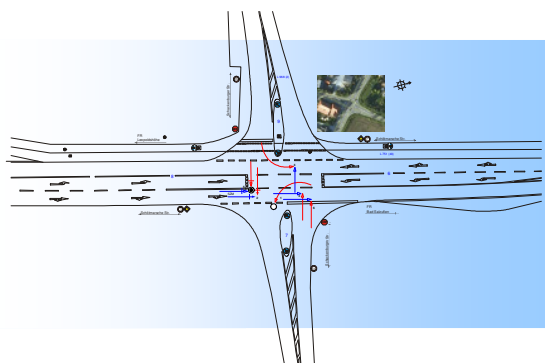


*Jahresbericht  
Verkehrsunfallentwicklung  
2014*



# Jahresbericht

## Inhaltsverzeichnis:

<b>Einleitung.....</b>	<b>S. 3</b>
<b>Unfallhäufungsstellen.....</b>	<b>S. 5</b>
<b>Verkehrssicherheitsarbeit und Unfallprävention.....</b>	<b>S. 6</b>
<b>Verkehrsunfallentwicklung in der Langzeitbetrachtung.....</b>	<b>S. 8</b>
<b>Verkehrsmess- Unfallzahlen.....</b>	<b>S. 12</b>
<b>Verkehrsunfallaufkommen.....</b>	<b>S. 13</b>
<b>Verkehrsunfallhäufigkeit.....</b>	<b>S. 14</b>
- im Vergleich zum Land und allen LR- Behörden NRW	
<b>Unfallfolgen.....</b>	<b>S. 15</b>
- im Vergleich zum Land und allen LR- Behörden NRW	
- nach Verkehrsteilnehmerart	
- Verunglückte Kinder, Jugendliche, junge Erwachsene und Senioren	
<b>Hauptunfallursachen im Jahresvergleich.....</b>	<b>S. 21</b>
<b>Verkehrsunfallhäufigkeit in lippischen Städten / Gemeinden</b>	<b>S. 22</b>
- Verkehrsunfälle insgesamt	
- Verunglückte im Kreisgebiet	
<b>Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort.....</b>	<b>S. 24</b>
- Fallzahlen und Aufklärungsquoten	
<b>Volkswirtschaftliche Unfallkosten.....</b>	<b>S. 25</b>

## **Verkehrsunfallbekämpfung durch die Polizei**

*Verkehrsunfälle sind keine zwangsläufigen und unabwendbaren Ereignisse des Straßenverkehrs. Sie sind vielmehr häufig die Folge einer Fehlerkette oder schwerer Einzelfehler sowie von Einzelgefahren, die oftmals gleichzeitig entstehen und sich dann potenzieren.*

*Die Unfallentwicklung kann theoretisch in dem Maße beeinflusst werden, wie es gelingt, die Ursachen solcher Fehler, Fehlerketten und Gefahren zu mindern oder sogar zu beseitigen.*

*Die Polizei setzt daher mit ihren Möglichkeiten im Rahmen des ihr zugeschriebenen gesetzlichen Auftrages zur Verkehrssicherheitsarbeit und -unfallbekämpfung in den folgenden Bereichen an:*

### **Verkehrsunfallprävention**

*Neben der Verkehrsüberwachung und der Mitwirkung bei der sicheren und umweltfreundlichen Gestaltung des Verkehrsraumes ist die Verkehrsunfallprävention ein Schwerpunkt der polizeilichen Verkehrssicherheitsarbeit. Hier konzentriert sich die Polizei auf die Tätigkeitsfelder, die polizeilichen Sachverstand erfordern und*

- *vermittelt theoretische Grundkenntnisse*
- *gibt praktische Verkehrshilfen und*
- *weckt die Einsicht und das Verständnis für die Notwendigkeit ständiger Regelbeachtung*

*bei den unterschiedlichen Zielgruppen, je nach Alter, Erfahrung, verkehrspraktischer Fähigkeit und sozialer Einstellung.*

*Die Mitwirkung der Polizei bei der Verkehrserziehung und –aufklärung ist unerlässlich. Sie bleibt darüber hinaus aber vorwiegend die Aufgabe von Eltern, Kindergärten, Schulen, Verkehrsbehörden, Vereinen sowie von öffentlichen und privaten Trägern der Verkehrssicherheitsarbeit, mit denen die Polizei eine systematische und kontinuierliche Zusammenarbeit anstrebt.*

### **Verkehrsüberwachung**

*Die Unfallprävention und die Minderung von Unfallfolgen sind das vorrangige Ziel der Verkehrsüberwachung. Kontrollen bezüglich der Einhaltung von Verhaltensregeln, der Eignung und Berechtigung von Verkehrsteilnehmern und die Zustandsüberprüfung von Verkehrsmitteln, deren Ausrüstung, Beladung, Besetzung und Zulassung, sowie die Beobachtung des Verkehrsraums sind die dabei eingesetzten Mittel. Damit Verkehrsüberwachung wirksam wird, ist neben der Akzeptanz von Verkehrsregeln vor allem die sichtbare polizeiliche Kontrolldichte wichtig. Sie erhöht das subjektive Entdeckungsrisiko*

und fördert so normgerechtes Verkehrsverhalten. Verkehrsteilnehmer, die sich unbewusst und automatisch dem "Verkehrsfluss anpassen", werden so an ihre Pflichten und Grenzen erinnert. Bei Verkehrsteilnehmern, die gesetzliche Regelungen bewusst missachten, weil sich ihr Verhalten an persönlichen Einschätzungen und Wertungen orientiert, werden auch repressive Maßnahmen getroffen, um eine nachhaltige Besserung zu erzielen. Dazu ist ein konsequentes polizeiliches Einschreiten erforderlich. Ein besonderes Augenmerk ist auf die Einhaltung von Geschwindigkeitsgrenzen, die Verfolgung von Alkohol- und Drogendelikten und die Nutzung vorgeschriebener Rückhaltesysteme zu richten, da hier bei der Nichtbeachtung ein besonders hohes Gefahrenpotential für die Maximierung von Unfallfolgen besteht.

Die Verkehrsüberwachung konzentriert sich darüber hinaus schwerpunktartig auf weitere Hauptunfallursachen sowie auf besonders gefährdete Teilnehmergruppen wie Kinder, junge Erwachsene und Senioren. Auch besondere Verkehrsarten, deren Betrieb sich gefährlich auswirken kann und im Schadensfall in der Regel schwerwiegende Unfallfolgen produziert, wie zum Beispiel Gefahrguttransporte, aber auch der allgemeine Personen- und Güterverkehr, werden intensiv überwacht, hier insbesondere die Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten.

Sofern besondere Verkehrsbeteiligungsarten auffällig werden, wie zum Beispiel Radfahrer, Fußgänger oder Kradfahrer, rücken auch sie verstärkt in den Fokus der polizeilichen Verkehrsüberwachung.

### **Schaffung eines verkehrsgerechten Straßenraumes - Unfallkommissionsarbeit**

Im Rahmen der örtlichen Verkehrsunfalluntersuchung analysiert die Polizei fortlaufend die Verkehrsunfallentwicklung, um mögliche unfallbegünstigende Faktoren im Verkehrsraum frühzeitig erkennen zu können. In Zusammenarbeit mit den Straßenverkehrs- und Straßenbaubehörden bildet sie die Unfallkommission.

Das Ergebnis der örtlichen Unfalluntersuchung dient den Straßenverkehrsbehörden für verkehrsregelnde und -lenkende Maßnahmen sowie für Maßnahmen der Verkehrsüberwachung, den Polizeibehörden für Maßnahmen der Verkehrsunfallprävention sowie der Verkehrsüberwachung und den Straßenbaubehörden für straßenbauliche Maßnahmen. Die drei Behörden arbeiten in der Unfallkommission eng zusammen und sind dabei an die gemeinsamen Beschlüsse gebunden und zur zeitnahen Umsetzung der beschlossenen Maßnahmen verpflichtet.

Im Jahre 2014 wurden bei 10 erkannten Unfallhäufungsstellen (Straßenpunkte, an denen sich 3 oder mehr Unfälle gleichen Unfalltyps ereigneten) weitergehende Voruntersuchungen durch die Polizei durchgeführt. Dabei wurde festgestellt, dass an diesen Stellen die ermittelte Unfallhäufung nicht nur auf menschliches Fehlverhalten zurückzuführen war, sondern auch durch die Eigenart der örtlichen Verhältnisse begünstigt wurde. Die nachfolgend genannten

Unfallhäufungsstellen sind den Straßenverkehrsbehörden und Straßenbaulastträgern mit entsprechenden Vorschlägen zur Verbesserung der baulichen Straßenanlage bzw. der örtlichen Verkehrsregelung als Basis für die weitere Beratung in der Unfallkommission gemeldet worden.

Bei der genaueren Analyse und Betrachtung dieser Stellen zeigte sich in der Vergangenheit in 2 Bereichen, dass dort im Zuge der täglichen Verkehrsabläufe zum Teil erhebliche Verkehrsverstöße wiederkehrend begangen wurden. Die festgestellten Verstöße korrespondierten auffällig mit den Unfallursachen des jeweiligen Unfalllagebildes dieser Örtlichkeiten. Dort war eindeutig, dass die Ursachen überwiegend in dem Fehlverhalten der Verkehrsteilnehmer zu suchen waren und nicht im Verkehrsraum. Diese Verstöße waren fast ausschließlich durch gezielte polizeiliche Überwachungsmaßnahmen festzustellen und zu ahnden was auch über einen Zeitraum von fast 2 Jahren bis 2014 erfolgte, mit ca. 400 Maßnahmen, ohne dass eine wesentliche Verbesserung der Unfallsituation eintraf und diese Stellen weiterhin Thema in der Unfallkommission blieben, mit dem Ergebnis, beide Knoten mit einer Lichtzeichensignalanlage zu regeln.

An einer Stelle ist die Maßnahme zwischenzeitlich umgesetzt, sie ist seit dem unauffällig und erscheint nicht mehr in der folgenden Tabelle.

Bei der Stelle unter Ziffer 9, steht die Maßnahme für 2015 vor der Umsetzung. Die Wirkung bleibt abzuwarten.

### **Unfallhäufungsstellen 2014**

1	203	Bad Salzuflen	Ostwestfalenstraße / BAB 2 - Hannover	L 712 n
2	62	Bad Salzuflen	Ostwestfalenstraße / BAB 2 Dortmund	L 712 n
3	205	Bad Salzuflen	Papenhauser Straße	L 967
4	12	Detmold	Hiddeser Straße / Plantagenweg	L 936
5	52	Detmold	Stoddartstraße	L 944
6	6	Horn-Bad Meinberg	B 1 / Ast zur B 239	B 1
7	170	Kalletal	Elend	B 238
8	126	Lage	Schötmarsche Straße / Soorenheider Straße	B 239
9	193	Leopoldshöhe	Schötmarsche Straße / Schackenburger Straße	L 751
10	204	Leopoldshöhe	B 66 (Detmolder Straße) / Gresten Straße	B 66

### Veranstaltungen zur Verkehrsaufklärung und Verkehrserziehung

Veranstaltungsort Zielgruppe	Thema	Veranstaltungen 2014
<b>Kindergarten</b>	Verkehrserziehung/ -aufklärung gesamt	<b>379</b>
	... davon durch BD Beamte	<b>293</b>
<b>Grundschule</b>	Verkehrserziehung/ -aufklärung gesamt	<b>992</b>
	... davon durch BD Beamte	<b>307</b>
<b>Sonderschule</b>	Verkehrserziehung/ -aufklärung gesamt	<b>108</b>
<b>Sekundarstufe I Haupt- Realschule, Gymnasium</b>	Verkehrserziehung/ -aufklärung gesamt	<b>38</b>
<b>Junge Fahrer Gymnasium, Berufsschule Firmen, Bildungswerk</b>	Verkehrssicherheitslehre	<b>36</b>
<b>Weitere Veranstaltungen Verkehrserziehung mit Erwachsenen</b>	Verkehrssicherheitslehre	<b>85</b>

## Teilnehmer Verkehrsaufklärung und Verkehrserziehung 2014

Thema	Veranstaltungsart	Teilnehmerzahl 2014
Verkehrserziehung/ -aufklärung	Elternabende	4479
	Jugendverkehrsschule	4858
	Radfahrprüfung	4273
	Schülerlotsenausbildung	67
	Senioren	353
	Verkehrspuppenspiel	2273



Im Berichtszeitraum wurden im Rahmen von insgesamt 1.638 durchgeführten Veranstaltungen 29.874 Teilnehmer erreicht.

Ein weiterer Baustein der Verkehrssicherheitsarbeit im Rahmen der Verkehrssicherheitskampagne der Polizei NRW ist das Projekt „**Crash Kurs NRW**“.

Crash Kurs NRW ist als aufwändiges und anspruchsvolles Projekt in der Kreispolizeibehörde Lippe als Instrument der Verkehrssicherheitsarbeit zwischenzeitlich fest verankert.

Crash Kurs NRW richtet sich insbesondere an junge Erwachsene zwischen 18 und 24 Jahren. In den Veranstaltungen wird den Teilnehmerinnen und Teilnehmern medienunterstützt, authentisch von Verkehrsunfällen, ihren Ursachen und Folgen erzählt. Hierbei treten Akteure auf, die an einem konkreten Beispiel von ihrer Erfahrung bzw. ihrem Erlebnis berichten und dabei regelmäßig nachhaltige und bewegende Eindrücke bei den Zuschauern erzeugen und hinterlassen.



*Die 9 Crash Kurs Veranstaltungen der Kreispolizeibehörde Lippe im Jahr 2014 wurden von weiteren 2.284 Teilnehmern besucht.*

*Damit haben mit Ablauf des Jahres 2014 in Lippe insgesamt 10.200 Teilnehmerinnen und Teilnehmer diese Veranstaltung besucht.*

## **Verkehrs- und Unfallentwicklung der letzten 20 Jahre im Kreis Lippe**

### **Verkehrsraum**

*Das Verkehrsnetz hat sich in seiner Länge und Ausdehnung kaum verändert. Seine strukturelle Qualität ist jedoch in weiten Bereichen erheblich verbessert worden. In Städten und Gemeinden wurden Fußgängerzonen und verkehrsberuhigte Bereiche geschaffen. Das Niveau der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten ist durch die flächendeckende Einrichtung von 30km/h-Zonen, in dafür geeigneten Bereichen, deutlich gemindert worden. Das Radwegeverkehrsnetz wurde ständig erweitert und strukturell verbessert, unter Berücksichtigung derzeitiger Regelwerke für Radverkehrsanlagen, einschließlich der Anpassungen an die aktuelle Rechtsprechung. Der Kreis Lippe hat durch diese Maßnahmen das Prädikat des fahrradfreundlichen Kreises durch die Aufnahme in die Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise erworben. Verkehrsgefahren im Bereich von Schulwegen wurden durch eine Vielzahl von Maßnahmen gemindert, u. a. durch die Anlage von Querungshilfen aber auch durch Öffentlichkeitsarbeit der Kreispolizeibehörde Lippe in Verbindung mit den zielgerichteten Maßnahmen und Veranstaltungen im Bereich der Verkehrsunfallprävention.*

*Bis zum Jahr 2014 wurden dabei zusammen mit anderen Kooperationspartnern die Schulwegpläne der Grundschulen aller lippischen Kommunen aktualisiert und neu aufgelegt. Sie stehen Jedermann als Druckwerk, sowie auch in elektronischen Medien zur Verfügung. Die Verantwortlichkeit für Neuauflagen liegt zukünftig bei den jeweiligen Kommunen in ihrer Eigenschaft als Schulträger.*



## **Verkehrsteilnehmer**

*Die Fähigkeit der Menschen zur sicheren Verkehrsteilnahme ist wesentlich besser geworden. So werden Kinder auf die selbständige Schulwegbegehung, im Kreis Lippe z. B. mit dem Projekt "Walking-Bus" und später zur Verkehrsteilnahme mit dem Fahrrad durch die Verkehrssicherheitsberater der lippischen Polizei im Rahmen der Radfahrausbildung intensiv vorbereitet.*

*Die Ausbildung für junge Kraftfahrer ist wesentlich umfangreicher und der Erwerb des Führerscheines schwieriger geworden.*

*Der Modellversuch "Begleitetes Fahren ab 17", der seit dem 28.09.2005 in NRW eingeführt wurde, ist aus Sicht der Verkehrs- und Unfallforscher eine geeignete Maßnahme zur Senkung des hohen Unfallrisikos dieser Zielgruppe. Durch den mäßigenden Einfluss einer geeigneten Begleitperson bietet sich die Chance, praktische Erfahrungen "unter Aufsicht" zu sammeln und zu erlernen, wie man sich umsichtig und verantwortungsvoll im Straßenverkehr bewegt. Seit Einführung des Modellversuches haben sich im Rahmen der statistischen Begleitung auch im Kreis Lippe keine Auffälligkeiten oder besondere Unfallgefahren in Verbindung mit dieser „Neuen Zielgruppe“ gezeigt.*

*Fahrer von Fahrzeugen, für die eine besondere Verkehrsgefahr besteht oder von denen besondere Gefahren ausgehen, z. B. Fahrzeuge zur Fahrgast- oder Gefahrgutbeförderung, unterliegen einer strengen Auswahl und sie werden spezieller ausgebildet. Berufskraftfahrer müssen sich zwischenzeitlich nach dem Berufskraftfahrer-Qualifikationsgesetz ständig weiterbilden, ansonsten werden entsprechende Fahrerlaubnisse nach Fristablauf nicht verlängert. Straßenverkehr kann nur dann gefahrlos funktionieren, wenn die Verhaltensregeln beachtet werden, was deren umfassende Kenntnis **bei allen** Verkehrsteilnehmern voraussetzt. Um dies zu fördern bietet die Kreispolizeibehörde Lippe unter anderem spezielle Seniorenseminare an. Sie richten sich an die aktiven Verkehrsteilnehmer dieser Zielgruppe zur Aktualisierung des theoretischen und Erfahrungswissens. Die Veranstaltungen stoßen auf ein großes Interesse, anfangs mit überörtlicher Medienresonanz, so dass die Nachfrage zwischenzeitlich die Angebotsmöglichkeiten übersteigt.*

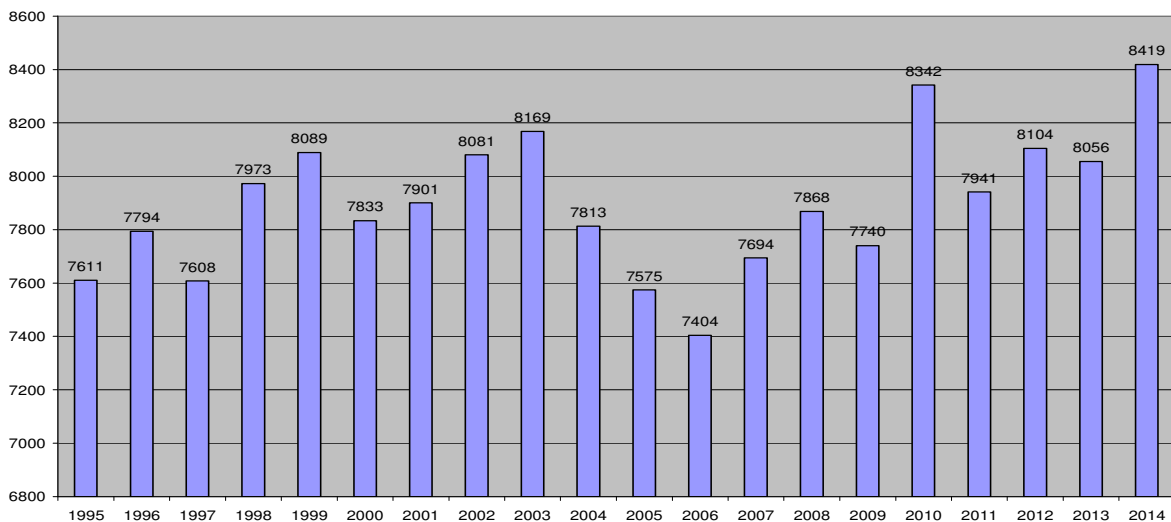
## **Verkehrsmittel**

*Auch wenn Schätzungen zufolge über 75 % aller Unfälle teilweise oder ganz auf menschliches Versagen zurückzuführen sind, so beruht Verkehrssicherheit nicht zuletzt auch auf Verbesserungen in der Fahrzeugtechnik. Zahlreiche Fortschritte bei der passiven wie der aktiven Sicherheit von Fahrzeugen haben wesentlich dazu beigetragen, die schwere der Unfallfolgen zu senken. Zu diesen Entwicklungen gehören verbesserte Bremssysteme mit*

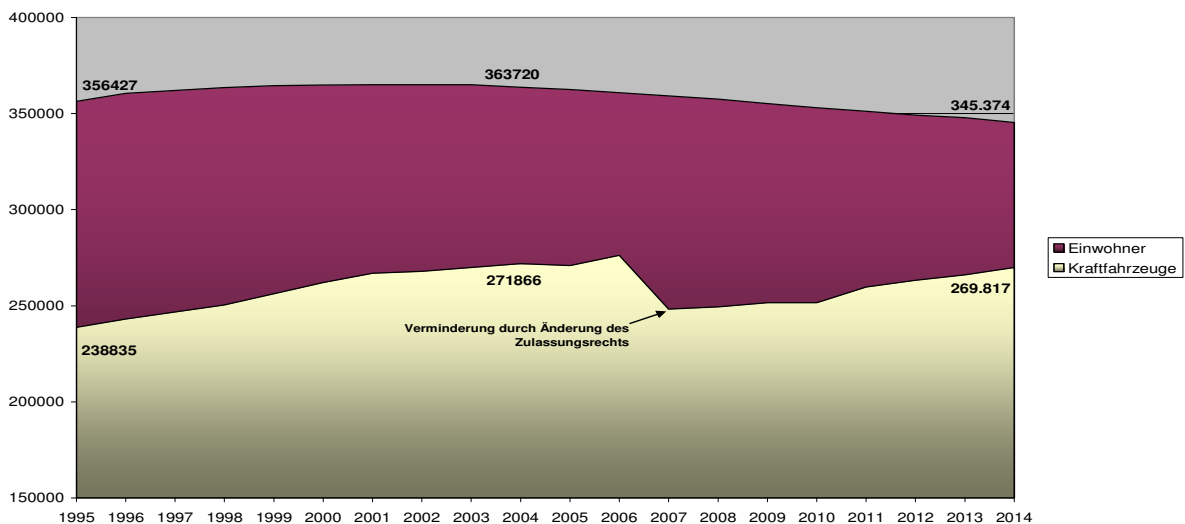
Antiblockiereinrichtung, elektronische Stabilitätsprogramme, Kurvenfahrlicht, Gurtstraffer, Airbagsysteme, Sicherheitsfahrplastzellen mit Aufprallenergie absorbierenden Karosseriekonstruktionen. Bei deren Formenentwicklung wurden auch Erkenntnisse aus der Verkehrsunfallforschung genutzt, um Verletzungsrisiken für Fußgänger und Zweiradfahrer zu minimieren. Im Lkw- und Nutzfahrzeugbereich kommen verbesserte Unterfahrschutz- und Siegelssysteme, Rückfahrkameras sowie "elektronische Abbiegeassistenten" zum Einsatz. Als weiterer Einflussfaktor der Verkehrsunfallentwicklung ist die Verkehrsmittelwahl nicht ganz unerheblich. Geändertes Freizeitverhalten, wirtschaftliche Erwägungen, eine auf Distanzreduzierung basierende Raum- und Siedlungsstruktur ermöglichen vermehrt zu Fuß zu gehen oder nicht motorisierte und neuerdings antriebsunterstützte Verkehrsmittel (Pedelecs) zu benutzen. Bislang erzwungene Wege werden entbehrlich. Günstige Anbindungen an den öffentlichen Personennahverkehr unterstützen diese Entwicklung.

## Entwicklung des Verkehrsunfallgeschehens der letzten 20 Jahre im Kreis Lippe

Verkehrsunfälle gesamt

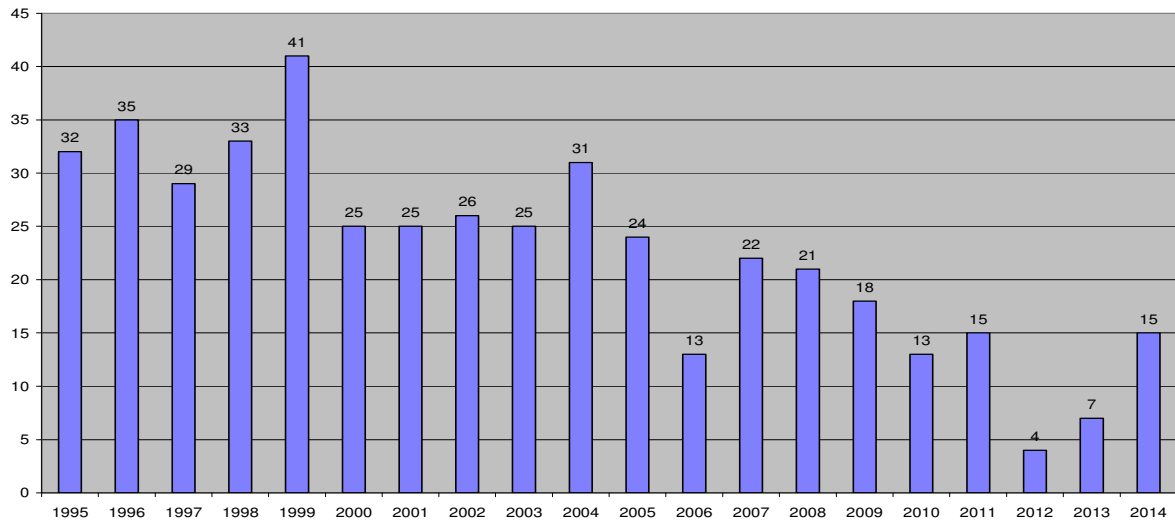


Strukturdaten - Einwohner und Kraftfahrzeugbestand

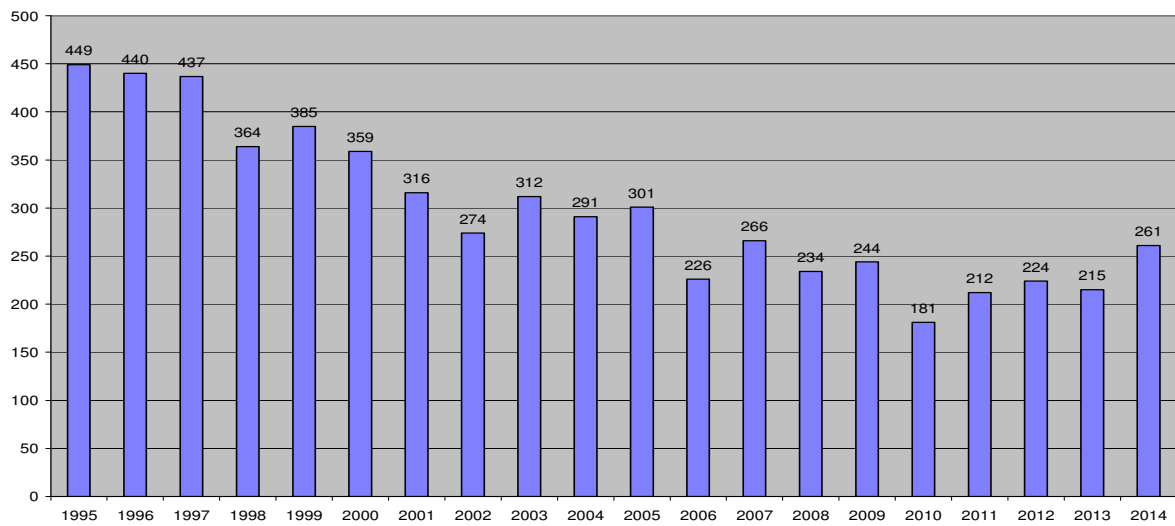


## Verkehrs- und Unfallentwicklung

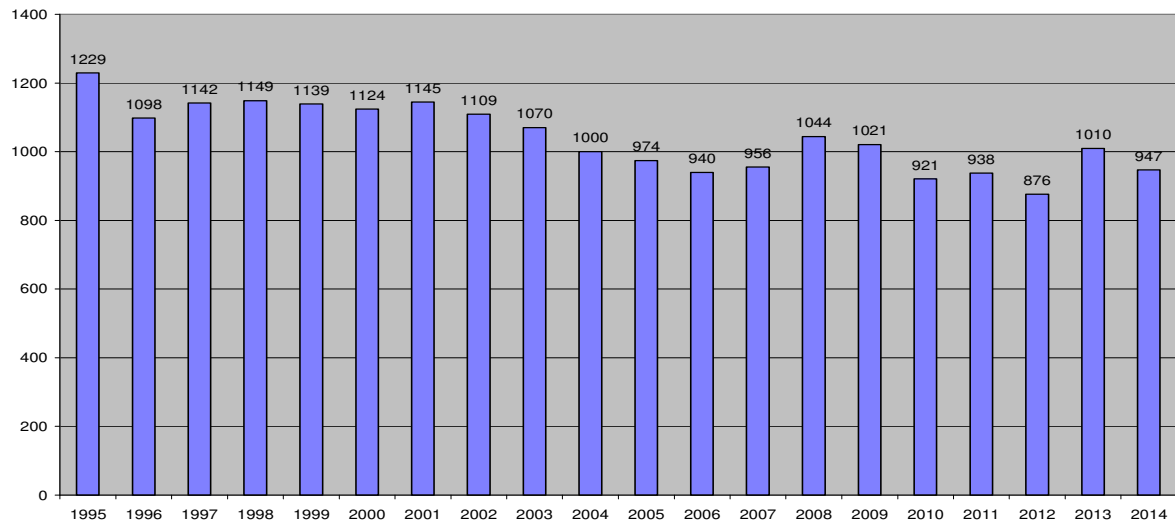
Getötete Personen



Schwerverletzte Personen



Leichtverletzte Personen



## Verkehrsmess- und Unfallzahlen

Die Unfallgefährdung im Straßenverkehr wird deutlich und messbar durch die Häufigkeitsziffer (HZ). Die Anzahl der Verkehrsunfälle oder der Verunglückten in einer bestimmten Region wird zu der Einwohnerzahl in Beziehung gesetzt und auf 100.000 Einwohner hochgerechnet. So können Bundesländer, Städte und Kommunen hinsichtlich ihres Gefährdungsgrades verglichen werden, wobei sich zwischenzeitlich auch demografische Entwicklungen bemerkbar machen.

Die Dateninhalte und die Daten einschließlich der Strukturdaten für die Berechnungsgrundlagen dieses Berichtes stammen aus unterschiedlichsten Quellen, wie sie zum Zeitpunkt der Berichtserstellung für das Jahr 2014 zur Verfügung standen. Veränderungen in diesen Quellen nach dem Stichtag der Berichtserstellung können hier aus technischen Gründen nicht mehr berücksichtigt werden.

### Erfasste Unfallzahlen

Alle Verkehrsunfälle der Kategorien

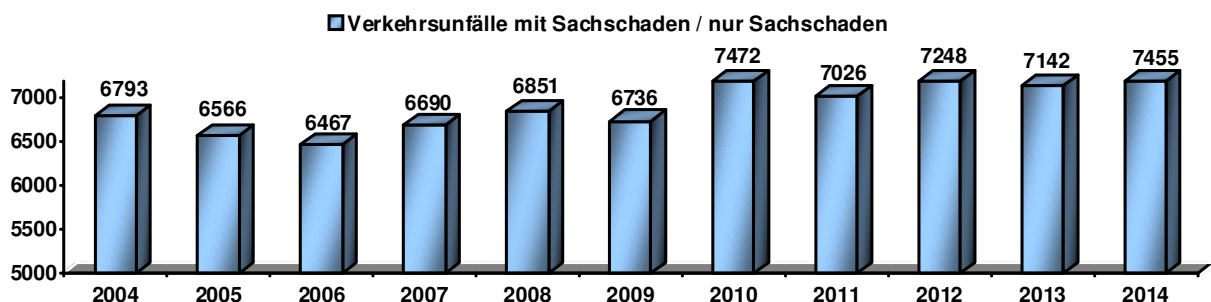
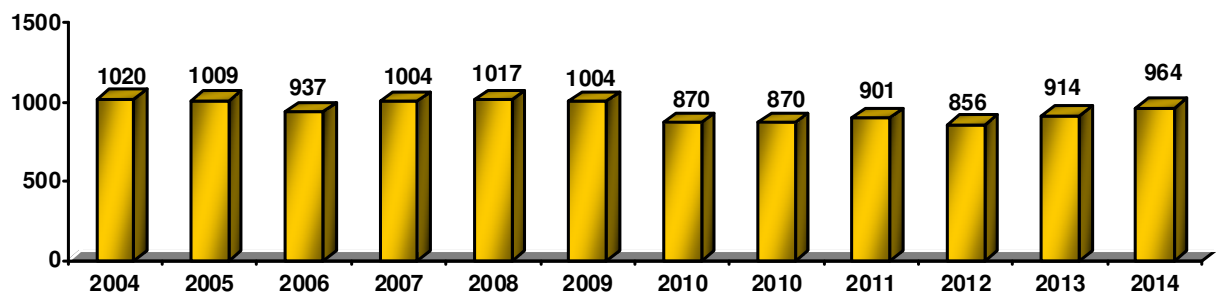
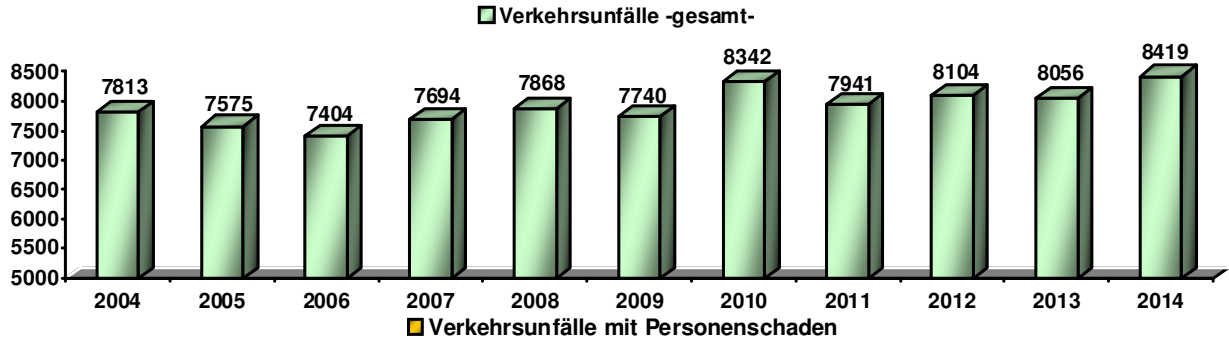
- 1 (Verkehrsunfälle mit Getöteten),
- 2 + 3 (Verkehrsunfälle mit Verletzten),
- 4 (Verkehrsunfälle mit schwerwiegendem Sachschaden) und
- 5 + 6 (Verkehrsunfälle mit sonstigem Sachschaden)

### Kreis Lippe in Zahlen / Strukturdaten

<b>Einwohnerzahlen</b> (Stand: 31.12.2013)	<b>345.374</b>
<b>Fläche</b> (Stand: 31.12.2011)	<b>1246,21 km<sup>2</sup></b>
<b>Krafffahrzeugbestand</b> (Stand: 31.12.2014)	<b>269.821</b>
- Personenkraftwagen	200.738
- Kraft-, Leichtkrafträder	16.946
- Nutzfahrzeuge (einschl. Anhänger)	<u>49.788</u>
- Gesamt (inkl. weiterer Kfz.- Arten)	<b>269.817</b>
<b>Straßennetz</b> (Stand: 01.01.2014)	
- Bundesautobahn (mit Auf- und Abfahrten)	15,8 km
- Bundesstraßen	172,7 km
- Landesstraßen	519,8 km
- Kreisstraßen	446,8 km
- Gemeindestraßen	ca. <u>3.007,6 km</u>
	ca. <b>4.162,7 km</b>

## Verkehrsunfallaufkommen

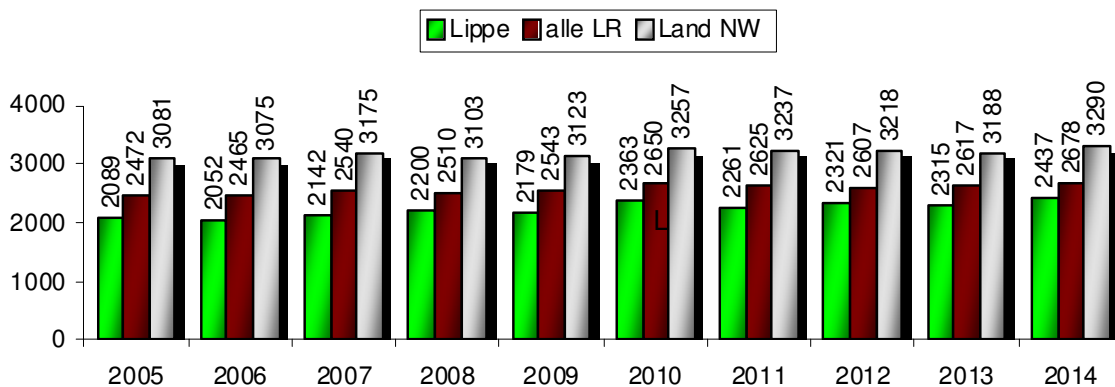
Verkehrsunfälle - Insgesamt -	2010	2011	2012	2013	2014	Veränderung z. Vorjahr in % (kumuliert)		
						LR Lippe	alle LR NW	Land NW
	8342	7941	8104	8056	8419	+ 4,51	+0,12	+0,80
davon								
Verkehrsunfälle mit Personenschaden	870	915	856	914	964	+ 5,47	+4,08	+4,69
davon								
Verkehrsunfälle mit Getöteten	13	14	4	7	14	+ 100,00	-1,34	+7,01
Verkehrsunfälle mit Verletzten	857	901	852	907	950	+ 4,74	+4,08	+4,74
davon								
Verkehrsunfälle mit Schwerverletzten	149	178	190	179	216	+ 20,67	+9,11	+8,95
Verkehrsunfälle mit Leichtverletzten	708	723	662	728	734	+ 0,82	+2,81	+3,66
davon								
Verkehrsunfälle mit Sachschaden	7472	7026	7248	7142	7455	+ 4,38	-0,39	+1,74
davon								
Verkehrsunfälle mit schwerem Sachschaden	343	270	307	309	174	- 43,68	+37,32	-33,96



## Verkehrsunfallhäufigkeitsziffer ( pro 100.000 )

Einwohnerzahl (Kreis Lippe)	2010	2011	2012	2013	2014	Veränderung z. Vorjahr in %	Fallzahl
	353.007	351.158	349.201	347.907	345.374		
Verkehrsunfälle –Insgesamt-							
Kreis Lippe	2.363	2.261	2.321	2.315	<b>2.437</b>	+ 5,26	8.419
LR NRW (29 Behörden)	2.650	2.625	2.607	2.617	<b>2.678</b>	+2,3	239.200
NRW	3.257	3.237	3.218	3.188	<b>3.290</b>	+ 3,19	578.210
Verkehrsunfälle mit Getöteten							
Kreis Lippe	3,7	4,3	1,1	2,0	<b>4,0</b>	+ 100,00	14
LR NRW (29 Behörden)	3,4	4,0	3,2	3,2	<b>3,3</b>	+ 3,13	297
NRW	2,9	3,5	2,9	2,5	<b>2,7</b>	+ 8,00	488
Verkehrsunfälle mit Verletzten (Kat. 1-3)							
Kreis Lippe	246	261	245	265,3	<b>279,1</b>	+5,2	964
LR NRW (29 Behörden)	295	320	307	295	<b>315</b>	+ 6,78	28.130
NRW	324	346	332	315	<b>340</b>	+ 7,93	59.905
Verkehrsunfälle mit Sachschaden							
Kreis Lippe	2.117	2.001	2.076	2.052	<b>2.158</b>	+ 5,16	7.455
LR NRW (29 Behörden)	2.245	2.286	2.300	2.321	<b>2.363</b>	+ 1,8	211.070
NRW	2.933	2.891	2.906	2.869	<b>2.949</b>	+ 2,78	518.305

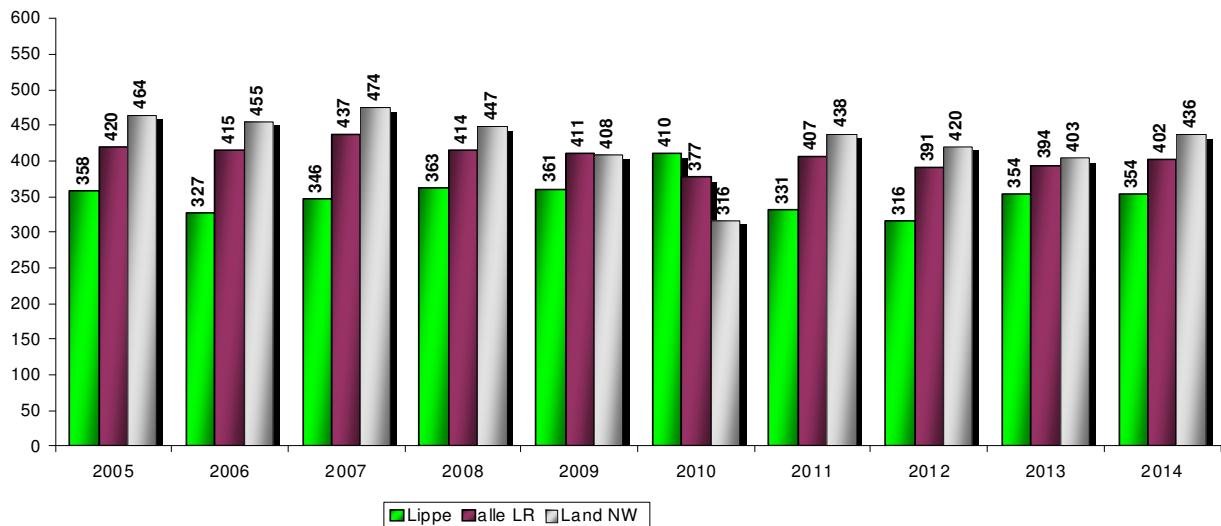
## Verkehrsunfallhäufigkeitsziffer (Verkehrsunfälle -gesamt-)



## Unfallfolgen

Anzahl der Verunglückten	2010	2011	2012	2013	2014	Veränderung z. Vorjahr in %	Häufigkeitsziffer
Kreis Lippe	1.115	1.165	1.104	1.232	1.223	- 0,73	354,1
LR NRW (29 Behörden)	34.534	27.272	35.590	34278	35.904	+4,74	402,0
NRW	73.305	78.154	75.067	72.070	76,643	+ 6,34	436,1
<i>Anzahl der Getöteten bei Verkehrsunfällen</i>							
Kreis Lippe	13	15	4	7	15	+ 114,28	4,3
LR NRW (29 Behörden)	329	385	300	310	310	0	3,47
NRW	547	619	524	472	509	+ 7,84	2,9
<i>Anzahl der Verletzten bei Verkehrsunfällen</i>							
Kreis Lippe	1.102	1.150	1.100	1.225	1.208	-1,38	349,7
LR NRW (29 Behörden)	34.205	36.787	35.290	33.743	35.594	+ 5,48	398,6
NRW	72.758	77.535	74.543	71.598	76134	+ 6,33	433,2
<i>davon Anzahl der Schwerverletzten bei Verkehrsunfällen</i>							
Kreis Lippe	181	212	224	215	261	+ 21,39	75,5
LR NRW (29 Behörden)	6.592	7.355	6.795	6.396	7074	+ 10,6	79,2
NRW	12.225	13.789	12.618	12.029	13.359	+ 11,05	76,0

## Verunglücktenhäufigkeitsziffer



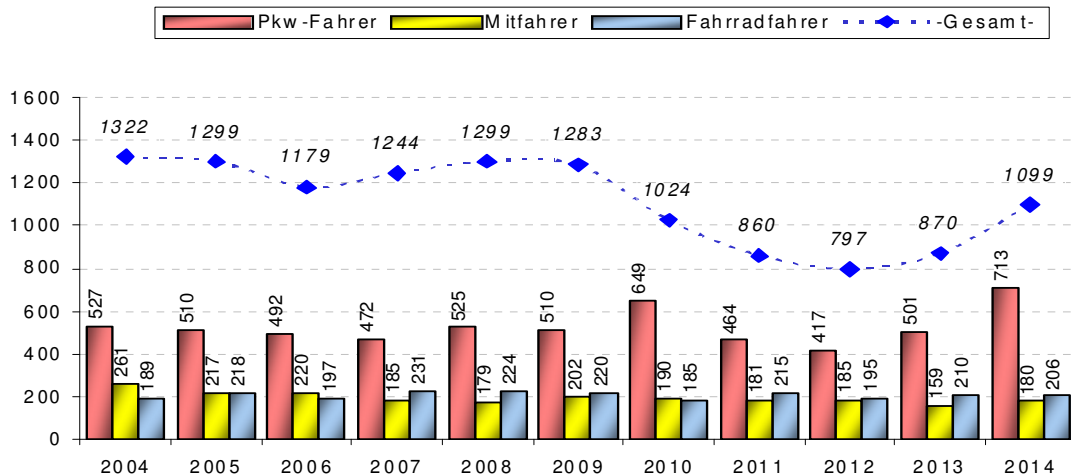
## Unfallfolgen nach Verkehrsteilnahmeart

Bei Verkehrsunfällen verunglückte ...	2010	2011	2012	2013	2014	Veränderung z. Vorjahr in %
PKW-Fahrer	649	464	417	501	713	+ 42,32
Mitfahrer	190	181	185	159	180	+ 13,21
Kradfahrer	86	89	85	69	102	+ 47,83
Moped- und KKR-Fahrer	41	50	37	28	30	+ 7,14
Mofafahrer	36	24	25	17	25	+ 47,06
Fahrradfahrer	185	215	196	210	206	- 1,90
Fußgänger	85	87	100	113	90	- 20,35
LKW-Fahrer	22	19	12	13	13	./.

Bei Verkehrsunfällen getötete ...	2010	2011	2012	2013	2014	Veränderung z. Vorjahr in %
PKW-Fahrer	2	7	2	2	10	+ 400,00
Mitfahrer	5	1	0	2	2	./.
Kradfahrer	4	4	0	0	1	+ 100,00
Moped- und KKR-Fahrer	0	0	0	0	1	+ 100,00
Mofafahrer	0	0	0	0	0	./.
Fahrradfahrer	0	2	1	0	0	./.
Fußgänger	1	1	0	3	1	- 66,67
LKW-Fahrer	1	0	0	0	0	./.

Bei Verkehrsunfällen verletzte ...	2010	2011	2012	2013	2014	Veränderung z. Vorjahr in %
PKW-Fahrer	642	457	415	499	703	+ 40,88
Mitfahrer	185	180	185	184	180	- 2,17
Kradfahrer	82	85	85	69	108	+ 56,52
Moped- und KKR-Fahrer	41	50	37	28	30	+ 7,14
Mofafahrer	36	24	25	17	25	+ 47,06
Fahrradfahrer	185	213	195	210	206	- 1,90
Fußgänger	84	86	100	110	90	- 18,18
LKW-Fahrer	21	19	12	13	14	+ 7,69

## Verunglückte Verkehrsteilnehmer nach Art der Verkehrsteilnahme

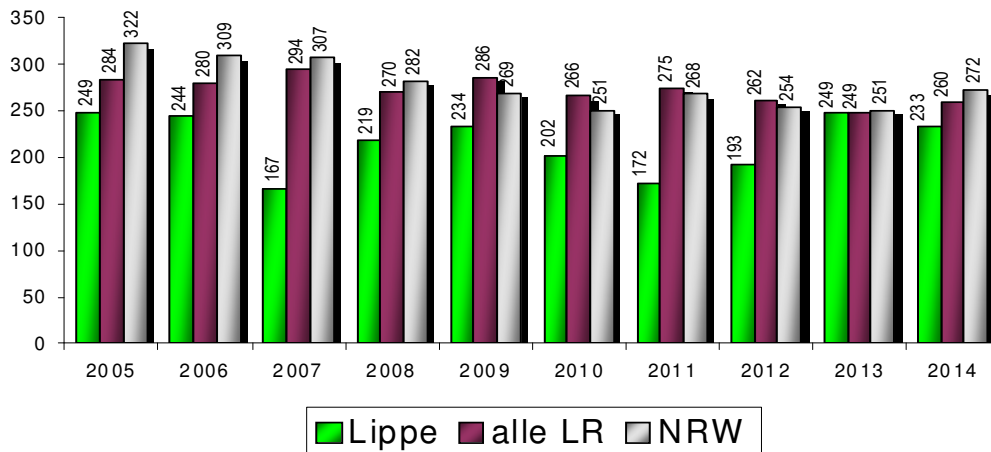
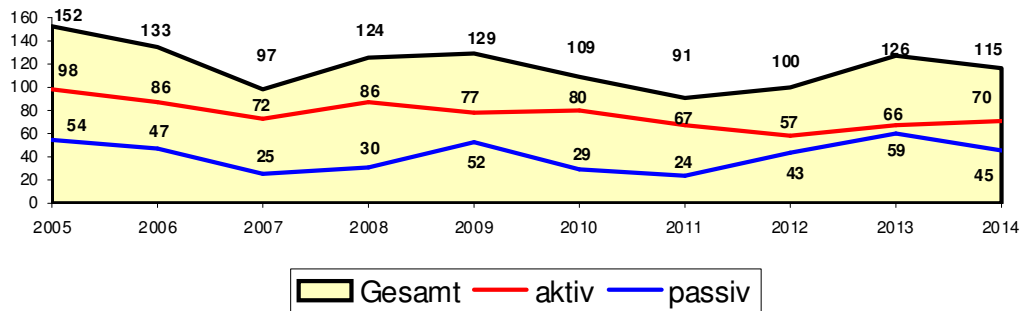




## Verunglückte Kinder ( alle Kinder unter 15 Jahre )

Insgesamt	2010	2011	2012	2013	2014	Veränderung z. Vorjahr in %	Häufigkeitsziffer
	109	91	100	126	115		
getötet	0	0	0	0	0	./.	./.
verletzt	109	91	100	126	115	- 8,73	233,4
davon Fußgänger							
getötet	0	0	0	0	0	./.	./.
verletzt	25	26	36	23	21	- 8,70	42,62
davon Radfahrer							
getötet	0	0	0	0	0	./.	./.
verletzt	52	49	30	34	47	+ 38,24	95,39
davon Mitfahrer							
getötet	0	0	0	0	0	./.	./.
verletzt	52	29	24	43	45	+ 4,65	91,33

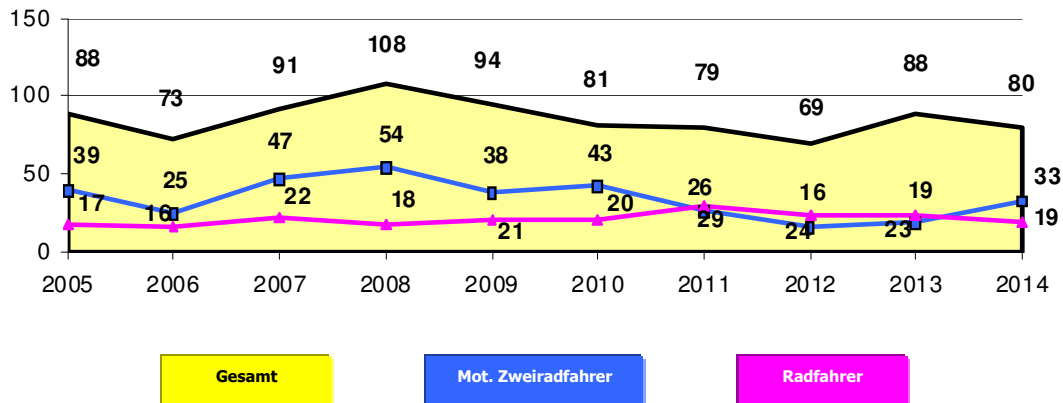
## Aktiv und passiv verunglückte Kinder / Gesamtzahl



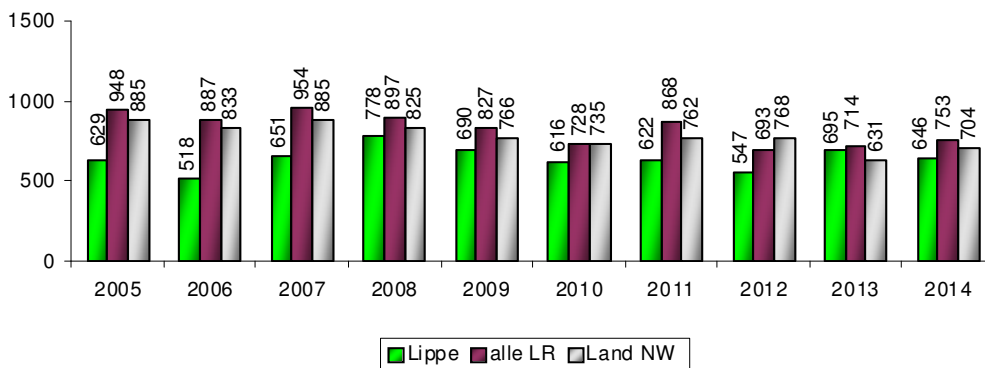
## Verunglückte Jugendliche ( 15 bis 17 Jahre )

Insgesamt	2010	2011	2012	2013	2014	Veränderung z. Vorjahr in %	Häufigkeitsziffer
	81	79	69	88	80		
getötet	1	0	0	0	0	./.	./.
verletzt	80	79	69	88	80	-3,41	646,3
<i>davon motorisierte Zweiräder</i>							
getötet	0	0	0	0	0	./.	./.
verletzt	43	26	16	19	33	+73,68	266,6
<i>davon Radfahrer</i>							
getötet	0	0	0	0	0	./.	./.
verletzt	12	21	15	23	19	-17,39	153,5
<i>davon Mitfahrer</i>							
getötet	1	0	0	0	0	./.	./.
verletzt	20	29	24	35	17	-51,43	137,3

## Verunglückte Jugendliche / Gesamtzahl / Beteiligung

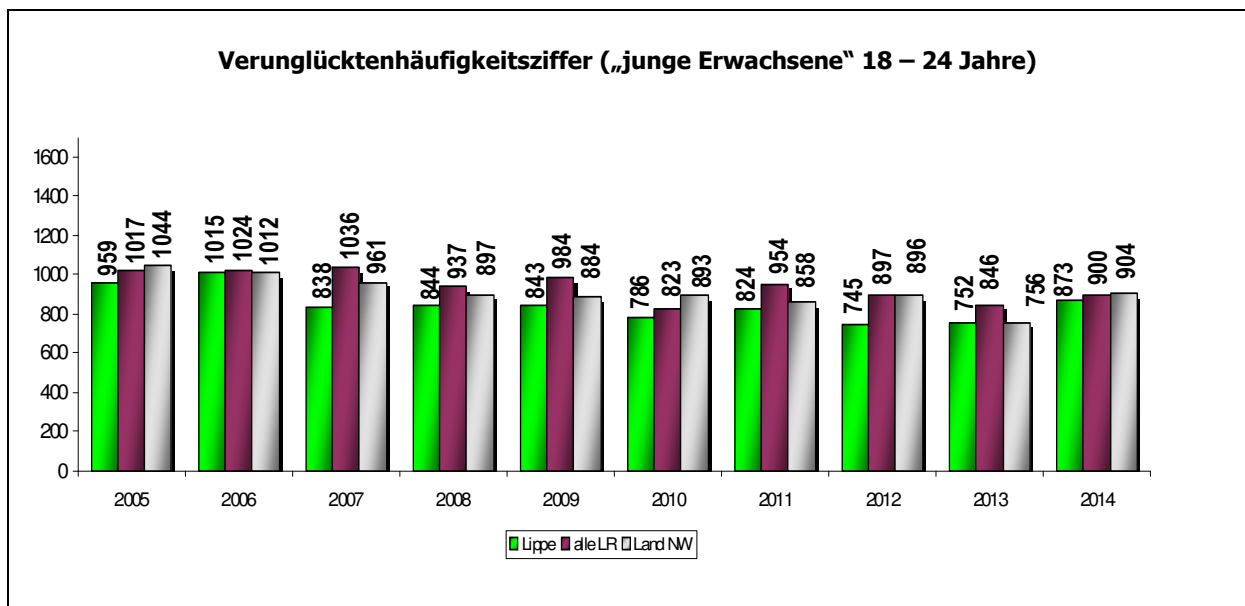
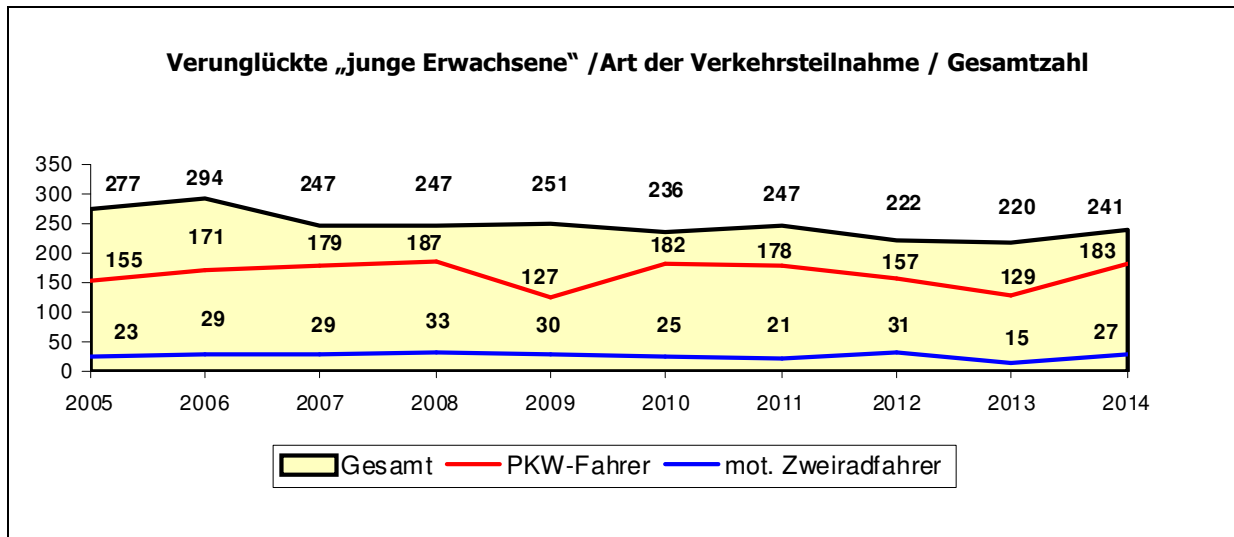


## Verunglücktenhäufigkeitsziffer (Jugendliche 15 bis 17 Jahre)



## Verunglückte Junge Erwachsene ( 18 bis 24 Jahre )

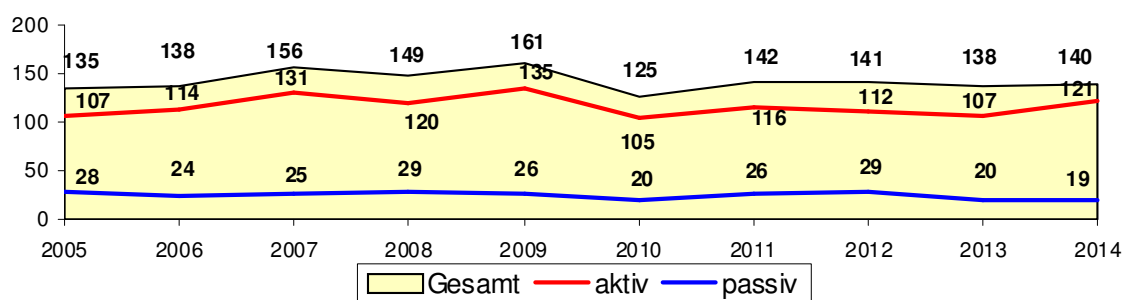
Insgesamt	2010	2011	2012	2013	2014	Veränderung z. Vorjahr in %	Häufigkeitsziffer
	236	247	222	220	241		
getötet	5	4	1	0	4	+ 400,00	14,5
verletzt	231	243	221	220	237	+ 7,73	858,6
davon PKW-Fahrer							
getötet	2	3	0	0	3	+ 300,00	10,8
verletzt	182	178	157	129	183	+ 41,86	663
davon motorisierte Zweiräder							
getötet	1	1	0	0	1	+ 100,00	3,6
verletzt	25	21	31	12	27	+ 125,00	97,8
davon Mitfahrer							
getötet	2	0	1	0	0	./.	./.
verletzt	46	46	46	49	40	- 18,37	144,9



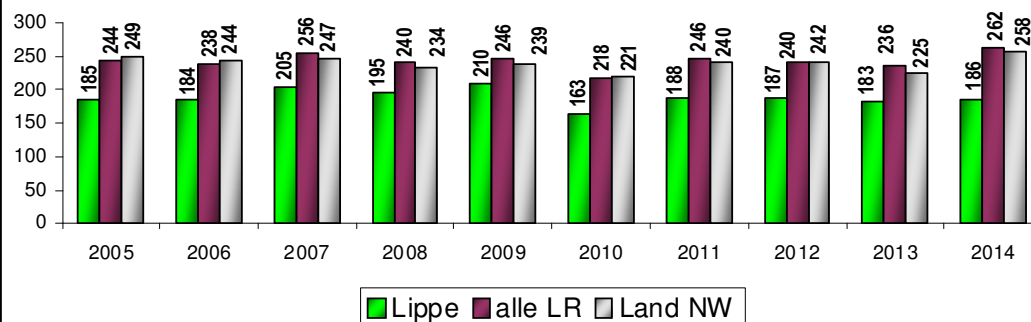
## Verunglückte Senioren ( 65 Jahre und älter )

Insgesamt	2010	2011	2012	2013	2014	Veränderung z. Vorjahr in %	Häufigkeitsziffer
	125	142	141	138	140		
getötet	5	2	2	6	2	- 66,67	2,7
verletzt	120	140	139	132	138	+4,55	183,5
<i>davon PKW-Fahrer</i>							
getötet	2	0	2	2	2	./.	2,7
verletzt	64	73	63	40	68	+ 70,00	90,4
<i>davon Fußgänger</i>							
getötet	1	1	0	3	0	- 300,00	./.
verletzt	21	23	25	24	20	-16,67	x
<i>davon Radfahrer</i>							
getötet	0	1	0	0	0	./.	./.
verletzt	25	32	20	38	33	- 13,16	43,9
<i>davon Mitfahrer</i>							
getötet	2	0	0	1	1	./.	1,3
verletzt	20	26	29	20	19	- 5,00	25,3

### Aktiv und passiv verunglückte Senioren / Gesamtzahl



### Verunglücktenhäufigkeitsziffer (Senioren 65 Jahre und älter)



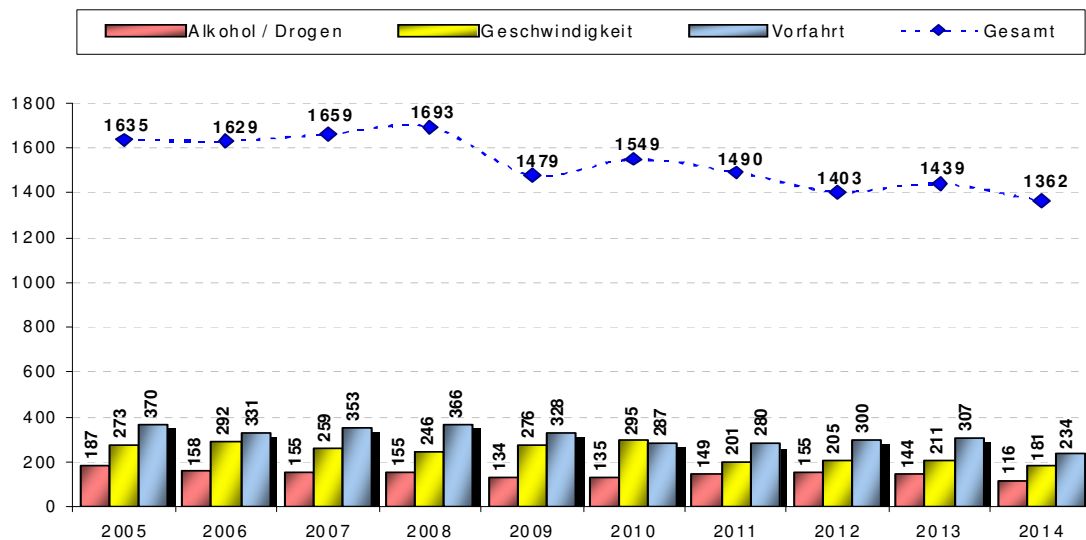
## Hauptunfallursachen

Alle Verkehrsunfälle (ohne Kategorie 5)	2010	2011	2012	2013	2014	Veränderung z. Vorjahr in %
Alkohol/Drogen	135	149	155	144	116	-19,44
Geschwindigkeit	295	201	205	211	181	-14,21
Abstand	178	169	171	151	164	+ 8,61
Überholen	54	76	73	61	66	+ 8,20
Vorfahrt	287	280	300	307	234	- 23,78
Abbiegen/Wenden	550	553	575	495	537	+ 8,48
Fehlverhalten ggü. Fußgängern	37	37	47	41	45	+ 9,76
Fehlverhalten v. Fußgängern	13	25	18	29	19	- 34,48

Verkehrsunfälle mit Personenschaden	2010	2011	2012	2013	2014	Veränderung z. Vorjahr in %
Alkohol/Drogen	39	59	60	57	38	- 33,33
Geschwindigkeit	173	127	124	136	137	+ 0,74
Abstand	98	101	89	89	99	+ 11,24
Überholen	25	41	32	34	35	+ 2,94
Vorfahrt	147	171	152	164	157	- 4,27
Abbiegen/Wenden	147	163	152	148	162	+ 9,46
Fehlverhalten ggü. Fußgängern	37	37	45	40	42	+ 5,00
Fehlverhalten v. Fußgängern	10	25	17	27	19	- 29,63

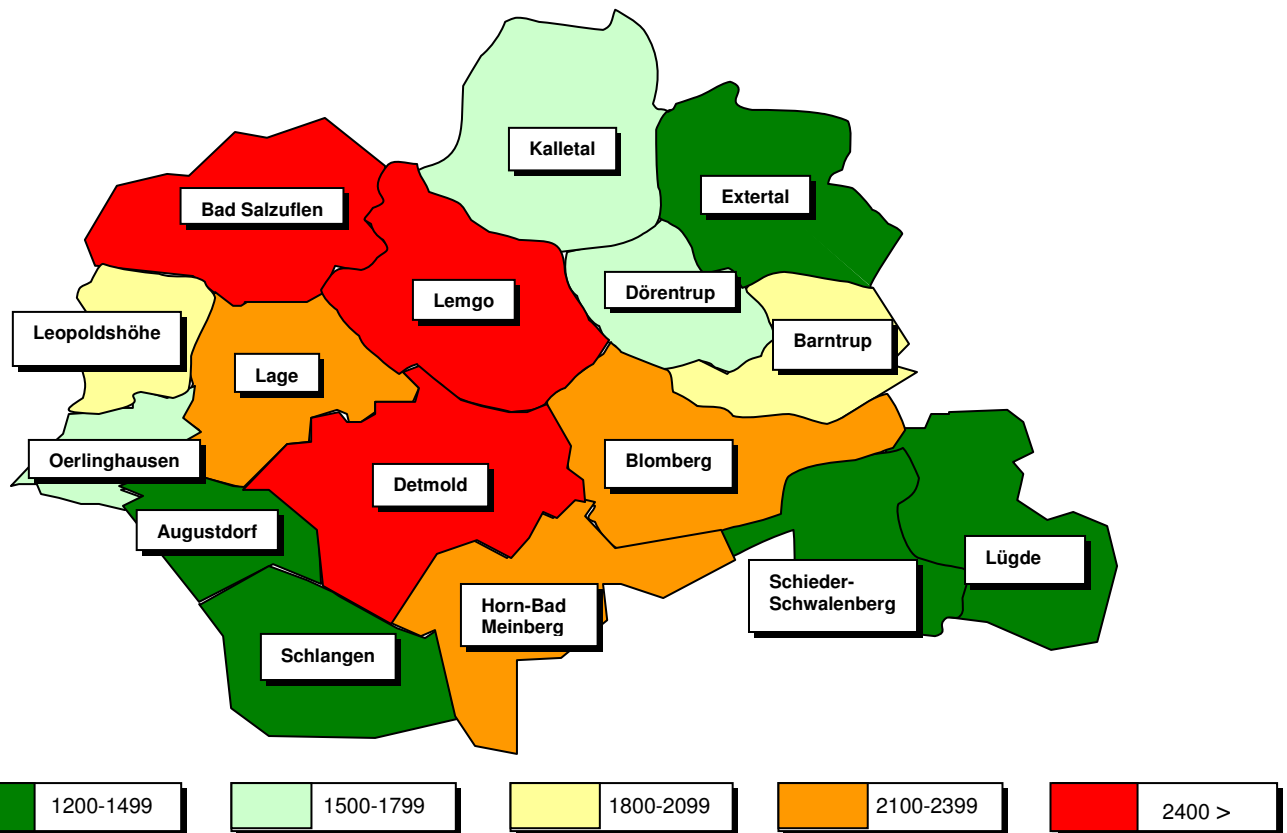
Verkehrsunfälle mit schw. Sachschaden	2010	2011	2012	2013	2014	Veränderung z. Vorjahr in %
Alkohol/Drogen	35	36	33	33	24	- 27,27
Geschwindigkeit	69	52	51	55	25	- 54,55
Abstand	2	11	8	9	6	- 33,33
Überholen	9	10	18	11	13	+ 18,18
Vorfahrt	116	96	126	121	62	- 48,76
Abbiegen/Wenden	73	47	62	58	19	- 67,24

## Verkehrsunfälle mit Hauptunfallursachen



## Verkehrsunfallhäufigkeit in lippischen Städten und Gemeinden

Städte und Gemeinden	Verkehrsunfälle - Insgesamt -	Einwohner	Fahrzeuge	Fläche in km2	Unfallhäufigkeit je 100.000 Einwohner
Augustdorf	134	9.493	6.804	42,18	1.411
Bad Salzuflen	1.537	53.675	40.029	100,05	2.863
Barntrup	182	8.725	7.201	59,46	2.085
Blomberg	378	15.859	13.314	99,10	2.383
Detmold	2.204	72.534	52.687	129,39	3.038
Dörentrup	129	7.999	7.050	49,79	1.612
Extertal	165	11.836	10.491	92,49	1.394
Horn-Bad Meinberg	373	17.485	13.285	90,15	2.133
Kalletal	219	14.166	12.500	112,42	1.545
Lage	749	34.892	26.932	76,04	2.146
Lemgo	1.069	41.041	30.737	100,85	2.604
Leopoldshöhe	337	16.134	13.499	36,93	2.088
Lügde	131	10.113	8.563	88,64	1.295
Oerlinghausen	268	16.519	12.644	32,69	1.622
Schieder-Schwalenberg	116	8.638	7.281	60,04	1.342
Schlangen	108	8.798	6.800	75,97	1.227
LR Lippe	8.419	345.374	269.817	1.246,21	2.437
alle LR NRW(29)	239.200	8.930.763			2.678
Land NRW	578.210	17.571.856			3.290



\*farbliche Darstellung auf Grundlage der Unfallhäufigkeitsziffern

## Verunglückte im Kreis Lippe \*

- Definition „Verunglückte“: Personen, die bei einem Verkehrsunfall verletzt oder getötet werden (In Klammern Vorjahreswerte)

**Verunglückte - Insgesamt - = 1.223 (1.232)**

**Verunglücktenhäufigkeitsziffer = 354 (354)**

**Verunglückte Kinder (bis 15 Jahre) = 115 (126)**

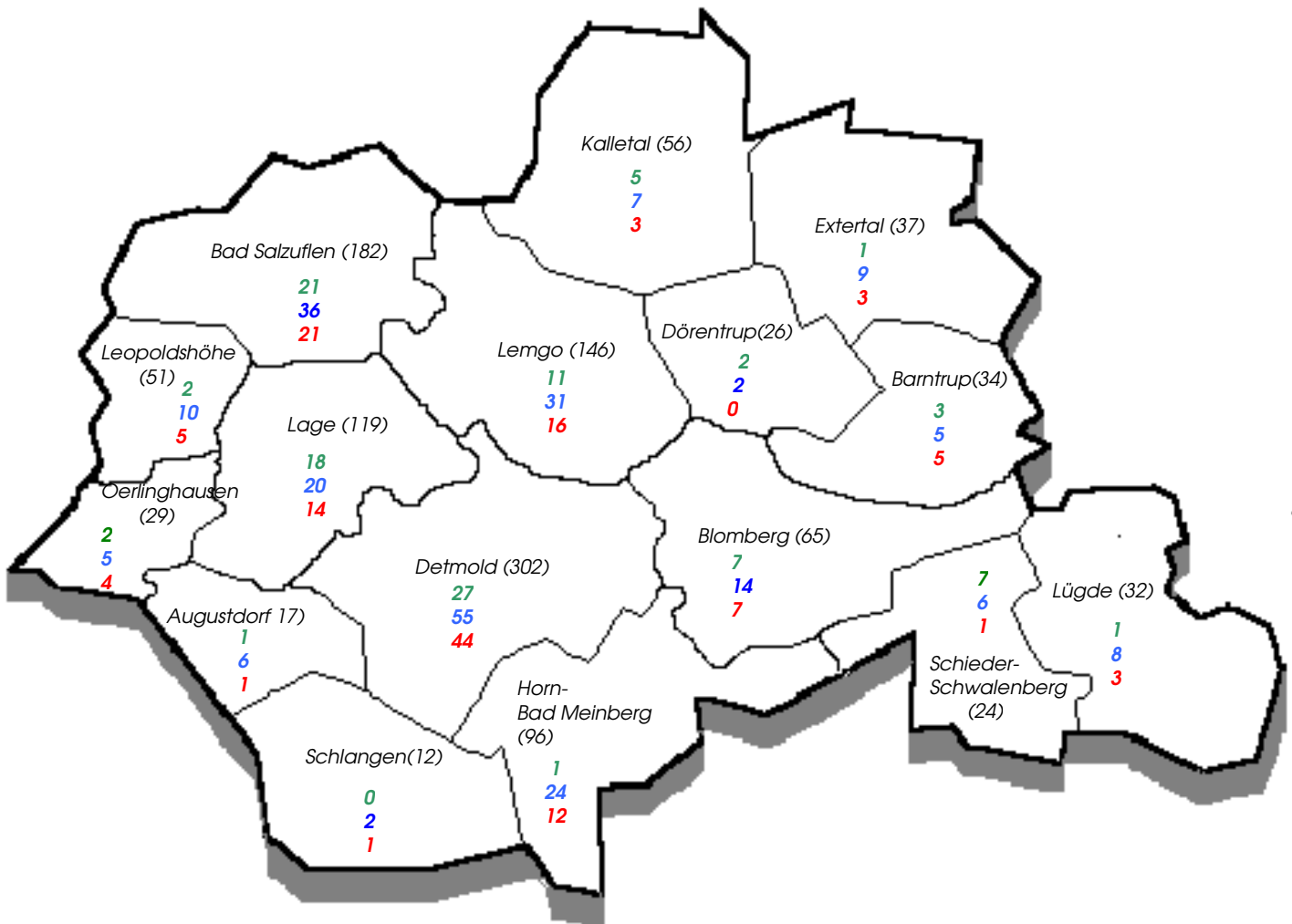
**Verunglücktenhäufigkeitsziffer = 233 (248)**

**Verunglückte „junge Erwachsene“ (18-24 Jahre) = 241 (220)**

**Verunglücktenhäufigkeitsziffer = 873 (752)**

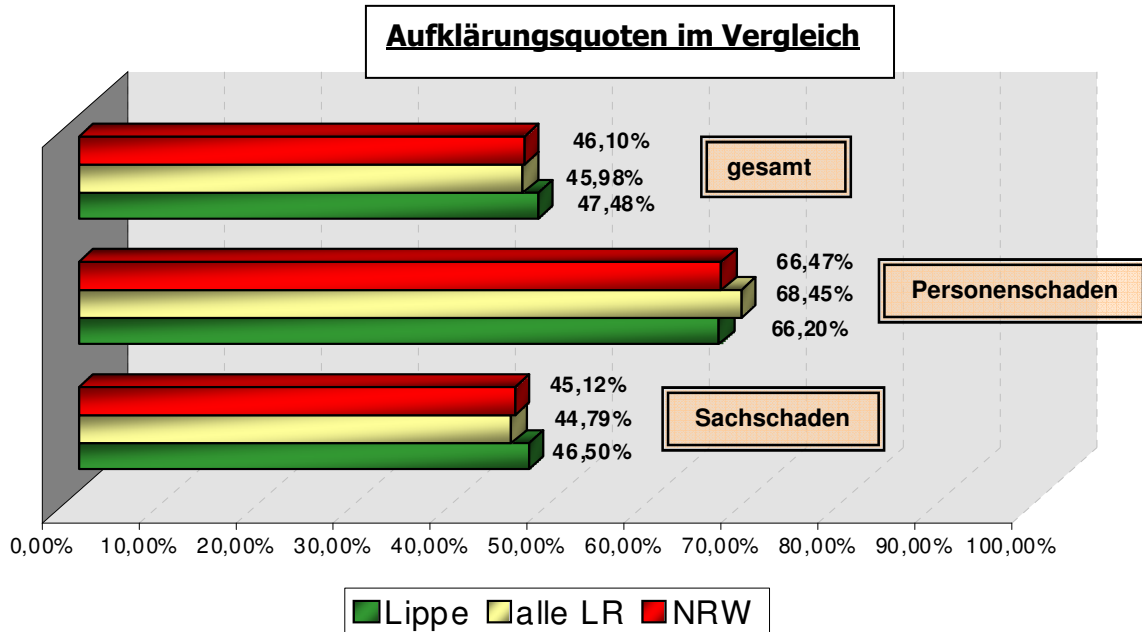
**Verunglückte Senioren (über 65 Jahre) = 140 (138)**

**Verunglücktenhäufigkeitsziffer = 186 (184)**



## Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort

Anteil der Verkehrsunfälle mit Unfallflucht (§ 142 StGB)	2010	2011	2012	2013	2014			
					Lippe	alle LR	NRW	
am Gesamtunfallaufkommen%	17,02	17,30	17,48	17,12	<b>16,98</b>	20,19	20,39	
registrierte Fälle (Kategorie 1 - 7)	1.420	1.373	1.417	1.379	<b>1.430</b>	48.313	117.946	
	davon Verkehrsunfälle mit ...							
	Getöteten (Kategorie 1)	0	0	0	0	<b>0</b>	7	10
	Personenschaden (Kategorie 1-3)	58	79	68	76	<b>71</b>	2.435	5.434
	nur Sachschaden (Kategorie 4, 6)	1.362	1.294	1.349	1.303	<b>1.359</b>	45.878	112.512
Aufklärungsquote	52,54	48,87	43,82	47,86	<b>47,48</b>	45,98	46,10	
	davon bei Verkehrsunfällen mit ...							
	Getöteten (Kategorie 1)		./.	./.	./.	./.	85,71	80,00
	Personenschaden (Kategorie 1-3)	75,86	72,15	63,24	64,47	<b>66,20</b>	68,45	66,47
	nur Sachschaden (Kategorie 4, 6)	51,54	47,45	42,85	46,89	<b>46,50</b>	44,79	45,12





### Volkswirtschaftliche Verkehrsunfallkosten\*

<b>Kosten für Personenschäden</b>			
Art des Personenschadens	Anzahl	Berechnungsgröße in €	Volkswirtschaftlicher Schaden

Getötete	15	x	1.161.892	<b>17.428.380</b>
Schwerverletzte	261	x	116.151	<b>30.315.411</b>
Leichtverletzte	947	x	4.829	<b>4.573.063</b>

<b>Kosten für Sachschäden</b>			
Art des Personenschadens	Anzahl	Berechnungsgröße in €	Volkswirtschaftlicher Schaden

bei VU mit Getöteten	14	x	43.096	<b>603.344</b>
bei VU mit Schwerverletzten	216	x	20.782	<b>4.488.912</b>
bei VU mit Leichtverletzten	734	x	13.959	<b>10.245.906</b>
bei VU mit schw. Sachschaden	174	x	20.808	<b>3.620.592</b>
bei VU mit allen übrigen Sachschäden	7.455	x	5.951	<b>44.364.705</b>

### Volkswirtschaftliche Gesamtkosten

**115.640.313**

\* Die Berechnungsform zur Ermittlung der volkswirtschaftlichen Unfallkosten wird von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) festgelegt (aktuellster Stand von 2012).

