



**POLIZEI**  
Nordrhein-Westfalen  
Märkischer Kreis

bürgerorientiert • professionell • rechtsstaatlich



# Kreispolizeibehörde Märkischer Kreis

## Jahresbericht Verkehr 2022

## Inhaltsverzeichnis

1	Kernaussagen .....	3
2	Begriffe .....	4
3	Verkehrsunfallentwicklung 2022 .....	5
3.1	Übersicht.....	5
3.2	Unfalluhr des Märkischen Kreises.....	6
3.3	Ausgewählte Zielgruppen .....	7
3.4	Unfallfolgen .....	12
3.5	Verkehrsunfälle mit Unfallflucht .....	15
3.6	Unfallursachen .....	15
4	Verkehrspolizeiliche Maßnahmen.....	17
4.1	Repressive Maßnahmen.....	17
4.2	Präventive Verkehrssicherheitsarbeit.....	18
4.3	Verkehrsunfallanalyse.....	19

## Anlagen: Regionale Auswertungen

1	Polizeiwachen Iserlohn, Letmathe	(Stadt Iserlohn inkl. Iserlohn-Letmathe)
2	Polizeiwache Menden	(Städte Menden und Balve)
3	Polizeiwache Hemer	(Stadt Hemer)
4	Polizeiwache Lüdenscheid	(Stadt Lüdenscheid)
5	Polizeiwache Plettenberg	(Stadt Plettenberg, Gemeinde Herscheid)
6	Polizeiwache Meinerzhagen	(Städte Meinerzhagen und Kierspe)
7	Polizeiwache Werdohl	(Städte Werdohl und Neuenrade)
8	Polizeiwache Altena	(Stadt Altena, Gemeinde Nachrodt-Wiblingwerde)
9	Polizeiwache Halver	(Stadt Halver, Gemeinde Schalksmühle)
10	Sonderauswertung Brückensperrung	(Märkischer Kreis)

## 1 Kernaussagen

- Die Gesamtzahl der Verkehrsunfälle liegt knapp über dem Niveau des Vorpandemiejahres 2019 (+132, +0,90%). Es gab demnach insgesamt 14.870 Verkehrsunfälle. Das ist gegenüber dem Vorjahr eine Steigerung von 14,48%. In den Pandemie Jahren 2020 und 2021 gab es gemessen am Mittelwert der Jahre 2018 bis 2022 ca. 10% weniger Unfälle.
- 14 Menschen verloren ihr Leben - das ist der höchste Stand seit 2008.
- Auffallend hoch sind die Zahlen der getöteten oder verletzten zu Fuß Gehenden. Diese Gruppe von Verkehrsbeteiligten war in zahlreichen Fällen offenbar irrig in dem Bewusstsein unterwegs, von anderen Verkehrsteilnehmern wahrgenommen zu werden.
- Die durch „E-Bikes“ ermöglichte Mobilität muss insbesondere auch bei älteren Menschen zu einem neuen Gefahrenbewusstsein führen. Die hinzugewonnene Freiheit und Mobilität birgt bei den hohen Geschwindigkeiten ebenso hohe Gefahrenpotentiale.
- An erster Stelle der Unfallursachen bei Verkehrsunfällen mit Schwerverletzten und Toten steht die überhöhte bzw. nicht angepasste Geschwindigkeit. Im Netzwerk mit dem Kreis und den Kommunen setzen wir weiterhin einen Tätigkeitsschwerpunkt und werden konsequent gegen Rasende vorgehen.
- Unfälle unter Alkohol- bzw. Drogeneinfluss stagnieren auf hohem Niveau. Im Rahmen gezielter Überwachung werden immer noch hunderte Verkehrsteilnehmende festgestellt, die unter dem Einfluss berauschender Mittel und/oder Alkohol Fahrzeuge führen. Es ist unser Anspruch, fahruntüchtige Verkehrsteilnehmer aus dem Verkehr zu ziehen und somit schädigende Ereignisse zu verhindern.
- Das Unfallgeschehen im Stadtgebiet Lüdenscheid hat deutlich zugenommen, was in erster Linie auf ein völlig überlastetes Straßennetz und verkehrliche Regelverstöße zurückgeführt wird. Mit Unterstützung umliegender Behörden und der Bereitschaftspolizei wollen wir den Überwachungsdruck in schutzwürdigen Bereichen möglichst hoch halten. Hierzu zählen insbesondere Geschwindigkeitsmessungen, technische Kontrollen des Schwerlastverkehrs und die Überwachung von Durchfahrtsverboten.

## 2 Begriffe

Die polizeiliche Verkehrsunfallstatistik umfasst alle Schadensfälle, die der Polizei bekannt geworden sind und bei denen, infolge des Fahrverkehrs auf öffentlichen Wegen und Plätzen, Personen getötet oder verletzt oder Sachschäden verursacht wurden. **Stichtag aller Zahlen** ist der 8. Februar 2023. Nachgemeldete Verkehrsunfälle können zu geringfügigen Änderungen führen.

Die Unfälle sind folgendermaßen kategorisiert:

- Verkehrsunfälle mit Getöteten  
(Kategorie 1)
- Verkehrsunfälle mit Schwerverletzten  
(Kategorie 2)
- Verkehrsunfälle mit Leichtverletzten  
(Kategorie 3)
- Schwerwiegende Verkehrsunfälle mit Sachschaden  
und solche mit Unfallfluchten  
(Kategorie 4)
- Sonstige Sachschadensunfälle/Sachschadensunfälle mit Flucht  
(Kategorie 5)
- Sonstiger Sachschadensunfall unter Einwirkung von  
Alkohol oder anderer berauschender Mittel  
(Kategorie 6)

**Getötete** sind Personen, die bei dem Unfall getötet wurden oder innerhalb von 30 Tagen an den Unfallfolgen verstarben.

**Schwerverletzte** sind Personen, die zur stationären Behandlung länger als 24 Stunden in einem Krankenhaus verblieben.

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

**Schwerwiegender Verkehrsunfall mit Sachschaden** ist ein Ereignis bei dem eine Straftat oder Ordnungswidrigkeit mit Bußgeld zu Grunde liegt **und** mindestens ein Kraftfahrzeug wegen eines Unfallschadens von der Unfallstelle abgeschleppt werden musste, da es nicht mehr fahrbereit war.

### 3 Verkehrsunfallentwicklung 2022

#### 3.1 Übersicht

Die Statistik des vergangenen Jahres weist für die Kreispolizeibehörde Märkischer Kreis insgesamt 14.870 registrierte Verkehrsunfälle (Kat. 1 bis 6) auf. Das sind 1.881 Verkehrsunfälle mehr als im Jahr 2021 (+14,48%).

Die Anzahl von Verkehrsunfällen mit Personenschaden (Kat. 1 bis 3) stieg im Jahr 2022 um 247 Fälle auf 1.243. Das entspricht einem Zuwachs von 24,80 %.

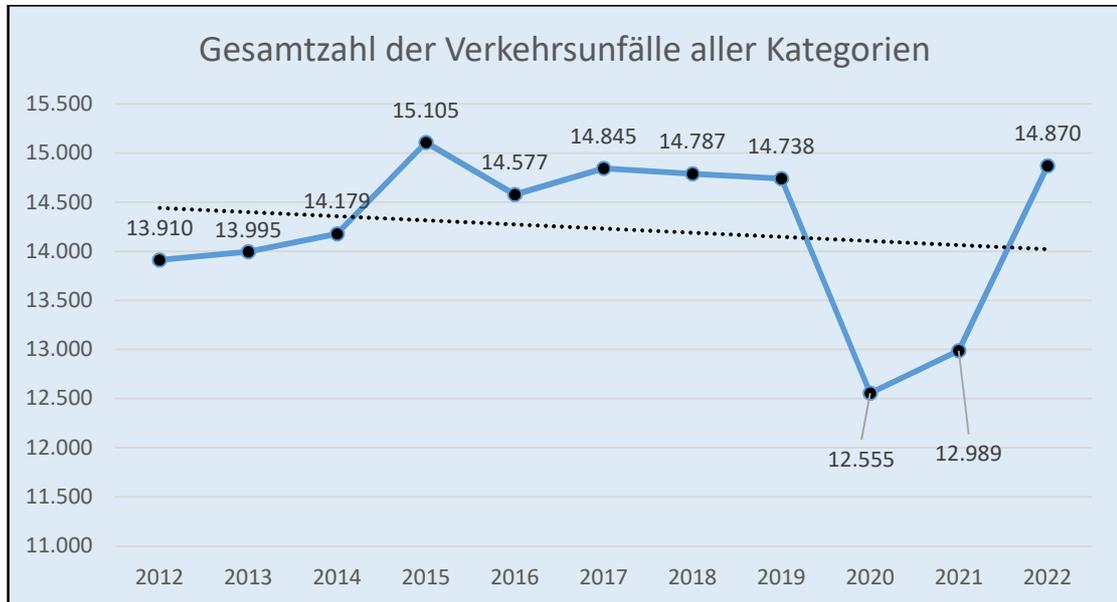
Die schwerwiegenden Sachschadensunfälle (Kat. 4) sind auf nunmehr 432 Fälle gestiegen. Das sind 45 Verkehrsunfälle mehr (+11,63%) als im Vorjahr (387).

Die Zahl der sonstigen Sachschadensunfälle (Kat. 5) ist mit 13.113 um 1.591 gestiegen (+13,81%). Der Wert liegt allerdings noch knapp unter dem des Jahres 2019, also vor der Pandemie. Hier waren es 13.124 sonstige Sachschadensunfälle.

Sachschadensunfälle (Kat. 6) unter Alkohol- und Betäubungsmittelinfluss sind leicht rückläufig (-2,38%). Im Jahr 2022 gab es insgesamt 82 bekanntgewordene Unfälle dieser Art.

Die Gesamtzahl der Verkehrsunfälle mit Unfallflucht stieg um 402 auf 3.187. Das entspricht einem Zuwachs von 14,43%. Der Anteil am Gesamtunfallgeschehen beläuft sich auf ca. 22%.

KPB Märkischer Kreis			
Verkehrsunfälle nach Kategorien	2021	2022	Änderung
1 VU mit getöteten Personen	4	14	250,00 %
2 VU mit schwerverletzten Personen	203	235	15,76 %
3 VU mit leichtverletzten Personen	789	994	25,98 %
4 Schwerwiegender VU mit Sachschaden	387	432	11,63 %
5 Sonstige Sachschadensunfälle	11.522	13.113	13,81 %
6 VU mit Alkohol oder Drogen	84	82	-2,38 %
<b>Gesamtzahl der Verkehrsunfälle</b>	<b>12.989</b>	<b>14.870</b>	<b>14,48 %</b>



Gesamtzahl der Verkehrsunfälle im Märkischen Kreis 2012 bis 2022 in allen Kategorien (Langzeitentwicklung)

### 3.2 Unfalluhr des Märkischen Kreises

- Ø alle 36 Minuten wurde ein Verkehrsunfall aufgenommen  
2021: 40 Minuten - 2019: 36 Minuten
- Ø alle 2,8 Stunden flüchtet jemand vom Unfallort  
2021: 3,1 Stunden - 2019: 2,8 Stunden
- Ø alle 5,5 Stunden ein Verunglückter  
2021: 6,8 Stunden - 2019: 5,6 Stunden
- Ø alle 8,8 Stunden ein Unfall mit mind. einem/einer Leichtverletzten  
2021: 11,1 Stunden - 2019: 9,3 Stunden
- Ø alle 34 Stunden ein verunglückter Rad-/Pedelec-fahrender  
2021: 49 Stunden - 2019: 40 Stunden
- Ø alle 38 Stunden ein verunglückter Krad-fahrender  
2021: 47 Stunden - 2019: 39 Stunden
- Ø alle 61 Stunden ein verunglückter zu Fuß Gehender  
2021: 62 Stunden - 2019: 53 Stunden
- Ø alle 1,6 Tage ein Unfall mit mindestens einem/einer Schwerverletzten  
2021: 1,8 Tage - 2019: 1,6 Tage
- Ø alle 26 Tage wurde ein Mensch im Straßenverkehr getötet  
2021: 91 Tage - 2019: 52 Tage

Die Frequenz der schädigenden Ereignisse hat sich demnach in allen verkehrspolizeilichen Bereichen erhöht. Es werden in etwa wieder die Werte aus dem Vorpandemiejahr 2019 erreicht.

### **3.3 Ausgewählte Zielgruppen**

#### **3.3.1 Kinder (bis 14 Jahre)**

- kein getötetes Kind im Jahr 2022
- aber: geringfügig mehr verletzte Kinder
- Schulwegunfälle stagnieren auf niedrigem Niveau

Insgesamt sind bei Verkehrsunfällen 139 Kinder verletzt worden, 25 davon schwer. Im Vorjahr waren es 17 schwerverletzte Kinder bei insgesamt 126 verletzten Verkehrsteilnehmern dieser Altersgruppe.

Bei den Verkehrsunfällen unter aktiver Beteiligung von Kindern liegen Fahrräder (36) und Fußgänger (39) als Verkehrsbeteiligung in etwa gleich auf. Ein großes Risiko stellt für Kinder jedoch nach wie vor die Mitfahrt im PKW dar. Hierbei wurden 48 Kinder verletzt, 6 davon schwer.

Im Jahr 2022 ereigneten sich, wie im Vorjahr, drei Schulwegunfälle. Hierbei verletzten sich insgesamt 2 Personen leicht und 1 Person schwer.

#### **3.3.2 Jugendliche (15 – 17 Jahre)**

- kein Jugendlicher im Straßenverkehr getötet
- Rückgang bei den schwerverletzten Jugendlichen
- mehr Leichtverletzte als im Vorjahr

Im Jahr 2022 verletzten sich 114 Jugendliche bei Verkehrsunfällen. 42 (30) von ihnen waren Mitfahrende. Im Vorjahr gab es insgesamt 85 verletzte Jugendliche bei Verkehrsunfällen. Es wurden 11 (15) Jugendliche schwer und 103 (70) leicht verletzt.

#### **3.3.3 Junge Erwachsene (18 – 24 Jahre)**

- kein Heranwachsender verunglückte tödlich
- dennoch insgesamt mehr Verletzte in dieser Altersgruppe

Im Jahr 2022 wurden insgesamt 283 junge Erwachsene bei Verkehrsunfällen verletzt. Im Vorjahr waren es insgesamt 10 Unfallopfer weniger. 72 (57) Verunglückte waren Mitfahrende. 36 (45) Personen dieser Zielgruppe verletzten sich schwer und 247 (221) leicht.

### **3.3.4 Erwachsene (25 - 64 Jahre)**

- 9 Unfalltote
- deutlich mehr Verletzte

Im vergangenen Jahr verunglückten insgesamt 924 Erwachsene. Das sind 248 Verunglückte mehr als im Jahr 2021. Prozentual betrachtet bedeutet dies eine Steigerung von 36,69%. 9 Erwachsene kamen bei Unfällen ums Leben. Im Vergleich zum Vorjahr stieg die Anzahl der Verstorbenen um 5 Unfallopfer an. Bei den Schwerverletzten stieg die Anzahl der Verunglückten von 118 auf 149 (+31, +26,27%) an.

### **3.3.5 Seniorinnen und Senioren (65 Jahre und älter)**

- 5 Unfalltote
- deutlich mehr Verletzte

Im Berichtsjahr verunglückten 173 (137) Seniorinnen und Senioren. 5 (0) Verkehrsteilnehmer dieser Altersgruppe starben bei Verkehrsunfällen. Drei davon als zu Fuß Gehende, einer als Fahrzeugführer (PKW) und einer als Pedelecfahrer. Es gab 43 (29) schwer und 125 (108) leicht verletzte Senioren.

### **3.3.6 Kradfahrende**

- 5 getötete Kradfahrer
- mehr Verletzte

Der Märkische Kreis bleibt mit seiner geografischen Lage und den Straßenführungen weiterhin ein beliebtes Ziel für einheimische und auswärtige Kradfahrende. Aufgrund der Wettersituation sind in allen klassischen Zweiradmonaten Ausfahrten möglich gewesen. Zudem kann angenommen werden, dass sich die tatsächlichen Ausfahrtzeiten nach den pandemiebedingten Einschränkungen der Jahre 2020 und 2021 wieder stark erweitert haben. Die genannten Faktoren dürften insgesamt auch das Verkehrsunfallgeschehen des vergangenen Jahres geprägt haben.

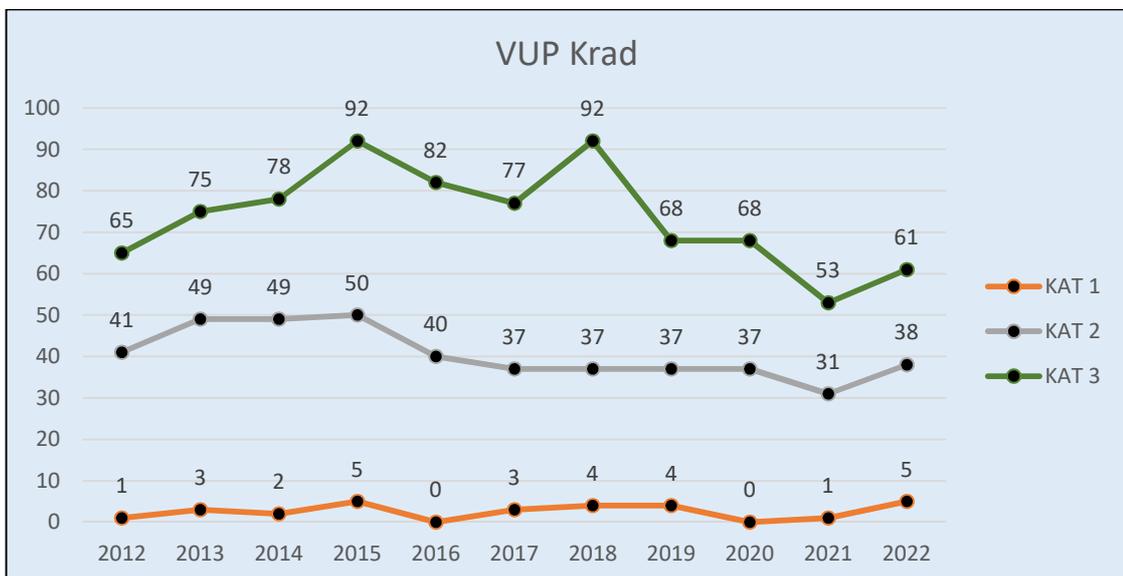
Die Anzahl der Kradunfälle (*nur Verkehrsbeteiligung [VB] 11 Krafträder*) ist von 160 auf 194 deutlich angestiegen. Das entspricht einer Zunahme von 22,50%.

Kradfahrer (Fahrer und Mitfahrer)	2021	2022	Veränderungen
Getötete	1	5	+4
Schwerverletzte	30	39	+9
Leichtverletzte	61	62	+1
<b>Gesamt</b>	<b>92</b>	<b>106</b>	<b>+14</b>

Im Kreisgebiet wurden im zurückliegenden Jahr insgesamt 106 Motorradfahrende bei Verkehrsunfällen verletzt und 5 getötet. Im Vorjahr waren es 92 Verletzte und 1 Unfalltoter. Insgesamt liegen die Zahlen leicht über dem Vorpendemiejahr 2019.

39 Kradfahrende erlitten schwere Verletzungen (Kat. 2), diese Zahl lag im Vorjahr bei 30 Schwerverletzten.

Rund 61% der Kradfahrenden wurden als Hauptverursacher dieser Verkehrsunfälle festgestellt.



Gesamtzahl der Kradunfälle mit Verletzten 2012 bis 2022 in allen Kategorien (Langzeitentwicklung)

Bei näherer Betrachtung der tödlichen Unfallgeschehen ergibt sich folgendes Bild: In drei Fällen liegen Alleinunfälle vor. Die Ursachen waren unangepasste Geschwindigkeit (1) bzw. andere Fehler beim Fahrzeugführer (2). In einem Fall ist ein Kradfahrer unverschuldet von einem entgegenkommenden LKW auf seiner Fahrspur erfasst und getötet worden.

In einem weiteren Fall ist ein Kradfahrer verstorben, nachdem er bei einem Überholmanöver mit überhöhter Geschwindigkeit mit einem entgegenkommenden PKW kollidierte. Örtliche Brennpunkte sind bei diesen Unfallgeschehen nicht zu erkennen (2 x Balve, 1 x Lüdenscheid, 1 x Plettenberg, 1 x Halver).

### 3.3.7 Fahrrad- und Pedelec-fahrende

Der Fahrrad-/Pedelecmarkt boomt weiterhin. Die Gründe dafür dürften vielschichtig sein. Ein geändertes Sport- und Freizeitverhalten, Umstieg wegen steigender Energiekosten, Leasingmöglichkeiten über Arbeitsgeber bei Pedelecs sowie eine zunehmende Radinfrastruktur könnten als Beispiele für diesen Boom dienen.

Die genannten Gründe bieten zudem eine Erklärung für das Unfallgeschehen in diesem Bereich. Die Gesamtzahl der Unfälle ist demnach von 249 auf 335 angestiegen. Die Zunahme von 86 Unfallgeschehen bei dieser Verkehrsbeteiligungsart bedeutet einen Zuwachs von 35,54%.

Fahrrad-/Pedelecunfälle	2021	2022	Veränderung
Unfälle Fahrrad	182	204	+22
Unfälle Pedelec	67	131	+64
Verunglückte Fahrrad	123	138	+15
Verunglückte Pedelec	57	117	+60

Die Verunglücktenzahlen sind ebenfalls höher als im Vorjahr. Besonders deutlich ist der Anstieg bei den Pedelec-fahrenden (+60, +105,26%). Hier waren insgesamt 30 Schwerverletzte, 117 Leichtverletzte sowie 1 verstorbener Senior zu verzeichnen.

Bei näherer Betrachtung wird deutlich, dass Erwachsene (70,94%) und Senioren (20,51%) bei den Verunglückten am häufigsten vertreten sind. Es folgen Kinder (3,41%) sowie Jugendliche und junge Erwachsene (jeweils 2,56%). Die auffälligste Zunahme gab es bei den Erwachsenen. Hier stieg die Zahl der Verunglückten von 36 auf 83 (+47, +130,56%). Bei den Senioren verdoppelte sich die Zahl der Verunglückten von 12 auf 24.

### 3.3.8 Zu Fuß Gehende

Die Anzahl der Verkehrsunfälle unter Beteiligung von zu Fuß Gehenden ist von 152 auf 224 gestiegen (+47,37%). Unfälle mit schweren Folgen (Kategorien 1 bis 3) sind um 32 auf insgesamt 161 angestiegen, was einer Zunahme von 24,81% entspricht. Es gab insgesamt 20 Verunglückte mehr als im Vorjahr. 3 Fußgängerinnen und 1 Fußgänger verstarben.

<b>Fußgängerunfälle</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>Veränderung</b>
Unfälle (Gesamt)	152	224	+ 72
Verstorbene	0	4	+4
Verletzte	134	154	+20

Die Alterststruktur bei den Verstorbenen ist folgende: 1 Senior, 1 Seniorin und 2 Erwachsene. Bei den verunglückten zu Fuß Gehenden verletzten sich 9 Jugendliche, 12 junge Erwachsene, 26 Seniorinnen bzw. Senioren, 39 Kinder und 68 Erwachsene.

### 3.3.9 Elektrokleinstfahrzeuge (E-Scooter)

Das Unfallgeschehen rund um die sogenannten E-Scooter ist im Märkischen Kreis nach wie vor unauffällig. Der Anteil der Unfälle mit Verletzten in diesem Bereich macht einen Anteil von 1,6 % an der Gesamtzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden aus. Die Zahlen stiegen insgesamt leicht an. Bei den 27 Unfällen gab es insgesamt 15 Leicht- und 3 Schwerverletzte.

<b>Elektrokleinstfahrzeuge</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>Veränderung</b>
Unfälle Gesamt	19	27	+8
Unfälle Kat. 1 - 3	16	20	+4
Verunglückte Personen	15	18	+3

### 3.4 Unfallfolgen

#### 3.4.1 Anzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden

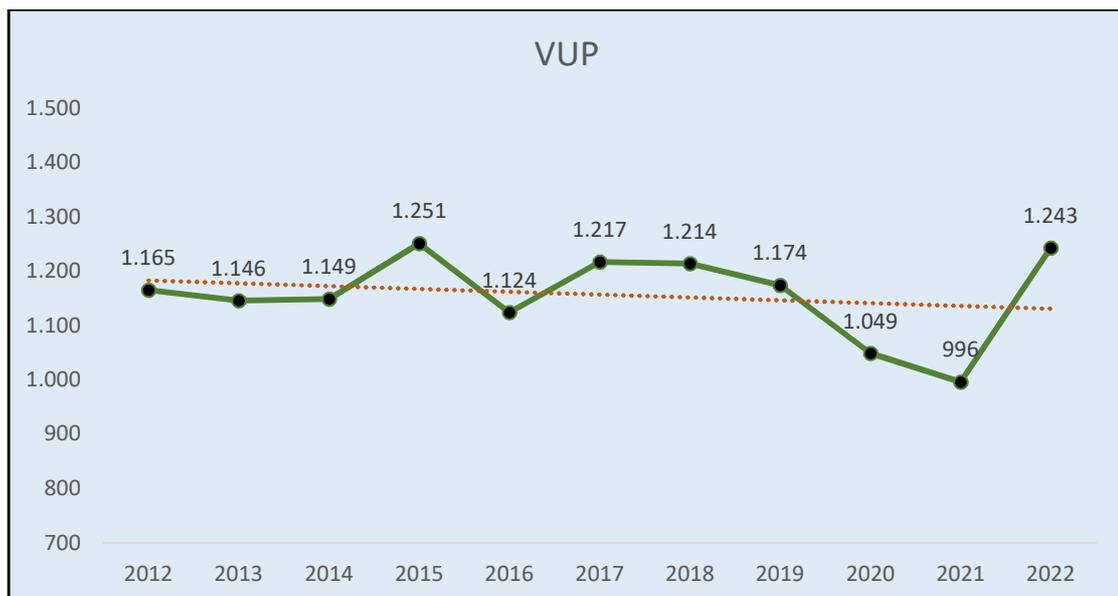
Die Gesamtzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden liegt bei 1.243. Das sind 247 Fälle mehr als im Vorjahr, was einer Zunahme von 24,80% entspricht.

Die Verunglücktenzahl ist von 1.290 auf 1.633 gestiegen (+343, +26,59%).

Vor der Pandemie, in 2019, gab es 1.174 Verkehrsunfälle dieser Art mit insgesamt 1.574 Verunglückten.

Insgesamt liegen die schädigenden Ereignisse in diesem Bereich ca. 10% über dem Fünfjahresmittelwert von 1.130 Unfallgeschehen.

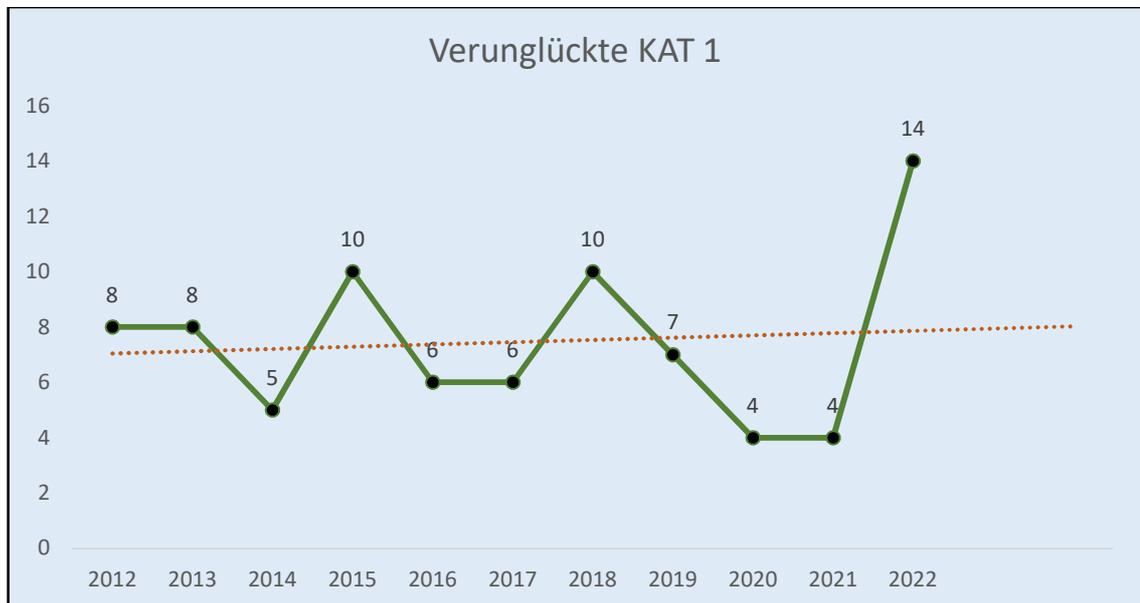
Der Anteil an Verkehrsunfällen mit Personenschaden am Gesamtunfallgeschehen beträgt gleichbleibend ca. 8%.



Verkehrsunfälle mit Personenschaden 2012 bis 2022 (Kat. 1 - 3, Langzeitentwicklung)

#### 3.4.2 Bei Verkehrsunfällen getötete Personen (Kategorie 1)

Bei Verkehrsunfällen im Märkischen Kreis wurden 14 Personen tödlich verletzt. Das sind 10 Opfer mehr als im Vorjahr. Das ist der höchste Stand an tödlich verletzten Unfallopfern seit 2008 (ebenfalls 14). 8 Unfälle ereigneten sich hierbei auf Außerorts- und 6 auf Innerortsstraßen. Insgesamt sind 9 (4) Erwachsene und 5 (0) Seniorinnen bzw. Senioren verstorben.



Bei Verkehrsunfällen getötete Personen 2012 bis 2022 (Langzeitentwicklung)

Ein örtlicher Brennpunkt ist bei den Unfällen nicht zu erkennen. Die Unfallgeschehen verteilen sich auf das gesamte Kreisgebiet.

Unfallort	Dat.	Beteiligte	Unfallopfer
Werdohl	05.04.	PKW - Fußgängerin; innerorts	Fußgängerin (60 J.)
Balve	27.04.	Kradfahrer (Alleinunfall); außerorts	Kradfahrer (29)
Menden	23.05.	Pedelecfahrer - PKW; innerorts	Pedelecfahrer (92)
Lüdenscheid	02.06.	PKW (Alleinunfall); innerorts	PKW Fahrer (66)
Balve	23.07.	Kradfahrer (Alleinunfall); außerorts	Kradfahrer (53)
Halver	29.07.	PKW - LKW; außerorts	PKW Fahrer (29)
Menden	25.08.	PKW - Fußgängerin; innerorts	Fußgängerin (84)
Lüdenscheid	10.09.	LKW - Krad; außerorts	Kradfahrer (60)
Halver	25.09.	Kradfahrer (Alleinunfall); außerorts	Kradfahrer (71)
Kierspe	04.10.	PKW - Fußgänger; innerorts	Fußgänger (87)
Plettenberg	09.10.	Krad - PKW; außerorts	Kradfahrer (57)
Neuenrade	03.11.	PKW (Alleinunfall); außerorts	PKW Fahrer (38)
Iserlohn	17.12.	Fußgängerin - PKW; innerorts	Fußgängerin (39)
Werdohl	22.12.	PKW - PKW; außerorts	PKW-Fahrer (64)

Übersicht der Unfallgeschehen Kategorie 1 in 2022

### 3.4.3 Bei Verkehrsunfällen verletzte Personen (Kategorien 2 u. 3)

Die Anzahl der Verkehrsunfälle der Kategorien 2 und 3 ist von 992 auf 1.229 gestiegen (+237, +23,89%). Insgesamt werden bei Verkehrsunfällen 1.619 Personen verletzt. Das sind 333 Verunglückte mehr als im Vorjahr (+25,89%). Die Zahl der Schwerverletzten hat sich von 224 auf 264 erhöht, was einer Zunahme von 17,86% entspricht.

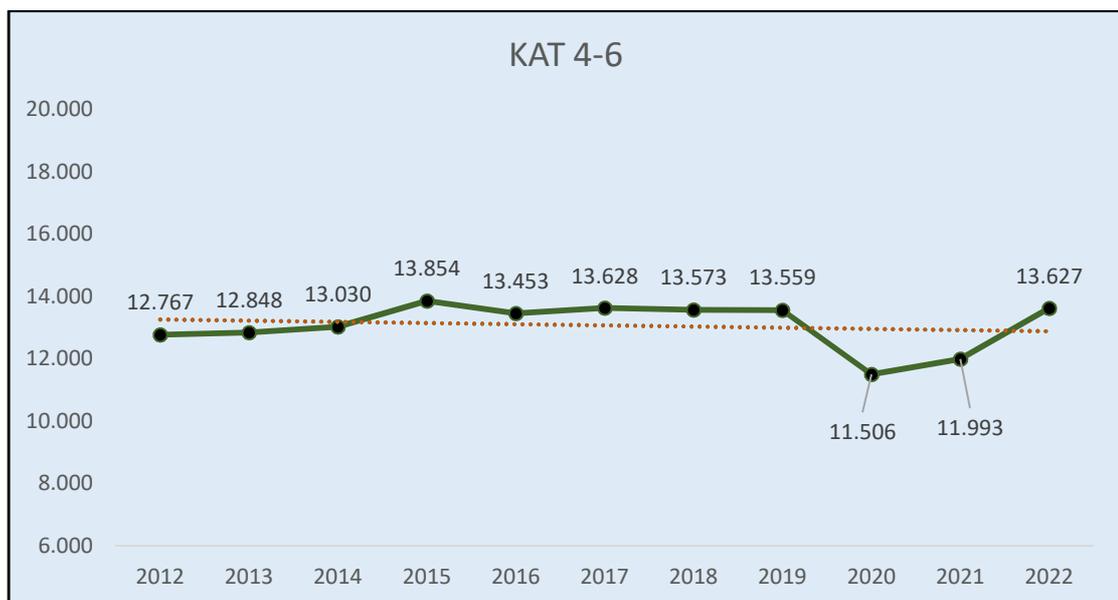
Im Vorpandemiejahr 2019 lag die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Verletzten bei 1.167. Die Anzahl der Verunglückten betrug in diesem Jahr 1.567.



Anzahl der Verkehrsunfälle Kat. 2 und Kat. 3 von 2012 bis 2022 (Langzeitentwicklung)

### 3.4.4 Anzahl der Verkehrsunfälle mit Sachschaden

Die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Sachschaden (Kat. 4 bis 6) stieg im Jahr 2022 von 11.993 auf 13.627 an (+1.634, 13,62%), damit wird der Wert aus dem Vorpandemiejahr 2019 leicht überschritten (+68, +0,50%). Die sogenannten Bagatellunfälle (Kat. 5) haben hierbei einen gleichbleibenden Anteil von ca. 88% am Gesamtunfallgeschehen.



Anzahl der Sachschadensunfälle Kat. 4-6 von 2012 bis 2022 (Langzeitentwicklung)

### 3.5 Verkehrsunfälle mit Unfallflucht

Im Jahr 2022 wurden bei der Kreispolizeibehörde Märkischer Kreis 3.187 Fälle von Verkehrsunfallflucht angezeigt. Im Jahr 2021 waren es 2.785 Fälle, was einer Steigerung von 14,43 % (+402 Fälle) entspricht. Relativ stabil entfernt sich bei jedem fünften Unfall ein Beteiligter von der Unfallstelle, ohne eine Schadensregulierung eingeleitet zu haben.

In 95 Fällen entfernte sich der Unfallverursacher, obwohl Personen zu Schaden kamen. Das sind gegenüber dem Vorjahr 20 Unfallfluchten mehr (+26,67%). Von diesen 95 Verkehrsunfällen mit Unfallflucht und Personenschaden konnten bisher 72 aufgeklärt werden. Damit sank die Aufklärungsquote von 78,38% im Jahr 2021 geringfügig auf 75,79% in 2022. Im Land NRW liegt die Quote aktuell bei 58,75%.

### 3.6 Unfallursachen

#### 3.6.1 Hauptunfallursachen

Bei der Entwicklung der Hauptunfallursachen im Bereich der Kategorien 1 bis 3 ergibt sich folgendes Bild:

Hauptunfallursachen	2021	2022	Änderung
Alkohol beim Fahrzeugführer	56	64	+14,29%
Andere berauschende Mittel	17	19	+11,76%
Geschwindigkeit	105	92	-12,38%
Abstand	49	90	+83,67%
Überholen	35	50	+42,86 %
Vorfahrt / Vorrang	89	93	+4,49 %
Abbiegen / Wenden	136	164	+20,59 %

Bei den Unfällen mit schwerwiegendsten Folgen (Kategorien 1 und 2) ist nach wie vor Geschwindigkeit die häufigste Ursache!

<b>TOP 4 der Ursachen bei den Unfällen mit schwerwiegendsten Folgen</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>Änderung</b>
Geschwindigkeit	36	34	-2
Fehler beim Abbiegen	21	25	+4
Vorfahrt/Vorrang	12	11	-1
Abstand	5	7	+2

### 3.6.2 Unfallursache Alkohol/Drogen

Die nachfolgende Übersicht zeigt die Verkehrsunfälle, bei denen mindestens ein Beteiligter unter dem Einfluss alkoholischer Getränke oder anderer berauschender Mittel stand.

Im vergangenen Jahr hat es keine Verkehrstoten gegeben, die auf diese Unfallursache zurückzuführen sind. Die Gesamtzahl der Unfälle mit der Ursache Alkohol oder Drogen stagniert auf einem hohen Niveau. Insgesamt wurden 922 Verstöße dieser Kategorie festgestellt, bei welchen kein schädigendes Ereignis zu Grunde liegt.

<b>Verkehrsunfälle im Zusammenhang mit Alkohol und/ oder berauschenden Mitteln</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>Änderung</b>
Anzahl der Verkehrsunfälle KAT 1	0	0	
Anzahl der Verkehrsunfälle KAT 2	17	23	+6
Anzahl der Verkehrsunfälle KAT 3	55	60	+5
Anzahl der Verkehrsunfälle gesamt	231	230	-1
Festgestellte Verstöße <u>ohne</u> Verkehrsunfall	1.057	922	-135

## 4 Verkehrspolizeiliche Maßnahmen

### 4.1 Repressive Maßnahmen

Anzahl der verkehrspolizeilichen Maßnahmen (Verwarnungen mit Verwarnungsgeld, Ordnungswidrigkeitenanzeigen und Strafanzeigen) zur Bekämpfung der Hauptunfallursachen im Jahr 2022:

Tätigkeiten	2021	2022
Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit	59.446	55.487
Telefonbenutzung/Ablenkung	2.268	2.455
Nichtbeachten der Vorfahrt oder des Vorranges	1.800	1.952
Gurtpflicht/ Kinderrückhaltesysteme	1.517	1.917
berauschende Mittel (ohne Alkohol)	757	581
Fehler beim Überholen	368	393
Alkohol beim Fahrzeugführer	300	341
Fehler beim Abbiegen oder Wenden	267	222
falsches Verhalten von Radfahrern	54	69
falsches Verhalten von und ggü. Fußgängern	34	22
ungenügender Sicherheitsabstand	5	5
gewerblicher Personen- und Güterverkehr	1.238	4.842
sonstige Verstöße	16.023	19.948
<b>gesamte Tätigkeiten</b>	<b>84.077</b>	<b>88.234</b>

Die Verfolgung von Geschwindigkeitsverstößen und Verstößen von Kradfahrern hat die KPB Märkischer Kreis eng mit ihren örtlichen und überörtlichen Partnern (Netzwerk Geschwindigkeit; Netzwerk Krad) abgestimmt.

Im Jahr 2022 erfolgten demnach insgesamt 88.234 polizeiliche Maßnahmen. Das sind 4.157 Maßnahmen mehr als im Vorjahr, was einem Zuwachs von 4,94% entspricht.

#### **4.2 Präventive Verkehrssicherheitsarbeit**

Durch die Verkehrssicherheitsberater und die Opferschützer der KPB Märkischer Kreis werden jedes Jahr zahlreiche Veranstaltungen und Maßnahmen durchgeführt, die die besonders gefährdeten Zielgruppen (Kinder, junge Erwachsene und Senioren) sowie Risikogruppen (Kradfahrer) in den Fokus gerückt haben. Dazu gehören insbesondere

- Verkehrserziehung in Kindergärten
- Radfahrausbildung an Grundschulen und sonstigen Einrichtungen
- Fahrsicherheitstraining für Jugendliche, junge Erwachsene und Senioren
- Crashkurs-Veranstaltungen für Jugendliche und junge Erwachsene
- Verkehrssicherheitstage
- Präventionsaktionen Krad und Ablenkung mit überregionalem Medien-echo

Das Seniorenkino "Lotti & Kurt" hat im Berichtsjahr wieder regelmäßig stattgefunden. Die Planungen für weitere Veranstaltungen laufen bereits. So wird beispielsweise im April das Pedelec-Fahren unter Beteiligung der Senioren als eine Art „Auftakt in die Pedelec-Saison“ thematisiert. Für diese Altersgruppe wurden zudem Pedelec-Trainings in Kooperation mit den Verkehrswachten und des Kreises erfolgreich durchgeführt. Auch hier ist eine Fortführung geplant.

Im Bereich der Verkehrssicherheitsarbeit und des Opferschutzes arbeitet die KPB Märkischer Kreis weiterhin eng mit ihren Partnern der Kommunen und des Kreises zusammen. So nahmen die Opferschützer beispielsweise an Sitzungsterminen mit der Notfallseelsorge teil, um dieses Netzwerk nachhaltig zu binden und fachliche Informationen auszutauschen.

Im Jahr 2022 wurden einige Verkehrssicherheitsaktionen durchgeführt. Unter anderem wurde im Januar zum Thema „Sicherheit durch Sichtbarkeit“ an einer Grundschule in Lüdenscheid, welche zugleich an der Umleitungsstrecke liegt, presse- und öffentlichkeitswirksam Leuchtmaterial an die Schülerinnen und Schüler ausgehändigt. Des Weiteren wurde im Sommer eine Gewinnspielaktion zum Thema „Helmtragen“ durchgeführt. In diesem Rahmen wurde der „Will-Helm“ entworfen. Dieser „Däumling mit Helm“ ist nun regelmäßig bei präventiven Aktionen rund um das Fahrradfahren dabei.

Die Tätigkeiten der Dienststelle VUP/O aus der Pandemiezeit wirken auch noch erfolgreich nach:

- Videos zur Radfahrausbildung, in denen Eltern und Kindern eine Hilfestellung gegeben wird, um gemeinsam das sichere Radfahren zu trainieren und sich an die Gefahren des Straßenverkehrs heranzutasten. Diese Videos sind über die Internet-Seite der Behörde verfügbar und inzwischen landesweit bekannt. (<https://maerkischer-kreis.polizei.nrw/online-statt-schulhof>).
- Das Projekt „StopSchauGeh - Elterninfo am PC“ wird inzwischen ebenfalls erfolgreich im „regulären Tagesbetrieb“ eingesetzt. Hier werden die im Bereich der Kindergarten-Verkehrserziehung die für den Erwerb des „Fußgängerpasses“ obligatorischen Elternabende per Videokonferenz durchgeführt. Veranstalter und Einlader sind hierbei die Kindertagesstätten. Die Teilnahme der Eltern ist selbstverständlich freiwillig (<https://maerkischer-kreis.polizei.nrw/artikel/stopp-schau-geh-elterninfo-am-pc>).

Der im Jahr 2022 vom LZPD beschaffte Ablenkungssimulator wurde bereits einige Male erfolgreich eingesetzt. Hiermit kann die Botschaft „Lass dich nicht ablenken“ öffentlichkeitswirksam transportiert werden.

Im August 2022 wurde die KPB Märkischer Kreis nach einer erfolgreichen Pilotphase auch mit den VR-Brillen ausgestattet. Durch diese VR-Brille können kritische Verkehrssituationen visuell dargestellt werden. Durch Perspektivwechsel zwischen den Verkehrsteilnehmern können nachvollziehbare Verhaltensweisen vermittelt werden. Bislang können Filme zu den Themen „E-Scooter“, „Der Straßenverkehrsraum aus Kindersicht“, „Toter Winkel“ sowie „Ablenkung im Straßenverkehr“ vorgeführt werden.

### **4.3 Verkehrsunfallanalyse**

Die örtliche Unfalluntersuchung und damit die Arbeit der Unfallkommission ist als gemeinsame Aufgabe von Polizei-, Straßenverkehrs- und Straßenbaubehörden eine feste Einrichtung im Märkischen Kreis.

Die Polizei, als ständiges Mitglied der Unfallkommission, führt arbeitstäglich eine ortsbezogene Auswertung aller Straßenverkehrsunfälle im Märkischen Kreis durch, mit deren Hilfe Unfallhäufungsstellen im Straßennetz frühzeitig erkannt und Zusammenhänge zwischen dem Unfallgeschehen und baulichen und/oder verkehrlichen Gegebenheiten des Unfallortes, einschließlich seiner Umgebung, festgestellt werden können.

Das Ergebnis der örtlichen Unfalluntersuchung nutzt/nutzen

- die Polizei für zielgerichtete Maßnahmen der Verkehrssicherheitsberatung und Verkehrsüberwachung
- die Straßenverkehrsbehörden für zielgerichtete verkehrsregelnde und -lenkende Maßnahmen sowie für Maßnahmen der Verkehrsüberwachung
- die Straßenbaubehörden für zielgerichtete straßenbauliche Maßnahmen

Alle drei Behörden arbeiten eng zusammen. Sie sind an die gemeinsamen Beschlüsse der Unfallkommission gebunden und verpflichten sich zur zeitnahen Umsetzung der beschlossenen Maßnahmen.