



POLIZEI
Nordrhein-Westfalen



Verkehrsunfallstatistik Nordrhein–Westfalen 2012

Verkehrsunfallentwicklung in Nordrhein-Westfalen 2012

Inhalt	Seite
Vorbemerkung	2
Verkehrsunfallstatistik - Kurzüberblick	4
Verkehrsunfallstatistik - Detaildarstellung	6
Verkehrstote	6
Verletzte	7
Verunglücktenhäufigkeit	8
Unfallörtlichkeit	9
Verkehrsbeteiligungsarten (Fußgänger, Fahrrad, Krad, Pkw)	10
Weitere Verkehrsbeteiligungsarten (Busse, Kleintransporter, Lkw)	12
Altersgruppen	13
Kinder (bis 14 Jahre)	13
Schulwegverkehrsunfälle	15
Jugendliche (15- bis 17-Jährige)	16
18-jährige Fahranfänger	17
Junge Fahrer/Junge Erwachsene (18- bis 24-Jährige)	19
Senioren (ab 65 Jahre)	21
Hauptunfallursachen und polizeiliche Maßnahmen	22
Sonstige Ursachen und beeinflussende Verhaltensweisen	25
Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort	26
Autobahnen	27
Unfallkategorien, Entwicklung nach Altersgruppen	28
Zeitreihen	29
Unfalluhr	30

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 2012 und untermauert den hohen Stellenwert der Verkehrssicherheit für die Landesregierung.

Seit November 2011 setzt die Polizei Nordrhein-Westfalen auf Grundlage wissenschaftlicher Erkenntnisse sowie den Erfahrungen der Polizeibehörden eine neue Fachstrategie Verkehrsunfallbekämpfung im Rahmen der Präventionskampagne „Brems Dich - rette Leben!“ zur Verringerung der Zahl der Verkehrsunfallopfer um. Der Leitsatz lautet: *„Wir warten nicht erst, bis wir schwere Verkehrsunfälle haben, sondern wir kontrollieren frühzeitig überall dort, wo Gefahren bestehen und wo gerast wird“.*

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 30,2 % (2011: 37,1 %) 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 machen hier den Unterschied zwischen Leben und Tod.

Nur zwei km/h weniger im Durchschnitt können innerorts bereits zu einem Rückgang der Unfälle mit Verletzten und Toten um 15 % führen. Das Ziel ist daher, dass sich möglichst alle an die Verkehrsregeln - vor allem die Geschwindigkeitsbeschränkungen - halten.

Die Kampagne beinhaltet daher

- **mehr Prävention**, Geschwindigkeitskontrollen werden offen und verdeckt durchgeführt,
- **mehr Transparenz**, der ganz überwiegende Teil der Messstellen wird veröffentlicht,
- **mehr Kontrollen**, Geschwindigkeitskontrollen erfolgen mit und ohne Anhalten und überall dort, wo gerast wird,
- **mehr Kooperation und Koordination**, Polizei und Kreisordnungsbehörden stimmen ihre Maßnahmen auf der Grundlage der örtlichen Unfalllage noch besser aufeinander ab.

Das ausgesprochen positive Ergebnis im Jahr 2012, mit dem die negative Entwicklung des Vorjahres mehr als ausgeglichen werden konnte, 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 2012 u.a. drei "24-Stunden-Blitz-Marathons" erfolgreich durchgeführt. 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 Verkehrstoten, die durch die Ursache Geschwindigkeit zu Tode gekommen sind, letztes Jahr deutlich gesenkt werden konnte. Durch die breite öffentliche Medienberichterstattung ist es gelungen, die Gefahren zu schnellem Fahren für sich und andere Verkehrsteilnehmer 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 Nachahmer im In- und Ausland. So wurden "Blitz-Marathons" zwischenzeitlich in den Niederlanden, Norwegen, Polen, Island und in Berlin sowie in Niedersachsen 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.

Im laufenden Jahr gilt es nun, die Dynamik der positiven Entwicklung zu festigen und die positiven Effekte auch auf die schwächeren Verkehrsteilnehmer, hier insbesondere Radfahrer, auszuweiten.

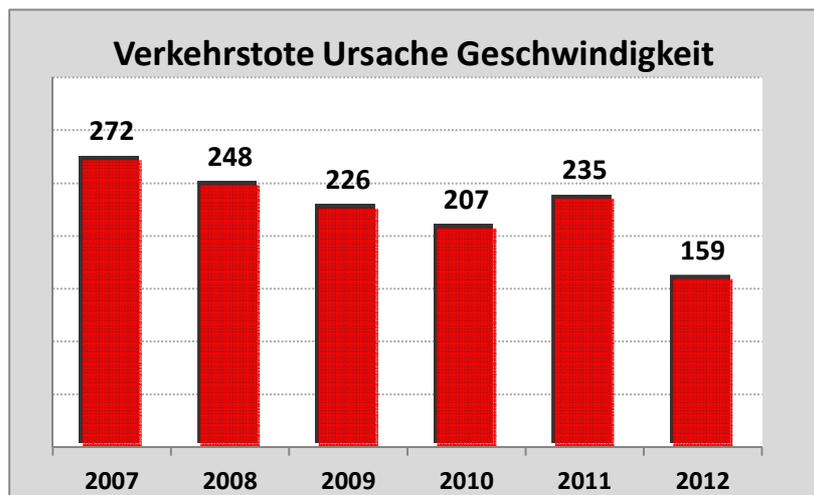
Verkehrsunfallstatistik - Kurzüberblick

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

- **16,7 Prozent** weniger **Getötete**

Nach dem starken Anstieg 2011 auf 634 ist die Zahl der Getöteten um 106 auf 528 (-16,7 %) gesunken. Das ist die bisher niedrigste Zahl in Nordrhein-Westfalen. Bundesweit beträgt der Rückgang der Getötetenzahl ca. 10 %. Allein 76 Menschen weniger starben durch die Unfallursache zu schnellen Fahrens. Die Zahl der Verkehrstoten ging damit um 32 % zurück.

Die Entwicklung 2007 - 2012 bei den Verkehrstoten insgesamt und durch die Ursache Geschwindigkeit ist den nachfolgenden Diagrammen zu entnehmen:



- **8,4 Prozent weniger Schwerverletzte**

Die Zahl der Schwerverletzten sank um 1.166 auf 12.708

- **23 % weniger getötete Kinder und 9,3 % weniger verunglückte Kinder**

10 im Straßenverkehr getötete und 6.418 verunglückte Kinder ist jeweils die geringste Anzahl seit Beginn der Erfassung 1970.

- **21,1 Prozent weniger getötete Fußgänger**

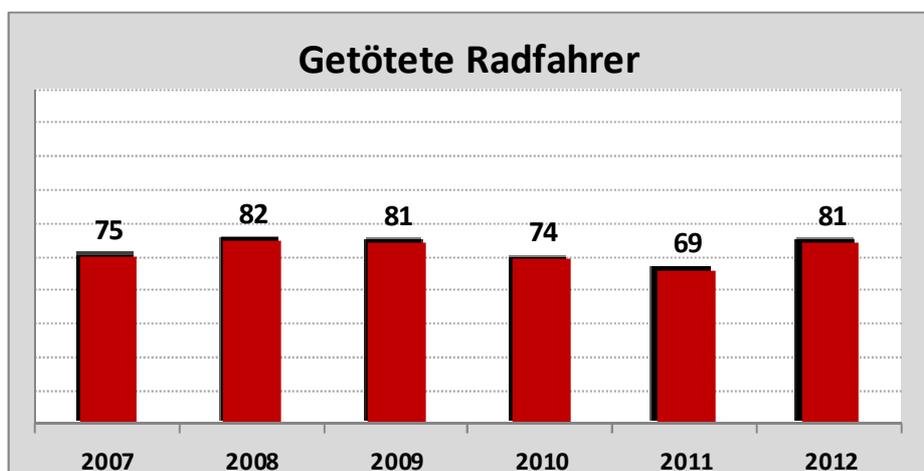
Hier gab es einen Rückgang von 133 auf 105. Die Gruppe der Fußgänger steht im Zentrum der Präventionskampagne. Nachdem 2011 noch ca. die Hälfte der Fußgänger den Unfall selbst verschuldet hat, ist es 2012 etwa ein Drittel.

- **12,5 Prozent weniger getötete Motorradfahrer**

Die Unfallentwicklung bei den Kradfahrern mit weniger Verkehrstoten (2011: 96 zu 2012: 84) und 13,7 Prozent weniger Verunglückten (2011: 4.402 zu 2012: 3.800) ist ermutigend. Die Zahl der Verunglückten ist dabei die niedrigste, seit diese Verkehrsbeteiligung in der Polizeistatistik erfasst wird (1995).

- **17,4 Prozent mehr getötete Radfahrer**

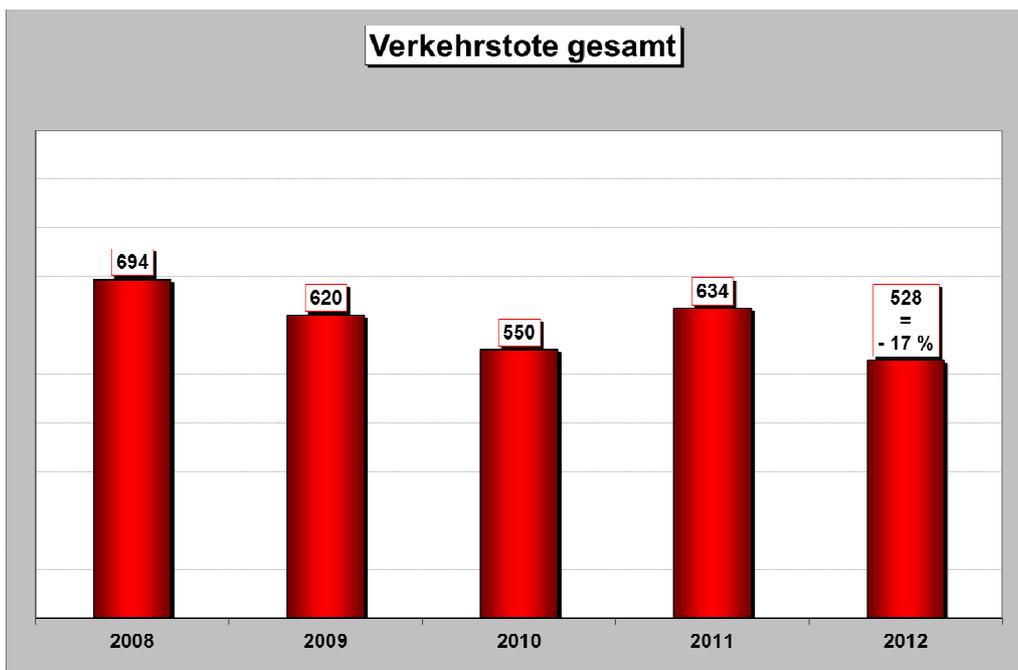
2012 starben 81 Radfahrer gegenüber 69 im Jahr 2011. Auch diese Gruppe steht im Zentrum der Präventionskampagne. Selbst wenn sich hier die zunehmende Attraktivität des Radfahrens bemerkbar macht, zeigt diese Entwicklung, dass noch Handlungsbedarf besteht. Die Entwicklung 2007 - 2012 bei den getöteten Radfahrern, ist dem nachfolgenden Diagramm zu entnehmen:



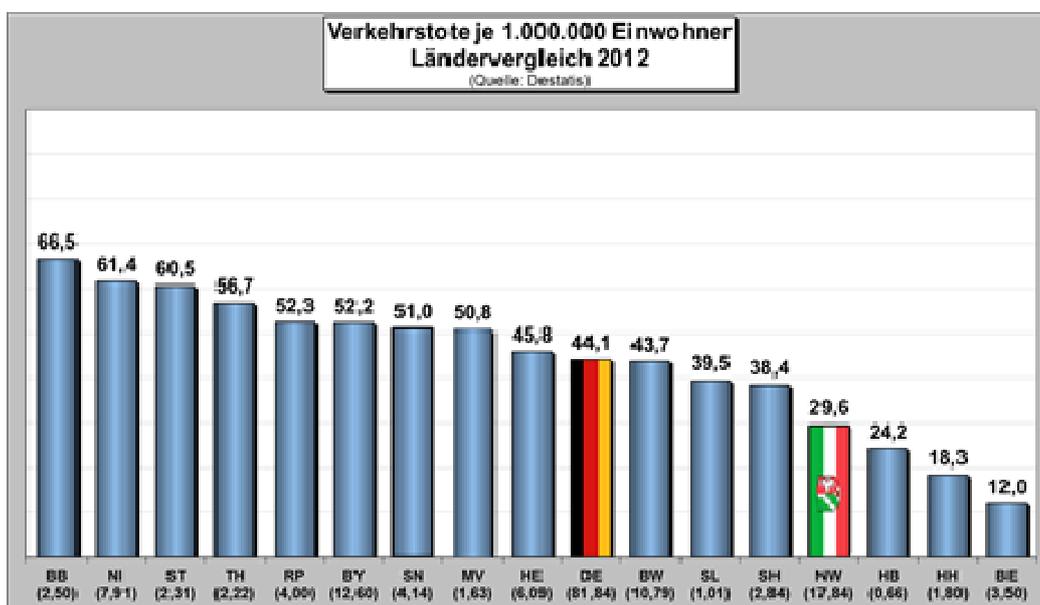
Verkehrsunfallstatistik - Detaildarstellung

Verkehrstote

Die Zahl der **Verkehrstoten** ging in den letzten **fünf Jahren** um fast **24 % zurück**. Der bisherige Tiefstand aus dem Jahr 2010 mit 550 Verkehrstoten wurde letztes Jahr mit 528 deutlich unterboten und gleicht das 2011er Ergebnis aus.



Mit nunmehr 30 Verkehrstoten pro 1 Mio. Einwohner (2011 = 36) hat Nordrhein-Westfalen wie in den Vorjahren wiederum das bundesweit **beste Ergebnis aller Flächenländer** erreicht.

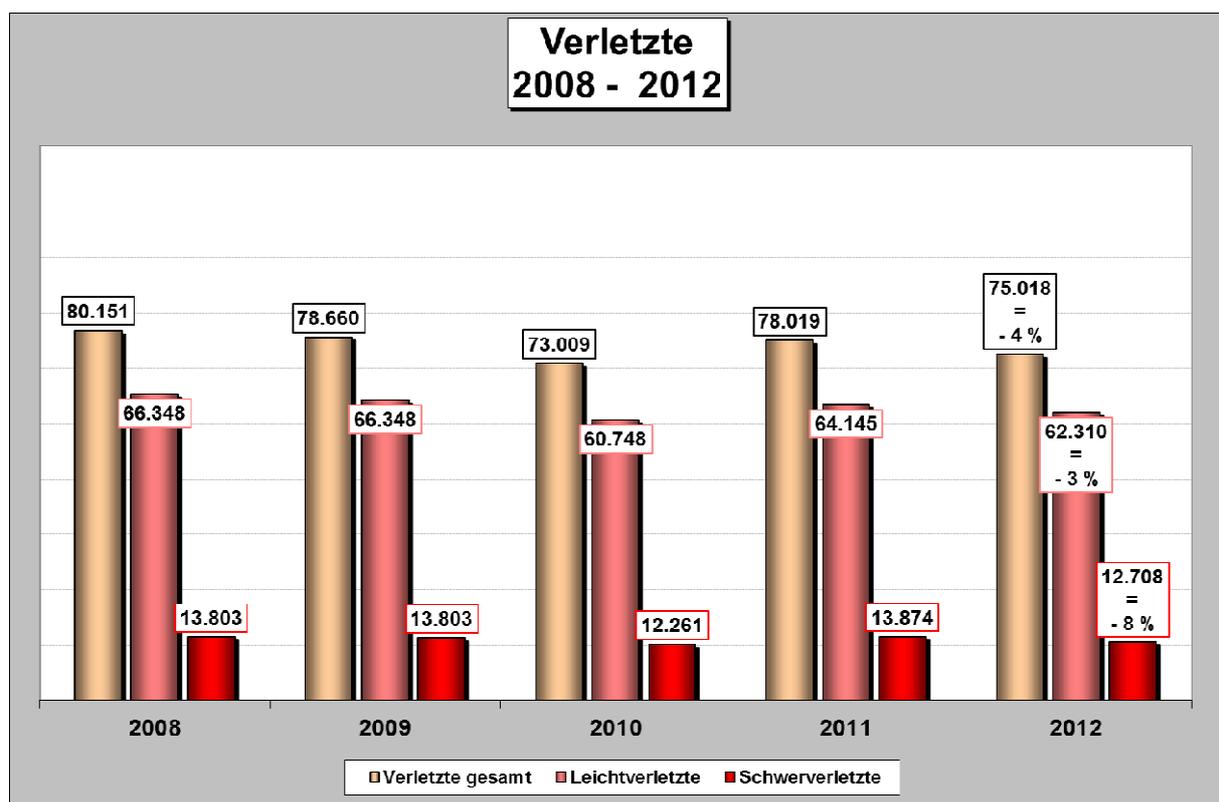


Verletzte

Die Zahl der **Verletzten** ist **seit 2008** um **6 %** auf 75.018 **zurückgegangen**, im Vergleich zum Vorjahr gab es einen Rückgang um 4 %.

Die Zahl der **Schwerverletzten** lag im letzten Jahr mit 12.708 **8 % unter dem Ergebnis des Jahres 2011**.

Bei den **Leichtverletzten** ist über die letzten **fünf Jahre** betrachtet ein **Rückgang von 6 %** festzustellen. Auch hier gab es **2012** einen **Rückgang**, der mit **3 %** von 64.145 auf 62.310 allerdings niedriger ausfiel als bei den Schwerverletzten.

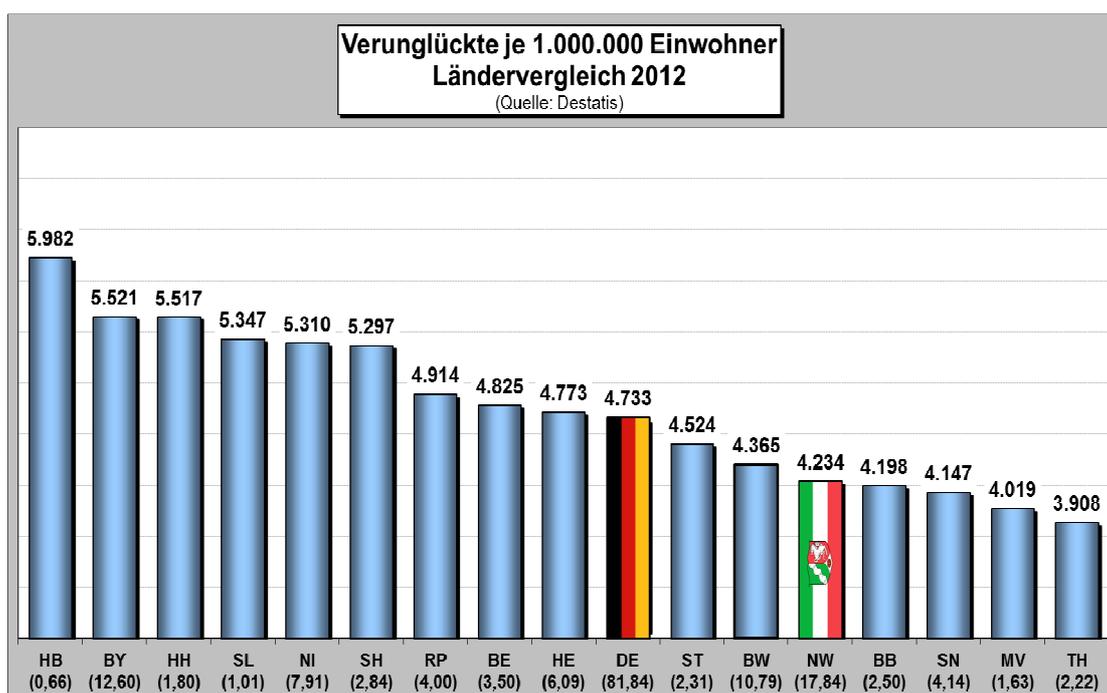


Verunglücktenhäufigkeit

Seit 2008 nahm die **Verunglücktenhäufigkeit je 1 Mio. Einwohner** um **6 %** auf **4.234 ab**, davon alleine im **letzten Jahr 4 %**.



Im Ländervergleich liegt Nordrhein-Westfalen damit bei der **Verunglücktenquote** deutlich unter dem Bundesdurchschnitt.



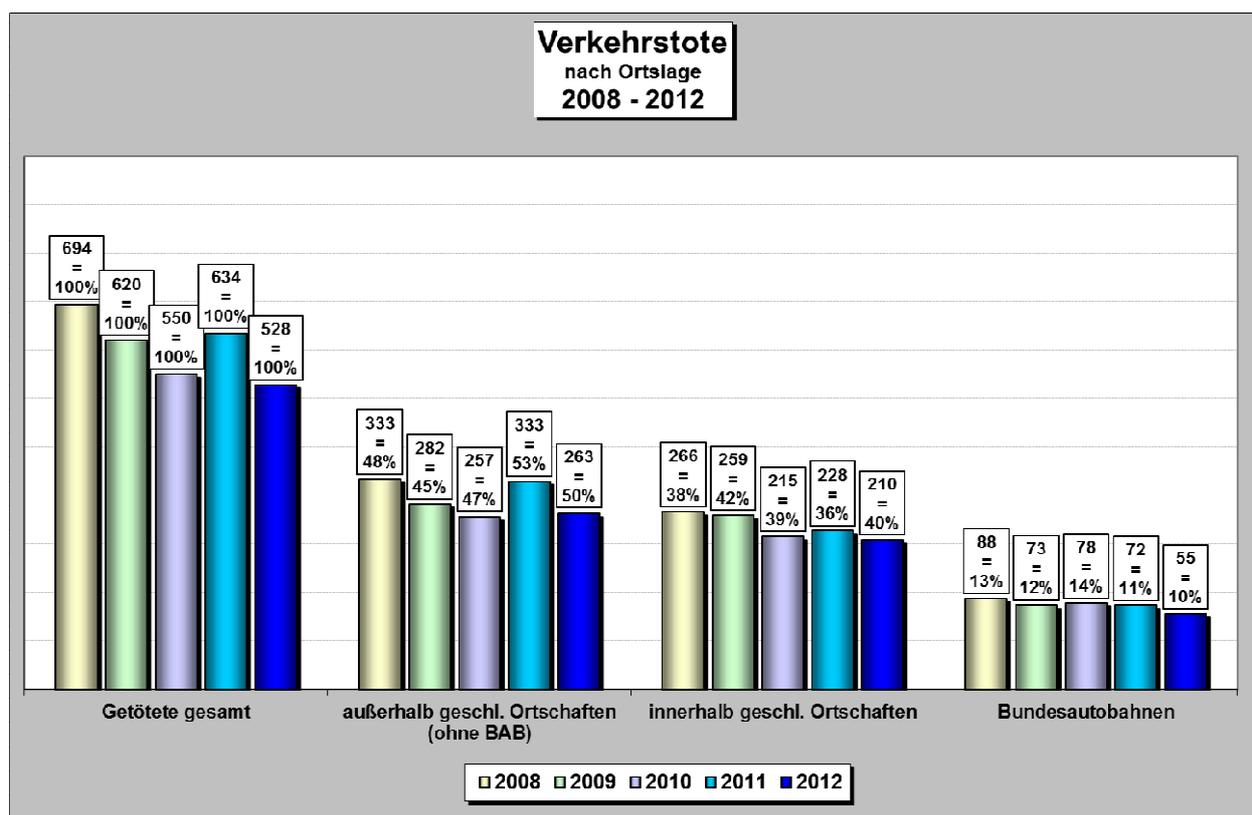
Unfallörtlichkeit

Die meisten Unfälle mit Getöteten ereignen sich nach wie vor **außerhalb geschlossener Ortschaften**. Im Mittel der letzten **fünf Jahre** betrug ihr Anteil rund **49 %**. Im selben Zeitraum lag der Anteil **innerhalb geschlossener Ortschaften** bei **39 %**, auf **Bundesautobahnen** bei **12 %**.

Auf **Bundesautobahnen** gab es letztes Jahr mit **55 Verkehrstoten** nicht nur **rund 24 % weniger** als im Vorjahr, sondern mit einem Anteil von **10 %** auch den **niedrigsten Wert der letzten fünf Jahre**. Dieses Ergebnis bestätigt einmal mehr, dass die **Autobahnen in NRW** zu den **sichersten Straßen** überhaupt gehören.

Auf **Innerortsstraßen** hat es im letzten Jahr mit **210 Verkehrstoten** zwar den **niedrigsten Wert der letzten fünf Jahre** gegeben, allerdings entspricht dieses Ergebnis mit **40 %** dem zweitschlechtesten Anteilswert innerhalb der letzten fünf Jahre.

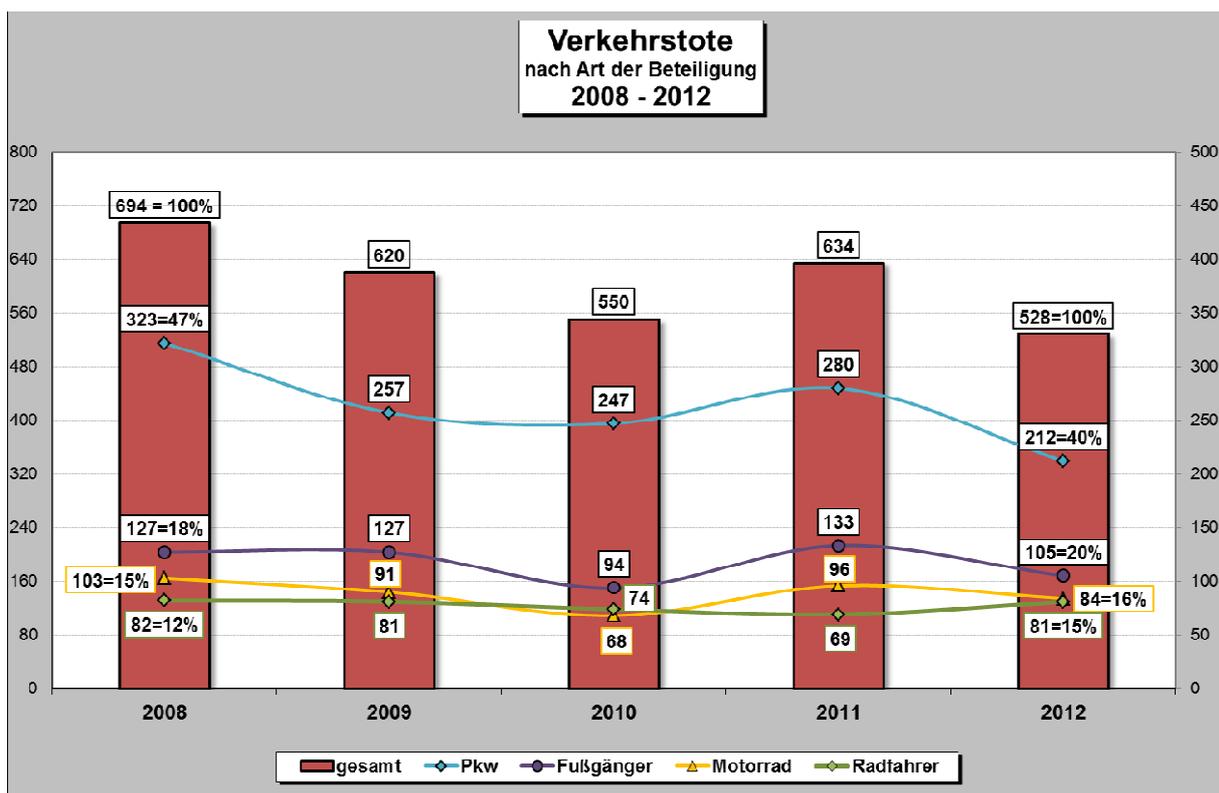
Nicht viel anders ist die Entwicklung auf **Außerortsstraßen**. Obwohl bei **Fallzahl (263)** und **Quote (50%)** gegenüber dem Vorjahr ein Rückgang erzielt werden konnte, wurde in beiden Fällen **kein neuer Tiefstand** erreicht. Zu hohe und insbesondere den Straßen- und Witterungsverhältnissen nicht angepasste Fahrgeschwindigkeiten wirken sich hier besonders negativ aus.



Verkehrsbeteiligungsarten (Fußgänger, Fahrrad, Motorrad und Pkw)

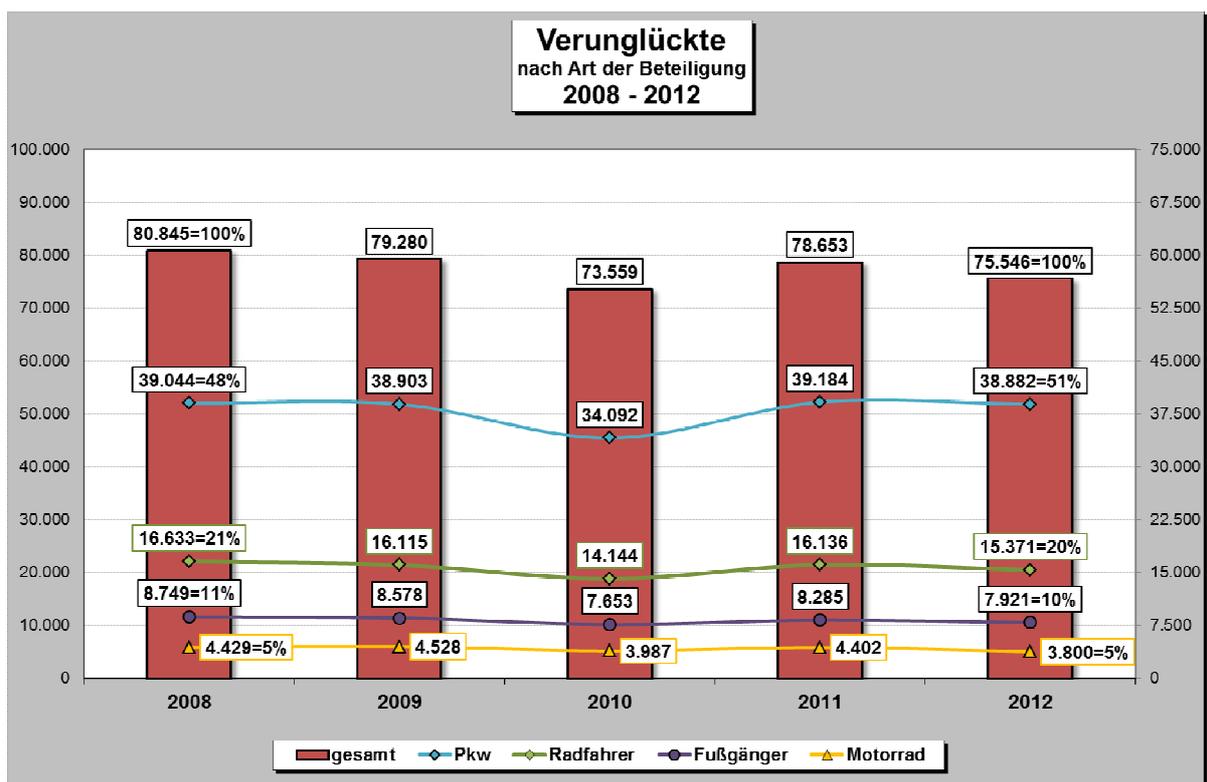
Der deutliche Rückgang bei der **Getötetenzahl** weist unterschiedliche Entwicklungen bei den jeweiligen **Verkehrsbeteiligungsarten** auf:

- Die Zahl der **getöteten Fußgänger** ist seit 2008 um **gut 17 %** von 127 auf 105 zurückgegangen, der **Rückgang im letzten Jahr betrug sogar 21 %**.
- Ein ähnliches Bild zeigt sich bei den **getöteten Kradfahrern**. Über **fünf Jahre** betrachtet ist ein **Rückgang** der Getötetenzahl von 103 auf 84 um **18 %** zu verzeichnen. Nach dem deutlichen Zuwachs 2011 beläuft sich der **Rückgang im letzten Jahr** auf **16 %**.
- Noch positiver fällt die Bilanz bei den **getöteten Pkw-Insassen** aus. Über die letzten **fünf Jahre** betrachtet ist ein **Rückgang** von 323 auf 212 um **34 %** festzustellen. Für **2012** steht ein **Rückgang** von **24 %** zu Buche.
- Nicht zufriedenstellen kann hingegen die Entwicklung bei den **Radfahrern**: Gegenüber dem Jahr 2008 hat es 2012 praktisch keine Veränderung gegeben und gegenüber dem Vorjahr ist ein **Zuwachs** um **17 %** von 68 auf 81 zu konstatieren.



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 8.749 auf 7.921. Im letzten Jahr gab es einen **Rückgang um 4 %**. 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 16.633 auf 15.371 **reduziert**. Der Rückgang gegenüber 2011 beläuft sich auf 5 %, allerdings wurde das Ergebnis des Jahres 2010 verfehlt.
- Die Zahl der **verunglückten Kradfahrer** (inklusive Beifahrer) **reduzierte** sich über die letzten fünf Jahre um **14 %** von 4.429 auf **3.800**, der letztlich fast vollständig auf die Verbesserung des letzten Jahres zurückgeht. Damit wurde **2012 das beste Ergebnis seit 1990** erzielt.
- Die Zahl der **verunglückten Pkw-Insassen** hat sich über die letzten **fünf Jahre**, von dem deutlichen Rückgang im Jahr 2010 abgesehen, **kaum verändert** und bewegt sich in der Größenordnung von 39.000.



Weitere Verkehrsbeteiligungsarten (Busse, Kleintransporter und Lkw)

- Bei Verkehrsunfällen mit **Bussen** gab es **2012** - anders als in den beiden Vorjahren - wieder zwei **Getötete** zu beklagen. Die Zahl der **Verunglückten** ist im Vorjahresvergleich um **1 %** von 1.547 auf 1.528 gesunken.
- Die Zahl der bei Verkehrsunfällen **getöteten Insassen von Kleintransportern** ist im **Fünfjahreszeitraum** von 19 auf 22, im Vergleich zum Vorjahr von 16 auf 22 **angestiegen**. Die Zahl der **verunglückten Insassen von Kleintransportern** ist im Vergleichszeitraum um **2 %** von 1.605 auf 1.573 **zurückgegangen**, für **2011** ist im Vergleich zu 2010 ein **Zuwachs (7 %)** zu verzeichnen.
- Die Zahl der **getöteten Lkw-Insassen** ist letztes Jahr auf 18 gesunken, nachdem sie sich in den Jahren zuvor bei 24 bewegte. Auch bei den **Verunglücktenzahlen** gibt es Positives festzustellen: Der **deutliche Rückgang** im letzten Jahr **um 13 %** auf 1.382 stellt das **beste Ergebnis im Fünf-Jahres-Zeitraum** dar.

Unfallfolgen nach Art der Verkehrsbeteiligung

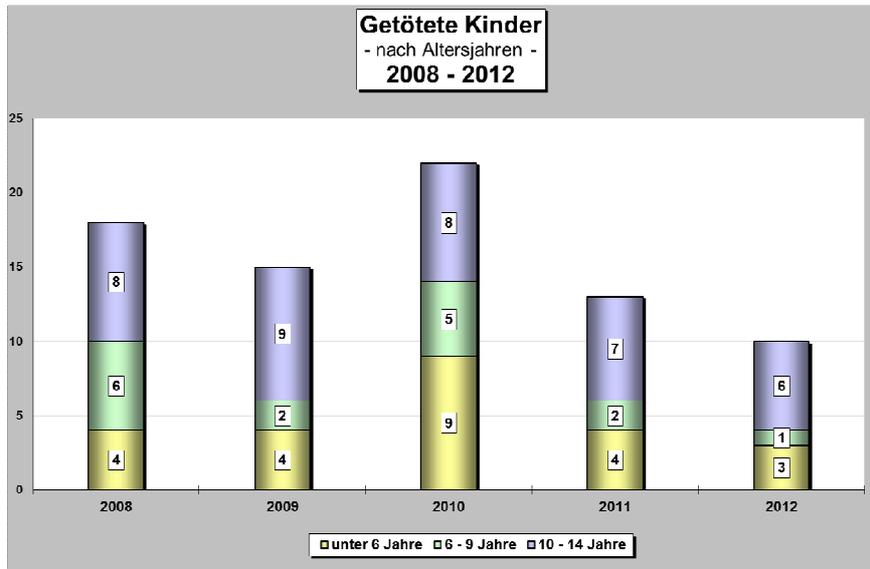
a) aktiv Beteiligte b) passiv Beteiligte c) gesamt
2008 - 2012

Beteiligungsart	Getötete					Verletzte					Verunglückte				
	2008	2009	2010	2011	2012	2008	2009	2010	2011	2012	2008	2009	2010	2011	2012
Fußgänger	127	127	94	133	105	8.622	8.451	7.559	8.152	7.816	8.749	8.578	7.653	8.285	7.921
Radfahrer	82	81	74	69	81	16.551	16.034	14.070	16.059	15.290	16.633	16.115	14.144	16.128	15.371
Motorradfahrer/Beifahrer	103	90	68	96	84	4.326	4.438	3.829	4.306	3.716	4.429	4.528	3.897	4.402	3.800
Pkw-Insassen	322	257	247	280	212	38.722	36.646	33.845	38.904	38.670	39.044	36.903	34.092	39.184	38.882
Mofa	8	8	9	5	3	2.022	1.822	1.656	1.647	1.402	2.030	1.830	1.665	1.652	1.405
Moped/Mokick	7	13	6	6	10	4.426	3.958	3.297	3.615	3.217	4.433	3.971	3.303	3.621	3.227
Klein-/Leichtkraftrad	11	3	12	8	6	1.181	1.119	950	1.104	998	1.192	1.122	962	1.112	1.004
Motorroller	4	2	4	1	2	292	281	211	235	204	296	283	215	236	206
motorisierte Zweiräder gesamt	133	116	99	116	105	12.247	11.618	9.943	10.907	9.537	12.380	11.734	10.042	11.023	9.642
Lkw-Insassen	22	24	27	25	18	1.606	1.450	1.595	1.564	1.364	1.628	1.474	1.622	1.589	1.382
Businsassen	2	4	0	0	2	1.353	1.428	1.354	1.547	1.526	1.355	1.432	1.354	1.547	1.528
gesamt	694	620	550	634	528	80.151	78.660	73.009	78.019	75.018	80.845	79.280	73.559	78.653	75.546

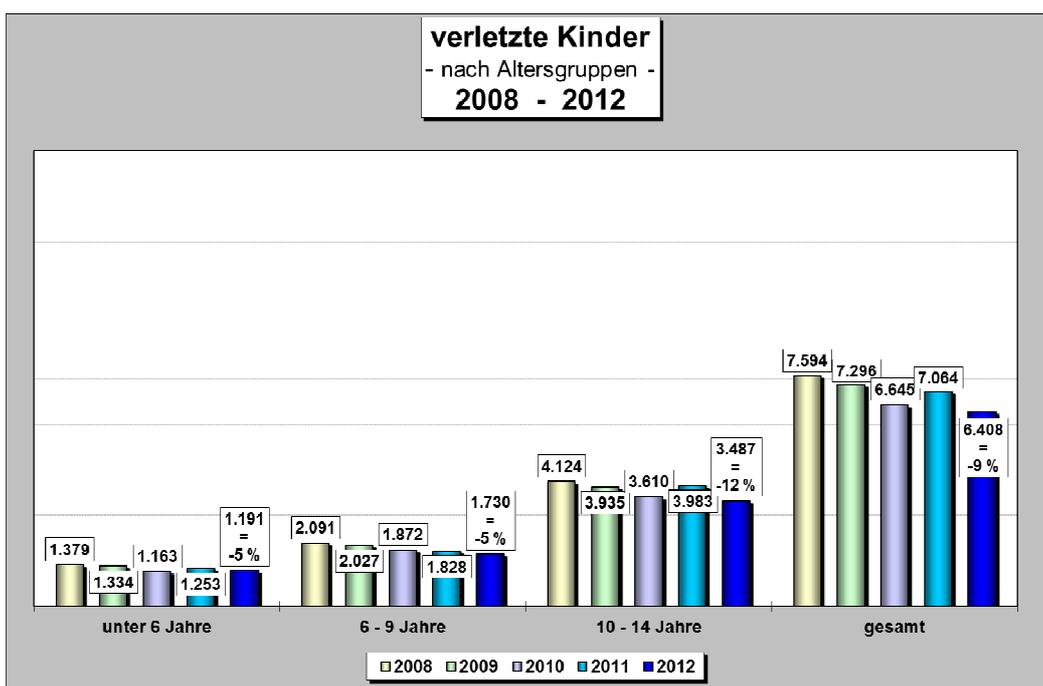
Altersgruppen

Kinder (unter 15 Jahre)

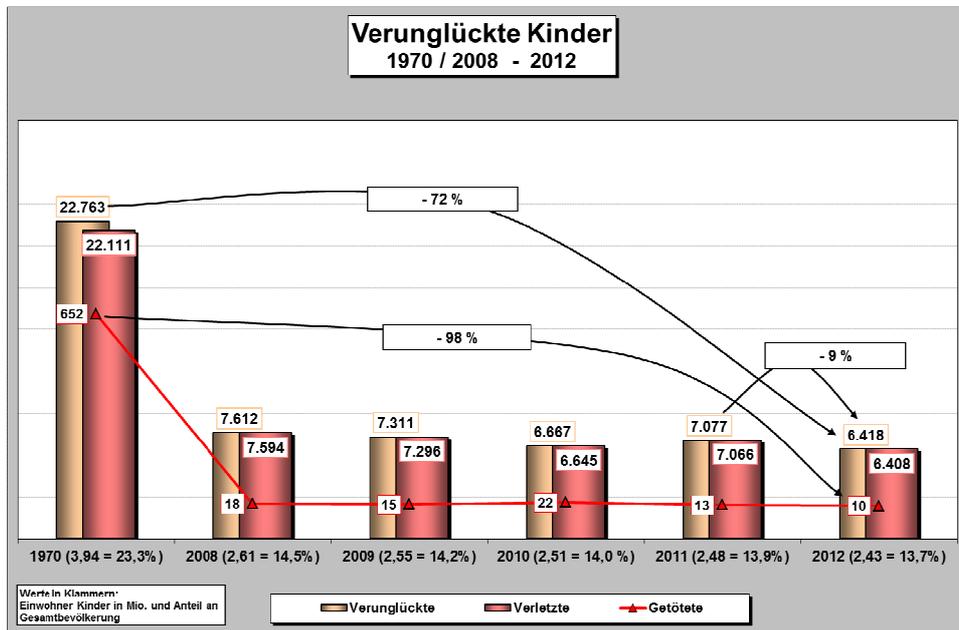
Die Zahl der **getöteten Kinder** ging im Vergleich zum Vorjahr um drei von 13 auf 10 zurück. Dies ist der **niedrigste Wert seit Einführung der Verkehrsstatistik im Jahr 1953**.



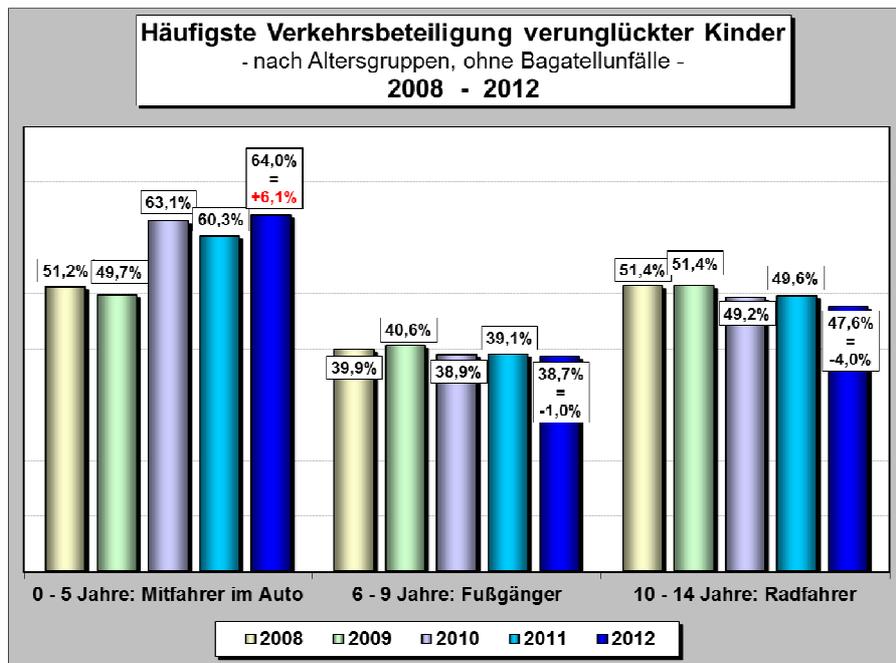
Die Zahl der **verletzten Kinder** sank seit 2008 insgesamt um **15 %** von 7.594 auf 6.408. Damit wurde 2012 der bisherige **Tiefststand** aus dem Jahr 2010 noch unterboten. 30 % aller verletzten Kinder waren Mitfahrer in Pkw, bei den unter 6-Jährigen 56 %.



Die Entwicklung bei den **verunglückten Kindern** im Langzeitvergleich zeigt die deutlichen **Rückgänge seit 1970**. Im Jahr 2012 wurde das **beste Ergebnis in über 40 Jahren** erzielt.



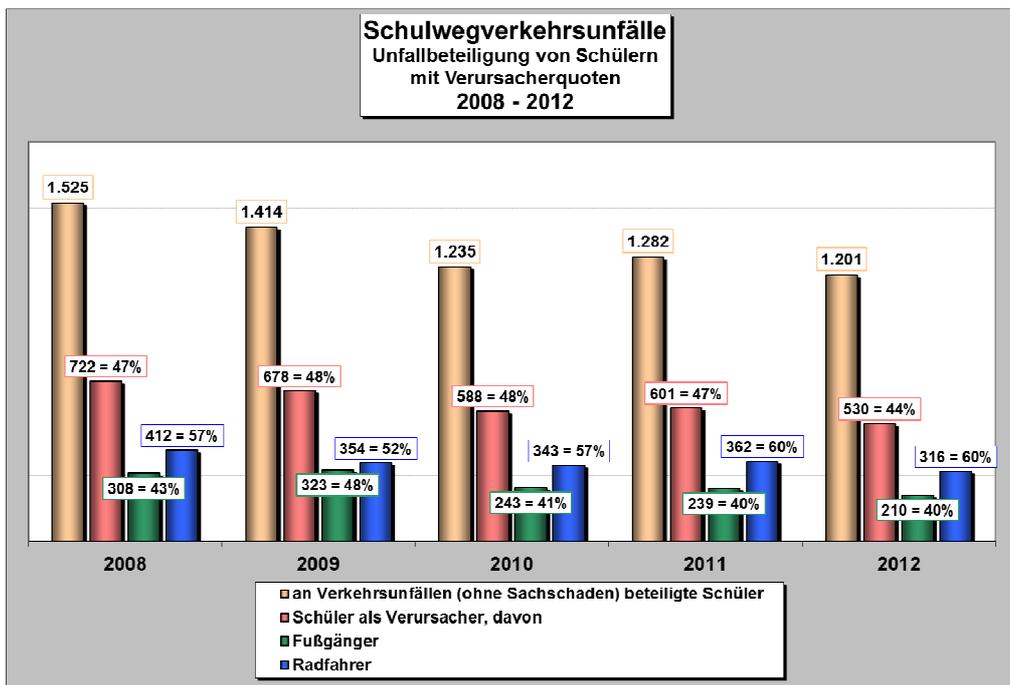
Während Kinder im **Alter bis zu 5 Jahren** am häufigsten als **Mitfahrer in Pkw** zu Schaden kommen (64 %), verunglücken **6- bis 9-Jährige** am häufigsten als **Fußgänger** (39 %). Bei den **10- bis 14-jährigen** Kindern ist das **Radfahren** am unfallträchtigsten (48 %).



Die **Verunglücktenhäufigkeit** pro 1 Mio. Einwohner von **Kindern** sank letztes Jahr um **8 %** von 2.860 auf **2.637** und damit auf 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 **21 %** von 1.525 auf 1.201 **zurückgegangen**, im letzten Jahr gab es einen **Rückgang** um **6 %**. Die Verursacherquote, also der Anteil der selbstverursachten Unfälle, ist über die Jahre gleich geblieben und bewegt sich zwischen 47 und 48 %. In den letzten beiden Jahren hat die Unfallverursachung als **Radfahrer** anteilig einen neuen **Höchstwert (60%)** und als **Fußgänger** einen **Tiefstand (40%)** innerhalb des Betrachtungszeitraums erreicht.



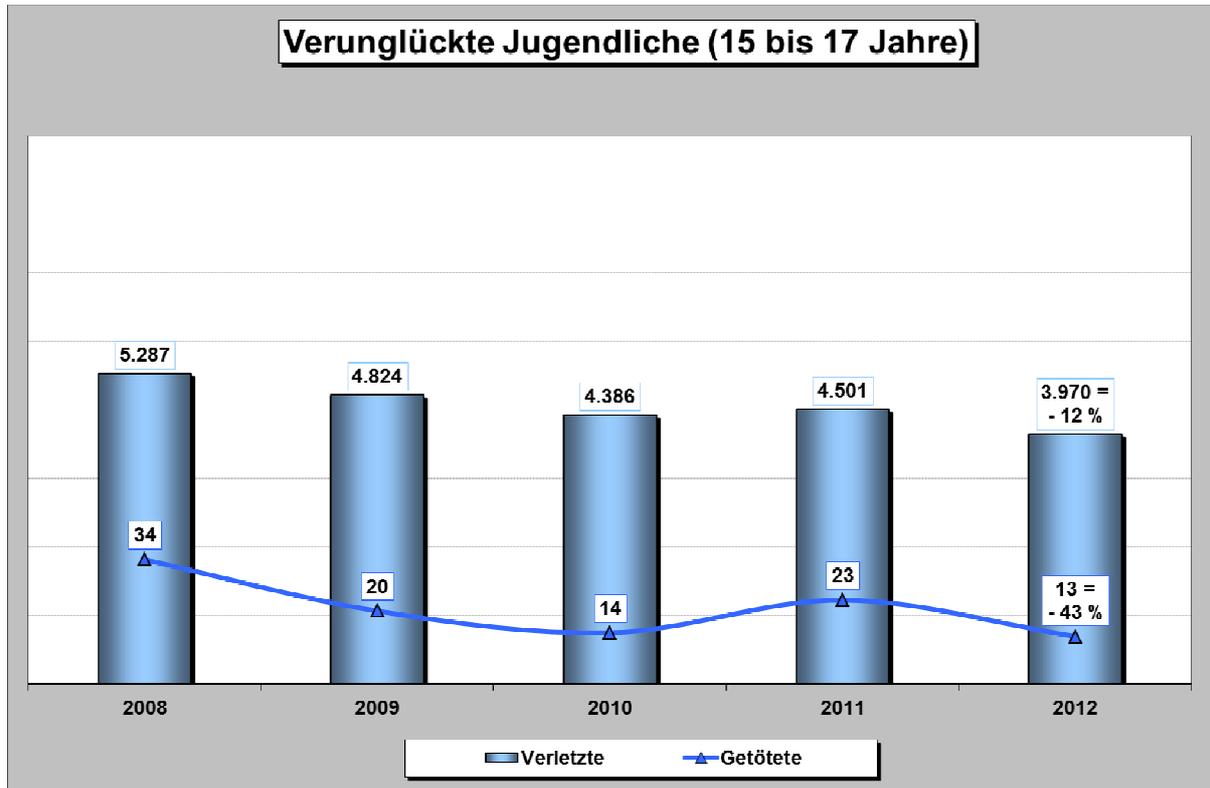
Auf Schulwegen wurden im **letzten Jahr** insgesamt **1.115 Kinder verletzt (- 6 %)**. Der Rückgang zieht sich dabei durch alle Altersgruppen. **Zwei** Kinder kamen 2012 auf dem Schulweg zu Tode, im Jahr zuvor eins.

Schulwegverkehrsunfälle
(Kinder im Alter von 6 bis 14 Jahren)
2008 - 2012

	2008	2009	2010	2011	2012	Veränderung 2011/2012 in %	Veränderung 2008/2012 in %
Verunglückte nach Alter							
6 - 9 Jahre	270	265	229	233	207	-11,16	-23,33
10 - 14 Jahre	1.126	1.042	938	956	910	-4,81	-19,18
6 - 14 Jahre	1.396	1.307	1.167	1.189	1.117	-6,06	-19,99
Verletzte	1.394	1.306	1.164	1.188	1.115	-6,14	-20,01
Getötete	2	1	3	1	2	100,00	0,00

Jugendliche (15 bis 17 Jahre)

Die Zahl der **getöteten 15- bis 17-Jährigen** hat sich in den letzten **fünf Jahren** von 34 auf 13 reduziert (- 62 %), im Vergleich zum Vorjahr beträgt der **Rückgang 43 %**.



Die Zahl der **verletzten 15- bis 17-Jährigen** ging in den letzten **fünf Jahren** insgesamt um **25 %** von 5.287 auf 3.967 **zurück**, 2012 betrug der **Rückgang 12 %**. Damit wurde bei verletzten und getöteten Jugendlichen das bisher niedrigste Ergebnis der letzten zehn Jahre erzielt.

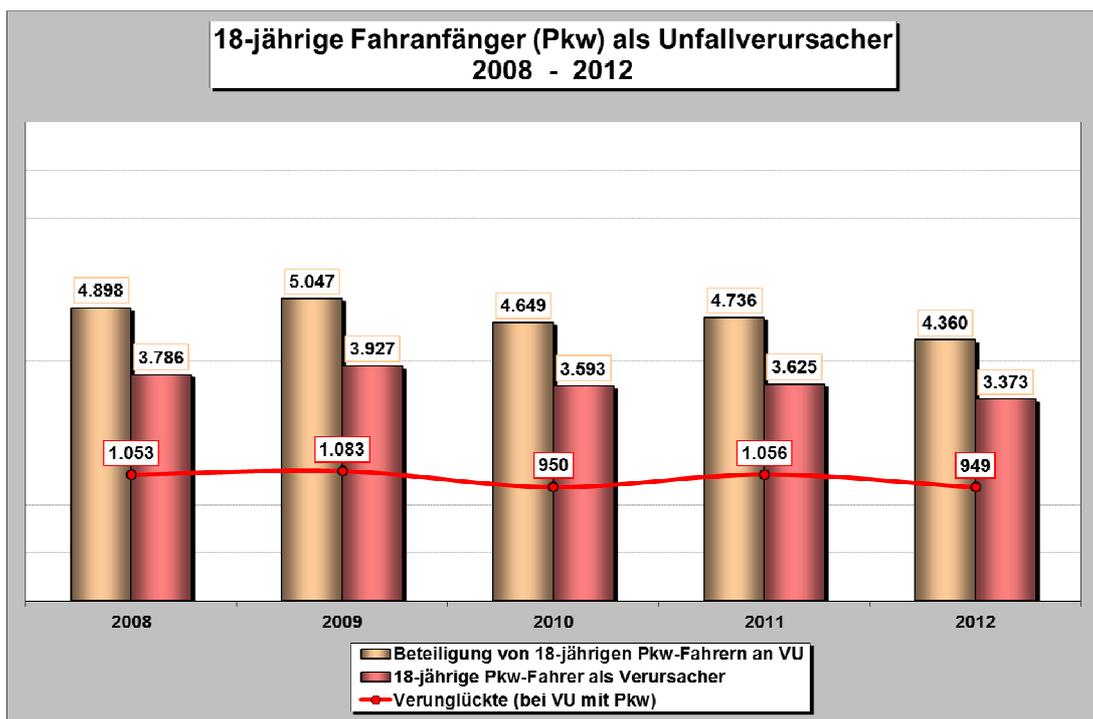
Die **Verunglücktenhäufigkeit** pro 1 Mio. Einwohner von **15- bis 17-Jährigen** hat sich in den letzten fünf Jahren um 17 % und **2012 um 11 %** von 7.803 **auf 6.967 reduziert**. Sie ist damit jedoch mehr als **doppelt so hoch wie diejenige von Kindern und Senioren**.

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 12 auf 10**. Die Zahl der **verletzten Fahranfänger** ist im Vergleichszeitraum um **10 %** von 1.047 auf 939 gesunken. Auch hier sind in den letzten Jahren Schwankungen in der Größenordnung von 10 % zu konstatieren und 2012 wurde ein Rückgang in diesem Umfang erreicht.

Die Zahl der **18-jährigen Pkw-Fahrer als Unfallverursacher sank seit 2008** um **11 %** von 3.786 auf 3.373, im Vergleich zu 2011 steht ein **Rückgang um 7 %** zu Buche.

Die Zahl der **Verkehrsunfälle**, an denen **18-jährige Pkw-Fahrer beteiligt** waren, **sank** seit 2008 ebenfalls um **11 %** von 4.898 auf 4.360. Die guten Ergebnisse aus dem Jahr 2010 konnten damit nochmals verbessert werden.

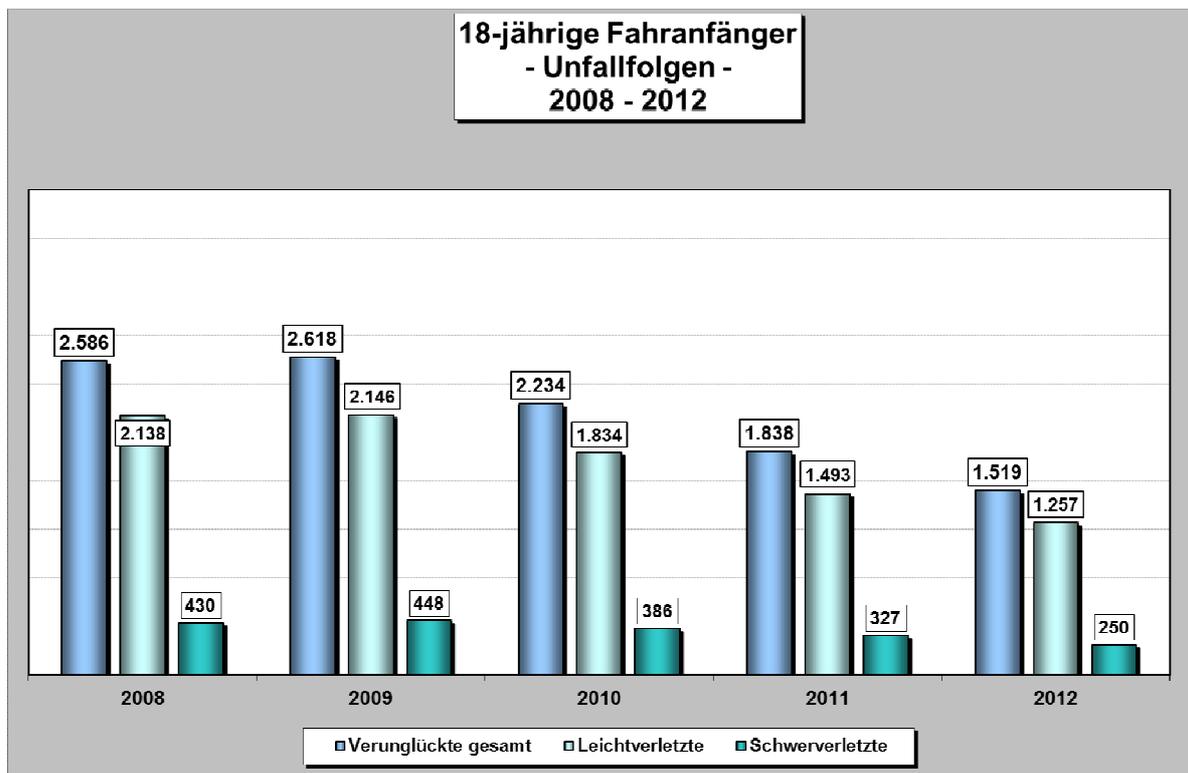


Mit Blick auf die rückläufigen Beteiligungs- und Verursacherzahlen von 18-jährigen Fahranfängern ist bemerkenswert, dass sich die Relation zwischen den beiden Größen über die Jahre praktisch nicht verändert hat: 2008 betrug sie 77,3 %, im letzten Jahr 77,4 %. Somit werden von den **Fahranfängern** nach wie vor gut **drei Viertel aller Verkehrsunfälle mit Pkw**, an denen sie beteiligt sind, auch **verursacht**.

Bei der **Hauptunfallursache Geschwindigkeit** ist im Vergleich zu 2011 bei 18-jährigen Fahrern (Pkw) ein **Zuwachs** der Fallzahlen um **4 %** festzustellen. Bei der **Ursache Alkohol/Drogen** ist ein **Anstieg um 11 %** zu konstatieren.

Im **Fünffjahreszeitraum** steht bei der Ursache Geschwindigkeit allerdings ein **Rückgang um 19 %** und bei **Alkohol/Drogen** ein **Zuwachs** um lediglich **1 %** zu Buche.

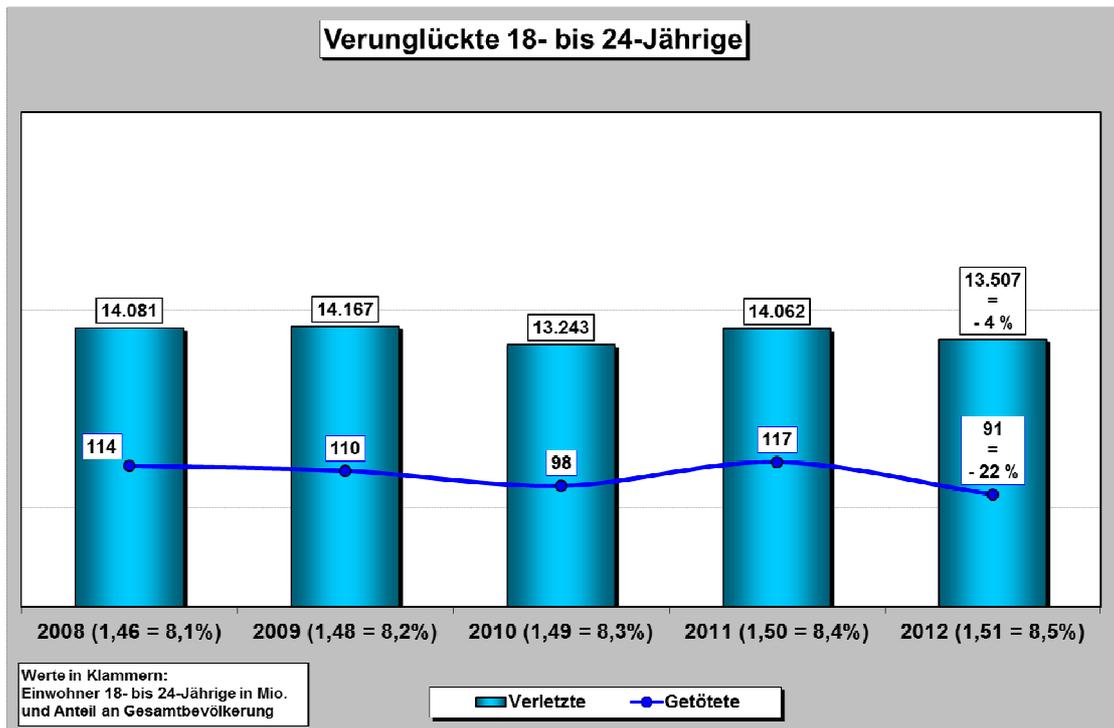
Die **Verletztenszahlen** insgesamt (alle Verkehrsbeteiligungen) sind bei den **18-Jährigen** deutlich zurückgegangen. **Seit 2008** summiert sich der **Rückgang** auf **41 %** (von 2.568 auf 1.507), dies gleichermaßen deutlich bei **Schwer- und Leichtverletzten**. Im letzten Jahr betragen die Rückgänge **24 %** bei den **Schwer-** und **16 %** bei den **Leichtverletzten**.



Die **Verunglücktenhäufigkeit** pro 1 Mio. Einwohner von **18-jährigen Fahrern** fiel innerhalb der letzten **fünf Jahre** insgesamt um **39 %** und letztes Jahr um **16 %** von 1.225 auf 749 und damit auf den **tiefsten Stand seit 1990**.

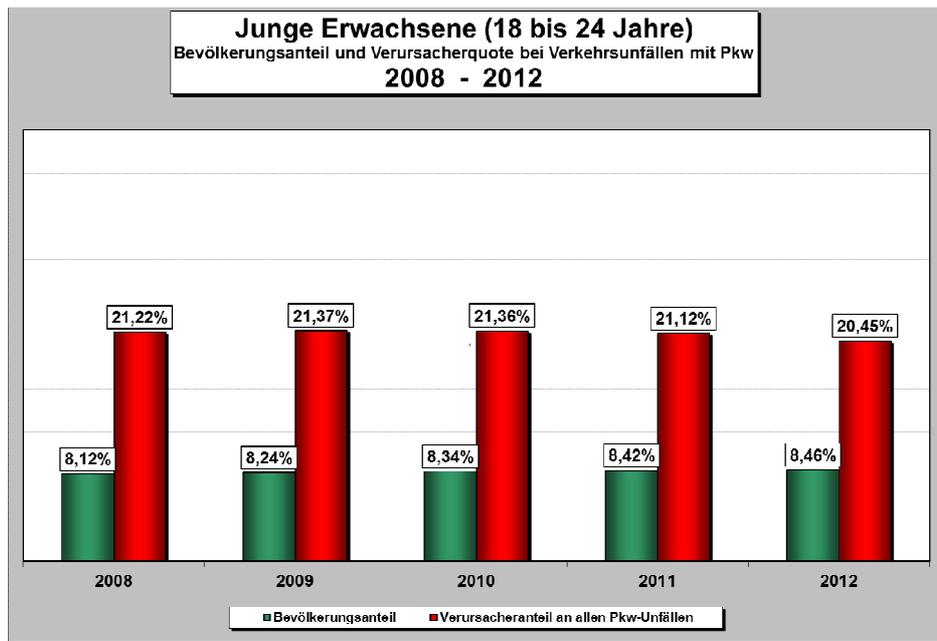
18- bis 24-Jährige (Junge Erwachsene)

Die Zahl der **getöteten 18- bis 24-Jährigen** hat sich in den letzten **fünf Jahren** um **15 %** von 137 auf 117 reduziert. **96** Junge Erwachsene (2010 = 71) wurden als **aktive Verkehrsteilnehmer** getötet, dies entspricht einem **Anstieg um 35 %**. Bei den **Mitfahrern** gab es einen **Rückgang** von 27 auf 21.

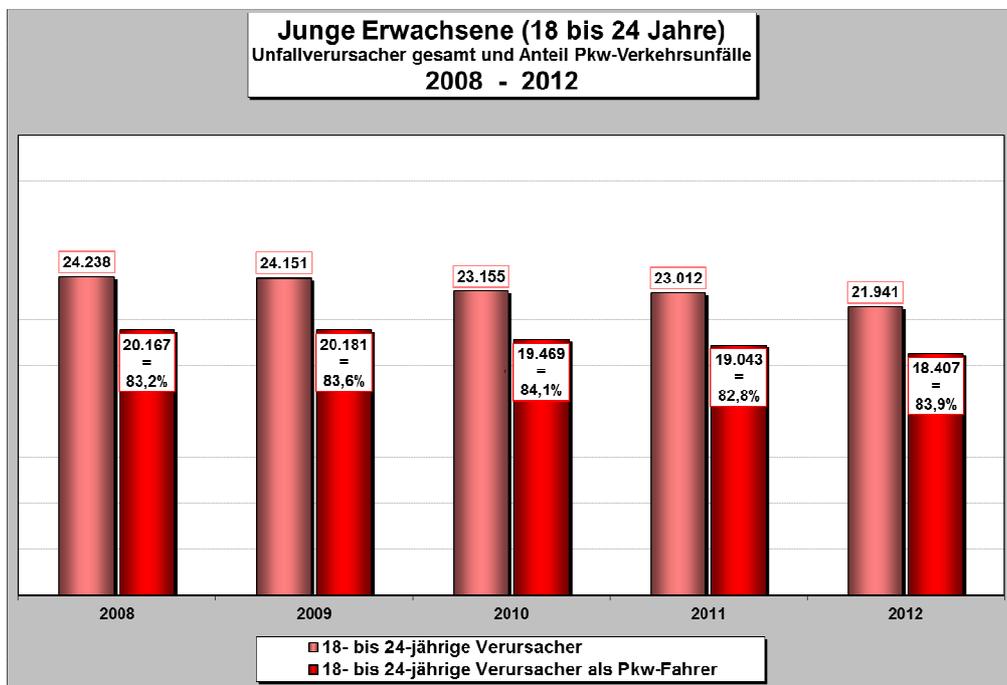


Die Zahl der **verletzten 18- bis 24-Jährigen** ging in den letzten **fünf Jahren** um **5 %** von 14.175 auf 13.507 **zurück**, bei den **Schwerverletzten** betrug der **Rückgang 4 %**. Im **letzten Jahr** gab es einen **Rückgang um 4 %**, bei den **Schwerverletzten** um **10 %** und den **Leichtverletzten** um **3 %**.

Junge Erwachsene haben in NRW einen **Bevölkerungsanteil** von gut **8 %**, treten aber bei **mehr als 18 % aller Verkehrsunfälle als Verursacher in Erscheinung**. Noch deutlicher fällt diese Diskrepanz bei Verkehrsunfällen mit Pkw aus: Seit dem Jahr 2008 verursachen Junge Fahrer rund **21 % aller Pkw-Unfälle**. Diese Relation entwickelte sich in den letzten drei Jahren allerdings **leicht rückläufig**: Der Bevölkerungsanteil steigt bei sinkender Verursacherquote.



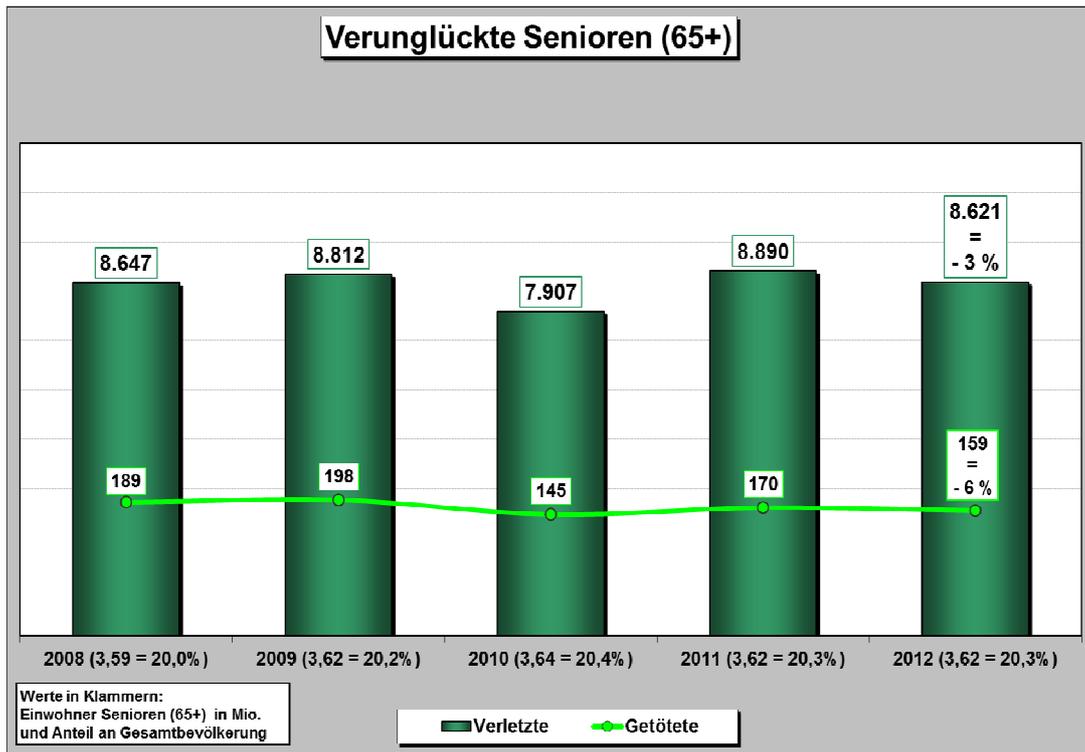
Von den im letzten Jahr 32.829 **aktiv** an Verkehrsunfällen **beteiligten** Jungen Erwachsenen waren insgesamt 21.941 **Unfallverursacher (67%)**, gegenüber dem Vorjahr ein **Zuwachs** von **1 %**. Von diesen 21.941 verursachten Unfällen waren 18.407 **Pkw-Unfälle**, dies entspricht einer **Quote von fast 84 %**, im Jahr zuvor lag sie bei 83 %.



Die **Verunglücktenhäufigkeit** pro 1 Mio. Einwohner von **Jungen Erwachsenen sank** letztes Jahr um **5 %** von 9.433 auf **9.005**. 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 **16 %**, letztes Jahr um **6 %** auf 159. Der bisherige Tiefststand des Jahres 2010 wurde damit allerdings nicht erreicht. Ein ähnliches Bild zeigt sich bei den **verletzten Senioren**: Dem deutlichen Zuwachs im Jahr 2011 folgte letztes Jahr ein eher moderater Rückgang in Höhe von 3 %.



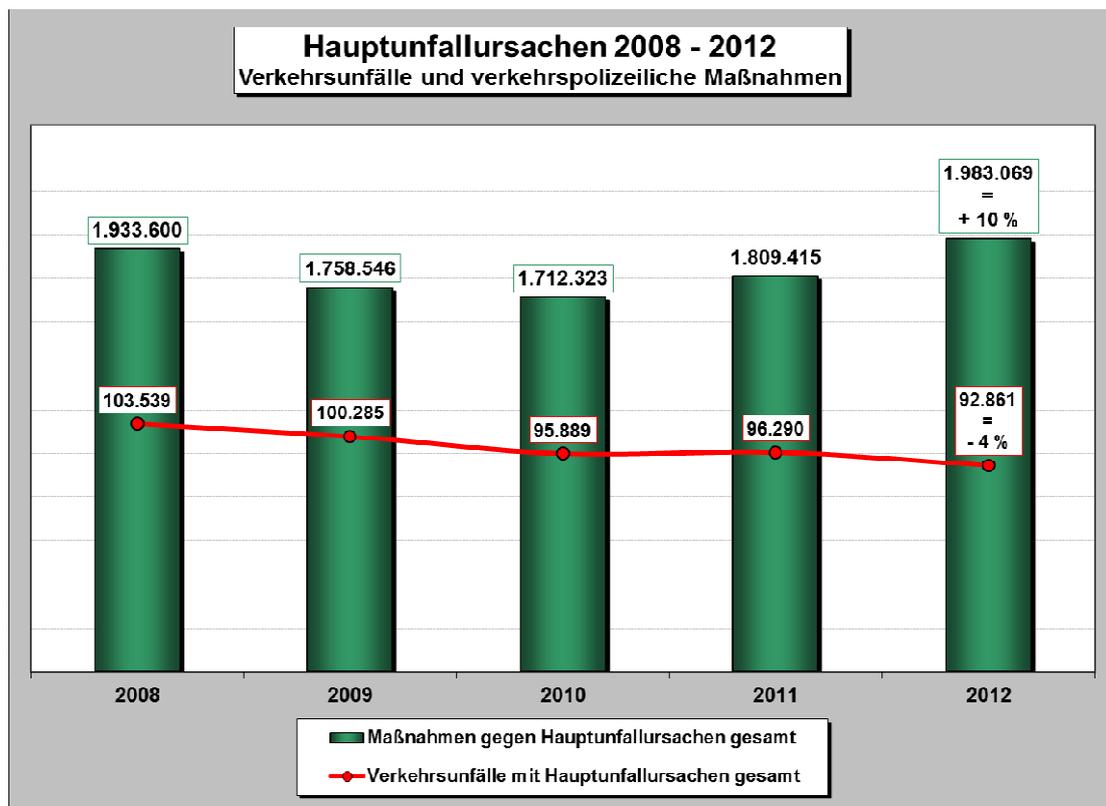
Die häufigsten **Unfallursachen** bei den Senioren waren 2012 wie in den Vorjahren „**Fehler beim Wenden oder Rückwärtsfahren**“, „**Nichtbeachten von Vorfahrtszeichen**“ und „**Fehler beim Abbiegen**“.

Ältere Menschen **verunglückten auch 2012** nach wie vor am häufigsten als **Radfahrer (31 %)** und als **Pkw-Fahrer (27 %)**.

Die **Verunglücktenhäufigkeit** pro 1 Mio. Einwohner lag 2012 bei den **Senioren** mit **2.425** 3 % unter dem Vorjahreswert von 2.503 und verharrt über die letzten fünf Jahre noch unterhalb des Häufigkeitsniveaus bei den Kindern.

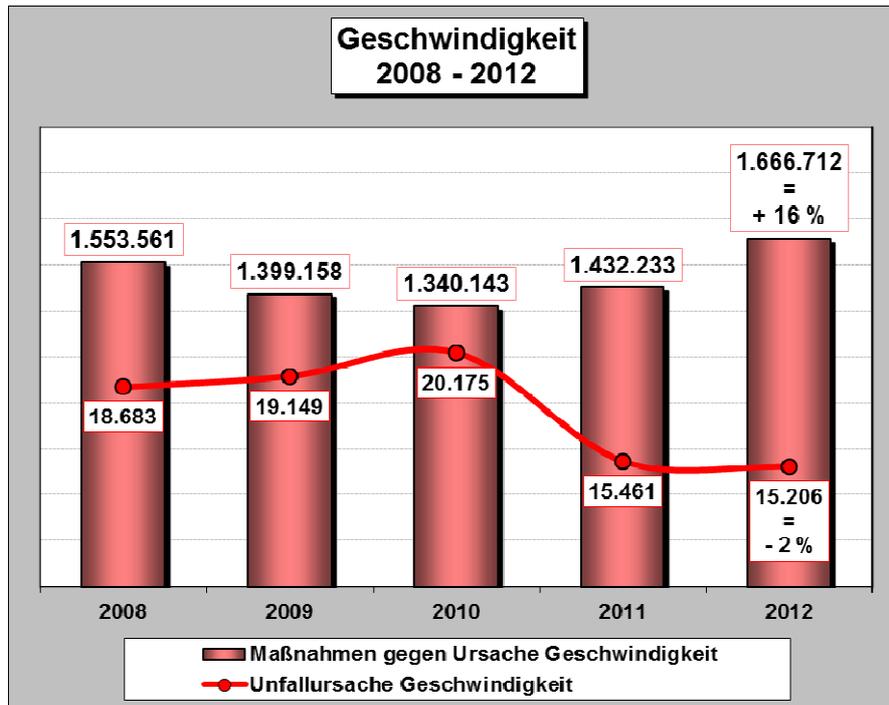
Hauptunfallursachen und verkehrspolizeiliche Maßnahmen

Die Zahl der **Unfälle mit Hauptunfallursachen** ging **seit 2008** insgesamt um **10 %** von 103.539 auf 92.861 **zurück**, davon **4 %** 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 **3 %** von 1.933.600 auf 1.983.069, allein **im letzten Jahr** konnte sie um **10 %** gesteigert werden.

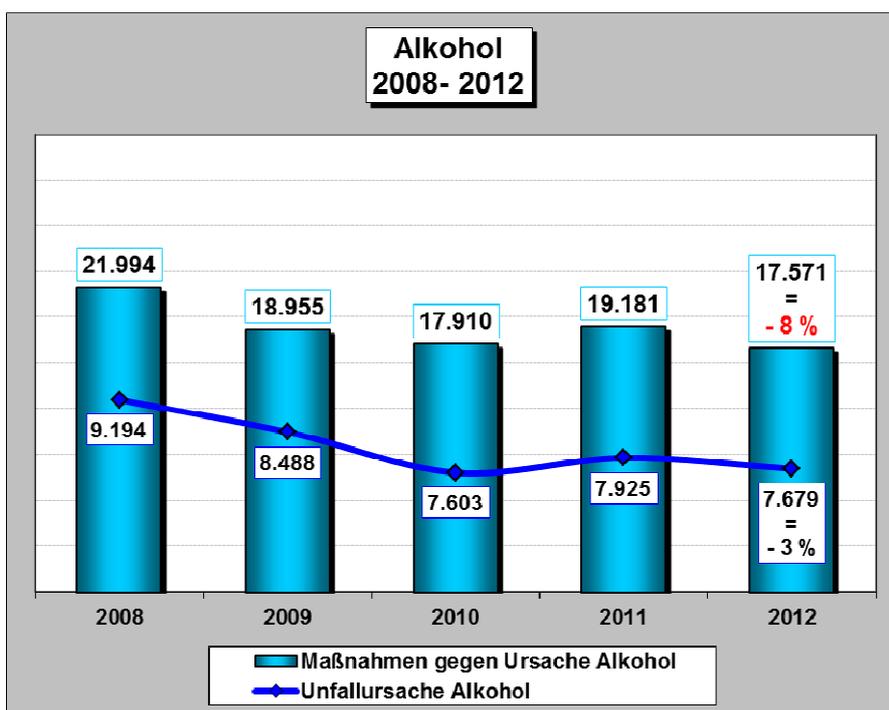


Betrachtet man die Einzelursachen, zeigt sich folgender Verlauf:

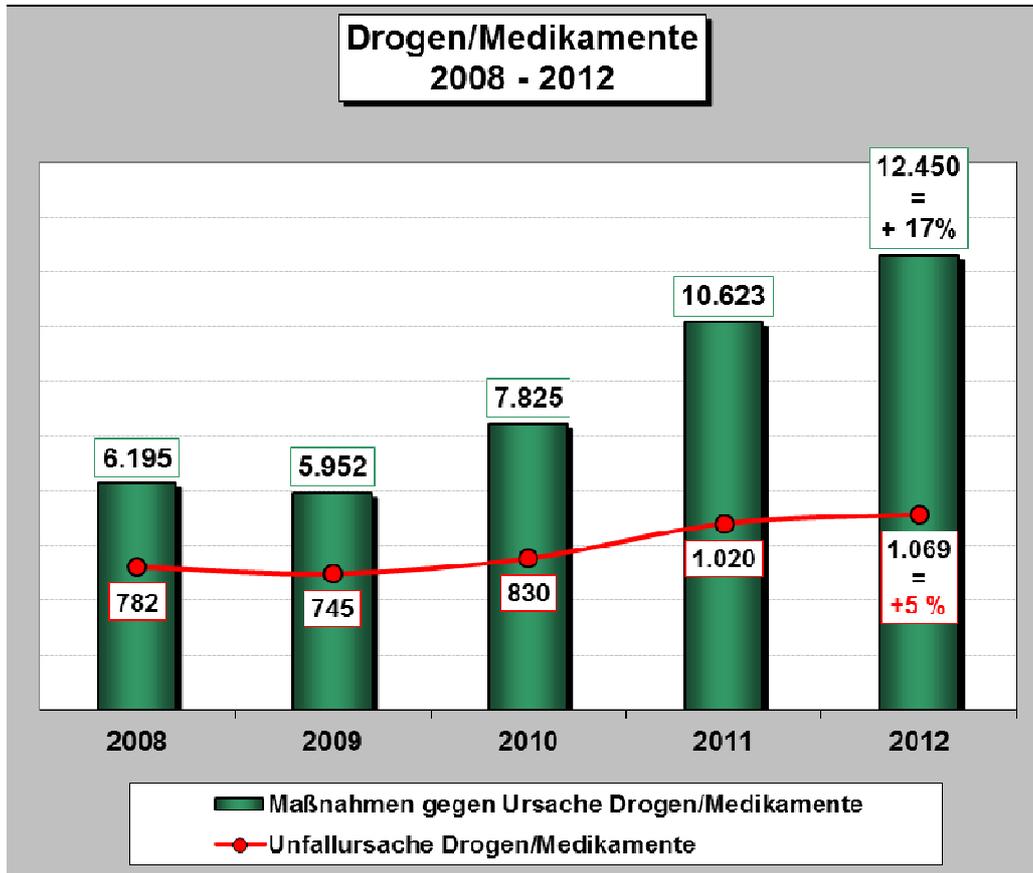
Bei der Ursache „**Geschwindigkeit**“ konnte der bisherige Tiefstand aus dem Jahr 2011 um weitere **2 %** auf 15.206 unterboten werden. Dies wurde u.a. durch eine **16 %ige Steigerung der Maßnahmen** gegen diese Ursache **auf 1.666.712** erreicht.



Bei der Ursache **"Alkohol"** hingegen ging die Zahl der Unfälle letztes Jahr **um 3 %** auf 7.679 **zurück** - bei gleichzeitigem Rückgang der Maßnahmen um 8 % auf 17.571. 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.



Deutliche **Zuwächse** (17 %) gab es letztes Jahr wiederum bei der Ursache „**Drogen/Medikamente**“, bei gleichzeitigem **Anstieg** der **Maßnahmen um 5 %**. Auch über den **Fünf-Jahres-Zeitraum** sind beträchtliche Zuwächse (**101 %**) bei den **Ursachen** und den **Maßnahmen (37 %)** zu konstatieren.



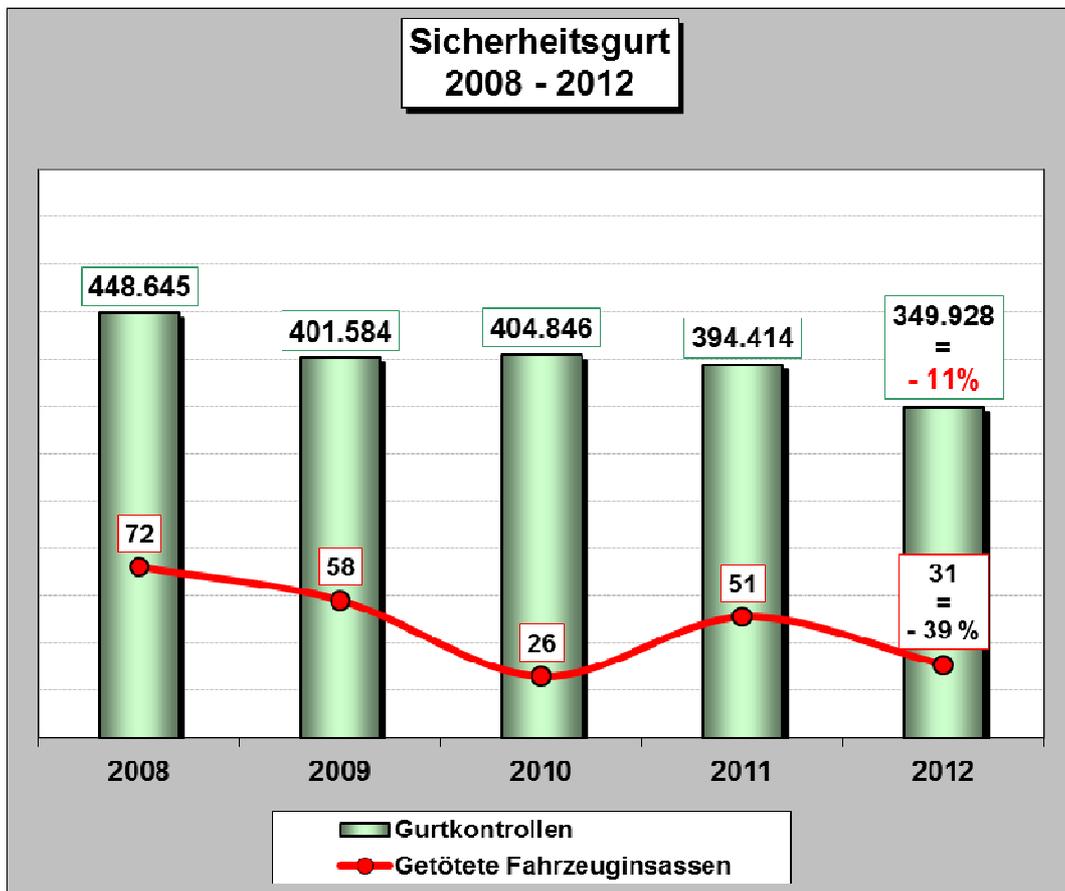
Als Erklärung für dieses Phänomen kommen im Wesentlichen seit dem Jahr 2010 erheblich **verbesserte Detektionsmöglichkeiten** der Polizei NRW in Form von **Drogenvortestgeräten** für Speichel und Urin in Betracht. Daraus resultiert eine Verbesserung bei der Aufdeckung des Dunkelfeldes.

Bei den **1.069 Unfällen** im Jahr 2012 (1 % aller Verkehrsunfälle mit Hauptursachen) unter Einwirkung von **Drogen/Medikamenten verunglückten 444 Personen**, das waren **8 % (- 36) weniger** 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 39 % von 51 auf 31 reduziert. Im Jahr **2008** waren noch 72 Menschen Opfer des Nichtanlegens des Sicherheitsgurtes geworden, was in fünf Jahren einem **Rückgang von 57 %** entspricht.



Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort

Die Zahl der **Verkehrsunfälle mit „Flucht“** hat **seit 2008** insgesamt um **6 %** auf 115.846 **zugenommen**. Im **letzten Jahr** ging sie um **3 % zurück**.

Die **Aufklärungsquote** sank von 47,2 % im Jahr 2008 auf **45,6 %** im letzten Jahr, 2011 hatte sie bei 46,6 % 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 **12 % zurück** und andererseits **stieg** die **Aufklärungsquote** von 63,1 % im Jahr 2008 auf **67,4 %** im **letzten Jahr**.

Am deutlichsten werden die Zusammenhänge zwischen Unfallschwere und Entdeckungsrisiko bei **Fluchtunfällen mit Getöteten**. Der **Rückgang** der **Fallzahlen** von **21 auf 14** geht einher mit einer von **72 %** auf **93 %** gesteigerten **Aufklärungsquote**.

Autobahnen

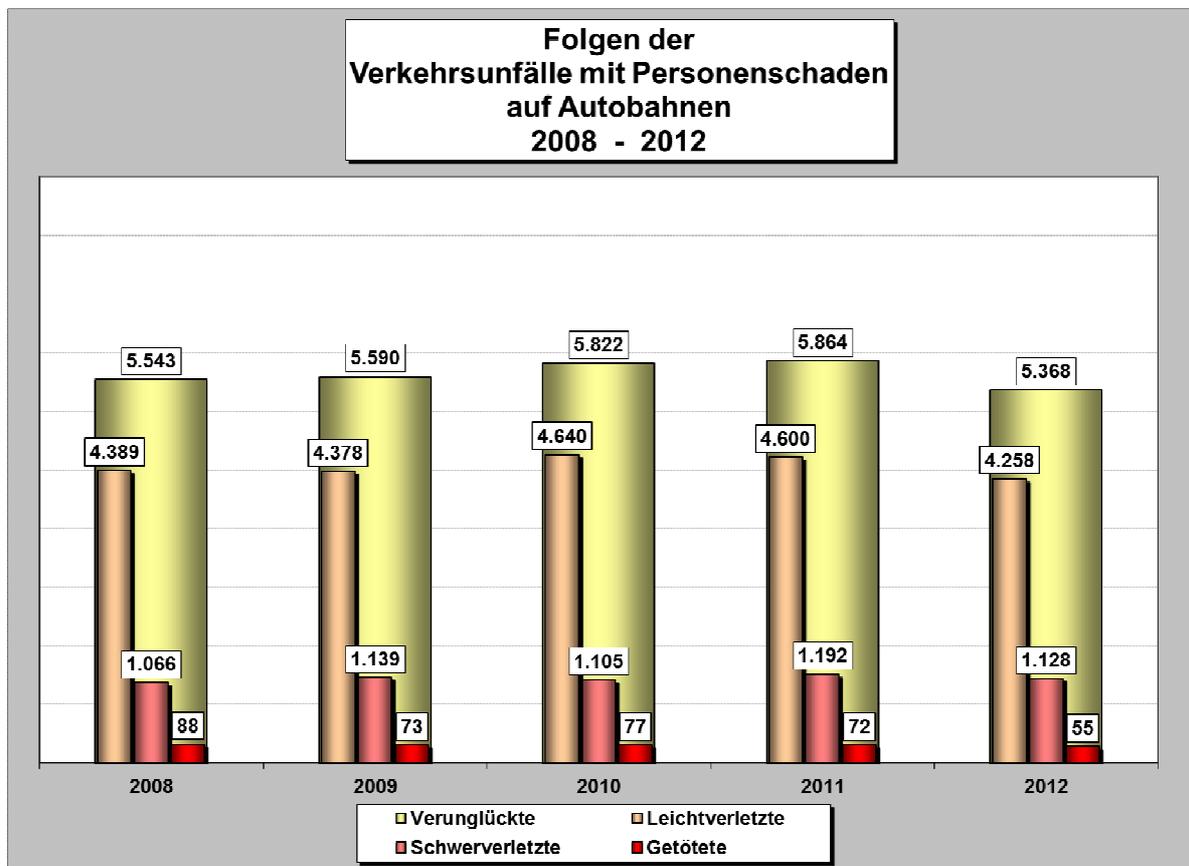
Seit 2008 sank auf den Autobahnen die Zahl aller **Verkehrsunfälle** um **3 %** auf 36.343, im Vergleich zum Vorjahr betrug der Rückgang **1 %**.

Die Zahl der **Verunglückten** ging in den letzten **fünf Jahren** um **3 %** auf 5.368 **zurück**, letztes Jahr **sank** sie - nach dem deutlichen Zuwachs der beiden Vorjahre - um **8 %**.

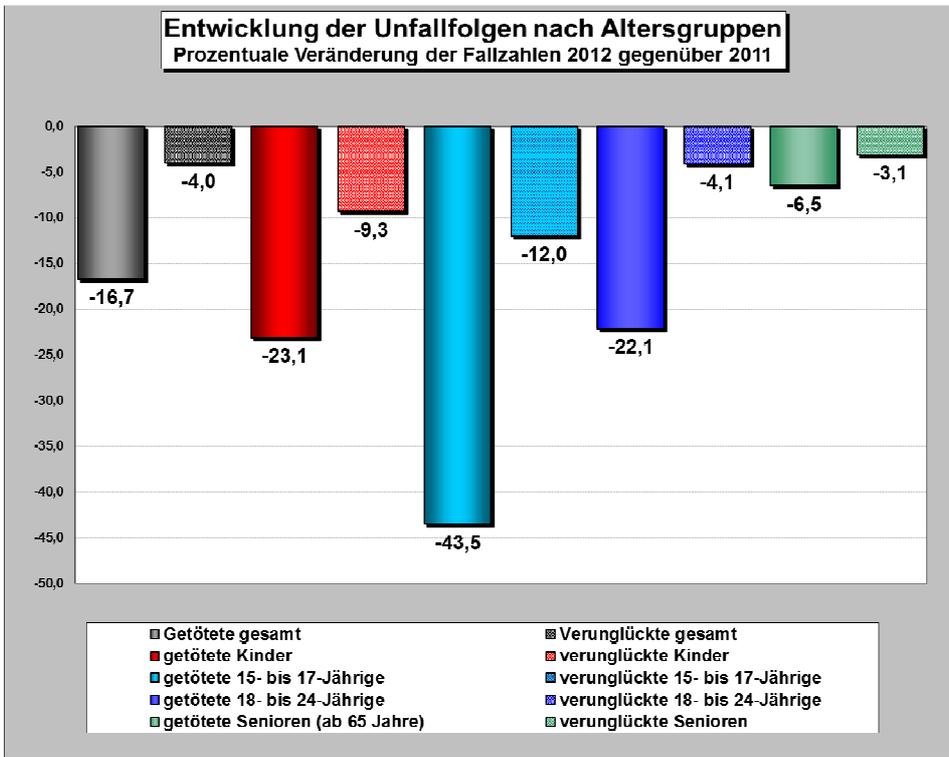
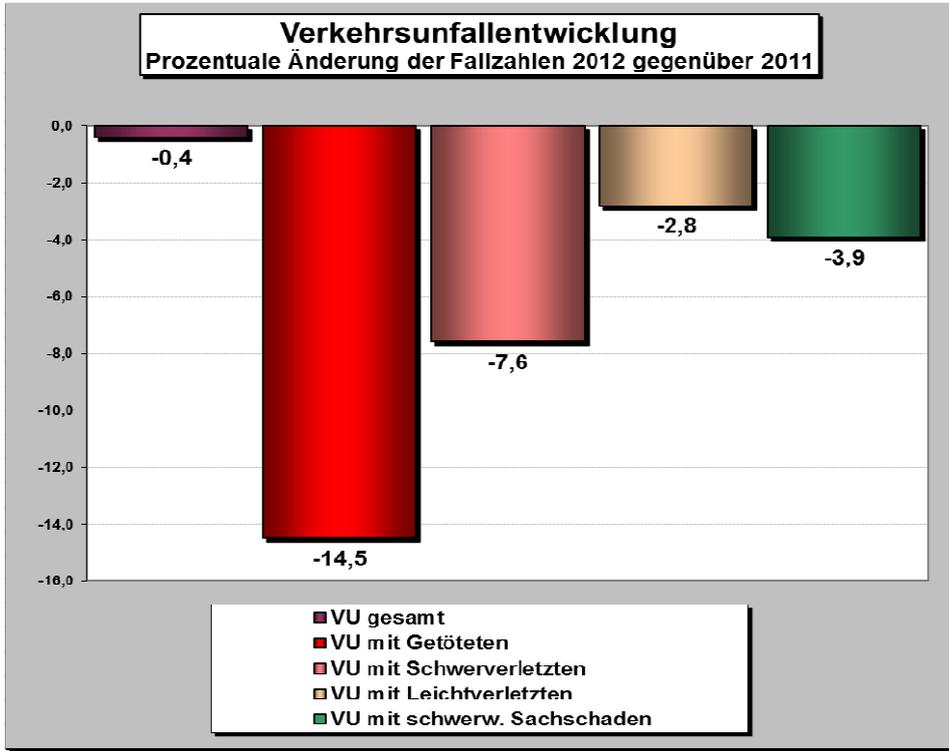
Bei den **Schwerverletzten** gab es in **fünf Jahren** einen **Rückgang** um **6 %** auf 1.128, gegenüber dem **Vorjahr** um **5 %**.

Die Zahl der **Verkehrstoten** **reduzierte** sich im Fünf-Jahres-Zeitraum um **38 %** auf 55, davon alleine **24 %** im **letzten Jahr**.

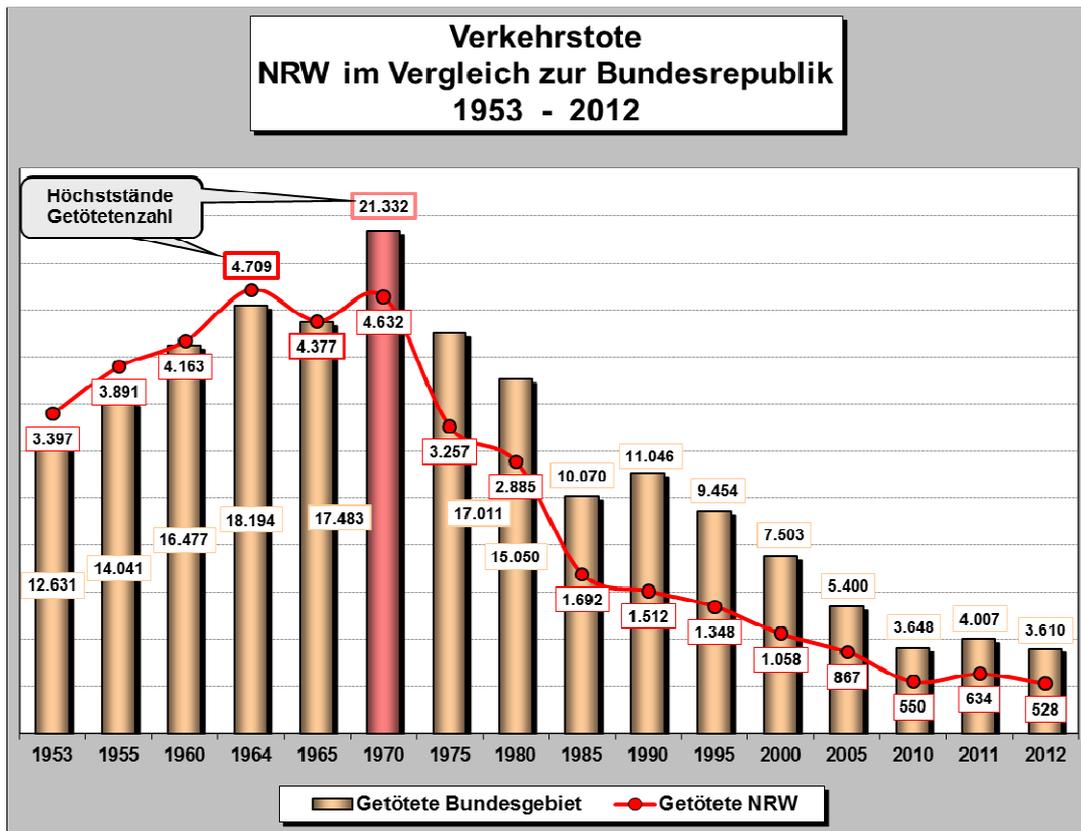
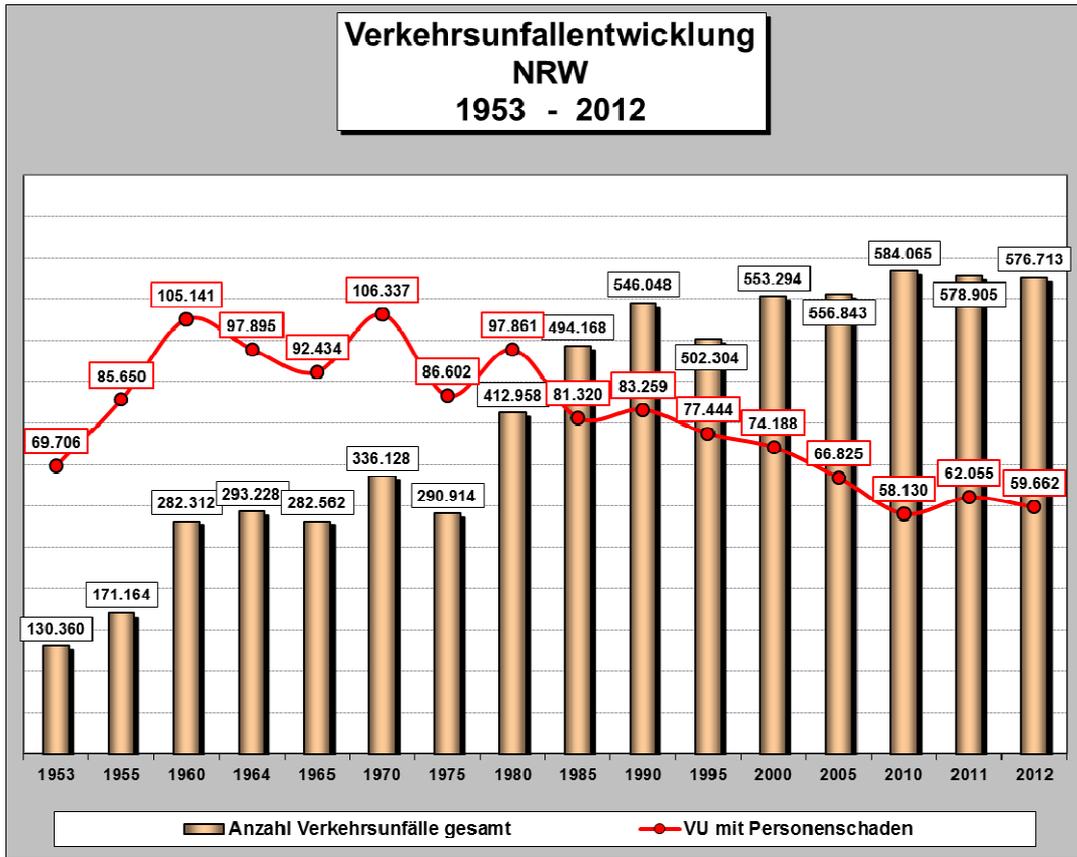
Die **Autobahnen in NRW** gehören nach wie vor zu den **sichersten Straßen im Land!**



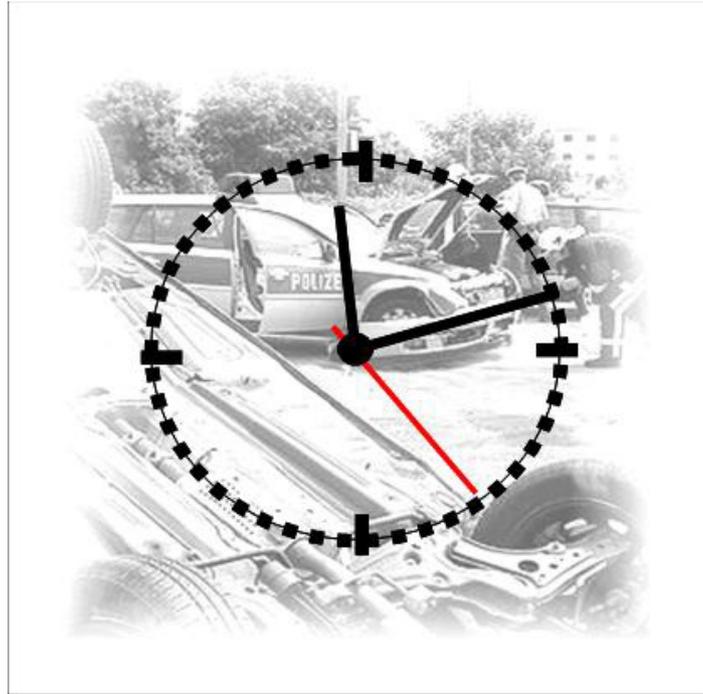
Unfallentwicklung nach Kategorien und Altersgruppen



Zeitreihen



Unfalluhr



2012 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 33 (33) Minuten ein verunglückter Radfahrer
- Ø alle 39 (37) Minuten ein verunglückter 18- bis 24-Jähriger
- Ø alle 60 (58) Minuten ein verunglückter Senior (ab 65 Jahre)
- Ø alle 82 (74) Minuten ein verunglücktes Kind
- Ø alle 98 (91) Minuten ein Verunglückter auf der Autobahn
- Ø alle 132 (116) Minuten ein verunglückter 15- bis 17-Jähriger
- Ø alle 17 (14) Stunden ein Verkehrstoter

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