

Unfälle im Straßenverkehr 2014 in Westfalen

Landesweite Trends

Die Verkehrsunfallstatistik aus dem Jahr 2014 bestätigt zwei wichtige Trends der letzten Jahre in Westfalen: Die Gesamtzahl der Verkehrsunfälle nimmt ab, aber bei der Zahl der Verkehrstoten ist leider kein eindeutiger Abwärtstrend erkennbar (Tab. 1).

| | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
|-----------------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Unfälle insges. | 36504 | 36800 | 35403 | 33820 | 32450 |
| Todesopfer | 304 | 322 | 267 | 264 | 301 |

(Quelle: eigene Berechnungen nach IT.NRW)

Im Jahr 2014 ereigneten sich in Westfalens insgesamt 32 450 Unfälle. Das entspricht im Durchschnitt 3,7 Unfällen pro Stunde, wobei hier, wie in den folgenden Ausführungen insgesamt, die Bagatellschäden nicht mitgerechnet werden.

Dennoch ist festzustellen, dass die Unfallzahlen insgesamt zurückgehen. In sämtlichen Kreisen und kreisfreien Städten Westfalens lag die Zahl der Unfälle im Jahr 2014 niedriger als im Vergleichsjahr 2011 und – mit Ausnahme des Kreises Gütersloh – auch niedriger als 2012. Im Jahr 2013 ging die Zahl der Unfälle in 23 der insgesamt 27 Kreise und kreisfreien Städte Westfalens gegenüber 2012 zurück, ebenso war dies 2014 gegenüber 2013.

Für diese erfreuliche Gesamtten-
denz werden unterschiedliche Gründe genannt, je nachdem, von welcher Seite die Argumentation geführt wird. Sowohl die technischen Verbesserungen an den Fahrzeugen als auch strengere gesetzliche Vorgaben, z. B. Geschwindigkeitsbeschränkungen, werden angeführt. Außerdem wird auf gezieltere polizeiliche Maßnahmen verwiesen, und sogar veränderte Witterungsbedingungen vor allem in den Herbst-, Winter- und Frühjahrsmonaten werden als mögliche Einflussfaktoren genannt.

Räumliche Schwerpunkte

Es verwundert nicht, dass in Bezug auf die absoluten Zahlen 2014 die

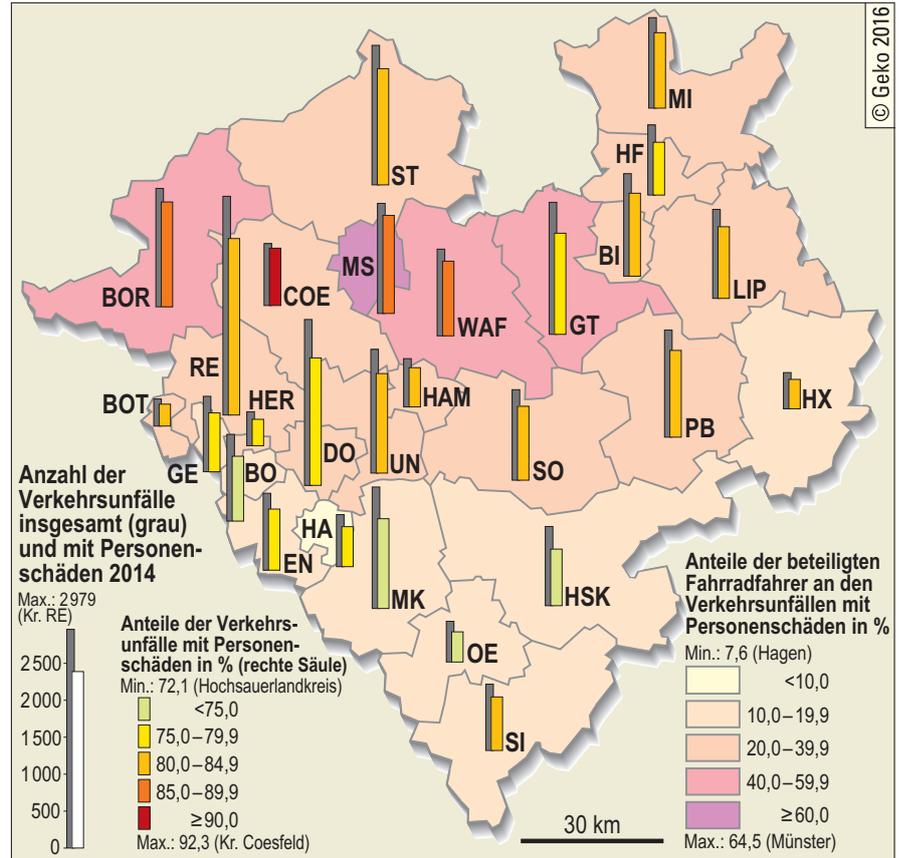


Abb. 1: Anzahl der Verkehrsunfälle insgesamt, Unfälle mit Personenschäden und Anteile der beteiligten Fahrradfahrer 2014 (Quelle: eigene Berechnungen nach IT.NRW)

großen bzw. bevölkerungsreichen Kreise und Städte die meisten Verkehrsunfälle aufweisen. Der Kreis Recklinghausen und die Stadt Dortmund führen diese Statistik an, während etwa Herne und der Kreis Höxter die wenigsten Unfälle zu verzeichnen haben (Abb. 1). Um allerdings die Daten in dieser Hinsicht besser und aussagekräftiger vergleichen zu können, sollte man die Zahl der Verkehrsunfälle in Relation setzen z. B. zur Einwohnerzahl oder auch zur Anzahl der in den Kreisen bzw. kreisfreien Städten jeweils zugelassenen Kraftfahrzeuge (Abbn. 2 u. 3).

Hierbei ergibt sich folgendes Bild: Pro 10 000 Einwohner ereigneten sich 2014 z. B. in Herne 29,8 Unfälle, in Münster dagegen 49,9. Die Pkw-Dichte pro Einwohner kann diese Diskrepanzen nicht hinreichend erklären, denn hierbei gibt es zwischen den angeführten Beispielstädten Herne und Münster keine gravierenden Unterschiede.

Von größerer Bedeutung dürften dagegen andere Aspekte sein, beispielsweise die zentralörtliche Struktur der Teilregionen und die Wirtschaftskraft bestimmter Städte in ihren jeweiligen Kreisen. Die kreisfreie Stadt Münster und Paderborn weisen hohe Unfallzahlen pro 10 000 Einwohner auf. Sie stellen bedeutende Zentralorte dar, die auch wirtschaftlich eine große Bedeutung haben. Zahlreiche Fahrzeuge von Pendlern und von Personen, die beruflich bzw. geschäftlich dort zu tun haben, erhöhen die Verkehrsdichte in den jeweiligen Oberzentren in starkem Maße. Wenn es dort zu Unfällen kommt, werden diese statistisch den betreffenden Städten zugerechnet, obwohl viele Unfallbeteiligte nicht in diesen Städten wohnen.

Die meisten Unfälle pro 10 000 Einwohner ereignen sich im Kreis Gütersloh, wo Industrie und Handel mit überregional bedeutsamen Unternehmen auch verkehrsmäßig eine

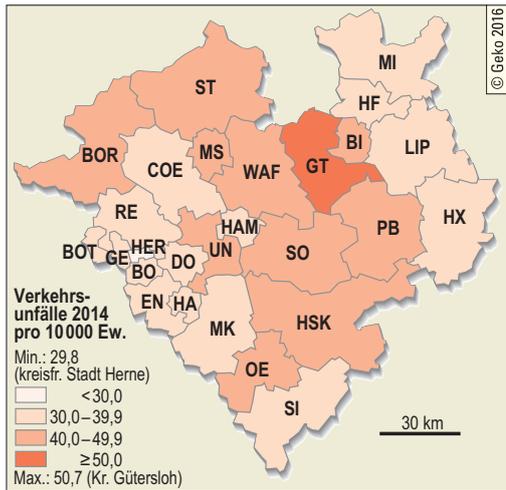


Abb. 2: Verkehrsunfälle pro 10 000 Einwohner 2014
(Quelle: eigene Berechnungen nach IT.NRW)

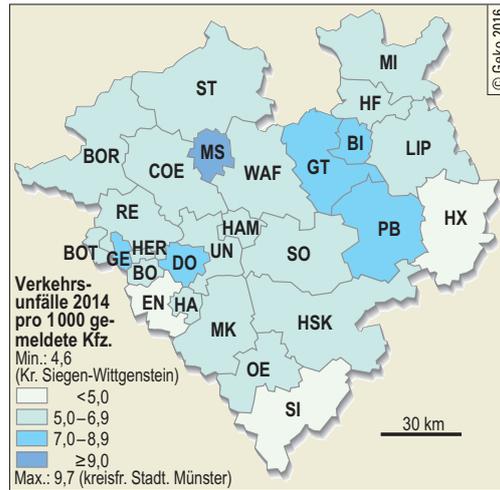


Abb. 3: Verkehrsunfälle pro 1 000 angemeldete Kraftfahrzeuge 2014
(Quelle: eigene Berechnungen nach IT.NRW)

wichtige Rolle spielen und die Verkehrsdichte entsprechend hoch ist.

Wenn man die Anzahl der Verkehrsunfälle zur jeweiligen Zahl der angemeldeten Kraftfahrzeuge in Beziehung setzt, haben die kreisfreien Städte Münster, Bielefeld und Gelsenkirchen die höchsten Unfallzahlen. Hier ist allerdings bei der Interpretation zu berücksichtigen, dass nicht nur Kraftfahrzeuge, sondern auch Fußgänger und Radfahrer Unfallbeteiligte sein können. Gerade in den größeren Städten kann es leicht zu entsprechenden Unfällen kommen, wenn nicht nur viele Kraftfahrzeuge, sondern auch viele Fußgänger und Radfahrer die Straßen frequentieren. Die Relevanz dieses Aspektes wird ganz besonders deutlich, wenn man beispielsweise die prozentualen Anteile der beteiligten Fahrradfahrer an der Gesamtzahl der Verkehrsunfälle betrachtet (Abb. 1). In Münster lag der entsprechende Wert im Jahr 2014 bei 64,5 % aller Unfälle mit Personenschaden. Auch in den Münsterlandkreisen lagen die entsprechenden Werte bei immerhin 40–50 %. Ganz anders dagegen in vielen Regionen Süd- und Ostwestfalens. Dort waren nur verhältnismäßig wenig Radfahrer an Unfällen beteiligt, denn vor allem in bergigen Teilregionen spielt das Fahrrad

als Verkehrsmittel oftmals keine so überragende Rolle wie z. B. im Münsterland. Eine Studie zum Zusammenhang von Raumstruktur und Verkehrssicherheit in NRW (J. SCHEINER/C. BORBACH/C. HOLZ-RAU 2012) weist explizite Gemeindetypen aus, bei denen u. a. das Alter der Verletzten bzw. Getöteten bzw. die Verletzungsumstände berücksichtigt werden.

Unfälle mit Personenschaden

An der Gesamtzahl aller Verkehrsunfälle weisen viele Ruhrgebietsstädte und die Sauerlandkreise die – relativ gesehen – günstigsten Werte auf (Abb. 1). In den Städten ist die durchschnittlich gefahrene Geschwindigkeit der Kraftwagen naturgemäß niedriger als außerhalb der Ortschaften – mit entsprechenden Folgen in Bezug auf das Risiko für Personenschäden. Aber auch ein Zusammenhang mit der unterschiedlichen Bedeutung des Fahrrades als Verkehrsmittel ist zu erkennen. Dort, wo sehr viele Verkehrsteilnehmer mit dem Fahrrad unterwegs sind, ist oft auch der Anteil der Unfälle mit Personenschaden hoch. Dies betrifft vor allem das Münsterland und die Stadt Münster (Abb. 1).

Wenn es um schwere Unfälle geht, werden oftmals gerade auch die sehr jungen Autofahrer in den

Blick genommen. Immer wieder ist in den Medien die Rede von jungen Leuten, die z. B. am Wochenende schwer oder sogar tödlich verunglückt sind. Die entsprechende Statistik sagt aus, dass die 18- bis 21-Jährigen vor allem in manchen Kreisen Süd- und Ostwestfalens häufiger als anderswo in Westfalen an Verkehrsunfällen mit Personenschaden beteiligt sind, nämlich bei ca. 8–10 % aller entsprechenden Unfälle. Im Kreis Siegen-

Wittgenstein liegt die Quote sogar bei 11,5 %. Ob in diesen Teilregionen für die jungen Erwachsenen z. B. die Straßenverhältnisse schwieriger sind, ob sie häufiger als anderswo Ziele außerhalb ihres engeren Nahraums ansteuern oder ob dort andere Gründe ausschlaggebend sind, ist nicht mit Sicherheit zu sagen.

Von den insgesamt 301 Todesopfern des Straßenverkehrs 2014 in Westfalen gehörten 7,9 % zur Altersgruppe der 18- bis 21-Jährigen, weitere 9,6 % waren bis 25 Jahre alt. 65 Jahre und älter waren 28,2 % der 2014 im Straßenverkehr tödlich Verunglückten.

Insgesamt ist in Westfalen-Lippe das Nichtbeachten der Vorfahrt die häufigste Unfallursache bei Verkehrsunfällen mit Personenschäden. Hierbei hat sich in den letzten Jahren wenig verändert. Zugenommen hat allerdings die Bedeutung der zweitwichtigsten Unfallursache, nämlich ein ungenügender Sicherheitsabstand. Dies ist sicherlich auch im Zusammenhang mit der Entwicklung des Kraftfahrzeugbestandes zu sehen, der sich im Bundesland Nordrhein-Westfalen allein im Zeitraum vom 01.01.2011 bis zum 01.01.2015 um 5 % auf mehr als 10,57 Mio. Fahrzeuge erhöht hat.