



Kreispolizeibehörde

Siegen-Wittgenstein

Direktion Verkehr

Tel.: 0271 / 7099 - 5010

- Langfassung -

Pressebericht zur

Verkehrsunfallentwicklung 2019

im Kreis Siegen - Wittgenstein

(ohne Bundesautobahn)

Inhaltsverzeichnis

1	ÜBERSICHT	3
2	ALLGEMEINE VERKEHRSUNFALLENTWICKLUNG	6
3	UNFALLURSACHEN	7
4	ALTERSGRUPPEN	9
4.1	Kinder (bis 14 Jahre)	9
4.2	Jugendliche (15 - 17 Jahre)	11
4.3	Junge Erwachsene (18 - 24 Jahre)	13
4.4	Senioren (65 Jahre und älter)	14
5	ANALYSE DER VERKEHRSARTEN	16
5.1	PKW-Fahrer bzw. Insassen	16
5.2	Motorisierte Zweiradfahrer	17
5.3	Fahrradfahrer	20
5.4	Fußgänger	21
6	SONSTIGES	22
6.1	Entwicklung im Bereich Verkehrsunfallfluchten	22
6.2	Vergleich zur landesweiten Entwicklung	24
7	Fazit	25

„Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird auf eine geschlechtsneutrale Differenzierung verzichtet. Entsprechende Begriffe gelten im Sinne der Gleichbehandlung grundsätzlich für alle Geschlechter.“

1 ÜBERSICHT

Jedes Jahr stirbt eine Vielzahl von Menschen im Straßenverkehr; es gibt zahlreiche Verletzte, die dauerhafte Folgeschäden erleiden. Weiterhin werden hohe Sachschäden verursacht.

Insbesondere diese Fakten führen dazu, dass das Thema Straßenverkehr und seine Sicherheit immer wieder im Fokus steht und dass die gravierenden Unfallfolgen das Sicherheitsgefühl der Bürger nachhaltig beeinträchtigt.

Die Verkehrsunfallstatistik, welche landesweit geführt wird, ermöglicht eine Aussage darüber, wie viele Personen in welcher Weise von Unfällen betroffen waren. Die statistischen Daten bieten objektive Fakten, um Sicherheitsprobleme im Straßenverkehr zu erkennen.

Die Verkehrsunfallbekämpfung ist damit nach wie vor eine wesentliche Aufgabe der Polizei.

Grundlage der Auswertung ist die Landesverkehrsunfallstatistik. Demnach ergeben sich für das Kreisgebiet Siegen-Wittgenstein folgende zentrale Aussagen für die Entwicklung 2019:

- ☺ **Insgesamt ist in Siegen-Wittgenstein die Anzahl der Verkehrsunfälle leicht rückläufig. Es wurden mit 10.111 Verkehrsunfällen 309 Unfälle weniger registriert als im Jahr 2018.**

- ☺ **Die Anzahl der Verkehrsunfalltoten sank von 6 auf nunmehr 3 Unfalltote. Dies ist der niedrigste Stand seit 2010.**

- ☺ **Verkehrsunfälle mit Personenschäden (- 70 / - 9 %) wie auch die Anzahl der verunglückten Personen (- 114 / - 12 %) nahmen im Vergleich zum Jahr 2018 ab**

- ☺ **Die Entwicklungen der Verunglücktenzahlen in den Risikoaltersgruppen ist grundsätzlich sehr positiv:**
 - **Jugendliche (32 Verunglückte / - 38 Verunglückte), Rückgang von 54 %**
 - **Senioren (101 Verunglückte / - 1 Verunglückte), stagniert auf sehr niedrigem Niveau**
 - **Kinder (67 Verunglückte / + 2 Verunglückte), stagniert auf sehr niedrigem Niveau**
 - **Junge Erwachsene (179 Verunglückte / + 19 Verunglückte), Anstieg um 12 %; einziger „Ausreißer“**

- ☺ **Im Landesvergleich steht die Kreispolizeibehörde sehr gut da; bei den sogenannten Verunglücktenhäufigkeitszahlen (Anzahl der Verunglückten auf je 100.000 Einwohner) liegt der Kreis Siegen-Wittgenstein bei der Gesamtzahl der Verunglückten auf Platz 2, bei Kindern auf Platz 1, bei Jugendlichen auf Platz 3, bei Senioren auf Platz 2. Lediglich bei den jungen Erwachsenen rangiert die Kreispolizeibehörde auf Platz 16 (und damit immer noch im oberen Mittelfeld).**

- ☺ **Die Entwicklung der Verunglücktenzahlen sogenannter risikobehafteter Beteiligungsarten verlief ebenfalls sehr erfreulich; Beteiligungsarten, die 2018 noch Sorgen bereiteten, weisen 2019 eine positive Tendenz auf:**
 - **Fußgänger (101 Verunglückte / - 1 Verunglückte), Rückgang von 1 %**
 - **Radfahrer (73 Verunglückte / - 33 Verunglückte), Rückgang von 31 %**
 - **Kleinkraftradfahrer (44 Verunglückte / - 21 Verunglückte), Rückgang von 32 %**
 - **Motorradfahrer (65 Verunglückte / + 1 Verunglückte), stagniert auf unterem Niveau, erstmals seit längerem kein unfalltoter Kradfahrer**

- ☺ **Die Anzahl von Unfällen, die durch Alkohol- bzw. Drogenkonsum verursacht wurden, stieg an (+ 6 Unfälle); insgesamt wurden hierdurch 41 Personen verletzt**

- ☺ **Die Unfallursache Geschwindigkeit ist die häufigste Ursache bei den Unfällen mit Personenschäden. Insgesamt gab es letztes Jahr 92 Unfälle mit der Ursache Geschwindigkeit.**

- ☺ **Die Anzahl von Verkehrsunfällen unter Beteiligung von sogenannten Pedelecs (im Volksmund E-Bike, Fahrräder mit Motorunterstützung bis max. 25 km/h) stieg weiterhin an (+ 7 VU); 25 Pedelec-Fahrer wurden verletzt.**

Damit weist das Jahr 2019 aus Sicht der Verkehrsunfalldaten (seit 1983) insgesamt das beste Gesamtergebnis auf. Lediglich 2017 wurden ähnlich hervorragende Ergebnisse erreicht.

Kernpunkte der Unfallbilanz und deren Konsequenzen:

⇒ **Der Kreis Siegen-Wittgenstein gehört nach wie vor zu den landesweit sichersten Regionen.**

⇒ **„Geschwindigkeit“ ist und bleibt eine bedeutsame Unfallursache bei folgenreicheren Unfällen, da ein hohes Geschwindigkeitsniveau besonders in Kombination mit anderen Fehlverhaltensweisen die Unfallgefahr deutlich erhöht.**

Daher werden sowohl an Brennpunkten als auch flächendeckend weiterhin kontinuierlich Geschwindigkeitskontrollen durchgeführt, um das Geschwindigkeitsniveau zu senken und dadurch Leben zu retten. Aus Sicht der Polizei kommt es nicht von ungefähr, dass die Kreispolizeibehörde sowohl bei der Geschwindigkeitsüberwachung als auch in der Unfallstatistik Spitzenplätze belegt - die Arbeit der Polizei zeigt Wirkung.

⇒ **Die Anzahl von Verkehrsunfällen, die unter Einfluss von Alkohol und Drogen verursacht wurden, steigt an. Durch alkohol-/drogenbedingte enthemmte, risikoreiche und unsichere Fahrweise erhöht sich die Gefahr von schwersten Unfallfolgen. Intensive Kontrollen durch die Polizei verringern die Gefahr für die Verkehrssicherheit und hellen das bestehende Dunkelfeld auf. Aufgrund einer intensiven Kontrolltätigkeit steigt die Wahrscheinlichkeit, dass Betrunkene oder Berauschte erwischt werden.**

⇒ **Fazit: Durch jeden Verkehrsteilnehmer, der sich achtsam und verkehrsgerecht verhält, steigt die Verkehrssicherheit und verringert das Unfallrisiko, insbesondere, wenn er**

- **mit angepasster Geschwindigkeit fährt,**
- **Gurt und Rückhaltesysteme für sich und seine Kinder nutzt,**
- **sich nicht durch Smartphone und Co. ablenken lässt, und**
- **weder Drogen noch Alkohol konsumiert und am Straßenverkehr teilnimmt**

2 ALLGEMEINE VERKEHRSUNFALLENTWICKLUNG

	2017	2018	2019	Veränderung 2018/2019	
				absolut	in %
Verkehrsunfälle ge- samt	10.431	10.420	10.111	- 309	- 3 %
Verkehrsunfälle mit Verunglückten	745	769	669	- 70	- 9 %
Anzahl der Verletzten	930	989	875	- 114	- 12 %
Anzahl der Verkehrs- unfalltoten	4	6	3	- 3	- 50 %

Wesentliche Entwicklungen:

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

Die allgemeine Entwicklung der Verkehrsunfälle im Gebiet der Kreispolizeibehörde Siegen-Wittgenstein weist für das Jahr 2019 im Vergleich zum Vorjahr eine Abnahme der **Gesamtanzahl der Verkehrsunfälle** um -309 Unfälle (-3 %) auf.

Weiterhin nahm die Anzahl der **Verkehrsunfälle mit Personenschaden** um 9 % auf nunmehr 669 Unfälle sowie bei die **Anzahl der verunglückten Personen** um 12 % auf 875 Personen ab. So kann das Ergebnis aus dem Jahr 2017, dem Jahr mit den bisher niedrigsten Verunglücktenzahlen, sogar noch geringfügig unterboten werden.

Mit diesem Ergebnis konnte ein wesentliches polizeiliches Ziel für das Jahr 2019, nämlich die „Unfallfolgen gering zu halten“, in nahezu allen Bereichen erneut erreicht werden.

Bei Verkehrsunfällen wurden im Jahr 2019 drei Personen weniger tödlich verletzt als dies in dem Vorjahr noch der Fall war. Im letzten Jahr starben nach Verkehrsunfällen 3 Personen (eine Rollstuhlfahrerin nach Sturzgeschehen, ein junger Pkw-Fahrer sowie eine im Sondertransport mitgeführte Rollstuhlfahrerin).

Die Langzeitentwicklung (Anfang der 80er Jahre waren es noch 50 Unfalltote im Jahr) weist statistisch gesehen einen sehr positiven Trend auf, es gab noch nie weniger Verkehrsunfalltote in einem Jahr (bislang waren die niedrigsten Stände im Jahr 2013 mit 3 getöteten Personen sowie den Jahren 2016 und 2017 mit je 4 getöteten Personen zu verzeichnen).

Eine Ursache für diese Entwicklung ist sicher in der immer weiter fortschreitenden Fahrzeugtechnik mit aktiven und passiven Assistenzsystemen und Schutzausstattungen zu suchen, ein weiterer wesentlicher Aspekt ist jedoch das verkehrsgerechte Verhalten von Verkehrsteilnehmern, das maßgeblich zur Verkehrssicherheit beiträgt.

Dennoch bleiben polizeiliche Verkehrskontrollen erforderlich, um insbesondere darauf hinzuwirken, dass Sicherheitsgurte und Kinderrückhaltesysteme konsequent verwendet werden, Fahrzeugführer nicht durch Medien und Kommunikationsmittel abgelenkt werden oder alkoholisiert oder mit unangepassten Geschwindigkeiten fahren.

3 UNFALLURSACHEN

Verkehrsunfälle entstehen in aller Regel durch Fehlverhalten eines oder mehrerer Verkehrsteilnehmer.

In der Unfallstatistik werden die sogenannten Hauptunfallursachen erfasst. In der Folge werden die Hauptunfallursachen, die im Jahr 2019 zu Verkehrsunfällen mit Verletzten führten, dargestellt.

HUU	2017	2018	2019	Veränderung 2018/2019
Alkohol/Drogen	35	40	30	- 10 / - 38 %
Geschwindigkeit	112	85	92	+ 7 / + 8 %
Abstand	42	56	58	+ 2 / + 4 %
Überholen	15	16	11	- 5 / - 31 %
Vorfahrt / Vorrang	68	76	79	+ 3 / + 4 %
Abbiegen/Wenden/ Rückwärtsfahren	100	112	85	- 27 / - 24 %
Falsches Verhalten von Fußgängern	22	27	22	- 5 / - 19 %
Falsches Verhalten ggü. Fußgängern	38	42	36	- 6 / - 14 %

Die Auflistung belegt, dass **Geschwindigkeit** die Hauptunfallursache Nr. 1 ist. Nach einem deutlichen Rückgang der Personenschadensunfälle „Geschwindigkeit“ in 2018 musste im vergangenen Jahr wieder ein leichter Anstieg registriert werden.

Schon geringe Geschwindigkeitsüberschreitungen in Kombination mit anderem Fehlverhalten erhöhen die Unfallgefahr deutlich. Insofern wird die Hauptunfallursache Geschwindigkeit auch weiterhin einen Schwerpunkt in der polizeilichen Verkehrsunfallbekämpfung bilden.

Ein weiterer wesentlicher Unfallursachenbereich sind die Fahrvorgänge, wo sich die Wege der Verkehrsteilnehmer kreuzen. So haben die Ursachen „**Vorfahrt/Vorrang**“ und „**Abbiegen/Wenden/Rückwärtsfahren**“ einen Anteil von 40 % an allen Personenschadensunfällen.

Die Polizei bittet daher darum, entsprechende Vorfahrts- und Vorrangsregelungen zu beachten, den Blinker bei entsprechenden Fahrmanövern zu betätigen sowie noch aufmerksamer und rücksichtsvoller am Straßenverkehr teilzunehmen.

Erfreulich ist die Entwicklung bei den Personenschadensunfällen im Bereich der Hauptunfallursache **Alkohol / Drogen**. Hier kann ein Rückgang um 38 % verzeichnet werden. Leider gab es bei den Unfällen ohne die Einschränkung „Personenschaden“ bei dieser Hauptunfallursache einen Anstieg von fast 6 % (+ 6 VU auf 115 VU gesamt). Entwarnung kann somit nicht gegeben werden, zumal Unfälle unter Drogen-/Alkoholeinfluss aufgrund enthemmter und unsicherer Fahrweise immer die Gefahr von schwerwiegenden Folgen mit sich bringen (jüngstes aufsehenerregendes Beispiel der Unfall in Südtirol Anfang des Jahres mit 7 Unfalldoten).

Den Unfallzahlen gegenüber stehen die Bemühungen der Polizei, Alkohol- bzw. Drogenfahrten durch eine hohe Kontrolldichte zu verringern und das Dunkelfeld aufzuhellen. Ein landesweiter Vergleich belegt, dass die Polizeibeamten der KPB Siegen-Wittgenstein zu den gut ausgebildeten und aktivsten Experten auf diesem Gebiet gehören. Den in der Tabelle aufgeführten 30 Verkehrsunfällen mit Personenschaden unter Alkohol-/Drogeneinfluss stehen insgesamt 115 Verkehrsunfälle unter Alkohol-/Drogeneinfluss sowie 539 festgestellte Verstöße in diesem Bereich gegenüber.

Im Jahr 2018 stiegen Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Fußgängern stark an. Wenig überraschend, dass die Hauptunfallursachen „**falsches Verhalten von Fußgängern**“ sowie „**falsches Verhalten gegenüber Fußgängern**“ ebenfalls deutlich anstiegen. Kommt es zu einem Unfall mit einem Fußgänger, sind hier oftmals gravierende Verletzungen die Folge, da Fußgänger die am wenigsten geschützten Verkehrsteilnehmer sind. Im vergangenen Jahr 2019 weist dieser Bereich Licht und Schatten auf.

Die Anzahl der verunglückten Fußgänger (siehe Ziffer 5.4) stagnierte 2019, so dass hier nach wie vor ein Problemfeld vorhanden ist, erfreulich hingegen ist, dass die beiden vorgenannten Unfallursachen rückläufig waren. Die Polizei wird aufgrund der potenziellen hohen Gefährdung von Fußgängern und aufgrund der oben beschriebenen Stagnation auch in diesem Jahr einen entsprechenden Schwerpunkt im Rahmen der Verkehrsüberwachung setzen.

Generell zeigt die Betrachtung der Hauptunfallursachen, dass polizeiliche Verhaltenskontrollen im Straßenverkehr nach wie vor wichtig sind, um die Verkehrssicherheit zu gewährleisten beziehungsweise sie weiter zu erhöhen.

Die Polizei wird weiterhin an Brennpunkten, an Unfallhäufigkeitsstrecken, aber auch flächendeckend Verkehrskontrollen durchführen. Hierbei werden konsequent alle erkennbaren Verkehrsverstöße geahndet.

4 Altersgruppen

4.1 Kinder (bis 14 Jahre)

Kinder (0 - 14 Jahre)	2017	2018	2019	Veränderung 2018/2019 (in Prozent ger.)
Verletzte	57	65	67	+ 3 %
Tote	0	0	0	+/- 0 %

Verunglücktenzahlen (Kinder nach Verkehrsbeteiligung):

Kinder (0 - 14 Jahre)	2017	2018	2019	Veränderung (in Prozent ger.)
Radfahrer	13	10	18	+ 80 %
Mitfahrer im PKW	19	24	22	- 8 %
Fußgänger	17	20	19	- 5 %

Verunglücktenzahlen (Kinder auf dem Schulweg)

Kinder (0 - 14 Jahre)	2017	2018	2019	Veränderung (in Prozent ger.)
Gesamt	4	7	4	- 43 %
Radfahrer	1	0	0	+/- 0 %
Fußgänger	3	7	4	- 43 %

Während sich die Unfallsituation rund um Kinder im Jahr 2017 besonders positiv entwickelte, gab es 2018 wieder einen leichten Anstieg. Im abgelaufenen Jahr 2019 stagnierten die Verunglücktenzahlen in dieser Altersgruppe. Ein Blick auf die landesweiten Verunglücktenhäufigkeitszahlen (VHZ = Anzahl der Verunglückten bezogen auf je 100.000 Einwohner der entsprechenden Altersgruppe) zeigt allerdings, dass die Kreispolizeibehörde mit diesen Statistikdaten den niedrigsten und somit besten Wert in NRW erzielt (VHZ Siegen-Wittgenstein 180; VHZ NRW-Durchschnitt 261).

Erfreulich ist der weitere Rückgang der schwerverletzten Kinder. Waren es in 2016 noch 14 schwerverletzte Kinder (2017 => 10 schwerverletzte Kinder; 2018 => 9 schwerverletzte Kinder), sank diese Zahl 2019 auf nunmehr 8 schwerverletzte Kinder.

Ein Anstieg muss allerdings bei den verunglückten Kindern verzeichnet werden, die als Radfahrer (+ 80 %, 18 Verunglückte) unterwegs waren. Hiervon wurden in 8 Fällen die Kinder als Unfallverursacher festgestellt, in den übrigen 10 Fällen wurden andere Verkehrsteilnehmer als Unfallverursacher erfasst (davon 1 x Rad-, 1 x Pedelec-fahrer, 8 x Pkw-Fahrer). In letztgenannten Fällen sind die radfahrenden Kinder im Rahmen von Abbiege-, Einfahr- oder Wendemanöver übersehen worden.

Bei den **Schulwegunfällen** konnte ein leichter Rückgang registriert werden, hier sank die Zahl der auf dem Schulweg verletzten Kinder mit 4 Kindern auf ein sehr niedriges Niveau. Alle 4 Kinder waren als Fußgänger unterwegs, in zwei Fällen war das Kind nicht Unfallverursacher, sondern Unfallopfer.

Kinder sind die schwächsten Teilnehmer am Straßenverkehr.

Zu ihrem Schutz initiiert die Kreispolizeibehörde sowohl präventive und repressive Maßnahmen.

Verkehrssicherheitsberater unterstützen Eltern und Lehrer in Kindergärten und Schulen bei der Verkehrserziehung und Radfahrausbildung.

Die oben vorgestellten Unfalldaten belegen die Bedeutung einer intensiven Überwachung von Schulwegen und besonderer Kontrollen zum Schuljahresbeginn, bei denen auf die Einhaltung von Geschwindigkeitsbegrenzungen und die Nutzung von Kinderrückhaltesystemen geachtet wird. Die jüngsten Überwachungsergebnisse aus dem Januar dieses Jahres mit einer hohen Verstoßquote belegen ebenfalls die Notwendigkeit dieser Kontrolltätigkeiten.

Vor dem Hintergrund, dass die Schulkinder vermehrt Unfallopfer wurden, bittet die Polizei darum, gerade im Umfeld von Schulen und Kindergärten besonders umsichtig zu fahren. Dies betrifft auch die Eltern, die ihre Kinder mit dem Kraftfahrzeug zur Schule bringen. Im Rahmen der Schulwegsicherung stellt die Polizei häufig fest, dass es auch Eltern sind, die verbotswidrig halten / parken, über den Gehweg fahren, durch Wendemanöver die oftmals chaotische Situation vor Ort verschärfen oder es „eilig haben“ und hierdurch zu schnell unterwegs sind.

Neben der Verkehrssicherungsberatung und der Verkehrsüberwachung wirkt die Polizei auch 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 verunglücken, spielt gerade die Verkehrserziehung durch die Eltern eine besondere Rolle.

4.2 Jugendliche (15 - 17 Jahre)

Jugendliche (15 - 17 Jahre)	2017	2018	2019	Veränderung (in Prozent ger.)
Verletzte	53	70	32	- 54 %
Tote	0	0	0	+/- 0

Im Jahr 2018 musste ein deutlicher Anstieg der verunglückten Jugendlichen verzeichnet werden.

Bei dem Vergleich Verunglücktenhäufigkeitszahl (VHZ) wiesen die Jugendlichen den höchsten Wert aller Altersgruppen auf (VHZ = 861) und waren somit also die am stärksten unfallbelastete Altersgruppe im Kreisgebiet. Sie waren zudem die einzige Gruppe, deren VHZ im Kreisgebiet höher lag als die VHZ im Landesdurchschnitt (VHZ = 705).

Umso erfreulicher war die Entwicklung im Jahr 2019. Die Anzahl der verunglückten Jugendlichen ging um mehr als die Hälfte im Vergleich zum Jahr 2018 zurück (von 70 Verunglückten auf 32 Verunglückte).

Die VHZ ist nunmehr die drittbeste in NRW.

Ca. 30 % der Jugendlichen verunglückten als **Mitfahrer in Pkw**.

Fast 50 % verunglückten als **Fahrer oder Mitfahrer von motorisierten Zweirädern**. Der prozentuale Anteil blieb hier genauso hoch wie im Jahr 2018, allerdings verunglückten 2018 insgesamt 29 Jugendliche mit Kleinkrafträdern, im vergangenen Jahr waren dies lediglich 15 Jugendliche. In 8 Fällen war der Jugendliche als Unfallverursacher erfasst worden.

Ein Motorroller bietet den Jugendlichen erstmals die Möglichkeit, aktiv mit motorisierten Fahrzeugen am Verkehr teilzunehmen.

Die Polizei macht im Rahmen der Unfallaufnahme häufig die Erfahrung, dass Jugendlichen die Erfahrung und Routine im Umgang mit dem Fahrzeug fehlen, so dass gerade in kritischen Situationen mangelhafte Fahrzeugbeherrschung und Handlingfehler zum Unfall führen. Hinzu kommt, dass in vielen Fällen 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.

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 sogenannten Rettungskette von realen Einsätzen bei Unfällen (Sanitäter, Ärzte, Ersthelfer, Unfallopfer, Polizeibeamten, Notfallseelsorger).

Seit 2012 wurden ca. **9500** Schülerinnen / Schüler bei Veranstaltungen erreicht.

4.3 Junge Erwachsene (18 - 24 Jahre; JE)

Junge Erwachsene (18 - 24 Jahre)	2017	2018	2019	Veränderung (in Prozent ger.)
Verletzte	190	160	178	+ 11,5 %
Tote	3	0	1	+ 100 %

Insgesamt stieg die Anzahl aller Verunglückten in dieser Altersgruppe um 12 Prozent.

Leider musste im vergangenen Jahr auch wieder ein getöteter junger Erwachsener registriert werden. Im März kam ein 23jähriger Fahrer im Bereich Bad Laasphe im Kurvenbereich außerhalb der geschlossenen Ortschaft von der zum Teil mit Schneematsch bedeckten Fahrbahn ab. Der Pkw prallte letztlich in eine Baumgruppe neben der Fahrbahn. Der 23jährige erlitt tödliche Verletzungen.

Die Altersgruppe der jungen Erwachsenen weist mit einer Verunglücktenhäufigkeitszahl von 739 den höchsten Wert aller Altersgruppen auf. Auch wenn diese VHZ immer noch unter der des Landesdurchschnitts liegt (NRW = 848; im Behördenvergleich liegt die KPB Siegen-Wittgenstein auf Platz 16 von 47 Polizeibehörden), stellt sie für die Kreispolizeibehörde eine Problemgruppe dar.

Trotz dieser Einschätzung muss betont werden, dass es sich bei der Anzahl der verunglückten JE um die zweitniedrigste Anzahl der letzten 10 Jahre handelt und dass die Verunglücktenzahl im Trend kontinuierlich zurückging.

Ca. 73 % der jungen Erwachsenen verunglückten **im PKW** (131 JE, davon 111 als Pkw-Führer, die restlichen 20 JE als Insassen)

Von den 101 verunglückten Pkw-Fahrern dieser Altersgruppe **waren 74 als Unfallverursacher** beteiligt. Dies entspricht einem Anteil von 73 % (2018 waren dies noch 63 %).

Ca. 13 % verunglückten mit **motorisierten Zweirädern (Mofa, Roller, Motorräder)**. Im Jahr 2018 waren dies nur 6 %.

Wie bereits ausgeführt, bleibt trotz der tendenziell positiven Unfallentwicklung die Gruppe der „**Jungen Fahranfänger**“ eine Risikogruppe.

Während Junge Erwachsene ca. **9 % Anteil** an der Gesamtbevölkerung haben, macht diese Altersgruppe einen **Anteil von 20 %** an der Anzahl aller Verunglückten aus (*im Vergleich: Kinder = 13 % Bevölkerungsanteil / 7,5 % Verunglücktenanteil; Jugendliche = 3 % Bevölkerungsanteil / 4 % Verunglücktenanteil; Senioren = 21 % Bevölkerungsanteil / Verunglücktenanteil 11,5 %*).

Zur Reduzierung dieses erhöhten 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	2018	2019	Veränderungen (in Prozentger.)
Verletzte	103	109	100	- 8 %
Tote	1	3	2	- 33 %

Im Rahmen der demografischen Entwicklung nehmen der Anteil der Senioren in der Bevölkerung und auch der Anteil der älteren Fahrzeugführer stetig zu. So macht diese Altersgruppe bereits mehr als 21 % an der Gesamtbevölkerung des Kreisgebietes aus.

Nachdem in den letzten Jahren die Zahl der verunglückten Senioren stetig zurückging, stieg sie im Jahr 2018 wieder leicht an. Die Verunglücktenhäufigkeitszahl lag seinerzeit jedoch auf einem sehr niedrigen Niveau (VHZ = 189).

Im vergangenen Jahr setzte sich der Trend der rückläufigen Verunglücktenzahlen bei den Senioren wieder fort. So ging die Zahl um 10 Verunglückte zurück (- 9 %).

Leider mussten im letzten Jahr 2 getötete Senioren im Straßenverkehr registriert werden. Hierbei handelte es sich aber eher um atypische Unfallgeschehen. So stürzte im März eine 80jährige Frau, die mit ihrem Elektrorollstuhl im Bereich der Siegener Innenstadt in der dortigen Fußgängerzone befuhr, im Bereich einer Treppenanlage und zog sich dabei lebensgefährliche Kopfverletzungen zu, an deren Folgen sie wenige Tage später verstarb.

Im November kam es ebenfalls in Siegen zu einem Verkehrsunfall mit einem Krankentransportfahrzeug, der eine 88jährige Rollstuhlfahrerin transportierte. Der Fahrer des Krankentransportfahrzeugs musste verkehrsbedingt stark abbremsen, hierdurch rutschte die Frau aus dem Rollstuhl und fiel unglücklich zu Boden. Infolge der Kopfverletzungen verstarb die Frau gut zwei Wochen nach dem Unfallgeschehen im Krankenhaus.

Im Jahr 2018 mussten noch drei getötete Senioren beklagt werden, insofern gab es letztes Jahr hier einen leichten Rückgang.

Ca. **57 %** der Senioren (58 Verletzte) verunglückten **im Pkw**.

Bei **56 %** derjenigen Verkehrsunfälle, bei denen **Senioren als aktive Fahrer verletzt oder getötet** wurden (41 Fälle), waren die Senioren **Unfallverursacher** (23 Fälle).

Betrachtet man **alle Verkehrsunfälle** mit Ausnahme der folgenlosen leichten Sachschadensunfälle, bei denen Senioren **als Pkw-Führer** beteiligt waren (317 Unfälle), wurden in **82 %** der Fälle die **Senioren als Verursacher** erfasst (261 Unfälle).

Ca. **17 %** der Senioren (17 Verletzte) verunglückten im vergangenen Jahr **als Fußgänger**.

Ca. **14 %** verunglückten auf **Zweirädern**:

- + motorisierten Zweirädern (5 Verletzte),
- + Pedelecs (4 Verletzte),
- + Fahrrädern (5 Verletzte).

Im Rahmen der Unfallaufnahme oder der Verkehrsüberwachung werden immer wieder Gespräche geführt. In diesem Zusammenhang findet eine intensive Auswertung der Verkehrsunfälle statt. Sofern gravierende Zweifel an der Geeignetheit zum Führen eines Kraftfahrzeuges bestehen, werden diese der Straßenverkehrsbehörde zur weiteren Prüfung übermittelt.

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.

So führt die Kreispolizeibehörde seit fast zwei Jahren auch eine Beratung und in einigen Fällen einhergehend auch ein aktives Fahrsicherheitstraining im Bereich Pedelec (E-Bike) mit Senioren durch.

5 ANALYSE DER VERKEHRSARTEN

Verunglückte Kreis Siegen - Wittgenstein 2018 - 2019		
Art der Verkehrsbeteiligung	Anzahl Verletzte / Tote 2018	Anzahl Verletzte / Tote 2019
Gesamt	983 / 6	872 / 3
PKW-Fahrer	448 (46%) / 1 (17%)	405 (46 %) / 1 (33 %)
PKW-Mitfahrer	131 (13 %) / 0	108 (12 %) / 1 (33 %)
Fahrradfahrer (incl. Pedelecs)	124 (13 %) / 1 (17%)	98 (11 %) / 0
Fußgänger	101 (10 %) / 1 (17 %)	101 (12 %) / 0
Mot. Zweiradfahrer	126 (13 %) / 3 (50 %)	109 (13%) / 0
Bus-Fahrgäste	33 (3 %) / 0	9 (1 %) / 0
LKW-Fahrer	9 (1 %) / 0	4 (0,5 %) / 0

(Keine abschließende Aufzählung der Verkehrsarten; Klammerangaben = Anteil von Gesamt)

59 % der Unfallverletzten verunglücken in Pkw,
 13 % als motorisierte Zweiradfahrer,
 11 % als Radfahrer
 12 % als Fußgänger.

5.1 PKW-Fahrer bzw. Insassen

PKW-Fahrer	2017	2018	2019	Veränderungen (in Prozentger.)
Verletzte	427	448	405	- 10 %
Tote	0	1	1	+/- 0 %

Im Vergleich zu den Vorjahren kam es zu einem **Rückgang der Verunglücktenzahlen bei den Pkw-Fahrern**. Wie im Vorjahr auch musste **ein Verkehrsunfalltoter** (siehe auch Ziffer 4.3) bei den Pkw-Fahrern registriert werden.

PKW-Mitfahrer	2017	2018	2019	Veränderungen (in Prozent ger.)
Verletzte	144	131	108	- 17,5 %
Tote	0	0	1	+ 100

Auch im Bereich der **Pkw-Mitfahrer gingen die Verunglücktenzahlen zurück** (- 22 / - 17 %). Von den 108 verletzten Mitfahrern waren 22 Kinder. Damit ging im Jahr 2019 die Anzahl der als Mitfahrer verletzten Kinder wieder leicht zurück (- 2 Kinder).

Vor diesem Hintergrund appelliert die Polizei an die Fahrzeugführer, Kinder ordnungsgemäß im Fahrzeug zu sichern.

Aber nicht nur bei Kindern rettet der **Sicherheitsgurt** Leben:

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	2018	2019	Veränderungen (in Prozent ger.)
Verletzte	134	131	109	- 17 %
Tote	2	3	0	%

2019 wurden **109** (- 22 Verletzte) motorisierte Zweiradfahrer verletzt und **keine** (- 3 getöteter Verkehrsteilnehmer) Personen getötet.

Besonders erfreulich ist der Rückgang der Unfalltoten bei dieser Verkehrsbeteiligungsart. Allerdings entscheiden oftmals nur Kleinigkeiten oder der Zufall, ob ein Unfallopfer schwer verletzt ist oder aufgrund der Unfallfolgen verstirbt.

So ereigneten sich auch 2019 einige schwere Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Kradfahrern, bei denen die Kradfahrer schwerstverletzt waren.

Um einen solchen Vorfall handelte es sich unter anderem bei dem Unfall im Juni 2019, bei welchem ein 56jähriger Motorradfahrer im Bereich der Bundesstraße B 62 von Erndtebrück-Schameder in Richtung Bad Laasphe unterwegs war. Hier geriet er im Bereich einer Kurve zu Fall und rutschte unter einen entgegenkommenden Lkw. Die Strecke war nach abgeschlossenen Bauarbeiten mit Straßensperrung diesen Morgen erst wieder für den Verkehr freigegeben worden. Aufgrund der Arbeiten befand sich auf der Fahrbahn noch Rollsplitt. Dies wurde letztlich dem 56jährigen zum Verhängnis. Aufgrund des Unfalles zog er sich lebensgefährliche Verletzungen zu. Im Krankenhaus konnte er stabilisiert werden, er wird aber Zeit seines Lebens schwer gehandicapt sein.

Der Hauptanteil aller verunglückten Motorradfahrer kommt aus der Altersgruppe der **25 bis 64-Jährigen** mit ca. **74 % der Verunglückten**.

Im Bereich der **Kleinkraft- und Leichtkrafträder** gehören 34 % der verunglückten motorisierten Zweiradfahrer der Altersgruppe der **Jugendlichen** an. Ihr Anteil an der Gesamtbevölkerung liegt bei lediglich 3 %. Diese Altersgruppe ist somit deutlich 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.

Im Jahr 2017 fielen insbesondere noch die **jungen Erwachsenen** als Verursacher von **Motorradunfällen** auf. Bei den Unfallaufnahmen bzw. der Unfallauswertung konnte festgestellt werden, dass diese Fahrer oftmals mit aggressiver Fahrweise mit Fahrten am Limit (sogenannte High Risk-Fahrer) unterwegs waren. Das fahrerische Können in Extremsituationen wurde häufig überschätzt.

Zudem waren seinerzeit bereits vermehrt **ältere Fahrer** beteiligt.

In den beiden zurückliegenden Jahren ging der Anteil der „jungen Wilden“ im Zusammenhang mit den Verkehrsunfällen unter Beteiligung von Motorrädern deutlich zurück. Dahingegen stieg die Beteiligung der älteren Kradfahrer weiter an.

Hierbei handelt es sich häufig um Wiedereinsteiger, die nach vielen Jahren 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 reizvolle Tourenstrecken verfügt, werden diese Straßen vielfach auch durch ortsfremde Fahrer genutzt. Wegen der Streckenunkenntnis ist bei ihnen das Risiko, aufgrund von unangepasster Geschwindigkeit oder von Fahrfehlern zu verunglücken, höher.

Die Polizei appelliert daher an alle Wiedereinsteiger und Tourenfahrer, das eigene Leistungsvermögen nicht zu überschätzen und die Tourenplanung daran entsprechend auszurichten.

Gleichzeitig ist feststellbar, dass knapp 65 % der verunglückten motorisierten Motorradfahrer den Verkehrsunfall selbst verursacht haben und nicht ein anderer Verkehrsteilnehmer als Unfallverursacher angesehen wurde.

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 hat daher seit einigen Jahren ein Verkehrsüberwachungskonzept „Motorrad-Raser“ und führt sowohl Einzelkontrollen als auch Großkontrollen mit starkem Personalansatz durch.

In 35 % der Fälle sind allerdings die anderen Verkehrsteilnehmer als Unfallverursacher registriert. Oftmals lag ein Übersehen oder eine völlige Fehleinschätzung hinsichtlich der Geschwindigkeit der Kradfahrer zugrunde. Gerade bei Abbiegevorgängen, Einfahren in den fließenden Verkehr von Grundstücken / Parkplätzen oder bei Wendemanövern gilt es, besondere Sorgfalt walten zu lassen.

5.3 Fahrradfahrer (ohne Pedelecs)

Fahrradfahrer	2017	2018	2019	Veränderungen (in Prozent ger.)
Verletzte	82	106	73	- 31 %
Tote	0	0	0	+/- 0 %

Die Anzahl der verunglückten Fahrradfahrer ging im Vergleich zu dem Vorjahr deutlich zurück.

Im Jahr 2018 kam es zu einem deutlichen Anstieg von verunglückten Fahrradfahrern, wobei sich seinerzeit der lange Sommer mit dem guten Wetter unfallbegünstigend ausgewirkt hat. So kam es, dass in 2018 der April und der Oktober mit je 19 verunglückten Radfahrern die unfallträchtigsten Monate für die Radfahrer waren. Es war eine hohe Anzahl sogenannter Alleinunfälle zu verzeichnen, bei denen die Radfahrer ohne Fremdeinwirkung stürzten und sich verletzten.

Im vergangenen Jahr ging die Verunglücktenzahl wieder deutlich zurück.

Bei den 73 verunglückten Radfahrern war in 35 Fällen der Radfahrer der Unfallverursacher. In 23 Fällen lag jeweils ein Alleinunfall vor, d.h. in fast jedem dritten Fall. Im Jahr 2018 lag der Prozentsatz der Alleinunfälle noch bei nahezu 50 %.

In vielen Fällen liegen Fahrfehler wie z.B. Verbremsen oder ähnliches vor (25 Verkehrsunfälle). In fünf Fällen kam allerdings Alkohol- bzw. Drogenkonsum hinzu.

Pedelecs	2017	2018	2019	Veränderungen (in Prozent ger.)
Verletzte	15	18	25	+ 39 %
Tote	0	1	0	%

Als Fahrer von Pedelecs (Fahrräder mit Motorunterstützung bis 25 km/h) verunglückten im Jahr 2016 sechs Personen, im Jahr 2017 15 Personen, 2018 waren es bereits 18 Personen. Der rasant steigende Absatz von sogenannten E-Bikes führt naturgemäß dazu, dass diese Fahrzeuge auch vermehrt bei Verkehrsunfällen beteiligt sind. Im vergangenen Jahr waren es **25 Personen**, die mit einem Pedelec verunglückten.

Im Gegensatz zu dem Jahr 2018 kam es glücklicherweise im vergangenen Jahr zu keinem tödlichen Verkehrsunfall mit Pedelec-beteiligung.

In 13 Fällen war der Pedelecfahrer als Unfallverursacher festgestellt worden. Dabei handelte es sich in 3 Fällen um Pedelecfahrer über 65 Jahre (in zwei Fällen sogar über 75 Jahre). Bei 10 Fällen handelte es sich um Alleinunfälle (in sechs Fällen lag ein Fahr-/Handlingfehler zugrunde).

Bei den 11 Unfällen, wo andere Verkehrsteilnehmer als Unfallverursacher registriert wurden, handelte es sich in 8 Fällen um Fehler im Bereich Vorfahrt, Abbiegen oder Einfahren in den fließenden Verkehr, wobei die bevorrechtigten Pedelecfahrer übersehen bzw. deren geschwindigkeit falsch eingeschätzt wurde.

Zu empfehlen ist, dass Personen, die lange Zeit nicht mehr Fahrrad gefahren sind und nun auf ein Pedelec umsteigen, sich mit den Fahreigenschaften des Gefährts vertraut machen und Übungen in verkehrsfreien Räumen absolvieren. Wichtig ist ebenfalls die richtige Schutzausstattung; ein Helm sollte beim Fahren immer getragen werden.

Für die übrigen Verkehrsteilnehmer gilt, dass sie gegenüber Fahrradfahrern und Pedelecfahrern eine besondere Sorgfaltspflicht walten lassen sollten.

5.4 Fußgänger

Fußgänger	2017	2018	2019	Veränderungen (in Prozentger.)
Verletzte	90	101	101	- 1 %
Tote	1	1	0	- 100 %

Die Zahl der verunglückten Fußgänger im Kreisgebiet stagnierte im Vergleich zum Jahr 2018 (leichter Rückgang um 1 %).

Erfreulicherweise musste 2019 im Gegensatz den Vorjahren kein tödlich verunglückter Fußgänger registriert werden.

In nur 22 von den o.g. 101 Fällen war der Fußgänger als Unfallverursacher angesehen worden, das heißt, dass Fußgänger eindeutig vermehrt Unfallopfer sind.

Sorgen bereitet der Polizei der Umstand, dass sich fast jeder zweite Unfall (44 %) mit verletzten Fußgängern in einem besonders geschützten Bereich für Fußgänger ereignete. So kam es in 5 Fällen am Zebrastreifen, in weiteren 22 Fällen an Fußgängerampeln und in 17 Fällen bei sogenannten Fußgängerfurten zu verletzten Fußgängern.

Zu einem ähnlichen Ergebnis kam die Polizei bereits im Jahr 2018 bei der Unfallauswertung für Verkehrsunfälle in „besonders geschützten Bereichen für Fußgänger“. Die Polizei wird daher an diesen Stellen weiterhin einen zusätzlichen Schwerpunkt bei der Verkehrsüberwachung setzen.

Zudem bittet sie alle Verkehrsteilnehmer darum, gerade an solchen geschützten Bereich besonders aufmerksam zu sein.

Von den „Risikogruppen“ verunglückten am häufigsten Senioren (17 Verunglückte) und Kinder (19 Verunglückte) als Fußgänger. Diese beiden Altersgruppen machen somit 36 % 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	2018	2019	Veränderungen (in Prozent ger.)
Fluchtunfälle gesamt	1731	1755	1762	+ 0,4 %
davon Fluchtunfälle mit Personenschaden	49	59	45	- 24 %

Aufklärungsquoten	2017	2018	2019	Veränderungen (in Prozentpunkten)
Fluchtunfälle gesamt	44 %	43 %	38 %	- 5
Fluchtunfälle mit Personenschaden	67 %	56 %	64 %	+ 8

Die Gesamtzahl der Verkehrsunfälle mit Unfallflüchtigen stagnierte im Vergleich zum Vorjahr. **Insgesamt kam es im Jahr 2019 zu 1.762 Verkehrsunfällen, bei denen ein Unfallbeteiligter flüchtete.**

Dies bedeutet, dass im Schnitt fast fünf Mal täglich im Kreisgebiet eine Unfallflucht begangen wird.

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

Wichtig ist, 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.**

Erfreulicherweise gab es einen deutlichen Rückgang bei der **Anzahl der Verkehrsunfallfluchten mit Personenschaden. Hier sank die Unfallzahl** im Vergleich zum Jahr 2018 von 59 auf 45 und damit um mehr als 20%.

Bei den besonders schwerwiegenden Unfallfluchten mit Personenschaden konnte erfreulicherweise die **Aufklärungsquote** im Vergleich zu den Vorjahren wieder gesteigert werden. Trotz intensiver Ermittlungstätigkeiten des Verkehrskommissariats kommt es hier immer wieder zu starken Schwankungen, die sich aber zum Teil mit den relativ niedrigen absoluten Zahlen erklären lassen.

Die niedrige Aufklärungsquote bei den Unfallfluchten mit Sachschaden hängt an verschiedenen Faktoren. Wichtig für die Ermittlungsarbeit ist das Vorhandensein von objektiven Unfallspuren sowie Beobachtungen von Unfallgeschädigten und -zeugen. Leider kommt es immer häufiger vor, dass Geschädigte sich erst nach geraumer Zeit, zum Teil Tage oder Wochen später bei der Polizei melden. Hier kann auch die Polizei keine Unfallspuren mehr auswerten. **Daher bittet die Polizei nachdrücklich darum, dass man sie unverzüglich über Notruf informiert, wenn man Zeuge oder Geschädigter einer Unfallflucht geworden ist.** Der Faktor Zeit spielt bei den dann einsetzenden Ermittlungstätigkeiten in vielerlei Hinsicht eine wichtige Rolle.

6.2 Vergleich zur landesweiten Entwicklung

Verunglücktenhäufigkeitszahl (VHZ) 2019			
Vergleich Land NRW / Kreis Siegen - Wittgenstein			
	NRW	KPB Siegen-Wittgenstein	Unterschied ger. + / -
VHZ Personen gesamt	436	315 Platz 2 in NRW	- 28 %
VHZ Kinder	261	180 Platz 1 in NRW	- 31 %
VHZ Jugendliche, 15 - 17 Jahre	688	401 Platz 3 in NRW	- 42 %
VHZ Junge Erwachsene, 18 - 24 Jahre	848	739 Platz 16 in NRW	- 13 %
VHZ Senioren	274	171 Platz 2 in NRW	- 38 %

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

$VHZ = \text{Anzahl der Verunglückten} \times 100.000 : \text{Anzahl der Einwohner}$

Die Kreispolizeibehörde hat es im Jahr 2019 geschafft, sowohl bei allen Verunglückten als auch in allen „Risiko-Altersgruppen“ mit der Verunglücktenhäufigkeitszahl (VHZ) deutlich unter dem Landesdurchschnitt zu bleiben. In der Altersgruppe der Kinder, der Jugendlichen und der Senioren belegt man im Landesvergleich sogar die Plätze 1, 3 und 2, bei der „VHZ Gesamt“ Platz 2. Damit erreicht man jeweils einen Podestplatz - ein solches Ergebnis gab es in dieser Breite bislang noch nie. Lediglich bei den jungen Erwachsenen liegt man mit Platz 16 nicht unter den ersten drei Behörden, aber im Landesvergleich immer noch in der oberen Hälfte und nach wie vor deutlich besser als der Landesdurchschnitt.

7. Fazit

Die Verkehrssicherheit ist ein Bereich der Kernaufgaben der Polizei und daher ein zentrales Anliegen der Kreispolizeibehörde Siegen-Wittgenstein.

Daher wird die Polizei auch weiterhin präventiv und repressiv Verkehrssicherheitsarbeit betreiben. Hierbei werden auch in Zukunft kontinuierliche, brennpunktorientierte sowie flächendeckende Kontrollen erfolgen.

Umso erfreulicher, dass die vergangene Arbeit in diesem Bereich erfolgreich war. Die Analyse der Unfallstatistik belegt, dass das Risiko, im Kreis Siegen-Wittgenstein zu verunglücken, niedriger ist als in anderen Teilen von Nordrhein-Westfalen.

Um insgesamt ein größtmögliches Maß an Verkehrssicherheit zu erreichen, kommt es maßgeblich auf ein verkehrsgerechtes und verantwortungsbewusstes Verhalten aller Verkehrsteilnehmer an. Daher bittet die Polizei die Verkehrsteilnehmer auch im Jahr 2020 um ein verkehrsgerechtes und von Sorgfalt geprägtes Verhalten, damit schwere Verkehrsunfälle vermieden werden. In diesem Sinne wünscht die Polizei allen Verkehrsteilnehmern eine unfallfreie Fahrt.

Im Auftrag

Pusch, PHK