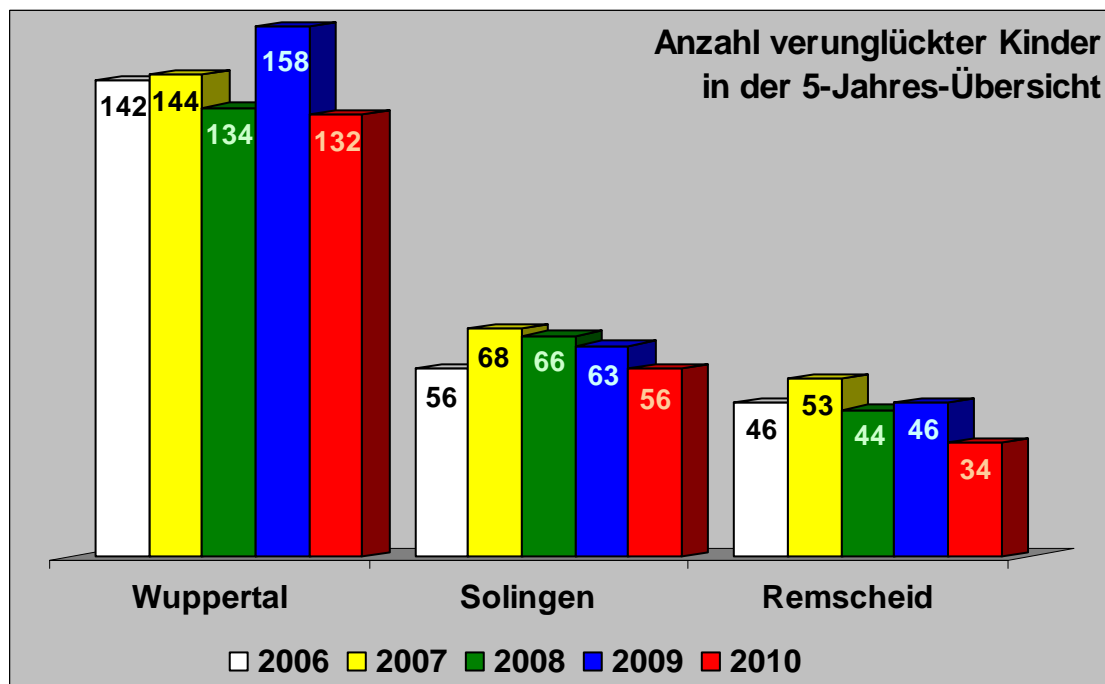
## Verunglückte Kinder (bis unter 15 Jahre)

Nach dem Anstieg der Anzahl verunglückter Kinder im Vorjahr kann im Jahr 2010 wieder ein Rückgang gemeldet werden. Die Zahl sank im Behördenbereich um 45 (16,9%) auf 222, womit der Durchschnittswert der vergangenen 5 Jahre (248) deutlich unterschritten wird. Der im Jahr 2009 unterbrochene positive Trend ohne tödlich verunglückte Kinder konnte erfreulicherweise im Berichtsjahr wieder aufgenommen werden.

Im Jahr 2010 zeigt sich folgende Entwicklung für die drei Städte:

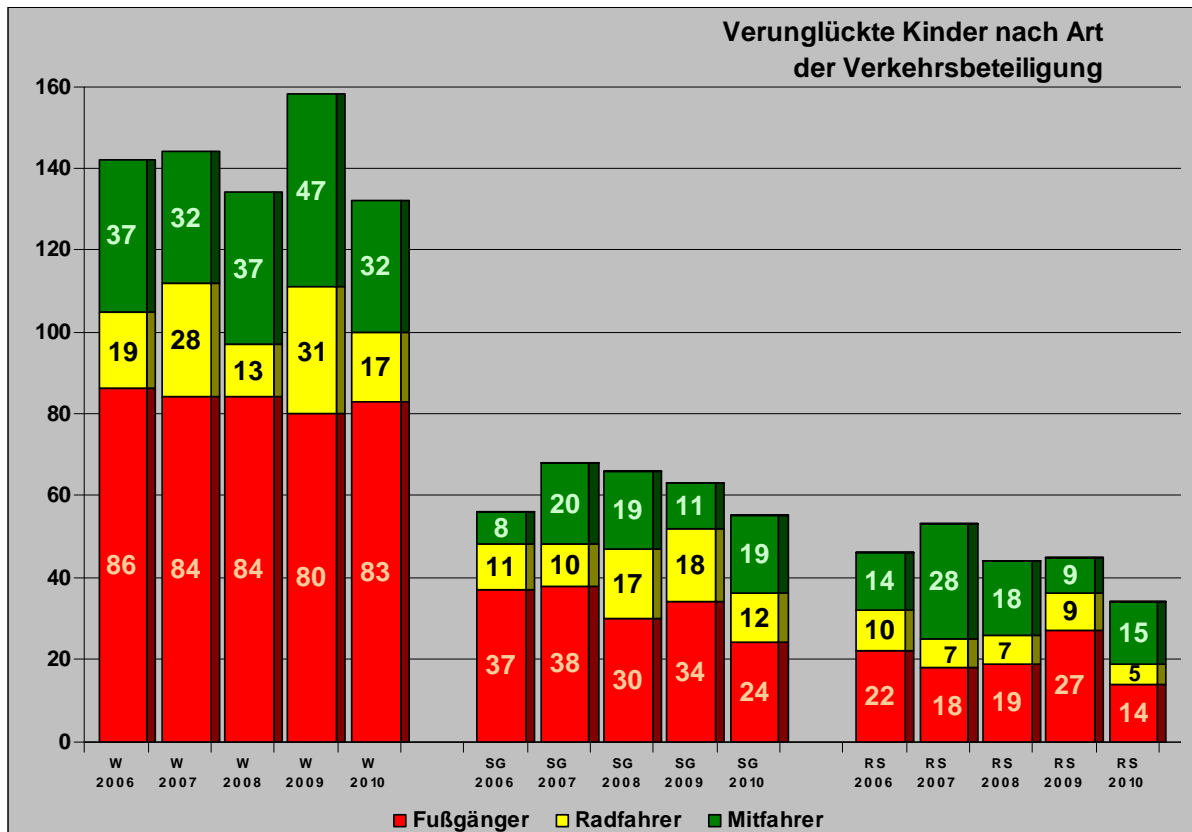
	Jahr	Wuppertal	Solingen	Remscheid	PP W'tal	Land NRW
<b>Verunglückte gesamt</b>	2010	132	56	34	222	
	2009	158	63	46	267	
Veränderung abs.		- 26	-7	- 12	- 45	
Veränderung in %		- 16,5	- 11,1	-26,1	- 16,9	- 9,3

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



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

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



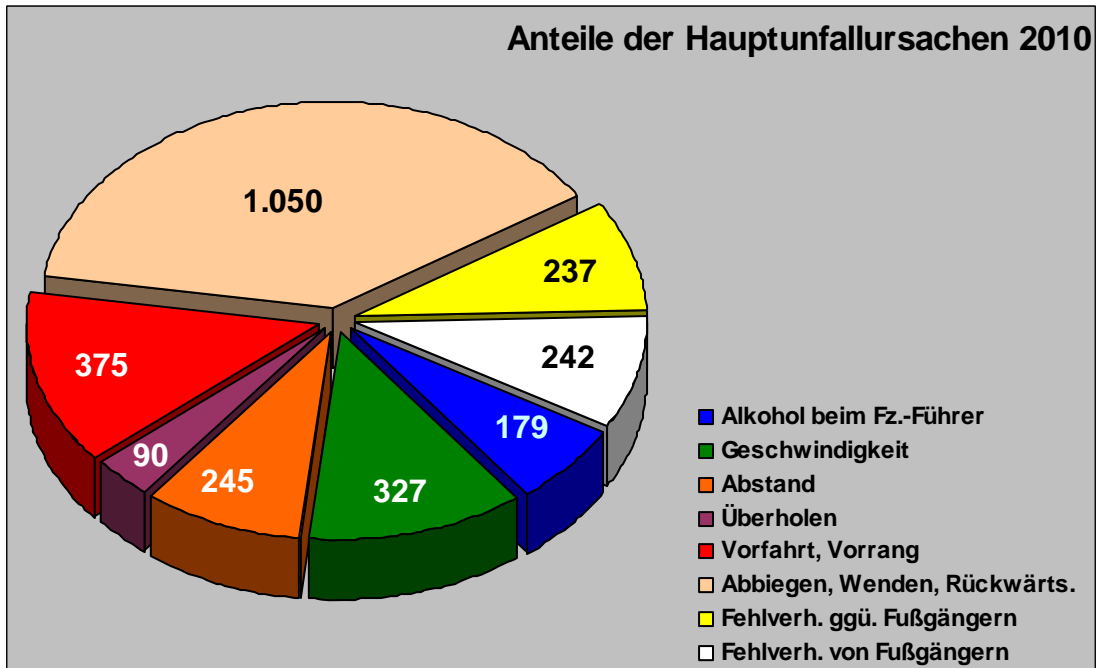
### Verunglückte Kinder auf dem Schulweg (nur aktive Verkehrsteilnahme)

	Jahr	Wuppertal	Solingen	Remscheid	PP W'tal
<b>Verunglückte gesamt</b>	2010	24	7	4	35
	2009	28	12	5	45
Veränderung abs.		- 4	- 5	- 1	- 10
Veränderung in %		- 14,3	- 41,7	- 20,0	- 22,2

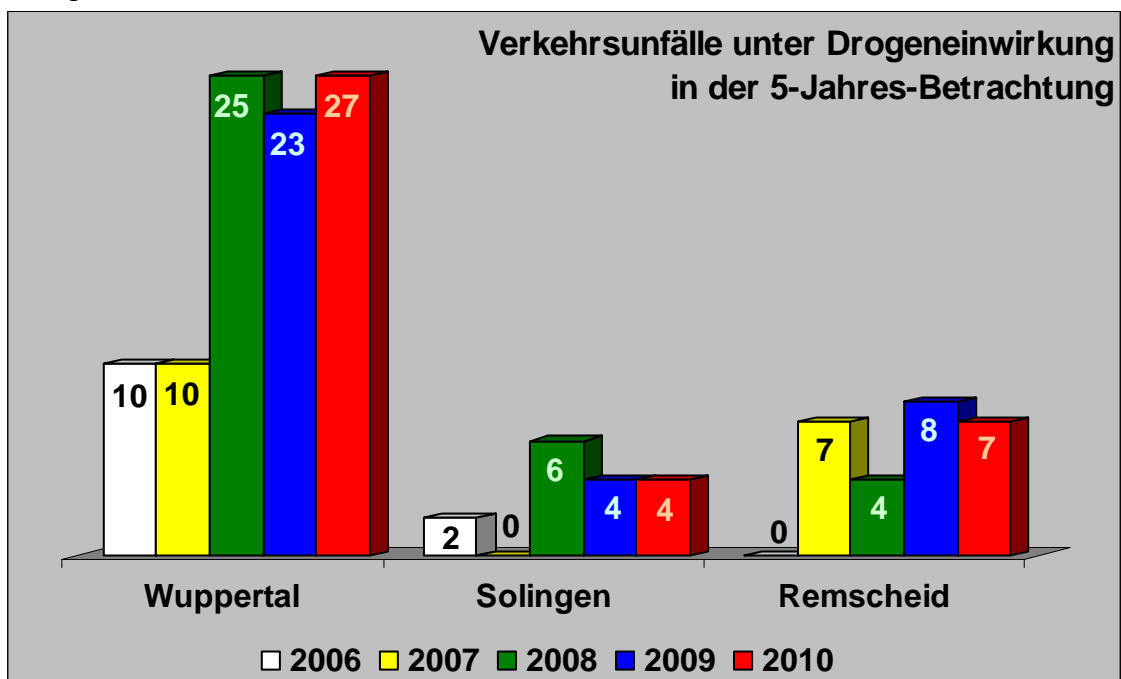
Die steigende Entwicklung der Anzahl verunglückter Kinder auf Schulwegen, die in den vergangenen beiden Jahren auffällig war, ist im Berichtsjahr umgekehrt worden. Mit 35 verunglückten Kindern auf dem Schulweg wurde das Niveau des Jahres 2007 erreicht.

## Verkehrsunfälle mit Hauptunfallursachen (HUU)

Die Ursachen für die Entstehung eines Verkehrsunfalls werden durch die unfallaufnehmenden Beamtinnen und Beamten festgestellt und können statistisch ausgewertet werden. Dadurch, dass bei einem Unfall zwei oder mehrere unterschiedliche Fehlverhaltensweisen zugleich ursächlich sein können, ist die Gesamtsumme der Unfallursachen höher als die Anzahl der Verkehrsunfälle an sich. In der folgenden Grafik wird die Verteilung der Hauptunfallursachen im Bereich des PP Wuppertal dargestellt, wobei die absoluten Werte in den Segmenten aufgeführt sind.



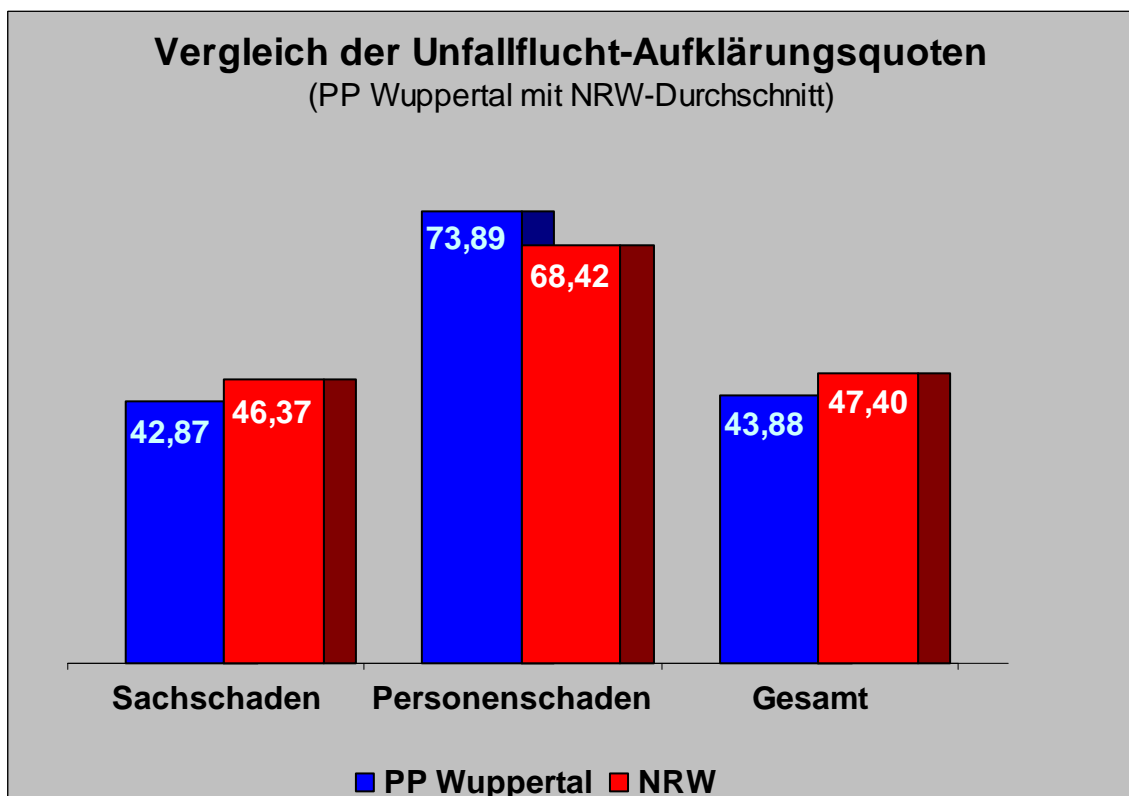
Unfallursächlicher Drogenkonsum der Fahrzeugführerin oder des Fahrzeugführers gehört noch nicht zu den definierten Hauptunfallursachen. Dennoch wird die Entwicklung aufmerksam betrachtet.



## Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort

Entwicklung der Unfallfluchten (Vergleich zum Vorjahr)

	Wuppertal	Solingen	Remscheid	PP W'tal
<b>Gesamtzahl</b>	<b>2.732</b>	<b>1.177</b>	<b>874</b>	<b>4.783</b>
Veränderung abs.	- 3	+ 92	+ 72	+ 161
Veränderung in %	- 0,1	+ 8,5	+ 9,0	+ 3,5
Aufklärungsquote	43,5	46,6	41,4	43,9
<b>mit Personenschaden</b>	<b>93</b>	<b>33</b>	<b>31</b>	<b>157</b>
Veränderung abs.	- 9	- 12	+ 5	- 16
Veränderung in %	-8,8	- 26,7	+ 19,2	- 9,2
Aufklärungsquote	72,0	75,8	77,4	73,9
<b>nur Sachschaden</b>	<b>2.639</b>	<b>1.144</b>	<b>843</b>	<b>4.626</b>
Veränderung abs.	+ 6	+ 104	+ 67	+ 177
Veränderung in %	+ 0,2	+ 10,0	+ 8,6	+ 4,0
Aufklärungsquote	42,5	45,7	40,1	42,9



## Gesamtwirtschaftliche Unfallkosten bei Verkehrsunfällen

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

Um die gesamtwirtschaftlichen Kosten durch Verkehrsunfälle berechnen und vergleichen zu können, hat die Bundesanstalt für Straßenwesen 1999 entsprechende Bewertungssätze für die jeweiligen Unfallfolgen (Schwere der Verletzung bzw. Schwere des Sachschadens) unter Berücksichtigung von Unfall-, Bevölkerungs- und Wirtschaftsdaten ermittelt.

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

Es werden vier Kostenkategorien unterschieden:

Verkehrsunfall mit	innerorts (Mittelwert)	außerorts (ohne BAB)
<b>schwerem Personenschaden</b> (Tote bzw. Schwerverletzte)	86.919,62 €	173.839,23 €
<b>leichtem Personenschaden</b> (Leichtverletzte)	12.782,30 €	19.940,38 €
<b>erheblichem Sachschaden</b> (mindestens ein Kfz nicht mehr fahrbereit)	11.759,71 €	14.316,17 €
<b>geringem Sachschaden</b> (alle sonstigen Schadensfälle)	3.885,82 €	4.601,63 €

Unter Berücksichtigung dieser Kostensätze ergeben sich für das Jahr 2010 als gesamtwirtschaftliche Unfallkosten im Bereich des PP Wuppertal:

Verkehrsunfälle	mit Personenschaden	mit Sachschaden	Gesamtschaden
<b>Wuppertal</b>	22.601.660 €	49.353.184 €	71.954.844 €
<b>Solingen</b>	12.544.547 €	19.337.066 €	31.881.613 €
<b>Remscheid</b>	6.526.642 €	13.098.690 €	19.625.332 €
<b>PP Wuppertal 2010</b>	<b>41.672.849 €</b>	<b>81.788.940 €</b>	<b>123.461.789 €</b>
<b>PP Wuppertal 2009</b>	<b>46.026.500 €</b>	<b>78.829.579 €</b>	<b>124.856.079 €</b>

Die durch Verkehrsunfälle im Jahre 2010 im PP Wuppertal verursachten Unfallkosten lagen mit knapp 123,5 Millionen € um ca. 1,4 Mio. € unter denen des Vorjahres.

## Verkehrsüberwachung

Neben den Beamtinnen und Beamten des Wachdienstes kümmern sich die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Verkehrsdienstes der Direktion Verkehr verstärkt und sehr zielgerichtet um die Überwachung des Straßenverkehrs.

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

Nach Feststellung derartiger Regelverstöße wurden 2010 folgende Repressiv-Maßnahmen getroffen:

	2010	2009	Veränderung abs.	Veränderung in %
<b>Alkoholeinfluss beim Fahrzeugführer</b>	403	509	- 106	- 20,8
<b>Drogeneinfluss beim Fahrzeugführer</b>	456	341	+ 115	+ 33,7
<b>Geschwindigkeit, davon ...</b>	28.286	31.179	- 2.893	- 9,3
... mit Anhaltekräften	12.921	14.076	- 1.155	- 8,2
... ohne Anhaltekräfte	15.365	17.103	- 1.738	- 10,2
<b>Sicherheitsgurt /Kinderrückhaltesysteme</b>	16.094	13.687	+ 2.407	+ 17,6

In der logischen Folge liegt ein weiterer Schwerpunkt polizeilicher Überwachungsmaßnahmen in der Erkennung und Verfolgung solcher Fehlverhaltensweisen, die besonders gefährlich oder von einer besonderen Rücksichtslosigkeit geprägt sind und deshalb den Hauptunfallursachen zuzurechnen sind. Hier wurden 2010 in den einzelnen Ursachenbereichen folgende Maßnahmen getroffen:

	2010	2009	Veränderung abs.	Veränderung in %
<b>Abstand</b>	100	46	+ 54	+ 117,4
<b>Überholen</b>	493	378	+ 115	+ 30,4
<b>Vorfahrt / Vorrang</b>	4.105	4.561	- 456	- 10,0
<b>Abbiegen/ Wenden</b>	6.870	5.944	+ 926	+ 15,6
<b>Fehlverhalten gegenüber Fußgängern</b>	7.092	6.277	+ 815	+ 13,0
<b>Fehlverhalten von Fußgängern</b>	1.508	741	+ 767	+ 103,5

Die ungünstige Unfallentwicklung im Vorjahr machte besondere Maßnahmen im Berichtsjahr erforderlich, um dieser Entwicklung entgegenzuwirken. Im Rahmen des Projekts „Sicher ankommen“ wurde deshalb ein besonderer Schwerpunkt gebildet, der zu einer deutlichen Steigerung des Maßnahmenvolumens bei Verstößen von und gegenüber Fußgängern führte.

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

	2010	2009	Veränderung abs.	Veränderung in %
<b>Spezifische Verstöße im gewerblichen Personen- und Güterverkehr</b>	2.717	2.609	+ 108	+ 4,1
<b>Sonstige Verkehrsverstöße</b>	28.888	28.121	+ 767	+ 2,7

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

	Wuppertal	Solingen	Remscheid
<b>Alkoholeinfluss beim Fahrzeugführer</b>	205	98	100
<b>Drogeneinfluss beim Fahrzeugführer</b>	249	97	110
<b>Geschwindigkeit, mit Anhaltekräften</b>	5.978	3.342	3.601
<b>Geschwindigkeit, ohne Anhaltekräfte</b>	9.201	3.426	2.738
<b>Sicherheitsgurt /Kinderrückhaltesysteme</b>	8.583	3.794	3.717
<b>Abstand</b>	53	27	20
<b>Überholen</b>	123	223	147
<b>Vorfahrt / Vorrang</b>	1.108	1.316	1.681
<b>Abbiegen/ Wenden</b>	3.230	1.485	2.155
<b>Fehlverhalten gegenüber Fußgängern</b>	4.274	1.719	1.099
<b>Fehlverhalten von Fußgängern</b>	1.176	173	159
<b>Spezifische Verstöße im gewerblichen Personen- und Güterverkehr</b>	2.327	204	186
<b>Sonstige Verkehrsverstöße</b>	16.537	6.585	5.766
<b>Summe</b>	<b>53.044</b>	<b>22.489</b>	<b>21.479</b>

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

Gesamtmaßnahmen im PP Wuppertal	2010	2009	Veränderung abs.	Veränderung in %
<b>Verwarnungen mit Verwarnungsgeld</b>	76.752	75.000	+ 1.752	+ 2,3
<b>Ordnungswidrigkeitenanzeigen</b>	18.609	17.799	+ 810	+ 4,6
<b>Strafanzeigen</b>	1.651	1.594	+ 57	+ 3,6
<b>Summe</b>	<b>97.012</b>	<b>94.393</b>	<b>+ 2.619</b>	<b>+ 2,8</b>

## Besondere Überwachungseinsätze

### ► Geschwindigkeitskontrollen im Bereich von Schulen

Die Geschwindigkeitskontrollen im Bereich von Schulen wurden auch im Jahr 2010 fortgesetzt. Es wurde an 333 Kontrollstellen gemessen. Die Messbilanz sieht wie folgt aus:

	2010	Veränderung abs.	Veränderung in %
Anzahl der gemessenen Fahrzeuge	182.325	- 10.730	- 5,6
Anzahl der beanstandeten Fahrzeuge	10.409	- 1.823	- 14,9
Beanstandungsquote in %	5,71		

Die Zahlen belegen, dass sowohl die Anzahl der überprüften Fahrzeuge, als auch die der Verstöße rückläufig ist. Die Beanstandungsquote hat sich gegenüber dem Vorjahr (6,34%) wieder deutlich reduziert. Diesen Trend gilt es 2011 durch Fortführung dieser gezielten Überwachungseinsätze zu festigen.

### ► Geschwindigkeitsüberwachung mittels des ProVida-Krads

Im Jahr 2010 setzte das PP Wuppertal in der Zeit von März bis Oktober ein sog. ProVida-Krad zur Verkehrsüberwachung ein. In 94 Einsatzschichten wurden insgesamt 636 Verkehrsverstöße der schweren Kategorie festgestellt und der Ahndung zugeführt. In 179 Fällen wurden Verstöße gefilmt, die zur Verhängung von Fahrverboten führten.

Anzahl der überprüften Fahrzeuge		
	PKW	470
	Kräder	107
	LKW	15
Anzahl der getroffenen Maßnahmen		
	Vergehens-Anzeigen	38
	OWi-Anzeigen Geschwindigkeit	534
	OWi-Anzeigen Überholen	25
	OWi-Anzeigen Abstand	33
	OWi-Anzeigen Fahrzeugtechnik	6

Die höchste vorwerfbare Messung betrug 193 km/h. Sie wurde durch einen Krad-Fahrer bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h auf der Viehbachtalstraße gefahren.

## Begleitung von Großraum- und Schwertransporten

Die Zahlen der Großraum- und Schwertransporte, die aufgrund der Maße oder Gewichte eine polizeiliche Begleitung erfordern, hat sich nach der deutlichen Ausweitung im Vorjahr wieder leicht reduziert. Schwerpunkte waren in diesem Jahr die Abwasserkanalerneuerung in Vohwinkel, wo 60 Fahrten zur Ablieferung von Rohren begleitet werden mussten, und der Schwebebahnumbau.

	2010	Veränderung abs.	Veränderung in %
Anzahl der Begleitungen	226	- 52	- 18,7
Anzahl der eingesetzten Polizei-Kräfte	387	- 82	- 17,5
Aufwand in Stunden	616	- 139	- 18,4
Begleitkilometerleistung	1.100	- 482	- 30,5
Gesamtkilometerleistung	5.486	- 2.245	- 29,0



## Beseitigung von Unfallhäufungspunkten und -strecken

Als Grundlage für die Analyse des Unfallgeschehens dienen insbesondere

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

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

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

Anzahl der Unfallhäufungspunkte und -strecken, bei denen	W	RS	SG	PP W'tal
... die Polizei eine <b>Voruntersuchung</b> durchgeführt hat	24	15	9	48
... die Polizei <b>Meldungen über Unfallstellen</b> erstellt hat	24	15	7	46
... die Polizei <b>Nachmeldungen</b> über weitere Unfälle erstattet hat	4	9	7	20
... eine <b>nähere Untersuchung</b> im Rahmen der Unfallkommission durchgeführt wurde	29	12	5	46
... <b>Verbesserungsmaßnahmen</b> für <b>notwendig</b> gehalten wurden	8	6	8	22
... <b>Verbesserungsmaßnahmen</b> im laufenden Jahr <b>getroffen</b> wurden	1	0	5	6
... die Polizei <b>Vergleichsuntersuchungen</b> durchgeführt und die Ergebnisse weitergeleitet hat	5	4	6	15
... <b>Verbesserungsmaßnahmen</b> zu einer <b>Beseitigung</b> oder <b>Entschärfung</b> der <b>Gefahrenstelle</b> geführt haben	3	2	4	9
... polizeiliche <b>Sonderauswertungen</b> erstellt wurden (z.B. für andere Behörden, Presse, intern)	15	78	33	126



## Verkehrsunfallprävention

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

Das Team der 14 Verkehrssicherheitsberaterinnen/Berater in Wuppertal, Solingen und Remscheid konnte bei der Aufgabenwahrnehmung auf ein über Jahrzehnte gewachsenes und bewährtes Netzwerk mit anderen Dienststellen, Behörden, Kindergärten, Schulen, Betrieben, Vereinen und Verbänden vertrauen.

Im Rahmen dieser Netzwerke konnten Verkehrssicherheitsveranstaltungen, die bereits im Vorjahr erfolgreich durchgeführt wurden, weiterentwickelt und in modifizierter Form auch im Jahr 2010 fortgesetzt werden.

So waren die im Sommer angebotenen „geführten Krad-Ausfahrten für Wiedereinsteiger“ schnell ausgebucht. Für die Zielgruppe der „Jungen Fahrer“ wurden weitere „Schutzengel“-Seminare und die Sicherheitswoche „Alles im Griff“ angeboten. Diese seit 10 Jahren bestehende Kooperation des Berufskollegs Barmen, den Firmen Bayer und DuPont sowie der Polizei feierte dieses Jubiläum am 21.09.2010 mit einer besonderen Veranstaltung im Foyer und auf dem Vorplatz des Rathauses in Wuppertal-Barmen.

Als Reaktion auf die negative Entwicklung mit 445 verunglückten Fußgängern im Jahr 2009 und dem vorletzten Platz in Landesvergleich setzte die Verkehrsunfallprävention einen neuen Schwerpunkt und konzipierte das

### ► Fußgängerprojekt „*Sicher ankommen*“.

Die Analyse der Unfälle unter Beteiligung von Fußgängern machte deutlich, dass diese Entwicklung nicht durch die Beseitigung spezieller Unfallbrennpunkte gestoppt werden konnte. Die Verteilung der Unfallorte und die Unfallabläufe zeigten allerdings, dass die Unfälle eher auf mangelndes Problembewusstsein und fehlende Regelakzeptanz sowohl auf Seiten der Fahrzeugführer als auch der Fußgänger zurückzuführen sind. Das Projektziel sollte durch eine Bündelung und Abstimmung zahlreicher präventiver und repressiver Maßnahmen erreicht werden.



Der Startschuss für die praktische Umsetzung fiel am 12. März in allen drei Städten bei öffentlichkeitswirksamen Aktionstagen.

Nun begann auch ein langer Leidensweg für „Holger“, den unbelehrbaren Fußgängerdummy.

Schon beim „Touneeaufakt“ auf der Straße Wall in Wuppertal-Elberfeld, auf dem Graf-Wilhelm-Platz in Solingen und der Alleestraße in Remscheid konnten die zerstörerischen Kräfte eines Kopfaufpralls auf die Frontscheibe eines PKW, der einen Fußgänger bei einer Geschwindigkeit von 30 km/h erfasst, öffentlich dargestellt werden. Insgesamt etwa 90 Mal musste „Holger“ herhalten, um bei den verschiedenen Sonderveranstaltungen an die Stelle eines Unfallopfers zu treten.



Dank der zahlreich folgenden Medienberichte in Zeitungen, Magazinen, Radio und Lokalfernsehen wurde das Thema „Fußgängersicherheit“ nicht nur bei den Zuschauern vor Ort verankert, sondern weit in die Bevölkerung transportiert.

Aber auch bei den sonstigen Aktivitäten der Verkehrsunfallprävention wurde das Projekt „Sicher ankommen“ bei allen Zielgruppen immer wieder angesprochen und veranschaulicht. Als wertvoll erwiesen sich in diesem Projekt auch die bestehenden Kooperationen in der Verkehrssicherheitsarbeit.



Kindergärten und Grundschulen unterstützten „Sicher ankommen“ im Herbst mit einer konzertierten Aktion „Siehst Du mich?“ zum Themenkomplex Sicherheit trotz Dunkelheit, der Rettungsdienst Kießling übernahm die Verteilung der „Sicher ankommen“-Handzettel in Arztpraxen aller drei Städte, die Senioren-Sicherheitsberater konnten dafür gewonnen werden, „Sicher ankommen“ als Schwerpunkt ihrer Beratungstätigkeit aufzunehmen.

Im wahrsten Sinne des Wortes „große Unterstützung“ erfuhr das Projekt durch die Entsorgungsunternehmen aller drei Städte, die ihre Müllfahrzeuge mit großformatigen Themenplakaten ausstatteten. Auf diese Weise wurde „Sicher ankommen“ mit der Kernbotschaft „Runter vom Gas“ im Schrittempo durch die Wohngebiete getragen.





Auch polizeiintern war die Umsetzung der Projektziele breit gestreut. Auf ihren Streifenwagen dokumentierten die Kolleginnen und Kollegen der Polizeiinspektionen mit entsprechenden Aufklebern, dass sie sich dafür einsetzen, dass Fußgänger „Sicher ankommen“.

Doch blieb es bei Weitem nicht bei diesen werbenden Impulsen. Auch die Repression war fester Bestandteil dieses Projekts. Sowohl im Wachdienst als auch bei gezielten Sonderkontrollen durch den Verkehrsdienst und die Einsatzhundertschaften wurden relevante Verstöße von Fahrzeugführern und Fußgängern konsequent geahndet.

Und was hat „Sicher ankommen“ bewirkt?

Auf jeden Fall ist „Sicher ankommen“ in aller Munde und das Bild von „Holger“ mit seinem platzenden Melonenkopf in zahlreichen Köpfen verankert.

Doch auch hinsichtlich der Unfallzahlen ist das Projektziel für das Jahr 2010 erreicht: Es verunglückten 69 Fußgänger weniger als im Jahr 2009. Erfreulich ist darüber hinaus, dass sich dieser Rückgang auch auf die verkehrsschwachen Zielgruppen erstreckt. So mussten 20 Kinder und 25 Senioren weniger als verunglückte Fußgänger medizinisch versorgt werden.

Dass im Jahr 2010 dennoch 376 Fußgänger zu Schaden kamen, motiviert zur Fortführung des Projektes in allen Teilbereichen. Ziel ist es, das in Wuppertal, Solingen und Remscheid immer mehr Fußgänger







