

bürgerorientiert · professionell · rechtsstaatlich



#LEBEN



Verkehrsbericht 2023
Polizeipräsidium Dortmund



Inhaltsverzeichnis

I.	Vorwort des Behördenleiters zu Dortmund und Lünen	Seite 1
II.	Jeder hat das Recht auf körperliche Unversehrtheit	Seite 6
III.	Verkehrsunfallentwicklung 2023	
	Schlagzeilen für das Stadtgebiet Dortmund	Seite 8
	Unfallentwicklung für das Stadtgebiet Dortmund	Seite 10
	Schlagzeilen für das Stadtgebiet Lünen	Seite 12
	Unfallentwicklung für das Stadtgebiet Lünen	Seite 14
	Schlagzeilen für die Autobahn	Seite 15
	Unfallentwicklung auf den Autobahnen	Seite 17
IV.	Herausragende Verkehrsunfälle und Ereignisse	Seite 18
V.	Verkehrsüberwachung	Seite 20
	Hauptunfallursachen und Maßnahmen	Seite 23
VI.	Verkehrsunfallprävention	Seite 24
VII.	Verkehrsmanagement	Seite 28
Anlage 1	Langzeitentwicklung	Seite 29
Anlage 2	Strukturdaten	Seite 32
Anlage 3	Begriffsbestimmungen	Seite 33

Daten und Satz: PHK Lukawski, POK Waldowski - Direktion Verkehr Führungsstelle
Inhaltlich verantwortlich: LPD Ziegler - Leiter der Direktion Verkehr
Druck: Polizeipräsidium Dortmund
Stand: 08. Februar 2024
Fotos: Die Urheberrechte an Fotos und Grafiken liegen beim PP Dortmund oder dem IM NRW, sofern kein anderer Urheber angegeben ist.

I. Vorwort des Polizeipräsidenten zu Dortmund

„Für weniger Getötete und Schwerverletzte benötigen wir nicht noch mehr Technik und auch keine Apps. Wir benötigen mehr menschliche Verantwortung für den Schutz des Lebens im Straßenverkehr.“

Gregor Lange
Polizeipräsident des Polizeipräsidiums Dortmund



Sehr geehrte Bürgerinnen und Bürger in Dortmund, mit einem sehr hohen technischen Aufwand, viel Spezialwissen und Erfahrung analysiert Ihre Polizei die Verkehrsunfälle in Dortmund, um daraus Rückschlüsse auf die Ursachen ziehen zu können.

Die Ursachen genau zu kennen ist enorm wichtig für unsere Präventionsarbeit, mit der wir schon bei Kindern im Vorschulalter beginnen. Inzwischen bieten wir in guter Zusammenarbeit mit den Seniorenbüros in Dortmund und mit der Volkshochschule auch Rollator-Trainings für Seniorinnen und Senioren an. Mit unseren Präventionsangeboten für Kinder sowie für Jugendliche und junge Erwachsene wollen unsere Teams für die Verkehrsunfallprävention und die Bezirksdienste in den Wachen wichtige Voraussetzungen für einen sicheren Straßenverkehr schaffen: Vernunft, Vorsicht und Rücksichtnahme. In diesem Sinne haben wir 2023 mit unseren Präventionsthemen und -Angeboten mehr als 60.000 Menschen erreicht.

Wieder mehr Unfälle nach der Pandemie

Auf den folgenden Seiten ziehen wir eine Bilanz zur Verkehrsunfallentwicklung in Dortmund und auf den Autobahnen im Regierungsbezirk Arnsberg. Ein Ergebnis: Die Unfallzahlen steigen wieder an. In den drei Pandemie-Jahren 2020, 2021 und 2022 ging die Zahl der Verkehrsunfälle wegen der teils stark eingeschränkten Mobilität deutlich zurück. Mit 24.600 Verkehrsunfällen im vergangenen Jahr haben wir in Dortmund das Niveau von 2019 (= 24.980) fast wieder erreicht. Auf den Autobahnen erkennen wir im Vergleich 2022 / 2023 einen Zuwachs um 20,5 Prozent auf 9981 Unfälle. Diese Zahlen erfassen wir, um

daraus Konsequenzen zu ziehen. Die wichtigste Konsequenz lautet: Den Anstieg aus dem Jahr 2023 müssen wir im Jahr 2024 stoppen.

Drei Getötete sind drei Getötete zu viel

Bei den getöteten und schwerverletzten Unfallbeteiligten stellen wir im Stadtgebiet in Dortmund zwar einen leichten Rückgang fest. Ich sage aber ganz klar: Mit einem Rückgang von vier auf drei Getötete kann niemand zufrieden sein, denn drei Getötete im Straßenverkehr bleiben drei zu viel. Und 231 Schwerverletzte sind 231 zu viel.

Mit Blick auf die häufigsten Unfallursachen bleibt das nicht dem Zufall überlassen, denn die Zahl der Verkehrsunfälle, der Schwerverletzten und Getöteten zu senken – das liegt in unserer Hand, wenn wir wissen, dass zu hohes Tempo in Kombination mit zu geringem Abstand, Rotlicht-Verstöße und Fehler beim Abbiegen die häufigsten Ursachen darstellen.

Beim Blick auf die Ursachen fällt in der Statistik für 2023 in Dortmund auch ein besonders hoher Anstieg bei den Unfällen auf, bei denen Beteiligte vor Antritt der Fahrt Alkohol oder Rauschgift konsumiert haben. Beim Alkohol ist das ein Anstieg von fast zehn Prozent auf 319 Delikte - und bei Cannabis, Amphetaminen und anderen Rauschmitteln ein Anstieg von mehr als 70 Prozent auf 126 Fälle. Für das Polizeipräsidium Dortmund bedeutet das: Insgesamt 448 Verkehrsunfälle mit den Ursachen Alkohol oder andere berauschende Mittel wären vermeidbar gewesen, wenn Regeln eingehalten worden wären. Noch mehr Technik in Fahrzeugen hätte diese Unfälle

nicht verhindern können. Mehr Vernunft wäre geboten gewesen. Denn dass Alkohol und Drogen die Wahrnehmungsfähigkeit und Fahrtüchtigkeit des Menschen stark beeinträchtigen können, sollte allgemein bekannt sein. Positiv fällt in Dortmund auf, dass die Zahl der Verkehrsunfälle mit Fußgängern und Radfahrern sogar im Fünf-Jahres-Vergleich insgesamt deutlich gesunken ist – bei den Radfahrern ging die Zahl von 381 auf 225 runter. Das muss sich so fortsetzen.

Blick auf die Autobahn

Auf den 550 Autobahnkilometern im Regierungsbezirk Arnsberg konnten die Kolleginnen und Kollegen der Autobahnpolizei 59 an Unfällen beteiligten Fahrerinnen und Fahrern den Konsum von Cannabis und anderen Rauschmitteln nachweisen – bei dieser Hauptunfallursache ein Zuwachs von 31 Prozent. Wer berauschende Substanzen konsumiert und sich dann ans Steuer setzt, riskiert Leben. Diese Erkenntnis sollte Prävention genug sein.

Mit 14 getöteten Menschen – das sind fünf mehr als 2022 – erreichen wir auf den Autobahnen im Fünf-Jahres-Vergleich einen neuen Höchststand. Auch bei den Leicht- und Schwerverletzten sind die Zahlen gestiegen, wie Sie den folgenden Seiten entnehmen können. Bei den Unfällen mit Getöteten mussten wir feststellen: Zu hohes Tempo und Auffahrunfälle an Stauenden sind die beiden Ursachen.

Für uns alle bedeutet das: Wir müssen mehr Respekt vor dem Leben zeigen. Wir müssen mehr Verantwortung übernehmen und Rücksicht zeigen, um von diesen viel zu hohen Zahlen wieder runterzukommen. Ihre Polizei wird weiter darüber mit Ihnen sprechen und, wenn erforderlich, auch repressiv vorgehen. Um Leben zu schützen.

Den Anfang an Stauenden machen

Den Anfang dafür müssen wir auf den Autobahnen an Stauenden machen, nicht nur die Lkw-Fahrer. Wegen der teils dramatischen Bilder bleiben eher die schweren Verkehrsunfälle mit Lkw an Stauenden im kollektiven Gedächtnis. Der Anteil der Lkw bei Unfällen an Stauenden lag 2023 bei 17 – bei den Autos

waren es 99. Gewiss mit weniger drastischen Folgen als bei Lkw, aber diese hohe Zahl zeigt: Aufmerksamkeit und Vorsicht fahren nicht immer mit.

Ausreichender Abstand ist nicht nur eine Frage des Anstands gegenüber anderen Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern, sondern entscheidend für mehr Sicherheit auf den insgesamt 22 Autobahnen und Bundes- und Landstraßen, die wir überwachen: 2023 ermittelten wir beim Abstand als Ursache ein Plus um 34 Prozent auf 291 Verkehrsunfälle. Auch um auf diese Ursache einzuwirken benötigen wir nicht mehr Technik, sondern eine selbst getroffene Entscheidung für mehr Abstand und damit für mehr Sicherheit und weniger Unfälle. 12.885 auf den Autobahnen gemessene Abstandsverstöße belegen, dass zu kurze Distanzen zwischen den Fahrzeugen eine ständige Gefahr darstellen.

Mehr Respekt vor dem Leben sollte uns allen ein Herzensanliegen sein. In den nächsten Wochen und Monaten werden wir auch in Dortmund mit #LEBEN online und auf den Straßen auf Sie zugehen, um auf Unfallrisiken hinzuweisen. Wir möchten die Sicherheit in die Öffentlichkeit tragen und Verhalten ändern.

#LEBEN ist dabei eine Marke, die das in den Mittelpunkt stellt, was unbezahlbar und das Wertvollste ist, was wir besitzen – eben das Leben.

Beim Verhindern von Unfällen sind übrigens Kinder ein gutes Vorbild: Sie drängeln nicht. Sie hupen nicht. Sie lassen sich nicht auf Machtproben ein. Sie lernen aufmerksam und wissbegierig, worauf es im Straßenverkehr ankommt.

Haben Sie Fragen zur Sicherheit im Straßenverkehr? Sprechen Sie uns bitte an. Über die europäische „Vision Zero“ können wir nicht oft genug reden. Null Getötete im Straßenverkehr – das muss unser gemeinsames Ziel sein, meint

Ihr Polizeipräsident



Gregor Lange

I. Vorwort des Polizeipräsidenten zu Lünen

„Kinder rasen nicht. Kinder drängeln und hupen nicht. Sie lassen sich nicht auf Machtproben ein. Im Straßenverkehr sind Kinder also gute Vorbilder für Erwachsene.“

Gregor Lange
Polizeipräsident des Polizeipräsidiums Dortmund



Sehr geehrte Bürgerinnen und Bürger in Lünen, kommen wir sofort zur Sache: Die in diesem Bericht für Sie aufbereiteten Zahlen zur Verkehrsunfall-Entwicklung in Lünen sind nicht das Ergebnis, das wir zur Kenntnis nehmen und einfach so weitermachen können. Denn der Anstieg der in Lünen im Straßenverkehr getöteten Bürgerinnen und Bürger von 0 auf 4 und der hohe Anteil von 35 Kindern an Verkehrsunfällen sind zwingende Gründe, die bisherigen Bemühungen für mehr Sicherheit im Straßenverkehr gemeinsam auszuweiten – das geht nur mit Ihnen.

Plus 94 Prozent bei Unfällen mit Kindern

35 statt 18 Kinder im Vorjahr und 4 Getötete mit einem Durchschnittsalter von 73 Jahren, von denen drei mit dem Fahrrad unterwegs waren: Diese Zahlen weisen uns deutlich darauf hin, dass es die ungeschützten Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer sind, die wir in Lünen besser schützen müssen.

Fußgänger und Radfahrer sind ohne ABS, ohne Notbremsassistenten, ohne Traktionskontrolle, ohne Airbag und ohne Sicherheitsgurt unterwegs. Seit vielen Jahren weist die Polizei auf die Risiken hin, denen sie ausgesetzt sind.

Mit Vorschulkindern und Jungen und Mädchen aus den Lünen Grundschulen sind wir seit vielen Jahren unterwegs, um gemeinsam mit ihnen den Straßenverkehr und Schulwege zu erkunden, mit ihnen zu lernen, ihnen Verantwortung zu übergeben und ihnen auch zu erklären, dass sie gleichberechtigte Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer sind und dass sie noch lernen.

Und jetzt diese Zahlen mit einem deutlichen Anstieg bei Kindern und Senioren.

Wir können jetzt nicht ein „Ja, aber“ vortragen und Einwände formulieren wie „Vor der Pandemie gab es in Lünen aber mehr Schwerverletzte als im vergangenen Jahr“ oder „Die Zahl der Verkehrsunfälle ist seit 2019 immerhin um fast 7,5 Prozent gesunken“.

Nein. Wir werden uns die Verkehrsunfallstatistik für Lünen nicht schönrechnen, sondern die Probleme lösen müssen. Probleme löst man, in dem man sie zuerst klar benennt. Und auch da fangen wir nicht bei null an: Zu hohes Tempo. Zu geringer Abstand. Ablenkung vor allem durch Smartphones. Fehler beim Abbiegen. Die Fahrt unter dem Einfluss von Alkohol und anderen Rauschmitteln ... diese Ursache verantworten ausschließlich Menschen. Technisches Versagen ist da ausgeschlossen.

Verantwortung des Menschen

Assistenzsysteme und die Konnektivität zwischen Smartphone und Bordelektronik nehmen uns diese Verantwortung allerdings nicht ab - wer sich ans Steuer oder aufs Fahrrad setzt oder zu Fuß unterwegs ist, übernimmt altersgerecht Verantwortung und ist selbst verpflichtet, über umsichtiges, respekt- und rücksichtsvolles Handeln selbst Verkehrsunfälle zu verhindern.

Daran aktiv mitzuwirken, ist eine Pflichtaufgabe Ihrer Polizei. Für die Sicherheit im Straßenverkehr in Lünen sind wir täglich im Einsatz. Viel zu oft, um Verkehrsunfälle aufzunehmen: Alle 10 Tage ein verletztes Kind im Straßenverkehr – das gilt es zu

verhindern. Wir schauen gemeinsam auch mit der Stadt Lünen auf die Ursachen, um Geh- und Radwege und Straßen sicherer zu gestalten. Wir erkennen leider viel zu oft: Unfälle geschehen nicht, weil ein Schild am Straßenrand fehlt.

Verantwortlich für mehr Sicherheit auf den Straßen sind wir alle: Wir, die Polizei, und auch andere Behörden, und Sie, die Bürgerinnen und Bürger.

Nur gemeinsam können wir die aktuelle Verkehrsunfallentwicklung bremsen und die Zahl der Getöteten und Schwerverletzten und die Zahl der Verkehrsunfälle insgesamt senken. Ihre Polizei verfolgt dabei die europaweit vereinbarte „Vision Zero“, also Null Getötete im Straßenverkehr.

Wir kennen die Ursachen für Unfälle und müssen dieses Wissen für unser Handeln nutzen, um „Vision Zero“ zu erreichen. Unmöglich ist das nicht: Denn die Vision Zero haben wir in Lünen in den Jahren 2020 und 2022 erreicht. Dieses Ziel müssen wir weiterverfolgen.

Respekt vor dem #LEBEN

Dafür müssen wir vor Antritt der Fahrt eine Entscheidung treffen. Diese Entscheidung lautet: Ich fahre vorsichtig. Also kein Stress auf den Straßen. Keine über PS ausgetragene Machtproben. Keine Nachricht lesen oder schreiben. Kein Alkohol und kein Rauschgift vor Antritt der Fahrt. Mit anderen Worten: Respekt vor dem Leben zeigen. Das kostet nichts, ist aber niemals umsonst.

Mehr Respekt vor dem Leben: Das sollte uns allen ein Herzensanliegen sein.

In den nächsten Wochen und Monaten werden wir auch in Lünen mit #LEBEN online und auf den Straßen auf Sie zugehen, um auf Unfallrisiken hinzuweisen. Wir möchten die Sicherheit im Straßenverkehr in die Öffentlichkeit tragen und Verhalten ändern.

#LEBEN ist dabei eine Marke, die das in den Mittelpunkt stellt, was unbezahlbar und das Wertvollste ist, das wir besitzen – eben das Leben.

Ihre Polizei arbeitet täglich daran. Seit dem 1. Januar 2024 arbeiten wir mit einer neuen Strategie verstärkt an den uns bekannten Unfallursachen, zu denen landesweit übrigens auch die Rotlichtverstöße zählen. Das wird im Straßenverkehr sichtbar sein: Wir werden Fehlverhalten nicht nur ahnden, sondern bei Kontrollen in Lünen flächendeckend auch mehr Gespräche über Fehlverhalten und Unfallrisiken führen.

Vorbilder helfen uns allen dabei, mehr Sicherheit im Straßenverkehr zu schaffen. Diese Vorbilder sind: Kinder!

Kinder sind gute Vorbilder für Erwachsene

Kinder rasen nicht. Sie drängeln und sie hupen nicht. Kinder lassen sich nicht auf Machtproben ein. Wenn Kinder mit unseren Bezirksdiensten und unseren Präventions-Teams unterwegs sind oder unsere Verkehrspuppenbühne besuchen, lernen sie aufmerksam und wissbegierig, worauf es im Straßenverkehr ankommt.

Mit Kindern, Kindergärten und Schulen arbeiten wir weiter eng zusammen. Verstärken werden wir unsere Zusammenarbeit mit Seniorinnen und Senioren: Unsere Verkehrsunfallprävention bietet gemeinsam mit der Verkehrswacht längst schon Pedelec-Trainings speziell für Seniorinnen und Senioren an.

Haben Sie Fragen zur Sicherheit im Straßenverkehr? Sprechen Sie uns bitte an. Über die „Vision Zero“ können wir nicht oft genug reden. Davon überzeugt ist

Ihr Polizeipräsident

Gregor Lange

II. Jeder hat das Recht auf körperliche Unversehrtheit

Der Schutz des Lebens und der körperlichen Unversehrtheit hat oberste Priorität

Das Grundgesetz ist die Verfassung der Bundesrepublik Deutschland und das oberste Gesetz des Landes. Eine Regel des Grundgesetzes ist in Artikel 2 Absatz 2 Satz 1 beschrieben und garantiert jedem das Recht auf Leben und körperliche Unversehrtheit. Dieser Satz unterstreicht die grundlegende Bedeutung des Schutzes von Leib und Leben jedes Einzelnen. Dies gilt auch für die Teilnahme am Straßenverkehr.

Sogenannten „ungeschützten Verkehrsteilnehmenden“ wie z.B. Fahrrad-, Pedelec-, Motorrad-, E-Scooter-Fahrende, und zu Fuß Gehende tragen im Straßenverkehr ein besonderes Risiko, verletzt oder getötet zu werden, da sie nicht von einer „schützenden Hülle“ wie beispielsweise einer Fahrerkabine umgeben sind.

Damit verbunden sind steigende Anforderungen an die Verkehrssicherheit und eine zukunftsfähige, unfallverhütende Verkehrsraumgestaltung. Denn vor dem Hintergrund des demografischen Wandels besteht die Herausforderung darin, die individuelle Mobilität auch in Zukunft zu erhalten und gleichzeitig Verkehrsunfälle zu vermeiden. Der Polizei kommt dabei sowohl präventiv als auch repressiv eine zentrale Rolle zu.

Aggression im Straßenverkehr nimmt zu

Der Straßenverkehr ist ein Ort, an dem sich täglich viele Menschen begegnen, an dem aber auch Konflikte und Gefahren entstehen können. In den letzten Jahren hat die Aggressivität im Straßenverkehr in Deutschland zugenommen. Zu diesem Ergebnis kommt eine aktuelle Umfrage des Instituts O.trend im Auftrag der Unfallforschung der Versicherer (UDV).¹

Unterschiede bei Selbst- und Fremdwahrnehmung

Aggression wird von den meisten Verkehrsteilnehmenden als Problem erkannt, es fehlt jedoch das Bewusstsein für die eigene Beteiligung daran. 96 Prozent aller Fahrzeugführenden gaben an, dass sie Rad Fahrende besonders rücksichtsvoll überholen würden. Gleichzeitig gaben sie aber auch an, dass sie bei 93 Prozent der anderen Fahrzeugführenden einen zu geringen Sicherheitsabstand beim Überholen von Rad Fahrenden wahrnehmen.

Auch Rad Fahrende beobachten häufig aggressives Verhalten anderer Radfahrender: Auf die Aussage "Wenn ich schneller vorankommen will, weiche ich auch mal auf den Gehweg aus" antwortete knapp die Hälfte der Befragten, dass dies selten, gelegentlich, oft oder sehr oft auf sie zutreffe; 52 Prozent sagten, dass dies nicht auf sie zutreffe. Gleichzeitig gaben die Befragten aber auch an, dass sie bei 92 Prozent der anderen Rad Fahrenden beobachten, dass diese auch mal auf den Gehweg ausweichen.

Als mögliche Ursache für die zunehmende Aggressivität im Straßenverkehr wird der wachsende Stress vieler Verkehrsteilnehmender angesehen. Faktoren wie Zeitdruck, Stau, Lärm, Hitze oder Baustellen können die Stimmung schnell verschlechtern. Zudem fühlen sich viele Fahrzeuglenkende in ihrem Fahrzeug isoliert und anonym, was die Hemmschwelle für rücksichtsloses oder provozierendes Verhalten senkt. Ein weiterer Grund ist die Vielfalt der Verkehrsbeteiligungsarten, die unterschiedliche Bedürfnisse und Erwartungen mitbringen.

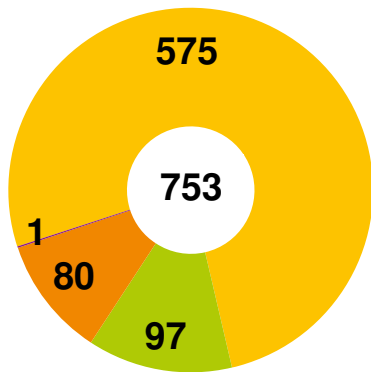
Vor allem im städtischen Verkehr kommt es häufig zu Konflikten, sowohl zwischen Fahrzeug- und Rad Fahrenden, als auch zu Fuß Gehenden oder Nutzen-

¹ <https://www.udv.de/re-source/blob/155372/7d52f20ecf2600d0520d979764aac515/ppt-vk23-data.pdf>, Abgerufen am 12.01.2024 um 08:16 Uhr

den des öffentlichen Nahverkehrs, die sich gegenseitig die Schuld für Verkehrsprobleme geben oder sich die Vorfahrt streitig machen Aggression im Straßenverkehr hat nicht nur psychische, sondern auch physische Folgen. Aggressives Verhalten kann zu Unfällen, Verletzungen oder sogar Todesfällen führen, die nicht nur die Betroffenen, sondern auch die Gesellschaft belasten. Darüber hinaus kann Aggression im Straßenverkehr das Verkehrsklima und das soziale Miteinander verschlechtern, indem sie zu Angst, Feindseligkeit oder Resignation führt.

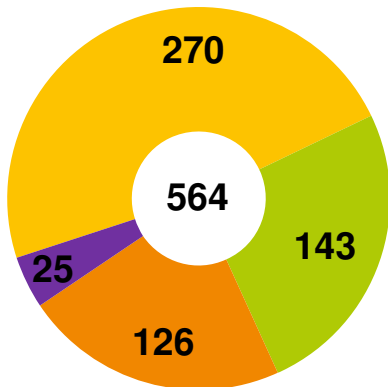
Weniger Tote und Verletzte im Straßenverkehr! Wirksamer Schutz ungeschützter Verkehrsteilnehmer! Opferschutz ausbauen! Aggressive Fahrzeugführende stoppen. Gefahren im Transitverkehr beseitigen! Schwere Verkehrsunfälle verhindern! Dies kann nur durch Schwerpunktsetzung und gezielte Maßnahmen unter Berücksichtigung der örtlichen Unfallsituation im Zuständigkeitsbereich des PP Dortmund auf den Autobahnen und im Stadtgebiet erreicht werden. Dabei verfolgen wir einen ganzheitlichen Ansatz.

**Aggressionsdelikte Autobahn
2023 ohne Verkehrsunfall**



- Nötigung
- Gefährlicher Eingriff in den Straßenverkehr
- Gefährdung des Straßenverkehrs
- Kfz-Rennen

**Aggressionsdelikte Stadt
2023 ohne Verkehrsunfall**



- Nötigung
- Gefährlicher Eingriff in den Straßenverkehr
- Gefährdung des Straßenverkehrs
- Kfz-Rennen

Der umfasst zum einen den Bereich der Verkehrsunfallprävention wie Fahrrad-, Pedelec-, E-Scooter und Rollator-Trainings, die Verkehrserziehung von Kindern in Kindergärten und Schulen oder der Verkehrspuppenbühne.

Zum anderen die Verkehrsüberwachung durch technische Messverfahren, unangekündigte Verkehrskontrollen oder die gezielte Ahndung von Verkehrsverstößen, bei der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer direkt von der Polizei angehalten werden und Fehlverhalten geahndet wird. In einem Gespräch soll auf die Risiken des eigenen Verhaltens hingewiesen werden.

Ein weiterer Baustein ist die qualifizierte Verkehrsunfallaufnahme durch Polizeibeamtinnen und Polizeibeamte und die Ermittlungstätigkeit der zuständigen Fachkommissariate. Dies gilt insbesondere bei schweren Verkehrsunfällen, Verkehrsunfällen im Zusammenhang mit verbotenen Kraftfahrzeugrennen oder Verkehrsunfällen, bei denen sich Unfallbeteiligte von der Unfallstelle entfernt haben, ohne eine Schadensregulierung einzuleiten.

Mit all unseren Anstrengungen und Ressourcen verfolgen wir ein gemeinsames Ziel - das Recht auf körperliche Unversehrtheit und den Schutz des Lebens!

#Leben

#SicherimStraßenverkehr

III. Verkehrsunfallentwicklung 2023

Schlagzeilen für das Stadtgebiet Dortmund



Im Stadtgebiet Dortmund stieg die Zahl der Verkehrsunfälle mit Stadtbahnen wieder deutlich an.

Mehr Verkehrsunfälle, aber weniger Verunglückte

Im Jahr 2023 wurden im Stadtgebiet Dortmund 24.600 Verkehrsunfälle polizeilich registriert (+13,2 %). Davon waren 22.821 Sachschadens- (+14,6 %) und 1.779 Personenschadensunfälle (-1,3 %). Insgesamt verunglückten 2.172 Verkehrsteilnehmende im Straßenverkehr (+1,3 %). 1.938 Personen verletzten sich dabei leicht (+3,1 %) und 231 Personen schwer (-11,5 %). 3 Personen verunglückten tödlich. Eine weniger als im Jahr zuvor. Unter den tödlichen Verunglückten befanden sich ein zu Fuß Gehender und zwei Rad Fahrende.

Am 02.02.2023 trat ein 81-jähriger Senior auf dem Brackeler Hellweg in Höhe der Hausnummer 123 unvermittelt auf die Fahrbahn, ohne auf den Fahrzeugverkehr zu achten. Er wurde von einem herannahenden Pkw erfasst und verstarb wenig später im Krankenhaus.

Am 17.05.2023 beabsichtigte ein Lkw-Fahrer mit seiner Sattelzugmaschine einen 80-jährigen Senior auf seinem Fahrrad zu überholen, der den Fahrrad-schutzstreifen an der Leni-Rommel-Straße befuhr. Der Rad Fahrende wurde von der Zugmaschine erfasst und verstarb noch am selben Tag im Krankenhaus.

Am 10.10.2023 beabsichtigte ein 62-jähriger Rad Fahrender an der U-Bahn Haltestelle an der Bornstraße die Gleise zu überqueren. Dabei wurde er von einer herannahenden Straßenbahn erfasst und tödlich verletzt.

Weniger aktiv Verunglückte in allen Altersgruppen

Nach dem Anstieg der aktiv Verunglückten im Jahr 2022 ist im Jahr 2023 wieder eine rückläufige Entwicklung in allen Altersgruppen zu verzeichnen.

Nach einem Anstieg der aktiv verunglückten Kinder im Stadtgebiet Dortmund von 99 im Jahr 2021 auf 122 im Jahr 2022 ist im abgelaufenen Jahr 2023 ein Rückgang um 15 auf 107 zu festzustellen. Im Vergleich zu allen anderen Altersgruppen ist der Rückgang bei den aktiv verunglückten Kindern mit 12,3 % prozentual am stärksten. Wie im Vorjahr verunglückten 5 Kinder auf dem Schulweg.

Die Zahl der aktiv verunglückten Jugendlichen ist mit 59 (2022: 57) leicht höher als im Jahr zuvor (+3,5 %). Die Zahl der aktiv verunglückten jungen Erwachsenen reduzierte sich um 2 %, während die der Erwachsenen um +2,9 % anstieg. Positiv ist der Rückgang bei den Seniorinnen und Senioren um 20 auf 209 (2022: 229). Ein Minus von 8,7 %.

Deutlicher Rückgang der verunglückten zu Fuß Gehenden und Rad Fahrenden

Erfreulich ist auch der Rückgang der verunglückten zu Fuß Gehenden um 21 auf 325 (2022: 346). Während bei den Rad Fahrenden im Jahr 2022 noch ein Anstieg zu verzeichnen war, fällt der Rückgang bei den Verunglückten im Jahr 2023 umso deutlicher aus. Die Zahl sank um 122 auf 356 (2022: 478). Das sind 25,5 % weniger als im Vorjahr. Damit liegt die Zahl nochmals deutlich unter der des Jahres 2019 mit 413 Verunglückten.

Zunahme der Verkehrsunfälle mit Straßenbahnen und Kraftomnibussen

Der gut ausgebaute öffentliche Personennahverkehr im Dortmunder Stadtgebiet ermöglicht es den Bürgerinnen und Bürger mit Bus und Bahn schnell und bequem ihr Ziel zu erreichen. Das Schienennetz verläuft sowohl unterirdisch, als auch oberirdisch. An vielen Stellen verlaufen die Gleise parallel zu den Fahrbahnen des Fahrzeugverkehrs. Ein Umstand der im Jahr 2023 vermehrt zu Verkehrsunfällen mit Straßenbahnen führte, bei denen sowohl die Fahrgäste in den Straßenbahnen als auch die Fahrzeugführenden zum Teil schwer verletzt wurden.

Im Jahr 2019 lag die Zahl der Verkehrsunfälle mit beteiligten Straßenbahnen bei 37. Vermutlich aufgrund des geringeren Verkehrsaufkommens in den Folgejahren ging die Zahl kontinuierlich zurück. Zunächst auf 15 im Jahr 2020, 7 im Jahr 2021 und 8 im Jahr 2022.

Seit dem Jahr 2023 ist wieder ein deutlicher Anstieg der Verkehrsunfälle auf insgesamt 47 zu verzeichnen. Dabei verunglückten 10 Verkehrsteilnehmende zum Teil schwer (+233,3 %). Auch die Zahl der Verunglückten in Kraftomnibussen stieg von 52 auf 75 im Jahr 2023 an (+44,2 %).

Die meisten Verkehrsunfälle werden nicht von U-Bahnen, sondern von anderen Verkehrsteilnehmenden verursacht. Zu den häufigsten Unfallursachen gehören Fehler beim Abbiegen, ohne auf den rückwärtigen Verkehr zu achten oder das Abbiegen an Stellen, an denen es ausdrücklich verboten ist. Gelegentlich kommt es auch zu Kollisionen zwischen U-Bahnen und dem Fahrzeugverkehr beim Wenden oder weil die Lichtsignalanlage vom Abbiegenden aus Unachtsamkeit oder Ablenkung nicht beachtet wird. Verkehrsunfälle mit Straßenbahnen sind vermeidbar.

Unser Appell:

- Seien Sie vorsichtig, wenn Straßenbahngleise parallel zur Fahrbahn verlaufen und Sie abbiegen möchten.
- Vor dem Abbiegen, Wenden oder Anfahren vom Fahrbahnrand sicherstellen, dass sich keine Straßenbahn nähert.
- Beachten Sie die örtliche Beschilderung und die für Sie geltenden Lichtsignalanlagen.
- Lassen Sie sich nicht ablenken.



Der Fahrzeugführer übersah beim verbotswidrigen Abbiegen von der Münsterstraße nach links in die Gut-Heil-Straße die von hinten herannahende Straßenbahn.

Unfallentwicklung für das Stadtgebiet Dortmund

*Ab dem Jahr 2023 werden alle motorisierten Zweiräder (Kleinkraftrad, Leichtkraftrad, Kraftrad) zusammengefasst. Die Anzahl weicht deshalb nach oben ab und ist mit den Vorjahren nicht vergleichbar.

Verkehrsunfälle	Dortmund					Vorjahr	
	2019	2020	2021	2022	2023	abs.	%
Gesamt	24.980	20.342	20.082	21.722	24.600	2.878	13,2%
mit Sachschaden	23.204	18.839	18.504	19.920	22.821	2.901	14,6%
mit Personenschaden	1.776	1.503	1.578	1.802	1.779	-23	-1,3%
dabei Verunglückte	2.215	1.860	1.891	2.144	2.172	28	1,3%

Verunglückte nach Schwere						Vorjahr	
	2019	2020	2021	2022	2023	abs.	%
Getötete	2	6	4	4	3	-1	-25,0%
Schwerverletzte	257	195	234	261	231	-30	-11,5%
Leichtverletzte	1.956	1.659	1.653	1.879	1.938	59	3,1%

Verkehrsunfälle mit Flucht						Vorjahr	
	2019	2020	2021	2022	2023	abs.	%
Sachschaden	5.802	4.990	5.082	5.365	5.603	238	4,4%
Aufklärungsquote in %	40,0	43,0	43,3	39,9	39,4	-1	-1,3%
Personenschaden	162	156	147	224	158	-66	-29,5%
Aufklärungsquote in %	50,0	66,0	59,9	53,1	62,7	10	18,1%

Verunglückte nach Verkehrsbeteiligung (aktiv + passiv)						Vorjahr	
	2019	2020	2021	2022	2023	abs.	%
*Mot. Zweirad	195	235	212	192	273	81	42,2%
Pkw	1.127	835	878	927	954	27	2,9%
Kraftomnibus	61	56	36	52	75	23	44,2%
Lkw	9	24	17	12	19	7	58,3%
Straßenbahn	12	11	2	3	10	7	233,3%
Fahrrad	413	463	430	478	356	-122	-25,5%
davon Pedelec	32	47	51	119	131	12	10,1%
zu Fuß	340	265	256	346	325	-21	-6,1%
Elektrokleinstfahrzeug (E-Scooter u.a.)	21	38	34	126	103	-23	-18,3%

Verunglückte nach Altersgruppen						Vorjahr	
	2019	2020	2021	2022	2023	abs.	%
Kinder aktiv	91	87	99	122	107	-15	-12,3%
Kinder passiv	65	50	53	62	75	13	21,0%
Kinder gesamt	156	137	152	184	182	-2	-1,1%
Verunglückte Kinder auf dem Schulweg	17	7	1	5	5	0	0,0%
Jugendliche aktiv	49	45	41	57	59	2	3,5%
Jugendliche passiv	24	16	17	19	18	-1	-5,3%
Jugendliche gesamt	73	61	58	76	77	1	1,3%
Junge Erwachsene aktiv	248	234	261	252	247	-5	-2,0%
Junge Erwachsene passiv	72	73	70	63	79	16	25,4%
Junge Erwachsene gesamt	320	307	331	315	326	11	3,5%
Erwachsene aktiv	1.198	980	969	1.118	1.150	32	2,9%
Erwachsene passiv	187	162	140	159	168	9	5,7%
Erwachsene gesamt	1.385	1.142	1.109	1.277	1.318	41	3,2%
Senioren aktiv	218	177	194	229	209	-20	-8,7%
Senioren passiv	52	33	33	47	48	1	2,1%
Senioren gesamt	270	210	227	276	257	-19	-6,9%
ohne Altersangabe	11	3	10	16	0	-16	-100,0%

Verunglückte nach Verkehrsbeteiligung und Altersgruppe (aktiv + passiv)	2019	2020	2021	2022	2023	Vorjahr abs.
Kinder (0-14 Jahre)						
mit mot. Zweirad	1	1	1	0	2	2
mit Pkw	52	42	41	41	60	19
mit Kraftomnibus	12	2	9	10	8	-2
mit Lkw	0	0	1	1	0	-1
mit Straßenbahn	0	1	0	2	1	-1
als Rad Fahrende	30	35	36	33	40	7
als zu Fuß Gehende	56	54	56	80	58	-22

Jugendliche (15-17 Jahre)	2019	2020	2021	2022	2023	
mit mot. Zweirad	10	8	9	10	10	0
mit Pkw	21	11	16	12	17	5
mit Kraftomnibus	1	0	0	2	1	-1
mit Lkw	0	0	0	0	0	0
mit Straßenbahn	0	0	0	0	0	0
als Rad Fahrende	11	21	13	18	9	-9
als zu Fuß Gehende	13	12	5	9	12	3

Junge Erwachsene (18-24 Jahre)	2019	2020	2021	2022	2023	
mit mot. Zweirad	19	11	22	14	12	-2
mit Pkw	199	174	191	183	192	9
mit Kraftomnibus	3	5	1	0	6	6
mit Lkw	1	2	1	3	0	-3
mit Straßenbahn	0	0	0	0	0	0
als Rad Fahrende	43	56	43	32	35	3
als zu Fuß Gehende	41	31	31	36	38	2

Erwachsene (25-64 Jahre)	2019	2020	2021	2022	2023	
mit mot. Zweirad	81	53	59	72	53	-19
mit Pkw	742	538	538	600	584	-16
mit Kraftomnibus	29	35	14	21	40	19
mit Lkw	8	21	15	8	18	10
mit Straßenbahn	10	9	2	1	9	8
als Rad Fahrende	279	291	284	314	231	-83
als zu Fuß Gehende	158	124	113	158	158	0

Senioren (ab 65 Jahre)	2019	2020	2021	2022	2023	
mit mot. Zweirad	15	5	8	14	9	-5
mit Pkw	113	70	88	89	97	8
mit Kraftomnibus	16	14	12	19	20	1
mit Lkw	0	1	0	0	1	1
mit Straßenbahn	2	1	0	0	0	0
als Rad Fahrende	46	59	50	79	37	-42
als zu Fuß Gehende	66	43	48	57	57	0

III. Verkehrsunfallentwicklung 2023

Schlagzeilen für das Stadtgebiet Lünen



Das Dialog-Display bietet vielfältige Darstellungsmöglichkeiten unterschiedlicher Botschaften

Leichter Anstieg der Anzahl der Verkehrsunfälle

Im Jahr 2023 wurden im Stadtgebiet Lünen 3.730 (2022: 3.593) Verkehrsunfälle polizeilich erfasst – ein Plus von 3,8 %. Davon waren 3.460 Verkehrsunfälle mit Sachschäden (+4,2 %) und 270 mit Personenschäden (-0,7 %).

Insgesamt verunglückten 318 (2022: 314) Verkehrsteilnehmende im Straßenverkehr (+1,3 %). Dabei verletzten sich 281 (2022: 278) Personen leicht (1,1 %) und 33 (2022: 36) Personen schwer (-8,3 %). Während die Zahl der Leicht- und Schwerverletzten ungefähr der des Vorjahres entspricht, stieg die Zahl der tödlich Verunglückten von 0 auf 4 im Jahr 2023 an.

Bei 3 der 4 tödlich Verunglückten handelte es sich um Rad Fahrende. In zwei Fällen waren sie nicht die Unfallverursacher.

Am 29.08.2023 geriet ein Pkw-Fahrer auf der Kurler Straße aufgrund von Sonnenblendung in den Gegenverkehr und kollidierte mit einem 71-jährigen Radfahrer, der den dortigen Radweg befuhr.

Nur einen Tag später, am 30.08.2023, geriet ein Pkw auf der Brechtener Straße ebenfalls in den Gegenverkehr und kollidierte mit einer 80-jährigen Radfahrerin.

Am 23.10.2023 beabsichtigte ein Pkw-Fahrer von der Moltkestraße in den Hülshof abzubiegen. Dabei übersah er den rechts neben ihm fahrenden 69-jährigen Radfahrer. Der 69-Jährige stürzte und verstarb wenige Tage später im Krankenhaus.

Am 23.11.2023 fuhr eine 85-jährige Frau mit ihrem Fahrrad auf das stehende Fahrrad einer 38-jährigen Frau auf. Die 85-Jährige stürzte und zog sich schwere Kopfverletzungen zu, an denen sie leider kurze Zeit später im Krankenhaus verstarb. Sie trug keinen Helm, der sie vor schweren Verletzungen hätte schützen können.

Diese tragischen Verkehrsunfälle machen deutlich, wie gefährdet ungeschützte Verkehrsteilnehmende wie Rad-, Pedelec-, Motorrad-, oder E-Scooter Fahrende sind. Im Gegensatz zu Pkw Fahrenden haben sie keine schützende Fahrerkabine um sich herum. Erschwerend kommt hinzu, dass mit zunehmendem Alter die körperliche Widerstandsfähigkeit abnimmt und die Wahrscheinlichkeit steigt, bei einem Verkehrsunfall schwer oder gar tödlich verletzt zu werden. Wir appellieren an alle Rad-, Pedelec-, Motorrad-, oder E-Scooter Fahrende – tragen Sie immer einen Helm. Er kann bei einem Sturz schwere Verletzungen verhindern oder sogar Ihr Leben retten!

Mehr verunglückte Rad fahrende Kinder

Einerseits verunglückten weniger Erwachsene (-10,8 %) und Seniorinnen und Senioren (-4,7 %) aktiv im Straßenverkehr, andererseits stieg die Zahl der aktiv verunglückten jungen Erwachsenen (+40 %), Jugendlichen (+55,6 %) und insbesondere der Kinder um 17 auf 35 (+94,4 %) (2022: 18). Der Anstieg ist vor allem auf die Zunahme der verunglückten Rad fahrenden Kinder zurückzuführen.

Im Jahr 2022 verunglückten insgesamt (aktiv + passiv) 9 Rad Fahrende Kinder im Straßenverkehr. Im Jahr 2023 stieg die Anzahl um 14 auf insgesamt 23 an. Mehr als vor der Corona-Pandemie (2019: 16). In 6 Fällen verunglückten sie ohne Fremdeinwirkung aufgrund von Fahrfehlern. Bei 6 Verkehrsunfällen waren sie die Unfallverursacher und in 12 Fällen setzten andere Verkehrsteilnehmende die Ursache. Glücklicherweise verletzten sich die Kinder bei den Verkehrsunfällen ausschließlich leicht.

11 Kinder verunglückten aktiv als zu Fuß Gehende - 3 mehr als im Jahr zuvor (2022: 8). 1 Kind verunglückte auf dem Weg zur Schule.

Nach dem starken Anstieg der verunglückten Rad Fahrenden in den Altersgruppen der Erwachsenen und Seniorinnen und Senioren im Vorjahr, ist die Zahl im Stadtgebiet Lünen deutlich zurückgegangen. Bei den Erwachsenen um 27 auf 43 (2022: 70) und bei den Seniorinnen und Senioren um 14 auf 10 (2022: 24).

Dialog-Display im Einsatz - Kooperation mit der Stadt Lünen

Im Rahmen der Verkehrssicherheitskampagne „Runter vom Gas“ unterstützen das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) und der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) bundesweit zahlreiche Kommunen mit rund 200 Dialog-Displays.

Die Displays sollen die Verkehrsteilnehmenden für

Rücksichtnahme sensibilisieren. Neben der Geschwindigkeitsanzeige bieten die Dialog-Displays vielfältige Darstellungsmöglichkeiten unterschiedlicher Botschaften, die situationsgerecht eingeblendet werden können. Ein Sensor im Display erfasst die gefahrene Geschwindigkeit des ankommenden Fahrzeugs. Bei Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit werden Fahrzeug Führende mit einem lachenden Smiley belohnt – oder bei Überschreitung mit einem traurigen Gesicht ermahnt.

Der Effekt dieser emotionalen Lob-Tadel-Mechanik ist erwiesen: Eine Studie der Unfallforschung der Versicherer (UDV) konnte bestätigen, dass am Teststandort während des Versuchszeitraums im Durchschnitt langsamer gefahren wurde. Auch die positiven Reaktionen der Einwohnenden in der Erzbergerstraße ließ nicht lange auf sich warten. Sofort wurden Vorschläge gemacht, wo das Display in Zukunft noch angebracht werden könnte.

Als Kooperationspartner konnte die Polizei Dortmund die Stadt Lünen gewinnen. Sie übernimmt zukünftig die technische Betreuung und Installation sowie die Standortauswahl. Die erste Inbetriebnahme des Displays an der Erzberger Straße fand bereits am 10.11.2023 mit Vertretenden der Stadt Lünen und der Polizei Dortmund statt.



Dialog-Display an der Erzberger Straße in Lünen – v. r. n. l. – Pressestelle Stadt Lünen: Herr Claeßen, Verkehrsüberwachung Stadt Lünen: Frau Hartmann, Polizei Dortmund: PHKin Post und POKin Strohmann

Unfallentwicklung für das Stadtgebiet Lünen

*Ab dem Jahr 2023 werden alle motorisierten Zweiräder (Kleinkraftrad, Leichtkraftrad, Kraftrad) zusammengefasst. Die Anzahl weicht deshalb nach oben ab und ist mit den Vorjahren nicht vergleichbar.

Verkehrsunfälle	Lünen					Vorjahr	
	2019	2020	2021	2022	2023	abs.	%
Gesamt	4.031	3.307	3.128	3.593	3.730	137	3,8%
mit Sachschaden	3.758	3.082	2.917	3.321	3.460	139	4,2%
mit Personenschaden	273	225	211	272	270	-2	-0,7%
dabei Verunglückte	351	277	247	314	318	4	1,3%

Verunglückte nach Schwere	Lünen					Vorjahr	
	2019	2020	2021	2022	2023	abs.	%
Getötete	3	0	1	0	4	4	
Schwerverletzte	45	39	42	36	33	-3	-8,3%
Leichtverletzte	303	238	204	278	281	3	1,1%

Verkehrsunfälle mit Flucht	Lünen					Vorjahr	
	2019	2020	2021	2022	2023	abs.	%
Sachschaden	599	494	492	578	593	15	2,6%
Aufklärungsquote in %	36,2	40,5	41,9	35,8	37,4	2	4,5%
Personenschaden	30	21	22	24	36	12	50,0%
Aufklärungsquote in %	66,7	61,9	59,1	70,8	58,3	-13	-17,7%

Verunglückte nach Verkehrsbeteiligung (aktiv + passiv)	Lünen					Vorjahr	
	2019	2020	2021	2022	2023	abs.	%
*Mot. Zweirad	43	26	28	23	37	14	60,9%
Pkw	127	96	70	81	124	43	53,1%
Kraftomnibus	7	2	1	3	1	-2	-66,7%
Lkw	3	3	5	4	1	-3	-75,0%
Straßenbahn	0	0	0	0	0	0	0,0%
Fahrrad	89	85	89	116	87	-29	-25,0%
davon Pedelec	7	13	23	30	29	-1	-3,3%
zu Fuß	43	26	28	23	38	15	65,2%
Elektrokleinstfahrzeug (E-Scooter u.a.)	0	1	4	12	14	2	16,7%

Verunglückte nach Altersgruppen	Lünen					Vorjahr	
	2019	2020	2021	2022	2023	abs.	%
Kinder aktiv	27	12	24	18	35	17	94,4%
Kinder passiv	8	9	4	3	8	5	166,7%
Kinder gesamt	35	21	28	21	43	22	104,8%
Verunglückte Kinder auf dem Schulweg	7	1	2	3	1	-2	-66,7%
Jugendliche aktiv	17	15	14	9	14	5	55,6%
Jugendliche passiv	3	0	2	5	1	-4	-80,0%
Jugendliche gesamt	20	15	16	14	15	1	7,1%
Junge Erwachsene aktiv	34	33	20	30	42	12	40,0%
Junge Erwachsene passiv	14	11	6	10	8	-2	-20,0%
Junge Erwachsene gesamt	48	44	26	40	50	10	25,0%
Erwachsene aktiv	187	136	117	166	148	-18	-10,8%
Erwachsene passiv	27	16	15	20	16	-4	-20,0%
Erwachsene gesamt	214	152	132	186	164	-22	-11,8%
Senioren aktiv	27	37	40	43	41	-2	-4,7%
Senioren passiv	7	7	5	9	5	-4	-44,4%
Senioren gesamt	34	44	45	52	46	-24	-11,5%
ohne Altersangabe	0	0	0	0	0	0	0,0%

Verunglückte nach Verkehrsbeteiligung und Altersgruppe (aktiv + passiv)	2019	2020	2021	2022	2023	Vorjahr abs.
Kinder (0-14 Jahre)						
mit mot. Zweirad	0	0	1	0	0	0
mit Pkw	7	9	4	2	6	4
mit Kraftomnibus	0	0	0	0	1	1
mit Lkw	0	0	0	0	0	0
mit Straßenbahn	0	0	0	0	0	0
als Rad Fahrende	16	7	13	9	23	14
als zu Fuß Gehende	11	4	8	8	11	3

Jugendliche (15-17 Jahre)	2019	2020	2021	2022	2023	
mit mot. Zweirad	3	5	2	1	1	0
mit Pkw	1	1	3	5	0	-5
mit Kraftomnibus	1	0	0	0	0	0
mit Lkw	0	0	0	0	0	0
mit Straßenbahn	0	0	0	0	0	0
als Rad Fahrende	11	8	7	4	3	-1
als zu Fuß Gehende	1	1	1	0	3	3

Junge Erwachsene (18-24 Jahre)	2019	2020	2021	2022	2023	
mit mot. Zweirad	4	2	2	3	5	2
mit Pkw	27	33	15	23	25	2
mit Kraftomnibus	0	0	0	0	0	0
mit Lkw	2	1	0	1	1	0
mit Straßenbahn	0	0	0	0	0	0
als Rad Fahrende	6	5	6	8	8	0
als zu Fuß Gehende	7	2	1	0	5	5

Erwachsene (25-64 Jahre)	2019	2020	2021	2022	2023	
mit mot. Zweirad	11	6	7	7	9	2
mit Pkw	129	80	60	76	79	3
mit Kraftomnibus	3	2	1	2	0	-2
mit Lkw	1	2	5	3	0	-3
mit Straßenbahn	0	0	0	0	0	0
als Rad Fahrende	44	41	41	70	43	-27
als zu Fuß Gehende	16	12	11	11	16	5

Senioren (ab 65 Jahre)	2019	2020	2021	2022	2023	
mit mot. Zweirad	1	0	1	1	1	0
mit Pkw	10	14	14	16	14	-2
mit Kraftomnibus	3	0	0	1	0	-1
mit Lkw	0	0	0	0	0	0
mit Straßenbahn	0	0	0	0	0	0
als Rad Fahrende	12	23	22	24	10	-14
als zu Fuß Gehende	8	7	7	4	3	-1

II. Verkehrsunfallentwicklung 2023

Schlagzeilen für die BAB PP Dortmund



Ein zu geringer Sicherheitsabstand gehört zu den Hauptunfallursachen und führt immer wieder zu schweren Verkehrsunfällen.

Mehr Verkehrsunfälle auf den Autobahnen

Nach einem Rückgang der Verkehrsunfälle von 8.452 im Jahr 2021 auf 8.286 im Jahr 2022, stieg die Zahl der Verkehrsunfälle im Jahr 2023 auf 9.981 an. Das sind 1.695 Verkehrsunfälle oder 20,5 % mehr als im Vorjahr.

Davon waren 9.053 Unfälle mit Sachschaden (+21,2 %) und 928 mit Personenschaden (+13,9 %).

Auf den Autobahnen im Zuständigkeitsbereich des PP Dortmund verunglückten insgesamt 1.550 Personen. Davon wurden 1.322 Personen leicht verletzt (+20 %) und 215 Personen schwer (+10,8 %). Leider verunglückten 14 Personen tödlich, 5 mehr als im Vorjahr (+55,6 %) und damit so viele wie im Jahr 2019.

Die Hauptunfallursache bei tödlich Verunglückten war eine nicht angepasste Geschwindigkeit

6 Verkehrsteilnehmende verunglückten aufgrund einer den Fahrbahn- und Witterungsverhältnissen nicht angepassten Geschwindigkeit. Eine nicht angepasste Geschwindigkeit gehört damit zu den häufigsten Unfallursachen auf den Autobahnen mit tödlich verunglückten Personen.

4 Fahrzeug Führende verunglückten am Stauende. Weiterhin befanden sich unter den tödlich Verunglückten 3 zu Fuß Gehende. 1 Fahrzeug Führender

kam aufgrund eines Sekundenschlafs von der Fahrbahn ab. Verkehrsunfälle passieren nicht einfach. Sie werden durch individuelles Fehlverhalten verursacht und sind damit auch vermeidbar. Damit ist auch klar: Jeder Verkehrsunfall, jeder Verletzte und jeder Verkehrstote auf den Straßen ist einer zu viel!

Gefahren am Stauende

Hohes Verkehrsaufkommen, Baustellen sowie Gefahrenstellen durch Gegenstände auf der Fahrbahn oder verunfallte und liegengebliebene Fahrzeuge können zu stockendem Verkehr oder Staus führen. Dies gilt insbesondere an Verkehrsknotenpunkten wie stark befahrenen Autobahnkreuzen oder aufgrund von Umbau- oder Sanierungsarbeiten an Fahrbahnen oder Brücken.

An den daraus resultierenden Stauenden kommt es leider immer wieder zu schweren Verkehrsunfällen, an denen neben Pkw auch Lkw beteiligt sind. Lkw stellen aufgrund ihrer hohen Masse und der damit verbundenen hohen kinetischen Energie bei einem Aufprall ein erhöhtes Gefährdungspotential für sich selbst und andere Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer am Stauende dar.

Eine umsichtige Fahrweise und ein ausreichender Sicherheitsabstand können Unfälle verhindern

Die überwiegende Zahl der Verkehrsunfälle am Stauende ist auf menschliches Fehlverhalten zurückzuführen. Dabei spielen Faktoren wie Ablenkung durch technische Geräte, Übermüdung, Alkohol- oder Drogeneinfluss und insbesondere ein zu geringer Sicherheitsabstand eine zentrale Rolle. Die Einsatzkräfte der Autobahnpolizei kontrollieren regelmäßig die Einhaltung des Sicherheitsabstandes auf den Autobahnen. Bei den Kontrollen werden die Fahrzeugführenden regelmäßig in einem persönlichen Gespräch auf die Gefahren eines zu geringen Sicherheitsabstandes hingewiesen.

Zur beweissicheren Feststellung und Dokumentation von Abstandsverstößen stehen den Beamten des Verkehrsdienstes der Autobahnpolizei auch technische Verfahren zur Verfügung. Weitere Informationen zur Abstandsmessung finden Sie unter Verkehrsüberwachung ab Seite 18.

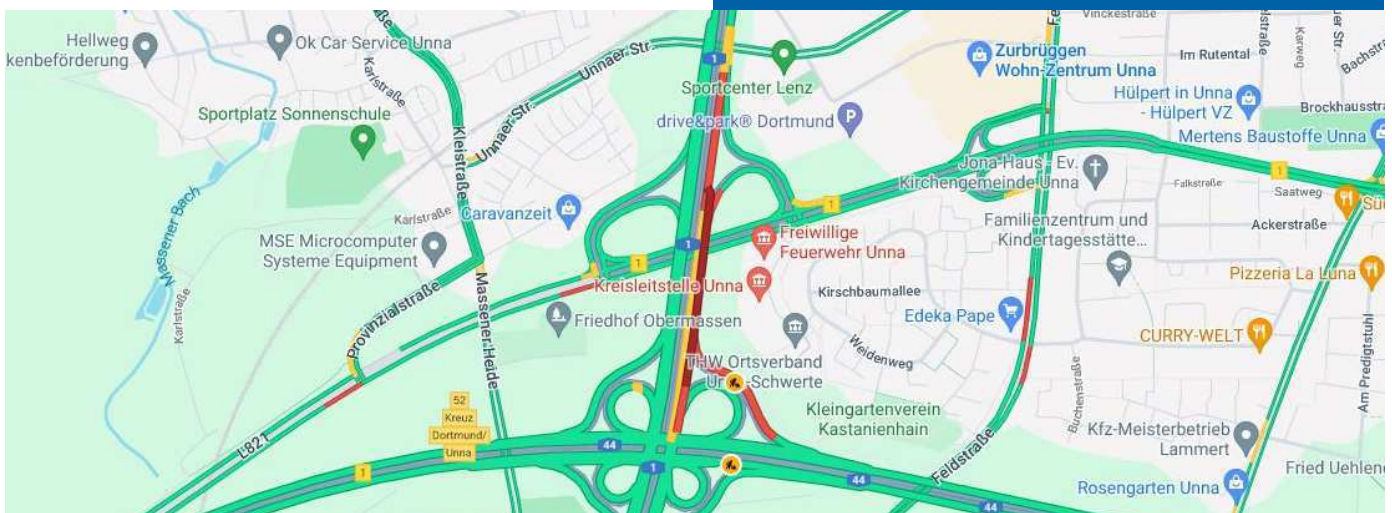
Neben den Warnmeldungen im Rundfunk stehen den Fahrzeugführenden weitere Möglichkeiten zur Verfügung. Moderne Kartendienste und Navigationsgeräte stellen die aktuelle Verkehrslage in Echtzeit auf einer Karte dar. Es lohnt sich also, vor Fahrtantritt die Route zu überprüfen und die Stauentwicklung im Auge zu behalten, um rechtzeitig auf Veränderungen reagieren zu können.

Richtiges Verhalten am Stauende

Durch aufmerksames, vorausschauendes und defensives Fahren sowie das Einhalten des gesetzlich vorgeschriebenen Sicherheitsabstandes kann jeder Verkehrsteilnehmenden dazu beitragen, die Wahrscheinlichkeit von Verkehrsunfällen am Stauende deutlich zu verringern.

Unser Appell:

- Vermeiden Sie es, mit hoher Geschwindigkeit auf ein Stauende zuzufahren, um starke und abrupte Bremsmanöver zu vermeiden. (Richtgeschwindigkeit 130 km/h).
- Drosseln Sie ihre Geschwindigkeit gleichmäßig.
- Schalten Sie die Warnblinkanlage ein, um den rückwärtigen Verkehr zu warnen.
- Behalten Sie durch den Rückspiegel den rückwärtigen Verkehr im Auge.
- Wenn Sie an das Stauende heranzufahren oder bereits stehen, halten Sie einen ausreichenden Abstand zum Vorausfahrenden Fahrzeug ein.
- Weichen Sie im Notfall auf den Seitenstreifen oder auf einen anderen Fahrstreifen aus.
- Verfolgen Sie die Stauwarnungen im Radio, an elektronischen Hinweistafeln oder Schildern.
- Nutzen Sie die Live-Staudaten ihres Navigationsgerätes oder eines Kartendienstes. So wissen Sie schon vor Fahrtantritt, wo mit Staus zu rechnen ist.
- Bei stockendem Verkehr und Schrittgeschwindigkeit – Rettungsgasse bilden!



Mit Echtzeit-Staudaten des Navigationsgerätes oder von Kartendiensten lassen sich Staus und damit auch mögliche Stauenden frühzeitig erkennen. Quelle: Google Maps

Unfallentwicklung auf den Autobahnen

Verkehrsunfälle	AP Dortmund					Vorjahr	
	2019	2020	2021	2022	2023	abs.	%
Gesamt	10.754	7.469	8.452	8.286	9.981	1.695	20,5%
mit Sachschaden	9.766	6.699	7.671	7.471	9.053	1.582	21,2%
mit Personenschaden	988	770	781	815	928	113	13,9%
dabei Verunglückte	1.570	1.258	1.297	1.305	1.550	245	18,8%

Verkehrsunfälle mit Flucht						Vorjahr	
	2019	2020	2021	2022	2023	abs.	%
Sachschaden	1.441	955	1.092	1.137	1.368	231	20,3%
Aufklärungsquote in %	50,7	58,0	56,4	54,0	53,3	-1	-1,3%
Personenschaden	44	39	48	53	45	-8	-15,1%
Aufklärungsquote in %	36,4	53,8	47,9	37,7	44,4	7	17,8%

Verunglückte nach Schwere						Vorjahr	
	2019	2020	2021	2022	2023	abs.	%
Getötete	13	12	11	9	14	5	55,6%
Schwerverletzte	221	180	195	194	215	21	10,8%
Leichtverletzte	1.336	1.066	1.091	1.102	1.322	220	20,0%

Verunglückte nach Verkehrsbeteiligung und Schwere						Vorjahr	
	2019	2020	2021	2022	2023	abs.	%
Kraftrad - Getötet	4	0	1	0	2	2	
Kraftrad - Schwerverletzt	24	17	9	12	12	0	0,0%
Kraftrad - Leichtverletzt	45	26	16	22	29	7	31,8%
Kraftrad gesamt	73	43	26	34	43	9	26,5%
Pkw - Getötet	5	10	6	4	6	2	50,0%
Pkw - Schwerverletzt	158	136	155	149	172	23	15,4%
Pkw - Leichtverletzt	1.157	944	957	960	1.195	235	24,5%
Pkw gesamt	1.320	1.090	1.118	1.113	1.373	260	23,4%
Kraftomnibus - Getötet	0	0	0	0	0	0	0,0%
Kraftomnibus - Schwerverletzt	0	1	0	0	1	1	0,0%
Kraftomnibus - Leichtverletzt	3	2	0	2	4	2	100,0%
Kraftomnibus gesamt	3	3	0	2	5	3	150,0%
Lkw - Getötet	2	2	1	4	3	-1	-25,0%
Lkw - Schwerverletzt	36	17	26	27	23	-4	-14,8%
Lkw - Leichtverletzt	119	82	100	104	85	-19	-18,3%
Lkw gesamt	157	101	127	135	111	-24	-17,8%
zu Fuß Gehende - Getötet	0	7	2	1	3	2	200,0%
zu Fuß Gehende - Schwerverletzt	1	5	1	1	3	2	200,0%
zu Fuß Gehende - Leichtverletzt	1	2	1	2	1	-1	-50,0%
zu Fuß Gehende gesamt	2	14	4	4	7	3	75,0%

Verkehrsunfälle am Stauende						Vorjahr	
	2019	2020	2021	2022	2023	abs.	%
Anzahl der Stauendunfälle gesamt	335	164	113	116	121	5	4,3%
mit Personenschaden	283	130	84	98	119	21	21,4%
dabei Verunglückte (aktiv + passiv)	494	259	180	170	214	44	25,9%
Getötete	4	1	3	1	4	3	300,0%
Schwerverletzte	45	19	22	22	14	-8	-36,4%
Leichtverletzte	443	239	155	147	196	49	33,3%
Anzahl Beteiligter LKW 01	83	34	19	32	17	-15	-46,9%

IV. Herausragende Verkehrsunfälle und Ereignisse

Treffer - Transport ohne Genehmigung



Die Polizei Dortmund führt jährlich in Zusammenarbeit mit unseren Kooperationspartnern wie dem Zoll, der Bundesamt für Güterverkehr (BAG) und der Bezirksregierung Arnsberg großangelegte Kontrolleinsätze im Stadtgebiet und auf den Autobahnen in unserem Zuständigkeitsbereich durch. Der Schwerpunkt solcher Großkontrollen liegt im gewerblichen Personen- und Güterverkehr (Überwachung Lenk- und Ruhezeiten, Ladungssicherung, technischer Zustand, Gefahrgut, Überladung, Geschwindigkeitsüberwachung) sowie der Verhinderung von Eigentumsdelikten, Bekämpfung Alkohol- und Drogenkonsum- und Drogenschmuggel sowie Schleuserkriminalität.

Am 28.03.2023 konnten Kräfte des Einsatztrupps der Autobahnpolizei auf der BAB 44 in Fahrtrichtung Kassel einen Pkw mit polnischer Zulassung anhalten und überprüfen. Im Rahmen der Verkehrskontrolle gab der Fahrzeugführer an, Waffenhändler zu sein, jedoch aktuell keine Waffen mitzuführen. Entgegen seiner Aussage fanden die Beamten bei der Inaugenscheinnahme des Fahrzeuges im Kofferraum elf Maschinenpistolen, vier Pistolen und 6.800 Schuss

Munition. Alles war fabrikneu verpackt. Aus den ausgehändigten Dokumenten ging hervor, dass der Fahrer berechtigt war als Waffenhändler entsprechende Waffen zu kaufen. Für den Transport aus den Niederlanden durch Deutschland nach Polen benötigte der Fahrer jedoch eine behördliche Genehmigung. Diese konnte er nicht vorweisen.

Die Waffen und die Munition wurden sichergestellt und eine Sicherheitsleistung in Höhe von 1000 Euro erhoben. Weiterhin wurden Strafanzeigen wegen des Verstoßes gegen das Waffen- und Sprengstoffgesetz sowie gegen die Abgabenordnung gefertigt.

Sofa auf dem Fahrzeugdach und Drogen im Blut

Am 18. September fiel einer Streifenwagenbesatzung der Autobahnpolizeiwache Arnsberg auf der BAB 445 in Fahrtrichtung Hamm ein ungewöhnlicher Transport eines 21-jährigen Mannes aus Rumänien auf. Nach eigenen Angaben half der 21-Jährige bei einem Umzug. Da das Sofa nicht in das Fahrzeug passte, wurde es kurzerhand auf das Fahrzeugdach geschnallt und mit Spanngurten gesichert. Während der Kontrolle wirkte der Fahrer sehr unruhig. Das lag nicht nur an dem unsachgemäß transportierten Sofa, sondern auch an dem Kokain, das der Fahrer konsumiert hatte. Eine Blutprobenentnahme, die Untersagung der Weiterfahrt und eine Ordnungswidrigkeitenanzeige waren die Folgen.



Schlechtes Vorbild

Eigentlich sollten Fahrlehrende Vorbilder für ihre Schülerinnen und Schüler und für andere Verkehrsteilnehmende sein. Nicht so in diesem Fall:

Am 24.05.2023 fiel einer Streifenwagenbesatzung ein Fahrschulwagen auf der Emscherallee in Dortmund auf, weil der Fahrer während der Fahrt sein Mobiltelefon bediente. Bei dem Fahrer handelte es sich um einen Fahrschullehrer. Dieser war auf dem Weg zu seiner Fahrschülerin.

Bei der anschließenden Kontrolle ergaben sich erhebliche Zweifel an der Fahrtüchtigkeit des Fahrlehrers. Er wirkte zittrig und hatte gerötete sowie glasige Augen. Seine Abneigung gegen den angebotenen Drogenvortest brachte er zum Ausdruck, indem er in den Becher spuckte. Nicht unbegründet, denn ein Test auf der Dienststelle verlief positiv auf Kokain. Dem Fahrlehrer wurde eine Blutprobe entnommen und nach Rücksprache mit der Führerscheinstelle Dortmund der Fahrlehrerschein sichergestellt.

Wir als Polizei sagen dazu ganz klar – durchgefallen!

Die Hälfte der E-Scooter Fahrenden stand unter Alkohol oder Drogeneinfluss

Alljährlich findet im Westfalenpark das Musikfestival Juicy Beats statt. Auch in diesem Jahr führten wir gezielte Verkehrskontrollen des An- und Abreiseverkehrs durch. Im Fokus standen dabei nicht nur Pkw Fahrende, sondern insbesondere auch die E-Scooter und Rad Fahrenden. Insgesamt kontrollierten wir an diesem Wochenende 88 Fahrzeugführende, 31 E-Scooter Fahrende und 107 Personen.

E-Scooter und Rad Fahrende gehören zu den ungeschützten Verkehrsteilnehmenden. Sie tragen ein besonders hohes Risiko bei einem Verkehrsunfall schwer verletzt zu werden. Leider scheint dies noch nicht überall angekommen zu sein.

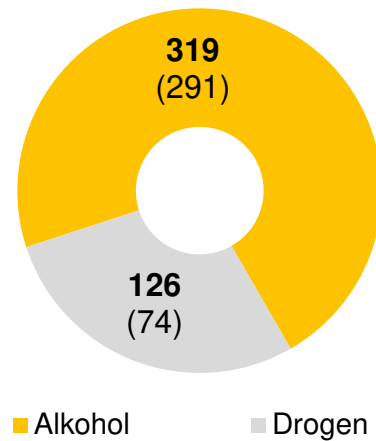
Rund die Hälfte der kontrollierten E-Scooter Fahrenden stand unter dem Einfluss von Drogen wie Cannabis, Amphetamine, oder Alkohol! Der höchste fest-

gestellte Wert lag bei 1,66 Promille. Auch zwei Fahrzeug Führende und zwei Rad Fahrende fuhren ebenfalls unter dem Einfluss von Alkohol. Die Bilanz von nur einem Wochenende verdeutlicht die Notwendigkeit solcher Kontrollen.

Die hohe „Trefferquote“ spiegelt sich leider in unserer Statistik für das Jahr 2023 wider. Während die Zahl der Alkohol bedingten Unfälle gleichbleibend oder leicht rückläufig ist, stieg die Zahl der Verkehrsunfälle unter dem Einfluss von Drogen im Stadtgebiet um 70,3 % an!

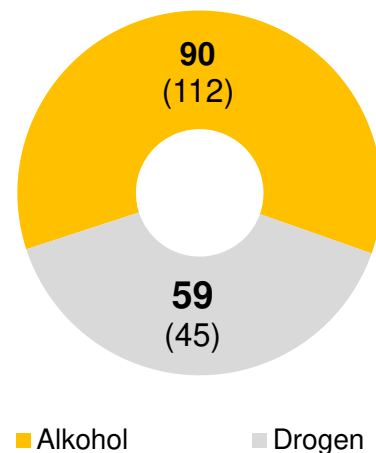
Hauptunfallursache Alkohol und Drogen

Stadtgebiet 2023 (Jahr 2022)



Hauptunfallursache Alkohol und Drogen

Autobahn 2023 (Jahr 2022)



V. Verkehrsüberwachung

Verbotene Kraftfahrzeugrennen - Bilanz

128 verbotene Kraftfahrzeugrennen nach § 315d StGB (2022: 111). Davon 30 Verkehrsunfälle (2022: 30). 30 Leichtverletzte (2022: 21). 14 Schwerverletzte (2022: 4). Das ist die erschütternde Bilanz des Jahres 2023.

Wir haben eine klare Botschaft an alle Teilnehmerinnen und Teilnehmer von verbotenen Kraftfahrzeugrennen: Wer an einem verbotenen Rennen teilnimmt gefährdet sich selbst und Unbeteiligte. In solchen Fällen muss jederzeit mit einem konsequenten Einschreiten der Polizei gerechnet werden. Die Sicherstellung bzw. Beschlagnahme des Führerscheins, des Fahrzeugs, des Mobiltelefons und die Einleitung eines Strafverfahrens wegen Teilnahme an einem verbotenen Kraftfahrzeugrennen können die Folge sein.

Wird bei einem Verkehrsunfall ein Mensch schwer verletzt oder gar getötet, können die Unfallverursacher sogar wegen versuchten oder vollendeten Mordes angeklagt werden.

Rasen ist kein Kavaliersdelikt, sondern kann langjährige Haftstrafen nach sich ziehen. Aus dem schnellen Kick wird schnell bitterer Ernst!



Gregor Lange
Polizeipräsident
Dortmund

"Ob bewusst oder aus Naivität: Diese Raser blenden das hohe Risiko aus, das sie bei einem Rennen eingehen. Sie ignorieren die Lebensgefahr und verkennen offenkundig, worauf sie sich einlassen: Dass sie einen Menschen sehr schwer verletzen oder sogar töten

und deshalb wegen eines Verbrechens zu einer Freiheitsstrafe verurteilt werden können."

Wir behalten die Szene im Blick

Aber die bisherigen Maßnahmen der Polizei und der Stadt Dortmund zeigen Wirkung. Im Frühjahr 2021 waren in der Spitze noch bis zu 400 Fahrzeuge im Dortmunder Stadtgebiet unterwegs. Im Frühjahr 2022 waren es zeitweise mehr als 250. Seitdem ist das Fahrzeugaufkommen kontinuierlich zurückgegangen. Ab November 2023 war an einigen Tagen wieder ein leichter Anstieg zu verzeichnen.

Ein positives Signal ist auch der Rückgang der Beschwerden aus der Bevölkerung. Wir sind uns aber auch bewusst, dass viele Ruhestörungen durch aufheulende Motoren, knallende Auspuffanlagen oder quietschende Reifen nicht gemeldet werden oder die Verursacher beim Eintreffen der Einsatzkräfte nicht mehr vor Ort sind.

Auf eines können sich die Bürgerinnen und Bürger in Dortmund und Lünen aber verlassen - auch 2024 werden wir alles daransetzen, den Druck auf die Szene weiter zu erhöhen.

Eines ist klar - die Bekämpfung der Raser-, Tuner- und Poserszene erfordert weiterhin konsequentes Einschreiten und einen langen Atem.

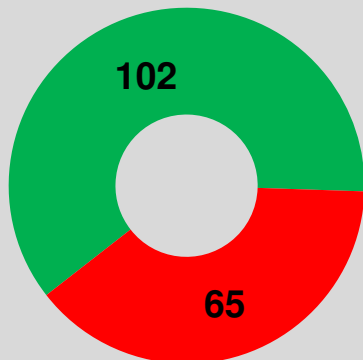


Ralf Ziegler
Leiter der Direktion
Verkehr

"Wer an einem verbotenen Rennen teilnimmt, zeigt keinen Respekt vor dem Leben von Menschen und auch keinen Respekt vor den Gefühlen von Angehörigen, die den Tod eines geliebten Menschen verarbeiten müssen. Unsere Kontrollen und

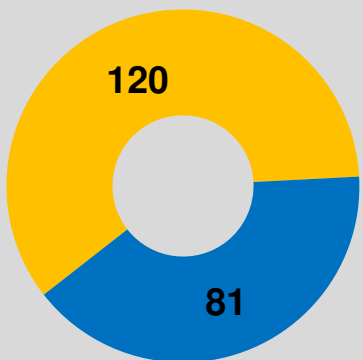
die daraus resultierenden Konsequenzen sollten sich in der Szene eigentlich längst herumgesprochen haben - wir kontrollieren jedoch so lange, bis der letzte Raser verstanden hat, wie riskant, respektlos, unverantwortlich und kriminell sein Handeln ist."

Anzahl der sichergestellten / beschlagnahmten Fahrzeuge und Führerscheine



- Fahrzeuge
- Führerscheine

Anzahl der sichergestellten / beschlagnahmten und davon ausgewertete Smartphones



- Sicherstellung / Beschlagnahme
- Ausgewertete Smartphones

„Highlights“ des Jahres 2023

27.04.2023: Zivile Polizeibeamte sind auf der B236n unterwegs, als sich von hinten ein Fahrzeug nähert und die Beamten mit Lichthupe und in Schlangenlinien fahrend auffordert, Platz zu machen. Das Fahrzeug beschleunigte weiter auf zeitweise bis zu 180 km/h. Im Fahrzeug saßen ein 19-jähriger junger Erwachsener und sein 21-jähriger Bruder. Beide sind bereits wegen ähnlicher Delikte in Erscheinung getreten. Das Fahrzeug, die Smartphones und der Führerschein des 19-Jährigen, der sich noch in der Probezeit befand, wurden sichergestellt.

30.05.2023: Ein 26-Jähriger fuhr mit seinem Porsche auf der BAB 2 bei Henrichenburg in Fahrtrichtung Oberhausen in einer langgezogenen Linkskurve bei erlaubten 80 km/h mit 200 km/h. Aufgrund einer Bodenwelle verlor er die Kontrolle über das Fahrzeug und kollidierte mit der Leitplanke. Der Fahrer wurde bei dem Unfall schwer verletzt. Der Sachschaden wird auf 150.000 Euro geschätzt.

16.07.2023: Ein 23-Jähriger beschleunigte seinen Mercedes AMG auf der Hafenautobahn bei erlaubten 100 km/h auf bis zu 200 km/h! Beim Versuch, zwischen einem Linienbus und einem Pkw durchzufahren, touchierte er den Linienbus. Ein 19-jähriger Beifahrer wurde leicht verletzt. Der 49-jährige Busfahrer und die 15 Fahrgäste blieben unverletzt. Das Fahrzeug, der Führerschein und das Smartphone wurden sichergestellt.



Geahndete Abstandsverstöße im Jahr 2023

12.885

Genug Abstand?

Was gilt für wen?

Zu geringer Sicherheitsabstand ist eine der Hauptursachen für schwere Verkehrsunfälle auf Autobahnen. Doch wie groß muss der Abstand eigentlich sein und gibt es Unterschiede zwischen Pkw und Lkw? Nach § 4 Abs. 1 der Straßenverkehrsordnung muss der Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug in der Regel so groß sein, dass man auch bei einer plötzlichen Bremsung hinter dem vorausfahrenden Fahrzeug anhalten kann. Aber was ist ein ausreichender Abstand?

Die einfachste Regel ist die „halbe Tacho“-Regel. Außerhalb geschlossener Ortschaften, z.B. auf der Autobahn, muss der Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug dem halben Tachowert entsprechen. Bei einer Geschwindigkeit von 100 km/h muss der Abstand mindestens 50 Meter betragen. Als Anhaltspunkt können die Leitpfosten am Straßenrand dienen. Diese haben in der Regel einen Abstand von 50 Metern zueinander. Lkw über 3,5 t und Kraftomnibusse müssen auf Autobahnen ab einer Geschwindigkeit von 50 km/h einen Mindestabstand von 50 m einhalten.

Folgen von Abstandsverstößen und dichtem Auffahren

Wer kennt es nicht, der Blick in den Rückspiegel. Von hinten nähert sich ein Fahrzeug mit hoher Geschwindigkeit, so dicht, dass nicht einmal mehr das Kennzeichen erkennbar ist. Vielleicht wird sogar noch die Lichthupe betätigt. Wer nicht nur den Mindestabstand unterschreitet, sondern auch noch extrem dicht auffährt, kann sich wegen Nötigung im

Straßenverkehr gem. § 240 StGB strafbar machen. Aber auch „einfache“ Abstandsverstöße können richtig teuer werden. Der bundeseinheitliche Tatbestandskatalog differenziert nach Geschwindigkeit und Abstand.

Beispiel: Wer mit mehr als 80 km/h und weniger als 5/10 des halben Tachowertes erwischt wird, muss mit einem Bußgeld von 75 Euro und einem Punkt rechnen. Bei mehr als 100 km/h und weniger als 3/10 des halben Tachowertes sind es schon 160 Euro, zwei Punkte und ein Monat Fahrverbot.

Moderne Messtechnik zur Erfassung von Abstandsverstößen auf den Autobahnen

Der Verkehrsdienst der Autobahnpolizei erfasst und ahndet regelmäßig Abstandsverstöße mit einer Abstands- und Geschwindigkeitsmessanlage. Die Beweisführung bei Abstandsverstößen ist sehr aufwändig.

Für den Gesetzgeber spielen neben der Geschwindigkeit auch das Fahrverhalten im Verkehrsgeschehen und die Dauer des Verstoßes eine Rolle. Um den gesetzlichen Anforderungen gerecht zu werden, muss zur Beweisführung der Tatablauf mittels Kamera von einer erhöhten Position - z.B. von einer Autobahnbrücke aus - an einer vermessenen VKS-Messstelle (Autobahn / Schnellstraße) mit digitalen Bildern manipulationssicher dokumentiert werden. Dazu stehen im Zuständigkeitsbereich des PP Dortmund insgesamt acht verschiedene Messstellen auf der BAB 1, BAB 2, BAB 44 und BAB 43 für zur Verfügung.

Hauptunfallursachen (HHU) und Maßnahmen

In der tabellarischen Übersicht wird unter „HHU“ die Anzahl der Verkehrsunfälle aufgeführt, deren Ursache sich aus der ersten Spalte ergeben.

Dortmund / Lünen	Anzahl der	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Vorjahr	
								abs.	%
Alkohol	HUU	243	237	219	220	291	319	99	10%
	Maßn.	691	733	547	470	720	608	138	-16%
Andere berauschende Mittel	HUU	72	94	72	55	74	126	71	70%
	Maßn.	1.530	1.535	972	1.030	941	878	-152	-7%
Geschwindigkeit	HUU	227	164	98	70	63	77	7	22%
	Maßn.	56.614	52.141	39.866	37.514	43.042	47.744	10230	11%
Abstand	HUU	559	464	218	143	300	371	228	24%
	Maßn.	56	19	13	9	10	7	-2	-30%
Überholen	HUU	100	119	79	73	72	63	-10	-13%
	Maßn.	249	261	169	238	299	204	-34	-32%
Vorfahrt/Vorrang	HUU	404	313	283	220	275	324	104	18%
	Maßn.	7.031	7.093	5.845	5.227	7.443	8.480	3253	14%
Abbiegen/Wenden	HUU	1.421	1.381	879	718	700	934	216	33%
	Maßn.	5.269	3.696	1.216	916	2.660	7.116	6200	168%
Falsches Verhalten von zu Fuß Gehenden	HUU	119	118	47	44	47	51	7	9%
	Maßn.	845	494	410	338	291	211	-127	-27%
Falsches Verhalten von Fahrrad Fahrenden	Maßn.	1.891	1.275	917	699	1.298	1.433	734	105%
Ablenkung durch elektronische Geräte	Maßn.	5.827	5.222	3.999	4.106	5.482	5.386	1280	31%

AP Dortmund	Anzahl der	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Vorjahr	
								abs.	%
Alkohol	HUU	88	93	78	72	112	90	18	-20%
	Maßn.	180	185	160	163	200	229	66	15%
Andere berauschende Mittel	HUU	25	42	35	41	45	59	18	31%
	Maßn.	408	619	597	562	644	701	139	9%
Geschwindigkeit	HUU	345	290	222	227	171	213	-14	25%
	Maßn.	227.366	206.836	176.519	197.859	208.474	204.340	6481	-2%
Abstand	HUU	466	474	226	174	217	291	117	34%
	Maßn.	4.914	7.174	8.406	11.009	9.572	12.885	1876	35%
Überholen	HUU	334	299	199	165	184	203	38	10%
	Maßn.	6.254	4.490	4.947	8.776	6.278	4.651	-4125	-26%
Vorfahrt/Vorrang	HUU	90	72	61	44	52	44	0	-15%
	Maßn.	127	148	131	165	141	169	4	20%
Abbiegen/Wenden	HUU	33	32	30	25	25	40	15	60%
	Maßn.	123	117	98	90	118	125	35	6%
Ablenkung durch elektronische Geräte	Maßn.	5.361	5.186	5.639	6.141	6.731	6.506	365	6%

VI. Verkehrsunfallprävention



Erlebnistour Verkehrssicherheit

An der Diesterweg- und der Albrecht-Brinkmann-Grundschule in der Dortmunder Nordstadt veranstaltete die Dienststelle Verkehrsunfallprävention und Opferschutz den Aktionstag „Erlebnistour Verkehrssicherheit“. Insgesamt nahmen 110 Schülerinnen und Schüler der 4. Klasse an der Veranstaltung teil. Ziel war es, die Kinder für richtiges und falsches Verhalten im Straßenverkehr zu sensibilisieren. In einem kindgerechten Programm mit verschiedenen Stationen wurden Themen wie der tote Winkel und das Thema Sichtbarkeit spielerisch vermittelt.

Viele der teilnehmenden Kinder bringen eine Zuwanderungsgeschichte mit und sind zum Teil mit einer völlig neuen Umgebung, neuen Verkehrsregeln und Verkehrssituationen konfrontiert, die sie aus ihrem Heimatland nicht kennen. Umso wichtiger ist es, sie mit den Regeln und Gefahren vertraut zu machen.

Schule fängt an!

Am 07. August wurden in Dortmund und Lünen die Schülerinnen und Schüler eingeschult. Damit die I-Dötzchen und natürlich auch die älteren Kinder sicher zur Schule kommen, haben wir an verschiedenen Schulen in Lünen und Dortmund öffentlichkeitswirksame Verkehrssicherheitsaktionen durchgeführt. Im Rahmen der gemeinsamen Kampagne „Unsere Kinder haben keinen Airbag“ wurden Interviews mit Radio 91.2 geführt.

Ziel ist die Sensibilisierung aller Verkehrsteilnehmenden für die Gefahren durch überhöhte Geschwindigkeit, Gefahren im Bring- und Holverkehr (Elterntaxis) sowie die Teilnahme am Straßenverkehr aus Sicht eines Kindes, insbesondere als Radfahrende, durch den Einsatz von Virtual-Reality-Brillen. Die Schülergruppen wurden aktiv in Verkehrskontrollen oder verkehrsdidaktische Diskussionen eingebunden. Festgestellte Verkehrsverstöße wurden konsequent geahndet.



Aktion zum Schuljahresbeginn 2023

Tödlich verunglückte Radfahrende waren im Schnitt 73,4 Jahre alt

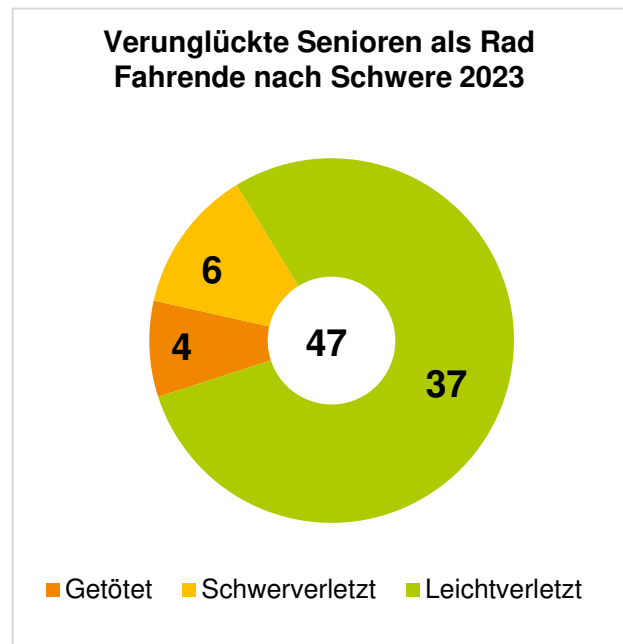
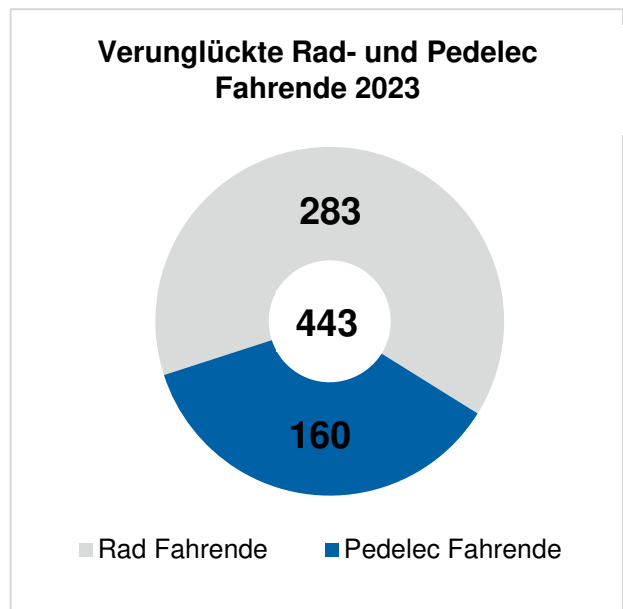
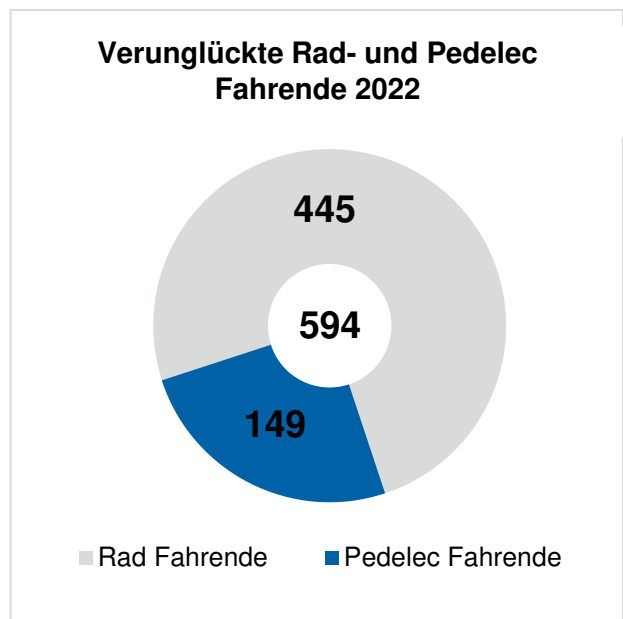
Fahrräder und Pedelecs erfreuen sich immer größerer Beliebtheit. Insbesondere in den Jahren der Pandemie sind die Verkaufszahlen von Fahrrädern und Fahrrädern mit Hilfsmotor (Pedelecs) gestiegen. Für die Umwelt ist das eine positive Entwicklung.

Allerdings spiegelt sich die zunehmende Verbreitung von Fahrrädern auch in einem Anstieg der verunglückten Rad- und Pedelec-Fahrenden wider. Im Jahr 2022 erreichte der Wert mit insgesamt 594 Verunglückten einen neuen Höchststand. Dieser Anstieg war vor allem auf die Zunahme der verunglückten Pedelec Fahrenden von 74 auf 149 zurückzuführen.

Erfreulicherweise hat sich dieser Trend im Jahr 2023 nicht fortgesetzt. Die Zahl der verunglückten Rad- und Pedelec Fahrenden sank deutlich um 25,4 % auf insgesamt 443 und liegt damit noch unter dem Wert von 2019 mit 502 Verunglückten. Dies ist ausschließlich auf den Rückgang der verunglückten Rad Fahrenden zurückzuführen. Verunglückten im Jahr 2022 noch 445 Rad Fahrende, waren es im Jahr 2023 noch 283. Das sind 162 Verunglückte weniger. Das entspricht einem Rückgang von 36,4 %.

Ein anderes Bild zeigt sich bei den verunglückten Pedelec Fahrenden. Hier stieg die Zahl wieder leicht von 149 auf 160 Verunglückten an. Dies entspricht einer Zunahme um 11 Verunglückte oder 7,4 %.

Auffällig ist, dass sich unter den 11 Getöteten im Stadtgebiet Dortmund und Lünen vier Rad Fahrende befinden. Das Durchschnittsalter der tödlich verunglückten Rad Fahrenden lag bei 73,4 Jahren. Das zeigt, dass insbesondere ältere Verkehrsteilnehmende ein hohes Risiko haben bei Verkehrsunfällen tödlich oder schwer verletzt zu werden. Das Tragen eines Helms und die richtige Handhabung von Fahrrad und Pedelec können das Verletzungs- und Unfallrisiko verringern. In Kooperation mit dem ADFC und der Verkehrswacht Lünen bieten wir kostenlose Fahrrad- und Pedelec-Trainings in Dortmund und Lünen an.



Sicher mit dem Pedelec

Die Unterschiede zwischen einem Pedelec und einem Fahrrad sind größer als man denkt. Der wohl wichtigste Unterschied ist die deutlich höhere Beschleunigung und die Tatsache, dass mit einem Pedelec dauerhaft hohe Geschwindigkeiten gefahren werden können. Außerdem sind Pedelecs deutlich schwerer. Die hohe Geschwindigkeit und das Gewicht verlängern den Bremsweg. Unsicherheiten, die bereits beim Fahrradfahren bestehen, werden auf dem Pedelec häufig verstärkt. Deshalb sollten ver-

Themenschwerpunkte:

- Sicheres Auf- und Absteigen
- Anfahren
- Bremsen
- Balance üben
- Langsames fahren
- Kurven fahren
- Bordsteinkanten und Bahnübergänge
- Anfahren an einer Steigung



Fahrrad- und Pedelec Trainings



Pedelecs sind schwerer und beschleunigen schneller als Fahrräder. Wichtig, sich mit den Eigenschaften vertraut zu machen.

VII. Verkehrsmanagement

Mehr Staus als im Jahr 2023

Nach der Staubilanz des ADAC gab es 2023 wieder mehr Staus als im Vorjahr. Das Niveau vor der Corona-Pandemie 2019 wurde jedoch noch nicht überschritten. Es ist aber zu beobachten, dass mehr Menschen aus dem Homeoffice an ihre Arbeitsplätze zurückkehren.

Insgesamt zählte der ADAC 504.000 Staus und stockenden Verkehr. Die Gesamtlänge der Staus betrug 877.000 Kilometer, die Gesamtdauer der Staus 427.000 Stunden. Im Jahr 2022 waren es noch 333.000 (Vor-Corona-Niveau: 521.000).

Der erhoffte positive Effekt auf den Verkehr durch die Einführung des bundesweiten Deutschlandtickets hat sich nach Aussagen des ADAC nicht bestätigt. (Vgl. ADAC-Staubilanz 2023).

Zu den besonders belasteten Abschnitten gehört die BAB 1 zwischen Dortmund und Münster in beiden Fahrrichtungen. Wegen des Umbaus des Autobahnkreuzes Dortmund / Unna ist hier auch in den nächsten Jahren mit langen Staus zu rechnen.

Unfallauffällige Bereiche im Stadtgebiet und auf der Autobahn

An Baustellen muss vor allem in den Hauptverkehrszeiten mit Staus und stockendem Verkehr gerechnet werden. Leider ereignen sich an solchen Stellen auch häufig Unfälle am Stauende. Aber auch andere Ursachen, wie z.B. der Straßenzustand, können Verkehrsunfälle begünstigen. Um möglichst schnell auf Fehlentwicklungen reagieren zu können, wird das Verkehrsunfallgeschehen laufend statistisch erfasst, analysiert und ausgewertet.

Unfallauffällige Bereiche, sogenannte 1- und 3-Jahreshäufungsstellen, werden gemeinsam mit allen zuständigen Institutionen mit dem Ziel der Entschärfung begutachtet. Im Zuständigkeitsbereich des Polizeipräsidiums Dortmund konnten die nachfolgend aufgeführten unfallauffälligen Bereiche identifiziert werden.

Dortmund – 1-Jahresbetrachtung

- Münsterstr. - Rückertstr. - Gut-Heil-Str.
- Mallinckrodtstr. - Schützenstr.
- Rheinlanddamm - Wittekindstr.
- Provinzialstraße - AS BAB 40
- Brienstraße - Im Odemsloh
- Leopoldstraße - Münsterstraße - Mallinckrodtstraße
- Walther-Kohlmann-Straße - Flautweg
- Königshalt - Langenacker - BAB 42 Auffahrt R. Duisburg
- Carlo-Schmid - Allee - Heinz-Nixdorf-Str.
- Emscherallee - Königsheide
- Neuer Graben - Große Heimstraße
- Dorstfelder Allee - Emil-Figge-Str.
- Schüruferstr. - Auffahrt B236n FR Lünen
- Königsheide Nr. 220-278
- Hohenzollernstr. - Arndtstraße
- Kemminghauser Str. - Brechtener Straße - Alter Heideweg
- Rheinlanddamm FR Unna – Wittekindstr.
- Nortkirchenstr. - Konrad-Adenauer-Allee
- Wittekindstr. - Im Rabenloh
- Bayrische Str. - Lüdinghauser Str.

Lünen – 1-Jahresbetrachtung

- Kurler Straße - Preußenstraße
- Cappenberger Straße - Wehrenboldstraße – Laakstraße
- Dortmunder Straße – BAB 236

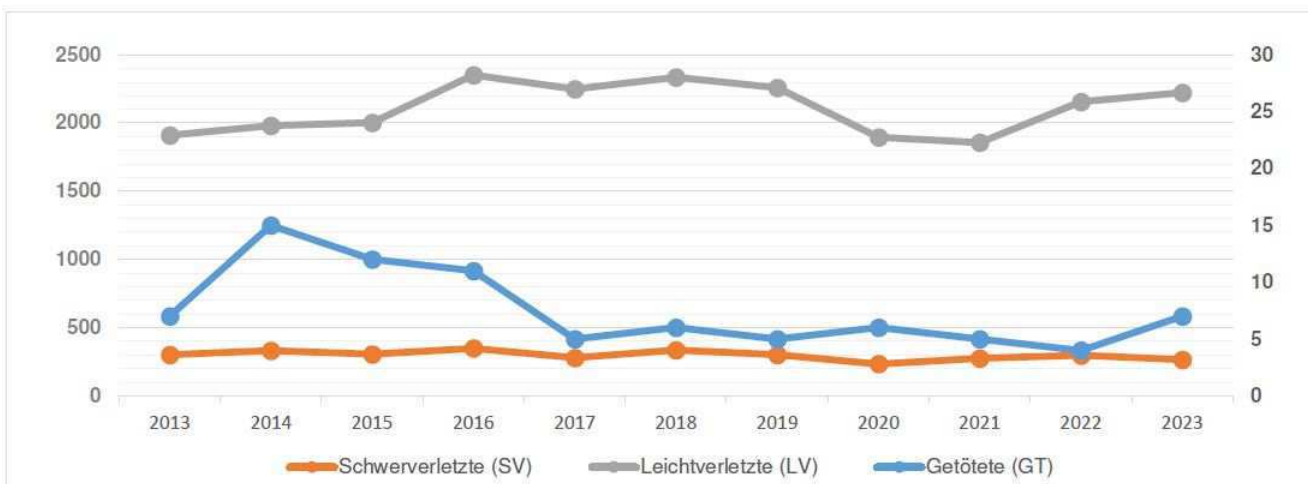
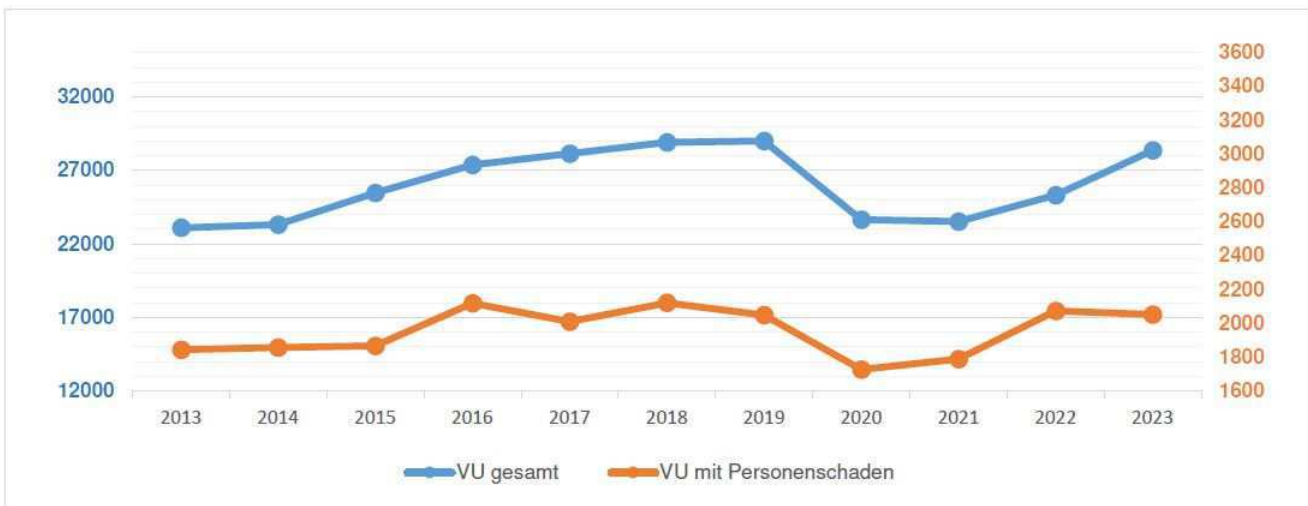
Autobahn – 1-Jahresbetrachtung

- BAB 1, km: 324 - 325
- BAB 40, km: 0,37 - 0,954
- BAB 40, km: 16,516 - 17,5
- BAB 43, km: 26,141 - 26,948
- BAB 326, Auf- und Abfahrt auf die BAB 1
- BAB 448, km: 5,498 - 6,513

Anlage 1 Langzeitentwicklung

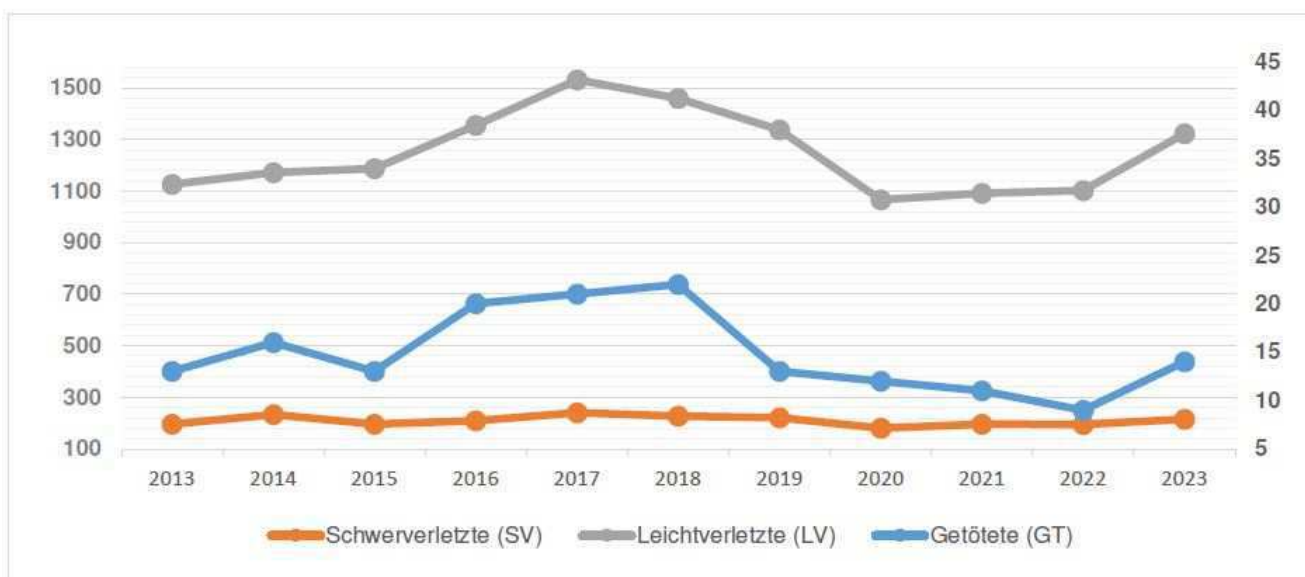
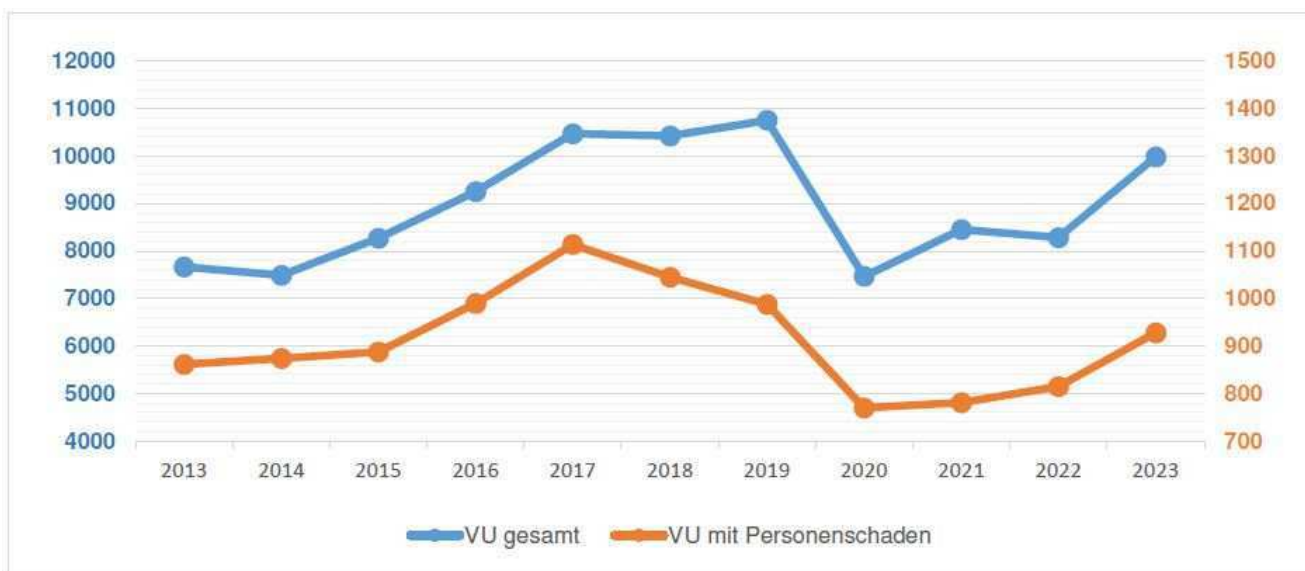
Dortmund (Dortmund und Lünen)

Jahr	Verkehrsunfälle		Verunglückte			
	gesamt	PSU	GT	SV	LV	gesamt
2013	23113	1844	7	302	1911	2220
2014	23325	1857	15	331	1980	2326
2015	25476	1867	12	305	2002	2319
2016	27371	2119	11	349	2352	2712
2017	28140	2010	5	280	2249	2534
2018	28903	2122	6	336	2335	2677
2019	29011	2049	5	302	2259	2566
2020	23649	1728	6	234	1897	2137
2021	23534	1789	5	276	1857	2138
2022	25315	2074	4	297	2157	2458
2023	28361	2053	7	265	2223	2495

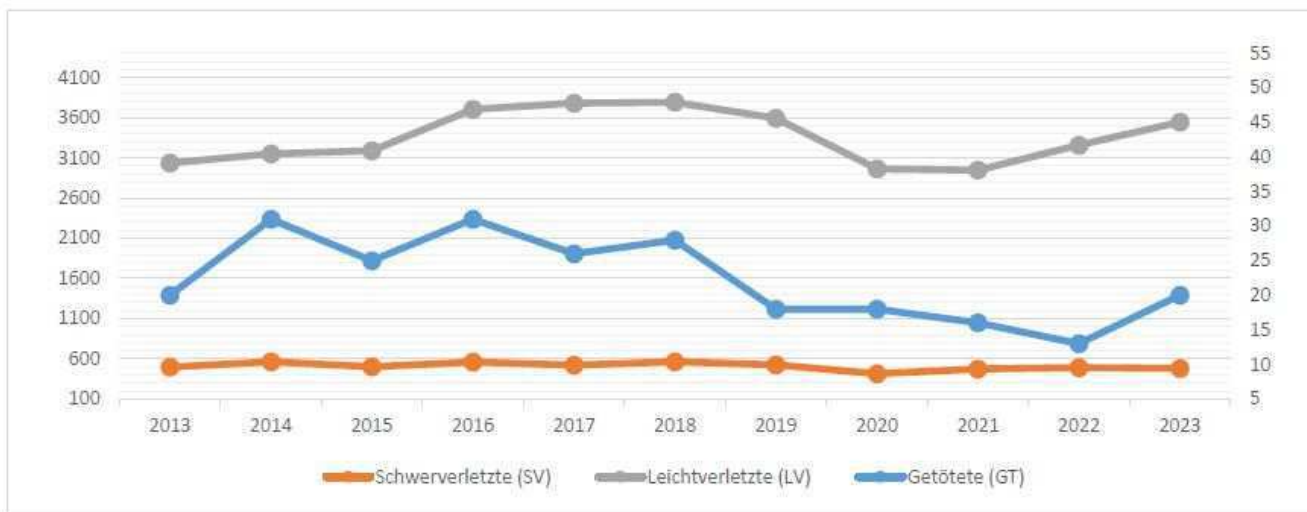
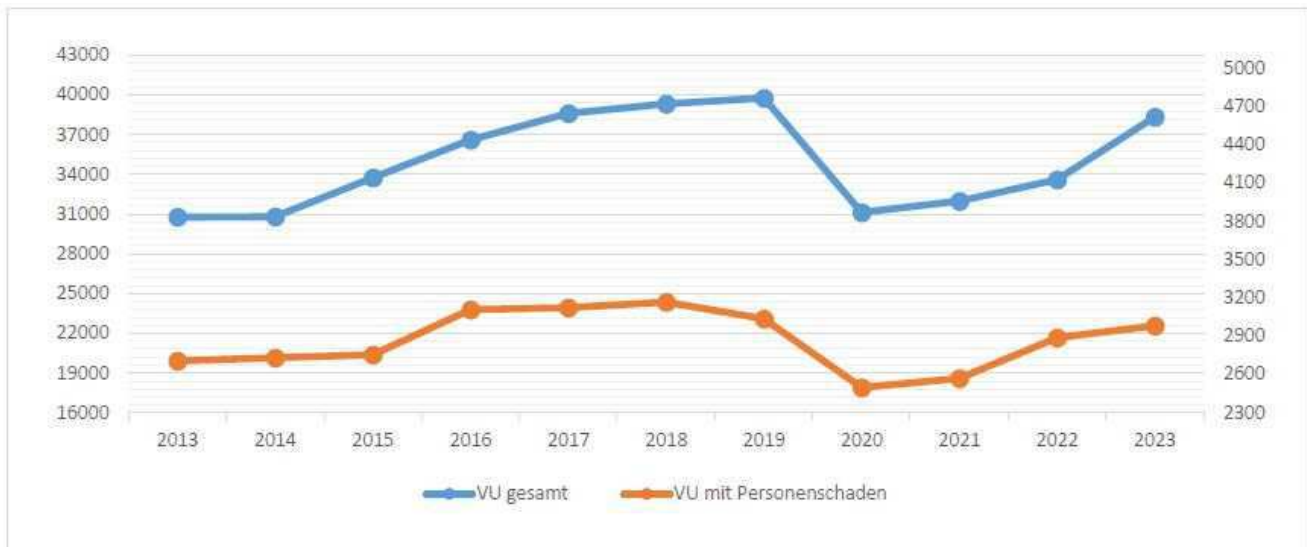


Autobahn

Jahr	Verkehrsunfälle		Verunglückte			
	gesamt	PSU	GT	SV	LV	gesamt
2013	7668	862	13	195	1125	1333
2014	7492	874	16	233	1171	1420
2015	8268	888	13	196	1187	1396
2016	9250	990	20	209	1354	1583
2017	10469	1114	21	240	1531	1792
2018	10423	1045	22	227	1458	1707
2019	10754	988	13	221	1336	1570
2020	7469	770	12	180	1066	1258
2021	8452	781	11	195	1091	1297
2022	8286	815	9	194	1102	1305
2023	9981	928	14	215	1322	1551



Stadt + Autobahn



Anlage 2 Strukturdaten

Grunddaten zur Stadt Dortmund

Bevölkerung	612.065
Fläche	280,71 km
Bevölkerungsdichte (Personen / km ²)	2.465,1
Länge des Straßennetzes	1950,5 km
davon BAB	45,1 km
Kraftfahrzeugbestand (Krafträder und Pkw)	322.222 ¹

Grunddaten zur Gemeinde Lünen

Bevölkerung	88.395
Fläche	59,39 km
Bevölkerungsdichte (Personen / km ²)	1.488
Länge des Straßennetzes	348,4 km
davon BAB	5,4 km
Kraftfahrzeugbestand (Krafträder und Pkw)	52.267 ²

Grunddaten zur Autobahnpolizei

PP Dortmund ist für folgende BAB zuständig:
BAB 1, 2, 4, 40, 42, 43, 44, 45, 46, 445, 448; weiterhin besteht eine Zuständigkeit auf autobahnähnlich ausgebauten Teilstrecken der B 1, B 54, B 54n, B 55, B 62, B 233, B 236n, B 326, L 562, L 663n, L 679, Ost/West-Tangente III a.

Gesamtlänge des Überwachungsbereichs auf der Autobahn und autobahnähnlichen Strecken im Regierungsbezirk Arnsberg	ca. 526,12 km
Anzahl der Autobahnwachen und Wachdienste	7
Rast- und Parkplätze	126
Tunnelanlagen	8
Anschlussstellen und Autobahnkreuze	131

¹ KBA mit Stand vom 01.01.2023, abgerufen am 29.02.2024

² KBA. mit Stand vom 01.01.2023, abgerufen am 29.02.2024

Anlage 3 Begriffsbestimmungen

Verkehrsunfall (VU)

Ein Verkehrsunfall ist jedes plötzliche und zumindest für einen Beteiligten ungewollte, mit dem öffentlichen Straßenverkehr und seinen typischen Gefahren ursächlich zusammenhängende Ereignis, bei dem Personen- oder Sachschaden entstanden ist. Zusammenstöße sind nicht erforderlich, es reicht die Kausalität im Handeln eines Verkehrsteilnehmenden mit dem Verkehrsunfall.

Die Unfallstatistik erfasst nach dem Straßenverkehrsunfallstatistikgesetz „Verkehrsunfälle, bei denen infolge des Fahrverkehrs auf öffentlichen Wegen oder Plätzen Personen getötet oder verletzt worden sind oder Sachschaden verursacht worden ist“.

Altersgruppen

Kinder	- 0 bis 14 Jahren
Jugendliche	- 15 bis 17 Jahren
junge Erwachsene	- 18 bis 24 Jahren
Erwachsene	- 25 bis 64 Jahren
Senioren	- von 65 Jahren und älter

Beteiligte

Beteiligt ist nach § 34 II StVO jede Person, deren Verhalten nach den Umständen zum Verkehrsunfall beigetragen haben kann. Dazu gehören alle zu Fuß Gehende und Fahrzeug Führende, die selbst oder deren Eigentum einen Schaden erlitten oder einen Schaden hervorgerufen haben. Mitfahrende die verunglückt sind gehören nicht zu den Unfallbeteiligten, sondern zu den Verunglückten.

Aktiv und passiv Beteiligte

Unmittelbar an einem Unfall beteiligt beispielweise als Fahrzeugführender. Mittelbar an einem Unfall beteiligt, beispielweise als Mitfahrende.

Verunglückte

Personen, die durch Unfälle getötet oder verletzt wurden. Mitfahrende werden als passiv Verunglückte bezeichnet.

- **Getötete:** Als getötet wird eine Person bezeichnet, die am Unfallort oder innerhalb von 30 Tagen nach dem Unfall an den Unfallfolgen stirbt.
- **Schwerverletzte:** Als schwer verletzt werden Personen bezeichnet, die bei einem Unfall so schwere körperliche Schäden erlitten haben, dass ein stationärer Krankenhausaufenthalt von mehr als 24 Stunden nötig ist.
- **Leichtverletzte:** Leicht verletzt ist eine Person die einen körperlichen Schaden erlitten hat, wenn kein stationärer Krankenhausaufenthalt nötig ist bzw. dieser kürzer als 24 Stunden ist.

Mitfahrende

Mitfahrende sind Fahrzeuginsassen oder Sozia.

Unfallursachen

Die Unfallursachen sind nach Einschätzung der Polizeikräfte bei der Fertigung des Unfalls einzutragen. Es wird dabei zwischen Fehlverhalten bei Personen (z.B. Geschwindigkeit) und allgemeinen Ursachen (z.B. Witterungsverhältnisse) unterschieden.

Hauptunfallursachen (HUU)

Hauptunfallursachen aus dem Erlass zur Verkehrssicherheitsarbeit der Polizei Nordrhein-Westfalen

- nicht angepasste Geschwindigkeit oder Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit
- Teilnahme am Straßenverkehr unter Einfluss von Alkohol und/oder Drogen
- Nichtbeachten der Vorfahrt oder des Vorranges
- Fehler beim Abbiegen
- ungenügender Sicherheitsabstand
- Fehler beim Überholen oder Fahrstreifenwechsel
- falsches Verhalten von und gegenüber zu Fuß Gehenden, Fahrrad Fahrenen sowie motorisierten Zweirad Fahrenen

Notizen

Impressum

Polizeipräsidium Dortmund
Direktion Verkehr
Markgrafenstraße 102
44139 Dortmund
Tel.: 0231/132 - 4001
dortmund.polizei.nrw

