

bürgerorientiert · professionell · rechtsstaatlich



# Verkehrsunfallbilanz 2024

## 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 .....	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
5.2	Schulwegunfälle Kinder .....	13
5.3	Zu Fuß Gehende .....	13
5.4	Radfahrende .....	14
5.5	Pedelec-fahrende.....	14
5.6	E-Scooter Fahrende.....	15
5.7	Kradfahrende (über 125 ccm) .....	15
5.8	Pkw-Fahrende.....	16
5.9	Verkehrsunfälle nach verbotenen Kfz - Rennen.....	167
<b>6</b>	<b>Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort.....</b>	<b>17</b>
6.1	Verkehrsunfallflucht - Gesamt.....	17
6.2	Verkehrsunfallflucht mit Personenschaden .....	18
<b>7</b>	<b>Örtliche Unfallentwicklung .....</b>	<b>19</b>
7.1	Verkehrsunfallgeschehen in Städten und Gemeinde .....	19
7.2	Verunglückten Häufigkeitszahl (VHZ) nach Städten und Gemeinden.....	20

7.3	Verkehrsunfallgeschehen nach Polizeiwachen.....	21
7.3.1	Verkehrsunfälle mit Wildbeteiligung .....	21
7.3.2	Verkehrsunfälle mit Flucht.....	212
<b>8</b>	<b>Polizeiliche Maßnahmen zur Reduzierung von Verkehrsunfällen.....</b>	<b>24</b>
8.1	Verkehrsunfallprävention und Opferschutz .....	24
8.2	Polizeilicher Opferschutz.....	27

## 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

Kategorie 1	Verkehrsunfälle mit Getöteten
Kategorie 2	Verkehrsunfälle mit Schwerverletzten
Kategorie 3	Verkehrsunfälle mit Leichtverletzten
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 04. Februar 2025. Nachgemeldete Verkehrsunfälle 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 strategischen Schwerpunkte der Kreispolizeibehörde Steinfurt für mehr Sicherheit auf den Straßen und Radwegen. Mit der Überschrift werden diese landesweit mit dem Titel versehen:

### #LEBEN

Der Begriff bringt die Anstrengungen Ihrer Kreispolizeibehörde, schwere Verkehrsunfälle zu reduzieren, auf den Punkt.

### Ein Ziel. Ankommen. Leben.

Rückblickend für das Jahr 2024 werden folgende statistische Grundaussagen getroffen:

- Bei 11 Verkehrsunfällen sind 16 Menschen tödlich verunglückt
  - davon verloren **sechs** Menschen bei **einem** Verkehrsunfall in Ochtrup ihr Leben
- Keine tödlichen Verkehrsunfälle mit Kindern und Jugendlichen
- Keine tödlichen Verkehrsunfälle mit Rad- und Pedelec- sowie E-Scooter Fahrenden
- Eine Abnahme der tödlich verletzten Krad Fahrenden über 125 ccm von -50 Prozent
- Ein Rückgang von Schwerverletzten von sieben Prozent ist zu verzeichnen
- Ein Anstieg bei den Leichtverletzten von drei Prozent liegt vor
- Die Unfallursache der unangepassten Geschwindigkeit ist bei Verkehrsunfällen mit Schwerverletzten deutlich höher als bei Verkehrsunfällen mit Leichtverletzten

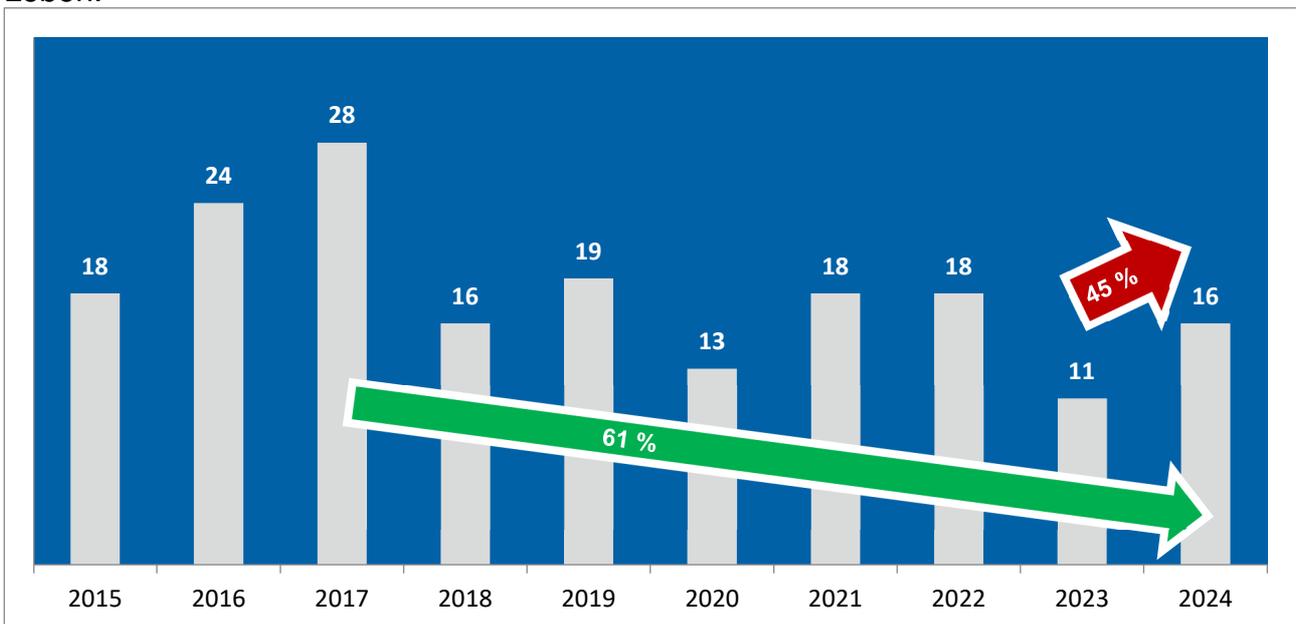
Die Anzahl der verunglückten E Scooter Fahrenden ist kreisweit deutlich gestiegen von 22 auf 51.

### 3 Verunglückte

#### 3.1 Bei Verkehrsunfällen mit getöteten Personen

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

Im Jahr 2024 sind im Kreis Steinfurt 16 Menschen im Straßenverkehr tödlich verunglückt. **Sechs** Menschen verloren am 17. November 2024 bei **einem** Verkehrsunfall in Ochtrup ihr Leben.



Anzahl der bei Verkehrsunfällen tödlich Verletzten von 2015 bis 2024

Alter \ Verkehrs-beteiligung	Verkehrsmittel								Gesamt
	Krad / KKR	Pkw	Lkw 3,5t	Fahrrad	Pedelec	Rad-Pedelec Sozibus	Zu Fuß Gehende	Krankenfahrrstuhl	
18-24 Jahre	0	3	0	0	0	0	0	0	3
25-64 Jahre	3	6	0	0	0	0	1	0	10
65-74 Jahre	0	1	0	0	0	0	0	0	1
> 75 Jahre	0	0	0	0	0	0	2	0	2
<b>Gesamt</b>	<b>3</b>	<b>10</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>16</b>

Bei 11 Verkehrsunfällen sind

- keine Kinder
- keine Jugendlichen
- drei Heranwachsende
- zehn Erwachsene
- drei Senioren, davon zwei über 75 Jahre tödlich verunglückt.

Anzahl der bei Verkehrsunfällen tödlich verletzten Menschen im Jahr 2024

Jeder Tote ist ein verstorbener Mensch zu viel **#Leben**

Die nachfolgende Langzeitbetrachtung zeigt für die Gruppe der Kinder und Jugendlichen vor dem Hintergrund der „Vision Zero“ einen positiven Trend. Im Vergleichszeitraum zum Vorjahr ist die Anzahl der tödlich verunglückten Senioren über 75 Jahre erneut um die Hälfte rückläufig und liegt unter dem Stand von vor dem Pandemiejahr 2019.

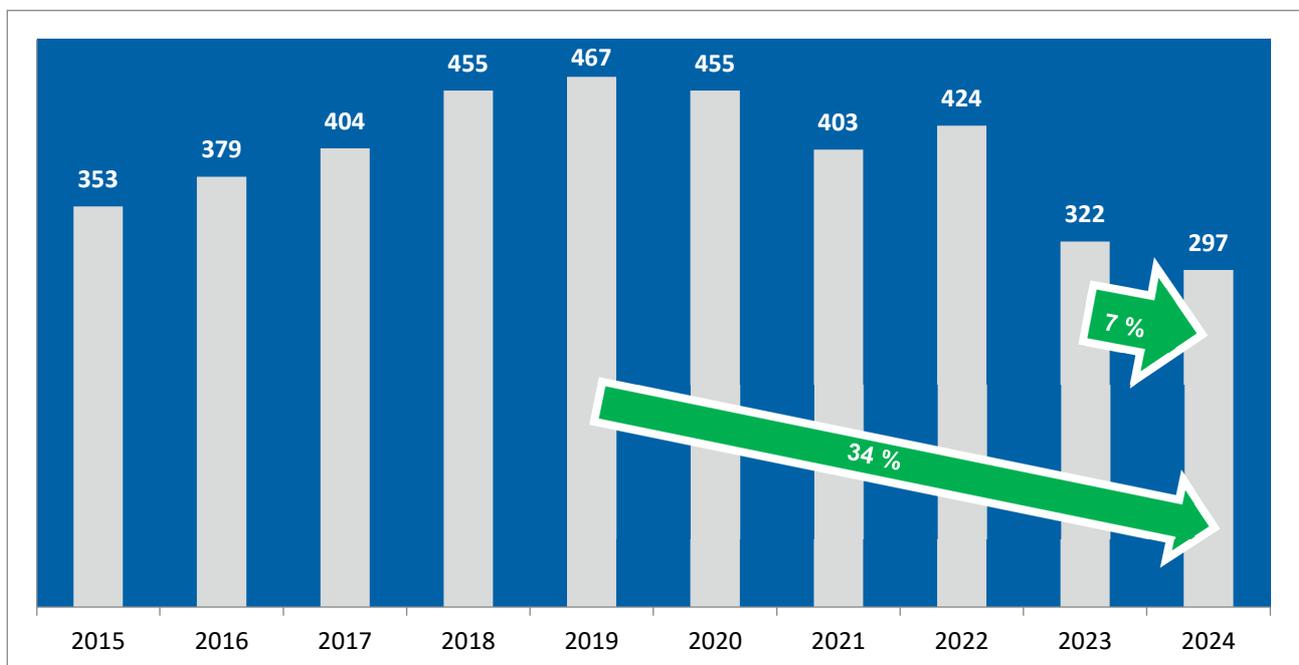
Die Beteiligung der Alterskohorte der Senioren (ab 65 Jahre) am Verkehrsunfallgeschehen wird nachfolgend unter Ziffer 5 mit dessen Verkehrsbeteiligung (VB) gesondert beschrieben.

Jahr \ Alter	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
bis 15 Jahre	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0
15-17 Jahre	0	1	1	1	3	3	0	1	0	0
18-24 Jahre	3	4	5	4	1	3	1	2	0	3
25-64 Jahre	10	11	15	6	8	3	6	6	6	10
65-74 Jahre	3	5	1	1	3	3	1	1	1	1
75 und älter	2	2	6	3	4	1	10	8	4	2
Gesamt	18	24	28	16	19	13	18	18	11	16

Anzahl der bei Verkehrsunfällen getöteten Personen nach Alter von 2015 bis 2024

### 3.2 Bei Verkehrsunfällen mit schwer verletzten Personen

Bei der Betrachtung der folgenden Abbildung wird eine Abnahme von sieben Prozent im Vergleichszeitraum zum Vorjahr 2023 deutlich.

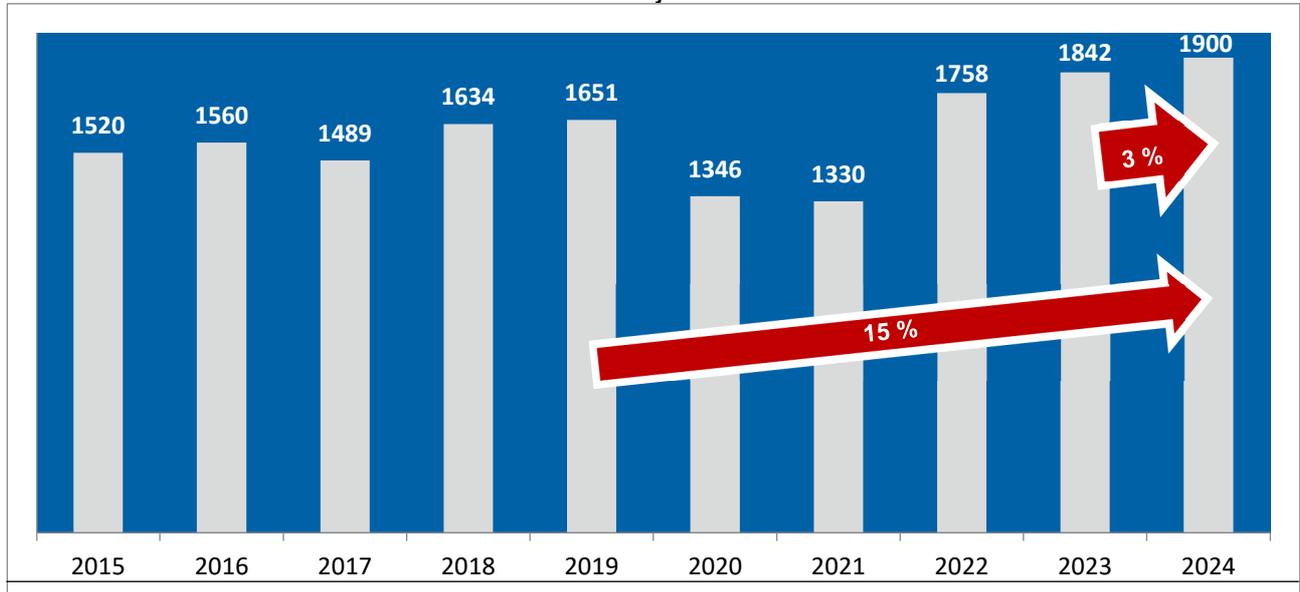


Anzahl der bei Verkehrsunfällen schwer verletzten Personen von 2015 bis 2024

In der Langzeitbetrachtung ist zum Peak 2019 ein positiver Trend von 34 Prozent dokumentiert.

### 3.3 Bei Verkehrsunfällen mit leicht verletzten Personen

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

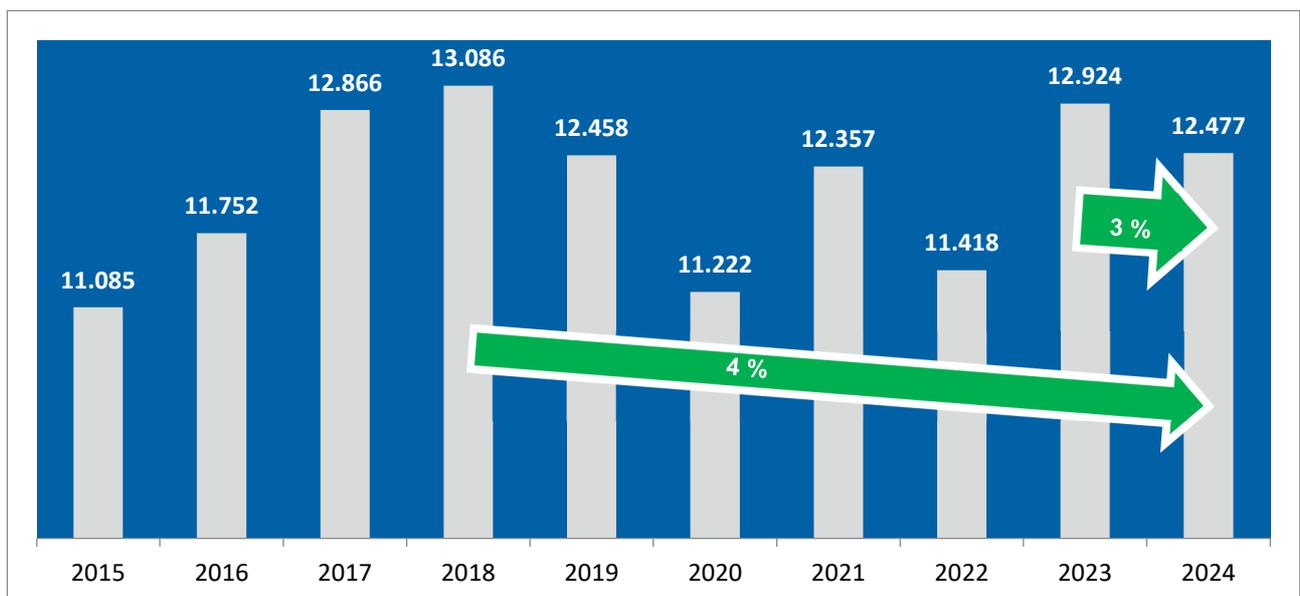


Anzahl der bei Verkehrsunfällen leicht verletzten Personen von 2015 bis 2024

## 4 Verkehrsunfälle nach Kategorien und Ursachen

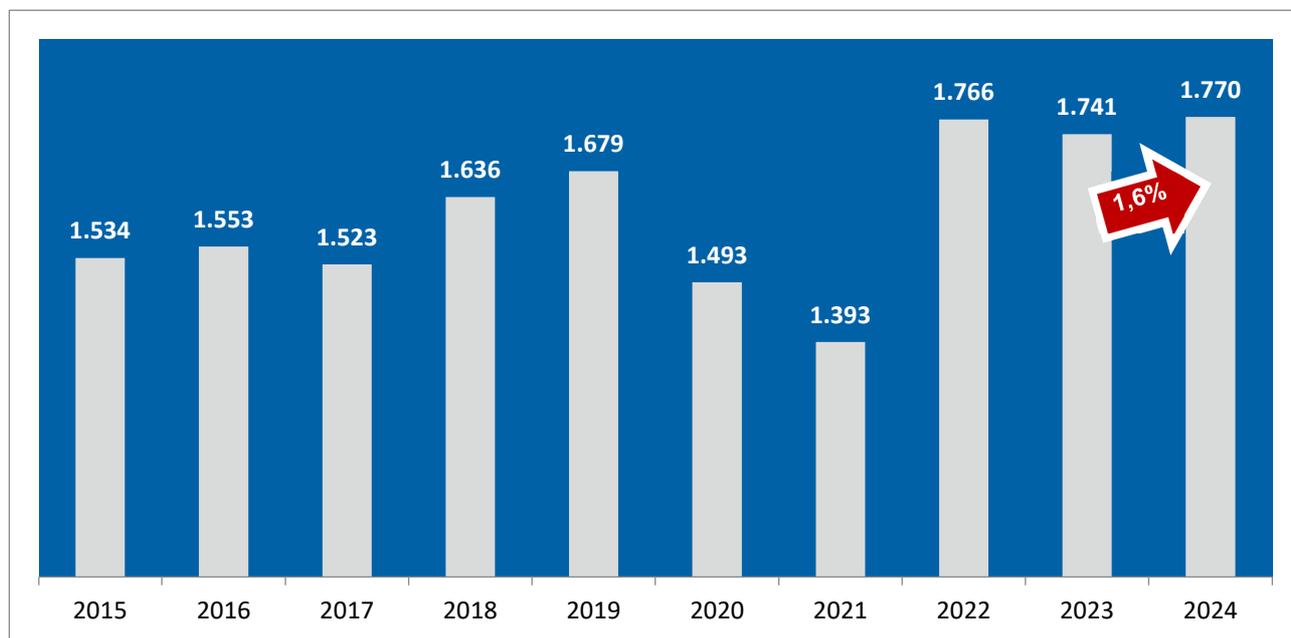
### 4.1 Verkehrsunfälle Gesamt (Kategorie 1- 6)

Die Statistik des Jahres 2024 weist für die Kreispolizeibehörde Steinfurt insgesamt 12.477 polizeilich registrierte Verkehrsunfälle auf. Die vorläufige Gesamtzahl liegt mit drei Prozent leicht unter dem Vorjahr 2023 und vom Peak 2018 um vier Prozent.



Gesamtzahl der Verkehrsunfälle (Kat. 1 bis 6) von 2015 bis 2024

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



Gesamtzahl der Verkehrsunfälle (Kat. 1 bis 3) von 2015 bis 2024

Nachgemeldete Verkehrsunfälle können zu Veränderungen in der Langzeitbetrachtung führen.



<b>Verkehrsunfälle nach Kategorien</b>	2023	2024	Veränderung	
Kat. 1 VU mit getöteten Personen	11	11	0	0,00%
Kat. 2 VU mit schwer verletzten Personen	285	272	-13	-4,56%
Kat. 3 VU mit leicht verletzten Personen	1.445	1.487	42	2,91%
Gesamt	1.741	1.770	29	1,6%

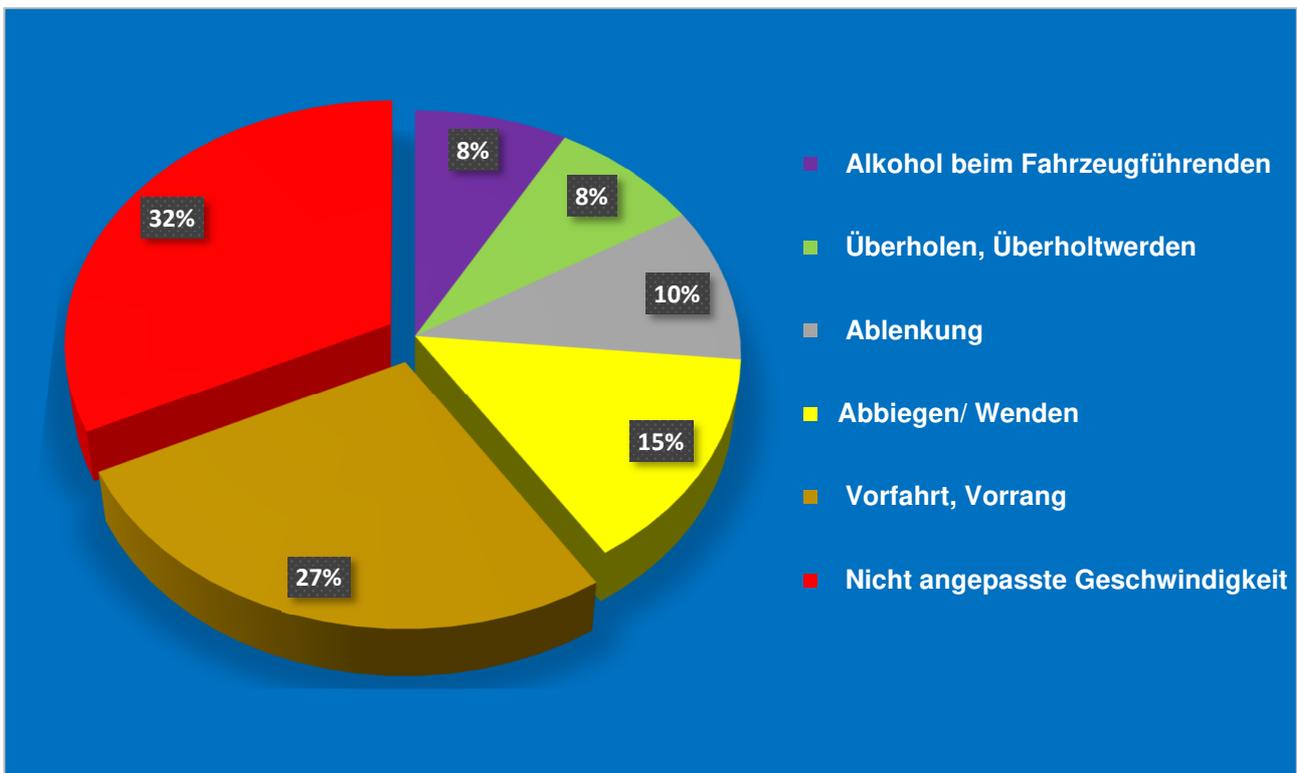
Diese Darstellung berücksichtigt Verkehrsunfälle nach **Kategorien**. Die unter **Ziffer 3** aufgeführten Daten von **Verunglückten** sind entsprechend höher. Insbesondere dann, wenn mehr als zwei Beteiligte verletzt wurden.

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

Verkehrsunfälle ereignen sich nicht zufällig. Verkehrsunfälle werden verursacht.

Die Unfallursachen nicht angepasste Geschwindigkeit, Vorfahrt/Vorrang, Abbiegen/Wenden, Ablenkung, Alkoholeinfluss und Überholen sind in absteigender Reihenfolge die Hauptunfallursachen bei schwersten Verkehrsunfällen (Kategorien 1 und 2).

Etwa 69 Prozent der Verkehrsunfälle mit schwersten Personenschäden waren im Jahr 2024 auf die sechs häufigsten Unfallursachen zurückzuführen.



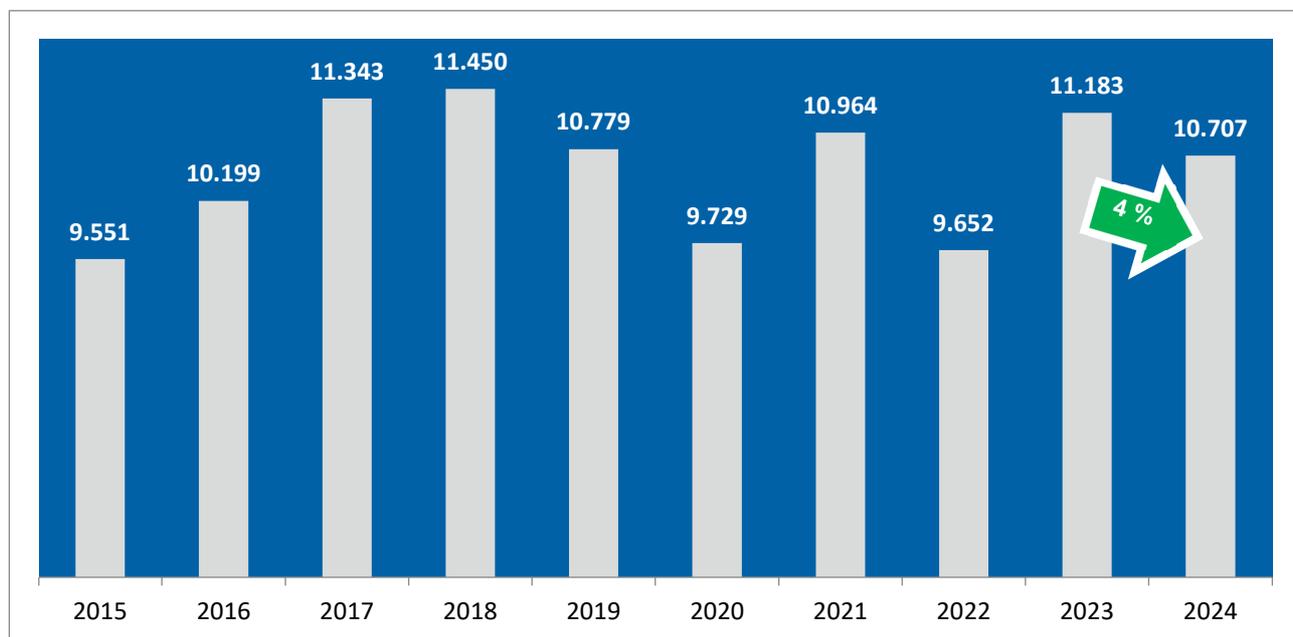
Hauptunfallursachen bei schwersten Verkehrsunfällen im Jahr 2024

Ein Vergleich der Unfallkategorien zeigt, dass die gefahrene Geschwindigkeit einen wesentlichen Einfluss auf die Unfallfolge hat. Der Anteil der Hauptunfallursache der unangepassten Geschwindigkeit ist bei Verkehrsunfällen mit Schwerverletzten deutlich höher als bei Verkehrsunfällen mit Leichtverletzten.

Diese Feststellung spiegelt sich besonders bei den Verkehrsbeteiligungen Krad und Pkw wider: Die Hauptunfallursache der Krad Fahrenden ist die unangepasste Geschwindigkeit. Bei 91 von Pkw Fahrenden verursachten Verkehrsunfällen mit Schwerverletzten sind 27 Prozent (25) durch eine unangepasste Geschwindigkeit unfallursächlich.

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

Die vorläufigen Verkehrsunfallzahlen der Kategorie 4 bis 6 liegen um vier Prozent unter dem Vorjahresniveau.



Verkehrsunfälle (Kat. 4 - 6) von 2015 bis 2024

#### 4.5 Verkehrsunfälle mit Wildbeteiligung



Wildunfälle werden in der Regel als Sachschadenumfälle aufgenommen und erfordern für den Kreis Steinfurt eine besondere Beachtung. Wurden im Jahr 2023 noch 3.193 solcher Verkehrsunfälle aufgenommen, so sind im Jahr 2024 insgesamt **2.821** Wildunfälle polizeilich dokumentiert. Das ist eine deutliche Abnahme von 12 Prozent und liegt auf dem Niveau des Jahres 2022 mit 2.820 Verkehrsunfällen mit Wildbeteiligung sowie im Mittelwert einer Langzeitauswertung ab dem Jahr 2017.

Mit Blick auf die Gesamtzahl der Verkehrsunfälle im Kreis von 12.477 beträgt der Anteil von Verkehrsunfällen mit Wildbeteiligung ca. 23 Prozent. (Siehe auch die Dokumentation nach Städten und Gemeinden unter Ziffer 7.3.1)

Ein alleiniger Vergleich zum Vorjahr 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 aller an der Thematik beteiligten Behörden, Verbände und Gremien wurden in einem „**Arbeitskreis Wildunfallprävention**“ zusammengeführt.

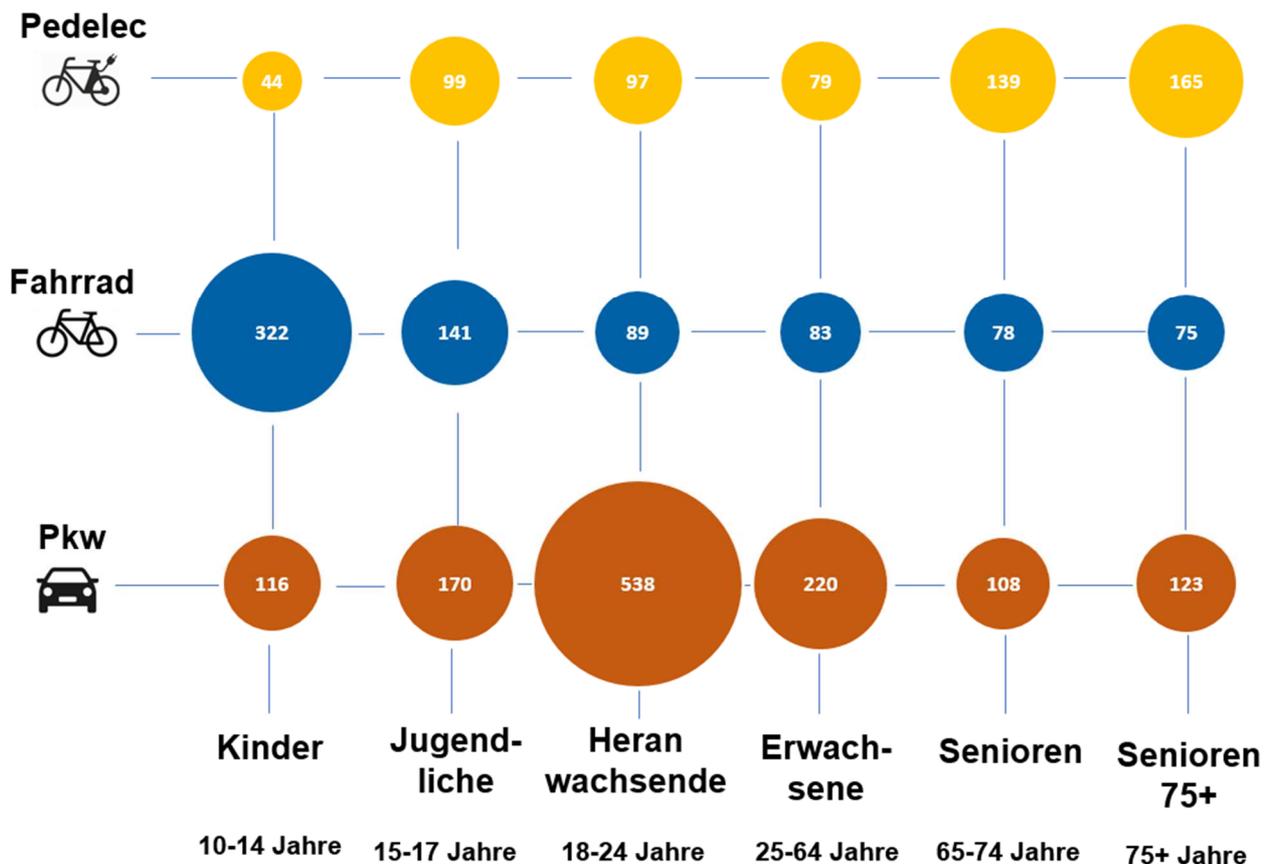
In diesem Arbeitskreis werden Grenzen und Möglichkeiten im Rahmen der Bekämpfung von Wildunfällen thematisiert. So wurde im Jahr 2023 für einen langfristigen Pilotversuch vier besonders von Wildunfällen betroffene Kreis- und Landesstraßen ausgewählt. Auf diesen Strecken werden saisonale Hinweisschilder 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. Die Sensibilisierung auf eine angemessene Geschwindigkeit auf diesen Strecken ist das Ziel. Die Wirkungsanalyse ist auf eine Langzeitbetrachtung angelegt.

**Beteiligte Behörden, Verbände und Gremien:**

Kreis Straßenverkehrsamt, Kreis Straßenbauamt, Untere Jagdbehörde im Kreis Steinfurt, Straßen NRW, Kreis Verkehrswacht, WLV-Landwirtschaftlicher Kreisverband, Landwirtschaftskammer, Kreisjägerschaft, Jagdbeirat, Kreispolizeibehörde Steinfurt, Untere Naturschutzbehörde im Kreis Steinfurt, Regionalforstamt Münsterland.

## 5 Verunglückte nach Art der Beteiligung und Risikogruppen

### 5.1 Verunglückten Häufigkeitszahl (VHZ) nach Verkehrsbeteiligungen



Verunglückten Häufigkeitszahl (Verunglückte pro 100.000 Einwohner) nach ausgewählten aktiven und passiven Verkehrsbeteiligungen und ausgewählten Altersgruppen im Kreis Steinfurt in 2024

Die obenstehende Grafik beschreibt die Verunglückten Häufigkeitszahl (Verunglückte pro 100.000 Einwohner) nach ausgewählten aktiven und passiven Verkehrsbeteiligungen und ausgewählten Altersgruppen im Kreis Steinfurt in 2024.

Die Größe der Kreise zeigt das Unfallrisiko für die entsprechende Altersgruppe mit der ausgewählten Verkehrsbeteiligung. Auf die einzelnen Verkehrsbeteiligungen und Risikogruppen wird im Folgenden eingegangen.

## 5.2 Schulwegunfälle Kinder (bis 14 Jahre)

Auf dem Schulweg wurde wie im Vorjahr kein Kind tödlich verletzt.

In 2024 verunglückten 18 Kinder und damit drei Kinder weniger auf dem Weg zur Schule und zurück als im Vergleichszeitraum zum Vorjahr. Dabei wurden zwei Kinder schwer- und 16 Kinder leicht verletzt.

Die schwerverletzten Kinder im Alter von sieben und 12 Jahren waren als **zu Fuß Gehende** unterwegs. Ein weiterer 11-jähriger Schüler wurde als Fußgänger leicht verletzt.

Es verunglückten 14 Kinder mit dem **Fahrrad**, von denen fünf Kinder im Alter zwischen neun und 14 Jahren ohne die Beteiligung eines weiteren Fahrzeuges (Alleinunfall) verunfallten. Diese verblieben leicht verletzt. Zwei weitere Kinder im Alter von acht und neun Jahren verursachten als Radfahrende einen Verkehrsunfall mit zwei bzw. drei Beteiligten.

Als **Pedelec** Nutzender wurde ein 11-Jähriges Kind nach einer Kollision mit einem Pkw leicht verletzt.

Mit einem **E-Scooter** wurde auf dem Schulweg kein Kind verletzt.

## 5.3 Zu Fuß Gehende

Insgesamt verunglückten 105 Menschen der vulnerablen Gruppe der zu Fuß Gehenden. Das sind 4,7 Prozent der Verunglückten. Im Vorjahreszeitraum waren es 128 Personen mit 5,9 Prozent der Verunglückten.

79 Prozent (83) der verunglückten zu Fuß Gehenden wurden leicht und 19 Prozent (20) schwer verletzt. Die Hälfte der Verunglückten sind Erwachsene.

Im Jahr 2024 wurden zwei zu Fuß Gehende in der Altersgruppe der Senioren über 75 Jahre tödlich verletzt.

Es wurden vier Kinder schwer verletzt. Bei den Leichtverletzten ist ein Anstieg von 17 auf 20 Kinder feststellbar.

## 5.4 Rad Fahrende



Im Jahr 2024 ist wie im Vorjahr kein Radfahrender tödlich verletzt worden. Bei der Zahl der Verunglückten zeigt sich zudem eine positive Abnahme von 467 zu 422 zum Vorjahr von minus 45 (ca. -10 %).

Mit Blick auf die Verunglückten Häufigkeitszahl (VHZ) ist die Altersgruppe der 10 bis 14-Jährigen Kinder am häufigsten verunglückt (322 pro 100.000 Einwohner). Mit steigendem Alter sinkt die VHZ bei den Radfahrenden.

### Alleinunfälle

Die Zahl der Alleinunfälle von Radfahrenden ist auch wie im Vorjahr besonders auffällig. Von den 422 verletzten Radfahrenden stürzten 125 (ca. 30 %) allein.

Bei den Schwerverletzten verunfallten 40 Prozent (22) von 55 Personen ohne weitere Verkehrsbeteiligung. In der Altersgruppe der schwerverletzten Erwachsenen verunglückten im Gegensatz zum Vorjahr, in dem knapp  $\frac{2}{3}$  Personen verunfallten, lediglich ca. 28 %. Zwei der acht Alleinverunfallten standen unter Alkoholeinfluss. Von den leichtverletzten verunfallten Erwachsenen Radfahrenden stand etwa  $\frac{1}{5}$  unter Alkoholeinfluss.

## 5.5 Pedelec Fahrende

Im Jahr 2024 ist wie im Vorjahr kein Pedelec Fahrender tödlich verletzt worden. Bei der Zahl der Verunglückten zeigt sich eine Zunahme von 384 auf 400 zum Vorjahr von plus 16 (ca. 4 %).

Mit Blick auf die Verunglückten Häufigkeitszahl (VHZ) ist das Risiko für die Altersgruppe über 75-Jährigen Personen weiterhin am größten (165 Verunglückte pro 100.000 Einwohner). In 2023 waren die 15 bis 17-jährigen Jugendlichen mit einer Verunglückten Häufigkeit von 150 pro 100.000 Einwohner stark betroffen, was sich in 2024 mit einer Verunglückten Häufigkeit auf 99 pro 100.000 Einwohner reduziert hat.

Die 64 bis 74-jährigen Personen waren mit einer Häufigkeit von 139 am zweit häufigsten als verunglückte Pedelec-Nutzende betroffen.

### Alleinunfälle

Die Alleinunfälle bei Pedelec Fahrenden sind etwa analog zu den Radfahrenden zu betrachten. Von 400 verunglückten Pedelec Fahrenden verunfallten 125 (ca. 31%) allein.

Etwa 40 Prozent der schwerverletzten Erwachsenen verunglückten allein (15 von 37). Von den schwer verletzten Alleinverunfallten war  $\frac{1}{3}$  alkoholisiert. Bei den leichtverletzten Erwachsenen standen fünf Verunglückte (ca. 11 %) unter Alkoholeinfluss.

## 5.6 E-Scooter Fahrende

Wie im Vorjahr 2023 ist kein E-Scooter Fahrer tödlich verletzt worden.

Die Zahl der verunglückten E-Scooter Fahrer ist von 22 auf 51 angestiegen. Unter den verunglückten E-Scooter Fahrern waren zwei 14-jährige Kinder und eine 24-jährige Person schwer verletzt. Die weiteren 48 Verunglückten waren leicht verletzt.



Im Vorjahresvergleich hat sich die Anzahl der Verunglückten in jeder Altersgruppe mindestens verdoppelt. Der höchste Anstieg ist bei den 15 bis 17-jährigen Jugendlichen von fünf im Vorjahr auf 13 Verunglückte dokumentiert.

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

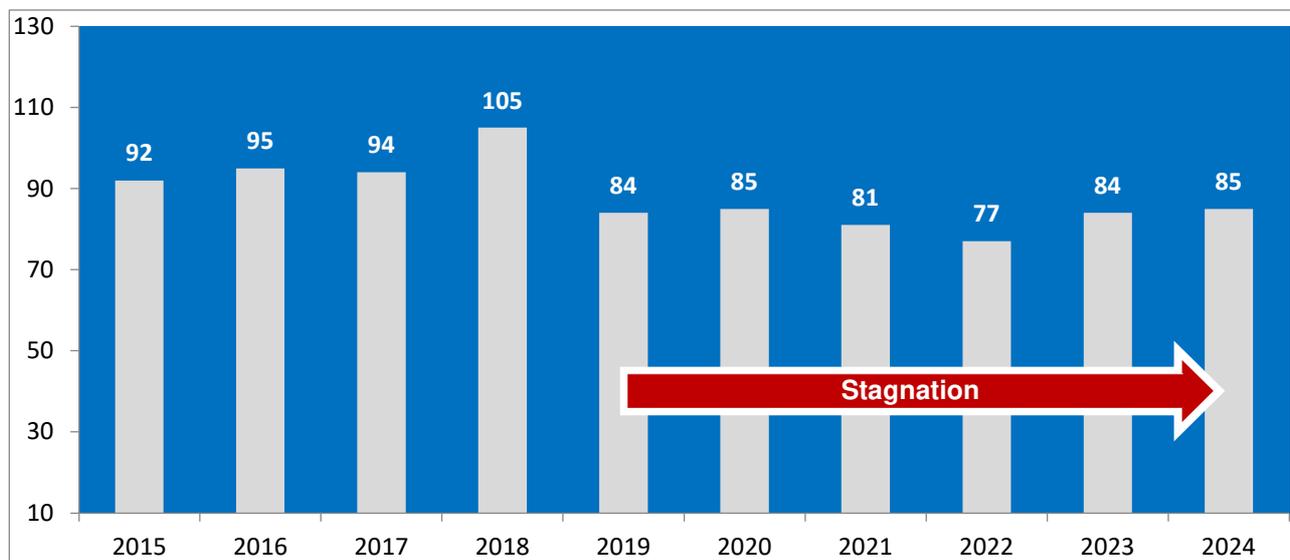
### Alleinunfälle

Der Anteil der Alleinunfälle liegt bei  $\frac{1}{3}$  (17 von 51 Verunglückte).

## 5.7 Krad Fahrende (über 125 ccm oder mit einer Nennleistung von mehr als 11 Kw.)

Der ländlich geprägte und landschaftlich attraktive Kreis Steinfurt mit seinem gut ausgebauten Straßen- und Wegenetz bietet für Krad Fahrende aus dem In- und Ausland, insbesondere auch aus den Niederlanden, attraktive Fahrtstrecken.

Auf einem Krad verunglückten in 2024 insgesamt 85 Menschen. Mit Blick auf die Langzeitauswertung ist eine deutliche Abnahme zum Höchststand 2018 ersichtlich. Diese zeigt sich dennoch im Mittel stagnierend.



Eine Abnahme um die Hälfte ist bei den tödlich verletzten Krad Fahrenden über 125 ccm dokumentiert. **Zwei** Krad Fahrende wurden in der Altersgruppe der Erwachsenen tödlich verletzt. In 2023 verstarben **vier** Krad Fahrende. Im Vergleichszeitraum zum Vorjahr wurden zwei Erwachsene sowie zwei Senioren über 75 Jahre tödlich verletzt.

Die Anzahl der Schwerverletzten erhöhte sich im Vorjahresvergleich hingegen auf plus 35 Prozent nämlich von 20 auf 27 Krad Fahrende.

Die Aufteilung der Verunglückten in den Altersgruppen entspricht in Bezug zu der Gesamtzahl den der Vorjahreswerten. Bei den 18 bis 24-jährigen Erwachsenen ist bei den Schwerverletzten ein Anstieg von 55 Prozent, hier von sechs auf 11 Verunglückte festzustellen.

### Alleinunfälle

Der Anteil der Alleinunfälle an den insgesamt 89 Verkehrsunfällen lag bei 52 (ca. 58 %). Unter den 52 Alleinunfällen wurden **75 Prozent** (39 Verkehrsunfälle) aufgrund **nicht angepasster Geschwindigkeit** verursacht. Mit der Steigerung der gefahrenen Geschwindigkeit erhöht sich das Verletzungsrisiko enorm. Die Hauptunfallursache der Krad Fahrenden ist die unangepasste Geschwindigkeit.



Zur Bekämpfung von Verkehrsunfällen werden im Kreisgebiet zusätzlich behördenübergreifende repressive und präventive Maßnahmen der Polizei und der Verkehrswacht durchgeführt, insbesondere um einen größtmöglichen Erfolg bei der Verhinderung von schwerwiegenden und tödlichen Unfällen mit Krad Fahrenden zu erzielen. Zum anderen wird der Ansatz eines erhöhten Entdeckungs- und damit einhergehendes Sanktionsrisikos durch verstärkte und gezielte Kontrollen verfolgt.

Die Polizei im Kreis Steinfurt wird auch weiterhin auf beliebten Motorradstrecken präsent sein. Daher ein Appell an alle Motorradfahrenden: „**Fahren Sie immer nur mit einem technisch einwandfreien und verkehrssicheren Motorrad und halten Sie sich an Tempolimits - zu Ihrer eigenen und der Sicherheit aller anderen Verkehrsteilnehmenden!**“

## 5.8 Pkw-Fahrende

Im Jahr 2024 nahm die Zahl der in Pkw tödlich verletzten Verkehrsteilnehmenden um vier Personen zu. Zehn Menschen verstarben bei der Nutzung von Pkw im öffentlichen Verkehrsraum. In diesem Zusammenhang ist ein extrem folgenschwerer Verkehrsunfall vom 17. November 2024 in Ochtrup zu erwähnen, bei dem sechs Menschen ihr Leben verloren.

Die Zahl der Verunglückten stieg von 885 auf 936 Pkw Nutzender an. Das ist eine Zunahme von plus 6 Prozent. Bei den Schwerverletzten ist im Vergleichszeitraum zum Vorjahr eine Abnahme von 20 Prozent (122 in 2023 zu 97 Nutzenden in 2024) dokumentiert.

Die Pkw-Nutzenden stellen unumstritten die größte Gruppe Verkehrsteilnehmender dar. Ein Blick auf die Verunglückten Häufigkeitszahl weist im Jahr 2023 für die 18 bis 24-jährigen Erwachsenen das mit Abstand größte Unfallrisiko (538 pro 100.000 Einwohner) aus, gefolgt von den Erwachsenen zwischen 25 und 64 Jahren (220 pro 100.000 Einwohner).

## 5.9 Verkehrsunfälle nach verbotenen Kfz – Rennen

Verbotene Kraftfahrzeug Rennen und die damit einhergehenden Gefahren für die öffentliche Sicherheit und Ordnung stehen im Fokus der öffentlichen Wahrnehmung. Die Geschwindigkeiten werden in diesen Fällen nicht nur überschritten, diese werden in der Regel auch den örtlichen Straßenverkehrsverhältnissen nicht angepasst.

Kreisweit wurden 36 Sachverhalte nach 315 d StGB – „Verbotene Kraftfahrzeugrennen“ festgestellt. Dieses der Straßenverkehrsordnung widerrechtliche Verhalten war ursächlich für acht Verkehrsunfälle mit Sachschaden sowie sechs Verkehrsunfälle mit Leichtverletzten.

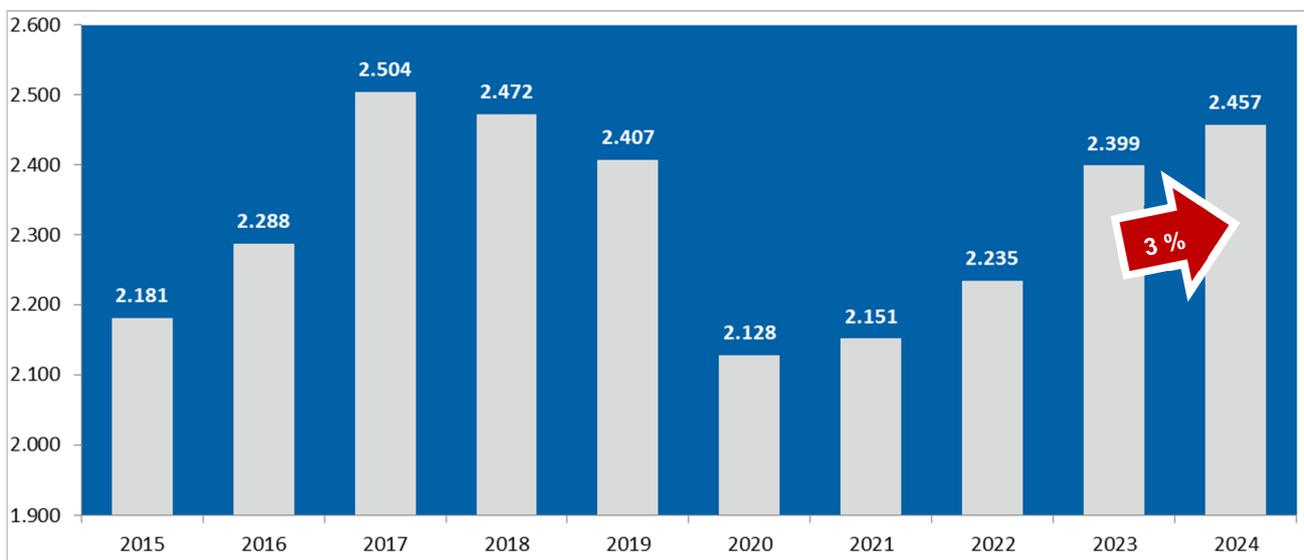
Der „Handlungsrahmen der Kreispolizeibehörde Steinfurt zur Bekämpfung von verbotenen Kraftfahrzeugrennen ist an den Maßgaben einer „Null-Toleranz-Strategie“ ausgerichtet.

Erkannte Verstöße werden konsequent und niederschwellig unter Ausschöpfung der rechtlichen Möglichkeiten verfolgt. Zur Erhöhung des Kontrolldrucks und der Entdeckungswahrscheinlichkeit werden regelmäßige Aufklärungseinsätze und Schwerpunktkontrollen mit direktionsübergreifendem Kräfteansatz durchgeführt.

## 6 Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort

### 6.1 Verkehrsunfallflucht - Gesamt

94 Prozent der 2.457 Verkehrsunfälle mit Flucht sind reine Sachschadensunfälle. Im Zehnjahresvergleich über alle Kategorien war nach dem Höchststand im Jahr 2017 eine leichte Abnahme von zwei Prozent zu verzeichnen. Zum Vorjahreszeitraum ist eine Zunahme von drei Prozent dokumentiert.

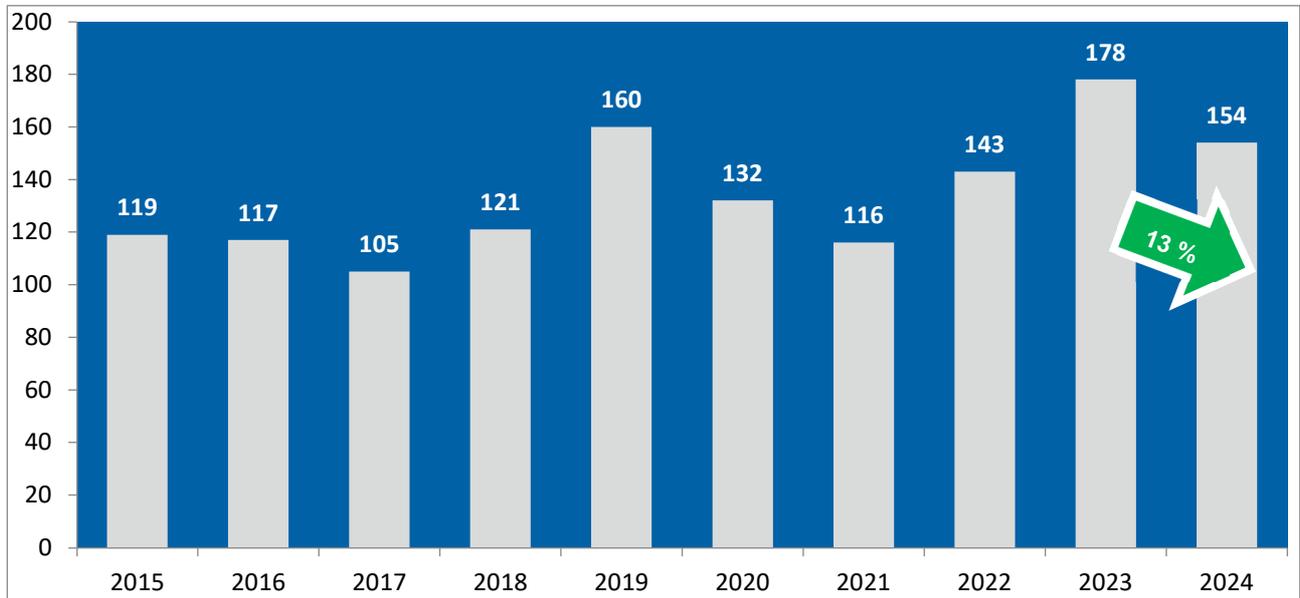


Verkehrsunfallfluchten gesamt von 2015 bis 2024

Eine Aufklärungsquote von **100 Prozent** ist bei 45 Sachschadensverkehrsunfällen unter dem Einfluss von Alkohol oder anderen berauschenden Mitteln dokumentiert.

## 6.2 Verkehrsunfallflucht mit Personenschaden

Im Zehnjahresvergleich über die Kategorien 1 bis 3 ist nach dem Höchststand im Jahr 2023 eine Abnahme von minus 13 Prozent dokumentiert.



Verkehrsunfallfluchten (Kat 1-3) von 2015 bis 2024

Nach 154 Verkehrsunfällen mit Personenschaden wurden Ermittlungen nach Verkehrsunfallflucht aufgenommen, davon bei Verkehrsunfällen mit 11 schwer- und 143 leichtverletzten Personen. 64 Prozent der Verkehrsunfallfluchten mit schweren Personenschäden konnten aufgeklärt werden.



## 7 Örtliche Unfallentwicklung

Stadt/Gemeinde	VU mit Sachschaden Kat. 5	Verkehrsunfälle der Kat. 1,2,3,4,6			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	283	58	15	43	47	12	35	61	6	2	0
Emsdetten	784	192	162	30	163	139	24	199	15	0	0
Greven	1.049	192	115	77	159	100	59	196	20	0	0
Hopsten	191	27	14	13	21	11	10	27	2	0	0
Hörstel	399	74	40	34	54	30	24	66	6	0	0
Horstmar	127	33	11	22	28	10	18	35	1	0	0
Ibbenbüren	1.046	262	180	82	211	142	69	248	20	0	0
Ladbergen	200	25	7	18	20	6	14	26	1	0	0
Laer	122	19	10	9	15	7	8	16	0	0	0
Lengerich	628	132	87	45	105	67	38	133	12	1	0
Lienen	216	49	12	37	38	6	32	51	2	0	0
Lotte	204	59	35	24	44	28	16	54	5	1	0
Metelen	119	20	11	9	16	8	8	23	1	0	0
Mettingen	204	51	27	24	41	23	18	48	8	0	0
Neuenkirchen	228	46	29	17	38	25	13	50	3	0	0
Nordwalde	184	35	24	11	30	21	9	36	5	0	0
Ochtrup	525	91	58	33	70	44	26	81	7	7	0
Recke	190	41	20	21	37	19	18	48	5	0	0
Rheine	1.895	427	344	83	363	294	69	444	52	2	0
Saerbeck	179	27	13	14	21	10	11	25	1	2	0
Steinfurt	902	169	121	48	148	107	41	180	20	1	0
Tecklenburg	206	47	17	30	38	14	24	53	4	0	0
Westerkappeln	278	57	10	47	43	9	34	62	7	0	0
Wettringen	163	22	9	13	19	7	12	35	7	0	0
Kreisgebiet	10.322	2.155	1.371	784	1.770	1.140	630	2.197	210	16	0

Verkehrsunfallgeschehen in Städten und Gemeinden in 2024

## 7.1 Verunglückten Häufigkeitszahl (VHZ) nach Städten und Gemeinden im Kreis

Wie 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 betrachtet ist die VHZ um ein Prozent gestiegen (476 zu 482).

Stadt / Gemeinde	Verunglückten Zahl	unter 15 Jahre		18-24 Jahre		65 Jahre und älter	
	(VHZ) gesamt	Verunglückte	VHZ	Verunglückte	VHZ	Verunglückte	VHZ
Altenberge	604	6	358	12	1655	10	475
Emsdetten	544	15	294	30	1076	41	536
Greven	511	20	323	25	964	40	490
Hopsten	344	2	169	2	307	3	214
Hörstel	314	6	178	10	624	14	353
Horstmar	460	1	102	8	1093	12	832
Ibbenbüren	471	20	254	39	968	42	381
Ladbergen	370	1	99	2	427	7	441
Laer	231	0	0	5	936	5	364
Lengerich	581	12	373	15	829	21	404
Lienen	578	2	151	11	1871	8	407
Lotte	380	5	239	7	674	12	394
Metelen	350	1	98	4	832	5	367
Mettingen	399	8	443	8	773	6	226
Neuenkirchen	355	3	139	9	851	12	416
Nordwalde	365	5	323	2	277	8	370
Ochtrup	432	7	214	19	1162	12	306
Recke	421	5	288	8	933	12	532
Rheine	570	52	442	57	995	66	398
Saerbeck	380	1	98	5	858	5	345
Steinfurt	510	20	370	22	736	26	348
Tecklenburg	564	4	292	11	1836	6	272
Westerkappeln	541	7	410	17	2141	6	234
Wettringen	419	7	512	4	576	4	255
Kreisgebiet	482	210	303	332	956	383	399
Vorjahr 2023	476	200	290	325	929	369	391

Verunglückten Häufigkeitszahlen 2024

Für die Altersgruppe der **über 75-Jährigen Menschen** liegt die VHZ mit 196 Verunglückten kreisweit bei 433 Verunglückten pro 100.000 Einwohnern. Im Jahr 2023 (bereinigt) lag die VHZ mit 175 Verunglückten bei 387 (Zunahme von ca. 12 %).

## 7.3 Verkehrsunfallgeschehen aufgeschlüsselt nach zuständigen Polizeiwachen

### 7.3.1 Verkehrsunfälle mit Wildbeteiligung

Wurden im Jahr 2023 noch kreisweit 3.193 Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Wild aufgenommen, so sind im Jahr 2024 insgesamt **2.821** Wildunfälle polizeilich dokumentiert. Das ist eine Abnahme von minus 12 Prozent. Anbei folgt eine Dokumentation nach Wachstandorten, Städten und Gemeinden im Vergleich zum Vorjahreszeitraum.

#### Polizeiwache Steinfurt / Ochtrup

	2024	Prozent	2023
Steinfurt	149	-11%	168
Ochtrup	150	-12%	170
Metelen	55	-29%	77
Wettringen	75	-20%	94
Horstmar	63	-24%	83
Laer	59	9%	54
<b>Gesamt</b>	<b>551</b>	<b>-15%</b>	<b>646</b>

#### Polizeiwache Ibbenbüren

	2024	Prozent	2023
Ibbenbüren	200	-25%	268
Hopsten	120	-1%	121
Recke	95	-14%	110
Mettingen	77	-17%	93
Westerkappeln	135	-6%	144
Lotte	66	-36%	103
<b>Gesamt</b>	<b>693</b>	<b>-17%</b>	<b>839</b>

#### Polizeiwache Emsdetten / Greven

	2024	Prozent	2023
Greven	219	4%	211
Emsdetten	91	-32%	134
Saerbeck	78	1%	77
Altenberge	101	-9%	111
Nordwalde	63	-26%	85
<b>Gesamt</b>	<b>552</b>	<b>-11%</b>	<b>618</b>

#### Polizeiwache Lengerich / FMO

	2024	Prozent	2023
Lengerich	242	-14%	283
Ladbergen	133	-8%	145
Tecklenburg	77	-32%	114
Lienen	114	-13%	131
<b>Gesamt</b>	<b>566</b>	<b>-16%</b>	<b>673</b>

#### Polizeiwache Rheine

	2024	Prozent	2024
Neuenkirchen	73	-8%	79
Hörstel	147	-9%	162
Rheine	239	36%	176
<b>Gesamt</b>	<b>459</b>	<b>10%</b>	<b>417</b>



**Jeder Verkehrsteilnehmer der einen Unfall mit Schalenwild (z.B. Reh, Hirsch, Wildschwein) erleidet, ist im Sinne des Tierwohls gemäß § 28 a Landesjagdgesetz NRW verpflichtet dies unverzüglich einer Polizeidienststelle anzuzeigen. Die Nichtbeachtung dieser Vorschrift stellt eine Ordnungswidrigkeit dar.**

Die Bußgeldhöhe der Ordnungswidrigkeit, die von der Unteren Jagdbehörde geahndet wird, beginnt bei 500 Euro. Im Jahr 2024 wurden kreisweit **19 Ordnungswidrigkeiten – Anzeigen** von der Polizei gefertigt. Der Verdacht einer Ordnungswidrigkeit gemäß § 28a II LJG NRW ergibt sich grundsätzlich bei der Anzeige des Wildunfalls des Betroffenen auf einer Polizeiwache. Insbesondere wenn eine Bescheinigung im Nachgang für die Versicherung verlangt wird. Zwischenzeitlich ist das Rehwild sehr wahrscheinlich mit erheblichem Zeitverzug und Qual verendet.

## 7.3.2 Verkehrsunfälle mit Flucht

Verkehrsunfälle bei denen die Fahrzeugführenden ihren Feststellungen nicht genügt haben sind zu 94 Prozent Verkehrsunfälle mit reinem Sachschaden. Zum Vorjahreszeitraum ist eine Zunahme von **vier** Prozent auf 2.303 VU-Sachschaden mit Flucht dokumentiert.

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

#### PW Steinfurt / Ochtrup

	2024	Prozent	2023
Steinfurt	235	0%	235
Ochtrup	124	6%	117
Metelen	22	100%	11
Wettringen	15	-35%	23
Horstmar	19	-30%	27
Laer	16	-24%	21
<b>Gesamt</b>	<b>431</b>	<b>-1%</b>	<b>434</b>

#### PW Ibbenbüren

	2024	Prozent	2023
Ibbenbüren	291	-17%	352
Hopsten	14	-33%	21
Recke	28	17%	24
Mettingen	38	3%	37
Westerkappeln	48	-13%	55
Lotte	56	10%	51
<b>Gesamt</b>	<b>475</b>	<b>-12%</b>	<b>540</b>

#### PW Emsdetten / Greven

	2024	Prozent	2023
Greven	233	19%	196
Emsdetten	223	17%	191
Saerbeck	20	-33%	30
Altenberge	29	-34%	44
Nordwalde	38	36%	28
<b>Gesamt</b>	<b>543</b>	<b>11%</b>	<b>489</b>

#### PW Lengerich / FMO

	2024	Prozent	2023
Lengerich	114	-3%	118
Ladbergen	18	13%	16
Tecklenburg	41	14%	36
Lienen	33	10%	30
<b>Gesamt</b>	<b>206</b>	<b>3%</b>	<b>200</b>

#### PW Rheine

	2024	Prozent	2023
Neuenkirchen	51	21%	42
Hörstel	94	49%	63
Rheine	503	12%	450
<b>Gesamt</b>	<b>648</b>	<b>17%</b>	<b>555</b>

### 7.3.2.2 Verkehrsunfälle mit Flucht und Personenschaden Kategorie 2 – 3

Bei einer Betrachtung über alle Wachstandorte hinweg waren keine Ermittlungen mit tödlich verletzten Verkehrsteilnehmenden nach einer Verkehrsunfallflucht erforderlich. Kreisweit ist eine Abnahme von 13 Prozent von Verkehrsunfallfluchten mit verletzten Personen dokumentiert.

#### PW Steinfurt / Ochtrup

	2024	Prozent	2023
Steinfurt	15	-29%	21
Ochtrup	8	-43%	14
Metelen	4	300%	1
Wettringen	0	-100%	1
Horstmar	1	0%	1
Laer	1	0%	1
<b>Gesamt</b>	<b>29</b>	<b>-26%</b>	<b>39</b>

#### PW Ibbenbüren

	2024	Prozent	2023
Ibbenbüren	23	28%	18
Hopsten	1	-50%	2
Recke	2	0%	2
Mettingen	5	25%	4
Westerkappeln	2	0%	2
Lotte	2	-71%	7
<b>Gesamt</b>	<b>35</b>	<b>0%</b>	<b>35</b>

#### PW Emsdetten / Greven

	2024	Prozent	2023
Greven	11	-35%	17
Emsdetten	11	-50%	22
Saerbeck	3	200%	1
Altenberge	2	0%	2
Nordwalde	2	-33%	3
<b>Gesamt</b>	<b>29</b>	<b>-36%</b>	<b>45</b>

#### PW Lengerich / FMO

	2024	Prozent	2023
Lengerich	7	0%	7
Ladbergen	2	-33%	3
Tecklenburg	1	0%	1
Lienen	2	-50%	4
<b>Gesamt</b>	<b>12</b>	<b>-20%</b>	<b>15</b>

#### PW Rheine

	2024	Prozent	2023
Neuenkirchen	3	-40%	5
Hörstel	2	0%	2
Rheine	44	19%	37
<b>Gesamt</b>	<b>49</b>	<b>11%</b>	<b>44</b>



### Ihre Kreispolizeibehörde Steinfurt bittet Sie in diesem Zusammenhang um Mithilfe!

Jeder Hinweis kann für die Ermittler sehr wichtig sein. Teilen Sie ihre Beobachtung umgehend mit uns über den Notruf 110 mit. Hinweise auf den Fahrzeugtyp, die Marke, das Modell, die Farbe, das Kennzeichen bzw. auf Kennzeichenfragmente oder auch die Beschreibung eines flüchtigen Fahrzeugführenden sind dabei wichtige Ermittlungsansätze. Hinweise können Zeugen im Nachgang auch [Online](#) erteilen. Der beste Weg nach einer beobachteten Unfallflucht bleibt aber der telefonische Hinweis über den Polizeinotruf. Wir wollen an dieser Stelle das Unrechtsbewusstsein der Verkehrsteilnehmenden schärfen und für das Thema sensibilisieren.

## 8 Polizeiliche Maßnahmen zur Reduzierung von Verkehrsunfällen

### 8.1 Verkehrsunfallprävention und Opferschutz / Verkehr

#### Die Verkehrssicherheitsarbeit hat ein Ziel: Vision Zero!

Dieses ambitionierte Ziel ist gesetzt, denn wir alle wollen sicher ankommen und **#LEBEN**. Im Rahmen einer kontinuierlichen Verkehrssicherheitsarbeit, die Verkehrssicherheit für alle Altersgruppen zu fördern, führt die Kreispolizeibehörde Steinfurt zahlreiche präventive Maßnahmen durch.

Der Fokus lag im Jahr 2024 auf der Schulung von **Kindergartenkindern** mit Puppenbühne und dem Spiel für den Elementarbereich. Darüber hinaus werden **Grundschulen** aufgesucht und das richtige Verhalten auf dem Schulweg und darauf aufbauend das Radfahrtraining intensiviert.

**Junge Erwachsene** standen im Rahmen von Verkehrssicherheitstagen/ -wochen oder dem Crash Kurs ebenso im Fokus wie **Seniorinnen und Senioren**, die im Rahmen von Radtouren oder Pedelec Trainings hinsichtlich vieler Verkehrssicherheitsaspekten sensibilisiert wurden. Durch gezielte Programme und Informationskampagnen konnte eine breite Öffentlichkeit erreicht und damit einen positiven Beitrag zur Verringerung von Unfalltoten und Verletzten geleistet werden.

#### Kindergartenkinder - Frühe Sensibilisierung für Verkehrssicherheit

Im Bereich der Verkehrserziehung für Kindergartenkinder wird auch weiterhin mit der Polzeipuppenbühne besonderes Augenmerk auf die frühzeitige Sensibilisierung für die Gefahren im Straßenverkehr gelegt. Die Verkehrspuppenbühne der KPB Steinfurt hat in 2024 in mehr als 100 Kindergärten nahezu **5.300 Kindern** auf spielerische Art und Weise aufgezeigt, wie sie sicher die Straße überqueren können.



Der wichtigste Faktor ist hierbei die Beachtung des sog. „Stoppsteins“ (Bordstein). Auch wird gezeigt, „lieber einige Meter weiterzugehen und die Straße dort zu überqueren, wo es sicherer ist“.

Eltern dieser Zielgruppe wurden bei **31 Infoveranstaltungen** wichtige Fakten im Hinblick auf das komplexe Thema der Verkehrssicherheit vermittelt. Es ging insbesondere um die Themen Sichtbarkeit, Elterntaxi, Kindersitze und kindliche Entwicklung in Bezug auf die Teilnahme am Straßenverkehr. Im Rahmen eines praktischen Gehwegtrainings wurden sehr vielen angehenden Schulkindern in den Kitas nochmals durch die Verkehrssicherheitsberaterinnen und -berater in der Verkehrsrealität sensibilisiert und geschult.

### Grundschul Kinder - Vertiefung der Verkehrserziehung

Der neue Schulweg kann sowohl für Kinder als auch für Eltern eine Herausforderung darstellen. Aus diesem Grund informieren die Verkehrssicherheitsberatenden die Eltern schon vor der Einschulung der Kinder auf den Infoabenden der jeweiligen Grundschulen zum Thema „Sicherer Schulweg“. Gerade das Thema Elterntaxi stand stark im Fokus. Mit **5.500 Erstklässlern** wurde mit Unterstützung der Schulen ein Gehwegtraining im Nahbereich der Grundschulen durchgeführt.

Das sichere Überqueren der Fahrbahn auch an Ampeln (Lichtzeichenanlagen), Querungshilfen und Fußgängerüberwegen wurde praxisnah geübt. Auch hier gilt der Grundsatz:

### Sicherheit durch Sichtbarkeit, auch am Tage!

Schülerinnen und Schüler der 3. Klasse wurden zu dem Thema „Toter Winkel“ geschult und haben auch kreisweit an der Aktion „Steinfurt sieht gelb“ teilgenommen. Präventive Geschwindigkeitskontrollen im Nahbereich der Grundschulen, sollen Autofahrernde für eine angepasste bzw. angemessene Geschwindigkeit sensibilisieren.

Für die Lernenden der vierten Klassen ist die Radfahrausbildung und die Jugendverkehrsschule ein besonderer Höhepunkt.

An den Grundschulen im Kreis Steinfurt absolvierten nach vorausgegangen Trainingsstunden insgesamt über **5.200** Schülerinnen und Schüler erfolgreich die Radfahrprüfung in der Verkehrsrealität. Besonderes Augenmerk wurde hier u.a. auf das verkehrssichere Fahrrad, den zu tragenden Fahrradhelm und die Sichtbarkeit gelegt.



Im Rahmen der täglichen Schulwegsicherung sensibilisieren die Verkehrssicherheitsberaterinnen und Verkehrssicherheitsberater der Kreispolizeibehörde Steinfurt zu den relevanten Zeiten an den verschiedenen Einrichtungen vor Ort. In diesem Zusammenhang wurden von **85** Ehrenamtliche als **Verkehrshelfende** für die Verkehrssicherheit fortgebildet.

Bei geplanten präventiven Beleuchtungskontrollen an den Schulen aber auch auf dem Schulweg, wurden über **1.600 Radfahrende** kontrolliert und auf die Gefährlichkeit des Radfahrens ohne lichttechnische Einrichtungen hingewiesen. In einigen Fällen wurden Elternbriefe verschickt.

Das Format „**Crash Kurs**“ als präventive Veranstaltung für die Schülerinnen und Schüler der **10. Klasse** wurde im Jahr 2024 insgesamt **17-mal** durchgeführt. Damit wurden insgesamt ca. **3.750** Lernende erreicht.

### Junge Erwachsene in weiterführenden Schulen - Verantwortungsbewusstsein

Die Verkehrsunfallprävention für junge Fahrende an weiterführenden bzw. berufsbildenden Schulen war ein weiterer Schwerpunkt. Hier lag der Fokus auf den Hauptunfallursachen wie u.a. unangepasste **Geschwindigkeit**, Alkohol und Drogen am Steuer, Ablenkung z.B. durch Smartphones und verbotene **Kraftfahrzeug-Rennen**.



Das Ziel ist, durch Aufklärung das Unfallrisiko in der Altersgruppe der 17 bis 24-jährigen jungen Menschen zu reduzieren, diese aber auch zu sensibilisieren um somit langfristig ein sicheres und verkehrskonformes Verhalten im Straßenverkehr zu fördern.

Die Verkehrssicherheitsberatenden erreichten im Kreisgebiet über **3.300 Lernende** an den jeweiligen Einrichtungen.

### Seniorinnen und Senioren - Sicher unterwegs im Alter

Ein weiterer wesentlicher Bestandteil war die Verkehrsunfallprävention für Seniorinnen und Senioren. In zahlreichen, auch öffentlichen Veranstaltungen und Informationsnachmittagen, wurde über die besonderen Herausforderungen im Straßenverkehr, die mit dem „Älterwerden“ einhergehen können, aufgeklärt und sensibilisiert.

Schwerpunkte waren die sichere Nutzung von verschiedenen Verkehrsmitteln sowie die Anpassung an die eigenen körperlichen Veränderungen im Alter. Es wurden Rollator Trainings, Pedelec Trainings an Simulatoren, im Schonraum aber auch in der Verkehrsrealität durchgeführt.



Von Seniorenvereinen veranstaltete Radtouren wurden durch die Polizei begleitet und dabei Themen der Verkehrssicherheit besprochen, aufgezeigt und teils auch konstruktiv diskutiert, um auch weiterhin für entsprechende Gefahren im Straßenverkehr zu sensibilisieren.

Ein besonders wichtiges Thema in dem Zusammenhang ist die **Nutzung eines Fahrradhelms!**

Ziel war es, die Gruppe der Seniorinnen und Senioren dahingehend zu unterstützen, dass ihre Mobilität möglichst lange erhalten bleibt und gleichzeitig ihre Sicherheit bei der Teilnahme am Straßenverkehr zu gewährleisten. Insgesamt wurden bei den öffentlichen oder vereinsinternen Veranstaltungen **2.000** Seniorinnen und Senioren erreicht und beschult.

In Zusammenarbeit u. a. mit öffentlichen Trägern der sozialen Arbeit wurden etwa **150 Menschen mit körperlicher Beeinträchtigung** im Rahmen der Verkehrsunfallprävention geschult und sensibilisiert.

Kreisweit wurden **über 300 zugewanderte Menschen** auf die Grundregeln und möglichen Gefahren an und auf unseren Straßen durch die Verkehrssicherheitsberaterinnen und Berater vorbereitet.

## 8.2 Polizeilicher Opferschutz

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

Die Unterstützung verläuft in der Regel so, dass der Opferschutzbeauftragte / Verkehr den individuellen Bedarf der Unterstützung im in einem persönlichen Gespräch erfragt. Ein solches Gespräch findet in der Regel beim Betroffenen zu Hause statt. Dies richtet sich nach den Bedürfnissen des Hilfesuchenden und kann auch außerhalb der üblichen Bürozeiten erfolgen.

Ein Ergebnis einer solchen Unterstützung 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. Nicht selten wird auch eine Unfallstelle gemeinsam aufgesucht.

Im vergangenen Jahr wurden **750** Sachverhalte mit Opferschutzaktivitäten / Verkehr verzeichnet, bei denen annähernd **900 Personen** durch den Opferschutzbeauftragten / Verkehr kontaktiert wurden.

### 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