



## An Presseverteiler

Herausgeber: DPoIG Nordrhein-Westfalen

Graf-Adolf-Platz 6  
40213 Düsseldorf

Telefon (0211) 21 09 09 60  
Telefax (0211) 21 09 09 88

[info@dpolg-nrw.de](mailto:info@dpolg-nrw.de)  
[www.dpolg-nrw.de](http://www.dpolg-nrw.de)

v. i. S. d. P.: Erich Rettinghaus  
Vorsitzender DPoIG NRW

Düsseldorf, 17. März 2025

## Verkehrsunfallbilanz 2024 Nordrhein-Westfalen

### DPoIG NRW-Vorschläge zur Reduzierung der Getötetenzahlen

Heute wurde in Düsseldorf die Verkehrsunfallstatistik 2024 für das Land Nordrhein-Westfalen durch Herbert Reul, Minister des Innern des Landes Nordrhein-Westfalen, vorgestellt. Danach hat die Polizei insgesamt rund 643.000 Verkehrsunfälle erfasst, das waren rund 2.000 mehr als im Vorjahr. Im Jahr 2024 sind im Straßenverkehr in Nordrhein-Westfalen 485 Menschen ums Leben gekommen. Das sind 35 Verkehrstote mehr als noch 2023. Dieser zahlenmäßig deutliche Anstieg um 35 steht im krassen Widerspruch zu dem ambitioniert formulierten Ziel des aktuellen 7. Verkehrssicherheitsprogramms Nordrhein-Westfalen 2030. Dort wird beschrieben (ausgehend vom Jahr 2020): 40 % weniger Straßenverkehrstote bis zum Jahr 2030! [Quelle: [Broschürenservice NRW : Munv Shop - Das Verkehrssicherheitsprogramm Nordrhein-Westfalen 2030](#) – unter „Unsere Ziele“, Seite 11“].

Erich Rettinghaus, Vorsitzender des Landesverbandes der deutschen Polizeigewerkschaft, führt dazu aus: „Wir können es nicht mehr hinnehmen, dass die Zahl der im Straßenverkehr getöteten Verkehrsteilnehmer über die Jahre nicht abnimmt, sondern – wie im vergangenen Jahr 2024 – sogar dramatisch ansteigt. Das verlangt danach, in der Verkehrssicherheitsarbeit neue Wege zu beschreiten, die sodann eine spürbare Hebelwirkung hinsichtlich der Reduzierung der Verkehrsunfallzahlen, insbesondere der Unfälle mit Todesfolge, entfalten.“

U. a. schlägt die DPoIG NRW in diesem Zusammenhang vor:

- Die Regelgeschwindigkeit zur Reduzierung schwerer Verkehrsunfälle auf Landstraßen (bis 6 Meter Breite) für Pkw und Lkw gleichermaßen bei 80 km/h festzulegen. Auf Landstraße ist derzeit der größere Teil der insgesamt getöteten Verkehrsteilnehmenden zu beklagen (annähernd 60 Prozent). Gründe dafür sind u. a., dass es keine bauliche Trennung vom Gegenverkehr gibt sowie das Vorhandensein von gefährlichen Kreuzungen/Einmündungen, Kurven, Kuppen und Bäumen. Die Differenzgeschwindigkeiten zwischen Pkw und Lkw entwickeln zudem einen gefährlichen, subjektiv wahrgenommenen Überholdruck. Um die Ergebnisse eines derartigen Vorschlags herauszuarbeiten, schlägt die DPoIG NRW vor, entsprechende Erkenntnisse mittels einer Vorher-/Nachher-Untersuchung auf der Basis eines Pilotversuches in einer hochbelasteten nordrhein-westfälischen Kreispolizeibehörde zu gewinnen. Mittels der neu in die Straßenverkehrs-Ordnung eingefügten „Experimentierklausel“ (§ 45 StVO) könnte ein derartiger Versuch auch auf Landesebene realisiert werden.
- Darüber hinaus sind weitere Möglichkeiten der Optimierung der Verkehrsinfrastruktur zu nutzen. So sind im fortwährenden Bestreben, die „Einheit von Bau und Betrieb“ zu realisieren, auch Überlegungen hinsichtlich der „selbsterklärenden und fehlerverzeihenden Straße“ anzustellen. Zum „Bau der Straße“ gehört dann beispielsweise das vermehrte Anlegen von Kreisverkehrsplätzen. Zum „Betrieb der Straße“ zählt neben der oben dargestellten Anordnung von „Tempo 80“ auf Landstraßen die Einführung von „Tempo 130“ auf Autobahnen.
- Verkehrsüberwachung u. a. hinsichtlich der Geschwindigkeits-, Ablenkungs- sowie Alkohol-/Drogenverstöße ist zu intensivieren. Dabei sollten auch – z. T. noch zu entwickelnde – technische Lösungen zum Einsatz kommen (z. B. automatisierte Überwachung von Handyverstößen [sog. „Handy-Blitzer“] und „semistationäre Abschnittskontrollanlagen“). Die anerkannte „Geschwindigkeitsmessung mit Anhalten“ ist dabei auch weiterhin die Regelkontrollart der Polizei, da sie eine unmittelbare und nachhaltige Beeinflussung der zu sanktionierenden Verkehrsteilnehmenden verspricht (darüber hinaus können auf diese Weise u. a. Alkohol- und Drogenverstöße sowie Fahrerlaubnisvergehen erkannt werden).
- Prioritäten hinsichtlich der personellen, technischen und inhaltlichen Ausrichtung auf die Verkehrssicherheitsarbeit sind regelmäßig neu zu justieren – dies gilt insbesondere dann, wenn sich die Herausforderungen so dramatisch darstellen, wie eingangs beschrieben. Im Sinne des Verkehrsleitgedankens „Vision Zero“ muss bei der Abwägung von unterschiedlichen Werten oder Zielen immer die Unversehrtheit des Menschen an erster Stelle stehen – Leben und Gesundheit sind nicht verhandelbar!