



**POLIZEI**  
Nordrhein-Westfalen



# **Verkehrsunfallstatistik Nordrhein-Westfalen 2013**

# Verkehrsunfallentwicklung in Nordrhein-Westfalen 2013

Inhalt	Seite
Vorbemerkung	2
Verkehrsunfallstatistik - Kurzüberblick	5
Verkehrsunfallstatistik - Detaildarstellung	8
Verkehrstote	8
Verletzte	9
Verunglücktenhäufigkeit	9
Unfallörtlichkeit	10
Verkehrsbeteiligungsarten (Fußgänger, Fahrrad, Krad, Pkw)	11
Weitere Verkehrsbeteiligungsarten (Busse, Kleintransporter, Lkw)	13
Altersgruppen	14
Kinder (bis 14 Jahre)	14
Schulwegverkehrsunfälle	16
Jugendliche (15- bis 17-Jährige)	17
18-jährige Fahranfänger	18
Junge Erwachsene/Junge Fahrer (18- bis 24-Jährige)	20
Senioren (ab 65 Jahre)	22
Hauptunfallursachen und polizeiliche Maßnahmen	23
Sonstige Ursachen und beeinflussende Verhaltensweisen	25
Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort	26
Autobahnen	26
Entwicklung nach Altersgruppen	27
Zeitreihen	28
Unfalluhr	29

## Vorbemerkung

Die Zahl der im Straßenverkehr Getöteten und Verletzten geht seit Jahrzehnten zurück, obwohl sich das Verkehrsaufkommen vervielfacht hat. Diese ermutigende Entwicklung ist auf unterschiedliche Faktoren zurückzuführen und beruht maßgeblich auf dem fortgesetzten gemeinsamen Bemühen verschiedener staatlicher und nichtstaatlicher Akteure um mehr Verkehrssicherheit. Die Polizei des Landes Nordrhein-Westfalen leistet dabei einen wesentlichen Beitrag, in dem sie in den Handlungsfeldern Prävention, Presse- und Öffentlichkeitsarbeit sowie der Verfolgung von Verkehrsverstößen intensiv tätig wird. Die Ergebnisse zeigen, dass Nordrhein-Westfalen auf dem richtigen Weg für mehr Verkehrssicherheit ist; diesen werden wir konsequent fortsetzen. Seit vielen Jahren haben wir in Nordrhein-Westfalen - gemessen an den Einwohnerzahlen - die wenigsten Verkehrstoten aller Flächenländer in Deutschland. Dies gilt unverändert auch für das Jahr 2013 und untermauert den hohen Stellenwert der Verkehrssicherheit für die Landesregierung.

Die Unfallursache Geschwindigkeit und vor allem die daraus resultierenden schweren Folgen für die Menschen sind Problemstellungen in allen Ländern. In Nordrhein-Westfalen gehen immer noch 31,3 % der Getöteten auf diese Ursache zurück. In anderen Ländern beträgt der Anteil teilweise bis zu 50 %. Geschwindigkeit ist damit weiterhin der Killer Nr. 1; dies gilt europaweit. Hinzu kommt, dass die Unfallfolge - unabhängig von der Frage der Schuld - maßgeblich von der Geschwindigkeit bestimmt wird. Sie entscheidet letztlich über Leben und Tod. Folgendes macht dies deutlich: Dort, wo man bei 30 km/h zum Stehen kommt, fängt man bei 50 km/h erst an zu bremsen. Das bedeutet, entweder passiert der Unfall erst gar nicht oder z. B. ein Fußgänger wird mit 50 km/h ungebremst erfasst. 20 km/h macht hier den Unterschied zwischen Leben und Tod.

Ausgehend von der negativen Verkehrsunfallentwicklung im Jahr 2011 wurde in Nordrhein-Westfalen gemeinsam mit den Polizeibehörden die „Fachstrategie Verkehrsunfallbekämpfung“ fortentwickelt. Sie basiert im Wesentlichen auf Erfahrungen der Experten aus den Polizeibehörden, Erkenntnissen der Wissenschaft und den Grundsätzen der Presse- und Öffentlichkeitsarbeit.

Handlungsleitend war hierbei u. a. Folgendes:

- Maßgeblich für die Beachtung von (Verkehrs-)Regeln sind im Wesentlichen:
  - Bekanntheit der Regel
  - Höhe der zu erwartenden Sanktion
  - erwartetes objektives und subjektives Entdeckungsrisiko

- Die Unfallursache Geschwindigkeit und insbesondere die daraus resultierenden schweren Unfallfolgen sind landesweite Problemstellungen.
- 95 % aller Unfälle gehen auf teilweise bewusstes Fehlverhalten - auf Regelverstöße - von Menschen zurück und sind damit auch vermeidbar.
- Bei einer Kollisionsgeschwindigkeit von 65 km/h sterben acht von zehn Fußgängern, bei einer Kollisionsgeschwindigkeit von 50 km/h überleben acht von zehn Fußgängern.
- Eine Senkung des Geschwindigkeitsniveaus um zwei km/h kann innerorts zu einem Rückgang bei den Verunglücktenzahlen um bis zu 15 % führen.
- Intensive Geschwindigkeitskontrollen in Verbindung mit breit angelegter offensiver Öffentlichkeitsarbeit verbessern nachweislich die Verkehrssicherheit.
- Transparenz und Veröffentlichung und mehr Kontrollen bewirken positive Verhaltensänderungen.

Seit November 2011 wird diese Strategie durch Polizei und Kommunen konsequent umgesetzt. Sie umfasst folgende Elemente:

- **mehr Bürgernähe**  
15.000 Vorschläge von Bürgerinnen und Bürgern zu möglichen Kontrollstellen machen deutlich, welche Bedeutung diese der Verkehrssicherheit beimessen. Bestätigt wurde dies beim sechsten „24-Stunden-Blitz-Marathon“ im April 2014 bei dem sich mehr als 100.000 Bürgerinnen und Bürger bei der Auswahl der an diesem Tag zu besetzenden Kontrollstellen beteiligten. Die Bürgerinnen und Bürger werden damit aktiv in die Verkehrssicherheitsarbeit einbezogen.
- **mehr Prävention**  
Geschwindigkeitskontrollen werden offen und verdeckt durchgeführt. Die Polizei setzt dazu auch blau-silberne Funkstreifenwagen ein, um mit diesen offen die Geschwindigkeit zu kontrollieren.
- **mehr Transparenz**  
Der ganz überwiegende Teil der Messstellen wird sowohl in Print wie in Online-medien tagesaktuell veröffentlicht. Damit informieren Polizei und Kommunen die Bürger aktiv über ihre Maßnahmen und sorgen damit für eine größere Akzeptanz und verstärkte Wirkung.

- **mehr Kontrollen**

Geschwindigkeitskontrollen erfolgen mit und ohne Anhalten, damit bleibt es bei dem bewährten Prinzip des verkehrsdidaktischen Gesprächs und zugleich wird die Kontrolldichte deutlich erhöht.

- **mehr Flexibilität**

Kontrollen erfolgen „*überall wo gerast wird*“, es besteht keine Bindung mehr an Unfallbrennpunkte oder schutzwürdige Zonen; damit kann auf die örtlichen Problemlagen angemessen und auf Hinweise von Bürgerinnen und Bürgern deutlich flexibler reagiert werden als bisher.

- **mehr Kooperation und Koordination**

Polizei und Kommunen stimmen ihre Maßnahmen auf der Grundlage der örtlichen Unfalllage noch besser aufeinander ab.

Die neue Strategie steht unter folgenden Leitmotiven:

- *Jeder Verkehrsteilnehmer muss jederzeit und an jedem Ort damit rechnen, dass seine Geschwindigkeit kontrolliert wird.*
- *Wir warten nicht erst, bis wir schwere Verkehrsunfälle haben, sondern wir kontrollieren frühzeitig überall dort, wo Gefahren bestehen und gerast wird.*

Die zwischenzeitlich national wie auch international beachtete und anerkannte Präventionskampagne „Respekt vor Leben - „Ich bin dabei!“ - Blitz-Marathon“ ist ein wesentliches Markenzeichen und mediales Aushängeschild dieser neuen Strategie. Dieses setzt bewusst auf die mediale Verstärkung der Maßnahmen.

Das positive Ergebnis im Jahr 2013 - nach der bereits beeindruckenden Entwicklung des Vorjahres - ist nicht zuletzt auch auf das frühzeitige Gegensteuern im Herbst 2011 mit der o. g. Kampagne zurückzuführen. Im Rahmen dieser Präventionskampagne wurden im Laufe des Jahres 2013 u. a. zwei „24-Stunden-Blitz-Marathons“ erfolgreich durchgeführt, einer davon bundesweit. Die Blitz-Marathons wurden von den Medien, Fachleuten und insbesondere den Bürgerinnen und Bürgern ganz überwiegend positiv beurteilt. Sie haben maßgeblich mit dazu beigetragen, dass die Zahl der Verkehrsoffer, die durch die Ursache Geschwindigkeit zu Tode gekommen sind, letztes Jahr weiter gesenkt werden konnte. Durch die breite öffentliche Medienberichterstattung ist es gelungen, die Gefahren zu schnellem Fahren für sich und andere den Verkehrsteilnehmern im Land nachhaltig bewusst zu machen. Geschwindigkeit ist der Killer Nr. 1. Diese Botschaft ist angekommen. Schon deshalb waren sie ein voller Erfolg. Mittlerweile

finden die Einsätze europaweit Nachahmer. So wurden „Blitz-Marathons“ zwischenzeitlich in den Niederlanden, Norwegen, Polen und Island durchgeführt.

Für die Landesregierung bleibt unverändert handlungsleitend, dass jeder Tote einer zu viel ist! Die „24-Stunden-Blitz-Marathons“ werden daher auch in diesem Jahr fortgesetzt. Ziel bleibt weiterhin, dass sich alle an die Regeln - vor allem bei der Geschwindigkeit - halten.

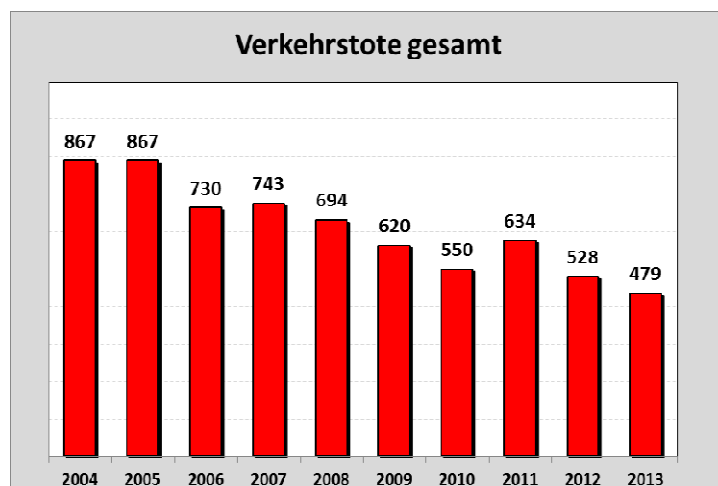
## Verkehrsunfallstatistik - Kurzüberblick

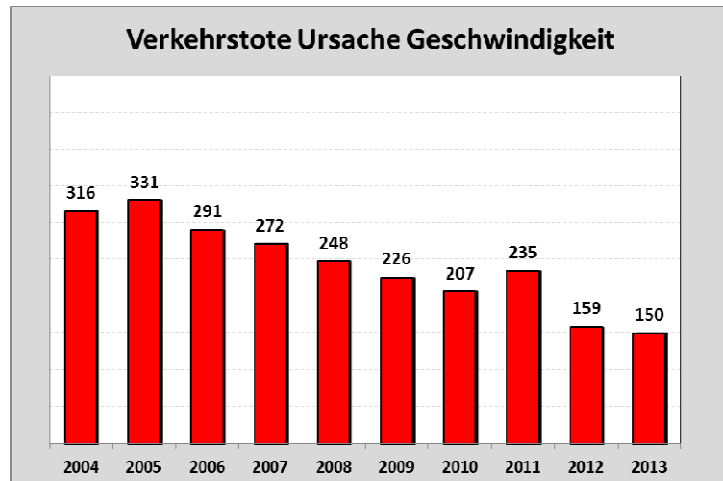
Die Verkehrsunfalllage in Nordrhein-Westfalen stellte sich im vergangenen Jahr im Überblick wie folgt dar:

- **9,3 Prozent weniger Getötete**

Nach dem starken Anstieg 2011 auf 634 ist die Zahl der Getöteten 2013 weiter um 49 auf 479 gesunken (-9,3 %). Das ist die bisher niedrigste Zahl in Nordrhein-Westfalen. Bundesweit beträgt der Rückgang 7,3 %. Neun Menschen weniger starben durch die Unfallursache zu schnellem Fahren. Seit 2011 ging damit die Zahl der „Geschwindigkeitstoten“ um 36 % zurück.

Die Entwicklung 2004 - 2013 bei den Verkehrstoten insgesamt und durch die Ursache Geschwindigkeit ist den nachfolgenden Diagrammen zu entnehmen:



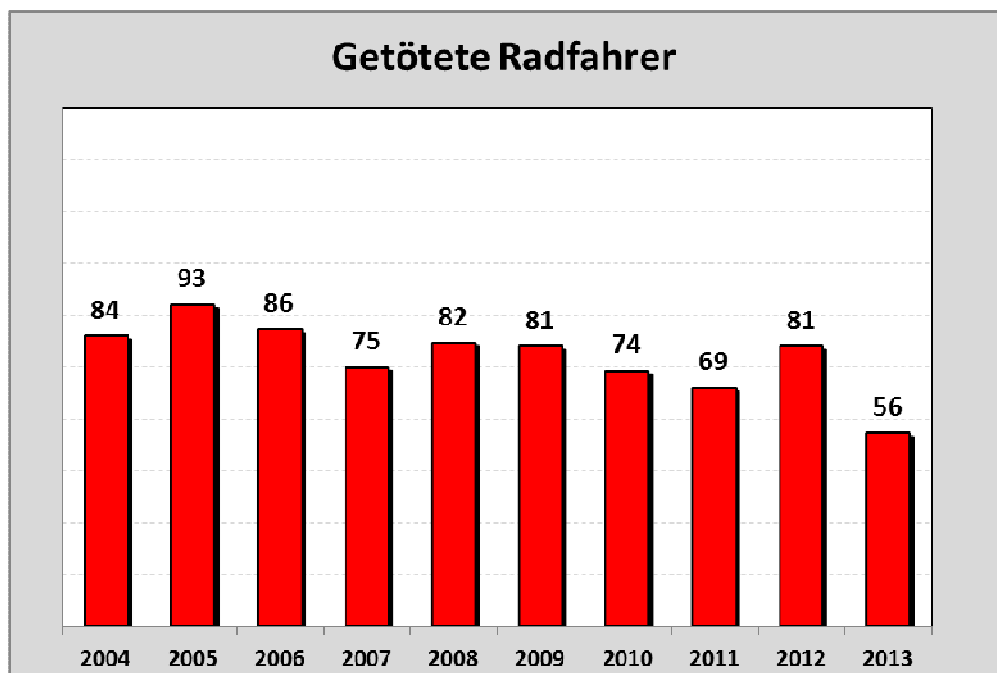


- **4,7 Prozent weniger Schwerverletzte**

Die Zahl der Schwerverletzten sank um 593 auf 12.115.

- **30,9 Prozent weniger getötete Radfahrer**

2013 starben 56 Radfahrer gegenüber 81 im Jahr 2012. Damit konnte selbst das bisher beste Ergebnis seit Erfassungsbeginn aus dem Jahr 2011 deutlich unterboten werden - trotz zunehmender Attraktivität des Radfahrens. Die Entwicklung 2004 - 2013 bei den getöteten Radfahrern ist im nachfolgenden Diagramm dargestellt:

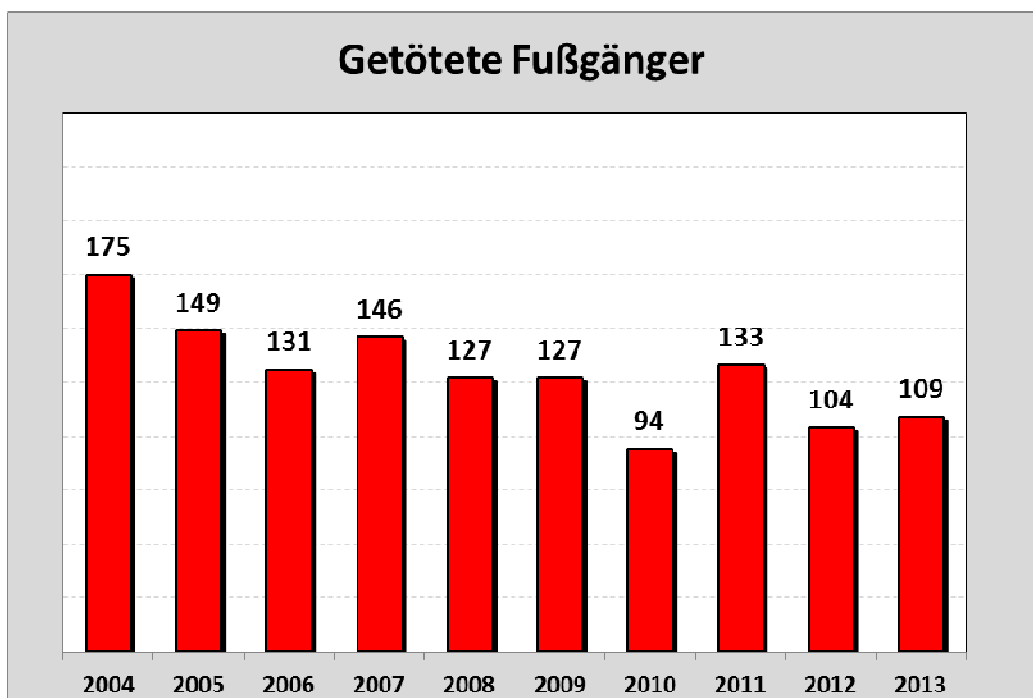


- **17,9 Prozent weniger getötete Motorradfahrer**

Die Unfallentwicklung bei den Kradfahrern mit deutlich weniger Verkehrstoten (2012: 84 zu 2013: 69) ist ermutigend. Auch wenn die Zahl der Verunglückten 2013 nur um 15 auf 3.785 gesenkt werden konnte (-0,4 %), wurde damit der niedrigste Wert seit Beginn der Erfassung dieser Verkehrsbeteiligung in der Polizeistatistik (1995) erzielt.

- **3,9 Prozent mehr getötete Fußgänger**

Hier gab es einen leichten Zuwachs von 105 auf 109. Die Gruppe der Fußgänger steht wie die Radfahrer im Zentrum der Präventionskampagne. Nachdem 2012 38 % der Fußgänger den Unfall selbst verschuldet haben, stieg die Quote 2013 auf 40 %. Die Entwicklung von 2004 - 2013 zeigt das folgende Diagramm:



Augenfällig ist der starke Zuwachs im Jahr 2011 zurück auf das Niveau der Vorjahre bis 2006. Es zeigt auch, dass der bisherige Tiefststand aus dem Jahr 2010 noch nicht wieder erreicht werden konnte.

- **30 % mehr getötete, aber 1,1 % weniger verunglückte Kinder**

13 im Straßenverkehr getötete Kinder sind zwar das zweitbeste Ergebnis seit Erfassungsbeginn 1970, allerdings auch drei mehr als im Vorjahr; 6.346 verunglückte Kinder hingegen ist die bisher geringste Anzahl. Auf die schwächsten Verkehrsteilnehmer übertragen gilt die stetige Mahnung von Herrn Minister Jäger umso eindringlicher:

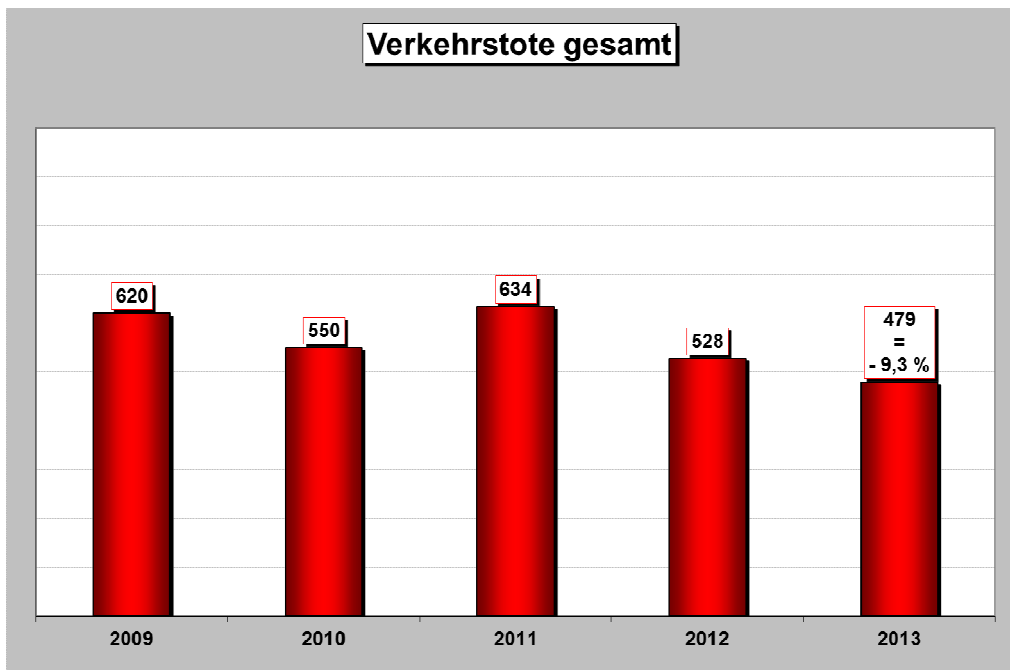
**Jedes im Straßenverkehr getötete Kind ist eines zu viel!**



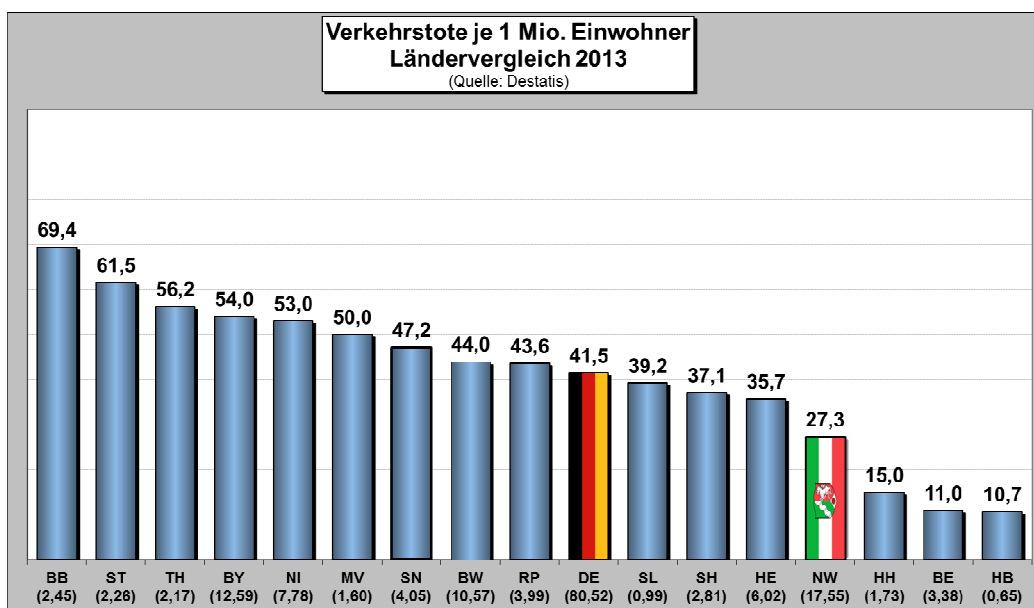
## Verkehrsunfallstatistik - Detaildarstellung

### Verkehrstote

Die Zahl der **Verkehrstoten** ging in den letzten **fünf Jahren** um fast **23 % zurück**. Der bisherige Tiefstand aus dem Vorjahr mit 528 Verkehrstoten konnte letztes Jahr mit 479 wiederum deutlich unterboten werden.

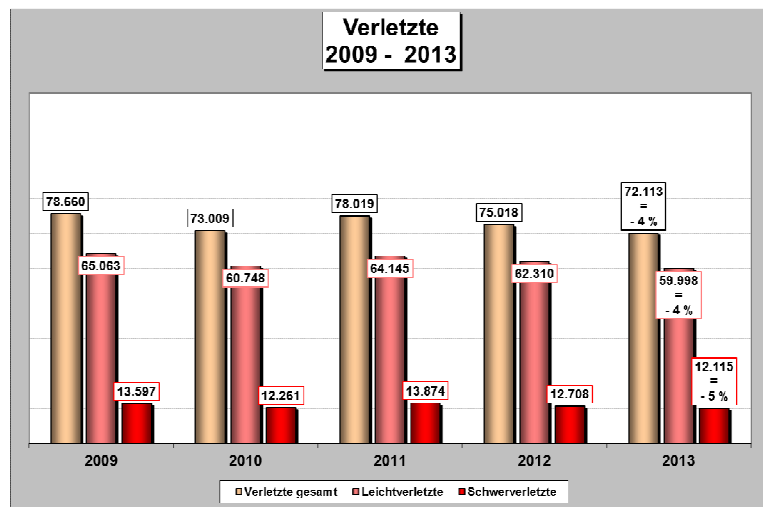


Mit nunmehr 27 Verkehrstoten pro 1 Mio. Einwohner (2012 = 30) hat Nordrhein-Westfalen wie in den Vorjahren erneut das bundesweit **beste Ergebnis aller Flächenländer** erreicht.



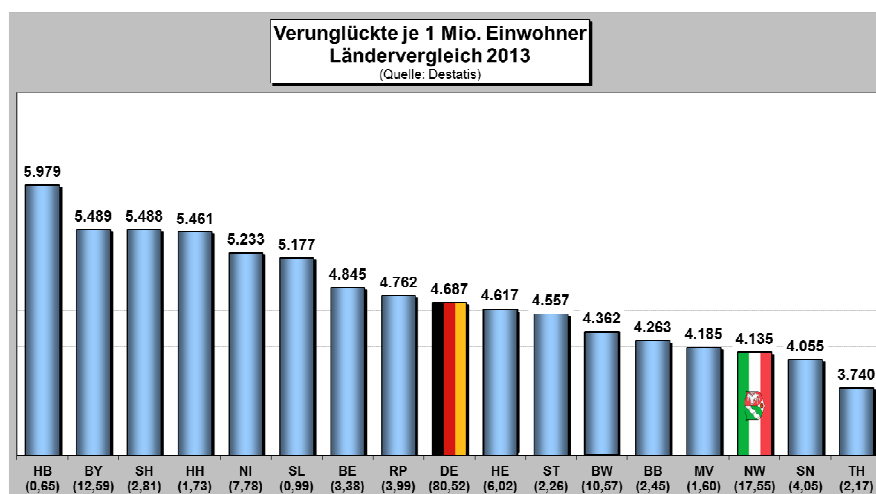
## Verletzte

Die Zahl der **Verletzten** ist **seit 2009** um **8 %** auf **72.113 zurückgegangen**, im Vergleich zum Vorjahr gab es einen Rückgang um **4 %**. Die Zahl der **Schwerverletzten** lag im letzten Jahr mit **12.115 5 % unter dem Ergebnis** des Jahres **2012**. Bei den **Leichtverletzten** ist über die letzten **fünf Jahre** betrachtet ein **Rückgang von 8 %** festzustellen. Auch hier gab es **2013** einen **Rückgang**, der mit **4 %** von **62.310** auf **59.998** führte und damit zum ersten Mal seit Statistikbeginn **unterhalb der 60.000er Marke** geblieben ist.



## Verunglücktenhäufigkeit

Seit 2009 nahm die **Verunglücktenhäufigkeit je 1 Mio. Einwohner** um **6 %** auf **4.135 ab**, davon alleine im **letzten Jahr 2 %**.



Im Ländervergleich hat sich Nordrhein-Westfalen damit auf den **3. Platz** (2012 = **5. Platz**) vorgearbeitet und liegt bei der **Verunglücktenquote** deutlich unter dem Bundesdurchschnitt.

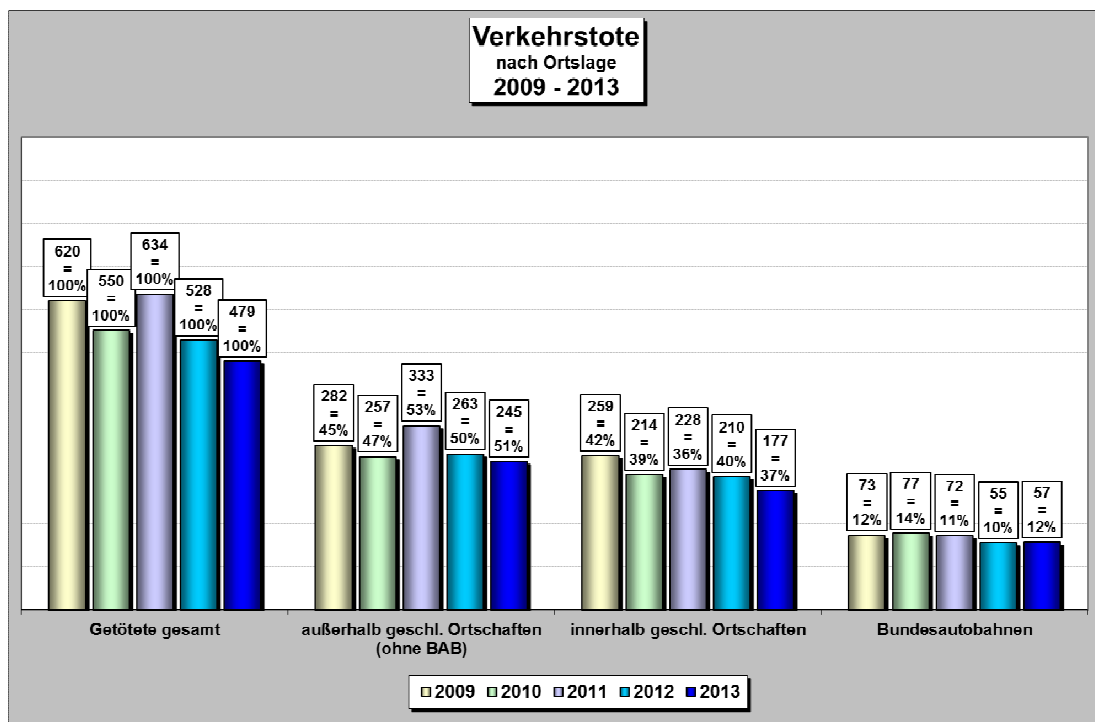
## Unfallörtlichkeit

Die meisten Unfälle mit Getöteten ereignen sich nach wie vor **außerhalb geschlossener Ortschaften**. Im Mittel der letzten **fünf Jahre** betrug ihr Anteil rund **48 %**. Im selben Zeitraum lag der Anteil **innerhalb geschlossener Ortschaften** bei **40 %**, auf **Bundesautobahnen** bei **12 %**.

Auf **Bundesautobahnen** gab es letztes Jahr mit **57** zwar **zwei Verkehrstote mehr als im Vorjahr** und **damit einen Anstieg um 3,6 %**, ungeachtet dessen bedeutet dies das zweitbeste Ergebnis der letzten 10 Jahre und die **Autobahnen in NRW** zählen nach wie vor zu den **sichersten Straßen** überhaupt.

Auf **Innerortsstraßen** hat es im letzten Jahr mit **177** Verkehrstoten den **niedrigsten Wert der letzten fünf Jahre** gegeben und einen Rückgang gegenüber 2012 um **16 %**.

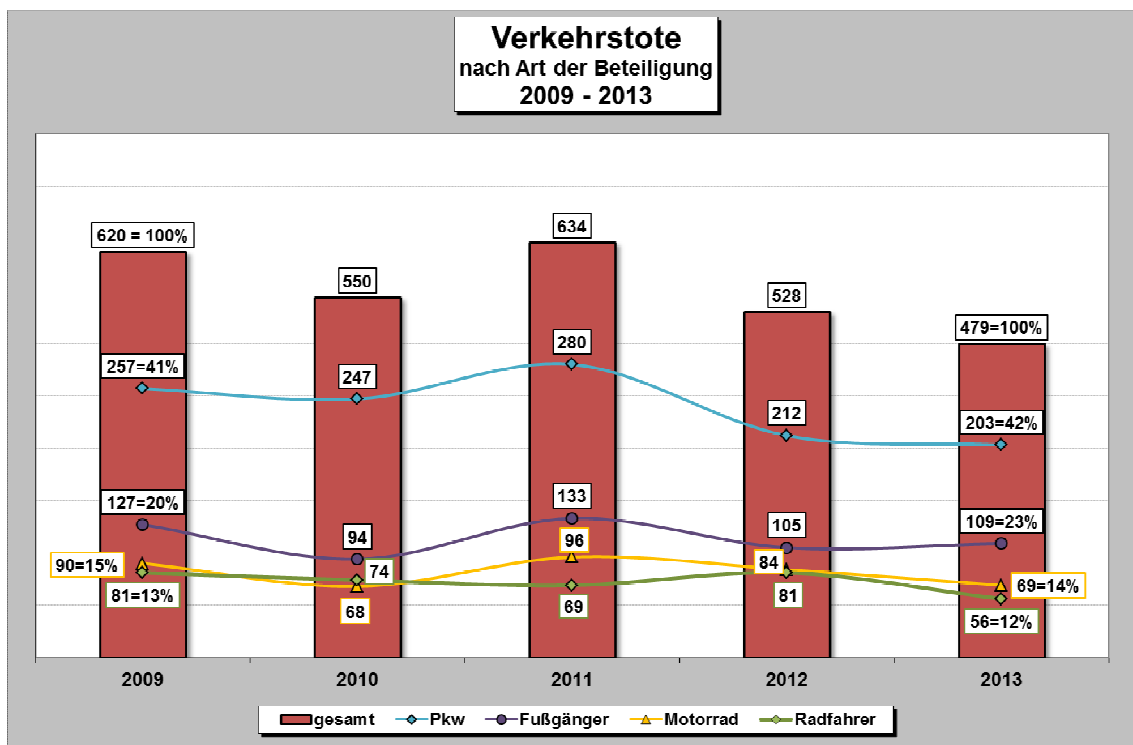
Auch auf **Außerortsstraßen** konnte der bisherige Tiefststand aus dem Jahr 2010 (256) unterboten werden. Mit **245 Verkehrstoten** wurde dennoch eine Quote von **51 %** erreicht, was einem wesentlich höheren Anteil als im Jahr 2010 entspricht (47 %). Zu hohe und insbesondere den Straßen- und Witterungsverhältnissen nicht angepasste Fahrgeschwindigkeiten wirken sich hier besonders negativ aus.



## Verkehrsbeteiligungsarten (Fußgänger, Fahrrad, Motorrad und Pkw)

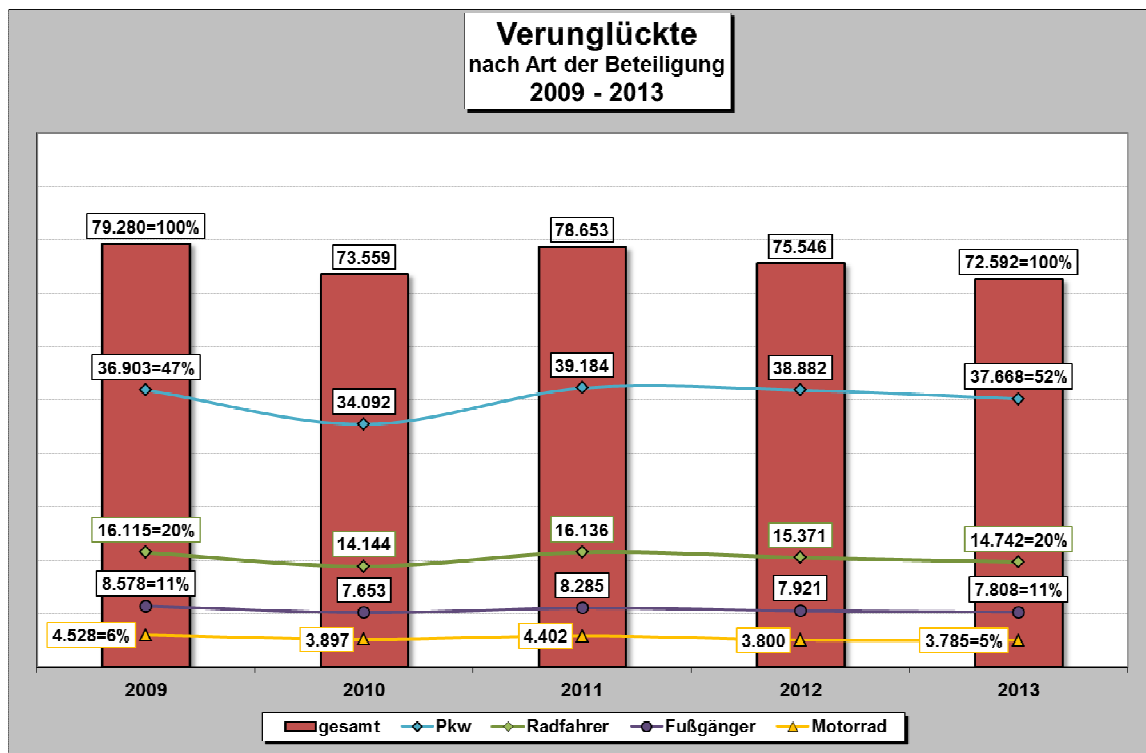
Der deutliche Rückgang bei der **Getötetenzahl** weist unterschiedliche Entwicklungen bei den jeweiligen **Verkehrsbeteiligungsarten** auf:

- Die Zahl der **getöteten Fußgänger** ist seit 2009 um **gut 14 %** von 127 auf 109 zurückgegangen, **im letzten Jahr gab es jedoch einen Zuwachs um knapp 4 %**.
- Die Zahl der **getöteten Kradfahrer hat sich positiver entwickelt**. Über **fünf Jahre** betrachtet ist ein **Rückgang** der Getötetenzahl von 90 auf 69 um **23 %** zu verzeichnen. Nach dem deutlichen Zuwachs 2011 steht für 2013 ein **Rückgang von 18 %** zu Buche.
- Ähnlich positiv fällt die Bilanz bei den **getöteten Pkw-Insassen** aus. Über die letzten **fünf Jahre** betrachtet ist ein **Rückgang** von 257 auf 203 um **21 %** festzustellen. Im letzten Jahr betrug der **Rückgang 4 %**.
- Augenfällig ist die Entwicklung bei den **Radfahrern**: Gegenüber dem Jahr 2009 hat es 2012 praktisch keine Veränderung gegeben (81), im letzten Jahr allerdings einen **Rückgang auf 56 und damit um 31 %**.



Die Gesamtzahl der Verunglückten, also unter Einbeziehung der **Schwer- und Leichtverletzten**, hat sich ebenfalls positiv entwickelt.

- Die Zahl der **verunglückten Fußgänger sank** im Vergleichszeitraum um **9 %** von 8.578 auf 7.808. Im letzten Jahr gab es einen **Rückgang um gut 1 %**. Dieses Ergebnis ist über fünf Jahre gesehen nach dem bisherigen Tiefststand aus 2010 das zweitbeste.
- Die Zahl der **verunglückten Radfahrer** hat sich im Fünfjahreszeitraum um **8 %** von 16.115 auf 14.742 **reduziert**. Der **Rückgang gegenüber 2012** beläuft sich auf **4 %**, allerdings wurde das bisher beste Ergebnis aus dem Jahr 2010 verfehlt.
- Die Zahl der **verunglückten Kradfahrer** (inklusive Beifahrer) **reduzierte** sich über die letzten fünf Jahre um **16 %** von 4.528 auf **3.785**. Damit wurde **2013 das beste Ergebnis seit 1990** erzielt.
- Die Zahl der **verunglückten Pkw-Insassen** unterlag von 2009 bis 2011 deutlichen Schwankungen und hat seitdem leicht rückläufige Tendenz, ohne jedoch das bisher beste Ergebnis aus dem Jahr 2010 erreicht zu haben.



## Weitere Verkehrsbeteiligungsarten (Busse und Lkw)

- Bei Verkehrsunfällen mit **Bussen** gab es **2013** - wie bereits im Vorjahr - zwei **Getötete** zu beklagen. Die Zahl der **Verunglückten** ist im Vorjahresvergleich um **2 %** von 1.528 auf 1.496 gesunken.
- Die Zahl der **getöteten Lkw-Insassen** ist letztes Jahr auf 17 gesunken, nachdem sie sich in den Jahren vor 2012 bei 25 bewegte. Auch bei den **Verunglücktenzahlen** gibt es Positives festzustellen: Der **Rückgang** im letzten Jahr **um 3 %** auf 1.343 stellt das **beste Ergebnis im Fünfjahreszeitraum** dar.

**Unfallfolgen nach Art der  
Verkehrsbeteiligung**  
a) aktiv Beteiligte b) passiv Beteiligte c) gesamt  
**2009 - 2013**

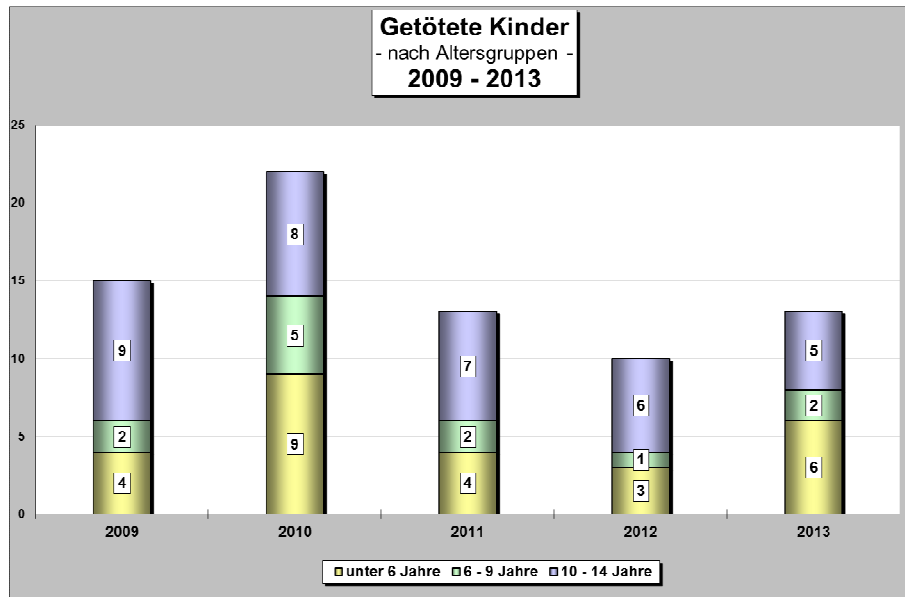
Beteiligungsart	Getötete					Verletzte					Verunglückte				
	2009	2010	2011	2012	2013	2009	2010	2011	2012	2013	2009	2010	2011	2012	2013
<b>Fußgänger</b>	127	94	133	105	109	8.451	7.559	8.152	7.816	7.699	8.578	7.653	8.285	7.921	7.808
<b>Radfahrer</b>	81	74	69	81	56	16.034	14.070	16.059	15.290	14.686	16.115	14.144	16.128	15.371	14.742
<b>Motorradfahrer/Beifahrer</b>	90	68	96	84	69	4.438	3.829	4.306	3.716	3.716	4.528	3.897	4.402	3.800	3.785
<b>Pkw-Insassen</b>	257	247	280	212	203	36.646	33.845	38.904	38.670	37.465	36.903	34.092	39.184	38.882	37.668
<b>Mofa</b>	8	9	5	3	5	1.822	1.656	1.647	1.402	1.194	1.830	1.665	1.652	1.405	1.199
<b>Moped/Mokick</b>	13	6	6	10	4	3.958	3.297	3.615	3.217	2.712	3.971	3.303	3.621	3.227	2.716
<b>Klein-/Leichtkraftrad</b>	3	12	8	6	4	1.119	950	1.104	998	919	1.122	962	1.112	1.004	923
<b>Motorroller</b>	2	4	1	2	2	281	211	235	204	165	283	215	236	206	167
<b>motorisierte Zweiräder gesamt</b>	116	99	116	105	84	11.618	9.943	10.907	9.537	8.706	11.734	10.042	11.023	9.642	8.790
<b>Lkw-Insassen</b>	24	27	25	18	17	1.450	1.595	1.564	1.364	1.326	1.474	1.622	1.589	1.382	1.343
<b>Businsassen</b>	4	0	0	2	2	1.428	1.354	1.547	1.526	1.494	1.432	1.354	1.547	1.528	1.496
<b>gesamt</b>	620	550	634	528	479	78.660	73.009	78.019	75.018	72.113	79.280	73.559	78.653	75.546	72.592

a)= aktive Verkehrsbeteiligung  
b)= passive Verkehrsbeteiligung  
c)= Summe a) + b)

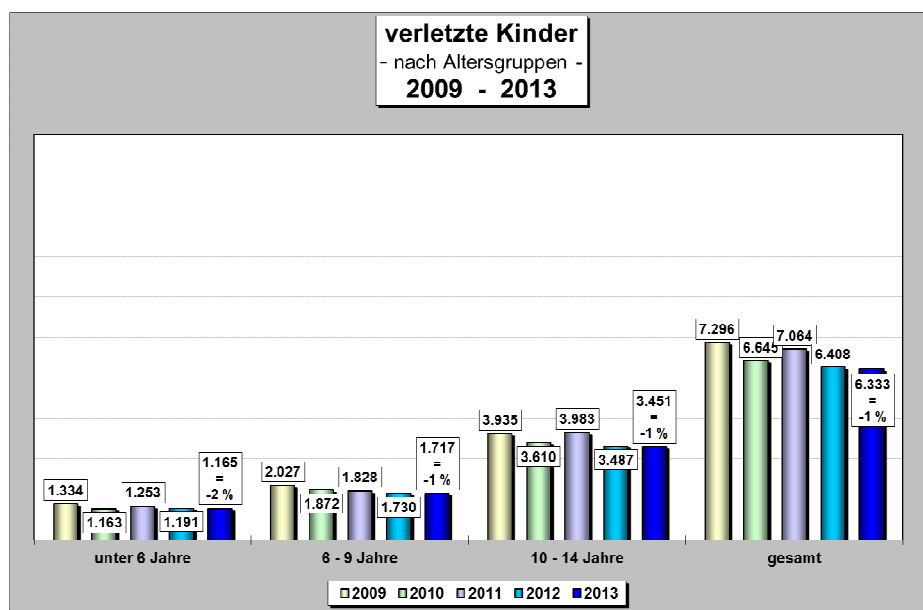
## Altersgruppen

### Kinder (unter 15 Jahre)

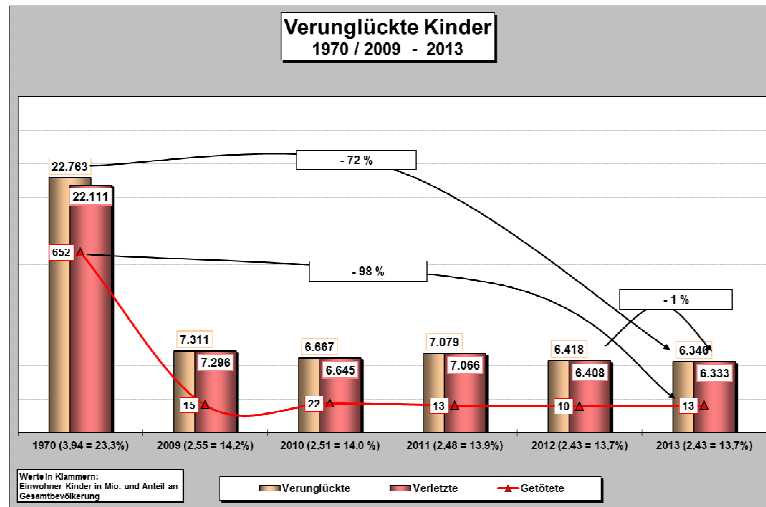
Die Zahl der **getöteten Kinder** stieg im Vergleich zum Vorjahr um drei von 10 auf 13 an und erreichte damit wieder den Wert des Jahres 2011, der bis dato der **zweitniedrigste seit Einführung der Verkehrsstatistik im Jahr 1953** ist.



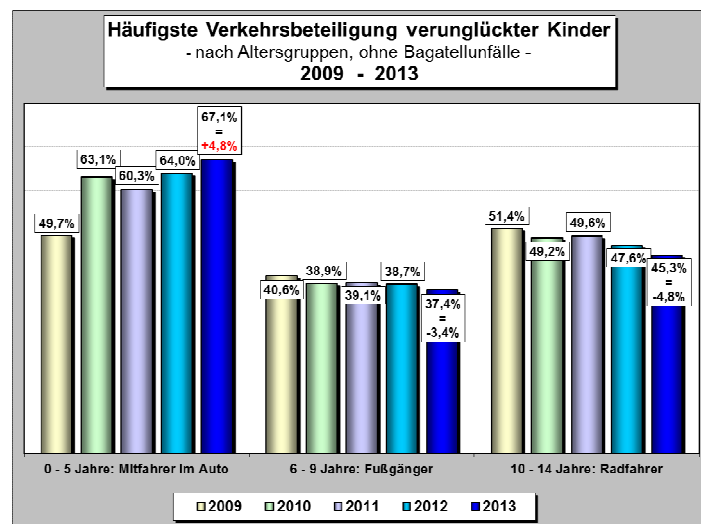
Die Zahl der **verletzten Kinder** sank seit 2009 insgesamt um **13 %** von 7.296 auf 6.333. Damit wurde 2013 der bisherige **Tiefststand** aus dem Vorjahr noch unterboten. **30 % aller verletzten Kinder waren Mitfahrer in Pkw**, bei den unter 6-Jährigen sogar **57 %**.



Die Entwicklung bei den **verunglückten Kindern** im Langzeitvergleich zeigt die deutlichen **Rückgänge seit 1970**. Im Jahr 2013 wurde das **beste Ergebnis in über 40 Jahren** erzielt.



Während Kinder im **Alter bis zu 5 Jahren** am häufigsten als **Mitfahrer in Pkw** zu Schaden kommen (67 %), verunglücken **6- bis 9-Jährige** am häufigsten als **Fußgänger** (37 %). Bei den **10- bis 14-jährigen** Kindern ist das **Radfahren** am unfallträchtigsten (45 %). Auffällig ist der **Anstieg** bei den **unter 6-Jährigen als Mitfahrer im Auto**: Allein in den letzten drei Jahren hat es hier einen **Zuwachs** um **11 %** gegeben, **seit 2009** sogar **35 %**. Diese Entwicklung könnte ihre Ursache in unzureichender Sicherung von Kindern in Pkw haben.

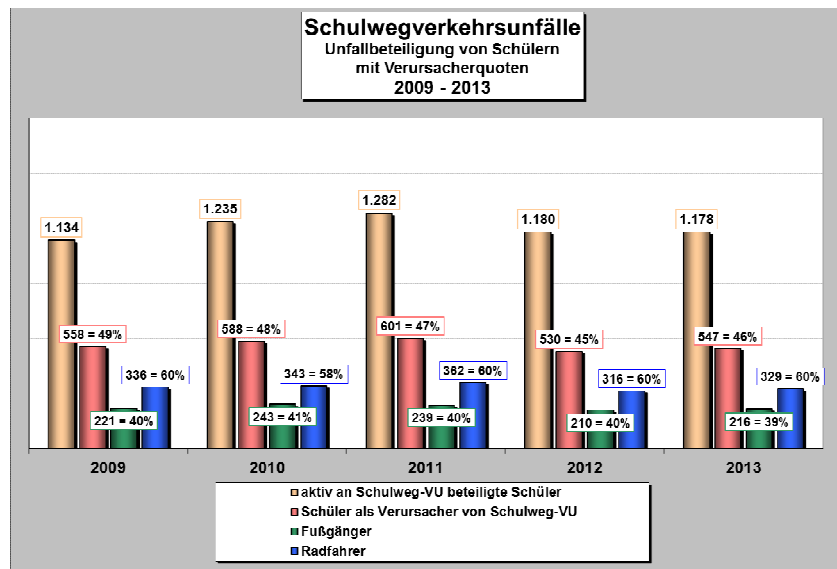


Die **Verunglücktenhäufigkeit** pro 1 Mio. Einwohner von **Kindern sank** letztes Jahr zwar lediglich um **1 %** von 2.637 auf **2.622**, erreicht damit aber ungeachtet des bereits im Vorjahr erfolgten starken Rückgangs erneut den **niedrigsten Wert seit 1953**.



## Schulwegverkehrsunfälle von Kindern im Alter von 6 bis 14 Jahren

Die Zahl der **Schüler**, die an einem **Verkehrsunfall** beteiligt waren, ist in den letzten **fünf Jahren** um insgesamt **4 %** von 1.134 auf 1.178 **angestiegen**, im letzten Jahr gab es einen marginalen **Rückgang** um **0,2 %**. Die Verursacherquote, also der Anteil der selbstverursachten Unfälle, hat sich über die Jahre wenig verändert und bewegt sich zwischen 49 % (2009) und 45 % (2012). In den letzten fünf Jahren stagniert die Unfallverursachung als **Radfahrer** anteilig bei **60 %** und als **Fußgänger** bei **rund 40 %**.



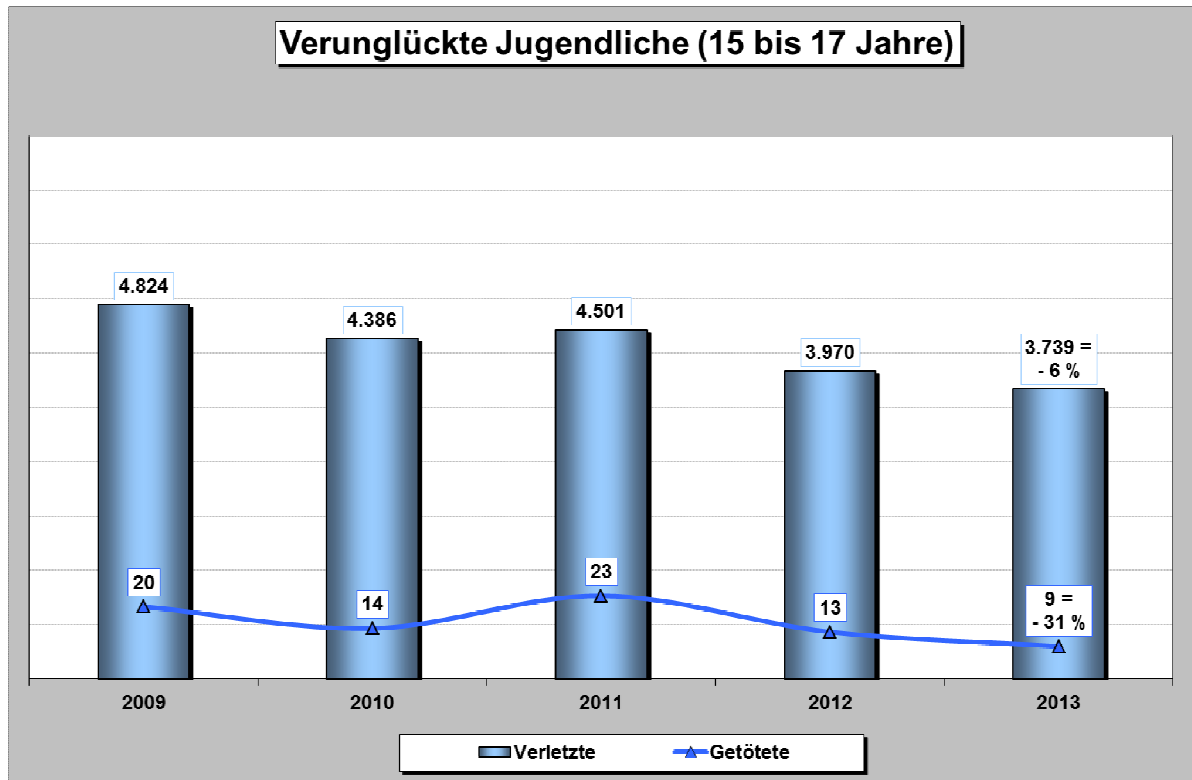
Auf Schulwegen wurden im **letzten Jahr** insgesamt **1.084 Kinder verletzt (- 1 %)**. Der Rückgang zieht sich dabei durch alle Altersgruppen. 2013 kamen wie bereits 2012 **zwei** Kinder auf dem Schulweg zu Tode.

**Schulwegverkehrsunfälle**  
(Kinder im Alter von 6 bis 14 Jahren)  
2009 - 2013

	2009	2010	2011	2012	2013	Veränderung 2012/2013 in %	Veränderung 2009/2013 in %
<b>aktiv an Schulweg-VU beteiligte Schüler</b>	1.134	1.235	1.282	1.180	1.178	-0,17	<b>3,88</b>
<b>Schüler als Verursacher von Schulweg-VU</b>	558	588	601	530	547	<b>3,21</b>	-1,97
davon als <b>Radfahrer</b>	336	343	362	316	329	<b>4,11</b>	-2,08
<b>Fußgänger</b>	221	243	239	210	216	<b>2,86</b>	-2,26
<b>Verunglückte nach Alter</b>							
<b>6 - 9 Jahre</b>	265	229	233	205	202	-1,46	-23,77
<b>10 - 14 Jahre</b>	1.042	938	956	891	884	-0,79	-15,16
<b>6 - 14 Jahre</b>	1.307	1.167	1.189	1.096	1.086	-0,91	-16,91
<b>Verletzte</b>	1.306	1.164	1.188	1.094	1.084	-0,91	-17,00
<b>Getötete</b>	1	3	1	2	2	0,00	100,00

## Jugendliche (15 bis 17 Jahre)

Die Zahl der **getöteten 15- bis 17-Jährigen** hat sich in den letzten **fünf Jahren** von 20 auf 9 reduziert (- 55 %), im Vergleich zum Vorjahr beträgt der **Rückgang 31 %**.



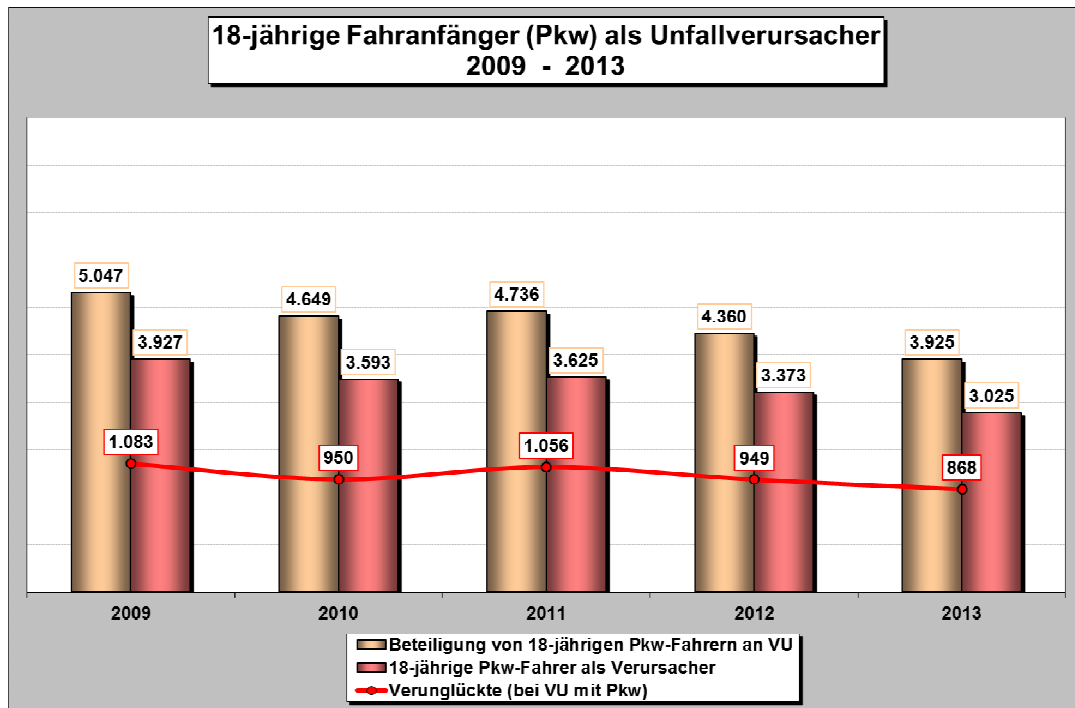
Die Zahl der **verletzten 15- bis 17-Jährigen** ging in den letzten **fünf Jahren** insgesamt um **22 %** von 4.824 auf 3.739 **zurück**, **2013** betrug der **Rückgang 6 %**. Damit wurde bei verletzten und getöteten Jugendlichen das bisher niedrigste Ergebnis der letzten zehn Jahre erzielt. Die **Verunglücktenhäufigkeit** pro 1 Mio. Einwohner von **15- bis 17-Jährigen** hat sich in den letzten fünf Jahren um 15 % von 7.866 **auf 6.686** und **2013 um 4 % reduziert**. Sie ist damit jedoch immer noch mehr als **doppelt so hoch wie diejenige von Kindern und Senioren**.

## 18-jährige Fahranfänger (Pkw)

Die Zahl der bei **Verkehrsunfällen mit Pkw getöteten Fahranfänger** unterliegt starken Jahresschwankungen und bewegt sich in den letzten fünf Jahren zwischen 5 und 12. Im letzten Jahr gab es einen **Rückgang von 10 auf 5**. Die Zahl der **verletzten Fahranfänger** ist im Vergleichszeitraum um **20 %** von 1.073 auf 863 gesunken, wovon alleine **18 % der positiven Entwicklung der letzten beiden Jahre** zuzuschreiben ist.

Die Zahl der **18-jährigen Pkw-Fahrer als Unfallverursacher sank seit 2009** um **23 %** von 3.927 auf 3.025, im Vergleich zu 2012 steht ein **Rückgang um 10 %** zu Buche.

Die Zahl der **Verkehrsunfälle**, an denen **18-jährige Pkw-Fahrer beteiligt** waren, **sank** seit 2009 um **22 %** von 5.047 auf 3.925.

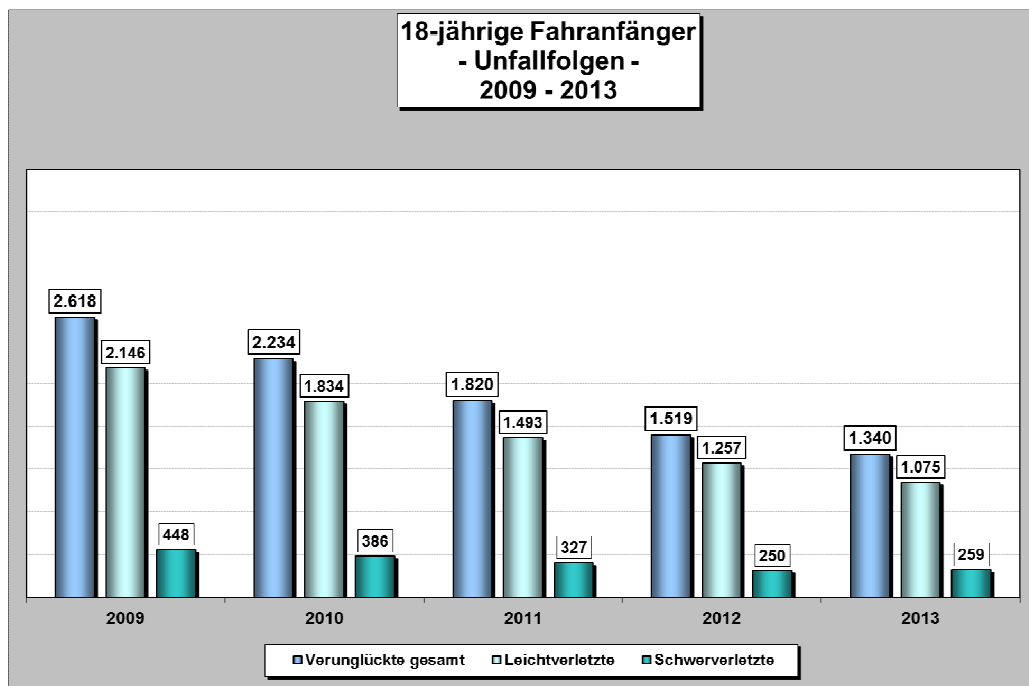


Mit Blick auf die rückläufigen Beteiligungs- und Verursacherzahlen von 18-jährigen Fahranfängern ist bemerkenswert, dass sich die Relation zwischen den beiden Größen über die Jahre praktisch nicht verändert hat: 2009 betrug sie 77,8 %, im letzten Jahr 77,1 %. Somit werden von den **Fahranfängern** nach wie vor gut **drei Viertel aller Verkehrsunfälle mit Pkw**, an denen sie beteiligt sind, auch **verursacht**. Allerdings ist die Dynamik des Rückgangs in den letzten beiden Jahren bemerkenswert und alleine mit der Gesamtentwicklung nicht zu erklären. Offenbar spielen zusätzliche Einflussfaktoren eine Rolle. So ist naheliegend, dass das seit dem Jahr 2009 betriebene und exakt auf die Zielgruppe ausgerichtete Präventionsprojekt „Crash Kurs NRW“ zunehmend Wirkung entfaltet.

Bei der **Hauptunfallursache Geschwindigkeit** ist im Vergleich zu 2012 bei 18-jährigen Fahrern (Pkw) ein **Rückgang** der Fallzahlen um **11 %** festzustellen. Bei der **Ursache Alkohol/Drogen** ist sogar ein **Rückgang um 27 %** zu konstatieren.

Im **Fünfjahreszeitraum** steht bei der Ursache Geschwindigkeit ein **Rückgang um 29 %** und bei **Alkohol/Drogen** um lediglich **19 %** zu Buche, der **ausschließlich der beeindruckenden Entwicklung im letzten Jahr zuzuschreiben** ist. Im Jahr 2012 war hier noch ein Fünfjahreshoch markiert worden.

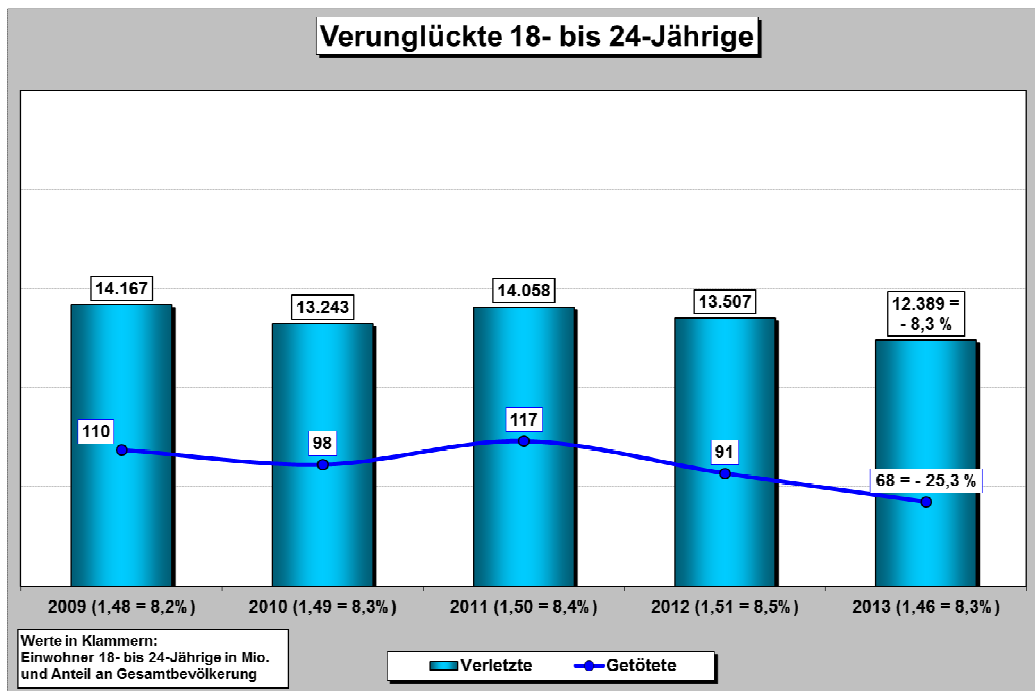
Die **Verletztenszahlen** insgesamt (alle Verkehrsbeteiligungen) sind bei den **18-Jährigen** deutlich zurückgegangen. **Seit 2009** summiert sich der **Rückgang auf 49 %** (von 2.594 auf 1.334), dies gleichermaßen deutlich bei **Schwer- und Leichtverletzten**. Im letzten Jahr betrug der Rückgang bei den **Leichtverletzten 14 %** und bei den **Schwerverletzten** gab es mit **4 %** einen **Zuwachs** von 250 auf 259.



Die **Verunglücktenhäufigkeit** pro 1 Mio. Einwohner von **18-jährigen Fahranfängern** fiel innerhalb der letzten **fünf Jahre** insgesamt um **43 %** und letztes Jahr um **8 %** von 7.493 auf 6.877 und damit auf den **tiefsten Stand seit 1990**.

## Junge Erwachsene (18- bis 24-Jährige)

Die Zahl der **getöteten 18- bis 24-Jährigen** hat sich in den letzten **fünf Jahren um 38 %** von 110 auf 68 reduziert. Ähnlich wie bei den 18-jährigen Fahranfängern fällt auch hier die zunehmende **Dynamik des Rückgangs** ins Auge: Hatte es 2012 bereits 22 % weniger Todesopfer in der Altersgruppe gegeben, so betrug der Rückgang im letzten Jahr noch deutlichere **25 %**.

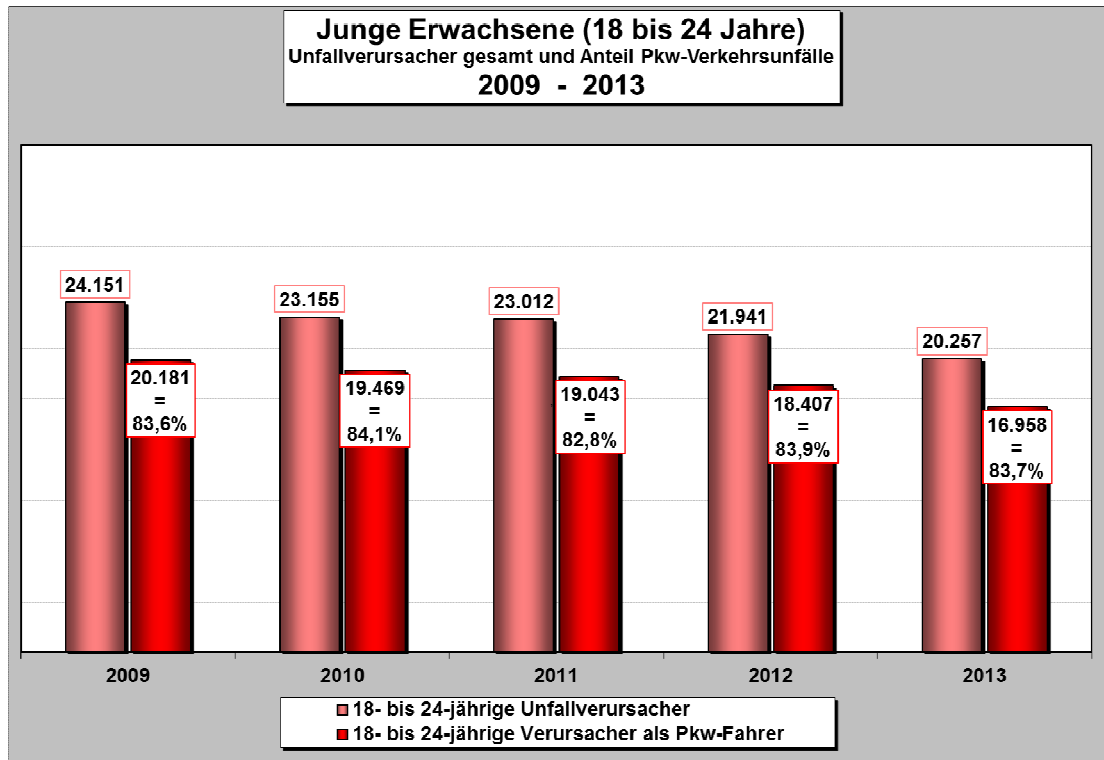


Die Zahl der **verletzten 18- bis 24-Jährigen** ging in den letzten **fünf Jahren um 13 %** von 14.167 auf 12.389 **zurück**, bei den **Schwerverletzten** betrug der **Rückgang** ebenfalls **13 %**. Im **letzten Jahr** gab es einen **Rückgang um 7 %**, bei den **Schwerverletzten** um **6 %** und den **Leichtverletzten** um **7 %**.

**Junge Erwachsene** haben in NRW einen **Bevölkerungsanteil** von gut **8 %**, treten aber bei **rund 18 % aller Verkehrsunfälle als Verursacher in Erscheinung**. Noch deutlicher fiel diese Diskrepanz bis zum Jahr 2011 bei Verkehrsunfällen mit Pkw aus. Junge Fahrer verursachten **rund 21 % aller Pkw-Unfälle**. Diese Relation hat sich in den letzten beiden Jahren zunehmend verbessert: 2012 betrug sie noch gut 20 % und im **letzten Jahr** sank sie auf **19 %**.

Als einleuchtende Erklärung kann die positive Entwicklung bei den 18-jährigen Fahranfängern und deren jahrgangsumfassende Teilnahme an „Crash Kurs NRW“ dienen, weil diese Altersgruppe in die der Jungen Fahrer „hineinwächst“.

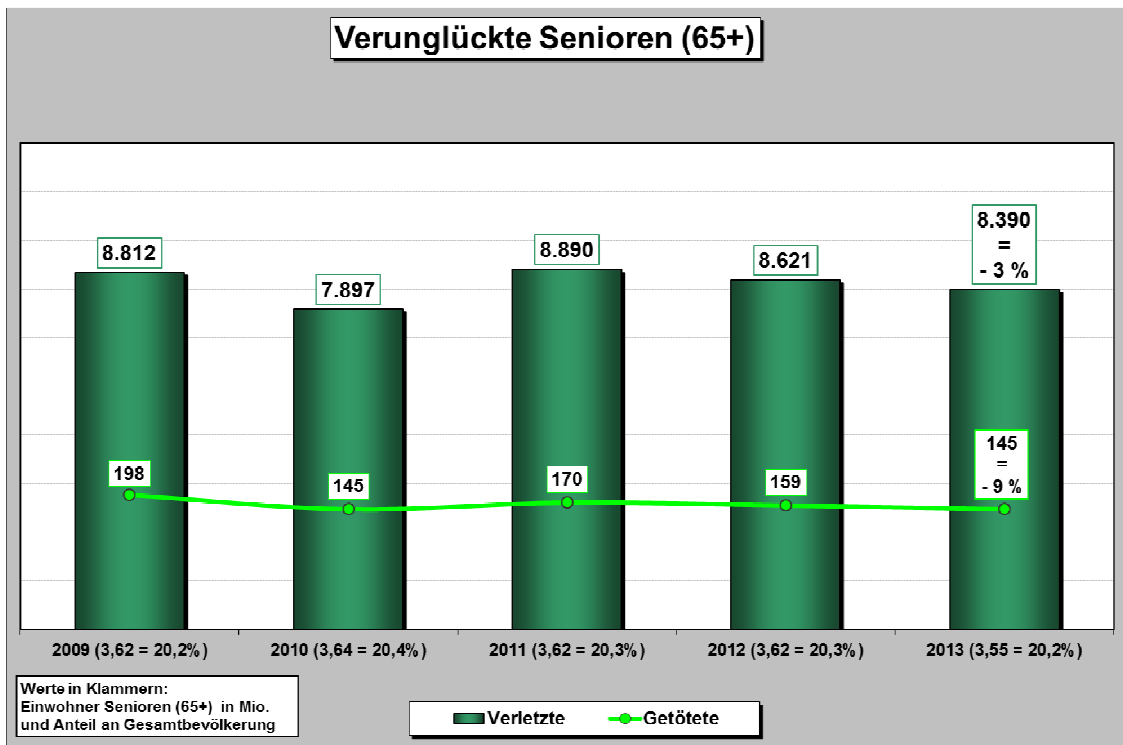
Von den im letzten Jahr 30.414 **aktiv** an Verkehrsunfällen **beteiligten** Jungen Erwachsenen waren insgesamt 20.257 **Unfallverursacher (67 %)**, gegenüber dem Vorjahr keine Veränderung. Von diesen 20.257 verursachten Unfällen waren 16.958 **Pkw-Unfälle**, dies entspricht einer **Quote von fast 84 %**, auch hier kaum eine Veränderung gegenüber dem Vorjahr.



Die **Verunglücktenhäufigkeit** pro 1 Mio. Einwohner von **Jungen Erwachsenen sank** letztes Jahr um **5 %** von 9.005 auf **8.532**. Sie ist damit immer noch rund viermal so hoch wie diejenige von Kindern und Senioren.

## Senioren (ab 65 Jahre)

In den letzten **fünf Jahren** sank die Zahl der **getöteten Senioren** um **27 %**, letztes Jahr um **9 %** auf **145**. Der bisherige Tiefststand des Jahres 2010 wurde damit eingestellt. Bei den **verletzten Senioren** gab es im Betrachtungszeitraum einen Rückgang um 5 %, letztes Jahr waren es 3 %.



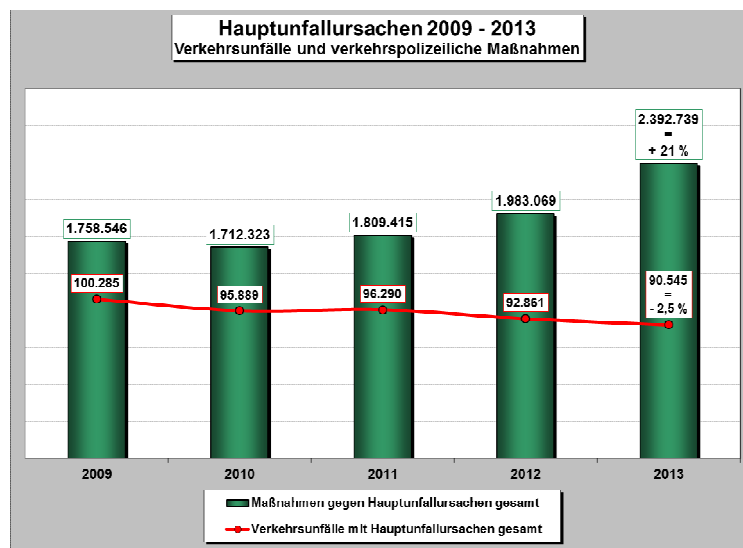
Die häufigsten **Unfallursachen** bei den Senioren waren 2013 wie in den Vorjahren „**Fehler beim Wenden oder Rückwärtsfahren**“, „**Nichtbeachten von Vorfahrtszeichen**“ und „**Fehler beim Abbiegen**“.

Ältere Menschen **verunglückten auch 2013** nach wie vor am häufigsten als **Radfahrer (30 %)** und als **Pkw-Fahrer (28 %)**.

Die **Verunglücktenhäufigkeit** pro 1 Mio. Einwohner lag 2013 bei den **Senioren** mit **2.404** 1 % unter dem Vorjahreswert von 2.425 und verharrt über die letzten fünf Jahre betrachtet unterhalb des Häufigkeitsniveaus bei den Kindern.

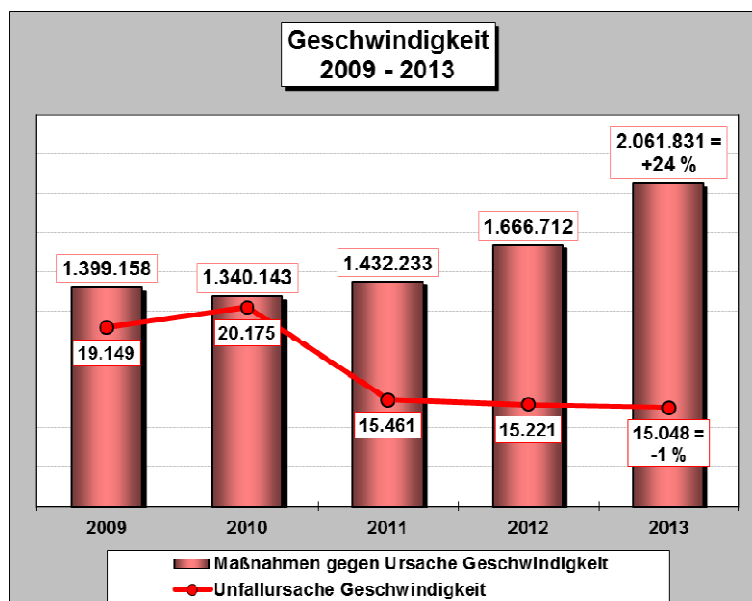
## Hauptunfallursachen und verkehrspolizeiliche Maßnahmen

Die Zahl der **Unfälle mit Hauptunfallursachen** ging **seit 2009** insgesamt um **10 %** von 100.285 auf 90.545 **zurück**, davon gut **2 %** alleine **im letzten Jahr**. Sie hat sich damit nachhaltig unterhalb der 100.000er Marke etabliert. Im selben Zeitraum **stieg** die Zahl der **polizeilichen Maßnahmen** zur Bekämpfung der Hauptunfallursachen um **36 %** von 1.758.546 auf 2.392.739, allein **im letzten Jahr** konnte sie um **21 %** gesteigert werden.



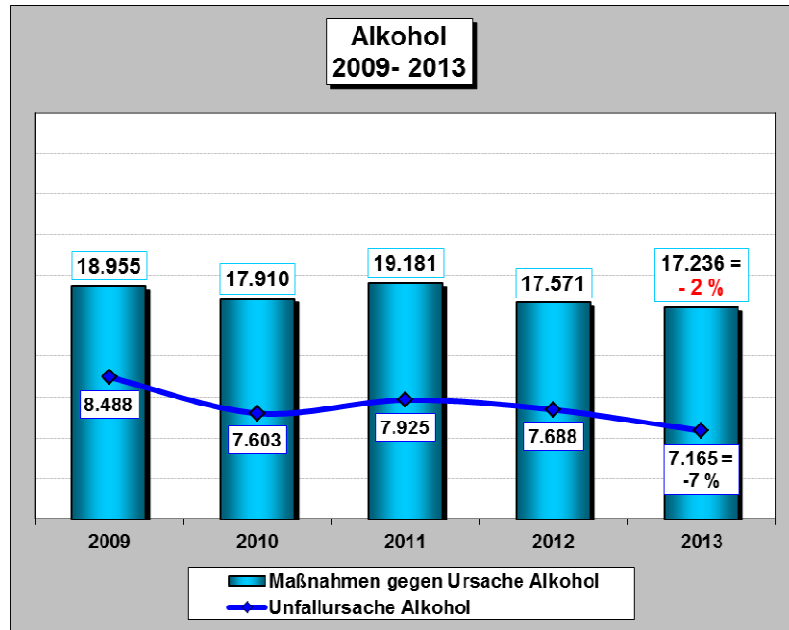
Betrachtet man die Einzelursachen, zeigt sich folgender Verlauf:

Bei der Ursache „**Geschwindigkeit**“ konnte der bisherige Tiefstand aus dem Vorjahr um **1 %** auf 15.048 unterboten werden. Dies wurde u. a. durch eine **24 %ige Steigerung der Maßnahmen** gegen diese Ursache **auf erstmals über 2 Mio.** erreicht.

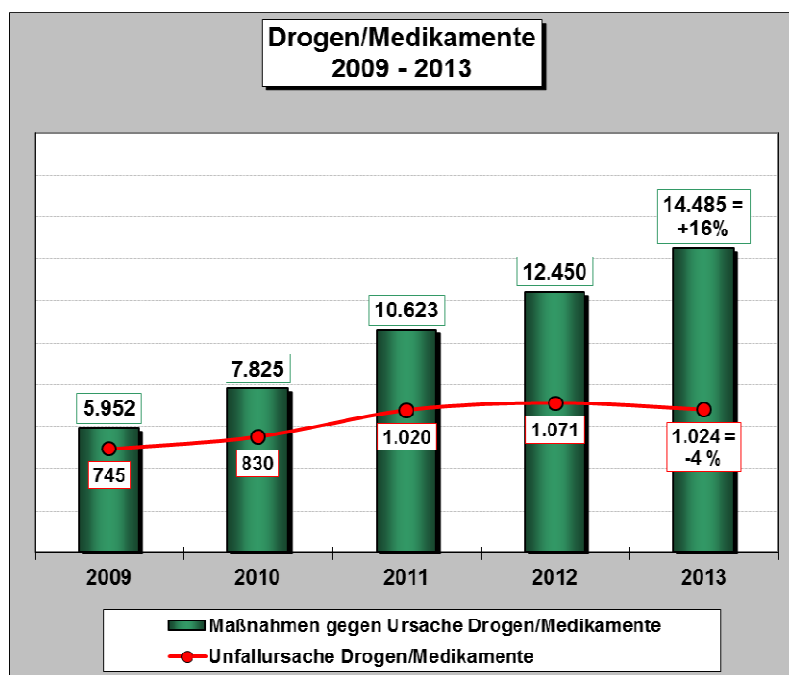




Bei der Ursache „**Alkohol**“ hingegen ging die Zahl der Unfälle letztes Jahr **um 7 %** auf 7.165 **zurück** - bei gleichzeitigem Rückgang der Maßnahmen um 2 % auf 17.236. Diese gegenläufige Entwicklung ist über den gesamten Fünfjahreszeitraum zu beobachten und lässt den Schluss zu, dass immer weniger Verkehrsteilnehmer unter Alkoholeinfluss am Straßenverkehr teilnehmen. Dies ist ein bundesweiter Trend.



Im Betrachtungszeitraum gab es letztes Jahr erstmals einen **Rückgang (- 4 %)** bei der Ursache „**Drogen/Medikamente**“, bei gleichzeitigem **Anstieg der Maßnahmen um 16 %**. Der verstärkte Einsatz scheint also Früchte zu tragen.



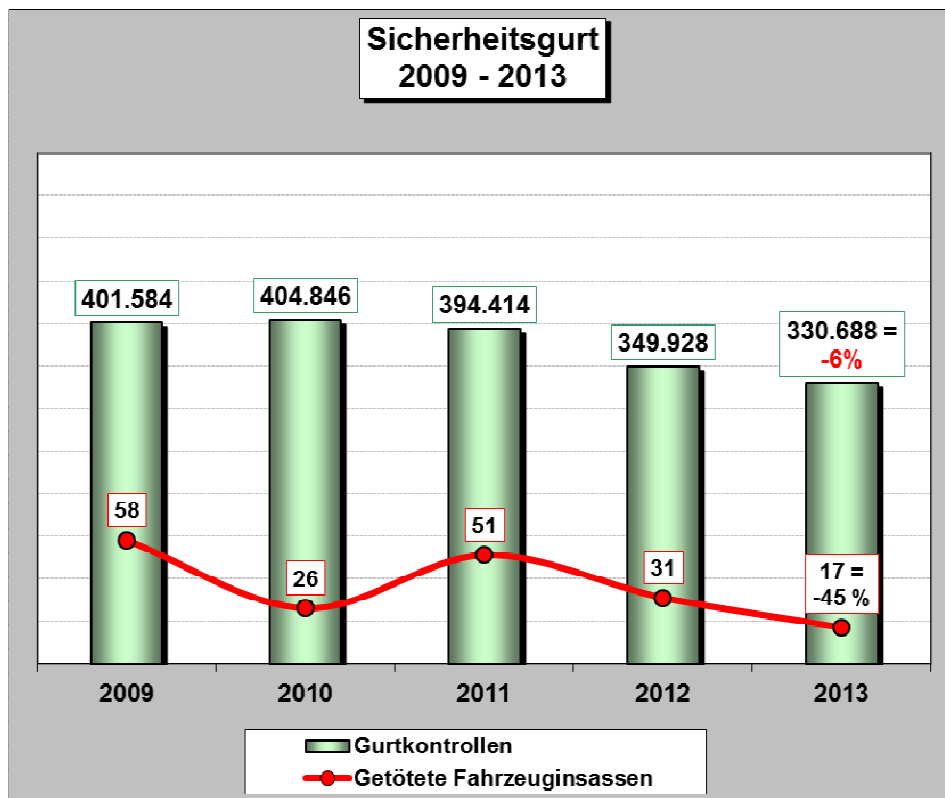
Als Erklärung für die Maßnahmensteigerung kommen im Wesentlichen seit dem Jahr 2010 erheblich **verbesserte Detektionsmöglichkeiten** der Polizei NRW in Form von **Drogenvortestgeräten** für Speichel und Urin in Betracht. Daraus resultiert eine Verbesserung bei der Aufdeckung des Dunkelfeldes.

Bei den **354 Unfällen** im Jahr 2013 (1 % aller Verkehrsunfälle mit Hauptursachen und Personenschaden) unter Einwirkung von **Drogen/Medikamenten verunglückten 469 Personen**, das waren **6 % (25) mehr** als ein Jahr zuvor.

## Sonstige Ursachen und beeinflussende Verhaltensweisen

### Insassensicherung

Die Zahl der bei Verkehrsunfällen **getöteten und nicht angeschnallten** Personen hat sich letztes Jahr mit einem **Rückgang** um 45 % von 31 auf 17 reduziert. Im Jahr **2009** waren noch 58 Menschen Opfer des Nichtanlegens des Sicherheitsgurtes geworden, was in fünf Jahren einem **Rückgang von 71 %** entspricht.



## Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort

Die Zahl der **Verkehrsunfälle mit „Flucht“** hat **seit 2009** insgesamt um **6 %** auf 116.362 **zugenommen**. Im **letzten Jahr** stieg sie geringfügig 0,4 %. Die **Aufklärungsquote** **sank** von 47,8 % im Jahr 2009 auf **46,1 %** im letzten Jahr, 2012 hatte sie bei 45,6 % gelegen.

Insgesamt ist festzustellen, dass die **Gesamtzahl der Verkehrsteilnehmer**, die sich **unerlaubt vom Unfallort entfernen**, tendenziell **zunimmt**. Diese Aussage gilt jedoch nicht bei **Verkehrsunfällen mit Personenschaden**. Hier ist das Verantwortungsbewusstsein offenbar stärker ausgeprägt bzw. das Entdeckungsrisiko größer, denn im Laufe der letzten **fünf Jahre** ging einerseits die **Unfallanzahl** um **10 % zurück** und andererseits **stieg** die **Aufklärungsquote** von 64,6 % im Jahr 2009 auf **68,6 %** im **letzten Jahr**.

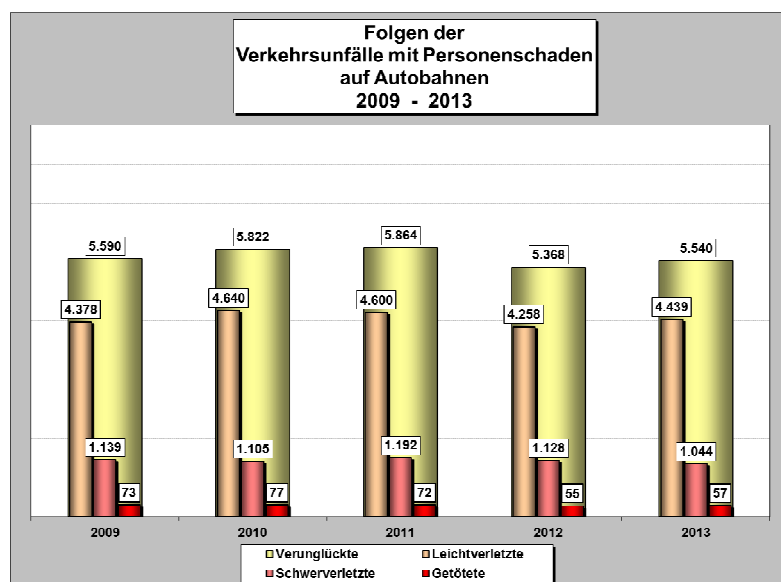
## Autobahnen

**Seit 2009 sank** auf den Autobahnen die Zahl aller **Verkehrsunfälle** um **5 %** auf 36.697, im Vergleich zum Vorjahr betrug der Rückgang 2 %.

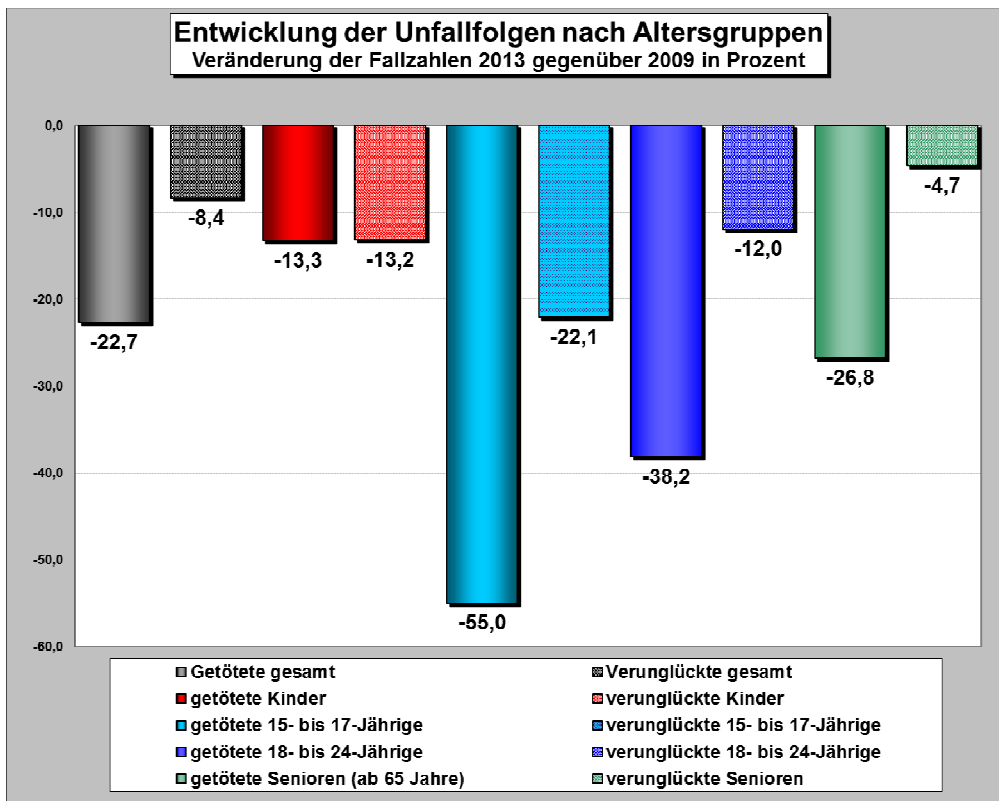
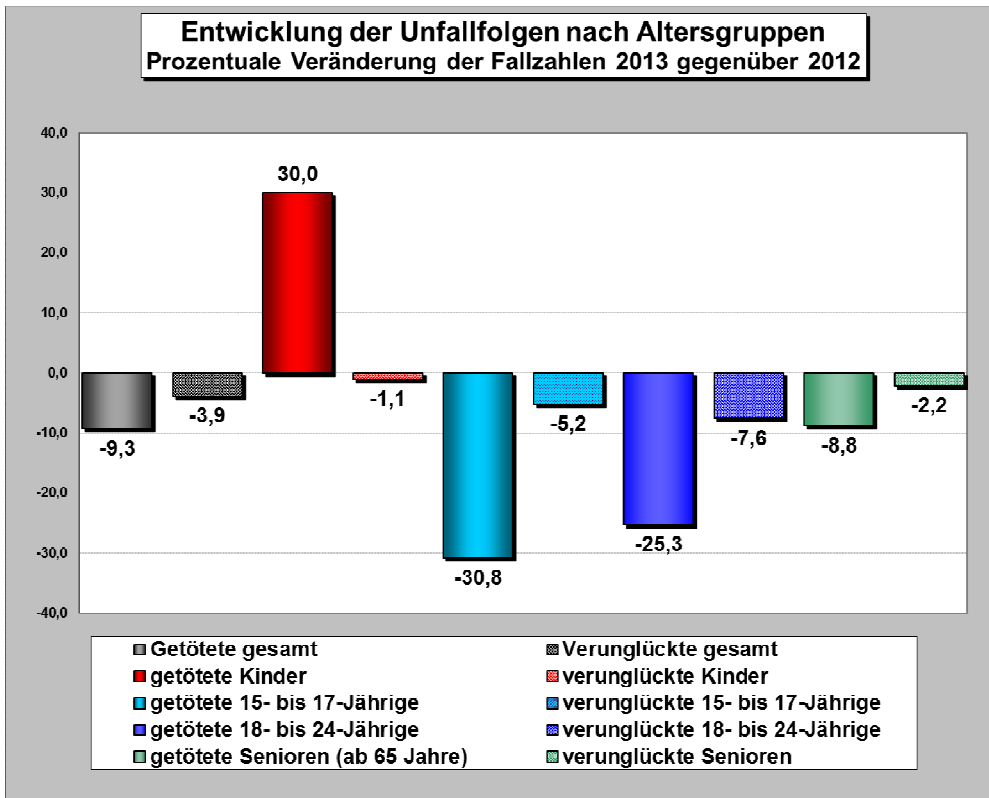
Die Zahl der **Verunglückten** ging in den letzten **fünf Jahren** um **1 %** auf 5.540 **zurück**, letztes Jahr **stieg** sie - nach dem deutlichen Rückgang 2012 - um **3 %**. Bei den **Schwerverletzten** gab es in **fünf Jahren** einen **Rückgang** um **8 %** auf 1.044, gegenüber dem **Vorjahr** um **7 %**.

Die Zahl der **Verkehrstoten** **reduzierte** sich im Fünfjahreszeitraum um **22 %** auf 57. Nach dem deutlichen Rückgang 2012 gab es letztes Jahr auch hier einen Zuwachs um 4 %.

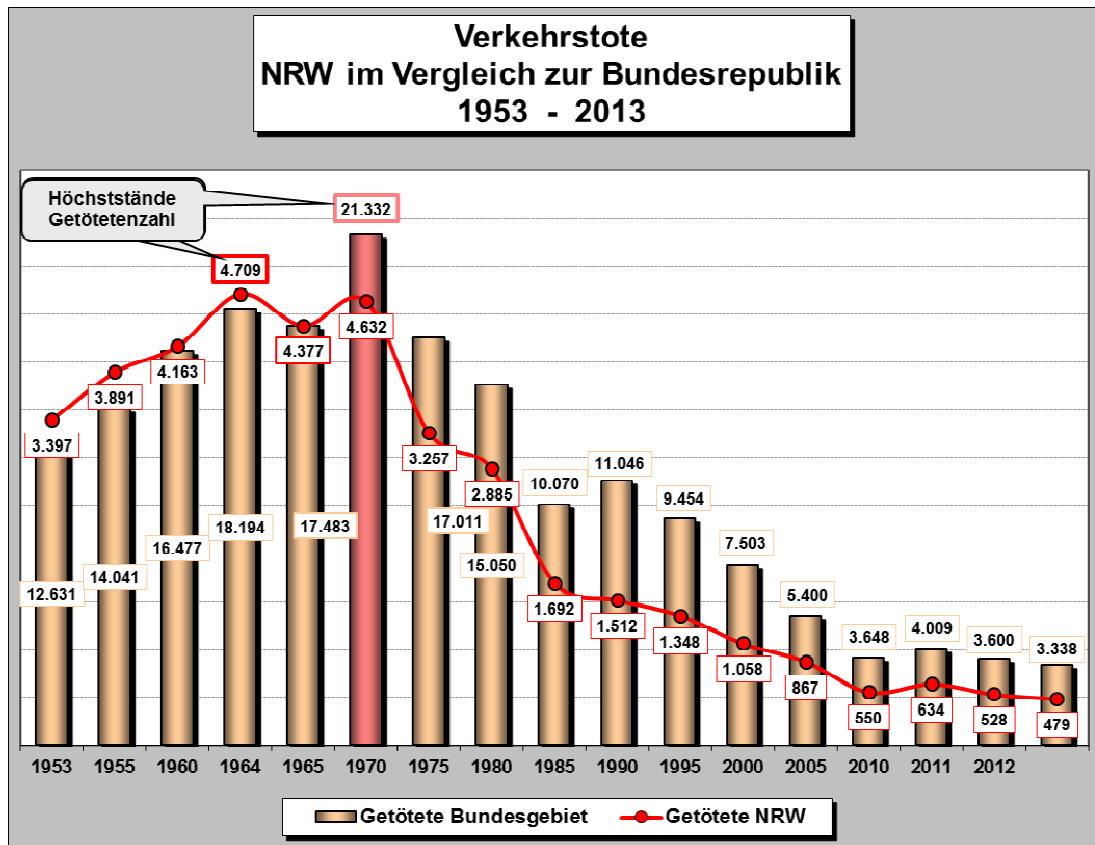
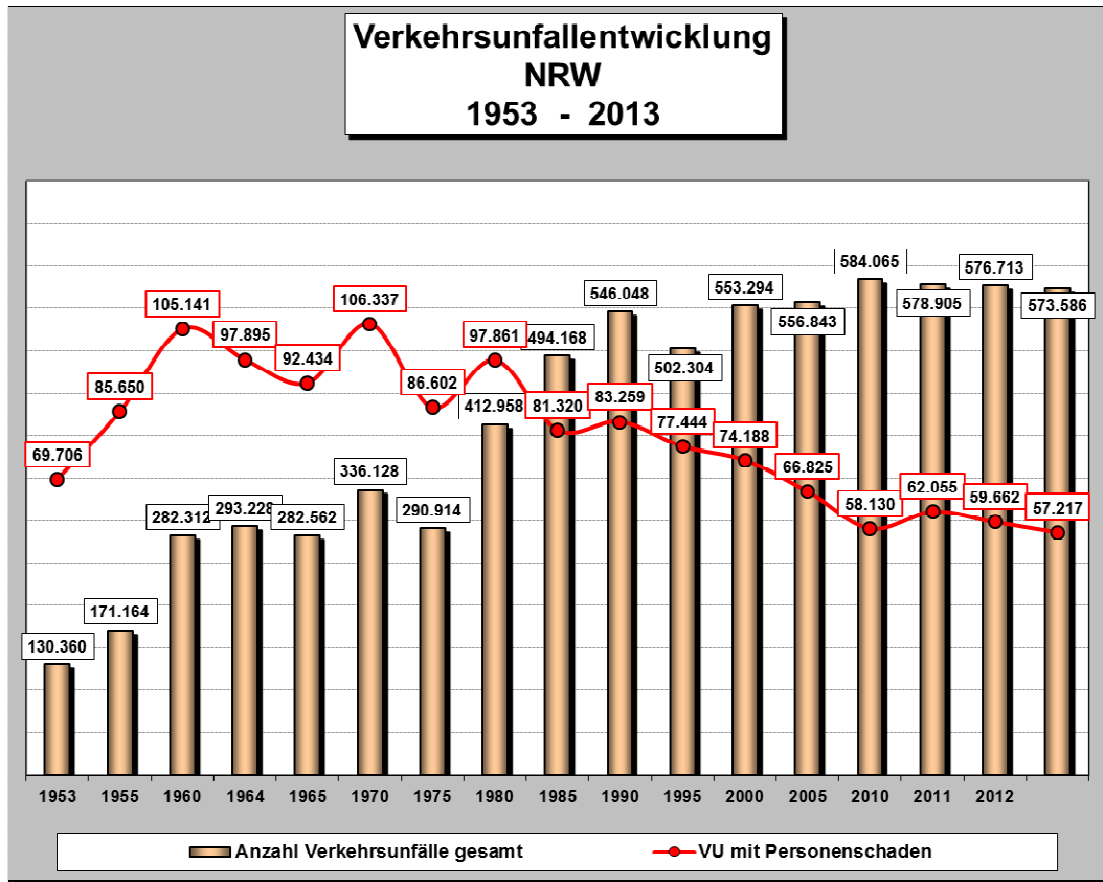
Die **Autobahnen in NRW** gehören dennoch zu den **sichersten Straßen im Land**.



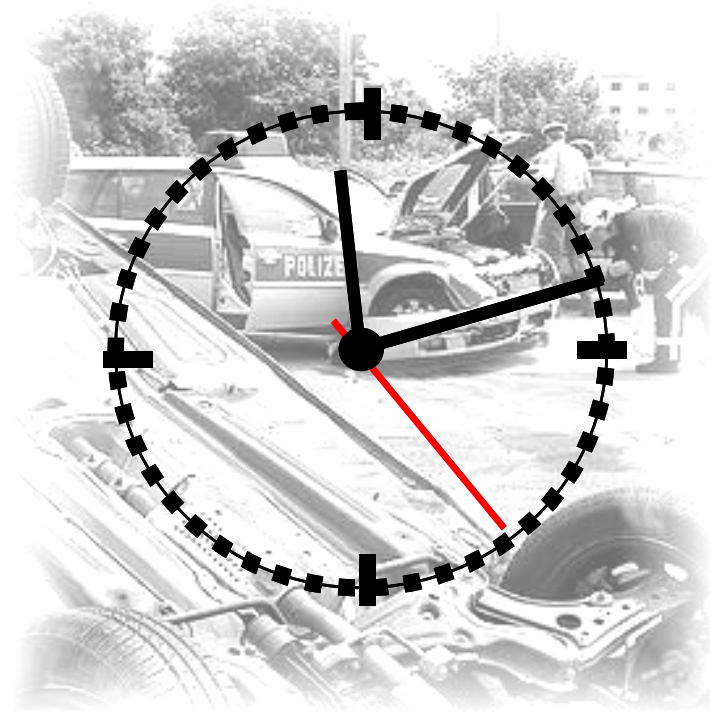
## Unfallentwicklung nach Altersgruppen



Zeitreihen



## Unfalluhr



# 2013 in NRW:

(Vorjahreswerte in Klammern)

- Ø alle 55 (55) Sekunden nahm die Polizei einen Verkehrsunfall auf
- Ø alle 7 (7) Minuten ein Verunglückter
- Ø alle 36 (34) Minuten ein verunglückter Radfahrer
- Ø alle 42 (39) Minuten ein verunglückter 18- bis 24-Jähriger
- Ø alle 61 (60) Minuten ein verunglückter Senior (ab 65 Jahre)
- Ø alle 83 (82) Minuten ein verunglücktes Kind
- Ø alle 95 (98) Minuten ein Verunglückter auf der Autobahn
- Ø alle 139 (132) Minuten ein verunglückter 15- bis 17-Jähriger
- Ø alle 18 (17) Stunden wurde ein Mensch im Straßenverkehr getötet

Anmerkung: Unter „Verunglückte“ sind Getötete und Verletzte zusammengefasst.