



POLIZEI
Nordrhein-Westfalen
Kreis Düren

bürgerorientiert · professionell · rechtsstaatlich



Direktion Verkehr

Verkehrsunfallentwicklung 2016



Liebe Bürgerinnen und Bürger im Kreis Düren,

wie in jedem Jahr betrachten wir die Verkehrsunfallentwicklung für das Vorjahr. Die Auswertungen des Verkehrsunfallgeschehens, nicht nur des Jahres 2016, geben uns dabei aufschlussreiche Hinweise, wie wir den Straßenverkehr sicherer machen können. Mängel im Verkehrsraum werden erkannt, Risikogruppen können definiert und die Hauptunfallursachen analysiert werden, um nur einige Erkenntnisse zu nennen, die aus unserer Unfallauswertung gezogen werden.

Die Kernaussagen zur Verkehrsunfallentwicklung für das Jahr 2016 lauten:

- **weniger getötete Personen,**
- **weniger verunglückte Personen, aber mehr verunglückte Personen in einzelnen Altersgruppen,**
- **über die Hälfte der verunglückten Kinder werden bei einer passiven Verkehrsteilnahme verletzt,**
- **mehr Kradunfälle in der Eifel,**
- **bei fast jedem 5. Unfall im Kreis Düren flüchtet ein Beteiligter.**

Nach wie vor sind die gefahrenen Geschwindigkeiten für viele Verkehrsunfälle ursächlich. Wenn die durchschnittliche Geschwindigkeit nur um zwei Stundenkilometer gesenkt würde, gäbe es 15 Prozent weniger Verkehrsunfälle mit Toten und Schwerverletzten. Zwei Stundenkilometer weniger senken nicht nur deutlich das Unfallrisiko überhaupt, sondern entscheiden auch über die Schwere der Folgen und letztlich über Leben und Tod.

So werden Sie nachfolgend neben einem grundsätzlichen Überblick auch einige ausgewählte interessante Einzelbetrachtungen finden. Da die Anzahl der verunglückten Senioren gestiegen ist, soll in dem Ihnen vorliegenden Bericht die Problematik der Teilnahme von Senioren im Straßenverkehr einer genaueren Betrachtung unterzogen werden.

Ich möchte allen Bürgerinnen und Bürgern des Kreises Düren danken, die an der Verkehrssicherheitsarbeit im Kreis Düren mitgearbeitet haben und bitte Sie, in dem Bemühen nicht nachzulassen.

Ihr

Wolfgang Spelthahn

Landrat

Düren, im Februar 2017

Inhaltsverzeichnis

- 1 Allgemeine Hinweise zur zielgruppenorientierten Bekämpfung von Verkehrsunfällen**

- 2 Überblick Unfälle 2016**
 - 2.1 Verkehrsunfälle insgesamt**
 - 2.2 Verkehrsunfälle mit Personenschaden**
 - 2.3 Hauptunfallursachen**

- 3 Unfallhäufungsstellen**

- 4 Altersgruppen**
 - 4.1 Überblick**
 - 4.2 Kinder**
 - 4.3 Schulwegunfälle**
 - 4.4 Jugendliche**
 - 4.5 Junge Fahrer**
 - 4.6 Erwachsene**
 - 4.7 Senioren/Seniorinnen**
 - 4.7.1 Mobilität von Senioren im Straßenverkehr**
 - 4.7.1.1 Gesetzliche Regelungen**

- 5 Ausgewählte Verkehrsbeteiligungen**
 - 5.1 Überblick**
 - 5.2 Fußgänger/-innen**
 - 5.3 Rad- und Pedelecfahrer/-innen**
 - 5.4 Kradfahrer/-innen**

- 6 Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort**

- 7 Verkehrssicherheitsarbeit**
 - 7.1 Verkehrsunfallprävention**
 - 7.2 Verkehrsunfallrepression**
 - 7.3 Ausblick**

1. Allgemeine Hinweise zur Zielgruppenorientierten Bekämpfung von Verkehrsunfällen

Im Rahmen einer intensiven und fortlaufenden Analyse der örtlichen Verkehrsunfallentwicklung werden die Zielgruppen (Altersgruppen und die Beteiligungsarten) identifiziert, die in besonderem Maße als Verunglückte (Tote, Schwer- und Leichtverletzte) in Verkehrsunfällen verwickelt sind. In der Verkehrsunfallanalyse werden – zumeist geringfügige - Verschiebungen festgestellt, die daraufhin überprüft werden, ob es einer neuen Akzentuierung dieser Problematik in behördenstrategischen Zielen bedarf. Gegen Abweichungen, die in unterjährigen Analysen ersichtlich sind, erfolgen umgehend Steuerungsmaßnahmen, so dass präventive und repressive polizeiliche Maßnahmen geplant und umgesetzt werden können.

2. Überblick Unfälle 2016

2.1 Verkehrsunfälle insgesamt

Im Jahr 2016 wurde die Polizei zu insgesamt 8.308 Verkehrsunfällen (VU) gerufen. Das sind 91 Unfälle bzw. 1,1% mehr als im Jahr 2015. Im Land NRW sind die Unfallzahlen um 4,5 % im Vergleich zum Vorjahr gestiegen. In NRW gab es eine Reduzierung, bezogen auf die Unfälle mit tödlichem Ausgang, um 2,0 %. In allen anderen Kategorien kam es zu einem leichten Anstieg, bis auf VU der Kategorie 4, wo ein Anstieg um 23,9 % zu verzeichnen ist.

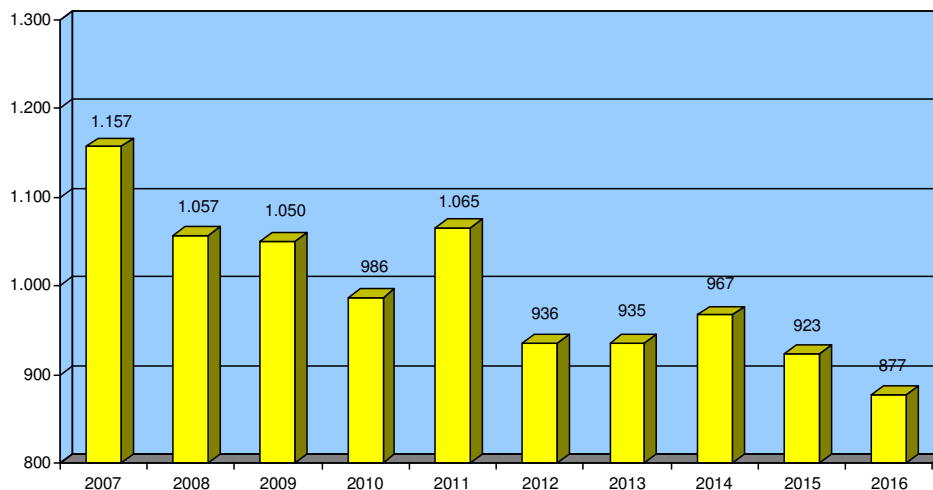
Die Unfalllage in der KPB Düren entwickelte sich im Jahre 2016 kaum verändert. Insgesamt ereigneten sich weniger VU mit Personenschaden (- 46), wobei die Senkung der bei VU getöteten Personen (minus 8) positiv ins Auge fällt. Bei 8 Unfällen wurden 9 Personen tödlich verletzt.

Verkehrsunfälle	2016	2015	Veränderungen absolut	Veränderungen in % KPB
Insgesamt (Kat. 1-7)	8.308	8.217	91	1,1
mit Personenschaden (Kat. 1-3)	877	923	- 46	-5,0
mit Sachschaden (Kat. 4+5)	7.431	7.294	137	1,9
sonstiger Sachschaden unter Alkohol-/Drogeneinwirkung (Kat. 6)	42	37	5	13,5
sonstiger Sachschaden mit Verkehrsunfallflucht (Kat. 7)	1.641	1.565	76	4,9

Während bei den VU (Kategorie 2) mit schwerverletzten Personen (223 VU gegenüber 209 VU im Vorjahr) eine Steigerung um 14 Unfälle zu verzeichnen ist, reduzierten sich gleichzeitig die VU (Kategorie 3) mit leichtverletzten Personen um 49 Unfälle, von 695 Leichtverletzten auf 646.

Die Unfallzahlen bei VU mit Sachschaden sind leicht gestiegen (+1,9 %), ebenso die VU (mit Sachschaden) unter Alkoholeinwirkung und/ oder Einfluss anderer berauschender Mittel, deren Zahl von 37 auf 42 gestiegen ist.

Im Jahr 2016 ereigneten sich in der KP B Düren 81 Verkehrsunfälle (alle Kategorien) (Vorjahr 82) mit der Hauptunfallursache Alkohol und 10 (13) Verkehrsunfälle mit der HUU andere berauschende Mittel.



(Grafik: Langzeitbetrachtung Verkehrsunfälle mit Personenschaden)

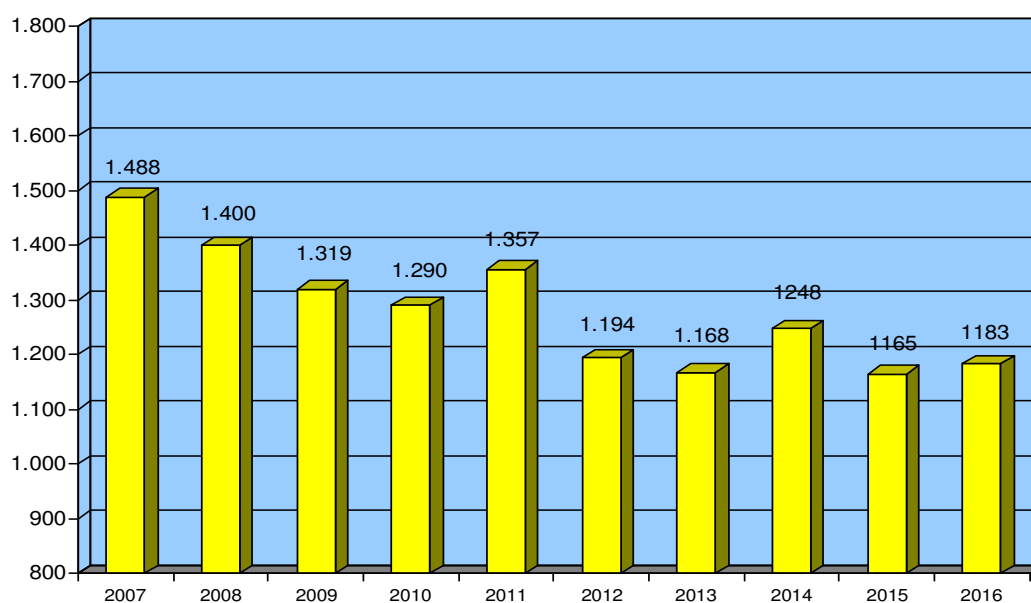
Eine Langzeitbetrachtung der Verkehrsunfälle mit Personenschaden macht deutlich, dass im vergangenen Jahr der niedrigste Wert bei diesen Unfällen erreicht wurde. Der 10-Jahresdurchschnitt liegt bei 995 VU.

2.2 Verkehrsunfälle mit Personenschaden

Im Jahr 2016 wurden insgesamt 1,5 % Personen mehr als im Vorjahr bei Verkehrsunfällen verletzt. Zwar nahm die Anzahl der Schwerverletzten (+38 Verletzte) zu, gleichzeitig sank die Zahl der Todesopfer deutlich (9 gegenüber 17 im Vorjahr) zu. Bei den leichtverletzten Verkehrsteilnehmern ist eine Senkung von 904 auf 892, zu verzeichnen. Das ist ein Rückgang von 1,3%.

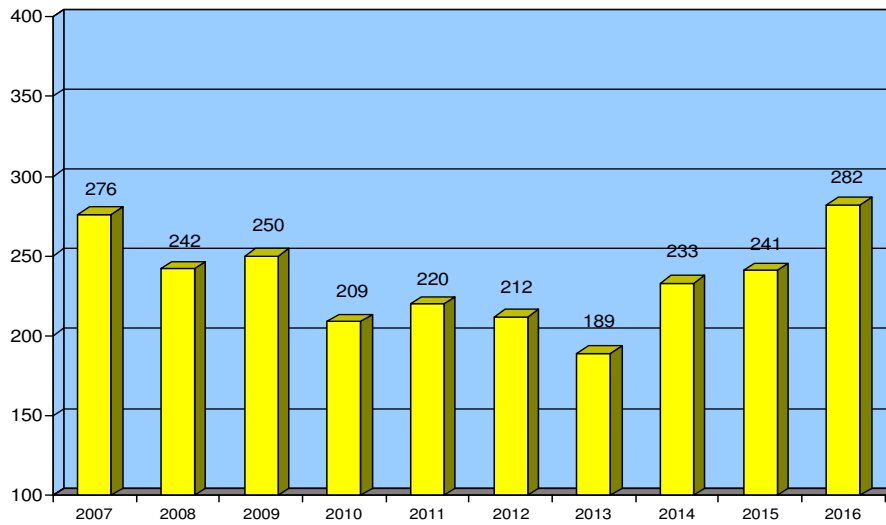
Verkehrsunfälle	2016	2015	Veränderungen absolut	Veränderungen in % KPB
Verunglückte Personen – gesamt	1.183	1.165	18	1,5
Anzahl der getöteten Personen	9	17	-8	-47,1
Anzahl der schwerverletzten Personen	282	244	38	15,6
Anzahl der leichtverletzten Personen	892	904	-12	-1,3

Im 10-Jahresvergleich ist eine leichte Steigerung feststellbar (+18), nachdem im Jahr 2015 der tiefste Stand von Verkehrsunfällen mit Personenschaden erreicht wurde. Positiv ist, dass seit 2012 die Anzahl dieser Verkehrsunfälle trotz leichter Schwankungen (Jahr 2014) immer unter 1.200 gelegen hat, während es in den Jahren zuvor (fast) immer mehr als 1.200 gewesen sind.



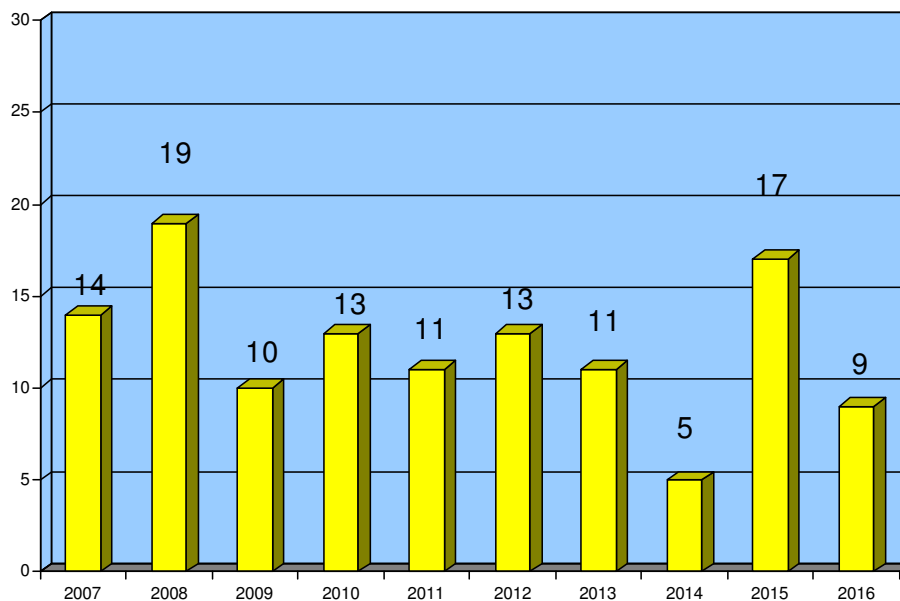
(Grafik: Entwicklung der Verunglücktenzahlen bei Verkehrsunfälle)

Bei den Verkehrsunfällen mit Verletzten wurde im Jahr 2016 im 10-Jahresvergleich leider ein neuer Höchstwert mit 282 Verunglückten erreicht. Der Durchschnittswert im Jahresvergleich (235,4) wurde ebenfalls deutlich überschritten. Zu bedenken ist jedoch, dass die statistische Aussage, ob jemand leicht oder schwerverletzt ist, nur von einem Aufenthalt in einem Krankenhaus abhängt.



(Grafik: Langzeitbetrachtung der Anzahl der Schwerverletzten)

Die Zahl der getöteten Menschen bei Verkehrsunfällen ist nach dem erheblichen Anstieg im Jahr 2015 wieder deutlich gesunken. Insgesamt sind im Jahr 2016 bei 9 Verkehrsunfällen 8 Menschen im Alter zwischen 19 und 85 Jahren im Straßenverkehr ums Leben gekommen. Im zurückliegenden 10-Jahreszeitraum (2007 - 2017) waren im Durchschnitt 12 Verkehrsunfall-opfer zu beklagen.



(Grafik: Anzahl der getöteten Verkehrsteilnehmer)

Im Straßenverkehr zu Tode kamen vier weibliche und 5 männliche Todesopfer. Die Unfallursachen waren sehr heterogen:

- Geschwindigkeit (mindestens viermal)
- Vorfahrt (einmal)
- Vorrang (einmal)
- Abbiegen (einmal)
- Andere Fehler bei Fahrzeugführer (dreimal)

Art der Verkehrsbeteiligung der getöteten Verkehrsteilnehmer:

Verkehrsbeteiligung	Altersgruppe	Anzahl
Kräder	Erwachsene	1
PKW	Junge Erwachsene	2
	Erwachsene	2
	Senioren	3
Fahrrad	Junge Erwachsene	1

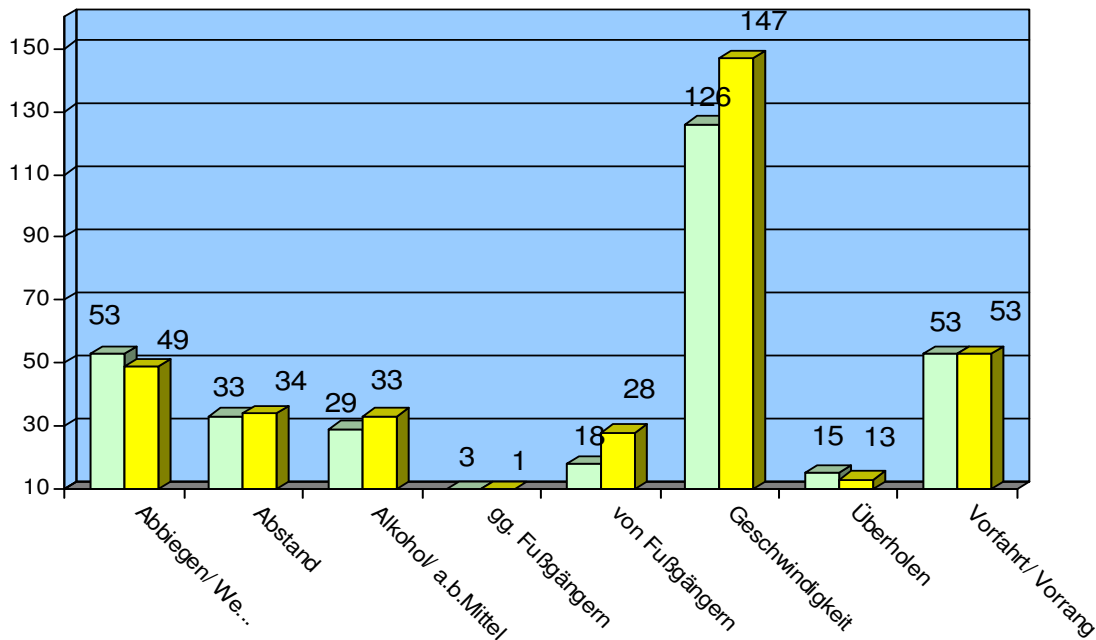
Kommunale Verteilung, Beteiligungsart und Altersgruppe der tödlichen Verkehrsunfälle:

Unfallorte	Anzahl	Verkehrsbeteiligung	Altersgruppe
Düren	1	PKW	Senior
Aldenhoven	1	PKW	Erwachsener
Heimbach	2	PKW	Senioren
Jülich	1	Fahrrad	Junger Erwachsener
Kreuzau	1	PKW	Erwachsener
Langerwehe	1	Krad	Erwachsener
Titz	1	PKW	Junger Erwachsener
Vettweiß	1	PKW	Junger Erwachsener

Hinweis: Eine detaillierte Aufstellung der tödlichen Verkehrsunfälle ist als Anlage 1 beigefügt.

2.3 Hauptunfallursachen

Die nachfolgende Grafik zeigt, dass die nicht angepasste bzw. zu hohe Geschwindigkeit nach wie vor Unfallursache Nr. 1 ist. Fehler beim Abbiegen/Wenden bzw. Vorfahrt- und Vorrangverletzungen sind ebenfalls sehr häufige Unfallursachen.



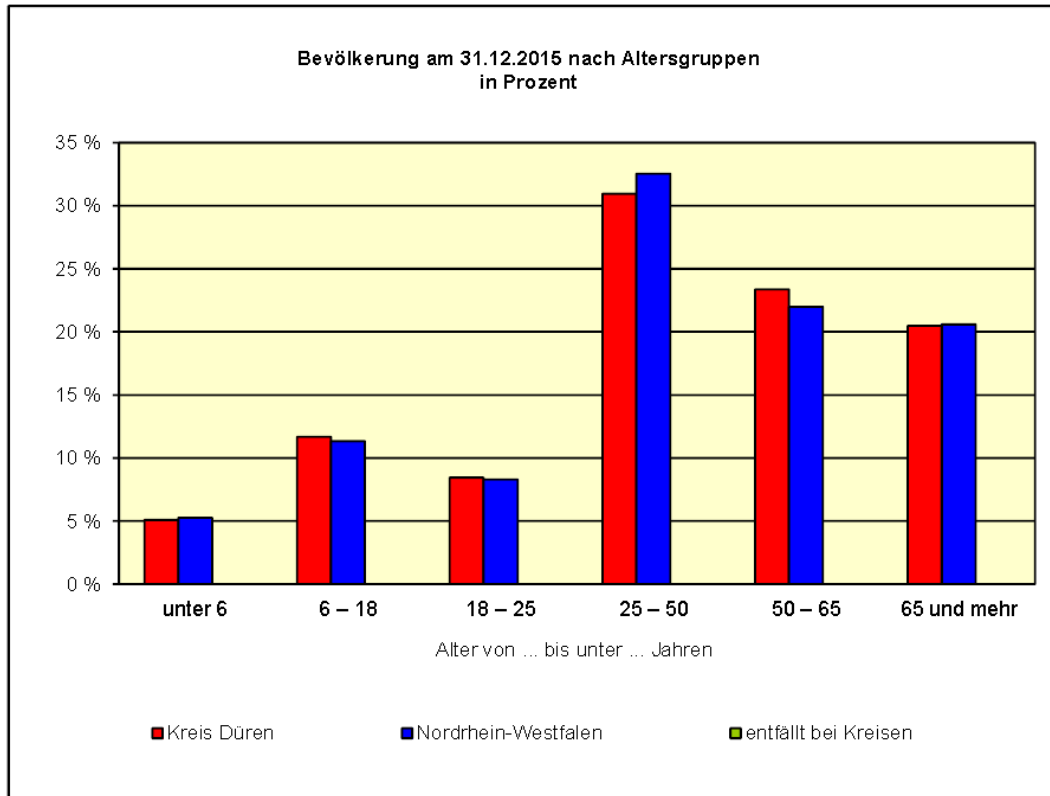
(Grafik: Hauptunfallursachen bei VU mit verunglückten Personen. Vergleich 2016 (grün)/ 2015 (gelb))

Nicht angepasste Geschwindigkeit ist nach wie vor der Grund für die meisten Verkehrsunfälle und damit die Hauptunfallursache. Überhöhte Geschwindigkeit führt zudem häufig auch zu besonders schweren Unfallfolgen. So war bei mindestens 4 der 8 Verkehrsunfälle mit Todesfolge in 2016 zu schnelles Fahren mitursächlich für den Unfall. Das Einhalten der erlaubten Geschwindigkeit ist - im Vergleich zu vielen anderen Verkehrsverstößen - relativ einfach und mit geringem Aufwand zu überwachen. Dabei agiert nicht nur die Polizei, sondern in enger Abstimmung, auch der Kreis und die Stadt Düren. Flächen- bzw. Repressionsdruck soll den Verkehrsteilnehmern das Gefühl geben, jederzeit und überall kontrolliert und gemessen werden zu können, und so das Geschwindigkeitsniveau insgesamt senken. Dies soll zu weniger Verkehrsunfällen und zu weniger schweren Unfallfolgen führen. Bei 228 Unfällen der Kategorie 1 und 2 war in 49 Fällen die nicht angepasste Geschwindigkeit mitursächlich für den Unfall. Bereits im Jahr 2016 wurden Geschwindigkeitsmessungen flächendeckend, insbesondere an Unfallhäufungsstellen und Unfallstrecken, durchgeführt. Nach bisheriger Bewertung ist und bleibt die nicht angepasste Geschwindigkeit (in Flächenbehörden) hauptursächlich für die schweren Folgen nach einem Verkehrsunfall!

Eine genauere Betrachtung der Hauptunfallursachen, bezogen auf die verschiedenen Altersgruppen, bringt interessante und für die Verkehrsunfallbekämpfung wichtige Erkenntnisse zu Tage. Derzeit stellt sich die Bevölkerung gemäß Alter im Kreis Düren wie folgt dar:

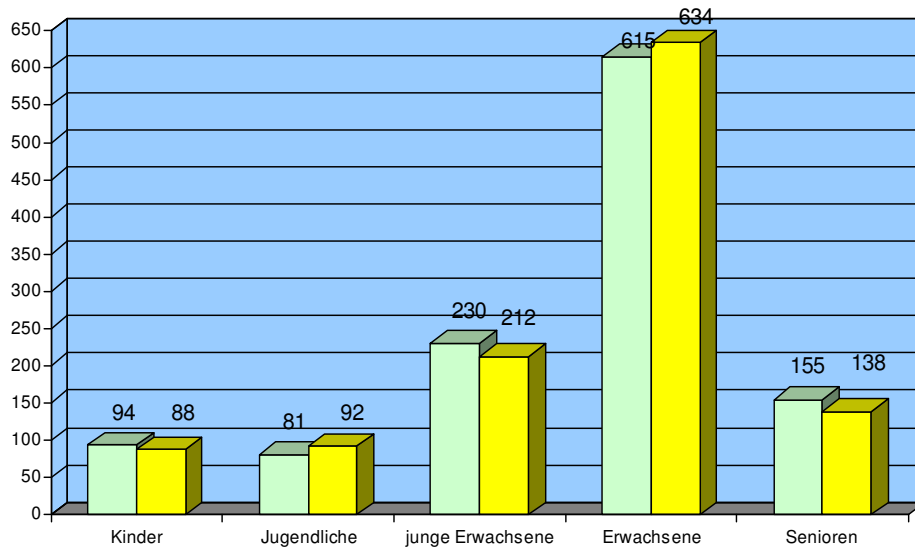
Kommunalprofil Kreis Düren

Quelle: IT.NRW, Landesdatenbank, Stand: 07.10.2016



(Grafik: Bevölkerung nach Altersgruppen Kreis Düren zum 31.12.2015)

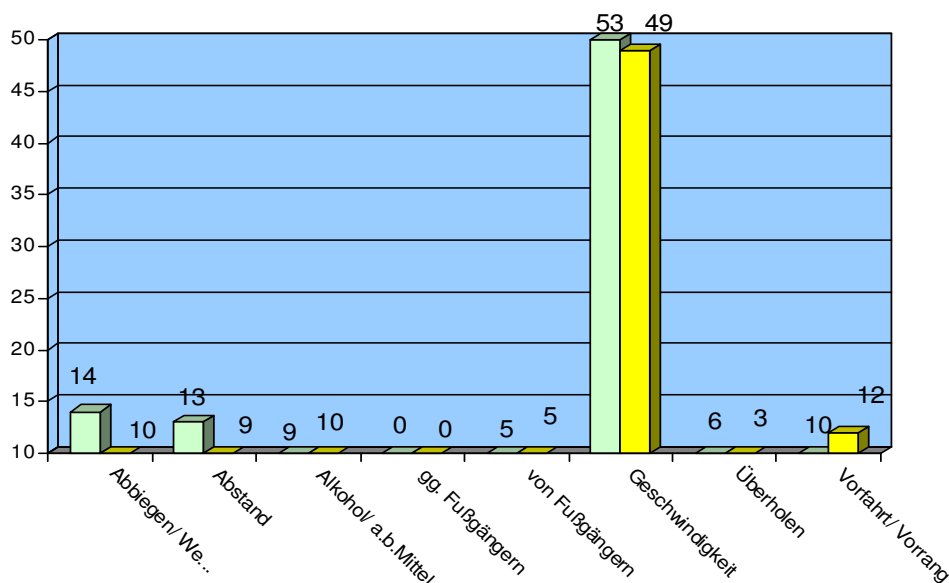
Eine Betrachtung der Beteiligung der Altersgruppen an Verkehrsunfällen mit verletzten Personen im Kreis Düren wird in der folgenden Grafik dargestellt.



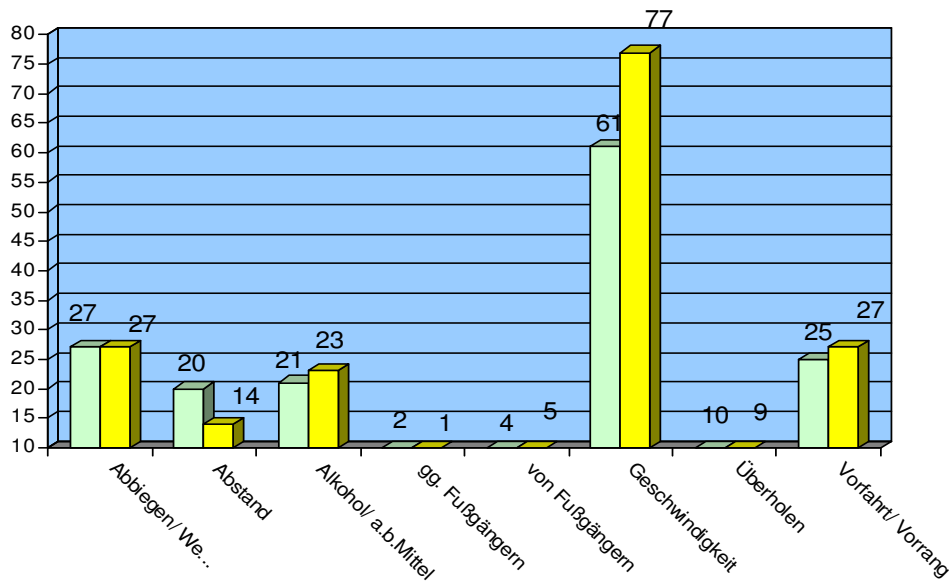
(Grafik: Hauptunfallursachen bezogen auf die Bevölkerungsgruppen/ Vergleich 2016 (grün) und 2015 (gelb))

Man erkennt, dass die Altersgruppen der „Jungen Erwachsenen“ (18-24 Jahre), der „Erwachsenen“ (25-64 Jahre) und der „Senioren“ (65 und älter) am stärksten am Unfallgeschehen auf unseren Straßen beteiligt sind. Bereits jetzt kann man erkennen, dass die größte Bevölkerungsgruppe auch am häufigsten an Unfällen mit Personenschaden beteiligt war. Erkennbar ist jedoch auch, dass die relativ kleine Gruppe der jungen Erwachsenen im Verhältnis sehr häufig beteiligt war, noch vor der Gruppe der Senioren, deren Geeignetheit zur Teilnahme am Straßenverkehr ja mit zunehmendem Alter immer wieder thematisiert wird.

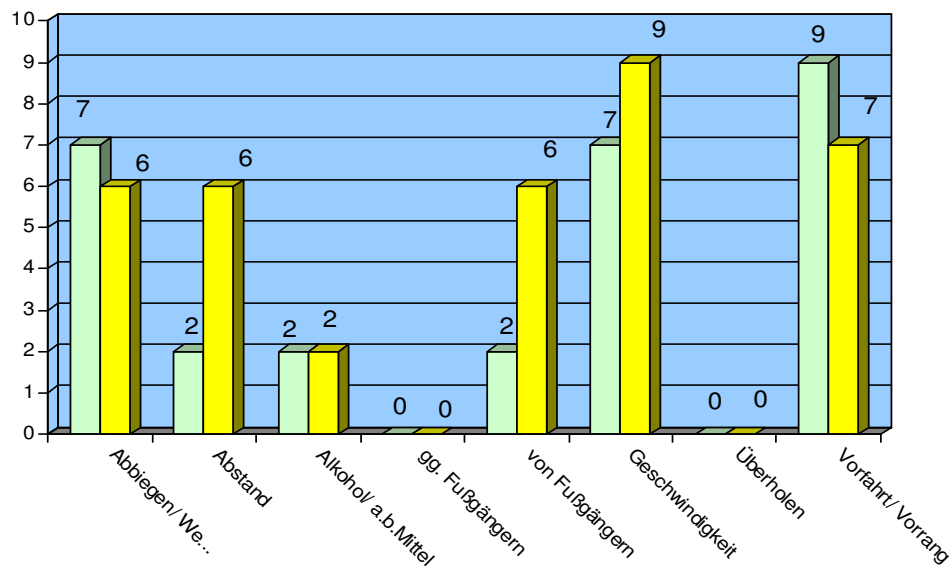
Es lohnt sich eine eingehendere Betrachtung der drei o.g. Gruppen, die in Relation zu Unfallursachen gesetzt werden sollen.



(Grafik: Hauptunfallursachen bei „Jungen Fahrer“/ 2016: grün - 2015:gelb)



(Grafik: Hauptunfallursachen „Erwachsener“/ 2016: grün - 2015:gelb)



(Grafik: Hauptunfallursachen bei „Senioren“/ 2016: grün - 2015:gelb)

(„Hinweis: Die Achsenformatierung musste wegen der geringen Zahlenwerte verkleinert werden)

Die Grafiken sprechen für sich. Bei den jungen Fahrern ist die Geschwindigkeit das größte Problem, nicht nur für andere, sondern auch für sich selbst. Daneben sind Vorfahrt/Vorgang, Abbiegen/Wenden und der Abstand weitere HUU. Bei den Erwachsenen sieht es ähnlich aus, wobei jedoch die Zahlen im Verhältnis zum Bevölkerungsanteil gesetzt werden müssen. Bei den Senioren sind die Zahlen so klein, dass die Achsenformatierung geändert werden musste. Verkehrsunfälle im Segment der Hauptunfallursachen sind gering. Die Frage nach den Unfallursachen bei Senioren wird daher einer genaueren Betrachtung unter Ziffer 4.7 unterzogen.

3 Unfallhäufungsstellen 2016

Es ist Aufgabe der Polizei, Unfallhäufungsstellen (UHS) zu identifizieren und geeignete Maßnahmen zu initiieren. Die Identifizierung erfolgt unter Berücksichtigung der Richtwerte (u.a. Unfalltyp, Unfallkategorie, Zielgruppe). Demnach handelt es sich um eine UHS, wenn in einem bestimmten Zeitraum die Richtwerte (siehe Tabelle) erreicht oder überschritten werden.

Richtwerte zur Identifikation von Unfallhäufungsstellen					
		Gegenverkehrsstraßen und Einbahnstraßen		Autobahnen und autobahnähnliche Straßen	
		Knotenpunkte	Strecke	Knotenpunkte	Strecke
Untersuchungsabschnitt		≤ 50 m / 150 m ^{a)}	≤ 200 m / 500 m ^{a)}	≤ 300 m ^{a)}	≤ 1.000 m
1 - Jahres - Betrachtung	Unfälle gleichen Grundtyps	Kat. 1 + 4	3	3	6
	Unfälle ungleicher/gleichen Grundtyps	Kat. 1 + Kat. 2	3	-	-
3 - Jahres - Betrachtung		Fußgänger / Radfahrer [Kat. 1 - 3]	5	-	-

Legende :

Kategorie 1: VU mit Getöteten (UGT)

Kategorie 2: VU mit Schwerverletzten (USV)

Kategorie 3: VU mit Leichtverletzten (ULV)

Kategorie 4: Schwerwiegender VU mit Sachschaden (USS)

Die Polizei führt an diesen UHS gezielte präventive und repressive Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit durch. Diese Arbeit hat dazu beigetragen, dass die Anzahl dieser besonders gefährlichen Bereiche im Kreis Düren erheblich gesenkt werden konnte.

Während im Jahr 2004 noch 37 UHS verzeichnet wurden, konnte die Situation kontinuierlich verbessert werden. Im Jahr 2011 betrug die Anzahl noch 26 und im Jahr 2016 nur noch 11 UHS.

Dies sind im Einzelnen:

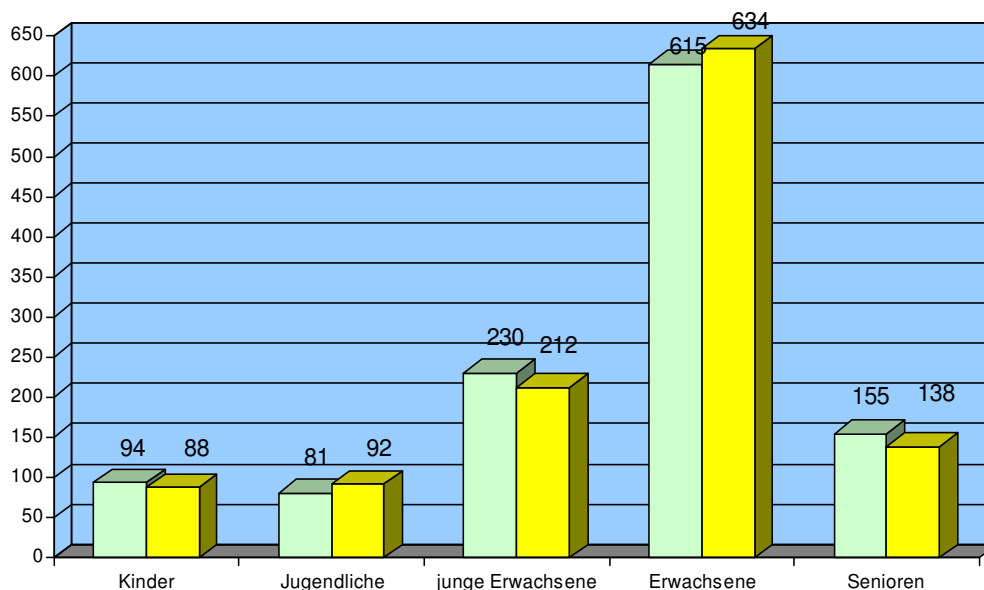
- Düren, Bonner Str./ Oberstraße
- Düren, Euskirchener Str./ Römerstr.
- Düren, Josef-Schregel-Str. 52 – 54
- Düren, Schenkelstr./ August-Klotz-Str.
- Jülich, Kölnstr./ Poststraße/ Schlossstraße

- Hürtgenwald, B399/ K 31 (Gey/ Straß)
- Nideggen, L 11, km 1,2 bis 1,5
- Nörvenich, L495/K54
- Titz/ Bettenhoven, L 12(1 213
- Titz, L 226/ Abschnitt 5, km 02 bis 0,3
- Aldenhoven, L 136, Km 1,4 bis 1,7

4 Altersgruppen

4.1 Überblick

Die nachfolgende Grafik zeigt den Anteil der verschiedenen Altersgruppen am Verkehrsunfallgeschehen im Vergleich zum Vorjahr. Die Erwachsenen stellen als größte Altersgruppe (25 – 64 Jahre) auch die Mehrzahl der verunglückten Verkehrsteilnehmer. (siehe hierzu auch Ziffer 2.3)

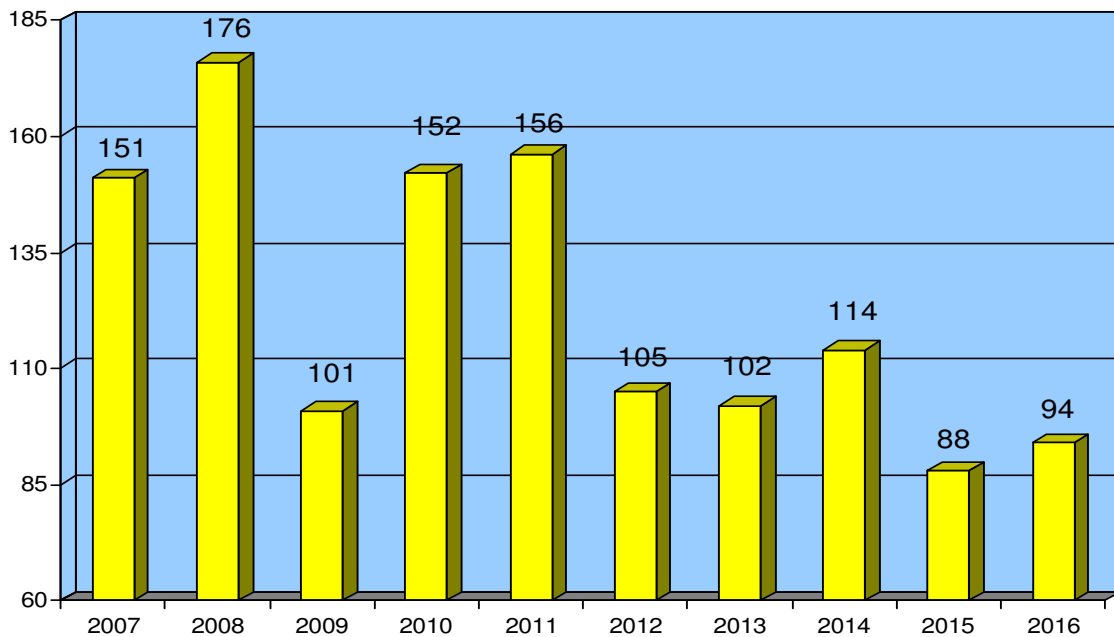


(Grafik: Verunglückte nach Altersgruppe (Vergleich 2016: grün – 2015 gelb)

4.2 Kinder (unter 15 Jahre)

Im Jahr 2016 verunglückten 94 Kinder (unter 15 Jahren) im Straßenverkehr auf Dürener Straßen. In Anbetracht eines Schulbusunfalls im November 2016, mit insgesamt 8 verletzten Kindern, liegt die KPB Düren etwa auf dem Niveau von 2015. Im Vorjahr wurde mit 88 verletzten Kindern der niedrigste Stand im 10-Jahresvergleich erreicht. Erfreulich ist auch weiterhin,

dass, nachdem im Jahr 2015 ein 3-jähriges Kind auf den Straßen des Kreises das Leben verlor, im vergangenen Jahr kein Kind tödlich verletzt wurde. Die Polizei wird in ihren Bemühungen nicht nachlassen, denn Kinder sind besonders schutzbedürftig. Hier bleibt einer unserer Schwerpunkte in der Verkehrsunfallbekämpfung.



(Grafik: Langzeitbetrachtung verunglückte Kinder >15 Jahre)

Im 10-Jahresvergleich liegt der Durchschnitt bei 124 verunglückten Kindern pro Jahr.

4.3 Schulwegunfälle (mit Beteiligung von 6 – 17-Jährigen im Straßenverkehr)

Bei den Schulwegunfällen erfolgt die Auswertung für die Altersklasse von 6 bis 17 Jahren.

Schulwegunfälle mit Beteiligung von 6-17-jährigen Verkehrsteilnehmern	2016	2015	Veränderungen
			absolut
Schulwegunfälle - gesamt	17	13	4
Anzahl der Toten	0	0	./.
der Schwerverletzten	3	3	./.
der Leichtverletzten	23	11	12

Die Zahl der Schulwegunfälle ist, wie auch im Vorjahr, weiter ansteigend. Es ereigneten sich 17 Unfälle gegenüber 13 im Vorjahr, bei denen insgesamt 26 Schüler verletzt wurden, drei davon schwer. Im Jahr 2016 lag die Zahl der verunglückten Schüler somit über dem 10-Jahresdurchschnitt von 20 verunfallten Schülern.

Zu erwähnen ist ein Verkehrsunfall mit einem Bus am Freitag, 04.11.2016, 14:05h, in Nörvenich, Dresdener Str.55. Bei einem Bremsmanöver wurden sieben Kinder in einem Schulbus leicht verletzt. Der Fahrer musste bremsen, weil ein 12-jähriges Kind vor dem Bus die Fahrbahn überquerte.

Alle Schulwegunfälle ereigneten sich jedoch verteilt auf die frühen Morgen- und Mittagsstunden sowie im Kreis Düren verteilt, so dass ein durchgängiges Muster nicht erkennbar ist. Ein besonders gefährlicher Schulweg konnte im Kreisgebiet nicht ausgemacht werden. Alleine 51% der verunglückten Kinder nahmen passiv (Mitfahrer) am Straßenverkehr teil.

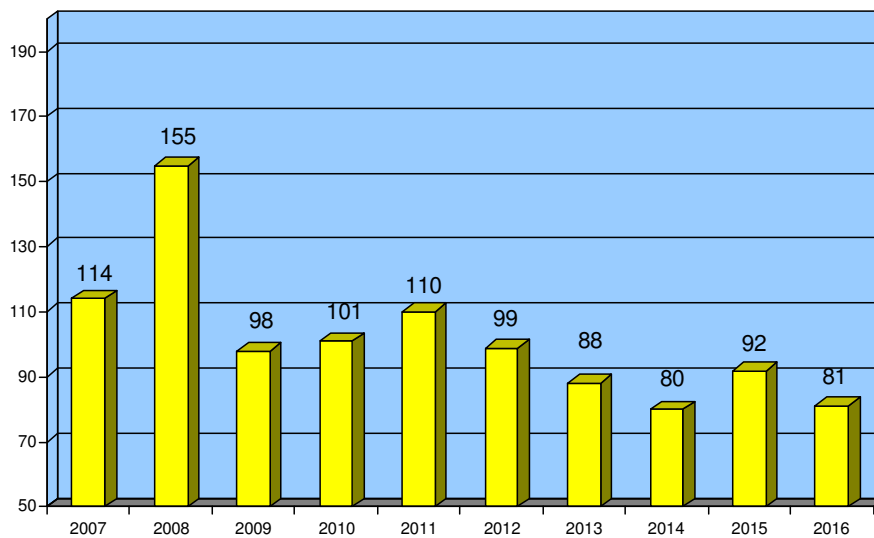
Jahr	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Anzahl	25	29	18	23	32	12	16	11	13	17

(Grafik: 10-Jahresvergleich „Schulwegunfälle)

4.4 Jugendliche (15 – 17 Jahre)

Die Altersgruppe „Jugendliche“ (15 bis 17 Jahre) ist auch weiterhin im Fokus der polizeilichen Verkehrssicherheitsarbeit, da die Verunglücktenhäufigkeit in dieser „kleinen“ Altersgruppe in der Vergangenheit hoch war. Ein besonderes Augenmerk gilt dabei den motorisierten und nichtmotorisierten Zweiradfahrern, da gerade hier ein jugendtypisches sorgloses Verhalten festgestellt werden muss.

Das Präventionsprojekt „Crash Kurs“ ist in dieser Zielgruppe fester Bestandteil der Verkehrssicherheitsarbeit im Kreis Düren geworden. Bei diesen Veranstaltungen in Schulen stehen die Emotionen im Vordergrund. Ziel ist es, bei den jungen Teilnehmern ein realitätsnahes Gefahrenbewusstsein zu schaffen und eine dauerhafte, positive Verhaltensänderung zu bewirken.



(Grafik: 10-Jahresvergleich „Verunglückte Jugendliche“)

	2016	2015	Veränderungen	
			absolut	in %
Verunglückte Jugendliche - gesamt	81	92	-11	-11,9
davon getötet	0	1	-1	*
schwerverletzt	17	15	2	13,3
leichtverletzt	64	77	-13	9,1

* keine prozentuale Angabe wegen zu kleiner absoluter Zahlen oder Ausgangsgröße gleich 0.

In der 10-Jahresbetrachtung wurde der Durchschnittswert von 101 verunfallten Jugendlichen deutlich unterschritten. Die Anzahl der Schwerverletzten hat sich um zwei Jugendliche erhöht, die Anzahl der leichtverletzten jedoch um 13 Jugendliche vermindert.

4.5 Junge Erwachsene (18 – 24 Jahre)

18- bis 24-Jährige im Straßenverkehr: die sieben risikoreichsten Jahre!

Mit 18 Jahren können junge Männer und Frauen ohne Begleitung Auto fahren. Selbstständig mit dem – vielleicht sogar eigenen – Auto auch größere Distanzen zurückzulegen, ist ein großer Schritt in die Unabhängigkeit der jungen Erwachsenen. Autofahren hat für die 18- bis 24-Jährigen demzufolge eine besondere Bedeutung. Dies gilt nach wie vor, wenngleich das Auto als Statussymbol in den letzten Jahren an Bedeutung verloren hat. Allerdings endet so manche Fahrt wegen noch zu geringer Erfahrung am Steuer verbunden mit einer Überschätzung des

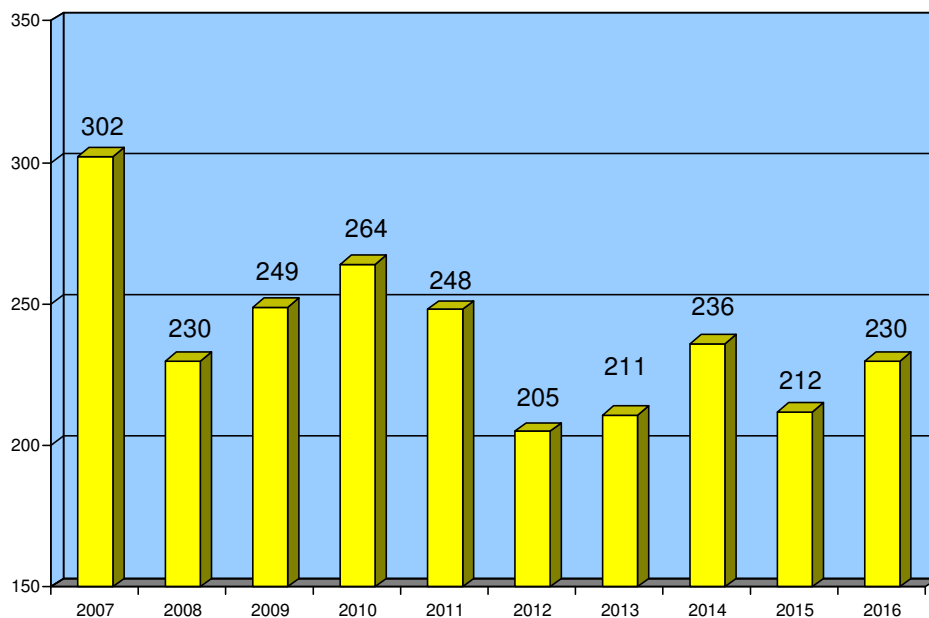
eigenen Könnens abrupt. Die Straßenverkehrsunfallstatistik zeigt hier jährlich eine traurige Bilanz.

Die Anzahl der verunglückten „Jungen Erwachsenen“ stieg im letzten Jahr um 18 auf jetzt 230. In dieser Altersgruppe sind im Jahr 2016, wie im Vorjahr, drei Tote zu beklagen.

Neben anderen Maßnahmen der Verkehrsunfallprävention wurden die Präventionsprojekte „Drogen im Straßenverkehr“ und „Crash Kurs“ durchgeführt, um die Verunglücktsituation dieser jungen Menschen entscheidend zu verändern.

	2016	2015	Veränderungen	
			absolut	in %
Verunglückte Junge Erwachsene - gesamt	230	212	18	8,5
davon getötet	3	3	./.	*
schwerverletzt	50	44	6	13,6
leichtverletzt	180	165	15	9,1

In dieser Altersgruppe verunglücken, in Relation zur Gesamtbevölkerung, besonders viele Menschen. Auch deswegen bleibt die Bevölkerungsgruppe im Fokus der präventiven und auch repressiven Polizeiarbeit.

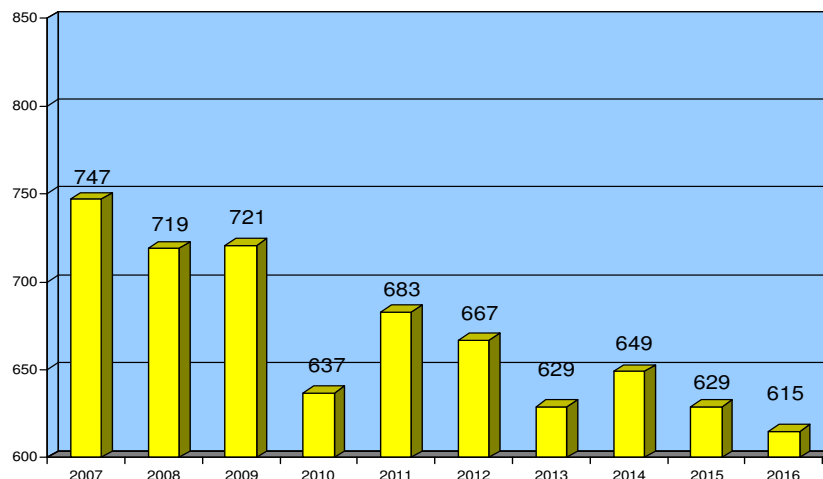


(Grafik: 10-Jahresvergleich „Verunglückte junge Erwachsene“)

4.6 Erwachsene (25 – 64 Jahre)

Die Anzahl der verunglückten Erwachsenen (25 bis 64 Jahre) sank im Jahr 2016 von 634 Personen um 17 auf 617. Die seit 2011 positive Entwicklung, die in 2014 unterbrochen wurde, hat sich auf den ersten Blick wieder eingestellt. Die Reduzierung der getöteten Personen von 11 auf 3 ist sehr positiv zu vermerken, wobei die Zahl der Schwerverletzten um 24 Verunglückte gestiegen ist. Bei vielen Unfällen in dieser Altersgruppe war die Geschwindigkeit die am meisten festgestellte Unfallursache. Damit wird wieder einmal deutlich, dass die nicht angepasste Geschwindigkeit der „Killer Nummer 1“ im Straßenverkehr ist.

Bei den jetzt 615 verunglückten Erwachsenen handelt es sich um den besten Wert in 10 Jahren. Bei langfristiger Betrachtung fällt positiv auf, dass seit 2010 in jedem Jahr weniger als 700 verunglückte Erwachsene gezählt wurden.



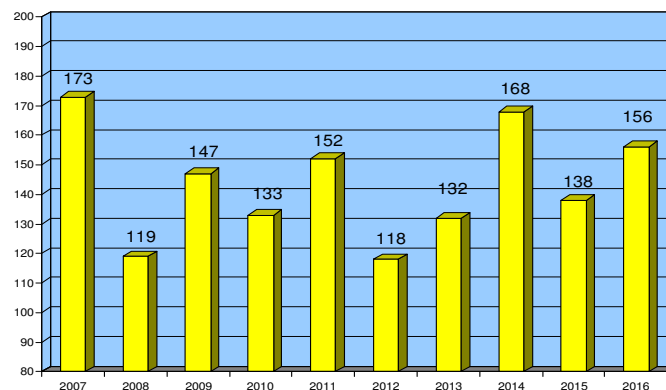
(Grafik: 10-Jahresvergleich „Verunglückte Erwachsene“)

	2016	2015	Veränderungen	
			absolut	in %
Verunglückte Erwachsene – gesamt	617	634	-17	2,7
davon getötet	3	11	-8	-72,7
schwerverletzt	157	133	24	18,1
leichtverletzt	457	490	-33	-6,7

4.7 Senioren (65 Jahre und älter)

Perspektivisch wird im Kreis Düren der Anteil der Senioren, die aktiv am Straßenverkehr teilnehmen, zunehmen.

Im Jahr 2016 verunglückten 156 Senioren (65 und älter) auf den Straßen im Kreisgebiet. Dieser Wert liegt über dem 10- Jahres-Durchschnittswert (143,5) und deutlich über dem Wert von 2015 mit 138 verletzten Senioren.



(Grafik: 10-Jahresvergleich „Verunglückte Senioren“)

Bei den Senioren ist derzeit der größte Anstieg in den Risikogruppen zu verzeichnen. In 48 Fällen verunglückten Senioren als Radfahrer/Pedelec-fahrer, als Pkw-Fahrer in 50 Fällen, 24-mal als Fußgänger und 5-mal als Kradfahrer. Die Senioren waren insgesamt an 193 Verkehrsunfällen beteiligt, davon in 62 % als Unfallverursacher. Sind Senioren als Pedelec-fahrer beteiligt, sind sie im Jahr 2016 immer verletzt gewesen.

Senioren sind meist erfahren, mit zunehmenden Alter aber aufgrund reduzierter körperlicher Leistungsfähigkeit nicht immer vollumfänglich in der Lage, angemessen oder schnell genug zu reagieren. Ein Bewusstmachen dieser Defizite und ein entsprechend angepasstes Verhalten können unfallreduzierend wirken. Dazu will die Polizei mit präventiv ausgerichteten Maßnahmen auch im Jahr 2017 beitragen. Einen ersten Schritt dazu möchten wir mit den folgenden Ausführungen zum Thema „Mobilität von Senioren im Straßenverkehr“ machen.

	2016	2015	Veränderungen	
			absolut	in %
Verunglückte Senioren - gesamt	156	138	18	13
Davon getötet	3	2	1	50
schwerverletzt	47	39	8	20,5
leichtverletzt	106	97	9	9,3

4.7.1. Mobilität von Senioren im Straßenverkehr

In diesem Jahr möchten wir besonders auf Senioren als Verkehrsteilnehmer eingehen und auch wichtige Hinweise für die Bevölkerungsgruppe geben. Die Zahlen der Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Senioren sind angestiegen und die Bevölkerung wird immer älter. Damit einhergehend bleiben die Menschen länger mobil. Bereits heute sind über 20 Prozent der Bevölkerung in Deutschland über 65 Jahre alt. Ein weiterer Anstieg der Bevölkerungszahlen dieser Generation ist zu erwarten. Voraussrechnungen zeigen, dass im Jahr 2030 bereits 29 Prozent der Bevölkerung in der Altersgruppe 65+ sein werden. Auch bei älteren Menschen ist der Wunsch nach Mobilität und Flexibilität vorhanden, um am gesellschaftlichen Leben teilhaben zu können.

Die Senioren sind aktiver als frühere Generationen in diesem Alter und nutzen, nicht zuletzt aufgrund ihrer bisherigen Verkehrssozialisation, häufiger das Auto. Vor allem in den höheren Altersgruppen wächst der Anteil an Personen mit Führerscheinbesitz.

Der Anteil der Senioren, das heißt der Personen im Alter von 65 Jahren oder älter, ist zwischen 2002 und 2008 um 16 Prozent gewachsen; der Anteil der Wege, die diese Gruppe zurücklegt, ist demgegenüber um 31 Prozent gewachsen. Der Zusammenhang Senioren und Gefahren im Straßenverkehr findet bislang zu wenig Beachtung!

Spricht man die Teilnahme von Senioren im Straßenverkehr an, so ist ein Thema auch die „Geeignetheit zur Teilnahme“ ein immer wiederkehrendes Thema. Auf dem Verkehrsgerechtstag 2017 in Goslar wurde die Thematik von Senioren im Straßenverkehr mit den Schlagworten

- Risiko für sich selbst und andere?
- Pflichtuntersuchungen?
- Beschränkungen und Auflagen

intensiv bearbeitet.

Ein Arbeitskreis hat sich mit der Frage beschäftigt, ob die Entwicklung zu Gefährdungen führt, denen im Interesse der einzelnen Verkehrsteilnehmer wie auch der Allgemeinheit begegnet werden muss. Berichte über Unfälle älterer Menschen werfen immer wieder die Frage auf, ob Senioren ein Risiko für sich und für andere Verkehrsteilnehmer darstellen. Gibt es ein bestimmtes Alter, ab dem mit steigenden Unfallzahlen zu rechnen ist? Während Risikobereitschaft und Regelüberschreitungen im Alter abnehmen, steigt die Zahl der Erkrankungen und Medikamenteneinnahmen. Nach einer Bestandsaufnahme der in Deutschland erfassten Daten,

der Erfahrungen im Ausland und der in Betracht kommenden juristischen Möglichkeiten sollten Vorschläge diskutiert werden, wie mit der Thematik umgegangen werden kann. Sollten Beschränkungen, Auflagen oder Pflichtuntersuchungen in Abhängigkeit vom Lebensalter eingeführt werden? Gibt es andere geeignete Instrumente, um älteren Menschen bei größtmöglicher Gewährleistung von Freiwilligkeit und Selbstbestimmung Hilfestellung beim Erhalt der Mobilität zu geben? Kann dabei sichergestellt werden, dass nicht mehr oder nur noch eingeschränkt fahrgerechte Bürger auch tatsächlich als solche erkannt werden? Ist gewährleistet, dass noch fahrgerechte Senioren nicht fälschlich als ungeeignet eingeordnet werden?

Die Empfehlungen des Verkehrsgerichtstages zeigen, dass die Problematik uns in der Zukunft intensiv beschäftigen wird:

- Es gibt Hinweise darauf, dass ältere Menschen als Kraftfahrer ein zunehmendes Risiko für die Sicherheit im Straßenverkehr darstellen. Politik und Forschung sind aufgefordert, zeitnah die notwendige Datengrundlage hinsichtlich der Risikoabschätzung zu schaffen.
- Für die Einführung genereller, obligatorischer und periodischer Fahreignungsüberprüfungen gibt es derzeit keine Grundlage.
- Instrumente zur besseren Einschätzung der eigenen Fahrkompetenz sind zu entwickeln und wissenschaftlich zu evaluieren. Vorgeschlagen wird eine qualifizierte Rückmeldefahrt, deren Ergebnis ausschließlich dem Betroffenen mitgeteilt wird. Falls sich herausstellt, dass solche Instrumente auf freiwilliger Basis nur unzureichend in Anspruch genommen werden, ist die Teilnahme obligatorisch zu machen.
- Die anlassbezogene Fahreignungsüberprüfung muss insbesondere zur Vermeidung von Mehrfachbegutachtungen älterer Kraftfahrer verbessert werden. Dazu gehört:
 - Verankerung der psycho-physischen Leistungsüberprüfung (Interview, Leistungstest, Fahrverhaltensbeobachtung) als eigenständiges Instrument in der Fahrerlaubnisverordnung, da in erster Linie kognitive Leistungseinschränkungen vorliegen,
 - größere Sensibilisierung der Ermittlungsbehörden für Fahreignungsmängel.
- Die verkehrsmedizinische Kompetenz der Ärzte muss verbessert werden. Es ist zu prüfen, welche Meldepflichten für Ärzte hinsichtlich der Fahreignung ihrer Patienten vorgegeben werden sollen.
- Die älteren Kraftfahrer werden aufgerufen, in Eigenverantwortung jederzeit zu prüfen, ob und wie sie auf eventuelle Einschränkungen ihrer Fahreignung angemessen reagieren müssen.

Wir möchten einige Tipps und Anregungen geben, um den Senioren vielleicht zu helfen, ihre Mobilität zu erhalten oder zu verbessern:

- ❖ Vermeiden Sie Stress! Stress und Zeitnot führen oftmals zu Fehlern. Im Straßenverkehr können diese Fehler schwerwiegende Folgen für Sie und andere Verkehrsteilnehmer haben. Daher:
 - Fahren Sie bei Terminen rechtzeitig los; gönnen Sie sich ein paar Minuten extra.
 - Machen Sie sich mit der Fahrroute frühzeitig vertraut.
 - Hören Sie den Verkehrsfunk und planen Sie Ausweichstrecken für den Notfall ein.
 - Ein Navigationsgerät ist eine adäquate Hilfe.
 - Legen Sie bei längeren Fahrten öfter mal eine Pause ein.
 - Sie sollten sich im Pkw wohl fühlen. Überprüfen Sie daher zum Beispiel ihre Sitzstellung.
 - Schalten Sie die Klimaanlage ein, wenn Sie bemerken, dass ihre Konzentrationsfähigkeit unter den vorhandenen Temperaturen leidet. Nehmen Sie genügend Flüssigkeit zu sich.

- ❖ **Seh-/Hörtest:** Das Erkennen und Beheben von körperlichen Handicaps (Sehhilfe/Hörgerät) erhöht die Sicherheit von allen Beteiligten und führt meistens auch zu einer verbesserten Selbstsicherheit beim Führen eines Kfz. Manchmal verschlechtert sich die Seh-/Hörleistung ohne das man sich dessen selber bewusst wird. So dass man darauf achten sollte, dieses von einem Fachmann (Optiker/Arzt) regelmäßig überprüfen zu lassen.

Wir weisen die Teilnehmer in unseren Seminaren darauf hin, dass es sich jeweils bei Seh-, Hör- und Reaktionstests nur um Momentaufnahmen handelt, wenn diese Leistungen bewertet werden. Nachlassende Sehleistung (Presbyopie) und ein sich wieder verengendes Sichtfeld sind natürliche Alterungsprozesse, -keine Krankheit-, Veränderungen beim Richtungshören und der Verlust (insbesondere) von hohen Frequenzen bei der Hörleistung sind ebenfalls altersbedingte Erscheinungen. Diese Veränderungen laufend oftmals schleichend, meist in Zusammenhang stehend ab und sind nur durch regelmäßige Kontrollen richtig einzuschätzen.

- ❖ **Medikamenteneinfluss:** Mit zunehmenden Alter steigt die Wahrscheinlichkeit an altersbedingten Beschwerden zu erkranken, welche eine Behandlung mit Medikamenten

erfordern. Der Medikamenteneinfluss kann zu einer temporären Fahruntüchtigkeit führen. Es ist daher von enormer Bedeutung beim Arztbesuch/Apotheker auch einmal Eigeninitiative zu zeigen und mögliche Nebenwirkungen auf das eigene Fahrverhalten zu erfragen. Da die Schriftgröße der Beipackzettel sehr klein ist, sollte man sich nicht davor scheuen, jemanden zu bitten, diesen vorzulesen. ABER: Umgekehrt kann Ihnen vielleicht auch die richtige Wahl und Dosierung eines Medikamentes dazu verhelfen, weiterhin am Straßenverkehr zuverlässig teilnehmen zu können.

Zum Thema Eigenmedikamentierung: Die guten alten Hausmittel (z.B. nach Maria Treben) werden meist auf der Basis von Kräutern und Alkohol angesetzt. Auch der „Klosterfrau Melisengeist“ hat viel „Geist“!

- ❖ **Dunkelheit:** Oftmals klagen ältere Menschen darüber, dass es ihnen mit zunehmendem Alter schwer fällt, sich in der Dunkelheit zu orientieren. Falls dieses mit einer Sehhilfe nicht zu korrigieren ist, sollte man gegebenenfalls Fahrten bei Dunkelheit/Dämmerung ganz unterlassen.
- ❖ **Technische Hilfen im Pkw:** Einparkhilfen etc. sind in der Regel nur gegen Aufpreis zu erhältlich; aber nützliche Hilfsmittel. Eine Servolenkung hingegen besitzt heutzutage fast jeder Pkw. Eine Überlegung wert wäre eventuell der Umstieg auf ein Fahrzeug mit einem Automatikgetriebe.
- ❖ Die **Einparkhilfen**, egal ob es nur eine akustische Unterstützung durch Abstandsdetektion ist oder sogar autonom einparkende Systeme, sind allerdings der Hit. Die körperlichen Veränderungen (Rücken, Wirbelsäule) können hier am anschaulichsten ausgeglichen werden.
- ❖ Bei dem Thema **Fahrerassistenzsysteme** treffen wir regelmäßig auf eine Scheu vor elektronischen Hilfen. In der Regel liegt es am fehlenden Verständnis für deren Wirkungsweise und Funktion. Wir erleben immer noch Teilnehmer, die bereits seit vielen Jahren mit einem ABS unterwegs sind, das „Rattern, Pulsieren und das Gefühl des Regelns“ allerdings noch nie erlebt haben und regelrecht erschrocken darüber sind und daher ab und an sogar die Bremse loslassen, damit „nichts kaputt geht“.

- ❖ **Fahrsicherheitstraining:** „Man ist nie zu alt, um etwas Neues dazu zu lernen!“ Fahrsicherheitstrainings sind nicht nur etwas für Anfänger oder Spezialberufe. Zu lernen wie man sicher mit Gefahrensituationen umgeht, hat noch niemandem geschadet. (Fahrsicherheitstrainings werden unter anderem vom TÜV Süd, der Verkehrswacht, dem ADAC oder anderen Einrichtungen angeboten.)
- ❖ **Fahrschule:** Frischen Sie in einer Fahrschule ihr Wissen und Können auf. Dort hat man weiterhin die Möglichkeit unter professioneller Begleitung auf Defizite persönlich einzugehen und daran gemeinsam zu arbeiten.
- ❖ **Fußgänger:** Meist wird es verkannt, dass es sich bei einem Fußgänger um einen vollwertigen Verkehrsteilnehmer handelt. Hier ist es für Senioren mehr als für andere Altersgruppen wichtig, gut sichtbare Kleidung in der Dämmerung/Dunkelheit zu tragen die im Idealfall aus reflektierenden Materialien besteht.
- ❖ Aufgrund **Beweglichkeitsproblemen/verlangsamtem Reaktionsvermögen** fällt es Senioren schwerer, auf plötzlich auftretende Gefahrensituationen rechtzeitig und adäquat zu reagieren. Daher sollte man sich selber schützen und sich für andere Verkehrsteilnehmer sichtbar machen.
- ❖ **Radfahren** ist gesund und hält fit. Jedoch es wird Senioren nicht immer leicht gemacht, auf das Fahrrad umzusatteln. Beispiel:
 - Das Fahrrad ist nicht überall als vollwertiges Verkehrsmittel anerkannt,
 - Ein gut ausgebautes Radwegenetz besteht nicht flächendeckend.
- ❖ „Wer rastet, der rostet!“ Fahren Sie so oft es geht mit dem Rad. Aber machen Sie sich das Leben angenehmer. Wählen Sie ein Fahrrad mit einem tiefen Durchstieg (gilt auch für die Herren!). Und schützen Sie sich mit einem Radhelm! Mehr als jeder zweite tödliche Radfahrunfall betrifft die Altersgruppe der Senioren!
- ❖ Das Fahrrad als Möglichkeit, die körperliche Fitness zu trainieren, den Gleichgewichtssinn zu schulen – genial. Sich aber selbst im Hinblick auf die Leistungsfähigkeit zu überschätzen – das könnte ein Aspekt sein, den es bei der verstärkten Nutzung von Pedelec und E-Bike zu beachten gilt. Die gewählten Fahrtstrecken werden länger, es

wird deutlich schneller gefahren, die Bereitschaft, einen Helm hierbei zu tragen ist leider noch nicht in erforderlichem Umfang gegeben. Die Fahrräder sind schwerer im Handling (Motor + Akku) und verfügen über meist deutlich bessere und „giftigere“ Bremsen als gewohnt. „Schnelle“ Senioren auf Fahrrädern sind für viele Autofahrer im öffentlichen Verkehrsraum immer noch schwer einzuschätzen.

4.7.2 Gesetzliche Regelungen

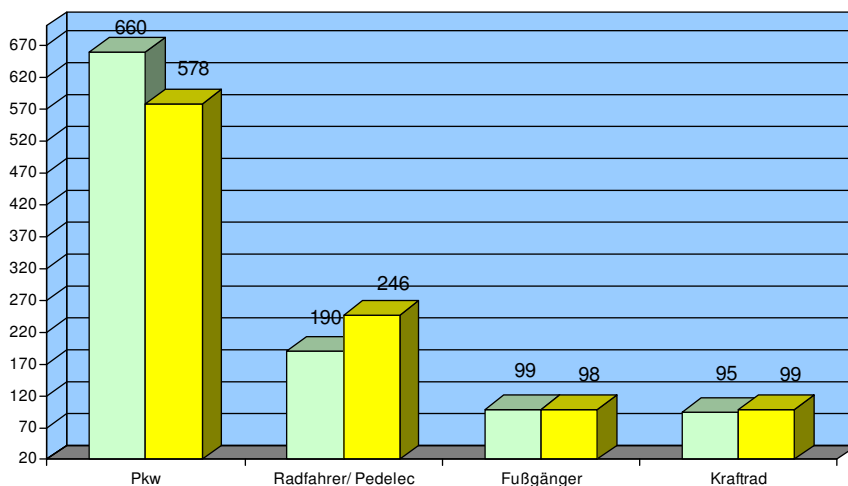
Bereits bestehende Regelungen zur Thematik „Geeignetheit“ sind heute gesetzlich geregelt. Wir möchten im Folgenden einige Ausführungen dazu machen. Ist eine Person, *welche im Besitz einer gültigen Fahrerlaubnis für Kraftfahrzeuge ist*, als Fußgänger, Fahrzeug- oder Kraftfahrzeugführer an einem Straßenverkehrsunfall beteiligt und es ergeben sich Anhaltspunkte für eine Beeinträchtigung der Eignung oder Befähigung zum Führen von Kraftfahrzeugen, so ist, unabhängig von einer Schuldzuweisung zur Verursachung des Verkehrsunfalls, eine Meldung nach § 2 (12) StVG an das zuständige Straßenverkehrsamt (Führerscheinstelle) zu fertigen. Hier einige Beispiele für (altersbedingt) auftretende Defizite:

- Kognitive Beeinträchtigungen (z.B. Konzentrationsschwäche/Aufmerksamkeitsdefizite, Beeinträchtigungen der Intelligenz durch Demenz/Senilität, Gedächtnisstörungen)
- Beeinträchtigung der Sinne (Seh- und/oder Hörvermögen, haptische Störungen pp.)
- körperliche Erkrankungen (Beeinträchtigung des Bewegungsapparates, Erkrankungen des Nervensystems, Parkinson, Diabetes, pp.)
- geistige Erkrankungen (geistige/nervliche Störung, Wahnerkrankungen, pp.)
- Beeinträchtigung durch Medikation (Einnahme von psychisch wirksamen oder auf das zentrale Nervensystem wirkende Medikamente, pp.)

5 Ausgewählte Verkehrsbeteiligungen

5.1 Überblick

Die Teilnahme am Straßenverkehr erfolgt mit unterschiedlichsten Fortbewegungsmitteln oder zu Fuß. Die bei Unfällen mit Verletzten am häufigsten vertretenen vier Beteiligungsarten werden im folgenden Abschnitt einer genaueren Betrachtung unterzogen.

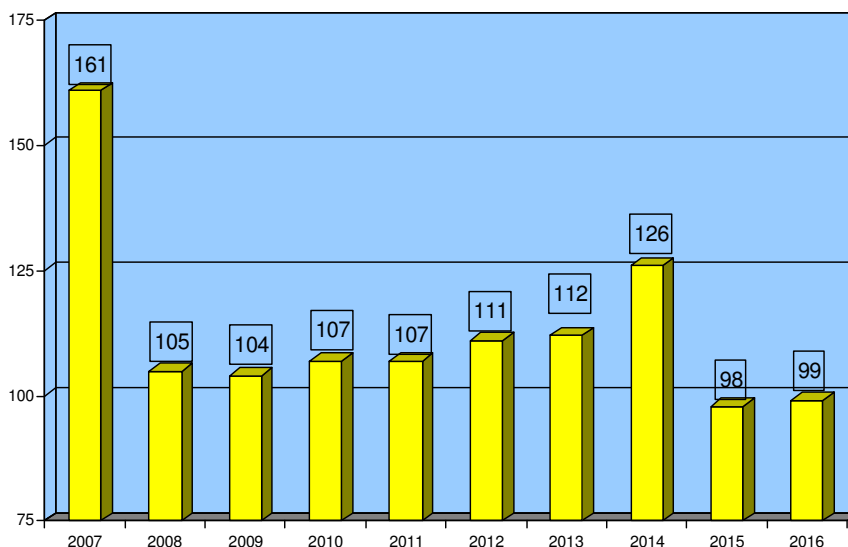


(Grafik: Vergleich der vier häufigsten Verkehrsbeteiligungen bei Verkehrsunfällen mit Verletzten/ 2016 grün – 2015 gelb)

5.2 Verunglückte Fußgänger

Die Anzahl der verunglückten Fußgänger ist fast unverändert im Vergleich zum Vorjahr. Der Durchschnitt der verunglückten Fußgänger im 10-Jahresvergleich liegt bei 116.

Im Jahr 2016 wurde kein Fußgänger im Straßenverkehr tödlich verletzt, trotzdem bleiben auch die Fußgänger im Fokus der Verkehrssicherheitsarbeit und -unfallbekämpfung.



(Grafik: 10-Jahresvergleich „Verunglückte Fußgänger“)

	2016	2015	Veränderungen	
			absolut	in %
Anzahl der verunglückten Fußgänger	99	98	-29	-23,02
davon getötet	0	2	2	*
schwerverletzt	19	21	-2	9,5
leichtverletzt	80	75	5	6,67

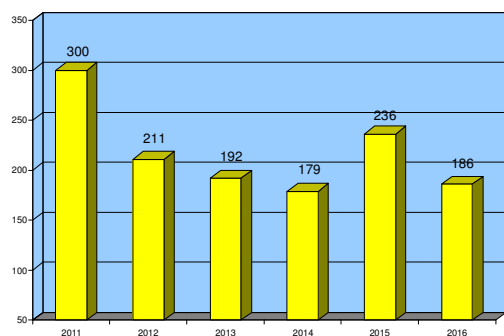
* keine prozentuale Angabe wegen zu kleiner absoluter Zahlen oder Ausgangsgröße gleich 0.

5.3 Verunglückte Rad- und Pedelecfahrer

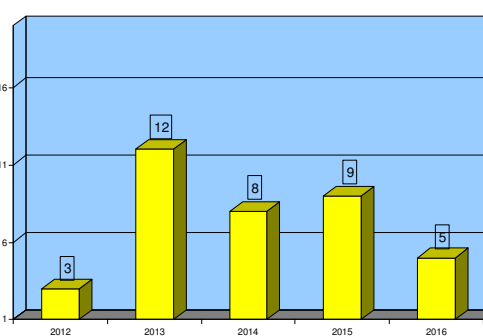
Die statistische Erfassung von Rad- und Pedelecfahrern erfolgt getrennt. Nachdem im Jahr 2013 noch drei Pedelecfahrer im Kreis Düren ihr Leben verloren haben, ist diese Art der Verkehrsbeteiligung zwar immer stärker im Straßenverkehr feststellbar, jedoch mit nur fünf Verkehrsunfällen im Jahr 2016 statistisch unauffällig. Im vergangenen Jahr wurde ein (2015:4) Pedelecfahrer schwer und vier (2015:5) leicht verletzt.

Anders sieht die Situation bei den Radfahrern aus. Im vergangenen Jahr ist ein tödlich verletzter Radfahrer zu beklagen, im Jahr 2015 waren es 2. Die Zahlen der schwerverletzten (41) ist um 2 gestiegen, die der leichtverletzten (144) Radfahrer um 52 gesunken. Die Unfallursachen beruhen sowohl auf Fehlverhalten von, als auch gegenüber Radfahrern.

Radfahrer profitieren nicht von den deutlich verbesserten Systemen der aktiven und passiven Sicherheit, die bei Pkw und Lkw in den vergangenen Jahren mit zu den Rückgängen bei den Verunglücktenzahlen beitrugen. Die Zielgruppe der Rad- und Pedelecfahrer bleibt weiterhin im Blickpunkt präventiver und repressiver Maßnahmen.



Verunglückte Radfahrer



Verunglückte Pedelecfahrer

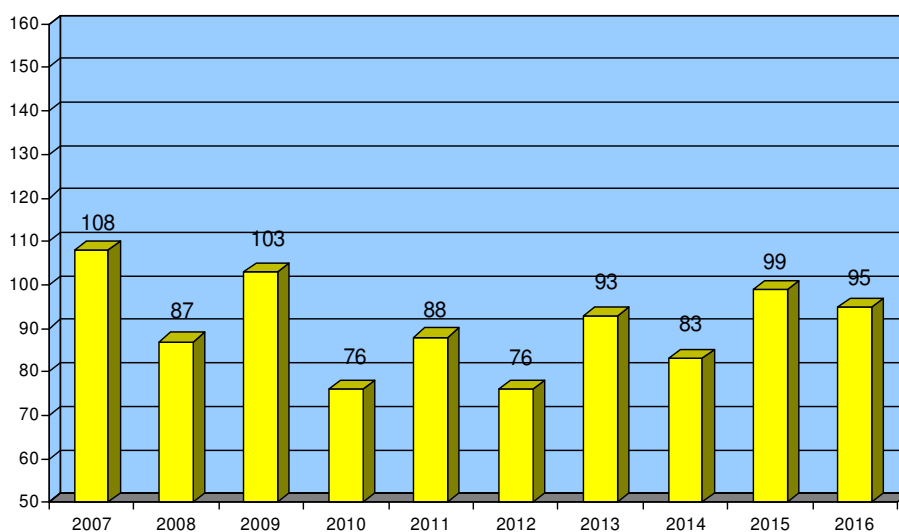
(Grafik: „Verunglückte Radfahrer“ und „Verunglückte Pedelecfahrer“)

	2016	2015	Veränderungen	
			absolut	in %
Verunglückte Rad- und Pedelecfahrer – gesamt	191	246	-55	-22,4
davon getötet	1	2	1	*
Schwerverletzt	42	43	-1	*
Leichtverletzt	148	201	53	-26,4

* keine prozentuale Angabe wegen zu kleiner absoluter Zahlen oder Ausgangsgröße gleich 0.

5.4 Kradfahrer

Die Zahl der Verunglückten Kradfahrer sank um 4 Verunglückte von 99 auf 95 im Vergleich zum Jahr 2015. Nachdem im Vorjahr noch drei dieser Verunglückten in Folge des Unfalls verstarben, war im Jahr 2016 nur ein Opfer zu beklagen. Die Gruppe der Kradfahrer bleibt ein Schwerpunkt der polizeilichen Verkehrsunfallbekämpfung.



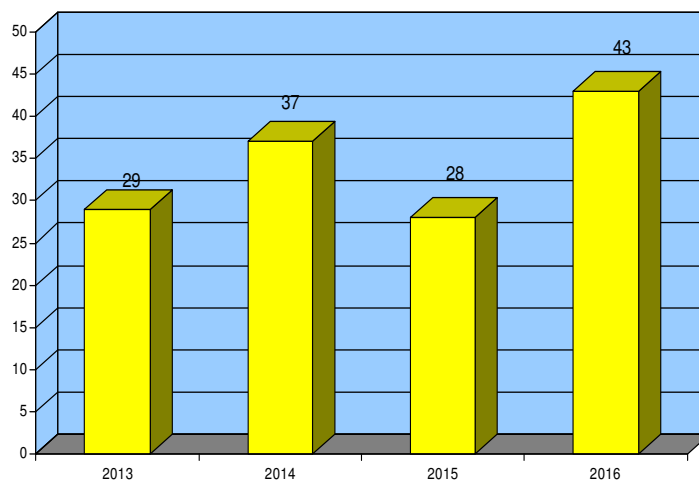
(Grafik: 10-Jahresvergleich „Verunglückte Kradfahrer“)

	2016	2015	Veränderungen	
			absolut	in %
Verunglückte Kraftradfahrer/Mitfahrer - gesamt	95	99	11	13,25
davon getötet	1	3	3	*
schwerverletzt	35	40	-5	-12,5
leichtverletzt	59	56	3	5,4

* keine prozentuale Angabe wegen zu kleiner absoluter Zahlen oder Ausgangsgröße gleich 0.

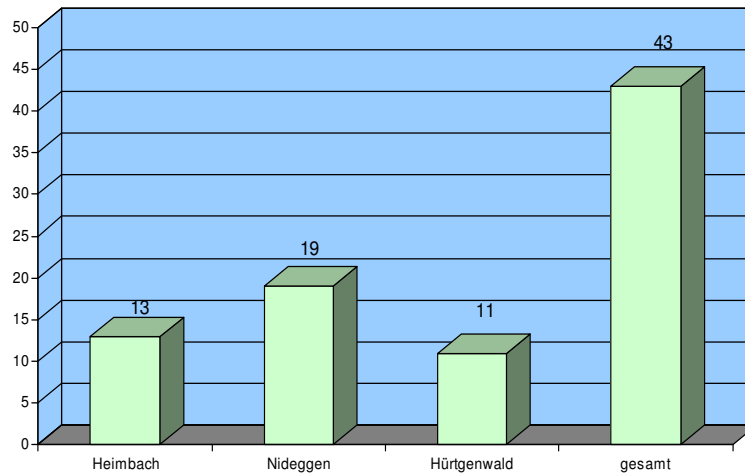
Die Motorradsaison in den Eifelgemeinden hat sich in den letzten Jahren aufgrund der milden Wetterlage zeitlich ausgeweitet. Neben den Kernmonaten im Frühjahr und Sommer muss nun bei gutem Wetter auch mit Verkehrs- und damit Unfallaufkommen bereits ab Februar und bis in den Oktober hinein gerechnet werden.

Im Jahr 2016 verunglückten kreisweit insgesamt 95 Kradfahrer, das ist ein Kradfahrer weniger als im Vorjahr. Bezogen auf die Eifelgemeinden sieht die Situation anders aus. Hier erfolgte eine Steigerung um 15 Verunglückte auf 43.



(Grafik: Jahresvergleich „Verunglückte Kradfahrer“ in der Eifel)

Zeitlich liegen in den Eifelgemeinden die Schwerpunkte in den Monaten März bis September, örtlich in der Gemeinde Nideggen. Nachdem es über Jahre eine Verteilung der Unfälle im gesamten Gemeindegebiet Nideggen gab, kristallisierte sich im Laufe des Jahres die L 11 zwischen Nideggen und Brück als Unfallbrennpunkt heraus. Alleine dort ereigneten sich 6 Unfälle und im weiteren Verlauf ein Verkehrsunfall in der Ortslage Brück. Unfallursächlich dürfte hier u.a. die nicht angepasste Geschwindigkeit im Serpentinverlauf, einhergehend mit der nicht ausreichenden Beherrschung des Zweirades sein.



(Grafik: „Verunglückte Kradfahrer“ in den Eifelgemeinden)

Die L 11 ist in diesem Bereich nur sehr schwer repressiv zu überwachen, war aber dennoch ein Schwerpunkt polizeilicher Präsenz während der kompletten Motorradsaison. Nach wie vor soll in den Eifelgemeinden eine ganz klare Trennung von Freizeitfahrern und geschwindigkeitsaffinen Kradfahrern erfolgen, die die Eifel als Rennstrecke nutzen wollen. Der Kontrolldruck/-dichte muss auch im Jahr 2017 weiterhin aufrechterhalten bleiben, um die schweren Unfälle von Kradfahrern in der Eifel zu vermeiden. Wie auch im Vorjahr gab es in 2016 keinen tödlich verletzten Motorradfahrer in der Eifel, dennoch sind intensive Überwachungsmaßnahmen weiterhin erforderlich, um Entdeckungsrisiko und Sanktionswahrscheinlichkeit auf hohem Niveau zu halten.

Im Rahmen von Kooperationen mit anderen Kreispolizeibehörden in der Eifel wird die Arbeit zielgerichtet auf die Reduzierung der Unfallzahlen und auf eine Minimierung der Verkehrsunfallfolgen ausgerichtet sein.

6 Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort

Insgesamt ereigneten sich 2016 im Kreis Düren 8.308 Verkehrsunfälle, bei 1.735 Unfällen hat sich einer der Unfallbeteiligten unerlaubt vom Unfallort entfernt. Das betrifft nahezu jeden fünften Verkehrsunfall und geschah im Kreis Düren durchschnittlich vier bis fünf Mal am Tag. Die Aufklärungsquote „pendelt“ um die 45%. Bei einer Betrachtung der absoluten Zahlen fällt auf, dass seit 10 Jahren kontinuierlich immer mehr Fälle geklärt werden konnten.

Anders sieht es bei Verkehrsunfällen mit Flucht aus, bei denen Personen zu Schaden kamen. Von den insgesamt 65 Unfällen konnten 44 Straftaten aufgeklärt werden. Hier liegt die Auf-

klärungsquote bei guten 67,69%. Auffällig ist, dass sich über 30% weniger Unfälle mit Personenschaden ereigneten, bei dem sich ein Beteiligter entfernte. Bei den Verkehrsunfällen mit Sachschaden kam es hingegen zu einer Steigerung um 58 Fälle (+3,6%)

	2016	2015	Veränderungen	
			absolut	in %
Anzahl der Verkehrsunfälle mit Flucht – gesamt	1.735	1.708	27	1,58
davon mit Personenschaden	65	96	-31	-32,29
mit Sachschaden	1.670	1.612	58	3,6
			Aufklärungsquote in %	
			2016	2015
Anzahl der aufgeklärten Fälle - gesamt	768	782	44,27	45,78
davon mit Personenschaden	44	70	67,69	72,92
mit Sachschaden	724	712	43,35	44,17

7. Verkehrssicherheitsarbeit

Die Polizei leistet einen wesentlichen Beitrag zur Verkehrssicherheit. Sie wirkt präventiv, repressiv und öffentlichkeitswirksam auf regelkonformes Verhalten hin. Hierbei konzentriert sie sich auf die Ursachen von Verkehrsunfällen mit Verunglückten. Aber auch sonstige Verkehrsverstöße werden verfolgt. Verkehrsunfälle werden zu 95% durch Fehlverhalten verursacht. Verkehrsunfälle mit tödlichen Folgen haben oftmals sogar ein bewusstes Fehlverhalten (Alkohol, Geschwindigkeit, Rotlicht) als Ursache.

Eine enge Kooperation und ein abgestimmtes Zusammenwirken von Polizei und anderen Trägern der Verkehrssicherheitsarbeit sind von besonderer Bedeutung.

7.1 Verkehrsunfallprävention

Die Verkehrsunfallprävention der Polizei Düren erfolgt mit hohem personellem und materiellem Einsatz. Im Folgenden sollen exemplarisch einige geplante Maßnahmen bzw. Aktionen genannt werden:

- Crash Kurs NW
- Schulung von Multiplikatoren für Radfahren für Flüchtlinge
- Senioren als Rad- und Pedelecfahrer

- Verkehrspuppenbühne
- Veranstaltung „Toter Winkel“
- Fahrradtraining für Grundschüler
- Aktive Kradfahrer 60+
- Beschulungsreihe Drogen im Straßenverkehr
- Fahr- und Sicherheitstraining
- Bearbeitung von Beschwerdestellen

7.2 Verkehrsunfallrepression

Die Polizei muss zur Umsetzung einer effektiven und effizienten Verkehrsunfallbekämpfung auch repressive Maßnahmen ergreifen. Nur mit einem ausgewogenen Verhältnis von Prävention und Repression lassen sich die langfristigen Ziele Reduzierung von Verkehrsunfällen und Minimierung von Unfallfolgen erreichen. Auch hier sollen einige polizeilich durchgeführte und auch für die Zukunft geplante Maßnahmen genannt werden:

- Kontrollen von Radfahrern und motorisierten Zweirädern an Schulen
- Kontrollen bei Fehlverhalten von und gegenüber Radfahrern
- Geschwindigkeitskontrollen
- Einsatz des ProViDa-Krades in der Eifel
- Einsatz der ESO- und Radaranlage
- Ahndung von Smartphone-Verstößen
- Kontrollen zur Bekämpfung der Hauptunfallursachen
- Alkohol und Drogenkontrollen
- Sonstige Kontrollen zur Steigerung der Verkehrssicherheit
- Bearbeitung von Beschwerdestellen

7.3 Ausblick

Wie in den Jahren zuvor soll auch in 2017 der besondere Fokus auf „Kinder“ („schwächste“ Verkehrsteilnehmer, Möglichkeiten der Verhaltensbeeinflussung, Verkehrsteilnehmer von morgen) und „Senioren“ (stark wachsender Bevölkerungsanteil, wachsendes Mobilitätsverhalten) gelegt werden. Beide Ansätze bleiben vorrangig präventiv ausgerichtet. Nicht zu vergessen ist die Gruppe der „Jungen Fahrer“, die neben den präventiven Ansätzen auch mit re-

pressiven Kontrollen im Geschwindigkeitsbereich belegt werden. Daneben bedarf es weiterhin der intensiven Befassung mit den Kradfahrern in der Eifel, insbesondere in den warmen Monaten des Jahres. Die Strecken werden überwiegend touristisch, teilweise aber auch „erlebnisorientiert“ von Ortsfremden genutzt. Bei einem Nachlassen der intensiven repressiven Aktivitäten wäre mit einem Nachlassen der Verkehrsdisziplin und einem Anstieg der Verunglücktenzahlen zu rechnen.

Ihre Polizei Düren

Anlage 1:

Betrachtung der Einzelfälle mit tödlichem Ausgang im Jahr 2015:

Samstag, 13.02.2016, 03:27 Uhr

Zur Unfallzeit befuhr PKW 01 die L226 aus Rtg. Titz kommend in Rtg. Gevelsberg. In einer leichten Linkskurve geriet der PKW außer Kontrolle und stieß mit der rechten Fahrzeugseite (Beifahrerseite) gegen einen Straßenbaum auf der linken Seite. Durch den Aufprall wurde der PKW in zwei Teile gerissen. Der 21-jährige Fahrer verstarb an der Unfallstelle. Unfallzeugen sind nicht bekannt. Die Fahrbahn war trocken, Temp. -2°C, die Fahrbahn war kurz vor dem VU abgestreut worden.

Donnerstag, 12.05.2016, 22:38 Uhr

Eine 72-jährige Frau befuhr mit dem PKW rückwärts die Engelbert-Nyt-Straße in Birgel. Dabei stieß sie mit dem Radkasten vorn links gegen einen Blumenkübel. Nach den Ermittlungen verließ die UB 01 dann den PKW, um sich den Schaden anzusehen, hierbei war wohl der Rückwärtsgang des Automatikgetriebes noch eingelegt. Durch den rückwärtsfahrenden Pkw wurde die UB 01 dann erfasst und überrollt. Aufgrund der schweren Kopfverletzungen verstarb die UB 01 noch am Unfallort.

Sonntag, 14.08.2016, 14:44 Uhr

Ein 32-jähriger Mann und ein Zeuge befuhren mit ihren Krädern die B 264 aus Richtung Düren kommend in Rtg. Langerwehe. Im Bereich der Kreuzung B 264/L 13/K 45 überholten beide Kradfahrer eine weitere Zeugin im Pkw. Danach überholte der 32-Jährige den Zeugen mit dem Krad. Zur gleichen Zeit befuhr ein Lkw die Beethovenstraße in Obergeich und bog zu diesem Zeitpunkt nach links auf die B 264 in Richtung Düren ab. Im Kreuzungsbereich kam es zum Zusammenstoß. Der Zeuge konnte mit seinem Krad rechtzeitig anhalten. Durch den Aufprall verstarb der Kradfahrer an der Unfallstelle.

Dienstag, 16.08.2016, 15:26 Uhr

Eine 19-Jährige befuhr mit ihrem PKW die L 327 aus Richtung Stockheim kommend in Fahrtrichtung Jakobwüllesheim. Aus ungeklärten Gründen kam sie mit den rechten Reifen ihres Pkw auf den Grünsteifen. Hierdurch verlor sie die Kontrolle über das Fahrzeug und versuchte durch eine schnelle Lenkbewegung den Pkw zurück zu lenken. Dabei verlor sie die Fahrkontrolle und schleuderte über die Gegenfahrbahn in einen angrenzenden Grünstreifen, drehte sich dabei um 180 Grad um die eigene Achse und schlug unmittelbar danach mit der rechten Fahrzeugseite gegen einen Baum. Durch die Wucht des Aufpralls verstarb die 19-Jährige noch an der Unfallstelle.

Mittwoch, 24.08.2016, 18:15 Uhr

Zur Unfallzeit befuhr ein 85-Jähriger mit seinem Pkw die L 218 von Heimbach in Richtung Vlatten. An der Einmündung zur K 48 bog er nach links ab und missachtete dabei den Vorrang eines entgegenkommenden Pkw. Im Einmündungsbereich kam es zum Zusammenstoß beider Fahrzeuge. Durch die Wucht und Schwere des Zusammenstoßes wurde der getroffene Pkw nach rechts in die angrenzende Feldgemarkung geschleudert, wo er auf der linken Seite liegen blieb. Das Fahrzeug des 85-Jährigen wurde circa 60 Meter zurückgeschleudert und kam auf dem unbefestigten Grünstreifen der L 218 zum Stillstand. Der Fahrer und seine auf dem Beifahrersitz sitzende 77-jährige Frau wurden tödlich verletzt. Der andere Unfallbeteiligte und seine beiden Mitfahrer wurden schwer verletzt.

Dienstag, 27.09.2016, 00:49 Uhr

Zur Unfallzeit befuhr ein Mann mit seinem Pkw und zwei Mitfahrern die L 253 aus Düren kommend in Richtung Jülich. An der Einmündung Dürener Straße/Leo-Brandt-Straße kam es zum Zusammenstoß mit einem 23-jährigen Radfahrer, der nach den Angaben des Pkw-Fahrers mit seinem unbeleuchteten Fahrrad von der L 253 aus Richtung Jülich kommend in Richtung Leo-Brandt-Straße abbiegen wollte. Trotz Ausweichmanöver konnte ein Zusammenstoß nicht verhindert werden. Durch die Wucht des Aufpralls wurde der 23-Jährige so schwer verletzt, dass er noch an der Unfallstelle verstarb. Die Insassen der Pkw erlitten Gesichtsverletzungen durch Glassplitter.

Donnerstag, 17.11.2016, 08:15 Uhr

Zur Unfallzeit befuhr ein Mann mit dem Pkw und zwei Mitfahrerinnen die B 56 aus Richtung Soller kommend in Fahrtrichtung Düren. In Höhe der Einmündung B 56/L 327 beabsichtigte der Fahrer des Pkw nach links auf die L 327 in Richtung Niederau abzubiegen. Er passierte bei „Grünlicht“ die LSA und bog auf die L 327 ab. Dabei beachtete er nicht den Lkw, der die B 56 aus Richtung Düren kommend befuhr. Trotz Ausweichmanöver des Lkw-Fahrers kam es zur Kollision. Durch die Wucht des Zusammenstoßes wurde der Lkw auf den Gegenfahrstreifen geschleudert, wo er mit einem entgegenkommenden Leichtkraftrad zusammenstieß. Bei der Kollision des Pkw mit dem Lkw wurde die im Fond sitzende 53-jährige Ehefrau des Pkw-Fahrers tödlich verletzt. Der Leichtkraftradfahrer wurde schwer verletzt. Der Fahrer des Pkw und des Lkw wurden leicht verletzt.

Freitag, 30.12.2016, 13:05 Uhr,

Zur Unfallzeit befuhr ein 35-jähriger Pkw-Fahrer die L136 aus Richtung Aldenhoven kommend in Richtung Schleiden. In Höhe der Unfallstelle beschreibt die L 136 eine leichte Linkskurve. Aus bisher nicht bekannten Gründen kam der Fahrer nach rechts von der Fahrbahn ab und kollidierte anschließend mit einem Baum. Durch die Wucht des Aufpralls geriet

der Pkw in Brand und konnte durch einen Zeugen mittels Feuerlöscher gelöscht werden. Der Pkw-Fahrer verstarb an der Unfallstelle.

Anlage 2:

08.07. - 10.07.2016: Ein „ProVida“ - Wochenende in der Eifel

Freitag, 08.07.2016, 12:00 - 17:00 Uhr

Bei geringem Ausflugsverkehr machte ein 30 jähriger Belgier auf sich aufmerksam, als er auf der L 249 von Heimbach nach Gemünd in Höhe der Abtei Mariawald einen Pkw im Überholverbot überholte und anschließend viel zu schnell davonfuhr. Bei der Nachfahrt zeichnete sich sofort ab, dass hier mehr als nur eine sportliche Fahrweise an den Tag gelegt wurde. Im kurvigen Bereich nach der Abtei Mariawald wurde bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h eine Geschwindigkeit von 127 km/h aufgezeichnet. Im sich anschließenden Teilstück Rtg. Wolfgarten waren es dann sogar 184 km/h bei zulässigen 70 km/h. Satte 114 km/h zu schnell! Zu erwarten hat der Belgier ein Bußgeld in Höhe von 1200 Euro (wegen Vorsatz doppelter Betrag) und ein dreimonatiges Fahrverbot.

Tagesbilanz:

3 x OWi Anzeige Geschwindigkeit / Krad, davon 1x Fahrverbot.

1 x VG Geschwindigkeit / Krad

1 x OWi Anzeige Geschwindigkeit / Pkw

1 x VG Geschwindigkeit / PKW

Samstag, 09.07.2016, 11:00 - 17:00 Uhr

Am Samstag steigerte sich der Ausflugsverkehr erheblich und die Anzahl der sich nicht an die Regeln haltenden Motorradfahrer war enorm. Fast jede Nachfahrt hatte eine Anzeige zur Folge. Direkt zu Beginn erwischte es eine Gruppe Engländer (6 Fahrer), die sich an keine Regeln halten mochten. Sie befuhren die L 249 von Gemünd kommend in Richtung Heimbach, überholten mehrfach und hielten sich an keine Geschwindigkeitsbeschränkung. Alle sechs konnten in Heimbach angehalten und zur Rechenschaft gezogen werden. Alle hinterlegten als Sicherheit für das zu erwartende Bußgeldverfahren eine Sicherheitsleistung in Höhe von je 176 Euro.

Vier Freunde aus dem Erftkreis (zwischen 20 und 34 Jahren) fuhren von Gemünd in Richtung Heimbach und ließen dabei auch keine Gelegenheit aus, gegen geltende Verkehrsvorschriften zu verstoßen. Erst an der Tankstelle in Heimbach konnte alle vier zur Rede gestellt

werden. Das anfängliche Leugnen schlug schnell in Einsicht um, als das Video der Nachfahrt gezeigt werden konnte. Allen vieren droht ein Bußgeld in Höhe von 880 Euro (Vorsatz) wegen gefährlichen Überholens und viel zu schnellem Fahren. Zudem droht ihnen ein Fahrverbot.

Tagesbilanz:

10 x OWi Anzeige Geschwindigkeit / Krad, davon 4 x Fahrverbot.

8 x OWi Anzeige Überholverbot / Krad

Sonntag, 10.07.2016, 10:00 - 17:00 Uhr

Eigentlich viel zu heiß zum Motorradfahren!

Und so war das Verkehrsaufkommen in der Eifel nicht sonderlich groß.

Erst ab 12:00 Uhr setzte der Rückreiseverkehr ein. Zu melden gibt es keinen besonderen Ausreißer!

Trotzdem wurden 17 Motorradfahrer angehalten, weil sie viel zu schnell waren und/oder riskant überholt hatten.

Tagesbilanz:

11 x OWi Anzeige Überholen / Krad

6 x OWi Anzeige Geschwindigkeit / Krad, 3 x Fahrverbot.

Anlage 3: Erläuterungen

Die Einteilung der Unfallkategorien im Einzelnen:

Kategorie 1 - Verkehrsunfälle mit Toten

Kategorie 2 - Verkehrsunfälle mit Schwerverletzten

Kategorie 3 - Verkehrsunfälle mit Leichtverletzten

Kategorie 4 - Schwerwiegender Unfall mit Sachschaden

(mindestens ein Kfz auf Grund eines Unfallschadens nicht mehr fahrbereit)

Kategorie 5 - Sonstiger Sachschadensunfall

ohne Alkoholeinwirkung und ohne Verkehrsunfallflucht

Kategorie 6 - Sonstiger Sachschadensunfall unter Alkoholeinwirkung

Kategorie 7 - Sonstiger Sachschadensunfall mit Verkehrsunfallflucht

Beteiligte:

Beteiligt ist nach § 34 Abs. 2 StVO jeder, dessen Verhalten nach den Umständen zum Unfall beigetragen haben kann. Dazu gehören mindestens alle Fußgänger und Fahrzeugführer, die selbst - oder deren Fahrzeuge - Schaden erlitten oder hervorgerufen haben.

Getötete:

Personen, die auf der Stelle getötet wurden oder innerhalb von 30 Tagen an den Unfallfolgen gestorben sind.

Schwerverletzte:

Personen, die zur stationären Behandlung in einer Krankenanstalt verblieben sind.

Leichtverletzte:

Personen, bei denen eine stationäre Behandlung nicht erforderlich geworden ist.

Verunglückte:

Personen, die durch Verkehrsunfälle verletzt oder getötet wurden.

Mitfahrer:

Personen, die als Insassen / Mitfahrer beteiligt waren, verletzt oder getötet wurden.

Unfallhäufigkeit (Berechnungsformel):

Pro 100.000 Einwohner	$\frac{\text{Unfälle} \times 100.000}{\text{Einwohnerzahl}}$
Pro 1.000 zugelassener Kraftfahrzeuge	$\frac{\text{Unfälle} \times 1.000}{\text{Kfz-Zahl}}$