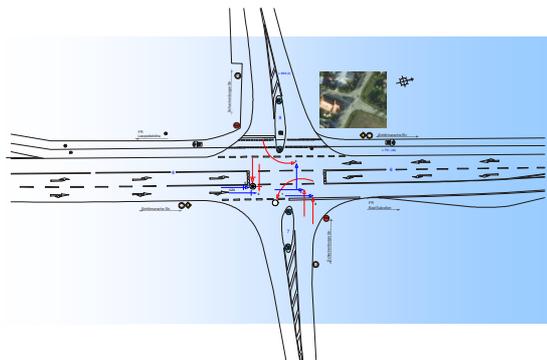




*Jahresbericht
Verkehrsunfallentwicklung
2015*



Inhaltsverzeichnis:

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

Datenquellen:

FISPol NRW mit Datenbestand vom 25.01.2016

EUSka mit Datenbestand zum Jahresabschluss 31. 12.2015

Straßenverkehrsamt des Kreises Lippe mit Datenbestand vom 31. 12.2015

BAST mit dem aktuellsten Datenbestand aus 2012

IT NRW für die Strukturdaten mit Stand vom 31. 12.2014 und 01.01.2015

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 normengerechtes 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. Dazu gehört auch die Nutzung von Mobiltelefonen durch Fahrzeugführer während der aktiven Verkehrsteilnahme. Wer bei Tempo 50 den Blick für zwei Sekunden von der Straße abwendet, um zum Beispiel auf das Display zu schauen, fährt knapp 30 Meter im Blindflug.

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 2015 wurden bei 8 (Vorjahr 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.

Die Beschlüsse der Unfallkommission zu den Unfallhäufungsstellen des Vorjahres wurden zwischenzeitlich alle umgesetzt. Die Stellen, mit Ausnahme der Nr. 52 - Stoddartstraße, sind nicht wieder auffällig geworden. Neben einer detaillierteren Analyse und Betrachtung dieser Stelle, stehen die Untersuchungsergebnisse einer vereinbarten Griffigkeitsmessung noch aus. Danach wird im Rahmen der Unfallkommission das weitere Vorgehen beschlossen. Der Folgeprozess bleibt abzuwarten

Unfallhäufungsstellen 2015

	Nr.	Gemeinde	Straßenbezeichnung	
1	33	Bad Salzuflen	Am Zubringer / Lockhauser Straße	B 239
2	151	Bad Salzuflen	Beetstraße / Walhallastraße / Wasserfuhr	L 535
3	207	Barntrup	Grießemer Straße	B 1
4	2	Detmold	Lagesche Straße / Nordstraße / Klingenbergstraße	B 239
5	52	Detmold	Stoddartstraße	L 944
6	101	Kalletal	Dalbke	B 238
7	24	Kalletal	Niedermühle	B 514
8	208	Kalletal	Waterloo	B 238

Verkehrsunfallprävention und Opferschutz

Im Rahmen der Verkehrsunfallprävention als ein wesentlicher Bestandteil der polizeilichen Verkehrssicherheitsarbeit werden jährlich wiederkehrend eine Vielzahl von Veranstaltungen durch die Verkehrssicherheitsberater der Direktion Verkehr durchgeführt. Unterstützt werden sie dabei zum Teil durch die örtlichen Bezirksdienstbeamten.

Ein speziell für den Opferschutz ausgebildeter Verkehrssicherheitsberater trifft Maßnahmen im Rahmen eines Aufgabenkataloges für den Verkehrsunfallopferschutz.

Veranstaltungen zur Verkehrsaufklärung, -erziehung und Verkehrsunfallopferschutz

Veranstaltungsort / Zielgruppe	Thema	Veranstaltungen 2015
Kindergarten	Verkehrserziehung/ -aufklärung gesamt	339
	... davon durch BD Beamte	267
Grundschule	Verkehrserziehung/ -aufklärung gesamt	582
	... davon durch BD Beamte	139
Sonderschule	Verkehrserziehung/ -aufklärung gesamt	28
Sekundarstufe Haupt- Realschule, Gymnasium	Verkehrserziehung/ -aufklärung gesamt	53
Junge Fahrer Gymnasium, Berufsschule Firmen, Bildungswerk	Verkehrssicherheitslehre	9
Weitere Veranstaltungen Verkehrserziehung mit Erwachsenen	Verkehrssicherheitslehre	106
Verkehrsunfallopferschutz	Anzahl der Anlässe für eine Maßnahme zum Verkehrsunfallopferschutz	133

Teilnehmer Verkehrsaufklärung und Verkehrserziehung 2015

Thema	Veranstaltungsart	Teilnehmerzahl 2015
Verkehrserziehung/ -aufklärung	Elternabende	2441
	Jugendverkehrsschule	3384
	Radfahrprüfung	3432
	Schülerlotsenausbildung	26
	Senioren	218
	Verkehrspuppenspiel	1676
	Sonstige	15648



Im Berichtszeitraum wurden im Rahmen von insgesamt 1.117 durchgeführten Veranstaltungen 26.825 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 6 Crash Kurs Veranstaltungen der Kreispolizeibehörde Lippe im Jahr 2015 wurden von weiteren 1.732 Teilnehmern besucht.

Damit haben mit Ablauf des Jahres 2015 in Lippe insgesamt 11.932 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 in Bezug auf die Benutzungspflichtigkeit. 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.

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 am 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 mäßigen 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

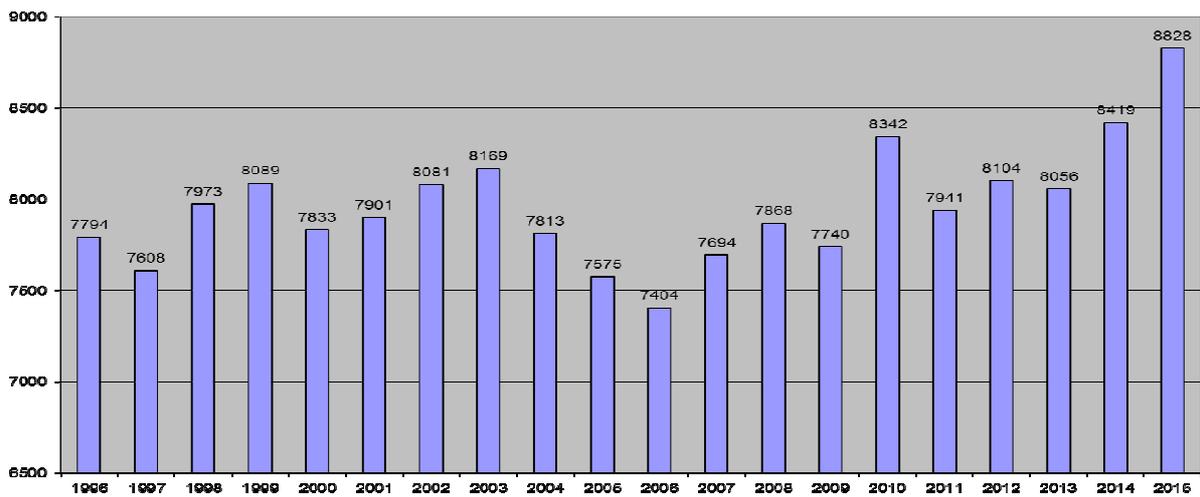
Auch wenn Schätzungen zufolge über 75 % aller Unfälle teilweise oder ganz auf menschliches Versagen zurückzuführen sind, so beruht Verkehrssicherheit nicht zuletzt auch auf Verbesserungen in der Fahrzeugtechnik. Zahlreiche Fortschritte bei der passiven wie der aktiven Sicherheit von Fahrzeugen haben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

Karosseriekonstruktionen, um nur einige Beispiele zu nennen. 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.

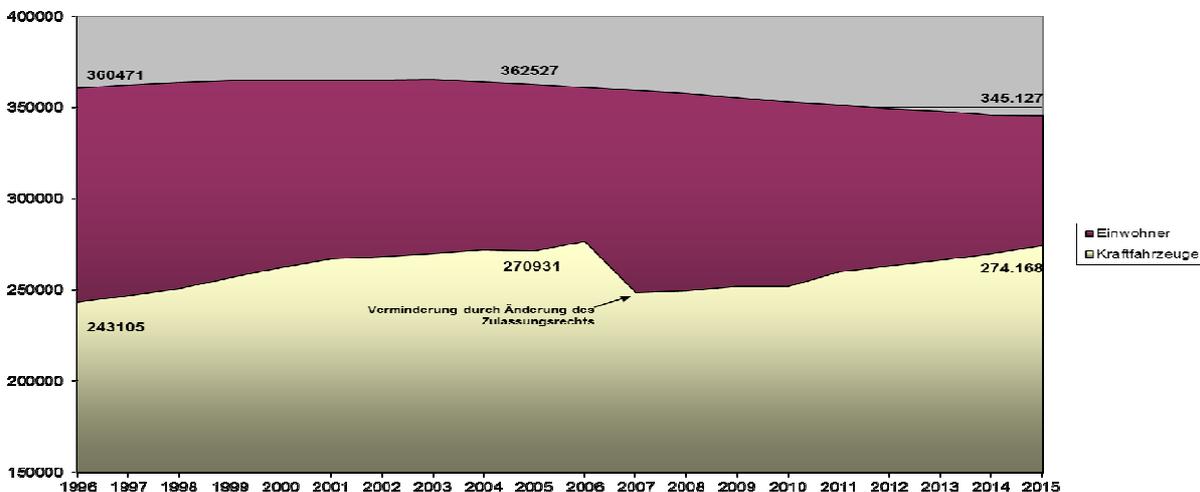
Als weiterer Einflussfaktor der Verkehrsunfallentwicklung ist die Verkehrsmittelwahl nicht ganz unerheblich. Geändertes Freizeitverhalten, wirtschaftliche Erwägungen, eine auf Distanzreduzierung basierende Raum- und Siedlungsstruktur ermöglichen vermehrt zu Fuß zu gehen oder nicht motorisierte und neuerdings antriebsunterstützte Verkehrsmittel (Pedelecs) zu benutzen. Bislange 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

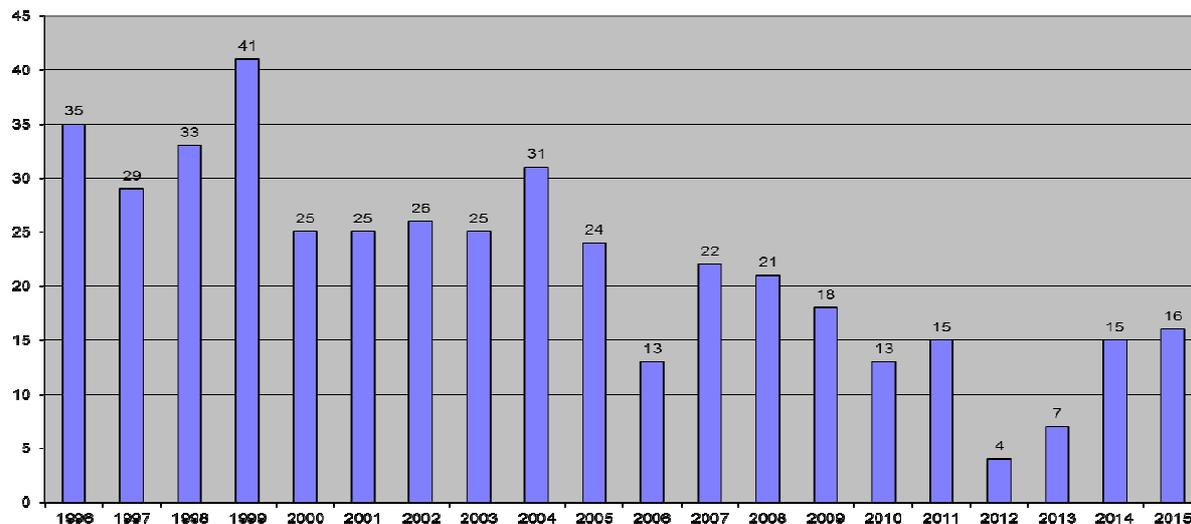


Strukturdaten - Einwohner und Kraftfahrzeugbestand

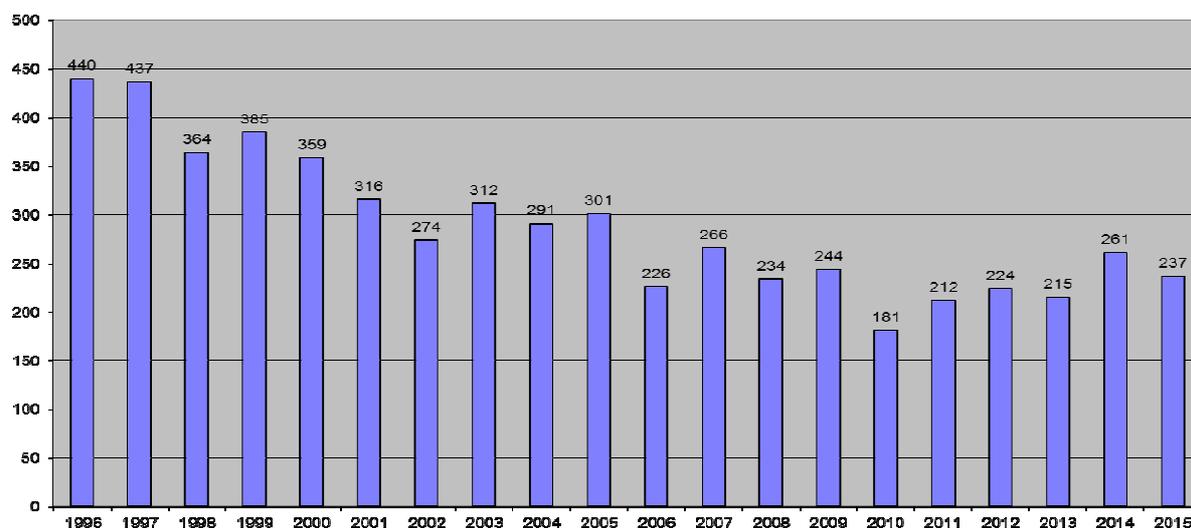


Verunglückte

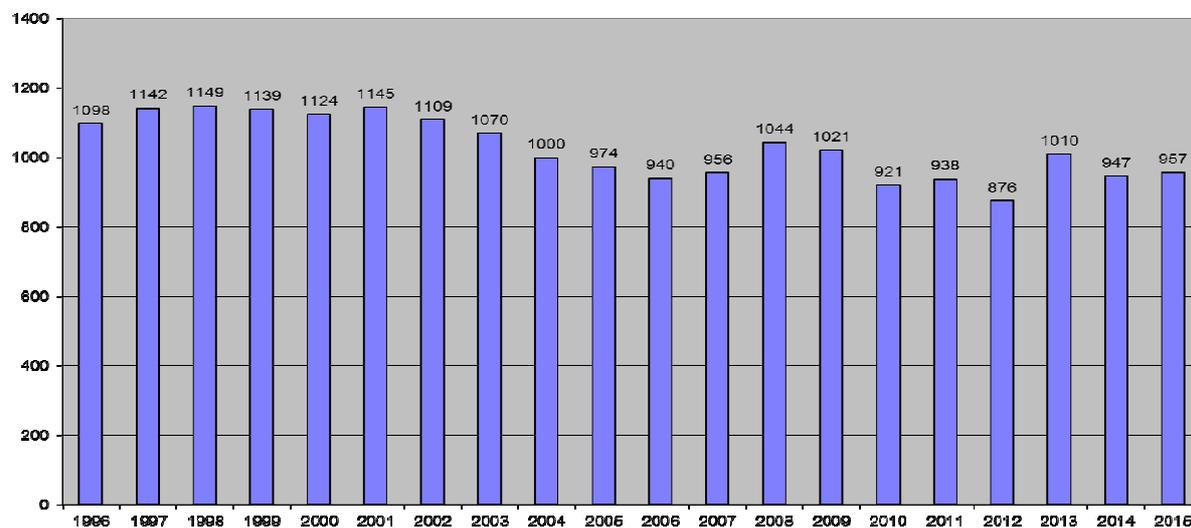
Getötete Personen



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 2015 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

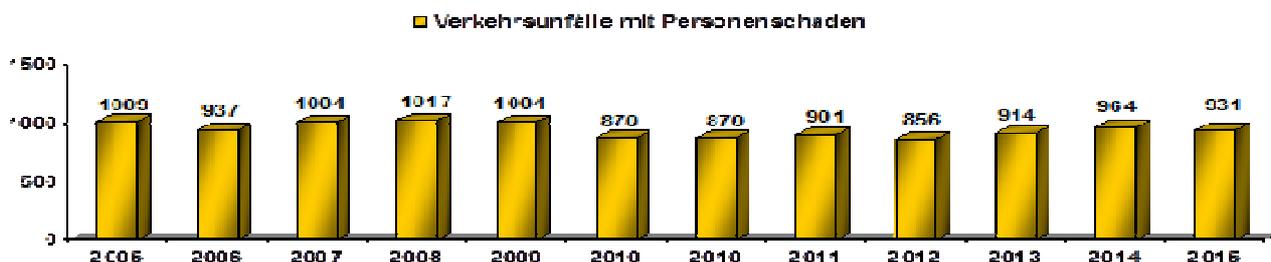
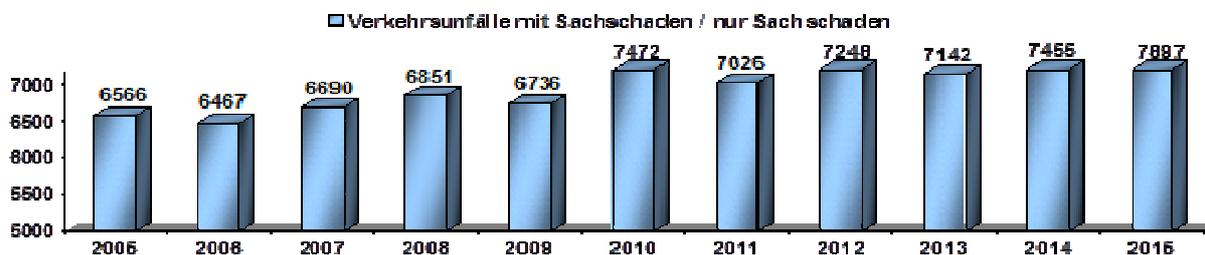
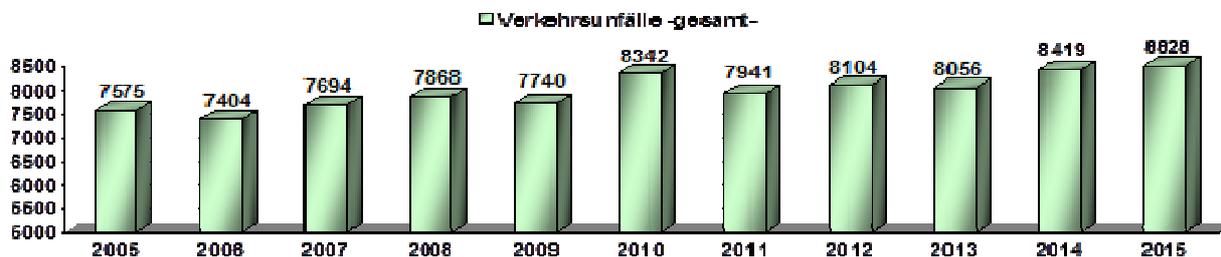
- 1 (Verkehrsunfälle mit Getöteten),
- 2 + 3 (Verkehrsunfälle mit Verletzten),
- 4 (Verkehrsunfälle mit schwerwiegendem Sachschaden) und
- 5 + 6 (Verkehrsunfälle mit sonstigem Sachschaden)

Kreis Lippe in Zahlen / Strukturdaten

Einwohnerzahlen (Stand: 31.12.2014)	345.127
Fläche (Stand: 31.12.2011)	1246,21 km²
Kraftfahrzeugbestand (Stand: 31.12.2015)	274.168
- Personenkraftwagen	203.767
- Kraft-, Leichtkrafträder	17.141
- Nutzfahrzeuge (einschl. Anhänger)	<u>50.903</u>
- Gesamt (inkl. weiterer Sonder-Kfz.- Arten)	247.168
Straßennetz (Stand: 01.01.2015)	
- 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. 4.162,7 km

Verkehrsunfallaufkommen

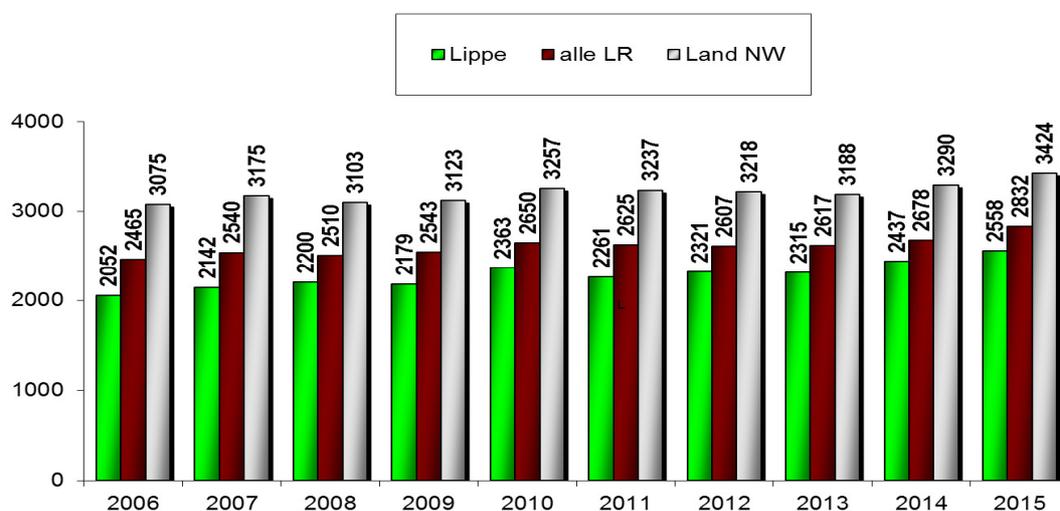
Verkehrsunfälle - Insgesamt -	2011	2012	2013	2014	2015	Veränderung z. Vorjahr in % (kumuliert)		
						LR Lippe	alle LR NW	Land NW
	7941	8104	8056	8419	8828	+ 4,86	+5,42	+3,57
davon								
Verkehrsunfälle mit Personenschaden	915	856	914	964	931	-3,42	-1,19	-2,08
davon								
Verkehrsunfälle mit Getöteten	14	4	7	14	15	+ 7,14	-0,33	-1,79
Verkehrsunfälle mit Verletzten	901	852	907	950	916	-3,58	-1,20	-2,08
davon								
Verkehrsunfälle mit Schwerverletzten	178	190	179	216	201	-6,94	-3,47	-4,03
Verkehrsunfälle mit Leichtverletzten	723	662	728	734	715	-2,59	-0,55	-1,60
Verkehrsunfälle mit Sachschaden	7026	7248	7142	7455	7897	+ 5,93	+7,02	+4,66
davon								
Verkehrsunfälle mit schwerem Sachschaden	270	307	309	174	115	-33,90	-16,33	-14,79



Verkehrsunfallhäufigkeitsziffer (pro 100.000)

Einwohnerzahl (Kreis Lippe)	2011	2012	2013	2014	2015	Veränderung z. Vorjahr in %	Fallzahl
	351.158	349.201	347.907	345.374	345.127		
Verkehrsunfälle -Insgesamt-							
Kreis Lippe	2.261	2.321	2.315	2.437	2.558	+4,96	8.828
LR NRW (29 Behörden)	2.625	2.607	2.617	2.678	2.832	+5,75	253.661
NRW	3.237	3.218	3.188	3.290	3424	+4,07	604.059
Verkehrsunfälle mit Getöteten							
Kreis Lippe	4,3	1,1	2,0	4,0	4,3	+7,5	15
LR NRW (29 Behörden)	4,0	3,2	3,2	3,3	3,4	+3,03	304
NRW	3,5	2,9	2,5	2,7	2,8	+3,70	494
Verkehrsunfälle mit Verletzten (Kat. 1-3)							
Kreis Lippe	261	245	265	279	269	-3,36	931
LR NRW (29 Behörden)	320	307	295	315	309	-1,95	27.697
NRW	346	332	315	340	336	-1,17	59.210
Verkehrsunfälle mit Sachschaden							
Kreis Lippe	2.001	2.076	2.052	2.158	2.288	+6,02	7.897
LR NRW (29 Behörden)	2.286	2.300	2.321	2.363	2.520	+6,64	225.663
NRW	2.891	2.906	2.869	2.949	3.089	+4,74	544.849

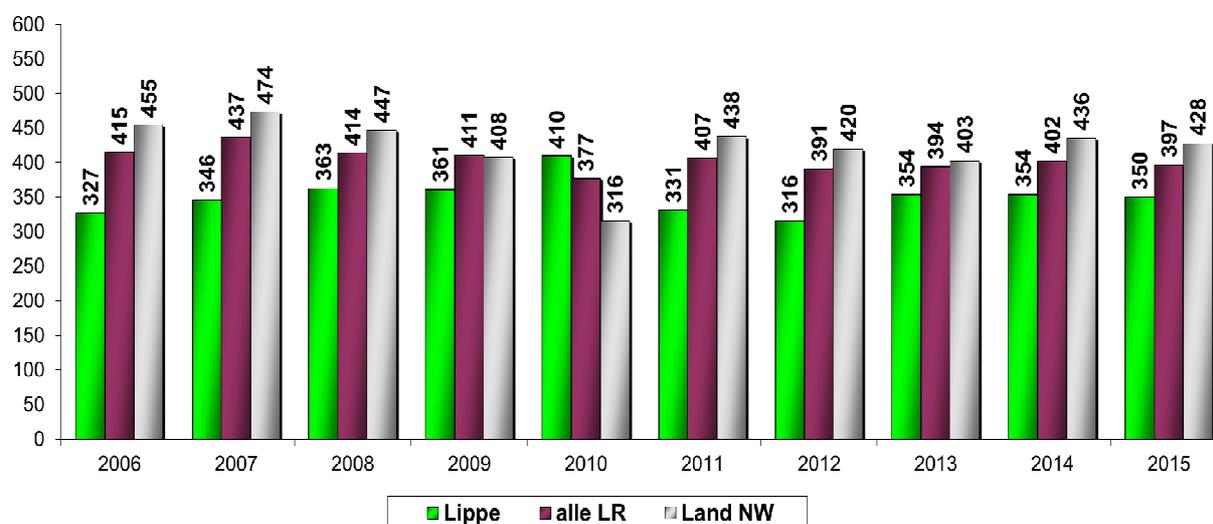
Verkehrsunfallhäufigkeitsziffer (Verkehrsunfälle -gesamt-)



Unfallfolgen

Anzahl der Verunglückten	2011	2012	2013	2014	2015	Veränderung z. Vorjahr in %	Häufigkeitsziffer
Kreis Lippe	1.165	1.104	1.232	1.223	1.210	-1,06	350,6
LR NRW (29 Behörden)	27.272	35.590	34.278	35.904	35.587	-0,88	397,4
NRW	78.154	75.067	72.070	76,643	75.558	-1,41	428,4
<i>Anzahl der Getöteten bei Verkehrsunfällen</i>							
Kreis Lippe	15	4	7	15	16	+6,66	4,6
LR NRW (29 Behörden)	385	300	310	310	315	+1,61	3,5
NRW	619	524	472	509	513	+0,78	2,9
<i>Anzahl der Verletzten bei Verkehrsunfällen</i>							
Kreis Lippe	1.150	1.100	1.225	1.208	1.194	-1,16	345,9
LR NRW (29 Behörden)	36.787	35.290	33.743	35.594	35.272	-0,90	393,9
NRW	77.535	74.543	71.598	76134	75.045	-1,43	425,5
<i>davon Anzahl der Schwerverletzten bei Verkehrsunfällen</i>							
Kreis Lippe	212	224	215	261	237	-9,19	68,7
LR NRW (29 Behörden)	7.355	6.795	6.396	7074	6824	-3,48	76,2
NRW	13.789	12.618	12.029	13.359	12.953	-3,04	73,4

Verunglücktenhäufigkeitsziffer



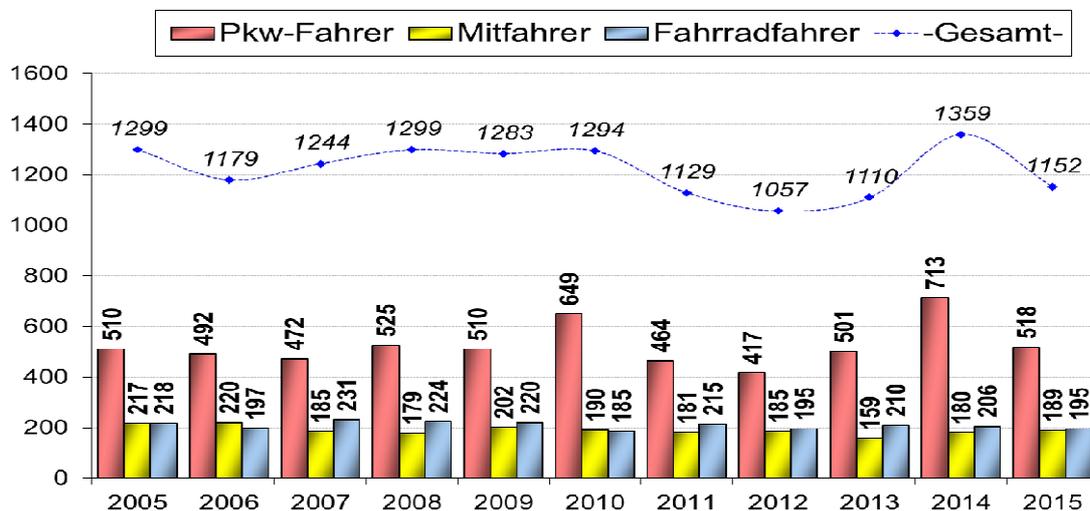
Unfallfolgen nach Verkehrsteilnahmeart

Bei Verkehrsunfällen verunglückte ...	2011	2012	2013	2014	2015	Veränderung z. Vorjahr in %
PKW-Fahrer	464	417	501	713	518	-27,35
Mitfahrer	181	185	159	182	189	+3,84
Kradfahrer	89	85	69	109	57	-47,71
Moped- und KKR-Fahrer	50	37	28	31	37	+19,35
Mofafahrer	24	25	17	25	23	-8,00
Fahrradfahrer	215	196	210	206	195	-5,34
Fußgänger	87	100	113	91	119	+30,76
LKW-Fahrer	19	12	13	14	14	./.

Bei Verkehrsunfällen getötete ...	2011	2012	2013	2014	2015	Veränderung z. Vorjahr in %
PKW-Fahrer	7	2	2	10	3	-70,00
Mitfahrer	1	0	2	2	3	+50,00
Kradfahrer	4	0	0	1	0	-100,00
Moped- und KKR-Fahrer	0	0	0	1	1	./.
Mofafahrer	0	0	0	0	0	./.
Fahrradfahrer	2	1	0	0	1	+100,00
Fußgänger	1	0	3	1	8	+700,00
LKW-Fahrer	0	0	0	0	0	./.

Bei Verkehrsunfällen verletzte ...	2011	2012	2013	2014	2015	Veränderung z. Vorjahr in %
PKW-Fahrer	457	415	499	703	515	-26,74
Mitfahrer	180	185	184	180	186	+3,33
Kradfahrer	85	85	69	108	57	-47,22
Moped- und KKR-Fahrer	50	37	28	30	36	+20,00
Mofafahrer	24	25	17	25	23	-8,00
Fahrradfahrer	213	195	210	206	194	-5,83
Fußgänger	86	100	110	90	111	+23,33
LKW-Fahrer	19	12	13	14	14	./.

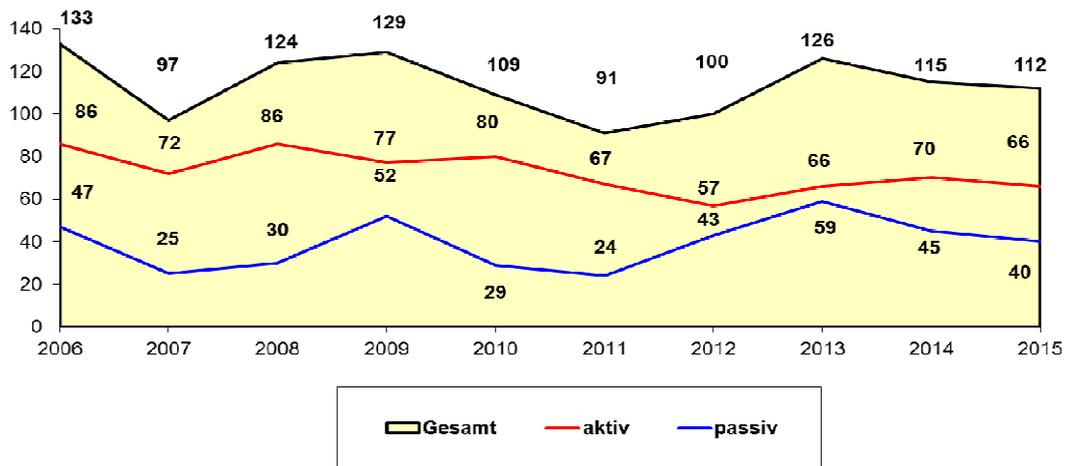
Verunglückte Verkehrsteilnehmer nach Art der Verkehrsteilnahme



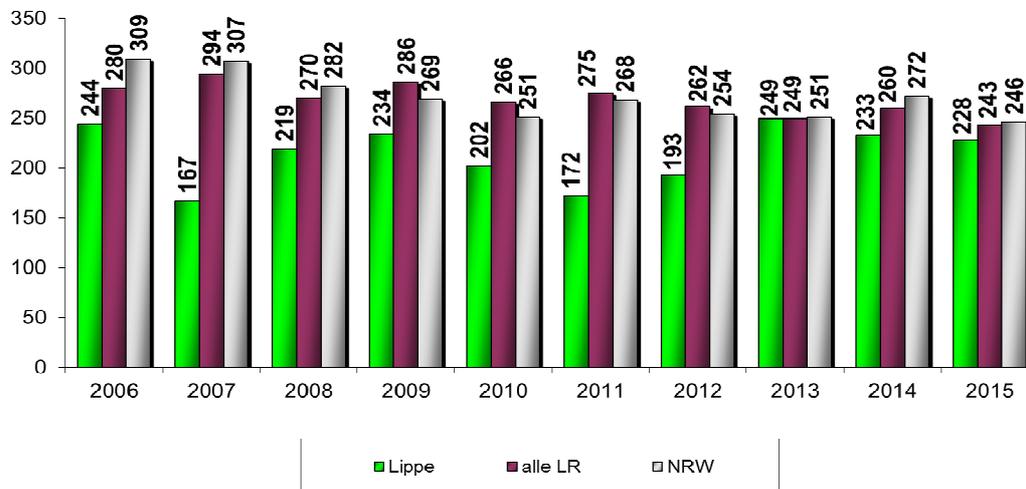
Verunglückte Kinder (alle Kinder unter 15 Jahre)

Insgesamt	2011	2012	2013	2014	2015	Veränderung z. Vorjahr in %	Häufigkeitsziffer
	91	100	126	115	112		
getötet	0	0	0	0	2	+200,00	4,1
verletzt	91	100	126	115	110	-4,45	224,6
davon Fußgänger							
getötet	0	0	0	0	1	+100,00	2,04
verletzt	26	36	23	21	27	+28,57	55,1
davon Radfahrer							
getötet	0	0	0	0	0	./.	./.
verletzt	49	30	34	47	38	-19,14	77,6
davon Mitfahrer							
getötet	0	0	0	0	1	+100,00	2,04
verletzt	29	24	43	45	39	-13,33	79,6

Aktiv und passiv verunglückte Kinder / Gesamtzahl (unter 15 Jahre)

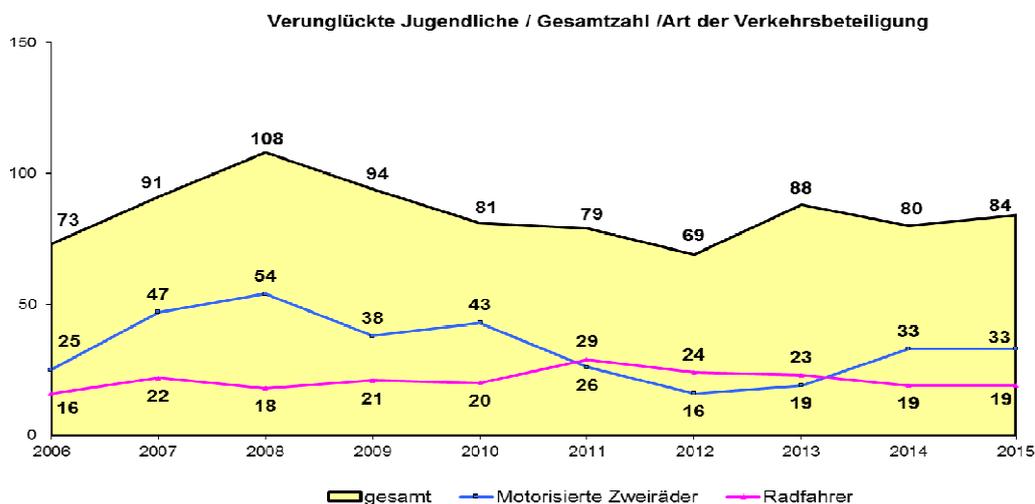


Verunglückte Kinder / Verunglücktenhäufigkeitsziffer

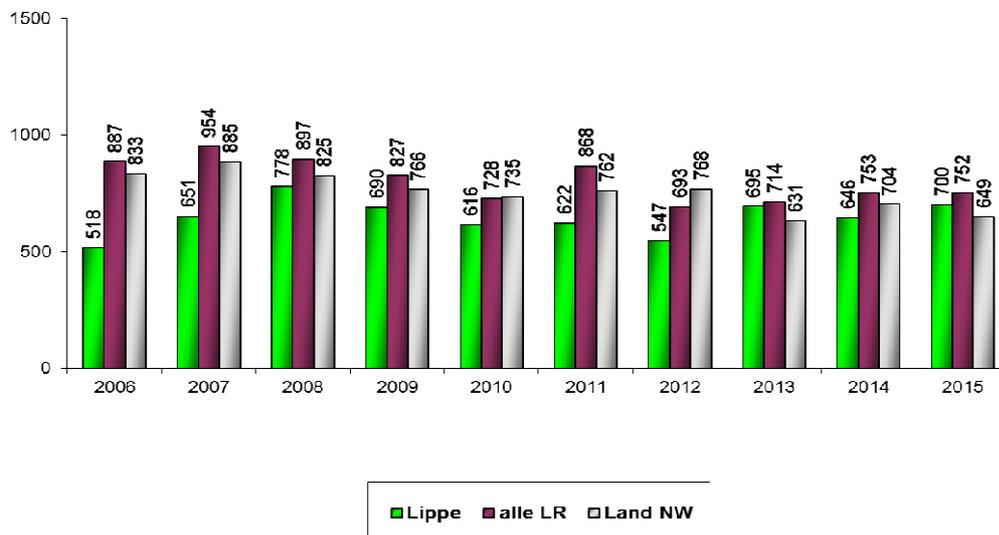


Verunglückte Jugendliche (15 bis 17 Jahre)

Insgesamt	2011	2012	2013	2014	2015	Veränderung z. Vorjahr in %	Häufigkeitsziffer
	79	69	88	80	84		
getötet	0	0	0	0	1	+100,00	8.3
verletzt	79	69	88	80	83	+3,75	692.1
<i>davon motorisierte Zweiräder</i>							
getötet	0	0	0	0	0	./.	./.
verletzt	26	16	19	33	33	./.	275.2
<i>davon Radfahrer</i>							
getötet	0	0	0	0	0	./.	./.
verletzt	21	15	23	19	19	./.	158.4
<i>davon Mitfahrer</i>							
getötet	0	0	0	0	1	+100,00	8.3
verletzt	29	24	35	17	21	+23,52	175.1



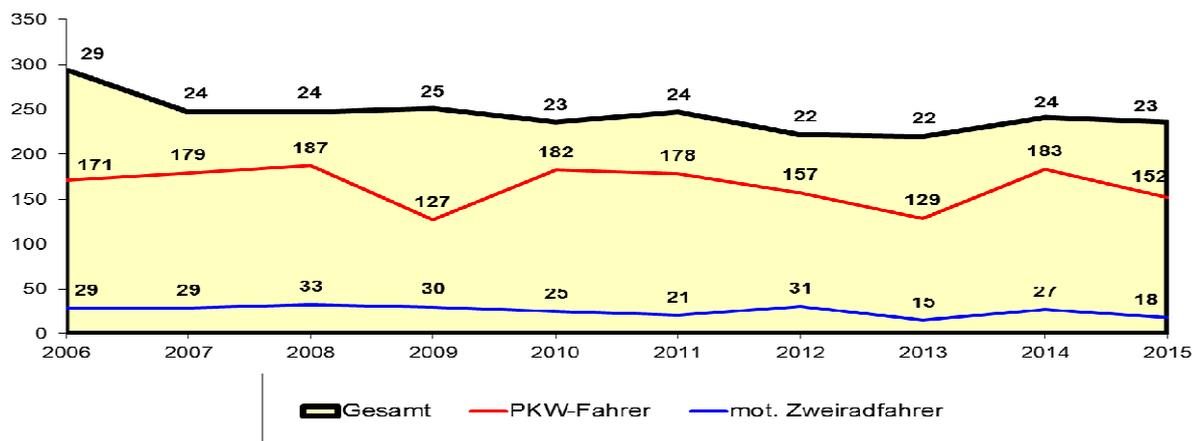
Verunglücktenhäufigkeitsziffer (Jugendliche 15 bis 17 Jahre)



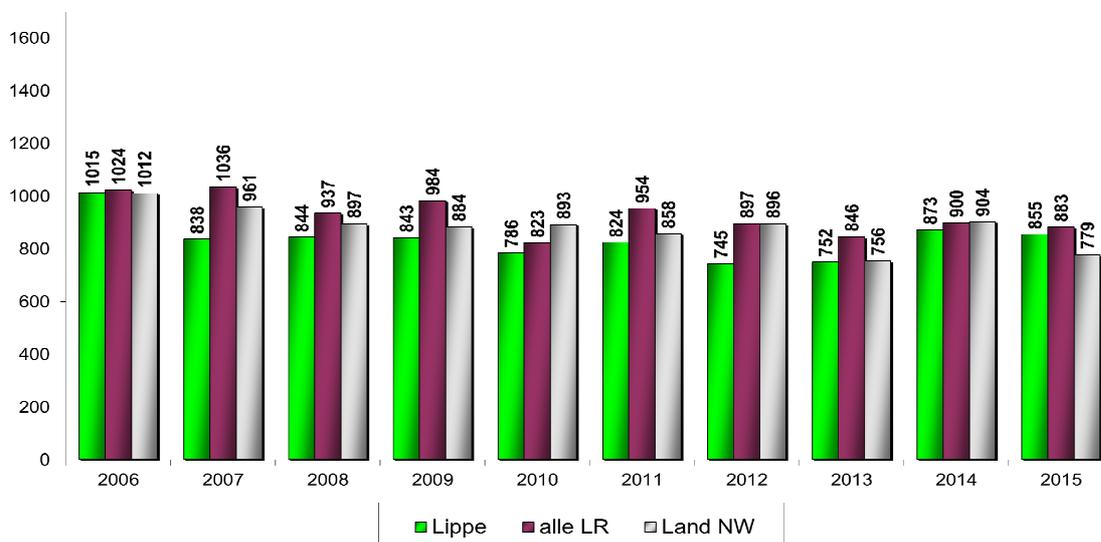
Verunglückte Junge Erwachsene (18 bis 24 Jahre)

Insgesamt	2011	2012	2013	2014	2015	Veränderung z. Vorjahr in %	Häufigkeitsziffer
	247	222	220	241	236		
getötet	4	1	0	4	3	-25,00	10.8
verletzt	243	221	220	237	233	-1,68	844.6
davon PKW-Fahrer							
getötet	3	0	0	3	2	-33,33	7.2
verletzt	178	157	129	183	150	-18,03	543.7
davon motorisierte Zweiräder							
getötet	1	0	0	1	0	-100,00	./.
verletzt	21	31	12	27	18	-33,33	65.2
davon Mitfahrer							
getötet	0	1	0	0	0	./.	./.
verletzt	46	46	49	40	33	-17,50	119.6

Verunglückte „junge Erwachsene“ / Art der Verkehrsteilnahme / Gesamtzahl



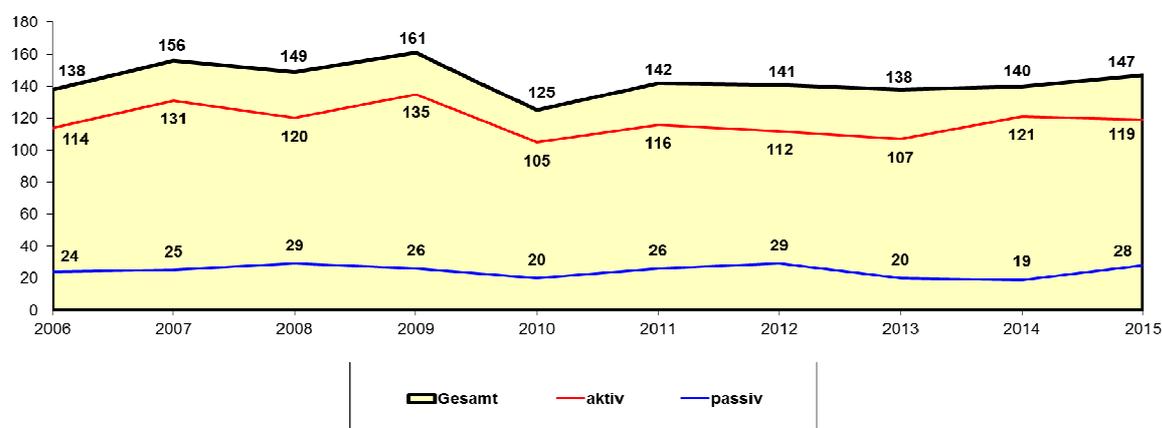
Verunglücktenhäufigkeitsziffer („junge Erwachsene“ 18 – 24 Jahre)



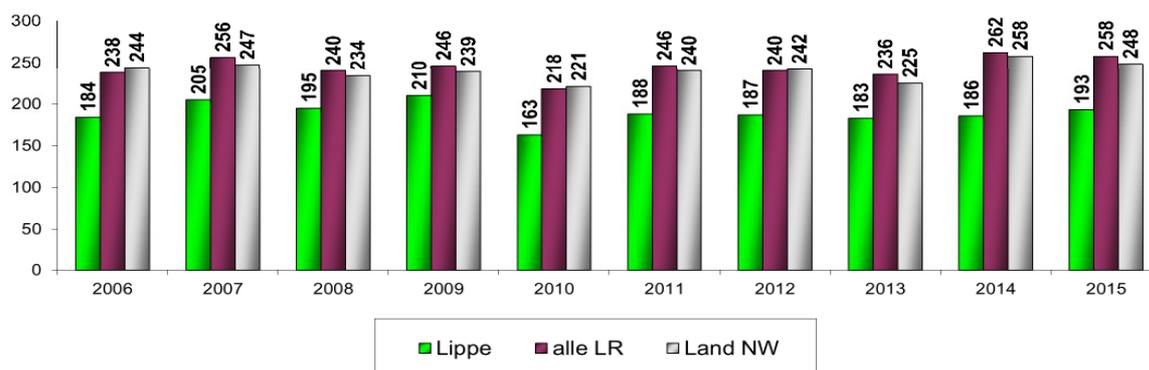
Verunglückte Senioren (65 Jahre und älter)

Insgesamt	2011	2012	2013	2014	2015	Veränderung z. Vorjahr in %	Häufigkeitsziffer
	142	141	138	140	147		
getötet	2	2	6	2	5	+150,00	6.6
verletzt	140	139	132	138	142	+10,52	187.1
davon PKW-Fahrer							
getötet	0	2	2	2	0	-200,00	./.
verletzt	73	63	40	68	50	-26,47	65.9
davon Fußgänger							
getötet	1	0	3	0	4	+400,00	5.3
verletzt	23	25	24	20	15	-25,00	19.8
davon Radfahrer							
getötet	1	0	0	0	1	+100,00	1.32
verletzt	32	20	38	33	40	+21,21	52.7
davon Mitfahrer							
getötet	0	0	1	1	0	-100,00	./.
verletzt	26	29	20	19	28	+32,14	36.9

Verunglückte Senioren / Gesamtzahl mit aktiver und passiver Verkehrsteilnahme



Verunglücktenhäufigkeitsziffer / Senioren 65+



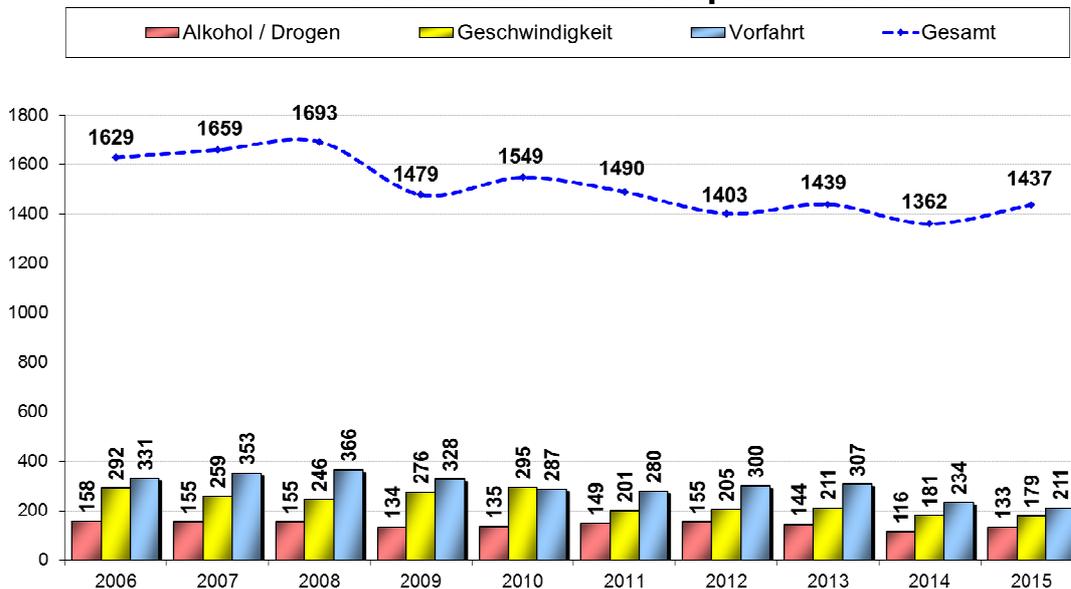
Hauptunfallursachen

Alle Verkehrsunfälle (ohne Kategorie 5)	2011	2012	2013	2014	2015	Veränderung z. Vorjahr in %
Alkohol/Drogen	149	155	144	116	133	+14,65
Geschwindigkeit	201	205	211	181	179	-1,10
Abstand	169	171	151	164	222	+35,36
Überholen	76	73	61	66	46	-30,30
Vorfahrt	280	300	307	234	211	-9,82
Abbiegen/Wenden	553	575	495	537	585	+8,93
Fehlverhalten ggü. Fußgängern	37	47	41	45	44	-2,22
Fehlverhalten v. Fußgängern	25	18	29	19	17	-10,52

Verkehrsunfälle mit Personenschaden	2011	2012	2013	2014	2015	Veränderung z. Vorjahr in %
Alkohol/Drogen	59	60	57	38	40	+5,26
Geschwindigkeit	127	124	136	137	129	-5,83
Abstand	101	89	89	99	114	+15,15
Überholen	41	32	34	35	16	-54,28
Vorfahrt	171	152	164	157	170	+8,28
Abbiegen/Wenden	163	152	148	162	152	-6,17
Fehlverhalten ggü. Fußgängern	37	45	40	42	55	+30,95
Fehlverhalten v. Fußgängern	25	17	27	19	17	-10,52

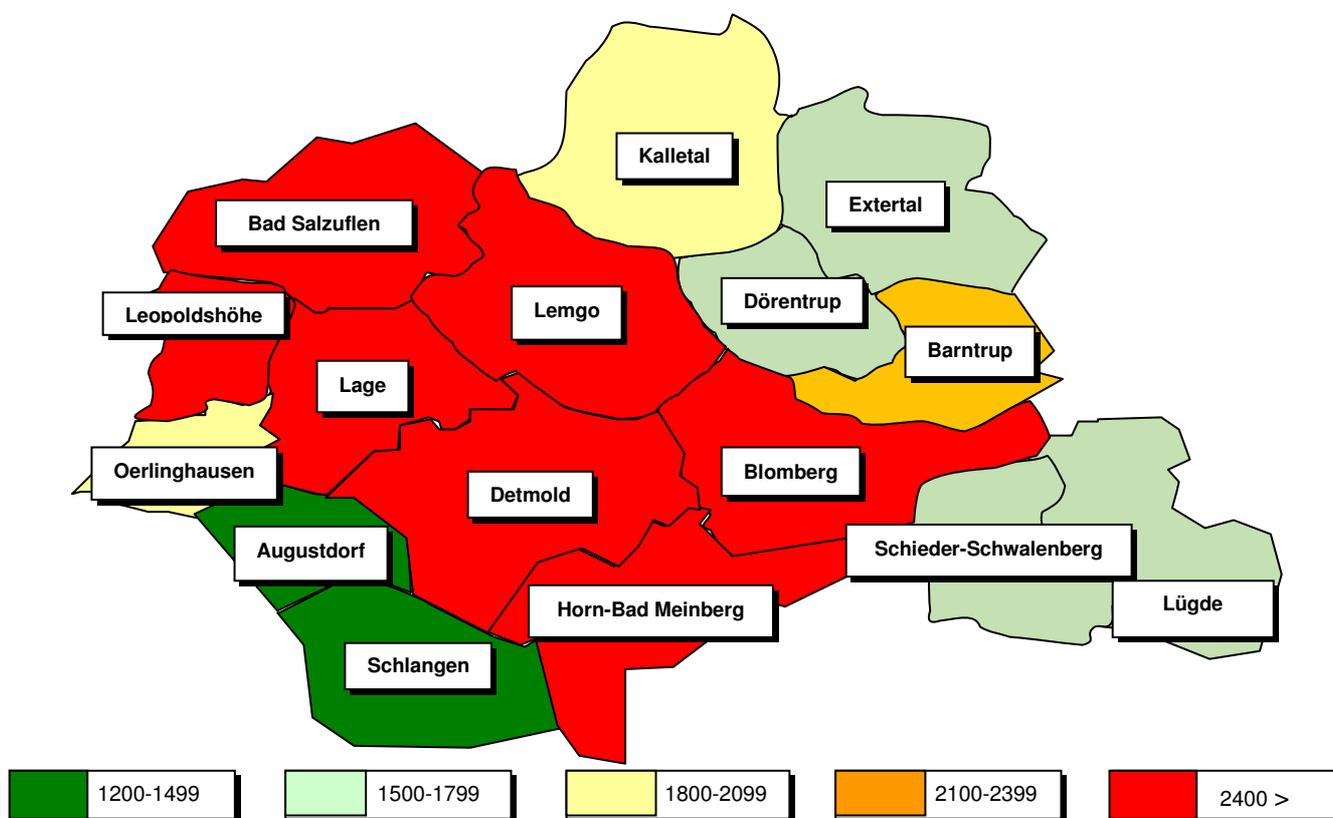
Verkehrsunfälle mit schw. Sachschaden	2011	2012	2013	2014	2015	Veränderung z. Vorjahr in %
Alkohol/Drogen	36	33	33	24	38	+58,33
Geschwindigkeit	52	51	55	25	28	+12,50
Abstand	11	8	9	6	8	+33,33
Überholen	10	18	11	13	5	-61,53
Vorfahrt	96	126	121	62	26	-58,06
Abbiegen/Wenden	47	62	58	19	13	-31,58

Verkehrsunfälle mit Hauptunfallursachen



Verkehrsunfallhäufigkeit in lippischen Städten und Gemeinden

Städte und Gemeinden	Verkehrsunfälle - Insgesamt -	Einwohner	Fahrzeuge	Fläche in km ²	Unfallhäufigkeit je 100.000 Einwohner
Augustdorf	139	9.649	6.957	42,18	1.440
Bad Salzuflen	1.687	52.277	40.791	100,05	3.227
Barntrup	189	8.783	7.238	59,46	2.151
Blomberg	392	15.229	13.557	99,10	2.574
Detmold	2.233	73.586	53.565	129,39	3.034
Dörentrup	141	7.941	7.133	49,79	1.775
Extertal	186	11.369	10.624	92,49	1.633
Horn-Bad Meinberg	412	17.120	13.550	90,15	2.406
Kalletal	289	13.797	12.716	112,42	2.094
Lage	891	34.719	27.428	76,04	2.566
Lemgo	1.169	40.709	31.198	100,85	2.871
Leopoldshöhe	389	16.094	13.699	36,93	2.417
Lügde	153	9.653	8.626	88,64	1.584
Oerlinghausen	299	16.583	12.878	32,69	1.803
Schieder-Schwalenberg	138	8.602	7.271	60,04	1.604
Schlangen	121	9.016	6.937	75,97	1.342
LR Lippe	8.828	345.127	274.168	1.246,21	2.557
alle LR NRW(29)	253.661	8.954.538			2.832
Land NRW	604.059	17.638.098			3.424



*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 - = 1.210 (1.223)

Verunglücktenhäufigkeitsziffer = 350 (354)

Verunglückte Kinder (bis 15 Jahre) = 175 (115)

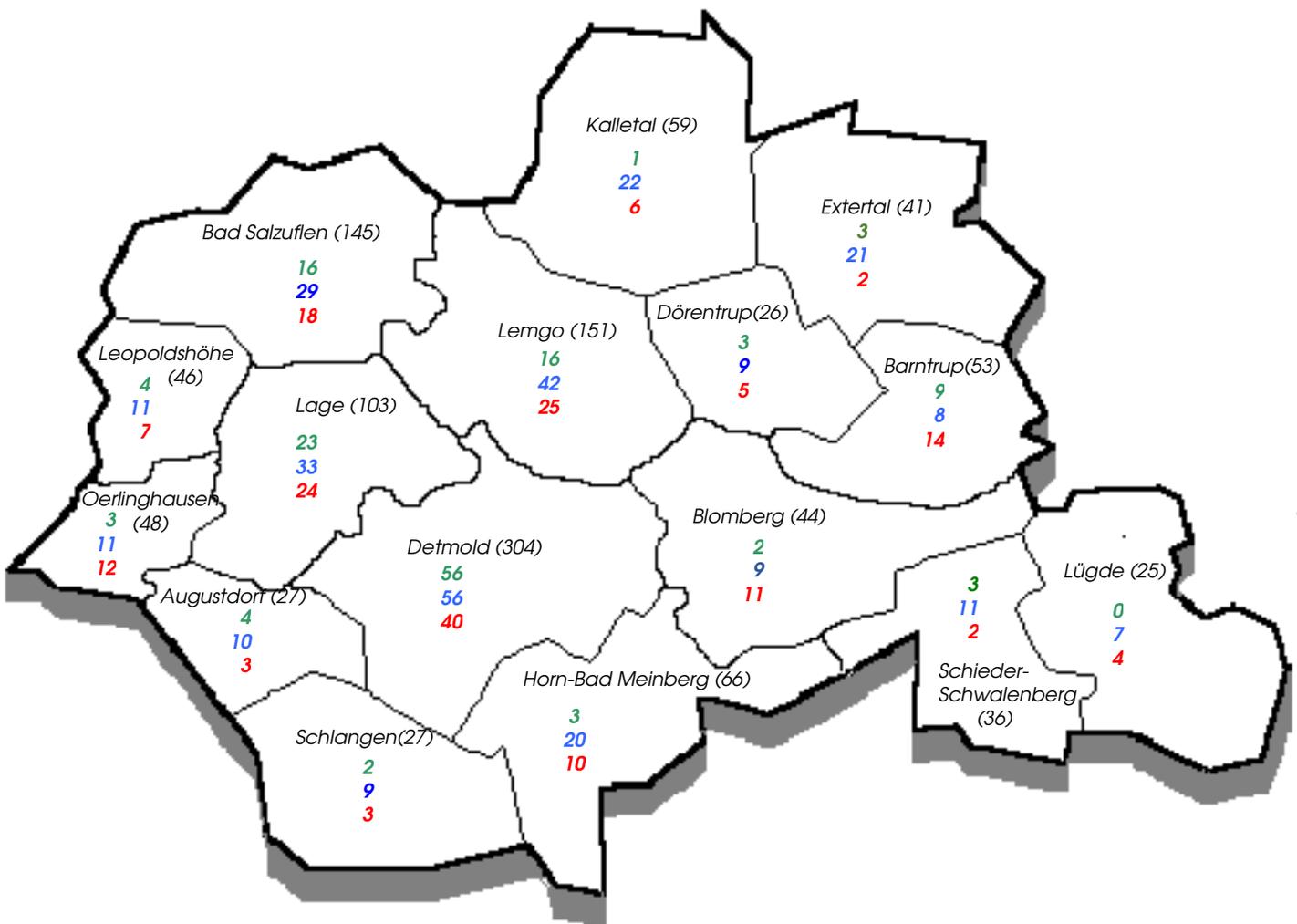
Verunglücktenhäufigkeitsziffer = 266 (233)

Verunglückte „junge Erwachsene“ (18-24 Jahre) = 436 (241)

Verunglücktenhäufigkeitsziffer = 855 (873)

Verunglückte Senioren (über 65 Jahre) = 272 (140)

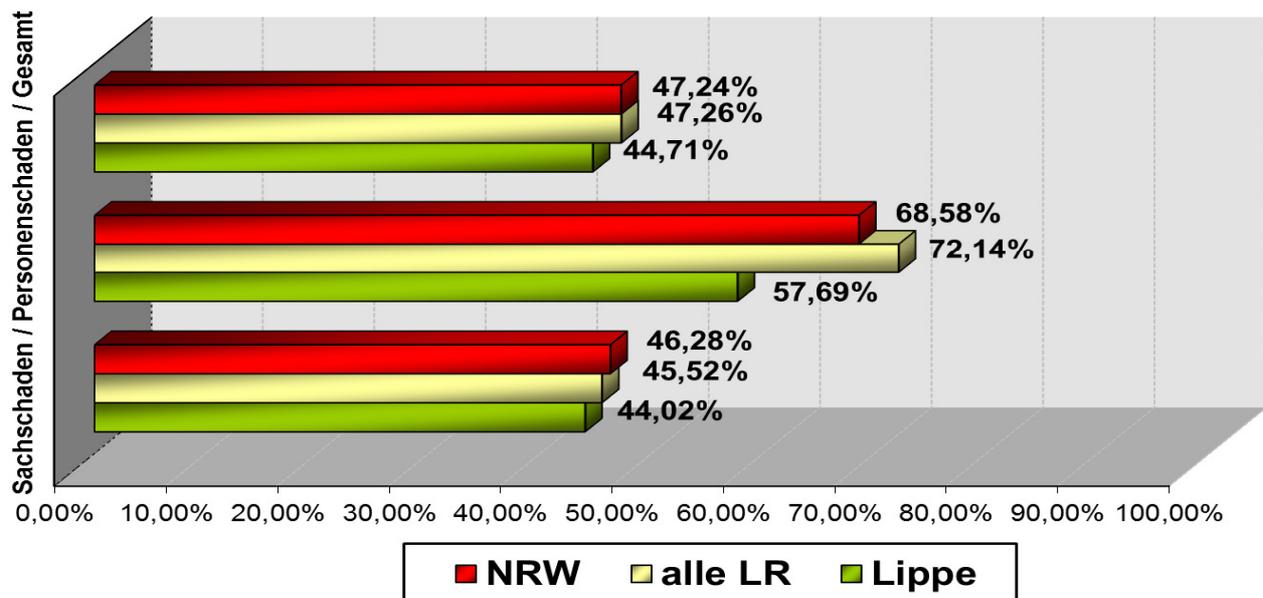
Verunglücktenhäufigkeitsziffer = 193 (186)



Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort

Anteil der Verkehrsunfälle mit Unfallflucht (§ 142 StGB)	2011	2012	2013	2014	2015		
					Lippe	alle LR	NRW
am Gesamtunfallaufkommen%	17,30	17,48	17,12	16,98	17,66	20,07	20,80
registrierte Fälle (Kategorie 1 - 6)	1.373	1.417	1.379	1.430	1.559	50.904	125.693
davon Verkehrsunfälle mit ...							
Getöteten (Kategorie 1)	0	0	0	0	1	7	14
Personenschaden (Kategorie 1-3)	79	68	76	71	78	2.287	5394
nur Sachschaden (Kategorie 4, 6)	1.294	1.349	1.303	1.359	1.481	48.610	120.285
Aufklärungsquote	48,87	43,82	47,86	47,48	44,71	47,26	47,24
davon bei Verkehrsunfällen mit ...							
Getöteten (Kategorie 1)	./.	./.	./.	./.	100	85,71	71,43
Personenschaden (Kategorie 1-3)	72,15	63,24	64,47	66,20	57,69	72,14	68,58
nur Sachschaden (Kategorie 4, 6)	47,45	42,85	46,89	46,50	44,02	45,52	46,28

Aufklärungsquoten im Vergleich



Volkswirtschaftliche Verkehrsunfallkosten*

Kosten für Personenschäden			
Art des Personenschadens	Anzahl	Berechnungsgröße in €	Volkswirtschaftlicher Schaden

Getötete	16	x	1.161.892	18.590.272
Schwerverletzte	237	x	116.151	27.527.787
Leichtverletzte	957	x	4.829	4.621.353

Kosten für Sachschäden			
Art des Personenschadens	Anzahl	Berechnungsgröße in €	Volkswirtschaftlicher Schaden

bei VU mit Getöteten	15	x	43.096	215.480
bei VU mit Schwerverletzten	201	x	20.782	4.177.182
bei VU mit Leichtverletzten	715	x	13.959	9.980.685
bei VU mit schw. Sachschaden	115	x	20.808	2.392.920
bei VU mit allen übrigen Sachschäden	7.782	x	5.951	46.310.682

Volkswirtschaftliche Gesamtkosten

113.816.361

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

