



bürgerorientiert • professionell • rechtsstaatlich



Verkehrsunfallbericht 2016

Polizeipräsidium Recklinghausen

Impressum:



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

Fachliche Verantwortung:



Direktion Verkehr
Führungsstelle
(Verkehrsmanagement / Auswertung)



Recklinghausen, 20. Februar 2017

Sehr geehrte Damen und Herren,

der vorliegende Verkehrsunfallbericht 2016 gibt Ihnen nicht nur einen Überblick über die Unfallentwicklung im Zuständigkeitsbereich des Polizeipräsidiums Recklinghausen. Neben statistischen Zahlen beinhaltet der Bericht auch Informationen über Konzepte und Kampagnen, die wir im Jahr 2016 fortgesetzt bzw. neu aufgelegt haben.

Erfreulich ist, dass die Straßen im Präsidialbereich Recklinghausen auch weiterhin zu den sichersten im Land NRW gehören. Das Risiko im Straßenverkehr zu verunglücken liegt 25% unter dem Landesschnitt. Der detaillierte Blick in einzelne Bereiche zeigt aber auch sehr unterschiedliche Entwicklungen.

Ein Lichtblick ist der Rückgang von verletzten Kindern, die auf ihrem Schulweg verunglücken.

Positiv ist auch der Rückgang der verunglückten motorisierten Zweiradfahrer. Im letzten Jahr starb kein Motorradfahrer im Straßenverkehr, nachdem 2015 noch sechs „Biker“ ums Leben kamen.

Dem stehen negativ gegenüber die deutliche Zunahme der Verkehrsunfälle sowie die größere Zahl an Verunglückten.

Kinder gehören zu den schwächsten Verkehrsteilnehmern. Deren sichere Verkehrsteilnahme gehört zu den primären Zielen unserer Verkehrssicherheitsarbeit. Die Zunahme der Zahl der in ihrer Freizeit verunglückten Kinder nehmen wir zum Anlass, unsere Präventionsarbeit weiter zu optimieren und an den aktuellen Erkenntnissen auszurichten.

Eine in vielen Bereichen der Gesellschaft festzustellende Respektlosigkeit spiegelt sich auch bei den Verkehrsunfallfluchten wider. So haben nicht nur die Unfallfluchten mit Sachschaden deutlich zugenommen; auch die Bereitschaft, verletzte Personen nach einem Unfall einfach zurück zu lassen, ist gestiegen. Diese Entwicklung finde ich erschreckend.

Die sichere Teilnahme am Straßenverkehr wird auch 2017 polizeiliche Kernaufgabe und somit ein zentrales Thema für die Polizei sein. Die Sicherheit von Kindern im öffentlichen Straßenverkehr sowie das Fahren unter Alkohol- oder Drogeneinfluss stehen dabei besonders im Fokus.

Mit freundlichen Grüßen

Friederike Zurhausen
(Polizeipräsidentin)

Inhalt

Verkehrsunfallentwicklung in Schlagzeilen	4
Vorbemerkungen zur Systematik und Gliederung	5
Strukturdaten	7
Verkehrsunfallentwicklung / Analyseergebnisse	8
Verkehrsunfälle gesamt.....	8
Vergleich zum Land Nordrhein-Westfalen	8
Unfälle mit Verunglückten	10
Verkehrsunfalltote	10
Schwerwiegende Schadensunfälle.....	14
Verkehrsunfallfluchten	15
Hauptunfallursachen	18
Hauptunfallursache Abbiegen und Wenden.....	18
Hauptunfallursache Geschwindigkeit	19
Hauptunfallursache Alkohol und Drogen.....	22
Unfallrisiko Dunkelheit.....	23
Schulwegunfälle	25
Unfälle nach Altersgruppen und Verkehrsbeteiligung.....	27
Verkehrssicherheitslage im Präsidialbereich	38
Verkehrssicherheitslage in den Kommunen	42
Stadt Bottrop	42
Stadt Castrop-Rauxel	46
Stadt Datteln.....	50
Stadt Dorsten	54
Stadt Gladbeck.....	58
Stadt Haltern am See	62
Stadt Herten	66
Stadt Marl.....	70
Stadt Oer-Erkenschwick.....	74
Stadt Recklinghausen	78
Stadt Waltrop.....	82
Maßnahmen gegen Verkehrsunfälle.....	86
Unfallhäufungsstellen 2016	87
Präventionsarbeit / Kampagnen	89

Bekämpfung Hauptunfallursache Geschwindigkeit	89
Blitz-Marathon	92
Poli-Tour 2016.....	94
Ablenkung am Steuer.....	96
Ungeschützte Verkehrsteilnehmer	99
Crash Kurs NRW.....	103
Alte Hasen - Neue Regeln.....	105
Arbeit aus der Direktion Verkehr.....	107
Ermittlungsgruppe Verkehr.....	107
Opferschutz	110
Anlagen	113
Begriffsbestimmungen.....	113
Quellenangaben	113
Abkürzungen	116

Verkehrsunfallentwicklung in Schlagzeilen

Das Risiko zu verunglücken, bleibt trotz gestiegener Unfallzahlen in unserem Bezirk deutlich geringer als im Land (-25%)

Zahl der Verkehrstoten mit 13 unverändert, davon sieben Fußgänger und vier Radfahrer

85% der Getöteten waren ungeschützte Verkehrsteilnehmer- sie bleiben im Fokus unserer Verkehrssicherheitsarbeit

Geschwindigkeit entscheidet über Leben und Tod - vor allem bei schwachen Verkehrsteilnehmern

Kinder sind als Radfahrer und Fußgänger besonders gefährdet

Senkung verunglückter Senioren - aber doppelt so viele bei Unfällen mit Pedelecs verletzt (+12 auf 22)

Drogenunfälle gewinnen an Bedeutung - Anstieg um 26 %

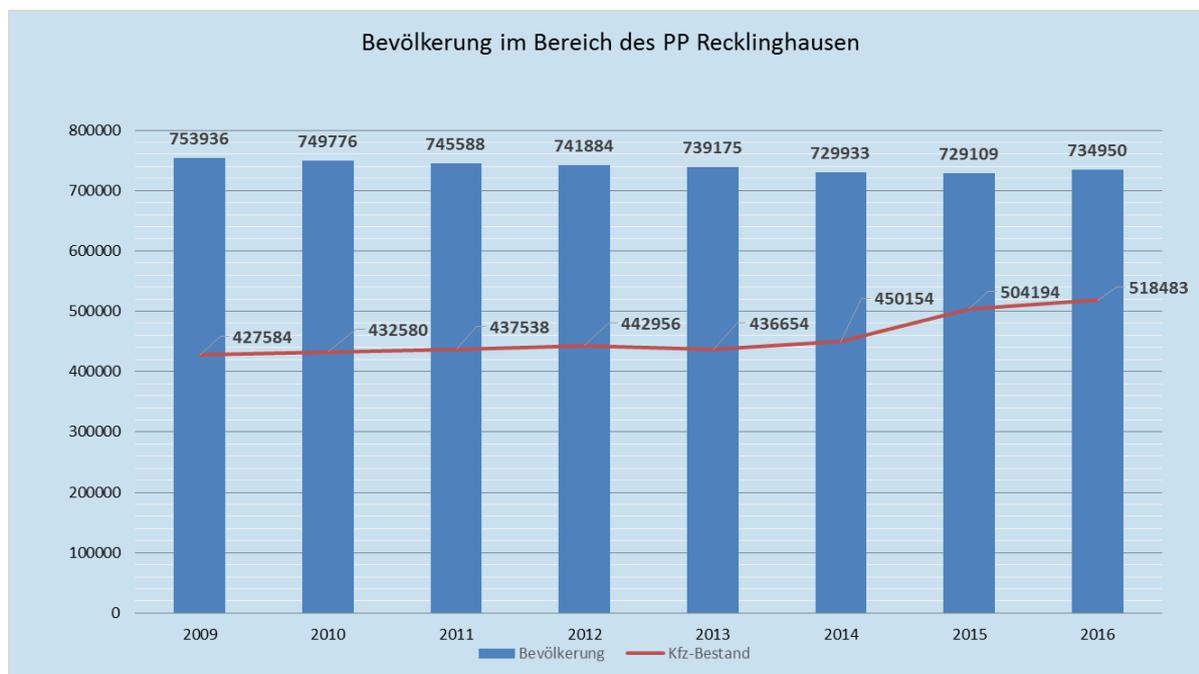
Hohe Steigerung der Verkehrsunfallfluchten – 934 mehr als im Vorjahr (+26%)

Rückgang der Motorradunfälle (- 8%) - kein Biker unter den Todesopfern zu beklagen

Dunkelheit - ein Unfallrisiko, das in fünf Fällen zum tödlichen Unfallverlauf beitrug

Vorbemerkungen zur Systematik und Gliederung

Die Analyse der Verkehrssicherheitslage steht im Zusammenhang mit der Entwicklung der Bevölkerungsstruktur und des Kraftfahrzeugbestands. Die Anzahl der Einwohner im Zuständigkeitsbereich der Kreispolizeibehörde Recklinghausen sinkt seit Jahren. Dieser Trend wurde aktuell unterbrochen. Die Einwohnerzahl stieg im Vergleich zum Vorjahr um 1 % auf 734.950¹.



Die Anzahl zugelassener Fahrzeuge beträgt im Berichtszeitraum 518.483 und ist wie in den vergangenen Jahren erneut gestiegen. Es wurden 14.289 mehr Kraftfahrzeuge zugelassen (+ 3%).

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 Verunglückensrisiko.

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 2016 im Vergleich zum Vorjahr, bezogen auf den gesamten Präsidialbereich. 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

¹ Quelle IT NRW, Stichtag 31.12.2015

Hilfe von Durchschnittswerten, z.B. eines 5-Jahres-Durchschnitts, eine Beurteilung vorzunehmen. Die Entwicklung im eigenen Bereich kann dann als günstig, unauffällig oder problematisch bewertet werden. Dabei umfasst der 5-Jahres-Durchschnitt die Entwicklung der Jahre 2012 bis 2016. Wird der Stand des Berichtszeitraums in Relation zur 5-Jahresentwicklung gesetzt, so ist das Jahr 2016 in der Berechnung nicht enthalten.

Die in diesem Bericht zum Jahr 2016 genannten Vergleichszahlen des Jahres 2015 weichen in Teilen von den im Jahresbericht 2015 ausgewiesenen Zahlen ab. Hintergrund ist eine veränderte, aktualisierte Auswertung der Verkehrsunfälle. Die Änderungen entstehen arbeitstäglich während einer dreimonatigen Nachmeldefrist und erfolgen gemäß geltender Vorgaben zur statistischen Erfassung von Verkehrsunfalldaten.

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 Ablenkung am Steuer bleibt im Fokus unserer Aktivitäten zur Steigerung der Verkehrssicherheit.

In der nachfolgenden Analyse der Verkehrsunfallentwicklung werden entsprechende Verkehrssicherheitsfelder schwerpunktmäßig beleuchtet. Darüber hinaus werden Auffälligkeiten und Besonderheiten der Unfallauswertung des Jahres 2016 thematisiert.

Zunächst werden die relevanten Zahlen im Präsidialbereich vorgestellt und erörtert. Neben dem Vergleich zum Vorjahr werden aktuelle Entwicklungen in Relation zu den Häufigkeitszahlen des Landes Nordrhein-Westfalen gesetzt.

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				
	2015	2016	Abweichung um +/-	
Bevölkerungsdaten ²	729.109	734.950	5.841	
Kraftfahrzeugbestand ³	504.194	518.483	14.289	
Straßenlänge ohne BAB ⁴ rund			3.930 km	
Stadt	Bevölkerungsdaten			Straßenlänge (ohne BAB/ gerundete)
	2015	2016	Abweichung um +/-	2016
Bottrop	116.017	117.143	1.126	570 km
Castrop-Rauxel	73.518	74.220	702	310 km
Datteln	34.351	34.521	170	270 km
Dorsten	75.439	75.431	-8	660 km
Gladbeck	74.086	75.455	1.369	240 km
Haltern am See	37.526	38.020	494	390 km
Herten	60.710	61.163	453	240 km
Marl	83.527	83.926	399	450 km
Oer-Erkenschwick	30.817	31.387	570	160 km
Recklinghausen	114.147	114.330	183	470 km
Waltrop	28.971	29.354	383	190 km

² Stichtag: 31.12.2014 bzw. 31.12.2015

³ Stichtag: 31.12.2015 bzw. 31.12.2016

⁴ Stichtag: 31.12.2015 bzw. 31.12.2016

Verkehrsunfallentwicklung / Analyseergebnisse

Verkehrsunfälle gesamt

Im Zuständigkeitsbereich der Kreispolizeibehörde Recklinghausen hat es 2016 insgesamt 21.396 Verkehrsunfälle gegeben. Im Vergleich zum Vorjahr wurden 2.226 Unfälle mehr registriert. Dies entspricht einer Steigerung um 11,6%.

Dabei handelt es sich in 14.886 Fällen um sonstige Sachschadensunfälle, bei denen in der Regel geringe „Blebschäden“ entstehen. Hier wird das individuelle Fehlverhalten, das zur Unfallentstehung beigetragen hat, meistens mit einem Verwarngeld vor Ort geahndet oder im Rahmen eines Ordnungswidrigkeitenverfahrens abgewickelt.

Diesen so genannten „Bagatellunfällen“ wird bei der Unfallpräventionsarbeit eine geringere Priorität gegeben. Gleichwohl werden sie statistisch erfasst.

Der Anstieg aller Unfälle mit Sachschaden beträgt 12%. Dies entspricht der Anzahl von 2.078 und eines Gesamtaufkommens in Höhe von 19.421.

Die Gesamtunfallentwicklung im Vergleich zum Vorjahr wird Anlass dafür sein, Inhalte und Umfänge aller Verkehrsmaßnahmen, die der Verkehrssicherheit dienen, zu prüfen und anzupassen.

Vergleich zum Land Nordrhein-Westfalen

Das Risiko im Zuständigkeitsbereich des PP Recklinghausen an einem Verkehrsunfall beteiligt zu sein, war im Jahr 2016 deutlich geringer als im Landesschnitt. Die Unfallhäufigkeitszahl des Präsidialbereichs ist um 19% niedriger als der Landeswert.

- **Das Risiko zu verunglücken, bleibt trotz gesteigener Unfallzahlen in unserem Bezirk deutlich geringer als im Land (-25%)**

Ähnlich sieht es bei Unfällen mit Verunglückten aus. Das Risiko, durch einen Verkehrsunfall im Bereich des Polizeipräsidiums Recklinghausen verletzt zu werden, lag 2016 25% unter dem Landeswert. Demnach ist das Niveau der Gesamtunfallzahl, das Aufkommen der Sachschadensunfälle, der Unfälle mit Verunglücken und der Zahl verletzter Personen - bei insgesamt erhöhten Fallzahlen im Vorjahresvergleich - deutlich positiver als der Landestrend.

Fazit: Der Kreis Recklinghausen und die kreisfreie Stadt Bottrop zählen nach wie vor zu einer der sichersten Verkehrsregionen in NRW.

Es gibt verschiedene Ansätze, die gestiegenen Unfallzahlen zu erklären. Viele Unfälle basieren jedoch auf ein wiederkehrendes Phänomen: Neben den äußeren Umständen im Verkehrsraum spielt vor allem das individuelle Fehlverhalten der Menschen im Straßenverkehr eine große Rolle. Dabei gewinnt die Ablenkung am Steuer zunehmend an Bedeutung. (Näheres vgl. S 96)

Der Mensch mit seinem individuellen Charakter, den persönlichen Fähigkeiten und Fertigkeiten, seiner körperlichen Verfassung und der jeweiligen Lebenssituation spielt durch sein Verhalten im Straßenverkehr eine zentrale Rolle unserer differenzierten Verkehrssicherheitsarbeit.

Dieser Ansatz spiegelt sich auch in der Aufschlüsselung von Verunglückten nach Altersgruppen (Kinder, Jugendliche, junge Erwachsene, Erwachsene, Senioren) und den häufigsten Verkehrsbeteiligungsarten (motorisiertes Zweirad, Pkw, Fußgänger, Radfahrer) wider.

Jede Altersklasse weist einen unterschiedlich hohen Anteil an der Gesamtbevölkerung auf und zeichnet sich durch typische Risikofaktoren aus. Die Gruppe der Erwachsenen ist mit rund 48% am größten, gefolgt von den Senioren mit rund 22%. Der Anteil von Kindern beträgt etwa 13%. Die Anteile der übrigen Gruppen bewegen sich im einstelligen Bereich. Die kleinste Gruppe bilden mit 3% die Jugendlichen.

In den weit überwiegenden Fällen ist das nicht regelkonforme Verhalten Grund für den Unfallverlauf und die Schwere der Unfallfolgen.

Verkehrsunfälle passieren nicht einfach - sie werden in der Regel von Menschen verursacht!

Daneben spielen andere Risiken, wie Witterung oder Straßen- und Lichtverhältnisse, eine Rolle, auf die wir mit unseren Präventionskampagnen hinweisen.

Unsere repressiven Aktivitäten bleiben darauf ausgerichtet, Verkehrsteilnehmer zu einem regelkonformen Verhalten anzuhalten.

Ziel unseres Verkehrsmanagements ist es, Schwächen aufzudecken und an der Optimierung der Verkehrsführung und einer sicheren Verkehrsraumgestaltung mitzuwirken. In vielen Fällen ist ein Unfall nicht vorhersehbar und kann deshalb auch nicht verhindert werden. Hier zeichnen sich auch die Grenzen der Verkehrssicherheitsarbeit ab.

Die eindeutige Bestimmung einer Verkehrsunfallursache ist aufgrund der Komplexität jedes einzelnen Unfallgeschehens nicht möglich. Das Zusammenspiel zwischen fixen und veränderlichen Umständen und plötzlichen unvorhersehbaren Ereignissen führt dazu, dass jeder Unfall anders verläuft und dadurch einzigartig ist.

Darum ist es wichtig, das Unfallgeschehen weiterhin intensiv zu beobachten, differenziert zu analysieren und unter Berücksichtigung aller Faktoren zu bewerten.

Hierdurch lassen sich Übereinstimmungen feststellen, Auffälligkeiten ausmachen und mögliche Problemfelder erkennen. Danach richten wir unsere Verkehrssicherheitsarbeit aus und wirken unvermindert daran mit, die Unfallzahlen zukünftig zu senken.

Unfälle mit Verunglückten

Die Entwicklung der Unfälle mit Verletzten ist insgesamt besser, als die der Sachschadensunfälle, wobei auch hier erhöhte Werte festzustellen sind.

Der Anstieg aller Personenschadensunfälle im Vergleich zum Jahr 2015 beläuft sich auf 8,1%. Mit 1.975 Personenschadensunfällen ist das Aufkommen auch im Langzeitvergleich als auffällig zu werten, da es zum Mittelwert zurückliegender fünf Jahre um 221 Unfälle höher liegt.

Im Vergleich zum Vorjahr sind dies 33 Unfälle mit Schwerverletzten und 115 mit Leichtverletzten mehr. Damit beläuft sich im Jahr 2016 die Anzahl der Verkehrsunfälle mit schwerverletzten Personen auf 468 Verkehrsunfälle, was eine Steigerung um 7,6% bedeutet. Die negative Tendenz ist mit einem Plus um 52 Unfälle auch im 5-Jahres-Vergleich festzustellen.

Bei den Unfällen mit Leichtverletzten ist die Steigerung noch höher ausgefallen. Mit 1.494 Verkehrsunfällen ist das Aufkommen um 8,3% gestiegen und liegt ebenfalls über dem Niveau des 5-Jahres-Vergleichs (+169). Die Zuwächse der Unfallzahlen, sowohl bei den Schwerverletzten als auch bei den Leichtverletzten, sind im Verhältnis zum jeweiligen Langzeitwert annähernd gleich ausgefallen (+12,5% und +12,8%).

Vergleich zum Land Nordrhein-Westfalen

Die Belastungswerte dieser Unfallkategorien fallen im Bereich des PP Recklinghausen wesentlich geringer aus als die Landeszahlen. Bei den Unfällen mit Schwerverletzten liegen wir um 4,9% unterhalb des Landeswertes. Die Häufigkeitszahl der Unfälle mit Leichtverletzten ist um 26,7% erheblich kleiner.

Im Zuständigkeitsbereich der Kreispolizeibehörde Recklinghausen ist das Risiko bei einem Verkehrsunfall körperlich zu Schaden zu kommen viel kleiner als im Landesvergleich. Obwohl wir nicht unbedeutende Zunahmen der Unfallzahlen verzeichnen, steht fest, dass die Verkehrssicherheit höher ist als im Land Nordrhein-Westfalen.

Besonders erfreulich ist der um 35,5% niedrigere Wert der Unfallhäufigkeitszahl mit tödlich Verunglückten. Sie drückt aus, dass hier das Risiko bei einem Verkehrsunfall ums Leben zu kommen, deutlich geringer ist als in anderen Landesteilen von NRW.

Verkehrsunfalltote

2016 sind bei 13 Verkehrsunfällen insgesamt 13 Menschen ums Leben gekommen. Damit bleibt die Zahl der bei Verkehrsunfällen Getöteten im Vergleich zum Vorjahr gleich.

- **Zahl der Verkehrstoten mit 13 unverändert, davon sieben Fußgänger und vier Radfahrer**

Besonders auffällig ist im Jahr 2016 der hohe Anteil an ungeschützten Verkehrsteilnehmern. Sieben Fußgänger und vier Radfahrer verloren im

Straßenverkehr ihr Leben. Zwei Fahrzeuginsassen starben bei Verkehrsunfällen, wobei eine Frau als Beifahrerin tödlich verunglückte.

Auffällig an der aktuellen Entwicklung ist der hohe Anteil an Senioren unter den Getöteten. Fünf Unfalltote zählten zur Altersgruppe 65+.

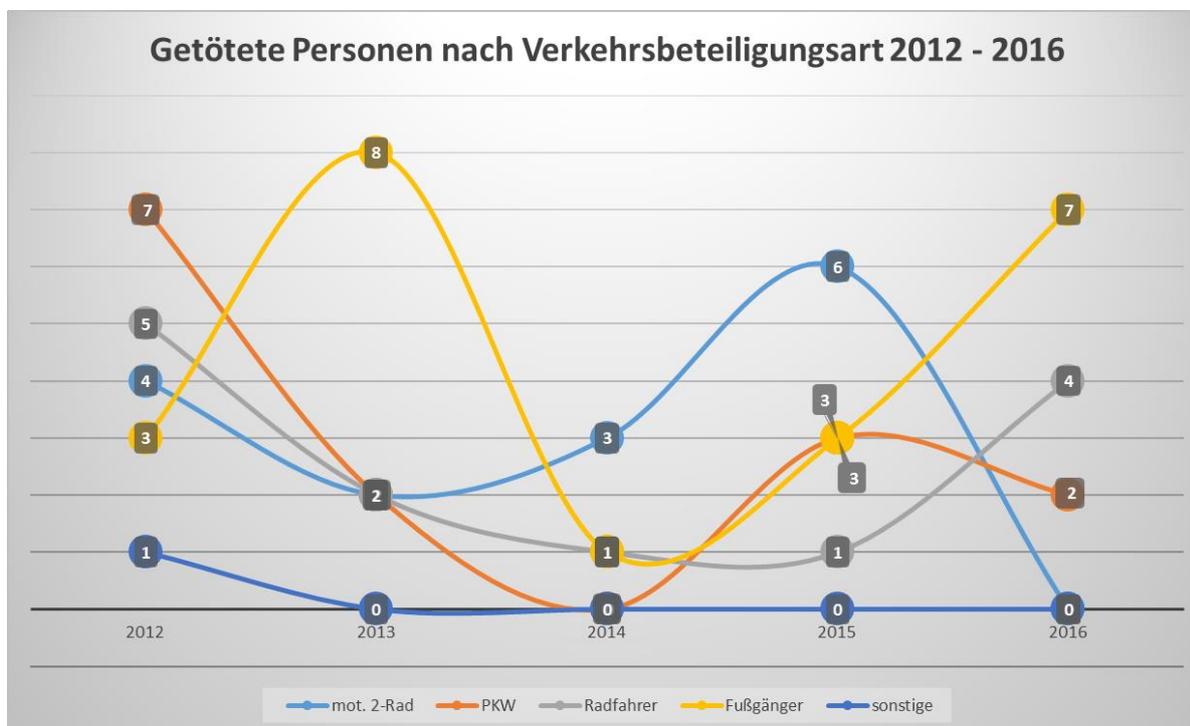


- **85% der Getöteten waren ungeschützte Verkehrsteilnehmer- sie bleiben im Fokus unserer Verkehrssicherheitsarbeit**

Ein deutliches Zeichen dafür, dass wir weiterhin auf schwache Verkehrsteilnehmer ein besonderes Augenmerk in unserer Verkehrssicherheitsarbeit haben müssen.

Mit unserer Präventionsveranstaltung „Alte Hasen neue Regeln“ und dem Radfahrerprojekt setzen wir in diesen Risikogruppen Impulse, um die Entwicklung der Unfallzahlen positiv zu beeinflussen. (Näheres vgl. S. 105)

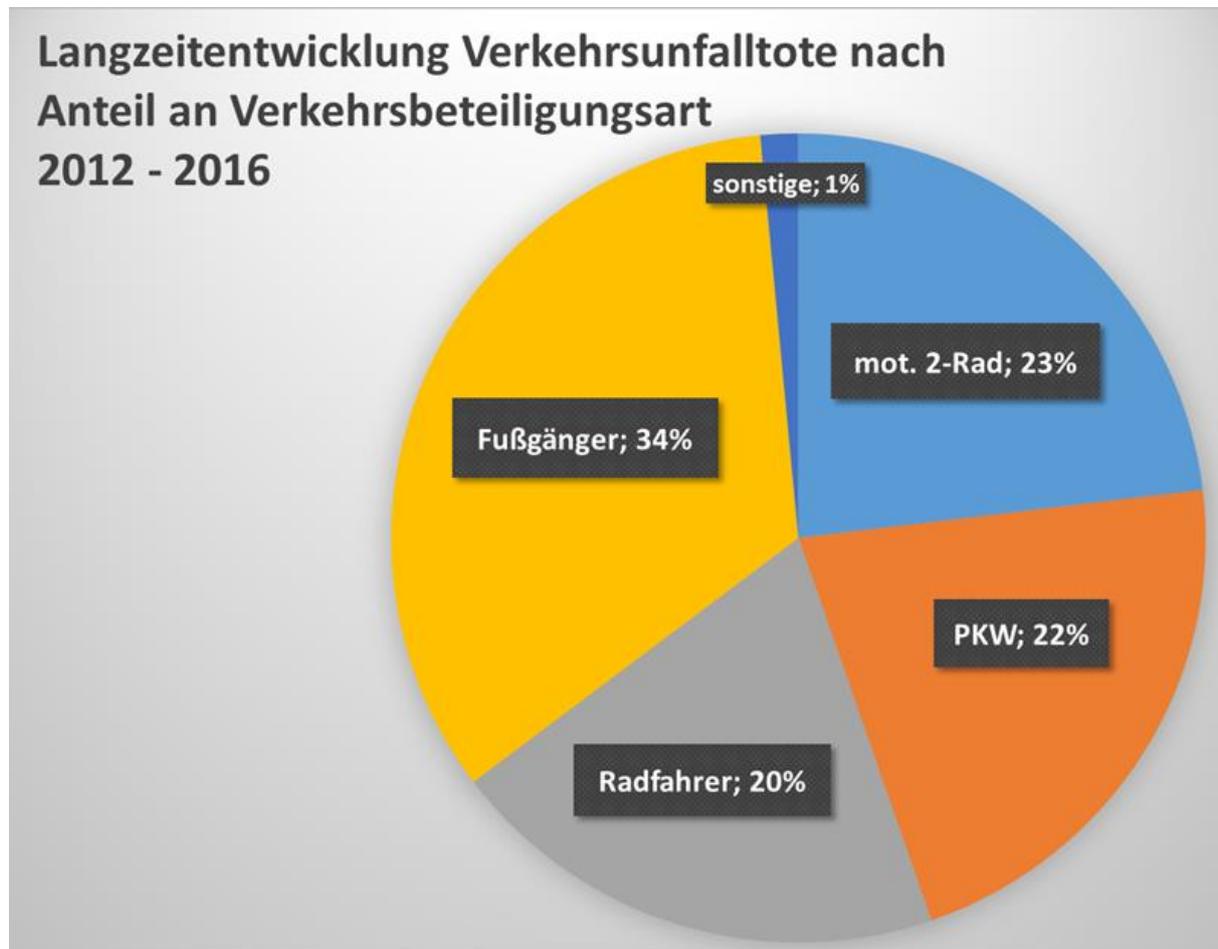
Das nachfolgende Diagramm verdeutlicht, dass die Todesopfer, insbesondere nach der Differenzierung nach Verkehrsbeteiligungen, starken Schwankung unterliegen. Das Diagramm zeigt die Entwicklung bei den Verkehrsteilnehmergruppen im Zeitfenster der letzten fünf Jahre.



Erfreulich ist, dass im Jahr 2016 weniger motorisierte Zweiradfahrer verletzt wurden. Die Zahl ist um 29 gesunken. Dabei sticht aber auch ins Auge, dass im Vergleich zum Vorjahr **kein Biker** unter den Todesopfern zu beklagen war. Noch in 2015 sind sechs Menschen im Zuständigkeitsbereich des PP Recklinghausen auf motorisierten Zweirädern tödlich verunglückt.

Diesen traurigen Umstand nahmen wir zum Anlass, mit der Biker-Kampagne „Poli-Tour“ neue Wege zu gehen und starteten in 2016 das neue Verkehrsprojekt für motorisierte Zweiradfahrer. Diese durch Polizisten geführte Motorradausfahrt war ein voller Erfolg und wird in 2017 mit drei Veranstaltungen fortgeführt. (Näheres siehe S. 94)

Das nachfolgende Kreisdiagramm verdeutlicht den insgesamt hohen Anteil der ungeschützten Verkehrsteilnehmer an den Verkehrsunfalltoten der letzten fünf Jahre (77 %). Fußgänger sind im öffentlichen Straßenverkehr ganz besonders gefährdet.



Schwerwiegende Schadensunfälle

Neben Verkehrsunfällen, bei denen Tote oder Verletzte zu beklagen sind, werden auch schwerwiegende Sachschadensunfälle bei den meldepflichtigen Unfällen erfasst. Dabei handelt es sich um Verkehrsunfälle, bei denen mindestens ein Fahrzeug infolge des hohen Sachschadens nicht mehr fahrbereit ist und sich Hinweise auf eine bußgeldbewehrte Ordnungswidrigkeit oder Straftat ergeben.

Meldepflichtige Verkehrsunfälle werden mit vielen Detailangaben zu Unfallbeteiligten, Fahrzeugen, Unfallverlauf und -ursachen sowie zu anderen äußeren Umständen (z.B. Wetter, Fahrbahnbeschaffenheit, Lichteinflüsse) statistisch aufbereitet, bewertet und im Gegensatz zu den herkömmlichen „Bagatellunfällen“ in elektronischen Unfallsteckkarten dokumentiert. Dadurch werden weitergehende Verkehrsunfallanalysen mit Ortsbezügen ermöglicht.



Im Jahr 2016 ereigneten sich 6.510 Verkehrsunfälle dieser Art. Das sind mehr als im Vorjahr, ein Anstieg um rund 20%. Da der Anteil von meldepflichtigen in etwa 30% zum gesamten Verkehrsunfallgeschehen ausmacht, wird folglich jeder dritte Verkehrsunfall so erfasst und ausgewertet. Genau diese erfassten Unfälle rücken in den Fokus unserer Verkehrsunfallpräventionsarbeit.

Zielrichtung der ortsbezogenen Unfallauswertung ist die Erkennung von Unfallhäufungsstellen und unfallauffälligen Bereichen. Diese problematischen Bereiche werden im Rahmen der Unfallkommissionsarbeit im Schulterschluss mit Straßenbaulastträgern, den kommunalen Ordnungs- und Straßenverkehrsbehörden, der Kreisverwaltung und Vertretern der Bezirksregierung beraten.

Neben der Unfallörtlichkeit werden dabei auch die Art und Weise der Unfallentstehung und das individuelle Fehlverhalten der Beteiligten analysiert. Defizite im Verkehrsraum, wie mangelnde Sicht durch wucherndes Buschwerk, nicht eindeutige oder mangelhafte Beschilderung, abgängige Fahrbahnmarkierungen, verdeckte Ampelmasten oder auch irreführende Verkehrsführungen könnten ebenfalls zur Unfallentstehung beitragen.

Auch diese Faktoren werden im Rahmen der Unfallauswertung berücksichtigt und bei erkannten Unfallhäufungsstellen regelmäßig bei Ortsterminen genauestens geprüft. Im Ergebnis werden Maßnahmen vereinbart, die das Unfallaufkommen an den erkannten Gefahrenstellen reduzieren und nachhaltig zur Beseitigung der Unfallhäufungsstellen und unfallauffälliger Bereiche führen sollen.

Langfristige Veränderungen des Verkehrsraums durch Umbau- oder Sanierungsmaßnahmen und die damit verbundenen Baustellen können auf das Verhalten der Verkehrsteilnehmer Einfluss nehmen. Weiträumige Umleitungsstrecken können die üblichen Verkehrsströme verändern und auf bestimmten Abschnitten zu höheren Verkehrsbelastungen führen, welche das Unfallrisiko steigern.

Verkehrsteilnehmer müssen sich auf eine veränderte Verkehrsführung einstellen und sich auch an eine veränderte Beschilderung und Signalisierung gewöhnen. Im Jahr 2016 starb in Datteln ein Radfahrer in einem baustellenbedingten Engpass, den er verbotenerweise befuhr. Die eingerichtete Beschilderung untersagte Radfahrern die Fahrbahnnutzung im Baustellenbereich. Die Kollision mit einem LKW, der die Baustelle in gleicher Fahrtrichtung befuhr, endete tödlich.

Die Polizei Recklinghausen ist im Rahmen des Anhörungsverfahrens auch bei der Planung und Sicherung von Baustellen beratend tätig. In Zusammenarbeit mit den kommunalen Ordnungsbehörden, dem Kreis Recklinghausen, der Bezirksregierung und Straßen NRW werden Baustellenplanungen gemeinsam abgestimmt. Auch hier wird nur ein Ziel verfolgt: Verkehrssicherheit.

Verkehrsunfallfluchten

- **Hohe Steigerung der Verkehrsunfallfluchten – 934 mehr als im Vorjahr (+26%)**

Bei der Betrachtung der verschiedenen Unfallkategorien ist der größte prozentuale Anstieg bei den Verkehrsunfällen mit Flucht festzustellen. Während sich im Jahr 2015 schon in 3.586 Fällen Verursacher nach einem Verkehrsunfall unerlaubt vom Unfallort entfernten, stieg deren Zahl im Jahr 2016 auf 4.520.

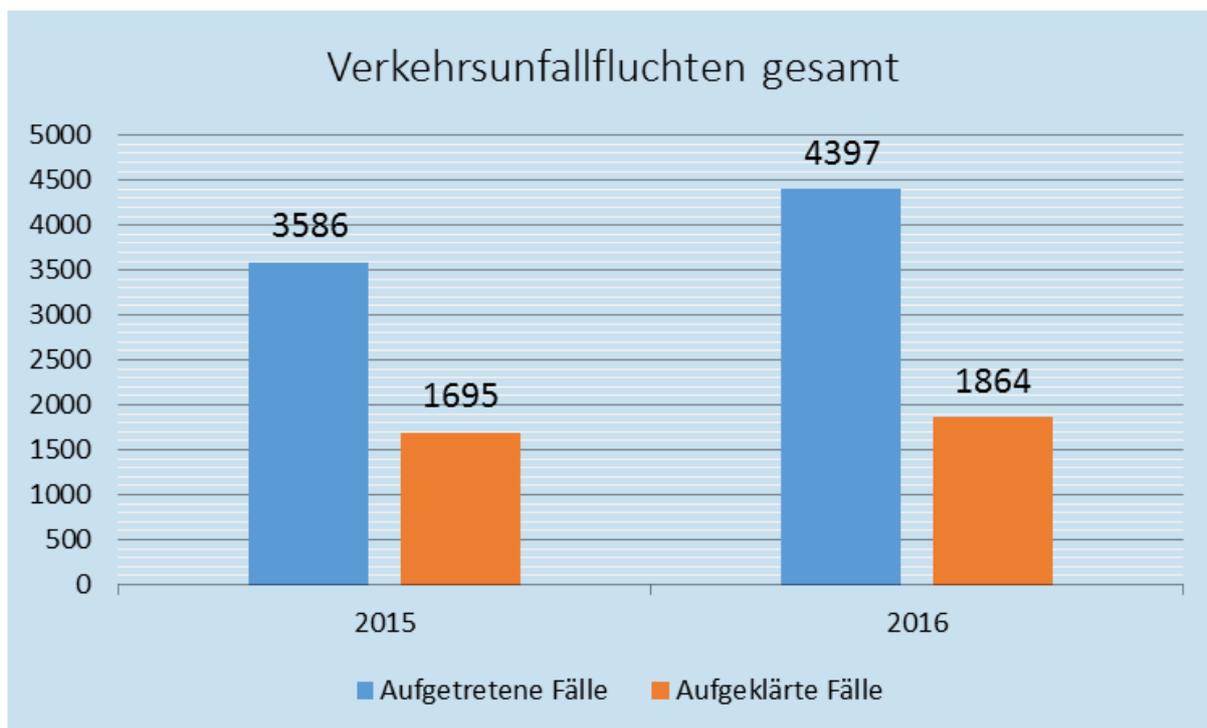
Hier spielt die Verkehrsmoral der Unfallverursacher eine besonders große Rolle und schmälert dadurch erheblich unsere Möglichkeiten, die Entwicklung positiv zu beeinflussen.

Verkehrsunfallfluchten sind wegen der hohen Fallzahlen besonders sozialschädlich. Unfallbeteiligte müssen ihre Identität und Art der Beteiligung am Verkehrsunfall noch vor Ort selbst bekannt geben. In unserem Strafrecht ist die „Pflicht zur Selbststellung

am Tatort“ nur bei Verkehrsunfallfluchten geboten. Dies verdeutlicht das große öffentliche Interesse, entstandene Schadensersatzansprüche zu schützen.

Umso größer wird das allgemeine Entsetzen, wenn Beteiligte vom Unfallort flüchten und dort Verletzte ohne jegliche Hilfeleistung zurück lassen.

Nachfolgende Schaubilder informieren über die Entwicklungen der Unfälle, bei denen sich Unfallverursacher unerlaubt vom Unfallort entfernten. Sie geben Aufschluss über die Anzahl der Unfälle mit Flucht und die Aufklärungsquoten.

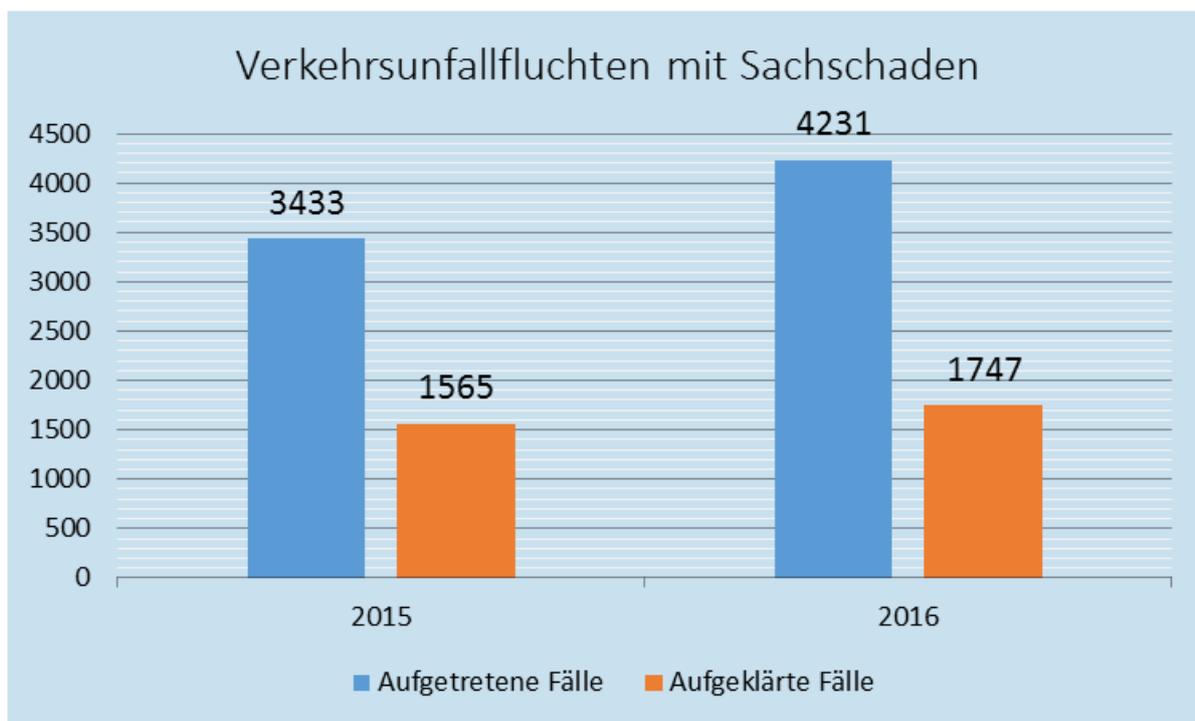


Die Zahl der Verkehrsunfallfluchten mit Sachschaden stieg von 3.433 in 2015 auf 4.349 im Folgejahr. Die Häufigkeitszahl der Verkehrsunfälle mit unerlaubtem Entfernen vom Unfallort und Sachschaden fast 16% unter dem Landeswert. Sie zeigt, dass die Gefahr Opfer einer Verkehrsunfallflucht zu werden, in unserem Bezirk im Vergleich zur Situation im Land auch weiterhin deutlich kleiner ist.

Die Aufklärungsquote der Verkehrsunfälle mit Sachschaden und unerlaubtem Entfernen vom Unfallort im Jahr 2016 beträgt 41,4% und hat sich damit um 4,2 Prozentpunkte verringert.

Diese Senkung lässt sich mit dem erheblichen Zuwachs der polizeilich bekannt gewordenen Verkehrsunfallfluchten erklären.

Die Anzahl davon geklärter Fälle hat sich im Vergleich zum Vorjahr 2015 um 235 auf nunmehr 1.800 Unfallfluchten erhöht.



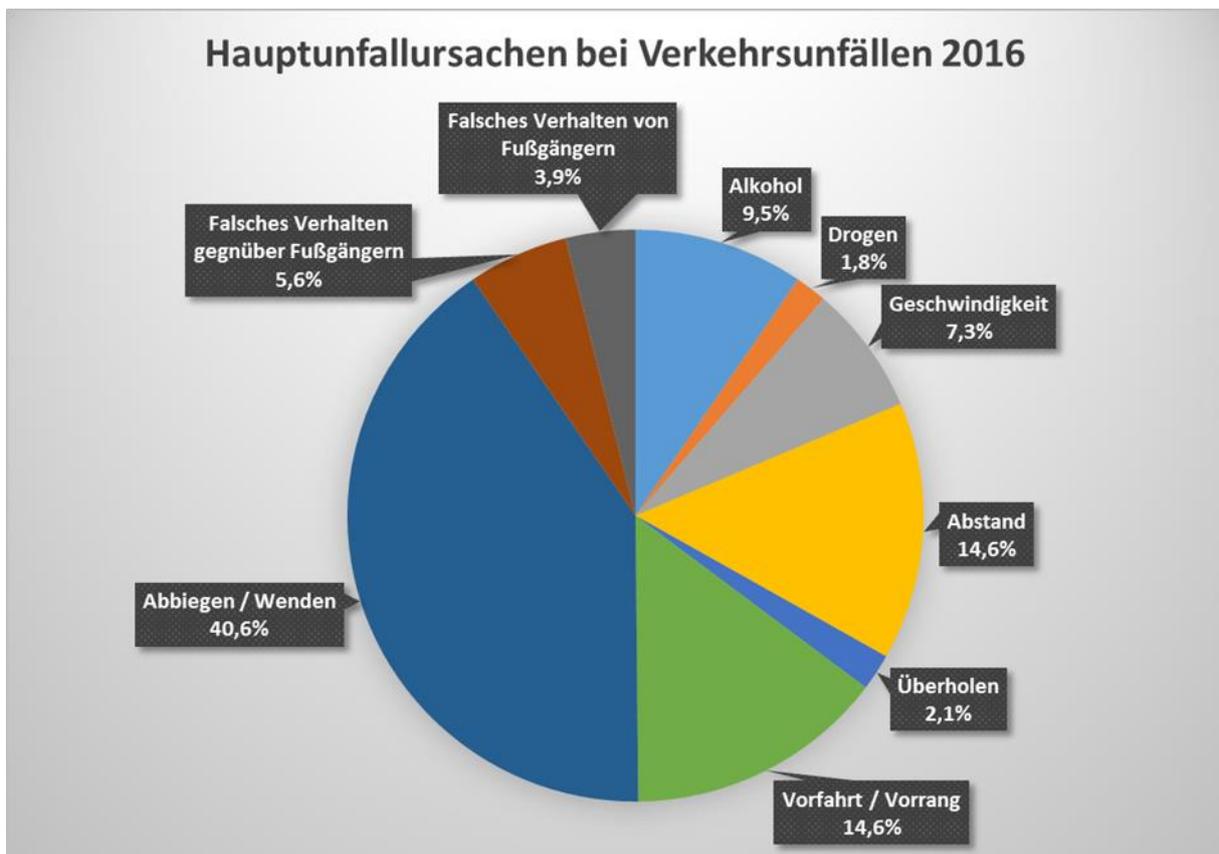
Der Anteil an Unfallfluchten mit Personenschäden ist im Jahr 2016 um 11,8% auf 171 gestiegen. Dabei wurden 9 Fälle weniger als im Vorjahr aufgeklärt, so dass sich die hohe Aufklärungsquote aus dem Jahr 2015 (85%) nicht halten ließ und um 14,2 Prozentpunkte auf 70,8% verringerte.

Auch wenn die Angehörigen der Verkehrskommissariate 169 Verkehrsunfallfluchten mehr als im Vorjahr 2015 aufklären konnten, so reduzierte sich aufgrund der hohen Deliktzahlen die Aufklärungsquote auf 42,4 Prozent.

Die Polizei Recklinghausen hält durch die Schwerpunktsetzung in ihrem Sicherheitsprogramm, verbunden mit dem Streben nach maximaler Aufklärungsquote, das Thema besonders im Fokus. Den Aufklärungserfolg weiter zu steigern, ist eines der wichtigen Ziele der Angehörigen der Direktion Verkehr.

Hauptunfallursachen

2016 ereigneten sich 2714 Verkehrsunfälle mit einer der im Schaubild dargestellten Hauptunfallursachen. Betrachtet man die Entwicklungen in diesen Unfallgruppen, so steht fest, dass das Abbiegen mit 40,6% die häufigste Unfallursache ist. Vorfahrt und Abstand liegen mit jeweils 14,6% gleichwertig dahinter. Den nächstgrößeren Anteil bildet zusammengefasst Alkohol- und Drogenrausch, wobei der Anteil der Alkoholunfälle deutlich überwiegt.



Hauptunfallursache Abbiegen und Wenden

Das Linksabbiegen an Knotenpunkten in einer Konfliktsituation mit dem bevorrechtigten Fahrzeug stellt sich für viele Verkehrsteilnehmer als besonders problematisch dar. Mangelnde Aufmerksamkeit des Abbiegers und überhöhte Geschwindigkeiten beim entgegenkommenden Fahrzeug tragen häufig zur Unfallentstehung bei.

Einige Unfallhäufungsstellen konnten dadurch beseitigt werden, dass an Ampelkreuzungen die Linksabbieger separiert geführt wurden. Durch die Einrichtung einer gesonderten Signalisierung für Linksabbieger können diese mit Aufleuchten des Grünpeils problemlos abbiegen. Bei Beachtung der Lichtzeichen ist ein Konflikt mit entgegenkommenden Verkehrsteilnehmern ausgeschlossen.

Die Bekämpfung der Hauptunfallursachen zählt nach wie vor zu unseren Kernzielen. 2016 hat die Polizei Recklinghausen in dem Zusammenhang 59.809 Maßnahmen getroffen. Die Zahl bezieht sich auf die Ahndung so genannter folgenloser Verstöße - dem rechtswidrigen Verhalten ohne Schadenseintritt durch einen Unfall.

Hauptunfallursache Geschwindigkeit

Nicht angepasste Geschwindigkeit zählt zu den Hauptunfallursachen. Die daraus resultierenden Folgen sind und bleiben ein wichtiges Problemfeld der Verkehrssicherheitslage und somit ein großer Schwerpunkt unserer Anstrengungen.

- **Geschwindigkeit entscheidet über Leben und Tod - vor allem bei schwachen Verkehrsteilnehmern**

7% der mit Hauptunfallursachen registrierten Verkehrsunfälle wurden mit der Ursache Geschwindigkeit erfasst. Der Anteil erscheint auf den ersten Blick unbeachtlich, doch muss man sich darüber im Klaren sein, dass die Unfallfolgen mit jedem Stundenkilometer, der zu schnell, beziehungsweise nicht den Witterungsbedingungen oder örtlichen Begebenheiten angepasst gefahren wird, immer gravierender werden. (Näheres siehe S. 89).

2016 ereigneten sich im Kreis Recklinghausen und der Stadt Bottrop 198 Geschwindigkeitsunfälle. Diese relativ kleine Zahl mag im Verhältnis zur fünfstelligen Gesamtunfallzahl unspektakulär erscheinen, jedoch kommt diesen Unfällen aus Sicht der Unfallprävention eine besondere Bedeutung zu. Die Bilanz der Unfallfolgen verdeutlicht warum - 2 Getötete, 51 Schwerverletzte und 134 Leichtverletzte. In 95% der Geschwindigkeitsunfälle wurden nicht nur beträchtliche Sachschäden verursacht, sondern auch Menschen verletzt.



Die Unfälle, bei denen Geschwindigkeit als Ursache festgelegt wird, sind solche, bei denen die Erkenntnisse aus der Unfallaufnahme eindeutig darauf hinweisen, dass die Geschwindigkeitsüberschreitung ursächlich für die Unfallentstehung war. Aufgrund der hohen kinetischen Energie kommt es bei Geschwindigkeitsunfällen häufig dazu, dass sich das Fahrzeug des Unfallverursachers dreht oder überschlägt.

Brems- und Blockierspuren, Wurfweiten von aufgeladenen Hindernissen, Länge der Kratzspuren auf der Fahrbahn und die Deformation beteiligter Fahrzeuge sind Beispiele für gesammelte Beweise am Unfallort. Diese werden erforderlichenfalls gutachterlich ausgewertet und können Aufschluss darüber geben, dass die zum Unfallzeitpunkt gefahrene Geschwindigkeit, die Ursache für den Unfall war.

Dies liegt regelmäßig vor, wenn Raser die Kontrolle über ihr Fahrzeug verlieren und dadurch von der Fahrbahn abkommen. Ob es dann auch zur Kollision mit



Hindernissen, wie Bäumen, Verkehrszeichen, Leitplanken, Häusern oder auch anderen Verkehrsteilnehmern kommt, bestimmen nur Glück und Zufall. Bestenfalls wird nur ein Acker oder eine Wiese durchpflügt. Gravierend ist es immer, wenn ungeschützte Verkehrsteilnehmer betroffen sind. Die Folgen sind dann immer schwerwiegend, nicht selten tödlich.

Ein Rückblick auf die Unfälle mit Getöteten bis einschließlich 2012 zeigt, dass 92 Menschen bei Verkehrsunfällen ums Leben kamen. Der Anteil der Geschwindigkeit als Ursache liegt bei etwa 20 %.

In der Langzeitbetrachtung schwerer Verkehrsunfälle wird die erheblich gesteigerte Unfallgefahr durch Geschwindigkeitsüberschreitung herausgestellt:

Fast jeder fünfte Unfall, der Todesopfer forderte, wies Geschwindigkeit als Unfallursache auf.

Geschwindigkeit gilt - nicht von ungefähr - als Killer Nr. 1 im Straßenverkehr.

Im Jahr 2016 ereigneten sich in Marl und in Haltern am See Geschwindigkeitsunfälle, bei denen ein 89-jähriger Mann und ein 6-jähriges Mädchen ums Leben kamen. In einem der beiden Fälle wurde die zulässige Höchstgeschwindigkeit signifikant überschritten. Laut Gutachten lag die Aufprallgeschwindigkeit erheblich über 100 km/h bei erlaubten 70 km/h.

In der Regel lassen die Unfallverläufe, bei denen die Ursache Geschwindigkeit signiert wird, auf eine im besonderen Maße rücksichtslose und riskante Fahrweise des Unfallverursachers schließen.



Unser Ziel besteht darin, das Geschwindigkeitsniveau durch repressive und präventive Maßnahmen zu senken, um hierdurch nicht nur die gesundheitlichen Folgen für Verletzte zu mindern, sondern auch einen Rückgang der Unfallzahlen zu bewirken. Auf die Gefahren von zu hoher Geschwindigkeit nur hinzuweisen und darüber aufzuklären, reicht alleine nicht aus.

Nur ein Temposünder, der befürchtet erwischt zu werden, geht auch vom Gas.

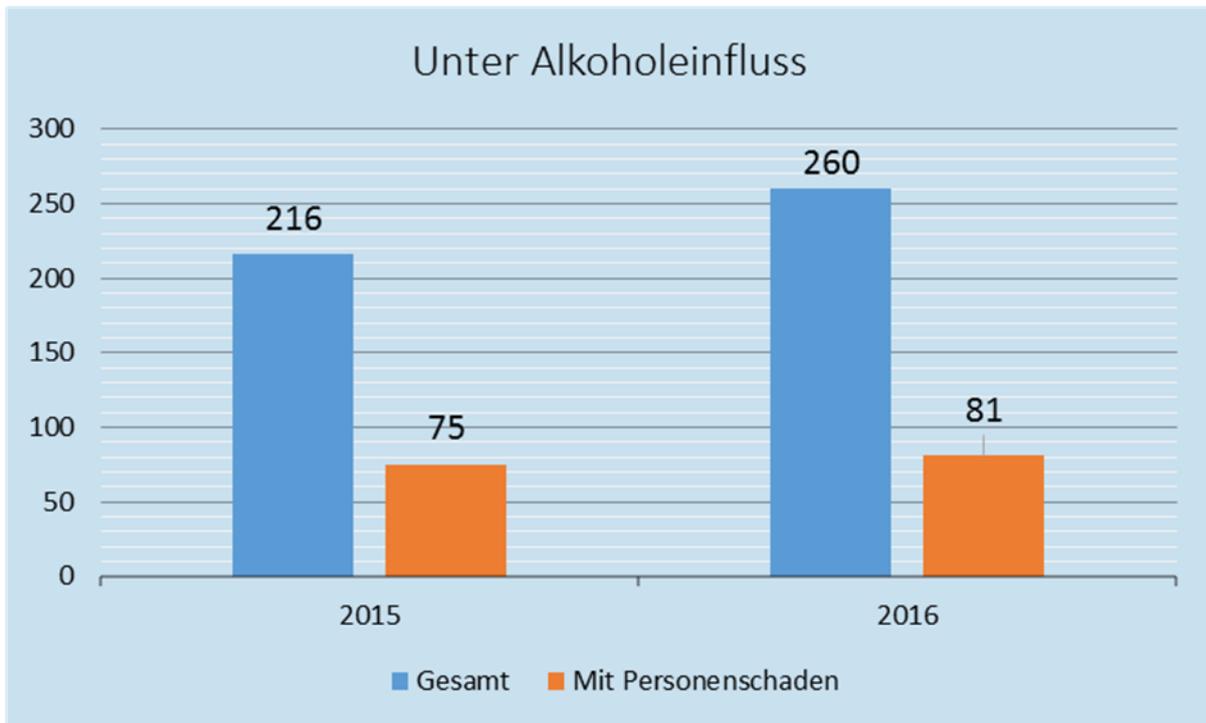
Im April 2016 fand der zweite europaweite Blitz-Marathon statt. In diesem Rahmen überwachten rund 80 Polizistinnen und Polizisten an 92 Messstellen, rund 16 Stunden lang die Geschwindigkeit (vgl. S 92). Neben unseren Schwerpunktkontrollen beteiligen wir uns darüber hinaus regelmäßig an den durch das Transport Information System Police (TISPOL) koordinierten europäischen Verkehrssicherheitsaktionen.

Die Aktivitäten finden unter einem gemeinsamen Motto statt. Hierzu zählt der „European Day Without Death = EDWARD und auch unter anderem TISPOL „Speed“. Unsere Geschwindigkeitskontrollen finden an täglich wechselnden Standorten unter Einsatz offener und verdeckter Messtechniken statt.

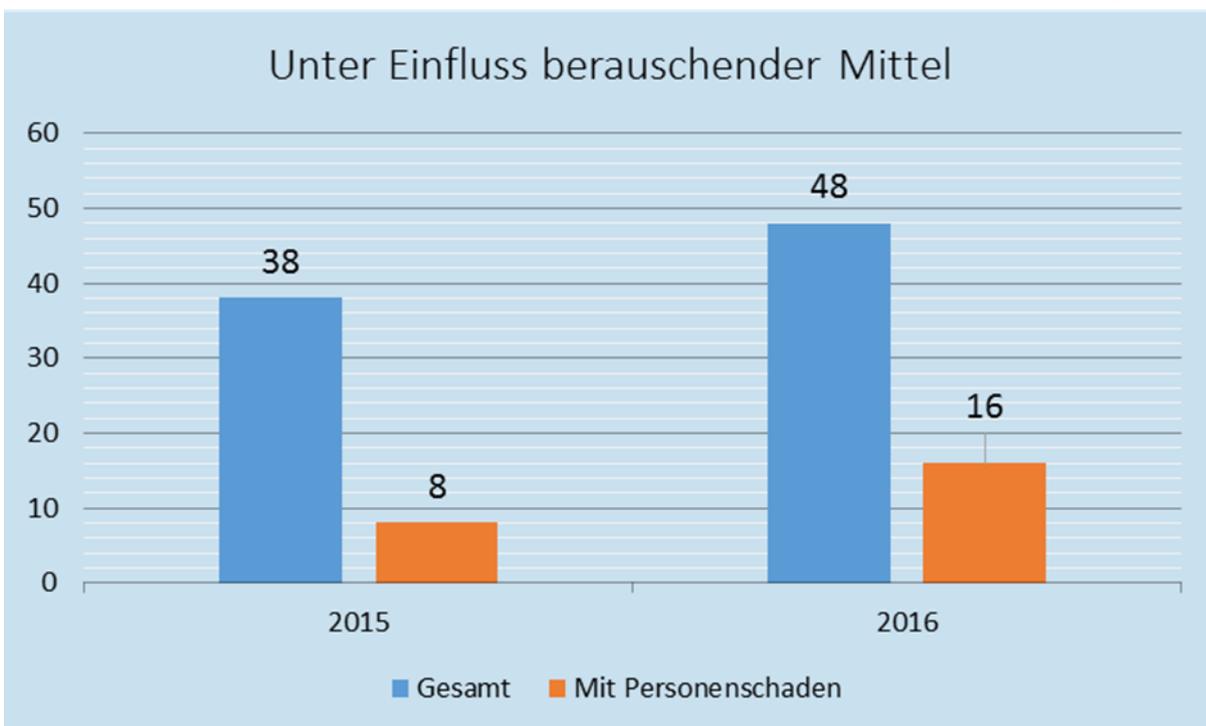
Im Jahr 2016 haben wird über 53.002 Maßnahmen gegen die Hauptunfallursache getroffen.

Hauptunfallursache Alkohol und Drogen

Nachfolgende Schaubilder zeigen die Unfallentwicklung der Alkohol- und Drogenrausch bedingten Unfälle des Jahres 2016 im Vergleich zum Vorjahr. Dabei wird nicht nur eine Gesamtzahl dargestellt, sondern auch eine differenzierte Betrachtung der Verkehrsunfälle, bei denen Menschen zu Schaden gekommen sind, ermöglicht.



In beiden Unfallgruppen, also mit und ohne Verletzte, sind gestiegene Unfallzahlen zu verzeichnen. Bei den Alkoholunfällen sind die Fallzahlen insgesamt deutlich höher als bei den Drogenunfällen. Während sich die Werte hier im dreistelligen Bereich bewegen, sind die Unfälle unter sonstigen berauschenden Mitteln ein- bis zweistellig.



Die Anzahl der Personenschadensunfälle unter Alkoholeinfluss liegt mit einer Steigerung um sechs Verkehrsunfälle leicht über dem Vorjahresniveau. Die Gesamtzahl erhöhte sich um 44 und somit um 20,4 %.

Vergleicht man beide Unfallgruppen - Alkohol und Drogeneinfluss - dann wird deutlich, dass der Zuwachs bei Unfällen unter Drogeneinfluss erheblich höher ist.

Bei der Anzahl der Drogenunfälle mit Personenschäden liegt sogar eine Verdopplung der Zahlen auf niedrigem Niveau vor (von acht auf 16). Das Gesamtaufkommen der Drogenunfälle weist einen Anstieg von 38 auf 48 auf (+10). Das ist ein prozentualer Zuwachs um 26,3%.

➤ **Drogenunfälle gewinnen an Bedeutung - Anstieg um 26 %**

Die Anzahl der Maßnahmen im Bereich der Hauptunfallursache Alkohol und Drogen konnte in 2016 erhöht werden. Dabei ist besonders erwähnenswert, dass mittlerweile mehr Maßnahmen gegen Fahrzeugführer unter Drogeneinfluss getroffen werden, als gegen betrunkene Fahrer.

Die Gruppe der Jugendlichen und „Jungen Erwachsenen“ stellt bei diesen Verkehrsunfällen eine spezielle Risikogruppe dar. Viele sind sich der Gefahren nicht bewusst oder setzen leichtfertig die eigene Gesundheit und die der Mitmenschen aufs Spiel, wenn sie von einer Party oder einem Discobesuch nach Hause fahren. Als angehende Fahrer oder Führerscheineulinge, sind sie die Zielgruppe der landesweiten Kampagne Crash Kurs, die seit mehreren Jahren auch bei uns durchgeführt wird.

Über 32.000 Schülerinnen und Schüler nahmen bereits daran teil (Näheres vgl. S 103)

Unfallrisiko Dunkelheit

In 494 Fällen ereigneten sich 2016 im Kreispolizeibezirk Recklinghausen Unfälle mit Verletzten bei Dunkelheit (388) und Dämmerung (106). Das heißt, dass ein Viertel der Unfälle mit Personenschäden bei diesen Lichtverhältnissen passierte.

➤ **Dunkelheit - ein Unfallrisiko, das in fünf Fällen zum tödlichen Unfallverlauf beigetragen hat**

Insgesamt wurden bei Dunkelheit und Dämmerung 636 Menschen verletzt. Jeder vierte der insgesamt Verunglückten (2446) wurde zu dieser Tageszeit verletzt.

80 % dieser Verletzten verunglückte bei Dunkelheit (509) - davon annähernd jeder vierte schwer (123). Fünf Menschen (allesamt Fußgänger) starben an den Folgen von Verkehrsunfällen, die sich bei Dunkelheit ereignet haben.

Bei Dämmerung wurden 106 Menschen leicht (82%) und 23 Personen schwer (18%) verletzt.

Der Anteil der Schwerverletzten erhöht sich bei Dunkelheit im Verhältnis zur Dämmerung um sechs Prozentpunkte und liegt damit bei beachtlichen 24 %.

Auffällig ist: Bei Dunkelheit ist die Gefahr, verletzt oder sogar getötet zu werden, deutlich höher

"Sehen und gesehen werden", dieser Grundsatz ist für die Sicherheit im Straßenverkehr elementar. Immerhin werden über 90% aller Informationen und Eindrücke im Straßenverkehr über die Augen aufgenommen. Dafür ist nicht nur ein gutes Sehvermögen erforderlich.

Nasse oder beschlagene Autoscheiben, diffuses Straßenlicht, geringe bis keine Ausleuchtung außerhalb innerstädtischer Bereiche mindern bereits die Sicht. Wenn schwache Verkehrsteilnehmer bei Dunkelheit schwarz gekleidet unterwegs sind, oder Radfahrer ohne Licht fahren, ist die Gefahr groß, dass sie übersehen und angefahren werden.

In fünf von insgesamt sieben Fällen (rund 70%) spielte Dunkelheit eine erhebliche Rolle.

Im Januar wurde in Datteln ein vor der Kollision bereits auf der Fahrbahn liegender Fußgänger von einem LKW überrollt. Der Lastwagenfahrer hat die Person zu spät gesehen. Das Ausweichmanöver konnte den tödlich endenden Verkehrsunfall nicht verhindern.

In Haltern am See wurde im März eine fünfköpfige Familie beim Überschreiten der Fahrbahn nicht wahrgenommen. Der Unfallort war außer Orts und nicht beleuchtet. Der Lichtkegel der Autoscheinwerfer genügte nicht. Mutter und Tochter wurden mit unverminderter Geschwindigkeit vom Fahrzeug erfasst. Die Mutter überlebte den Unfall schwer verletzt. Ihre sechsjährige Tochter starb noch am Unfallort.

In Gladbeck und Recklinghausen betraten dunkel gekleidete Fußgänger unvermittelt die Fahrbahn, in der Absicht sie zu queren. Die Straßenbeleuchtung war intakt und wegen herrschender Dunkelheit in Betrieb. Die querenden Fußgänger wurden nicht rechtzeitig wahrgenommen, angefahren und tödlich verletzt.

Im November verunglückte in Datteln ein dunkel gekleideter Fußgänger tödlich, als er bei Grün über die Straße lief, obwohl sich ein Rettungswagen der Feuerwehr mit eingeschaltetem Blaulicht näherte. Der Fahrer des Rettungswagens übersah den dunkel gekleideten Fußgänger und erfasste ihn so schwer, dass er in Folge des Unfalls verstarb.

Um wahrgenommen zu werden, muss sich ein Gegenstand oder eine Person vom Hintergrund abheben. Erst dann kann der Prozess des Erkennens ausgelöst werden.

Ein Autofahrer, der nachts unterwegs ist, erkennt einen dunkel gekleideten Fußgänger erst aus einer Entfernung von etwa 25 m. Ist er mit 50 km/h unterwegs, beträgt der Anhalteweg bereits ca. 28 m. Helle Kleidung wird bei Dunkelheit aus einer Distanz von ca. 40 m erkennbar.

Lichtreflektierende Materialien verlängern diese Strecke sogar auf 140 m und ermöglichen dadurch erheblich schneller, situationsangemessen zu reagieren und möglicherweise einen Verkehrsunfall zu verhindern.

Schulwegunfälle

Die Auswertung von Verkehrsunfällen, die sich auf dem Schulweg ereignet haben, zeigt, dass der seit 2012 im Präsidialbereich bestehende Trend steigender Fallzahlen in 2016 erstmals unterbrochen wurde.

Die Anzahl der Verkehrsunfälle auf Schulwegen konnte um - 7 auf 47 Fälle reduziert werden. Dabei verunglückten die insgesamt 47 Schülerinnen und Schüler häufiger mit dem Fahrrad (64%) als zu Fuß (36%).

Der Wechsel auf eine weiterführende Schule ist für viele Kinder mit dem Wechsel zur aktiven Teilnahme am Straßenverkehr verknüpft. Die genaue Auswertung der Altersgruppe Kinder spiegelt diesen Umstand deutlich: 28 von insgesamt 30 auf dem Schulweg verunglückten Rad fahrenden Kindern (rund 93 %) zählten zur Untergruppe der 10- bis 14-Jährigen. Bei den Fußgängern ist die Verteilung mit 14 von 17 ähnlich gelagert, denn etwa 82 % der zu Fuß verunglückten Schulkinder waren im Alter zwischen 10 und 14 Jahren.



Grundschulkinder werden überwiegend mit dem Auto oder in Begleitung Erwachsener zur Schule gebracht und wieder abgeholt. Ältere Kinder hingegen, die ihren schulischen Werdegang in der Sekundarstufe I fortsetzen, bestreiten den Schulweg zunehmend selbständig. Er wird häufig unbegleitet mit dem Fahrrad zurückgelegt. Kürzere Strecken zwischen Schule und dem nahe gelegenen Zuhause oder Haltestellen öffentlicher Verkehrsmittel werden zu Fuß absolviert.

Als Vorbereitung auf die aktive Teilnahme am Straßenverkehr werden Viertklässler im Rahmen der Radfahrausbildung mit Verkehrsregeln vertraut gemacht und auf die typischen Gefahren im Straßenverkehr hingewiesen.

In den Grundschulen werden die Kerninhalte zur Radfahrersicherheit von Lehrern vermittelt. Auf dieser Basis trainieren Grundschüler, unterstützt durch engagierte Verkehrssicherheitsberater, ihre motorischen Fähigkeiten im Umgang mit dem Fahrrad.

Wichtige Komponenten der sicheren Teilnahme am Straßenverkehr, wie richtiges Abbiegen oder Überqueren der Straße, werden besprochen und geübt. Themen zur Steigerung der Verkehrssicherheit, wie das richtige Anlegen des Fahrradhelms, Sehen und Sichtbarkeit und technischer Zustand des Fahrrads, werden in kindgerechten Vorträgen erläutert und in praxisnahen Radfahrtrainings vertieft. Mitgebrachte Fahrräder werden gemeinsam gecheckt und nur beim Erfüllen aller erforderlichen Kriterien mit dem Siegel verkehrssicheres Fahrrad ausgezeichnet. Zum Abschluss der Radfahrausbildung legen die Grundschul Kinder eine Fahrradprüfung ab. Sie bekommen so die Gelegenheit, Gelerntes anzuwenden und ihre Tauglichkeit für die aktive Teilnahme am Straßenverkehr unter Beweis zu stellen.



Zur Senkung der Schulwegunfälle werden zu Beginn jedes Schuljahres zahlreiche Aktivitäten präventiver und repressiver Art durchgeführt. Bezirksdienstbeamte, Verkehrssicherheitsberater und die Verkehrsdienstgruppen überwachen intensiv Schulwege. Im Bereich der Schulen weisen sie verstärkt sowohl die frisch gebackenen Erstklässler, als auch alle anderen Schülerinnen und Schüler, auf regelkonformes Verhalten hin.

Aber nicht nur Eltern sollten zu richtigen Verhaltensweisen angehalten und für ihre Vorbildfunktion sensibilisiert werden. Darüber hinaus liegt ein besonderes Augenmerk auf der Überprüfung der Anschnallpflicht (vor allem bei Kindern), der Einhaltung von Geschwindigkeitsbegrenzungen durch Kraftfahrzeugführer und der Beachtung von Lichtzeichen an Ampelanlagen.

In enger Zusammenarbeit mit den Schulen wirken wir so unvermindert daran mit, die Verkehrssicherheit auf Schulwegen zu steigern.

Unfälle nach Altersgruppen und Verkehrsbeteiligung

Im Jahr 2016 verunglückten 2.446 Menschen bei Verkehrsunfällen. In 2015 waren es 2337 und damit 109 weniger als aktuell. Trotz dieses Anstiegs um 4,7% ist die Entwicklung im Vergleich zum Land deutlich günstiger. Die Häufigkeitszahl aller Verunglückten liegt im Präsidialbereich 25,2% unter dem Landeswert.

Fußgänger, Radfahrer und motorisierte Zwei-Radfahrer bezeichnet man als ungeschützte Verkehrsteilnehmer. Das Besondere bei ihnen ist, dass sie ohne Schutzhülle, wie es bei Kraftfahrzeugen der Fall ist, unterwegs sind. Der fortschreitenden Entwicklung der Kraftfahrzeugbranche haben wir immer besserer Sicherungs- und Assistenzsysteme zu verdanken. Naturgemäß profitieren ungeschützte Verkehrsteilnehmer nur indirekt davon und bleiben bei Kollisionen weiterhin stark gefährdet.

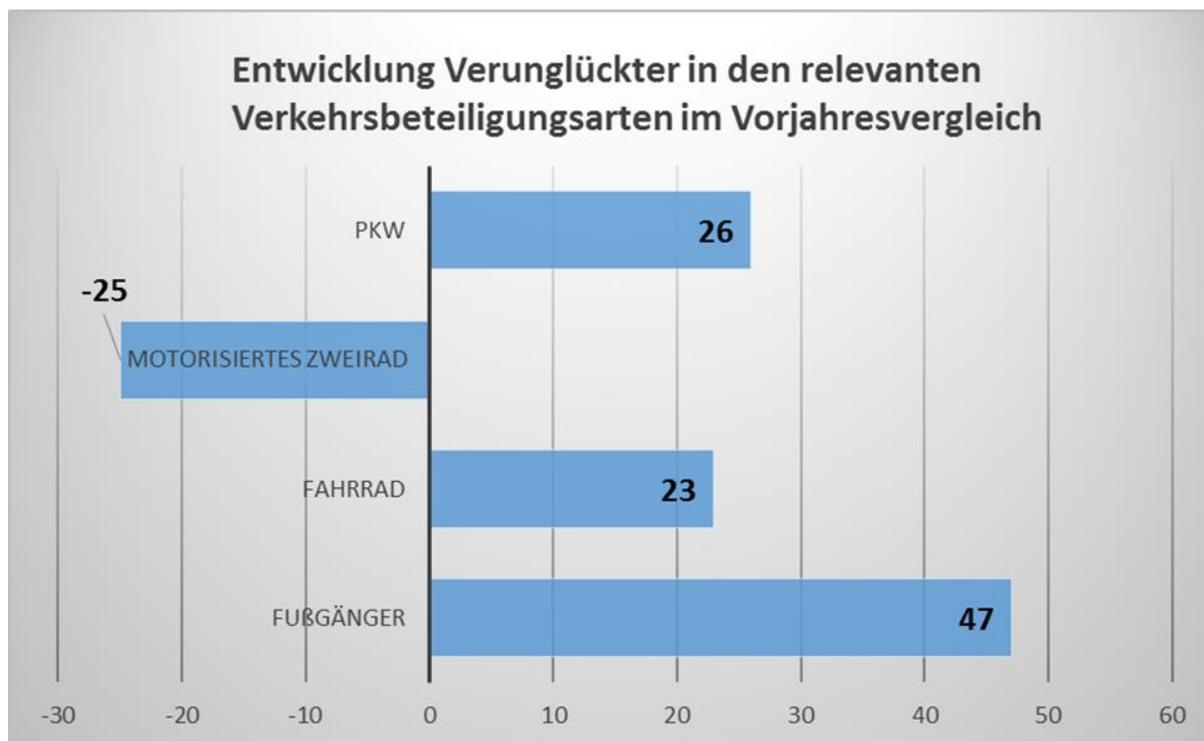
In 2016 ereigneten sich 1.143 Verkehrsunfälle, bei denen ungeschützte Verkehrsteilnehmer verunglückten. Das ist ein Zuwachs um 21 und somit ein Plus um 4,1 %.

Unfallträchtige witterungsbedingte äußere Umstände, wie starker Regen, dichter Nebel oder Eisglätte und Schnee, können das Aufkommen von Verkehrsunfällen negativ beeinflussen. Unfallrisiken, wie schlechte Sicht in den dunklen Wintermonaten oder beschlagene, vereiste Scheiben steigern ebenfalls die Unfallgefahr. Äußere Umstände wie dauerhaft milde Wintertemperaturen bedingen freie Straßen. Auch schönes Wetter im Sommer und Herbst führt in der Regel dazu, dass mehr Radfahrer, Fußgänger und motorisierte Zwei-Radfahrer am Straßenverkehr teilnehmen.

Sonnenschein und gute Straßenverhältnisse animieren Menschen dazu, raus zu gehen. Autofahrer sind dann auch eher geneigt aufs Fahrrad zu steigen oder zu Fuß unterwegs zu sein. Auch Motorradfahrer sind bei gutem Wetter häufiger zu sehen. Gute Sicht und trockener Straßenzustand verleitet eher zum Schnellfahren als bei unsicheren Straßenverhältnissen.

Diese äußeren Einflüsse haben folglich nicht nur Auswirkungen auf das Verhalten potenzieller Verkehrsteilnehmer, sondern auch auf die Anzahl der am Straßenverkehr teilnehmenden Menschen und ihre Art der Verkehrsbeteiligung. Die Wahrscheinlichkeit für Konfliktsituationen in den Fahrbeziehungen unterschiedlicher Verkehrsteilnehmer steigt mit der Anzahl der am Straßenverkehr teilnehmenden Menschen und ändert sich erheblich durch die gewählte Beteiligungsart.

Das Aufkommen Verunglückter in den relevanten Verkehrsbeteiligungsarten entwickelte sich im Vorjahresvergleich sehr unterschiedlich, wie im nachfolgendem Schaubild deutlich wird.



Die Anzahl verunglückter PKW-Insassen erhöhte sich auf 1.148 um 26 - ein leichter Anstieg von 2,3% im Vergleich zum Vorjahr liegt vor.

Das Risiko im Bezirk der Kreispolizeibehörde Recklinghausen mit einem PKW zu verunglücken, ist rund 33% geringer als im Land NRW.

Als positive Entwicklung sticht der Rückgang verunglückter motorisierter Zweiradfahrer heraus. In 2016 verunglückten 25 weniger als im Vorjahr und erreichen mit insgesamt 296 Verunglückten ein deutlich gesunkenes Niveau.

Diese Senkung um rund 8 % ist vor dem Hintergrund der in 2016 neu eingeführten Bikerausfahrt Poli-Tour besonders erfreulich. Im Landesvergleich werden diese positiven Entwicklungen hervorgehoben. Die Verunglücktenhäufigkeitszahl (VHZ) motorisierter Zweiradfahrer liegt 18 % unter dem Landeswert.

Als weitere erfreuliche Entwicklung ist der Rückgang verunglückter Jugendlicher und junger Erwachsener als Autofahrer (auch passiv als Beifahrer) auffällig. In diesen beiden Altersklassen gibt es einen Rückgang um 36 Verunglückte.

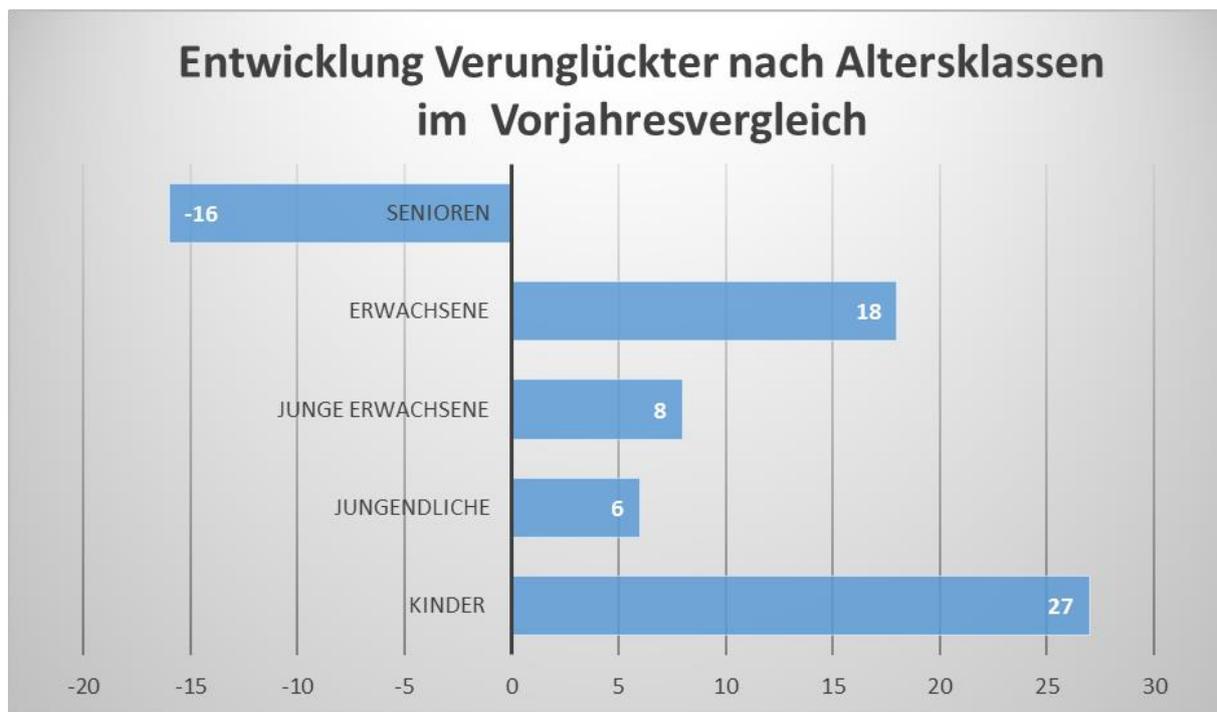
Der prozentuale Rückgang ist bei den Jugendlichen mit 30,8% (absolut - 8 auf 18) höher ausgefallen als bei den jungen Erwachsenen. Es verunglückten 28 junge Erwachsene weniger als im Vorjahr - eine Senkung um 11,1%.

Beide Altersgruppen verzeichnen auch im Vergleich zum Land NRW gute Entwicklungen. Die Zahl der verunglückten Jugendlichen liegt 44,7% und die von jungen Erwachsenen 33,2% unter dem jeweiligen Landeswert.

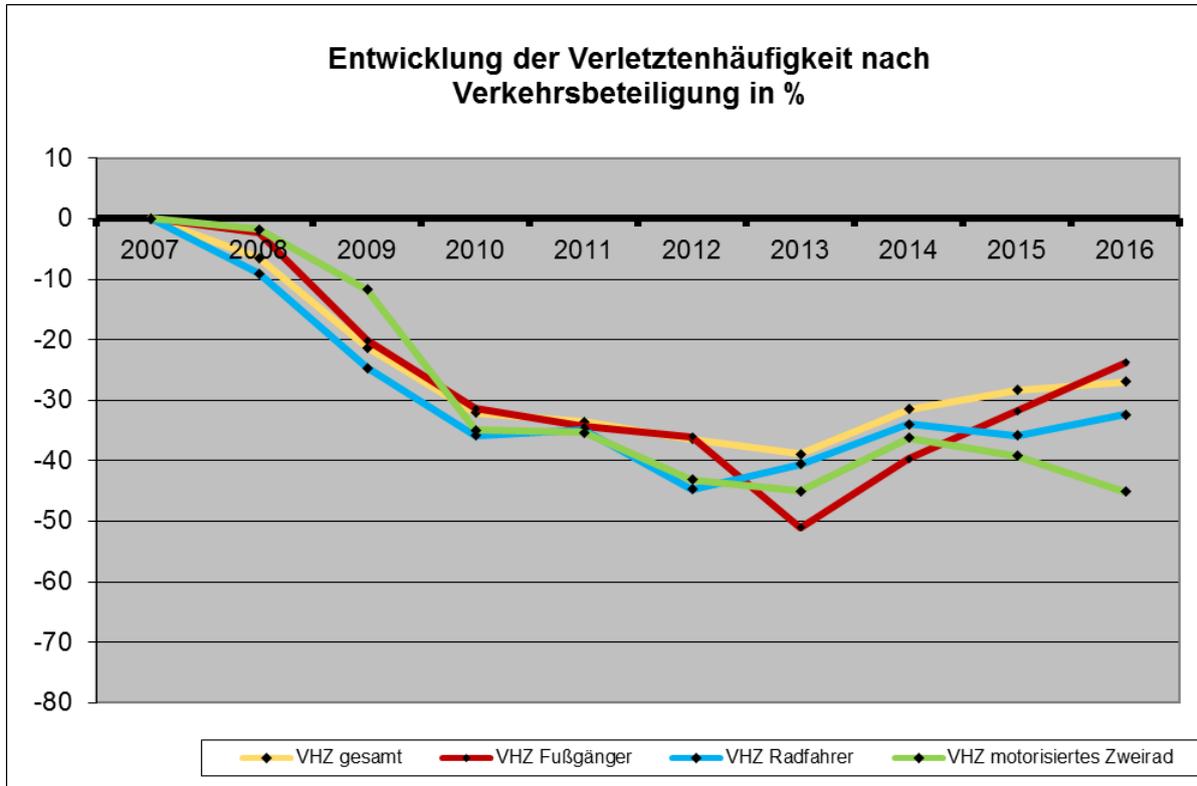
Die Gruppe angehender oder tatsächlicher Führerscheineulinge ist nicht ohne Grund Zielgruppe unserer Kampagne „Crash Kurs“. Selbstüberschätzung, erhöhte Risikobereitschaft und mangelnde Erfahrung beim Autofahren tragen bei dieser Gruppe von aktiven Verkehrsteilnehmern oft entscheidend zur Unfallentstehung bei.

Dies wurde im Sommer 2016 bittere Realität. Das rücksichtslose Verhalten eines jungen Erwachsenen kostete einen Autofahrer in Recklinghausen das Leben.

Die Präventionskampagne Crash Kurs führt auf besonders emotionale Weise die Folgen schwerer Verkehrsunfälle vor Augen und wirbt für adäquates, rücksichtsvolles Verhalten im Straßenverkehr. (Näheres siehe S. 103)



Das nachfolgende Schaubild zeigt mittels Trendlinien in unterschiedlichen Farben die Langzeitentwicklung verunglückter ungeschützter Verkehrsteilnehmer im Vergleich zur Entwicklung aller Verunglückten (gelbe Linie).



Die Häufigkeitszahl der Fußgänger (hier in Rot dargestellt) verzeichnet in 2016 einen deutlichen Anstieg. Die seit 2013 anhaltend steigende Tendenz setzt sich aktuell fort.

Zeitgleich wird durch die Abbildung der erhebliche Rückgang der Verunglücktenhäufigkeitszahl motorisierter Zweiradfahrer deutlich hervorgehoben. In dieser Verkehrsbeteiligungsart erreicht der Rückgang in etwa den niedrigen Stand von 2013.

Die sichtbar gestiegenen Tendenzen bei Fußgängern und Radfahrern (rote und blaue Linie) sind im Vergleich zu den Landeszahlen besser ausgefallen. Das Verunglückenrisiko von Fußgängern liegt rund sieben Prozent, das der Radfahrer 15,9% unter den entsprechenden Häufigkeitszahlen des Landes NRW. Fußgänger und Radfahrer sind im Zuständigkeitsbereich der Kreispolizeibehörde Recklinghausen im Verhältnis zur Landesentwicklung sicherer unterwegs.

In 2016 wurden insgesamt 847 Radfahrer + Fußgänger bei Verkehrsunfällen verletzt. Im Vergleich zum Vorjahr sind das 70 mehr dieser ungeschützten Verunglückten.

Im aktuellen Betrachtungszeitraum sind 543 Radfahrer und 304 Fußgänger verunglückt. Während bei den Radfahrern ein Anstieg um 4,4% (absolut +23) verzeichnet wird, ist die prozentuale Steigerung bei den Fußgängern deutlicher ausgefallen; ein Plus um 18,3% (absolut +47).

Eine noch schlechtere Entwicklung der ungeschützten Verkehrsteilnehmer gibt es bei der Auswertung der Getöteten. Elf der insgesamt 13 tödlich Verunglückten waren ungeschützte Verkehrsteilnehmer. Sieben Fußgänger und vier Radfahrer kamen 2016 ums Leben. Das macht einen Anteil von 85 % an den Unfalltoten.

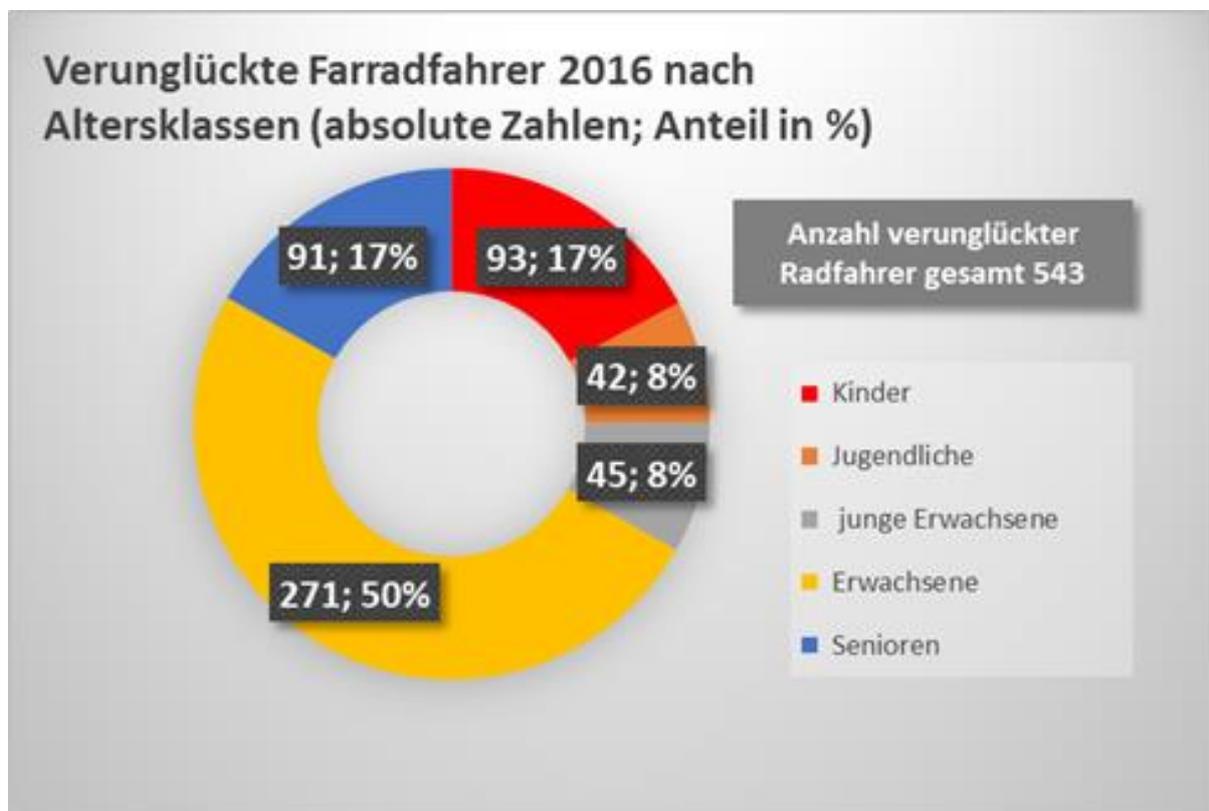
Von 543 Radfahrern wurden 427 leicht und 113 schwer verletzt – vier verunglückten tödlich.

Die Summe verunglückter Fußgänger und Radfahrer (847) verzeichnet im Jahr 2016 eine Steigerung um neun Prozent. Dieser Anstieg ist höher als der aller ungeschützten Verkehrsteilnehmer von vier Prozent (absolut +45). Dies lässt sich durch die gesunkenen Zahlen verunglückter motorisierter Zweiradfahrer erklären.

Daher bleibt nach wie vor die Fußgänger- und Radfahrersicherheit im Fokus unserer Aktivitäten – verunglückte Kinder und Senioren sind hier besonders auffällig.

Wenn Kinder und Senioren als Radfahrer oder Fußgänger am Straßenverkehr teilnehmen und dabei in einen Verkehrsunfall verwickelt werden, wiegen die Folgen oftmals schwer.

Insgesamt stieg die Zahl verunglückter Radfahrer um 23 auf 543 und somit um 4,4%. Besonders auffällig ist hier der gleich hohe Anteil von Kindern und Senioren mit jeweils rund 17%. Kinder haben einen Anteil von 13% an der Gesamtbevölkerung. Sie sind damit als verunglückte Radfahrer überproportional hoch vertreten.



Der Anteil verunglückter Rad fahrender Senioren liegt unter dem Anteil an der Wohnbevölkerung, der sich auf 22% beläuft. Auffällig ist hier die Schwere der Unfallfolgen. Annähernd jeder vierte als Radfahrer verunglückte Senior wurde schwer verletzt (25

in absoluten Zahlen). Zwei der getöteten Radfahrer zählten zur Altersgruppe der Senioren, wobei einer von beiden mit einem Pedelec tödlich verunglückte. Es handelte sich dabei um einen so genannten Alleinunfall, also ohne weitere Beteiligte. Der Mann kollidierte bei guten Sichtverhältnissen mit einer Straßenlaterne und stürzte. Dabei erlitt er schwere Kopfverletzungen und starb in Folge des Unfalls.

Pedelects erfreuen sich zunehmender Beliebtheit und sind in unserem Straßenbild keine Seltenheit mehr. Die Grafik verdeutlicht in der dargestellten Langzeitentwicklung, dass Senioren mit dem Pedelec besonders häufig verunglücken.

- **Senkung verunglückter Senioren - aber doppelt so viele bei Unfällen mit Pedelecs verletzt (+12 auf 22)**



Pedelects sind als relativ neues Verkehrsmittel mit dem Fahrrad vergleichbar. Der Unterschied liegt hauptsächlich darin, dass der Elektroantrieb ein müheloses Erreichen verhältnismäßig hoher Fahrgeschwindigkeiten ermöglicht. Das macht sich vor allem bei Senioren bemerkbar. Ihre Muskelkraft ist begrenzt. Sie reicht nicht aus, um so zügig wie auf einem Pedelec unterwegs zu sein - vor allem bei bergauf verlaufenden Straßen. Hinzu kommt, dass die körperliche Widerstandskraft der Senioren mit fortschreitendem Alter immer kleiner ist. Dieser Umstand verknüpft mit nicht unerheblichen Fahrgeschwindigkeiten, bleibt in der Regel bei einem Sturzgeschehen nicht folgenlos.

- **Kinder und Senioren sind als Radfahrer und Fußgänger besonders gefährdet**

Mit 93 verunglückten Kindern als Radfahrer bleibt festzuhalten, dass sie zu rund 90% (83) leicht verletzt wurden. In zehn Fällen wurden sie beim Radfahren schwer verletzt.

Das sieht bei den Senioren ganz anders aus. Von den 92 Rad fahrenden Senioren, die bei Verkehrsunfällen verunglückten, wurden 25 schwer verletzt - zwei sogar getötet. Der Anteil an Schwerverletzten beträgt hier somit beachtliche 27%. Jeder vierte Senior, der als Radfahrer verunglückte, wurde schwer verletzt.

Diese Zahlen zu den Unfallfolgen verdeutlichen erneut den Zusammenhang zwischen altersbedingt verminderter körperlicher Widerstandskraft von Senioren und des Ausmaßes von Unfallfolgen nach einem Zusammenstoß oder einem Sturz als ungeschützter Verkehrsteilnehmer.

Der Grad der Verletzungen verunglückter Fußgänger ist noch gravierender. Hier liegt der Anteil an Schwerverletzten in diesen Altersklassen noch höher - etwa ein Drittel aller zu Fuß verunglückten Kinder (23 von 72) wurden schwer verletzt. Bei den Senioren war es mit 42 % beinahe die Hälfte (25 von 59).

Die Entwicklung verunglückter Fußgänger in 2016 zeigt einen Anstieg von 257 auf 304 im Vorjahresvergleich. Das Plus um 47 bedeutet einen Zuwachs um beachtliche 18,3%. Insgesamt wurden im Betrachtungszeitraum von den 304 registrierten verunglückten Fußgängern 99 schwer und 198 leicht verletzt. Sieben Fußgänger starben an den Folgen von Verkehrsunfällen – fünf davon bei Dunkelheit. Beachtlich ist auch der hohe Anteil an tödlich verunglückten Senioren.



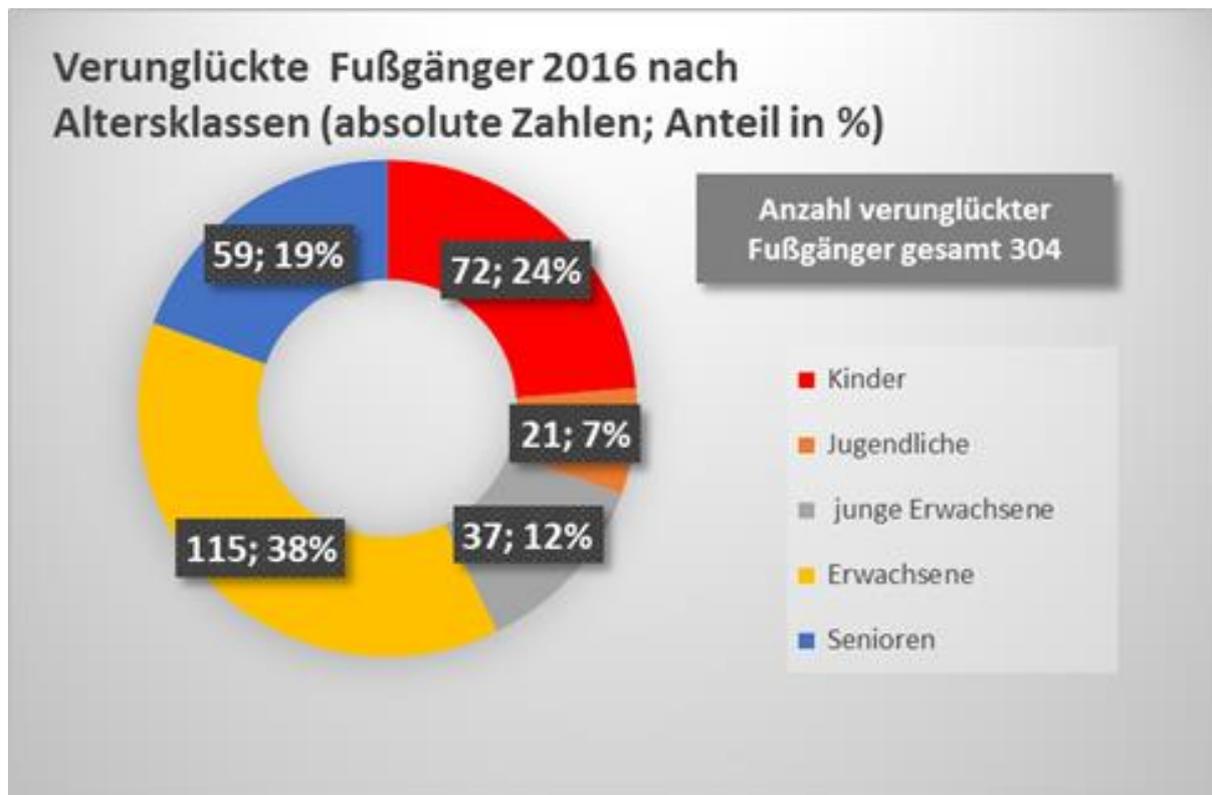
Drei von insgesamt sieben getöteten Fußgängern zählten zur Altersklasse 65+. Ein sechsjähriges Mädchen war in 2016 ebenfalls unter den Unfalltoten zu beklagen. Sie wurde bei Dunkelheit von einem Auto erfasst und verstarb an den Unfallfolgen.

72 der insgesamt verunglückten Fußgänger waren Kinder – mit rund 24% ein noch höherer Anteil als bei den verunglückten Radfahrern. 48 leicht- und 23 schwer verletzte

Kinder als Fußgänger zeigen deutlich, dass sie besonders gefährdet sind. Jeder vierte verunglückte Fußgänger war ein Kind - davon etwa jedes dritte schwer verletzt.

Tatsache ist, dass der Anteil der schwerverletzten Kinder in der Untergruppe der 10 bis 14-Jährigen mit 13, knapp doppelt so hoch ist, wie bei den jüngeren Kindern (6 Verunglückte jüngere Kinder). Die Kleinsten (in der Untergruppe der 0-5-Jährigen) sind mit nur vier Schwerverletzten am wenigsten betroffen. Diese Entwicklung ist bei der Unfallfolge leicht verletzt analog zu sehen.

Fazit: Die Kinder im Alter von 10 bis 14 Jahren verunglücken häufiger und schwerer als kleine Kinder, die sich überwiegend in Begleitung Erwachsener im Straßenverkehr bewegen.



Diese Entwicklung ist nicht überraschend, verdeutlicht jedoch die Notwendigkeit, Kinder auf ihrem Weg zum selbständigen aktiven Verkehrsteilnehmer zu unterstützen. Wie bereits zu Schulwegunfällen geschildert leisten die Verkehrssicherheitsberater der Polizei Recklinghausen im Rahmen der Radfahrausbildung einen wichtigen Beitrag zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit.

Wichtiger Aspekt dieses Problemfeldes ist, dass Eltern sich ihrer Vorbildfunktion bewusst werden und danach handeln sollten. Regelkonformes Verhalten und eine konsequente Umsetzung Sicherheit steigernder Grundsätze, wie das Anziehen heller, reflektierender Bekleidung, das regelmäßige Tragen des Fahrradhelms und ein verkehrssicher ausgestattetes Fahrrad sollten zum Alltag gehören.

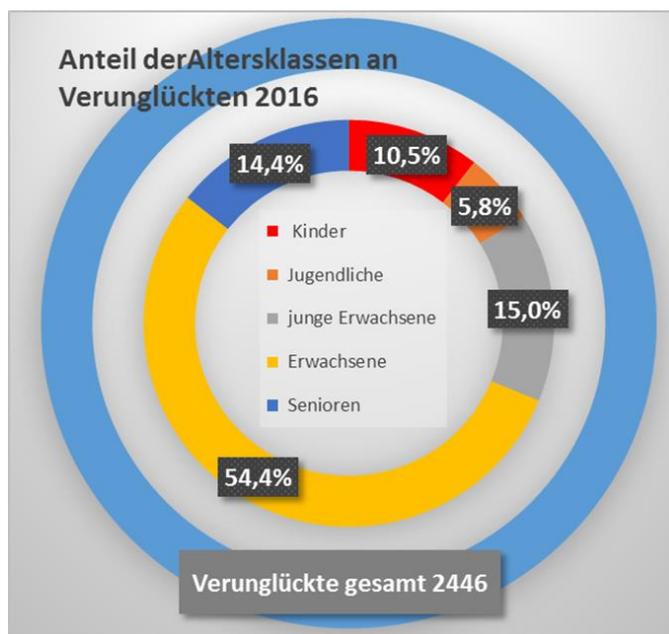
Des Weiteren sollten jüngere Kinder möglichst oft, wenn auch in Begleitung, aktiv am Straßenverkehr teilnehmen. Sie sollten nach Möglichkeit nicht mit dem Auto gefahren

werden. Als geschützter passiver Mitfahrer im Auto bekommen sie so von den Gefahren und Risiken des Straßenverkehrs kaum etwas mit. Der Übergang zur aktiven Teilnahme am Straßenverkehr fällt dann sicher schwer.

Kinder, die auch nur kurzes, alltägliches Wegstrecken häufig zu Fuß und mit dem Fahrrad zurücklegen, bekommen die Chance, Knackpunkte der sicheren Teilnahme am Straßenverkehr zu üben. So werden sie frühzeitig mit den Gefahrensituationen im Straßenverkehr vertraut gemacht. Ihre Handlungssicherheit als Verkehrsteilnehmer wird hierdurch stark gefördert.

Schaut man auf die Anzahl verunglückter Kinder als Radfahrer und Fußgänger, so ist bei der Auswertung dieser Zahlen der hohe Anteil von Kindern als Unfallverursacher signifikant. Mehr als ein Drittel (27 absolut, rund 35 %) aller Fußgänger, die als Unfallverursacher ermittelt wurden, waren Kinder (78 von 304 verletzten Fußgängern waren Unfallverursacher). Fast jeder fünfte der als Unfallverursacher festgelegten Radfahrer zählte ebenfalls zur Altersgruppe Kinder (insgesamt verursachten 174 von 543 verunglückten Radfahrern selbst Verkehrsunfälle - davon 33 Kinder).

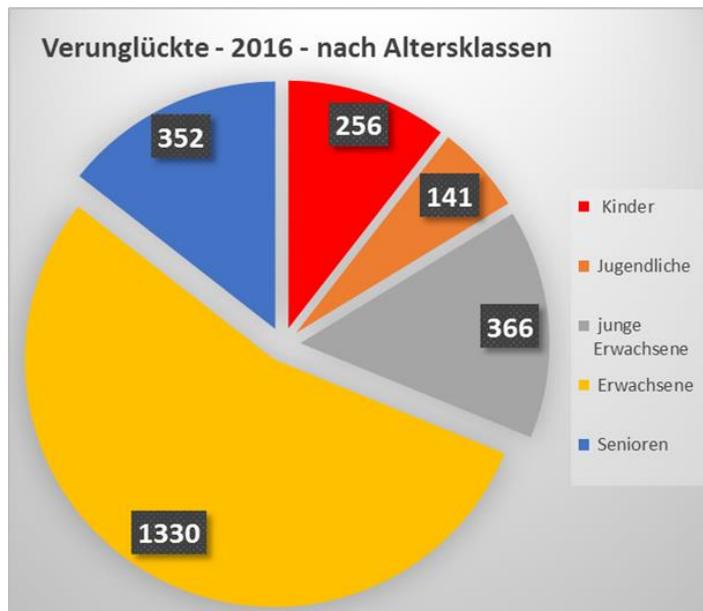
Fazit: Das individuelle Fehlverhalten von Kindern im Straßenverkehr spielt für die Unfallentstehung eine große Rolle.



Der Anstieg verunglückter Kinder insgesamt um 12,8% und auch die etwas höhere VHZ im Vergleich zum Landeswert um 1,7% sind Grund genug, auch weiterhin ein besonderes Augenmerk auf verunglückte Kinder zu haben und das in allen Verkehrsbeteiligungsarten. Kinder sind nämlich nicht nur als Fußgänger und Radfahrer im Vergleich zum Vorjahr häufiger verunglückt, sondern auch als (passive) Mitfahrer in Autos (77). In 2016 wurden 11 Kinder mehr in Autos verletzt. Hier gilt es die Anschnallpflicht zu beachten, um Verletzungen der Mitfahrer zu reduzieren.

Unsere Anstrengungen, Unfälle mit Kindern zu senken, spiegeln sich auch in der standardisierten Verfahrensweise wider, bei der alle verunglückten Kinder durch unsere Verkehrssicherheitsberater aufgesucht werden. Neben gelebtem Opferschutz bietet dieser Besuch auch eine Gelegenheit, das Erlebte zu besprechen und Risikofaktoren, die zum Unfallgeschehen beigetragen haben, zu erkennen. Es werden gemeinsam Strategien entwickelt, um zukünftig unfallträchtiges Verhalten zu vermeiden. Insgesamt werden Kindern und Eltern praktische Tipps zur Steigerung der Verkehrssicherheit gegeben. Darüber hinaus wird jede Unfallörtlichkeit aufgesucht und die äußeren Umstände des Unfalls beleuchtet. Mögliche Defizite im Verkehrsraum, wie Sichtbehinderung durch wucherndes Buschwerk oder Plakate, können erkannt und beseitigt werden.

Das Aufsuchen verletzter Kinder bleibt ein wichtiger Teil unserer Präventionsarbeit.



Die Teilnahme am Straßenverkehr stellt Kinder und Senioren 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 schwerer als den meisten anderen Verkehrsteilnehmern.

Kinder werden auch wegen ihrer Körpergröße schnell übersehen. Geparkte Autos, Grünanlagen und Mauern verhindern die Sicht zu Autofahrern. 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. (Vergleiche Ausführungen zu Dunkelunfällen)

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 werden bei Planungen berücksichtigt und in der Umsetzung von Baumaßnahmen eingehalten.

Beim Anhörungsverfahren sind Polizisten aus dem Verkehrsmanagement beratend tätig und achten darauf, dass der Grundsatz Sicherheit vor Leichtigkeit eingehalten wird. Baustellen, auch wenn diese sich nur auf einen Tag beschränken, werden immer so geplant, dass eine sichere Führung der Fußgänger und Radfahrer vorliegt. So werden gelb markierte Fußgängerüberwege und/oder abgebaute Wege geschaffen, damit ungeschützte und schwache Verkehrsteilnehmer Baustellen sicher passieren oder umgehen können.

Das Anlegen von Schutzkleidung, selbst gut zu sehen und gesehen werden zu können und ein Gespür 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.

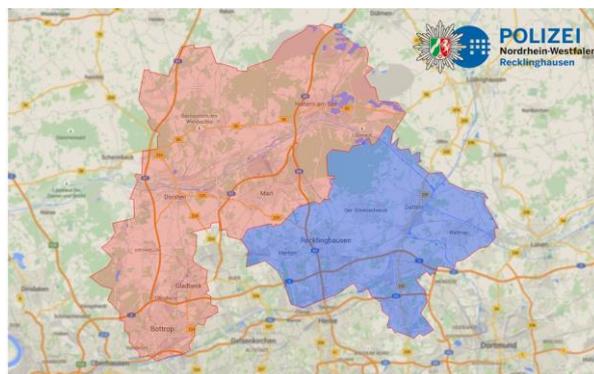
Langzeitstatistik PP Recklinghausen

Jahr	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994
Einwohner	736.149	733.727	734.428	735.453	735.959	753.687	762.064	770.524	773.797	778.535	780.173
+ - %	-0,6	-0,3	0,1	0,1	0,1	2,4	1,1	1,1	0,4	0,6	0,2
Zugel. KFZ	323.307	329.698	339.867	348.556	361.564	370.786	381.578	389.236	397.646	400.252	411.902
+ - %	0,7	2,0	3,1	2,6	3,7	2,6	2,9	2,0	2,2	0,7	2,9
VU gesamt	16.712	17.355	18.102	18.566	19.455	18.748	18.164	17.385	18.248	18.313	18.090
+ - %	5,3	3,8	4,3	2,5	4,8	-3,7	-3,1	-4,3	4,9	0,3	-1,2
Tote	82	55	64	52	65	53	46	34	40	42	45
+ - %	-7,9	-32,9	16,4	-18,8	25,0	-18,5	-13,2	-26,1	17,6	5,0	7,1
Verletzte	4.549	3.917	4.146	4.124	4.264	4.137	3.909	3.617	3.906	3.905	3.910
+ - %	-11,5	-13,9	5,8	-0,6	3,4	-3,0	-5,6	-7,5	8,5	-0,1	0,2
VU mit Alkohol	765	769	753	706	752	814	755	735	724	669	636
Anteil in %	4,6	4,4	4,2	3,8	3,9	4,3	4,2	4,2	4,0	3,6	3,5
+ - %	-11,8	0,5	-2,1	-6,2	6,5	8,3	-7,2	-2,6	-3,3	-0,1	-0,4

Jahr	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Einwohner	781.584	783.573	783.763	783.874	782.370	781.556	778.203	776.833	775.034	771.721	769.220
+ - %	0,2	0,3	0,0	0,0	-0,2	-0,1	-0,4	-0,2	-0,2	-0,4	-0,3
Zugel. KFZ	417.826	425.274	434.053	439.277	445.290	449.098	456.984	463.242	463.139	468.038	470.087
+ - %	1,4	1,8	2,1	1,2	1,4	-0,9	1,8	1,4	0,0	1,1	0,4
VU gesamt	17.446	17.198	16.637	17.269	19.400	18.761	19.485	18.926	20.021	20.317	20.398
+ - %	-3,6	-1,4	-3,3	3,8	12,3	-3,3	3,9	-2,9	5,8	1,5	0,4
Tote	48	42	44	34	27	35	30	25	31	33	30
+ - %	6,7	-12,5	4,8	-22,7	-20,6	29,6	-14,3	-16,7	24,0	6,5	-9,1
Verletzte	3.695	3.513	3.492	3.383	3.902	3.437	3.599	3.288	3.434	3.245	3.439
+ - %	-5,5	-4,9	-0,6	-3,1	15,3	-11,9	4,7	-8,6	4,4	-5,5	6
VU mit Alkohol	523	508	500	473	473	450	448	452	446	412	432
Anteil in %	3,0	3,0	3,0	2,7	2,4	2,4	2,3	2,4	2,2	2,0	2,1
+ - %	-4,8	-18,6	-2,9	-1,6	-5,4	0,0	-0,4	0,9	-1,3	-7,6	4,9

Jahr	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Einwohner	765.914	762.386	758.408	753.936	749.776	745.588	741.884	739.175	729.933	729.109	734.959
+ - %	-0,4	-0,5	-0,5	-0,6	-0,6	-0,6	-0,5	-0,4	-1,3	-0,1	0,8
Zugel. KFZ	459.410	471.555	426.696	427.584	432.580	437.538	442.946	436.654	450.154	504.194	518.483
+ - %	-2,3	2,6	0,2	1,2	1,1	1,2	-1,4	3,1	12,0	2,8	2,8
VU gesamt	20.623	21.346	20.716	20.165	20.452	19.612	19.813	18.689	19.397	19.170	21.396
+ - %	1,1	3,5	-3,0	-2,8	1,3	-4,1	1,0	-5,7	3,8	1,2	11,0
Tote	23	31	21	17	19	14	20	14	5	13	13
+ - %	-23,3	34,8	-32,3	-22,7	11,8	-26,3	30	-30	-64,3	160	0
Verletzte	3.246	3.350	3.122	2.615	2.233	2.185	2.060	1.962	2.173	2.337	2.446
+ - %	-5,6	3,2	-6,8	-16,2	-14,6	-2,1	-5,7	-4,8	10,8	7,5	4,7
VU mit Alkohol	408	430	373	364	287	316	269	253	239	216	260
Anteil in %	2,0	2,0	1,8	1,8	1,4	1,6	1,4	1,4	1,2	1,1	1,2
+ - %	-5,6	5,4	-13,3	-2,7	-21,2	10,1	-14,9	-5,9	-5,5	-9,6	20,3

Verkehrssicherheitslage im Präsidialbereich



Unfallentwicklung PP Recklinghausen		Vergleich zum Vorjahr		Veränderung		5- Jahres Ø	UHZ / VHZ		Abweichung	
		2015	2016	um	in %		PP RE	NRW	um	in %
Verkehrsunfälle	Verkehrsunfälle gesamt	19170	21396	2226	11,6%	19706	2911,2	3580,9	-669,6	-18,7%
	Verkehrsunfälle mit Personenschaden gesamt	1827	1975	148	8,1%	1754	268,7	347,0	-78,3	-22,6%
	Mit Getöteten	13	13	0	0,0%	12	1,8	2,7	-1,0	-35,5%
	Mit Schwerverletzten	435	468	33	7,6%	416	63,7	67,0	-3,3	-4,9%
	Mit Leichtverletzten	1379	1494	115	8,3%	1325	203,3	277,3	-74,0	-26,7%
	Verkehrsunfälle mit Sachschaden gesamt	17343	19421	2078	12,0%	17952	2642,5	3233,9	-591,4	-18,3%
	Schwerwiegend	144	158	14	9,7%	249	21,5	60,7	-39,2	-64,6%
	Ohne Alkohol / Drogen	13755	14886	1131	8,2%	14081	2025,4	2467,9	-442,4	-17,9%
	Mit Alkohol / Drogen	126	153	27	21,4%	140	20,8	20,2	0,6	3,2%
	Mit VU-Flucht	3318	4224	906	27,3%	3483	574,7	685,1	-110,4	-16,1%
Verunglückte	Getötete, Schwerverletzte, Leichtverletzte gesamt	2337	2446	109	4,7%	2210	332,8	445,0	-112,2	-25,2%
	Kinder	227	256	29	12,8%	217	275,9	271,2	4,7	1,7%
	Jugendliche	132	141	9	6,8%	128	617,1	679,4	-62,3	-9,2%
	junge Erwachsene	350	366	16	4,6%	350	653,8	891,6	-237,9	-26,7%
	Erwachsene	1268	1330	62	4,9%	1202	379,5	530,7	-151,2	-28,5%
	Senioren	357	352	-5	-1,4%	311	218,0	273,2	-55,2	-20,2%

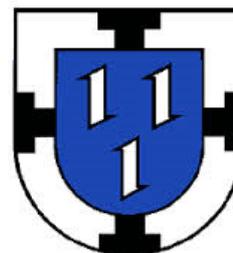
Unfallentwicklung PP Recklinghausen		Vergleich zum Vorjahr		Veränderung		VHZ		Abweichung	
		2015	2016	um	in %	PP RE	NRW	um	in %
Verunglückte nach Art der Verkehrsbeteiligung und Altersgruppen	motorisiertes Zweirad gesamt	321	296	-25	-7,8%	40,3	49,3	-9,1	-18,4%
	Kinder	3	2	-1	-33,3%	2,2	1,5	0,7	43,9%
	Jugendliche	46	52	6	13,0%	227,6	259,3	-31,7	-12,2%
	junge Erwachsene	35	51	16	45,7%	91,1	98,7	-7,6	-7,7%
	Erwachsene	202	167	-35	-17,3%	47,7	61,2	-13,6	-22,1%
	Senioren	35	24	-11	-31,4%	14,9	15,5	-0,7	-4,2%
	PKW gesamt	1122	1148	26	2,3%	156,2	234,2	-78,0	-33,3%
	Kinder	66	77	11	16,7%	83,0	87,5	-4,5	-5,1%
	Jugendliche	26	18	-8	-30,8%	78,8	142,4	-63,6	-44,7%
	junge Erwachsene	253	225	-28	-11,1%	401,9	601,6	-199,7	-33,2%
	Erwachsene	670	700	30	4,5%	199,7	299,3	-99,6	-33,3%
	Senioren	107	128	21	19,6%	79,3	113,2	-33,9	-30,0%
	Fahrrad gesamt	520	543	23	4,4%	73,9	87,9	-14,0	-15,9%
	Kinder	90	93	3	3,3%	100,2	88,9	11,4	12,8%
	Jugendliche	38	42	4	10,5%	183,8	182,8	1,0	0,6%
	junge Erwachsene	32	45	13	40,6%	80,4	111,4	-31,0	-27,9%
	Erwachsene	237	271	34	14,3%	77,3	97,6	-20,3	-20,8%
	Senioren	120	91	-29	-24,2%	56,4	65,7	-9,4	-14,3%
	Fußgänger gesamt	257	304	47	18,3%	41,4	44,6	-3,2	-7,2%
	Kinder	58	72	14	24,1%	77,6	66,0	11,6	17,6%
Jugendliche	16	21	5	31,3%	91,9	73,4	18,5	25,1%	
junge Erwachsene	24	37	13	54,2%	66,1	53,2	12,8	24,1%	
Erwachsene	99	115	16	16,2%	32,8	39,8	-7,0	-17,5%	
Senioren	60	59	-1	-1,7%	36,5	46,8	-10,3	-21,9%	

Unfallbeteiligte Verkehrsteilnehmer Polizeipräsidium Recklinghausen		Vergleich zum Vorjahr		Veränderung	
		2015	2016	um	in %
Unter Alkoholeinfluss	Bei Verkehrsunfällen insgesamt	216	260	44	20,37%
	Bei Verkehrsunfällen mit Personenschaden	75	81	6	8,00%
unter Einfluss anderer berauschender Mittel	Bei Verkehrsunfällen insgesamt	38	48	10	26,32%
	Bei Verkehrsunfällen mit Personenschaden	8	16	8	100,00%

Schulweg-Verkehrsunfälle und verunglückte Schülerinnen / Schüler Polizeipräsidium Recklinghausen		Vergleich zum Vorjahr		Veränderung	
		2015	2016	um	in %
Gesamt	Aufgetretene Fälle	54	47	-7	-12,96%
Verunglückte im Alter von 6 - < 10 J.	Als Radfahrer	5	2	-3	-60,00%
	Als Fußgänger	3	3	0	0,00%
Verunglückte im Alter von 10 - < 15 J.	Als Radfahrer	30	28	-2	-6,67%
	Als Fußgänger	18	14	-4	-22,22%

Verkehrsunfälle mit unerlaubtem Entfernen vom Unfallort Polizeipräsidium Recklinghausen		Vergleich zum Vorjahr		Veränderung	
		2015	2016	um	in %
VUF und Sachschaden	Aufgetretene Fälle	3.433	4.349	916	26,68%
	Aufgeklärte Fälle	1.565	1.800	235	15,02%
	Aufklärungsquoten	45,6%	41,4%	-4,2%P	
VUF und Personenschaden	Aufgetretene Fälle	153	171	18	11,76%
	Aufgeklärte Fälle	130	121	-9	-6,92%
	Aufklärungsquoten	85,0%	70,8%	-14,2%P	
VUF insgesamt	Aufgetretene Fälle	3.586	4.520	934	26,05%
	Aufgeklärte Fälle	1.695	1.921	226	13,33%
	Aufklärungsquoten	47,3%	42,5%	-4,8%P	

Verkehrssicherheitslage in den Kommunen



Stadt Bottrop

Unfallentwicklung Stadt Bottrop		Vergleich zum Vorjahr		Veränderung		5- Jahres Ø	UHZ / VHZ		Abweichung	
		2015	2016	um	in %		BOT	NRW	um	in %
Verkehrsunfälle	Verkehrsunfälle gesamt	3094	3120	26	0,8%	3156	2663,4	3580,9	-917,4	-25,6%
	Verkehrsunfälle mit Personenschaden gesamt	276	270	-6	-2,2%	260	230,5	347,0	-116,5	-33,6%
	Mit Getöteten	2	0	-2	-100,0%	1	0,0	2,7	-2,7	-100,0%
	Mit Schwerverletzten	69	62	-7	-10,1%	57	52,9	67,0	-14,0	-21,0%
	Mit Leichtverletzten	205	208	3	1,5%	202	177,6	277,3	-99,7	-36,0%
	Verkehrsunfälle mit Sachschaden gesamt	2818	2850	32	1,1%	2895	2432,9	3233,9	-800,9	-24,8%
	Schwerwiegend	19	22	3	15,8%	40	18,8	60,7	-41,9	-69,1%
	Ohne Alkohol / Drogen	2323	2232	-91	-3,9%	2323	1905,4	2467,9	-562,5	-22,8%
	Mit Alkohol / Drogen	14	20	6	42,9%	20	17,1	20,2	-3,1	-15,4%
	Mit VU-Flucht	462	576	114	24,7%	513	491,7	685,1	-193,4	-28,2%
Verunglückte	Getötete, Schwerverletzte, Leichtverletzte gesamt	359	355	-4	-1,1%	341	303,0	445,0	-142,0	-31,9%
	Kinder	48	45	-3	-6,3%	40	309,6	271,2	38,4	14,1%
	Jugendliche	13	25	12	92,3%	19	699,7	679,4	20,3	3,0%
	junge Erwachsene	55	49	-6	-10,9%	57	541,1	891,6	-350,6	-39,3%
	Erwachsene	190	194	4	2,1%	184	343,2	530,7	-187,5	-35,3%
	Senioren	53	42	-11	-20,8%	41	165,8	273,2	-107,4	-39,3%

Unfallentwicklung Stadt Bottrop		Vergleich zum Vorjahr		Veränderung		VHZ		Abweichung	
		2015	2016	um	in %	BOT	NRW	um	in %
Verunglückte nach Art der Verkehrsbeteiligung und Altersgruppen	motorisiertes Zweirad gesamt	58	42	-16	-27,6%	35,9	49,3	-13,5	-27,3%
	Kinder	1	1	0	0,0%	6,9	1,5	5,4	359,3%
	Jugendliche	4	11	7	175,0%	307,9	259,3	48,6	18,7%
	junge Erwachsene	8	3	-5	-62,5%	33,1	98,7	-65,6	-66,4%
	Erwachsene	42	23	-19	-45,2%	40,7	61,2	-20,5	-33,5%
	Senioren	3	4	1	33,3%	15,8	15,5	0,3	1,7%
	PKW gesamt	184	179	-5	-2,7%	152,8	234,2	-81,4	-34,8%
	Kinder	20	18	-2	-10,0%	123,8	87,5	36,3	41,5%
	Jugendliche	1	4	3	300,0%	112,0	142,4	-30,5	-21,4%
	junge Erwachsene	41	38	-3	-7,3%	419,6	601,6	-182,0	-30,3%
	Erwachsene	104	104	0	0,0%	184,0	299,3	-115,4	-38,5%
	Senioren	18	15	-3	-16,7%	59,2	113,2	-54,0	-47,7%
	Fahrrad gesamt	60	59	-1	-1,7%	50,4	87,9	-37,5	-42,7%
	Kinder	13	8	-5	-38,5%	55,0	88,9	-33,8	-38,1%
	Jugendliche	5	7	2	40,0%	195,9	182,8	13,1	7,2%
	junge Erwachsene	3	3	0	0,0%	33,1	111,4	-78,3	-70,3%
	Erwachsene	26	34	8	30,8%	60,1	97,6	-37,5	-38,4%
	Senioren	13	7	-6	-46,2%	27,6	65,7	-38,1	-58,0%
	Fußgänger gesamt	47	48	1	2,1%	41,0	44,6	-3,6	-8,1%
	Kinder	13	16	3	23,1%	110,1	66,0	44,1	66,8%
Jugendliche	3	1	-2	-66,7%	28,0	73,4	-45,5	-61,9%	
junge Erwachsene	3	5	2	66,7%	55,2	53,2	2,0	3,7%	
Erwachsene	14	17	3	21,4%	30,1	39,8	-9,7	-24,4%	
Senioren	14	9	-5	-35,7%	35,5	46,8	-11,3	-24,1%	

Unfallbeteiligte Verkehrsteilnehmer Bottrop		Vergleich zum Vorjahr		Veränderung	
		2015	2016	um	in %
Unter Alkoholeinfluss	Bei Verkehrsunfällen insgesamt	26	34	8	30,77%
	Bei Verkehrsunfällen mit Personenschaden	8	9	1	12,50%
unter Einfluss anderer berauschender Mittel	Bei Verkehrsunfällen insgesamt	4	2	-2	-50,00%
	Bei Verkehrsunfällen mit Personenschaden	0	1	1	0,00%

Schulweg-Verkehrsunfälle und verunglückte Schülerinnen / Schüler Bottrop		Vergleich zum Vorjahr		Veränderung	
		2015	2016	um	in %
Gesamt	Aufgetretene Fälle	10	9	-1	-10,00%
Verunglückte im Alter von 6 - < 10 J.	Als Radfahrer	2	0	-2	-100,00%
	Als Fußgänger	0	1	1	0,00%
Verunglückte im Alter von 10 - < 15 J.	Als Radfahrer	3	4	1	33,33%
	Als Fußgänger	5	5	0	0,00%

Verkehrsunfälle mit unerlaubtem Entfernen vom Unfallort Bottrop		Vergleich zum Vorjahr		Veränderung	
		2015	2016	um	in %
VUF und Sachschaden	Aufgetretene Fälle	476	591	115	24,16%
	Aufgeklärte Fälle	225	249	24	10,67%
	Aufklärungsquoten	47,3%	42,1%	-5,1%P	
VUF und Personen- Schaden	Aufgetretene Fälle	30	16	-14	-46,67%
	Aufgeklärte Fälle	28	13	-15	-53,57%
	Aufklärungsquoten	93,3%	81,3%	-12,1%P	
VUF insgesamt	Aufgetretene Fälle	506	607	101	19,96%
	Aufgeklärte Fälle	253	262	9	3,56%
	Aufklärungsquoten	50,0%	43,2%	-6,8%P	

Stadt Castrop-Rauxel



Unfallentwicklung Stadt Castrop-Rauxel		Vergleich zum Vorjahr		Veränderung		5- Jahres Ø	UHZ / VHZ		Abweichung	
		2015	2016	um	in %		CAS	NRW	um	in %
Verkehrsunfälle	Verkehrsunfälle gesamt	2103	2351	248	11,8%	2086	3167,6	3580,9	-413,2	-11,5%
	Verkehrsunfälle mit Personenschaden gesamt	180	212	32	17,8%	176	285,6	347,0	-61,4	-17,7%
	Mit Getöteten	3	0	-3	-100,0%	2	0,0	2,7	-2,7	-100,0%
	Mit Schwerverletzten	37	51	14	37,8%	37	68,7	67,0	1,7	2,6%
	Mit Leichtverletzten	140	161	21	15,0%	136	216,9	277,3	-60,4	-21,8%
	Verkehrsunfälle mit Sachschaden gesamt	1923	2139	216	11,2%	1910	2882,0	3233,9	-351,9	-10,9%
	Schwerwiegend	12	17	5	41,7%	23	22,9	60,7	-37,8	-62,3%
	Ohne Alkohol / Drogen	1547	1607	60	3,9%	1473	2165,2	2467,9	-302,7	-12,3%
	Mit Alkohol / Drogen	13	15	2	15,4%	14	20,2	20,2	0,0	0,2%
	Mit VU-Flucht	351	500	149	42,5%	400	673,7	685,1	-11,4	-1,7%
Verunglückte	Getötete, Schwerverletzte, Leichtverletzte gesamt	228	294	66	28,9%	229	396,1	445,0	-48,9	-11,0%
	Kinder	21	27	6	28,6%	20	296,5	271,2	25,4	9,3%
	Jugendliche	10	22	12	120,0%	11	998,2	679,4	318,8	46,9%
	junge Erwachsene	33	47	14	42,4%	37	831,3	891,6	-60,4	-6,8%
	Erwachsene	141	157	16	11,3%	130	440,5	530,7	-90,2	-17,0%
	Senioren	23	41	18	78,3%	30	251,2	273,2	-22,1	-8,1%

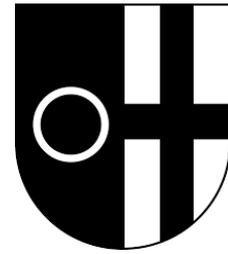
Unfallentwicklung Stadt Castrop-Rauxel		Vergleich zum Vorjahr		Veränderung		VHZ		Abweichung	
		2015	2016	um	in %	CAS	NRW	um	in %
Verunglückte nach Art der Verkehrsbeteiligung und Altersgruppen	motorisiertes Zweirad gesamt	44	44	0	0,0%	59,3	49,3	9,9	20,2%
	Kinder	0	1	1	n.V.	11,0	1,5	9,5	633,4%
	Jugendliche	6	12	6	100,0%	544,5	259,3	285,2	110,0%
	junge Erwachsene	6	6	0	0,0%	106,1	98,7	7,4	7,5%
	Erwachsene	29	18	-11	-37,9%	50,5	61,2	-10,7	-17,5%
	Senioren	3	7	4	133,3%	42,9	15,5	27,4	176,3%
	PKW gesamt	111	155	44	39,6%	208,8	234,2	-25,4	-10,8%
	Kinder	7	14	7	100,0%	153,8	87,5	66,3	75,8%
	Jugendliche	1	2	1	100,0%	90,7	142,4	-51,7	-36,3%
	junge Erwachsene	22	29	7	31,8%	512,9	601,6	-88,7	-14,7%
	Erwachsene	75	94	19	25,3%	263,7	299,3	-35,6	-11,9%
	Senioren	6	16	10	166,7%	98,0	113,2	-15,2	-13,4%
	Fahrrad gesamt	44	36	-8	-18,2%	48,5	87,9	-39,4	-44,8%
	Kinder	6	5	-1	-16,7%	54,9	88,9	-33,9	-38,2%
	Jugendliche	3	2	-1	-33,3%	90,7	182,8	-92,1	-50,4%
	junge Erwachsene	4	3	-1	-25,0%	53,1	111,4	-58,4	-52,4%
	Erwachsene	23	20	-3	-13,0%	56,1	97,6	-41,5	-42,5%
	Senioren	8	6	-2	-25,0%	36,8	65,7	-29,0	-44,1%
	Fußgänger gesamt	21	33	12	57,1%	44,5	44,6	-0,1	-0,3%
	Kinder	7	3	-4	-57,1%	32,9	66,0	-33,0	-50,1%
Jugendliche	0	3	3	#DIV/0!	136,1	73,4	62,7	85,3%	
junge Erwachsene	1	8	7	700,0%	141,5	53,2	88,2	165,7%	
Erwachsene	11	13	2	18,2%	36,5	39,8	-3,3	-8,3%	
Senioren	2	6	4	200,0%	36,8	46,8	-10,0	-21,5%	

Unfallbeteiligte Verkehrsteilnehmer Castrop-Rauxel		Vergleich zum Vorjahr		Veränderung	
		2015	2016	um	in %
Unter Alkoholeinfluss	Bei Verkehrsunfällen insgesamt	23	28	5	21,74%
	Bei Verkehrsunfällen mit Personenschaden	8	9	1	12,50%
unter Einfluss anderer berauschender Mittel	Bei Verkehrsunfällen insgesamt	5	7	2	40,00%
	Bei Verkehrsunfällen mit Personenschaden	3	2	-1	-33,33%

Schulweg-Verkehrsunfälle und verunglückte Schülerinnen / Schüler Castrop-Rauxel		Vergleich zum Vorjahr		Veränderung	
		2015	2016	um	in %
Gesamt	Aufgetretene Fälle	2	1	-1	-50,00%
Verunglückte im Alter von 6 - < 10 J.	Als Radfahrer	1	0	-1	-100,00%
	Als Fußgänger	0	0	0	0,00%
Verunglückte im Alter von 10 - < 15 J.	Als Radfahrer	0	1	1	0,00%
	Als Fußgänger	1	0	-1	-100,00%

Verkehrsunfälle mit unerlaubtem Entfernen vom Unfallort Castrop-Rauxel		Vergleich zum Vorjahr		Veränderung	
		2015	2016	um	in %
VUF und Sachschaden	Aufgetretene Fälle	359	518	159	44,29%
	Aufgeklärte Fälle	193	233	40	20,73%
	Aufklärungsquoten	53,8%	45,0%	-8,8%P	
VUF und Personen- Schaden	Aufgetretene Fälle	14	19	5	35,71%
	Aufgeklärte Fälle	12	12	0	0,00%
	Aufklärungsquoten	85,7%	63,2%	-22,6%P	
VUF insgesamt	Aufgetretene Fälle	373	537	164	43,97%
	Aufgeklärte Fälle	205	245	40	19,51%
	Aufklärungsquoten	55,0%	45,6%	-9,3%P	

Stadt Datteln



Unfallentwicklung Stadt Datteln		Vergleich zum Vorjahr		Veränderung		5- Jahres Ø	UHZ / VHZ		Abweichung	
		2015	2016	um	in %		DAT	NRW	um	in %
Verkehrsunfälle	Verkehrsunfälle gesamt	962	1197	235	24,4%	1050	3467,5	3580,9	-113,4	-3,2%
	Verkehrsunfälle mit Personenschaden gesamt	114	134	20	17,5%	107	388,2	347,0	41,2	11,9%
	Mit Getöteten	0	4	4	n.V.	1	11,6	2,7	8,8	322,5%
	Mit Schwerverletzten	15	19	4	26,7%	17	55,0	67,0	-11,9	-17,8%
	Mit Leichtverletzten	99	111	12	12,1%	89	321,5	277,3	44,3	16,0%
	Verkehrsunfälle mit Sachschaden gesamt	848	1063	215	25,4%	943	3079,3	3233,9	-154,6	-4,8%
	Schwerwiegend	4	9	5	125,0%	9	26,1	60,7	-34,6	-57,0%
	Ohne Alkohol / Drogen	647	775	128	19,8%	718	2245,0	2467,9	-222,8	-9,0%
	Mit Alkohol / Drogen	6	8	2	33,3%	7	23,2	20,2	3,0	14,8%
	Mit VU-Flucht	191	271	80	41,9%	209	785,0	685,1	99,9	14,6%
Verunglückte	Getötete, Schwerverletzte, Leichtverletzte gesamt	143	149	6	4,2%	127	431,6	445,0	-13,4	-3,0%
	Kinder	16	17	1	6,3%	14	388,7	271,2	117,6	43,4%
	Jugendliche	8	5	-3	-37,5%	8	471,3	679,4	-208,2	-30,6%
	junge Erwachsene	14	19	5	35,7%	15	737,9	891,6	-153,8	-17,2%
	Erwachsene	74	78	4	5,4%	65	467,5	530,7	-63,1	-11,9%
	Senioren	30	29	-1	-3,3%	24	394,9	273,2	121,7	44,5%

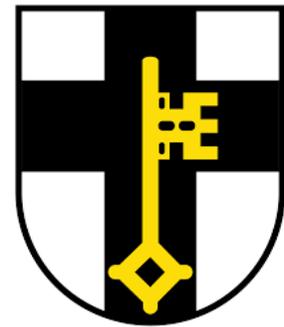
Unfallentwicklung Stadt Datteln		Vergleich zum Vorjahr		Veränderung		VHZ		Abweichung	
		2015	2016	um	in %	DAT	NRW	um	in %
Verunglückte nach Art der Verkehrsbeteiligung und Altersgruppen	motorisiertes Zweirad gesamt	23	14	-9	-39,1%	40,6	49,3	-8,8	-17,8%
	Kinder	0	0	0	n.V.	0,0	1,5	-1,5	-100,0%
	Jugendliche	2	1	-1	-50,0%	94,3	259,3	-165,0	-63,7%
	junge Erwachsene	2	2	0	0,0%	77,7	98,7	-21,1	-21,3%
	Erwachsene	17	10	-7	-41,2%	59,9	61,2	-1,3	-2,1%
	Senioren	2	1	-1	-50,0%	13,6	15,5	-1,9	-12,3%
	PKW gesamt	66	57	-9	-13,6%	165,1	234,2	-69,1	-29,5%
	Kinder	7	1	-6	-85,7%	22,9	87,5	-64,6	-73,9%
	Jugendliche	1	0	-1	-100,0%	0,0	142,4	-142,4	-100,0%
	junge Erwachsene	10	9	-1	-10,0%	349,5	601,6	-252,1	-41,9%
	Erwachsene	38	37	-1	-2,6%	221,8	299,3	-77,6	-25,9%
	Senioren	10	10	0	0,0%	136,2	113,2	23,0	20,3%
	Fahrrad gesamt	36	44	8	22,2%	127,5	87,9	39,6	45,0%
	Kinder	6	9	3	50,0%	205,8	88,9	117,0	131,6%
	Jugendliche	4	2	-2	-50,0%	188,5	182,8	5,7	3,1%
	junge Erwachsene	1	6	5	500,0%	233,0	111,4	121,6	109,1%
	Erwachsene	12	13	1	8,3%	77,9	97,6	-19,7	-20,2%
	Senioren	12	13	1	8,3%	177,0	65,7	111,3	169,4%
	Fußgänger gesamt	10	31	21	210,0%	89,8	44,6	45,2	101,4%
	Kinder	1	7	6	600,0%	160,1	66,0	94,1	142,6%
Jugendliche	1	2	1	100,0%	188,5	73,4	115,1	156,7%	
junge Erwachsene	1	2	1	100,0%	77,7	53,2	24,4	45,9%	
Erwachsene	5	16	11	220,0%	95,9	39,8	56,1	141,1%	
Senioren	2	4	2	100,0%	54,5	46,8	7,7	16,4%	

Unfallbeteiligte Verkehrsteilnehmer Datteln		Vergleich zum Vorjahr		Veränderung	
		2015	2016	um	in %
Unter Alkoholeinfluss	Bei Verkehrsunfällen insgesamt	13	16	3	23,08%
	Bei Verkehrsunfällen mit Personenschaden	4	7	3	75,00%
unter Einfluss anderer berauschender Mittel	Bei Verkehrsunfällen insgesamt	2	0	-2	-100,00%
	Bei Verkehrsunfällen mit Personenschaden	1	0	-1	-100,00%

Schulweg-Verkehrsunfälle und verunglückte Schülerinnen / Schüler Datteln		Vergleich zum Vorjahr		Veränderung	
		2015	2016	um	in %
Gesamt	Aufgetretene Fälle	4	4	0	0,00%
Verunglückte im Alter von 6 - < 10 J.	Als Radfahrer	0	0	0	0,00%
	Als Fußgänger	0	0	0	0,00%
Verunglückte im Alter von 10 - < 15 J.	Als Radfahrer	3	3	0	0,00%
	Als Fußgänger	1	1	0	0,00%

Verkehrsunfälle mit unerlaubtem Entfernen vom Unfallort Datteln		Vergleich zum Vorjahr		Veränderung	
		2015	2016	um	in %
VUF und Sachschaden	Aufgetretene Fälle	195	279	84	43,08%
	Aufgeklärte Fälle	75	110	35	46,67%
	Aufklärungsquoten	38,5%	39,4%	1,0%σP	
VUF und Personen- Schaden	Aufgetretene Fälle	9	21	12	133,33%
	Aufgeklärte Fälle	7	15	8	114,29%
	Aufklärungsquoten	77,8%	71,4%	-6,3%σP	
VUF insgesamt	Aufgetretene Fälle	204	300	96	47,06%
	Aufgeklärte Fälle	82	125	43	52,44%
	Aufklärungsquoten	40,2%	41,7%	1,5%σP	

Stadt Dorsten



Unfallentwicklung Stadt Dorsten		Vergleich zum Vorjahr		Veränderung		5- Jahres Ø	UHZ / VHZ		Abweichung	
		2015	2016	um	in %		DOR	NRW	um	in %
Verkehrsunfälle	Verkehrsunfälle gesamt	1991	2284	293	14,7%	2115	3027,9	3580,9	-552,9	-15,4%
	Verkehrsunfälle mit Personenschaden gesamt	159	165	6	3,8%	162	218,7	347,0	-128,3	-37,0%
	Mit Getöteten	3	1	-2	-66,7%	2	1,3	2,7	-1,4	-51,7%
	Mit Schwerverletzten	52	35	-17	-32,7%	43	46,4	67,0	-20,6	-30,7%
	Mit Leichtverletzten	104	129	25	24,0%	117	171,0	277,3	-106,3	-38,3%
	Verkehrsunfälle mit Sachschaden gesamt	1832	2119	287	15,7%	1953	2809,2	3233,9	-424,7	-13,1%
	Schwerwiegend	9	10	1	11,1%	16	13,3	60,7	-47,4	-78,2%
	Ohne Alkohol / Drogen	1485	1696	211	14,2%	1583	2248,4	2467,9	-219,4	-8,9%
	Mit Alkohol / Drogen	10	16	6	60,0%	12	21,2	20,2	1,0	5,1%
Mit VU-Flucht	328	397	69	21,0%	342	526,3	685,1	-158,8	-23,2%	
Verunglückte	Getötete, Schwerverletzte, Leichtverletzte gesamt	208	198	-10	-4,8%	210	262,5	445,0	-182,6	-41,0%
	Kinder	16	19	3	18,8%	20	198,1	271,2	-73,1	-27,0%
	Jugendliche	12	18	6	50,0%	17	742,9	679,4	63,5	9,3%
	junge Erwachsene	41	24	-17	-41,5%	37	427,6	891,6	-464,1	-52,0%
	Erwachsene	101	101	0	0,0%	104	283,3	530,7	-247,4	-46,6%
	Senioren	37	36	-1	-2,7%	33	215,5	273,2	-57,7	-21,1%

Unfallentwicklung Stadt Dorsten		Vergleich zum Vorjahr		Veränderung		VHZ		Abweichung	
		2015	2016	um	in %	DOR	NRW	um	in %
Verunglückte nach Art der Verkehrsbeteiligung und Altersgruppen	motorisiertes Zweirad gesamt	24	13	-11	-45,8%	17,2	49,3	-32,1	-65,1%
	Kinder	0	0	0	0,0%	0,0	1,5	-1,5	-100,0%
	Jugendliche	5	6	1	20,0%	247,6	259,3	-11,7	-4,5%
	junge Erwachsene	2	2	0	0,0%	35,6	98,7	-63,1	-63,9%
	Erwachsene	13	5	-8	-61,5%	14,0	61,2	-47,2	-77,1%
	Senioren	4	0	-4	-100,0%	0,0	15,5	-15,5	-100,0%
	PKW gesamt	97	103	6	6,2%	136,5	234,2	-97,7	-41,7%
	Kinder	3	6	3	100,0%	62,6	87,5	-24,9	-28,5%
	Jugendliche	4	2	-2	-50,0%	82,5	142,4	-59,9	-42,0%
	junge Erwachsene	32	17	-15	-46,9%	302,9	601,6	-298,8	-49,7%
	Erwachsene	47	64	17	36,2%	179,5	299,3	-119,9	-40,0%
	Senioren	11	14	3	27,3%	83,8	113,2	-29,4	-26,0%
	Fahrrad gesamt	50	48	-2	-4,0%	63,6	87,9	-24,3	-27,6%
	Kinder	8	8	0	0,0%	83,4	88,9	-5,5	-6,1%
	Jugendliche	3	7	4	133,3%	288,9	182,8	106,1	58,0%
	junge Erwachsene	2	4	2	100,0%	71,3	111,4	-40,2	-36,0%
	Erwachsene	21	21	0	0,0%	58,9	97,6	-38,7	-39,7%
	Senioren	15	8	-7	-46,7%	47,9	65,7	-17,8	-27,1%
	Fußgänger gesamt	20	18	-2	-10,0%	23,9	44,6	-20,7	-46,5%
	Kinder	5	4	-1	-20,0%	41,7	66,0	-24,3	-36,8%
Jugendliche	0	2	2	#DIV/0!	82,5	73,4	9,1	12,4%	
junge Erwachsene	3	1	-2	-66,7%	17,8	53,2	-35,4	-66,5%	
Erwachsene	7	5	-2	-28,6%	14,0	39,8	-25,7	-64,7%	
Senioren	5	6	1	20,0%	35,9	46,8	-10,9	-23,2%	

Unfallbeteiligte Verkehrsteilnehmer Dorsten		Vergleich zum Vorjahr		Veränderung	
		2015	2016	um	in %
Unter Alkoholeinfluss	Bei Verkehrsunfällen insgesamt	20	29	9	45,00%
	Bei Verkehrsunfällen mit Personenschaden	6	8	2	33,33%
unter Einfluss anderer berauschender Mittel	Bei Verkehrsunfällen insgesamt	0	6	6	0,00%
	Bei Verkehrsunfällen mit Personenschaden	0	3	3	0,00%

Schulweg-Verkehrsunfälle und verunglückte Schülerinnen / Schüler Dorsten		Vergleich zum Vorjahr		Veränderung	
		2015	2016	um	in %
Gesamt	Aufgetretene Fälle	7	8	1	14,29%
Verunglückte im Alter von 6 - < 10 J.	Als Radfahrer	1	2	1	100,00%
	Als Fußgänger	1	1	0	0,00%
Verunglückte im Alter von 10 - < 15 J.	Als Radfahrer	3	3	0	0,00%
	Als Fußgänger	2	1	-1	-50,00%

Verkehrsunfälle mit unerlaubtem Entfernen vom Unfallort Dorsten		Vergleich zum Vorjahr		Veränderung	
		2015	2016	um	in %
VUF und Sachschaden	Aufgetretene Fälle	337	404	67	19,88%
	Aufgeklärte Fälle	145	154	9	6,21%
	Aufklärungsquoten	43,0%	38,1%	-4,9% P	
VUF und Personen- Schaden	Aufgetretene Fälle	16	14	-2	-12,50%
	Aufgeklärte Fälle	12	12	0	0,00%
	Aufklärungsquoten	75,0%	85,7%	10,7% P	
VUF insgesamt	Aufgetretene Fälle	353	418	65	18,41%
	Aufgeklärte Fälle	157	166	9	5,73%
	Aufklärungsquoten	44,5%	39,7%	-4,8% P	

Stadt Gladbeck



Unfallentwicklung Stadt Gladbeck		Vergleich zum Vorjahr		Veränderung		5- Jahres Ø	UHZ / VHZ		Abweichung	
		2015	2016	um	in %		GLA	NRW	um	in %
Verkehrsunfälle	Verkehrsunfälle gesamt	1995	2562	567	28,4%	1948	2899,7	3580,9	-681,1	-19,0%
	Verkehrsunfälle mit Personenschaden gesamt	170	176	6	3,5%	160	233,3	347,0	-113,7	-32,8%
	Mit Getöteten	0	1	1	n.V.	0	1,3	2,7	-1,4	-51,7%
	Mit Schwerverletzten	37	36	-1	-2,7%	36	47,7	67,0	-19,3	-28,8%
	Mit Leichtverletzten	133	139	6	4,5%	124	184,2	277,3	-93,1	-33,6%
	Verkehrsunfälle mit Sachschaden gesamt	1825	2012	187	10,2%	1788	2666,5	3233,9	-567,4	-17,5%
	Schwerwiegend	11	13	2	18,2%	23	17,2	60,7	-43,5	-71,6%
	Ohne Alkohol / Drogen	1454	1560	106	7,3%	1409	2067,5	2467,9	-400,4	-16,2%
	Mit Alkohol / Drogen	10	9	-1	-10,0%	12	11,9	20,2	-8,3	-40,9%
Mit VU-Flucht	350	430	80	22,9%	344	569,9	685,1	-115,2	-16,8%	
Verunglückte	Getötete, Schwerverletzte, Leichtverletzte gesamt	223	213	-10	-4,5%	202	282,3	445,0	-162,8	-36,6%
	Kinder	21	24	3	14,3%	22	224,5	271,2	-46,7	-17,2%
	Jugendliche	18	10	-8	-44,4%	13	411,5	679,4	-267,9	-39,4%
	junge Erwachsene	34	35	1	2,9%	30	583,0	891,6	-308,6	-34,6%
	Erwachsene	118	110	-8	-6,8%	107	311,5	530,7	-219,2	-41,3%
	Senioren	32	34	2	6,3%	30	210,0	273,2	-63,3	-23,2%

Unfallentwicklung Stadt Gladbeck		Vergleich zum Vorjahr		Veränderung		VHZ		Abweichung	
		2015	2016	um	in %	GLA	NRW	um	in %
Verunglückte nach Art der Verkehrsbeteiligung und Altersgruppen	motorisiertes Zweirad gesamt	27	23	-4	-14,8%	30,5	49,3	-18,9	-38,2%
	Kinder	1	0	-1	-100,0%	0,0	1,5	-1,5	-100,0%
	Jugendliche	5	3	-2	-40,0%	123,5	259,3	-135,8	-52,4%
	junge Erwachsene	3	7	4	133,3%	116,6	98,7	17,9	18,1%
	Erwachsene	15	13	-2	-13,3%	36,8	61,2	-24,4	-39,9%
	Senioren	3	0	-3	-100,0%	0,0	15,5	-15,5	-100,0%
	PKW gesamt	107	105	-2	-1,9%	139,2	234,2	-95,1	-40,6%
	Kinder	5	6	1	20,0%	56,1	87,5	-31,4	-35,8%
	Jugendliche	7	2	-5	-71,4%	82,3	142,4	-60,1	-42,2%
	junge Erwachsene	24	21	-3	-12,5%	349,8	601,6	-251,8	-41,9%
	Erwachsene	63	60	-3	-4,8%	169,9	299,3	-129,4	-43,2%
	Senioren	8	16	8	100,0%	98,8	113,2	-14,4	-12,7%
	Fahrrad gesamt	46	52	6	13,0%	68,9	87,9	-19,0	-21,6%
	Kinder	7	11	4	57,1%	102,9	88,9	14,1	15,8%
	Jugendliche	5	3	-2	-40,0%	123,5	182,8	-59,4	-32,5%
	junge Erwachsene	3	5	2	66,7%	83,3	111,4	-28,1	-25,2%
	Erwachsene	21	23	2	9,5%	65,1	97,6	-32,5	-33,3%
	Senioren	10	10	0	0,0%	61,8	65,7	-4,0	-6,0%
	Fußgänger gesamt	34	29	-5	-14,7%	38,4	44,6	-6,2	-13,8%
	Kinder	6	7	1	16,7%	65,5	66,0	-0,5	-0,7%
Jugendliche	1	2	1	100,0%	82,3	73,4	8,9	12,1%	
junge Erwachsene	4	2	-2	-50,0%	33,3	53,2	-19,9	-37,4%	
Erwachsene	16	11	-5	-31,3%	31,1	39,8	-8,6	-21,7%	
Senioren	7	7	0	0,0%	43,2	46,8	-3,6	-7,6%	

Unfallbeteiligte Verkehrsteilnehmer Gladbeck		Vergleich zum Vorjahr		Veränderung	
		2015	2016	um	in %
Unter Alkoholeinfluss	Bei Verkehrsunfällen insgesamt	14	19	5	35,71%
	Bei Verkehrsunfällen mit Personenschaden	5	7	2	40,00%
unter Einfluss anderer berauschender Mittel	Bei Verkehrsunfällen insgesamt	3	4	1	33,33%
	Bei Verkehrsunfällen mit Personenschaden	1	3	2	200,00%

Schulweg-Verkehrsunfälle und verunglückte Schülerinnen / Schüler Gladbeck		Vergleich zum Vorjahr		Veränderung	
		2015	2016	um	in %
Gesamt	Aufgetretene Fälle	4	6	2	50,00%
Verunglückte im Alter von 6 - < 10 J.	Als Radfahrer	0	0	0	0,00%
	Als Fußgänger	0	0	0	0,00%
Verunglückte im Alter von 10 - < 15 J.	Als Radfahrer	1	3	2	200,00%
	Als Fußgänger	3	3	0	0,00%

Verkehrsunfälle mit unerlaubtem Entfernen vom Unfallort Gladbeck		Vergleich zum Vorjahr		Veränderung	
		2015	2016	um	in %
VUF und Sachschaden	Aufgetretene Fälle	359	439	80	22,28%
	Aufgeklärte Fälle	144	174	30	20,83%
	Aufklärungsquoten	40,1%	39,6%	-0,5%P	
VUF und Personenschaden	Aufgetretene Fälle	10	17	7	70,00%
	Aufgeklärte Fälle	8	15	7	87,50%
	Aufklärungsquoten	80,0%	88,2%	8,2%P	
VUF insgesamt	Aufgetretene Fälle	369	456	87	23,58%
	Aufgeklärte Fälle	152	189	37	24,34%
	Aufklärungsquoten	41,2%	41,4%	0,3%P	

Stadt Haltern am See



Unfallentwicklung Stadt Haltern am See		Vergleich zum Vorjahr		Veränderung		5- Jahres Ø	UHZ / VHZ		Abweichung	
		2015	2016	um	in %		HAL	NRW	um	in %
Verkehrsunfälle	Verkehrsunfälle gesamt	871	946	75	8,6%	861	2488,2	3580,9	-1092,7	-30,5%
	Verkehrsunfälle mit Personenschaden gesamt	100	101	1	1,0%	90	265,6	347,0	-81,3	-23,4%
	Mit Getöteten	0	1	1	n.V.	1	2,6	2,7	-0,1	-4,1%
	Mit Schwerverletzten	25	29	4	16,0%	26	76,3	67,0	9,3	13,9%
	Mit Leichtverletzten	75	71	-4	-5,3%	62	186,7	277,3	-90,5	-32,7%
	Verkehrsunfälle mit Sachschaden gesamt	771	845	74	9,6%	772	2222,5	3233,9	-1011,3	-31,3%
	Schwerwiegend	10	6	-4	-40,0%	12	15,8	60,7	-44,9	-74,0%
	Ohne Alkohol / Drogen	616	660	44	7,1%	620	1735,9	2467,9	-731,9	-29,7%
	Mit Alkohol / Drogen	4	6	2	50,0%	4	15,8	20,2	-4,4	-21,8%
Mit VU-Flucht	141	173	32	22,7%	135	455,0	685,1	-230,1	-33,6%	
Verunglückte	Getötete, Schwerverletzte, Leichtverletzte gesamt	130	127	-3	-2,3%	111	334,0	445,0	-111,0	-24,9%
	Kinder	12	12	0	0,0%	9	240,2	271,2	-30,9	-11,4%
	Jugendliche	7	3	-4	-57,1%	4	223,5	679,4	-455,9	-67,1%
	junge Erwachsene	13	18	5	38,5%	15	666,7	891,6	-225,0	-25,2%
	Erwachsene	72	71	-1	-1,4%	64	389,3	530,7	-141,4	-26,6%
	Senioren	26	23	-3	-11,5%	19	281,2	273,2	8,0	2,9%

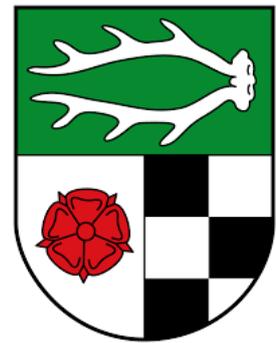
Unfallentwicklung Stadt Haltern am See		Vergleich zum Vorjahr		Veränderung		VHZ		Abweichung	
		2015	2016	um	in %	HAL	NRW	um	in %
Verunglückte nach Art der Verkehrsbeteiligung und Altersgruppen	motorisiertes Zweirad gesamt	26	24	-2	-7,7%	63,1	49,3	13,8	28,0%
	Kinder	0	0	0	0,0%	0,0	1,5	-1,5	-100,0%
	Jugendliche	3	0	-3	-100,0%	0,0	259,3	-259,3	-100,0%
	junge Erwachsene	3	6	3	100,0%	222,2	98,7	123,5	125,1%
	Erwachsene	17	16	-1	-5,9%	87,7	61,2	26,5	43,3%
	Senioren	3	2	-1	-33,3%	24,5	15,5	8,9	57,6%
	PKW gesamt	61	55	-6	-9,8%	144,7	234,2	-89,6	-38,2%
	Kinder	5	4	-1	-20,0%	80,1	87,5	-7,4	-8,5%
	Jugendliche	2	1	-1	-50,0%	74,5	142,4	-67,9	-47,7%
	junge Erwachsene	6	8	2	33,3%	296,3	601,6	-305,4	-50,8%
	Erwachsene	39	31	-8	-20,5%	170,0	299,3	-129,4	-43,2%
	Senioren	9	11	2	22,2%	134,5	113,2	21,3	18,8%
	Fahrrad gesamt	28	28	0	0,0%	73,6	87,9	-14,3	-16,2%
	Kinder	5	3	-2	-40,0%	60,1	88,9	-28,8	-32,4%
	Jugendliche	2	2	0	0,0%	149,0	182,8	-33,8	-18,5%
	junge Erwachsene	2	3	1	50,0%	111,1	111,4	-0,3	-0,3%
	Erwachsene	8	14	6	75,0%	76,8	97,6	-20,8	-21,4%
	Senioren	11	6	-5	-45,5%	73,4	65,7	7,6	11,6%
	Fußgänger gesamt	9	10	1	11,1%	26,3	44,6	-18,3	-41,0%
	Kinder	2	5	3	150,0%	100,1	66,0	34,1	51,7%
Jugendliche	0	0	0	#DIV/0!	0,0	73,4	-73,4	-100,0%	
junge Erwachsene	1	0	-1	-100,0%	0,0	53,2	-53,2	-100,0%	
Erwachsene	4	5	1	25,0%	27,4	39,8	-12,4	-31,1%	
Senioren	2	0	-2	-100,0%	0,0	46,8	-46,8	-100,0%	

Unfallbeteiligte Verkehrsteilnehmer Haltern am See		Vergleich zum Vorjahr		Veränderung	
		2015	2016	um	in %
Unter Alkoholeinfluss	Bei Verkehrsunfällen insgesamt	13	9	-4	-30,77%
	Bei Verkehrsunfällen mit Personenschaden	5	3	-2	-40,00%
unter Einfluss anderer berauschender Mittel	Bei Verkehrsunfällen insgesamt	0	3	3	0,00%
	Bei Verkehrsunfällen mit Personenschaden	0	1	1	0,00%

Schulweg-Verkehrsunfälle und verunglückte Schülerinnen / Schüler Haltern am See		Vergleich zum Vorjahr		Veränderung	
		2015	2016	um	in %
Gesamt	Aufgetretene Fälle	3	0	-3	-100,00%
Verunglückte im Alter von 6 - < 10 J.	Als Radfahrer	0	0	0	0,00%
	Als Fußgänger	0	0	0	0,00%
Verunglückte im Alter von 10 - < 15 J.	Als Radfahrer	4	0	-4	-100,00%
	Als Fußgänger	0	0	0	0,00%

Verkehrsunfälle mit unerlaubtem Entfernen vom Unfallort Haltern am See		Vergleich zum Vorjahr		Veränderung	
		2015	2016	um	in %
VUF und Sachschaden	Aufgetretene Fälle	146	176	30	20,55%
	Aufgeklärte Fälle	55	62	7	12,73%
	Aufklärungsquoten	37,7%	35,2%	-2,4%P	
VUF und Personenschaden	Aufgetretene Fälle	10	7	-3	-30,00%
	Aufgeklärte Fälle	10	6	-4	-40,00%
	Aufklärungsquoten	100,0%	85,7%	-14,3%P	
VUF insgesamt	Aufgetretene Fälle	156	183	27	17,31%
	Aufgeklärte Fälle	65	68	3	4,62%
	Aufklärungsquoten	41,7%	37,2%	-4,5%P	

Stadt Herten



Unfallentwicklung Stadt Herten		Vergleich zum Vorjahr		Veränderung		5- Jahres Ø	UHZ / VHZ		Abweichung	
		2015	2016	um	in %		HER	NRW	um	in %
Verkehrsunfälle	Verkehrsunfälle gesamt	1487	1791	304	20,4%	1575	2928,2	3580,9	-652,6	-18,2%
	Verkehrsunfälle mit Personenschaden gesamt	154	172	18	11,7%	142	281,2	347,0	-65,8	-19,0%
	Mit Getöteten	2	0	-2	-100,0%	0	0,0	2,7	-2,7	-100,0%
	Mit Schwerverletzten	40	54	14	35,0%	44	88,3	67,0	21,3	31,8%
	Mit Leichtverletzten	112	118	6	5,4%	97	192,9	277,3	-84,4	-30,4%
	Verkehrsunfälle mit Sachschaden gesamt	1333	1619	286	21,5%	1433	2647,0	3233,9	-586,8	-18,1%
	Schwerwiegend	16	19	3	18,8%	26	31,1	60,7	-29,6	-48,8%
	Ohne Alkohol / Drogen	1010	1213	203	20,1%	1086	1983,2	2467,9	-484,6	-19,6%
	Mit Alkohol / Drogen	11	11	0	0,0%	11	18,0	20,2	-2,2	-10,9%
	Mit VU-Flucht	296	376	80	27,0%	310	614,8	685,1	-70,4	-10,3%
Verunglückte	Getötete, Schwerverletzte, Leichtverletzte gesamt	192	218	26	13,5%	178	356,4	445,0	-88,6	-19,9%
	Kinder	13	19	6	46,2%	14	249,9	271,2	-21,3	-7,9%
	Jugendliche	15	6	-9	-60,0%	9	319,3	679,4	-360,1	-53,0%
	junge Erwachsene	32	36	4	12,5%	32	754,2	891,6	-137,4	-15,4%
	Erwachsene	99	117	18	18,2%	94	410,0	530,7	-120,6	-22,7%
	Senioren	33	40	7	21,2%	28	280,3	273,2	7,0	2,6%

Unfallentwicklung Stadt Herten		Vergleich zum Vorjahr		Veränderung		VHZ		Abweichung	
		2015	2016	um	in %	HER	NRW	um	in %
Verunglückte nach Art der Verkehrsbeteiligung und Altersgruppen	motorisiertes Zweirad gesamt	20	30	10	50,0%	49,0	49,3	-0,3	-0,6%
	Kinder	0	0	0	n.V.	0,0	1,5	-1,5	-100,0%
	Jugendliche	7	2	-5	-71,4%	106,4	259,3	-152,9	-58,9%
	junge Erwachsene	2	7	5	250,0%	146,7	98,7	47,9	48,5%
	Erwachsene	9	20	11	122,2%	70,1	61,2	8,9	14,5%
	Senioren	2	1	-1	-50,0%	7,0	15,5	-8,5	-54,9%
	PKW gesamt	90	98	8	8,9%	160,2	234,2	-74,0	-31,6%
	Kinder	4	5	1	25,0%	65,8	87,5	-21,7	-24,8%
	Jugendliche	2	0	-2	-100,0%	0,0	142,4	-142,4	-100,0%
	junge Erwachsene	25	19	-6	-24,0%	398,1	601,6	-203,6	-33,8%
	Erwachsene	53	64	11	20,8%	224,3	299,3	-75,1	-25,1%
	Senioren	6	10	4	66,7%	70,1	113,2	-43,1	-38,1%
	Fahrrad gesamt	51	49	-2	-3,9%	80,1	87,9	-7,8	-8,9%
	Kinder	6	7	1	16,7%	92,1	88,9	3,2	3,6%
	Jugendliche	3	2	-1	-33,3%	106,4	182,8	-76,4	-41,8%
	junge Erwachsene	4	5	1	25,0%	104,8	111,4	-6,7	-6,0%
	Erwachsene	24	21	-3	-12,5%	73,6	97,6	-24,0	-24,6%
	Senioren	14	14	0	0,0%	98,1	65,7	32,4	49,3%
	Fußgänger gesamt	19	26	7	36,8%	42,5	44,6	-2,1	-4,7%
	Kinder	3	5	2	66,7%	65,8	66,0	-0,2	-0,3%
Jugendliche	2	2	0	0,0%	106,4	73,4	33,0	44,9%	
junge Erwachsene	1	4	3	300,0%	83,8	53,2	30,6	57,4%	
Erwachsene	5	8	3	60,0%	28,0	39,8	-11,7	-29,5%	
Senioren	8	7	-1	-12,5%	49,0	46,8	2,2	4,8%	

Unfallbeteiligte Verkehrsteilnehmer Herten		Vergleich zum Vorjahr		Veränderung	
		2015	2016	um	in %
Unter Alkoholeinfluss	Bei Verkehrsunfällen insgesamt	17	27	10	58,82%
	Bei Verkehrsunfällen mit Personenschaden	5	9	4	80,00%
unter Einfluss anderer berauschender Mittel	Bei Verkehrsunfällen insgesamt	4	6	2	50,00%
	Bei Verkehrsunfällen mit Personenschaden	1	0	-1	-100,00%

Schulweg-Verkehrsunfälle und verunglückte Schülerinnen / Schüler Herten		Vergleich zum Vorjahr		Veränderung	
		2015	2016	um	in %
Gesamt	Aufgetretene Fälle	4	5	1	25,00%
Verunglückte im Alter von 6 - < 10 J.	Als Radfahrer	0	0	0	0,00%
	Als Fußgänger	0	0	0	0,00%
Verunglückte im Alter von 10 - < 15 J.	Als Radfahrer	4	4	0	0,00%
	Als Fußgänger	0	1	1	0,00%

Verkehrsunfälle mit unerlaubtem Entfernen vom Unfallort Hertzen		Vergleich zum Vorjahr		Veränderung	
		2015	2016	um	in %
VUF und Sachschaden	Aufgetretene Fälle	307	386	79	25,73%
	Aufgeklärte Fälle	136	160	24	17,65%
	Aufklärungsquoten	44,3%	41,5%	-2,8%P	
VUF und Personenschaden	Aufgetretene Fälle	17	22	5	29,41%
	Aufgeklärte Fälle	11	12	1	9,09%
	Aufklärungsquoten	64,7%	54,5%	-10,2%P	
VUF insgesamt	Aufgetretene Fälle	324	408	84	25,93%
	Aufgeklärte Fälle	147	172	25	17,01%
	Aufklärungsquoten	45,4%	42,2%	-3,2%P	

Stadt Marl



Unfallentwicklung Stadt Marl		Vergleich zum Vorjahr		Veränderung		5- Jahres Ø	UHZ / VHZ		Abweichung	
		2015	2016	um	in %		MAR	NRW	um	in %
Verkehrsunfälle	Verkehrsunfälle gesamt	1987	2197	210	10,6%	1982	2617,8	3580,9	-963,1	-26,9%
	Verkehrsunfälle mit Personenschaden gesamt	203	232	29	14,3%	202	276,4	347,0	-70,6	-20,3%
	Mit Getöteten	1	1	0	0,0%	1	1,2	2,7	-1,6	-56,6%
	Mit Schwerverletzten	54	44	-10	-18,5%	47	52,4	67,0	-14,5	-21,7%
	Mit Leichtverletzten	148	187	39	26,4%	154	222,8	277,3	-54,5	-19,6%
	Verkehrsunfälle mit Sachschaden gesamt	1784	1965	181	10,1%	1780	2341,3	3233,9	-892,5	-27,6%
	Schwerwiegend	22	21	-1	-4,5%	28	25,0	60,7	-35,7	-58,8%
	Ohne Alkohol / Drogen	1389	1446	57	4,1%	1354	1722,9	2467,9	-744,9	-30,2%
	Mit Alkohol / Drogen	27	17	-10	-37,0%	17	20,3	20,2	0,1	0,4%
	Mit VU-Flucht	346	481	135	39,0%	380	573,1	685,1	-112,0	-16,3%
Verunglückte	Getötete, Schwerverletzte, Leichtverletzte gesamt	249	277	28	11,2%	250	330,1	445,0	-115,0	-25,8%
	Kinder	26	27	1	3,8%	23	266,5	271,2	-4,7	-1,7%
	Jugendliche	13	12	-1	-7,7%	12	480,2	679,4	-199,2	-29,3%
	junge Erwachsene	36	44	8	22,2%	39	682,6	891,6	-209,0	-23,4%
	Erwachsene	136	156	20	14,7%	140	389,6	530,7	-141,1	-26,6%
	Senioren	38	38	0	0,0%	36	201,7	273,2	-71,5	-26,2%

Unfallentwicklung Stadt Marl		Vergleich zum Vorjahr		Veränderung		VHZ		Abweichung	
		2015	2016	um	in %	MAR	NRW	um	in %
Verunglückte nach Art der Verkehrsbeteiligung und Altersgruppen	motorisiertes Zweirad gesamt	30	24	-6	-20,0%	28,6	49,3	-20,7	-42,0%
	Kinder	0	0	0	n.V	0,0	1,5	-1,5	-100,0%
	Jugendliche	5	2	-3	-60,0%	80,0	259,3	-179,3	-69,1%
	junge Erwachsene	2	3	1	50,0%	46,5	98,7	-52,2	-52,9%
	Erwachsene	21	14	-7	-33,3%	35,0	61,2	-26,2	-42,9%
	Senioren	2	5	3	150,0%	26,5	15,5	11,0	71,0%
	PKW gesamt	112	126	14	12,5%	150,1	234,2	-84,1	-35,9%
	Kinder	3	6	3	100,0%	59,2	87,5	-28,3	-32,3%
	Jugendliche	2	2	0	0,0%	80,0	142,4	-62,4	-43,8%
	junge Erwachsene	29	27	-2	-6,9%	418,9	601,6	-182,8	-30,4%
	Erwachsene	67	78	11	16,4%	194,8	299,3	-104,5	-34,9%
	Senioren	11	13	2	18,2%	69,0	113,2	-44,2	-39,0%
	Fahrrad gesamt	72	84	12	16,7%	100,1	87,9	12,2	13,9%
	Kinder	19	13	-6	-31,6%	128,3	88,9	39,5	44,4%
	Jugendliche	2	4	2	100,0%	160,1	182,8	-22,7	-12,4%
	junge Erwachsene	3	8	5	166,7%	124,1	111,4	12,7	11,4%
	Erwachsene	34	48	14	41,2%	119,9	97,6	22,3	22,8%
	Senioren	14	11	-3	-21,4%	58,4	65,7	-7,3	-11,2%
	Fußgänger gesamt	24	27	3	12,5%	32,2	44,6	-12,4	-27,8%
	Kinder	4	8	4	100,0%	79,0	66,0	13,0	19,7%
Jugendliche	2	4	2	100,0%	160,1	73,4	86,6	117,9%	
junge Erwachsene	2	5	3	150,0%	77,6	53,2	24,3	45,7%	
Erwachsene	7	5	-2	-28,6%	12,5	39,8	-27,3	-68,6%	
Senioren	9	5	-4	-44,4%	26,5	46,8	-20,3	-43,3%	

Unfallbeteiligte Verkehrsteilnehmer Marl		Vergleich zum Vorjahr		Veränderung	
		2015	2016	um	in %
Unter Alkoholeinfluss	Bei Verkehrsunfällen insgesamt	39	31	-8	-20,51%
	Bei Verkehrsunfällen mit Personenschaden	13	12	-1	-7,69%
unter Einfluss anderer berauschender Mittel	Bei Verkehrsunfällen insgesamt	38	47	9	23,68%
	Bei Verkehrsunfällen mit Personenschaden	13	12	-1	-7,69%

Schulweg-Verkehrsunfälle und verunglückte Schülerinnen / Schüler Marl		Vergleich zum Vorjahr		Veränderung	
		2015	2016	um	in %
Gesamt	Aufgetretene Fälle	8	1	-7	-87,50%
Verunglückte im Alter von 6 - < 10 J.	Als Radfahrer	1	0	-1	-100,00%
	Als Fußgänger	1	0	-1	-100,00%
Verunglückte im Alter von 10 - < 15 J.	Als Radfahrer	6	1	-5	-83,33%
	Als Fußgänger	1	0	-1	-100,00%

Verkehrsunfälle mit unerlaubtem Entfernen vom Unfallort Marl		Vergleich zum Vorjahr		Veränderung	
		2015	2016	um	in %
VUF und Sachschaden	Aufgetretene Fälle	365	496	131	35,89%
	Aufgeklärte Fälle	157	198	41	26,11%
	Aufklärungsquoten	43,0%	39,9%	-3,1%P	
VUF und Personenschaden	Aufgetretene Fälle	12	16	4	33,33%
	Aufgeklärte Fälle	12	12	0	0,00%
	Aufklärungsquoten	100,0%	75,0%	-25,0%P	
VUF insgesamt	Aufgetretene Fälle	377	512	135	35,81%
	Aufgeklärte Fälle	169	210	41	24,26%
	Aufklärungsquoten	44,8%	41,0%	-3,8%P	

Stadt Oer-Erkenschwick



Unfallentwicklung Stadt Oer- Erkenschwick		Vergleich zum Vorjahr		Veränderung		5- Jahres Ø	UHZ / VHZ		Abweichung	
		2015	2016	um	in %		OE	NRW	um	in %
Verkehrsunfälle	Verkehrsunfälle gesamt	587	679	92	15,7%	599	2163,3	3580,9	-1417,5	-39,6%
	Verkehrsunfälle mit Personenschaden gesamt	52	72	20	38,5%	57	192,2	347,0	-154,8	-44,6%
	Mit Getöteten	0	1	1	n.V.	1	3,2	2,7	0,4	16,2%
	Mit Schwerverletzten	11	16	5	45,5%	11	51,0	67,0	-16,0	-23,9%
	Mit Leichtverletzten	41	55	14	34,1%	46	175,2	277,3	-102,1	-36,8%
	Verkehrsunfälle mit Sachschaden gesamt	535	607	72	13,5%	542	1933,9	3233,9	-1299,9	-40,2%
	Schwerwiegend	1	2	1	100,0%	9	6,4	60,7	-54,3	-89,5%
	Ohne Alkohol / Drogen	381	461	80	21,0%	406	1468,8	2467,9	-999,1	-40,5%
	Mit Alkohol / Drogen	5	5	0	0,0%	4	15,9	20,2	-4,2	-21,1%
	Mit VU-Flucht	148	139	-9	-6,1%	123	442,9	685,1	-242,3	-35,4%
Verunglückte	Getötete, Schwerverletzte, Leichtverletzte gesamt	67	89	22	32,8%	76	283,6	445,0	-161,5	-36,3%
	Kinder	2	9	7	350,0%	8	232,4	271,2	-38,8	-14,3%
	Jugendliche	2	5	3	150,0%	5	467,7	679,4	-211,7	-31,2%
	junge Erwachsene	15	15	0	0,0%	14	601,2	891,6	-290,4	-32,6%
	Erwachsene	33	45	12	36,4%	40	293,1	530,7	-237,6	-44,8%
	Senioren	15	15	0	0,0%	9	230,5	273,2	-42,7	-15,6%

Unfallentwicklung Stadt Oer- Erkenschwick		Vergleich zum Vorjahr		Veränderung		VHZ		Abweichung	
		2015	2016	um	in %	OE	NRW	um	in %
Verunglückte nach Art der Verkehrsbeteiligung und Altersgruppen	motorisiertes Zweirad gesamt	8	10	2	25,0%	31,9	49,3	-17,5	-35,4%
	Kinder	0	0	0	n.V.	0,0	1,5	-1,5	-100,0%
	Jugendliche	2	2	0	0,0%	187,1	259,3	-72,2	-27,8%
	junge Erwachsene	4	4	0	0,0%	160,3	98,7	61,6	62,4%
	Erwachsene	1	4	3	300,0%	26,1	61,2	-35,2	-57,4%
	Senioren	1	0	-1	-100,0%	0,0	15,5	-15,5	-100,0%
	PKW gesamt	37	42	5	13,5%	133,8	234,2	-100,4	-42,9%
	Kinder	1	2	1	100,0%	51,7	87,5	-35,8	-41,0%
	Jugendliche	0	2	2	n.V.	187,1	142,4	44,7	31,4%
	Oer-Erkenschwick	9	7	-2	-22,2%	280,6	601,6	-321,1	-53,4%
	Erwachsene	21	26	5	23,8%	169,3	299,3	-130,0	-43,4%
	Senioren	6	5	-1	-16,7%	76,8	113,2	-36,4	-32,1%
	Fahrrad gesamt	11	16	5	45,5%	51,0	87,9	-36,9	-42,0%
	Kinder	0	5	5	n.V.	129,1	88,9	40,3	45,3%
	Jugendliche	0	0	0	n.V.	0,0	182,8	-182,8	-100,0%
	junge Erwachsene	1	2	1	100,0%	80,2	111,4	-31,3	-28,1%
	Erwachsene	5	6	1	20,0%	39,1	97,6	-58,5	-60,0%
	Senioren	5	3	-2	-40,0%	46,1	65,7	-19,6	-29,9%
	Fußgänger gesamt	8	17	9	112,5%	54,2	44,6	9,6	21,5%
	Kinder	1	2	1	100,0%	51,7	66,0	-14,3	-21,7%
Jugendliche	0	1	1	n.V.	93,5	73,4	20,1	27,4%	
junge Erwachsene	1	1	0	0,0%	40,1	53,2	-13,2	-24,7%	
Erwachsene	4	8	4	100,0%	52,1	39,8	12,3	31,0%	
Senioren	2	5	3	150,0%	76,8	46,8	30,0	64,1%	

Unfallbeteiligte Verkehrsteilnehmer Oer-Erkenschwick		Vergleich zum Vorjahr		Veränderung	
		2015	2016	um	in %
Unter Alkoholeinfluss	Bei Verkehrsunfällen insgesamt	9	9	0	0,00%
	Bei Verkehrsunfällen mit Personenschaden	5	3	-2	-40,00%
unter Einfluss anderer berauschender Mittel	Bei Verkehrsunfällen insgesamt	2	2	0	0,00%
	Bei Verkehrsunfällen mit Personenschaden	1	1	0	0,00%

Schulweg-Verkehrsunfälle und verunglückte Schülerinnen / Schüler Oer-Erkenschwick		Vergleich zum Vorjahr		Veränderung	
		2015	2016	um	in %
Gesamt	Aufgetretene Fälle	1	1	0	0,00%
Verunglückte im Alter von 6 - < 10 J.	Als Radfahrer	0	0	0	0,00%
	Als Fußgänger	0	1	1	0,00%
Verunglückte im Alter von 10 - < 15 J.	Als Radfahrer	0	0	0	0,00%
	Als Fußgänger	1	0	-1	-100,00%

Verkehrsunfälle mit unerlaubtem Entfernen vom Unfallort Oer-Erkenschwick		Vergleich zum Vorjahr		Veränderung	
		2015	2016	um	in %
VUF und Sachschaden	Aufgetretene Fälle	150	142	-8	-5,33%
	Aufgeklärte Fälle	78	57	-21	-26,92%
	Aufklärungsquoten	52,0%	40,1%	-11,9%P	
VUF und Personenschaden	Aufgetretene Fälle	10	6	-4	-40,00%
	Aufgeklärte Fälle	3	3	0	0,00%
	Aufklärungsquoten	30,0%	50,0%	20,0%P	
VUF insgesamt	Aufgetretene Fälle	160	148	-12	-7,50%
	Aufgeklärte Fälle	81	60	-21	-25,93%
	Aufklärungsquoten	50,6%	40,5%	-10,1%P	

Stadt Recklinghausen



Unfallentwicklung Stadt Recklinghausen		Vergleich zum Vorjahr		Veränderung		5- Jahres Ø	UHZ / VHZ		Abweichung	
		2015	2016	um	in %		RE	NRW	um	in %
Verkehrsunfälle	Verkehrsunfälle gesamt	3406	3912	506	14,9%	3596	3421,7	3580,9	-159,2	-4,4%
	Verkehrsunfälle mit Personenschaden gesamt	356	369	13	3,7%	330	322,7	347,0	-24,2	-7,0%
	Mit Getöteten	1	4	3	300,0%	2	3,5	2,7	0,8	27,6%
	Mit Schwerverletzten	84	112	28	33,3%	83	98,0	67,0	31,0	46,3%
	Mit Leichtverletzten	271	253	-18	-6,6%	245	221,3	277,3	-56,0	-20,2%
	Verkehrsunfälle mit Sachschaden gesamt	3050	3543	493	16,2%	3265	3098,9	3233,9	-134,9	-4,2%
	Schwerwiegend	34	30	-4	-11,8%	52	26,2	60,7	-34,5	-56,8%
	Ohne Alkohol / Drogen	2437	2749	312	12,8%	2583	2404,4	2467,9	-63,4	-2,6%
	Mit Alkohol / Drogen	24	40	16	66,7%	33	35,0	20,2	14,8	73,4%
	Mit VU-Flucht	555	724	169	30,5%	598	633,3	685,1	-51,9	-7,6%
Verunglückte	Getötete, Schwerverletzte, Leichtverletzte gesamt	457	445	-12	-2,6%	409	389,2	445,0	-55,8	-12,5%
	Kinder	48	51	3	6,3%	40	353,0	271,2	81,8	30,2%
	Jugendliche	30	25	-5	-16,7%	25	709,6	679,4	30,2	4,4%
	junge Erwachsene	61	63	2	3,3%	60	745,0	891,6	-146,6	-16,4%
	Erwachsene	259	260	1	0,4%	232	477,7	530,7	-53,0	-10,0%
	Senioren	58	46	-12	-20,7%	51	182,0	273,2	-91,2	-33,4%

Unfallentwicklung Stadt Recklinghausen		Vergleich zum Vorjahr		Veränderung		VHZ		Abweichung	
		2015	2016	um	in %	RE	NRW	um	in %
Verunglückte nach Art der Verkehrsbeteiligung und Altersgruppen	motorisiertes Zweirad gesamt	47	59	12	25,5%	51,6	49,3	2,3	4,6%
	Kinder	1	0	-1	-100,0%	0,0	1,5	-1,5	-100,0%
	Jugendliche	5	9	4	80,0%	255,5	259,3	-3,8	-1,5%
	junge Erwachsene	1	11	10	1000,0%	130,1	98,7	31,4	31,8%
	Erwachsene	31	36	5	16,1%	66,1	61,2	4,9	8,1%
	Senioren	9	3	-6	-66,7%	11,9	15,5	-3,6	-23,5%
	PKW gesamt	218	192	-26	-11,9%	167,9	234,2	-66,3	-28,3%
	Kinder	11	15	4	36,4%	103,8	87,5	16,3	18,7%
	Jugendliche	6	1	-5	-83,3%	28,4	142,4	-114,0	-80,1%
	junge Erwachsene	45	40	-5	-11,1%	473,0	601,6	-128,6	-21,4%
	Erwachsene	140	119	-21	-15,0%	218,6	299,3	-80,7	-27,0%
	Senioren	16	17	1	6,3%	67,3	113,2	-45,9	-40,6%
	Fahrrad gesamt	106	108	2	1,9%	94,5	87,9	6,6	7,5%
	Kinder	18	18	0	0,0%	124,6	88,9	35,7	40,2%
	Jugendliche	11	10	-1	-9,1%	283,8	182,8	101,0	55,3%
	junge Erwachsene	6	4	-2	-33,3%	47,3	111,4	-64,1	-57,5%
	Erwachsene	53	67	14	26,4%	123,1	97,6	25,5	26,1%
	Senioren	17	9	-8	-47,1%	35,6	65,7	-30,1	-45,8%
	Fußgänger gesamt	54	55	1	1,9%	48,1	44,6	3,5	7,9%
	Kinder	14	15	1	7,1%	103,8	66,0	37,8	57,4%
Jugendliche	5	4	-1	-20,0%	113,5	73,4	40,1	54,6%	
junge Erwachsene	6	5	-1	-16,7%	59,1	53,2	5,9	11,0%	
Erwachsene	21	23	2	9,5%	42,3	39,8	2,5	6,2%	
Senioren	8	8	0	0,0%	31,7	46,8	-15,1	-32,4%	

Unfallbeteiligte Verkehrsteilnehmer Recklinghausen		Vergleich zum Vorjahr		Veränderung	
		2015	2016	um	in %
Unter Alkoholeinfluss	Bei Verkehrsunfällen insgesamt	36	48	12	33,33%
	Bei Verkehrsunfällen mit Personenschaden	15	11	-4	-26,67%
unter Einfluss anderer berauschender Mittel	Bei Verkehrsunfällen insgesamt	13	12	-1	-7,69%
	Bei Verkehrsunfällen mit Personenschaden	1	4	3	300,00%

Schulweg-Verkehrsunfälle und verunglückte Schülerinnen / Schüler Recklinghausen		Vergleich zum Vorjahr		Veränderung	
		2015	2016	um	in %
Gesamt	Aufgetretene Fälle	8	9	1	12,50%
Verunglückte im Alter von 6 - < 10 J.	Als Radfahrer	0	0	0	0,00%
	Als Fußgänger	1	0	-1	-100,00%
Verunglückte im Alter von 10 - < 15 J.	Als Radfahrer	4	6	2	50,00%
	Als Fußgänger	3	3	0	0,00%

Verkehrsunfälle mit unerlaubtem Entfernen vom Unfallort Recklinghausen		Vergleich zum Vorjahr		Veränderung	
		2015	2016	um	in %
VUF und Sachschaden	Aufgetretene Fälle	585	755	170	29,06%
	Aufgeklärte Fälle	296	337	41	13,85%
	Aufklärungsquoten	50,6%	44,6%	-6,0%P	
VUF und Personenschaden	Aufgetretene Fälle	29	27	-2	-6,90%
	Aufgeklärte Fälle	20	16	-4	-20,00%
	Aufklärungsquoten	69,0%	59,3%	-9,7%P	
VUF insgesamt	Aufgetretene Fälle	614	782	168	27,36%
	Aufgeklärte Fälle	316	353	37	11,71%
	Aufklärungsquoten	51,5%	45,1%	-6,3%P	

Stadt Waltrop



Unfallentwicklung Stadt Waltrop		Vergleich zum Vorjahr		Veränderung		5- Jahres Ø	UHZ / VHZ		Abweichung	
		2015	2016	um	in %		WAL	NRW	um	in %
Verkehrsunfälle	Verkehrsunfälle gesamt	704	760	56	8,0%	711	2589,1	3580,9	-991,8	-27,7%
	Verkehrsunfälle mit Personenschaden gesamt	63	72	9	14,3%	67	245,3	347,0	-101,7	-29,3%
	Mit Getöteten	1	0	-1	-100,0%	0	0,0	2,7	-2,7	-100,0%
	Mit Schwerverletzten	11	10	-1	-9,1%	14	34,1	67,0	-32,9	-49,1%
	Mit Leichtverletzten	51	62	11	21,6%	53	211,2	277,3	-66,1	-23,8%
	Verkehrsunfälle mit Sachschaden gesamt	641	688	47	7,3%	644	2343,8	3233,9	-890,0	-27,5%
	Schwerwiegend	6	9	3	50,0%	11	30,7	60,7	-30,0	-49,5%
	Ohne Alkohol / Drogen	483	516	33	6,8%	499	1757,9	2467,9	-710,0	-28,8%
	Mit Alkohol / Drogen	2	6	4	200,0%	5	20,4	20,2	0,3	1,3%
	Mit VU-Flucht	150	157	7	4,7%	130	534,9	685,1	-150,3	-21,9%
Verunglückte	Getötete, Schwerverletzte, Leichtverletzte gesamt	81	81	0	0,0%	78	275,9	445,0	-169,1	-38,0%
	Kinder	4	6	2	50,0%	6	174,7	271,2	-96,5	-35,6%
	Jugendliche	4	10	6	150,0%	7	1183,4	679,4	504,0	74,2%
	junge Erwachsene	16	16	0	0,0%	14	723,0	891,6	-168,6	-18,9%
	Erwachsene	45	41	-4	-8,9%	42	292,2	530,7	-238,4	-44,9%
	Senioren	12	8	-4	-33,3%	9	122,8	273,2	-150,4	-55,1%

Unfallentwicklung Stadt Waltrop		Vergleich zum Vorjahr		Veränderung		VHZ		Abweichung	
		2015	2016	um	in %	WAL	NRW	um	in %
Verunglückte nach Art der Verkehrsbeteiligung und Altersgruppen	motorisiertes Zweirad gesamt	14	13	-1	-7,1%	44,3	49,3	-5,0	-10,2%
	Kinder	0	0	0	n.V.	0,0	1,5	-1,5	-100,0%
	Jugendliche	2	4	2	100,0%	473,4	259,3	214,1	82,6%
	junge Erwachsene	2	0	-2	-100,0%	0,0	98,7	-98,7	-100,0%
	Erwachsene	7	8	1	14,3%	57,0	61,2	-4,2	-6,8%
	Senioren	3	1	-2	-66,7%	15,3	15,5	-0,2	-1,1%
	PKW gesamt	39	36	-3	-7,7%	122,6	234,2	-111,6	-47,6%
	Kinder	0	0	0	n.V.	0,0	87,5	-87,5	-100,0%
	Jugendliche	0	2	2	n.V.	236,7	142,4	94,3	66,2%
	junge Erwachsene	10	10	0	0,0%	451,9	601,6	-149,8	-24,9%
	Erwachsene	23	23	0	0,0%	163,9	299,3	-135,4	-45,2%
	Senioren	6	1	-5	-83,3%	15,3	113,2	-97,9	-86,4%
	Fahrrad gesamt	16	19	3	18,8%	64,7	87,9	-23,2	-26,4%
	Kinder	2	6	4	200,0%	174,7	88,9	85,9	96,6%
	Jugendliche	0	3	3	n.V.	355,0	182,8	172,2	94,2%
	junge Erwachsene	3	2	-1	-33,3%	90,4	111,4	-21,0	-18,9%
	Erwachsene	10	4	-6	-60,0%	28,5	97,6	-69,1	-70,8%
	Senioren	1	4	3	300,0%	61,4	65,7	-4,3	-6,6%
	Fußgänger gesamt	11	10	-1	-9,1%	34,1	44,6	-10,5	-23,6%
	Kinder	2	0	-2	-100,0%	0,0	66,0	-66,0	-100,0%
	Jugendliche	2	0	-2	-100,0%	0,0	73,4	-73,4	-100,0%
	junge Erwachsene	1	4	3	300,0%	180,8	53,2	127,5	239,5%
	Erwachsene	5	4	-1	-20,0%	28,5	39,8	-11,3	-28,3%
	Senioren	1	2	1	100,0%	30,7	46,8	-16,1	-34,4%

Unfallbeteiligte Verkehrsteilnehmer Waltrop		Vergleich zum Vorjahr		Veränderung	
		2015	2016	um	in %
Unter Alkoholeinfluss	Bei Verkehrsunfällen insgesamt	6	9	3	50,00%
	Bei Verkehrsunfällen mit Personenschaden	1	2	1	100,00%
unter Einfluss anderer berauschender Mittel	Bei Verkehrsunfällen insgesamt	1	2	1	100,00%
	Bei Verkehrsunfällen mit Personenschaden	0	1	1	0,00%

Schulweg-Verkehrsunfälle und verunglückte Schülerinnen / Schüler Waltrop		Vergleich zum Vorjahr		Veränderung	
		2015	2016	um	in %
Gesamt	Aufgetretene Fälle	3	3	0	0,00%
Verunglückte im Alter von 6 - < 10 J.	Als Radfahrer	0	0	0	0,00%
	Als Fußgänger	0	0	0	0,00%
Verunglückte im Alter von 10 - < 15 J.	Als Radfahrer	2	3	1	50,00%
	Als Fußgänger	1	0	-1	-100,00%

Verkehrsunfälle mit unerlaubtem Entfernen vom Unfallort Waltrop		Vergleich zum Vorjahr		Veränderung	
		2015	2016	um	in %
VUF und Sachschaden	Aufgetretene Fälle	154	163	9	5,84%
	Aufgeklärte Fälle	61	66	5	8,20%
	Aufklärungsquoten	39,6%	40,5%	0,9%σP	
VUF und Personen- Schaden	Aufgetretene Fälle	9	6	-3	-33,33%
	Aufgeklärte Fälle	7	5	-2	-28,57%
	Aufklärungsquoten	77,8%	83,3%	5,6%σP	
VUF insgesamt	Aufgetretene Fälle	163	169	6	3,68%
	Aufgeklärte Fälle	68	71	3	4,41%
	Aufklärungsquoten	41,7%	42,0%	0,3%σP	

Maßnahmen gegen Verkehrsunfälle

Bezeichnung	Anzahl						
<p>Verkehrspolizeiliche Maßnahmen (Verwarnungen mit Verwarnungsgeld, Ordnungswidrigkeiten- / Strafanzeigen)</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ gegen Hauptunfallursachen (Alkohol, Geschwindigkeit, Abstand, Überholen, Vorfahrt / Vorrang etc.) ➤ gegen spezifische Verstöße im gewerblichen Personen- / Güterverkehr ➤ gegen sonstige Verkehrsverstöße (Gurtpflicht / Kinderrückhaltesystem, „Handy-Verbot“, technische Mängel etc.) 	<p style="text-align: right;">59.809</p> <p style="text-align: right;">2.566</p> <p style="text-align: right;">49.216</p>						
<p>➔ Gesamt</p>	<p style="text-align: right;">111.591</p>						
<p style="text-align: center;">- davon -</p> <table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="border-right: 1px dashed black; padding-right: 10px;">Verwarnungen mit Verwarnungsgeld</td> <td style="text-align: right;">95.254</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px dashed black; padding-right: 10px;">Ordnungswidrigkeitenanzeigen</td> <td style="text-align: right;">14.066</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px dashed black; padding-right: 10px;">Strafanzeigen</td> <td style="text-align: right;">2.271</td> </tr> </table>	Verwarnungen mit Verwarnungsgeld	95.254	Ordnungswidrigkeitenanzeigen	14.066	Strafanzeigen	2.271	
Verwarnungen mit Verwarnungsgeld	95.254						
Ordnungswidrigkeitenanzeigen	14.066						
Strafanzeigen	2.271						

Unfallhäufungsstellen 2016

Bottrop	Wesentliche Ursachen
Braukstraße / Prosperstraße	Fehler beim Abbiegen
Castrop-Rauxel	Wesentliche Ursachen
Altstadtring / Holzstraße	Abstand, Fehler beim Fahrstreifenwechsel
Habinghorster Straße / Grutholzallee / Europaplatz	Abstand, Fehler beim Abbiegen
Datteln	Wesentliche Ursachen
Fehlanzeige	
Dorsten	Wesentliche Ursachen
Borkener Straße / Pliesterbecker Straße	Abstand
Gladbeck	Wesentliche Ursachen
Horster Straße / Johannesstraße	Vorfahrt
Haltern am See	Wesentliche Ursachen
Fehlanzeige	

Herten	Wesentliche Ursachen
--------	----------------------

Westerholter Straße / Hertener Straße / Obringstraße

Vorfahrt / Vorrang

Marl	Wesentliche Ursachen
------	----------------------

Dorstener Straße / BAB 52 - Ost

Vorrang

Oer-Erkenschwick	Wesentliche Ursachen
------------------	----------------------

Fehlanzeige

Recklinghausen	Wesentliche Ursachen
----------------	----------------------

Martinstraße / Springstraße

Vorfahrt / Vorrang

Dortmunder Straße / Castroper Straße

Abstand

Alte Grenzstraße / Am Waldschlösschen

Vorfahrt

Herner Straße / Werkstättenstraße

Abstand

Waltrop	Wesentliche Ursachen
---------	----------------------

Fehlanzeige

Präventionsarbeit / Kampagnen

Bekämpfung Hauptunfallursache Geschwindigkeit

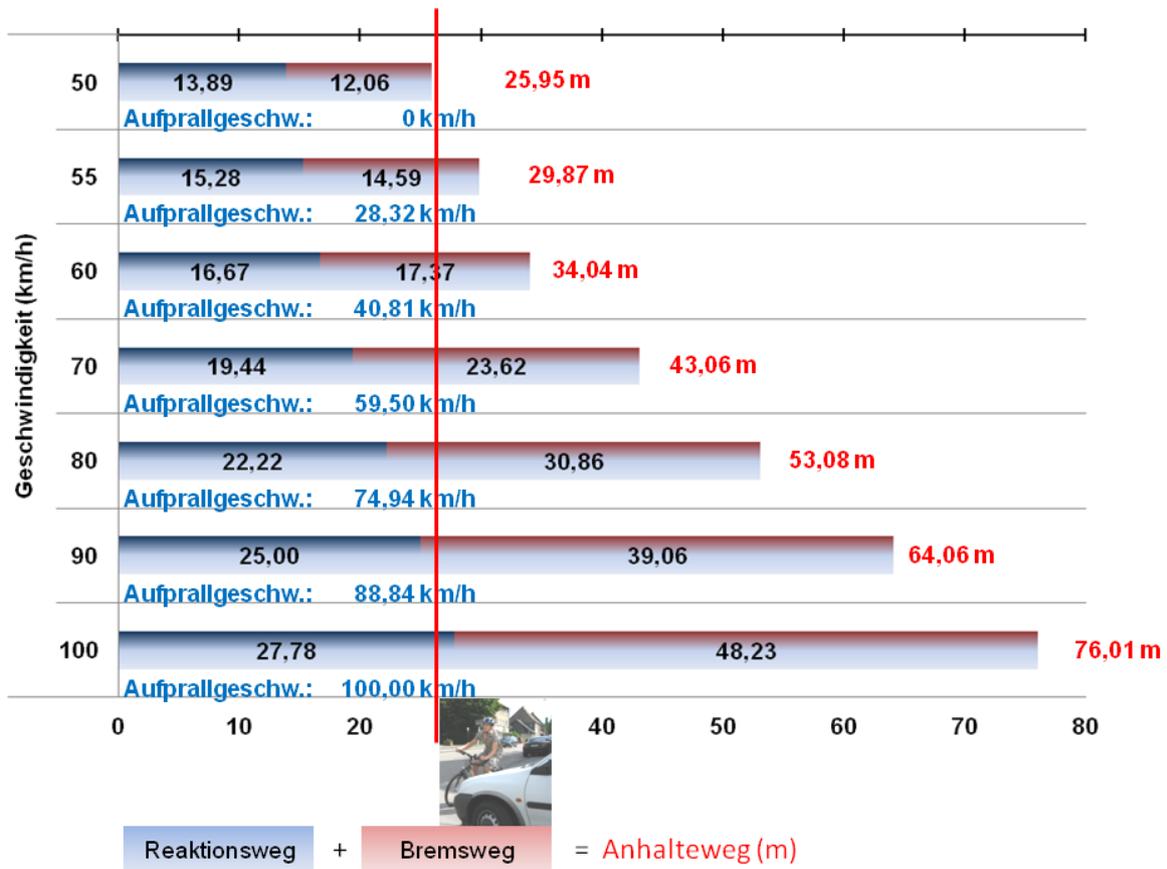
Zu schnelles Fahren erhöht das Unfallrisiko um 85% - das belegen Studien⁵. Auch die Verletzungs- und Sterbegefahr im Falle einer Kollision steigt. Geschwindigkeit ist nicht immer die Hauptursache bei der Unfallentstehung, jedoch spielt sie grundsätzlich für den Verlauf und die Folgen eine große Rolle. Den Gesetzmäßigkeiten der Fahrphysik kann sich keiner entziehen. Führt man sich dies vor Augen, dann wird es besonders deutlich, warum Geschwindigkeit als „Killer“ Nummer 1 auf unseren Straßen bezeichnet wird.

- Mit steigender Geschwindigkeit verlängert sich die in der Reaktionszeit zurückgelegte Strecke, also der Reaktionsweg.
- Je höher die gefahrene Geschwindigkeit, umso schlechter ist die Übertragung der Fahrbefehle, wie Lenken und Bremsen, auf die Fahrbahn.
- Eine Verdoppelung der Geschwindigkeit führt in der Folge zu einem vier Mal längeren Bremsweg und zu einer Vervierfachung der Aufprallenergie.
- Beim Zusammenstoß mit 50 km/h wird ein Mensch mit der Wucht nach vorne katapultiert, die dem 25-fachen seines Körpergewichts entspricht. Das ist vergleichbar mit dem Sturz aus dem vierten Stock!



⁵ Martin Gründl | Fehler und Fehlverhalten als Ursache von Verkehrsunfällen ... | Regensburg 2005

Fahren mit überhöhter Geschwindigkeit fordert immer wieder Todesopfer! Im Jahr 2016 wurde dies auf Marler Stadtgebiet harte Realität. Ein Fahranfänger raste nach einem Überholmanöver in das Auto eines einbiegenden 89-Jährigen. Der Senior starb an den Unfallfolgen. Jeder Verunglückte ist einer zu viel!



Die Verfolgung von Geschwindigkeitsverstößen bleibt weiterhin Kernaufgabe der Polizei Recklinghausen. Bei unseren repressiven Aktivitäten gehen wir koordiniert vor. Kontrollörtlichkeiten werden nach bestimmten Parametern festgelegt und gelistet. Dabei spielt eine Rolle, wie oft auf bestimmten Stellen Unfälle passieren, wie oft dort zu schnell gefahren wird und ob es dort häufig zu gefährlichen Situationen kommt.

Die Transparenz unserer Arbeit ist uns wichtig. Damit wollen wir die Akzeptanz in der Bevölkerung steigern. Unsere Kontrollstellen werden tagesaktuell auf unserer Homepage und bei Facebook veröffentlicht (www.polizei.nrw.de/recklinghausen www.facebook.com/polizei.nrw.re).

Das schließt jedoch nicht aus, dass wir auch an Orten tätig sind, die nicht bekannt gegeben werden. Das Bewusstsein über ständige polizeiliche Kontrollen an wechselnden Standorten schafft ein gewolltes Entdeckungsrisiko für potentielle Temposünder. Befürchtet ein Verkehrsteilnehmer beim Zu-schnell-Fahren erwischt zu werden, geht er eher vom Gas!

Bei unseren Geschwindigkeitskontrollen kommen verschiedene Messtechniken zum Einsatz. Neben Lasergeräten, die von uniformierten Polizeibeamten bedient werden,

verfügen wir über zivile Fahrzeuge, die mit den Systemen Radar und dem Einseiten-sensor ausgerüstet sind.

Auch das ProViDa-Polizeimotorrad, welches mit Videotechnik im Seitenkoffer beweissichere Aufnahmen machen kann, ist verdeckt unterwegs. Die PS-starke Maschine dokumentiert beim Nachfahren nicht nur Geschwindigkeitsverstöße gerichtsfest. Auch riskante, gefährdende Fahrmanöver, verbotene Überholvorgänge und Handyverstöße werden auf diese Art und Weise erfolgreich verfolgt.

Die Bilanz kann sich sehen lassen. An jedem zweiten Einsatztag zogen die ProViDa-Fahrer der zentralen Verkehrsdienstgruppe rücksichtslose Raser aus dem Verkehr. Fahrverbote, Punkte und ein tiefer Griff ins Portemonnaie; Konsequenzen, die Anlass genug sein sollten, eine Verhaltensänderung anzustoßen.

Durch konsequentes Einschreiten, auch in Verbindung mit aufklärenden Gesprächen, wurde die Hauptunfallursache Geschwindigkeit nachdrücklich bekämpft. Im Jahr 2016 hat die Polizei Recklinghausen 54.000 repressive Maßnahmen getroffen.

Im Schulterschluss mit den kommunalen Ordnungsbehörden und dem Kreis Recklinghausen verfolgen wir auch in 2017 unvermindert ein gemeinsames Ziel - die Senkung des Geschwindigkeitsniveaus. Damit leisten wir nach wie vor einen wichtigen Beitrag zur Verhinderung von Verkehrsunfällen und machen dadurch unsere Straßen sicherer.

Blitz-Marathon - eine Kampagne gegen Raser

Der Begriff Blitzmarathon ist mittlerweile den meisten Bürgerinnen und Bürgern bekannt. Seit Jahren ist die Polizei in Zusammenarbeit mit den Ordnungsbehörden des Kreises und aller Kommunen in diesem Rahmen aktiv und setzt immer wieder neue Akzente, um auf die Gefahren im Zusammenhang mit überhöhter Geschwindigkeit flächendeckend aufmerksam zu machen. 2016 wurden dabei die Unfallopfer besonders in den Fokus gerückt.



RESPEKT VOR LEBEN -

„Ich bin dabei!“

Je höher die gefahrene Geschwindigkeit zum Unfallzeitpunkt ist, desto gravierender sind die Folgen einer Kollision, denn die kinetische Energie steigt. Immer wieder werden Menschen dadurch schwer verletzt, sogar getötet. In einer Sekunde werden Lebensträume zerstört. Unfallopfer haben nicht selten jahrelang mit den Konsequenzen zu kämpfen.

Der Blitz-Marathon hat einen präventiven Schwerpunkt. Er richtet sich an die Einsichtsfähigkeit der Verkehrsteilnehmer und nicht an ihre Portemonnaies. Was es bedeutet, wenn Menschen durch Verkehrsunfälle aus ihrem Leben gerissen werden, wurde beim Blitzmarathon 2016 auf sehr emotionale Art und Weise nicht nur Rasern vor Augen geführt. Die Kampagne richtete sich an alle Verkehrsteilnehmer, die mit überhöhter Geschwindigkeit unterwegs waren, sei es aus Unachtsamkeit oder weil sie es gerade

eilig hatten. Nur 10 km/h schneller als Tempo 50 - Das kann über Leben und Tod entscheiden!

Dass den Beamten bei den flächendeckenden Kontrollen auch uneinsichtige und besonders rücksichtslose Autofahrer ins Netz gehen, ist ein alltäglicher Nebeneffekt.



Hierzu zählte auch ein 46-jähriger Schermbecker, der in einer 30er-Zone mit 66 km/h erwischt wurde. Gelernt hatte er aber offenbar nichts: Beim Wegfahren wurde er direkt nochmal erwischt - diesmal mit Tempo 59.

Die höchste gemessene Geschwindigkeit wurde in Haltern am See mit 90 km/h erfasst und lag fast bei dem doppelten Wert der dort zulässigen 50 km/h. Ob Fahrverbote, Punkte und hohe Geldbußen Wirkung zeigen, wird sich zukünftig zeigen.

Bei der Bilanz des Blitzmarathons, welcher im Jahr 2016 zum zweiten Mal europaweit durchgeführt wurde, ist nicht die Anzahl registrierter Verstöße, die mit 324 im Vergleich zum Vorjahr geringer (-67) ausfiel, entscheidend. Ziele sind, das große regionale und überregionale Medieninteresse und somit die Möglichkeit, viele Menschen mit unseren Kernbotschaften zu erreichen und dadurch eine Senkung des Geschwindigkeitsniveaus zu bewirken. Diese haben wir erreicht und bleiben zur Senkung der Unfallzahlen weiterhin aktiv!

Poli-Tour 2016 - auf Augenhöhe mit Bikern

Im Sommer 2016 ging ein neuer Baustein der Verkehrssicherheitsarbeit, die Poli-Tour, mit rund 120 Teilnehmern an den Start. Polizeipräsidentin Friederike Zurhausen ließ es sich nicht nehmen, bei dieser Premiere als Sozia dabei zu sein.



Veranlasst durch die Unfallbilanz 2015, bei der fast jeder zweite Unfalltote zur Gruppe der Motorradfahrer zählte, hat die Verkehrssicherheitsberatung der Polizei Recklinghausen die Poli-Tour ins Leben gerufen. Diese durch uniformierte Guides auf Polizeimotorrädern geführte Tour, umfasste diverse Stationen.

In Kleingruppen starteten die Biker von sechs verschiedenen Ausgangspunkten. Jede Station behandelte einen anderen Themenschwerpunkt der Unfallprävention. Unfallursachen wie Geschwindigkeit, gekoppelt an entsprechende Vermeidungsstrategien, das Tragen von Schutzkleidung, Sehen und Sichtbarkeit, aber auch Elemente der Ersten Hilfe, wie Helmabnahme, waren Bestandteile der Präventionskampagne.

Darüber hinaus wurde auch ein Geschicklichkeitsparcours, bei dem die Biker ihre individuellen Fahrfähigkeiten testen und daran feilen konnten, aufgebaut. Der hohe Praxisanteil sollte für Nachhaltigkeit sorgen. Besonders emotional wurde es beim Aufsuchen der Unfallstelle, an der ein Motorradfahrer von einem Traktor erfasst wurde. Der 55-jährige Biker kam dort im Juni 2014 ums Leben, weil er zu spät gesehen wurde.

Externe Partner wie der ADAC, das Institut für Zweiradsicherheit, das DRK, die Verkehrswacht und der Kreis Recklinghausen wurden frühzeitig in die aufwändige Planung eingebunden. Auch die örtlichen Motorradtreffs „Drügen Pütt“ und „Mutter Vogel“ wurden für das Projekt ins Boot geholt. Das gemeinsame Ziel war die Verhinderung schwerer Unfälle und die Senkung der verunglückten Motorradfahrer.

Die Besonderheit der Poli-Tour ist die Begegnung mit den Motorradfahrern auf Augenhöhe. Das Angebot von über hundert Teilnehmerplätzen war innerhalb von drei Tagen ausgebucht. Die Verknüpfung theoretischer Inhalte mit praktischen Übungen und Vorführungen bot eine ganzheitliche Betrachtung der Problematik auf Basis eigenen Erlebens. Die Motorradfahrer wurden erstmalig bei der Vermittlung unserer Kernbotschaften nicht nur sprichwörtlich, sondern tatsächlich mitgenommen. Sie wurden aktiver Teil der Veranstaltung. Die breite Palette an Informationen und Erfahrungen setzte Impulse, das eigene Verhalten zu prüfen, zu überdenken und es, wenn nötig, zu ändern.



Die Reaktionen der Teilnehmer, unserer Kooperationspartner und das positive Medienecho bestärken uns in der Absicht, dieses Projekt auch 2017 fortzuführen und weiter zu entwickeln. Aber nicht nur das - auch die Unfallzahlen der motorisierten Zweiradfahrer entwickelten sich rückläufig.

Während in 2015 sechs von insgesamt 13 Verkehrsunfalltoten Motorradfahrer waren, war in 2016 **kein Biker** unter den Getöteten. Es gab auch weniger Verunglückte. Eine Senkung um neun Prozent - von 321 auf 292 - wurde verzeichnet.

Unter Mitwirkung der benachbarten Landratsbehörden Borken und Coesfeld befinden sich drei Ausfahrten in der Planung, zu denen wir eine deutlich größere Teilnehmerzahl begrüßen können. Die festgelegten Termine werden rechtzeitig veröffentlicht.

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

Ablenkung am Steuer ist kein neues Thema in der Unfallprävention. Einmal schnell ins Handschuhfach greifen und die Sonnenbrille herausholen, kurz den Radiosender verstellen, eine neue CD einlegen oder nach der Wasserflasche greifen. Momente, die vom Fahren ablenken, spielten bei der Unfallentstehung schon immer eine Rolle.

Was sich in den letzten Jahren gewandelt hat und der Problematik eine neue Dimension gibt, ist die Zunahme dieses unfallträchtigen Verhaltens im Straßenverkehr - der Grund dafür liegt im technischen Fortschritt, der immer mehr Gelegenheiten für Ablenkung bietet. Das betrifft nicht nur Kraftfahrzeugführer, sondern auch Fußgänger und Radfahrer.

Neben Handys, Smartphones und Navis lassen sich die Menschen zunehmend durch internetfähige mobile Multimediageräte wie E-Book-Reader, Tablets und Notebooks zum kurzen Weggucken animieren. Die ständige Verfügbarkeit des Internets steigert den Konsum und somit auch das Ablenkungspotential.

Studien und Repräsentativbefragungen haben ergeben, dass mittlerweile mindestens jeder zehnte Verkehrsunfall auf Ablenkung zurückzuführen ist. Bei etwa einem Drittel der Unfälle spielt Unaufmerksamkeit eine Rolle. Dabei räumte etwa ein Drittel der Befragten ein, während der Fahrt ein Mobiltelefon zu benutzen und sogar Selfies zu schießen. Und etwa 35 % öffnen während der Fahrt am Smartphone soziale Netzwerke oder Messenger-Apps, um zu lesen, zu chatten oder selbst zu senden.

Die Polizei-NRW hat dies zum Anlass genommen, mit der landesweiten Kampagne „Lenk dich nicht app. Kein Handy am Steuer“ vor der Benutzung von Smartphones am Steuer zu warnen. Durch humorvolle Cartoons von Oli Hilbring wird dabei den Menschen die Gefahr verdeutlicht, denen sie sich selbst bei einer Smartphone-Nutzung aussetzen.



Als im Juli 2016 Pokémon Go, ein Internet gestütztes Videospiel, bei dem virtuelle Monster mit dem Handy eingefangen werden, auf den Markt kam, prägten Fußgänger, die wie ferngesteuert mit dem Smartphone vor dem Gesicht umherliefen, das Stadtbild.

Nicht selten wurden die Monsterjäger durch Zuruf vor einer Kollision mit der Straßenlaterne bewahrt. Ausweichmanöver aufmerksamer Radfahrer und rücksichtsvolles Platzmachen verhinderten Schlimmeres. Was auf den ersten Blick lustig wirkt und harmlos scheint, wurde Ende November in Mönchengladbach bitterer Ernst. Ein 8-jähriger Junge und seine Cousine überquerten unvermittelt die Straße und wurden dabei von einem Auto erfasst. Der Junge starb. Das Mädchen überlebte trotz schwerer Verletzungen. Ermittlungen zur Folge fand der Junge kurz zuvor ein Pokémon-Monster. Dies ergab die Auswertung seines Handys.

Es spielt keine Rolle, warum man als Verkehrsteilnehmer während der Fahrt oder zu Fuß abgelenkt wird. Diese Unaufmerksamkeit nimmt die Möglichkeit, auf das Verkehrsgeschehen adäquat zu reagieren. Es ist reiner Zufall, ob in diesem Moment ein Kind auf die Fahrbahn tritt, ein Fahrzeug vom Straßenrand losfährt, ein Roller verkehrsbedingt wartet oder ein Radfahrer quert.

Nur bei voller Konzentration kann durch eine angemessene Bremsung oder ein notwendiges Ausweichmanöver ein Verkehrsunfall verhindert werden. Es ist die Entscheidung eines jeden Einzelnen, bleibe ich aufmerksam und konzentriere mich auf den Verkehr oder gehe ich ans Telefon, verschicke ich eine WhatsApp und riskiere dabei meine Gesundheit und die meiner Mitmenschen.

Dieser Verantwortung kann sich Niemand entziehen! Nur eine Sekunde reicht!



Die Polizei Recklinghausen hat diese Problematik mit einer neuen Aktion den Bürgerinnen und Bürgern bildlich vor Augen geführt: „1 Sekunde zählt“. In den Innenstadtbereichen der Kommunen des PP Recklinghausen wurde eine Strecke von 14 Metern Länge aufgebaut, die verdeutlicht, was alles in einem „1-sekündigen Blindflug“ übersehen wird. Denn diese 14 Meter werden bei Tempo 50 binnen einer Sekunde zurückgelegt!



Die Aktionen wurden durch die örtlichen Medien positiv aufgegriffen. Dadurch konnten wir eine Vielzahl von Menschen für die Risiken der Ablenkung im Straßenverkehr sensibilisieren. Erfreulich war auch das große Interesse von Passanten vor Ort. Ihre Reaktionen zeigten deutlich, dass es vielen nicht bewusst war, wie gefährlich ein Blick aufs Handy sein kann.

In 2016 wurden 3920 Handyverstöße am Steuer geahndet. Das waren 325 Sanktionen mehr im Vergleich zum Vorjahr und somit ein Plus um rund acht Prozent.

Neben diesen repressiven Aktivitäten werden die Verkehrssicherheitsberater auch in 2017 präventive Schwerpunktaktionen durchführen und einen Beitrag zur Senkung der Unfallzahlen leisten.

Ungeschützte Verkehrsteilnehmer - im Fokus der Präventionsarbeit

Die Zahl von verunglückten Fußgängern und Radfahrern sind im Vergleich zum Vorjahr gestiegen. Der Zuwachs bei den Radfahrern beträgt 4,4 % (+23 auf 543) und fällt damit nicht so deutlich aus, wie die Steigerung verunglückter Fußgänger um 18,3 % (+47 auf 304). 11 von insgesamt 13 Menschen, die bei Verkehrsunfällen ums Leben kamen, waren 304 ungeschützte Verkehrsteilnehmer. Sieben Fußgänger und vier Radfahrer starben in Folge des Unfallgeschehens.

Fakt ist, dass ungeschützte Verkehrsteilnehmer ohne technische Sicherungen wie Gurte und Airbags und ohne jegliche Knautschzone unterwegs sind. Wenn ein Verkehrsunfall passiert, kommt es deutlich öfter zu schweren Verletzungen. Alle Verkehrsunfälle mit Verunglückten werden im Rahmen der polizeilichen Unfallauswertung besonders analysiert. Zum einen können dadurch Unfallschwerpunkte entschärft werden, zum anderen fließen die Ergebnisse in die Präventionsarbeit ein. Dazu zählt insbesondere unser Projekt für Radfahrersicherheit. Es wurde bereits 2008 in unserer Behörde gestartet und wird auch im Jahr 2017 fortgeführt. Es setzt auf passend geschnürte Maßnahmenbündel, die Aufklärung und Kontrolle eng verknüpfen.

77 aller verunglückten Fußgänger wurden als Unfallverursacher ermittelt. Das heißt, dass 26% der Fußgänger, die bei Unfällen verletzt wurden, dies durch ihr eigenes Fehlverhalten zu verantworten haben. Bei den Radfahrern sieht es ähnlich aus. 173 der 533 Radfahrer haben die Unfälle, bei denen sie verunglückten, selbst verursacht. Das ist ein beachtlicher Anteil von rund einem Drittel.

Fazit: Jeder dritte Unfall, bei dem Radfahrer oder Fußgänger verunglückten, wurde nicht durch Kraftfahrzeugführer, sondern von den ungeschützten Verkehrsteilnehmern selbst verursacht.

Die Polizei berücksichtigt diese Entwicklungen besonders im Radfahrerprojekt. Die präventiven und repressiven Aktionen sind sowohl auf die Zielgruppe der Radfahrer als auch auf Kraftfahrzeugführer, die durch ihr Fehlverhalten Radfahrer und Fußgänger gefährden, ausgerichtet. Die Anstrengungen im Rahmen der Projektarbeit konzentrieren sich vorrangig auf vier Gemeinden. Datteln, Dorsten, Marl und Haltern am See wurden auf Grund der Unfallauswertung in das Projekt für mehr Radfahrersicherheit aufgenommen. Dortige Risikobereiche wurden festgestellt und in den Blickpunkt der Maßnahmen gerückt.

Das Motto des Projekttag am 27. April 2016 lautete: „Das verkehrssichere Fahrrad.“ Polizistinnen und Polizisten der Verkehrsdienstgruppen und Verkehrssicherheitsberater engagierten sich zu diesem Themenschwerpunkt und vermittelten den Bürgerinnen und Bürgern, dass gute Bremsen und Beleuchtung, auffällige helle Bekleidung und das Tragen des Fahrradhelms, die passive Sicherheit von ungeschützten Verkehrsteilnehmern steigern. Es wurde auch für die umsichtige, vorausschauende Teilnahme am Straßenverkehr geworben, ohne dabei blind auf das korrekte Verhalten anderer zu vertrauen.

Dabei kann die Herstellung von Blickkontakt zum Autofahrer vor dem Queren der Fahrbahn hilfreich sein. Denn auch Kinder sind erneut häufiger als Radfahrer (+3 auf 93) und Fußgänger (+13 auf 71) verunglückt. Ihr Anteil beträgt rund 20%. Vor allem Eltern wurden auf ihre Vorbildfunktion aufmerksam gemacht. In Sachen Fahrradsicherheit

sollten sie folglich nicht nur im Hinblick auf Bekleidung und technischen Zustand des Fahrrads, sondern vor allem auch durch richtiges Verhalten mit gutem Beispiel voran gehen.

Bei vielen über das Jahr verteilten Kontrollaktionen wurden auch Beamte des Bezirks- und Schwerpunktdienstes sowie die Mountainbike-Staffel der Polizeihundertschaft eingesetzt. Die Mitwirkung der Rad fahrenden Polizisten erwies sich auch in 2016 als besonders effektiv. Mit ihren Bikes waren sie mit den neongelben Shirts und Westen nicht zu übersehen.



Sie wurden als Fahrraddoppelstreife nicht nur in Ausflugsbereichen, sondern auch in den Innenstädten der Kommunen eingesetzt, denn Fußgängerzonen werden nach wie vor von Radfahrern häufig ohne jegliches Unrechtsbewusstsein befahren. Das Gleiche gilt für Fußgängerüberwege. Rücksichtslose Radfahrer gefährden in diesen stark besuchten und somit besonders sensiblen Bereichen sich selbst und ihre Mitmenschen. Die verbotene Benutzung linker Radwege ist auch als besonders unfallträchtiges Verhalten zu werten.

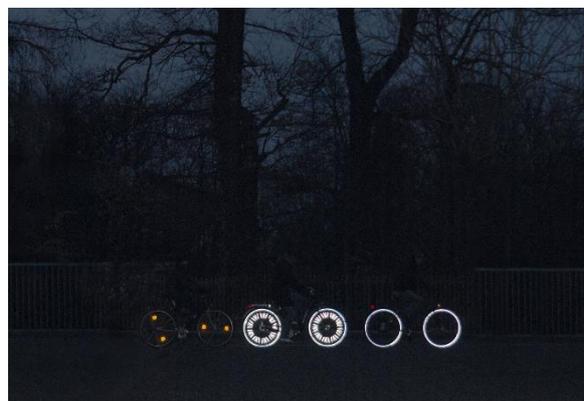
Radfahrer werden dabei vor allem von abbiegenden Autofahrern leicht übersehen. Das Fehlverhalten von Fußgängern und Radfahrern wurde genauso geahndet, wie die Verstöße gegen vorgeschriebene Geschwindigkeit, Rotlicht oder Handynutzung seitens der Autofahrer. Die Angehörigen der Mountainbike-Staffel leisteten allein schon durch ihre Präsenz einen Beitrag zur Erhöhung der Fußgänger - und

Radfahrersicherheit. Die Uniform der Biker ist ein gelungenes Beispiel für die passive Optimierung der Verkehrssicherheit.

Die Faktoren Sehen und Sichtbarkeit haben einen hohen Stellenwert. Fünf der insgesamt sieben tödlich verlaufenen Unfälle mit Fußgängern ereigneten sich bei Dunkelheit.

Das Thema betrifft Radfahrer gleichermaßen. Je länger es dunkel ist, desto größer sind die Probleme. Die meisten Eindrücke im Straßenverkehr werden mit den Augen aufgenommen. Nur das, was man sehen kann, wird auch wahrgenommen und macht rechtzeitiges und angemessenes Reagieren möglich.

Fußgänger und Radfahrer können durch bewusst gewählte Bekleidung mit hellen und reflektierenden Stoffen ihre Sichtbarkeit – und somit ihre Sicherheit – deutlich steigern. Um auf das Unfallrisiko Dunkelheit aufmerksam zu machen, fand der Projekttag am 03. November 2016 unter dem Motto: „Beleuchtung am Fahrrad“ statt. Neben Kontrollen zur Überprüfung vorgeschriebener lichttechnischer Einrichtungen wurde den ungeschützten Verkehrsteilnehmern in Aufklärungsgesprächen und durch Flyer diese Thematik erneut ins Bewusstsein gerückt.



Bei der Kontrolle wurde auch festgestellt, dass offenbar immer mehr Radfahrer, reflektierende Westen tragen. Durch die verbesserte Sichtbarkeit waren sie deutlich sicherer unterwegs.

Zielorientiertes repressives Vorgehen, Aufklärung und Beratung, waren die Devise der Projekttag. Infostände wurden eingerichtet, Flyer verteilt und unzählige Fahrräder unter die Lupe genommen. Die zielgerichtete Unterstützung der örtlichen Medien im Sinne von „Tue Gutes und rede drüber“ hat umfänglich zum Erfolg unserer polizeilichen Schwerpunktaktionen beigetragen. Das positive Medienecho sorgte dafür, dass wir einen großen Kreis von Verkehrsteilnehmer ansprechen und so eine Vielzahl der Bürgerinnen und Bürgern für die Sicherheit und Rücksichtnahme im Straßenverkehr sensibilisieren konnten.

Die Senkung der Verkehrsunfälle mit verunglückter Menschen bleibt ein wesentliches Ziel unserer Präventionsarbeit. Wir lassen nicht nach, unsere Projekte und Konzepte weiter zu entwickeln und jedes Jahr zu optimieren. Auch im Jahr 2017 werden die kreativen Köpfe unserer Verkehrssicherheitsdienststelle in Zusammenarbeit mit den zuständigen Ordnungs- und Straßenverkehrsbehörden versuchen, mit neuen Ideen

und nachhaltigen Aktionen die Verkehrssicherheit auf den Straßen des Kreises Recklinghausen und der Stadt Bottrop zu erhöhen. Dabei werden wir unser bestehendes Netzwerk aus Kooperationspartnern weiterhin nutzen und stärken.

Crash Kurs NRW – Harte Realität trifft junge Fahrer



Crash Kurs NRW soll aufrütteln! Die Veranstaltungen in den Schulen im Kreis Recklinghausen und Bottrop trafen viele Teilnehmer mitten ins Herz und rührten nicht wenige zu Tränen. Insgesamt haben im letzten Jahr 7.030 Schüler teilgenommen. Seit langem setzen sich die Polizei Recklinghausen und ihre Partner in jährlich rund 40 Veranstaltungen dafür ein, bei zukünftigen oder bereits aktiven jungen Fahrern ein Gefahren- und Verantwortungsbewusstsein zu schaffen.

Neben emotionalen Bildern und passender Musik sind die authentisch berichteten, persönlichen Einsatzerfahrungen wichtigster Bestandteil von Crash Kurs NRW. Dieses Rezept des aufwändigen Bühnenprogramms hat sich bewährt und zielt ganz bewusst auf die Vorstellungskraft und die Gefühlswelt der mittlerweile über 32.000 angesprochenen Schülerinnen und Schüler der 10. und 11. Klassen aller Schulformen.

Notärzte, Feuerwehrleute, Polizisten und Notfallseelsorger erzählen von der harten Lebenswirklichkeit schwerer Verkehrsunfälle, bei denen sie selbst dabei waren. Von Ereignissen, die auch an den Profis nicht spurlos vorübergingen. In manchen Fällen fanden auch junge Menschen den Tod. Dass die Unfallopfer etwa im gleichen Alter



wie die Veranstaltungsteilnehmer waren, berührt. Auch Unfallursachen, wie zu hohe Geschwindigkeit, Ablenkung, Selbstüberschätzung, Missbrauch von Alkohol und Drogen, werden thematisiert und die Eigenverantwortung in dem Zusammenhang schonungslos ins Bewusstsein gerückt.

Die Betroffenheit soll u.a. eine positive, nachhaltige Verhaltensänderung auslösen, und zur angemessener Vorsicht und gegenseitiger Rücksicht im Straßenverkehr führen. Hinter allem steht die Botschaft, dass jeder durch umsichtiges Verhalten Unfälle verhindern und Menschenleben retten kann.

Erst im August diesen Jahres starb ein 89-jähriger Autofahrer auf der Bundesstraße 225 zwischen Marl und Recklinghausen, als sein PKW mit dem hochmotorisierten Leihwagen eines 22-jährigen Rasers in Höhe der dortigen Fischteiche zusammenstieß.

Der Fahranfänger fiel mehreren Zeugen unmittelbar vor der tödlich endenden Kollision durch viel zu schnelles Fahren und riskante Überholmanöver negativ auf. Die gutachterlich festgestellte Aufprallgeschwindigkeit seitens des Unfallverursachers lag deutlich über der dort zulässigen Höchstgeschwindigkeit. Damit ist die Rücksichtslosigkeit des jungen Fahrers dokumentiert. Er wird sich nun wegen fahrlässiger Tötung vor Gericht verantworten müssen.

Wir wollen verhindern, dass so etwas passiert! Crash Kurs wird deshalb in 2017 fortgeführt!

Alte Hasen - Neue Regeln - Informationsveranstaltungen für Senioren

Im Kreis Recklinghausen und in Bottrop leben rund 161.000 Menschen, die mindestens 65 Jahre sind. Ihr Anteil an der Wohnbevölkerung beträgt rund 22% und ist erneut gestiegen. Die heutige Generation 65+ ist vital, mobil und im Straßenverkehr präsent. Ob als Fußgänger, Radfahrer oder als Auto- und Motorradfahrer nehmen sie aktiv am Straßenverkehr teil. Diese selbstbestimmte, unabhängige Mobilität gehört für viele Senioren ganz selbstverständlich zum persönlichen Lebensstil. Technische Neuerungen wie Pedelecs und E-Bikes, die eine weitgehend mühelose Fortbewegung auch auf langen Strecken ermöglichen, erschließen neue Möglichkeiten der Verkehrsbeteiligung. Diese Entwicklungen spiegeln sich auch in der Unfallstatistik wider und stellen die Unfallprävention vor Herausforderungen.

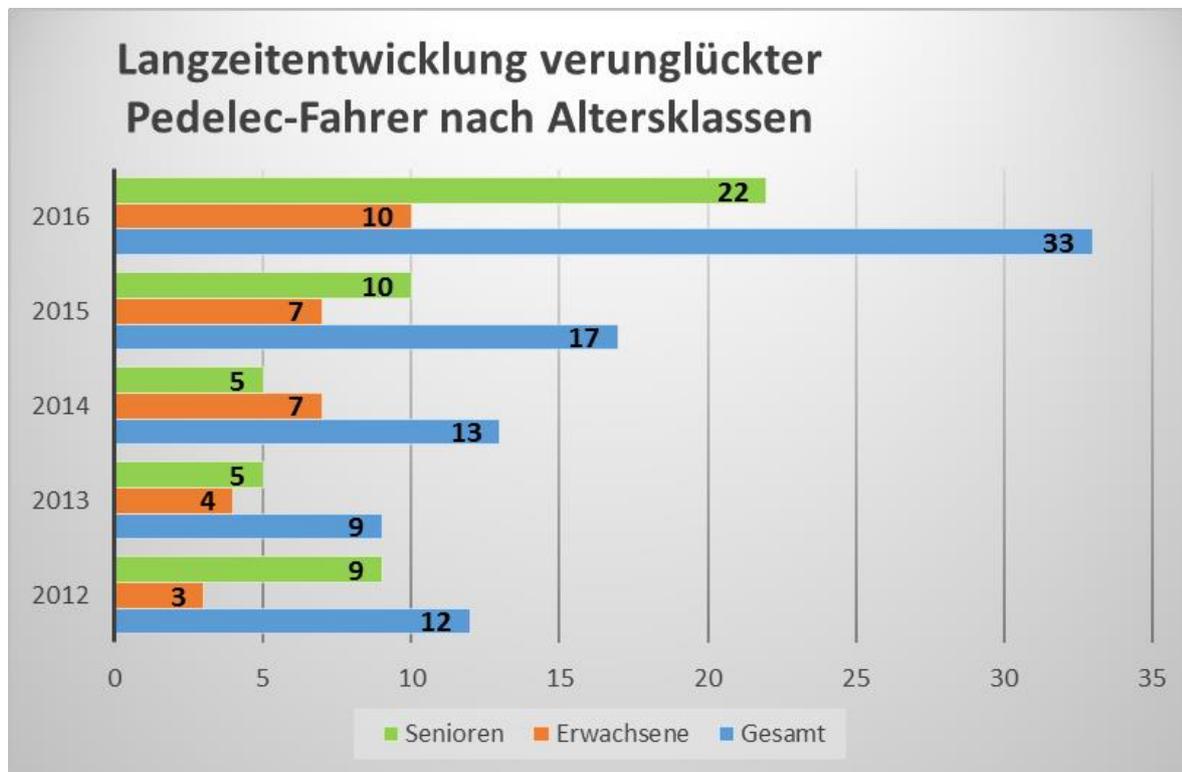


Mit dem Älterwerden lässt das Seh- und Hörvermögen nach und die Reaktionsfähigkeit nimmt ab. Die Teilnahme am Straßenverkehr wird dadurch unsicherer. Den eigenen Führerschein abgeben zu müssen, bleibt für die meisten Menschen eine Horrorvorstellung. Aber daran auf Biegen und Brechen festzuhalten, birgt große Gefahren.

Im Jahr 2016 verunglückten mit 352 insgesamt 5 Senioren weniger als im Vorjahr. 14% aller registrierten Verunglückten (2378) zählten zur Altersklasse 65+. Ein Wert, der deutlich unter ihrem prozentualen Anteil an der Gesamtbevölkerung liegt. Diese positive Entwicklung wird bei der Betrachtung der im Straßenverkehr Getöteten relativiert. **Fünf der 13 Unfalltoten waren Senioren.** Das ist ein deutliches Zeichen dafür, die Intensität der Verkehrssicherheitsarbeit gegenüber dieser Altersgruppe nicht zu verringern. In fünf Fällen starben Senioren als ungeschützte Verkehrsteilnehmer (drei als

Fußgänger, zwei als Radfahrer). In zwei Fällen waren sie mit einem Auto unterwegs, wobei eine Frau passiv als Beifahrerin beteiligt war.

Eine weitere Auffälligkeit weist die Unfallentwicklung bei den Pedelecs auf. 65 % der verunglückten Pedelec-Fahrer waren Senioren. Dabei hat sich die Gesamtzahl auf niedrigem Niveau erneut verdoppelt:



Bereits im Jahr 2011 starteten wir unser Programm „Alte Hasen neue Regeln“. Innerhalb der gut zweistündigen Veranstaltung vermitteln die Verkehrssicherheitsberater Wissen und Wertes aus ihrem Fachgebiet.

Altbekanntes wird bei einer Tasse Kaffee aufgefrischt und Neuerungen von Verkehrsvorschriften vorgestellt und erläutert. Darüber hinaus werden auch wertvolle Tipps rund um das Thema Sicherheit durch Sehen und Sichtbarkeit gegeben. Auch wenn die Führerscheinprüfung der Teilnehmer meistens schon Jahrzehnte zurückliegt, geht es hierbei nicht nur um veränderte Verkehrsregeln.

Der gegenseitige Erfahrungsaustausch bildet einen genauso wichtigen Bestandteil des Seminars. Die passend geschnürten Präventionsveranstaltungen wurden in allen Städten des Kreises Recklinghausen und in Bottrop angeboten. Im Jahr 2016 nahmen rund 950 interessierte Bürgerinnen und Bürger an insgesamt 21 Veranstaltungen im Bereich des Polizeipräsidiums Recklinghausen teil. Auch 2017 sind diese Veranstaltungen geplant.

Um die Unfallzahlen zu senken, ist jeder Einzelne gefordert. Die eigenen Fähigkeiten sollten kritisch hinterfragt werden. Im Ergebnis kann dies zu einer sicherlich nicht leichten Entscheidung führen: der freiwilligen Abgabe des Führerscheins. Der persönliche Wunsch nach eigenständiger Mobilität sollte nicht mehr wiegen, als die sichere Teilnahme am Straßenverkehr. Nicht nur die eigene Gesundheit kann dadurch bewahrt werden, auch die unserer Mitmenschen.

Arbeit aus der Direktion Verkehr

Ermittlungsgruppe Verkehr - die Spezialisten



Jeder Verkehrsunfall hat eine eigene Geschichte. Dabei spielt die Wechselwirkung zwischen beeinflussbaren, unfallträchtigen Faktoren mit äußeren Gegebenheiten eine entscheidende Rolle. Sicht und Sichtbarkeit, Straßenverlauf, Fahrbahnbeschaffenheit, Witterung, technischer Zustand des Fahrzeugs, Tempo und Ablenkung seien nur beispielhaft erwähnt.

Das Zusammenspiel zwischen fixen und veränderlichen Umständen sowie plötzlichen, unvorhersehbaren Ereignissen führt dazu, dass jeder Unfall einzigartig ist. Was sich allerdings in jeder Geschichte wiederholt, ist die Tatsache, dass Verkehrsunfälle nicht einfach irgendwie passieren – sie werden in der Regel von Menschen verursacht!

Sind dabei schwere Unfallfolgen wie Verletzungen oder sogar Tod zu beklagen, wird den Betroffenen und ihren Angehörigen unsägliches Leid zugefügt, das niemanden kalt lässt. Die Berichterstattung in den Medien unterstreicht das öffentliche Interesse nach einer professionellen Aufklärung des Sachverhaltes.

Klärung des „Wie?“ und „Warum?“ ist die eindeutige Ermittlung des Unfallverursachers ein Ziel der Unfallsachbearbeitung. Die unverzichtbare Grundlage hierfür ist eine strukturierte, umfängliche Aufnahme aller relevanten Fakten unter Ausnutzung vorhandener technischer Hilfsmittel. Und das häufig unter erschwerten Bedingungen.

Um diesen hohen Anspruch gerecht zu werden, hat die Polizei Recklinghausen bereits im September 2007 die Ermittlungsgruppe Verkehr (EGV) eingerichtet. Die besonders

geschulten Polizistinnen und Polizisten nehmen Verkehrsunfälle auf, bei denen Menschen lebensgefährlich verletzt oder getötet worden sind. Verkehrsunfälle mit schwer verletzten Kindern und Verkehrsunfallfluchten mit Verunglückten gehören ebenfalls zu den weiteren Aufgaben der Unfallaufnahmespezialisten.

Durch aufwändige Ermittlungsarbeit während und nach Unfallaufnahme sichern sie nicht unerhebliche Schadensersatzansprüche und schaffen eine fundierte Basis für die Ahndung des Fehlverhaltens der Unfallverursacher. Dabei ist eine konstruktive Zusammenarbeit mit den Sachbearbeitern der Verkehrskommissariate und den zuständigen Staatsanwälten wichtig und vorhanden.

Weiterhin hilft die hohe Qualität der Unfallauswertung mögliche Defizite im Verkehrsraum aufzudecken oder auch Unfallhäufungsstellen zu erkennen. Diese können dann gemeinsam mit den zuständigen Ordnungsbehörden erörtert werden. Das Ziel: schnellstmöglich Maßnahmen einleiten und umsetzen, um weitere Verkehrsunfälle zu verhindern.

Wenn die Experten der EGV gerufen werden, nehmen sie unverzüglich ihre Arbeit auf. Nicht selten werden sie dabei mit schrecklichen Bildern und dramatischen Ereignissen am Unfallort konfrontiert. Jeder geht mit dieser Belastung anders um, doch sind alle gleichermaßen bemüht, das Erlebte nicht ins Privatleben mitzunehmen. Mit Routine und Fachkompetenz werden die Einsätze bewältigt.

So auch im September 2016, als sich ein besonders spektakulärer Unfall auf der Bundesstraße 225 zwischen Marl und Dorsten ereignete. In Höhe der dortigen Autobahnauffahrt zur BAB 52 kam es zur folgenschweren Kollision zwischen einem Kleintransporter und einem LKW. Beim Abbiegen auf die Autobahnzufahrt stieß ein 21-jähriger Grevener mit einem entgegenkommenden Lkw zusammen.



Der Sattelauflieger kippte daraufhin um und verlor einen Großteil der Ladung. Säcke mit Blumenerde überdeckten große Teile der Fahrbahn. Die Zugmaschine rutschte durch die Wucht der Kollision in den Graben und prallte dort gegen einen Baum. Der

schwer verletzte Unfallverursacher wurde eingeklemmt und konnte durch die Feuerwehr nur unter Einsatz schweren Geräts befreit werden. Anschließend wurde er mit dem Rettungshubschrauber ins Krankenhaus geflogen.

Zwei weitere Verunglückte mussten ambulant behandelt werden. Das komplexe Spurenbild und die erforderliche Bergung der demolierten Fahrzeuge, insbesondere des LKWs samt Ladung, forderten die Einsatzkräfte im besonderen Maße. Die Polizeibeamten agierten unter Hochdruck, Hand in Hand mit der Feuerwehr und dem zuständigen Abschleppunternehmer. Die Vollsperrung dauerte sechs Stunden.

Der hohe Aufwand und das professionelle Vorgehen während der Unfallaufnahme ermöglichten die abschließende Klärung des Unfallhergangs. Dies war nicht nur für die Staatsanwaltschaft von Bedeutung. Auch der entstandene Gesamtsachschaden von über 170.000 Euro konnte für alle Anspruchsberechtigten reguliert werden.

Gut, dass wir für solche Fälle unsere Spezialisten haben!

Opferschutz - ein wichtiges Aufgabenfeld der Direktion Verkehr

Trotz all unserer Anstrengungen Unfallzahlen zu senken und vor allem die schweren Verkehrsunfälle zu verhindern, sind im Präsidialbereich 13 Unfalltote zu beklagen.

Hinter jedem Unfallopfer stehen fassungslose Angehörige und Freunde. Ihr Leben nimmt eine schlimme Wendung und schlägt einen fremdbestimmten Weg ein, gefüllt mit Trauer, Leid und Wut, voller Hilf- und Ratlosigkeit. Zeitnah müssen die Hinterbliebenen nach dem Verkehrsunfall über das Geschehene in Kenntnis gesetzt werden.

Seit vier Jahren stellt sich Polizeihauptkommissar Michael Grüning, Opferschutzbeauftragter der Polizei Recklinghausen, immer wieder dieser schweren Aufgabe. Er überbringt Eltern, Kindern, Ehepartnern die schlimmste aller Nachrichten.

Eine Herausforderung, um die ihn keiner seiner Kollegen beneidet. Eine anspruchsvolle Aufgabe, die auch bei dem erfahrenen Profi Spuren hinterlässt und viele Facetten aufweist. Mit dem nachfolgenden Interview gewährt er uns einen ganz persönlichen Einblick in diesen wichtigen Aufgabenbereich.



Was geht in Ihnen vor, wenn Sie vor der Tür der Hinterbliebenen stehen?

Vor der Tür stellt sich immer ein beklemmendes Gefühl ein. Dies liegt an der Gewissheit, dass sich mit meinem Erscheinen und dem Überbringen der Todesnachricht die Lebenssituation der Angehörigen grundlegend ändern wird. Nichts wird mehr so sein, wie es vor dieser Nachricht war. Ich versuche die richtigen Worte zu finden, damit ich eine Situation schaffe, in der eine solche Nachricht überbracht werden kann.

Wie reagieren die Angehörigen der Unfallopfer und was macht es mit Ihnen?

Die Reaktion der Angehörigen kann sehr unterschiedlich sein. Sie reicht von Leugnung des Geschehens über Sprachlosigkeit bis hin zu stark emotionalem Verhalten und Wutausbrüchen. Später wird dann häufig die Frage gestellt „Musste er/sie leiden?“ Hier ist es wichtig, nah bei der Wahrheit zu bleiben, um nicht an Glaubwürdigkeit zu verlieren. Diese Situationen sind sehr traurig und schwer auszuhalten.

Was hilft den betroffenen Menschen?

Für die Angehörigen ist wichtig, einen Ansprechpartner zu haben, der ihnen Fragen beantwortet und Informationen über den Verkehrsunfall gibt. Dabei spielt Ehrlichkeit und Transparenz eine große Rolle. Auch die Übergabe von persönlichen Gegenständen oder der Besuch des Unfallortes kann helfen, den Tod des Angehörigen begreifen zu können. Ich versuche dies zeitnah zu ermöglichen. Es kommt aber auch vor, dass die Nachricht über den Tod eines Angehörigen angezweifelt wird. Um Sicherheit zu geben, lasse ich dann eine Trauerhalle herrichten und ermögliche so den Tod durch ein Abschiednehmen begreifbar zu machen. Wichtig ist die Handlungsfähigkeit der Angehörigen wieder herzustellen; ihnen einen Weg zu zeigen und Informationen über den weiteren Ablauf zu geben.

Wie und wann endet Ihre Arbeit?

Das ist sehr unterschiedlich. Meistens merkt man in den Gesprächen genau, wann es Zeit ist zu gehen. Ich hinterlasse meine Telefonnummer. Für die Angehörigen bin ich dann im Regelfall 24 Stunden zu erreichen. Ich weiß, dass nicht alles angekommen ist, was ich den Angehörigen gesagt habe. Sie stehen zu sehr unter dem Einfluss des Geschehens. Deshalb müssen manchmal auch schon beantwortete Fragen noch einmal beantwortet werden. In den meisten Fällen finden in den nachfolgenden Tagen weitere Gespräche statt. Wenn ein Bedarf besteht, werden die Angehörigen auch an weitere Netzwerkpartner, wie Trauergruppen, vermittelt.

Gab es Situationen, bei denen Sie nicht nur Trost spenden, sondern auch praktisch helfen konnten?

Ich kann mich hier noch gut an einen Vorfall im Jahr 2016 erinnern, an dem eine Familie aus Recklinghausen auf der Rückfahrt von ihrem Urlaub im Ausland beteiligt war. Hierbei wurde die Mutter getötet und der Vater lebensgefährlich verletzt. Das unverletzte Kind wurde in einer Jugendeinrichtung im Ausland betreut. Die Rückführung des Kindes nach Deutschland gestaltete sich zunächst problematisch, da das Aufenthaltsbestimmungsrecht auf andere Angehörige übertragen werden musste. Im vorliegenden Fall konnte in sehr schneller Zeit unter Mitwirkung des Amtsgerichtes und des Jugendamtes eine kindgerechte Lösung gefunden werden.

Oft werden Sie auch direkt an die Unfallstelle gerufen. Woher wissen Sie, wer Ihre Hilfe am Unfallort unmittelbar benötigt?

Am Unfallort merke ich sehr schnell, wer meine Hilfe benötigt. Die Bandbreite der möglichen Betroffenen reicht von den Unfallbeteiligten über Zeugen bis hin zu den eingesetzten Ersthelfern. Für die meisten Menschen ist ein schwerer Verkehrsunfall mit den dazugehörigen Bildern von schwerstverletzten und toten Personen eine absolute Ausnahme-situation und kann zu einer traumatischen Belastungsreaktion führen. Es ist dann wichtig, in Ruhe über das Erlebte zu sprechen und individuelle Handlungsmöglichkeiten zu erarbeiten, damit eine Verarbeitung des Geschehens möglich wird.

Auch nach dem Unfalltag bin ich für die Betroffenen erreichbar und nehme mir Zeit, um mit Ihnen in ein Gespräch zu kommen. Bei anhaltenden Belastungsreaktionen kann ich auch über meine Netzwerkpartner, wie Traumakliniken, weitere Hilfe anbieten.

Gibt es Vorfälle, die Sie bei Ihrer Aufgabenwahrnehmung behindern oder ärgern?

In zurückliegender Zeit leider immer öfter. Wenn bei schlimmen Unfällen Passanten mit Mobiltelefonen Aufnahmen von den Verletzten machen und diese in den sozialen Medien posten. So ein Verhalten ist für mich absolut unverständlich! Durch diese Veröffentlichungen werden nicht nur die Angehörigen extrem belastet, sondern es erschwert auch meine Arbeit ungemein. Ich möchte auf jeden Fall verhindern, dass die Angehörigen so von dem Unglück erfahren. Dabei befinde ich mich im Wettlauf mit der Zeit. Aus diesen Gründen musste ich schon häufiger auf die Begleitung durch einen Notfallseelsorger verzichten.

Welche Strategien haben Sie entwickelt, damit sich diese schrecklichen Schicksale nicht zu sehr in Ihr Leben drängen?

Um direkt nach einem Einsatz einen Abschluss zu finden, gehe ich meist als erstes duschen, um auch bildlich die Trauer und das Leid abzuwaschen. Daneben brauche ich eine Zeit der Ruhe, die ich meist bei einem Spaziergang im Wald finde. Manchmal werde ich auch mit lieben Briefen zu Beerdigungen eingeladen. Hingehen werde ich nicht. Das ist etwas für die Familie. Dieser Abstand muss eingehalten werden.

Welche Ereignisse haben Sie bisher besonders belastet?

Als Familienvater sind für mich Verkehrsunfälle mit Kindern immer eine besondere Belastung. Auch wenn ich weiß, dass ich diese Unfälle nicht an mich heranlassen darf, so zieht man doch unbewusst eine Parallele zur eigenen Familie.

Auch nach dem Absturz der Germanwings Maschine im März 2015 war ich im Einsatz. Danach habe ich das erste Mal eine Supervision in Anspruch genommen. Dieser Einsatz war für mich stark belastend.

Welche positiven Dinge bringen Sie mit Ihrer Arbeit in Verbindung?

Die Reaktionen der Betroffenen auf meine Tätigkeit sind ausnahmslos positiv. Ich selbst sehe es als einen Dienst am Menschen in einer der schwierigsten und schlimmsten Situationen, die im Leben auftreten können. Auch verstehe ich mich als Bindeglied der Angehörigen zur Polizei. Mit meinen Kenntnissen aus der Unfallaufnahme von schwersten Verkehrsunfällen kann ich Fragen beantworten, helfen und Verständnis für Maßnahmen und die Arbeit der Polizei erreichen.

Hat Sie das Erlebte als Opferschutzbeauftragter verändert?

Ja. Wenn man so häufig mit dem Tod konfrontiert ist und sieht, wie schnell sich unser Leben von einer auf die andere Sekunde verändern kann, hat das auch Auswirkungen auf das eigene Leben. Es hat sich nicht nur meine Fahrweise stark verändert, sondern auch meine Sichtweise auf das Leben.

Wenn Sie erneut vor die Wahl gestellt würden, Opferschützer zu werden, würden Sie sich erneut dafür entscheiden?

Definitiv ja.

Anlagen

Begriffsbestimmungen

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

Verunglückte:	Personen (auch Mitfahrer), die durch Unfälle getötet oder verletzt wurden.
Getötete ⁶ :	Als Getötete werden alle Personen gezählt, die innerhalb von 30 Tagen nach dem Unfall an den Unfallfolgen verstorben sind.
Verletzte / Schwerverletzte ⁷ :	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 Unfälle:	Nach § 2 des StVUnfStatG erfolgt bei denen wenigstens eine Person getötet oder verletzt worden ist oder bei schwerwiegenden Unfällen mit Sachschaden ⁸ eine detaillierte statistische Erfassung. Alle übrigen Sachschadensunfälle werden nur zahlenmäßig und nach der Ortslage (innerorts, Außer Orts, auf Autobahnen) nachgewiesen.
Unfallursachen ⁹ :	Sind polizeilich festgestellte unmittelbare Ursachen und Umstände, die zum Unfall führten. Diese werden nach einem seit 1975 geltenden Ursachenverzeichnis von den Polizeibeamten aufgenommen. Es wird unterschieden nach allgemeinen Unfallursachen (Straßenverhältnisse, Witterungseinflüsse, Hindernisse) sowie personenbezogenem Fehlverhalten (bspw. zu schnelles Fahren, Vorfahrtsmissachtung), das bestimmten Fahrzeugführern oder Fußgängern zugeschrieben wird.

⁶ 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)

⁷ Wie vorheriger Verweis

⁸ 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.

⁹ 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 Februar 2017

Alle Diagramme: Erstellung auf Basis von Zahlenwerten, die aus der VUD in FISPol entnommen wurden; Datenbasis Stand Februar 2017

Strukturdaten: Internetseite des Kreises Recklinghausen und der Stadt Bottrop Stand: Dez. 2016 bzw. Dez 2015 und IT NRW, Stichtag 31.12.2015 bzw. 31.12.2014

Bevölkerungsdaten in Strukturdaten: IT NRW Stichtag 31.12.2015 bzw. 31.12.2014

Liste Maßnahmen: Zahlenwerte aus der VUD in FISPol; Datenbasis Februar 2017

Langzeit-Statistik: Verkehrsunfallbericht 2015 PP Recklinghausen, FISPol VUD, Hinweis zu Zelle „zugelassener KFZ 2009“; Änderungen bei den Erfassungsmodalitäten (Angaben ohne vorübergehend stillgelegte Kfz.) ist ein Vergleich mit früheren Werten nicht möglich

Fotos: Titelbild, S. 14, 20 und 21 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