



**Fachbericht zur Verkehrsunfallentwicklung
in der Stadt Münster sowie auf den
Autobahnen
im Zuständigkeitsbereich des
Polizeipräsidiums
Münster im Jahre 2014**



Impressum:

Polizeipräsidium Münster

Direktion Verkehr

Führungsstelle, SG 3.2

Hammer Straße 234

48153 Münster

Tel. 0251 – 275-1540

© Polizeipräsidium Münster, Direktion Verkehr, 2015

Fotos: Polizei Münster

Helmut Etzkorn, Westfälische Nachrichten

André Auf der Landwehr, Münster Journal



POLIZEI
Nordrhein-Westfalen
Münster



Inhaltsverzeichnis

0 Summary

1 Allgemeines

- 1.1 Erläuterungen zu den Verkehrsunfallgruppen / -kategorien
- 1.2 Stadt Münster im Spiegel der Zahlen
- 1.3 Die Autobahnen im Zuständigkeitsbereich des PP Münster in Zahlen

2 Verkehrsunfallentwicklung im Stadtgebiet

- 2.1 Gesamtunfallentwicklung
 - 2.1.1 Gesamtzahl der Verkehrsunfälle
 - 2.1.2 Verkehrsunfälle mit getöteten und/oder verletzten Personen
 - 2.1.3 Jahresverlaufsentwicklung
 - 2.1.4 Risikobereiche
 - 2.1.5 Unfallbrennpunkttag und –stunden
 - 2.1.6 Hauptunfallursachen
 - 2.1.7 Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort - § 142 Strafgesetzbuch
- 2.2 Verkehrsunfälle ausgewählter Beteiligungen/Zielgruppen
 - 2.2.1 Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Radfahrern
 - 2.2.2 Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Pkw-Fahrern
 - 2.2.3 Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Fußgängern
 - 2.2.4 Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Kindern
 - 2.2.5 Verkehrsunfälle mit Beteiligung von jungen Erwachsenen
 - 2.2.6 Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Senioren
- 2.3 Konsequenzen für die polizeiliche Arbeit

2.3.1 Fachstrategie

2.3.2 Präventionsarbeit

2.3.3 Repressionsarbeit

3 Verkehrsunfallentwicklung auf den Autobahnen im Zuständigkeitsbereich des PP Münster

3.1 Gesamtunfallentwicklung

3.1.1 Gesamtzahl der Verkehrsunfälle

3.1.2 Verkehrsunfälle mit getöteten und verletzten Personen

3.1.3 Unfallbrennpunkttag und –stunden

3.1.4 Hauptunfallursachen

3.1.5 Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort - § 142 Strafgesetzbuch

3.2 Verkehrsunfälle ausgewählter Beteiligungen/Zielgruppen/sonstiger Umstände

3.2.1 Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Lkw

3.2.2 Verkehrsunfälle mit Beteiligung von jungen Erwachsenen

3.2.3 Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Senioren

3.2.4 Andere Ursachen, Unfalltypen und sonstige Umstände

3.3 Konsequenzen für die polizeiliche Arbeit

3.3.1 Fachstrategie

3.3.2 Präventionsarbeit

3.3.3 Repressionsarbeit

3.3.4 Kriminalitätsbekämpfung

0 Summary

Verkehrsunfallentwicklung im Stadtgebiet Münster

1. Die Gesamtzahl der Verkehrsunfälle ist zum zweiten Mal im Vergleich zu den Vorjahren, wenn auch nur leicht, um 0,6 % gesunken. Vergleicht man die Ausgangszahl zum Beginn der Verkehrssicherheitsoffensive im Jahr 2007 (9.570 Verkehrsunfälle), mit dem Jahr 2014, so liegt sie mit 9.404 Verkehrsunfällen um 1,8 % darunter. Dabei gilt es zu berücksichtigen, dass mit der Zunahme der Bevölkerungszahl auf 300.000 Einwohner im Jahr 2014, im Vergleich zum Vorjahr auch eine Steigerung des Kraftfahrzeugbestandes um 1,1 % verbunden war. Auch die Steigerung der Studierendenanzahl wirkte sich auf die Erhöhung des Fahrradfahreranteils zusätzlich aus.
2. Die Anzahl der meldepflichtigen (schwerwiegenden) Verkehrsunfälle hat sich in Münster unterschiedlich entwickelt. Von den 3.061 schwerwiegenden Verkehrsunfällen ereigneten sich 764 mit Radfahrbeteiligung. Im Verhältnis zum Vorjahr entspricht dies einem Anstieg von 7,6 %. Dagegen ist die Anzahl der meldepflichtigen Verkehrsunfälle mit PKW-Beteiligung mit einem Minus von 7,4 % (= 207 Verkehrsunfälle) zum dritten Mal in Folge rückläufig. Bezogen auf das Basisjahr 2007 ergeben sich hier sogar ein Rückgang von 12,2 % (2.947 zu 2.587) bei diesen Verkehrsunfällen und ein Rückgang von 15,4 % bei den Verunglückten (536 zu 453).
3. Die Zahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden stieg im Vergleich zum Vorjahr um 6,1 % (71 Fälle) von 1.171 auf 1.242 Verkehrsunfälle. Hierbei wurden insgesamt 1.470 Personen verletzt. Auf Grund der besonderen Situation Münsters, empfiehlt sich auch hier eine gesonderte Betrachtung dieser Verkehrsunfälle. Während die Anzahl der verletzten PKW-Fahrer nahezu konstant blieb, ist die Anzahl der verletzten/getöteten Radfahrer um 10,9 % gestiegen. Insgesamt vier Personen, ein PKW-Fahrer und drei Radfahrer/innen fanden den Tod. Die Sicherheit der Radfahrer ist in Münster das vorrangige Problem. Erfreulich ist die Entwicklung in einigen Risikobereichen mit Rückläufen bis zu 22,8 % (Wolbecker Straße).
4. Die umfangreichen Präventionsprogramme in der besonders problematischen Altersgruppe der Jungen Erwachsenen (18-24-jährigen) haben sich erneut positiv ausgewirkt. Sie ist seit Beginn der Verkehrssicherheitsoffensive (2007 = 665 Verkehrsunfälle) rückläufig und sank auch im Jahr 2014 im Vergleich zum Vorjahr um 6,2 % auf 503 Verkehrsunfälle.
5. Im Basisjahr 2007 lag die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Unfallflucht und Personenschaden bei 171 Fällen. Auch hier ergab sich eine kontinuierliche Verbesserung. Das Ergebnis des Jahres 2014 liegt mit 67 Unfallfluchten bei Personenschadensunfällen nahezu auf dem Niveau des Vorjahres. 13 dieser Unfallfluchten ereigneten sich unter ausschließlicher Beteiligung von Radfahrern. Die Aufklärungsquote lag insgesamt bei 64,2 %. 43 Straftaten konnten somit aufgeklärt werden.

Verkehrsunfallentwicklung im Zuständigkeitsbereich der Bundesautobahnen

1. Die Gesamtzahl der Verkehrsunfälle auf den Autobahnen im Zuständigkeitsbereich des Polizeipräsidiums Münster (A 1, 2, 30, 31, 42, 43, 52 sowie der autobahnähnlichen Teilschnitte der B 51, 219, 474n und der L 511, 608, 612) ist um 4,5 % auf 3.925 Verkehrsunfälle angestiegen.
2. Noch weitaus deutlicher fiel der Anstieg der Verkehrsunfälle mit Personenschaden aus. Im Vergleich zum Vorjahr haben sich 88 Unfälle dieser Art mehr ereignet, was einer Steigerung von 23,6 % auf 460 Verkehrsunfälle mit Personenschaden entspricht. Acht Menschen, zwei PKW-Fahrer, zwei LKW-Fahrer, ein Pannenhelfer, ein Kradfahrer und zwei Fußgänger verloren dabei ihr Leben.
3. Als Hauptunfallursachen fielen mangelnder Sicherheitsabstand/ Geschwindigkeit, Fehler beim Überholen, Nichtbeachten der Vorfahrt/Vorranges und Alkohol-/Drogenbeeinflussung auf. Allein die Unfallursache „mangelnder Abstand“ stieg im Vergleich zum Vorjahr um 37 %.
4. Hingegen konnte die Verkehrsunfälle mit Personenschaden und Unfallflucht auch im Autobahnbereich weiter minimiert werden und haben mit 12 Fällen ein historisches Tief erreicht. Neun Straftaten wurden aufgeklärt, was einer Aufklärungsquote von 75 % entspricht.
5. Bei 1.361 Verkehrsunfällen waren insgesamt 1.602 LKW beteiligt. Als Verursacher wurden 914 LKW-Fahrer identifiziert. Dies entspricht einem Anteil von 67,1 %. Im Vorfeld eines Unfalls wurden 1.917 LKW (Fahrzeugeinheiten) gezielt kontrolliert. An 1.247 LKW wurden Mängel festgestellt, die in 795 Fällen so gravierend waren, dass die Weiterfahrt untersagt werden musste.
6. Durch das Polizeipräsidium Münster wurden 6.193 Großraum- und Schwertransporte koordiniert. Dies entspricht im Vergleich zum Vorjahr einer Steigerung von 19,6 %.
7. Auf Grund dieser Gesamtentwicklung hat die Polizei Münster im Autobahnbereich eine Sicherheitsoffensive gestartet, die auf einer Verbundstrategie beruht, deren Schwerpunkte eine fortlaufende Analyse sowie umfangreiche Präventions- und Repressionsmaßnahmen bilden.



1 Allgemeines

1.1 Erläuterungen zu den Verkehrsunfallgruppen/ -kategorien

Die polizeispezifische Verkehrsunfallstatistik (nachfolgend VUD genannt) umfasst alle der Polizei bekannt gewordenen Verkehrsunfälle (VU). Gleichzeitig werden die Maßnahmen zur Bekämpfung der Hauptunfallursachen, Maßnahmen bei speziellen Schwerpunkteinsätzen oder Verkehrskontrollen sowie Maßnahmen, die im Zusammenhang mit der Verkehrssicherheitsberatung (Verkehrsaufklärung/-erziehung) stehen, registriert.

Seit der Änderung des Straßenverkehrsunfallstatistikgesetzes (01.01.1995) wird nach der Vorwerfbarkeit des Verkehrsverstoßes und der (Nicht-)Fahrbereitschaft der unfallbeteiligten Kraftfahrzeuge differenziert. Darüber hinaus wird nach Verkehrsunfällen der Gruppen P (= mit Personenschaden) und S (= nur Sachschaden) unterschieden.

Die Änderung des Runderlasses über die Aufgaben der Polizei bei Verkehrsunfällen (25.08.08) hatte eine neue Unterteilung der Verkehrsunfälle in Kategorien zur Folge:

Unfallkategorien	Unfallfolgen / -ursachen
Kategorie 1	Unfall mit Getöteten (Personen, die bei dem Unfall getötet wurden oder innerhalb von 30 Tagen an den Unfallfolgen verstarben)
Kategorie 2	Unfall mit Schwerverletzten (Personen, die zur stationären Behandlung in einem Krankenhaus verblieben sind)
Kategorie 3	Unfall mit Leichtverletzten (Personen, bei denen eine stationäre Behandlung nicht erforderlich geworden ist)
Kategorie 4	Schwerwiegender Unfall mit Sachschaden Ordnungswidrigkeit für die ein Bußgeld vorgesehen ist oder Straftatbestand (Verstoß nach StGB/StVG) <u>und</u> wenn gleichzeitig mindestens ein Kraftfahrzeug aufgrund eines Unfallschadens <u>nicht</u> mehr fahrbereit ist
Kategorie 5	Sonstiger Sachschadensunfall <u>ohne</u> Alkohol - Verwarngeldverfahren, unabhängig von der Fahrbereitschaft beteiligter Kraftfahrzeuge - mit bußgeldbewehrter Ordnungswidrigkeit <u>und</u> alle beteiligten Kraftfahrzeuge waren fahrbereit - mit Straftatbestand, aber ohne Alkohol <u>und</u> alle beteiligten Kraftfahrzeuge waren fahrbereit
Kategorie 6	Sonstiger Sachschadensunfall unter Alkoholeinwirkung alle beteiligten Kraftfahrzeuge waren <u>noch fahrbereit</u> , sonst Kategorie 4

Seit dem Jahr 2009 wird die ehemalige Kategorie 7 „Sonstiger Sachschadensunfall mit Verkehrsunfallflucht“ der Kategorie 5 zugeordnet.

Seit 2013 werden Verkehrsunfälle mit E-Bikes mit der Signierungsnummer 03 und Pedelecs mit der Signierungsnummer 72 statisch gesondert erfasst.

Die diesem Fachbericht zugrunde gelegten Verkehrsunfallzahlen basieren auf den Daten der VUD mit Stand 12. Januar 2015. Aufgrund der Erfassungsmodalitäten der VUD ist ein Nachlauf von Vorgängen bis zu drei Monaten möglich, daher können einzelne Vorgänge des Jahres 2014 u. U. noch nicht berücksichtigt sein.

1.2 Stadt Münster im Spiegel der Zahlen

Einwohner* (Stand 31.12.2013)		Fahrzeuge** (Stand 01.01.2014)		Straßennetz/km* (Stand 31.12.2013)	
unter 10 J.	24.469	Pkw	134.278	Bundesstraßen	45,9
10 - 19 J.	26.601	Anhänger	14.818	Landstraßen	96,4
20 - 29 J.	60.034	Lkw	7.399	Kreisstraßen	135,4
30 - 39 J.	42.617	Kräder	10.027	Gemeindestraßen	1.146,2
40 - 49 J.	41.976	Zugmasch.	2.227	gesamt	1.423,1
50 - 59 J.	39.166	sonst. zul.-pfl. Fhgz.	672	Radwege (incl. Kombiwege)	468,8
60 – 69 J.	25.728			Fahrradstraßen	9,5
über 70 J.	39.117			Radfahr- und Schutzstreifen	20,8
				andere Radwege	16,4
gesamt	299.708	gesamt	169.421		
		Fahrräder***:	ca. 506.000 davon 12.300 E-Bikes		

Quellen:

* Stadt Münster, Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung, Verkehrsplanung, Stand 31.12.2013, lt. Pressemitteilung der Stadt Münster wurde im November 2014 die Zahl 300.000 Einwohner erreicht

** Kraftfahrt-Bundesamt Flensburg

***Stadt Münster, Bürgerumfrage 2013

Ergänzend zu den reinen Bestandszahlen sei erwähnt, dass Münster mit Sitz der Westfälischen Wilhelms-Universität sowie verschiedener Fachhochschulen rund 55.000 Studierende beherbergt, die ganz überwiegend mit dem Fahrrad unterwegs sind. Dieses ist insofern relevant, dass durch Fluktuation in Sommer- und Wintersemestern jährlich ca. 10.000 Neustudierende nach Münster kommen und sich – als vergleichsweise unerfahrene Radfahrer - mit den Gegebenheiten einer „Fahrradhauptstadt“ auseinandersetzen müssen.

Das Mobilitätsverhalten in Münster ist insgesamt fahrradgeprägt. Laut einer Haushaltsbefragung der Stadt Münster zum Verkehrsverhalten und zur

Verkehrsmittelwahl geben rund zwei Drittel aller Münsteranerinnen und Münsteraner an, an mindestens drei Werktagen in der Woche mit dem Fahrrad unterwegs zu sein. Von durchschnittlich 3,4 Wegen pro Tag werden 1,3 mit dem Fahrrad, 0,7 zu Fuß und 0,4 mit öffentlichen Verkehrsmitteln und eine Fahrt mit einem privaten Pkw zurückgelegt.

(Quelle: Stadt Münster, Haushaltsbefragung im Herbst 2013)

1.3 Die Autobahnen im Zuständigkeitsbereich des PP Münster in Zahlen

Autobahn	von - bis	Strecken - km	Gesamt - km
A 1	AS Osnabrück-Hafen bis Hamm-Bockum	km 225,206 – 304,940	79,734
A 2	AS OB-Königshardt bis Castrop-Henrichenburg	km 438,078 – 469,919	31,841
A 30	AS Rheine-Nord bis Hasbergen-Gaste	km 28,444 – 66,915	38,471
A 31	AK Bottrop bis AS Ochtrup-Nord	km 0,000 – 81,090	81,090
A 42	AS GE-Heßler bis AS Castrop-Rauxel	km 34,186 – 55,071	20,885
A 43	AS Herne-Eickel bis AK Münster-Süd	km 29,692 – 92,433	62,741
A 52	B 224 (km 2,995) bis AK Marl-Nord	km 2,995 – 23,142	20,147
B 51	AK Münster-Süd bis Hammer Str.	km 0,000 – 4,835	4,835
B 219	Übergang B 51 / B 219 bis „Spinne“ (km 1,200)	km 0,000 – 1,200	1,200
B 224	Gladbeck, Steinstraße bis A 52	km 1,454 – 2,995	1,541
B 474 n	AS Dülmen-Nord bis L 551	km 0,000 – 0,866	0,866
L 511	Westerholter Straße (K 46) bis Halterner Straße (L551)	km 4,661 – 9,650	4,989
L 608	Altendorfer Straße (L601) bis Dorstener Straße (B225)	km 0,000 – 1,362	1,362
L 612	AK Marl-Nord bis Recklinghäuser Straße (L 551)	km 23,142 – 26,576	3,434
		je Fahrtrichtung:	353,136
		Gesamtstrecke :	706,272



2 Unfallentwicklung im Stadtgebiet

2. Unfallentwicklung im Stadtgebiet Münster

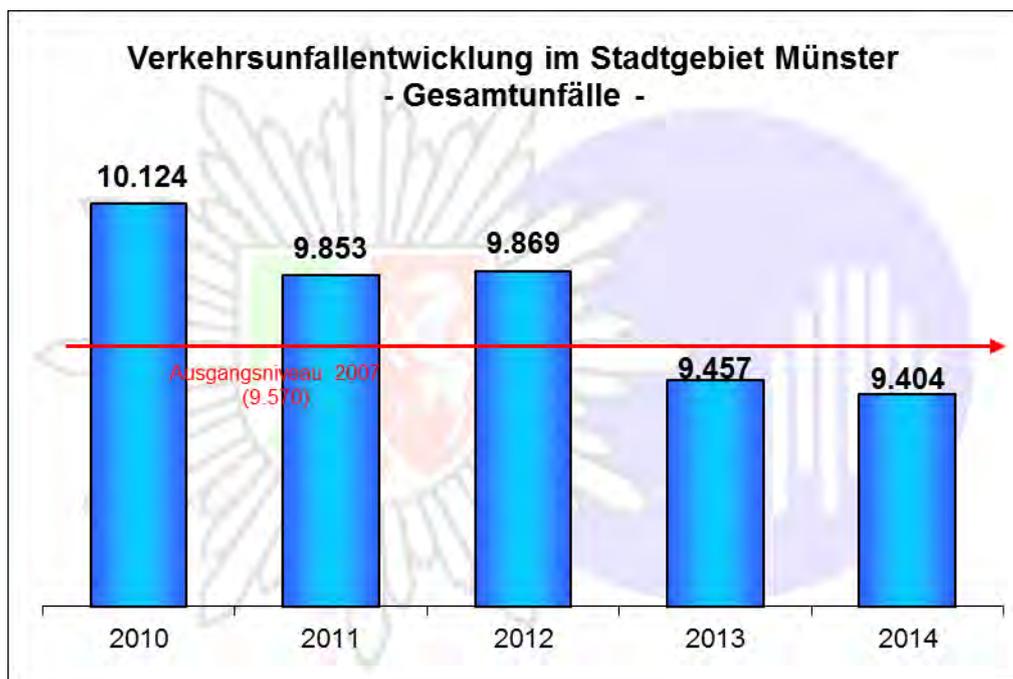
2.1. Gesamtunfallentwicklung

2.1.1 Gesamtzahl der Verkehrsunfälle

Bei der Gesamtzahl der Verkehrsunfälle ist für 2014 erneut ein Rückgang zu verzeichnen.

Die Anzahl nahm gegenüber 2013 um 53 Fälle ab, das entspricht – 0,6%. Wenngleich es sich nur um einen geringfügigen Rückgang handelt, bleibt die Gesamtzahl erneut unter dem Wert des Jahres 2007 als Ausgangsbasis mit Beginn der Verkehrssicherheitsoffensive und läuft der Entwicklung im Land NRW entgegen, die gegenüber 2013 eine Steigerung um 0,8 % ausweist.

Der - wenngleich geringen - Abnahme der Gesamtzahl der Verkehrsunfälle steht neben der Zunahme der Bevölkerung auch eine Steigerung des Kraftfahrzeugbestands gegenüber. Die Anzahl der in Münster zugelassenen Kraftfahrzeuge stieg gegenüber dem Vorjahr um rund 1,1%. Auch der Fahrradanteil ist durch die höhere Studierendenanzahl gestiegen.



2.1.2 Verkehrsunfälle mit getöteten und verletzten Personen

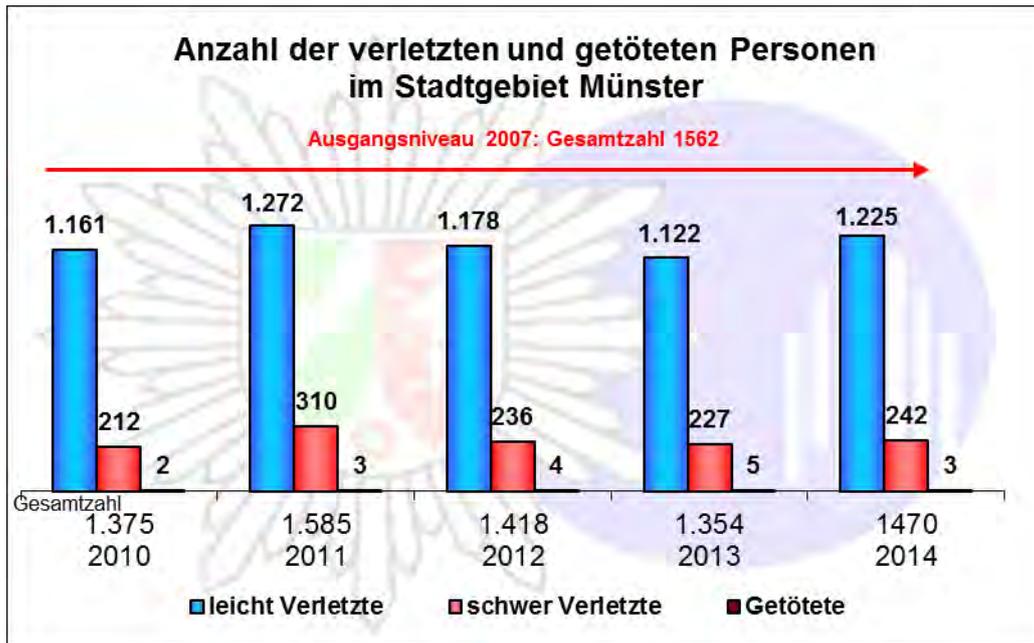
Hinsichtlich der Verkehrsunfälle mit Personenschäden konnte das positive Ergebnis des Vorjahres nicht erreicht werden.

Es sind für 2014 insgesamt 1.242 Verkehrsunfälle verzeichnet, bei denen Personen zu Schaden kamen. Das waren 71 (entspr. + 6,1%) Unfälle mehr als 2013.



Mit der Anzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschäden stieg auch die Anzahl der verunglückten Personen. Nachdem im Vorjahr ca. 8% weniger Verunglückte betroffen waren als 2012, stieg deren Zahl in 2014 nunmehr wieder auf 1.470, d. h. gegenüber 2013 um 116 Personen (entspricht + 8,6%) an.





Von den 1.470 verunglückten Personen wurden 242 (15 mehr als in 2013) schwer und 1.225 leicht (2013: 1.122) verletzt.

Drei Personen, zwei Radfahrer (88 und 69 Jahre alt) sowie ein Pkw-Fahrer (73 Jahre alt) wurden bei Verkehrsunfällen getötet.

(Anmerkung: Bedauerlicherweise kam im Dezember 2014 ein weiterer Radfahrer bei einem Verkehrsunfall um Leben. Aufgrund der Erfassungsmodalitäten der VUD ist dieser Vorgang hier noch nicht statistisch verzeichnet.)

Trotz der Steigerung der Anzahl der verletzten Personen verunglückten zwar insgesamt 92 Menschen weniger als zu Beginn der Verkehrssicherheitsoffensive im Jahr 2007. Dennoch ist in Münster das Risiko, Opfer eines Verkehrsunfalls mit Personenschaden zu werden, immer noch entschieden zu hoch. Es bleibt daher ein Hauptanliegen der Polizei, zukünftig weiterhin ihren Beitrag zu leisten, diese Zahlen nachhaltig zu verbessern. Verkehrsunfälle sind kein Zufall. Sie werden in 98 % aller Fälle von Menschen verursacht. Dies bedingt allerdings die gerechtfertigte Chance, dass Menschen sie auch verhindern können.



Verunglückte nach Beteiligung und Alter:

Verkehrsbeteiligung \ Alter	Alter					gesamt
	0 - 14	15 - 17	18 - 24	25 - 64	≥ 65	
Fußgänger	24	5	16	56	17	118
Fahrradbenutzer *	63	33	131	397	97	721
Mot. Zweiradbenutzer *	2	10	27	87	11	137
Pkw-Benutzer *	30	10	77	293	43	453
Lkw-Benutzer *	0	0	3	11	1	15
Kom-Benutzer *	4	1	1	12	4	22
Sonstige	0	0	1	2	1	4
Gesamt	123	59	256	858	174	1470
Anteil an der Gesamtzahl der Verunglückten	8,37%	4,01%	17,41%	58,37%	11,84%	
Bevölkerungsanteil	12,23%	2,58%	12,30%	56,17%	16,72%	

* Benutzer gleich Fahrer und Mitfahrer

Bei der Zuordnung der Verletztenzahlen zu den einzelnen Verkehrsteilnehmergruppen wird erkennbar, dass – wie bereits in den Jahren zuvor – besonders häufig Fahrrad- und Pkw-Benutzer bei Verkehrsunfällen verletzt wurden. Die Anzahl der verunglückten Radfahrer stieg um 71 (+ 10,9%), der Anteil liegt damit bei 49%.

Bei den verunglückten Pkw-Benutzern ist eine Steigerung von 25 zu verzeichnen (+ 5,8 %), ihr Anteil liegt damit bei 30,8%. Rechnet man nur die PKW-Fahrer, so liegt der Anteil bei 22,9 %, so dass der Anteil der Radfahrer eindeutig dominiert.

Die Anzahl der verunglückten Fußgänger blieb in etwa gleich, im Vorjahr wurden 110 Verunglückte registriert, in 2014 waren es 118, das entspricht einem Anteil von 8%.

Hinsichtlich der Altersgruppen kann insbesondere festgestellt werden, dass

- von 123 Verunglückten unter 15 Jahren 87 (entspr. 70,7%) als Fußgänger oder Fahrradbenutzer zu Schaden kamen und 34 als (Mit-)Benutzer von Pkw oder Kraftomnibussen (KOM),
- mehr als die Hälfte, nämlich 33 (entspr. 55,9%), der 14 – 17jährigen Beteiligten als Fahrradbenutzer verunglückten und auch hier immerhin 11 als (Mit-)Benutzer von Pkw oder KOM, sie sind angesichts ihres Bevölkerungsanteils überproportional oft zu Schaden gekommen,
- auch die 18 – 24jährigen angesichts ihres Bevölkerungsanteils deutlich überproportional verunglückt sind, und zwar ebenfalls besonders häufig, d. h. zu 51,2%, als Fahrradbenutzer,

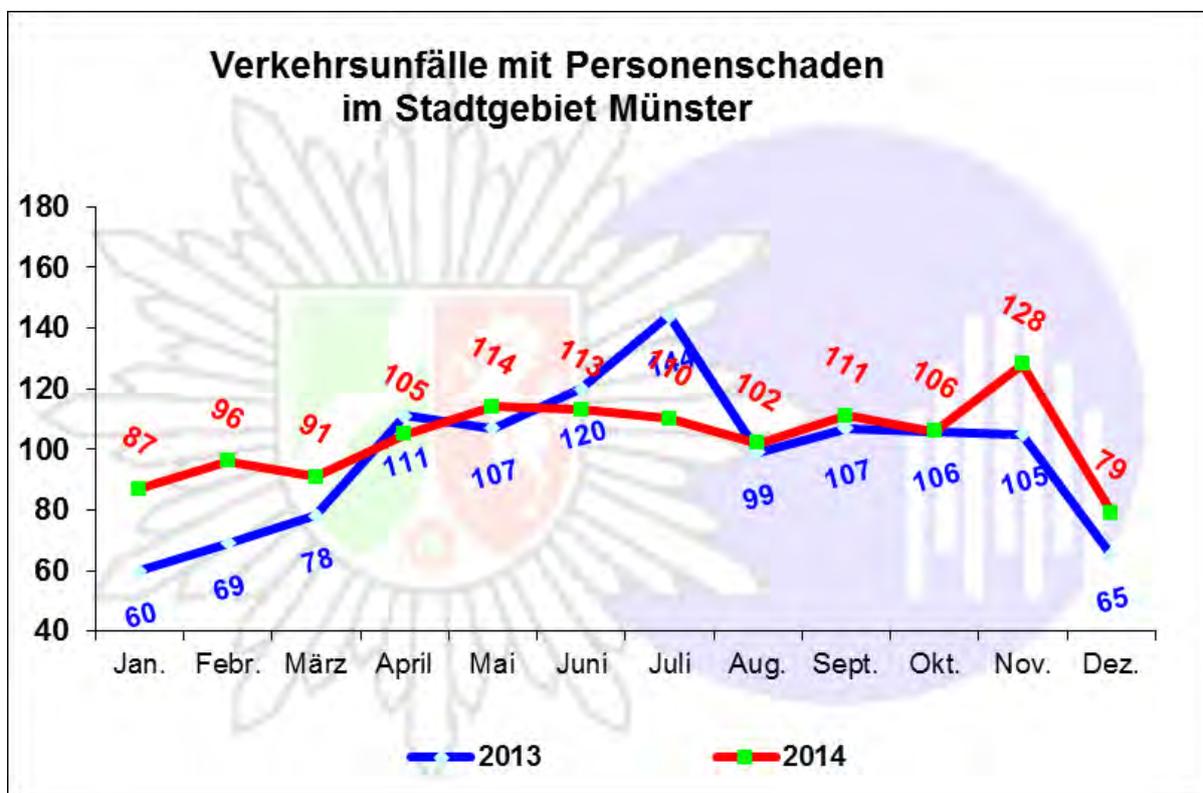
- bei der Altersgruppe 25 – 64 Jahre neben Fahrradbenutzern (46,3%) auch Fahrer und Mitfahrer von Pkw mit 34,2 % deutlich verzeichnet sind und
- Personen der Altersgruppe über 64 Jahre wieder insbesondere als Fahrradbenutzer verunglücken (55,7%).

2.1.3 Jahresverlaufsentwicklung

Im Jahresverlauf zeigt sich hinsichtlich der monatlichen Verteilung der Verkehrsunfälle mit Personenschaden, dass insbesondere das erste und das letzte Quartal 2014 gegenüber den jeweiligen Vorjahreszeiträumen deutlich stärker belastet waren.

Während der Monate Januar bis März waren 2014 regelmäßig um ein Drittel mehr entsprechende VU zu verzeichnen als in 2013, und zwar zu einem hohen Anteil mit Radfahrerbeteiligung. Den hiesigen Einschätzungen nahm die Benutzung von Fahrrädern nicht - wie sonst in den Wintermonaten üblich - ab, sondern erfolgte witterungsbedingt in nahezu dem gleichen Umfang wie in den Frühjahrsmonaten und dürfte somit zu dieser Erhöhung nicht unerheblich beigetragen haben.

Während die Monate April bis Oktober – mit Ausnahme des Juli, der im Jahr 2013 ungewöhnlich stark belastet war – auf ähnlichem Niveau wie im Vorjahr verliefen, gab es im November einen erheblichen Anstieg, der im zeitlichen Kontext mit einer einsetzenden Schlechtwetterperiode (Sichtbehinderung/Einkaufshektik/ Vorweihnachtsgeschäft) verlief.



2.1.4 Risikobereiche

Münster hat bezüglich verkehrsunfallrelevanter Örtlichkeiten grundsätzlich ein flächendeckendes Problem. Dennoch lassen sich anhand der elektronischen Unfalltypensteckkarte Knoten und Linien als Bereiche ausmachen, in denen die Wahrscheinlichkeit hoch ist, Opfer eines Verkehrsunfalls zu werden.

Seit Beginn der Sicherheitsoffensive im letzten Quartal 2007 werden diese Risikobereiche schwerpunktmäßig überwacht. Die Unfallentwicklung in diesen Risikobereichen zeigt seit 2007 eine insgesamt positive Entwicklung. Die Gesamtzahl der Verkehrsunfälle ist 2014 erfreulicherweise um rund 4% zurückgegangen, was sich wiederum auch auf dem sogenannten II. Tangentenring (Kolde- bis Hansaring) bemerkbar machte. Noch 2012 mit unterschiedlicher Geschwindigkeitsregelung ereigneten sich hier 627 (!) VU, 2014 waren dies 507. Allerdings ist dort die Anzahl der VU mit Personenschaden leicht angestiegen. Diesbezüglich ist festzustellen, dass es eine Veränderung hinsichtlich der jeweiligen Beteiligungen gegeben hat. Nach Einführung des Tempolimits auf 50 km/h werden dort weniger VU mit Pkw-Beteiligung registriert, allerdings mehr VU mit bzw. zwischen Radfahrern.

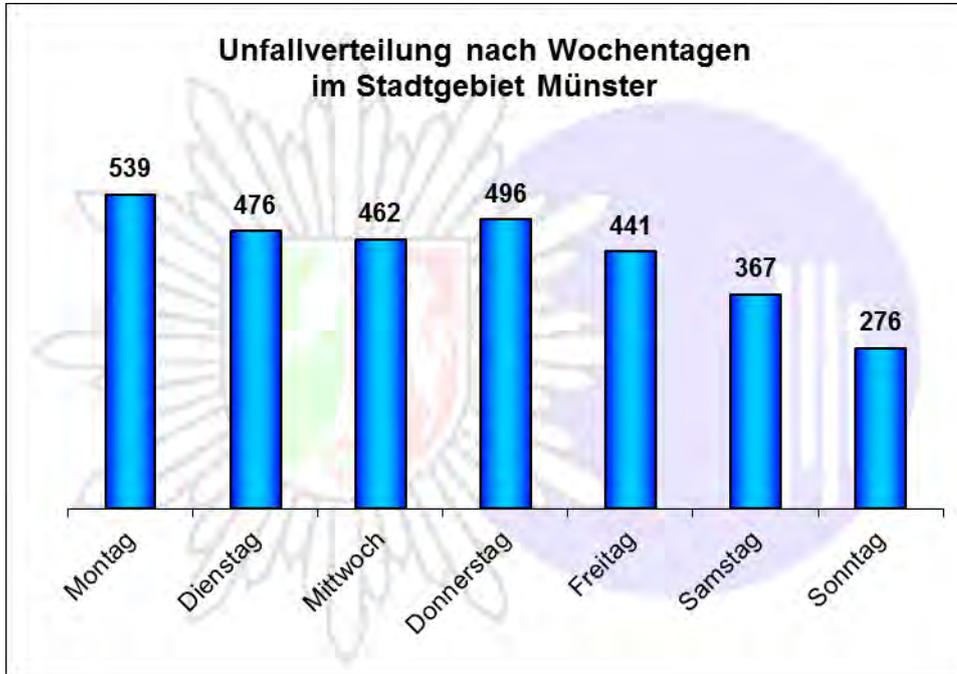
Gegenüber dem Vorjahr lässt sich insgesamt eine Steigerung der Verkehrsunfälle mit Personenschaden (Kat 1 – 3) um 2.8 % feststellen und damit einhergehend ist auch die Anzahl der verunglückten Personen gestiegen.

Verschiedene Bereiche fallen, wie auch der schon erwähnte II. Tangentenring, positiv auf. So zum einen der Bereich Mauritztor bis Münzstraße, in dem neben der Gesamtzahl der VU um 22,3 % auch die damit verbundenen Folgen vermindert werden konnten. Auch auf der Steinfurter Straße sind die Personenschadensunfälle um 41,6 % zurück gegangen. Der über Jahre problematische Bereich Wolbecker Straße zeigt ebenfalls eine deutlich positive Entwicklung. Die Gesamtzahl der VU konnte um 19,2 %, die Anzahl der Personenschadensunfälle (Kat 1 – 3) um 28,8 % und die Anzahl der Verunglückten um 20 % erheblich reduziert werden.

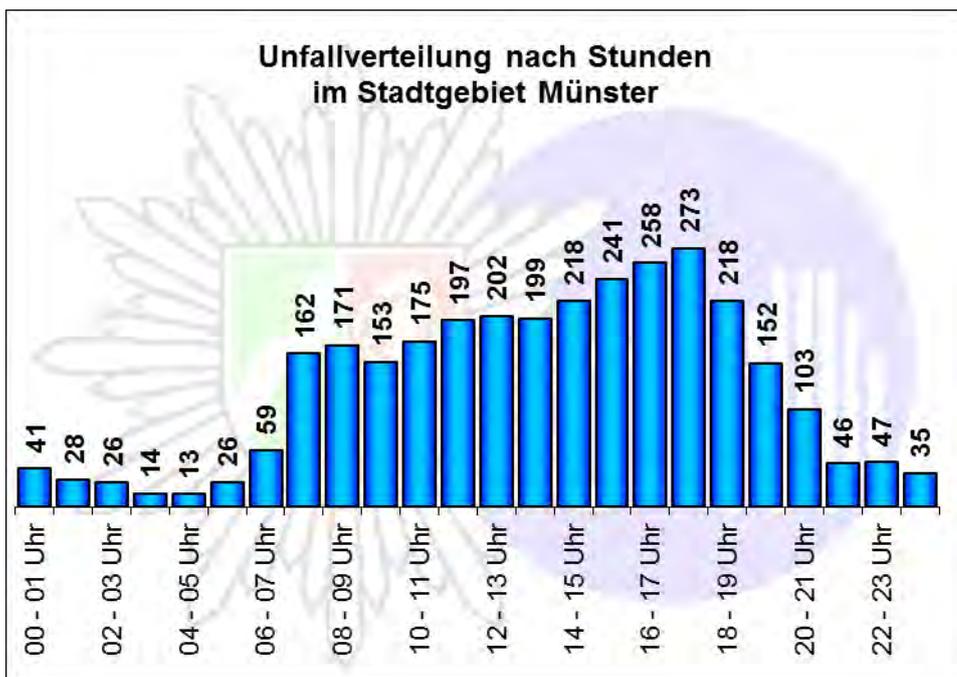
Stand: 12.01.2015	Anzahl der Verkehrsunfälle Kat. 1 - 6			Anzahl der Verkehrsunfälle Kat. 1 - 3			Anzahl der Verunglückten		
	Jan - Dez 2013	Jan - Dez 2014	Veränderung	Jan - Dez 2013	Jan - Dez 2014	Veränderung	Jan - Dez 2013	Jan - Dez 2014	Veränderung
Risikobereiche									
Albersloher Weg	243	247	1,65%	34	46	35,29%	46	55	19,57%
Grevenor Straße	173	173	0,00%	28	29	3,57%	32	30	-6,25%
Hammer Straße	367	347	-5,45%	57	60	5,26%	65	73	12,31%
Steinfurter Straße	182	185	1,65%	24	14	-41,67%	26	18	-30,77%
Warendorfer Straße	193	235	21,76%	38	49	28,95%	49	66	34,69%
Weseler Straße	366	344	-6,01%	47	58	23,40%	59	77	30,51%
Westfalenstraße	174	150	-13,79%	22	25	13,64%	24	32	33,33%
Wolbecker Straße	224	181	-19,20%	52	37	-28,85%	55	44	-20,00%
Kolde/Kardinal v.G./Rishon Le Zi.-Ring	524	507	-3,24%	89	85	-4,49%	98	96	-2,04%
Orleans/York/Friesen/Cherusk./Lublin Ring									
Niedersachsen/Kaiser Wilhelm Ring									
Hohenzollern/Hansaring									
Münzstraße/Bergstr./An der Apostelkirche	139	108	-22,30%	30	30	0,00%	35	32	-8,57%
Voßgasse/Bült/Mauritzstraße/Mauritztor									
gesamt	2585	2477	-4,18%	421	433	2,85%	489	523	6,95%

2.1.5 Unfallbrennpunkte und -stunden

Auch in 2014 war der Montag der am höchsten belastete Wochentag, gefolgt von Donnerstag und dann den übrigen Werktagen. Gegenüber dem Vorjahr hat es hier keine nennenswerten Veränderungen gegeben.



Hinsichtlich der Unfallzeiten hat sich keine Veränderung ergeben. Der Zeitraum mit der höchsten Unfallbelastung liegt zwischen 07.00 und 20.00 Uhr.

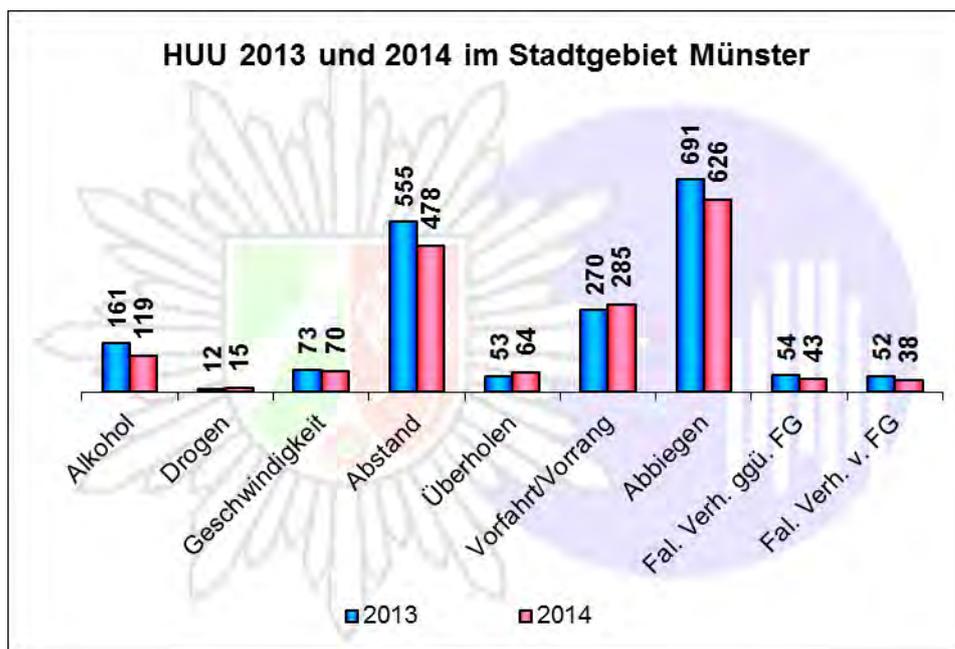


2.1.6 Hauptunfallursachen

Hauptunfallursachen (nachfolgend „HUU“ genannt) werden nur für die Verkehrsunfälle mit Personenschäden (Getötete und Verletzte) und schweren Sachschäden (einschl. der Mitursachen „Alkohol“ und/oder „Flucht“) statistisch erfasst.

Im Jahre 2014 waren dies 3.061 VU. Gegenüber dem Jahr 2013 (3.193) ist somit ein Rückgang um 132 Fälle (- 4,1%) festzustellen.

Von den 3.061 VU lagen bei 1.624 Fällen eine oder mehrere der HUU zugrunde, das bedeutet gegenüber dem Vorjahr einen Rückgang um 11%.



Die HUU „Fehler beim Abbiegen und Wenden“ ist auch 2014 die am häufigsten verzeichnete HUU mit 626 VU. Das sind 65 Fälle (entspr. – 9,4%) weniger als im Jahr 2013.

Danach folgt die HUU „Abstand“ mit 478 VU. Auch hier ist ein Rückgang von 77 Fällen (- 13,9%) zu verzeichnen. Hierbei gilt es zu berücksichtigen, dass nur die erste Unfallursache statistisch erfasst wird, jedoch bei VU mit der Ursache „Abstand“ regelmäßig die Ursache „Geschwindigkeit“ ebenfalls (mit)ursächlich ist.

Die HUU „Nichtbeachten der Vorfahrt/des Vorrangs“ ist in 285 Fällen verzeichnet. Die Anzahl ist gegenüber dem Vorjahr um 15 Fälle (+ 5,5%) gestiegen.

Die HUU „Alkohol“ und „Drogen“ werden differenziert dargestellt. Verkehrsunfälle der HUU „Alkohol“ waren mit 119 Fällen (- 42, entspr. – 26,1%) und „Drogen“ mit 15 Fällen (+ 3, entspr. + 25%) verzeichnet. Der erhebliche Rückgang der HUU „Alkohol“ ist außerordentlich erfreulich, gleichwohl weiterhin wichtiges Betätigungsfeld polizeilicher Verkehrssicherheitsarbeit. Dieses insbesondere vor dem Hintergrund, dass in 278 Fällen unter Alkohol- bzw. Drogeneinfluss stehende Fahrzeugführer rechtzeitig angehalten werden konnten, ohne dass es zu einem VU gekommen war. Bemerkenswerterweise waren 182 davon Radfahrer.

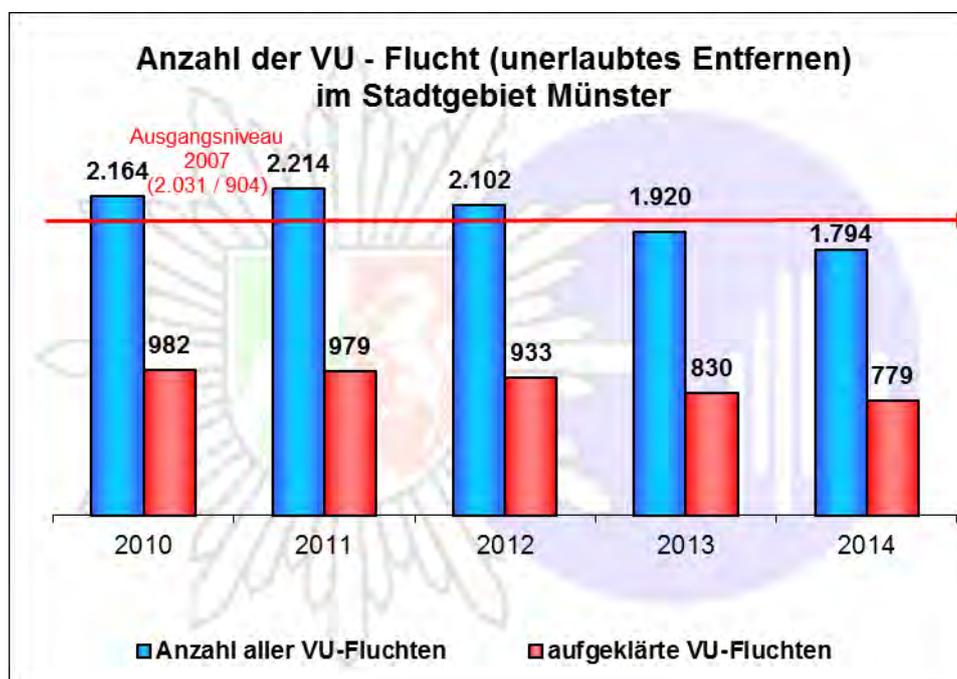
Die HUU „Geschwindigkeit“ wurde mit 70 VU (- 3, entspr. - 4,1%) vermerkt. Wie bereits angemerkt ist in vielen Unfällen überhöhte Geschwindigkeit als Unfallursache (z. B. bei zu geringem Sicherheitsabstand) enthalten. Geschwindigkeitsaffine Ursachen (Bsp.: Abstand, Abbiegen) müssen jedoch berücksichtigt werden.

Die HUU „Überholen“ war bei 64 VU ursächlich. Das sind 11 VU (entspr. + 20,7%) mehr als 2013. Auch diese HUU steht regelmäßig in einer Beziehung zur Geschwindigkeit.

Die HUU „Falsches Verhalten gegenüber Fußgängern“ ist gegenüber dem Vorjahr im Jahr 2014 mit 43 Unfällen (- 9, entspr. – 20,4%) gesunken. Auch wenn diese Unfallursache lediglich einen geringen Anteil an den HUU ausmacht, sind die Unfallfolgen oft gravierend.

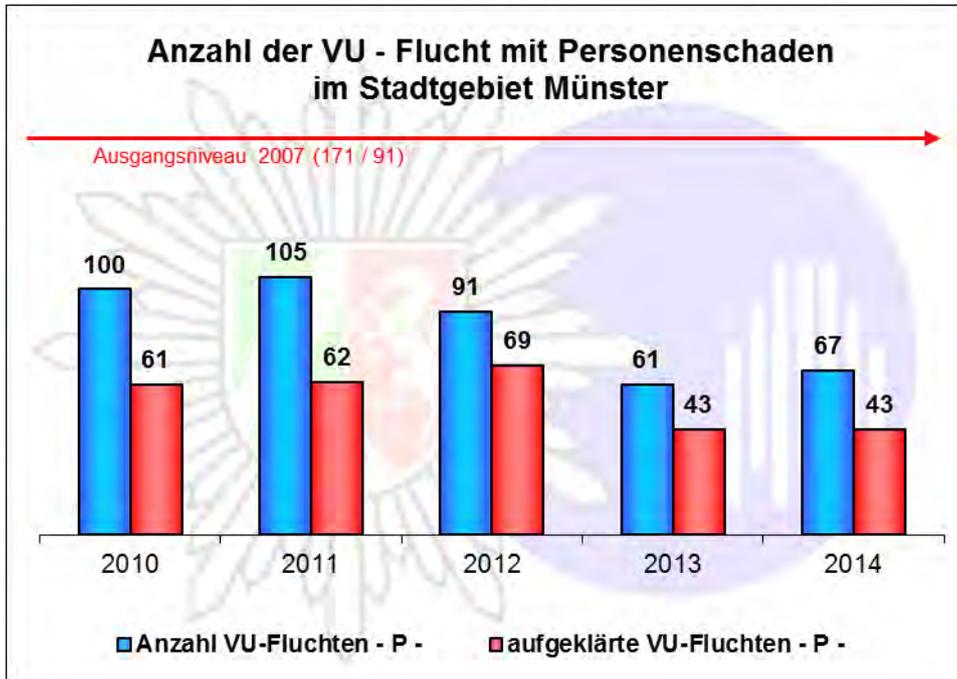
2.1.7 Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort - § 142 Strafgesetzbuch

Bei fast jedem fünften (19,1%) Verkehrsunfall entfernte sich einer der Beteiligten unerlaubt vom Unfallort. Von diesen 1.794 Flüchtigen konnten immerhin 779 Personen ermittelt werden. Im Vergleich zum Vorjahr sank die Anzahl der Verkehrsunfälle mit unerlaubtem Entfernen um 126 Fälle (entspr. – 6,6%). Die Aufklärungsquote stieg gegenüber dem Vorjahr geringfügig auf 43,42 % an. Grob gerechnet konnte somit fast jede zweite Unfallflucht geklärt werden.



Bei 67 Unfällen mit unerlaubtem Entfernen vom Unfallort waren Personen verletzt worden. Wie im Vorjahr konnten in 43 dieser Fälle die jeweils flüchtigen Beteiligten ermittelt werden, die Aufklärungsquote lag somit bei 64,2%.

13 dieser Unfallfluchten ereigneten sich unter ausschließlicher Beteiligung von Radfahrern, von denen 2 Fälle geklärt werden konnten.



Angesichts dessen, dass im Jahr 2007 das Ausgangsniveau bei 171 Verkehrsunfallfluchten mit Personenschaden lag, von denen 53,22 % geklärt wurden, zeigt sich hier eine deutlich positive Entwicklung, was einer Reduzierung dieser besonders sozialschädlichen Straftat von 61 % entspricht. Gerade hier hat sich eine



gute Unfallaufnahme, sofortige Fahndung und Tatort- sowie Ermittlungsarbeit und Prävention ausgezahlt.



2.2 Verkehrsunfälle ausgewählter Beteiligungen/Zielgruppen

2.2.1 Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Radfahrern

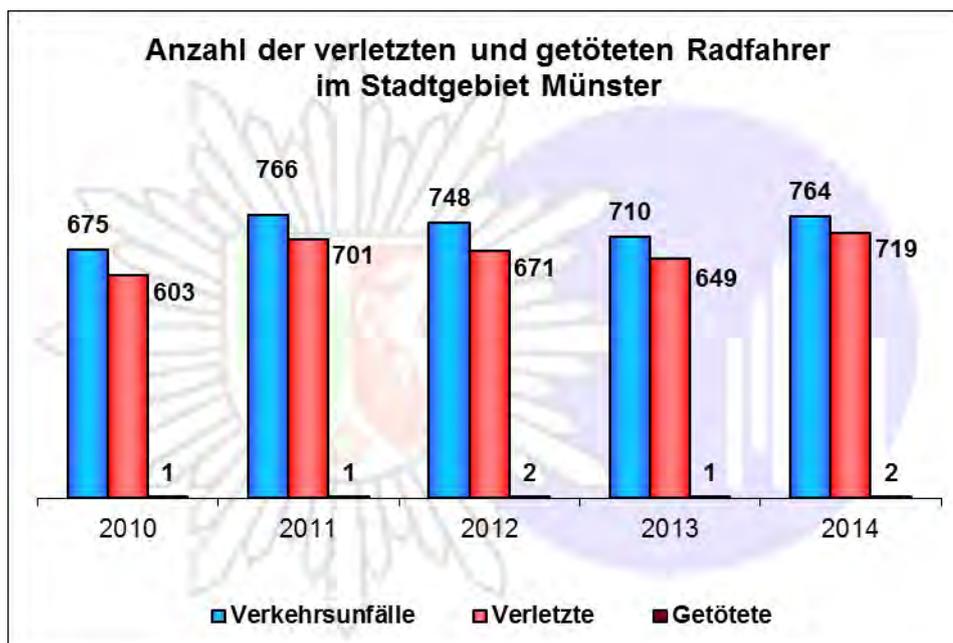
Im Jahre 2014 haben sich 3.061 meldepflichtige (ohne Kat. 5) schwerwiegende Verkehrsunfälle ereignet.

764 dieser Verkehrsunfälle ereigneten sich mit Radfahrerbeteiligung, das bedeutet gegenüber dem Vorjahr eine Zunahme von 54 VU, entspr. + 7,6%, und einen Anteil von 25% an den schwerwiegenden Verkehrsunfällen, d. h. an jedem vierten meldepflichtigen Verkehrsunfall war ein Radfahrer beteiligt. 114 dieser Unfälle (14,9%) ereigneten sich ohne jegliche Beteiligung eines Kraftfahrzeuges.

Dem gegenüber steht der bemerkenswerte Anteil von 49% verunglückter Fahrradbenutzer an der Gesamtzahl der verunglückten Personen in Münster, nahezu jeder zweite Verunglückte ist somit Fahrradbenutzer.

Von den insgesamt 721 verunglückten Radfahrern wurden zwei (drei, jedoch ist dieser Vorgang noch nicht abgeschlossen und somit statistisch noch nicht erfasst) Personen getötet, 117 (16,2%) schwer und 602 (83,5%) leicht verletzt.

Dabei gilt es zu berücksichtigen, dass die Fahrradunfallstudie Münster eine hohe Dunkelziffer belegt und die tatsächliche Gesamtzahl dreimal höher liegen dürfte.



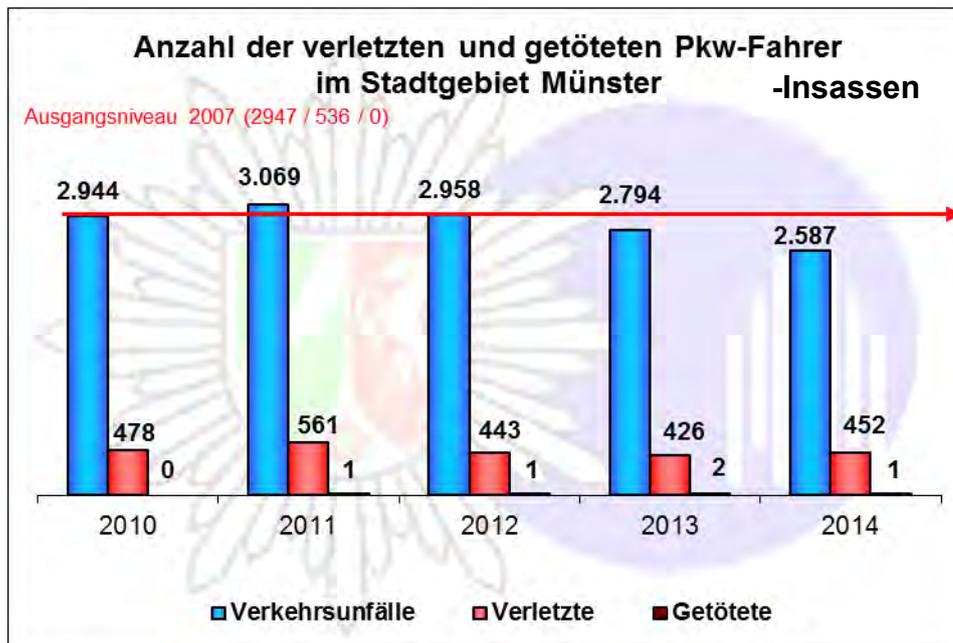
42,4% (349) der Verkehrsunfälle wurden durch die beteiligten Radfahrer verursacht. Bei den von Radfahrern gesetzten Unfallursachen ergibt sich dabei folgende Rangfolge:

- Nichtbeachten der Vorfahrt/des Vorrangs
- Benutzung der falschen Richtungsfahrbahn
- Alkoholeinfluss
- Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr
- Ungenügender Sicherheitsabstand

2.2.2 Verkehrsunfälle mit Beteiligungen von Pkw-Fahrern

Von den 3.061 meldepflichtigen VU in 2014 ereigneten sich 2.587 mit Pkw-Beteiligung, das bedeutet gegenüber dem Vorjahr eine Abnahme um 207 VU, entspr. – 7,4%.

Das ist umso erfreulicher, da die Pkw-Unfälle nunmehr im dritten Jahr in Folge reduziert werden konnten und die Anzahl um 12,2% unter dem Startwert (Beginn der Verkehrssicherheitsoffensive 2007) liegt. Bei den Verunglückten liegt dieser Rückgang sogar bei fast 15,4%.



Bei den genannten Verkehrsunfällen verunglückten 453 Personen, eine Person wurde getötet, 50 wurden schwer und 402 wurden leicht verletzt.

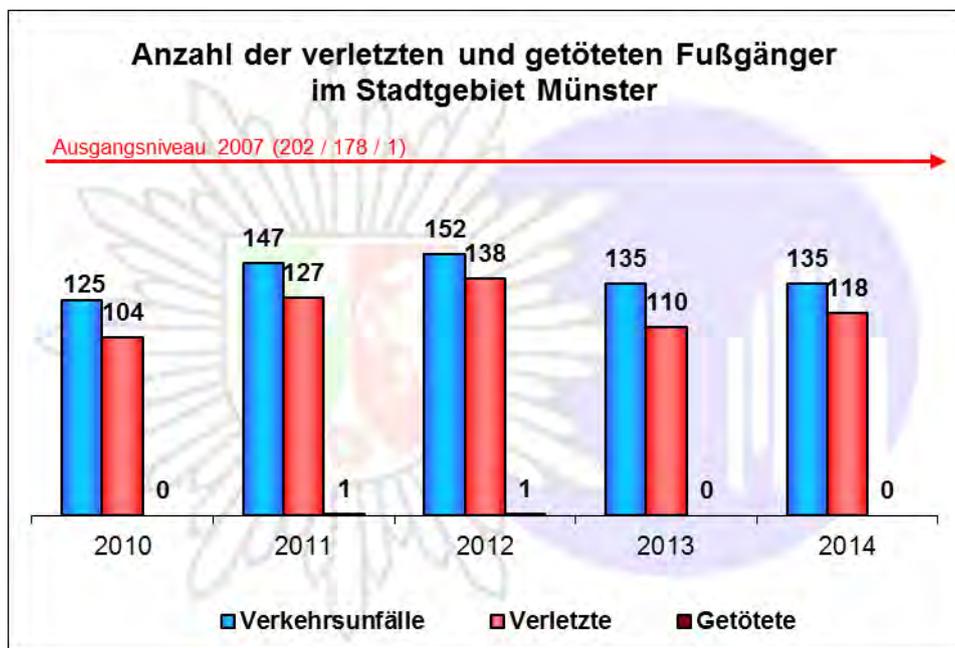
Zu erwähnen ist in diesem Zusammenhang, dass 116 der Verunglückten als Mitfahrer betroffen waren, von diesen wurden 11 schwer und 105 leicht verletzt. Somit sind als PKW-Fahrer 337 Personen verletzt worden, davon einer tödlich.



2.2.3 Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Fußgängern

Im Jahre 2014 haben sich 135 meldepflichtige Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Fußgängern ereignet. Dabei sind 118 Fußgänger verletzt worden, davon 33 schwer und 81 leicht. Getötet wurde – wie in 2013 – keine Person.

Von den 135 Unfällen haben in 52 Fällen Fußgänger (entspr. 38,5%) den Verkehrsunfall selbst verursacht.



Die häufigsten von Fußgängern gesetzten Ursachen waren:

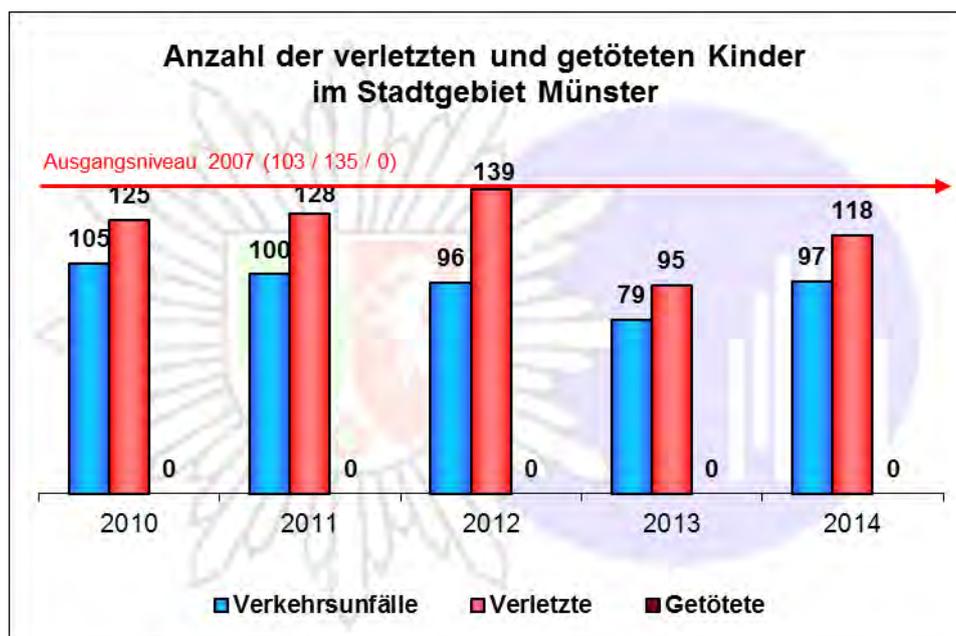
- das Überschreiten der Fahrbahn, ohne auf den Fahrzeugverkehr zu achten
- das plötzliche Hervortreten hinter Sichthindernissen



2.2.4 Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Kindern (Personen unter 15 Jahre)

Im Jahr 2014 ist die Anzahl der VU unter Beteiligung von Kindern gegenüber dem Vorjahr angestiegen, blieb aber hinsichtlich der Zahl der dabei zu Schaden gekommenen Kinder unter dem Niveau früherer Jahre.

Es wurden in 2014 97 Verkehrsunfälle mit beteiligten Kindern registriert, das sind 18 (entspr. + 22,8%) mehr als 2013. Dabei wurden 118 Kinder verletzt, davon 20 Kinder schwer und 98 Kinder leicht. **Seit 2009 wurde in Münster erfreulicherweise kein Kind bei einem Verkehrsunfall getötet.**



Von den 118 verunglückten Kindern befanden sich 30 Kinder auf dem Schulweg, wovon 23 an einem Verkehrsunfall mit ihrem Fahrrad beteiligt waren. Vier Kinder sind dabei zu Fuß verunglückt.

Insgesamt 34 Kinder verunglückten als Mitfahrer, und zwar 30 als Mitfahrer eines Pkw, von diesen wurden 4 schwer und 26 leicht verletzt, sowie 4 Kinder als Mitfahrer eines Kraftomnibusses, sie wurden dabei leicht verletzt.

Kinder sind und bleiben weiterhin besondere Zielgruppe polizeilicher Verkehrssicherheitsarbeit. Angesichts dessen, dass rund 70% der verletzten Kinder als Fußgänger oder Fahrradbenutzer verunglücken, kommt den auf den vorschulischen und Primarstufen-Bereich gerichteten, d. h. verhaltensbezogenen Präventionsmaßnahmen wie Fußgänger- und Radfahrtrainings ganz besondere Bedeutung zu. Hier gilt es Eltern und Schule verstärkt mit einzubeziehen.

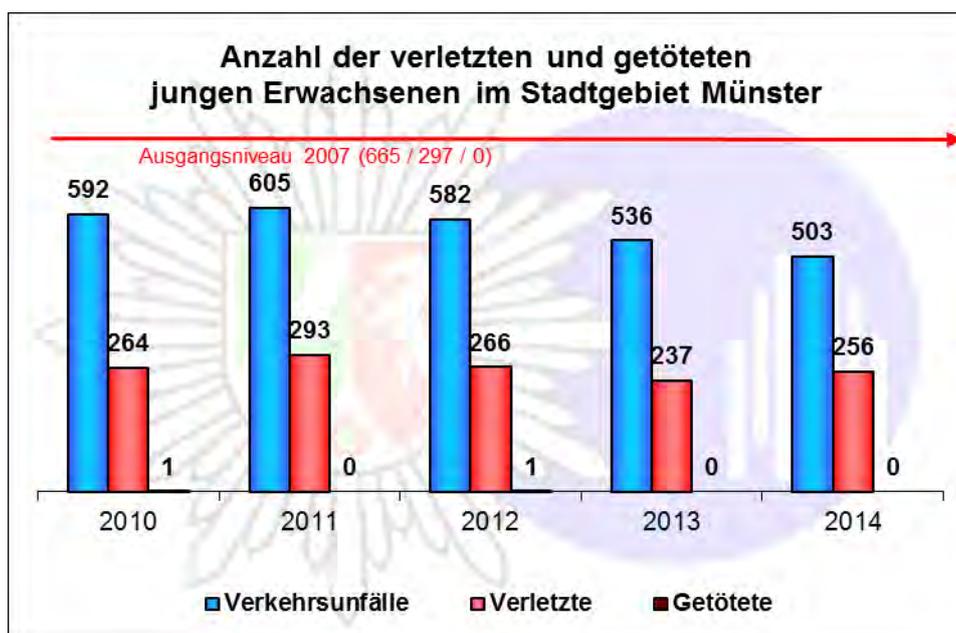
2.2.5 Verkehrsunfälle mit Beteiligung von jungen Erwachsenen (18 – 24 Jahre)

Im Jahr 2014 waren an 503 meldepflichtigen Verkehrsunfällen insgesamt 559 junge Erwachsene beteiligt, davon in 131 Fällen als Radfahrer. Auch in dieser Gruppe spiegelt sich die Problematik der Radverkehrssicherheit wider.

Bei den 503 Unfällen wurden 46 junge Erwachsene schwer und 210 leicht verletzt.

Gegenüber den Vorjahren ist die Anzahl der Unfälle weiter rückläufig, gegenüber 2013 nahm die Anzahl um 33, entspr. – 6,2%, ab.

Etwa die Hälfte der Unfälle, nämlich 239 (entspr. 47,5%) wurde von den jungen Erwachsenen selbst verursacht.



Der über Jahre festzustellende Rückgang der Verkehrsunfälle (von 665 im Jahr 2007 auf 503 im Jahr 2014), an denen junge Erwachsene beteiligt sind, ist erfreulich. Die auf diese Zielgruppe gerichtete Verkehrssicherheitsarbeit zeigt Wirkung.

Erheblichen Einfluss dürften dabei die umfangreichen Präventionsaktionen mit dem Universitätsklinikum /der Unfallchirurgie Münster für die Oberstufen der Gymnasien und den berufsbildenden Schulen haben, allein mit den Projekten „Verantwortung und Emotion“ und „Crash Kurs“ konnten über 3000 junge Erwachsene angesprochen werden. Hinzu kommen die Schwerpunkte der Präventionsarbeit bei den Erstsemestern an der Universität, die als neue Radfahrer in Münster die besonderen Herausforderungen kennen müssen.

Auch das „begleitete Fahren“ mit 17 Jahren trägt weiterhin positiv zur Verkehrssicherheit bei.

1.258 entsprechende Genehmigungen wurden im Jahr 2014 in Münster erteilt. Von diesen 17jährigen Fahrerlaubnisinhabern hat lediglich eine Person einen Verkehrsunfall im Stadtgebiet Münster verursacht.

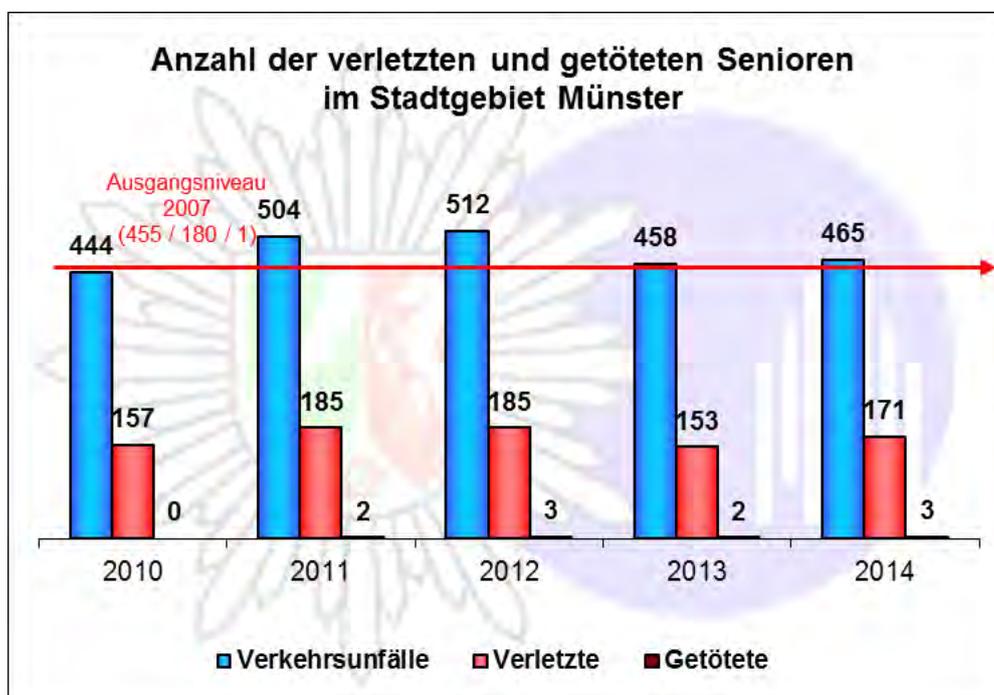
2.2.6 Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Senioren (Personen ab 65 Jahre)

Im Jahr 2014 waren an 465 meldepflichtigen Verkehrsunfällen Senioren beteiligt, von denen drei getötet, 54 schwer und 117 leicht verletzt wurden.

Gegenüber dem Vorjahr ist die Anzahl der Unfälle geringfügig um 7 (+ 1,5%) angestiegen. Die Zahl der Verunglückten erhöhte sich um 19 (+ 12,2 %) Personen.

97, entspr. 55,7%, der Verunglückten waren mit dem Fahrrad, 17, entspr. 9,8%, als Fußgänger und 43, entspr. 24,7%, mit dem Pkw im Stadtgebiet an einem Verkehrsunfall beteiligt. Das bedeutet, dass gegenüber dem Vorjahr 23 Senioren mehr als Radfahrer verunglückten. Auch zwei der bei Verkehrsunfällen im Stadtgebiet ums Leben gekommenen Personen/Senioren waren Radfahrer. Die Anzahlen der als Fußgänger bzw. Pkw-Benutzer verunglückten Senioren gingen dagegen geringfügig zurück.

Der Prozentsatz der von Senioren selbst verursachten Verkehrsunfälle liegt bei 37,4%.



2.3 Konsequenzen für die polizeiliche Arbeit

Die Verkehrsunfallentwicklung im Jahr 2014 zeigte sich nicht in allen Bereichen so positiv wie in 2013, dieses gilt allerdings nicht nur für Münster, sondern landes- und sogar bundesweit.

Dabei kann festgestellt werden, dass die Entwicklung z. T. weniger negativ ausfällt als in NRW gesamt. Während die Gesamtzahl der Verkehrsunfälle im Stadtgebiet geringfügig abnahm (- 0,6%) nahm sie auf Landesebene zu, und zwar um 0,8%. Die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden nahm allerdings im Stadtgebiet Münster etwa im gleichen Verhältnis zu wie auf Landesebene.

Alles in allem hat sich die engagierte Verkehrssicherheitsarbeit aller Beteiligten (der POLIZEI, Stadt, der Ordnungspartnerschaft und den freiwilligen Initiativen (Bsp.: UKM/Clemenshospital/Unfallchirurgie) im Stadtgebiet mittel- bis längerfristig als richtig herausgestellt. Dieses insbesondere vor dem Hintergrund, dass die Verkehrsunfallzahlen und die Anzahl der dabei zu Schaden gekommenen Personen während der voran gegangenen Jahre, d h. mittelfristig, deutlich reduziert werden konnte.



2.3.1 Fachstrategie

Die Fachstrategie der Polizei Münster zur Verkehrsunfallbekämpfung ist von einem kooperativen und integrativen Ansatz geprägt, der für die Zusammenarbeit mit anderen Behörden/Organisationen (kooperativ) und für die Kombination Verkehrsunfall- und zugleich Kriminalitätsbekämpfung (integrativ) steht. Jeder „Verkehrspolizist, jede Verkehrspolizistin“ ist Polizist/Polizistin und achtet zudem auf das Kriminalitätsgeschehen.

Sie basiert im Wesentlichen auf der Annahme zweier wissenschaftlicher Erkenntnisse:

- der Theorie des geplanten Verhaltens

- dem Prinzip der operanten Konditionierung

Die Theorie des geplanten Verhaltens geht davon aus, dass die Erwartung von bestimmten Konsequenzen, die subjektive Norm und der wahrgenommene Kontrolldruck Einfluss auf die Absicht des Verkehrsteilnehmers, mit der er sein Verhalten steuert, nehmen und dieser Prozess daher durch Prävention, Repression und Sicherheitskommunikation seitens der Polizei nachhaltig beeinflusst werden kann.

Das Prinzip der operanten Konditionierung beinhaltet, dass verkehrswidriges Verhalten, das ungeahndet bleibt, als „erfolgreich“ registriert und gespeichert – und somit erlernt und fortgesetzt wird.

Die Fachstrategie ist eine Verbundstrategie, die ihre Wirkung gleichzeitig in allen Feldern der Prävention und der Repression entwickelt. Sie beinhaltet die nachfolgenden acht Themenbereiche:

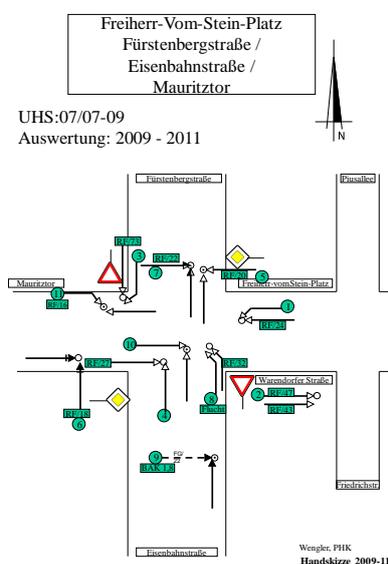
1. Intensivierung der Analyse
2. Definition von Risikobereichen
3. Konzentration der Verkehrsüberwachung auf potentielle Gefahrenbereiche
4. flächendeckender Überwachungseinsatz (70 : 30 Regelung)
5. Erhöhung der subjektiven und objektiven Entdeckungswahrscheinlichkeit, konsequent auch gegenüber Radfahrern
6. zweiwöchige Schwerpunktaktionen
7. wirkungsorientiertes Controlling
8. begleitende Maßnahmen

Grundlagen sind dabei die klassischen „drei E + Public Relations“. Die „drei E“ stehen für Education (= klassische Präventionsarbeit durch zielgruppenspezifische Verkehrsaufklärung, -erziehung und Beratung pp.), Enforcement (= Verkehrsüberwachung) und Engineering (= Verkehrsraumgestaltung). „Public Relations“ umfassen die über die eigentliche Beratung hinaus gehende Sicherheitskommunikation, die insbesondere unmittelbaren und erheblichen Einfluss auf die Akzeptanz polizeilicher Maßnahmen in der Bevölkerung hat. Die erfolgreiche Sicherheitskommunikation zeigt sich u. a. daran, dass die überwiegende Mehrheit der Bürger Münsters lt. einer Umfrage in 2013 die Notwendigkeit von polizeilichen Verkehrskontrollen nicht nur nachvollziehen kann, sondern 55% der Befragten sie sogar für wichtig bis sehr wichtig hält.

Punktuelle Aktionen der Polizei führen nicht zu einer nachhaltigen Verhaltensänderung. Die Verkehrssicherheitsarbeit der Polizei enthält daher das Prinzip der Nachhaltigkeit. Sicherheitsaktionen werden entsprechend der wissenschaftlichen Erkenntnisse im Zeitraum von sechs Wochen wiederholt und

während der Aktionen, aber auch zwischendurch gezielt medial begleitet. Für das Stadtgebiet Münster heißt das, dass neben überregional durchgeführten Projekten wie Blitzmarathon pp. acht jeweils 14tägige Schwerpunktaktionen durchgeführt werden, bei denen Verkehrsaufklärung, Verkehrsüberwachung und Sicherheitskommunikation forciert und eng miteinander verzahnt betrieben werden.

Verkehrsraumgestaltung als wichtiges Element der kooperativen Verbundstrategie bedingt umfassende Analysen von Verkehrssituationen, die zu Verkehrsunfällen führen können oder bereits geführt haben. So können in enger Zusammenarbeit mit den zuständigen Behörden Unfallhäufungsstellen und/oder unfallauffällige Bereiche beseitigt oder zumindest entschärft werden. Diese über Jahre erfolgreiche Zusammenarbeit findet nahezu täglich in den entsprechenden Gremien sowie im Rahmen der ‚Ordnungspartnerschaft Verkehrssicherheit in Münster‘ statt.



2.3.2 Präventionsarbeit

2.3.2. Präventionsarbeit

Die hier beschriebene polizeiliche Präventionsarbeit bezieht sich in erster Linie auf die zielgruppenspezifische Verkehrsaufklärung und -erziehung sowie die Maßnahmen des Opferschutzes. Dabei wird ein breites Spektrum unterschiedlichster Zielgruppen und Themen bedient.

Die Kolleginnen und Kollegen der Dienststelle Verkehrsunfallprävention/Opferschutz (VUP/O) der Direktion Verkehr führten in 2014 über 450 Präventionsveranstaltungen durch. Sie verteilten mehr als 200.000 Flyer (inkl. elektronisch versandter Informationsbroschüren), hielten Vorträge bei politischen Entscheidungsträgern, gaben Interviews zur Erhöhung der subjektiven Entdeckungswahrscheinlichkeit und führten gemeinsam mit der Ordnungspartnerschaft „Verkehrsunfallprävention“ in Münster diverse Aktivitäten durch, die u. a. in Pressepublikationen veröffentlicht wurden.

Es fanden im Jahr 2014 acht zweiwöchige Schwerpunktaktionen im Rahmen des strategischen Fachkonzeptes statt, für die anhand von diesbezüglichen Analysen jeweils Schwerpunktthemen festgelegt worden waren. Diese Aktionen wurden jeweils von themenbezogenen Präventionsaktionen begleitet.

Darüber hinaus wurde das Präventionsprojekt mit dem Namen „Pass op“ weitergeführt, bei der Kraftfahrzeugführer, die auffällig geworden sind, aber nicht angehalten werden konnten, einen „Mahn“-Brief von der Polizei erhalten. Es wurden 243 „Pass op“-Briefe versandt.

Zusätzlich fanden folgende Aktionen statt:

- 30 Infoveranstaltungen für ausländische Besucher
- Infoabende für neue ausländische Studierende (rund 1.900 Teilnehmer)
- Infoveranstaltungen für neue Studierende (rund 5.500 Teilnehmern/Orientierungswoche/Fachschaften)
- Informationsstand auf einer Freizeit- und Reisemesse
- Infostand beim Hochschultag der Westfälischen-Wilhelms-Universität
- Erstsemesterbegrüßung mit Infostand, erreicht wurden ca. 3500 Studenten
- Teilnahme an verschiedenen Symposien zur Verkehrssicherheit als Diskussteilnehmer / Infostandbetreiber / Ansprechpartner (z.B. Uni, Gewerkschaft, Kirche)
- 43 sogenannte Gefährderansprachen bei besonders auffälligen Verkehrsteilnehmern
- 19 verkehrspädagogische Gespräche mit Kindern nach verkehrsrechtlichen Auffälligkeiten
- Newsletter-Versand von vier Broschüren (I-Mail, VIM, Informativ, Verkehrspräventionstipps) – diese Newsletter erreichen überregional eine geschätzte Leserzahl von etwa 100.000 Lesern



Als besondere Zielgruppe sind Kinder im Focus polizeilicher Verkehrssicherheitsarbeit. Ihrem herausragenden Schutzbedürfnis gilt es gerecht zu werden. Den Eltern und/oder Erziehungsberechtigten kommt hier eine besondere Verantwortung bei der Verkehrserziehung zu. Sie sind verpflichtet, das Verkehrsverhalten ihrer Kinder zu beobachten, negative Verhaltensweisen anzusprechen und grundlegende Verkehrsabläufe zu trainieren, denn nur sie sind mit den Kindern täglich zusammen. Um dies sachgerecht zu gestalten, werden Eltern/Erziehungsberechtigte speziell im vorschulischen und im Primar-Bereich in die Verkehrssicherheitsberatung einbezogen.

An 653 Radfahrtrainings nahmen im Jahr 2014 insgesamt 4.653 Kinder und 3.746 Eltern/Erziehungsberechtigte (Beteiligungsanteil 80,5 Prozent) teil.

Im Rahmen der Verkehrspräventionsarbeit in Münsteraner Kindertageseinrichtungen führten die Verkehrssicherheitsberater im Jahr 2014 das für die Puppenbühne konzipierte und selbst verfasste Stück „Enno im Straßenverkehr“, in dem das richtige Verhalten im Straßenverkehr thematisiert wird, auf.

Mit den Puppen wird den Kindern auf pädagogisch-spielerische Art dieses Lernziel vermittelt. Das Puppenstück wird auf einer Bühne in der Jugendverkehrsschule aufgeführt und die Lerninhalte anschließend auf dem Freigelände praktisch vertieft. Bei einem Praxisanteil in den Nachmittagsstunden wird mit den Vorschulkindern und deren Eltern ein Fußgängertraining im Umfeld der Kindertageseinrichtungen durchgeführt. Abschließend werden in einer Elternveranstaltung die entwicklungsbedingten Besonderheiten der Kinder vor dem Hintergrund einer Teilnahme am Straßenverkehr diskutiert.

An insgesamt 29 Verkehrssicherheitstagen konnten über 1.900 Kinder und 670 Eltern/Erziehungsberechtigte erreicht werden.



Für die Zielgruppe „Junge Fahrer“ wurden 31 Termine geplant und veranstaltet. In diese Zielgruppe sind auch Aktivitäten mit einzubeziehen, die sich an die Erstsemester der Universität Münster richten.

Die Aktion „Verantwortung und Emotion“, die mittlerweile institutionalisiert ist, erreichte bei vier Veranstaltungen über 650 Schülerinnen und Schüler der Oberstufen.

Im Rahmen der landesweiten Präventionsaktion „Crash-Kurs“ wurden bei 10 Veranstaltungen 2860 Schülerinnen und Schüler erreicht.

Ein monatlicher Infostand auf dem Münsteraner Wochenmarkt hat sich als Anlauf- und Informationsstelle, insbesondere für Senioren, etabliert. Im Rahmen von sechs Infoständen wurden im Jahr 2014 über 600 Beratungsgespräche geführt. Speziell für Senioren führten die Verkehrssicherheitsberater insgesamt 11 Seminare mit über 300 Teilnehmern durch. Diese Seminare enthalten neben der theoretischen Wissens- und Informationsvermittlung auch einen Praxisteil und werden auf Grund der guten Nachfrage im Jahr 2015 weiter durchgeführt.

Zusätzlich boten die Verkehrssicherheitsberater 15 Trainings für etwa 130 Menschen mit Behinderungen, als Fußgänger, Radfahrer und ÖPNV-Benutzer an. Während des Hochschultages wurden parallel zur eigentlichen Veranstaltung 126 Busfahrer in einem speziellen auf sie abgestellten Themenbereich beraten.

Im Rahmen der Opferschutzbetreuung wurden insgesamt über 100 Unfallbeteiligte, Verletzte, Angehörige, Zeugen betreut, aufgesucht und begleitet. Durch eine mittlerweile strukturierte Vorgehensweise werden Unfallbeteiligte insbesondere nach schweren Verkehrsunfällen systematisch aus den Unfällen herausgefiltert, angeschrieben oder telefonisch oder auch persönlich aufsuchend kontaktiert, um einerseits das Verarbeiten des Erlebten zu erleichtern und andererseits verkehrspräventive Aspekte mit einfließen zu lassen.

Das Bürgertelefon „14/50“ (Tel. 0251/275-1450) wurde mehr als 2000mal in Anspruch genommen. Es ist feststellbar, dass diese bürgernahe Ansprechstelle für alle Belange des Verkehrs sehr intensiv genutzt wird und die Bürger sich immer wieder sehr positiv über diese Einrichtung äußern.



2.3.3 Repressionsarbeit

Gem. der Fachstrategie setzt die Polizei Münster repressiv grundsätzlich auf einen flächendeckenden Überwachungseinsatz.

Hierdurch wird die Entdeckungswahrscheinlichkeit eines sich verkehrswidrig verhaltenden Verkehrsteilnehmers zum einen objektiv tatsächlich erhöht. Zum anderen wird ihm auch subjektiv das Gefühl vermittelt, Fehlverhalten werde mit hoher Wahrscheinlichkeit überall geahndet.

Trotz des flächendeckenden Ansatzes wurden Bereiche identifiziert, in denen die Wahrscheinlichkeit, in einen Verkehrsunfall verwickelt zu werden, höher ist als in anderen. Diese sogenannten Risikobereiche (vgl. Punkt 2.1.4) werden verstärkt überwacht, 70 von 100 Überwachungsmaßnahmen konzentrieren sich auf diese Bereiche.

Da wie bereits ausgeführt Einzelaktionen kaum Wirkungen entfalten, setzt die Polizei Münster hinsichtlich der Repressionsarbeit neben den z. T. bundesweit angelegten Großkontrollen zudem auf wiederholte 14-tägige Schwerpunktaktionen, von denen auch im Berichtszeitraum acht stattfanden.

Darüber hinaus fanden zwei integrative Einsätze statt, die mit Beteiligung der Direktionen Verkehr, Gefahrenabwehr/Einsatz und Kriminalität – unter wechselnder

Führung - auf die gemeinsame Bekämpfung von Kriminalität und Verkehrsunfällen ausgerichtet waren.

In 2014 mussten insgesamt 64459 repressive Maßnahmen nach folgenlosen (d. h. nicht im Zusammenhang mit einem Verkehrsunfall stehenden) Verkehrsverstößen getroffen werden, davon entfielen 14979 auf das Fehlverhalten von Radfahrern.

Erfreulich ist es dabei festzustellen, dass zwar in etwa die gleiche Anzahl von Geschwindigkeitsverstößen geahndet werden musste wie im Vorjahr, der Anteil der erheblichen Verstöße, die nicht mit einem Verwarnungsgeld, sondern mit einer Ordnungswidrigkeitenanzeige geahndet werden, jedoch deutlich zurück ging. So wurden wie im Vorjahr rund 33.000 Verstöße festgestellt, die Verstöße, bei denen Ordnungswidrigkeitenanzeigen vorgelegt werden mussten, gingen jedoch von 4530 auf 3844 zurück. Das Geschwindigkeitsniveau sinkt also.

Auch die Anzahl der Alkoholverstöße von Radfahrern ist erfreulicherweise weiter gesunken. Es mussten zur Verhinderung von Verkehrsunfällen in 2014 zwar insgesamt immer noch 182 Blutproben alkoholisierter Radfahrer angeordnet werden, allerdings waren es im Vorjahr 191 und 2012 sogar noch 247.

Die Beleuchtungsquote von über 97%, die bei den in 2014 erfolgten unangekündigten Beleuchtungskontrollen von Radfahrern festgestellt wurde, übertrifft sogar noch die positiven Erfahrungen der Vorjahre. 2007 lag die Quote noch bei rund 40 %. Auch dieses deutet darauf hin, dass die polizeiliche Arbeit in diesen Bereichen nachhaltig zu Verhaltensänderungen und damit zu mehr Verkehrssicherheit geführt hat.



Zur konsequenten Anwendung der Strategie gehört es auch, dass in 2014 rund 600 Haftbefehle und 160 Aufenthaltsermittlungen sowie 60 Sicherstellungs-/Beschlagnahmeersuchen bearbeitet wurden. Nicht nur bei Alkohol/Drogen, sondern auch bei charakterlich ungeeigneten Personen wurden im Zusammenwirken mit dem Ordnungsamt Fahrverbote/Fahrelaubnisentzüge erwirkt.



3 Unfallentwicklung auf den BAB

3 Unfallentwicklung auf den Autobahnen im Zuständigkeitsbereich des PP Münster

3.1 Gesamtunfallentwicklung

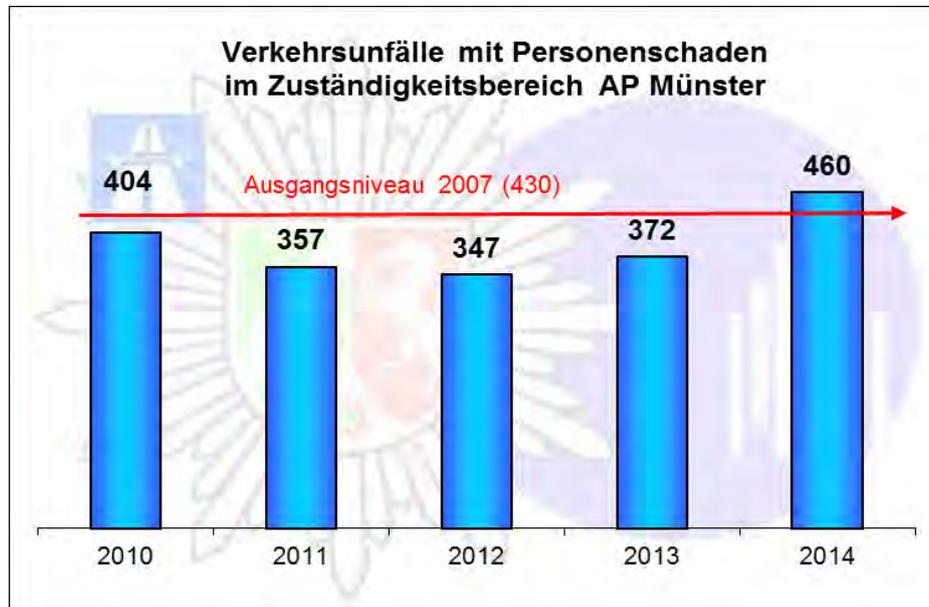
3.1.1 Gesamtzahl der Verkehrsunfälle

Im Berichtsjahr 2014 ereigneten sich insgesamt 3.925 Verkehrsunfälle. Im Vergleich zum Vorjahr bedeutet das einen Anstieg um 171 (+ 4,5%) Verkehrsunfälle.



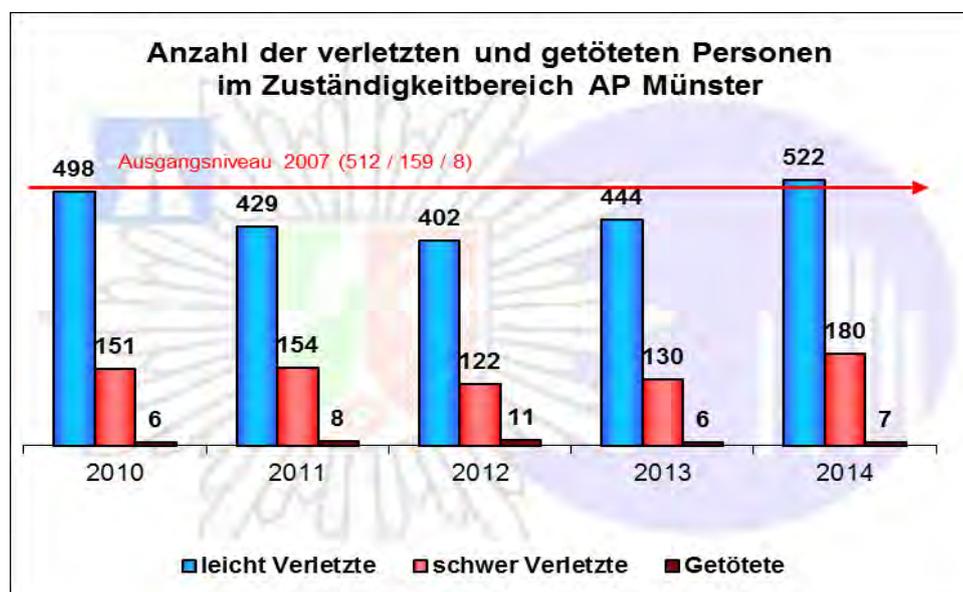
3.1.2 Verkehrsunfälle mit getöteten und verletzten Personen

Bei der Anzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschäden ist im Vergleich zum Vorjahr ebenfalls ein Anstieg festzustellen, es ereigneten sich in 2014 insgesamt 460 Verkehrsunfälle, bei denen Personen getötet oder verletzt wurden. Dies sind 88 VU mehr als 2013 und entspricht einer Steigerung von + 23,6%.



Bei diesen Verkehrsunfällen verunglückten 709 Personen, sieben wurden getötet, 180 schwer und 522 leicht verletzt (2013: sechs Getötete sowie 130 schwer und 444 leicht verletzte Personen). Die Anzahl der Verunglückten stieg gegenüber 2013 damit um 129 Personen (+ 22,2%).

Von den sieben getöteten Personen starben zwei als Pkw-Fahrer, zwei als Fahrer von Lkw bzw. Kleintransportern und eine Person als Pannenhelfer, eine als Kradfahrer und eine als Fußgänger. (Anm.: Eine weitere bei einem Verkehrsunfall getötete Person ist aufgrund der Erfassungsmodalitäten der VUD hier noch nicht verzeichnet. Sie befand sich nach einem Fahrzeugdefekt außerhalb eines Pkw.)



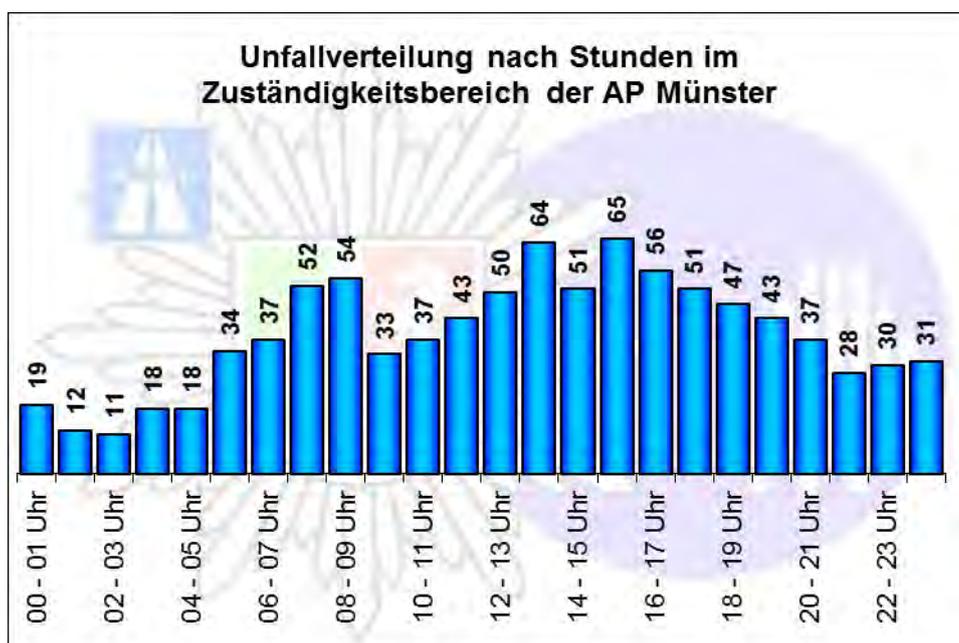
3.1.3 Unfallbrennpunkttag und -stunden

Auch in 2014 setzte sich die bereits im Vorjahr festgestellte Umverteilung von den Wochenendtagen Samstag und Sonntag auf die übrigen Wochentage, insbesondere Mittwoch und Freitag, fort.

Es ereigneten sich samstags und sonntags zusammen 202 VU (gegenüber 224 in 2013 und noch 282 VU in 2012).



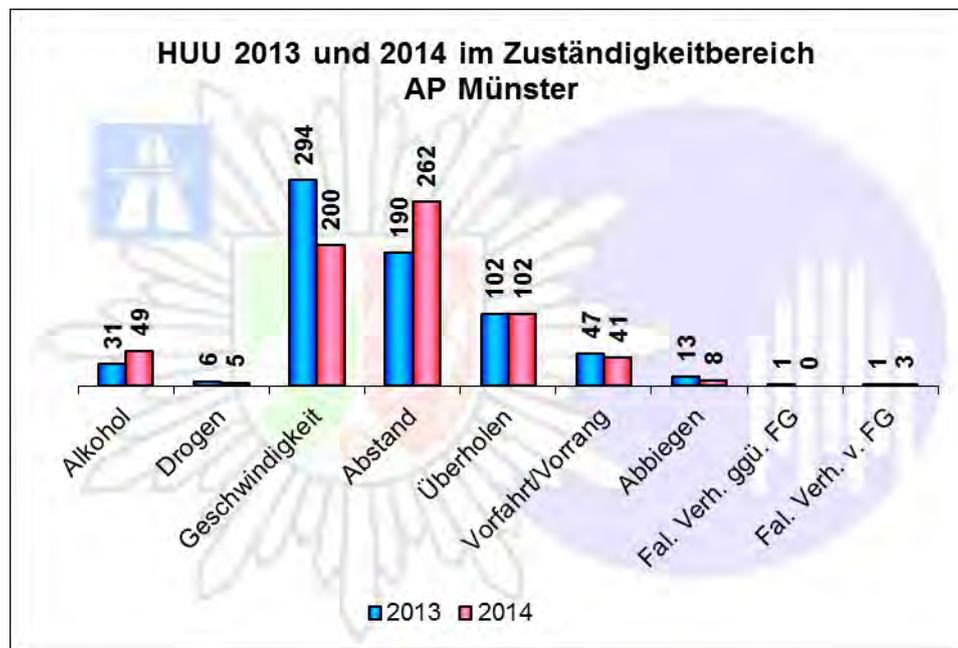
Bezogen auf die tageszeitliche Verteilung gab es gegenüber dem Vorjahr nur unwesentliche Veränderungen, hier ist eine geringfügige Zunahme der VU in der Zeit von 22.00 h bis 24.00 h festzustellen.



3.1.4 Hauptunfallursachen

Die Hauptunfallursachen auf den Autobahnen im Bezirk waren „Abstand“, „Geschwindigkeit“, „Überholen“, „Alkohol/Drogen“ und „Vorfahrt/Vorrang“. 570 und damit 61,9 % der insgesamt 921 meldepflichtigen Verkehrsunfälle lagen diese Ursachen zugrunde.

Dabei ist zu beachten, dass im Einzelfall mehrere Ursachen zum Zustandekommen eines Verkehrsunfalls beigetragen haben können.



Die Anzahl der alkohol- und drogenbedingten Verkehrsunfälle stieg nach einem deutlichen Rückgang im Vorjahr wieder an. 2014 waren in 54 Fällen Alkohol oder Drogen zumindest mitursächlich, 2013 waren es 37 Fälle. Zwar blieb die Anzahl noch unter der des Jahres 2012 mit 66, das gute Ergebnis des Vorjahres konnte jedoch nicht wieder erreicht werden.

Zudem wurden 118 Fahrzeugführer angehalten, die unter Einfluss berauschender Mittel ein Fahrzeug führten, ohne dass es zu einem VU gekommen war.

Erfreulich ist dagegen der Rückgang der HUU „Geschwindigkeit“. War in 2013 noch bei 294 Verkehrsunfällen „Geschwindigkeit“ ursächlich, war dieses 2014 nur noch bei 200 VU der Fall. Nach einem bereits in 2013 feststellbaren Rückgang gegenüber dem Vorjahr setzt sich diese Entwicklung nun weiter fort.

Offensichtlich konnte hier durch entsprechende Verkehrssicherheitsarbeit nachhaltig eine Verhaltensänderung bewirkt werden.

Dagegen nahm die HUU „Abstand“ deutlich zu. War „Abstand“ in 2013 noch in 190 Fällen ursächlich, waren es in 2014 nunmehr 262 Fälle.

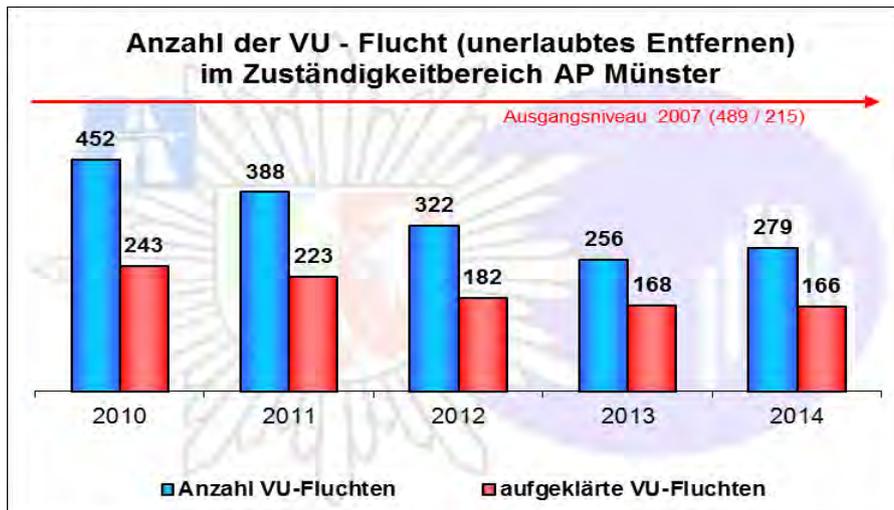
Diese Ursache verstärkt zu bekämpfen ist eine wichtige Aufgabe für 2015.

Die Anzahl der Verkehrsunfälle mit der „autobahnspezifischen“ Ursache Übermüdung/Sekundenschlaf ist im Jahr 2014 gegenüber dem Vorjahr leicht angestiegen, und zwar von 48 auf 63. Von diesen Unfällen wurden 17 durch Fahrer von Lastkraftwagen verursacht.

3.1.5 Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort

Bei 7,1% der insgesamt 3.925 Verkehrsunfälle entfernte sich einer der Beteiligten unerlaubt vom Unfallort. Von diesen 279 Flüchtigen konnten 166 Personen ermittelt werden. Die Anzahl der Verkehrsunfälle mit unerlaubtem Entfernen nahm im Vergleich zum Vorjahr um 23 Unfälle (+ 8,9%) zu. Im Jahr 2013 entfernten sich 256 Verkehrsteilnehmer unerlaubt vom Unfallort, von denen 168 Flüchtige ermittelt werden konnten.

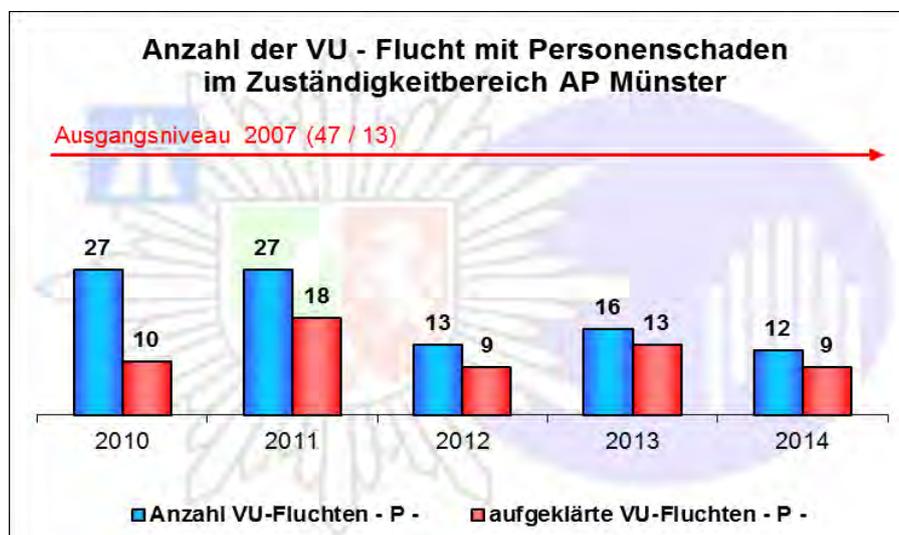
Die Aufklärungsquote betrug 59,5%.



In den als besonders schwerwiegend anzusehenden Fällen von Unfallflucht bei Personenschadensunfällen verblieb die Fallzahl auf dem niedrigen Niveau der letzten Jahre.

Bei lediglich 12 Unfällen mit Personenschaden entfernten sich Fahrzeugführer unerlaubt vom Unfallort. Von diesen Flüchtigen konnten 9 Fahrzeugführer ermittelt werden, so dass die Aufklärungsquote bei den Verkehrsunfallfluchten mit Personenschaden bei 75% lag.

Auch hier hat sich über Jahre hinweg die Intensivierung der Ermittlungsarbeit positiv bemerkbar gemacht, noch 2010 wurde nur jeder dritte Flüchtige ermittelt, 2007 nur annähernd jeder vierte.



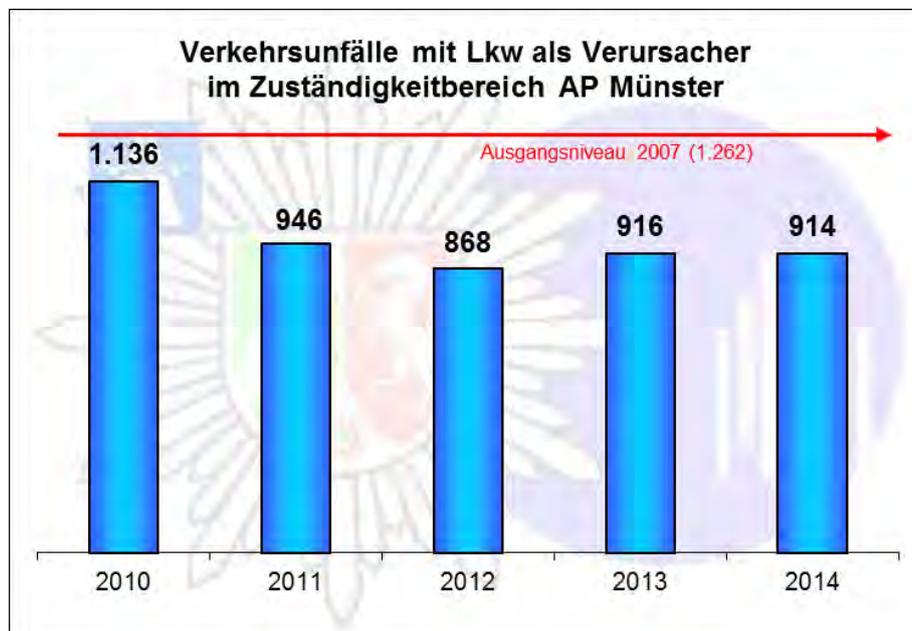
3.2 Verkehrsunfälle ausgewählter Beteiligter/Zielgruppen/besonderer Umstände

3.2.1 Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Lkw

Im Jahr 2014 waren an 34,26% aller Verkehrsunfälle auf den Autobahnen Lastkraftwagen beteiligt. Insgesamt verunfallten 1.602 Lkw bei 1.361 Verkehrsunfällen. Hierbei kamen drei Personen zu Tode und 200 wurden verletzt, 73 davon schwer.

Dabei ist die Zahl der Kleintransporter als Unfallbeteiligte im Jahr 2014 mit 309 gegenüber dem Vorjahr (149) wieder deutlich angestiegen.

Als Verursacher wurden 914 Lkw festgestellt, das bedeutet, dass 67,1% der Verkehrsunfälle mit Lkw-Beteiligung von diesen selbst verursacht wurden.



Durch den Verkehrsdienst wurden im Jahr 2014 auf den Autobahnen an 200 Kontrolltagen insgesamt 1.917 Lkw (Fahrzeugeinheiten) überprüft. An 1.247 Schwerlastfahrzeugen wurden Mängel festgestellt, in 795 Fällen waren diese so gravierend, dass die Weiterfahrt untersagt werden musste. Das bedeutet, dass – wie im Vorjahr – rund 65 % der kontrollierten Fahrzeuge mit Mängeln behaftet waren.



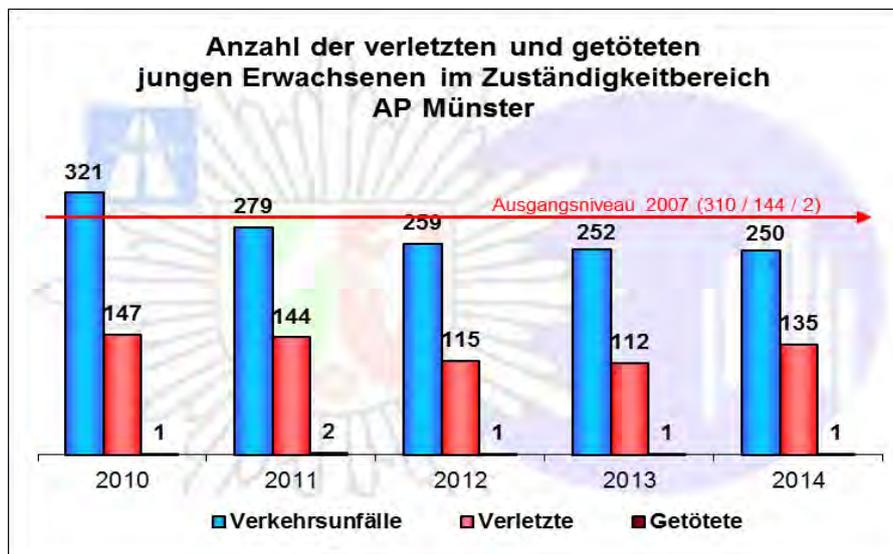
Darüber hinaus wurden in 2014 insgesamt 6193 Großraum- und Schwertransporte koordiniert. Dies ist gegenüber dem Vorjahr eine deutliche Steigerung (2013: 5176), die nicht zuletzt im Zusammenhang mit den Veränderungen in der Energieversorgung (Einrichtung von Windparks pp.) steht.



3.2.2 Verkehrsunfälle mit Beteiligung von jungen Erwachsenen (18 – 24 Jahre)

Die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Beteiligung von jungen Erwachsenen ist gegenüber dem Vorjahr nahezu unverändert geblieben.

Im Jahr 2014 waren an 250 meldepflichtigen Verkehrsunfällen 285 junge Erwachsene beteiligt, von denen 33 Personen schwer und 102 leicht verletzt wurden. Der Anteil der VU, die durch junge Erwachsene selbst verursacht wurden, liegt wie in den Vorjahren bei rund zwei Dritteln, nämlich bei 64,4% (161 Verkehrsunfälle).

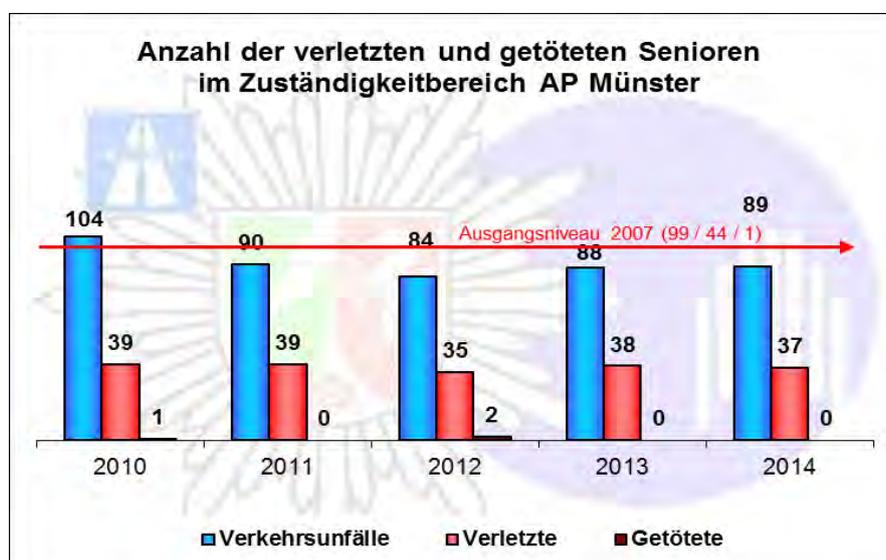


3.2.3 Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Senioren (ab 65 Jahre)

Auch die Anzahl der Verkehrsunfälle, an denen Senioren beteiligt waren, blieb in 2014 gegenüber dem Vorjahr nahezu gleich.

An 89 (2013: 88) meldepflichtigen Verkehrsunfällen waren 93 (2013: 94) Senioren beteiligt, von denen 37 Personen verletzt wurden, 15 Personen schwer und 22 leicht verletzt.

Der Anteil der durch die Senioren selbst verursachten Verkehrsunfälle ist zurückgegangen, er beträgt 48% (2013: 56%).



3.2.4 Andere Ursachen, Unfalltypen und sonstige Umstände

Witterung und Straßenverhältnisse

Im Jahr 2014 ereigneten sich 20 statistisch erfasste Verkehrsunfälle bei typischerweise winterglatten Straßenverhältnissen. Dabei wurden eine Person schwer und eine weitere Person leicht verletzt.

Stau-Unfälle

Die Zahl der Verkehrsunfälle an Stauenden stieg im Jahr 2014 nochmals deutlich an. Wurden in 2012 noch 156 derartige Verkehrsunfälle registriert, waren es 2013 bereits 239 und in 2014 nunmehr 324.

Die Verkehrsunfälle an Stauenden verteilen sich auf alle Arten wie z.B. Verkehrsmengenstau, Staus auf Grund von vorausgegangenen Verkehrsunfällen, Staus an und in Baustellen sowie Staus in den Gegenrichtungen auf Grund von langsam fahrenden Schaulustigen.

Bei diesen VU wurden eine Person tödlich, 15 Personen schwer und 81 leicht verletzt.

Kradunfälle

Im Zuständigkeitsbereich der Autobahnpolizei Münster ereigneten sich in 2014 – wie im Vorjahr - 35 meldepflichtige Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Kradfahrern.

Die Anzahl der verunglückten Kradfahrer blieb gegenüber 2013 nahezu unverändert. Von den 32 Verunglückten wurde ein Kradfahrer getötet, 19 wurden schwer und 12 leicht verletzt.

25 der vorgenannten VU wurden durch Kradfahrer verursacht. Somit haben 71,4% der Kradfahrer ihre Verkehrsunfälle selbst verursacht.

3.3 Konsequenzen für die polizeiliche Arbeit

Im Berichtsjahr 2014 ist trotz Durchführung spezieller Projekte, dem Angebot von Fernfahrerstammtischen, Beteiligung an Verkehrsaktionstagen sowie intensiver Öffentlichkeitsarbeit ein Anstieg der Anzahl der Verkehrsunfälle zu verzeichnen, wobei die VU mit getöteten und verletzten Personen erheblich zunahmen.

Gegenüber dem Jahr 2007, als Ausgangspunkt der Verkehrssicherheitsinitiative mit 4.337 Verkehrsunfällen, lag die Anzahl im Berichtsjahr mit 3.925 zwar deutlich darunter, gleichwohl hat sich die Verkehrsunfalllage auf den Bundesautobahnen im Bezirk gegenüber dem Vorjahr deutlich negativ entwickelt.

Das dürfte zum einen auf die gestiegene Verkehrsbelastung, insbesondere durch den Güterverkehr auf der Straße, zurückzuführen sein, zum anderen aber auch darauf, dass die Einsatzkräfte durch eine andere Priorisierung nicht mehr die nötige Präsenz aufweisen konnten. Verfeinerte Analysen zeigten hier Handlungsbedarf, so dass für das Jahr 2015 eine Neujustierung der Schwerpunkte erfolgte und eine gezielte Sicherheitsoffensive für die verantwortlichen Autobahnabschnitte bereits angelaufen ist.

3.3.1 Fachstrategie

Was für das Stadtgebiet gilt, gilt im Wesentlichen auch für die Autobahn. Auch hier wird eine von den Säulen Prävention und Repression getragene Verbundstrategie verfolgt.

Insofern wird im Wesentlichen auf die Ausführungen unter Ziffer 2.3.1 verwiesen.

Insbesondere auf den unfallbelasteten Strecken werden in 2015 schwerpunktbezogen verstärkte Anstrengungen unternommen, durch Präsenz präventiv und repressiv weiteren Steigerungen – trotz der steigenden Verkehrsbelastungen auf den Fernstraßen – entgegen zu wirken. Insbesondere die Hauptunfallursache „unzureichender Sicherheitsabstand“ wird hier im Mittelpunkt stehen.

Auch auf den Autobahnen spielt der kooperative Ansatz eine besondere Rolle.

Die Zusammenarbeit bei der Verkehrsunfallbekämpfung umfasst bei den Autobahnen den Landesbetrieb Straßenbau NRW, 14 unterschiedliche Bußgeldstellen entlang der Autobahn, das Bundesamt für den Güterverkehr, den Zoll, die Autobahnpolizei Osnabrück, die Bundespolizei und die Politie der Niederlande, aber auch die Koordinierung von Großraum- und Schwertransporten innerhalb des Regierungsbezirks Münster.



3.3.2 Präventionsarbeit

Im Rahmen der Verkehrssicherheitsarbeit bedienen die Verkehrssicherheitsberaterinnen und –berater der VUP/O und des Verkehrsdienstes auf den Bundesautobahnen ein breites Spektrum unterschiedlichster Zielgruppen und Themen.

Sie führten bei 37 Firmen Beratungen durch, an denen ca. 1.100 Fahrzeugführer teilnahmen.

Monatlich wird der Fernfahrerstammtisch mit unterschiedlichen Themen in der Raststätte Münsterland-Ost angeboten. An den zwölf Stammtischen nahmen mehr als 750 Gäste teil. Wie im Vorjahr war auch Anfang 2014 Herr MdB Sendker als Mitglied des Verkehrsausschusses des Bundestages zu Gast beim Stammtisch. Das Angebot wird durch einen permanent aktualisierten, mehrsprachigen Infoterminal abgerundet, der rund um die Uhr zur Verfügung steht. Zusätzliche Beratungsstunden wurden von 250 Fahrern wahrgenommen.

Das Sorgentelefon der Verkehrssicherheitsberatung für den Bereich des gewerblichen Schwerlast- und Personenverkehrs wurde in 1.605 Fällen kontaktiert, d. h. täglich gehen hier durchschnittlich acht Anrufe ein.

Die im Jahr 2014 versandten zehn Ausgaben der „I-Mail“ für Fahrer und Verantwortliche im gewerblichen Güter- und Personenverkehr wurden pro Ausgabe von mehr als 20.000 Personen gelesen.

Es wurden drei Aktionswochen mit dem DRV-Überschlagsimulator auf verschiedenen Rastplätzen durchgeführt, an denen 1.300 Fahrer und Fahrerinnen, Feuerwehrangehörige und Bundeswehrsoldaten teilnahmen.

Auf Initiative des Polizeipräsidiums Münster fanden zwei Expertenrunden für den gewerblichen Gefahrgut- und Abfallbereich statt.



Zu Ferienbeginn und in der Ferienmitte wurde jeweils auf der A 1 und A31 ein Infostand mit dem Thema „Sicher in den Urlaub“ aufgebaut. Dabei konnten jeweils über 600 Durchreisende erreicht werden.

Gemeinsame deutsch/niederländische Streifen zur jeweiligen Ferienzeit in Deutschland und den Niederlanden haben sich ebenfalls bewährt und werden dankbar angenommen.

In 2014 wurden zwei Wohnwagenwiegeaktionen durchgeführt, bei denen zahlreiche Wohnwagengespanne kontrolliert und Beratungsgespräche geführt wurden.

In Kooperation mit dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat e. V. wurden an 15 Brücken über Autobahnen im Zuständigkeitsbereich des PP Münster Präventionsbanner zur „Rettungsgasse“ aufgehängt.

Beim Tag der „Freiwilligen Feuerwehr“ im Kreis Recklinghausen wurden mit einem Infostand über 1000 - meist junge Fahrer - erreicht.

Auch der sogenannte ‚Tag der Ladungssicherheit‘ wurde in 2014 durchgeführt. Gemeinsam mit dem BAG, Schmidts Cargo Bull, Dekra und der Schwerlastgruppe wurden über 250 Fahrer und Verantwortliche beschult.



3.3.3 Repressionsarbeit

Gem. der bereits genannten Eckpunkte der kooperativen und integrativen Fachstrategie setzt die Polizei Münster auch auf den Bundesautobahnen im Bezirk repressiv auf einen flächendeckenden Überwachungseinsatz.

Insgesamt mussten 80.709 repressive Maßnahmen nach folgenlosen Verkehrsverstößen getroffen werden.

Schwerpunkt war dabei die Verfolgung von überhöhter Geschwindigkeit. Es wurden zwar mehr Geschwindigkeitsverstöße als im Vorjahr erhoben, nämlich 58.969, aber die Anzahl der erheblichen Verstöße, die mit Vorlage einer Ordnungswidrigkeitenanzeige geahndet werden mussten, gingen deutlich von 1.964 in 2013 auf 537 in 2014 zurück. Dies ist nicht nur eine Frage des Verkehrsverhaltens, sondern auch der Taktik und Technik der Überwachung.



3.3.4 Kriminalitätsbekämpfung

Auch wenn es hier in erster Linie um die Verkehrssicherheit geht, ist im Rahmen integrativer Verkehrssicherheitsarbeit die Bekämpfung autobahnspezifischer Kriminalität eine nicht unwesentliche Aufgabe der Autobahnpolizei.

Neben der Kriminalitätsbekämpfung im Rahmen allgemeiner Präsenz- und Kontrolltätigkeit durch die Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen der Autobahnwachen und des Verkehrsdienstes, wird diese Aufgabe speziell durch den Einsatztrupp der Autobahnpolizei zur Kriminalitätsbekämpfung (ET AP) wahrgenommen.

Im Jahr 2014 wurden allein durch den ET AP insgesamt allein 468 repressive Maßnahmen getroffen.

Die ganz überwiegende Anzahl der Tätigkeiten bezog sich dabei auf mobile Tätergruppen und umfasste dabei vorwiegend Delikte der Eigentumskriminalität.

Unter anderem wurden

- 111 Beobachtungs- und Feststellungsberichte
- 27 Verstöße gegen ausländerrechtliche Bestimmungen
- 7 Strafanzeigen im Zusammenhang mit illegalen Betäubungsmitteln
- 167 Aufenthaltsermittlungen
- 17 Strafanzeigen wegen des Verdachts der Urkundenfälschung
- 38 Strafanzeigen wegen verschiedener Eigentumsdelikte
- 17 vorläufige Festnahmen wegen Eigentumsdelikten
- 6 Strafanzeigen wegen Verstößen gegen das WaffG
- 16 Strafanzeigen wegen sonstiger Delikte
- 5 OWi.-Anzeigen wegen Fahrens unter dem Einfluss illegaler BtM
- 2 Strafanzeigen wegen Fahrens unter Alkoholeinfluss
- 37 Strafanzeigen wegen Fahren ohne Fahrerlaubnis

gefertigt bzw. durchgeführt.



Darüber hinaus konnten 14 entwendete Handys, 14 gefälschte Dokumente und sieben gefälschte Smartphones sowie aus Einbrüchen stammendes Bargeld,

zahlreiche entwendete Kosmetikartikel, Alkoholika, Werkzeuge, Babynahrung und Elektronikartikel sichergestellt werden.
Auch angeblicher Goldschmuck, der betrügerisch als echt angeboten wurde, konnte aus dem Verkehr gezogen werden.

Neben diesen Aufgaben leistete der Einsatztrupp zusätzlich über 700 Personalstunden im Rahmen von Sondereinsätzen.
Diese bestanden u. a. aus – teilweise internationalen und/oder landesweiten – Großkontrollen, Fußballeinsätzen, dem Münsterland Giro, diversen Ermittlungsunterstützungen sowie direktionsübergreifenden Schwerpunkteinsätzen und behördenübergreifenden Einsätzen zur Bekämpfung von Tageswohnungseinbrüchen.



Notizen:

So entdeckt im
Münster-Journal:

Für Radfahrer, die nachts
ohne Beleuchtung unterwegs
sind, gibt es jetzt die neuen
reflektierenden
Organspende-Ausweise,
die gut sichtbar am Sattel
angebracht werden können!

Ihr Münster Journal

