

Vorlage Federführende Dienststelle: Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen Beteiligte Dienststelle/n:	Vorlage-Nr: FB 61/1484/WP17 Status: öffentlich AZ: Datum: 05.06.2020 Verfasser: Dez. III / FB 61/300						
Verkehrsunfallstatistik 2019 Polizeipräsidium Aachen - Ergänzende Auswertung Stadt Aachen							
Beratungsfolge: <table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="188 674 379 701">Datum</th> <th data-bbox="387 674 954 701">Gremium</th> <th data-bbox="962 674 1374 701">Zuständigkeit</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="188 712 379 739">25.06.2020</td> <td data-bbox="387 712 954 739">Mobilitätsausschuss</td> <td data-bbox="962 712 1374 739">Kenntnisnahme</td> </tr> </tbody> </table>		Datum	Gremium	Zuständigkeit	25.06.2020	Mobilitätsausschuss	Kenntnisnahme
Datum	Gremium	Zuständigkeit					
25.06.2020	Mobilitätsausschuss	Kenntnisnahme					

Beschlussvorschlag:

Der Mobilitätsausschuss nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis.

Erläuterungen:

1. Anlass

Das Polizeipräsidium Aachen erfasst kontinuierlich nach bundeseinheitlichen Regeln die Unfälle, die sich auf den Verkehrswegen in der Städteregion ereignen. Aus Anzahl der Unfälle, Art und Zahl der Beteiligten und Verunglückten sowie Unfallursachen und Schwere der Unfallfolgen erstellt sie ein Unfalllagebild.

Diese Erkenntnisse liefern wertvolle Ansatzpunkte für die präventive Verkehrssicherheitsarbeit. Sie ermöglichen es, Problembereiche der Verkehrssicherheit zu ermitteln, Risikogruppen zu identifizieren, Entscheidungen/Maßnahmen/Planungsvorhaben für den verkehrspolitischen Raum abzuleiten und nach Umsetzung ihre Wirksamkeit zu bewerten.

2. Statistik 2019

Die jüngste polizeiliche Unfallstatistik für die Städteregion Aachen bezieht sich auf das Unfallgeschehen 2019 und wurde am 26.02.2020 vorgestellt. Verantwortlich für die inhaltliche Aufbereitung ist die Direktion Verkehr des Polizeipräsidiums Aachen. Diese Vorlage gibt die Inhalte der Statistik der Polizei wieder und ergänzt sie um Detailaussagen zum Unfallgeschehen im Stadtgebiet Aachen, die FB61/300 auf Grundlage der ihm darüber hinaus seitens der Polizei zur Verfügung gestellten Unfalldaten ausgewertet hat.

2.1 Städteregion Aachen

Im Zuständigkeitsbereich des PP Aachen (Städteregion Aachen) ereigneten sich im Jahr 2019 21.371 Unfälle. Es kann insgesamt ein Rückgang der Anzahl der Verkehrsunfälle um 0,6% verzeichnet werden (2018: 21.503 Unfälle).

Absolut bzw. prozentual werden die Unfälle in der Städteregion seitens der Polizei wie folgt gruppiert (grau hinterlegt: Rückgang, weiß hinterlegt: Anstieg):

KPB Aachen	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	+/-	%
Verkehrsunfälle mit Getöteten	9	7	18	4	8	5	11	11	16	10	-6	-37,5%
Verkehrsunfälle mit	242	283	241	272	296	277	297	280	308	297	-11	-3,6%
Verkehrsunfälle mit	1.413	1.691	1.640	1.656	1.706	1.631	1.724	1.515	1.667	1.589	-78	-4,7%
Verunglückte "Kinder"	105	138	116	110	129	106	106	110	120	116	-4	-3,3%
Verkehrsunfälle auf dem	29	25	28	23	37	24	21	31	30	27	-3	-10,0%
Verunglückte Fahrradfahrer	338	454	408	439	522	452	514	468	590	543	-47	-8,0%
Verunglückte Pedelec-Fahrer	0	0	1	9	18	13	24	41	42	62	20	47,6%
Verunglückte Fußgänger	231	289	271	304	321	282	285	259	312	291	-21	-6,7%
Verunglückte Motorradfahrer	128	167	129	143	165	152	140	136	128	139	11	8,6%
Verunglückte „Junge“	408	383	334	304	372	344	344	298	357	342	-15	-4,2%
Verunglückte „Senioren“	70	65	84	90	85	94	81	87	109	100	-9	-8,3%

Abb. 1: Unfallentwicklung im Zuständigkeitsbereich des PP Aachen (Städteregion Aachen),
[Datenquelle: FISPol, 14.02.2020]

Die Polizei erläutert bzgl. ihrer o.g. Zusammenfassung

Beteiligung von Kindern

es wird bewusst zwischen "aktiv" und "passiv" am Straßenverkehr teilnehmenden Kindern unterschieden,

es sind keine örtlichen Schwerpunkte feststellbar.

Beteiligung Radfahrender/Pedelec-Fahrender

ihr Anteil im Straßenverkehr steigt allerorten stetig,

damit nimmt auch der Anteil v.a. älterer Pedelec-Fahrender zu,

örtliche Schwerpunkte in der Stadt Aachen befinden sich innerhalb des Alleenrings, Vaalser Straße, Jülicher Straße, Adalbertsteinweg.

Beteiligung Motorradfahrender

ihr Anteil im Straßenverkehr steigt allerorten stetig,

es sind keine örtlichen oder ursächlichen Schwerpunkte feststellbar.

Beteiligung junger Erwachsener:

Unfälle v.a. aufgrund allgemein höherer Risikobereitschaft, höherer Emotionalität und von Imponiergehabe

Ablenkung

Vernachlässigung der Sorgfaltspflicht zeigt sich problematisch bei ALLEN Verkehrsteilnehmenden, unabhängig von der Art ihrer Verkehrsteilnahme,

das Unrechtsbewusstsein fehlt diesbezüglich allzu oft.

Geschwindigkeit

ist die maßgebliche Einflussgröße auf die Schwere der Unfallfolge.

2.2 Stadt Aachen

In der Stadt Aachen ereigneten sich **im Jahr 2019** insgesamt **1.210 Unfälle**. Das sind 79 Unfälle (6,1%) weniger als im Jahr 2018 (2018: 1.289 Unfälle).

Hinsichtlich der Entwicklung der Unfallzahlen zeigt sich für die Jahre 2015-2019 folgendes Bild für die Stadt Aachen:

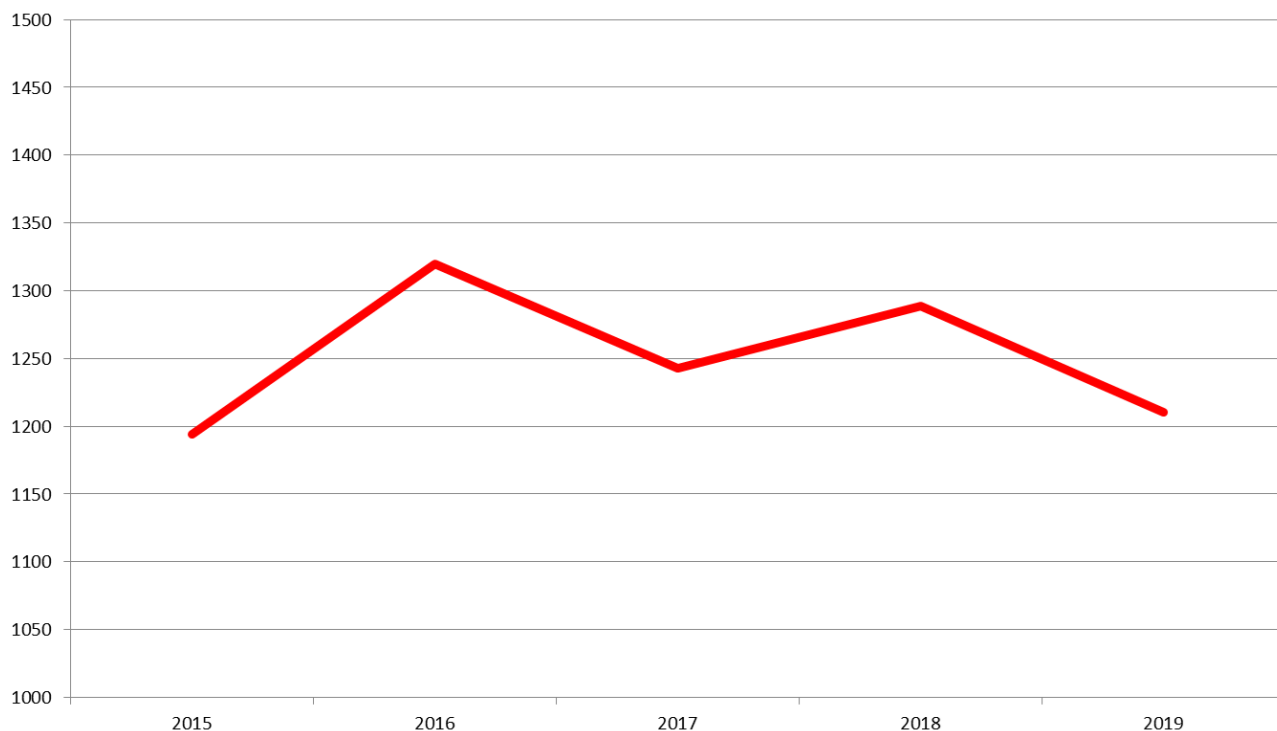


Abb. 2: Stadt Aachen 2015-2019: Entwicklung der Unfallzahlen [Auswertung FB61/300 auf Grundlage der Unfalldaten des Polizeipräsidiums Aachen]

2.2.1 Auswertung nach Gruppen

Absolut bzw. prozentual werden die Unfälle in der Stadt Aachen seitens der Polizei wie folgt gruppiert (grau hinterlegt: Rückgang, weiß hinterlegt: Anstieg):

Stadt Aachen	2018	2019	Veränderung [+/-]	Veränderung [%]
Verkehrsunfälle mit Getöteten	4	7	+3	+75,0%
Verkehrsunfälle mit Schwerverletzten	111	136	+25	+22,5%
Verkehrsunfälle mit Leichtverletzten	919	847	-72	-7,8%
Verkehrsunfälle auf dem Schulweg	17	12	-5	-29,4%
Aktiv verunglückte Kinder	54	43	-11	-20,4%
Verunglückte Radfahrende	347	318	-29	-8,4%
Verunglückte Pedelec-Fahrende	19	30	+11	+57,9%
Verunglückte Zu-Fuß-Gehende	169	155	-14	-8,3%
Verunglückte Motorradfahrende	36	45	+9	+25,0%
Verunglückte „Junge Erwachsene“ (18-24	201	187	-14	-7,0%
Verunglückte „Junge Erwachsene“ (18-24	96	71	-25	-26,0%
Verunglückte „Senior*innen“ (65 J., als	111	97	-14	-12,6%
Verunglückte „Senior*innen“ (65 J., als	32	44	+12	+37,5%

Abb. 3: Stadt Aachen 2019: Unfälle nach Gruppen [Darstellung Polizeipräsidium Aachen, FISPol, 14.02.2020]

Bei der Betrachtung des Unfallgeschehens im Stadtgebiet Aachen sind die oben für die Städteregion genannten Hinweise der Polizei zur Unfallentwicklung (Kinder, Rad-/Pedelec-fahrende, Motorradfahrende, junge Erwachsene, Geschwindigkeit) zu beachten.

2.2.2 Unfälle mit Todesfolge

Die sieben Unfälle mit Getöteten in der Stadt Aachen im Jahr 2019 werden wie folgt spezifiziert:

Verkehrsbeteiligte	Straße	Unfallereignis
Pkw/-	Aachener Straße (Walheim Richtung	Kontrollverlust und Kollision mit
Lkw/Rad	Vaalser Straße 261 (Richtung Innenstadt)	Lkw übersieht Rad beim
Pkw/Fuß	Boxgraben/Weberstraße (Richtung	Pkw übersieht Fußverkehr beim
Pkw/-	Seffenter Weg/Pariser Ring (Zubringer	Kontrollverlust und Kollision mit Baum
Rad/Lkw	Charlottenburger Allee/Auf der Hüls	Lkw übersieht Rad beim Einfahren in
Pkw/Fuß	Trierer Straße/Madrider Ring	Pkw übersieht Fußverkehr beim
Pkw/Motorrad	Stolberger Straße/Eifelstraße	Pkw übersieht Motorrad beim Einfahren

Abb. 4: Stadt Aachen 2019: Ort und Umstand der Unfälle mit Todesfolge [Darstellung FB61/300 auf Grundlage FISPol, 14.02.2020]

Detailauswertungen des FB61/300 zu den Verkehrsunfällen in der Stadt Aachen sind der Anlage 1, Abs. 2.2.3 - 2.2.6.3, zu dieser Vorlage zu entnehmen.

2.3 Fazit und Ausblick

2.3.1 Polizei Aachen

Aufbauend auf die vorliegende Unfallstatistik definiert die Polizei Aachen als ihre Hauptaktionsfelder

Verkehrsunfallbekämpfung

schwerpunktmäßige Überwachung auf den Hauptverkehrs-/Hauptunfallachsen

Überwachung an den erkannten Unfallhäufungsstellen

Ermittlung der und konzeptionelles Vorgehen zur Bekämpfung der TOP 10 Verkehrsunfallursachen mit einem Fokus auf Ahndung überhöhter Geschwindigkeit, Fahren unter Alkohol- und Drogeneinfluss, Fehler beim Abbiegen, falsches Verhalten gegenüber Fußgängern sowie verbotswidrige Nutzung von elektronischen Geräten/Ablenkung im Straßenverkehr.

Verkehrsunfallprävention

mit einem besonderen Fokus auf die Zielgruppen

Motorradfahrende,

Kinder im Kindergartenalter,

Kinder im (Grund)Schulalter,

Kinder als Insassen in Pkw.

2.3.2 Mobilitätsstrategie 2030 der Stadt Aachen

In der Mobilitätsstrategie 2030 der Stadt Aachen ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit ein wesentliches Ziel. Hierzu wurden drei Indikatoren festgelegt, von denen zwei aus der aktuellen Unfallstatistik der Polizei Aachen stammen.

a) Verkehrsunfälle mit Getöteten

Eindeutiges Ziel ist die Einhaltung der Vision Zero, die 2013 in Aachen bereits einmal Realität wurde.

In Aachen ereigneten sich in den letzten zehn Jahren (2010-2019) 39 Verkehrsunfälle mit Getöteten.

In 2019 ereigneten sich sieben Verkehrsunfälle mit Getöteten.

b) Verkehrsunfälle mit Schwerverletzten

In Aachen lag die Zahl der Schwerverletzten in den Jahren 2009-2011 im Mittel bei 140. In den Jahren 2017-2019 wurde die Zahl der „Verkehrsunfälle mit Schwerverletzten“ im Mittel mit 119 Unfällen ausgewiesen. Die einzelnen Jahreswerte weichen dabei viel stärker nach oben und unten ab, als es der Trend zeigt.

Analog zum Zielwert des Landes NRW wird als mittlere Verbesserung eine Reduktion der Verkehrsunfälle mit Schwerverletzten bis 2030 um 20% auf 97 bewertet. Eine Reduktion bis 2030 um 30% auf weniger als 85 Unfälle wird als starke Verbesserung bewertet.

c) Anteil der Personen, die sich im Verkehr unsicher fühlen

Die Stadt Aachen entwickelt zur Erfassung dieses Indikators derzeit eine Erhebungsmethodik.

2.3.3 Aktionsplan Verkehrssicherheit der Stadt Aachen

Der Aktionsplan Verkehrssicherheit wird unter Berücksichtigung der Entwicklung der Unfallzahlen fortgeschrieben und sich v.a. folgenden Themen widmen

Infrastruktur

Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmenden (Fußverkehr, Radverkehr, Kinder und Mobilitätseingeschränkte), s. Kap. 2.2.5.3 bzw. 2.2.6,

objektiv sichere Führung der Verkehrsarten unter besonderer Berücksichtigung der Belange subjektiver Verkehrssicherheit (Zu-Fuß-Gehende, Radfahrende, Mobilität von Kindern, Jugendlichen und Senior/innen), s. 2.2.5.3,

Etablierung eines Elementes für Protected Bike-Lanes (Vermeidung von Unfällen zwischen Radfahrenden und Pkw-Führenden), s. Kap. 2.2.4 bzw. 2.2.6,

Umbau von Knoten (sichere und eindeutige Führung aller am Verkehr Beteiligten), s. Kap. 2.2.4,

Sicherstellung der Sichtbeziehungen an Knoten und Zufahrten (Vermeidung von Unfällen aufgrund mangelhafter Sichtbeziehungen zwischen motorisiertem und nicht motorisiertem Verkehr), s. Kap. 2.2.5.1 bzw. 2.2.5.3,

Führung des Radverkehrs/Sicherung des Fußverkehrs an Bushaltestellen,

Ausbau des Netzes ortsfester Verkehrsspiegel zur Vermeidung des toten Winkels beim Rechtsabbiegen, s. Kap. 2.2.5.1

Öffentlichkeitsarbeit

Stärkung eines verantwortungsvollen Miteinanders im Straßenverkehr, Sensibilisierung für die Bedürfnisse/Perspektiven anderer am Verkehr Teilnehmender, s. Kap. 2.2.5.3,

Sensibilisierung für die Wichtigkeit der Einhaltung von Verkehrsregeln, Arbeit am

Unrechtsbewusstsein, Werbung für mehr Achtsamkeit, s. Kap. 2.2.5,

Bekanntmachung der Novelle der Straßenverkehrsordnung, 28.04.2020 und der damit verbundenen Verhaltensregeln, s. Kap. 2.2.5,

Sensibilisierung für die Wichtigkeit des ausreichenden Überholabstandes zwischen MIV und Radverkehr, s. Kap. 2.2.5 bzw. 2.2.6,

Sensibilisierung für die Toter-Winkel-Thematik an Knoten, s. Kap. 2.2.5.1

Trainingsangebote für Senioren und Pedelec-Fahrende im Rahmen der Kampagne "FahrRad in Aachen", s. Kap. 2.2.1,

Gestaltung des Straßenraums mit gleichzeitiger Beobachtung und Evaluation, s. Kap. 2.2.5,

Ausbau der Initiative Verkehrssicherheit (Startschuss im Rahmen der Verkehrssicherheitskonferenz 10.03.2020) mit dem Ziel einer breiten Streuung der Aktivitäten zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, s. Kap. 2.2.5 bzw. 2.2.6.1, 2.2.6.2, 2.2.6.3

interdisziplinäre Verkehrssicherheitsarbeit, u.a. Unfallkommissionsarbeit, s. Kap. 2.2.3,

Beteiligung der zwei in FB61/300 und /500 im Jahr 2019 an der Bergischen Universität Wuppertal ausgebildeten Sicherheitsauditorinnen Straße (SAS) in Planungen und an der Unfallkommission, s. Kap. 2.2.3.

Anlage/n:

Anlage 1: Anlage 1: Unfallstatistik für die Stadt Aachen (Auswertung FB61/300)

Anlage 2: Verkehrsunfallstatistik 2019, Polizeipräsidium Aachen

Anlage 1: Unfallstatistik für die Stadt Aachen (Auswertung FB61/300)

2.2.3 Unfallort

Folgende Straßen wurden 2019 im Stadtgebiet Aachen am häufigsten in der Beschreibung des Unfallortes als "erste" bzw. "zweite" Straße genannt:

Straße	Anzahl Nennungen "Straße 1"
Trierer Straße	65
Jülicher Straße	42
Adalbertsteinweg	41
Roermonder Straße	35
Vaalsener Straße	35
Krefelder Straße	32
Von-Coels-Straße	27
Berliner Ring	25
Peterstraße	24
Monschauer Straße	23
weitere	<16 Nennungen
	...

Straße	Anzahl Nennungen "Straße 2"
Amsterdamer Ring	8
Breslauer Straße	7
Debyestraße	7
Jülicher Straße	7
Stolberger Straße	7
Freunder Weg	6
Kühlwetterstraße	6
Pariser Ring	6
Passstraße	6
Prager Ring	6
Sedanstraße	6
weitere	<5 Nennungen
	...

Abb. 1: Stadt Aachen 2019: Straßen, die am häufigsten als Unfallorte genannt wurden [Darstellung FB61/300 auf Grundlage FISPol, 14.02.2020]

2.2.4 Unfalltyp

Die häufigsten Unfalltypen lassen sich wie folgt näher spezifizieren

- Unfall im Längsverkehr (285),
- Einbiegen/Kreuzen-Unfall (239),
- Abbiegeunfall (220),
- Fahrnfall (172),
- Sonstiger Unfall (134),
- Überschreiten-Unfall (89),
- Unfall durch ruhenden Verkehr (71).

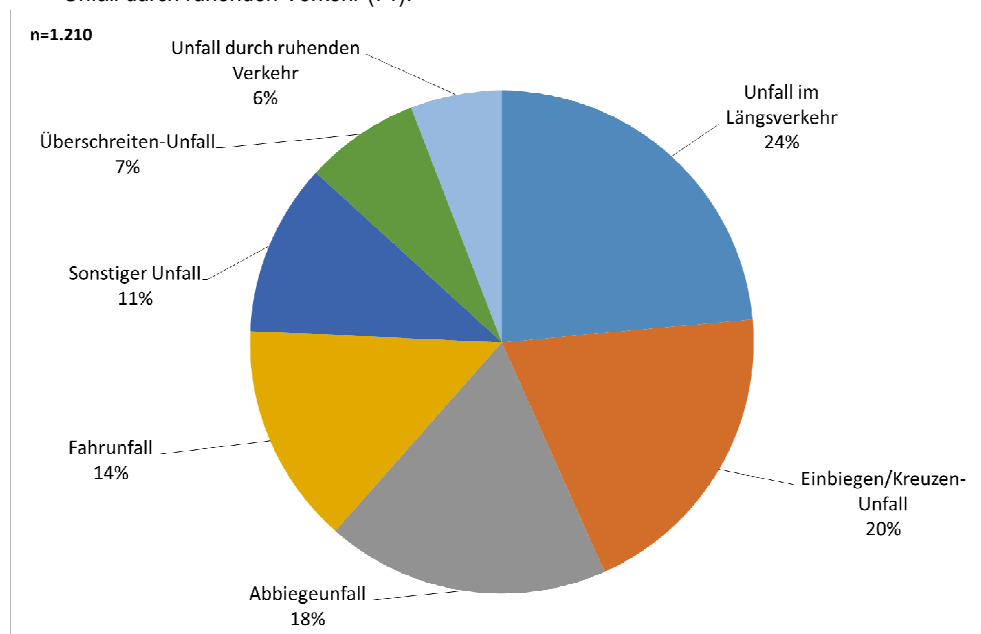


Abb. 2: Stadt Aachen 2019: Unfalltypen [Darstellung FB61/300 auf Grundlage FISPol, 14.02.2020]

Zusammenfassend: Die meisten Unfälle ereigneten sich als Typ...

24% Unfall im Längsverkehr (285)

"Der Unfall wurde ausgelöst durch einen Konflikt zwischen Verkehrsteilnehmern, die sich in gleicher oder entgegengesetzter Richtung bewegten, sofern dieser Konflikt nicht einem anderen Unfalltyp entspricht."

20% Einbiegen/Kreuzen-Unfall (239)

"Der Unfall wurde ausgelöst durch einen Konflikt zwischen einem einbiegenden oder kreuzenden Wartepflichtigen und einem vorfahrberechtigten Fahrzeug."

18% Abbiegeunfall (220)

"Der Unfall wurde ausgelöst durch einen Konflikt zwischen einem Abbieger und einem aus gleicher oder entgegengesetzter Richtung kommenden Verkehrsteilnehmer (auch Fußgänger) an Kreuzungen, Einmündungen, Grundstücks- oder Parkplatzzufahrten. Wer einer Straße mit abknickender Vorfahrt folgt, ist kein Abbieger."

14% Fahrnunfall (172)

"Der Unfall wurde ausgelöst durch den Verlust der Kontrolle über das Fahrzeug (wegen nichtangepasster Geschwindigkeit oder falscher Einschätzung des Straßenverlaufs, des Straßenzustandes o. ä.), ohne dass andere Verkehrsteilnehmer dazu beigetragen haben. Infolge unkontrollierter Fahrzeugbewegungen kann es dann aber zum Zusammenstoß mit anderen Verkehrsteilnehmern gekommen sein."

[Erläuterungen aus "Statistisches Bundesamt, Grundbegriffe der Verkehrsunfallstatistik, 2019"]

2.2.5 Unfallursache

Die häufigsten Unfallursachen lassen sich wie folgt näher spezifizieren

- Fehler der Fahrzeugführer (1051),
- Verkehrstüchtigkeit (102),
- Falsches Verhalten der Fußgänger (53),
- Technische Mängel, Wartungsmängel (4).

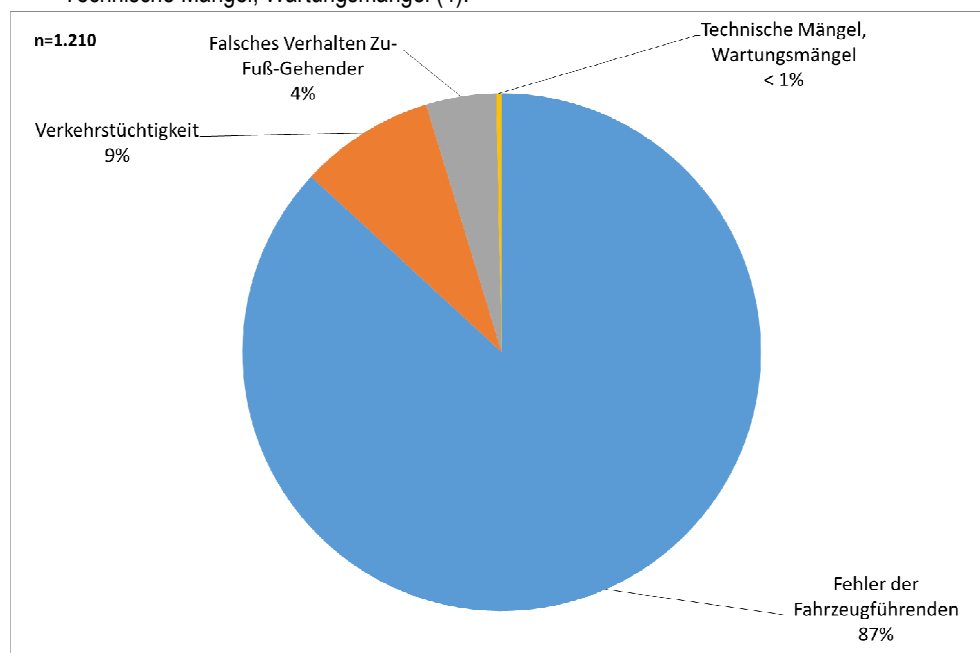


Abb. 3: Stadt Aachen 2019: Unfallursachen [Darstellung FB61/300 auf Grundlage FISPol, 14.02.2020]

Zusammenfassend: Die häufigsten Unfallursachen waren...

87% Fehler der Fahrzeugführenden (1051),

Erläuterungen s. 2.2.5.1

2.2.5.1 Fehler der Fahrzeugführenden: DETAIL

Die 1.051 Fälle, in denen der Unfall durch einen Fehler der Fahrzeugführenden verursacht wurde, lassen sich wie folgt näher spezifizieren:

- anderer Fehler beim Fahrzeugführer (269),
- Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren, Ein- und Ausfahren (225),
- Vorfahrt, Vorrang (203),
- Abstand (131),
- Nicht angepasste Geschwindigkeit (69),
- Falsches Verhalten gegenüber Fußgängern (65),
- Nebeneinanderfahren (30),
- Ruhender Verkehr, Verkehrssicherung (19),
- Straßenbenutzung (17),
- Überholen (12),
- Vorbeifahren (10),
- Ladung, Besetzung (1).

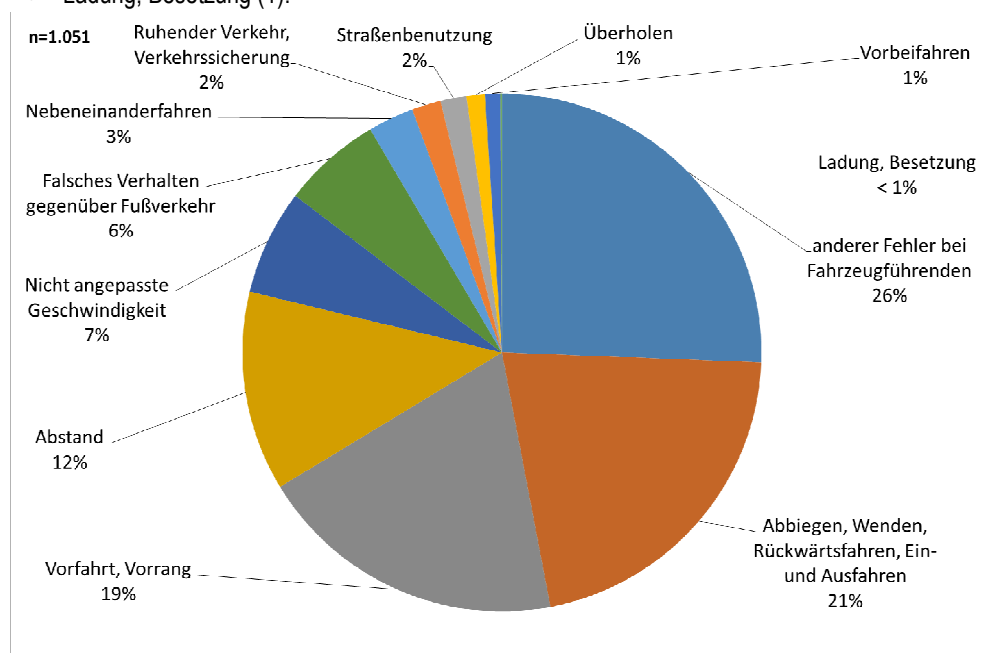


Abb. 4: Stadt Aachen 2019: Detail zu Unfallursache "Fehler der Fahrzeugführenden" [Darstellung FB61/300 auf Grundlage FISPol, 14.02.2020]

Zusammenfassend: Sofern ein Fehler der Fahrzeugführenden den Unfall verursachte, war dieser in den meisten Fällen begründet in...

26% anderer Fehler beim Fahrzeugführer (269)

Details sind dem Unfallbericht zu entnehmen

21% Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren, Ein- und Ausfahren (225)

Fehler bei o.g. Fahrmanövern

19% Vorfahrt, Vorrang (203)

Nichtbeachtung von Verkehrsregeln, Verkehrszeichen oder anderen Fahrzeugen

12% Abstand (131)

Ungenügender Sicherheitsabstand; Starkes Bremsen des Vorausfahrenden ohne zwingenden Grund

2.2.5.2 Fehler Verkehrstüchtigkeit: DETAIL

Die 102 Fälle, in denen der Unfall aufgrund mangelhafter Verkehrstüchtigkeit verursacht wurde, lassen sich wie folgt näher spezifizieren:

- Alkoholeinfluss (74),
- Einfluss anderer berauschender Mittel (17),
- Sonstige körperliche oder geistige Mängel (8),
- Übermüdung (3).

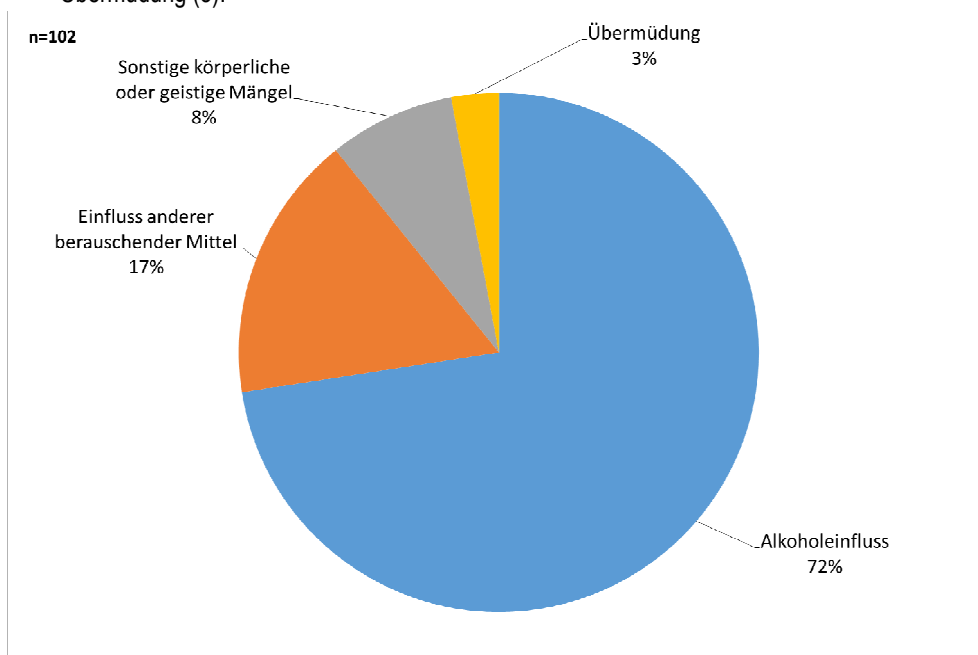


Abb. 5: Stadt Aachen 2019: Detail zu Unfallursache "Verkehrstüchtigkeit" [Darstellung FB61/300 auf Grundlage FISPol, 14.02.2020]

Zusammenfassend: Unfallursache mangelhafte Verkehrstüchtigkeit war in den häufigsten Fällen begründet in...

72% Alkoholeinfluss (74)

2.2.5.3 Falsches Verhalten des Fußverkehrs: DETAIL

Die 53 Fälle, in denen der Unfall durch ein Fehlverhalten des Fußverkehrs verursacht wurde, lassen sich wie folgt näher spezifizieren:

- ohne auf den Fahrzeugverkehr zu achten (24),
- Andere Fehler der Fußgänger (10),
- durch plötzliches Hervortreten hinter Sichthindernissen (9),
- an Stellen, an denen der Fußgängerverkehr durch Polizeibeamte oder Lichtzeichen geregelt war (6).

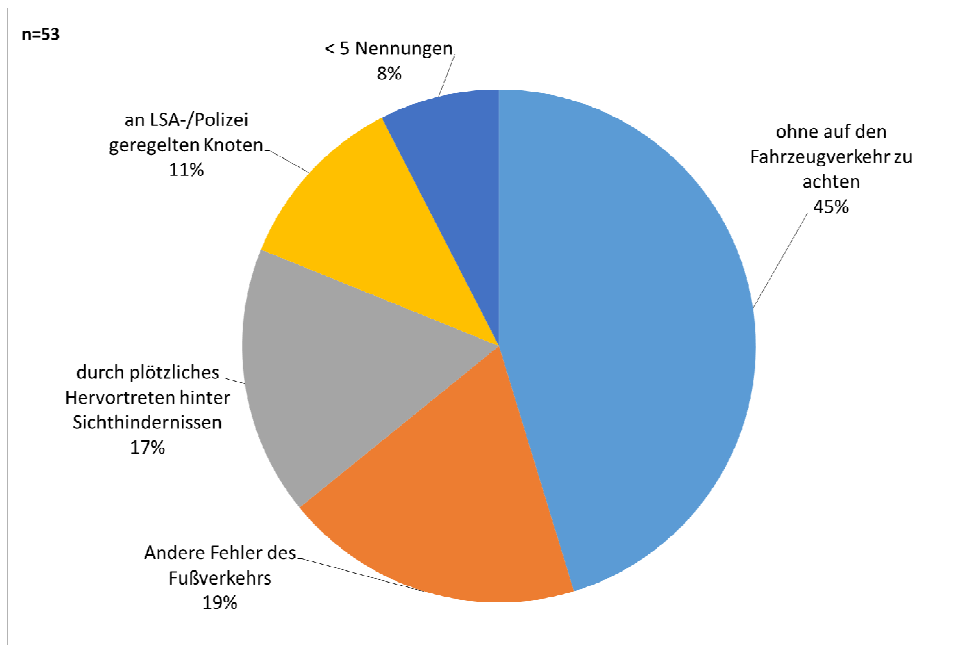


Abb. 6: Stadt Aachen 2019: Detail zu Unfallursache "Falsches Verhalten Zu-Fuß-Gehender" [Darstellung FB61/300 auf Grundlage FISPol, 14.02.2020]

Zusammenfassend: Sofern falsches Verhalten Zu-Fuß-Gehender die Unfallursache war, so geschah dies am häufigsten...

- 45% ohne auf den Fahrzeugverkehr zu achten (24)
 - 19% andere Fehler der Fußgänger (10)
 - 17% durch plötzliches Hervortreten hinter Sichthindernissen (9)
- [Details siehe Unfallbericht]

2.2.6 Art der Verkehrsbeteiligung der Unfallverursachenden

Die Arten der Verkehrsbeteiligung der Unfallverursachenden lassen sich wie folgt näher spezifizieren:

- Pkw (874),
- Fahrrad (125),
- Kraftrad (55),
- Fußgänger (55),
- Bus (34),
- Pedelec (16),
- Sonstige/unbekannte FZ (15),
- LKW <3,5t (14),
- LKW >3,5t (8).

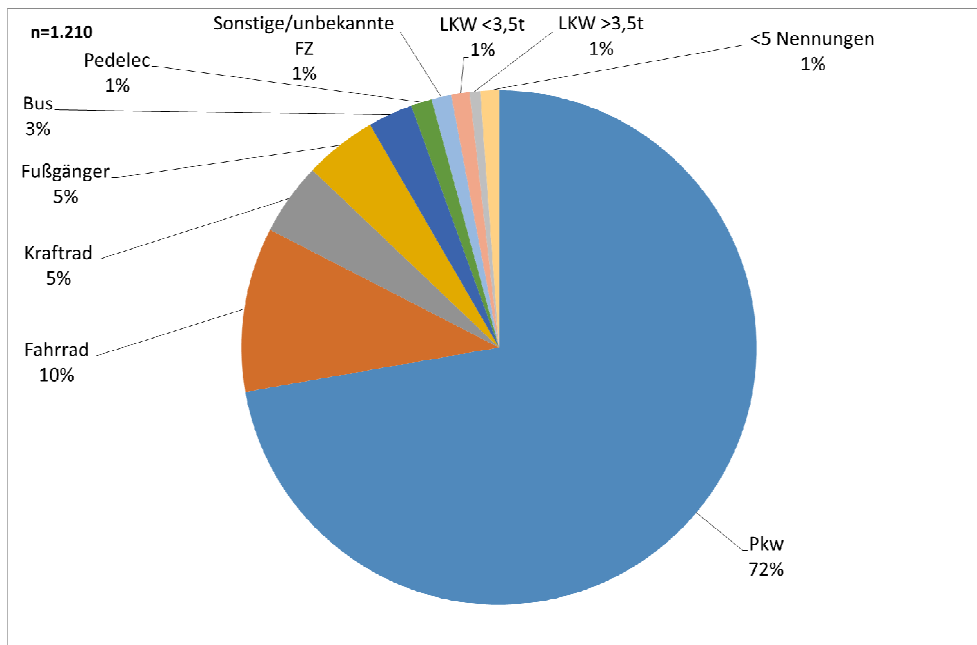


Abb. 7: Stadt Aachen 2019: Art der Verkehrsbeteiligung der Unfallverursachenden [Darstellung FB61/300 auf Grundlage FISPol, 14.02.2020]

Zusammenfassend: Das Verkehrsmittel der Unfallverursachenden war am häufigsten...

72% Pkw (874)

10% Fahrrad (125)

2.2.6.1 Unfallverursachende Pkw-Führende

Die 874 Fälle, in denen Pkw-Führende den Unfall verursacht haben, lassen sich bzgl. des zweiten am Unfall Beteiligten wie folgt spezifizieren:

- Pkw (448),
- Fahrrad (170),
- Fußgänger (78),
- leer/Aleinunfall (53),
- Kleinkraftrad (24),
- Kraftrad (20),
- Kraftomnibus (15),
- Pedelec (14),
- Linienbus (12),
- Leichtkraftrad (8),
- LKW >3,5t (8),
- Mofa (6),
- LKW <3,5t (5).

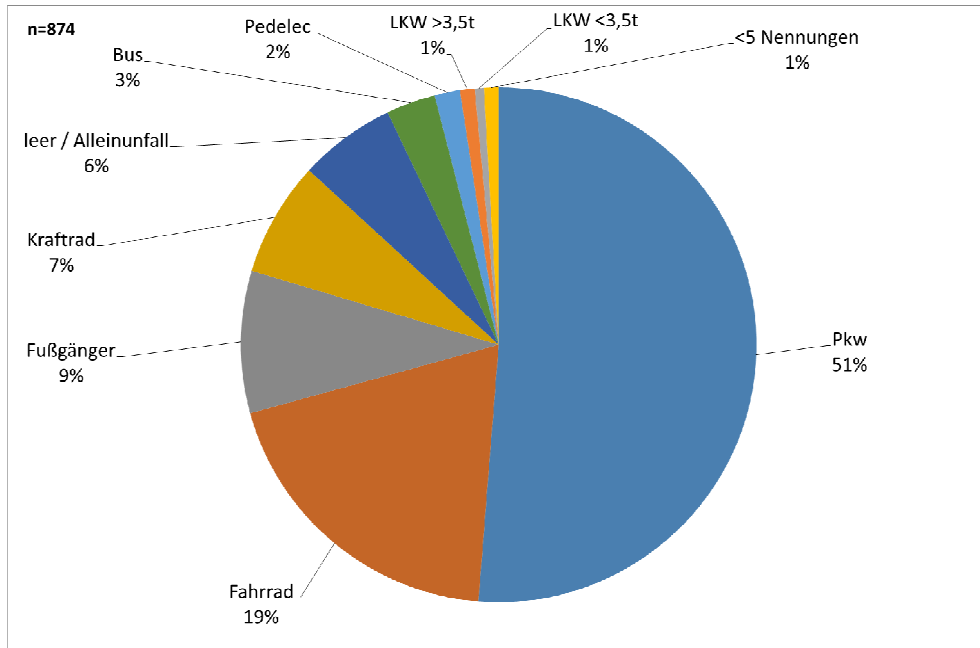


Abb. 8: Stadt Aachen 2019: Unfallbeteiligte, sofern Pkw-Führende den Unfall verursachten [Darstellung FB61/300 auf Grundlage FISPol, 14.02.2020]

Zusammenfassend: Verursachten Pkw-Führende den Unfall, so waren die Verkehrsmittel der Unfallbeteiligten...

51% Pkw (448)
19% Fahrrad (170)
9% Fußgänger (78)

2.2.6.2 Unfallverursachende Radfahrende

Die 126 Fälle, in denen Radfahrende den Unfall verursacht haben, lassen sich bzgl. des zweiten am Unfall Beteiligten wie folgt spezifizieren:

- leer, Alleinunfall (54),
- Pkw (50),
- Fußgänger (9),
- Fahrrad (8).

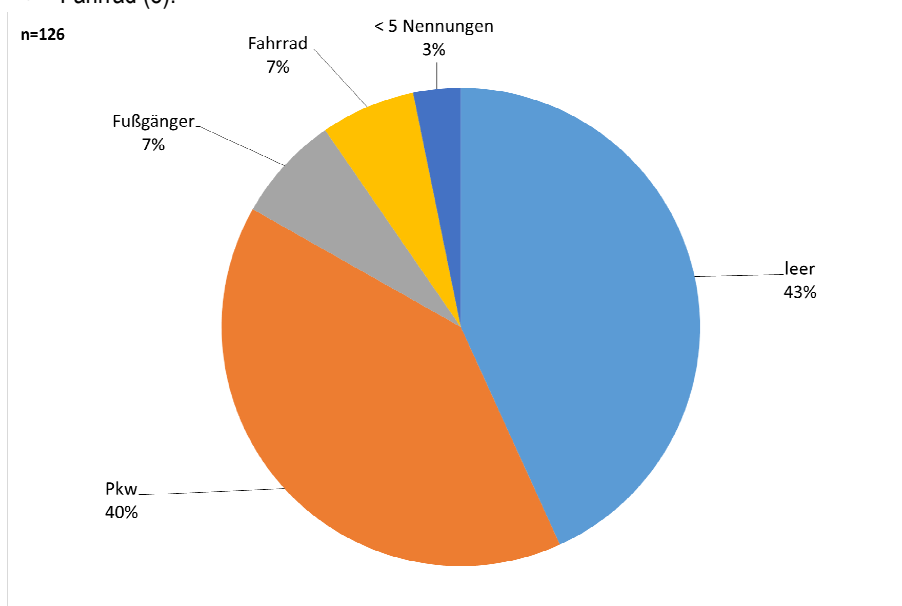


Abb. 9: Stadt Aachen 2019: Unfallbeteiligte, sofern Radfahrende den Unfall verursachten [Darstellung FB61/300 auf Grundlage FISPol, 14.02.2020]

Zusammenfassend: Verursachten Radfahrende den Unfall, so waren die Verkehrsmittel der Unfallbeteiligten...

43% leer, Alleinunfall (54)

40% Pkw (50)

2.2.6.3 Unfallverursachende Zu-Fuß-Gehende

Die 55 Fälle, in denen Zu-Fuß-Gehende den Unfall verursacht haben, lassen sich bzgl. des zweiten am Unfall Beteiligten wie folgt spezifizieren:

- Pkw (30),
- Fahrrad (9),
- Kraftrad (5)

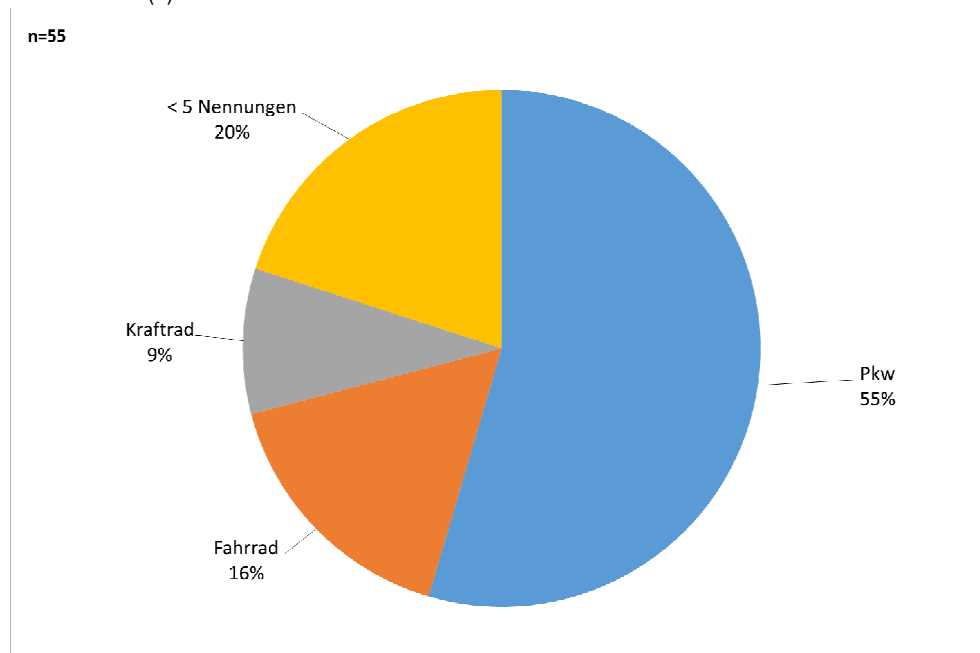


Abb. 10: Stadt Aachen 2019: Unfallbeteiligte, sofern Zu-Fuß-Gehende den Unfall verursachen [Darstellung FB61/300 auf Grundlage FISPol, 14.02.2020]

Zusammenfassend: Verursachten Zu-Fuß-Gehende den Unfall, so waren die Verkehrsmittel der Unfallbeteiligten...

55% Pkw (30)

16% Fahrrad (9)



POLIZEI
Nordrhein-Westfalen
Aachen

bürgerorientiert · professionell · rechtsstaatlich



Verkehrsunfallstatistik 2019 Polizeipräsidium Aachen



<http://www.polizei.nrw.de/aachen>

https://twitter.com/Polizei_NRW_AC

@polizei.NRW.AC

Impressum:

Polizeipräsidium Aachen

Trierer Straße 501
52070 Aachen
Tel.: 0241 / 9577 - 0
poststelle.aachen@polizei.nrw.de
www.polizei.nrw.de/aachen
vertreten durch den
Polizeipräsidenten
Herrn Dirk Weinspach

Verantwortlich für den Inhalt

Direktion Verkehr
Tel.: 0241 / 9577 - 40100
vertreten durch die
Direktionsleiterin
Polizeioberärztin Svende Friedrichs



Wichtiger Hinweis:

Soweit personenbezogene Bezeichnungen im Maskulinum stehen, wird diese Form verallgemeinernd verwendet und bezieht sich auf sämtliche Geschlechter.

Inhalt

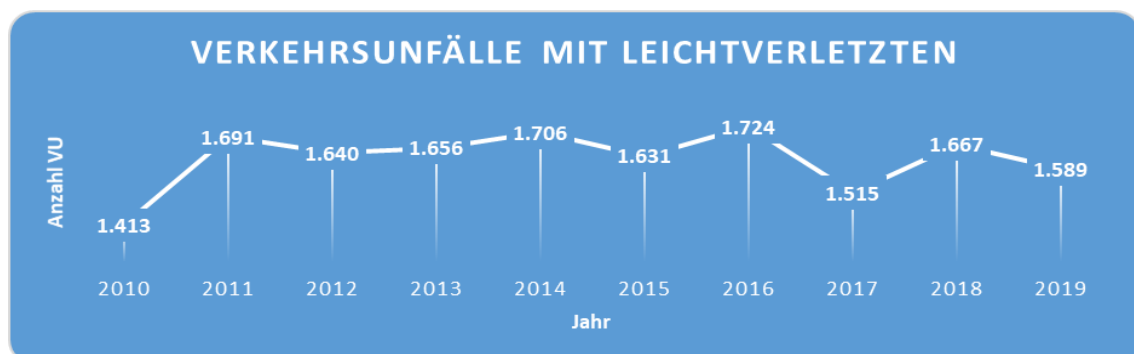
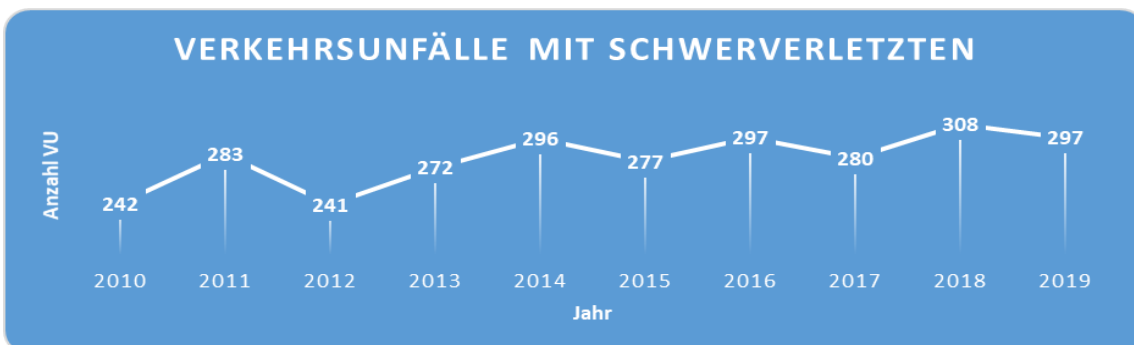
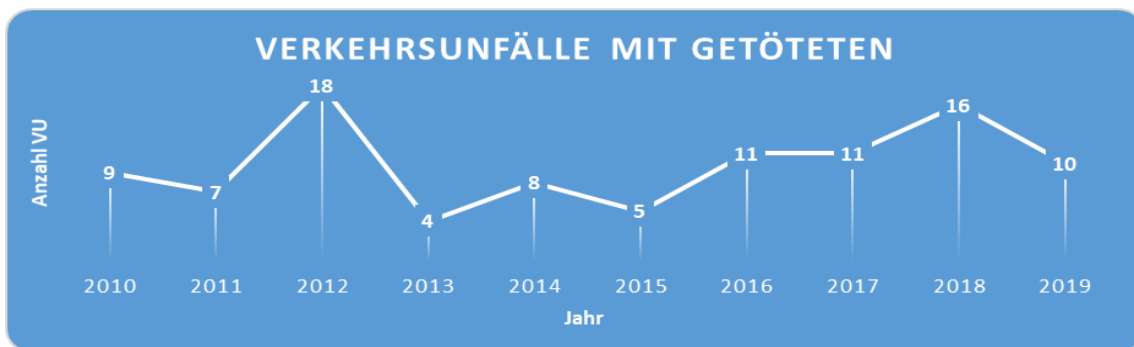
Seite:

1 Unfallentwicklung	4
1.1 Langzeitentwicklung der Verkehrsunfälle	4
1.2 Verkehrsunfälle mit Getöteten	5
1.3 Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Kindern / Schulwegunfälle	6
1.4 Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Fahrradfahrern / Pedelec-Fahrern	6
1.5 Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Fußgängern	8
1.6 Verkehrsunfälle unter Beteiligung junger Erwachsener	8
1.7 Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Senioren (65+)	9
1.8 Ablenkungsunfälle	10
1.9 Verkehrsunfälle unter dem Einfluss von Drogen und/oder Alkohol	11
1.10 Motorradunfälle	11
1.11 Elektrokleinstfahrzeuge (EKF/E-Scooter)	12
1.12 Geschwindigkeitsunfälle	12
1.13 Verkehrsunfallfluchten	12
2 Unfallentwicklung in den Kommunen	13
2.1 Stadt Aachen	13
2.2 Alsdorf	15
2.3 Baesweiler	16
2.4 Herzogenrath	16
2.5 Würselen	17
2.6 Eschweiler	17
2.7 Stolberg	18
2.8 Monschau	19
2.9 Roetgen	19
2.10 Simmerath	20
3 Fazit und Ausblick	21
3.1 Verkehrsunfallbekämpfung	21
3.2 Verkehrsunfallprävention	21
3.3 Verantwortlichkeit	23
4 Anhang	24

1 Unfallentwicklung

1.1 Langzeitentwicklung der Verkehrsunfälle

Im Zuständigkeitsbereich des PP Aachen - wie auch im Land NRW - kann ein geringer Rückgang der Anzahl aller Verkehrsunfälle verzeichnet werden, von 21.503 auf 21.371 (-0,6%). Erfreulicherweise ereigneten sich im Jahr 2019 weniger Verkehrsunfälle mit Getöteten als in den Jahren zuvor. Diese Zahlen sind auf dem niedrigsten Stand seit 2015. Im Bereich der Verkehrsunfälle mit Schwerverletzten kann ein Rückgang von -3,6% verzeichnet werden. Ein weiterer leichter Rückgang ist bei den Unfällen mit Leichtverletzten zu verzeichnen. Hier sank im Jahr 2019 die Zahl auf 1.589 Verkehrsunfälle. Dies sind 4,7% weniger als im Vorjahr.



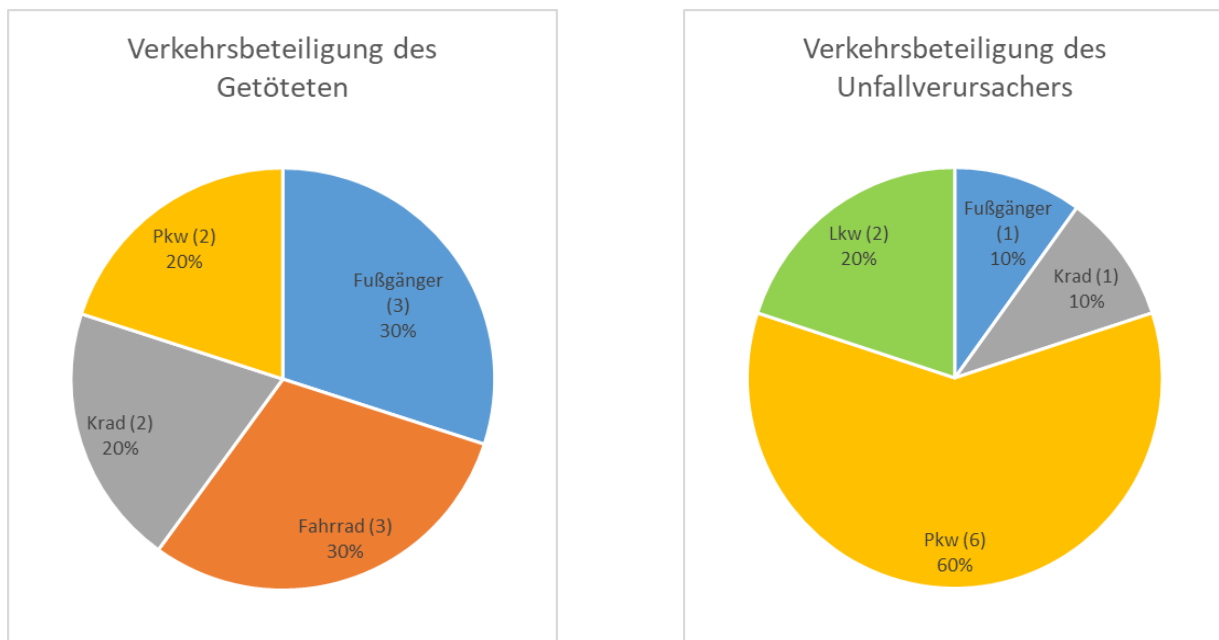
Datenquelle: FISPol, 14.02.2020

KPB Aachen	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	+/-	%
Verkehrsunfälle mit Getöteten	9	7	18	4	8	5	11	11	16	10	-6	-37,5%
Verkehrsunfälle mit Schwerverletzten	242	283	241	272	296	277	297	280	308	297	-11	-3,6%
Verkehrsunfälle mit Leichtverletzten	1.413	1.691	1.640	1.656	1.706	1.631	1.724	1.515	1.667	1.589	-78	-4,7%
Verunglückte "Kinder"	105	138	116	110	129	106	106	110	120	116	-4	-3,3%
Verkehrsunfälle auf dem Schulweg	29	25	28	23	37	24	21	31	30	27	-3	-10,0%
Verunglückte Fahrradfahrer	338	454	408	439	522	452	514	468	590	543	-47	-8,0%
Verunglückte Pedelec-Fahrer	0	0	1	9	18	13	24	41	42	62	20	47,6%
Verunglückte Fußgänger	231	289	271	304	321	282	285	259	312	291	-21	-6,7%
Verunglückte Motorradfahrer	128	167	129	143	165	152	140	136	128	139	11	8,6%
Verunglückte „Junge Erwachsene“	408	383	334	304	372	344	344	298	357	342	-15	-4,2%
Verunglückte „Senioren“	70	65	84	90	85	94	81	87	109	100	-9	-8,3%

Datenquelle: FISPol, 14.02.2020

1.2 Verkehrsunfälle mit Getöteten

Im Jahr 2019 ereigneten sich zehn Verkehrsunfälle, bei denen jeweils einer der Verkehrsbeteiligten auf Grund der Unfallfolgen verstarb. Davon ereigneten sich sieben Unfälle im Bereich der Stadt Aachen und drei weitere im Bereich der StädteRegion ohne Stadt Aachen.



Datenquelle: FISPol, 14.02.2020

1.3 Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Kindern / Schulwegunfälle



Im Jahr 2019 verunglückten 116 Kinder aktiv im Straßenverkehr. Dies waren 4 (-3,33%) weniger als im Vorjahr. Es findet grundsätzlich eine Unterscheidung zwischen aktiver (z.B. als Fußgänger, Fahrradfahrer) und passiver (z.B. Mitfahrer in PKW, Omnibus) Verkehrsbeteiligung der Kinder statt.

Im Rahmen der Verkehrsunfallprävention haben wir vor allem die erste Gruppe im Fokus, da wir hier gezielt durch Verkehrsunterricht und Trainings auf das Verhalten der Kinder selbst - möglichst unter Einbeziehung der Erziehungsberechtigten und des Lehrpersonals - einwirken können.

Lediglich 27 Unfälle ereigneten sich auf dem Schulweg. Weniger als die Hälfte (12) der Schulwegunfälle ereigneten sich in der Stadt Aachen. Örtliche Schwerpunkte waren dabei nicht feststellbar.

Auch im Jahr 2019 waren die Verkehrssicherheitsberater und Bezirksdienstbeamten zur Reduzierung dieser Unfälle mit vielfältigen Aktionen und Mobilitätsprojekten an allen Schulen der KPB Aachen präsent. Dabei stand eine enge Kooperation mit den Kommunen, der jeweiligen Schule und den Erziehungsberechtigten im Vordergrund.

1.4 Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Fahrradfahrern / Pedelec-Fahrern



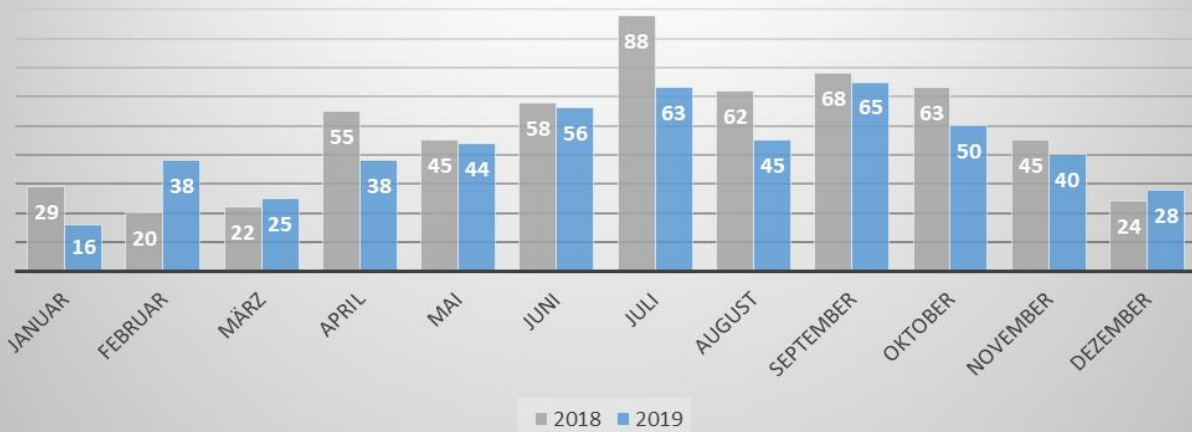
Die Anzahl der verunglückten Fahrradfahrer sank von 590 auf 543 und somit um -8,0% (-47). Die Anzahl der verunglückten Pedelec-Fahrer hingegen stieg von 42 auf 62 und somit um 47,6% (+20). Ursächlich dürfte sein, dass die Zahl von Pedelecs aufgrund ihrer Beliebtheit ständig steigt, die Anschaffung erschwinglich und teilweise sogar subventioniert wird („JobBike“). Zudem ermöglichen Pedelecs auch vielen älteren Menschen wieder das Fahrradfahren. Die meisten

Verkehrsunfälle unter Beteiligung eines Fahrrad- bzw. Pedelec-Fahrers ereigneten sich im Bereich der Aachener Innenstadt und zwar innerhalb des Alleinrings und im Verlauf der Vaalser Straße, der Jülicher Straße und des Adalbertsteinwegs. Grundsätzlich ist festzustellen, dass trotz des Anstiegs der verunglückten Pedelec-Fahrer ein Rückgang in der Gesamtheit beider Verkehrsbeteiligungsarten von 632 auf 605 (-4,3%/-27) zu verzeichnen ist.

Auch wenn die Gesamttendenz als erfreulich anzusehen ist, so verstarben leider dennoch insgesamt drei Fahrradfahrer an den Folgen von Verkehrsunfällen.

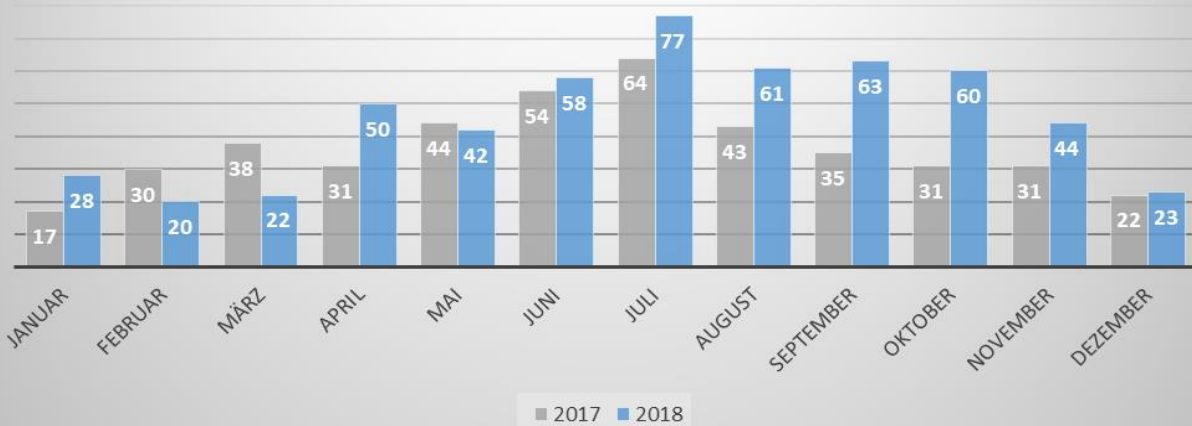
Zwei der Unfälle mit Todesfolge ereigneten sich in Aachen. Hier wurde zum einen auf der Vaalser Straße ein Fahrradfahrer beim Fahrstreifenwechsel von einem Lkw-Fahrer übersehen. Zum anderen kam es im Bereich eines Kreisverkehrs Auf der Hüls zum Zusammenstoß zwischen Lkw und Fahrradfahrer. In Würselen starb ein junger Fahrradfahrer beim Zusammenstoß mit einem Pkw.

Verkehrsunfälle unter Beteiligung von "Radfahrern" Kat. 1 bis 3



Datenquelle: FISPol, 14.02.2020

Verkehrsunfälle unter Beteiligung von "Pedelec" Kat. 1 bis 3

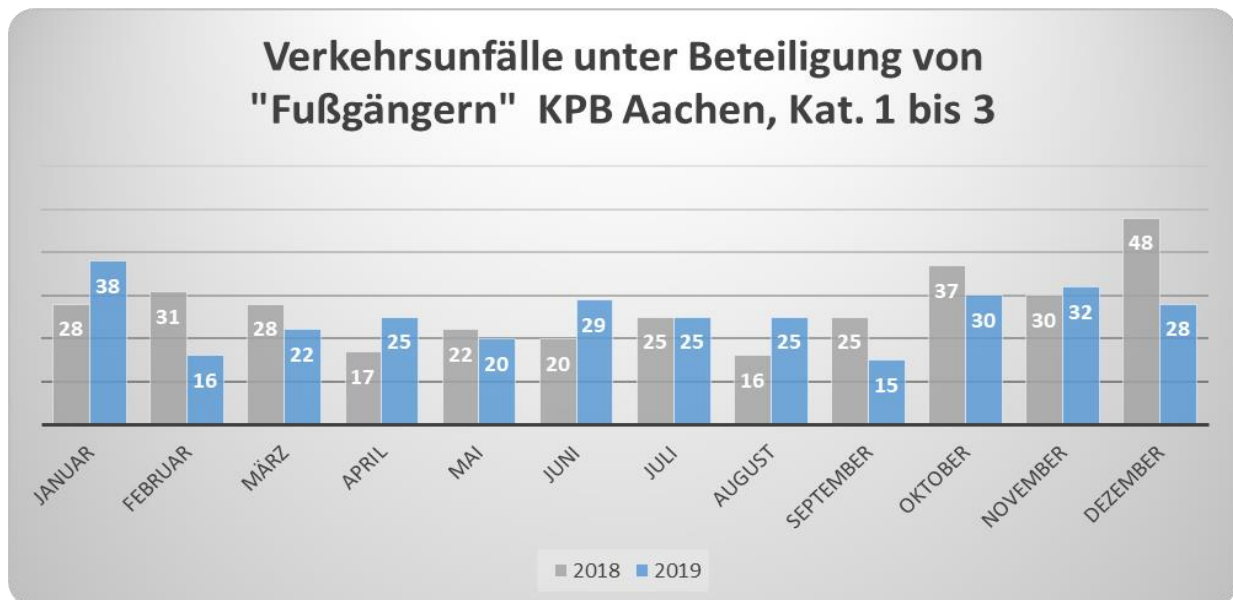


Datenquelle: FISPol, 14.02.2020

1.5 Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Fußgängern



2019 verunglückten 21 Fußgänger weniger als im Jahr 2018. Somit sank die Zahl der verunglückten Fußgänger von 312 im Jahr 2018 auf 291 im Jahr 2019 (-6,7%). Trotz des erfreulichen Rückgangs verstarben insgesamt drei Fußgänger an den Folgen eines Verkehrsunfalls. Zwei der Unfälle mit Todesfolge ereigneten sich in Aachen. Hier wurde jeweils der Fußgänger beim Linksabbiegen von einem Pkw-Fahrer übersehen. Ein weiterer Unfall mit Todesfolge ereignete sich in Eschweiler. Hier übersah ein Lkw-Fahrer beim Rechtsabbiegen eine Fußgängerin.



1.6 Verkehrsunfälle unter Beteiligung „Junge Erwachsene“

Junge Erwachsene stellen als Führer von Kraftfahrzeugen eine besondere Risikogruppe dar: Ihre geringe Erfahrung, eine allgemein höhere Risikobereitschaft, mit der neu gewonnenen Freiheit und Flexibilität einhergehende Emotionalität und Imponiergehabe führen immer wieder zu schweren Verkehrsunfällen.

Seit 2010 setzt hier das Programm „Crash Kurs NRW“ an:



Zielgruppe des Programms sind Fahranfänger, die mit der Darstellung echter Unfallereignisse durch unmittelbar oder mittelbar Betroffene (Ersthelfer, Polizei, Rettungsdienst, Eltern, Freunde) emotional angesprochen werden. Im Jahr 2019 nahmen 4.120 von insgesamt 4.250 Schülern an Crash-Kurs-NRW teil. Somit konnten 97% der Schüler der entsprechenden Altersstufen

im Zuständigkeitsbereich des PP Aachen erreicht werden.

Die Anzahl junger Erwachsener als Unfallverursacher sank von 586 auf 575 Fälle (-11/-1,9%). Die Direktion Verkehr hatte im Jahr 2019 intensiv das Themenfeld „illegale Rennen“ im Fokus. Es wurde in mehreren Verdachtsfällen von illegalen Autorennen durch das Verkehrskommissariat 2 ermittelt. Zwei Fälle in der Aachener Innenstadt hatten sofortige harte Sanktionen für die Fahrer zur Folge: Noch am Anhalteort wurden Führerscheine und Autos beschlagnahmt. In einem Fall hat ein Gericht zwischenzeitlich eine Geldstrafe von 2500 Euro verhängt und den Führerschein für drei Monate entzogen. Zudem wurde durch gezielte Kontrollen von einigen Motorradfahrern in der Eifel festgestellt, dass sie auf der sogenannten „Eifelrunde“ am Rursee versuchten, diese Runde in Höchstgeschwindigkeit zu fahren. Zwei Motorradfahrer mussten daraufhin unmittelbar vor Ort Motorrad und Führerschein abgeben. Auch im Jahr 2020 wird es Schwerpunkteinsätze in diesem Themenbereich geben.

1.7 Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Senioren (≥65)



Die Zahl der Senioren (≥65), die aktiv an einem Verkehrsunfall beteiligt waren, sank von 1039 auf 989 und damit um 4,8%. In 75,6% der Fälle waren die Senioren Unfallverursacher (748). Hier setzten die Kollegen der Verkehrsunfallprävention mit verschiedenen verhaltensorientierten Trainings und Aktionen an. Im Gegensatz zu Kindern und jungen Erwachsenen, die über Kindertages- und Bildungseinrichtungen für Verkehrssicherheitsarbeit leicht erreicht werden können, gestaltet sich dies bei Senioren schwieriger, weil eben nicht alle Senioren etwa über Seniorenheime erreicht werden können. Hier ist man auf die Freiwilligkeit der Senioren angewiesen, Angebote zu nutzen bzw. über entsprechende Einrichtungen den

Bedarf von Maßnahmen für sich zu reklamieren.

Die Verkehrssicherheitsberater der Direktion Verkehr entwickeln stetig neue Formate, wie Senioren erreicht werden und vom Nutzen der Verkehrssicherheitsberatung überzeugt werden können.

Einen interessanten Ansatz stellt das von Verkehrssicherheitsberatern in Aachen entwickelte Projekt „Generationsbrücke“ dar.

Grundlegend für die Generationsbrücke ist die Kooperation zwischen einem Seniorenheim und einem Kindergarten oder einer Schule. Die Kinder der beteiligten Einrichtung erhalten für ein Jahr einen festen Paten aus einem Seniorenheim. Einmal im Monat findet ein Treffen der Kinder mit den Heimbewohnern statt, welches immer nach einem gleichen Ritual abläuft (Begrüßungslieder, Vorstellungsrunde etc). Die Inhalte der Treffen werden flexibel gestaltet und haben ganz unterschiedliche Themen zum Inhalt. Immer dann, wenn der Verkehrssicherheitsberater mit dabei ist, spielt die Verkehrssicherheit die Hauptrolle. Im Jahr 2019 wurde dies in Form eines praxisorientierten Rollator- und Rollstuhltrainings umgesetzt, bei dem sich die Kinder und Senioren gemeinsam die Schwierigkeiten und Besonderheiten der Rollator- und Rollstuhlnutzung erarbeitet haben. Die Kinder wurden dafür sensibilisiert, welche Probleme ältere Menschen im Straßenverkehr haben. Sie lernten den Umgang mit einem Rollator und Rollstuhl kennen, um die Scheu zu verlieren und den älteren Menschen bei Bedarf im Alltag als Helfer zur Seite stehen zu können.

Außerdem wurde das Thema Sichtbarkeit (auch des Rollators und Rollstuhls!) und das Verhalten beim Überqueren der Straße (Ampel, Zebrastreifen, Bordsteinkante etc.) behandelt. Hier konnten die Senioren von ihren Erfahrungen aus früheren Zeiten und von den heutigen Gefahren berichten, denen sie im Straßenverkehr begegnen.

Die Generationsbrücke bringt Kinder und ältere Menschen näher zusammen und fördert das Verständnis füreinander.

1.8 Ablenkungsunfälle



Die Polizei stellt nach wie vor fest, dass viele Verkehrsteilnehmer ihren Sorgfaltspflichten nicht nachkommen und sich in ihrer Konzentration auf den Straßenverkehr ablenken lassen. Dabei spielt das Smartphone eine große Rolle. Dies gilt nicht nur für Autofahrer, sondern auch für Fußgänger, Fahrradfahrer oder Nutzer von E-Scootern.

Regelmäßig wird deutliche Sorglosigkeit bei der Nutzung von Mobiltelefonen und ein nach wie vor fehlendes Unrechtsbewusstsein bei den Betroffenen durch die Polizeibeamten festgestellt.

Im Jahr 2019 wurde in 2590 Fällen ein Verstoß gegen § 23 Absatz 1a StVO durch die Aachener Polizei geahndet. Dies sind 330 Verstöße mehr (+15,3%) als im Jahr 2018. In neun Fällen

konnte letztendlich nachgewiesen werden, dass die Handynutzung ursächlich für den Verkehrsunfall war (2018 waren es 10 Fälle).

In Anbetracht der grundsätzlichen Gefährlichkeit von Ablenkung im Straßenverkehr und den wie oben dargestellt hohen Zahlen an Verstößen, behalten wir auch im kommenden Jahr dieses Fehlverhalten im Fokus.

1.9 Verkehrsunfälle unter dem Einfluss von Alkohol und/oder Drogen

Wie die unten stehende Tabelle zeigt, haben die Verkehrsunfälle unter Alkohol- oder Drogen-Einfluss insgesamt leicht abgenommen. Wurden im Jahr 2018 noch 223 Alkoholfahrten bei Unfallaufnahmen festgestellt, sank die Beteiligung von alkoholisierten Personen am Verkehrsunfallgeschehen im Jahr 2019 auf 220. Im Jahr 2019 standen 52 Unfallbeteiligte unter Drogeneinfluss, fünf mehr als im Vorjahr.

KPB Aachen				
alle VU	2018	2019	+/-	%
Einfluss Drogen	47	52	5	10,6%
Einfluss Alkohol	223	220	-3	-1,3%
gesamt	270	272	2	0,7%

Datenquelle: FISPol, 14.02.2020

1.10 Motorradunfälle

Auf den Straßen der KPB Aachen ereigneten sich im Jahr 2019 insgesamt 149 Verkehrsunfälle unter Beteiligung eines Motorradfahrers. Dies sind 8 Unfälle mehr als im Vorjahr (+5,7%). Dabei verunglückten insgesamt 139 Motorradfahrer. Dies sind 11 Verunglückte mehr als im Vorjahr (+8,6%). In 79 Fällen (53%) setzten die Motorradfahrer die Unfallursache.

Zwei Motorradfahrer verstarben an den Unfallfolgen. Bei einem Alleinunfall in Eschweiler verlor ein Motorradfahrer in einer Rechtskurve die Kontrolle über das Kraftrad und verstarb noch an der Unfallstelle. Ein weiterer Unfall mit Todesfolge ereignete sich in Aachen. Hier übersah eine Pkw-Fahrerin beim Einbiegen den von links herannahenden Motorradfahrer.

Ein Hauptaugenmerk hatte die Direktion Verkehr in der vergangenen Saison auf Motorradfahrer in der Eifel gelegt.

Mit hohem Personal- und Materialaufwand sowie deutlicher Wahrnehmung in der Öffentlichkeit wurden zahlreiche Kontrollen durchgeführt, um schwere Verkehrsunfälle mit Motorradfahrern zu verhindern, Fehlverhalten – auch in Bezug auf die Lärmentwicklung bei Motorrädern - zu ahnden und über die besonderen Gefahren des Motorradfahrens aufzuklären.

In diesem Jahr werden wir unsere zahlreichen Kontrollen in der Eifel mit Beginn der Motorradsaison fortführen. Zudem werden wir auch in der Stadt Aachen und der übrigen StädteRegion die Bekämpfung von Verkehrsunfällen unter Beteiligung von Motorradfahrern durch Kontrollen und Aufklärungsarbeit intensivieren.

1.11 Elektrokleinstfahrzeuge „E-Scooter“

Im Stadtgebiet Aachen gehören seit Anfang Oktober sogenannte E-Scooter zum Straßenbild. Seit Februar 2020 hat sich die Zahl der zu mietenden E-Scooter durch einen zweiten Anbieter noch einmal erhöht. Neben einer breitgefächerten Aufklärungskampagne zu den Nutzungsregeln für diese Tretroller galt es auch bereits zahlreiche Verstöße zu ahnden. Die Zahl der Verkehrsunfälle, an denen E-Scooter beteiligt waren, war hingegen sehr gering. Auffällig war jedoch, dass in diesen Fällen die Tretrollerfahrer teilweise schwer verletzt wurden, weil sie keinen Helm trugen.

1.12 Geschwindigkeitsunfälle

Entgegen dem Landestrend erhöhte sich die Anzahl von Unfällen, bei denen überhöhte bzw. nicht angepasste Geschwindigkeit zumindest mitursächlich für das Unfallgeschehen war. So stieg deren Zahl von 295 auf 380 (+28,8%) an. Die Anzahl der geschwindigkeitsbedingten Verkehrsunfälle mit Personenschaden stieg von 222 auf 246 (+10,8%) an.

Im Berichtsjahr wurden von den operativen Kräften des Polizeipräsidiums Aachen insgesamt 41.407 Geschwindigkeitsverstöße festgestellt und geahndet. In 36.552 Fällen wurde der Verstoß mittels Radarmessung oder Lichtschrankentechnik (ESO-Fahrzeug) festgestellt, ausgewertet und postalisch zugestellt. In 4.855 Fällen wurden die Fahrzeugführer unmittelbar angehalten und neben der Ahndung mit Verwarngeld wurde ihnen ihr Fehlverhalten auch im Rahmen eines didaktischen Gesprächs erläutert.

1.13 Verkehrsunfallfluchten

Das Phänomen der Verkehrsunfallflucht bleibt weiterhin ein aktuelles Thema, hier ist eine leichte Steigerung zu verzeichnen. Entfernten sich im Jahr 2018 noch 4.767 Verkehrsteilnehmer unerlaubt von der Unfallörtlichkeit, so waren es im Jahr 2019 bereits 4.832.

Dies waren somit 65 mehr (+1,36%) als im Vorjahr.

Von den zuvor genannten 4.832 Verkehrsunfallfluchten konnten 2158 Fälle aufgeklärt werden. Dies entspricht einer Aufklärungsquote von 44,66%.

In der Gesamtheit der 4.832 Verkehrsunfallfluchten ereigneten sich 210 Verkehrsunfälle mit

Personenschaden, was Unfallbeteiligte aber dennoch nicht davon abhielt, die Unfallörtlichkeit unerlaubt zu verlassen.

Diese Anzahl blieb unverändert. In 124 dieser Fälle konnte der flüchtige Unfallverursacher ermittelt werden, was wiederum einer Aufklärungsquote von knapp 59,05% entspricht.

KPB Aachen				
Jahr	VU-Flucht		geklärt	AQ
2018	4767	65	2092	43,89%
2019	4832	1,36%	2158	44,66%
Jahr	VUP-Flucht		geklärt	AQ
2018	210	0	125	59,52%
2019	210	0,0%	124	59,05%

Datenquelle: FISPol, 14.02.2020

2 Unfallentwicklung in den Kommunen

2.1 Stadt Aachen

<u>Aachen</u>	2018	2019	+/-	%
Verkehrsunfälle mit Getöteten	4	7	3	75,0%
Verkehrsunfälle mit Schwerverletzten	111	136	25	22,5%
Verkehrsunfälle mit Leichtverletzten	919	847	-72	-7,8%
Verkehrsunfälle auf dem Schulweg	17	12	-5	-29,4%
Aktiv verunglückte Kinder	54	43	-11	-20,4%
Verunglückte Fahrradfahrer	347	318	-29	-8,4%
Verunglückte Pedelec-Fahrer	19	30	11	57,9%
Verunglückte Fußgänger	169	155	-14	-8,3%
Verunglückte Motorradfahrer	36	45	9	25,0%
Verunglückte „Junge Erwachsene“ (18-24 J., als aktiv)	201	187	-14	-7,0%
Verunglückte „Junge Erwachsene“ (18-24 J., als UB01)	96	71	-25	-26,0%
Verunglückte „Senioren“ (65 J., als aktiv)	111	97	-14	-12,6%
Verunglückte „Senioren“ (65 J., als UB01)	32	44	12	37,5%

Datenquelle: FISPol, 14.02.2020

Anders als im Vorjahr ist in vielen Bereichen ein Rückgang der Unfälle bzw. der Verunglückten zu verzeichnen. Wie zuvor erwähnt, ist der Anstieg der verunglückten Pedelec-Fahrer sehr wahrscheinlich einem strukturellen Wandel geschuldet.

Die Zunahme der verunglückten Motorradfahrer lässt sich nicht über besondere Unfallursachen oder Örtlichkeiten erklären. Es ist jedoch anhand von Zulassungszahlen erkennbar, dass der

Anteil an motorisierten Zweirädern im Straßenverkehr stetig wächst.

Der Anstieg der geschwindigkeitsbedingten Verkehrsunfälle wurde zuvor erläutert und steht in direktem Zusammenhang mit dem Anstieg der Verkehrsunfälle mit Personenschaden. Denn die gefahrene Geschwindigkeit bei einem Aufprall auf ein Hindernis bzw. bei einem Zusammenstoß zweier Verkehrsteilnehmer ist maßgeblich für die Schwere der Unfallfolgen.

Im Jahr 2019 ereigneten sich in der Stadt Aachen sieben Verkehrsunfälle mit tödlichem Ausgang:

- **Aachen, Freitag, 11.01.2019, 15:10 Uhr, Aachener Straße**

Die Unfallbeteiligte UB01 befuhr mit ihrem Pkw die Aachener Straße von Walheim in Richtung Nütheim. Ausgans einer Kurve verlor sie vermutlich die Kontrolle über ihr Fahrzeug und schleuderte in den Gegenverkehr. Hierbei stieß sie mit einem entgegenkommenden Fahrzeug zusammen.

Die UB01 verstarb am 12.01.2019 im Krankenhaus.

- **Aachen, Dienstag, 12.02.2019, 07:00 Uhr, Vaalser Straße 261**

Der UB01 befuhr mit seiner Sattelzugmaschine die Vaalser Straße in Fahrtrichtung Innenstadt. Kurz vor dem Amsterdamer Ring übersah der Lkw-Fahrer beim Fahrstreifenwechsel nach rechts die neben ihm in gleicher Richtung fahrende Fahrradfahrerin. Diese wurde tödlich verletzt.

- **Aachen, Donnerstag, 25.04.2019, 05:50 Uhr, Boxgraben / Weberstraße**

Der Pkw-Fahrer UB01 bog von der Weberstraße nach links auf den Boxgraben ab und übersah hier die Fußgängerin UB02, die den Boxgraben auf der dortigen Fußgängerfurt in Richtung Weberstraße überquerte. Die Lichtsignalanlage war zu diesem Zeitpunkt außer Betrieb. Die UB02 wurde zunächst schwer verletzt ins Klinikum eingeliefert.

Sie verstarb am 29.04.2019.

- **Aachen, Mittwoch, 08.05.2019, 19:50 Uhr, Seffenter Weg / Pariser Ring**

Die UB01 befuhr in Begleitung ihrer beiden Töchter den Zubringer zum Pariser Ring. Im Bereich der Linkskurve des Zubringers verlor sie die Kontrolle über den Pkw. Der Wagen geriet ins Schleudern und prallte gegen einen Baum. Die UB01 verstarb noch an der Unfallstelle.

- **Aachen, Donnerstag, 13.06.2019, 09:51 Uhr, Charlottenburger Allee / Auf der Hüls**

Beim Zusammenstoß zwischen einer Fahrradfahrerin und einem Lkw am Kreisverkehr wurde die Fahrradfahrerin tödlich verletzt.

- **Aachen, Donnerstag, 01.08.2019, 19:38 Uhr, Trierer Straße / Madrider Ring**

Beim Linksabbiegen übersah ein Pkw-Fahrer eine Fußgängerin. Die Frau erlag am 02.08.2019 ihren Verletzungen.

- **Aachen, Donnerstag, 19.09.2019, 20:49 Uhr, Stolberger Straße / Eifelstraße**

Die Pkw-Fahrerin UB01 fuhr in den Kreuzungsbereich ein und übersah dabei den von links kommenden Motorradfahrer UB02. Der Motorradfahrer starb kurze Zeit später im Klinikum.

2.2 Alsdorf

<u>Alsdorf</u>	2018	2019	+/-	%
Verkehrsunfälle mit Getöteten	1	0	-1	-100,0%
Verkehrsunfälle mit Schwerverletzten	21	16	-5	-23,8%
Verkehrsunfälle mit Leichtverletzten	115	116	1	0,9%
Verkehrsunfälle auf dem Schulweg	4	4	0	0,0%
Aktiv verunglückte Kinder	12	11	-1	-8,3%
Verunglückte Fahrradfahrer	35	23	-12	-34,3%
Verunglückte Pedelec-Fahrer	2	4	2	100,0%
Verunglückte Fußgänger	22	25	3	13,6%
Verunglückte Motorradfahrer	8	6	-2	-25,0%
Verunglückte „Junge Erwachsene“ (18-24 J., als aktiv)	28	22	-6	-21,4%
Verunglückte „Junge Erwachsene“ (18-24 J., als UB01)	12	8	-4	-33,3%
Verunglückte „Senioren“ (65 J., als aktiv)	22	10	-12	-54,5%
Verunglückte „Senioren“ (65 J., als UB01)	11	2	-9	-81,8%

Datenquelle: FISPol, 14.02.2020

Erfreulicherweise kann für die Stadt Alsdorf ein Rückgang der Verkehrsunfälle und der Verunglückten in fast allen Bereichen verzeichnet werden. Fallen die Veränderungen in Prozent teilweise auch recht groß aus, so ist dies lediglich dem Umstand der kleinen absoluten Zahlen geschuldet.

2.3 Baesweiler

<u>Baesweiler</u>	2018	2019	+/-	%
Verkehrsunfälle mit Getöteten	0	0	0	0,0%
Verkehrsunfälle mit Schwerverletzten	12	4	-8	-66,7%
Verkehrsunfälle mit Leichtverletzten	52	50	-2	-3,8%
Verkehrsunfälle auf dem Schulweg	1	1	0	0,0%
Aktiv verunglückte Kinder	5	3	-2	-40,0%
Verunglückte Fahrradfahrer	14	11	-3	-21,4%
Verunglückte Pedelec-Fahrer	1	0	-1	-100,0%
Verunglückte Fußgänger	11	7	-4	-36,4%
Verunglückte Motorradfahrer	3	3	0	0,0%
Verunglückte „Junge Erwachsene“ (18-24 J., als aktiv)	13	11	-2	-15,4%
Verunglückte „Junge Erwachsene“ (18-24 J., als UB01)	4	9	5	125,0%
Verunglückte „Senioren“ (65 J., als aktiv)	11	12	1	9,1%
Verunglückte „Senioren“ (65 J., als UB01)	7	5	-2	-28,6%

Datenquelle: FISPol, 14.02.2020

In der Stadt Baesweiler sind fast alle Zahlen rückläufig. Lediglich im Bereich der Altersgruppe der jungen Erwachsenen ist ein Anstieg um 125% zu erwähnen, was mehr als eine Verdoppelung darstellt.

Aufgrund des kleinen Ausgangswertes ist diese Entwicklung nicht unbedingt besorgniserregend, bedarf aber der weiteren Beobachtung.

2.4 Herzogenrath

<u>Herzogenrath</u>	2018	2019	+/-	%
Verkehrsunfälle mit Getöteten	1	0	-1	-100,0%
Verkehrsunfälle mit Schwerverletzten	11	11	0	0,0%
Verkehrsunfälle mit Leichtverletzten	101	91	-10	-9,9%
Verkehrsunfälle auf dem Schulweg	1	1	0	0,0%
Aktiv verunglückte Kinder	6	9	3	50,0%
Verunglückte Fahrradfahrer	28	21	-7	-25,0%
Verunglückte Pedelec-Fahrer	0	3	3	100%
Verunglückte Fußgänger	23	14	-9	-39,1%
Verunglückte Motorradfahrer	7	5	-2	-28,6%
Verunglückte „Junge Erwachsene“ (18-24 J., als aktiv)	18	15	-3	-16,7%
Verunglückte „Junge Erwachsene“ (18-24 J., als UB01)	6	6	0	0,0%
Verunglückte „Senioren“ (65 J., als aktiv)	14	19	5	35,7%
Verunglückte „Senioren“ (65 J., als UB01)	5	12	7	140,0%

Datenquelle: FISPol, 14.02.2020

Das Unfallgeschehen im Bereich der Stadt Herzogenrath ist in fast allen Bereichen rückläufig. Leider ist ein geringfügiger Anstieg der verunglückten Kinder zu verzeichnen. Die Zunahme der verunglückten Kinder lässt sich nicht über besondere Unfallursachen oder Örtlichkeiten

erklären. Diesbezüglich wird die Entwicklung weiterhin beobachtet und ihr durch präventive und repressive Maßnahmen nach Möglichkeit entsprechend entgegengewirkt.

2.5 Würselen

<u>Würselen</u>	2018	2019	+/-	%
Verkehrsunfälle mit Getöteten	2	1	-1	-50,0%
Verkehrsunfälle mit Schwerverletzten	14	14	0	0,0%
Verkehrsunfälle mit Leichtverletzten	116	110	-6	-5,2%
Verkehrsunfälle auf dem Schulweg	3	4	1	33,3%
Aktiv verunglückte Kinder	12	7	-5	-41,7%
Verunglückte Fahrradfahrer	36	31	-5	-13,9%
Verunglückte Pedelec-Fahrer	5	11	6	120,0%
Verunglückte Fußgänger	18	24	6	33,3%
Verunglückte Motorradfahrer	6	10	4	66,7%
Verunglückte „Junge Erwachsene“ (18-24 J., als aktiv)	21	18	-3	-14,3%
Verunglückte „Junge Erwachsene“ (18-24 J., als UB01)	8	3	-5	-62,5%
Verunglückte „Senioren“ (65 J., als aktiv)	18	21	3	16,7%
Verunglückte „Senioren“ (65 J., als UB01)	15	17	2	13,3%

Datenquelle: FISPol, 14.02.2020

Im Jahr 2019 verunglückte in Würselen ein Mensch tödlich.

- **Würselen, Samstag, 21.09.2019, 01:01 Uhr, Endstraße / Feldweg**

Beim Zusammenstoß zwischen einem Pkw und einem Fahrradfahrer wurde der Fahrradfahrer tödlich verletzt. Der Pkw-Fahrer flüchtete von der Unfallstelle, konnte aber ermittelt und festgenommen werden.

2.6 Eschweiler

<u>Eschweiler</u>	2018	2019	+/-	%
Verkehrsunfälle mit Getöteten	2	2	0	0,0%
Verkehrsunfälle mit Schwerverletzten	45	39	-6	-13,3%
Verkehrsunfälle mit Leichtverletzten	180	166	-14	-7,8%
Verkehrsunfälle auf dem Schulweg	4	3	-1	-25,0%
Aktiv verunglückte Kinder	22	24	2	9,1%
Verunglückte Fahrradfahrer	50	34	-16	-32,0%
Verunglückte Pedelec-Fahrer	6	6	0	0,0%
Verunglückte Fußgänger	35	28	-7	-20,0%
Verunglückte Motorradfahrer	13	16	3	23,1%
Verunglückte „Junge Erwachsene“ (18-24 J., als aktiv)	40	37	-3	-7,5%
Verunglückte „Junge Erwachsene“ (18-24 J., als UB01)	21	18	-3	-14,3%

Verunglückte „Senioren“ (65 J., als aktiv)	30	20	-10	-33,3%
Verunglückte „Senioren“ (65 J., als UB01)	17	13	-4	-23,5%

Datenquelle: FISPol, 14.02.2020

Die Verkehrsunfallstatistik für die Stadt Eschweiler hat sich in weiten Teilen positiv entwickelt. Die Anzahl der Verkehrsunfälle mit tödlichem Ausgang stagniert leider. So ereigneten sich im Betrachtungszeitraum wieder zwei Verkehrsunfälle dieser Art.

- **Eschweiler, Dienstag, 30.07.2019, 14:25 Uhr, Mariadorfer Straße / Wardener Straße**

Der Unfallbeteiligte (UB) 01 befuhr die Mariadorfer Straße in Fahrtrichtung Alsdorf. Es ist davon auszugehen, dass er in einer Rechtskurve die Kontrolle über sein Motorrad verlor, nach links von der Fahrbahn abkam und dabei tödlich verletzt wurde.

- **Eschweiler, Freitag, 18.10.2019, 10:38 Uhr, Rue de Watrelos / Aachener Straße**

Die Fußgängerin UB01 querte die Fahrbahn auf der Fußgängerfurt, obwohl diese zur Unfallzeit gesperrt war. Hierbei wurde sie vom rechtsabbiegenden Lkw UB02 erfasst und überrollt. Die UB01 wurde tödlich verletzt. Auf Grund einer Auswertung der im Lkw installierten DashCam konnte der Unfallhergang rekonstruiert werden.

2.7 Stolberg

<u>Stolberg</u>	2018	2019	+/-	%
Verkehrsunfälle mit Getöteten	2	0	-2	-100,0%
Verkehrsunfälle mit Schwerverletzten	41	24	-17	-41,5%
Verkehrsunfälle mit Leichtverletzten	104	103	-1	-1,0%
Verkehrsunfälle auf dem Schulweg	0	1	1	100%
Aktiv verunglückte Kinder	5	7	2	40,0%
Verunglückte Fahrradfahrer	22	17	-5	-22,7%
Verunglückte Pedelec-Fahrer	1	6	5	500,0%
Verunglückte Fußgänger	22	19	-3	-13,6%
Verunglückte Motorradfahrer	10	7	-3	-30,0%
Verunglückte „Junge Erwachsene“ (18-24 J., als aktiv)	25	23	-2	-8,0%
Verunglückte „Junge Erwachsene“ (18-24 J., als UB01)	12	14	2	16,7%
Verunglückte „Senioren“ (65 J., als aktiv)	25	17	-8	-32,0%
Verunglückte „Senioren“ (65 J., als UB01)	13	9	-4	-30,8%

Datenquelle: FISPol, 14.02.2020

Das Verkehrsunfallgeschehen in Stolberg reduzierte sich in fast allen Punkten. Auch hier sind der leichten Steigerung bei den aktiv verunglückten Kindern keine besondere Ursache oder Örtlichkeit zuzuordnen.

Zwei der sieben Fälle ereigneten sich ohne Fremdeinwirken.

2.8 Monschau

<u>Monschau</u>	2018	2019	+/-	%
Verkehrsunfälle mit Getöteten	1	0	-1	-100,0%
Verkehrsunfälle mit Schwerverletzten	20	17	-3	-15,0%
Verkehrsunfälle mit Leichtverletzten	29	24	-5	-17,2%
Verkehrsunfälle auf dem Schulweg	0	0	0	0,0%
Aktiv verunglückte Kinder	2	5	3	150,0%
Verunglückte Fahrradfahrer	10	5	-5	-50,0%
Verunglückte Pedelec-Fahrer	3	0	-3	-100,0%
Verunglückte Fußgänger	3	3	0	0,0%
Verunglückte Motorradfahrer	14	18	4	28,6%
Verunglückte „Junge Erwachsene“ (18-24 J., als aktiv)	11	5	-6	-54,5%
Verunglückte „Junge Erwachsene“ (18-24 J., als UB01)	8	4	-4	-50,0%
Verunglückte „Senioren“ (65 J., als aktiv)	8	2	-6	-75,0%
Verunglückte „Senioren“ (65 J., als UB01)	2	0	-2	-100,0%

Datenquelle: FISPol, 14.02.2020

Obwohl sich für die Stadt Monschau ein durchaus positiver Trend in der Unfallentwicklung aufzeigen lässt, ist erneut eine Steigerung bei den verunglückten Motorradfahrern festzustellen. Trotz der zuvor genannten Maßnahmen verunglückten vier Motorradfahrer mehr als im Vorjahr.

2.9 Roetgen

<u>Roetgen</u>	2018	2019	+/-	%
Verkehrsunfälle mit Getöteten	0	0	0	0,0%
Verkehrsunfälle mit Schwerverletzten	4	13	9	225,0%
Verkehrsunfälle mit Leichtverletzten	16	21	5	31,3%
Verkehrsunfälle auf dem Schulweg	0	1	1	100%
Aktiv verunglückte Kinder	2	4	2	100,0%
Verunglückte Fahrradfahrer	1	11	10	1000,0%
Verunglückte Pedelec-Fahrer	1	1	0	0,0%
Verunglückte Fußgänger	0	6	6	100%
Verunglückte Motorradfahrer	5	5	0	0,0%
Verunglückte „Junge Erwachsene“ (18-24 J., als aktiv)	1	5	4	400,0%
Verunglückte „Junge Erwachsene“ (18-24 J., als UB01)	1	3	2	200,0%
Verunglückte „Senioren“ (65 J., als aktiv)	4	5	1	25,0%
Verunglückte „Senioren“ (65 J., als UB01)	3	2	-1	-33,3%

Datenquelle: FISPol, 14.02.2020

Entgegen der positiven Unfallentwicklung sämtlicher Kommunen im Zuständigkeitsbereich des Polizeipräsidiums Aachen, fand eine fast ausnahmslos negative Unfallentwicklung in der Gemeinde Roetgen statt.

Die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Verletzten, hier insbesondere die mit Schwerverletzten, steht in direktem Zusammenhang mit der deutlich gestiegenen Anzahl der verunglückten Fahrradfahrer. Es ereigneten sich neun Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Fahrradfahrern, bei denen insgesamt 11 Fahrradfahrer verletzt wurden. Einer dieser Verkehrsunfälle ereignete sich im Rahmen einer Radtouristikfahrt. Hierbei wurden gleich mehrere Fahrradfahrer schwer- bzw. leichtverletzt. Dies erklärt den eklatanten Anstieg der Zahlen in Bezug auf verunglückte Fahrradfahrer mit schweren Verletzungen. Lediglich zwei Fälle ereigneten sich an derselben Unfallörtlichkeit. Keiner dieser Unfälle ereignete sich auf dem Vennbahnweg. Lediglich ein Kind verunglückte mit dem Fahrrad. Die Altersspanne reicht von acht bis 48 Jahre.

2.10 Simmerath

<u>Simmerath</u>	2018	2019	+/-	%
Verkehrsunfälle mit Getöteten	3	0	-3	-100,0%
Verkehrsunfälle mit Schwerverletzten	29	21	-8	-27,6%
Verkehrsunfälle mit Leichtverletzten	35	43	8	22,9%
Verkehrsunfälle auf dem Schulweg	0	0	0	0%
Aktiv verunglückte Kinder	0	2	2	100%
Verunglückte Fahrradfahrer	5	7	2	40,0%
Verunglückte Pedelec-Fahrer	4	1	-3	-75,0%
Verunglückte Fußgänger	9	6	-3	-33,3%
Verunglückte Motorradfahrer	26	23	-3	-11,5%
Verunglückte „Junge Erwachsene“ (18-24 J., als aktiv)	11	20	9	81,8%
Verunglückte „Junge Erwachsene“ (18-24 J., als UB01)	9	13	4	44,4%
Verunglückte „Senioren“ (65 J., als aktiv)	11	10	-1	-9,1%
Verunglückte „Senioren“ (65 J., als UB01)	5	7	2	40,0%

Datenquelle: FISPol, 14.02.2020

In der Verkehrsunfallstatistik der Gemeinde Simmerath zeigt sich im Grundsatz eine positive Entwicklung.

3 Fazit und Ausblick

3.1 Verkehrsunfallbekämpfung

Handlungsleitend für die Unfallbekämpfung an den erkannten Brennpunkten sind die drei Elemente:

- schwerpunktmäßige Überwachung auf den Hauptverkehrs-/Hauptunfallachsen
- Überwachung an den erkannten Unfallhäufungsstellen
- Ermittlung der und konzeptionelles Vorgehen zur Bekämpfung der TOP 10 Verkehrsunfallursachen

Ein besonderes Augenmerk werden wir weiter auf die Handlungsfelder überhöhte Geschwindigkeit, Fahren unter Alkohol- und Drogeneinfluss, Fehler beim Abbiegen, falsches Verhalten gegenüber Fußgängern sowie verbotswidrige Nutzung von elektronischen Geräten, also Ablenkung im Straßenverkehr legen.

Zielgruppen unserer Verkehrsunfallbekämpfung sind weiterhin insbesondere schwache Verkehrsteilnehmer wie Kinder und Senioren sowie Verkehrsteilnehmer auf „ZweiRädern“ jeglicher Art. Konsequentes Einschreiten bei erkanntem Fehlverhalten und der Aspekt der flächendeckenden Kontrollen flankieren die Elemente als umfassende, verbindende und begleitende Maßnahmen.

3.2 Verkehrsunfallprävention

Trotz der positiven Entwicklung von Motorradunfällen werden wir diesen Bereich weiterhin intensiv im Fokus behalten. Neben regelmäßigen Kontrollen im sog. „Linksrheinischen Qualitätszirkel Eifel“ werden auch präventive und repressive Komponenten in der Stadt Aachen und den übrigen Städten und Gemeinden unserer Region stattfinden.

Erneut ist eine „PoliTour“ in Planung, bei der hauptamtliche Motorradfahrer der Polizei und Verkehrssicherheitsberater gemeinsam mit Motorradfahrern eine Eifelrundfahrt durchführen.

Ziel ist es wieder, den Motorradfahrern „auf Augenhöhe“ zu begegnen, um Präventionshinweise besser an die Biker zu bringen. Im letzten Jahr nahmen daran ca. 100 Motorradfahrer teil.

Mit dem Ziel, Kinder für die sichere Teilnahme am Straßenverkehr vorzubereiten, werden zahlreiche weitere Programme durchgeführt.

In den Kindergärten werden sogenannte Bordsteintrainings abgehalten. In Anwesenheit der Eltern wird das sichere Überqueren der Straße geübt. Darüber hinaus werden die Bereiche künftiger Schulweg, Anschnallen und Kindersitze behandelt.



In den Grundschulen finden die bewährten Schulwegbegehungen und die Radfahrausbildung statt. Ebenso wird die Aktion „Hell fällt auf“ durchgeführt. Aufbauend werden in den weiterführenden Schulen die Programme „Junge Fahrer“ und „Bustour“ durchgeführt. Jeder Verkehrsunfall mit Kindern, die aktiv am Verkehr teilnahmen, wird nachbereitet. Die Unfallstelle wird in Augenschein genommen, das

Unfallgeschehen wird bei Bedarf mit den Eltern und im Klassenverband aufgearbeitet.

Regelmäßig werden Schulwegsicherungen und repressive Aktionen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit durchgeführt. Das Hol- und Bringverhalten von Eltern für ihre Kinder wird kritisch betrachtet und bei Beanstandungen konsequent gehandelt.

Weiterhin werden lokale Initiativen der Schulen und Einrichtungen unterstützt, die Verkehrssicherheitsmaßnahmen bzw. Aktionstage anbieten.

Das bereits vorgestellte Projekt „Generationsbrücke“ wird ausgebaut und an weiteren Einrichtungen angeboten.

Viel Raum und Zeit nahm der polizeiliche Opferschutz nach schweren Verkehrsunfällen ein.

Nach dem tragischen Unfall 2018 in Stolberg - mit fünf Toten kurz vor Weihnachten - und weiteren schweren Unfällen, kamen die Mitarbeiter der Unfallprävention/Opferschutz auch psychisch oftmals an ihre Grenzen.

Sie mussten Hinterbliebene, Geschädigte und Zeugen betreuen und leisteten dabei wertvolle Hilfe in der Aufarbeitung solch schrecklicher Ereignisse.

Wir hoffen, dass wir in diesem besonders belastenden Themenfeld im Jahr 2020 möglichst selten tätig werden müssen!

3.3 Verantwortlichkeit

Es gilt das gesprochene Wort.

Für das Polizeipräsidium Aachen:

Der Polizeipräsident
Dirk Weinspach

Die Leiterin der Direktion Verkehr
Svende Friedrichs, Polizeioberrätin

Ansprechpartner für weitere Auskünfte:

Führungsstelle der Direktion Verkehr, Telefon 0241 / 9577 - 40100

Pressestelle des Polizeipräsidiums, Telefon 0241 / 9577 - 21200

4 Anhang

Begrifflichkeiten

Unfallbeteiligter 01 (UB01):	Ist in der Regel Unfallverursacher.
Verkehrsunfallkategorien:	Einordnung des Unfallgeschehens nach der Schwere seiner Folgen.
Unfall/Verunglückte:	Diese Zahlen sind differenziert zu betrachten, da es durchaus bei einem Unfall mehrere Verunglückte geben kann.

Es werden sechs Unfallkategorien unterschieden. Die Unfallkategorien 1 bis 3 bezeichnen Unfälle mit Personenschaden, die Kategorien 4 bis 6 Unfälle mit Sachschaden:

- Kat. 1:** Unfall mit Getöteten. Als Getöteter gilt ein Verunglückter, der innerhalb von 30 Tagen nach einem Verkehrsunfall an den Unfallfolgen verstirbt.
- Kat. 2:** Unfall mit Schwerverletzten. Als Schwerverletzter gilt ein Verunglückter, bei dem durch die Unfalleinwirkung ein Krankenhausaufenthalt von mehr als 24 Stunden erforderlich war und der 30 Tage nach dem Unfall noch am Leben war.
- Kat. 3:** Unfall mit Leichtverletzten. Als Leichtverletzter gilt ein Verunglückter, bei dem durch die Unfalleinwirkung ärztliche Behandlung oder ein Krankenhausaufenthalt von unter 24 Stunden erforderlich war.
- Kat. 4:** Unfall mit schwerwiegendem Sachschaden, bei dem eine bedeutende Ordnungswidrigkeit oder eine Straftat als ursächlich anzunehmen ist und mindestens ein Kfz von der Unfallstelle abgeschleppt werden muss. Dies gilt auch für Unfälle unter dem Einfluss von Alkohol oder anderer berauschender Mittel.
- Kat. 5:** Sonstiger Unfall mit Sachschaden ohne Einwirkung von Alkohol und anderer berauschender Mittel ohne Straftatbestand oder bedeutende Ordnungswidrigkeit, unabhängig davon, ob alle Kfz fahrbereit sind
- Kat. 6:** Sonstiger Unfall mit Sachschaden, unter Alkoholeinfluss oder unter Einfluss anderer berauschender Mittel, bei dem alle Kfz fahrbereit sind.

Hinweis zu den Tabellen

Hat sich im Vergleichsjahr kein Unfall ereignet, so kann keine prozentuale Steigerung beziffert werden. Das mathematische Ergebnis sähe wie folgt aus:

<u>Musterstadt</u>	2018	2019	+/-	%
Verkehrsunfälle mit Getöteten	0	3	3	#DIV/0!

In diesen Fällen wurde ersatzweise eine „prozentuale Steigerung“ von 100% eingetragen!

<u>Musterstadt</u>	2018	2019	+/-	%
Verkehrsunfälle mit Getöteten	0	3	3	100%