



Herausgeber: DPoIG Nordrhein-Westfalen

Graf-Adolf-Platz 6  
40213 Düsseldorf

Telefon (0211) 93368667  
Telefax (0211) 93368679

[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

Düsseldorf, 27. Februar 2019

## **DPoIG NRW zur Verkehrsunfallentwicklung 2018:**

### **Nun sind massive Anstrengungen erforderlich!**

Der Landesvorsitzende der Deutschen Polizeigewerkschaft, Erich Rettinghaus, zur *Verkehrsunfallentwicklung des Jahres 2018*:

„Angesichts der gestiegenen Zahl der in Nordrhein-Westfalen im Straßenverkehr getöteten wie auch verletzten Verkehrsteilnehmer, besteht großer Handlungsbedarf. Will Nordrhein-Westfalen seinen Anteil an dem auf Bundesebene selbstgesteckten Ziel - Reduzierung der Zahl der im Straßenverkehr getöteten Verkehrsteilnehmer im Zeitraum von 2011 bis 2020 um 40 % - erreichen, müssen massive Anstrengungen unternommen werden.“ Auf nordrhein-westfälischen Straßen starben im vergangenen Jahr mehr Menschen als im Vorjahr: 490 gegenüber 484. Auch die Zahlen der im Straßenverkehr Verletzten nahmen deutlich zu: Schwerverletzte 13.961 (2017: = 13.345) und Leichtverletzte 65.513 (2017 = 64.035).

### **Vor dem Hintergrund dieser Zahlen erscheint es geboten, intensiv an folgenden Themen zu arbeiten:**

- Da sich die unangepasste Geschwindigkeit immer noch als „Unfallursache Nr. 1“ darstellt, sollten vermehrt Verkehrsbeeinflussungsanlagen mit integrierter Überwachungstechnik zum Einsatz kommen. Die inzwischen durch die Physikalisch-Technische Bundesanstalt zugelassene Abschnittskontrolle (Section Control) stellt eine weitere Option dar.

- Mehr als ein Drittel der Unfälle auf Autobahnen ist darauf zurückzuführen, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit überschritten oder für die Straßen- oder Witterungsverhältnisse zu schnell gefahren wurde. Ein generelles Tempolimit von 130 km/h auf Autobahnen erscheint daher unabweisbar. Mittels der bereits vorhandenen Verkehrsbeeinflussungsanlagen könnten jedoch bei guten Straßenverhältnissen im Einzelfall auch höhere Geschwindigkeiten als 130 km/h erlaubt werden.
- Semistationäre Geschwindigkeitsmessenanlagen und Dialog-Displays erweitern die Handlungsmöglichkeiten.
- Rotlichtüberwachung, die mit Geschwindigkeitsmesstechnik kombiniert wird, hilft, Kreuzungsunfälle mit oftmals dramatischen Folgen zu reduzieren.
- Lastwagenunfälle auf Autobahnen, verursacht durch Ablenkung und Unterschreitung des erforderlichen Mindestabstandes, sind häufig ursächlich für schwere Unfallfolgen. Daher sollten die vorhandenen Abstandsmessgeräte eingesetzt werden, um Lkw-Führende zu sanktionieren. Dies müsste dann unmittelbar nach einem beweissicher festgestellten Verstoß durch polizeiliches Anhalten auf geeigneten Kontrollplätzen geschehen.
- Generell sollte polizeiliche Verkehrsüberwachung mit dem Anhalten der betroffenen Verkehrsteilnehmer einhergehen; dies setzt eine entsprechende Personalausstattung voraus.
- Eine zweckgebundene Verwendung der durch Verkehrsüberwachung generierten Einnahmen erscheint geboten. Auf diese Weise könnten Überschüsse aus der Verkehrsüberwachung erfolgreich für die Verkehrssicherheitsarbeit (Prävention, Repression, Infrastruktur) eingesetzt werden, um u. a. die Akzeptanz für die repressive Verkehrssicherheitsarbeit zu fördern.

Fazit Erich Rettinghaus: „Neben der erforderlichen Kriminalitätsbekämpfung und arbeitstäglichen Einsatzbewältigung, ist es erforderlich, mit sachgerechter polizeilicher Verkehrssicherheitsarbeit Menschenleben, Gesundheit und Sachwerte zu schützen.“

