



**Kreispolizeibehörde
Siegen-Wittgenstein
Direktion Verkehr**

Tel.:0271 / 7099 - 5010

- Langfassung -

**Pressebericht zur
Verkehrsunfallentwicklung 2017
im Kreis Siegen - Wittgenstein**

(ohne Bundesautobahn)

Inhaltsverzeichnis

1	ÜBERSICHT	3
2	ALLGEMEINE VERKEHRSUNFALLENTWICKLUNG	5
3	UNFALLURSACHEN	6
4	ALTERSGRUPPEN	8
4.1	Kinder (bis 14 Jahre)	8
4.2	Jugendliche (15 - 17 Jahre)	10
4.3	Junge Erwachsene (18 - 24 Jahre)	12
4.4	Senioren (65 Jahre und älter)	13
5	ANALYSE DER VERKEHRSARTEN	15
5.1	PKW-Fahrer bzw. Insassen	15
5.2	Motorisierte Zweiradfahrer	16
5.3	Fahrradfahrer	18
5.4	Fußgänger	19
6	SONSTIGES	20
6.1	Entwicklung im Bereich Verkehrsunfallfluchten	20
6.2	Vergleich zur landesweiten Entwicklung	21

1 ÜBERSICHT

In der Verkehrsunfallstatistik wird eine Vielzahl von Daten rund um den Verkehrsunfall erfasst. Sie ermöglicht eine Aussage darüber, wie viele Verkehrsunfälle sich in einem bestimmten Zeitraum in einem bestimmten Raum ereignet haben. Sie ermöglicht darüber hinaus Angaben, wie viele Personen und in welcher Weise sie von den Unfällen betroffen waren.

Daher spiegeln die statistischen Daten das Sicherheitsgefühl der Bevölkerung- die Angst vor schwerwiegenden Verkehrsunfällen und den sich daraus ergebenden Folgen.

Neben der Kriminalitätsbekämpfung und der Bewältigung von polizeilichen Einsätzen gehört die Verkehrsunfallbekämpfung daher zu den wesentlichen Aufgaben der Polizei.

Ziel ist es, zu einer kontinuierlichen Reduzierung von Verkehrsunfällen und zur Minderung von schweren Folgen beizutragen.

Dazu setzt die Kreispolizeibehörde Siegen-Wittgenstein insbesondere örtliche, zeitliche und zielgruppenorientierte Schwerpunkte und verbindet dabei konsequente Repression mit nachhaltiger Prävention.

Grundlage für die Planung, Durchführung, aber auch für die Bewertung dieser Maßnahmen ist die Analyse der Verkehrsunfallentwicklung.

Für die Entwicklung im Jahr 2017 ergeben sich folgende zentralen Aussagen:

- ☺ **Insgesamt ist in Siegen-Wittgenstein sowohl die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschäden (- 6 / - 1 %) als auch die Anzahl der verunglückten Personen (- 55 / - 6 %) rückläufig.**
- ☺ **Die Anzahl der bei Verkehrsunfällen verunglückter Kinder (- 22 / - 28 %), Jugendlicher (- 8 / - 13 %), junger Erwachsener (- 8 / - 4 %) sowie Senioren (- 19 / - 16 %) ging zurück. Somit ist bei allen vier wichtigen Zielgruppen eine positive Unfallentwicklung festzustellen.**
- ☹ **Die Anzahl der Verkehrsunfalltoten stagnierte (4 Unfalltote).**
- ☹ **Unfälle unter Beteiligung von Motorradfahrern stagnieren auf erhöhtem Niveau; zwei junge Motorradfahrer sterben.**

- ⊖ Die Anzahl der Verunglückten von Unfällen, die durch Alkoholkonsum verursacht wurden, stieg massiv um 88 % (+ 15 Verletzte) an.
- ⊖ Die Anzahl von Verkehrsunfällen unter Beteiligung von sogenannten Pedelecs (im Volksmund E-Bike, Fahrräder mit Motorunterstützung bis max. 25 km/h) stieg gravierend an; ebenso da Anzahl der hierbei verletzten Personen (+ 9 / + 150 %).

Kernpunkte der Unfallbilanz und deren Konsequenzen:

- ⇒ Der Kreis Siegen-Wittgenstein gehört nach wie vor zu den landesweit sichersten Regionen.
- ⇒ „Geschwindigkeit“ ist und bleibt die bedeutsamste Unfallursache bei folgenreicheren Unfällen. Daher werden an Brennpunkten und flächendeckend weiterhin kontinuierlich Geschwindigkeitskontrollen durchgeführt, um das Geschwindigkeitsniveau zu senken und dadurch Leben zu retten.
- ⇒ Die Anzahl von Verkehrsunfällen mit Verletzten, die unter Einfluss von Alkohol und Drogen verursacht wurden, steigt an. Durch enthemmte und unsichere Fahrweise erhöht sich die Gefahr von schwersten Unfallfolgen - auch für andere Verkehrsteilnehmer. Intensive Alkoholkontrollen durch die Polizei verringern die Gefahr für die Verkehrssicherheit und hellen das bestehende Dunkelfeld auf. Aufgrund einer hohen Kontrolltätigkeit muss der Betrunkene damit rechnen, dass er erwischt wird.
- ⇒ Jeder Verkehrsteilnehmer, der sich achtsam und verkehrsgerecht verhält, bewirkt Verkehrssicherheit und verringert das Unfallrisiko, insbesondere, wenn er
 - mit angepasster Geschwindigkeit fährt,
 - Gurt und Rückhaltesysteme für sich und seine Kinder nutzt,
 - sich nicht ablenken lässt und während der Fahrt kein Handy nutzt,
 - keine Drogen konsumiert und im Straßenverkehr auf Alkohol verzichtet.

2 ALLGEMEINE VERKEHRSUNFALLENTWICKLUNG

Unfallübersicht	2017	2016	Veränderungen		
			absolut	+/- in Prozent (ger.)	Entwicklung im Land NRW
Unfälle gesamt	10416	10460	- 44	- 0,4 %	+ 2,1 %
Unfälle mit Sachschaden	9674	9712	- 38	- 0,4 %	+ 2,6 %
Unfälle mit Personenschaden	742	748	- 6	- 1 %	- 2,8 %
Verletzte Personen	926	981	- 55	- 6 %	- 2,3 %
Getötete Personen	4	4	+/- 0	+/- 0 %	- 6,9 %

Wesentliche Entwicklungen:

- **Abnahme bei den Verkehrsunfällen insgesamt**
- **Leichter Rückgang bei den Verkehrsunfällen mit Personenschaden**
- **Rückgang bei der Anzahl der verletzten Personen**
- **stagnierende Anzahl der Unfalltoten**

Die allgemeine Entwicklung der Verkehrsunfälle im Gebiet der Kreispolizeibehörde Siegen-Wittgenstein weist für das Jahr 2017 im Vergleich zum Vorjahr eine Abnahme der **Gesamtanzahl der Verkehrsunfälle** um 44 Unfälle (- 0,4 %) auf.

Gleichzeitig sank die Anzahl der **Verkehrsunfälle mit Personenschaden** um 1 % auf nunmehr 742 Unfälle sowie die **Anzahl der verunglückten Personen** um mehr als 6 % auf 926 Personen. Ein wesentliches polizeiliches Ziel für das Jahr 2017, die „Verminderung von Unfallfolgen“, konnte damit nach 2016 erneut wiederholt erreicht werden.

Bei Verkehrsunfällen wurden im Jahr 2017 wie im Jahr zuvor vier Personen tödlich verletzt. Die Langzeitentwicklung (Anfang der 80er Jahr waren es noch 50 Unfalltote im Jahr) weist damit statistisch gesehen einen sehr positiven Trend auf.

Dies bestätigt sich auch mit einem Blick auf die letzten 10 Jahre, wo nur im Jahr 2013 mit 3 getöteten Personen ein niedrigerer Stand zu verzeichnen war.

Neben der kontinuierlich verbesserten Fahrzeugtechnik durch aktive und passive Schutz- ausstattungen ist jedoch das verkehrsgerechte Verhalten jedes einzelnen Verkehrsteil- nehmers der ausschlaggebende Faktor für Verkehrssicherheit.

Polizeiliche Verkehrskontrollen bleiben daher erforderlich, um darauf hinzuwirken, dass Sicherheitsgurte und Kinderrückhaltesysteme konsequent verwendet werden, Fahrzeug- führer nicht durch Medien und Kommunikationsmittel abgelenkt werden oder mit unange- passenen Geschwindigkeiten fahren.

3 UNFALLURSACHEN

Verkehrsunfällen liegen in der Regel Fehlverhalten von Verkehrsteilnehmern zugrunde. Daher wurden die Hauptunfallursachen, die im Jahr 2017 zu Verkehrsunfällen mit Verletz- ten führten, ausgewertet.

HUU bei Unfällen mit Personenschaden	2017	2016	Veränderung in Prozent
Geschwindigkeit	111	99	+ 12 %
Abstand	42	30	+ 40 %
Alkohol	28	16	+ 75 %
Drogen	6	5	+ 20 %
Überholen	15	17	- 12 %
Vorfahrt / Vorrang	67	86	- 22 %
Abbiegen / Wenden / Rückwärts- fahren	100	117	- 15 %
Falsches Verhalten von Fußgängern	15	19	- 21 %
Falsches Verhalten gegenüber Fuß- gängern	3	3	+/- 0 %

„Unangepasste Geschwindigkeit“ als Hauptunfallursache bei Unfällen mit Verletzten ist im Vergleich zum Vorjahr trotz kontinuierlicher Kontrollen um 12 % angestiegen.

Auch bei anderen Unfallursachen, z.B. fehlendem Sicherheitsabstand (+ 40 %) oder Vor- fahrtverletzungen (- 22 %) spielt die gefahrene Geschwindigkeit eine bedeutende Rolle im

Hinblick auf die Schwere von Unfallfolgen oder im Hinblick auf die Möglichkeiten von Verkehrsteilnehmern, durch Reaktion auf Fehlverhalten anderer Unfälle zu vermeiden oder Folgen zu mindern.

Personenschadensunfälle aufgrund von **Vorfahrtsverletzungen** (- 22 %) bzw. durch Fehler beim **Abbiegen oder Wenden** (- 15 %) sind rückläufig.

Demgegenüber stieg trotz der Bemühungen der Polizei die Anzahl von Verkehrsunfällen mit Personenschäden unter Einfluss von **Alkohol** im Vergleich zum Vorjahr massiv an (+ 12 Unfälle bedeuten eine Steigerungsrate von + 75 %). Die Anzahl der bei Verkehrsunfällen unter Einfluss von Alkohol verunglückten Personen stieg sogar um 88 % an (+ 15 Verunglückte).

Die Hauptunfallursache „Fahren unter Einfluss von Alkohol oder Drogen“ stellt damit nach wie vor ein hohes Risiko im Straßenverkehr dar. Die Entwicklung in diesem Bereich belegt die Notwendigkeit, durch aktive polizeiliche Kontrollen das Dunkelfeld aufzuhellen. Ein landesweiter Vergleich zeigt auf, dass die Polizeibeamten der KPB Siegen-Wittgenstein zu den landesweit am besten ausgebildeten und erfahrensten Experten auf diesem Gebiet gehören, so dass sich im Jahr 2017 eine Vielzahl von Fahrzeugführern einer Blutprobenentnahme unterziehen musste, bevor es zum Verkehrsunfall kam. Den in der Tabelle aufgeführten 33 Verkehrsunfällen mit Personenschaden unter Alkohol-/Drogeneinfluss stehen insgesamt 109 Verkehrsunfälle unter Alkohol-/Drogeneinfluss sowie über 660 festgestellte Verstöße in diesem Bereich gegenüber.

Falsches Verhalten von Fußgängern als Unfallursache ist 2017 um 21 % gesunken, falsches Verhalten gegenüber Fußgängern stagnierte auf einem niedrigen Niveau. Kommt es allerdings zu einem Unfall mit einem Fußgänger, sind hier oftmals gravierende Verletzungen die Folge, da Fußgänger die am wenigsten geschützten Verkehrsteilnehmer sind. So kam es in 2017 zu einem Verkehrsunfall mit einem tödlich verletzten Fußgänger, und auch in dem erst kurzen Jahr 2018 musste leider schon ein tödlich verunglückter Fußgänger verzeichnet werden.

Die Entwicklung im Bereich der Hauptunfallursachen belegt, dass Verhaltenskontrollen im Straßenverkehr nach wie vor wichtig sind, um die Verkehrssicherheit zu gewährleisten beziehungsweise weiter zu erhöhen.

Die Polizei wird weiterhin an Brennpunkten, an Unfallhäufigkeitsstrecken, aber auch flächendeckend Verkehrskontrollen, insbesondere Geschwindigkeits- und Alkohol-/Drogenkontrollen durchführen.

Hierbei werden konsequent alle erkennbaren Verkehrsverstöße geahndet, besonders auch solche, die die Aufmerksamkeit der Fahrzeugführer beeinträchtigen (Handyverstöße).

Ablenkungen des Fahrers können schwere Verkehrsunfälle verursachen, weil je nach gefahrener Geschwindigkeit Streckenbereiche im „Blindflug“ zurückgelegt werden. Derartige Ablenkungen können durch die Nutzung von Handys oder Smartphones geschehen, aber auch durch die Handhabung von Navigationsgeräten oder sonstigen Medien im Fahrzeug. Nach einer Verschärfung der Straßenverkehrsordnung ist mittlerweile das Verbot der Nutzung auf andere elektronische Geräte über das Handy/Smartphone hinaus verboten und zieht entsprechende Strafen nach sich.

Als Unfallursache besteht im Bereich des „Abgelenktseins“ ein Dunkelfeld, weil in solchen Fällen häufig eine Kombination mit weiteren Ursachen (Geschwindigkeit, Vorfahrt, Abstand) vorliegt oder die Ablenkung bei der Unfallaufnahme nicht nachgewiesen werden kann. Erfolgt aber bei einem Verkehrsunfall ein entsprechender Nachweis, erwartet den Verursacher nicht nur eine entsprechende Sanktion, auch der Versicherungsschutz kann eingeschränkt werden.

Fahrzeugführer sollten daher grundsätzlich alle Tätigkeiten, die nicht mit der Steuerung des Fahrzeugs zusammenhängen, während der Fahrt unterlassen, um nicht aus „unbekannter Ursache“ von der Fahrbahn abzukommen oder in den Gegenverkehr zu geraten.

4 Altersgruppen

4.1 Kinder (bis 14 Jahre)

Kinder (0 - 14 Jahre)	2017	2016	Veränderung (in Prozent ger.)
Verletzte	57	79	- 28 %
Tote	0	0	+/- 0 %

Verunglücktenzahlen (Kinder nach Verkehrsbeteiligung):

Kinder (0 - 14 Jahre)	2017	2016	Veränderung (in Prozent ger.)
Radfahrer	13	14	- 7 %
Mitfahrer im PKW	19	32	- 41 %
Fußgänger	18	24	- 25 %

Verunglücktenzahlen (Kinder auf dem Schulweg)

Kinder (0 - 14 Jahre)	2017	2016	Veränderung (in Prozent ger.)
Gesamt	4	12	- 67 %
Radfahrer	1	1	+/- 0
Fußgänger	3	11	- 73 %

Die Unfallsituation rund um Kinder hatte sich im Jahr 2016 nachteilig entwickelt. Umso erfreulicher kann für das abgelaufene Jahr 2017 festgestellt werden, dass in nahezu allen Bereichen die Entwicklung sehr positiv verlaufen ist.

Die Anzahl der durch Unfälle verletzten Kinder ist in 2017 um 28 % auf nunmehr 57 Verunglückte gesunken. Mit 10 schwerverletzten Kindern ist auch die Entwicklung in dieser Unfallfolge um fast 30 % zurückgegangen.

Ein Rückgang konnte auch bei den verunglückten Kindern verzeichnet werden, die als Fußgänger (- 25 %, 18 Verunglückte) oder als Mitfahrer im Pkw (- 41 %, 19 Verunglückte) unterwegs waren.

Die Zahl der als Radfahrer verletzten Kinder ging im Vergleich zum Vorjahr um ein verletztes Kind (13 Verunglückte) zurück.

Während sich für das Jahr 2016 noch eine deutliche Steigerung bei **Schulwegunfällen** ergab, sank die Zahl der auf dem Schulweg verletzten Kinder um 67 % auf 4 Kinder kreisweit.

Das Risiko, dass Kinder in Siegen-Wittgenstein verletzt werden, ist deutlich niedriger als im Durchschnitt des Landes NRW. Bezogen auf die Bevölkerungsanteile liegt die Verletztenhäufigkeitszahl für Kinder in Siegen-Wittgenstein bei 156 und in NRW bei 277.

Kinder sind die schwächsten Teilnehmer am Straßenverkehr.

Zu ihrem Schutz initiiert die Kreispolizeibehörde präventive und repressive Maßnahmen. Verkehrssicherheitsberater unterstützen Eltern und Lehrer in Kindergärten und Schulen bei der Verkehrserziehung und Radfahrausbildung.

Durch intensive Überwachung von Schulwegen und besondere Kontrollen zum Schuljahresbeginn wird auf die Einhaltung von Geschwindigkeitsbegrenzungen und die Nutzung von Kinderrückhaltesystemen geachtet.

Gleichzeitig wirkt die Polizei bei Unfallkommission, Verkehrsschaukommission und verschiedenen Ausschüssen mit, um Gefahrenstellen im Straßenverkehr und hier insbesondere im Umfeld von Kindergärten und Schulen zu identifizieren und Maßnahmen zur Abhilfe zu treffen.

Da Kinder aber überwiegend im privaten Umfeld und als Mitfahrer im Pkw verunglücken, spielt gerade die Verkehrserziehung durch die Eltern eine besondere Rolle. Durch allgemeine Kontrollen und Informationen zu Verkehrsgefahren kann die Polizei dabei unterstützen.

4.2 Jugendliche (15 - 17 Jahre)

Jugendliche (15 - 17 Jahre)	2017	2016	Veränderung (in Prozent ger.)
Verletzte	53	61	- 13 %
Tote	0	0	+/- 0

Bereits im Jahr 2016 konnte ein Rückgang von bei Verkehrsunfällen verunglückten Jugendlichen registriert werden. Umso erfreulicher ist die Bestätigung dieses Trends im Jahr 2017, da diese Altersgruppe ähnlich der der Kinder zur Zielgruppe für polizeiliche Verkehrssicherheitsmaßnahmen gehört. So sank die Anzahl der verletzten Jugendlichen nochmals um 13 %.

Ca. 26 % der Jugendlichen verunglückten als **Mitfahrer in Pkw**.

Ca. 48 % verunglückten als **Fahrer oder Mitfahrer von motorisierten Zweirädern**.

Die Zahl der verunglückten Jugendlichen als Fahrer/Mitfahrer von motorisierten Zweirädern sank im Jahr 2017 um 25 % auf **25 Verletzte**.

Einen leichten Anstieg gab es bei den Verkehrsunfällen, bei denen 17-Jährige im Rahmen des **begleiteten Fahrens** einen Unfall verursachten. Hier **stieg** die Unfallzahl auf **8 Unfälle**. Dies sind 13,5 % aller Unfälle unter Beteiligung von Jugendlichen. Bei lediglich einem

dieser Unfälle wurde eine Person verletzt.

Jugendliche verunglücken häufig auf motorisierten Zweirädern (Rollern), da sie erstmals die Möglichkeit nutzen, aktiv mit motorisierten Fahrzeugen am Verkehr teilzunehmen. Im vergangenen Jahr war von allen Verkehrsunfällen mit Beteiligung von jugendlichen motorisierten Zweiradfahrern in 64 % der Fälle der Jugendliche der Unfallverursacher.

Festzustellen ist, dass Jugendlichen die Erfahrung und Routine fehlen, so dass gerade in kritischen Situationen mangelhafte Fahrzeugbeherrschung und Handlingfehler zum Unfall führen. Hinzu kommt, dass häufig modische Aspekte bei der Bekleidung im Vordergrund stehen und damit das Tragen von Schutzkleidung vernachlässigt wird, so dass bei Unfällen schwerwiegendere Verletzungen entstehen.

Da die Zweiräder in Leistung und Geschwindigkeit begrenzt sind, erliegen Jugendliche teilweise der Versuchung, die Fahrzeuge zu tunen und durch technische Veränderungen schneller zu machen. Oft wird dabei nicht realisiert, dass für das Fahren mit derartig veränderten Zweirädern nicht die erforderliche Fahrerlaubnis vorliegt und damit nicht nur Ordnungswidrigkeiten durch technische Änderungen, sondern auch Verkehrsstraftaten begangen werden.

Auch wenn die Zahl von Unfällen, bei denen Jugendliche als Teilnehmer am begleiteten Fahren als Unfallverursacher festgestellt wurden, leicht gestiegen ist (+ 4 Unfälle), so befürwortet die Polizei nach wie vor diese Regelung. Jugendliche werden so unter „Aufsicht“ in die Fahrpraxis eingeführt. Dies hat offensichtlich positive Auswirkungen auf die Unfallentwicklung der jungen Erwachsenen.

Zur Verhinderung von Unfällen mit Jugendlichen hat sich neben technischen Kontrollen der Zweiräder das landesweite Präventionsprojekt „*Crash Kurs NRW*“ etabliert.

Dieses Projekt richtet sich an Schülerinnen und Schüler der Klassen 10 und 11. Es behandelt Themenfelder rund um Gefahren für junge Verkehrsteilnehmer zum Beispiel durch Fahren unter Alkohol/Drogen, überhöhte Geschwindigkeiten/Imponiergehabe, Handynutzung während der Teilnahme am Straßenverkehr oder die Nutzung des Sicherheitsgurtes. Um der Zielgruppe das Thema nahe zu bringen, berichten Unfallbeteiligte und Personen der sog. Rettungskette von realen Einsätzen bei Unfällen (Sanitäter, Ärzte, Ersthelfer, Unfallopfer, Polizeibeamten, Notfallseelsorger).

Seit 2012 wurden ca. **7500** Schülerinnen / Schüler bei Veranstaltungen erreicht.

4.3 Junge Erwachsene (18 - 24 Jahre)

Junge Erwachsene (18 - 24 Jahre)	2017	2016	Veränderung (in Prozent ger.)
Verletzte	189	197	- 4 %
Tote	3	0	+ 300 %

Insgesamt ging die Anzahl aller Verletzten in dieser Altersgruppe um 8 Personen (- 4 %) zurück.

Im vergangenen Jahr ereigneten sich **drei Verkehrsunfälle, bei denen jeweils ein junger Erwachsener ums Leben kam.**

2015 waren es noch 4 Getötete, 2016 glücklicher Weise keiner. Bei den 3 getöteten Personen handelte es sich um **2 Motorradfahrer** (19jähriger und 22jähriger junger Mann), die im Rahmen der Unfallaufnahmen jeweils als Unfallverursacher festgestellt wurden. Darüber hinaus kam es zu einem tödlichen Verkehrsunfall, bei welchem ein 22jähriger Fußgänger auf einer unbeleuchteten Landstraße im Raum Erndtebrück nachts von einem Pkw erfasst wurde.

Ca. 68 % (129 von 189) der jungen Erwachsene verunglückten **im PKW.**

Ca. 78 % dieser im Pkw Verunglückten waren als Pkw-Führer **aktiv beteiligt.**

Von den 100 verunglückten Pkw-Fahrern dieser Altersgruppe **waren 56 als Unfallverursacher** beteiligt. Im Jahr 2016 waren dies noch 75 junge Erwachsene.

Hier erwies sich das bereits oben genannte **begleitete Fahren** als sehr positiv.

Lediglich ca. 16 % verunglückten mit **motorisierten Zweirädern.** Dies bedeutet aber nach einem Rückgang im Jahr 2016 nunmehr wieder eine Verdopplung (2016 waren es noch 8 %). In der Gesamtzahl bedeutet dies, dass insgesamt 31 junge Erwachsene mit motorisierten Zweirädern verunglückten. Gerade vor dem tragischen Hintergrund der beiden tödlich verletzten Motorradfahrern wird in der Verkehrssicherheitsarbeit der Polizei in den kommenden Jahren diesbezüglich trotz relativ kleiner absoluter Zahlen weiterhin ein Schwerpunkt gesetzt werden.

Trotz der grundsätzlich positiven Unfallentwicklung bleibt die Gruppe der „**Jungen Fahreranfänger**“ die **Problemgruppe Nr. 1**.

Während Junge Erwachsene ca. **9 % Anteil** an der Gesamtbevölkerung und ca. **16 % Anteil** an allen Fahrerlaubnisinhabern haben, macht diese Altersgruppe einen **Anteil von 20 %** an der Anzahl aller Verunglückten aus (im Vergleich: Kinder = 6 %; Jugendliche = 6 %; Senioren = 11 %). Auch beim Vergleich der sogenannten Verunglücktenhäufigkeitszahl (VHZ), bei der die Anzahl der Verunglückten in Bezug auf den jeweiligen Bevölkerungsanteil errechnet wird, weist die VHZ der jungen Erwachsenen den höchsten Wert auf.

Zur Reduzierung dieses Risikos führt die Polizei insbesondere gezielte technische Kontrollen an Treffpunkten der Tuner-Szene oder Geschwindigkeitskontrollen in Innenstadtbereichen durch, in denen junge Fahrer sogenannte „Posing-Fahrten“ durchführen und dabei durch Geschwindigkeitsüberschreitungen oder zu laute Motorgeräusentwicklung auffallen.

4.4 Senioren (65 Jahre und älter)

Senioren (65 und älter)	2017	2016	Veränderungen (in Prozent ger.)
Verletzte	102	118	- 14 %
Tote	1	1	+/- 0 %

Im Rahmen des demografischen Wandels nimmt der Anteil der Senioren im Allgemeinen als auch der Anteil der älteren Fahrzeugführer stetig zu. So macht diese Altersgruppe bereits 21 % an der Gesamtbevölkerung des Kreisgebietes aus.

Nach einem Rückgang der Zahl der verunglückten Senioren im Jahr 2016 ging trotz des demografischen Wandels die Verunglücktenzahl im vergangenen Jahr nochmals um 13 % auf nunmehr 103 Verletzte zurück.

Ca. **58 %** der Senioren (60 Verletzte) verunglückten **im Pkw**.

Bei **65 %** derjenigen Verkehrsunfälle, bei denen **Senioren als aktive Fahrer verletzt oder getötet** wurden (41 Fälle), waren die Senioren **Unfallverursacher** (27 Fälle).

Betrachtet man **alle Verkehrsunfälle** mit Ausnahme der folgenlosen leichten Sachsch-

densunfälle, sind es 524 Unfälle, bei denen Senioren als Pkw-Fahrer beteiligt waren. Bei 386 dieser Unfälle (**74 %**) waren die Senioren als **Unfallverursacher** erfasst worden.

Ca. **14 %** der Senioren (14 Verletzte) verunglückten im vergangenen Jahr **als Fußgänger**.

Ca. **22 %** verunglückten auf **Zweirädern**:

- motorisierten Zweirädern (6 Verletzte),
- Pedelecs (6 Verletzte) oder
- Fahrrädern (10 Verletzte).

Die Kreispolizeibehörde Siegen-Wittgenstein initiiert und führt Verkehrssicherheitsberatungen durch, um Risiken zu verdeutlichen oder Möglichkeiten aufzuzeigen, wie gesundheitliche Defizite zugunsten der Mobilität kompensiert werden können.

Darüber hinaus werden immer wieder Gespräche im Rahmen der Unfallaufnahme oder der Verkehrsüberwachung geführt. In diesem Zusammenhang findet eine intensive Auswertung der Verkehrsunfälle statt und es werden anlassabhängig auch Berichte durch die feststellenden Beamtinnen und Beamten erstellt, die dann die Straßenverkehrsbehörde übermittelt werden.

5 ANALYSE DER VERKEHRSARTEN

Verunglückte Kreis Siegen - Wittgenstein 2016 - 2017		
Art der Verkehrsbeteiligung	Anzahl Verletzte / Tote 2017	Anzahl Verletzte / Tote 2016
Gesamt	926 / 4	981 / 4
PKW-Fahrer	425 (46 %) / 0 (0 %)	430 (44 %) / 1 (25 %)
PKW-Mitfahrer	143 (15 %) / 0	157 (16 %) / 0
Fahrradfahrer (incl. Pedelecs)	97 (11 %) / 0	90 (9 %) / 0 (0 %)
Fußgänger	89 (10 %) / 1 (25 %)	114 (12 %) / 0 (0 %)
Mot. Zweiradfahrer	129 (14 %) / 2 (50 %)	132 (13 %) / 3 (75 %)
Bus-Fahrgäste	17 (2 %) / 0	22 (2 %) / 0
LKW-Fahrer	10 (1 %) / 0	7 (1 %) / 0

(keine abschließende Aufzählung)

(in Klammern = Anteil von Gesamt)

61 % der Unfallverletzten verunglücken in Pkw,

14 % als motorisierte Zweiradfahrer,

11 % als Radfahrer

10 % als Fußgänger.

Zwei von vier tödlich Verunglückten waren motorisierte Zweiradfahrer.

5.1 PKW-Fahrer bzw. Insassen

PKW-Fahrer	2017	2016	Veränderungen (in Prozent ger.)
Verletzte	425	430	- 1,2 %
Tote	0	1	- 100 %

Im Vergleich zum Jahr 2016 kam es zu einem **Rückgang bei den Verunglücktenzahlen im Bereich der Pkw-Fahrer** (- 6 / - 1,9 %).

PKW-Mitfahrer	2017	2016	Veränderungen (in Prozent ger.)
Verletzte	143	157	- 9 %
Tote	0	0	+/- 0

Im Bereich der **Pkw-Mitfahrer gingen die Verunglücktenzahlen ebenfalls zurück** (- 14 / - 9 %). Von den 143 verletzten Mitfahrern waren 19 Kinder. Damit wurden in 2017 13 Kinder weniger als Mitfahrer verletzt als im Vorjahr (- 41 %).

Bedeutung des Sicherheitsgurtes:

Schon bei Geschwindigkeiten über 30 km/h kommt es bei Unfällen regelmäßig zu schwerwiegenden Verletzungen, wenn Gurte und Rückhaltesysteme nicht genutzt werden. Bei einem Pkw-Aufprall von über 50 km/h sind viele Fahrgastzellen nicht mehr stabil und werden verformt, weil die Aufprallenergie nicht mehr durch die Knautschzonen aufgehalten werden kann. Ohne Sicherungseinrichtungen gleicht das Aufschlagen der Insassen dann einem Sturz aus 10 m Höhe.

5.2 Motorisierte Zweiradfahrer

Motorisierte Zweiradfahrer	2017	2016	Veränderungen (in Prozent ger.)
Verletzte	129	139	- 8 %
Tote	2	3	- 33 %

2017 wurden **129** (- 10 Verletzte) motorisierte Zweiradfahrer verletzt und **2** (- 1 getöteter Verkehrsteilnehmer) Personen getötet.

Zwei von vier bei Verkehrsunfällen Getöteten waren motorisierte Zweiradfahrer.

Der Hauptanteil bei den Verunglückten kommt aus der Altersgruppe der **25 bis 64-Jährigen** mit ca. **53 % der Verunglückten**. Diese Altersgruppe macht auch 53 % von der Gesamtbevölkerung aus.

Der Anteil der verunglückten jungen Erwachsenen als motorisierte Zweiradfahrer lag 2017 bei 23,7 %. Im Jahr 2016 betrug dieser Anteil noch 11,3 %. Der Bevölkerungsanteil dieser Altersgruppe beträgt jedoch nur 9,2 %, so dass die jungen Erwachsenen bei der Verun-

glückenstatistik deutlich überproportional vertreten sind.

19 % der verunglückten motorisierten Zweiradfahrer sind **Jugendliche** (2016 betrug dieser Anteil noch 23 %). Ihr Anteil an der Gesamtbevölkerung liegt bei lediglich 3 %. Auch hier ist diese Altersgruppe überproportional belastet.

Bei der Gesamtbetrachtung der Unfälle mit motorisierten Zweirädern lässt sich feststellen, dass es die typische Winterpause nicht mehr gibt. Dies gilt insbesondere für die Mofa- und Rollerfahrzeuge, aber auch bei den größeren Maschinen lässt sich diese Tendenz erkennen.

Ein weiteres Phänomen liegt in der Verdopplung der Zulassungszahlen von motorisierten Zweirädern seit 1997. Dies wirkt sich zwangsläufig auch auf das Unfallrisiko dieser Fahrzeuge aus.

Während im Jahr 2016 gerade die älteren Motorradfahrer gravierendere Unfallfolgen davontrugen (von den drei getöteten Personen im Jahr 2016 waren zwei über 50 Jahre alt), sind es im Jahr 2017 die **jungen Erwachsenen**, die hier auffallen. So gehörten beide tödlich verunglückten Kradfahrer dieser Altersgruppe an. Sie fallen bei der Unfallaufnahme bzw. Unfallauswertung oftmals durch aggressive Fahrweise bis hin zu Fahrten am Limit auf (sogenannte High Risk-Fahrer). Hierbei wird dann das fahrerische Können in Extremsituationen überschätzt.

Bei den **älteren Fahrern** hingegen handelt es sich häufig um Wiedereinsteiger, die nach vielen Jahren wieder ein leistungsstarkes Motorrad erwerben oder um Fahrer, die zum Teil aus Zeitgründen nur sehr selten Motorrad fahren und daher nicht über eine entsprechende Fahrpraxis und Routine verfügen.

Da der Kreis Siegen-Wittgenstein über einige schöne Tourenstrecken verfügt, werden diese Straßen vielfach auch durch ortsfremde Fahrer genutzt, bei denen das Risiko höher ist, aufgrund von unangepasster Geschwindigkeit oder von Fahrfehlern zu verunglücken.

Gleichzeitig ist feststellbar, dass 67 % der verletzten motorisierten Zweiradfahrer den Verkehrsunfall selbst verursacht haben und nicht ein anderer Verkehrsteilnehmer als Unfallverursacher angesehen wurde. Im Jahr 2016 lag dieser Anteil bei nur 54 %.

Einige Straßenabschnitte sind seit Jahren in der Motorrad-Szene als potenzielle Rennstrecken bekannt, wie zum Beispiel die Strecken rund um Lützel (die B 62, Afholderbach / Applauskurve oder die B 508, Lützel / Kronprinzeneiche), die B 517, Littfeld / Rahrbacher Höhe oder die L 729, Krombacher Heck.

Die Kreispolizeibehörde Siegen-Wittgenstein setzt daher seit einigen Jahren einen Einsatztrupp „Motorrad-Raser“ ein und führt sporadische Einzelkontrollen, aber auch Großkontrollen mit starkem Personalansatz durch.

5.3 Fahrradfahrer (ohne Pedelecs)

Fahrradfahrer	2017	2016	Veränderungen (in Prozent ger.)
Verletzte	82	84	- 2 %
Tote	0	0	+/- 0 %

Die Anzahl der verunglückten Fahrradfahrer sank im Vergleich zum Jahr 2016 leicht.

Pedelecs	2017	2016	Veränderungen (in Prozent ger.)
Verletzte	15	6	+ 175 %
Tote	0	0	+/- 0 %

Als Fahrer von Pedelecs (Fahrräder mit Motorunterstützung bis 25 km/h) verunglückten im Jahr 2016 sechs Personen. Im vergangenen Jahr waren es **15 Personen**, die mit einem Pedelec verunglückten. Dieser Steigerung liegt eindeutig die größer werdende Zahl von Pedelecs im Straßenverkehr zu Grunde. Die motorunterstützten Fahrräder finden immer stärkere Verbreitung, sowohl bei der alltäglichen Kurzstrecken-Mobilität als auch bei sportlichen Aktivitäten. Es muss daher mit einer weiter zunehmenden Unfallbelastung gerechnet werden.

Zu empfehlen ist, dass Personen, die lange Zeit nicht mehr Fahrrad gefahren sind, mit Pedelecs Übungen in verkehrsfreien Räumen machen und dass beim Fahren ein Helm getragen wird.

Weniger stark verbreitet sind die sogenannten E-Bikes (Räder mit einer Motorunterstützung bis 45 km/h; sie gelten als Kleinkrafträder und unterliegen der Versicherungs- und Zulassungspflicht; man benötigt zudem die entsprechende Fahrerlaubnis). Der bisher einzige aktenkundige Unfall mit einem verletzten E-Bike-Fahrer im Kreisgebiet ereignete sich 2017.

5.4 Fußgänger

Fußgänger	2017	2016	Veränderungen (in Prozent ger.)
Verletzte	89	113	- 22 %
Tote	1	0	- 100 %

Die Zahl der verunglückten Fußgänger im Kreisgebiet im Jahr 2017 sank im Vergleich zum Vorjahr deutlich um 22 %.

Allerdings musste 2017 ein tödlich verletzter Fußgänger bei einem Verkehrsunfall registriert werden (siehe hierzu Ziffer 4.3).

In nur 18 von den o.g. 90 Fällen war der Fußgänger als Unfallverursacher angesehen worden.

Von den „Problemgruppen“ verunglückten am häufigsten Kinder (18 Verunglückte; im Jahr 2016 waren es noch 24 Kinder) und Senioren (15 Verunglückte, im Jahr 2016 waren es noch 28 Senioren). Diese beiden Altersgruppen machen somit 37 % der verunglückten Fußgänger aus, während sie bei der Bevölkerung lediglich einen Anteil von 17 % haben.

6 SONSTIGES

6.1 Entwicklung im Bereich Verkehrsunfallfluchten

Verkehrsunfallfluchten	2017	2016	Veränderungen (in Prozent ger.)
Fluchtunfälle gesamt	1718	1717	+/- 0 %
davon Fluchtunfälle mit Personenschaden	48	63	- 24 %

Aufklärungsquoten	2017	2016	Veränderungen (in Prozentpunkten)
Fluchtunfälle gesamt	44 %	46 %	- 2
Fluchtunfälle mit Personenschaden	67 %	78 %	- 11

Die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Unfallflüchtigen stagnierte im Vergleich zum Vorjahr.

Noch deutlicher ist der Rückgang der **Anzahl der Verkehrsunfallfluchten mit Personenschaden**. Hier sank die **Unfallzahl** im Vergleich zum Jahr 2016 von 63 auf 48 und damit **um 24 %**.

Im Kreisgebiet kam es somit im Jahr 2017 zu **1718 Verkehrsunfällen**, bei denen der Verursacher flüchtete.

Somit wird im Schnitt vier Mal täglich ein solches Verhalten im Kreis Siegen-Wittgenstein angezeigt.

Bei diesen Verhaltensweisen handelt es sich jedoch nicht um Kavaliersdelikte, sondern um Straftaten (Strafandrohung: Freiheitsstrafe bis zu 3 Jahre oder Geldstrafe).

Daher sei an dieser Stelle angeführt, dass es auch nicht genügt, eine handschriftliche Nachricht am Fahrzeug des Unfallbeteiligten zu hinterlassen, wenn dieser nicht bei seinem Fahrzeug ist. In einem solchen Fall ist man verpflichtet, an der Unfallörtlichkeit zu warten und nach angemessener Wartezeit die Polizei oder den Beteiligten zu informieren.

Bei den besonders schwerwiegenden Unfallfluchten mit Personenschaden führten die intensiven Ermittlungstätigkeiten des Verkehrskommissariats zu einer **Aufklärungsquote**

von ca. **67 %**. Sie liegt damit niedriger als in den Vorjahren.

Im Vergleich zum Land NRW befindet man sich aber noch immer über der durchschnittlichen Landesquote von ca. 64 %.

Der prozentuale hohe Rückgang lässt sich zum Teil mit den relativ niedrigen absoluten Zahlen relativieren.

Wichtig bei der Ermittlungsarbeit sind neben den objektiv vorhandenen Unfallspuren auch Beobachtungen von Unfallgeschädigten und -zeugen. Hier kann die Polizei nur immer wieder appellieren, dass man unverzüglich die Polizei über Notruf informieren soll, wenn man Zeuge einer Unfallflucht geworden ist. Der Faktor Zeit spielt in vielerlei Hinsicht hier eine wichtige Rolle.

6.2 Vergleich zur landesweiten Entwicklung

VHZ 2017			
Vergleich Land NRW / Kreis Siegen - Wittgenstein			
	NRW	KPB Siegen-Wittgenstein	Unterschied ger. + / -
verunglückte Kinder	277,10	156,13 Platz 1 in NRW	- 44 %
verunglückte Jugendliche, 15 - 17 Jahre	668,33	599,28	- 11 %
verunglückte Junge Erwachsene, 18 - 24 Jahre	841,02	729,17	- 13 %
verunglückte Senioren	261,05	176,18 Platz 3 in NRW	- 32 %

Die Verunglücktenhäufigkeitszahl (VHZ) ermöglicht den Vergleich von Behörden auf Landesebene auf der Basis von 100.000 Einwohnern.

*$VHZ = \text{Anzahl der Verunglückten} \times 100.000 : \text{Anzahl der Einwohner}$
Gegenüberstellung der VHZ gesamt NRW/KPB*

Die Kreispolizeibehörde hat es im Jahr 2017 geschafft, in allen „Risiko-Altersgruppen“ mit der Verunglücktenhäufigkeitszahl deutlich unter dem Landesdurchschnitt zu bleiben. In der Altersgruppe der Kinder und der Senioren belegt man im Landesvergleich sogar die Plätze 1 und 3.

Dies macht deutlich, dass das Risiko, im Kreis Siegen-Wittgenstein zu verunglücken, niedriger ist als in anderen Teilen von Nordrhein-Westfalen.

Die Verkehrssicherheit ist ein zentrales Anliegen der Kreispolizeibehörde Siegen-Wittgenstein. So wird sie weiterhin in Form von kontinuierlichen, brennpunktorientierten und auch flächendeckenden Kontrollen die bisherige Arbeit fortführen. Sie ist aber hierbei maßgeblich auf ein verkehrsgerechtes und verantwortungsbewusstes Verhalten aller Verkehrsteilnehmer angewiesen. Und so lässt sich das insgesamt sehr gute Ergebnis des Jahres 2017 erklären.

Die Polizei bedankt sich daher ausdrücklich bei allen Verkehrsteilnehmern und wünscht ein unfallfreies Jahr 2018.

Im Auftrag

Pusch, PHK