



**POLIZEI**  
Nordrhein-Westfalen  
Kreis Steinfurt

bürgerorientiert · professionell · rechtsstaatlich



# Verkehrsunfallbilanz 2023

## Kreispolizeibehörde Steinfurt

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Allgemeines .....</b>	<b>4</b>
1.1	Unfallkategorien .....	4
1.2	Begriffe.....	4
1.3	Stichtag der Erhebung .....	5
<b>2</b>	<b>Grundaussagen .....</b>	<b>5</b>
<b>3</b>	<b>Verunglückte .....</b>	<b>6</b>
3.1	Bei Verkehrsunfällen getötete Personen .....	6
3.2	Bei Verkehrsunfällen schwer verletzte Personen .....	7
3.3	Bei Verkehrsunfällen leicht verletzte Personen .....	8
<b>4</b>	<b>Verkehrsunfälle nach Kategorien und Ursachen.....</b>	<b>8</b>
4.1	Verkehrsunfälle Gesamt (Kat 1- 6).....	8
4.2	Verkehrsunfälle mit Personenschaden (Kat 1-3).....	9
4.3	Hauptunfallursachen der Verkehrsunfälle mit schwersten Personenschäden (Kat 1 und 2) 10	
4.4	Verkehrsunfälle mit Sachschäden (Kat 4 - 6).....	11
4.5	Verkehrsunfälle mit Wildbeteiligung .....	11
<b>5</b>	<b>Verunglückte nach Art der Beteiligung und Risikogruppen .....</b>	<b>12</b>
5.1	Verunglückten Häufigkeitszahl (VHZ) nach ausgewählten Verkehrsbeteiligungen ....	12
5.1	Schulwegunfälle Kinder (0-14 Jahre) .....	13
5.2	Zu Fuß Gehende .....	13
5.3	Radfahrende .....	14
5.4	Pedelec-fahrende.....	14
5.5	E-Scooter Fahrende.....	15
5.6	Kradfahrende (über 125 ccm) .....	15
5.7	Pkw-Fahrende.....	16
<b>6</b>	<b>Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort .....</b>	<b>16</b>
6.1	Verkehrsunfallflucht - Gesamt.....	16
6.2	Verkehrsunfallflucht mit Personenschaden .....	17
<b>7</b>	<b>Örtliche Unfallentwicklung .....</b>	<b>18</b>
7.1	Verkehrsunfallgeschehen in Städten und Gemeinde.....	18
7.2	Verunglückten Häufigkeitszahl (VHZ) nach Städten und Gemeinden.....	19
7.3	Verkehrsunfallgeschehen nach Polizeiwachen.....	20

3

7.3.1	Verkehrsunfälle mit Wildbeteiligung .....	20
7.3.2	Verkehrsunfälle mit Flucht.....	21
<b>8</b>	<b>Polizeiliche Maßnahmen zur Reduzierung von Verkehrsunfällen.....</b>	<b>22</b>
8.1	Verkehrsunfallprävention und Opferschutz .....	22
8.2	Polizeilicher Opferschutz.....	23

## 1 Allgemeines

Die polizeiliche Verkehrsunfallstatistik umfasst alle Schadensfälle, die der Polizei bekannt geworden sind und bei denen infolge des Fahrverkehrs auf öffentlichen Straßen, Wegen und Plätzen Personen getötet, verletzt oder Sachschäden verursacht wurden.

### 1.1 Unfallkategorien

#### Personenschaden

Kategorie 1	Verkehrsunfälle mit Getöteten
Kategorie 2	Verkehrsunfälle mit Schwerverletzten
Kategorie 3	Verkehrsunfälle mit Leichtverletzten

#### Sachschaden

Kategorie 4	Schwerwiegender Verkehrsunfall mit Sachschaden (mindestens ein Kfz ist auf Grund eines Sachschadens nicht mehr fahrbereit)
Kategorie 5	Sonstiger Sachschadensunfall ohne Alkoholeinwirkung/ anderer berauschender Mittel
Kategorie 6	Sonstiger Sachschadensunfall unter Alkoholeinwirkung/ anderer berauschender Mittel

### 1.2 Begriffe

#### Getötete:

Personen, die bei dem Unfall getötet wurden oder innerhalb von 30 Tagen an den Unfallfolgen verstarben (Erste Kategorie).

#### Schwerverletzte:

Personen, die bei einem Verkehrsunfall verletzt wurden und zur stationären Behandlung in einem Krankenhaus verblieben sind (Zweite Kategorie).

#### Leichtverletzte:

Personen, die bei einem Verkehrsunfall verletzt wurden und bei denen eine stationäre Behandlung nicht erforderlich geworden ist (Dritte Kategorie).

#### Schwerer Verkehrsunfall:

Verkehrsunfälle der Kategorien Eins bis Drei.

#### Schwerwiegender Verkehrsunfall mit Sachschaden

Es liegt eine Straftat (z.B. Alkohol-/Drogenmissbrauch, Gefährlicher Eingriff in den Straßenverkehr...) im Zusammenhang mit der Teilnahme am Straßenverkehr vor und gleichzeitig ist ein Kraftfahrzeug aufgrund eines Unfallschadens nicht mehr fahrbereit

#### oder

es liegt eine Ordnungswidrigkeit (z.B. Rotlicht missachtet, Vorfahrtsverletzung...) mit Bußgeld gemäß Bußgeldkatalog vor **und**

ein Kraftfahrzeug ist aufgrund eines Unfallschadens nicht mehr fahrbereit.

### 1.3 Stichtag der Erhebung

Stichtag aller Zahlenwerte ist der 08. Februar 2024. Nachgemeldete Unfälle können zu Veränderungen in der Langzeitbetrachtung führen.

## 2 Grundaussagen

Weniger Tote und Schwerverletzte bei Verkehrsunfällen - das ist das erklärte Ziel der „Vision Zero“, die bereits seit dem Jahr 2021 in der Straßenverkehrsordnung verankert ist. *„Keine Verkehrsunfälle mit Todesfolge oder schweren Personenschäden als Grundlage aller verkehrlichen Maßnahmen.“*

Die KPB Steinfurt setzt seit dem Jahr 2023 neue strategische Schwerpunkte für mehr Sicherheit auf den Straßen und Radwegen. Überschieden werden diese seit Kurzem landesweit mit dem Titel **#LEBEN**.

Der Begriff bringt die Anstrengungen der Polizei, schwere Verkehrsunfälle zu reduzieren, auf den Punkt.

### „Ein Ziel. Ankommen. Leben.“

Rückblickend Für das Jahr 2023 werden folgende statistische Grundaussagen getroffen:

- Ein erheblicher Rückgang der Verkehrsunfälle mit tödlich und schwerverletzten Personen.
- Keine tödlichen Verkehrsunfälle mit der Beteiligung von Kindern, Jugendlichen und Heranwachsenden.
- Keine tödlichen Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Rad- und Pedelec- sowie E-Scooter Fahrenden.
- Eine deutliche Zunahme bei den tödlich verletzten Kradfahrenden.
- Das Unfallrisiko der über 75-Jährigen war im Jahr 2023 im Vergleich zum Vorjahr um fast ein Viertel reduziert.
- Ein leichter Anstieg bei den Verkehrsunfällen mit Leichtverletzten.
- Die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Wildbeteiligung stiegen im Vorjahresvergleich um 13 Prozent und machen über ein Viertel des Gesamtunfallgeschehens aus.
- Die Gesamtzahl der Verkehrsunfälle liegt leicht über dem vor Corona Niveau 2019.

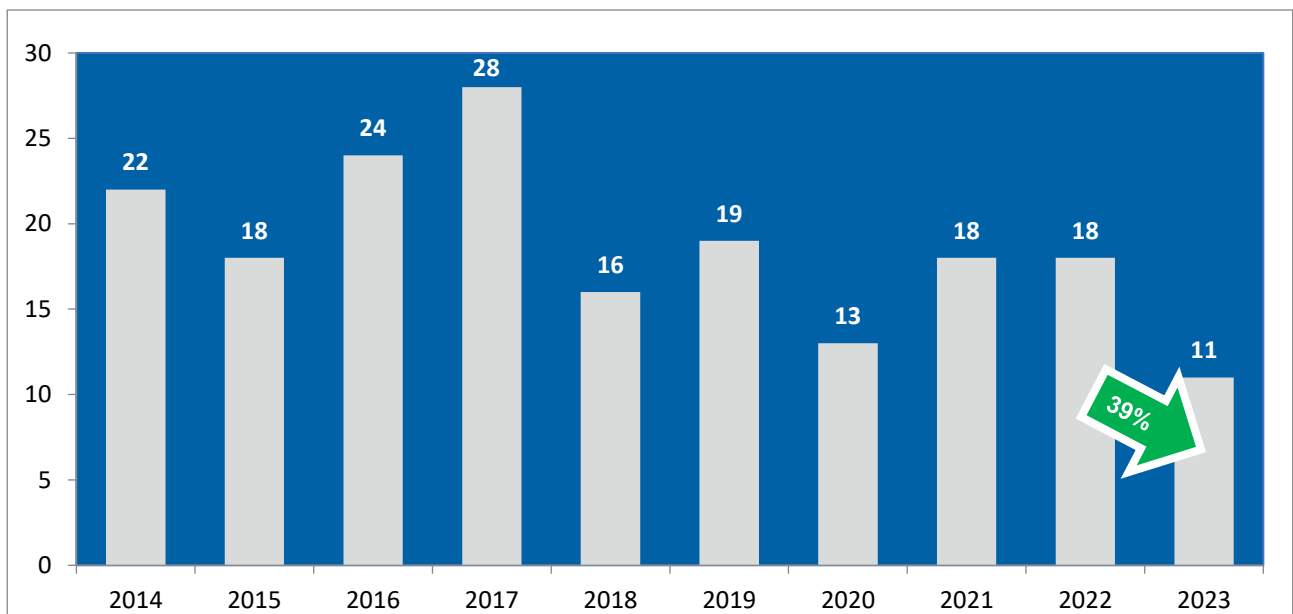
### 3 Verunglückte

#### 3.1 Bei Verkehrsunfällen getötete Personen

Bei jedem tödlichen Verkehrsunfall bleiben Ehepartner, Kinder, Angehörige und/oder Freunde zurück. Ein solches unerwartetes und plötzliches Unglück ist eine tiefgreifende Lebensveränderung.

Im Jahr 2023 sind im Kreis Steinfurt 11 Menschen im Straßenverkehr tödlich verunglückt. Für den Kreis Steinfurt ist dies in der Langzeitbetrachtung ein historisches Tief.

Dennoch ist jeder Tote ein verstorbener Mensch zu viel **#Leben**.



Anzahl der bei Verkehrsunfällen getöteten Personen 2014 bis 2023

Alter \ VB	Verkehrsmittel									Gesamt	
	Krad / KKR	Pkw	Lkw 3,5t	Beifahrende	Fahrrad	Pedelec	Rad-Pedelec Sozibus	Zu Fuß Gehende	Krankenfahrrstuhl		
< 24 Jahre	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	<p>Bei 11 Verkehrsunfällen sind</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• keine Kinder</li> <li>• keine Jugendlichen</li> <li>• keine Heranwachsenden</li> <li>• sechs Erwachsene</li> <li>• fünf Senioren, davon vier über 75 Jahre tödlich verunglückt.</li> </ul>
25-64 Jahre	2	3	1	0	0	0	0	0	0	6	
> 65 Jahre	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	
> 75 Jahre	2	1	0	1	0	0	0	0	0	4	
<b>Gesamt</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>11</b>	

Anzahl der bei Verkehrsunfällen getöteten Personen 2023

Die nachfolgende Langzeitbetrachtung zeigt für die Gruppe der Kinder vor dem Hintergrund der „Vision Zero“ einen positiven Trend.

Im Vergleichszeitraum zum Vorjahr ist die Anzahl der tödlich verunglückten Senioren über 75 Jahren um die Hälfte rückläufig und liegt auf dem Stand vor dem Pandemiejahr 2019.

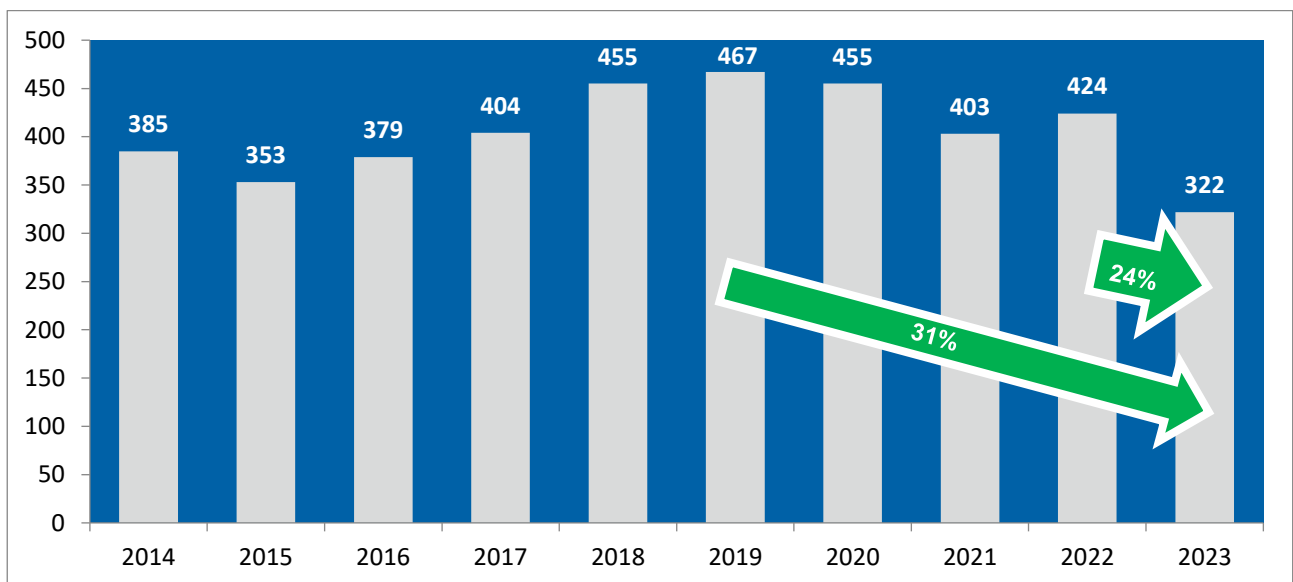
Die Beteiligung der Alterskohorte der Senioren (ab 65 Jahren) am Verkehrsunfallgeschehen wird nachfolgend unter Ziffer 5 gesondert beschrieben. Die Anzahl der verstorbenen Erwachsenen stagniert.

Jahr \ Alter in Jahren	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
<15	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0
15 - 17	3	0	1	2	1	3	3	0	1	0
18 - 24	3	3	4	4	4	1	3	1	2	0
25 - 64	12	10	11	15	6	8	3	6	6	6
65 - 74	2	3	4	1	1	3	3	1	1	1
>75	2	2	3	6	3	4	1	10	8	4
<b>Gesamt</b>	<b>22</b>	<b>18</b>	<b>24</b>	<b>28</b>	<b>16</b>	<b>19</b>	<b>13</b>	<b>18</b>	<b>18</b>	<b>11</b>

Anzahl der bei Verkehrsunfällen getöteten Personen nach Alter- 2014 bis 2023

### 3.2 Bei Verkehrsunfällen schwer verletzte Personen

Bei der Betrachtung der folgenden Abbildung wird eine erhebliche Abnahme von 24 Prozent im Vergleichszeitraum zum Vorjahr 2022 deutlich.

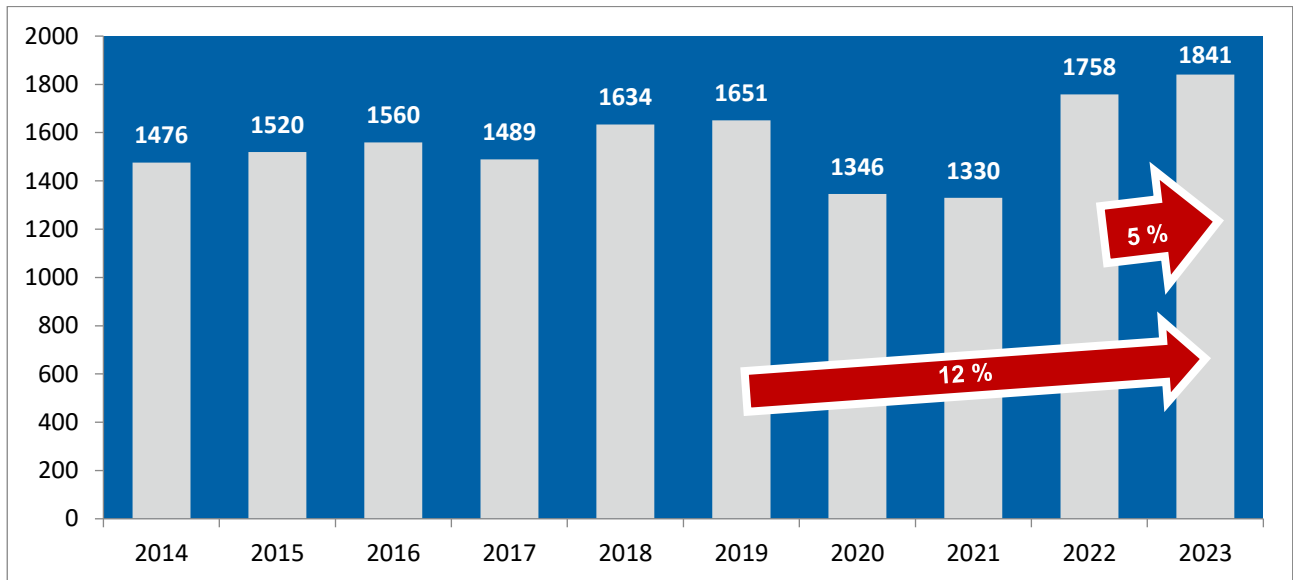


Anzahl der bei Verkehrsunfällen schwer verletzten Personen 2014 bis 2023

In der Langzeitbetrachtung ist zum Peak 2019 ein positiver Trend von 31 Prozent dokumentiert.

### 3.3 Bei Verkehrsunfällen leicht verletzte Personen

In der statistischen Langzeitbetrachtung ist ein kontinuierlicher Anstieg der verunglückten Leichtverletzten mit Ausnahme der Pandemiejahre festzustellen.

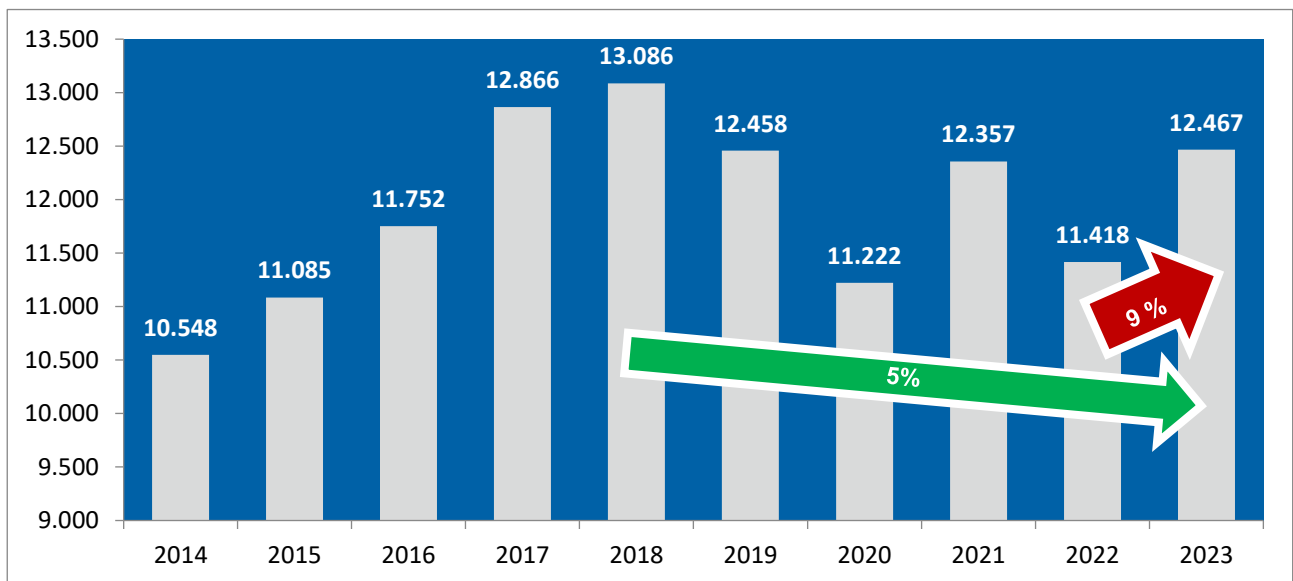


Anzahl der bei Verkehrsunfällen leicht verletzten Personen 2014 bis 2023

## 4 Verkehrsunfälle nach Kategorien und Ursachen

### 4.1 Verkehrsunfälle Gesamt (Kat 1- 6)

Die Statistik des Jahres 2023 weist für die Kreispolizeibehörde Steinfurt insgesamt 12.467 polizeilich registrierte Verkehrsunfälle auf. Die Gesamtzahl der Verkehrsunfälle liegt mit einem Prozent leicht über dem Jahr 2019. Zum Jahr 2022 ist eine Zunahme von 9 Prozent dokumentiert.

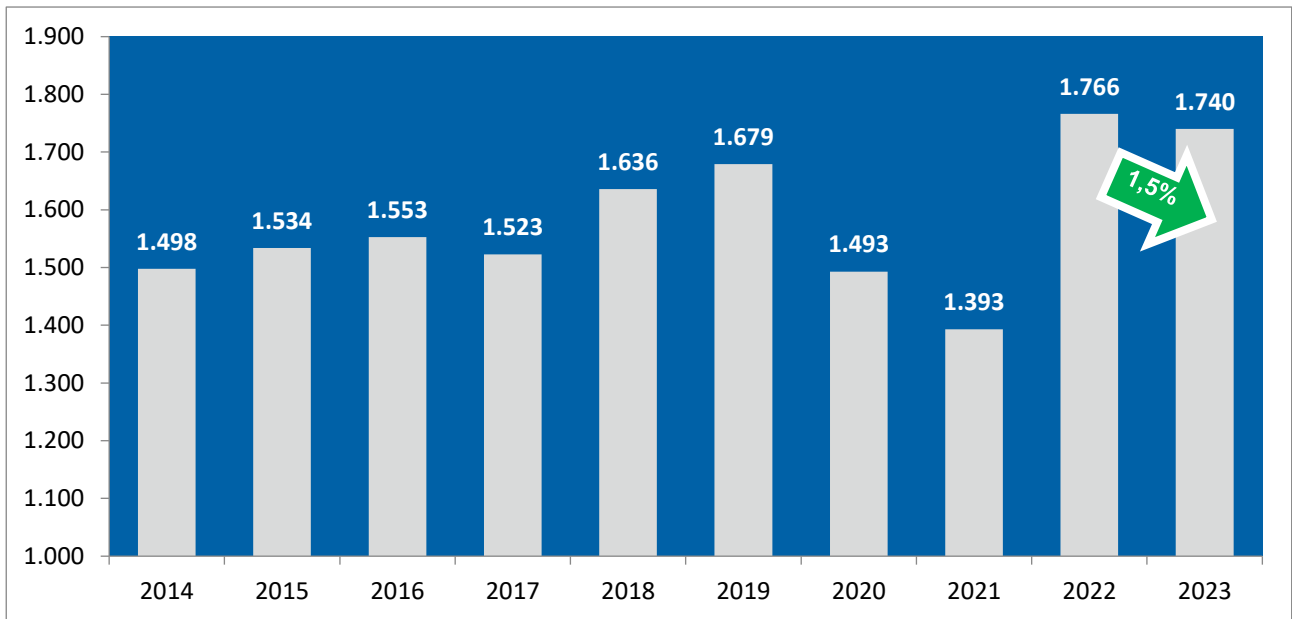


Gesamtzahl der Verkehrsunfälle (Kat. 1 bis 6) 2014 bis 2023

Im Zehnjahresvergleich zeigt sich eine Abnahme um 5 Prozent zum Höchststand 2018.



## 4.2 Verkehrsunfälle mit Personenschaden (Kat 1-3)



Gesamtzahl der Verkehrsunfälle (Kat. 1 bis 3) 2014 bis 2023

Nachgemeldete Unfälle können zu Veränderungen in der Langzeitbetrachtung führen.



Verkehrsunfälle nach Kategorien	2022	2023	Veränderung	
Kat. 1 VU mit getöteten Personen	17	11	-6	-35%
Kat. 2 VU mit schwer verletzten Personen	372	285	-87	-23%
Kat. 3 VU mit leicht verletzten Personen	1377	1444	67	5%
Gesamt	1766	1740	26	-1,5%

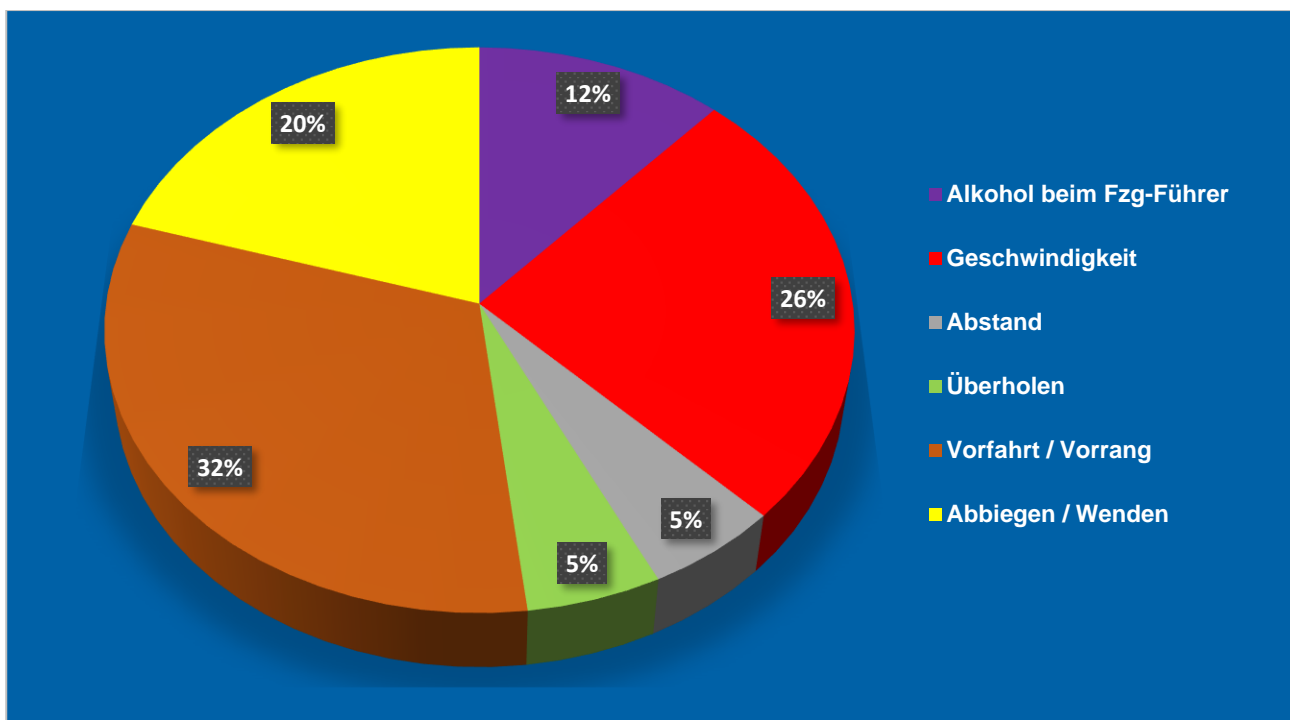
Bei diesen statistischen Daten ist zu berücksichtigen, hier die Anzahl von Verkehrsunfällen nach **Kategorien** dargestellt ist. Die oben aufgeführten Daten unter **Verunglückten** sind in der Regel höher, wenn beispielsweise mehr als zwei Beteiligte verletzt wurden. Für die Kategorien 1 und 2 lassen sich die nun folgenden Hauptunfallursachen darstellen.

### 4.3 Hauptunfallursachen der Verkehrsunfälle mit schwersten Personenschäden (Kat 1 und 2)

Verkehrsunfälle ereignen sich nicht zufällig. Verkehrsunfälle werden verursacht.

Die Unfallursachen Vorfahrt/Vorrang, unangepasste Geschwindigkeit, Abbiegen/Wenden, Alkoholeinfluss, unzureichender Sicherheitsabstand und Überholen bleiben weiterhin in absteigender Reihenfolge die Hauptunfallursachen bei schwersten Verkehrsunfällen (Kategorien 1 und 2).

Etwa 65 Prozent der Verkehrsunfälle mit schwersten Personenschäden waren im Jahr 2023 auf die sechs häufigsten Unfallursachen zurückzuführen.



Hauptunfallursachen bei schwersten Verkehrsunfällen 2023

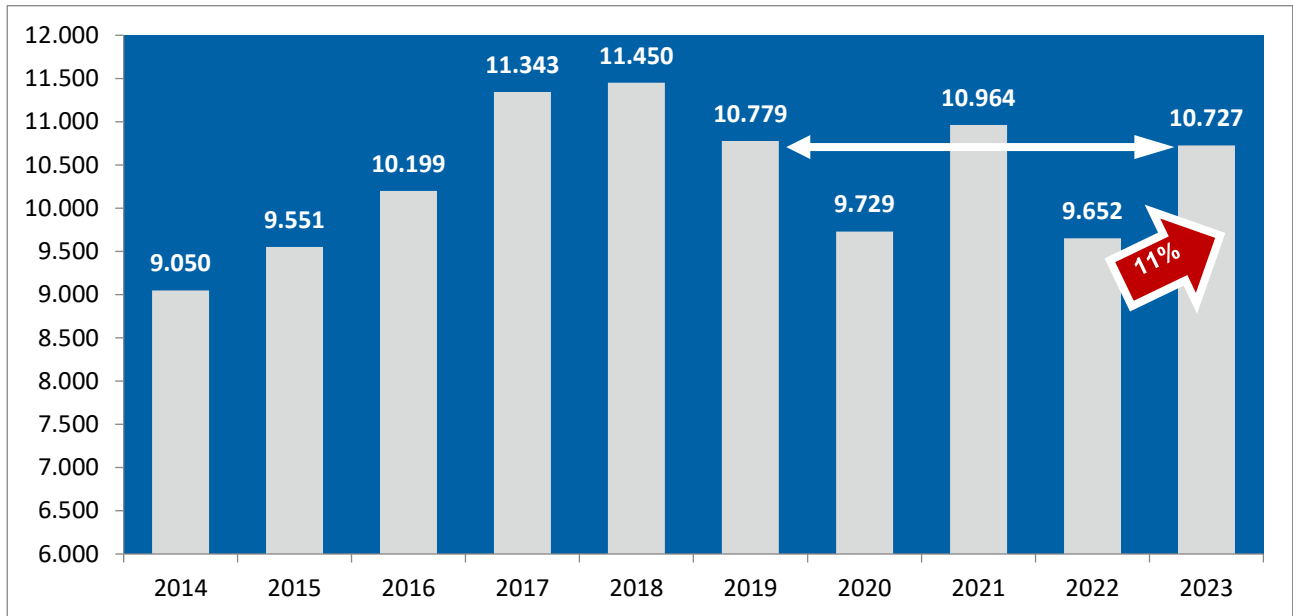
Ein Vergleich der Unfallkategorien zeigt, dass die Geschwindigkeit einen wesentlichen Einfluss auf die Unfallfolge hat. Der Anteil der Hauptunfallursache der unangepassten Geschwindigkeit ist bei Verkehrsunfällen mit Schwerverletzten doppelt so hoch, wie bei Verkehrsunfällen mit Leichtverletzten.

Diese Feststellung spiegelt sich besonders bei den Verkehrsbeteiligungen Krad und Pkw wider: Die Hauptunfallursache der Kradfahrenden ist die unangepasste Geschwindigkeit. Für 25 der 143 durch Pkw-Führer verursachten Verkehrsunfälle mit Schwerverletzten ist eine unangepasste Geschwindigkeit unfallursächlich.

Bei den Kradfahrenden und Pkw-Führenden hat die Hauptunfallursache der unangepassten Geschwindigkeit im Vorjahresvergleich insbesondere bei den 18- bis 24-Jährigen zugenommen.

#### 4.4 Verkehrsunfälle mit Sachschäden (Kat 4 - 6)

Die Verkehrsunfälle mit Sachschäden liegen auf dem Niveau vor der Pandemie 2019. Zum Vorjahr 2022 ist eine Zunahme von elf Prozent dokumentiert.



Verkehrsunfälle (Kat. 4 - 6) 2014 bis 2023

#### 4.5 Verkehrsunfälle mit Wildbeteiligung



Wildunfälle werden in der Regel als Sachschadensunfälle aufgenommen und erfordern für den Kreis Steinfurt eine besondere Beachtung. Wurden im Jahr 2019 noch 2635 Verkehrsunfälle aufgenommen, so sind im Jahr 2023 insgesamt **3193** Wildunfälle polizeilich dokumentiert. Das ist eine deutliche Zunahme von 21 Prozent und zum Vorjahreszeitraum 2022 mit 2820 Wildunfällen von 13 Prozent.

Mit Blick auf die Gesamtzahl der Verkehrsunfälle von 12467 beträgt allein der Anteil von Verkehrsunfällen mit Wildbeteiligung wie im Vorjahr ein Viertel (26 %).

Ein alleiniger Vergleich mit dem Jahr 2019 ist jedoch bei der Betrachtung der Wildunfälle nicht zielführend. Insbesondere deshalb, weil einige Ereignisse in den letzten Jahren eine Zunahme des Wildbestandes begünstigten, auf die im Rahmen der Prävention kein Einfluss genommen werden konnte, Stichworte: Sturmschäden und Käferkalamitäten im Forstbereich.

Aufgrund dieser dennoch hohen Fallzahlen ist weiterhin ein konzertiertes Handeln erforderlich. Vertreter aus allen an der Thematik beteiligten Behörden, Verbände und Gremien wurden unter der Schirmherrschaft des Landrates in einem „Arbeitskreis Wildunfallprävention“ zusammengeführt.

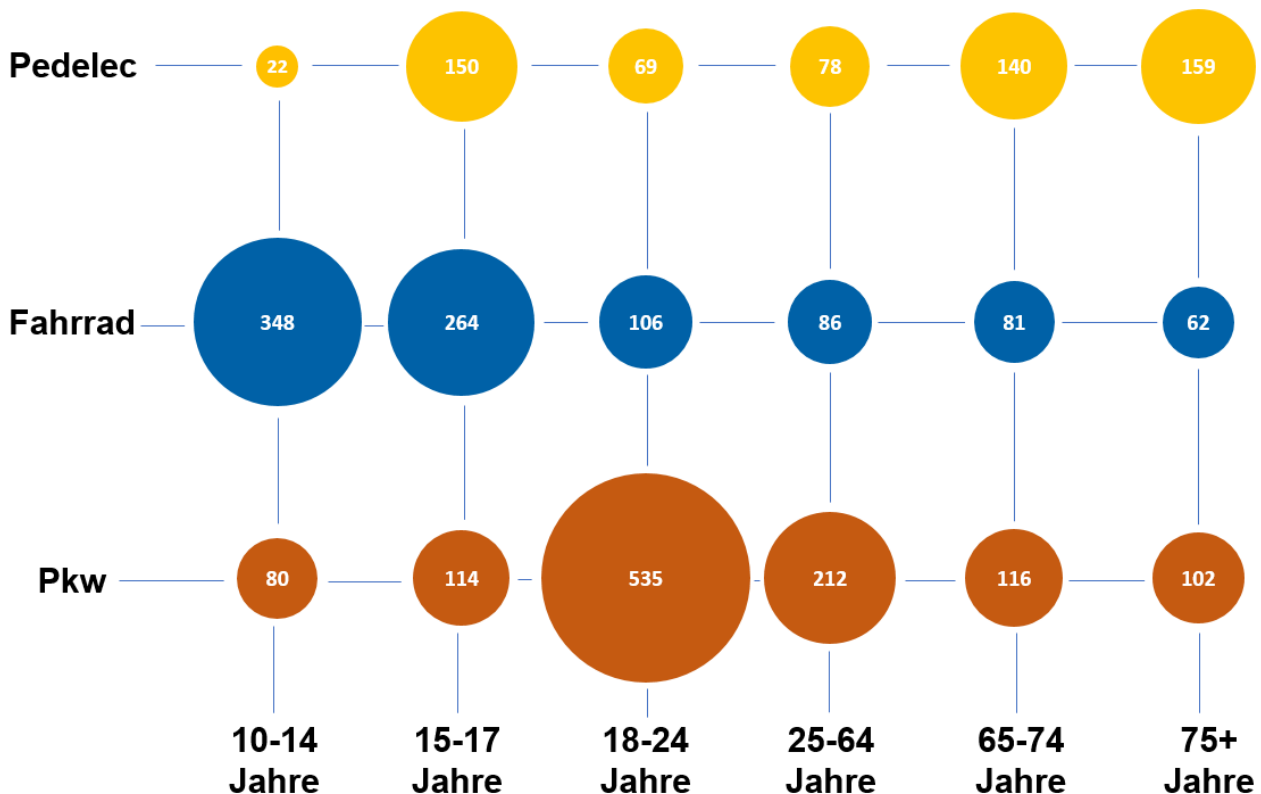
In diesem Arbeitskreis werden Grenzen und Möglichkeiten im Rahmen der Bekämpfung von Wildunfällen thematisiert. So wurde im Jahr 2023 für einen langfristigen Pilotversuch vier besonders von Wildunfällen betroffene Kreis- und Landesstraßen ausgewählt. Auf diesen Strecken werden saisonale Hinweisschilder in Form von Klapptafeln aufgestellt, die das Verkehrszeichen „Achtung Wildwechsel“ hervorheben. Die temporäre Aufstellung der Klapptafeln soll dazu dienen, dem allgemeinen Gewöhnungseffekt dieses Verkehrszeichens bei Verkehrsteilnehmenden entgegenzuwirken.

### Beteiligte Behörden, Verbände und Gremien:

Straßenverkehrsamt, Straßenbauamt, Untere Jagdbehörde, Straßen NRW, Kreisverkehrswacht, WLV-Landwirtschaftlicher Kreisverband, Landwirtschaftskammer, Kreisjägerschaft, Jagdbeirat, Kreispolizeibehörde, Untere Naturschutzbehörde, Regionalforstamt Münsterland.

## 5 Verunglückte nach Art der Beteiligung und Risikogruppen

### 5.1 Verunglückten Häufigkeitszahl (VHZ) nach ausgewählten Verkehrsbeteiligungen



Verunglückten Häufigkeitszahl (Verunglückte pro 100.000 Einwohner) nach ausgewählten aktiven und passiven Verkehrsbeteiligungen und ausgewählten Altersgruppen im Kreis Steinfurt im Jahr 2023

Die obenstehende Grafik beschreibt die Verunglückten Häufigkeitszahl (Verunglückte pro 100.000 Einwohner) nach ausgewählten aktiven und passiven Verkehrsbeteiligungen und ausgewählten Altersgruppen im Kreis Steinfurt im Jahr 2023.

Umso größer die Blase, desto höher war das Unfallrisiko im Jahr 2023 für die entsprechende Altersgruppe mit der ausgewählten Verkehrsbeteiligung. Auf die einzelnen Verkehrsbeteiligungen und Risikogruppen wird im Folgenden eingegangen.

### 5.1 Schulwegunfälle Kinder (0-14 Jahre)

Auf dem Schulweg wurde kein Kind tödlich verletzt. Ein Kind wurde schwer- und 20 Kinder wurden leicht verletzt.

Leichtverletzt wurden vier Kinder im Alter zwischen sieben bis 11 Jahren als **zu Fuß Gehende**.

13 Kinder verunglückten mit dem **Fahrrad**. Davon vier Kinder im Alter zwischen 10 und 12 Jahren ohne die Beteiligung eines weiteren Fahrzeuges (Alleinunfall). Diese verblieben leicht verletzt. Fünf Kinder im Alter zwischen 9 und 12 Jahren verursachten als Radfahrende Verkehrsunfälle. Davon wurde ein Kind schwer- und vier Kinder leicht verletzt. Bei einem Verkehrsunfall kollidierten zwei 10-Jährige. Einer verblieb leicht verletzt.

Als Nutzer eines **Pedelec** wurde nach einer Kollision mit einem Pkw ein 11-Jähriger sowie ein 14-Jähriger leicht verletzt.

Zwei Kinder wurden mit einem **E-Scooter** auf dem Schulweg leicht verletzt. Ein Scooter wurde von einem 12jährigen Fahrenden aktiv auf dem Weg zur Schule genutzt. Ein 11-Jährige Radfahrende verblieb leicht verletzt, nach dem sie auf dem Schulweg von einem E- Scooter angefahren wurde. Der Verursachende flüchtete ohne Feststellungen zu ermöglichen.

### 5.2 Zu Fuß Gehende

Insgesamt verunglückten 128 Menschen der vulnerablen Gruppe der zu Fuß Gehenden. Das sind 5,9 Prozent der Verunglückten. Im Vorjahreszeitraum waren es 96 Personen mit 4,4 Prozent der Verunglückten.

84 Prozent (108) der verunglückten zu Fuß Gehenden wurden leicht und 15 Prozent (19) schwer verletzt. Die Hälfte der Verunglückten sind Erwachsene. Ein auffälliger Anstieg zum Vorjahr 2022 ist insbesondere in dieser Altersgruppe von 38 auf 64 Verkehrsunfällen dokumentiert.

Im Jahr 2023 wurde wie im Vergleichszeitraum 2022 ein zu Fuß Gehender in der Altersgruppe der Senioren tödlich verletzt.

Wie im Vorjahreszeitraum wurden zwei Kinder schwer verletzt. Bei den Leichtverletzten ist ein Anstieg von 13 auf 17 Kinder feststellbar.

### 5.3 Radfahrende



Im Jahr 2023 ist kein Radfahrender tödlich verletzt worden (Vorjahr: 1).

Bei der Zahl der Verunglückten zeigt sich zudem eine positive Abnahme von 509 zu 467 zum Vorjahr von 42 (-8,25 %).

Mit Blick auf die Verunglückten Häufigkeitszahl (VHZ) ist die Altersgruppe der 10- bis 14-Jährigen am häufigsten verunglückt (348 pro 100.000 Einwohner). Mit steigendem Alter sinkt die VHZ bei den Radfahrenden.

Die Zahl der Alleinunfälle von Radfahrenden ist auch wie im Vorjahr besonders auffällig. Von den 467 verletzten Radfahrenden stürzten 132 (28,27 %) allein.

Bei den Schwerverletzten verunfallte die Hälfte allein ohne weitere Verkehrsbeteiligung.

Die Quote der Alleinunfälle ist bei Rad fahrenden Kindern (>15 Jahre) vergleichsweise gering (15,55 %)

Bei den schwerverletzten Erwachsenen verunfallen sogar knapp  $\frac{2}{3}$  allein. Lediglich drei der 20 Verunfallten standen unter Alkoholeinfluss.

Von den leichtverletzten allein verunfallten Erwachsenen Radfahrenden stand etwa  $\frac{1}{3}$  unter Alkoholeinfluss.

Die Werte sind im Vorjahresvergleich insgesamt nahezu gleichbleibend.

### 5.4 Pedelec-fahrende

Im Jahr 2023 ist kein aktiver Pedelec-fahrender tödlich verletzt worden. Das ist eine erhebliche Abnahme zum Vorjahr, in dem sich sechs aktive Pedelec-fahrende tödlich verletztten.

Bei der Zahl der Verunglückten zeigt sich zudem eine positive Abnahme von 416 zu 383 zum Vorjahr von 33 (-7,93 %). Diese positive Entwicklung wird insbesondere bei der Altersgruppe der über 75-Jährigen deutlich. Die Anzahl der Verunglückten dieser Altersgruppe sinkt um 19 Prozent.

Mit Blick auf die Verunglückten Häufigkeitszahl (VHZ) ist das Risiko für die Altersgruppe über 75-Jährigen dennoch weiterhin am größten (159 Verunglückte pro 100.000 Einwohner). Kurz dahinter sind die 15- bis 17-Jährigen mit einer Verunglückten Häufigkeit von 150 pro 100.000 Einwohner und die 64- bis 74-Jährigen mit einer Häufigkeit von 140.

Die Alleinunfälle bei Pedelec-fahrenden sind etwa analog zu den Alleinunfällen der Radfahrenden zu betrachten.

Von 383 verunglückten Pedelec-fahrenden verunfallten 118 (30,81 %) allein.

Die Hälfte aller schwerverletzten Pedelec fahrenden Erwachsenen verunfallte allein (15). Davon waren 8 Alleinverunfallte alkoholisiert.

Bei den leichtverletzten alleinverunfallten Erwachsenen stand etwa  $\frac{1}{4}$  unter Alkoholeinfluss.

## 5.5 E-Scooter Fahrende

Wie im Vorjahr 2022 ist kein E-Scooter Fahrer tödlich verletzt worden.

Die Zahl der verunglückten E-Scooter Fahrer ist von 12 auf 22 angestiegen. Unter den verunglückten E-Scooter Fahrern war lediglich eine Person schwer verletzt. Die weiteren 21 Verunglückten waren leicht verletzt.

Der in den vergangenen Jahren zu verzeichnende erhebliche Anstieg der am Straßenverkehr teilnehmenden E-Scooter im Vergleich zu dem weiterhin niedrigen Anteil am Gesamtaufkommen lässt bei dieser Verkehrsbeteiligung im Kreis Steinfurt keinen Schwerpunkt erkennen

## 5.6 Kradfahrende (über 125 ccm)

Die Kreispolizeibehörde Steinfurt verzeichnet eine deutliche Zunahme bei den tödlich verletzten Kradfahrern. Vier Kradfahrer verstarben nach Verkehrsunfällen. Zwei Erwachsene sowie zwei Senioren über 75 Jahre verletzten sich tödlich.

Drei der vier tödlich verletzten Kradfahrer verunfallten aufgrund unangepasster Geschwindigkeit.

Im Vorjahr 2022 verstarb kein Kradfahrer.

Im Jahr 2023 erhöhte sich die Zahl der verunglückten Kradfahrer von 77 auf 84 (+ 9,09 %).

Die Anzahl der schwerverletzten Kradfahrer sank hingegen um 47 Prozent von 38 auf 20 im Vorjahresvergleich.

Kradfahrer sind wie die weiteren Zweiradfahrer nicht wie andere Fahrzeugführer (wie bspw. Pkw) von einer schützenden Hülle umgeben. Mit der Steigerung der gefahrenen Geschwindigkeit erhöht sich das Verletzungsrisiko enorm (vgl. Punkt 4.3).

Im Vorjahresvergleich stieg insbesondere die Zahl der verunglückten 18- bis 24-Jährigen von 11 auf 24 an, während die Erwachsenen (25- bis 64-Jährige) weniger häufig verunglückten.

Von den 89 Verkehrsunfällen (Kat. 1-4) unter Beteiligung von Kradfahrern wurden 58 von Kradfahrern verursacht. Der Anteil der Alleinunfälle an diesen 58 Verkehrsunfällen lag bei 37 (63,79 %).



## 5.7 Pkw-Fahrende

Im Jahr 2023 nahm die Zahl der in Pkw/ Kleintransportern tödlich verletzten Verkehrsteilnehmenden um zwei Personen ab. Fünf Menschen verstarben bei der Nutzung eines Pkw sowie ein Nutzer eines Kleintransporters. Im Vorjahreszeitraum verstarben acht Pkw-Nutzer.

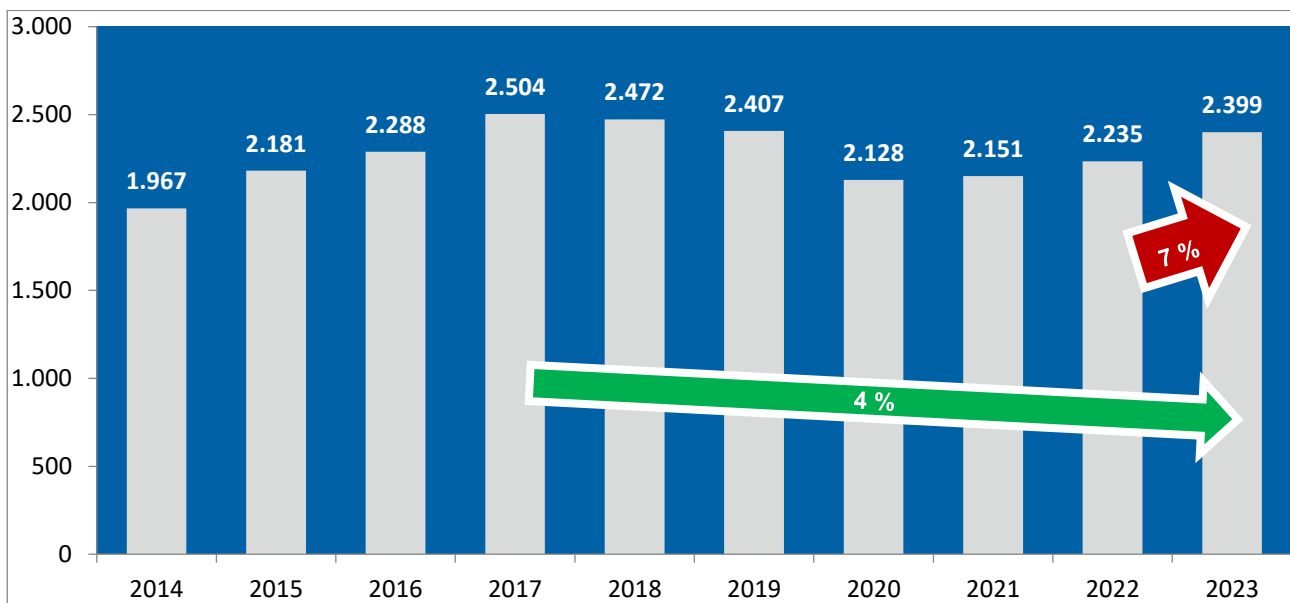
Die Pkw-Nutzer stellen unumstritten die größte Gruppe Verkehrsteilnehmender dar. Ein Blick auf die Verunglückten Häufigkeitszahl weist im Jahr 2023 für die 18- bis 24-Jährigen das mit Abstand größte Unfallrisiko (534 pro 100.000 Einwohner) aus, gefolgt von den Erwachsenen zwischen 25 und 64 Jahren (212 pro 100.000 Einwohner).

Von den 1239 Verkehrsunfällen (Kat. 1-4) wurden 213 als Alleinunfälle ohne weitere Verkehrsbeteiligung verursacht (17,19 %). Im Vergleich zum Vorjahr ist keine nennenswerte Veränderung feststellbar.

## 6 Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort

### 6.1 Verkehrsunfallflucht - Gesamt

93 Prozent aller Verkehrsunfallfluchten sind Verkehrsunfälle mit Sachschäden. Im Zehnjahresvergleich über alle Kategorien war nach dem Höchststand im Jahr 2017 eine leichte Abnahme von vier Prozent zu verzeichnen. Zum Vorjahreszeitraum ist eine Zunahme von 7 Prozent dokumentiert.



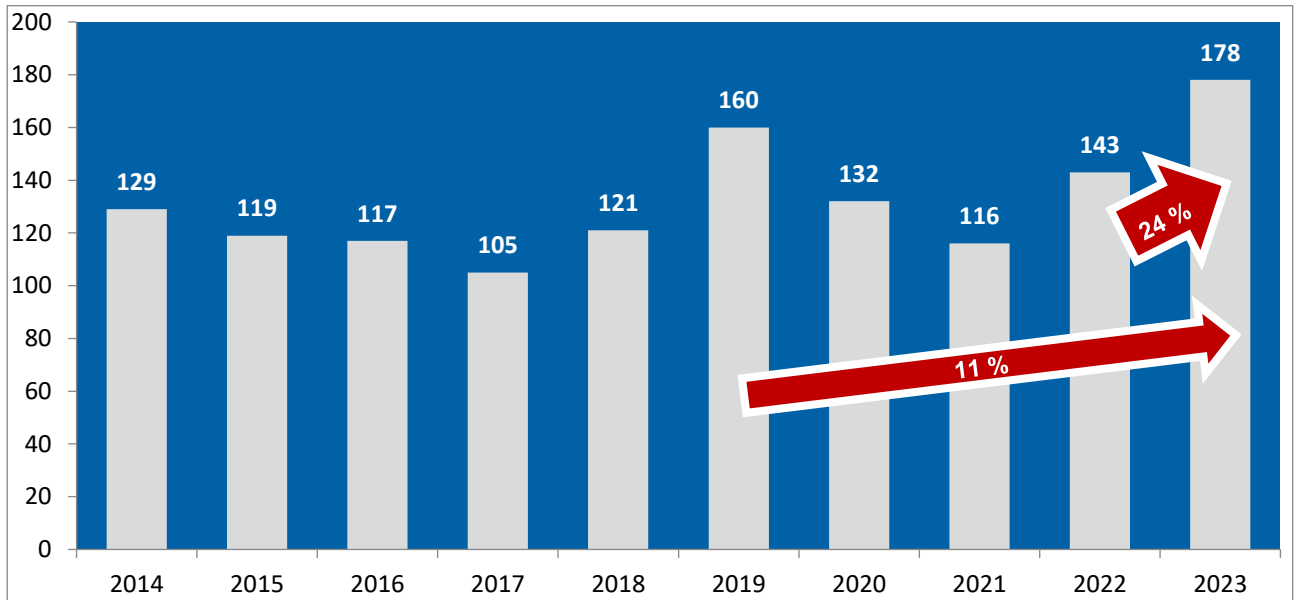
Verkehrsunfallfluchten gesamt 2014 bis 2023

Eine Aufklärungsquote von 100 Prozent ist bei 24 Sachschadensunfällen unter dem Einfluss von Alkohol oder anderen berauschenden Mitteln dokumentiert. Bei 72 Verkehrsunfällen mit der Folge von schweren Sachschäden (mindestens ein Fahrzeug nicht mehr fahrbereit) sind 74 Prozent aufgeklärt worden. **Verkehrsunfallflucht lohnt sich nicht!**



## 6.2 Verkehrsunfallflucht mit Personenschaden

Im Zehnjahresvergleich über die Kategorien 1 bis 3 ist nach dem Höchststand im Jahr 2016 eine Zunahme von elf und im Vergleichszeitraum zum Vorjahr von 24 Prozent festzustellen.



Verkehrsunfallfluchten (Kat 1-3) 2014 bis 2023

Bei der differenzierten Betrachtung der 178 Verkehrsunfallfluchten mit Personenschaden waren keine Ermittlungen nach tödlich verletzten Verkehrsteilnehmern erforderlich. Allerdings nach Verkehrsunfällen mit 15 Schwer- und 163 Leichtverletzten. 47 Prozent der Verkehrsunfallfluchten mit Personenschaden über alle Kategorien konnten aufgeklärt werden.

An Verkehrsunfallfluchten mit 163 leicht verletzten Personenschäden waren mit 52 Prozent (84 Fälle) Pkw-Führende als Verursachende beteiligt. 49 Prozent wurden aufgeklärt.

Die Gruppe der Rad- und Pedelec-fahrenden verursachten 28 Prozent (45) Unfälle mit in der Regel leicht verletzten Rad- und Pedelec-fahrenden oder zu Fuß Gehende ohne einer Feststellungspflicht der Person zu genügen. 38 Prozent konnten ermittelt werden.



Die Ermittlungen nach verursachenden Rad- und Pedelec-fahrenden erfordern viel Sorgfalt, weil diese meist ohne weitere Ermittlungshinweise flüchtig sind.

Vier Verkehrsunfälle wurden von E-Scooter-fahrenden verursacht. Hier konnten 50 Prozent aufgeklärt werden. Sieben Verkehrsunfallfluchten wurden von Fußgängern verursacht, mit einer Aufklärungsquote von 71 Prozent.

## 7 Örtliche Unfallentwicklung


### 7.1 Verkehrsunfallgeschehen in Städten und Gemeinde

Stadt/ Gemeinde	Verkehrsunfälle der Kat. 1,2,3,4,6 (meldepflichtige VU) ohne Kat 5			Verkehrsunfälle mit Personenschaden			Verletzte Personen		Getötete Personen	
	Gesamt	Ortslage		Gesamt	Ortslage		Gesamt	davon unter 15 Jahre	Gesamt	davon unter 15 Jahre
		innerhalb	außerhalb		innerhalb	außerhalb				
Altenberge	53	27	26	47	24	23	53	3	0	0
Emsdetten	209	170	39	186	150	36	216	23	2	0
Greven	183	128	55	155	112	43	183	13	0	0
Hopsten	19	4	15	15	2	13	20	2	0	0
Hörstel	59	27	32	50	21	29	64	6	0	0
Horstmar	26	7	19	20	5	15	27	3	1	0
Ibbenbüren	244	186	58	203	154	49	250	13	2	0
Ladbergen	26	7	19	20	7	13	27	6	0	0
Laer	25	18	7	21	14	7	29	2	1	0
Lengerich	111	69	42	87	56	31	106	9	1	0
Lienen	40	8	32	29	5	24	34	2	1	0
Lotte	41	24	17	35	19	16	42	2	1	0
Metelen	25	10	15	21	7	14	26	2	0	0
Mettingen	50	23	27	41	22	19	48	3	0	0
Neuenkirchen	53	31	22	49	29	20	64	5	0	0
Nordwalde	30	19	11	27	18	9	32	4	0	0
Ochtrup	105	69	36	89	61	28	120	19	1	0
Recke	43	27	16	35	21	14	48	3	0	0
Rheine	401	313	88	342	264	78	420	44	0	0
Saerbeck	35	11	24	26	9	17	44	2	0	0
Steinfurt	168	120	48	143	103	40	180	27	1	0
Tecklenburg	51	12	39	35	9	26	42	3	0	0
Westerkappeln	48	13	35	36	9	27	42	3	0	0
Wettringen	31	8	23	28	8	20	46	1	0	0
Kreisgebiet	2.076	1.331	745	1.740	1.129	611	2.163	200	11	0

Verkehrsunfallgeschehen in Städten und Gemeinde 2023

## 7.2 Verunglückten Häufigkeitszahl (VHZ) nach Städten und Gemeinden

Wie oben bereits erwähnt, beschreibt die VHZ das Risiko, bei einem Verkehrsunfall getötet oder verletzt zu werden. Hierzu wird die Zahl der **Verunglückten** mit 100.000 multipliziert und dann durch die Einwohnerzahl geteilt. Kreisweit ist eine positive Abnahme um zwei Prozent (1,9%) dokumentiert.

Stadt / Gemeinde	VHZ		unter 15 Jahre		18-24 Jahre		65 Jahre >	
	VHZ 2023 gesamt	VHZ 2022 gesamt	Verunglückte	VHZ	Verunglückte	VHZ	Verunglückte	VHZ
Altenberge	508,9	443,5	3	178,9	7	980,39	9	435,20
Emsdetten	599,7	523,3	23	451,7	29	1061,88	49	650,64
Greven	479,0	660,5	13	210,9	24	919,89	33	413,95
Hopsten	256,8	480,3	2	168,78	5	744,05	1	72,41
Hörstel	308,2	302,4	6	181,93	15	931,68	8	207,74
Horstmar	379,3	365,0	3	308,01	3	417,83	2	142,25
Ibbenbüren	480,7	445,2	13	164,10	38	926,83	45	414,36
Ladbergen	385,3	307,9	6	594,06	2	414,94	5	317,86
Laer	440,9	225,0	2	188,32	1	181,16	4	295,42
Lengerich	465,6	457,2	9	283,11	13	713,50	24	464,22
Lienen	398,5	631,1	2	152,09	3	541,52	5	258,67
Lotte	300,4	326,0	2	97,37	9	876,34	5	168,63
Metelen	396,8	296,1	2	196,66	6	1239,67	3	227,27
Mettingen	400,0	412,4	3	169,30	11	1041,67	8	308,05
Neuenkirchen	454,8	468,8	5	230,20	10	932,84	8	284,70
Nordwalde	326,3	422,2	4	257,57	9	1264,04	4	189,75
Ochtrup	598,1	648,5	19	576,81	23	1421,51	13	340,23
Recke	422,2	489,9	3	174,93	8	878,16	8	362,15
Rheine	539,2	486,0	44	374,60	61	1030,58	74	449,93
Saerbeck	617,3	665,3	2	185,53	7	1223,78	11	797,10
Steinfurt	515,6	519,6	27	505,24	20	660,50	32	435,14
Tecklenburg	452,2	476,8	3	223,55	6	1060,07	6	275,61
Westerkappeln	365,7	622,3	3	172,61	9	1174,93	6	240,48
Wettringen	553,3	411,6	1	72,78	6	881,06	6	387,60
<b>Kreisgebiet</b>	<b>476,3</b>		200	<b>289,54</b>	325	<b>929,21</b>	369	<b>391,18</b>
<b>2022</b>		<b>485,4</b>	175	259,83	337	957,69	411	443,16

Verunglückten Häufigkeitszahlen 2023

Für die Altersgruppe der über 75-Jährigen liegt die VHZ mit 175 Verunglückten kreisweit bei 387 Verunglückten pro 100.000 Einwohnern. Im Jahr 2022 (bereinigt) lag die VHZ mit 233 Verunglückten bei 515 (Abnahme von 25 %).

## 7.3 Verkehrsunfallgeschehen nach Polizeiwachen

### 7.3.1 Verkehrsunfälle mit Wildbeteiligung

Ein Viertel (26 Prozent) aller Verkehrsunfälle im Kreis Steinfurt sind „Wildunfälle“. Kreisweit ist eine Zunahme von **13 Prozent** Wildunfällen (3193) im Vergleich zum Vorjahreszeitraum 2022 (2820) dokumentiert.

Die Dokumentation nach Wachstandorten, Städten und Gemeinden zeigt kreisweit (mit Ausnahme der Stadt Rheine und der Gemeinde Altenberge) eine Steigerung im Vergleich zum Vorjahreszeitraum.

Polizeiwache Steinfurt/ Ochtrup				Polizeiwache Ibbenbüren			
	2023	Prozent	2022		2023	Prozent	2022
Steinfurt	168	+17%	144	Ibbenbüren	268	+16%	231
Ochtrup	170	+5%	162	Hopsten	121	+4%	116
Metelen	77	+54%	50	Recke	110	+21%	91
Wettringen	94	+22%	77	Mettingen	93	+33%	70
Horstmar	83	+22%	68	Westerkappeln	144	+12%	129
Laer	54	+38%	39	Lotte	103	+66%	62
<b>Gesamt</b>	<b>646</b>	<b>+20%</b>	<b>540</b>	<b>Gesamt</b>	<b>839</b>	<b>+20%</b>	<b>699</b>

Polizeiwache Emsdetten/ Greven				Polizeiwache Lengerich/ FMO			
	2023	Prozent	2022		2023	Prozent	2022
Greven	211	-9%	233	Lengerich	283	+20%	236
Emsdetten	134	+29%	104	Ladbergen	145	+15%	126
Saerbeck	77	+31%	59	Tecklenburg	114	+2%	112
Altenberge	111	-1%	112	Lienen	131	+11%	118
Nordwalde	85	+33%	64	<b>Gesamt</b>	<b>673</b>	<b>+14%</b>	<b>592</b>
<b>Gesamt</b>	<b>618</b>	<b>+8%</b>	<b>572</b>				

Polizeiwache Rheine			
	2023	Prozent	2022
Neuenkirchen	79	+8%	73
Hörstel	162	+6%	153
Rheine	176	-8%	191
<b>Gesamt</b>	<b>417</b>	<b>0%</b>	<b>417</b>

### 7.3.2 Verkehrsunfälle mit Flucht

Verkehrsunfälle bei denen die Fahrzeugführenden ihren Feststellungen nicht genügt haben sind zu 93 Prozent Verkehrsunfälle mit Sachschaden. Zum Vorjahreszeitraum ist kreisweit eine Zunahme von sechs Prozent dokumentiert.

#### Verkehrsunfälle mit Flucht und Sachschaden Kategorie 4 – 6

	<b>2023</b>	<b>Prozent</b>	<b>2022</b>
PW Steinfurt / Ochtrup	435	+1%	429
PW Rheine	558	+6%	527
PW Ibbenbüren	538	+21%	445
PW Emsdetten / Greven	489	-1%	492
PW Lengerich / FMO	201	+1%	199
<b>Kreis Steinfurt</b>	<b>2221</b>	<b>+6%</b>	<b>2092</b>

#### Verkehrsunfälle mit Flucht Gesamt

	<b>2023</b>	<b>Prozent</b>	<b>2022</b>
PW Steinfurt/Ochtrup	474	+5%	450
PW Rheine	602	+7%	563
PW Ibbenbüren	573	+20%	477
PW Emsdetten / Greven	534	+2%	525
PW Lengerich / FMO	216	-2%	220
<b>Kreis Steinfurt</b>	<b>2399</b>	<b>+7%</b>	<b>2235</b>

#### Verkehrsunfälle mit Flucht und Personenschaden

	<b>2023</b>	<b>Prozent</b>	<b>2022</b>
PW Steinfurt/Ochtrup	39	+86%	21
PW Rheine	44	+22%	36
PW Ibbenbüren	35	+9%	32
PW Emsdetten / Greven	45	+36%	33
PW Lengerich / FMO	15	-29%	21
<b>Kreis Steinfurt</b>	<b>178</b>	<b>+24%</b>	<b>143</b>

## 8 Polizeiliche Maßnahmen zur Reduzierung von Verkehrsunfällen

### 8.1 Verkehrsunfallprävention und Opferschutz

Verkehrssicherheitsarbeit ist weitaus mehr als die Verhinderung von Verkehrsunfällen. Sie nimmt die Vision Zero in den Blick – die Reduzierung der Zahl der im Straßenverkehr Getöteten und Schwerverletzten auf Null.

Zehn Polizeibeamtinnen und Polizeibeamte sind für die Verkehrssicherheitsberatung, Verkehrsprävention/Opferschutz im Einsatz.



Im **Elementarbereich** (Kindergarten) haben alle Kinder grundsätzlich die Möglichkeit mindestens einmal die Verkehrspuppenbühne zu besuchen. Die zukünftigen Schulkinder wurden durch ein Gehwegtraining auf die bevorstehende Einschulung vorbereitet.

Während der **Grundschulzeit** wird die Aktion „**Steinfurt sieht gelb**“ in Ordnungspartnerschaft der Polizei, der Verkehrswacht, der Straßenverkehrsbehörde, Radio RST und des Schulamtes durchgeführt.

Die ersten Klassen werden zu individuellen Beschulungen von den Verkehrssicherheitsberaterinnen und Verkehrssicherheitsberatern aufgesucht.

In den vierten Klassen werden Fahrradprüfungen und Mobilitätstrainings durchgeführt. Des Weiteren beteiligt sich die Polizei an der Ausbildung von Verkehrshelfenden.



Bild: Unfallforschung der Versicherer

Im **Sekundarbereich** werden allen Jahrgängen der zehnten Klasse zu dem landesweit durchgeführten **Crash Kurs NRW** eingeladen. Im Jahr 2023 wurden bei 19 Veranstaltungen ca. 4580 Schüler erreicht. An den berufsbildenden Schulen werden jährlich Verkehrssicherheitswochen durchgeführt.

Für die Altersgruppe der über 65-jährigen **Senioren** fanden Infoveranstaltungen für Pedelec-fahrende statt. Radtouren von Seniorengruppen wurden durch die Verkehrssicherheitsberatenden begleitet. Der **Pedelec-Simulator** wird seit Juni 2022 für die Zwecke der Verkehrsunfallprävention eingesetzt. Bei 30 Veranstaltungen im Jahr 2023 konnten die Nutzenden Filmsequenzen aus der Verkehrswirklichkeit an einem Simulator üben.

Tipps und Infos zu verschiedenen Themen für Senioren im Straßenverkehr wurden bei 13 Veranstaltungen im **Seniorenkino** Rheine vermittelt. Dort informierten die Verkehrssicherheitsberatenden vor dem Start des Kino-Films zu Verkehrsthemen und standen vor und nach dem Film an einem Infostand für Fragen zur Verfügung.

## 8.2 Polizeilicher Opferschutz

Insbesondere bei Verkehrsunfällen mit tödlichem Ausgang, Schwerstverletzten, Kindern und Jugendlichen und besonderen Lagen, haben Beteiligte, sowie Ersthelfer und Zeugen Anspruch auf Beratung und Betreuung durch den [Opferschutzbeauftragten/Verkehr](#) Michael Thamm der Kreispolizeibehörde Steinfurt.

Der Opferschutzbeauftragte kann den individuellen Bedarf im persönlichen Gespräch, in der Regel beim Betroffenen zu Hause, auch außerhalb der Bürozeiten erreicht werden und für Jeden individuell gezielt Hilfen anbieten. Dies kann die weitere persönliche Begleitung aber auch die sehr kurzfristige Vermittlung über Netzwerke an medizinische Fachdienste wie zum Beispiel die Trauma-Ambulanz der Universitätsklinik Münster sein.

### Die Polizei NRW lässt Verkehrsunfallopfer nicht allein!

Nutzen Sie auch unseren Online-Service.

Nach einem schweren Verkehrsunfall ist schnelle und unbürokratische Hilfe wichtig.

Auf dieser Seite finden Sie Hilfsangebote, Kontaktpersonen und wichtige Tipps zur Regelung der Unfallfolgen.



### Herausgeber:

Kreispolizeibehörde Steinfurt  
 Direktion Verkehr  
 Liedekerker Straße 70  
 48565 Steinfurt  
[direktionv.steinfurt@polizei.nrw.de](mailto:direktionv.steinfurt@polizei.nrw.de)

**Bildnachweis:** Adobe Stock Polizei NRW – KPB Steinfurt