



**POLIZEI**  
Nordrhein-Westfalen  
Recklinghausen

bürgerorientiert • professionell • rechtsstaatlich



## **Verkehrsunfallbericht 2015**

### **Polizeipräsidium Recklinghausen**

[www.polizei.nrw.de/recklinghausen](http://www.polizei.nrw.de/recklinghausen)



## Impressum:



Presse- und Öffentlichkeitsarbeit  
Westerholter Weg 27  
45657 Recklinghausen  
Tel.: 02361 / 55-0

## Fachliche Verantwortung:



Direktion Verkehr  
Führungsstelle  
(Verkehrsmanagement / Auswertung)



Recklinghausen, 15. Februar 2016

Sehr geehrte Damen und Herren,

vor Ihnen liegen die Daten und Fakten zur Verkehrsunfallentwicklung im Zuständigkeitsbereich des Polizeipräsidiums Recklinghausen für das Jahr 2015. Dieser Bericht gibt Ihnen neben detaillierten Einblicken in die Verkehrsunfallentwicklung auch Hintergrundinformationen zu weiteren Präventionskampagnen und anderen Maßnahmen aus dem Bereich der Verkehrssicherheitsarbeit.

Die Gesamtzahl der Verkehrsunfälle ging im Vergleich zum Vorjahr leicht zurück und liegt damit unterhalb des Landesdurchschnitts. Bedauerlicherweise stieg jedoch die Zahl der im Straßenverkehr getöteten Menschen. Insgesamt kamen 2015 auf den Straßen im Kreis Recklinghausen und der Stadt Bottrop dreizehn Menschen ums Leben. Damit hat sich die Gesamtzahl der getöteten Menschen im Vergleich zum Vorjahr um acht erhöht. Unter diesen Unfalltoten waren sechs motorisierte Zweiradfahrer.

Um dieser Entwicklung entgegenzuwirken, werden wir die Verkehrssicherheitsarbeit insbesondere bei der Bekämpfung von Motorradunfällen anpassen und ausbauen. Beispielsweise ist eine polizeilich geführte Motorradausfahrt geplant, bei der die Teilnehmer an mehreren Stationen aktiv zu Themen der Motorradsicherheit informiert werden.

Zur Verkehrssicherheitsarbeit gehört auch, dass wir die Kontrollen im Bereich der verbotswidrigen Nutzung von Mobiltelefonen am Steuer verstärken werden. Dabei geht es nicht nur um das Telefonieren am Steuer. Die heutzutage sehr weit verbreiteten Smartphones bieten durch ihre Funktionalität ein hohes Ablenkungspotential.

Wir werden weiterhin daran arbeiten, unter Fortführung der guten Zusammenarbeit mit den Kommunen, sowohl präventiv als auch repressiv wirksame Impulse zur Senkung des Geschwindigkeitsniveaus zu setzen.

Daneben appelliere ich an alle Bürgerinnen und Bürger: „Seien Sie sich Ihrer Verantwortung im Straßenverkehr bewusst. Vorsicht und gegenseitige Rücksicht machen neben der Einhaltung der Verkehrsregeln viele Unfälle und ihre Folgen vermeidbar!“

Mit freundlichen Grüßen

Friederike Zurhausen

(Polizeipräsidentin)

## Inhalt

Verkehrsunfallentwicklung in Schlagzeilen .....	4
Vorbemerkungen und Systematik.....	5
Strukturdaten .....	7
Langzeitstatistik PP Recklinghausen.....	8
Verkehrssicherheitslage im Präsidialbereich .....	9
Verkehrsunfallentwicklung / Analyseergebnisse.....	12
Verkehrssicherheitslage in den Kommunen .....	21
Stadt Bottrop.....	21
Stadt Castrop-Rauxel .....	25
Stadt Datteln.....	29
Stadt Dorsten.....	33
Stadt Gladbeck .....	37
Stadt Haltern am See .....	41
Stadt Herten .....	45
Stadt Marl .....	49
Stadt Oer-Erkenschwick .....	53
Stadt Recklinghausen.....	57
Stadt Waltrop.....	61
Maßnahmen gegen Verkehrsunfälle.....	65
Präventionsarbeit / Kampagnen .....	66
Geschwindigkeitsüberwachungen .....	66
Biker-Kampagne.....	68
Radfahrsicherheit .....	71
Verkehrssicherheitsberatung für Zuwanderer.....	75
Ablenkung am Steuer .....	76
Crash Kurs NRW .....	78

„Alte Hasen – Neue Regeln“ ..... 79

Arbeit aus der Direktion Verkehr..... 80

    Die Zentrale Verkehrsdienstgruppe ..... 80

    Unfallflucht oder Vortäuschen einer Straftat ..... 85

Anlagen ..... 87

    Begriffsbestimmungen ..... 87

    Quellenangaben ..... 89

    Abkürzungen ..... 90

## Verkehrsunfallentwicklung in Schlagzeilen

**Das Risiko im Präsidialbereich zu verunglücken bleibt weiterhin deutlich niedriger als im Land Nordrhein-Westfalen (-24 %)**

**3,5 % mehr Menschen bei Verkehrsunfällen verunglückt; knapp die Hälfte als ungeschützte Verkehrsteilnehmer**

**40% Rückgang verunglückter junger Erwachsener als Führer motorisierter Zweiräder**

**Anzahl der Verkehrstoten ist nach einem historischen Tiefstand gestiegen, sechs von 13 getöteten Verkehrsteilnehmern waren motorisierte Zweiradfahrer**

**Senkung der Radfahrunfälle, dennoch bleibt Fußgänger- und Radfahrsicherheit im Fokus**

**Senioren verunglücken zunehmend, am häufigsten mit dem Fahrrad**

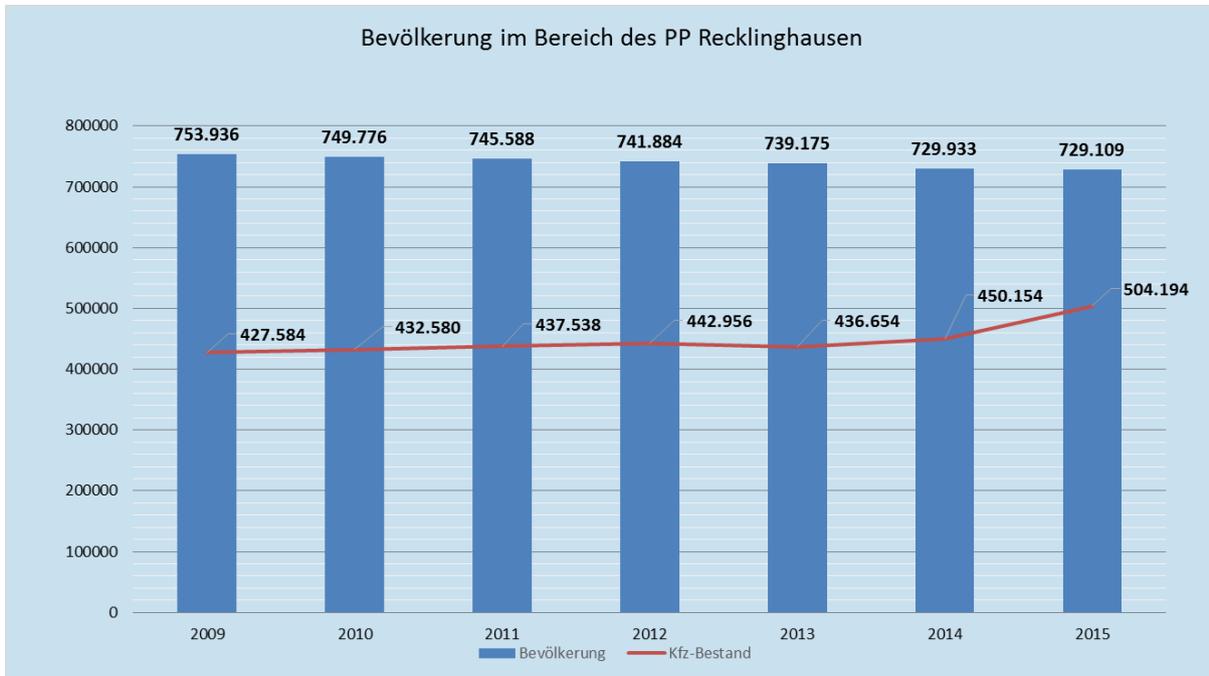
**Anstieg verunglückter Kinder als Mitfahrer in Pkw**

**Verkehrsunfallfluchten: Aufklärungsquote der Fälle mit Personenschäden auf rund 81 % verbessert**

**Geschwindigkeit entscheidet über Leben und Tod**

## Vorbemerkungen und Systematik

Die Analyse der Verkehrssicherheitslage steht im Zusammenhang mit der Entwicklung der Bevölkerungsstruktur und des Kraftfahrzeugbestands im Präsidialbereich. Die Anzahl der Einwohner im Präsidialbereich sinkt seit Jahren. Dieser Trend setzt sich weiterhin fort. Die Einwohnerzahl sinkt im Jahr 2015 im Vergleich zum Vorjahr minimal auf 729.109<sup>1</sup>. Das ist der niedrigste Stand seit 1983.



Die Anzahl zugelassener Fahrzeuge beträgt im Berichtszeitraum 504.194 und ist wie in den vergangenen Jahren erneut gestiegen. Es wurden 54.040 mehr Kraftfahrzeuge zugelassen. Eine deutliche Steigerung des Kraftfahrzeugbestands um 12% liegt vor.

Die Bevölkerungszahl im Zuständigkeitsbereich der Kreispolizeibehörde Recklinghausen hat Auswirkungen auf die Unfall- und Verunglücktenhäufigkeitszahl (UHZ/VHZ). Sie errechnen sich aus der Anzahl der Unfälle bzw. Verunglückten multipliziert mit 100.000, dividiert durch die Einwohneranzahl. Der so gebildete Faktor beschreibt die Gefahr an einem Unfall beteiligt zu sein bzw. das Risiko zu verunglücken. Die Vergleichbarkeit unterschiedlicher Bereiche (Kommunen, Präsidialbereich, Land NRW), Verkehrsbeteiligungsarten und Altersgruppen ist dadurch gegeben. Aufgrund der geringfügigkeit der Änderung der Bevölkerungszahl im Vergleich zum Vorjahr ist die Auswirkung auf die Häufigkeitszahlen als gering einzustufen.

Beschriebene Entwicklungen beziehen sich grundsätzlich auf das Jahr 2015 im Vergleich zum Vorjahr, bezogen auf den gesamten Bezirk der Kreispolizeibehörde Recklinghausen. Dazu zählen die kreisfreie Stadt Bottrop und 10 Kommunen des Kreises Recklinghausen.

Andere Betrachtungen, wie Langzeitvergleiche, werden besonders erwähnt. Mehrjahresbetrachtungen dienen dazu, Entwicklungstendenzen klarer herauszustellen und mit Hilfe von Durchschnittswerten, z.B. eines 5-Jahres-Durchschnitts, eine Beurteilung

<sup>1</sup> Quelle IT NRW, Stichtag 31.12.2014

vorzunehmen. Die Entwicklung im eigenen Bereich kann dann eher als günstig, unauffällig oder problematisch bewertet werden. Dabei umfasst der 5-Jahres-Durchschnitt die Entwicklung der Jahre 2011 bis 2015. Wird der Stand des Berichtszeitraums in Relation zur 5-Jahresentwicklung gesetzt, so ist das Jahr 2015 in der Berechnung nicht enthalten. Die Werte der 5-Jahresentwicklung beziehen sich auf die Jahre 2010 bis 2014.

Die in diesem Bericht zum Jahr 2015 genannten Vergleichszahlen des Jahres 2014 weichen in Teilen von den im Jahresbericht 2014 ausgewiesenen Zahlen ab. Hintergrund ist eine veränderte, aktualisierte Auswertung der Verkehrsunfallzahlen. Die Änderungen entstehen während einer dreimonatigen Nachmeldefrist.

Gemäß der Fortschreibung zur landesweiten Fachstrategie „Verkehrsunfallbekämpfung“ und des aktuellen Sicherheitsprogramms der Polizei Recklinghausen konzentrieren wir uns wie in den Vorjahren besonders auf die Bekämpfung von Verkehrsunfällen mit Personenschaden. Dabei bleiben insbesondere die Senkung des Geschwindigkeitsniveaus und die schwachen und ungeschützten Verkehrsteilnehmer Schwerpunkte unserer Verkehrssicherheitsarbeit. Das unfallträchtige Verhalten im Zusammenhang mit der verbotswidrigen Nutzung der weit verbreiteten Mobiltelefone am Steuer nehmen wir stärker in den Fokus unserer Aktivitäten.



In der nachfolgenden Analyse der Verkehrsunfallentwicklung werden entsprechende Verkehrssicherheitsfelder schwerpunktmäßig beleuchtet. Darüber hinaus werden Auffälligkeiten und Besonderheiten des Jahres 2015 thematisiert.

Zunächst werden die relevanten Zahlen im Präsidialbereich vorgestellt und erörtert.

Anschließend wird die Verkehrssicherheitslage im Detail, also auf kommunaler Ebene als tabellarische Auflistung dargestellt.

Nach dem Überblick zur Verkehrsunfallentwicklung werden unsere Projekte, Kampagnen, Konzepte, Schwerpunktmassnahmen und ausgewählte Aufgabenbereiche der Direktion Verkehr vorgestellt.

## Strukturdaten

Polizeipräsidium Recklinghausen				
			<b>2014</b>	<b>2015</b>
Bevölkerungsdaten <sup>2</sup>			729.933	729.109
Kraftfahrzeugbestand <sup>3</sup>			450.154	504.194
Straßenlänge in km, ohne BAB <sup>4</sup>			3.932,90	3.932,90
Stadt	Bevölkerungsdaten		Straßenlänge in km, ohne BAB	
	2014	2015	2014	2015
Bottrop	116.055	116.017	565	565
Castrop-Rauxel	73.751	73.518	309,8	309,8
Datteln	34.332	34.351	264,7	264,7
Dorsten	75.547	75.439	662,8	662,8
Gladbeck	74.011	74.086	236,5	236,5
Haltern am See	37.266	37.526	390,2	390,2
Herten	60.582	60.710	240,4	240,4
Marl	83.634	83.527	447,8	447,8
Oer-Erkenschwick	30.550	30.817	159,6	159,6
Recklinghausen	115.320	114.147	466	466
Waltrop	28.885	28.971	190,1	190,1

<sup>2</sup> Stichtag: 31.12.2013 bzw. 31.12.2014

<sup>3</sup> Stichtag: 31.12.2014 bzw. 31.12.2015

<sup>4</sup> Stichtag: 31.12.2014 bzw. 31.12.2015

## Langzeitstatistik PP Recklinghausen

Jahr	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
Einwohner	740.295	736.149	733.727	734.428	735.453	735.959	753.687	762.064	770.524	773.797	778.535
+ - %	11,3	-0,6	-0,3	0,1	0,1	0,1	2,4	1,1	1,1	0,4	0,6
Zugel. KFZ	321.022	323.307	329.698	339.867	348.556	361.564	370.786	381.578	389.236	397.646	400.252
+ - %	14,5	0,7	2,0	3,1	2,6	3,7	2,6	2,9	2,0	2,2	0,7
VU gesamt	15.858	16.712	17.355	18.102	18.566	19.455	18.748	18.164	17.385	18.248	18.313
+ - %	13,0	5,3	3,8	4,3	2,5	4,8	-3,7	-3,1	-4,3	4,9	0,3
Tote	89	82	55	64	52	65	53	46	34	40	42
+ - %	-18,3	-7,9	-32,9	16,4	-18,8	25,0	-18,5	-13,2	-26,1	17,6	5,0
Verletzte	5.139	4.549	3.917	4.146	4.124	4.264	4.137	3.909	3.617	3.906	3.905
+ - %	5,1	-11,5	-13,9	5,8	-0,6	3,4	-3,0	-5,6	-7,5	8,5	-0,1
VU mit Alkohol	867	765	769	753	706	752	814	755	735	724	669
Anteil in %	5,5	4,6	4,4	4,2	3,8	3,9	4,3	4,2	4,2	4,0	3,6
+ - %	5,1	-11,8	0,5	-2,1	-6,2	6,5	8,3	-7,2	-2,6	-3,3	-0,1

Jahr	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Einwohner	780.173	781.584	783.573	783.763	783.874	782.370	781.556	778.203	776.833	775.034	771.721
+ - %	0,2	0,2	0,3	0,0	0,0	-0,2	-0,1	-0,4	-0,2	-0,2	-0,4
Zugel. KFZ	411.902	417.826	425.274	434.053	439.277	445.290	449.098	456.984	463.242	463.139	468.038
+ - %	2,9	1,4	1,8	2,1	1,2	1,4	-0,9	1,8	1,4	0,0	1,1
VU gesamt	18.090	17.446	17.198	16.637	17.269	19.400	18.761	19.485	18.926	20.021	20.317
+ - %	-1,2	-3,6	-1,4	-3,3	3,8	12,3	-3,3	3,9	-2,9	5,8	1,5
Tote	45	48	42	44	34	27	35	30	25	31	33
+ - %	7,1	6,7	-12,5	4,8	-22,7	-20,6	29,6	-14,3	-16,7	24,0	6,5
Verletzte	3.910	3.695	3.513	3.492	3.383	3.902	3.437	3.599	3.288	3.434	3.245
+ - %	0,2	-5,5	-4,9	-0,6	-3,1	15,3	-11,9	4,7	-8,6	4,4	-5,5
VU mit Alkohol	636	523	508	500	473	473	450	448	452	446	412
Anteil in %	3,5	3,0	3,0	3,0	2,7	2,4	2,4	2,3	2,4	2,2	2,0
+ - %	-0,4	-4,8	-18,6	-2,9	-1,6	-5,4	0,0	-0,4	0,9	-1,3	-7,6

Jahr	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Einwohner	769.220	765.914	762.386	758.408	753.936	749.776	745.588	741.884	739.175	729.933	729.109
+ - %	-0,3	-0,4	-0,5	-0,5	-0,6	-0,6	-0,6	-0,5	-0,4	-1,3	-0,1%
Zugel. KFZ	470.087	459.410	471.555	426.696	427.584	432.580	437.538	442.946	436.654	450.154	504.194
+ - %	0,4	-2,3	2,6		0,2	1,2	1,1	1,2	-1,4	3,1	12,0
VU gesamt	20.398	20.623	21.346	20.716	20.165	20.452	19.612	19.813	18.689	19.397	18.962
+ - %	0,4	1,1	3,5	-3,0	-2,8	1,3	-4,1	1,0	-5,7	3,8	-2,2%
Tote	30	23	31	21	17	19	14	20	14	5	13
+ - %	-9,1	-23,3	34,8	-32,3	-22,7	11,8	-26,3	30	-30	-64,3	160,0%
Verletzte	3.439	3.246	3.350	3.122	2.615	2.233	2.185	2.060	1.962	2.173	2.293
+ - %	6	-5,6	3,2	-6,8	-16,2	-14,6	-2,1	-5,7	-4,8	10,8	5,5%
VU mit Alkohol	432	408	430	373	364	287	316	269	253	239	215
Anteil in %	2,1	2,0	2,0	1,8	1,8	1,4	1,6	1,4	1,4	1,2	1,1
+ - %	4,9	-5,6	5,4	-13,3	-2,7	-21,2	10,1	-14,9	-5,9	-5,5	-0,1

## Verkehrssicherheitslage im Präsidialbereich



Unfallentwicklung PP Recklinghausen		Vergleich zum Vorjahr		Veränderung		5- Jah- res Schnitt	UHZ / VHZ		Abweichung	
		2014	2015	um	in %		PP RE	NRW	um	in %
Verkehrsunfälle	Verkehrsunfälle gesamt	19451	18962	-489	-2,5%	19304	2600,7	3424,7	-824,0	-24,1%
	Verkehrsunfälle mit Per- sonenschaden gesamt	1764	1789	25	1,4%	1699	245,4	335,7	-90,3	-26,9%
	→ Kat. 1 mit Getöteten	5	13	8	160,0%	13	1,8	2,8	-1,0	-36,3%
	→ Kat. 2 mit Schwerverletzten	427	429	2	0,5%	410	58,8	65,0	-6,2	-9,5%
	→ Kat. 3 mit Leichtverletzten	1332	1347	15	1,1%	1276	184,7	267,9	-83,1	-31,0%
	Verkehrsunfälle mit Sachschaden gesamt	17686	17173	-513	-2,9%	17605	2355,3	3089,0	-733,7	-23,8%
	→ Kat. 4 schwerwiegend	207	140	-67	-32,4%	298	19,2	48,3	-29,1	-60,3%
	→ Kat. 5 ohne Alkohol / Drogen	14153	13628	-525	-3,7%	13831	1869,1	2368,5	-499,3	-21,1%
	→ Kat. 6 mit Alkohol / Drogen	132	126	-6	-4,5%	139	17,3	19,0	-1,8	-9,2%
	→ Kat. 7 mit VU-Flucht	3194	3279	85	2,7%	3338	449,7	653,2	-203,5	-31,2%
Verunglückte	Getötete, Schwerver- letzte, Leichtverletzte ge- samt	2216	2293	77	3,5%	2144	314,5	391,9	-77,4	-19,8%
	Kinder	211	222	11	5,2%	210	242,7	246,8	-4,1	-1,7%
	Jugendliche	136	129	-7	-5,1%	131	551,6	649,3	-97,7	-15,0%
	junge Erwachsene	366	345	-21	-5,7%	357	632,0	779,1	-147,1	-18,9%
	Erwachsene	1201	1243	42	3,5%	1141	310,7	408,5	-97,8	-23,9%
	Senioren	298	351	53	17,8%	303	219,9	248,6	-28,7	-11,5%

Unfallentwicklung PP Recklinghausen	Vergleich zum Vorjahr		Veränderung		VHZ		Abweichung	
	2014	2015	um	in %	PP RE	NRW	um	in %
<b>motorisiertes Zwei- rad gesamt</b>	331	318	-13	-3,9%	43,6	51,5	-7,8	-15,2%
Kinder	4	3	-1	-25,0%	3,3	2,7	0,6	20,3%
Jugendliche	47	47	0	0,0%	201,0	268,5	-67,6	-25,2%
junge Erwachsene	58	35	-23	-39,7%	64,1	103,2	-39,1	-37,9%
Erwachsene	195	200	5	2,6%	50,0	55,8	-5,8	-10,4%
Senioren	27	33	6	22,2%	20,7	17,4	3,3	19,0%
<b>PKW gesamt</b>	1010	1103	93	9,2%	151,3	223,7	-72,4	-32,4%
Kinder	49	66	17	34,7%	72,2	85,1	-13,0	-15,2%
Jugendliche	27	26	-1	-3,7%	111,2	138,4	-27,2	-19,6%
junge Erwachsene	240	249	9	3,8%	456,1	588,2	-132,1	-22,5%
Erwachsene	589	655	66	11,2%	163,7	253,8	-90,1	-35,5%
Senioren	104	107	3	2,9%	67,0	102,6	-35,6	-34,7%
<b>Fahrrad gesamt</b>	535	512	-23	-4,3%	70,2	87,4	-17,2	-19,6%
Kinder	82	89	7	8,5%	97,3	84,2	13,1	15,5%
Jugendliche	37	36	-1	-2,7%	153,9	166,9	-13,0	-7,8%
junge Erwachsene	43	33	-10	-23,3%	60,5	99,5	-39,1	-39,3%
Erwachsene	277	233	-44	-15,9%	58,2	84,5	-26,3	-31,1%
Senioren	93	118	25	26,9%	73,9	79,8	-5,9	-7,4%
<b>Fußgänger gesamt</b>	222	246	24	10,8%	33,7	46,4	-12,7	-27,4%
Kinder	60	54	-6	-10,0%	59,0	75,5	-16,5	-21,9%
Jugendliche	19	15	-4	-21,1%	64,1	80,1	-16,0	-19,9%
junge Erwachsene	15	22	7	46,7%	40,3	58,7	-18,4	-31,3%
Erwachsene	79	97	18	22,8%	24,2	35,6	-11,4	-32,0%
Senioren	49	58	9	18,4%	36,3	46,2	-9,9	-21,4%

Verunglückte nach Art der Verkehrsbeteiligung und Altersgruppen

Unfallbeteiligte Verkehrsteilnehmer unter Alkohol- / Drogeneinfluss (PP RE)					
2014 / 2015					
unfallbeteiligte Verkehrsteilnehmer		Jahr	Anzahl	Zu- / Abnahme	
				abs.	proz.
unter Alkoholeinfluss	bei VU insgesamt	2014	235		
		2015	215	-20	-8,51%
	bei VU mit Pers.-Schaden	2014	81		
		2015	74	-7	-8,64%
		2014	30		
		2015	38	8	26,67%
unter Einfluss anderer be- rauschender Mittel	bei VU mit Pers.-Schaden	2014	9		
		2015	8	-1	-11,11%

## Verkehrsunfallentwicklung / Analyseergebnisse

### Das Risiko im Präsidialbereich zu verunglücken bleibt weiterhin deutlich niedriger als in Nordrhein-Westfalen

Die Gesamtzahl aller erfassten Verkehrsunfälle im Polizeipräsidium Recklinghausen beträgt 18962 und damit 489 (2,5 %) weniger als im Vorjahr und liegt unter dem Niveau des 5-Jahres-Durchschnitts (19593).

Ebenso fällt die Unfallhäufigkeitszahl (UHZ) unseres Präsidialbereiches mit 2601 im Vergleich zum Vorjahr (2657) um 2,2 % geringer aus.

13628 Unfälle werden der Kategorie „Bagatellunfälle“ zugeordnet und wurden regelmäßig mit Verwarngeldern geahndet. Die übrigen 5334 „meldepflichtigen“ Verkehrsunfälle liegen mit einer Steigerung von 90 und damit um 1,7 % knapp über dem Vorjahreswert (5244).

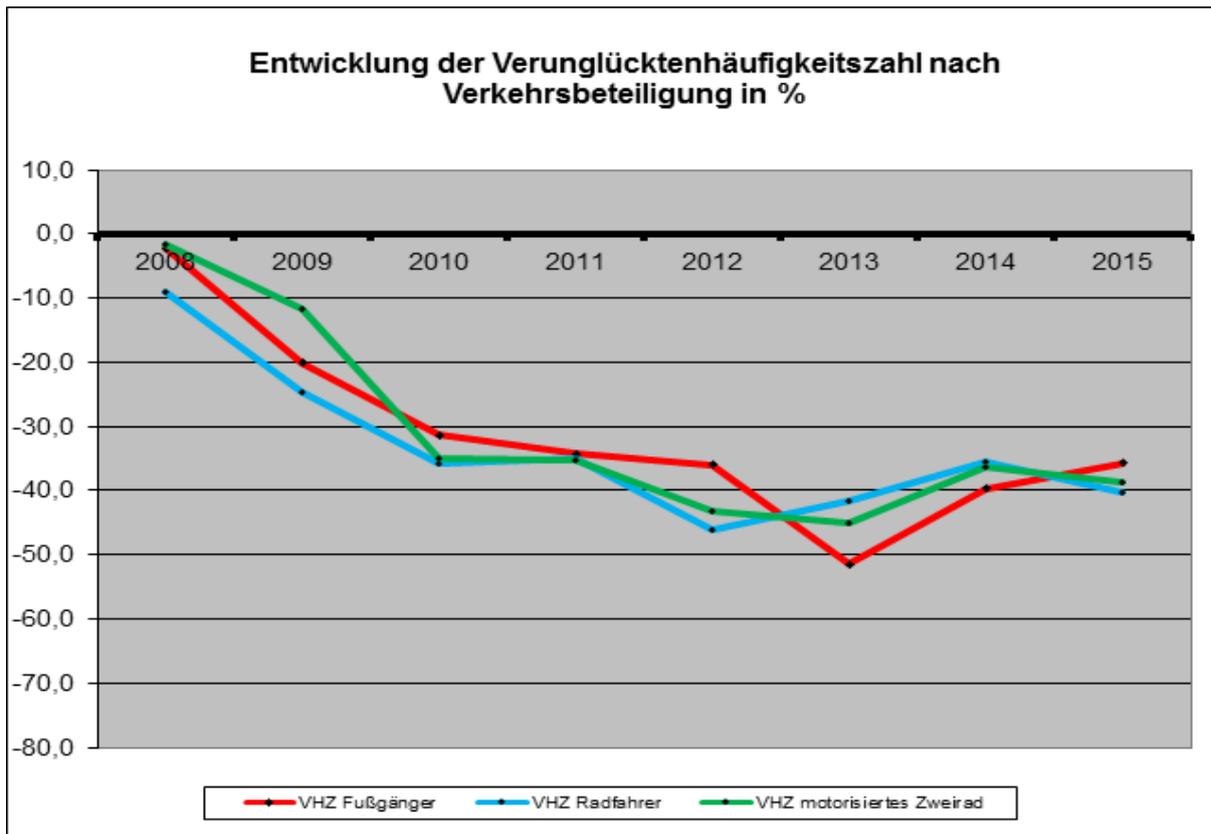
### 3,5 % mehr Menschen bei Verkehrsunfällen verunglückt, knapp die Hälfte als ungeschützte Verkehrsteilnehmer

Eine Steigerung der VHZ des Polizeipräsidiums Recklinghausen im Vergleich zum Vorjahr ist zu verzeichnen, liegt allerdings 20 % unter dem Landeswert.

Mit 2293 sind 2015 insgesamt 77 Menschen im Straßenverkehr mehr verletzt oder getötet worden, als in 2014; ein relativ geringer Anstieg um 3,5 %.

In 1076 Fällen verunglückten Menschen als ungeschützte Verkehrsteilnehmer. Das ist mit 47 % knapp die Hälfte. Während sich dieser Anteil im Vergleich zum Vorjahr leicht verringert hat (- 4 %) ist der Anteil der ungeschützten Verkehrsteilnehmer an den tödlich Verunglückten von 65 % auf 68 % gestiegen und bleibt damit hoch.

KERNINFORMATIONEN	
512 (2014: 535) Fahrradfahrer verunglückt Senkung um 4,3 %	Anteil an ungesch. VT 47,6 % von 1076
318 (2014: 331) motorisierte Zweiradfahrer verunglückt Senkung um 3,9 %	Anteil an ungesch. VT 29,6 % von 1076
246 (2014: 222) Fußgänger verunglückt Steigerung um 10,8 %	Anteil an ungesch. VT 22,9 % von 1076



Die VHZ der Fußgänger ist seit 2007 im zweiten Jahr hintereinander angestiegen. Mit einem Wert von 35 liegt sie um 11,4 unter dem Landeswert von 46,4 (- 24,6 %).

Erfreulich sind die rückläufigen Entwicklungen im Bereich der VHZ von Radfahrern (-4,3 auf 70.2) und den motorisierten Zweiradfahrern ( -1,5 auf 43,6). Dabei liegen die VHZ dieser Verkehrsbeteiligungsarten wie im Vorjahr merklich unter den Landeswerten. (VHZ-Radfahrer -19,6 % und VHZ motorisierte Zweiradfahrer -15,2 %)

Die durch die Industrie fortschreitende Entwicklung von Sicherheits- und Assistenzsystemen im Bereich vierrädriger Kraftfahrzeuge geht naturgemäß an den ungeschützten Verkehrsteilnehmern vorbei.

Das Anlegen von Schutzkleidung, selbst gut zu sehen und gesehen werden zu können, sich gemäß den geltenden Regeln zu verhalten und eine „Nase“ für gefährliche Situationen zu entwickeln, bleiben die Mittel, die helfen sollen, in Zukunft von Verkehrsunfällen verschont zu werden. Dieses wird weiter im Bereich polizeilicher Verkehrssicherheitsarbeit maßgebliches Thema bleiben.

Die Betrachtung der Verunglücktenzahlen in den relevanten Altersgruppen ergibt folgende Feststellungen:

Insgesamt wurden im Bereich der KPB Recklinghausen 222 Kinder bei Verkehrsunfällen verletzt. Das sind 11 Kinder mehr im Vergleich zum Vorjahr und somit ein Anstieg um 5 %. Die Betrachtung in den Verkehrsbeteiligungsarten PKW, Fahrrad und Fußgänger erfolgt detailliert an anderer Stelle.

Positiv ist die Entwicklung verunglückter Jugendlicher. Eine Senkung um 7 von 136 auf 129 liegt vor.

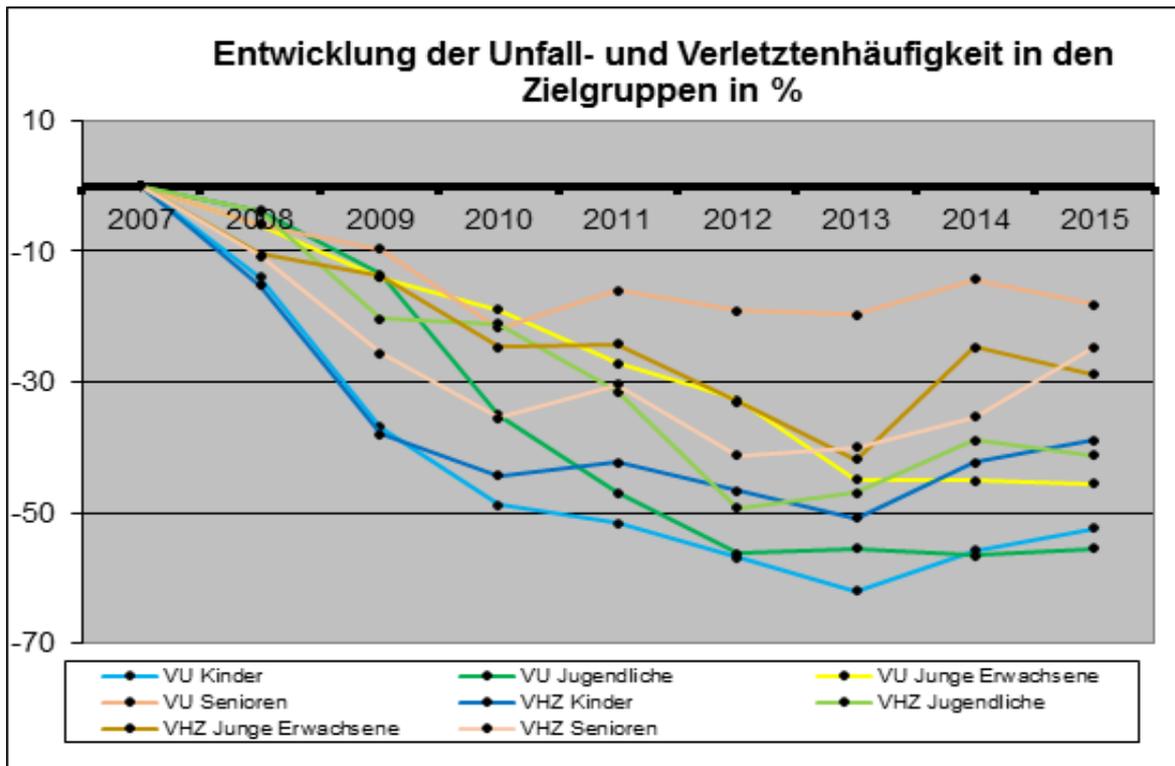
Auffällig ist der Rückgang der Verunglücktenzahlen bei den jungen Erwachsenen (18 bis unter 25 J.) als Führer motorisierter Zweiräder, die mit dem Rückgang um rd. 40 % von 58 (Jahr 2014) auf 35 auch deutlich unter dem Wert von 47 im Jahr 2013 liegen. Als Radfahrer ist für diese Altersgruppe ein Rückgang um 10 (23,3 %) auf 33 zu vermerken, während eine Zunahme im Bereich Fußgänger um 7 von 15 auf 22 (rd. 47 %) vorliegt.

In der größten Bevölkerungsgruppe, den Erwachsenen, ist ein leichter Anstieg um 3,5 % zu verzeichnen. Es verunglückten 42 mehr Erwachsene im Vergleich zum Vorjahr. Hier ist der Rückgang der Verunglückten als Radfahrer um 44 auf 233 erfreulich, was eine Senkung um rund 16 % ausmacht. Bei den Fußgängern hingegen liegt bei geringsten Gesamtfallzahlen dieser Altersklasse (+ 18 auf 97) ein Anstieg um rund 23 % vor.

Bei den Senioren ist im Zusammenhang mit allen Verkehrsbeteiligungen eine Steigerung der Verunglücktenzahlen um 17,8 % zu verzeichnen, wobei die Zunahme um 26,9 % (von 93 auf 118) bei den Fahrradfahrern und um „nur“ 2,9 % (von 104 auf 107) bei den Autofahrern hervorsticht.

KERNINFORMATIONEN	
Abweichungen bei den Verunglückten aller Verk.-Beteil.	Abweichung um (in %)
● mit Senioren von 298 auf 351	+ 17,8
● mit Kindern von 211 auf 222	+ 5,2
● mit Erwachsenen von 1201 auf 1243	+ 3,5
● mit Jugendlichen von 136 auf 129	- 5,2
● mit jungen Erwachsenen von 366 auf 345	- 5,7

Die nachfolgende Grafik zum Langzeitvergleich zeigt grundsätzlich gesunkene Unfall- und Verunglücktenzahlen 2007 bis 2013. Ab 2014 gibt es Steigerungen der Häufigkeitszahlen in allen Bereichen, außer bei den Unfallhäufigkeitszahlen zu Jugendlichen und jungen Erwachsenen.



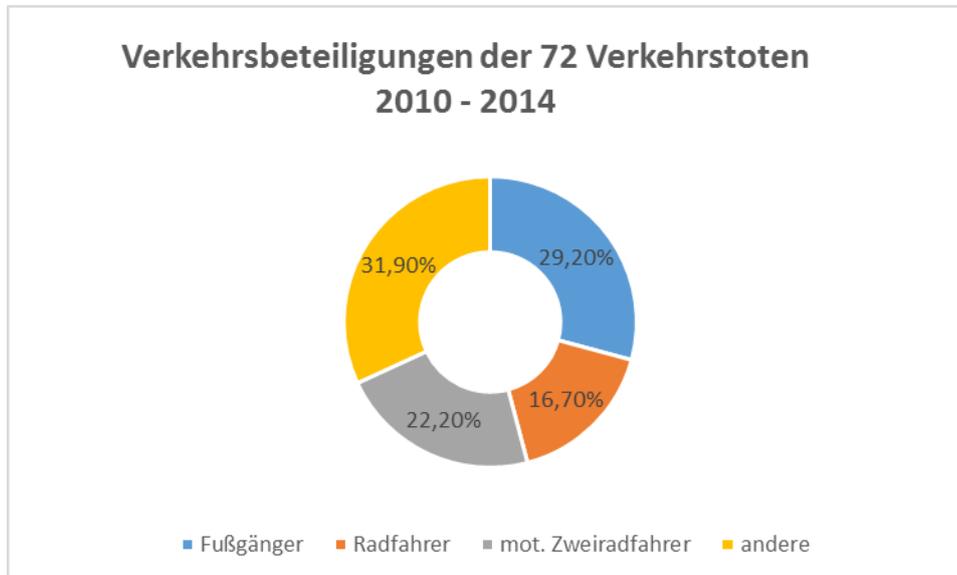
**Anzahl der Verkehrstoten gestiegen, sechs von 13 getöteten Verkehrsteilnehmern waren motorisierte Zweiradfahrer**

Damit ist mehr als eine Verdopplung des historischen Tiefstandes von 5 Todesopfern in 2014 gegeben. So liegt dieser Wert jedoch deutlich unter dem Durchschnitt von knapp 17 Opfern pro Jahr in 2010 bis 2014 und macht den zweitniedrigsten Wert der Langzeitstatistik aus. Von diesen 13 Todesopfern waren 10 ungeschützte Verkehrsteilnehmer, davon waren 6 motorisierte Zweiradfahrer, obgleich die Zahl dieser verunglückten Verkehrsteilnehmer in unserem Zuständigkeitsbereich von 331 auf 318 (- 3,9 %) leicht zurückging.

Es werden im kommenden Jahr u.a. durch spezielle Aktionen Impulse zur Reduzierung von Verkehrsunfällen bzw. schwerwiegenden Folgen bei den ungeschützten und damit auch motorisierten Zweiradfahrern gesetzt. Erstmals ist im Jahr 2016 eine polizeilich geführte Motorradausfahrt, die PoliTour geplant. (vgl. Biker-Kampagne S. 67)

KERNINFORMATIONEN	
2015 sind dreizehn Verkehrstote zu beklagen	Abweichung um
● 3 Fußgänger	+ 2
● 1 Radfahrer	+/- 0
● 1 Mofafahrer	+ 1
● 5 Motorradfahrer	+ 2
● 3 Pkw-Fahrer/Beifahrer	+ 3

In der Fünffjahresbetrachtung getöteter Verkehrsteilnehmer ergibt sich aufgrund der niedrigen Zahl in 2014 ein Wert von insgesamt 72:



Dabei sind im Vergleich zum Zeitraum 2009-2013 der Anteil der Radfahrer von 14,1 % auf 16,7 % und der Anteil der motorisierten Zweiradfahrer von 20,0 % auf 22,2 % angestiegen. Gesunken sind der Anteil der Fußgänger von 30,6 % auf 29,2 % und der Anteil „andere“ (Pkw, Bus, Arbeitsfahrzeuge etc.) von 35,3 % auf 31,9 %.

Mit Kampagnen, Projekten und Aktionen im kommenden Jahr wird angestrebt, die Todesopfer zu vermeiden.

### **Senioren verunglücken zunehmend, am häufigsten mit dem Fahrrad**

Tendenziell auffällig und damit im Fokus unserer Aufmerksamkeit ist die steigende Verunglücktenhäufigkeitszahl bei den Senioren, die in allen Verkehrsbeteiligungsarten gestiegen ist, am höchsten im Bereich der Fahrradfahrer um den Wert von 12,4 auf 73,9 (absolut von 93 auf 118; + 26 %).

### **Deutlicher Anstieg verunglückter Kinder als Mitfahrer in Pkw**

Bei der Betrachtung der Altersgruppe Kinder (bis 14 Jahre), entwickelte sich die VHZ entgegen dem Landestrend. Im Präsidialbereich stieg sie von 223,5 auf 242,7 und somit um rund 9 % während sich der Landeswert mit einer Senkung um rund 9 % auf 246,8 positiv entwickelte. Trotz dieser gegensätzlichen Entwicklung bleibt die VHZ-Kinder mit 1,7 % noch knapp unter dem Landeswert.

Bei Kindern erscheint der Anstieg der Verunglücktenzahl als Mitfahrer in Pkw um 17 auf 66 (34,7 %) beobachtenswert. In 2 von 66 Verkehrsunfällen wurden Kinder in Autos schwer, in den übrigen leicht verletzt. Die Bedeutung der vorschriftsmäßigen Sicherung von Kindern und der korrekten Anwendung der Sicherungssysteme wird hier deutlich.

Im Rahmen der Schulwegsicherung liegt ein Augenmerk auf der Überprüfung der Anschnallpflicht insbesondere bei Kindern. Die Verkehrssicherheitsberater der Polizei Recklinghausen stellen den Kindergärten umfassendes Informationsmaterial zu diesem Thema zur Verfügung.

**Fußgänger- und Radfahrsicherheit bleibt im Fokus  
- Kinder und Senioren besonders auffällig -**

Im Jahr 2015 sind weniger Radfahrer, aber mehr Fußgänger verunglückt. Betrachtet man diese Verkehrsbeteiligungsarten nach Altersgruppen, so ist die Entwicklung der Rad fahrenden Senioren besonders auffällig. Ein signifikanter Anstieg um rund 27 % liegt vor. Kinder sind als Radfahrer häufiger verunglückt, dabei 32 Mal auf dem Schulweg.

KERNINFORMATIONEN	
512 (2014: 535) Fahrradfahrer verunglückt → -4,3% <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ davon 118 Senioren, 25 mehr als im Vorjahr → +26,9 %</li> <li>➤ davon 89 Kinder, +7, (51 auf dem Schulweg) → +8,5%</li> </ul>	Anteil an verungl. Fahrradfahrern:  Senioren: 23,0% Kinder: 17,4 %
246 (2014: 222) Fußgänger verunglückt → +10,8 % <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ davon 58 Senioren, 9 mehr als im Vorjahr → + 18,4 %</li> <li>➤ davon 54 Kinder, 6 weniger als im Vorjahr → - 10,0 %</li> </ul>	Anteil an verungl. Fußgängern:  Senioren: 23,6 % Kinder: 22,0 %

Kinder und Senioren zählen zu den schwachen Verkehrsteilnehmern. Die Teilnahme am Straßenverkehr stellt diese Altersgruppen vor besondere Herausforderungen. Während Kinder in ihre Rolle als Verkehrsteilnehmer erst hineinwachsen müssen, und es ihnen schwer fällt, die Gefahren des Straßenverkehrs zu erkennen und richtig einzuschätzen, sind Senioren mit zunehmendem Alter weniger agil, und ihr Seh-, Hör- und Reaktionsvermögen nimmt ab. Damit fällt ihnen rechtzeitiges und adäquates Reagieren auf plötzlich auftretende Gefahrensituationen zunehmend schwerer. Es ist daher besonders wichtig, dass Senioren und Kinder gut sichtbare Kleidung in der Dämmerung und Dunkelheit tragen. Wenn sie frühzeitig wahrgenommen werden, können andere Verkehrsteilnehmer rechtzeitig reagieren und Unfälle vermeiden.

Nehmen Kinder und Senioren als Radfahrer oder Fußgänger aktiv am Straßenverkehr teil, sind sie ohne Schutzhülle unterwegs. Sind sie an einem Verkehrsunfall beteiligt, wiegen die Folgen oftmals schwer. Drei Fußgänger und ein Radfahrer kamen im Jahr 2015 bei Verkehrsunfällen ums Leben. Das ist fast ein Drittel der 13 Getöteten.

Im Jahr 2015 verunglückten Kinder in 23 % der Fälle auf dem Schulweg. 51 Mal kamen sie nicht unbeschadet in der Schule oder nach dem Rückweg zu Hause an. Dabei

wurden 9 Kinder mehr im Vergleich zum Vorjahr verletzt. Kinder verunglücken auf dem Schulweg deutlich häufiger mit dem Fahrrad (32), als zu Fuß (19). Die Anzahl der Rad fahrenden Kinder, die auf dem Weg zur Schule verunfallten und dabei zu Schaden kamen, stieg leicht an(+5).

Kinder, die zu Fuß unterwegs waren, verunglückten seltener (-4). Auffällig hierbei ist jedoch die deutliche Steigung der Verunglückten Fußgänger in der Altersklasse der 10- bis 15-jährigen Schüler, die am Unterricht in weiter führenden Schulen teilnehmen. Hier verunglückten fast doppelt so viele Kinder auf dem Schulweg wie im Vorjahr. Da Grundschüler häufiger von ihren Eltern mit dem Auto zur Schule gefahren und zu Fuß oder mit dem Fahrrad begleitet werden, ist diese Entwicklung nicht überraschend.

KERNINFORMATIONEN						
Schulweg-Verkehrsunfälle und verunglückte Schülerinnen / Schüler (PP RE 2014 / 2015)						
Schulwegverkehrsunfälle		Jahr	Anzahl	Zu - / Abnahme		
				abs.	proz.	
		2014	42			
		2015	51	9	21,43%	
verunglückte Schülerinnen/Schüler		Jahr	Anzahl	Zu - / Abnahme		
				abs.	proz.	
im Alter von 6 - < 10 J.	als Radfahrer	2014	2			
		2015	5	3	150,00%	
	als Fußgänger	2014	6			
		2015	3	-3	-50,00%	
im Alter von 10 - < 15 J.	als Radfahrer	2014	25			
		2015	27	2	8,00%	
	als Fußgänger	2014	9			
		2015	16	7	77,78%	

Wir beobachten die Unfallentwicklung in den vorgenannten Bereichen besonders und bleiben weiterhin präventiv und repressiv tätig. In einem Netzwerk aus Schulen und Kommunen leisten wir durch Projekte, Schwerpunktmaßnahmen und Präventionsveranstaltungen einen Beitrag zur Senkung der Unfallzahlen. (vgl. S 70 Radfahrsicherheit, Alte Hasen-Neue Regeln S.77)

Aber auch im Rahmen des Verkehrsmanagements wird die Sicherheit der Fußgänger und Radfahrer groß geschrieben. Bei Neuanlagen bzw. bei Änderungen im bestehenden Verkehrsraum wird immer mehr der Bereich, der von Fußgängern genutzt wird, beachtet.

Vorgeschriebene Mindestmaße müssen und werden eingehalten. Bei der Einrichtung von Baustellen, auch wenn diese sich nur auf einen Tag beschränken, wird immer für eine sichere Führung der Fußgänger gesorgt. So werden gelb markierte Fußgängerüberwege und/oder abgebackte Fußwege geschaffen, damit Fußgänger die Baustellen sicher passieren oder umgehen können.

Weiterhin wurde durch Änderungen in den entsprechenden Regelwerken, z.B. der EFA ( Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen ) oder der RASSt 06 ( Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen ) der Sicherheit, insbesondere der Erkennbarkeit erhöhte Bedeutung beigemessen.

**Geschwindigkeit entscheidet über Leben und Tod**

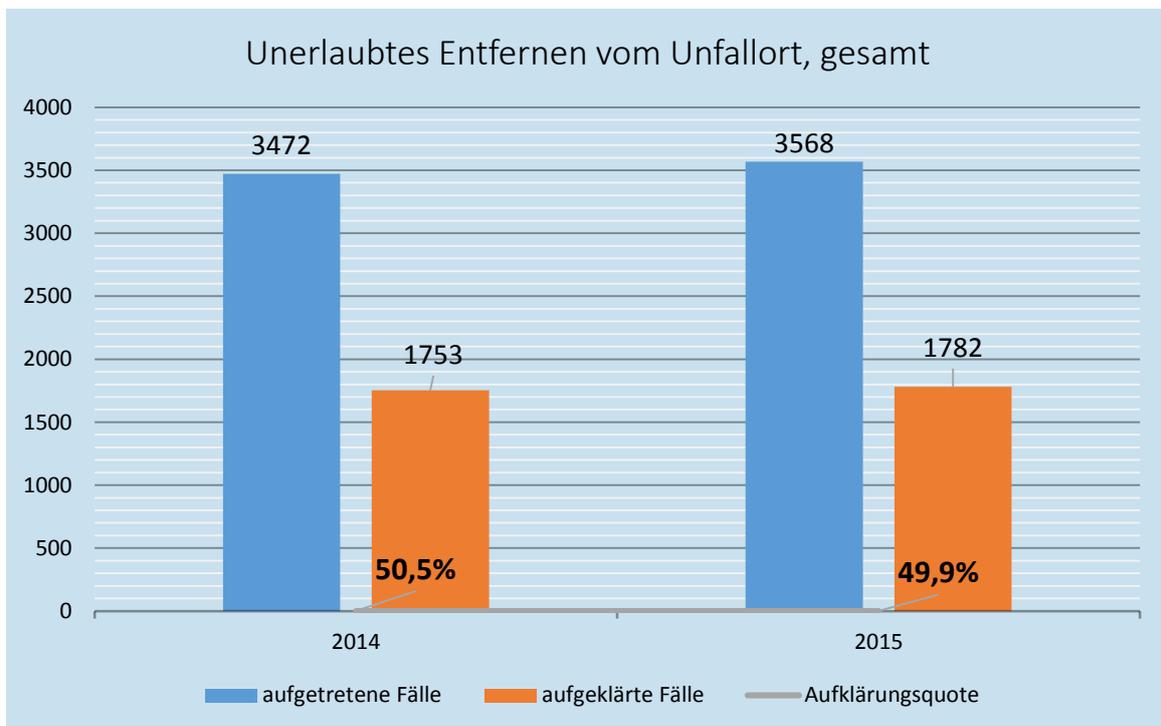
Als Hauptunfallursache verzeichnet die Geschwindigkeit einen Anteil von 8 % an der Gesamtzahl der Verkehrsunfälle im Präsidialbereich Recklinghausen. Der Anteil erscheint gering, die körperlichen Folgen erhöhen sich aber mit jedem Stundenkilometer, der zu schnell, beziehungsweise nicht den Witterungsbedingungen oder örtlichen Begebenheiten angepasst gefahren wird.

Unser Ziel besteht auch 2016 darin, das Geschwindigkeitsniveau durch repressive und präventive Maßnahmen zu senken, um so die gesundheitlichen Folgen für Verletzte zu mindern und einen Rückgang der Verunglücktenzahlen zu erzielen.

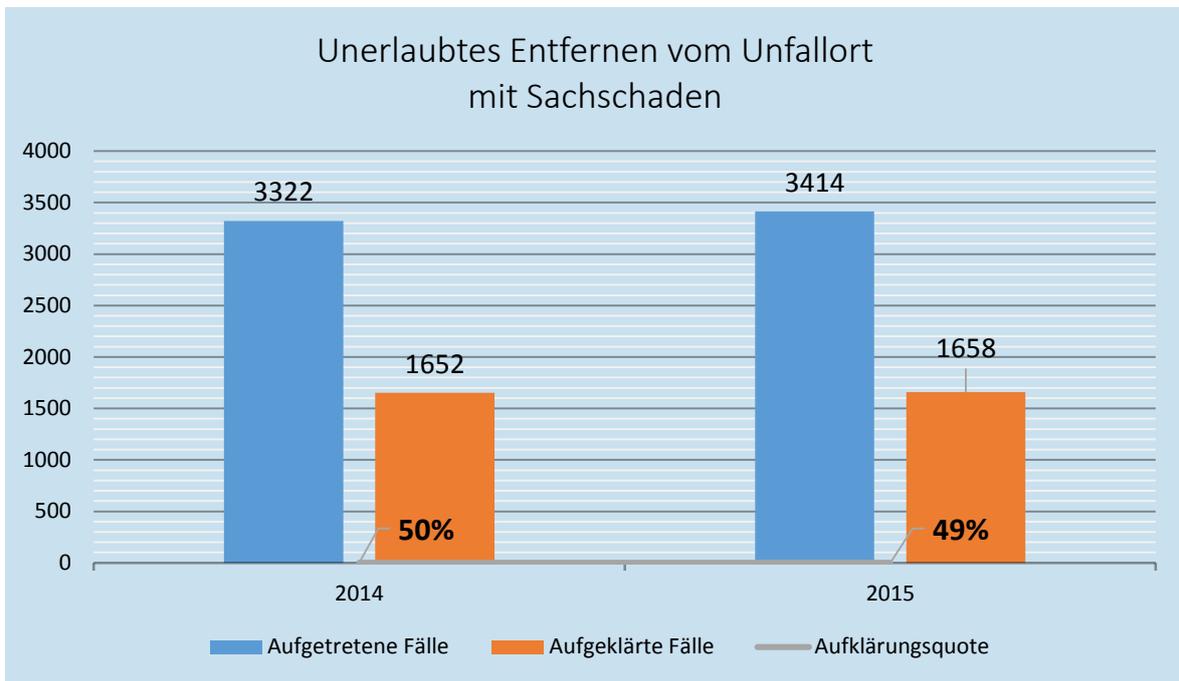
**Verkehrsunfallfluchten: Aufklärungsquote der Fälle mit Personenschäden auf rund 81 % verbessert**

Im Bereich des Polizeipräsidiums Recklinghausen ereigneten sich durchschnittlich an jedem Tag des Jahres 2015 rund 10 Verkehrsunfälle, bei denen sich ein Unfallbeteiligter unerlaubt von der Unfallstelle entfernt hat.

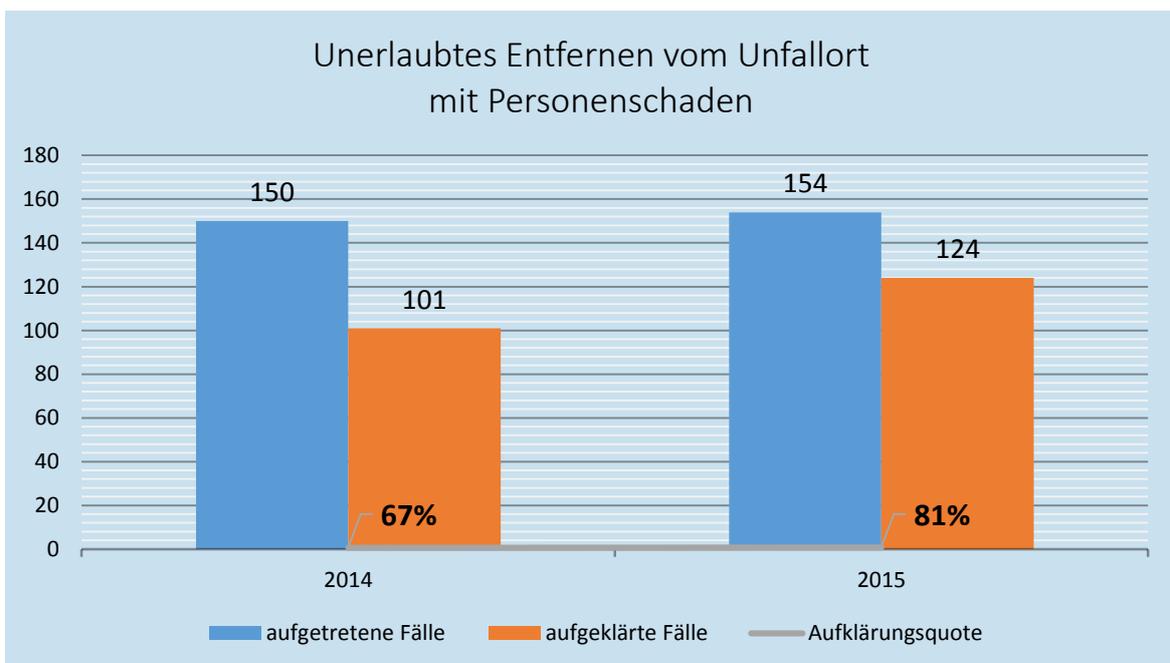
Die Gesamtzahl der Verkehrsunfälle mit unerlaubtem Entfernen vom Unfallort (Sachschäden und Verletzten) ist im Jahr 2015 um 96 auf 3.568 Verkehrsunfälle und somit um 2,77 % gestiegen. Dabei hat sich die Anzahl der geklärten Verkehrsunfallfluchten positiv entwickelt. Im Vergleich zum Vorjahr wurden 29 Fälle mehr geklärt.



Von den 3.568 Verkehrsunfallfluchten waren es 3.414 Verkehrsunfälle mit Sachschäden. Dies sind 92 Verkehrsunfälle mehr als im Vorjahr, was einer Steigerung von 2,8 % entspricht.



Verkehrsunfälle mit unerlaubtem Entfernen vom Unfallort, bei denen Personen verletzt wurden, stiegen um 4 Verkehrsunfälle. Dies entspricht einem Anstieg um 2,7 % gegenüber dem Vorjahr. Erfreulich ist die Entwicklung der aufgeklärten Verkehrsunfallfluchten mit Personenschaden. Hier konnten 23 Fälle mehr als im Vorjahr geklärt werden, so dass die Aufklärungsquote im Jahr 2015 bei beachtlichen 81 % liegt.



Die Polizei Recklinghausen arbeitet unvermindert an der Aufklärung von Verkehrsunfallfluchten.

# Verkehrssicherheitslage in den Kommunen

## Stadt Bottrop



Unfallentwicklung Stadt Bottrop		Vergleich zum Vorjahr		Veränderung		5- Jah- res Schnitt	UHZ / VHZ		Abweichung	
		2014	2015	um	in %		BOT	NRW	um	in %
Verkehrsunfälle	Verkehrsunfälle gesamt	3084	3071	-13	-0,4%	3183	2647,0	3424,7	-777,7	-22,7%
	Verkehrsunfälle mit Per- sonenschaden gesamt	259	268	9	3,5%	257	231,0	335,7	-104,7	-31,2%
	→ Kat. 1 mit Getöteten	0	2	2	100,0%	2	1,7	2,8	-1,1	-39,3%
	→ Kat. 2 mit Schwerverletzten	61	67	6	9,8%	57	57,8	65,0	-7,2	-11,1%
	→ Kat. 3 mit Leichtverletzten	198	199	1	0,5%	198	171,5	267,9	-96,4	-36,0%
	Verkehrsunfälle mit Sach- schaden gesamt	2825	2803	-22	-0,8%	2926	2416,0	3089,0	-673,0	-21,8%
	→ Kat. 4 schwerwiegend	31	19	-12	-38,7%	49	16,4	48,3	-31,9	-66,1%
	→ Kat. 5 ohne Alkohol / Drogen	2279	2316	37	1,6%	2350	1996,0	2368,5	-372,5	-15,7%
	→ Kat. 6 mit Alkohol / Drogen	19	14	-5	-26,3%	20	12,1	19,0	-6,9	-36,4%
	→ Kat. 7 mit VU-Flucht	496	454	-42	-8,5%	507	391,3	653,2	-261,9	-40,1%
Verunglückte	Getötete, Schwerverletzte, Leichtverletzte gesamt	354	349	-5	-1,4%	330	300,8	391,9	-91,1	-23,2%
	Kinder	44	47	3	6,8%	37	326,7	246,8	79,9	-32,4%
	Jugendliche	30	13	-17	-56,7%	19	359,5	649,3	-289,8	-44,6%
	junge Erwachsene	61	54	-7	-11,5%	56	618,0	779,1	-161,1	-20,7%
	Erwachsene	179	185	6	3,4%	174	287,6	408,5	-120,9	-29,6
	Senioren	39	50	11	28,2%	44	200,4	248,6	-48,2	-19,4

Unfallentwicklung Stadt Bottrop	Vergleich zum Vorjahr		Veränderung		VHZ		Abweichung	
	2014	2015	um	in %	BOT	NRW	um	in %
<b>motorisiertes Zwei- rad gesamt</b>	45	58	13	28,9%	50,0	51,5	-1,5	-2,9%
Kinder	0	1	1	100,0%	7,0	2,7	4,2	154,9%
Jugendliche	9	4	-5	-55,6%	110,6	268,5	-157,9	-58,8%
junge Erwachsene	4	8	4	100,0%	91,6	103,2	-11,7	-11,3%
Erwachsene	30	42	12	40,0%	65,3	55,8	9,5	17,0%
Senioren	2	3	1	50,0%	12,0	17,4	-5,4	-31,0%
<b>PKW gesamt</b>	186	179	-7	-3,8%	154,3	223,7	-69,4	-31,0%
Kinder	16	20	4	25,0%	139,0	85,1	53,9	63,3%
Jugendliche	11	1	-10	-90,9%	27,7	138,4	-110,7	-80,0%
junge Erwachsene	47	40	-7	-14,9%	457,8	588,2	-130,4	-22,2%
Erwachsene	98	100	2	2,0%	155,5	253,8	-98,3	-38,7%
Senioren	14	18	4	28,6%	72,1	102,6	-30,5	-29,7%
<b>Fahrrad gesamt</b>	66	58	-8	-12,1%	50,0	87,4	-37,4	-42,2%
Kinder	8	13	5	62,5%	90,4	84,2	6,1	7,5%
Jugendliche	9	5	-4	-44,4%	138,3	166,9	-28,7	-17,2%
junge Erwachsene	6	3	-3	-50,0%	34,3	99,5	-65,2	-65,5%
Erwachsene	29	25	-4	-13,8%	38,9	84,5	-45,6	-54,0%
Senioren	13	12	-1	-7,7%	48,1	79,8	-31,7	-39,7%
<b>Fußgänger gesamt</b>	36	44	8	22,2%	37,9	46,4	-8,5	-18,3%
Kinder	17	12	-5	-29,4%	83,4	75,5	7,9	10,4%
Jugendliche	1	3	2	200,0%	83,0	80,1	2,9	3,6%
junge Erwachsene	3	3	0	0,0%	34,3	58,7	-24,3	-41,5%
Erwachsene	9	14	5	55,6%	21,8	35,6	-13,8	-38,8%
Senioren	6	12	6	100,0%	48,1	46,2	1,9	4,1%

Verunglückte nach Art der Verkehrsbeteiligung und Altersgruppen

Unfallbeteiligte Verkehrsteilnehmer unter Alkohol- / Drogeneinfluss (Bottrop)					
2014 / 2015					
unfallbeteiligte Verkehrsteilnehmer		Jahr	Anzahl	Zu- / Abnahme	
				abs.	proz.
unter Alkoholeinfluss	bei VU insgesamt	2014	35		
		2015	26	-9	-25,71%
	bei VU mit Pers.-Schaden	2014	10		
		2015	8	-2	-20,00%
unter Einfluss anderer berauschender Mittel	bei VU insgesamt	2014	2		
		2015	4	2	100,00%
	bei VU mit Pers.-Schaden	2014	0		
		2015	0	0	0,00%

Schulweg-Verkehrsunfälle und verunglückte Schülerinnen / Schüler (Bottrop)					
2014 / 2015					
Schulwegverkehrsunfälle		Jahr	Anzahl	Zu - / Abnahme	
				abs.	proz.
		2014	5		
		2015	9	4	80,00%
verunglückte Schülerinnen/Schüler		Jahr	Anzahl	Zu - / Abnahme	
				abs.	proz.
im Alter von 6 - < 10 J.	als Radfahrer	2014	0		
		2015	2	2	100,00%
	als Fußgänger	2014	0		
		2015	0	0	0,00%
im Alter von 10 - < 15 J.	als Radfahrer	2014	3		
		2015	3	0	0,00%
	als Fußgänger	2014	2		
		2015	4	2	100,00%

Verkehrsunfälle mit unerlaubtem Entfernen vom Unfallort – VU mF (Bottrop)					
2014 / 2015					
Bezeichnung	Jahr	Anzahl	Zu - / Abnahme		
			abs.	proz.	
VU mF und Sachschaden	aufgetretene Fälle	2014	513		
		2015	470	-43	-8,38%
	aufgeklärte Fälle	2014	238		
		2015	232	-6	-2,52%
	Aufklärungsquoten	2014	46,4%		
		2015	49,4%		
VU mF und Personenschaden	aufgetretene Fälle	2014	16		
		2015	29	13	81,25%
	aufgeklärte Fälle	2014	10		
		2015	27	17	170,00%
	Aufklärungsquoten	2014	62,5%		
		2015	93,1%		
VU mF insgesamt	aufgetretene Fälle	2014	529		
		2015	499	-30	-5,67%
	aufgeklärte Fälle	2014	248		
		2015	259	11	4,44%
	Aufklärungsquoten	2014	46,9%		
		2015	51,9%		

# Stadt Castrop-Rauxel



Unfallentwicklung Stadt Castrop-Rauxel		Vergleich zum Vorjahr		Veränderung		5- Jah- res Schnitt	UHZ / VHZ		Abweichung	
		2014	2015	um	in %		CAS	NRW	um	in %
<b>Verkehrsunfälle</b>	Verkehrsunfälle gesamt	2050	2093	43	2,1%	2043	2846,9	3424,7	-577,8	-16,9%
	Verkehrsunfälle mit Per- sonenschaden gesamt	185	176	-9	-4,9%	169	239,4	335,7	-96,3	-28,7%
	→ Kat. 1 mit Getöteten	3	3	0	0,0%	3	4,1	2,8	1,3	45,7%
	→ Kat. 2 mit Schwerverletzten	35	36	1	2,9%	36	49,0	65,0	-16,0	-24,7%
	→ Kat. 3 mit Leichtverletzten	147	137	-10	-6,8%	130	186,3	267,9	-81,5	-30,4%
	Verkehrsunfälle mit Sach- schaden gesamt	1865	1917	52	2,8%	1874	2607,5	3089,0	-481,5	-15,6%
	→ Kat. 4 schwerwiegend	23	11	-12	-52,2%	27	15,0	48,3	-33,4	-69,1%
	→ Kat. 5 ohne Alkohol / Drogen	1466	1546	80	5,5%	1450	2102,9	2368,5	-265,6	-11,2%
	→ Kat. 6 mit Alkohol / Drogen	12	13	1	8,3%	15	17,7	19,0	-1,3	-7,1%
	→ Kat. 7 mit VU-Flucht	364	347	-17	-4,7%	382	472,0	653,2	-181,2	-27,7%
<b>Verunglückte</b>	Getötete, Schwerverletzte, Leichtverletzte gesamt	237	223	-14	-5,9%	215	303,3	391,9	-88,6	-22,6%
	Kinder	16	21	5	31,3%	21	234,9	246,8	-11,9	-4,8%
	Jugendliche	6	10	4	66,7%	9	445,4	649,3	-203,9	-31,4%
	junge Erwachsene	45	32	-13	-28,9%	36	576,8	779,1	-202,3	-26,0%
	Erwachsene	135	137	2	1,5%	119	338,2	408,5	-70,3	-17,2%
	Senioren	34	23	-11	-32,4%	29	141,3	248,6	-107,3	-43,2%

Unfallentwicklung Stadt Castrop-Rauxel	Vergleich zum Vorjahr		Veränderung		VHZ		Abweichung	
	2014	2015	um	in %	CAS	NRW	um	in %
<b>motorisiertes Zwei- rad gesamt</b>	36	44	8	22,2%	59,8	51,5	8,4	16,3%
Kinder	0	0	0	0,0%	0,0	2,7	-2,7	-100,0%
Jugendliche	2	6	4	200,0%	267,3	268,5	-1,3	-0,5%
junge Erwachsene	6	6	0	0,0%	108,1	103,2	4,9	4,8%
Erwachsene	27	29	2	7,4%	71,6	55,8	15,8	28,3%
Senioren	1	3	2	200,0%	18,4	17,4	1,0	5,7%
<b>PKW gesamt</b>	125	108	-17	-13,6%	146,9	223,7	-76,8	-34,3%
Kinder	3	7	4	133,3%	78,3	85,1	-6,8	-8,0%
Jugendliche	1	1	0	0,0%	44,5	138,4	-93,8	-67,8%
junge Erwachsene	34	21	-13	-38,2%	378,5	588,2	-209,7	-35,6%
Erwachsene	69	73	4	5,8%	180,2	253,8	-73,6	-29,0%
Senioren	17	6	-11	-64,7%	36,9	102,6	-65,7	-64,0%
<b>Fahrrad gesamt</b>	35	43	8	22,9%	58,5	87,4	-28,9	-33,0%
Kinder	4	6	2	50,0%	67,1	84,2	-17,1	-20,3%
Jugendliche	0	3	3	100,0%	133,6	166,9	-33,3	-20,0%
junge Erwachsene	2	4	2	100,0%	72,1	99,5	-27,4	-27,6%
Erwachsene	22	22	0	0,0%	54,3	84,5	-30,2	-35,7%
Senioren	7	8	1	14,3%	49,1	79,8	-30,7	-38,5%
<b>Fußgänger gesamt</b>	22	21	-1	-4,5%	28,6	46,4	-17,8	-38,4%
Kinder	6	7	1	16,7%	78,3	75,5	2,8	3,7%
Jugendliche	3	0	-3	-100,0%	0,0	80,1	-80,1	-100,0%
junge Erwachsene	2	1	-1	-50,0%	18,0	58,7	-40,6	-69,3%
Erwachsene	6	11	5	83,3%	27,2	35,6	-8,4	-23,6%
Senioren	5	2	-3	-60,0%	12,3	46,2	-33,9	-73,4%

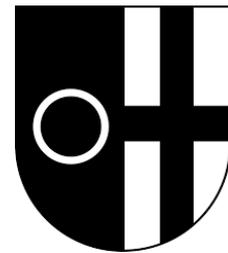
Verunglückte nach Art der Verkehrsbeteiligung und Altersgruppen

Unfallbeteiligte Verkehrsteilnehmer unter Alkohol- / Drogeneinfluss (Castrop-Rauxel)					
2014 / 2015					
unfallbeteiligte Verkehrsteilnehmer		Jahr	Anzahl	Zu- / Abnahme	
				abs.	proz.
unter Alkoholeinfluss	bei VU insgesamt	2014	22		
		2015	23	1	4,55%
	bei VU mit Pers.-Schaden	2014	10		
		2015	8	-2	-20,00%
unter Einfluss anderer berauschender Mittel	bei VU insgesamt	2014	3		
		2015	5	2	66,67%
	bei VU mit Pers.-Schaden	2014	1		
		2015	3	2	200,00%

Schulweg-Verkehrsunfälle und verunglückte Schülerinnen / Schüler (Castrop-Rauxel)					
2014 / 2015					
Schulwegverkehrsunfälle		Jahr	Anzahl	Zu - / Abnahme	
				abs.	proz.
		2014	2		
		2015	2	0	0,00%
verunglückte Schülerinnen/Schüler		Jahr	Anzahl	Zu - / Abnahme	
				abs.	proz.
im Alter von 6 - < 10 J.	als Radfahrer	2014	0		
		2015	1	1	100,00%
	als Fußgänger	2014	2		
		2015	0	-2	-100,00%
im Alter von 10 - < 15 J.	als Radfahrer	2014	1		
		2015	0	-1	-100,00%
	als Fußgänger	2014	0		
		2015	1	1	100,00%

Verkehrsunfälle mit unerlaubtem Entfernen vom Unfallort – VU mF (Castrop-Rauxel)					
2014 / 2015					
Bezeichnung	Jahr	Anzahl	Zu - / Abnahme		
			abs.	proz.	
VU mF und Sachschaden	aufgetretene Fälle	2014	377		
		2015	356	-21	-5,57%
	aufgeklärte Fälle	2014	209		
		2015	204	-5	-2,39%
	Aufklärungsquoten	2014	55,4%		
		2015	57,3%		
VU mF und Personenschaden	aufgetretene Fälle	2014	19		
		2015	13	-6	-31,58%
	aufgeklärte Fälle	2014	13		
		2015	12	-1	-7,69%
	Aufklärungsquoten	2014	68,4%		
		2015	92,3%		
VU mF insgesamt	aufgetretene Fälle	2014	396		
		2015	369	-27	-6,82%
	aufgeklärte Fälle	2014	222		
		2015	216	-6	-2,70%
	Aufklärungsquoten	2014	56,1%		
		2015	58,5%		

Stadt Datteln



Unfallentwicklung Stadt Datteln		Vergleich zum Vorjahr		Veränderung		5- Jah- res Schnitt	UHZ / VHZ		Abweichung	
		2014	2015	um	in %		DAT	NRW	um	in %
Verkehrsunfälle	Verkehrsunfälle gesamt	1056	960	-96	-9,1%	1023	2794,7	3424,7	-630,1	-18,4%
	Verkehrsunfälle mit Per- sonenschaden gesamt	97	114	17	17,5%	101	331,9	335,7	-3,8	-1,1%
	→ Kat. 1 mit Getöteten	0	0	0	0,0%	1	0,0	2,8	-2,8	- 100,0%
	→ Kat. 2 mit Schwerverletzten	20	15	-5	-25,0%	18	43,7	65,0	-21,3	-32,8%
	→ Kat. 3 mit Leichtverletzten	76	99	23	30,3%	82	288,2	267,9	20,3	7,6%
	Verkehrsunfälle mit Sach- schaden gesamt	959	846	-113	-11,8%	922	2462,8	3089,0	-626,2	-20,3%
	→ Kat. 4 schwerwiegend	6	4	-2	-33,3%	10	11,6	48,3	-36,7	-75,9%
	→ Kat. 5 ohne Alkohol / Drogen	748	645	-103	-13,8%	711	1877,7	2368,5	-490,8	-20,7%
	→ Kat. 6 mit Alkohol / Drogen	6	6	0	0,0%	6	17,5	19,0	-1,6	-8,2%
	→ Kat. 7 mit VU-Flucht	199	191	-8	-4,0%	194	556,0	653,2	-97,2	-14,9%
Verunglückte	Getötete, Schwerverletzte, Leichtverletzte gesamt	108	143	35	32,4%	123	416,3	391,9	24,4	6,2%
	Kinder	17	16	-1	-5,9%	13	367,2	246,8	120,4	48,8%
	Jugendliche	6	8	2	33,3%	9	751,9	649,3	102,6	15,8%
	junge Erwachsene	13	14	1	7,7%	16	550,3	779,1	-228,8	-29,4%
	Erwachsene	53	74	21	39,6%	61	388,5	408,5	-20,0	-4,9%
	Senioren	19	30	11	57,9%	23	408,7	248,6	160,1	64,4%

Unfallentwicklung Stadt Datteln	Vergleich zum Vorjahr		Veränderung		VHZ		Abweichung	
	2014	2015	um	in %	DAT	NRW	um	in %
<b>motorisiertes Zwei- rad gesamt</b>	9	23	14	155,6%	67,0	51,5	15,5	30,1%
Kinder	0	0	0	0,0%	0,0	2,7	-2,7	-100,0%
Jugendliche	1	2	1	100,0%	188,0	268,5	-80,6	-30,0%
junge Erwachsene	2	2	0	0,0%	78,6	103,2	-24,6	-23,8%
Erwachsene	4	17	13	325,0%	89,3	55,8	33,5	60,0%
Senioren	2	2	0	0,0%	27,2	17,4	9,8	56,3%
<b>PKW gesamt</b>	40	66	26	65,0%	192,1	223,7	-31,6	-14,1%
Kinder	1	7	6	600,0%	160,7	85,1	75,5	88,7%
Jugendliche	2	1	-1	-50,0%	94,0	138,4	-44,4	-32,1%
junge Erwachsene	9	10	1	11,1%	393,1	588,2	-195,1	-33,2%
Erwachsene	19	38	19	100,0%	199,5	253,8	-54,3	-21,4%
Senioren	5	10	5	100,0%	136,2	102,6	33,6	32,7%
<b>Fahrrad gesamt</b>	43	36	-7	-16,3%	104,8	87,4	17,4	20,0%
Kinder	11	6	-5	-45,5%	137,7	84,2	53,5	63,5%
Jugendliche	2	4	2	100,0%	375,9	166,9	209,0	125,2%
junge Erwachsene	1	1	0	0,0%	39,3	99,5	-60,2	-60,5%
Erwachsene	20	12	-8	-40,0%	63,0	84,5	-21,5	-25,4%
Senioren	9	12	3	33,3%	163,5	79,8	83,7	104,9%
<b>Fußgänger gesamt</b>	16	10	-6	-37,5%	29,1	46,4	-17,3	-37,3%
Kinder	4	1	-3	-75,0%	23,0	75,5	-52,6	-69,6%
Jugendliche	0	1	1	100,0%	94,0	80,1	13,9	17,3%
junge Erwachsene	1	1	0	0,0%	39,3	58,7	-19,4	-33,0%
Erwachsene	8	5	-3	-37,5%	26,3	35,6	-9,3	-26,1%
Senioren	3	2	-1	-33,3%	27,2	46,2	-19,0	-41,1%

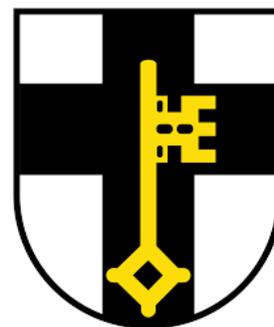
Verunglückte nach Art der Verkehrsbeteiligung und Altersgruppen

Unfallbeteiligte Verkehrsteilnehmer unter Alkohol- / Drogeneinfluss (Datteln)					
2014 / 2015					
unfallbeteiligte Verkehrsteilnehmer	Jahr	Anzahl	Zu- / Abnahme		
			abs.	proz.	
unter Alkoholeinfluss	bei VU insgesamt	2014	9		
		2015	13	4	44,44%
	bei VU mit Pers.-Schaden	2014	5		
		2015	4	-1	-20,00%
unter Einfluss anderer berauschender Mittel	bei VU insgesamt	2014	2		
		2015	2	0	0,00%
	bei VU mit Pers.-Schaden	2014	0		
		2015	1	1	100,00%

Schulweg-Verkehrsunfälle und verunglückte Schülerinnen / Schüler (Datteln)					
2014 / 2015					
Schulwegverkehrsunfälle	Jahr	Anzahl	Zu - / Abnahme		
			abs.	proz.	
	2014	4			
	2015	4	0	0,00%	
verunglückte Schülerinnen/Schüler	Jahr	Anzahl	Zu - / Abnahme		
			abs.	proz.	
im Alter von 6 - < 10 J.	als Radfahrer	2014	2		
		2015	0	-2	-100,00%
	als Fußgänger	2014	0		
		2015	0	0	0,00%
im Alter von 10 - < 15 J.	als Radfahrer	2014	2		
		2015	3	1	50,00%
	als Fußgänger	2014	0		
		2015	1	1	100,00%

Verkehrsunfälle mit unerlaubtem Entfernen vom Unfallort – VU mF (Datteln)					
2014 / 2015					
Bezeichnung	Jahr	Anzahl	Zu - / Abnahme		
			abs.	proz.	
VU mF und Sachschaden	aufgetretene Fälle	2014	209		
		2015	196	-13	-6,22%
	aufgeklärte Fälle	2014	102		
		2015	80	-22	-21,57%
	Aufklärungsquoten	2014	48,8%		
		2015	40,8%		
VU mF und Personenschaden	aufgetretene Fälle	2014	9		
		2015	10	1	11,11%
	aufgeklärte Fälle	2014	7		
		2015	7	0	0,00%
	Aufklärungsquoten	2014	77,8%		
		2015	70,0%		
VU mF insgesamt	aufgetretene Fälle	2014	215		
		2015	206	-9	-4,19%
	aufgeklärte Fälle	2014	109		
		2015	87	-22	-20,18%
	Aufklärungsquoten	2014	50,7%		
		2015	42,2%		

Stadt Dorsten



Unfallentwicklung Stadt Dorsten		Vergleich zum Vorjahr		Veränderung		5- Jah- res Schnitt	UHZ / VHZ		Abweichung	
		2014	2015	um	in %		DOR	NRW	um	in %
Verkehrsunfälle	Verkehrsunfälle gesamt	2056	1980	-76	-3,7%	2061	2624,6	3424,7	-800,1	-23,4%
	Verkehrsunfälle mit Per- sonenschaden gesamt	174	154	-20	-11,5%	163	204,1	335,7	-131,6	-39,2%
	→ Kat. 1 mit Getöteten	1	3	2	200,0%	2	4,0	2,8	1,2	42,0%
	→ Kat. 2 mit Schwerverletzten	36	52	16	44,4%	46	68,9	65,0	3,9	6,0%
	→ Kat. 3 mit Leichtverletzten	137	99	-38	-27,7%	115	131,2	267,9	-136,6	-51,0%
	Verkehrsunfälle mit Sach- schaden gesamt	1882	1826	-56	-3,0%	1898	2420,5	3089,0	-668,5	-21,6%
	→ Kat. 4 schwerwiegend	12	9	-3	-25,0%	21	11,9	48,3	-36,4	-75,3%
	→ Kat. 5 ohne Alkohol / Drogen	1563	1484	-79	-5,1%	1533	1967,2	2368,5	-401,3	-16,9%
	→ Kat. 6 mit Alkohol / Drogen	7	10	3	42,9%	13	13,3	19,0	-5,8	-30,4%
	→ Kat. 7 mit VU-Flucht	300	323	23	7,7%	331	428,2	653,2	-225,0	-34,5%
Verunglückte	Getötete, Schwerverletzte, Leichtverletzte gesamt	215	203	-12	-5,6%	211	269,1	391,9	-122,8	-31,3%
	Kinder	15	15	0	0,0%	19	156,2	246,8	-90,6	-36,7%
	Jugendliche	21	12	-9	-42,9%	16	466,0	649,3	-183,3	-28,2%
	junge Erwachsene	32	40	8	25,0%	41	712,0	779,1	-67,1	-8,6%
	Erwachsene	121	99	-22	-18,2%	104	240,4	408,5	-168,1	-41,2%
	Senioren	26	36	10	38,5%	31	218,8	248,6	-29,8	-12,0%

Unfallentwicklung Stadt Dorsten	Vergleich zum Vorjahr		Veränderung		VHZ		Abweichung	
	2014	2015	um	in %	DOR	NRW	um	in %
<b>motorisiertes Zwei- rad gesamt</b>	29	22	-7	-24,1%	29,2	51,5	-22,3	-43,3%
Kinder	0	0	0	0,0%	0,0	2,7	-2,7	-100,0%
Jugendliche	9	5	-4	-44,4%	194,2	268,5	-74,4	-27,7%
junge Erwachsene	7	2	-5	-71,4%	35,6	103,2	-67,6	-65,5%
Erwachsene	12	12	0	0,0%	29,1	55,8	-26,7	-47,8%
Senioren	1	3	2	200,0%	18,2	17,4	0,8	4,6%
<b>PKW gesamt</b>	101	95	-6	-5,9%	125,9	223,7	-97,8	-43,7%
Kinder	3	3	0	0,0%	31,2	85,1	-53,9	-63,3%
Jugendliche	3	4	1	33,3%	155,3	138,4	17,0	12,3%
junge Erwachsene	20	31	11	55,0%	551,8	588,2	-36,4	-6,2%
Erwachsene	67	46	-21	-31,3%	111,7	253,8	-142,1	-56,0%
Senioren	8	11	3	37,5%	66,9	102,6	-35,7	-34,8%
<b>Fahrrad gesamt</b>	70	49	-21	-30,0%	65,0	87,4	-22,4	-25,6%
Kinder	11	7	-4	-36,4%	72,9	84,2	-11,3	-13,5%
Jugendliche	6	3	-3	-50,0%	116,5	166,9	-50,4	-30,2%
junge Erwachsene	4	2	-2	-50,0%	35,6	99,5	-63,9	-64,2%
Erwachsene	35	21	-14	-40,0%	51,0	84,5	-33,5	-39,6%
Senioren	14	15	1	7,1%	91,2	79,8	11,4	14,3%
<b>Fußgänger gesamt</b>	8	20	12	150,0%	26,5	46,4	-19,9	-42,9%
Kinder	1	5	4	400,0%	52,1	75,5	-23,5	-31,1%
Jugendliche	2	0	-2	-100,0%	0,0	80,1	-80,1	-100,0%
junge Erwachsene	0	3	3	100,0%	53,4	58,7	-5,3	-9,0%
Erwachsene	4	7	3	75,0%	17,0	35,6	-18,6	-52,2%
Senioren	1	5	4	400,0%	30,4	46,2	-15,8	-34,2%

Verunglückte nach Art der Verkehrsbeteiligung und Altersgruppen

Unfallbeteiligte Verkehrsteilnehmer unter Alkohol- / Drogeneinfluss (Dorsten)						
2014 / 2015						
unfallbeteiligte Verkehrsteilnehmer		Jahr	Anzahl	Zu- / Abnahme		
				abs.	proz.	
unter Alkoholeinfluss	bei VU insgesamt	2014	17			
		2015	19	2	11,76%	
	bei VU mit Pers.-Schaden	2014	9			
		2015	5	-4	-44,44%	
	unter Einfluss anderer berauschender Mittel	bei VU insgesamt	2014	2		
			2015	0	-2	-100,00%
bei VU mit Pers.-Schaden		2014	2			
		2015	0	-2	-100,00%	

Schulweg-Verkehrsunfälle und verunglückte Schülerinnen / Schüler (Dorsten)					
2014 / 2015					
Schulwegverkehrsunfälle		Jahr	Anzahl	Zu - / Abnahme	
				abs.	proz.
		2014	1		
		2015	6	5	500,00%
verunglückte Schülerinnen/Schüler		Jahr	Anzahl	Zu - / Abnahme	
				abs.	proz.
im Alter von 6 - < 10 J.	als Radfahrer	2014	0		
		2015	1	1	100,00%
	als Fußgänger	2014	0		
		2015	1	1	100,00%
im Alter von 10 - < 15 J.	als Radfahrer	2014	1		
		2015	1	0	0,00%
	als Fußgänger	2014	0		
		2015	2	2	100,00%

Verkehrsunfälle mit unerlaubtem Entfernen vom Unfallort – VU mF (Dorsten)					
2014 / 2015					
Bezeichnung		Jahr	Anzahl	Zu - / Abnahme	
				abs.	proz.
VU mF und Sachschaden	aufgetretene Fälle	2014	305		
		2015	334	29	9,51%
	aufgeklärte Fälle	2014	139		
		2015	152	13	9,35%
	Aufklärungsquoten	2014	45,6%		
		2015	45,5%		
VU mF und Personenschaden	aufgetretene Fälle	2014	11		
		2015	13	2	18,18%
	aufgeklärte Fälle	2014	8		
		2015	11	3	37,50%
	Aufklärungsquoten	2014	72,7%		
		2015	84,6%		
VU mF insgesamt	aufgetretene Fälle	2014	316		
		2015	347	31	9,81%
	aufgeklärte Fälle	2014	147		
		2015	163	16	10,88%
	Aufklärungsquoten	2014	46,5%		
		2015	47,0%		

Stadt Gladbeck



Unfallentwicklung Stadt Gladbeck		Vergleich zum Vorjahr		Veränderung		5- Jah- res Schnitt	UHZ / VHZ		Abweichung	
		2014	2015	um	in %		GLA	NRW	um	in %
Verkehrsunfälle	Verkehrsunfälle gesamt	1786	1981	195	10,9%	1886	2673,9	3424,7	-750,8	-21,9%
	Verkehrsunfälle mit Per- sonenschaden gesamt	145	166	21	14,5%	156	224,1	335,7	-111,6	-33,3%
	→ Kat. 1 mit Getöteten	0	0	0	n.V.	0	0,0	2,8	-2,8	- 100,0%
	→ Kat. 2 mit Schwerverletzten	40	36	-4	-10,0%	34	48,6	65,0	-16,4	-25,3%
	→ Kat. 3 mit Leichtverletzten	105	130	25	23,8%	122	175,5	267,9	-92,4	-34,5%
	Verkehrsunfälle mit Sach- schaden gesamt	1641	1815	174	10,6%	1729	2449,9	3089,0	-639,2	-20,7%
	→ Kat. 4 schwerwiegend	23	10	-13	-56,5%	28	13,5	48,3	-34,9	-72,1%
	→ Kat. 5 ohne Alkohol / Drogen	1318	1446	128	9,7%	1360	1951,8	2368,5	-416,7	-17,6%
	→ Kat. 6 mit Alkohol / Drogen	19	10	-9	-47,4%	14	13,5	19,0	-5,5	-29,1%
	→ Kat. 7 mit VU-Flucht	281	349	68	24,2%	327	471,1	653,2	-182,1	-27,9%
Verunglückte	Getötete, Schwerverletzte, Leichtverletzte gesamt	180	219	39	21,7%	199	295,6	391,9	-96,3	-24,6%
	Kinder	23	21	-2	-8,7%	23	207,4	246,8	-39,4	-16,0%
	Jugendliche	11	17	6	54,5%	13	692,2	649,3	42,9	6,6%
	junge Erwachsene	36	34	-2	-5,6%	31	587,6	779,1	-191,5	-24,6%
	Erwachsene	85	116	31	36,5%	105	293,4	408,5	-115,1	-28,2%
	Senioren	25	31	6	24,0%	27	191,5	248,6	-57,1	-23,0%

Unfallentwicklung Stadt Gladbeck	Vergleich zum Vorjahr		Veränderung		VHZ		Abweichung	
	2014	2015	um	in %	GLA	NRW	um	in %
<b>motorisiertes Zwei- rad gesamt</b>	31	26	-5	-16,1%	35,1	51,5	-16,4	-31,8%
Kinder	2	1	-1	-50,0%	9,9	2,7	7,1	262,2%
Jugendliche	2	5	3	150,0%	203,6	268,5	-64,9	-24,2%
junge Erwachsene	7	3	-4	-57,1%	51,8	103,2	-51,4	-49,8%
Erwachsene	15	15	0	0,0%	37,9	55,8	-17,9	-32,1%
Senioren	5	2	-3	-60,0%	12,4	17,4	-5,0	-28,7%
<b>PKW gesamt</b>	78	106	28	35,9%	143,1	223,7	-80,6	-36,0%
Kinder	8	5	-3	-37,5%	49,4	85,1	-35,7	-42,0%
Jugendliche	3	7	4	133,3%	285,0	138,4	146,7	106,0%
junge Erwachsene	21	24	3	14,3%	414,8	588,2	-173,4	-29,5%
Erwachsene	40	62	22	55,0%	156,8	253,8	-97,0	-38,2%
Senioren	6	8	2	33,3%	49,4	102,6	-53,2	-51,9%
<b>Fahrrad gesamt</b>	45	44	-1	-2,2%	59,4	87,4	-28,0	-32,0%
Kinder	7	7	0	0,0%	69,1	84,2	-15,1	-17,9%
Jugendliche	5	4	-1	-20,0%	162,9	166,9	-4,1	-2,4%
junge Erwachsene	6	3	-3	-50,0%	51,8	99,5	-47,7	-47,9%
Erwachsene	22	20	-2	-9,1%	50,6	84,5	-33,9	-40,1%
Senioren	5	10	5	100,0%	61,8	79,8	-18,0	-22,6%
<b>Fußgänger gesamt</b>	16	34	18	112,5%	45,9	46,4	-0,5	-1,1%
Kinder	5	6	1	20,0%	59,3	75,5	-16,3	-21,5%
Jugendliche	1	1	0	0,0%	40,7	80,1	-39,4	-49,2%
junge Erwachsene	2	4	2	100,0%	69,1	58,7	10,5	17,8%
Erwachsene	4	16	12	300,0%	40,5	35,6	4,9	13,8%
Senioren	4	7	3	75,0%	43,2	46,2	-3,0	-6,5%

Verunglückte nach Art der Verkehrsbeteiligung und Altersgruppen

Unfallbeteiligte Verkehrsteilnehmer unter Alkohol- / Drogeneinfluss (Gladbeck)					
2014 / 2015					
unfallbeteiligte Verkehrsteilnehmer	Jahr	Anzahl	Zu- / Abnahme		
			abs.	proz.	
unter Alkoholeinfluss	bei VU insgesamt	2014	29		
		2015	14	-15	-51,72%
	bei VU mit Pers.-Schaden	2014	10		
		2015	5	-5	-50,00%
unter Einfluss anderer berauschender Mittel	bei VU insgesamt	2014	6		
		2015	3	-3	-50,00%
	bei VU mit Pers.-Schaden	2014	3		
		2015	1	-2	-66,67%

Schulweg-Verkehrsunfälle und verunglückte Schülerinnen / Schüler (Gladbeck)					
2014 / 2015					
Schulwegverkehrsunfälle	Jahr	Anzahl	Zu - / Abnahme		
			abs.	proz.	
	2014	7			
	2015	4	-3	-42,86%	
verunglückte Schülerinnen/Schüler	Jahr	Anzahl	Zu - / Abnahme		
			abs.	proz.	
im Alter von 6 - < 10 J.	als Radfahrer	2014	0		
		2015	0	0	0,00%
	als Fußgänger	2014	0		
		2015	0	0	0,00%
im Alter von 10 - < 15 J.	als Radfahrer	2014	5		
		2015	1	-4	-80,00%
	als Fußgänger	2014	2		
		2015	3	1	50,00%

Verkehrsunfälle mit unerlaubtem Entfernen vom Unfallort – VU mF (Gladbeck)					
2014 / 2015					
Bezeichnung		Jahr	Anzahl	Zu - / Abnahme	
				abs.	proz.
VU mF und Sachschaden	aufgetretene Fälle	2014	296		
		2015	361	65	21,96%
	aufgeklärte Fälle	2014	147		
		2015	157	10	6,80%
	Aufklärungsquoten	2014	49,7%		
		2015	43,5%		
VU mF und Personenschaden	aufgetretene Fälle	2014	16		
		2015	10	-6	-37,50%
	aufgeklärte Fälle	2014	13		
		2015	7	-6	-46,15%
	Aufklärungsquoten	2014	81,3%		
		2015	70,0%		
VU mF insgesamt	aufgetretene Fälle	2014	312		
		2015	371	59	18,91%
	aufgeklärte Fälle	2014	160		
		2015	164	4	2,50%
	Aufklärungsquoten	2014	51,3%		
		2015	44,2%		

Stadt Haltern am See



Unfallentwicklung Stadt Haltern am See		Vergleich zum Vorjahr		Veränderung		5- Jah- res Schnitt	UHZ / VHZ		Abweichung	
		2014	2015	um	in %		HAL	NRW	um	in %
Verkehrsunfälle	Verkehrsunfälle gesamt	748	867	119	15,9%	840	2310,4	3424,7	-1114,3	-32,5%
	Verkehrsunfälle mit Per- sonenschaden gesamt	93	97	4	4,3%	86	258,5	335,7	-77,2	-23,0%
	→ Kat. 1 mit Getöteten	0	0	0	0,0%	1	0,0	2,8	-2,8	-100,0%
	→ Kat. 2 mit Schwerverletzten	31	24	-7	-22,6%	27	64,0	65,0	-1,1	-1,6%
	→ Kat. 3 mit Leichtverletzten	62	73	11	17,7%	59	194,5	267,9	-73,3	-27,4%
	Verkehrsunfälle mit Sach- schaden gesamt	655	770	115	17,6%	754	2051,9	3089,0	-1037,1	-33,6%
	→ Kat. 4 schwerwiegend	7	10	3	42,9%	12	26,6	48,3	-21,7	-44,9%
	→ Kat. 5 ohne Alkohol / Drogen	523	614	91	17,4%	610	1636,2	2368,5	-732,3	-30,9%
	→ Kat. 6 mit Alkohol / Drogen	2	4	2	100,0%	4	10,7	19,0	-8,4	-44,0%
	→ Kat. 7 mit VU-Flucht	123	142	19	15,4%	128	378,4	653,2	-274,8	-42,1%
Verunglückte	Getötete, Schwerverletzte, Leichtverletzte gesamt	108	126	18	16,7%	109	335,8	391,9	-53,1	-14,3%
	Kinder	7	11	4	57,1%	9	221,9	246,8	-24,9	-10,1%
	Jugendliche	4	7	3	75,0%	6	517,0	649,3	-132,3	-20,4%
	junge Erwachsene	15	13	-2	-13,3%	16	505,8	779,1	-273,3	-35,1%
	Erwachsene	68	70	2	2,9%	60	339,6	408,5	-68,9	-16,9%
	Senioren	14	25	11	78,6%	19	311,4	248,6	-62,8	25,3%

Unfallentwicklung Stadt Haltern am See	Vergleich zum Vorjahr		Veränderung		VHZ		Abweichung	
	2014	2015	um	in %	HAL	NRW	um	in %
<b>motorisiertes Zwei- rad gesamt</b>	28	26	-2	-7,1%	69,3	51,5	17,8	34,6%
Kinder	0	0	0	0,0%	0,0	2,7	-2,7	0,0%
Jugendliche	1	3	2	200,0%	221,6	268,5	-47,0	-17,5%
junge Erwachsene	3	3	0	0,0%	116,7	103,2	13,5	13,1%
Erwachsene	21	17	-4	-19,0%	82,5	55,8	26,7	47,8%
Senioren	3	3	0	0,0%	37,4	17,4	20,0	114,9%
<b>PKW gesamt</b>	38	60	22	57,9%	159,9	223,7	-63,8	-28,5%
Kinder	2	5	3	150,0%	100,8	85,1	15,7	18,5%
Jugendliche	2	2	0	0,0%	147,7	138,4	9,4	6,8%
junge Erwachsene	8	6	-2	-25,0%	233,5	588,2	-354,7	-60,3%
Erwachsene	22	38	16	72,7%	184,3	253,8	-69,5	-27,4%
Senioren	4	9	5	125,0%	112,1	102,6	9,5	9,3%
<b>Fahrrad gesamt</b>	24	27	3	12,5%	72,0	87,4	-15,4	-17,6%
Kinder	3	5	2	66,7%	100,8	84,2	16,6	19,7%
Jugendliche	1	2	1	100,0%	147,7	166,9	-19,2	-11,5%
junge Erwachsene	3	2	-1	-33,3%	77,8	99,5	-21,7	-21,8%
Erwachsene	17	8	-9	-52,9%	38,8	84,5	-45,7	-54,1%
Senioren	0	10	10	100,0%	124,5	79,8	44,7	56,0%
<b>Fußgänger gesamt</b>	11	7	-4	-36,4%	18,7	46,4	-27,8	-59,8%
Kinder	1	1	0	0,0%	20,2	75,5	-55,4	-73,3%
Jugendliche	0	0	0	0,0%	0,0	80,1	-80,1	-100,0%
junge Erwachsene	1	1	0	0,0%	38,9	58,7	-19,8	-33,7%
Erwachsene	4	3	-1	-25,0%	14,6	35,6	-21,0	-59,0%
Senioren	5	2	-3	-60,0%	24,9	46,2	-21,3	-46,1%

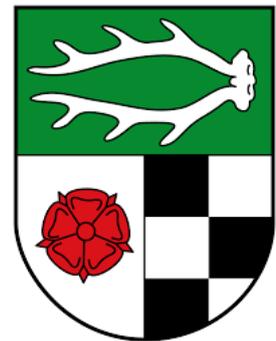
Verunglückte nach Art der Verkehrsbeteiligung und Altersgruppen

Unfallbeteiligte Verkehrsteilnehmer unter Alkohol- / Drogeneinfluss (Haltern am See)					
2014 / 2015					
unfallbeteiligte Verkehrsteilnehmer		Jahr	Anzahl	Zu- / Abnahme	
				abs.	proz.
unter Alkoholeinfluss	bei VU insgesamt	2014	11		
		2015	13	2	18,18%
	bei VU mit Pers.-Schaden	2014	6		
		2015	5	-1	-16,67%
unter Einfluss anderer berauschender Mittel	bei VU insgesamt	2014	0		
		2015	0	0	0,00%
	bei VU mit Pers.-Schaden	2014	0		
		2015	0	0	0,00%

Schulweg-Verkehrsunfälle und verunglückte Schülerinnen / Schüler (Haltern am See)					
2014 / 2015					
Schulwegverkehrsunfälle		Jahr	Anzahl	Zu - / Abnahme	
				abs.	proz.
		2014	3		
		2015	3	0	0,00%
verunglückte Schülerinnen/Schüler		Jahr	Anzahl	Zu - / Abnahme	
				abs.	proz.
im Alter von 6 - < 10 J.	als Radfahrer	2014	0		
		2015	0	0	0,00%
	als Fußgänger	2014	0		
		2015	0	0	0,00%
im Alter von 10 - < 15 J.	als Radfahrer	2014	2		
		2015	3	1	50,00%
	als Fußgänger	2014	1		
		2015	0	-1	-100,00%

Verkehrsunfälle mit unerlaubtem Entfernen vom Unfallort – VU mF (Haltern am See)					
2014 / 2015					
Bezeichnung		Jahr	Anzahl	Zu - / Abnahme	
				abs.	proz.
VU mF und Sachschaden	aufgetretene Fälle	2014	125		
		2015	147	22	17,60%
	aufgeklärte Fälle	2014	65		
		2015	66	1	1,54%
	Aufklärungsquoten	2014	52,0%		
		2015	44,9%		
VU mF und Personenschaden	aufgetretene Fälle	2014	8		
		2015	9	1	12,50%
	aufgeklärte Fälle	2014	6		
		2015	8	2	33,33%
	Aufklärungsquoten	2014	75,0%		
		2015	88,9%		
VU mF insgesamt	aufgetretene Fälle	2014	133		
		2015	156	23	17,29%
	aufgeklärte Fälle	2014	71		
		2015	74	3	4,23%
	Aufklärungsquoten	2014	53,4%		
		2015	47,4%		

Stadt Herten



Unfallentwicklung Stadt Herten		Vergleich zum Vorjahr		Veränderung		5- Jah- res Schnitt	UHZ / VHZ		Abweichung	
		2014	2015	um	in %		HER	NRW	um	in %
Verkehrsunfälle	Verkehrsunfälle gesamt	1551	1479	-72	-4,6%	1511	2436,2	3424,7	-988,6	-28,9%
	Verkehrsunfälle mit Per- sonenschaden gesamt	146	152	6	4,1%	132	250,4	335,7	-85,3	-25,4%
	→ Kat. 1 mit Getöteten	0	2	2	100,0%	0	3,3	2,8	0,5	17,7%
	→ Kat. 2 mit Schwerverletzten	46	40	-6	-13,0%	42	65,9	65,0	0,9	1,3%
	→ Kat. 3 mit Leichtverletzten	100	110	10	10,0%	90	181,2	267,9	-86,7	-32,4%
	Verkehrsunfälle mit Sach- schaden gesamt	1405	1327	-78	-5,6%	1378	2185,8	3089,0	-903,2	-29,2%
	→ Kat. 4 schwerwiegend	20	16	-4	-20,0%	29	26,4	48,3	-22,0	-45,5%
	→ Kat. 5 ohne Alkohol / Drogen	1096	1009	-87	-7,9%	1043	1662,0	2368,5	-706,5	-29,8%
	→ Kat. 6 mit Alkohol / Drogen	11	11	0	0,0%	10	18,1	19,0	-0,9	-4,8%
	→ Kat. 7 mit VU-Flucht	278	291	13	4,7%	296	479,3	653,2	-173,9	-26,6%
Verunglückte	Getötete, Schwerverletzte, Leichtverletzte gesamt	181	189	8	4,4%	165	311,3	391,9	-80,6	-20,6%
	Kinder	16	13	-3	-18,8%	13	173,7	246,8	-73,1	-29,6%
	Jugendliche	7	15	8	114,3%	11	761,0	649,3	111,7	17,2%
	junge Erwachsene	32	32	0	0,0%	32	685,1	779,1	-94,0	-12,1%
	Erwachsene	97	96	-1	-1,0%	84	296,1	408,5	-112,4	-27,5%
	Senioren	29	33	4	13,8%	24	233,0	248,6	-15,6	-6,3%

Unfallentwicklung Stadt Herten	Vergleich zum Vorjahr		Veränderung		VHZ		Abweichung	
	2014	2015	um	in %	HER	NRW	um	in %
<b>motorisiertes Zwei- rad gesamt</b>	24	19	-5	-20,8%	31,3	51,5	-20,2	-39,2%
Kinder	1	0	-1	-100,0%	0,0	2,7	-2,7	0,0%
Jugendliche	4	7	3	75,0%	355,1	268,5	86,6	32,3%
junge Erwachsene	5	2	-3	-60,0%	42,8	103,2	-60,4	-58,5%
Erwachsene	11	8	-3	-27,3%	24,7	55,8	-31,1	-55,7%
Senioren	3	2	-1	-33,3%	14,1	17,4	-3,3	-19,0%
<b>PKW gesamt</b>	88	90	2	2,3%	148,2	223,7	-75,5	-33,7%
Kinder	4	4	0	0,0%	53,4	85,1	-31,7	-37,2%
Jugendliche	1	2	1	100,0%	101,5	138,4	-36,9	-26,7%
junge Erwachsene	21	25	4	19,0%	535,2	588,2	-53,0	-9,0%
Erwachsene	55	53	-2	-3,6%	163,5	253,8	-90,3	-35,6%
Senioren	7	6	-1	-14,3%	42,4	102,6	-60,2	-58,7%
<b>Fahrrad gesamt</b>	35	51	16	45,7%	84,0	87,4	-3,3	-3,8%
Kinder	4	6	2	50,0%	80,2	84,2	-4,1	-4,8%
Jugendliche	1	3	2	200,0%	152,2	166,9	-14,7	-8,8%
junge Erwachsene	3	4	1	33,3%	85,6	99,5	-13,9	-14,0%
Erwachsene	19	24	5	26,3%	74,0	84,5	-10,5	-12,4%
Senioren	8	14	6	75,0%	98,9	79,8	19,1	23,9%
<b>Fußgänger gesamt</b>	27	18	-9	-33,3%	29,6	46,4	-16,8	-36,1%
Kinder	7	3	-4	-57,1%	40,1	75,5	-35,5	-46,9%
Jugendliche	1	2	1	100,0%	101,5	80,1	21,4	26,7%
junge Erwachsene	1	1	0	0,0%	21,4	58,7	-37,3	-63,5%
Erwachsene	10	4	-6	-60,0%	12,3	35,6	-23,3	-65,4%
Senioren	8	8	0	0,0%	56,5	46,2	10,3	22,3%

Verunglückte nach Art der Verkehrsbeteiligung und Altersgruppen

Unfallbeteiligte Verkehrsteilnehmer unter Alkohol- / Drogeneinfluss (Herten)						
2014 / 2015						
unfallbeteiligte Verkehrsteilnehmer	Jahr	Anzahl	Zu- / Abnahme			
			abs.	proz.		
unter Alkoholeinfluss	bei VU insgesamt	2014	20			
		2015	17	-3	-15,00%	
	bei VU mit Pers.-Schaden	2014	5			
		2015	5	0	0,00%	
	unter Einfluss anderer berauschender Mittel	bei VU insgesamt	2014	2		
			2015	4	2	100,00%
bei VU mit Pers.-Schaden		2014	0			
		2015	1	1	100,00%	

Schulweg-Verkehrsunfälle und verunglückte Schülerinnen / Schüler (Herten)						
2014 / 2015						
Schulwegverkehrsunfälle	Jahr	Anzahl	Zu - / Abnahme			
			abs.	proz.		
	2014	2				
	2015	4	2	100,00%		
verunglückte Schülerinnen/Schüler	Jahr	Anzahl	Zu - / Abnahme			
			abs.	proz.		
im Alter von 6 - < 10 J.	als Radfahrer	2014	0			
		2015	0	0	0,00%	
	als Fußgänger	2014	0			
		2015	0	0	0,00%	
	im Alter von 10 - < 15 J.	als Radfahrer	2014	1		
			2015	4	3	300,00%
als Fußgänger		2014	1			
		2015	0	-1	-100,00%	

Verkehrsunfälle mit unerlaubtem Entfernen vom Unfallort – VU mF (Herten)					
2014 / 2015					
Bezeichnung		Jahr	Anzahl	Zu - / Abnahme	
				abs.	proz.
VU mF und Sachschaden	aufgetretene Fälle	2014	290		
		2015	303	13	4,48%
	aufgeklärte Fälle	2014	151		
		2015	151	0	0,00%
	Aufklärungsquoten	2014	52,1%		
		2015	49,8%		
VU mF und Personenschaden	aufgetretene Fälle	2014	15		
		2015	15	0	0,00%
	aufgeklärte Fälle	2014	8		
		2015	10	2	25,00%
	Aufklärungsquoten	2014	53,3%		
		2015	66,7%		
VU mF insgesamt	aufgetretene Fälle	2014	305		
		2015	318	13	4,26%
	aufgeklärte Fälle	2014	159		
		2015	161	2	1,26%
	Aufklärungsquoten	2014	52,1%		
		2015	50,6%		

Stadt Marl



Unfallentwicklung Stadt Marl		Vergleich zum Vorjahr		Veränderung		5- Jah- res Schnitt	UHZ / VHZ		Abweichung	
		2014	2015	um	in %		MAR	NRW	um	in %
Verkehrsunfälle	Verkehrsunfälle gesamt	2010	1975	-35	-1,7%	1922	2364,5	3424,7	-1060,2	-31,0%
	Verkehrsunfälle mit Per- sonenschaden gesamt	205	200	-5	-2,4%	195	239,4	335,7	-96,2	-28,7%
	→ Kat. 1 mit Getöteten	0	1	1	100,0%	1	1,2	2,8	-1,6	-57,2%
	→ Kat. 2 mit Schwerverletzten	49	54	5	10,2%	48	64,6	65,0	-0,4	-0,6%
	→ Kat. 3 mit Leichtverletzten	156	145	-11	-7,1%	146	173,6	267,9	-94,3	-35,2%
	Verkehrsunfälle mit Sach- schaden gesamt	1805	1775	-30	-1,7%	1727	2125,1	3089,0	-964,0	-31,2%
	→ Kat. 4 schwerwiegend	23	22	-1	-4,3%	31	26,3	48,3	-22,0	-45,5%
	→ Kat. 5 ohne Alkohol / Drogen	1403	1382	-21	-1,5%	1321	1654,6	2368,5	-713,9	-30,1%
	→ Kat. 6 mit Alkohol / Drogen	19	27	8	42,1%	17	32,3	19,0	13,3	69,8%
	→ Kat. 7 mit VU-Flucht	360	344	-16	-4,4%	358	411,8	653,2	-241,4	-36,9%
Verunglückte	Getötete, Schwerverletzte, Leichtverletzte gesamt	257	245	-12	-4,7%	243	293,3	391,9	-98,6	-25,2%
	Kinder	20	26	6	30,0%	23	258,1	246,8	11,3	4,6%
	Jugendliche	8	12	4	50,0%	12	463,3	649,3	-186,0	-28,6%
	junge Erwachsene	41	36	-5	-12,2%	39	568,9	779,1	-210,2	-27,0%
	Erwachsene	152	133	-19	-12,5%	133	288,7	408,5	-119,8	-29,3%
	Senioren	36	38	2	5,6%	36	205,7	248,6	-42,9	-17,3%

Unfallentwicklung Stadt Marl	Vergleich zum Vorjahr		Veränderung		VHZ		Abweichung	
	2014	2015	um	in %	MAR	NRW	um	in %
<b>motorisiertes Zwei- rad gesamt</b>	36	31	-5	-13,9%	37,1	51,5	-14,3	-27,9%
Kinder	0	0	0	0,0%	0,0	2,7	-2,7	-100,0%
Jugendliche	3	5	2	66,7%	193,1	268,5	-75,5	-28,1%
junge Erwachsene	7	2	-5	-71,4%	31,6	103,2	-71,6	-69,4%
Erwachsene	24	22	-2	-8,3%	47,8	55,8	-8,0	-14,3%
Senioren	2	2	0	0,0%	10,8	17,4	-6,6	-37,9%
<b>PKW gesamt</b>	119	108	-11	-9,2%	129,3	223,7	-94,4	-42,2%
Kinder	2	3	1	50,0%	29,8	85,1	-55,3	-65,0%
Jugendliche	1	2	1	100,0%	77,2	138,4	-61,1	-44,2%
junge Erwachsene	31	29	-2	-6,5%	458,3	588,2	-129,9	-22,1%
Erwachsene	73	63	-10	-13,7%	136,8	253,8	-117,0	-46,1%
Senioren	12	11	-1	-8,3%	59,5	102,6	-43,1	-42,0%
<b>Fahrrad gesamt</b>	73	72	-1	-1,4%	86,2	87,4	-1,2	-1,3%
Kinder	12	19	7	58,3%	188,6	84,2	104,6	124,4%
Jugendliche	2	2	0	0,0%	77,2	166,9	-89,7	-53,7%
junge Erwachsene	2	3	1	50,0%	47,4	99,5	-52,1	-52,4%
Erwachsene	42	34	-8	-19,0%	73,8	84,5	-10,7	-12,7%
Senioren	15	14	-1	-6,7%	75,8	79,8	-4,0	-5,0%
<b>Fußgänger gesamt</b>	21	24	3	14,3%	28,7	46,4	-17,7	-38,1%
Kinder	5	4	-1	-20,0%	39,7	75,5	-35,8	-47,4%
Jugendliche	2	2	0	0,0%	77,2	80,1	-2,9	-3,6%
junge Erwachsene	0	2	2	100,0%	31,6	58,7	-27,1	-46,1%
Erwachsene	7	7	0	0,0%	15,2	35,6	-20,4	-57,3%
Senioren	7	9	2	28,6%	48,7	46,2	2,5	5,4%

Verunglückte nach Art der Verkehrsbeteiligung und Altersgruppen

Unfallbeteiligte Verkehrsteilnehmer unter Alkohol- / Drogeneinfluss (Marl)					
2014 / 2015					
unfallbeteiligte Verkehrsteilnehmer		Jahr	Anzahl	Zu- / Abnahme	
				abs.	proz.
unter Alkoholeinfluss	bei VU insgesamt	2014	34		
		2015	39	5	14,71%
	bei VU mit Pers.-Schaden	2014	11		
		2015	13	2	18,18%
unter Einfluss anderer berauschender Mittel	bei VU insgesamt	2014	4		
		2015	4	0	0,00%
	bei VU mit Pers.-Schaden	2014	0		
		2015	0	0	

Schulweg-Verkehrsunfälle und verunglückte Schülerinnen / Schüler (Marl)					
2014 / 2015					
Schulwegverkehrsunfälle	Jahr	Anzahl	Zu - / Abnahme		
			abs.	proz.	
	2014	4			
	2015	8	4	100,00%	
verunglückte Schülerinnen/Schüler	Jahr	Anzahl	Zu - / Abnahme		
			abs.	proz.	
im Alter von 6 - < 10 J.	als Radfahrer	2014	0		
		2015	1	1	
	als Fußgänger	2014	1		
		2015	1	0	0,00%
im Alter von 10 - < 15 J.	als Radfahrer	2014	1		
		2015	6	5	500,00%
	als Fußgänger	2014	2		
		2015	1	-1	-50,00%

Verkehrsunfälle mit unerlaubtem Entfernen vom Unfallort – VU mF (Marl)					
2014 / 2015					
Bezeichnung		Jahr	Anzahl	Zu - / Abnahme	
				abs.	proz.
VU mF und Sachschaden	aufgetretene Fälle	2014	375		
		2015	367	-8	-2,13%
	aufgeklärte Fälle	2014	184		
		2015	166	-18	-9,78%
	Aufklärungsquoten	2014	49,1%		
		2015	45,2%		
VU mF und Personenschaden	aufgetretene Fälle	2014	14		
		2015	13	-1	-7,14%
	aufgeklärte Fälle	2014	11		
		2015	12	1	9,09%
	Aufklärungsquoten	2014	78,6%		
		2015	92,3%		
VU mF insgesamt	aufgetretene Fälle	2014	389		
		2015	380	-9	-2,31%
	aufgeklärte Fälle	2014	195		
		2015	178	-17	-8,72%
	Aufklärungsquoten	2014	50,1%		
		2015	46,8%	0	-6,56%

Stadt Oer-Erkenschwick



Unfallentwicklung Stadt Oer-Erkenschwick		Vergleich zum Vorjahr		Veränderung		5- Jahres Schnitt	UHZ / VHZ		Abweichung	
		2014	2015	um	in %		OE	NRW	um	in %
Verkehrsunfälle	Verkehrsunfälle gesamt	584	581	-3	-0,5%	579	1885,3	3424,7	-1539,4	-44,9%
	Verkehrsunfälle mit Personenschaden gesamt	58	51	-7	-12,1%	56	165,5	335,7	-170,2	-50,7%
	→ Kat. 1 mit Getöteten	1	0	-1	-100,0%	1	0,0	2,8	-2,8	-100,0%
	→ Kat. 2 mit Schwerverletzten	8	11	3	37,5%	11	35,7	65,0	-29,3	-45,1%
	→ Kat. 3 mit Leichtverletzten	49	40	-9	-18,4%	45	129,8	267,9	-138,1	-51,5%
	Verkehrsunfälle mit Sachschaden gesamt	526	530	4	0,8%	523	1719,8	3089,0	-1369,2	-44,3%
	→ Kat. 4 schwerwiegend	8	1	-7	-87,5%	12	3,2	48,3	-45,1	-93,3%
	→ Kat. 5 ohne Alkohol / Drogen	398	379	-19	-4,8%	390	1229,8	2368,5	-1138,6	-48,1%
	→ Kat. 6 mit Alkohol / Drogen	5	5	0	0,0%	4	16,2	19,0	-2,8	-14,7%
	→ Kat. 7 mit VU-Flucht	115	145	30	26,1%	117	470,5	653,2	-182,7	-28,0%
Verunglückte	Getötete, Schwerverletzte, Leichtverletzte gesamt	78	66	-12	-15,4%	75	214,2	391,9	-177,7	-45,3%
	Kinder	17	2	-15	-88,2%	8	51,0	246,8	-195,8	-79,3%
	Jugendliche	4	2	-2	-50,0%	5	189,6	649,3	-459,7	-70,8%
	junge Erwachsene	8	14	6	75,0%	14	587,0	779,1	-192,1	-24,7%
	Erwachsene	43	33	-10	-23,3%	38	192,3	408,5	-216,2	-52,9%
	Senioren	6	15	9	150,0%	9	238,1	248,6	-10,5	-4,2%

Unfallentwicklung Stadt Oer-Erken- schwick	Vergleich zum Vorjahr		Veränderung		VHZ		Abweichung	
	2014	2015	um	in %	OE	NRW	um	in %
<b>motorisiertes Zwei- rad gesamt</b>	16	8	-8	-50,0%	26,0	51,5	25,5	-49,5%
Kinder	1	0	-1	-100,0%	0,0	2,7	-2,7	-100,0%
Jugendliche	2	2	0	0,0%	189,6	268,5	-78,9	-29,4%
junge Erwachsene	1	4	3	300,0%	167,7	103,2	64,5	62,5%
Erwachsene	12	1	-11	-91,7%	5,8	55,8	-50,0	-89,6%
Senioren	0	1	1	100,0%	15,9	17,4	-1,5	-8,6%
<b>PKW gesamt</b>	31	36	5	16,1%	116,8	223,7	-106,9	-47,8%
Kinder	5	1	-4	-80,0%	25,5	85,1	-59,6	-70,0%
Jugendliche	0	0	0	0,0%	0,0	138,4	-138,4	-100,0%
junge Erwachsene	6	8	2	33,3%	335,4	588,2	-252,8	-43,0%
Erwachsene	19	21	2	10,5%	122,4	253,8	-131,4	-51,8%
Senioren	1	6	5	500,0%	95,3	102,6	-7,3	-7,1%
<b>Fahrrad gesamt</b>	18	11	-7	-38,9%	35,7	87,4	-51,7	-59,1%
Kinder	7	0	-7	-100,0%	0,0	84,2	-84,2	-100,0%
Jugendliche	1	0	-1	-100,0%	0,0	166,9	-166,9	-100,0%
junge Erwachsene	1	1	0	0,0%	41,9	99,5	-57,6	-57,9%
Erwachsene	9	5	-4	-44,4%	29,1	84,5	-55,4	-65,6%
Senioren	0	5	5	500,0%	79,4	79,8	-0,4	-0,5%
<b>Fußgänger gesamt</b>	8	8	0	0,0%	26,0	46,4	-20,4	-44,0%
Kinder	3	1	-2	-66,7%	25,5	75,5	-50,0	-66,2%
Jugendliche	1	0	-1	-100,0%	0,0	80,1	-80,1	-100,0%
junge Erwachsene	0	1	1	100,0%	41,9	58,7	-16,8	-28,6%
Erwachsene	1	4	3	300,0%	23,3	35,6	-12,3	-34,6%
Senioren	3	2	-1	-33,3%	31,8	46,2	-14,4	-31,2%

Verunglückte nach Art der Verkehrsbeteiligung und Altersgruppen

Unfallbeteiligte Verkehrsteilnehmer unter Alkohol- / Drogeneinfluss (Oer-Erkenschwick)					
2014 / 2015					
unfallbeteiligte Verkehrsteilnehmer	Jahr	Anzahl	Zu- / Abnahme		
			abs.	proz.	
unter Alkoholeinfluss	bei VU insgesamt	2014	6		
		2015	9	3	50,00%
	bei VU mit Pers.-Schaden	2014	1		
		2015	5	4	400,00%
unter Einfluss anderer berauschender Mittel	bei VU insgesamt	2014	2		
		2015	2	0	0,00%
	bei VU mit Pers.-Schaden	2014	1		
		2015	1	0	0,00%

Schulweg-Verkehrsunfälle und verunglückte Schülerinnen / Schüler (Oer-Erkenschwick)					
2014 / 2015					
Schulwegverkehrsunfälle	Jahr	Anzahl	Zu - / Abnahme		
			abs.	proz.	
	2014	2			
	2015	1	-1	-50,00%	
verunglückte Schülerinnen/Schüler	Jahr	Anzahl	Zu - / Abnahme		
			abs.	proz.	
im Alter von 6 - < 10 J.	als Radfahrer	2014	0		
		2015	0	0	n.V.
	als Fußgänger	2014	1		
		2015	0	-1	-100,00%
im Alter von 10 - < 15 J.	als Radfahrer	2014	1		
		2015	0	-1	-100,00%
	als Fußgänger	2014	0		
		2015	1	1	

Verkehrsunfälle mit unerlaubtem Entfernen vom Unfallort – VU mF (Oer-Erkenschwick)					
2014 / 2015					
Bezeichnung		Jahr	Anzahl	Zu - / Abnahme	
				abs.	proz.
VU mF und Sachschaden	aufgetretene Fälle	2014	124		
		2015	149	25	20,16%
	aufgeklärte Fälle	2014	59		
		2015	81	22	37,29%
	Aufklärungsquoten	2014	47,6%		
		2015	54,4%		
VU mF und Personenschaden	aufgetretene Fälle	2014	3		
		2015	6	3	100,00%
	aufgeklärte Fälle	2014	1		
		2015	3	2	200,00%
	Aufklärungsquoten	2014	33,3%		
		2015	50,0%		
VU mF insgesamt	aufgetretene Fälle	2014	127		
		2015	155	28	22,05%
	aufgeklärte Fälle	2014	59		
		2015	84	25	42,37%
	Aufklärungsquoten	2014	46,5%		
		2015	54,2%		

# Stadt Recklinghausen



Unfallentwicklung Stadt Recklinghausen		Vergleich zum Vorjahr		Veränderung		5- Jah- res Schnitt	UHZ / VHZ		Abweichung	
		2014	2015	um	in %		RE	NRW	um	in %
<b>Verkehrsunfälle</b>	Verkehrsunfälle gesamt	3609	3382	-227	-6,3%	3553	2962,8	3424,7	-461,9	-13,5%
	Verkehrsunfälle mit Per- sonenschaden gesamt	323	348	25	7,7%	315	304,9	335,7	-30,8	-9,2%
	→ Kat. 1 mit Getöteten	0	1	1	100,0%	2	0,9	2,8	-1,9	-68,7%
	→ Kat. 2 mit Schwerverletzten	82	83	1	1,2%	76	72,7	65,0	7,7	11,8%
	→ Kat. 3 mit Leichtverletzten	241	264	23	9,5%	238	231,3	267,9	-36,6	-13,7%
	Verkehrsunfälle mit Sach- schaden gesamt	3286	3034	-252	-7,7%	3238	2658,0	3089,0	-431,1	-14,0%
	→ Kat. 4 schwerwiegend	43	32	-11	-25,6%	65	28,0	48,3	-20,3	-42,0%
	→ Kat. 5 ohne Alkohol / Drogen	2653	2432	-221	-8,3%	2564	2130,6	2368,5	-237,9	-10,0%
	→ Kat. 6 mit Alkohol / Drogen	25	24	-1	-4,0%	31	21,0	19,0	2,0	10,5%
	→ Kat. 7 mit VU-Flucht	565	546	-19	-3,4%	577	478,3	653,2	-174,9	-26,8%
<b>Verunglückte</b>	Getötete, Schwerverletzte, Leichtverletzte gesamt	404	449	45	11,1%	396	393,4	391,9	1,5	0,4%
	Kinder	27	46	19	70,4%	39	322,0	246,8	75,2	30,5%
	Jugendliche	29	29	0	0,0%	24	814,1	649,3	164,8	25,4%
	junge Erwachsene	67	60	-7	-10,4%	61	726,3	779,1	-52,8	-6,8%
	Erwachsene	219	255	36	16,4%	220	405,1	408,5	-3,4	-0,8%
	Senioren	61	58	-3	-4,9%	51	231,2	248,6	-17,4	-7,0%

Unfallentwicklung Stadt Recklinghausen	Vergleich zum Vorjahr		Veränderung		VHZ		Abweichung	
	2014	2015	um	in %	RE	NRW	um	in %
<b>motorisiertes Zwei- rad gesamt</b>	60	47	-13	-21,7%	41,2	51,5	-10,3	-20,0%
Kinder	0	1	1	100,0%	7,0	2,7	4,3	156,7%
Jugendliche	10	6	-4	-40,0%	168,4	268,5	-100,1	-37,3%
junge Erwachsene	11	1	-10	-90,9%	12,1	103,2	-91,1	-88,3%
Erwachsene	32	30	-2	-6,3%	47,7	55,8	-8,1	-14,5%
Senioren	7	9	2	28,6%	35,9	17,4	18,5	106,3%
<b>PKW gesamt</b>	170	216	46	27,1%	189,2	223,7	-34,5	-15,4%
Kinder	4	11	7	175,0%	77,0	85,1	-8,1	-9,5%
Jugendliche	1	6	5	500,0%	168,4	138,4	30,1	21,8%
junge Erwachsene	37	45	8	21,6%	544,7	588,2	-43,5	-7,4%
Erwachsene	106	138	32	30,2%	219,2	253,8	-34,6	-13,6%
Senioren	22	16	-6	-27,3%	63,8	102,6	-38,8	-37,8%
<b>Fahrrad gesamt</b>	103	105	2	1,9%	92,0	87,4	4,6	5,3%
Kinder	10	18	8	80,0%	126,0	84,2	41,8	49,6%
Jugendliche	7	10	3	42,9%	280,7	166,9	113,8	68,2%
junge Erwachsene	12	7	-5	-41,7%	84,7	99,5	-14,8	-14,9%
Erwachsene	52	52	0	0,0%	82,6	84,5	-1,9	-2,2%
Senioren	21	17	-4	-19,0%	67,8	79,8	-12,0	-15,0%
<b>Fußgänger gesamt</b>	42	49	7	16,7%	42,9	46,4	-3,5	-7,5%
Kinder	8	12	4	50,0%	84,0	75,5	8,5	11,2%
Jugendliche	7	4	-3	-42,9%	112,3	80,1	32,2	40,2%
junge Erwachsene	4	4	0	0,0%	48,4	58,7	-10,3	-17,5%
Erwachsene	17	21	4	23,5%	33,4	35,6	-2,2	-6,2%
Senioren	6	8	2	33,3%	31,9	46,2	-14,3	-31,0%

Verunglückte nach Art der Verkehrsbeteiligung und Altersgruppen

Unfallbeteiligte Verkehrsteilnehmer unter Alkohol- / Drogeneinfluss (Recklinghausen)					
2014 / 2015					
unfallbeteiligte Verkehrsteilnehmer		Jahr	Anzahl	Zu- / Abnahme	
				abs.	proz.
unter Alkoholeinfluss	bei VU insgesamt	2014	41		
		2015	36	-5	-12,20%
	bei VU mit Pers.-Schaden	2014	13		
		2015	15	2	15,38%
unter Einfluss anderer berauschender Mittel	bei VU insgesamt	2014	6		
		2015	13	7	116,67%
	bei VU mit Pers.-Schaden	2014	1		
		2015	1	0	0,00%

Schulweg-Verkehrsunfälle und verunglückte Schülerinnen / Schüler (Recklinghausen)					
2014 / 2015					
Schulwegverkehrsunfälle		Jahr	Anzahl	Zu - / Abnahme	
				abs.	proz.
		2014	7		
		2015	7	0	0,00%
verunglückte Schülerinnen/Schüler		Jahr	Anzahl	Zu - / Abnahme	
				abs.	proz.
im Alter von 6 - < 10 J.	als Radfahrer	2014	0		
		2015	0	0	0,00%
	als Fußgänger	2014	1		
		2015	1	0	0,00%
im Alter von 10 - < 15 J.	als Radfahrer	2014	4		
		2015	4	0	0,00%
	als Fußgänger	2014	1		
		2015	2	1	100,00%

Verkehrsunfälle mit unerlaubtem Entfernen vom Unfallort – VU mF (Recklinghausen)					
2014 / 2015					
Bezeichnung		Jahr	Anzahl	Zu - / Abnahme	
				abs.	proz.
VU mF und Sachschaden	aufgetretene Fälle	2014	593		
		2015	579	-14	-2,36%
	aufgeklärte Fälle	2014	305		
		2015	308	3	0,98%
	Aufklärungsquoten	2014	51,4%		
		2015	53,2%		
VU mF und Personenschaden	aufgetretene Fälle	2014	29		
		2015	27	-2	-6,90%
	aufgeklärte Fälle	2014	19		
		2015	20	1	5,26%
	Aufklärungsquoten	2014	65,5%		
		2015	74,1%		
VU mF insgesamt	aufgetretene Fälle	2014	622		
		2015	606	-16	-2,57%
	aufgeklärte Fälle	2014	324		
		2015	328	4	1,23%
	Aufklärungsquoten	2014	52,1%		
		2015	54,1%		

Stadt Waltrop



Unfallentwicklung Stadt Waltrop		Vergleich zum Vorjahr		Veränderung		5- Jah- res Schnitt	UHZ / VHZ		Abweichung	
		2014	2015	um	in %		WAL	NRW	um	in %
Verkehrsunfälle	Verkehrsunfälle gesamt	711	699	-12	-1,7%	690	2412,8	3424,7	-1012,0	-29,5%
	Verkehrsunfälle mit Per- sonenschaden gesamt	80	63	-17	-21,3%	68	217,5	335,7	-118,2	-35,2%
	→ Kat. 1 mit Getöteten	0	1	1	100,0%	0	3,5	2,8	0,7	23,3%
	→ Kat. 2 mit Schwerverletzten	19	11	-8	-42,1%	15	38,0	65,0	-27,0	-41,6%
	→ Kat. 3 mit Leichtverletzten	61	51	-10	-16,4%	53	176,0	267,9	-91,8	-34,3%
	Verkehrsunfälle mit Sach- schaden gesamt	631	636	5	0,8%	622	2195,3	3089,0	-893,7	-28,9%
	→ Kat. 4 schwerwiegend	11	6	-5	-45,5%	13	20,7	48,3	-27,6	-57,2%
	→ Kat. 5 ohne Alkohol / Drogen	500	481	-19	-3,8%	483	1660,3	2368,5	-708,2	-29,9%
	→ Kat. 6 mit Alkohol / Drogen	7	2	-5	-71,4%	4	6,9	19,0	-12,1	-63,7%
→ Kat. 7 mit VU-Flucht	113	147	34	30,1%	121	507,4	653,2	-145,8	-22,3%	
Verunglückte	Getötete, Schwerverletzte, Leichtverletzte gesamt	94	81	-13	-13,8%	79	279,6	391,9	-112,3	-28,7%
	Kinder	9	4	-5	-55,6%	5	119,8	246,8	-127,0	-51,5%
	Jugendliche	10	4	-6	-60,0%	7	444,9	649,3	-204,4	-31,5%
	junge Erwachsene	16	16	0	0,0%	14	748,0	779,1	-31,1	-4,0%
	Erwachsene	49	45	-4	-8,2%	42	277,6	408,5	-130,9	-32,0%
	Senioren	9	12	3	33,3%	10	187,9	248,6	-60,7	-24,4%

Unfallentwicklung Stadt Waltrop	Vergleich zum Vorjahr		Veränderung		VHZ		Abweichung	
	2014	2015	um	in %	WAL	NRW	um	in %
<b>motorisiertes Zwei- rad gesamt</b>	17	14	-3	-17,6%	48,3	51,5	-3,2	-6,1%
Kinder	0	0	0	0,0%	0,0	2,7	-2,7	- 100,0%
Jugendliche	4	2	-2	-50,0%	222,5	268,5	-46,0	-17,1%
junge Erwachsene	5	2	-3	-60,0%	93,5	103,2	-9,7	-9,4%
Erwachsene	7	7	0	0,0%	43,2	55,8	-12,6	-22,6%
Senioren	1	3	2	200,0%	47,0	17,4	29,6	170,1%
<b>PKW gesamt</b>	34	39	5	14,7%	134,6	223,7	-89,1	-39,8%
Kinder	1	0	-1	- 100,0%	0,0	85,1	-85,1	- 100,0%
Jugendliche	2	0	-2	- 100,0%	0,0	138,4	-138,4	- 100,0%
junge Erwachsene	6	10	4	66,7%	467,5	588,2	-120,7	-20,5%
Erwachsene	21	23	2	9,5%	141,9	253,8	-111,9	-44,1%
Senioren	4	6	2	50,0%	94,0	102,6	-8,6	-8,4%
<b>Fahrrad gesamt</b>	23	16	-7	-30,4%	55,2	87,4	-32,3	-36,8%
Kinder	5	2	-3	-60,0%	59,9	84,2	-24,3	-28,9%
Jugendliche	3	0	-3	- 100,0%	0,0	166,9	-166,9	- 100,0%
junge Erwachsene	3	3	0	0,0%	140,3	99,5	40,8	41,0%
Erwachsene	10	10	0	0,0%	61,7	84,5	-22,8	-27,0%
Senioren	1	1	0	0,0%	15,7	79,8	-64,1	-80,3%
<b>Fußgänger gesamt</b>	15	11	-4	-26,7%	38,0	46,4	-8,4	-18,1%
Kinder	3	2	-1	-33,3%	59,9	75,5	-15,6	-20,7%
Jugendliche	1	2	1	100,0%	222,5	80,1	142,4	177,8%
junge Erwachsene	1	1	0	0,0%	46,8	58,7	-11,9	-20,2%
Erwachsene	9	5	-4	-44,4%	30,8	35,6	-4,8	-13,5%
Senioren	1	1	0	0,0%	15,7	46,2	-30,5	-66,0%

Verunglückte nach Art der Verkehrsbeteiligung und Altersgruppen

Unfallbeteiligte Verkehrsteilnehmer unter Alkohol- / Drogeneinfluss (Waltrop)					
2014 / 2015					
unfallbeteiligte Verkehrsteilnehmer		Jahr	Anzahl	Zu- / Abnahme	
				abs.	proz.
unter Alkoholeinfluss	bei VU insgesamt	2014	11		
		2015	6	-5	-45,45%
	bei VU mit Pers.-Schaden	2014	1		
		2015	1	0	0,00%
unter Einfluss anderer berauschender Mittel	bei VU insgesamt	2014	1		
		2015	1	0	0,00%
	bei VU mit Pers.-Schaden	2014	1		
		2015	0	-1	-100,00%

Schulweg-Verkehrsunfälle und verunglückte Schülerinnen / Schüler (Waltrop)					
2014 / 2015					
Schulwegverkehrsunfälle		Jahr	Anzahl	Zu - / Abnahme	
				abs.	proz.
		2014	5		
		2015	3	-2	-40,00%
verunglückte Schülerinnen/Schüler		Jahr	Anzahl	Zu - / Abnahme	
				abs.	proz.
im Alter von 6 - < 10 J.	als Radfahrer	2014	0		
		2015	0	0	0,00%
	als Fußgänger	2014	1		
		2015	0	-1	-100,00%
im Alter von 10 - < 15 J.	als Radfahrer	2014	4		
		2015	2	-2	-50,00%
	als Fußgänger	2014	0		
		2015	1	1	100,00%

Verkehrsunfälle mit unerlaubtem Entfernen vom Unfallort – VU mF (Waltrop)						
2014 / 2015						
Bezeichnung		Jahr	Anzahl	Zu - / Abnahme		
				abs.	proz.	
VU mF und Sachschaden	aufgetretene Fälle	2014	118			
		2015	152	34	28,81%	
	aufgeklärte Fälle	2014	54			
		2015	61	7	12,96%	
	Aufklärungsquoten	2014	45,8%			
		2015	40,1%			
	VU mF und Personenschaden	aufgetretene Fälle	2014	10		
			2015	9	-1	-10,00%
aufgeklärte Fälle		2014	5			
		2015	7	2	40,00%	
Aufklärungsquoten		2014	50,0%			
		2015	77,8%			
VU mF insgesamt		aufgetretene Fälle	2014	128		
			2015	161	33	25,78%
	aufgeklärte Fälle	2014	59			
		2015	68	9	15,25%	
	Aufklärungsquoten	2014	46,1%			
		2015	42,2%			

## Maßnahmen gegen Verkehrsunfälle

Bezeichnung	Anzahl						
<p><b>Verkehrspolizeiliche Maßnahmen</b> (Verwarnungen mit Verwarnungsgeld, Ordnungswidrigkeiten- / Strafanzeigen)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <b>gegen Hauptunfallursachen</b>  (Alkohol, Geschwindigkeit, Abstand, Überholen, Vorfahrt / Vorrang etc.)</li> <li>➤ <b>gegen spezifische Verstöße im gewerblichen Personen- / Güterverkehr</b></li> <li>➤ <b>gegen sonstige Verkehrsverstöße</b>  (Gurtpflicht / Kinderrückhaltesystem, „Handy-Verbot“, technische Mängel etc.)</li> </ul>	<p style="text-align: right;"><b>64.029</b></p> <p style="text-align: right;"><b>2.151</b></p> <p style="text-align: right;"><b>42.031</b></p>						
<p><b>➔ Gesamt</b></p>	<p style="text-align: right;"><b>108.211</b></p>						
<p style="text-align: right; padding-right: 10px;">- davon -</p> <table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="border-right: 1px dashed black; padding-right: 5px;">Verwarnungen mit Verwarnungsgeld</td> <td style="padding-left: 5px;">93.548</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px dashed black; padding-right: 5px;">Ordnungswidrigkeitenanzeigen</td> <td style="padding-left: 5px;">12.485</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px dashed black; padding-right: 5px;">Strafanzeigen</td> <td style="padding-left: 5px;">2.178</td> </tr> </table>	Verwarnungen mit Verwarnungsgeld	93.548	Ordnungswidrigkeitenanzeigen	12.485	Strafanzeigen	2.178	
Verwarnungen mit Verwarnungsgeld	93.548						
Ordnungswidrigkeitenanzeigen	12.485						
Strafanzeigen	2.178						

## Präventionsarbeit / Kampagnen

### Geschwindigkeitsüberwachungen

Die Verfolgung von Geschwindigkeitsverstößen bleibt ein Schwerpunkt der Polizei Recklinghausen, denn die gefahrene Geschwindigkeit entscheidet über die Schwere der Unfallfolgen. Das Verletzungs- und Sterberisiko steigt aufgrund der höheren kinetischen Energie.



Bei der Einleitung eines Bremsvorganges und einer gefahrenen Geschwindigkeit von 30 km/h steht das Fahrzeug nach ca. 13m. Bei 50 km/h prallt das Fahrzeug nach diesen 13m mit unverminderter Geschwindigkeit von 50 km/h gegen das Hindernis. Ist ein Fahrzeugführer nur 10 km/h schneller als Tempo 50 km/h, kann dies zu einem Aufprall mit 40 km/h führen.

Die Folgen bei Fußgängern oder Kindern möchten wir uns nicht ausmalen. Auszug aus einem Gerichtsurteil: „Wäre der PKW-Fahrer nicht 70 km/h, sondern wie vorgeschrieben 50 km/h gefahren, wäre er 3,90 Meter vor dem jungen Radfahrer zum Stehen gekommen, brauchte sich jetzt nicht wegen eines Tötungsdeliktes verantworten und der junge Student würde noch leben“



Dass die Polizei Recklinghausen einen guten Weg bei der Geschwindigkeitsüberwachung beschreitet, wird durch die Begleituntersuchung zum bundesweiten Blitzmarathon durch das Institut für Straßenwesen Aachen (RWTH Aachen zu den landes- aber auch europaweiten „Blitzmarathons“ deutlich.



**RESPEKT VOR LEBEN -**

*„Ich bin dabei!“*

Die wissenschaftliche Studie belegt, dass der „24-Stunden-Blitz-Marathon“ nachhaltig und flächendeckend wirkt; sowohl an Standorten mit, als auch an Standorten ohne polizeiliche Überwachung ist eine Wirkung erkennbar.

Die nachgewiesenen Geschwindigkeitsreduktionen durch den Blitzmarathon, mit etwa 2-3 km/h, und die Überschreitungshäufigkeit erscheinen relativ gering, die Sicherheitsgewinne der Unfallfolgen können deutlich höher bewertet werden.

Genau diese Geschwindigkeitsreduktion von 2 bis 3 km/h kann zum Beispiel bei einer Kollision zwischen einem Fahrzeug und Fußgänger über Leben und Tod entscheiden. Denn die Wahrscheinlichkeit, dass ein Fußgänger bei einem Verkehrsunfall getötet wird, steigt mit der Geschwindigkeit.

Als Fazit wurde festgestellt, dass zwei Wochen nach dem Aktionstag die Kontrollaktionen wirken.

Um repressiv, aber auch präventiv tätig zu sein, werden die meisten Geschwindigkeitsüberwachungen der Polizei Recklinghausen mit sichtbaren Streifenwagen durchgeführt und viele vorgeplante Kontrollstellen werden tagesaktuell unter folgendem Link (<http://www.polizei.nrw.de/recklinghausen>) im Internet veröffentlicht.

Aber nicht alle Geschwindigkeitsüberwachungsmaßnahmen werden veröffentlicht, auch zivile Fahrzeuge sind unterwegs, messen stationär oder im fließenden Verkehr die Geschwindigkeit, um so die subjektiv empfundene Entdeckungswahrscheinlichkeit beim Bürger zu erhöhen.

Nach festgestellten Geschwindigkeitsverstößen wird angehaltenen Verkehrsteilnehmern innerhalb eines verkehrsdidaktischen Gesprächs das eigene Handeln aufgezeigt, durch Einsicht und Akzeptanz soll eine positiv nachhaltige Verhaltensänderung erreicht werden.

## Biker-Kampagne - ein Maßnahmenbündel aus Prävention und Repression zur Bekämpfung von Motorradunfällen

Motorisierte Zweiradfahrer zählen wie Radfahrer und Fußgänger zu den ungeschützten Verkehrsteilnehmern. Sind sie an Unfällen beteiligt, muss mit schweren Unfallfolgen gerechnet werden, vor allem wenn überhöhte Geschwindigkeit (mit-) ursächlich ist. Gute Schutzkleidung, die auch bei Dämmerung und Dunkelheit sichtbar ist, kann hier über Leben und Tod entscheiden. Die gefahrene Geschwindigkeit von Motorradfahrern wird häufig falsch eingeschätzt oder sie werden schlicht übersehen.



Bei der Entstehung von Verkehrsunfällen spielen zahlreiche Faktoren eine unterschiedliche Rolle. Neben menschlichem Fehlverhalten und individuellen Fähigkeiten tragen zahlreiche äußere Einflüsse wie technische Mängel, Witterung, Sichtverhältnisse und die Gegebenheiten des Verkehrsraumes zur Unfallentwicklung von motorisierten Zweiradfahrern bei. Diese Verkehrsbeteiligungsart unterscheidet sich in vielen Punkten von mehrspurigen Fahrzeugen. Eine andere Fahrphysik, das durch den Helm eingeschränkte Wahrnehmungsvermögen und die besondere körperliche und psychische Beanspruchung binden den Zweiradfahrer intensiver in den Prozess der Fahrzeugführung ein. Die Anforderungen an sie, der besonderen Fahrphysik gewachsen und in der Lage zu sein, angemessen auf Schlaglöcher, Bodenwellen, Sand, Öl oder unvorhergesehene Verkehrssituationen zu reagieren, sind beachtlich. Motorradfahrer haben gegenüber Autofahrern ein vielfach höheres Risiko, bei einem Unfall getötet zu werden.

Im Jahr 2015 wurden im Präsidialbereich rund 4% weniger Verkehrsunfälle mit motorisierten Zweiradfahrern festgestellt, bei denen Menschen zu Schaden kamen. Dabei sind 318 Menschen verunglückt. Das sind 13 weniger im Vergleich zum Vorjahr.

Auch das Risiko für motorisierte Zweiradfahrer bei Verkehrsunfällen verletzt zu werden, sank im Präsidialbereich nach einem Anstieg im Jahr 2014 im Folgejahr um rund 3%. Mit einer Verunglücktenhäufigkeitszahl von 43,6 liegen wir deutlich unter dem Wert des Landes Nordrhein Westfalen (51,5).

Bei der Betrachtung der Verunglückten mit dieser Verkehrsbeteiligung in einzelnen Altersgruppen konnte bei den jungen Erwachsenen ein signifikanter Rückgang festgestellt werden. Es verunglückten 23 weniger „Junge Erwachsene“ als Zweiradfahrer. Ihre Zahl sank um 40% auf 35. Bei den Senioren hingegen stieg die Verunglücktenzahl mit dieser Verkehrsbeteiligung von 27 auf 33.

Auffällig ist der hohe Anteil der motorisierten Zweiradfahrer an tödlich verunglückten Verkehrsteilnehmern. 6 (5 Kradfahrer und 1 Mofafahrer) von 13 entspricht rund 46%. Fast die Hälfte aller im Präsidialbereich bei Verkehrsunfällen Getöteten zählte zu dieser Verkehrsbeteiligungsart. Im Jahr 2014 machten die motorisierten Zweiradfahrer den größten Anteil der Verkehrsunfalltoten aus (3 von 5).

Es verunglückten 136 Motorradfahrer mit Krafträdern, die über eine Nennwertleistung von mehr als 11 Kw verfügen. Davon wurden 5 Biker getötet, 48 schwer und 83 leicht verletzt. Fast die Hälfte (43%) der motorisierten Zweiradfahrer verunglückte mit solchen Maschinen. Diese Motorradfahrer sind die Zielgruppe unserer Präventionskampagne, die seit Jahren mit präventiven und repressiven Aktivitäten zur Steigerung der Sicherheit von Motorradfahrern im Straßenverkehr durchgeführt wird.



Die Aktionen finden im Verlauf der gesamten Motorradsaison statt. Der präventive Schwerpunkt liegt in der Information und Aufklärung der Motorradfahrer an überörtlich bekannten Treffpunkten in Marl, Haltern am See und Bottrop. Vor allem an den Wochenenden sind dort bei gutem Wetter tausende Motorradfahrer anzutreffen.

Wir gehen dahin, wo die Biker sind, um unsere Botschaften zu vermitteln.

Im Mai 2015 wurden beim Biker-Treff „Mutter“ Vogel unsere bewährten Infostände aufgebaut. Interessierte Biker erhielten dort Tipps zur richtigen Ausrüstung, zur Fahrphysik und Hinweise zum vorschriftsmäßigen Verhalten. Sie wurden für die typischen Gefahren des Motorradfahrens sensibilisiert.

Als Highlights der Infoveranstaltungen gelten die ausgestellten Polizeikräder und die polizeieigenen Filmsequenzen. Diese Videos dokumentieren schwere Verkehrsverstöße von rücksichtslosen Motorradrowdies, die vorsätzlich mit erheblich überhöhter Geschwindigkeit unterwegs sind und/oder gefährliche Überholmanöver durchführen. Sie werden zur Beweissicherung mit Video-Technik aufgezeichnet, die im Seitenkoffer des zivilen ProViDa-Krads eingebaut ist. ProViDa steht für "Proof Video Data System". Dort befindet sich auch ein ausklappbarer Monitor zur Vorführung der dokumentierten Verstöße. Die Präventionsveranstaltungen wurden durch Aktionstage mit einem repressiven Schwerpunkt unter Einsatz aller verfügbaren Geschwindigkeitsmessverfahren unterstützt. Wir wissen, dass ein Biker der befürchtet erwischt zu werden, weniger am Gasgriff dreht.

Auch der Motorradgottesdienst, welcher Ende Mai in Bottrop abgehalten wurde, blieb als Gelegenheit nicht ungenutzt, mit Motorradfahrern in Kontakt zu treten und präventiv tätig zu sein.



Unsere Präventionsarbeit im Bereich der Motorradsicherheit soll durch eine neue Aktionsform intensiviert werden. Zu Beginn der Motorradsaison 2016 ist die Durchführung einer polizeilich geführten Motorradausfahrt geplant, bei der sich die Teilnehmer an mehreren Stationen aktiv mit Kernthemen der Motorradsicherheit auseinandersetzen sollen. Die Stationen werden themenbezogen an polizeieigenen und externen Örtlichkeiten eingerichtet. Die zuvor beschriebenen Biker-Treffs finden dabei Berücksichtigung. Mit dieser Veranstaltung geht die Polizei Recklinghausen einen neuen Weg um die Zielgruppe zu erreichen. Diese Aktionsform bietet auch älteren Fahrern die Möglichkeit zur Beteiligung und soll in dieser Altersgruppe Impulse zur Senkung der dort gestiegenen Unfallzahlen setzen.

## Radfahrersicherheit bleibt ein Schwerpunkt der Verkehrssicherheitsarbeit

Radfahrer haben keine Knautschzone und werden nicht durch Sicherheitsgurte und Airbags gesichert. Sie sind ohne Schutzhülle unterwegs. Nicht ohne Grund werden sie als schwache oder ungeschützte Verkehrsteilnehmer bezeichnet. Bei Unfällen mit Radfahrern wiegen die Unfallfolgen häufig schwer.

Fahrräder mit Trethilfe und einem elektromotorischen Antrieb bzw. Hilfsantrieb, also E-Bikes und Pedelecs sind im Straßenverkehr immer häufiger zu sehen. Wir beobachten die Unfalllage mit diesen zunehmend genutzten Verkehrsbeteiligungsarten. Unfallanalytische Ergebnisse für diesen Bereich sind unauffällig.

Beachtlich ist, dass ein Drittel der im Präsidialbereich verunglückten Radfahrer durch eigenes Fehlverhalten zur Unfallentstehung beigetragen hat. 175 der 512 bei einem Verkehrsunfall verletzten Radfahrer wurden als Unfallverursacher registriert. Im Vergleich zum Vorjahr sind 23 weniger Radfahrer verunglückt. Diese leicht rückläufige Entwicklung ist erfreulich. Aber es gibt weiterhin Handlungsbedarf. Das Risiko für Radfahrer, bei einem Verkehrsunfall zu verunglücken, ist zwar für den gesamten Präsidialbereich rund 17% niedriger als im Land Nordrhein Westfalen, wir verzeichnen jedoch in einigen Kommunen Werte, die über dem Landesniveau liegen.

Die Polizei Recklinghausen reagierte bereits im Jahr 2008 auf diese Entwicklung. Damals wurde das Präsenzprojekt „Verkehrssicherheit auf Radfahrerrisikostrecken“ in unserer Behörde gestartet und im Jahr 2015 fortgeführt. Auch im laufenden Kalenderjahr werden wir daran festhalten. Hinter diesem Projekt verbirgt sich ein Maßnahmenbündel, das Aufklärung und Repression eng miteinander verknüpft. Dabei sind die Aktivitäten nicht nur auf die Zielgruppe der Radfahrer, sondern auch auf Fahrzeugführer ausgerichtet, die durch ihr Fehlverhalten die schwachen Verkehrsteilnehmer gefährden. Ziel des Projekts ist eine dauerhafte Senkung der Verkehrsunfälle mit Radfahrern. Dieses verfolgen wir gemeinsam mit den zuständigen Ämtern der Kommunen



Im Wechsel fanden Aktionen mit Präventions- und Repressionsschwerpunkten statt. In den Sommermonaten engagierten sich Verkehrssicherheitsberaterinnen und Verkehrssicherheitsberater an Infoständen. Interessierten Bürgerinnen und Bürgern standen sie Rede und Antwort zum Thema Radfahrersicherheit und verteilten eine Vielzahl von Flyern, gespickt mit wertvollen Tipps und wichtigen Eckdaten zum regelkonformen Verhalten. Aufklären alleine und mündliche Verwarnungen reichen nicht aus!

Damit es uns gelingt, die Unfallzahlen positiv zu beeinflussen, werden wir auch repressiv tätig. Die Steigerung der subjektiv empfundenen Wahrscheinlichkeit bei einem Verkehrsverstoß entdeckt und sanktioniert zu werden, wirkt sich positiv auf das Verkehrsverhalten aus. So wurden in den Gemeinden Datteln, Dorsten, Haltern am See und Marl gezielte, themenbezogene Verkehrssicherheitsmaßnahmen durch Einsatzkräfte der Direktionen Verkehr und Gefahrenabwehr/Einsatz durchgeführt. An mehreren Projekttagen wurde mit einem hohen Kräfteansatz in Schwerpunktbereichen, die auf der Basis von Unfallauswertungen festgelegt wurden, jeweils unter einem anderen Motto gehandelt. Unzählige Fahrräder wurden unter die Lupe genommen und auf ihre Verkehrssicherheit überprüft. Festgestellte Verstöße wurden konsequent geahndet. Dabei kamen erneut die bewährten Fahrraddoppelsteifen der 18. Bereitschaftspolizei Hundertschaft zum Einsatz.



Mit ihren neongelben Shirts und Westen sind die Mountainbikepolizisten nicht zu übersehen. Diese besondere Präsenz und die Möglichkeit zur Verfolgung von Verkehrsündern mit ihren wendigen Dienstfahrrädern prädestiniert die Fahrraddoppelstreifen für den Einsatz in Fußgängerzonen. So schritten sie dort gegen Fahrradfahrer ein, die scheinbar ohne Unrechtsbewusstsein in diesen besonders geschützten Bereichen durch rücksichtsloses Verhalten auffielen. Ein wichtiger und effektiver Beitrag zur Steigerung der Radfahrsicherheit auf unseren Straßen.

Unsere Aktionen fanden in enger Zusammenarbeit mit den Fachämtern der Kommunen statt und wurden gezielt medial begleitet. Durch die Öffentlichkeitsarbeit nutzen wir die Chance, unsere Botschaften nicht nur an die vor Ort anwesenden Bürgerinnen und Bürgern zu transportieren. Wir erreichen mehr Menschen und können dadurch die Wirkung unserer Maßnahmen verstärken.

Neben den Projekttagen ist die „Graffiti-Aktion“ ein weiteres Beispiel hierfür. Im Sommer sprühten Verkehrssicherheitsberaterinnen und Verkehrssicherheitsberater gemeinsam mit Vertretern der Fachämter gelbe Piktogramme auf ausgesuchte Radwege der Stadt Marl. Das Motiv, ein Geist auf einem Fahrrad, wurde entsprechend der örtlichen Problemlage ausgewählt und zur Unterstützung erfolgter Beschilderungsmaßnahmen zur Änderungen der Radwegbenutzungspflicht von Zwei- in Einrichtungsverkehr eingesetzt.



Das auffällige Piktogramm soll die Radler auf die richtige Spur bringen und das unfallträchtige Fahren auf dem linken Radweg verhindern.

Ende November fand der letzte Projekttag statt. Passend zur dunklen Jahreszeit lautete das Motto „Beleuchtung am Fahrrad“. Fahrradkontrollen, Ahndung von Verkehrsverstößen, Geschwindigkeitsüberwachung und Aufklärung standen auf der Tagesagenda. Dabei wurden den Verkehrsteilnehmern die unfallträchtigen Faktoren Sehen und Sichtbarkeit ins Bewusstsein gerückt. Die meisten Eindrücke des Straßenverkehrs werden vom Auge aufgenommen. Nur das, was man sehen kann, wird auch wahrgenommen und ermöglicht ein rechtzeitiges Reagieren. Das gilt natürlich nicht nur für die ungeschützten Verkehrsteilnehmer, sondern auch für alle Autofahrer. Klare Autoscheiben und sichtbare Bekleidung können Unfälle verhindern.



Ein weiteres Element der Präventionsarbeit im Themenfeld Radfahrsicherheit bildet die Radfahrausbildung. Sie ist abgestimmt auf Grundschul Kinder der Jahrgangsstufe vier, die sich zunehmend selbständig mit dem Fahrrad im Straßenverkehr bewegen. Der baldige Wechsel auf eine weiterführende Schule geht häufig damit einher, dass Kinder ihren Schulweg alleine mit dem Fahrrad bestreiten.

Darauf sollen sie durch die Radfahrausbildung vorbereitet werden. Die Grundschulen vermitteln unter eigener Regie die theoretischen Inhalte der Radfahrausbildung und

schaffen ergänzt durch die Mobilitätserziehung im Schonraum eine solide Basis, auf der die Verkehrssicherheitsberaterinnen und Verkehrssicherheitsberater unserer Behörde mit großem Engagement unterstützend tätig werden. Sie suchen die Grundschulen auf, um zunächst in anschaulichen und kindgerechten Vorträgen die Themen der Radfahrtsicherheit frisch ins Bewusstsein der Viertklässler zu rufen. Dabei werden neben den wichtigsten Verkehrsregeln auch der Fahrradhelm und „leuchtende“, gut sichtbare Bekleidung angesprochen. So vorbereitet trainieren die Kinder unter Aufsicht sicherheitsrelevante Komponenten des Fahrradfahrens und machen eine Fahrradprüfung im öffentlichen Verkehrsraum.



In der sechsten Klasse werden die Schulen erneut durch Verkehrssicherheitsberaterinnen und Verkehrssicherheitsberater aufgesucht, um Schülerinnen und Schülern die Schutzwirkung des Fahrradhelms zu verdeutlichen, sie zur richtigen Trageweise zu beraten und zu motivieren. Dabei werden die Inhalte der Radfahrausbildung wiederholt und vertieft.



Auch Rad fahrende Senioren bekommen in den für sie konzipierten Veranstaltungen „Alte Hasen, neue Regeln“ wertvolle Tipps und Informationen zum Thema Radfahrtsicherheit. (vgl. Seite ..).

Das Prinzip des lebenslangen Lernens findet im Bereich der Unfallpräventionsarbeit der Polizei Recklinghausen Anwendung. Unsere Projekte und Konzepte kommen regelmäßig auf den Prüfstand. So werden unsere Aktivitäten optimiert und neuen, kreativen Ideen Raum zur Verwirklichung gegeben. Wir arbeiten unvermindert daran, die Radfahrtsicherheit im Kreispolizeibezirk Recklinghausen zu steigern.

## Verkehrssicherheitsberatung für Zuwanderer

Im Zusammenhang mit steigenden Zuwandererzahlen steht die Polizei Recklinghausen unter anderem vor der Herausforderung, den Auswirkungen der Teilnahme von Zuwanderern am Straßenverkehr, insbesondere als Radfahrer zu begegnen.

Gut gemeinte Fahrradspenden führen dazu, dass Fahrräder ohne vorherige Prüfung auf mögliche technische Mängel (wie Funktionalität von Bremsen) und Vollständigkeit der vorgeschriebenen Ausrüstung (z.B. Beleuchtungseinrichtungen und Reflektoren) durch Zuwanderer zunehmend im öffentlichen Verkehrsraum genutzt werden. Weitere Risikofaktoren sind unzureichende Kenntnisse der Verkehrsregeln, die für die sichere Teilnahme am Straßenverkehr als Radfahrer erforderlich sind. Neben den verkehrsrechtlichen Verstößen birgt dies nicht unerhebliche Unfallgefahren.

Die Polizei Recklinghausen möchte daher die unfallträchtigen Gefahren mindern und wird im Rahmen der Verkehrssicherheitsarbeit auf verschiedene Weisen tätig. Zum einen werden wir durch eine Plakataktion auf die Komponenten des verkehrssicheren Fahrrades und die wichtigsten Regeln für Radfahrerinnen und Radfahrer hinweisen. Dazu wurden Plakate und Flyer in drei Sprachen (Deutsch, Englisch, Arabisch) entwickelt. Mit zahlreichen Bildern, einleuchtenden Piktogrammen und einfachen Erläuterungen werden die wichtigsten Inhalte der Regelkunde zusammengefasst. Die Plakate und Flyer werden den Verantwortlichen entsprechender Unterkünfte zur Verfügung gestellt. Die Zuwanderer sollen auf diesem Weg für die Radfahrersicherheit sensibilisiert werden.



Darüber hinaus beabsichtigen unsere Verkehrssicherheitsberaterinnen und Verkehrssicherheitsberater Verantwortliche und Helfer, durch „Multiplikatorenbeschulungen“ zur selbstständigen Durchführung von Mobilitätstrainings zu befähigen. Die Polizei Recklinghausen möchte damit zu Rahmenbedingungen beitragen, in denen Zuwanderer die Chance erhalten, durch Regelkenntnisse und Fahrfertigkeiten mit geringerem Unfallrisiko als Radfahrer am Straßenverkehr teilnehmen zu können.

## Ablenkung am Steuer - keine Nachricht ist so wichtig wie ein Menschenleben!

Kurz vor Weihnachten kam es im Kreis Recklinghausen zu einem Verkehrsunfall, bei dem mehrere Menschen verletzt wurden und ein erheblicher Sachschaden entstand. Nach bisherigem Ermittlungsstand geriet ein Auto auf die Spur des Gegenverkehrs, überschlug sich im weiteren Unfallverlauf und blieb im Feld liegen. Ein entgegenkommendes Fahrzeug kam bei dem eingeleiteten Ausweichmanöver von der Fahrbahn ab und kollidierte dabei mit einem Hindernis. Beide Fahrzeuge waren nicht mehr fahrbereit. Zwei Unfallbeteiligte wurden stationär im Krankenhaus behandelt. Ihre Pläne für Weihnachten sahen sicherlich anders aus. Dabei stößt es bei den Verunglückten und ihren Angehörigen sicherlich besonders bitter auf, dass dieser Verkehrsunfall mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit vermeidbar war. Es liegen konkrete Hinweise darauf vor, dass zum Unfallzeitpunkt ein Telefonat mit einem Mobiltelefon (Handy) geführt wurde und diese Ablenkung zum ungewollten Spurwechsel in den Gegenverkehr führte. Die Ermittlungen dauern noch an, jedoch macht dieses Beispiel jetzt schon deutlich:

Ablenkung am Steuer ist lebensgefährlich!



Das erhöhte Ablenkungspotential der weit verbreiteten und im Alltag ständig präsenten Smartphones als Grund für vermehrte Ablenkung am Steuer und hieraus resultierendes unfallträchtiges Verhalten steht bei der polizeilichen Unfallpräventionsarbeit der Polizei Recklinghausen zunehmend im Fokus.

Die ständige Nutzung von Multimediageräten im Straßenverkehr mindert die sichere Teilnahme. Das Dunkelfeld der Handyverstöße und der damit im Zusammenhang stehenden Verkehrsunfälle wird vom Ministerium für Inneres und Kommunales als hoch eingeschätzt. Dieses aufgrund der vielfältigen Verwendungsmöglichkeiten von Smartphones, die dazu führen, dass der Blick des Nutzers vom eigentlichen Verkehrsgeschehen abgelenkt wird. Das Lesen oder Schreiben einer Nachricht, Abrufen von Informationen aus dem Internet, Videos oder Bilder anschauen oder Telefonnummern eintippen, ist stark unfallträchtiges Verhalten. Schlimmstenfalls werden in Folge der Ablenkung schwere Verkehrsunfälle verursacht, die Menschenleben kosten.

Wer als Autofahrer bei Tempo 50 eine Nachricht verfasst, befindet sich nach nur zwei Sekunden dauerndem Blick aufs Display bereits knapp 30 Meter im Blindflug und hat keine Chance auf plötzliche und unvorhersehbare Verkehrssituationen zu reagieren. Zufall und Glück entscheiden jetzt über Leben und Tod. Ein unvertretbares Risiko das sich durch die Dauer der Blickabwendung, der Höhe der Anforderung an die visuell-motorischen Leistungen des Fahrzeugführers während der fahrfremden Tätigkeit und der dabei gefahrenen Geschwindigkeit potenziert.

<b>2 Sekunden Blick aufs Display</b>
<b>bei Tempo 50</b>
<b>= 30 Meter Blindflug !</b>
<b>Sie würden sogar einen <b>Blauwal</b>, der durchschnittlich 26 Meter lang wird, übersehen!!!</b>



Die Minderung der Fahrleistung durch Ablenkung wird von vielen Verkehrsteilnehmern unterschätzt. Es lässt sich mit der Fahruntüchtigkeit während einer Trunkenheitsfahrt vergleichen. Das Telefonieren am Steuer ohne Freisprechanlage entspricht der Beeinträchtigung durch Alkohol mit einem Wert von 0,8 Promille im Blut, das Nachrichtenschreiben sogar einem Alkoholwert von 1,1 Promille.

Abgelenkte Fahrzeugführer, Radfahrer und Fußgänger setzen leichtfertig ihre eigene Gesundheit aufs Spiel und gefährden durch das rechtswidrige Verhalten andere Verkehrsteilnehmer.

Darauf werden wir Einfluss nehmen! Die Thematik wird in den kommenden Wochen und Monaten durch repressive und präventive Aktionen stärker in unserer Unfallpräventionsarbeit platziert.

Wir werden unsere Kontrolltätigkeiten im Bereich der verbotswidrigen Nutzung von Mobiltelefonen am Steuer sowohl bei Kraftfahrzeugen als auch bei Radfahrern im Rahmen der Möglichkeiten ausweiten. Darüber hinaus planen unsere Verkehrssicherheitsberaterinnen und Verkehrssicherheitsberater eine medienwirksame Schwerpunktaktion, mit der wir die Menschen in unserem Zuständigkeitsbereich für das Thema sensibilisieren.

Ergänzend wird die Ausschöpfung der rechtlichen und kriminaltechnischen Möglichkeiten bei der Unfallaufnahme im Zusammenhang mit Mobiltelefonen forciert. Dazu zählt die Sicherstellung von am Unfallort aufgefunden Mobiltelefonen.

## Crash Kurs NRW – eine Präventionskampagne, die „Junge Fahrer“ aufrüttelt!

Ein großer, gelber Ballon schwebt über der abgedunkelten Bühne der Schulaula. Die Moderatorin, eine Verkehrssicherheitsberaterin, befestigt daran Karten und liest dabei in ruhiger Atmosphäre die kurz zuvor notierten Lebensträume vor. Sie symbolisieren die Lebensträume des jungen Publikums. Plötzlich knallt es! Die Schüler der 10. und 11. Klassen zucken zusammen oder schreien kurz auf. Ein anderer, für sie nicht sichtbarer Ballon, wurde zum Platzen gebracht. Der gelbe Ballon, der die Lebensträume trägt, bleibt unversehrt. Erleichterung! In dieser Schrecksekunde wird auf eine anschauliche und emotionale Weise den jungen Verkehrsteilnehmern klar gemacht, dass Lebensträume in Sekunden wegen eines Verkehrsunfalls platzen können! Zu oft werden das Leben, die Gesundheit und somit auch Lebensträume durch eine risikoreiche Fahrweise und rücksichtsloses Verhalten leichtfertig aufs Spiel gesetzt oder unwiderruflich zerstört.



Reale Bilder, berührende Musik und vor allem die Schilderungen einschneidender Ereignisse im Zusammenhang mit folgenschweren Verkehrsunfällen sind weitere Bestandteile von Crash Kurs NRW. Neben Unfallfolgen werden den „Jungen Fahrern“ und Mitfahrern auch die unfallursächlichen Faktoren wie zu hohe Geschwindigkeit, Ablenkung durch Mobiltelefone, Selbstüberschätzung, Missbrauch von Alkohol und Drogen vor Augen geführt. Die Akteure dieser landesweiten Kampagne sind Notärzte, Feuerwehrleute, Notfallseelsorger, Angehörige von Unfallopfern und Polizisten. Gemeinsam verfolgen sie mit großem Engagement ein gemeinsames Ziel:

Senkung der Unfallzahlen mit Beteiligung „Junger Fahrer“!

Sie lassen in den jungen Köpfen Bilder entstehen und wecken in ihnen das Gefahrenbewusstsein für den Straßenverkehr. Verbunden mit der emotionalen Betroffenheit, die nicht wenige Schüler zu Tränen rührt, wird ein wirksamer Impuls zu verantwortungs- und rücksichtsvollem Verkehrsverhalten gesetzt.

Allein im Jahr 2015 haben 8320 Schülerinnen und Schüler aus allen zur Kreispolizeibehörde Recklinghausen gehörenden Städten an 41 Veranstaltungen teilgenommen. Seit Einführung der Kampagne im Jahr 2012 wurden beachtliche 25.740 Veranstaltungsteilnehmer gezählt. Wir machen weiter!

## „Alte Hasen – Neue Regeln“ - Informationsveranstaltungen zur Steigerung der Sicherheit von Senioren im Straßenverkehr

Der Kreis Recklinghausen und die Stadt Bottrop zählen rund 160 000 Bürgerinnen und Bürger zur Altersgruppe der Senioren. Dies entspricht einem Anteil an der Wohnbevölkerung innerhalb des Präsidialbereichs von 21,9 % Prozent. Im Vergleich zum Vorjahr ist ein Anstieg um 0,3 % zu verzeichnen. Aufgrund demographischer Entwicklungen ist damit zu rechnen, dass diese Tendenz in den kommenden Jahren anhält. Immer mehr Menschen im Zuständigkeitsbereich der Kreispolizeibehörde Recklinghausen zählen zur Generation 65+. Die Senioren von heute sind vital, mobil und im Straßenverkehr überall präsent. Sie nehmen aktiv als Fußgänger, Radfahrer, mit Pedelecs, E-Bikes, als Auto- und Motorradfahrer, mit dem Wohnwagen oder passiv mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder als Beifahrer daran teil.

Im Jahr 2015 sind 351 Senioren verunglückt. Das sind 53 mehr im Vergleich zum Vorjahr und somit ein Anstieg um rund 18 %. Der Anteil der im Straßenverkehr Verunglückten Senioren an allen im Kreispolizeibezirk Recklinghausen Verunglückten liegt bei 15 %. Annähernd jeder siebte Verunglückte war ein Senior. Sechs von insgesamt 13 bei Verkehrsunfällen Getöteten waren mindestens 65 Jahre alt. Das Risiko für Senioren im Straßenverkehr zu Schaden zu kommen ist aber erfreulicherweise im Präsidialbereich um rund 20% geringer, als im Land Nordrhein-Westfalen.

Wir bieten bereits seit dem Jahr 2011 Präventionsveranstaltungen unter dem Motto: „Alte Hasen-Neue Regeln“ für Senioren an und werden dies auch im Jahr 2016 tun.



Die Verkehrssicherheitsberaterinnen und Verkehrssicherheitsberater der Polizei Recklinghausen nehmen sich Zeit, um bei einer Tasse Kaffee Wissenswertes aus ihrem Fachgebiet zu vermitteln. Dabei geht es ihnen nicht nur um die Auffrischung alter und die Vermittlung neuer oder veränderter Verkehrsregeln; auch der gegenseitige Erfahrungsaustausch bildet einen wichtigen Bestandteil der Präventionsarbeit in diesem Bereich.

## Arbeit aus der Direktion Verkehr

### Die Zentrale Verkehrsdienstgruppe stellt sich vor

Angesichts der einer Strecke von 25.000 Erdumrundungen entsprechenden jährlichen Fahrleistung der in Deutschland zugelassen Lkw im Jahre 2014 lässt sich erahnen, wie wichtig die Überwachung des gewerblichen Güterverkehrs und des gewerblichen Personenverkehrs zur Erkennung von Unfallrisiken ist.



Die Entwicklung globaler Märkte und boomenden Online-Versandhandels bewirken einen stetig steigenden Straßengütertransport. Weite Transportwege werden dabei akzeptiert, wenn der Gesamtpreis des Produktes nur niedrig bleibt. Wussten Sie, dass für die Herstellung einer Jeanshose rund 66.000 Transportkilometer zurückgelegt werden?

Dies führt dazu, dass der gewerbliche Güterverkehr stetig zunimmt. So berichtete der damalige Bundesverkehrsminister, Herr Peter Ramsauer, bereits 2011 anlässlich des 49. Verkehrssicherheitstages in Goslar, dass die Menge der auf der Straße transportierten Güter bis zum Jahr 2025 um etwa 80 % steigen wird<sup>5</sup>. Das geht nicht nur zu

#### MINDESTLOHN IN EUROPA

Gesetzliche Mindestlöhne in Europa pro Stunde in Euro (Stand: Januar 2014)

Luxemburg	11,10	Portugal	2,92
Frankreich	9,53	Polen	2,31
Niederlande	9,11	Kroatien	2,30
Belgien	9,10	Estland	2,13
Irland	8,65	Slowakei	2,02
<b>Deutschland*</b>	<b>8,50</b>	Ungarn	1,97
Großbritannien	7,43	Tschechien	1,95
Slowenien	4,56	Lettland	1,93
Malta	4,15	Litauen	1,76
Spanien	3,91	Rumänien	1,14
Griechenland	3,35	Bulgarien	1,04

\*ab 1.1.2015

DIE WELT

QUELLE: AFP

<sup>5</sup> FOKUS Online, [http://www.Fokus.de/panorama/welt/verkehr-debatte-um-alkoholverbot-und-ender-elefantenrennen\\_aid\\_594444.html](http://www.Fokus.de/panorama/welt/verkehr-debatte-um-alkoholverbot-und-ender-elefantenrennen_aid_594444.html)

Lasten unserer Infrastruktur, sondern kann sich auch negativ auf die Verkehrssicherheit auswirken: Günstigere Transportkosten mit Fahrpersonal aus Niedriglohnländern führen zu einer Wettbewerbsverzerrung und lassen erwarten, dass geltende Vorschriften aus marktwirtschaftlichen Gründen europaweit missachtet werden. Die Aufgabenbereiche der „Schwerlast-Spezialisten“ gewinnen bei der Verkehrssicherheitsarbeit zunehmend an Bedeutung.

Immer mehr Brummis werden zu tickenden Zeitbomben: Lkw- und Reisebusfahrer manipulieren digitale Tachografen, um teils erhebliche Lenk- und Ruhezeitverstöße zu vertuschen. Dabei setzen sie oftmals nicht nur ihr eigenes Leben aufs Spiel, sondern auch das aller anderen Verkehrsteilnehmer. Neben der eingeschränkten Reaktionsfähigkeit und der Gefahr von Sekundenschlaf des Fahrers wirken sich elektronische Manipulationen auch auf andere elektronische Sicherheitssysteme wie ABS oder Bremslastverstärker aus und können unvorhersehbare Gefahrensituationen hervorrufen. Aber auch ohne Manipulation an der Technik sind Lenkzeitüberschreitungen und Ruhezeitverkürzungen bei Fahrern von Lkw und Reisebussen an der Tagesordnung.

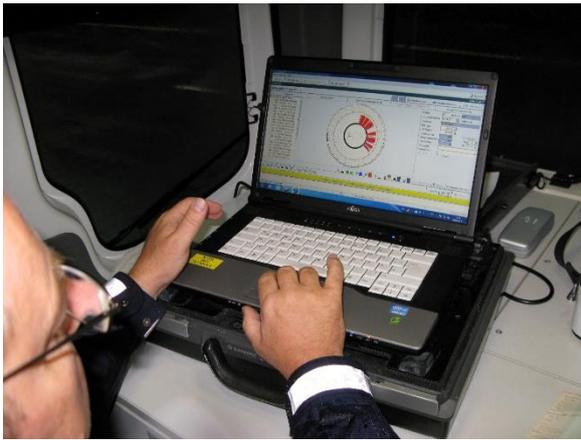


Aus Zeitmangel unterbleibt oft die vorgeschriebene und erforderliche Ladungssicherung; anstehende Prüfungen, Wartungsarbeiten oder Reparaturen werden aus Kostengründen auf die lange Bank geschoben. Überladungen erhöhen den finanziellen Gewinn.

Die Überwachung des gewerblichen Güter- und Personenverkehrs obliegt in unserer Behörde der Zentralen Verkehrsdienstgruppe. Die 17 Mann starke Gruppe von speziell

geschulten Polizeibeamten versieht Früh-, Spät- und Nachtdienst. Neben den regelmäßigen Kontrollen der Sonderverkehre hinsichtlich Technik, Fahrpersonal, Lenk- und Ruhezeiten, Gefahrgut- und Ladungssicherungsvorschriften sowie Verhaltensvorschriften (Geschwindigkeit, Gurt, Handy) erfolgt bei der Zentralen Verkehrsdienstgruppe auch die Anzeigenbearbeitung für den Aufgabenbereich der Sonderverkehre. Zudem ist sie Fachdienststelle für den Umgang mit digitalen Tachografen.

Die Beamten beherrschen das Auslesen und Auswerten von elektronischen Aufzeichnungen aus digitalen Kontrollgeräten in Lkw und Bussen und tun dies auch für andere Dienststellen im Zusammenhang mit schweren Verkehrsunfällen (Geschwindigkeitsermittlung, Bremsverhalten) und anderen Straftaten.

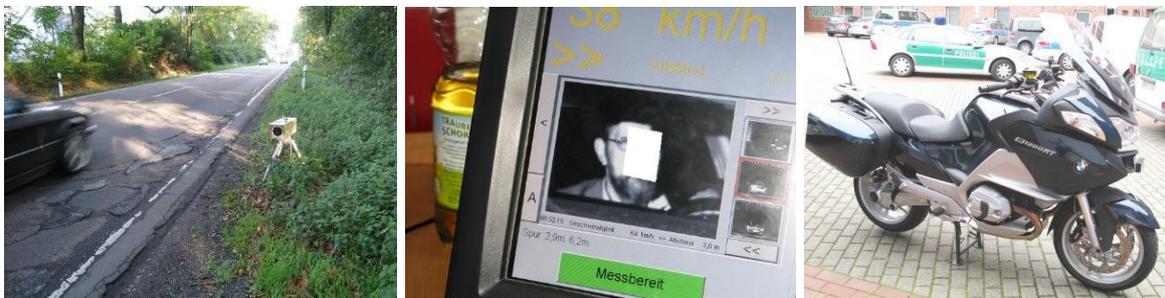


Die „Brummi-Spezialisten“ unterstützen auch vor Ort bei der Aufnahme von Verkehrsunfällen unter Beteiligung von Fahrzeugen des Sonderverkehrs und bei Zwischenfällen mit Gefahrgut. Sie haben ein besonders geschultes Auge für Lkw & Co. und erkennen, ob z.B. Ladung, technischer Zustand oder Manipulationen zur Unfallentstehung beigetragen haben könnten. Sie liefern durch ihr Fachwissen wichtige Informationen und tragen zur Sachverhaltsklärung bei.



Weiterhin leisten die Beamten des zentralen Verkehrsdienstes die administrative Bearbeitung und das Anhörungsverfahren bei Großraum- und Schwertransporten. Sie führen die Sichtprüfung vor der Abfahrt durch und übernehmen die nächtliche Transportbegleitung.

Ein weiteres Aufgabengebiet ist die tägliche Bekämpfung ausgesuchter Hauptunfallursachen. Dies erfolgt sowohl im präventiven als auch im repressiven Bereich. Die Mitwirkung an etablierten Konzepten der Polizei Recklinghausen wie der Biker-Kampagne (vgl. S.67) zählt genauso dazu, wie die Beteiligung an europaweit koordinierten Kontrollaktionen mit festgelegten Themenschwerpunkten (TISPOL Truck& Bus, Speed, Drugs & Alcohol, Seatbelt) oder dem Blitzmarathon. Dabei kommt regelmäßig spezialisierte Überwachungstechnik wie Einseitensensor-Messfahrzeug und das Pro Vida-Krad zum Einsatz.



Die Polizisten der zentralen Verkehrsdienstgruppe werden darüber hinaus bei planbaren Einsatzlagen wie z.B. dem Viva West Marathon, der NRW Inlinetour oder mobilen Demonstrationen tätig. Sie werden auch bei Vorfällen mit hoher zeitlicher Dringlichkeit wie z.B. Verkehrsunfällen, Großbränden oder Bombenfunden, also immer wenn Verkehrsmaßnahmen erforderlich werden, eingesetzt. Sie betreiben Aufklärung, sperren und/oder lenken bedarfsweise den Verkehr ab und tragen zur Einsatzbewältigung bei. Der besondere Einsatzwert der Funkkräder kommt da häufig zum Tragen. Weiterhin führen sie Lotsenfahrten durch und stellen die erforderliche polizeiliche Begleitung. Ein Beispiel hierfür, das der Polizei Recklinghausen sicherlich lange in besonderer Erinnerung bleibt, war die Begleitung der Trauerkolonne, bei der Überführung der Opfer des Flugzeugabsturzes in Frankreich, vom Düsseldorfer Flughafen nach Haltern am See.

Zentraler Verkehrsdienst in Jahreszahlen 2015 (Stand: Dezember kumuliert)	
kontrollierte Fahrzeuge des gewerblichen Güter- und Personenverkehrs:	2913
hinsichtlich Sozialvorschriften, Gefahrgutvorschriften, Technik oder Ladungssicherung beanstandete Fahrzeuge:	1327
Anzahl der kontrollierten Arbeitstage des Fahrpersonals:	84.791
Bearbeitete Genehmigungsverfahren für Schwertransporte:	1142
Begleitete Schwertransporte:	808
Ersuchen um Datenauslesung aus Lkw durch andere Dienststellen:	22

## Unfallflucht oder Vortäuschen einer Straftat - wir kommen vielen auf die Schliche!

Die Beamten des Wach- und Wechseldienstes, der Verkehrskommissariate und der Ermittlungsgruppe Verkehr stehen bei der Verkehrsunfallaufnahme und Sachbearbeitung vor der Frage, ob es sich bei dem vorliegenden Sachverhalt um unerlaubtes Entfernen vom Unfallort oder aber gar um das Vortäuschen einer Straftat handelt.

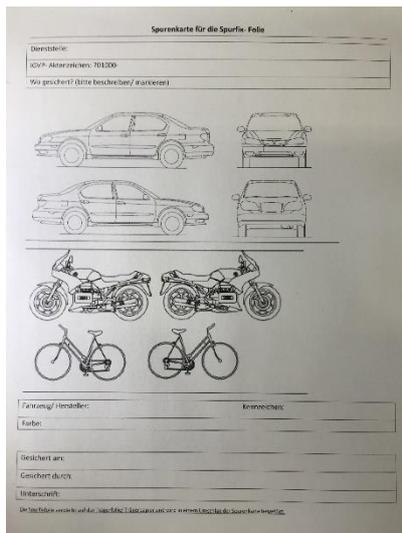
Oftmals führt ein Gespräch während der Verkehrsunfallaufnahme schon zu einer Klärung. Die Beamten des Wach- und Wechseldienstes berichten, dass bei Anwendung und Erläuterung der Spurfixfolie, mit der Mikrospuren gesichert werden können, plötzlich und unerwartet ein Sinneswandel beim Anzeigenerstatter vollzogen wird. Der Anzeigenerstatter stellt den Sachverhalt plötzlich anders dar. Wie der Sinneswandel beim Anzeigenerstatter zustande kommt, lesen Sie selbst, wie die Beamten vorgehen.

Die beschädigte Stelle wird zunächst mittels Zollstock vermaßt und fotografiert.



Die mit einem Aktenzeichen oder Kennzeichen beschriftete Spurfixfolie wird auf die beschädigten Bereiche am Fahrzeug aufgebracht und planparallele Detailfotos mit einem Zollstock werden gefertigt. Die Spurfixfolie wird abgezogen und auf die Trägerfolie geklebt. Auf der Spurfixfolie bleiben Anhaftungen wie Lacke, Mauerreste, Schmutz usw. kleben.

Um die Position der Spurfixfolie und der Beschädigung zu verdeutlichen, wird eine Spurenkarte verwandt, auf der Fahrzeugkonturen schematisch dargestellt sind.



Die gesicherten Spuren können mittels mikroskopischer Auswertung mit einem Stereomikroskop mit digitaler HD-Kamera und labortechnischen Untersuchungen ausgewertet werden.

Die auf diesem Wege gesicherten Spuren stellen einen aussagekräftigen objektiven Beweis dar. So ist es möglich, dem Anzeigenerstatter zu belegen, dass sich der Verkehrsunfall wie geschildert oder aber auch ganz anders zugetragen hat.

Mittels dieser Spuren ist es ebenfalls möglich Unfallspuren an aufgefundenen Unfallorten oder Fahrzeugen zuzuordnen und ein mögliches, unerlaubtes Entfernen vom Unfallort als Straftat aufzuklären.

Frei nach dem Motto: „Gut, dass wir darüber gesprochen haben“, kann zu einem Sinneswandel führen und eine Beschädigung in einem anderen Licht erscheinen lassen. Aber warum muss es erst dazu kommen, Ehrlichkeit zählt, auch bei einem selbst verursachten Verkehrsunfall.

Die vorgeschriebene Strafanzeige wegen des Vortäuschens einer Straftat und der damit verbundenen Geld- oder Haftstrafe kann sich ein jeder sparen, dafür kann der selbst verursachte Schaden beglichen werden.

# Anlagen

## Begriffsbestimmungen

### Altersgruppen<sup>6</sup>

Kinder:	Personen im Alter von unter 15 Jahre
Jugendliche:	Personen im Alter von 15 bis unter 18 Jahre
Junge Erwachsene/Fahrer:	Personen im Alter von 18 bis unter 25 Jahre
Erwachsene:	Personen im Alter von 25 bis unter 65 Jahre
Senioren:	Personen im Alter von 65 Jahren und darüber

### Unfallkategorien

Kategorie 1:	Unfall mit Getöteten
Kategorie 2:	Unfall mit Schwerverletzten
Kategorie 3:	Unfall mit Leichtverletzten
Kategorie 4:	Schwerwiegender Unfall mit Sachschaden
Kategorie 5:	Sonstiger Sachschadensunfall ohne Einwirkung von Alkohol / anderer berauschender Mittel
Kategorie 6:	Sonstiger Sachschadensunfall unter Einwirkung von Alkohol / anderer berauschender Mittel
Kategorie 7:	Sonstiger Sachschadensunfall mit Verkehrsunfallflucht

Mit dem Runderlass des Innenministeriums vom 25.8.2008 - 41 - 61.05.01 - 3 - wurden die „Aufgaben der Polizei bei Verkehrsunfällen“ neu geregelt. Mit Anlage 2 des Erlasses wurde die Unfallkategorie 7 aufgegeben. Sonstige Sachschadensunfälle mit Verkehrsunfallflucht gehören danach entweder in die Kategorie 4 oder 5. In der polizeispezifischen Verkehrsunfalldatei des Landes Nordrhein-Westfalen (VUD NRW) werden die sonstigen Sachschadensunfälle mit Verkehrsunfallflucht aktuell noch als Unfälle der Kategorie 7 erfasst.

---

<sup>6</sup> im Sinne der Verkehrsstatistik

Verunglückte:	Personen (auch Mitfahrer), die durch Unfälle getötet oder verletzt wurden.
Getötete <sup>7</sup> :	Als Getötete werden alle Personen gezählt, die innerhalb von 30 Tagen nach dem Unfall an den Unfallfolgen verstorben sind.
Verletzte / Schwerverletzte <sup>8</sup> :	Personen, die bei dem Unfall Körperschäden erlitten haben. Werden sie deshalb zur stationären Behandlung in ein Krankenhaus aufgenommen, so gelten sie als Schwerverletzte.
Leichtverletzte:	Alle übrigen Verletzten.
Schulwegverkehrsunfälle:	Unfälle, bei denen Schüler im Alter von 6 bis 14 Jahren in der Zeit von 06:00 bis 18:00 Uhr aktiv auf dem direkten Weg von der Wohnung zum Ort regelmäßiger schulischer Veranstaltungen und zurück beteiligt waren.
Meldepflichtige Verkehrsunfälle:	Nach § 2 des StVUnfStatG erfolgt bei denen wenigstens eine Person getötet oder verletzt worden ist oder bei schwerwiegenden Unfällen mit Sachschaden <sup>9</sup> eine detaillierte statistische Erfassung. Alle übrigen Sachschadensunfälle werden nur zahlenmäßig und nach der Ortslage (innerorts, außerorts, auf Autobahnen) nachgewiesen.
Unfallursachen <sup>10</sup> :	<p>Sind polizeilich festgestellte unmittelbare Ursachen und Umstände, die zum Unfall führten. Diese werden nach einem seit 1975 geltenden Ursachenverzeichnis von den Polizeibeamten aufgenommen.</p> <p>Es wird unterschieden nach allgemeinen Unfallursachen (Straßenverhältnisse, Witterungseinflüsse, Hindernisse) sowie personenbezogenem Fehlverhalten (bspw. zu schnelles Fahren, Vorfahrtsmissachtung), das bestimmten Fahrzeugführern oder Fußgängern zugeschrieben wird.</p>

<sup>7</sup> im Sinne des Straßenverkehrsunfallstatistikgesetzes (StVUnfStatG) vom 15. Juni 1990 (BGBl. I S. 1078), zuletzt geändert durch Artikel 298 der Verordnung vom 31. Oktober 2006 (BGBl. I S. 2407)

<sup>8</sup> Wie vorheriger Verweis

<sup>9</sup> Entsprechend der Verordnung zur näheren Bestimmung des schwerwiegenden Unfalls mit Sachschaden iSd StVUnfStatG vom 21.12.1994, zuletzt geändert durch Verordnung vom 06.06.2007, liegt ein schwerwiegender Unfall mit Sachschaden vor, wenn nach den Feststellungen der Beamten des Polizeidienstes als Unfallursache eine Ordnungswidrigkeit (Bußgeld) oder eine Straftat im Zusammenhang mit der Teilnahme am Straßenverkehr vorliegt und mindestens ein Kraftfahrzeug aufgrund eines Unfallschadens von der Unfallstelle abgeschleppt werden muss. Ein schwerwiegender Unfall mit Sachschaden liegt auch vor, wenn ohne Rücksicht auf Art des Sachschadens ein Unfall-beteiligter unter der Einwirkung von Alkohol oder anderen berauschenden Mitteln gestanden hat.

<sup>10</sup> Angelehnt an Schriftenreihe „Verkehr | Verkehrsunfälle“ (Fachserie 8 Reihe 7) des Statistischen Bundesamtes, Wiesbaden (Ausgabe 2010, erschienen am 06. Juli 2011).

Unfallhäufigkeitszahl: Unfälle, multipliziert mit 100.000, dividiert durch Einwohnerzahl (ggf. der entsprechenden Altersgruppe).

## Quellenangaben

Tabellen:

Verkehrsunfallentwicklung nach Kategorien

Verunglückte nach Altersgruppen

Verunglückte nach Art der Verkehrsbeteiligung und Altersgruppen

Verkehrsunfallentwicklung- VU Flucht

Schulwegunfälle

VU Alkohol und anderer berauschender Mittel

Zahlenwerte auf Datenbasis aus FISPol - Auswertetool VUD, Stand Januar 2016

Alle Diagramme: Erstellung auf Basis von Zahlenwerten, die aus der VUD in FISPol entnommen wurden; Datenbasis Stand Januar 2016

Strukturdaten: Internetseite des Kreises Recklinghausen und der Stadt Bottrop Stand: Dez. 2015 bzw. Dez 2014 und IT NRW, Stichtag 31.12.2014 bzw. 31.12.2013

Bevölkerungsdaten in Strukturdaten: IT NRW Stichtag 31.12.2014 bzw. 31.12.2013

Liste Maßnahmen: Zahlenwerte aus der VUD in FISPol; Datenbasis Januar 2016

Langzeit-Statistik: Verkehrsunfallbericht 2014 PP Recklinghausen, FISPol VUD, Hinweis zu Zelle „zugelassener KFZ 2008“; Änderungen bei den Erfassungsmodalitäten (Angaben ohne vorübergehend stillgelegte Kfz.) ist ein Vergleich mit früheren Werten nicht möglich

Fotos: Titelbild, S. 66, 68 mit freundlicher Genehmigung Marcel Kusch (freier Journalist), alle anderen Polizei Recklinghausen

## Abkürzungen

AQ:	Aufklärungsquote
FISPol:	Führungs- und Informations-System Polizei Nordrhein-Westfalen
Kat.:	Kategorie
LV:	Leichtverletzte
PSU:	Unfälle mit Personenschaden
PSU mF:	Unfälle mit Personenschaden und unerlaubtem Entfernen vom Unfallort
SV:	Schwerverletzte
UHZ:	Unfallhäufigkeitszahl
VHZ:	Verunglücktenhäufigkeitszahl
VU:	Verkehrsunfall / Verkehrsunfälle
VUD NRW:	Polizeispezifische Verkehrsunfalldatei des Landes Nordrhein-Westfalen
VM / AW:	Verkehrsmanagement / Auswertung
UHST:	Unfallhäufungsstelle