

bürgerorientiert • professionell • rechtsstaatlich



Verkehrsunfallbericht 2014

Polizeipräsidium Recklinghausen



Impressum:



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

Fachliche Verantwortung:



Direktion Verkehr
Führungsstelle
(Verkehrsmanagement / Auswertung)



Recklinghausen, 9. Februar 2015

Sehr geehrte Damen und Herren,

vor Ihnen liegt der Verkehrsunfallbericht für das Jahr 2014. Hier finden Sie Zahlen und Fakten sowie deren Hintergründe. Darüber hinaus stellen wir die polizeilichen Aktivitäten zur Verkehrsunfallbekämpfung dar.

Bei der Verkehrsunfallentwicklung ist hervorzuheben, dass nur fünf Menschen bei Unfällen starben; das sind neun weniger als im Vorjahr. Drei der tödlich Verunglückten waren Motorradfahrer.

Insgesamt ist die Anzahl der Verkehrsunfälle und der dabei verletzten Menschen im Jahr 2014 leicht gestiegen.

Trotz dieser Entwicklung ist die Gefahr bei einem Verkehrsunfall im Kreis Recklinghausen und in Bottrop zu verunglücken geringer als im Landesschnitt.

Verkehrsunfälle passieren nicht einfach - sie werden fast immer von Menschen verursacht!

Diese Ereignisse können abgewendet werden, wenn die ursächlich wirkenden Umstände entfallen. An dieser Stelle setzen Konzepte, Projekte und Aktionen der Polizei an. Im Focus unserer Arbeit standen die ungeschützten und schwachen Verkehrsteilnehmer, wie Kinder, Jugendliche, Senioren und insbesondere Fußgänger, Rad- und Motorradfahrer.

Diese Präventionsmaßnahmen werden wir auch im Jahr 2015 fortführen.

In einem Netzwerk aus Kreis/Kommunen, Verkehrswachen, Schulen, Feuerwehren und Medien sind wir kontinuierlich tätig, die Unfallentwicklung positiv zu beeinflussen. Den Mitwirkenden sei an dieser Stelle für die Unterstützung und Zusammenarbeit herzlich gedankt.

Ich appelliere an jeden, sich rücksichtsvoll im Verkehr zu verhalten, damit alle sicher ankommen!

Mit freundlichen Grüßen

Friederike Zurhausen, Polizeipräsidentin

Inhalt

Verkehrsunfallentwicklung in Schlagzeilen	3
Vorbemerkungen und Systematik.....	4
Strukturdaten	6
Langzeits tatis tik PP Recklinghausen	7
Verkehrssicherheitslage im Präsidialbereich	8
Verkehrsunfallentwicklung / Analyseergebnisse	10
Verkehrssicherheitslage in den Kommunen	21
Stadt Bottrop.....	21
Stadt Castrop-Rauxel.....	25
Stadt Datteln	29
Stadt Dorsten.....	33
Stadt Gladbeck	37
Stadt Haltern am See.....	41
Stadt Herten	45
Stadt Marl.....	49
Stadt Oer-Erkenschwick	53
Stadt Recklinghausen	57
Stadt Waltrop	61
Maßnahmen bei folgenlosen Verkehrsverstößen	65

Präventionsarbeit / Kampagnen	66
24-Stunden-Blitz-Marathon	68
Biker Kampagne	70
Präsenzkonzeptionen für Fußgänger und Radfahrer	74
Crash Kurs NRW.....	77
Sicherheit durch Sehen und Sichtbarkeit.....	78
„Alte Hasen – Neue Regeln“	80
Elektrofahrräder und ihre Bedeutung im Straßenverkehr	81
Aus der Arbeit der Direktion Verkehr	83
Ermittlungsgruppe Verkehr	83
Opferschutz.....	85
Verkehrsmanagement / Auswertung	86
Unfallhäufungsstellen im Präsidialbereich	89
Anlagen	91
Begriffsbestimmungen.....	92
Abkürzungen.....	94

Verkehrsunfallentwicklung in Schlagzeilen

**Anstieg bei den Verunglücktenzahlen:
Trotzdem ist das Verunglückensrisiko im Präsidialbereich rund 30%
niedriger als im Land Nordrhein-Westfalen**

Anzahl der Verkehrstoten auf einem historischen Tiefstand

**Die Hälfte der Verunglückten sind ungeschützte Verkehrsteilnehmer;
dazu zählen alle fünf Getöteten**

Geschwindigkeit entscheidet über Leben und Tod

Kinder verunglücken überwiegend zu Fuß oder mit dem Fahrrad

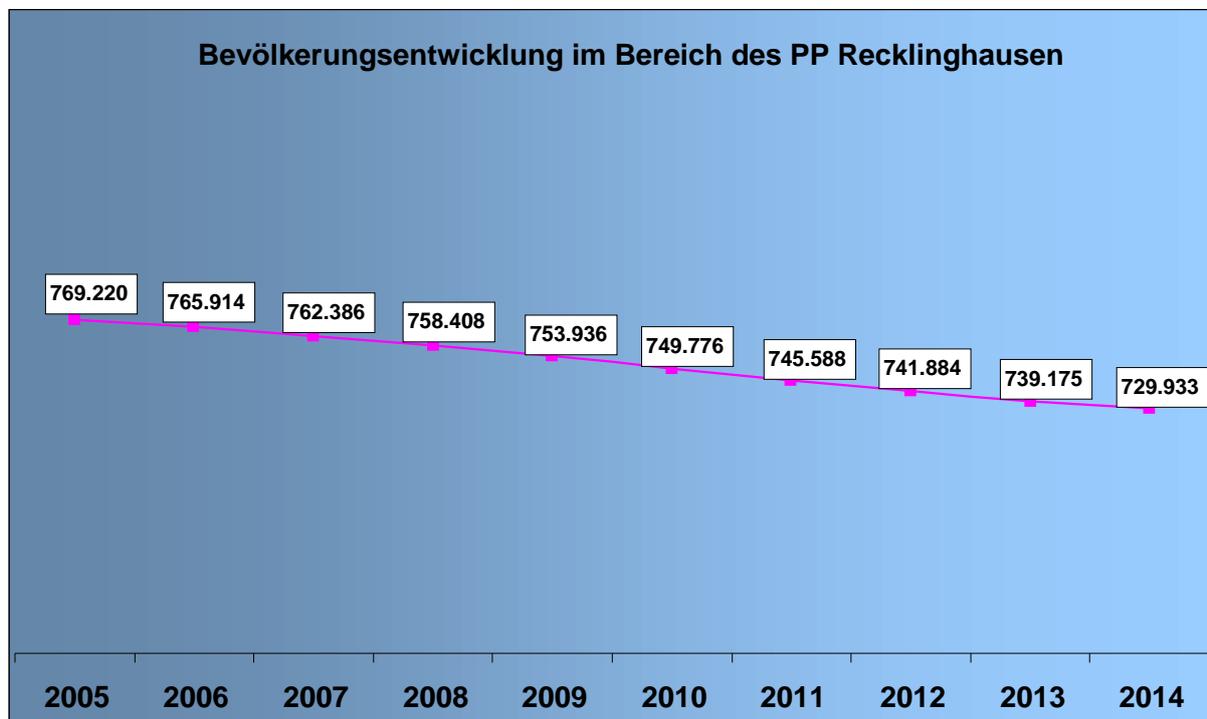
Fußgänger- und Radfahrersicherheit bleibt im Focus

**Verkehrsunfälle unter Einfluss von Alkohol und Drogen sind weiterhin
rückläufig**

**Verkehrsunfallentwicklung bei motorisierten Zweiradfahrern wird weiter
beobachtet**

Vorbemerkung zur Systematik der Unfallanalyse und Gliederung des vorliegenden Berichts

Die Analyse der Verkehrssicherheitslage steht im Zusammenhang mit der Entwicklung der Bevölkerungsstruktur und des Kraftfahrzeugbestands im Präsidialbereich. Die Anzahl der Einwohner sinkt seit Jahren kontinuierlich und erreicht im Jahr 2014 mit 729.933 den niedrigsten Stand seit 1983.



Die Anzahl zugelassener Fahrzeuge beträgt 450.154 und ist im Vergleich zum Vorjahr um 3.1 % gestiegen. Es sind 13.500 mehr Fahrzeuge auf den Straßen des Kreispolizeibezirks Recklinghausen unterwegs.

Der Rückgang der Anzahl der Einwohner um rund 10.000 im Vergleich zum Vorjahr 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.

Beschriebene Entwicklungen beziehen sich grundsätzlich auf das Jahr 2014 im Vergleich zum Vorjahr, bezogen auf den gesamten Bezirk der Kreispolizeibehörde Recklinghausen. Dazu zählen die kreisfreie Stadt Bottrop und 10 Kommunen des Kreises Recklinghausen.

Andere Betrachtungen wie Langzeitvergleiche werden besonders erwähnt. Mehrjahresbetrachtungen dienen dazu, Entwicklungstendenzen klarer herauszustellen und mit Hilfe von Durchschnittswerten, z.B. eines 5-Jahres-Durchschnitts, eine Beurteilung 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 2010 bis 2014.

Wird der Stand des Berichtszeitraums in Relation zur 5-Jahresentwicklung gesetzt, so ist das Jahr 2014 in der Berechnung nicht enthalten. Die Werte der 5-Jahresentwicklung beziehen sich auf die Jahre 2009 bis 2013.

Gemäß der Fortschreibung zur landesweiten Fachstrategie „Verkehrsunfallbekämpfung“ im Jahr 2011 und des Sicherheitsprogramms der Polizei Recklinghausen konzentriert sich die Polizei wie in den Vorjahren aktuell besonders auf die Bekämpfung von Verkehrsunfällen mit Personenschaden.

Im Fokus bleiben dabei insbesondere die Senkung des Geschwindigkeitsniveau und die ungeschützten Verkehrsteilnehmer, besonders Fußgänger und Radfahrer.

Somit werden in der nachfolgenden Analyse der Verkehrsunfallentwicklung entsprechende Verkehrssicherheitsfelder schwerpunktmäßig beleuchtet. Darüber hinaus werden Auffälligkeiten und Besonderheiten des Jahres 2014 thematisiert.

Zunächst werden die relevanten Zahlen im Präsidialbereich vorgestellt und erörtert. Hierzu zählt auch die Auflistung der Unfallhäufungsstellen und getätigten Maßnahmen.

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.

Abschließend finden sich Informationen zu Quellen, Abkürzungen und Begriffsbestimmungen im Anhang.



Strukturdaten

Polizeipräsidium Recklinghausen		
	2013	2014
Bevölkerungsdaten ¹	739.175	729.933
Kraftfahrzeugbestand ²	436.654	450.154
Straßenlänge in km, ohne BAB ³	3.928,9	3.932,9

Stadt	Bevölkerungsdaten		Straßenlänge in km, ohne BAB	
	2013	2014	2013	2014
Bottrop	115.766	116.055	564,6	565,0
Castrop-Rauxel	74.725	73.751	309,9	309,8
Datteln	35.470	34.332	264,7	264,7
Dorsten	75.734	75.547	662,1	662,8
Gladbeck	75.197	74.011	236,7	236,5
Haltern am See	37.613	37.266	390,2	390,2
Herten	61.460	60.582	239,7	240,4
Marl	86.556	83.634	446,4	447,8
Oer-Erkenschw.	29.793	30.550	159,1	159,6
Recklinghausen	117.384	115.320	465,7	466,0
Waltrop	29.477	28.885	189,8	190,1

¹ Stichtag: 31.12.2012 bzw. 31.12.2013

² Stichtag: 01.01.2013 bzw. 01.01.2014

³ Stichtag: 01.06.2012 bzw. 01.01.2014

Langzeitstatistik PP Recklinghausen

Jahr	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992
Einwohner	665.345	740.295	736.149	733.727	734.428	735.453	735.959	753.687	762.064	770.524	773.797
+ - %	+ 0,8	+ 11,3	- 0,6	- 0,3	+ 0,1	+ 0,1	+ 0,1	+ 2,4	+ 1,1	+ 1,1	+ 0,4
Zugel. KFZ	280.288	321.022	323.307	329.698	339.867	348.556	361.564	370.786	381.578	389.236	397.646
+ - %	+ 6,4	+ 14,5	+ 0,7	+ 2,0	+ 3,1	+ 2,6	+ 3,7	+ 2,6	+ 2,9	+ 2,0	+ 2,2
VU gesamt	12.520	15.858	16.712	17.355	18.102	18.566	19.455	18.748	18.164	17.385	18.248
+ - %	+ 3,8	+ 13,0	+ 5,3	+ 3,8	+ 4,3	+ 2,5	+ 4,8	- 3,7	- 3,1	- 4,3	+ 4,9
Tote	100	89	82	55	64	52	65	53	46	34	40
+ - %	- 9,1	- 18,3	- 7,9	- 32,9	+ 16,4	- 18,8	+ 25,0	- 18,5	- 13,2	- 26,1	+ 17,6
Verletzte	4.397	5.139	4.549	3.917	4.146	4.124	4.264	4.137	3.909	3.617	3.906
+ - %	- 1,4	+ 5,1	- 11,5	- 13,9	+ 5,8	- 0,6	+ 3,4	- 3,0	- 5,6	- 7,5	+ 8,5
VU mit Alkohol	813	867	765	769	753	706	752	814	755	735	724
= Anteil in %	6,5	5,5	4,6	4,4	4,2	3,8	3,9	4,3	4,2	4,2	4,0
+ - %	- 9,7	+ 5,1	- 11,8	+ 0,5	- 2,1	- 6,2	+ 6,5	+ 8,3	- 7,2	- 2,6	- 3,3

Jahr	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Einwohner	778.535	780.173	781.584	783.573	783.763	783.874	782.370	781.556	778.203	776.833	775.034
+ - %	+ 0,6	+ 0,2	+ 0,2	+ 0,3	+ 0,02	+ 0,01	- 0,2	- 0,1	- 0,4	- 0,2	- 0,2
Zugel. KFZ	400.252	411.902	417.826	425.274	434.053	439.277	445.290	449.098	456.984	463.242	463.139
+ - %	+ 0,7	+ 2,9	+ 1,4	+ 1,8	+ 2,1	+ 1,2	+ 1,4	- 0,9	+ 1,8	+ 1,4	- 0,02
VU gesamt	18.313	18.090	17.446	17.198	16.637	17.269	19.400	18.761	19.485	18.926	20.021
+ - %	+ 0,3	- 1,2	- 3,6	- 1,4	- 3,3	+ 3,8	+ 12,3	- 3,3	+ 3,9	- 2,9	+ 5,8
Tote	42	45	48	42	44	34	27	35	30	25	31
+ - %	+ 5,0	+ 7,1	+ 6,7	- 12,5	+ 4,8	- 22,7	- 20,6	+ 29,6	- 14,3	- 16,7	+ 24,0
Verletzte	3.905	3.910	3.695	3.513	3.492	3.383	3.902	3.437	3.599	3.288	3.434
+ - %	- 0,1	+ 0,2	- 5,5	- 4,9	- 0,6	- 3,1	+ 15,3	- 11,9	+ 4,7	- 8,6	+ 4,4
VU mit Alkohol	669	636	523	508	500	473	473	450	448	452	446
= Anteil in %	3,6	3,5	3,0	3,0	3,0	2,7	2,4	2,4	2,3	2,4	2,2
+ - %	- 0,1	- 0,4	- 4,8	- 18,6	- 2,9	- 1,6	- 5,4	+ 0,0	- 0,4	+ 0,9	- 1,3

Jahr	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Einwohner	771.721	769.220	765.914	762.386	758.408	753.936	749.776	745.588	741.884	739175	729.933
+ - %	- 0,4	- 0,3	- 0,4	- 0,5	- 0,5	- 0,6	- 0,6	- 0,6	- 0,5	- 0,4	- 1,3
Zugel. KFZ	468.038	470.087	459.410	471.555	426.696	427.584	432.580	437.538	442.946	436654	450154
+ - %	+ 1,1	+ 0,4	- 2,3	+ 2,6		+ 0,2	+ 1,2	+ 1,1	+ 1,2	- 1,4	+ 3,1
VU gesamt	20.317	20.398	20.623	21.346	20.716	20.165	20.452	19.612	19.813	18689	19397
+ - %	+ 1,5	+ 0,4	+ 1,1	+ 3,5	- 3,0	- 2,8	+ 1,3	- 4,1	+ 1,0	- 5,7	+ 3,8
Tote	33	30	23	31	21	17	19	14	20	14	5
+ - %	+ 6,5	- 9,1	- 23,3	+ 34,8	- 32,3	- 22,7	+ 11,8	- 26,3	+ 30,0	- 30,0	- 64,3
Verletzte	3.245	3.439	3.246	3.350	3.122	2.615	2.233	2.185	2.060	1962	2173
+ - %	- 5,5	+ 6,0	- 5,6	+ 3,2	- 6,8	- 16,2	- 14,6	- 2,1	- 5,7	- 4,8	+ 10,8
VU mit Alkohol	412	432	408	430	373	364	287	316	269	253	239
= Anteil in %	2,0	2,1	2,0	2,0	1,8	1,8	1,4	1,6	1,4	1,4	1,2
+ - %	- 7,6	+ 4,9	- 5,6	+ 5,4	- 13,3	- 2,7	- 21,2	+ 10,1	- 14,9	- 5,9	- 5,5

Verkehrssicherheitslage im Präsidialbereich



Unfallentwicklung PP Recklinghausen		Vergleich zum Vorjahr		Veränderung		5-Jahres Schnitt	UHZ / VHZ		Abweichung	
		2013	2014	um	in %		PP RE	NRW	um	in %
Verkehrsunfälle	Verkehrsunfälle gesamt	18689	19397	708	3,8%	19556	2657,4	3291,8	-634,5	-19,3%
	Verkehrsunfälle mit Personenschaden gesamt	1575	1734	159	10,1%	1698	237,6	340,9	-103,4	-30,3%
	→ Kat. 1 mit Getöteten	13	5	-8	-61,5%	14	0,7	2,8	-2,1	-75,3%
	→ Kat. 2 mit Schwerverletzten	375	422	47	12,5%	400	57,8	67,3	-9,5	-14,1%
	→ Kat. 3 mit Leichtverletzten	1187	1307	120	10,1%	1285	179,1	270,9	-91,8	-33,9%
	Verkehrsunfälle mit Sachschaden gesamt	17114	17663	549	3,2%	17858	2419,8	2950,9	-531,1	-18,0%
	→ Kat. 4 schwerwiegend	342	206	-136	-39,8%	367	28,2	56,0	-27,8	-49,6%
	→ Kat. 5 ohne Alkohol / Drogen	13452	14153	701	5,2%	13946	1938,9	2257,2	-318,3	-14,1%
	→ Kat. 6 mit Alkohol / Drogen	133	132	-1	-0,8%	144	18,1	19,5	-1,4	-7,4%
	→ Kat. 7 mit VU-Flucht	3187	3172	-15	-0,5%	3400	434,6	618,1	-183,6	-29,7%
Verunglückte	Getötete, Schwerverletzte, Leichtverletzte gesamt	1976	2178	202	10,2%	2140	298,4	436,2	-137,8	-31,6%
	Kinder	186	206	20	10,8%	209	223,5	272,2	-48,8	-17,9%
	Jugendliche	120	135	15	12,5%	143	569,1	704,0	-134,8	-19,2%
	junge Erwachsene	308	361	53	17,2%	370	657,2	904,2	-247,0	-27,3%
	Erwachsene	1083	1179	96	8,9%	1125	293,7	456,4	-162,7	-35,6%
	Senioren	278	293	15	5,4%	292	185,8	258,4	-72,6	-28,1

Unfallentwicklung PP Recklinghausen		Vergleich zum Vorjahr		Veränderung		VHZ		Abweichung	
		2013	2014	um	in %	PP RE	NRW	um	in %
Verunglückte nach Art der Verkehrsbeteiligung und Altersgruppen	motorisiertes Zweirad gesamt	289	329	40	13,8%	45,1	54,8	-9,7	-17,7%
	Kinder	4	4	0	0%	4,3	2,8	1,6	56,7%
	Jugendliche	45	47	2	4,4%	198,1	278,3	-80,1	-28,8%
	junge Erwachsene	47	58	11	23,4%	105,6	110,8	-5,2	-4,7%
	Erwachsene	164	193	29	17,7%	48,1	60,6	-12,5	-20,6%
	Senioren	28	27	-1	-3,6%	17,1	15,4	1,8	11,4%
	PKW gesamt	930	979	49	5,3%	134,1	225,0	-90,8	-40,4%
	Kinder	51	46	-5	-9,8%	49,9	87,0	-37,1	-42,7%
	Jugendliche	23	26	3	13,0%	109,6	158,6	-49,0	-30,9%
	junge Erwachsene	191	235	44	23,0%	427,8	602,7	-174,9	-29,0%
	Erwachsene	570	573	3	0,5%	142,8	252,4	-109,6	-43,4%
	Senioren	95	98	3	3,2%	62,1	101,5	-39,4	-38,8%
	Fahrrad gesamt	500	544	44	8,8%	74,5	90,9	-16,4	-18,0%
	Kinder	65	82	17	26,2%	89,0	90,0	-1,1	-1,2%
	Jugendliche	43	37	-6	-14,0%	156,0	173,1	-17,2	-9,9%
	junge Erwachsene	44	44	0	0%	80,1	106,6	-26,5	-24,9%
	Erwachsene	247	281	34	13,8%	70,0	87,6	-17,5	-20,0%
	Senioren	101	97	-4	-4,0%	61,5	79,9	-18,4	-23,1%
	Fußgänger gesamt	190	228	38	20,0%	31,2	44,4	-13,2	-29,6%
	Kinder	52	61	9	17,3%	66,2	77,3	-11,1	-14,4%
Jugendliche	7	20	13	185,7%	84,3	74,8	9,5	12,7%	
junge Erwachsene	21	16	-5	-23,8%	29,1	54,6	-25,5	-46,7%	
Erwachsene	68	82	14	20,6%	20,4	32,1	-11,7	-36,4%	
Senioren	42	49	7	16,7%	31,1	46,5	-15,4	-33,2%	

Verkehrsunfallentwicklung / Analyseergebnisse

Entwicklung der Verkehrsunfallzahlen

Die Gesamtzahl aller erfassten Verkehrsunfälle im Polizeipräsidium Recklinghausen beträgt 19.397 und weist eine geringfügige Steigerung um 3,8 % auf. Das sind 708 Unfälle mehr als im Vorjahr.

In der Langzeitbetrachtung entspricht diese Entwicklung dem Niveau des 5-Jahres-Durchschnitts (19.556) und ist somit als unauffällig zu werten.

Trotz der Steigerung der Unfallhäufigkeitszahl von rund 4 % liegt sie mit 2.657 um 19,3 % deutlich unter dem Landeswert. Das Risiko an einem Unfall beteiligt zu sein, ist im Bezirk der Kreispolizeibehörde damit geringer als im Land Nordrhein-Westfalen.

Bei mehr als zwei Drittel aller erfassten Unfälle handelt es sich um so genannte „sonstige Sachschadensunfälle“. Dies sind „Bagatellunfälle“ ohne Verunglückte und Hinweise auf einen Bußgeld- oder Straftatbestand. Sie werden im Verwargeldverfahren abgewickelt.

In den übrigen Fällen handelt es sich um „meldepflichtige Unfälle“. Hier ist die Anzahl von 5.244 auf dem Vorjahresniveau (5.237).

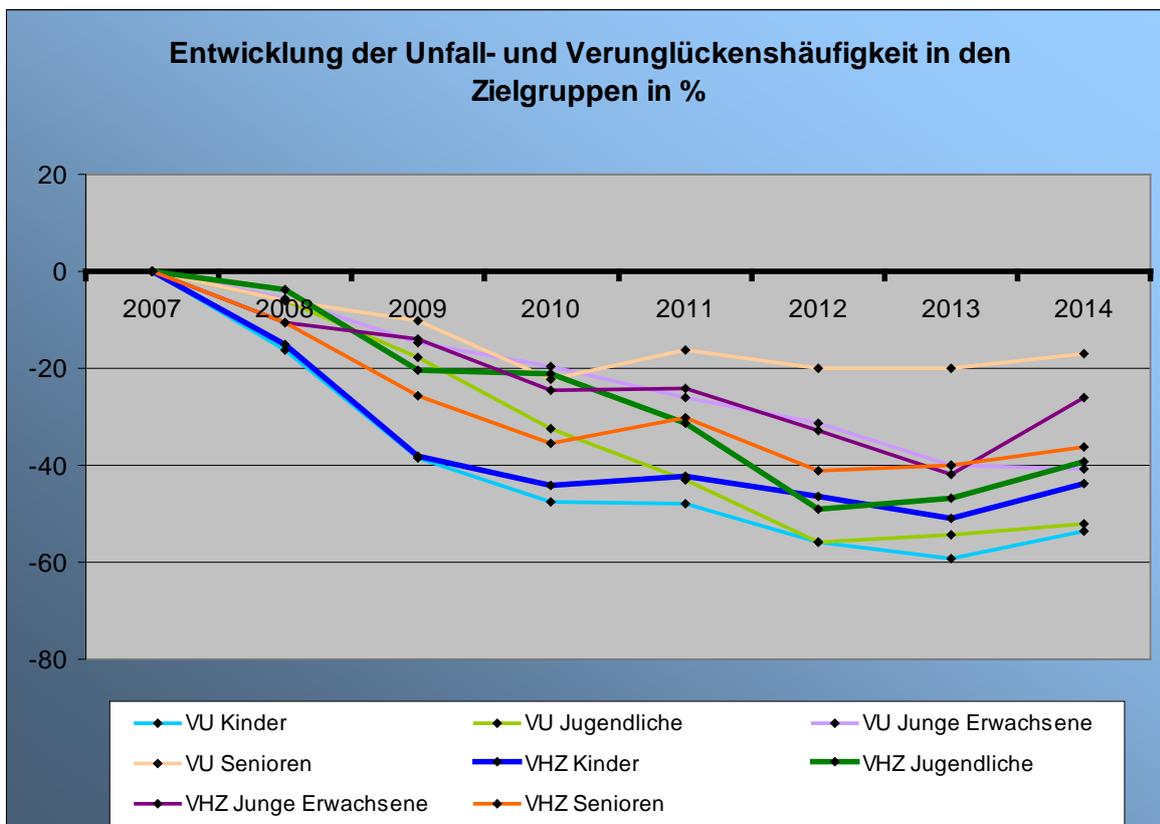
Die Anzahl aller erfassten meldepflichtigen Unfälle beträgt in den Zielgruppen Jugendliche und Junge Erwachsene 944 und entspricht damit dem Vorjahreswert (946).

Seit 2012 wird die landesweite Kampagne Crash Kurs in den 10. und 11. Jahrgängen der Schulen im Bezirk der Kreispolizeibehörde Recklinghausen durchgeführt. Ziel dieser Präventionsveranstaltung ist es die Unfall- und Verunglücktenzahlen in dieser Altersgruppe zu senken.

In den Altersgruppen Senioren und Kinder liegt eine Steigerung der Unfallzahlen vor. Es haben sich insgesamt 189 Unfälle mit Beteiligung von Kindern ereignet. Bei den Senioren waren es 987.

KERNINFORMATIONEN	
Geringe Abweichungen bei den meldepflichtigen VU	Abweichung um; in %
▪ mit Jugendlichen von 137 auf 143	+ 6 / 4,4
▪ mit Jungen Erwachsenen von 809 auf 801	- 8 / 1,0
Anstieg der Zahlen bei den VU	Abweichung um; in %
▪ mit Kindern von 174 auf 198	+ 24 / 13,8
▪ mit Senioren von 951 auf 987	+ 36 / 3,8

Die Grafik verschafft einen Überblick über die Entwicklung der Unfall- und Häufigkeitszahlen im Langzeitvergleich. Es zeigt überwiegend sinkende Unfall- und Verunglücktenzahlen seit 2007, die im Vorjahr größtenteils ihren Tiefstand erreichten.



In allen aufgeführten Zielgruppen -nach Alter unterteilt- steigen die Zahlen an. Diese Entwicklung spiegelt sich bei der Betrachtung der Verunglücktenhäufigkeitszahlen (VHZ) wieder. Am auffälligsten ist der Anstieg der VHZ bei den „Jungen Erwachsenen“.

Die Steigerung der Häufigkeitszahl bei Kindern und bei Jugendlichen verhält sich ähnlich und fällt nicht so deutlich aus. Bei den Senioren ist der Anstieg am geringsten.

KERNINFORMATIONEN	
Deutlicher Anstieg der VHZ	Zunahme um; in %
▪ bei Jungen Erwachsenen von 522 auf 657	+135 / 25,9
Auffällige Steigerung der VHZ	Zunahme um / in %
▪ bei Kindern von 197 auf 223	+26 / 13,3
▪ bei Jugendlichen von 502 auf 569	+67 / 13,4
Leichte Zunahme der VHZ	Zunahme um / in %
▪ bei Senioren von 176 auf 186	+10 / 5,7

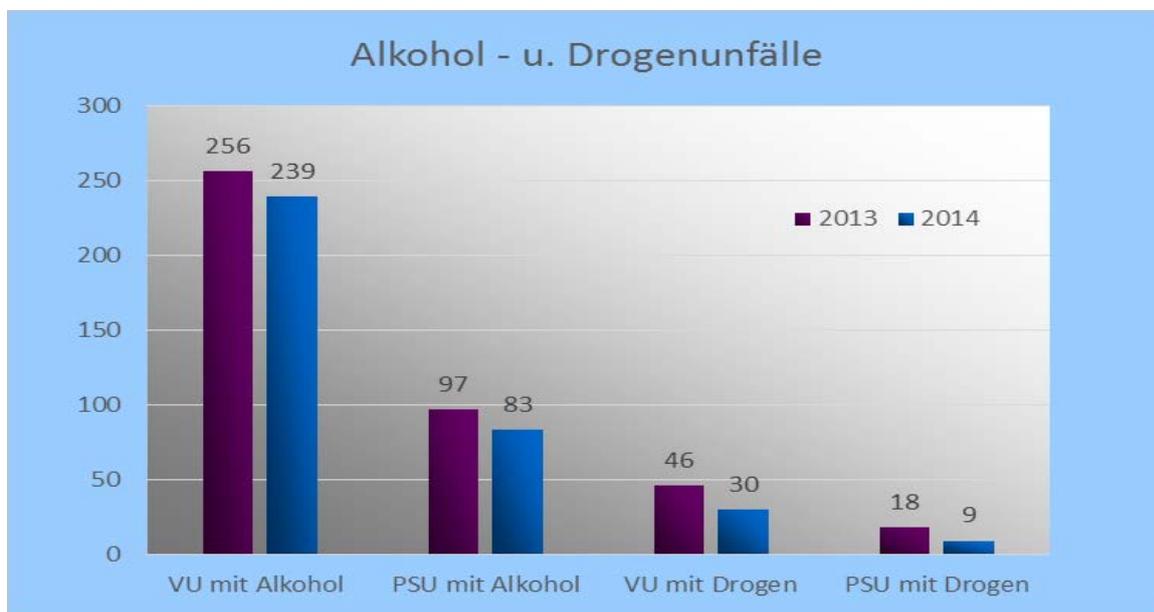
Verkehrsunfälle unter Einfluss von Alkohol / Drogen sind weiterhin rückläufig

Die Verkehrsunfälle unter Alkoholeinfluss mindestens eines Beteiligten sind in 2014 um 14 auf 239 gesunken; dies entspricht einem Rückgang um 5,5 %. Insgesamt 82 Personen verunglückten hierbei. 2013 waren es 6 weniger; der Anstieg in 2014 entspricht 7,9 %.

Unter dem Einfluss von Drogen und / oder Medikamenten wurden in 2014 zum einen 20 Verkehrsunfälle registriert, zum anderen kommen 10 weitere Verkehrsunfälle hinzu, bei denen der Einfluss einer Mischung von Alkohol und Drogen / Medikamenten festgestellt wurde.

Es ereigneten sich nach 46 Unfällen in 2013 gesamt 30 Unfälle in 2014, davon wurden noch in 9 (statt 18 in 2013) Fällen Beteiligte verletzt oder getötet. Daraus folgt, dass die Gesamtunfallzahl zu einem Drittel zurückging, während sich der Anteil der Unfälle, bei denen Personenschäden entstanden, halbierte.

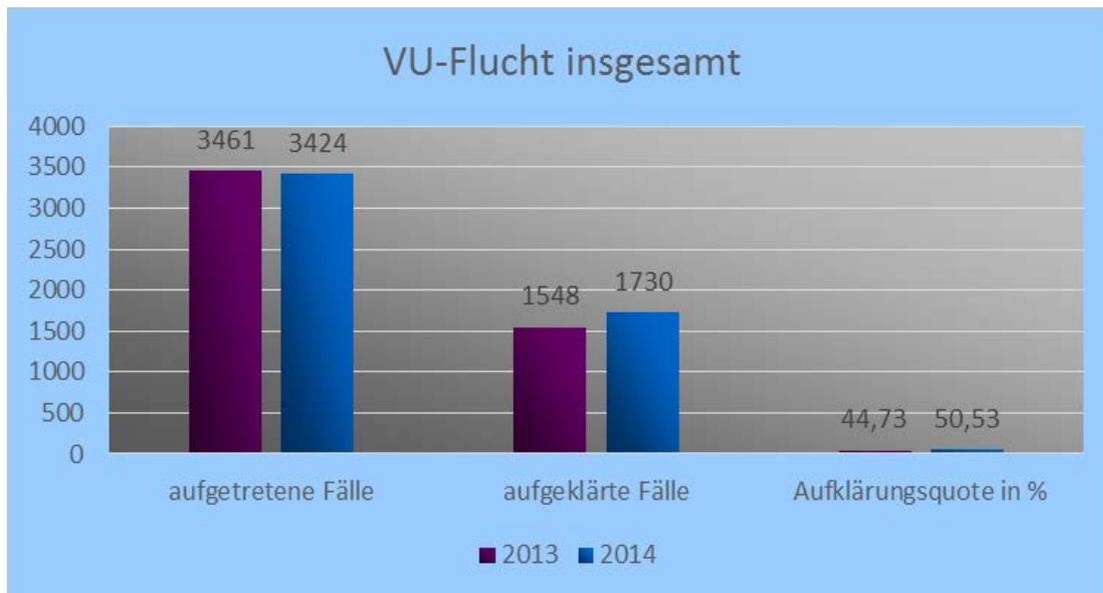
Auffällig sind die an diesen Unfällen beteiligten „jungen Fahrer“ (15 bis unter 25 Jahre), die einen Anteil von 8,6 % an potenziellen Kraftfahrzeugführern im Präsidialbereich ausmachen, in 38 Fällen oder 15,9 % aber als Unfallverursacher einzuordnen waren. Sie bleiben auch bei anlassunabhängigen Kontrollen im Fokus der Aufmerksamkeit.



Erfreulich ist, dass insgesamt die rückläufige Tendenz weiter anhält.

Verkehrsunfälle mit unerlaubtem Entfernen vom Unfallort

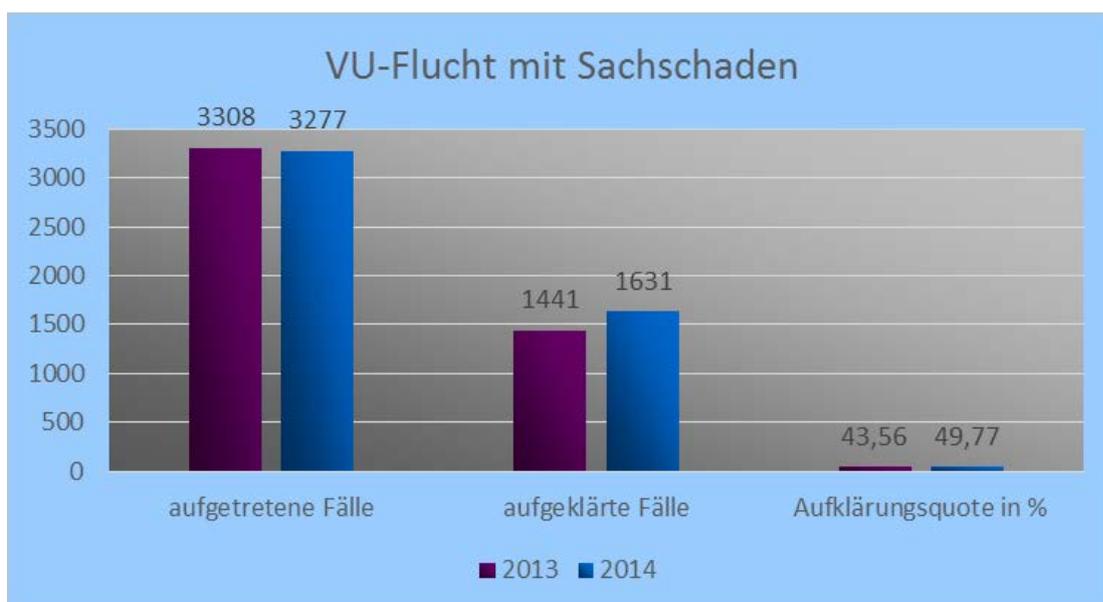
Verkehrsunfälle mit unerlaubtem Entfernen vom Unfallort zählen ebenso wie die Alkohol-/Drogen-Unfälle, sowie die Unfälle mit Verunglückten zu den sogenannten „meldepflichtigen“ Verkehrsunfällen. Sie sind besonders sozialschädlich. So kommt es nicht von ungefähr, dass Unfallbeteiligte ihre Identität und Art der Beteiligung beim Unfallhergang selbst bekannt geben müssen, während in unserem Strafrecht die „Pflicht zur Selbststellung am Tatort“ in anderen Fällen nicht vorgesehen ist.



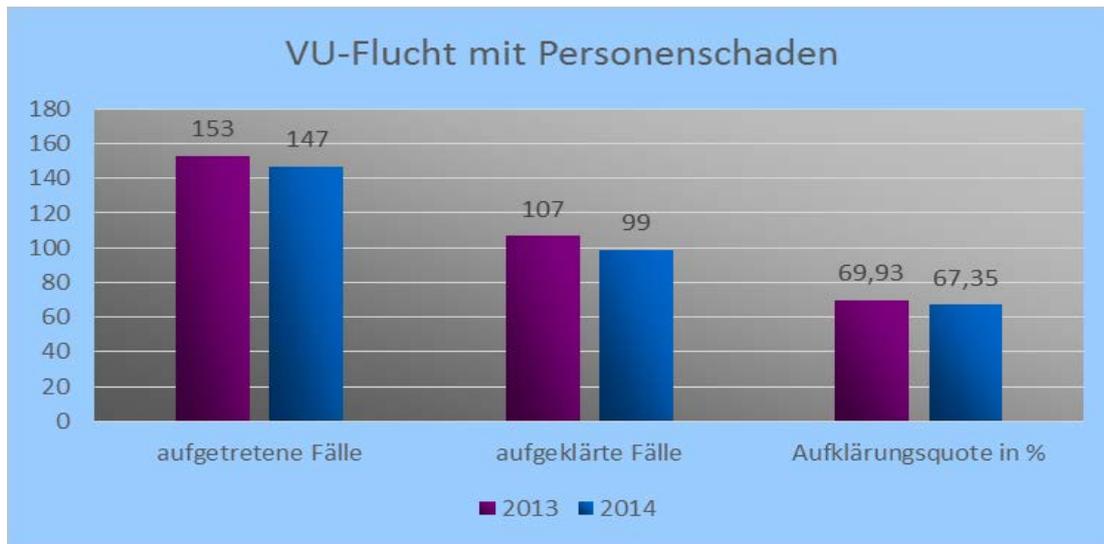
Die Zahlen Verkehrsunfallfluchten sind annähernd konstant geblieben. So konnten bei einem Rückgang um 43 auf 3.424 Fälle insgesamt in 2014 erfreulicherweise 182 Fälle mehr aufgeklärt werden, als im vergangenen Jahr.

Dies entspricht einer Steigerung der Aufklärungsquote um 5,8 % auf 50,53%.

Unfallfluchten mit Sachschäden gingen um 31 Fälle auf 3.277 zurück. Gleichzeitig erhöhte sich die Zahl der aufgeklärten Delikte um 190 auf 1.631; dies entspricht einer Erhöhung der Aufklärungsquote um 6,2 %.



Der Anteil an Unfallfluchten mit Personenschäden ist mit 6 Fällen auf 147 leicht zurückgegangen; allerdings wurden 8 Fälle weniger als im Vorjahr aufgeklärt, so dass die Aufklärungsquote um 2,6 % ebenfalls leicht rückläufig war.



Die Polizei Recklinghausen strebt weiterhin die stetige Steigerung der Aufklärungsquoten an. Den Aufklärungserfolg weiter zu steigern ist eines der wichtigsten Ziele der Verkehrskommissariate mit ihren Ermittlungsgruppen.

Entwicklung der Verunglücktenzahlen

2.178 Menschen sind im Berichtszeitraum im Straßenverkehr verletzt oder getötet worden. Das sind 202 mehr Verunglückte als im Jahr 2013, also ein Anstieg um 10,2 %.

Eine Steigerung der Verunglücktenzahlen im Vergleich zum Vorjahr ist ebenfalls in den meisten Behörden des Landes NRW zu verzeichnen.

Dabei stiegen die Verunglücktenzahlen im ersten Halbjahr deutlicher an als im restlichen Jahresverlauf. Eine von mehreren Ursachen kann die eher milde Wetterlage des Jahres 2014 sein.

Wenn die Straßen überwiegend frei von Schnee und Eis sind, erhöht sich in der Regel vor allem die Anzahl der ungeschützten Verkehrsteilnehmer im Straßenverkehr. Dadurch steigt das Risiko, an einem Unfall beteiligt zu sein.

Dennoch liegt die Verunglücktenhäufigkeitszahl 2014 für den Polizeibezirk Recklinghausen und allen 11 Kommunen unterhalb des Landeswertes NRW und vergleichbarer Behörden. Folglich zählt das Polizeipräsidium Recklinghausen – wie Langzeit- und Behördenvergleiche darstellen- zu den sichersten Regionen in Nordrhein Westfalen.

Das Verunglückensrisiko ist bei uns rund 30 % niedriger.

Entwicklung der Getötetenzahlen

KERNINFORMATIONEN	
2014 sind fünf Verkehrstote zu beklagen.	Senkung um; in %
▪ ein Fußgänger	gesamt
▪ ein Fahrradfahrer	
▪ drei Motorradfahrer	- 9 / 64,3

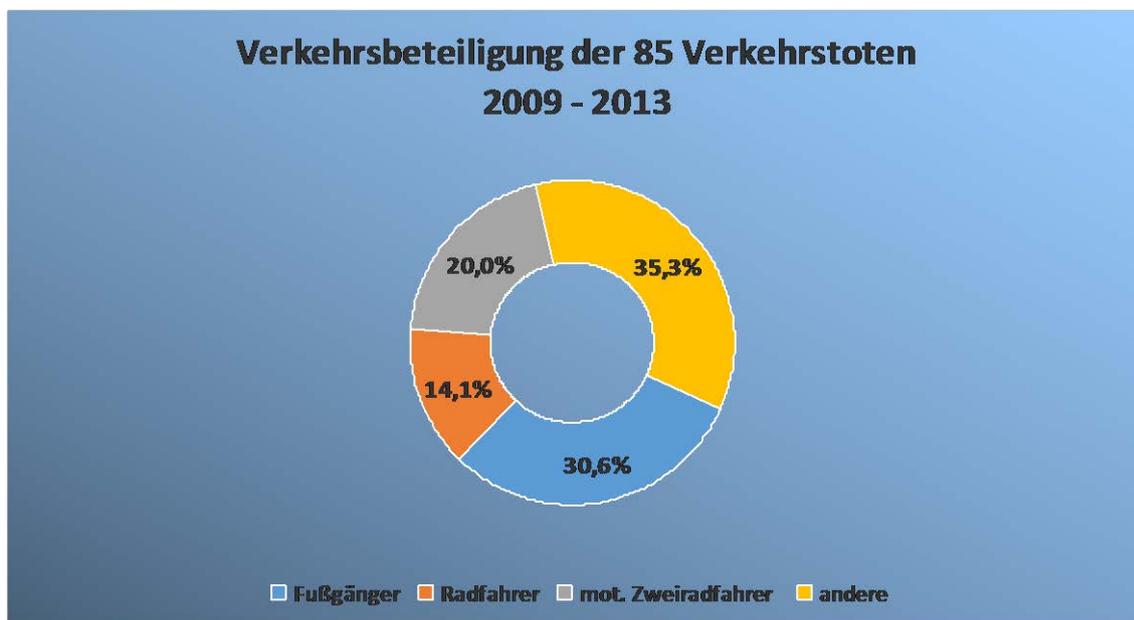
2014 sind fünf Verkehrstote zu beklagen. Das sind neun weniger im Vergleich zum Vorjahr und ein Rückgang um 64,3 %.

Bei der Betrachtung der Langzeitstatistik wird diese positive Entwicklung besonders deutlich. Noch vor 10 Jahren sind 30 Menschen tödlich verunglückt. Während der 10-Jahres-Durchschnitt bei 19,5 liegt, beträgt der Mittelwert der 5-Jahresbetrachtung 14,4. Obwohl sich keine lineare Entwicklung feststellen lässt, ist eine sinkende Tendenz deutlich erkennbar. Die Langzeitstatistik belegt, dass die Anzahl der Verkehrstoten noch nie im einstelligen Bereich lag.

Das ist die niedrigste Getötetenzahl seit Beginn unfallstatistischer Aufzeichnungen und somit ein historischer Tiefstand

Der Anteil der Motorradfahrer an tödlich verunglückten Verkehrsteilnehmern ist auffällig.

Zu beachten ist die Verteilung in der Relation der Fünfjahresbetrachtung. Von insgesamt 85 Verkehrstoten waren 55 ungeschützte Verkehrsteilnehmer. Das sind 31 % Fußgänger, 14,1% Radfahrer und 20 % motorisierte Zweiradfahrer.



Die Verkehrsunfallentwicklung bei den motorisierten Zweiradfahrern wird weiter beobachtet

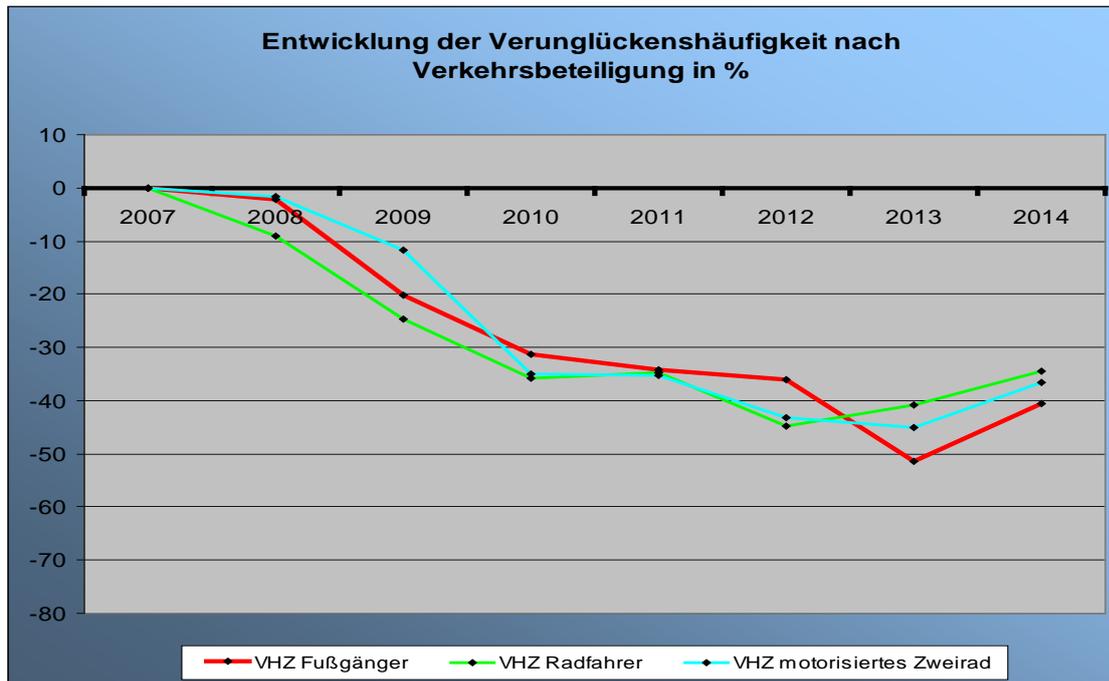
Die Langzeitenwicklung zeigt, dass Fußgänger am häufigsten tödlich verunglückt sind; gefolgt von motorisierten Zweiradfahrern und Radfahrern. In den übrigen Fällen handelte es sich um Fahrzeuginsassen in PKW / LKW / und sonstigen Fahrzeugen.

In der 5-Jahres-Langzeitbetrachtung ist der hohe Anteil der ungeschützten Verkehrsteilnehmer an Verkehrstoten auffällig. Er liegt bei 64,7 %.

Verunglücktenzahlen bei ungeschützten Verkehrsteilnehmern

Die Hälfte aller Verunglückten sind ungeschützte Verkehrsteilnehmer; dazu zählen alle fünf Getöteten.

Drei der fünf Getöteten verunglückten mit dem Motorrad, einer war Radfahrer und einer Fußgänger.



KERNINFORMATIONEN	
228 Fußgänger verunglückt	Anteil an ungesch. VT
Steigerung um 20 %	20,7 % von 1101
544 Radfahrer verunglückt	Anteil an ungesch. VT
Steigerung um 8.8 %	49,4 % von 1101
329 motorisierte Zweiradfahrer verunglückt	Anteil an ungesch. VT
Steigerung um 13,8 %	29,9 % von 1101

Diese Verkehrsteilnehmer sind ohne Schutzhülle unterwegs. Sind sie an einem Unfall beteiligt, wiegen die Unfallfolgen in der Regel schwer.

Aus diesem Grund kommt ihnen bei der polizeilichen Verkehrssicherheitsarbeit eine besondere Bedeutung zu.

Kinder verunglücken überwiegend zu Fuß oder mit dem Fahrrad

Im Jahr 2014 verunglückten insgesamt 42 Kinder auf dem Schulweg, dabei wurden 6 schwer und 35 leicht verletzt. In 29 Fällen wurden sie als Radfahrer verletzt, in den übrigen Fällen als Fußgänger.

KERNINFORMATIONEN						
Schulwegverkehrsunfälle		Jahr	Anzahl	Zu - / Abnahme		
				abs.	proz.	
		2013	44			
		2014	42	-2	-4,5 %	
verunglückte Schülerinnen/Schüler		Jahr	Anzahl	Zu - / Abnahme		
				abs.	proz.	
im Alter von 6 - < 10 J.	als Radfahrer	2013	2			
		2014	2		0	0,0 %
	als Fußgänger	2013	5			
		2014	4		-1	-20,0 %
im Alter von 10 - < 15 J.	als Radfahrer	2013	20			
		2014	25		5	25,0 %
	als Fußgänger	2013	13			
		2014	9		-4	-30,8 %

Die Verkehrsicherheitsarbeit für Kinder stellt nach wie vor einen Schwerpunkt polizeilicher Präventionsarbeit dar. In Zusammenarbeit mit den Schulen des Polizeibezirks werden Kinder in den Jahrgangstufen 4 für die sichere Teilnahme am Straßenverkehr mittels Fahrrad trainiert.

Fußgänger- und Radfahrsicherheit bleibt im Focus der Polizei Recklinghausen

Präventionsveranstaltungen verbunden mit Repressionsmaßnahmen sollen zur Steigerung der Sicherheit von ungeschützten Verkehrsteilnehmern beitragen. Mit besonderen Projekten, Kampagnen und Schwerpunktkontrollen wollen wir zur Senkung der Unfallzahlen beitragen.

Hauptunfallursache Geschwindigkeit

Nicht angepasste Geschwindigkeit zählt zu den Hauptunfallursachen. Überhöhte Geschwindigkeit und vor allem die daraus resultierenden Folgen sind und bleiben ein wichtiges Problemfeld der Verkehrssicherheitslage.

Im Jahr 2014 ereigneten sich rund 26 % weniger Unfälle bei denen Geschwindigkeit als Ursache festgestellt wurde. Diese Entwicklung ist besonders erfreulich.

Überwachungsmaßnahmen und Präventionskampagnen gegen Raser bleiben ein Schwerpunkt der strategischen Ausrichtung des Landes Nordrhein-Westfalen und des Polizeipräsidiums Recklinghausen.

Ziel bleibt es, dass sich möglichst alle an die Verkehrsregeln – vor allem die Geschwindigkeitsbeschränkungen – halten und das Niveau der gefahrenen Geschwindigkeit in unseren Kommunen gesenkt wird. Hierdurch wollen wir einen Rückgang der Verunglücktenzahlen und der Unfallfolgen erreichen.

Geschwindigkeit entscheidet über Leben und Tod

Verkehrssicherheitslage in den Kommunen

Stadt Bottrop



Unfallentwicklung Stadt Bottrop		Vergleich zum Vorjahr		Veränderung		5- Jahres Schnitt	UHZ / VHZ		Abweichung	
		2013	2014	um	in %		BOT	NRW	um	in %
Verkehrsunfälle	Verkehrsunfälle gesamt	3253	3071	-182	-5,6%	3229	2646,2	3291,8	-645,7	-19,6%
	Verkehrsunfälle mit Personenschaden gesamt	234	252	18	7,7%	256	217,1	340,9	-123,8	-36,3%
	→ Kat. 1 mit Getöteten	2	0	-2	-100,0%	2	0,0	2,8	-2,8	
	→ Kat. 2 mit Schwerverletzten	43	60	17	39,5%	54	51,7	67,3	-15,6	-23,2%
	→ Kat. 3 mit Leichtverletzten	189	192	3	1,6%	200	165,4	270,9	-105,4	-38,9%
	Verkehrsunfälle mit Sachschaden gesamt	3019	2819	-200	-6,6%	2973	2429,0	2950,9	-521,9	-17,7%
	→ Kat. 4 schwerwiegend	50	31	-19	-38,0%	60	26,7	56,0	-29,3	-52,3%
	→ Kat. 5 ohne Alkohol / Drogen	2467	2279	-188	-7,6%	2365	1963,7	2257,2	-293,5	-13,0%
	→ Kat. 6 mit Alkohol / Drogen	18	19	1	5,6%	23	16,4	19,5	-3,1	-16,1%
	→ Kat. 7 mit VU-Flucht	484	490	6	1,2%	525	422,2	618,1	-195,9	-31,7%
Verunglückte	Getötete, Schwerverletzte, Leichtverletzte gesamt	300	347	47	15,7%	326	299,0	436,2	-137,2	-31,4%
	Kinder	30	41	11	36,7%	34	282,2	272,2	9,9	3,6%
	Jugendliche	14	30	16	114,3%	21	817,7	704,0	113,7	16,2%
	junge Erwachsene	50	60	10	20,0%	58	683,1	904,2	-221,2	-24,5%
	Erwachsene	172	176	4	2,3%	170	273,2	456,4	-183,3	-40,1%
	Senioren	34	39	5	14,7%	43	158,3	258,4	-100,1	-38,7%

Unfallentwicklung Stadt Bottrop		Vergleich zum Vorjahr		Veränderung		VHZ		Abweichung	
		2013	2014	um	in %	BOT	NRW	um	in %
Verunglückte nach Art der Verkehrsbeteiligung und Altersgruppen	motorisiertes Zweirad gesamt	43	45	2	4,7%	38,8	54,8	-16,0	-29,2%
	Kinder	1	0	-1	-100,0%	0,0	2,8	-2,8	
	Jugendliche	6	9	3	50,0%	245,3	278,3	-33,0	-11,9%
	junge Erwachsene	7	4	-3	-42,9%	45,5	110,8	-65,3	-58,9%
	Erwachsene	27	30	3	11,1%	46,6	60,6	-14,0	-23,1%
	Senioren	2	2	0	0%	8,1	15,4	-7,3	-47,2%
	PKW gesamt	159	182	23	14,5%	156,8	225,0	-68,1	-30,3%
	Kinder	12	15	3	25,0%	103,2	87,0	16,2	18,6%
	Jugendliche	1	11	10	1000,0%	299,8	158,6	141,2	89,0%
	junge Erwachsene	30	46	16	53,3%	523,7	602,7	-79,0	-13,1%
	Erwachsene	103	96	-7	-6,8%	149,0	252,4	-103,4	-41,0%
	Senioren	13	14	1	7,7%	56,8	101,5	-44,7	-44,0%
	Fahrrad gesamt	63	66	3	4,8%	56,9	90,9	-34,0	-37,4%
	Kinder	7	8	1	14,3%	55,1	90,0	-35,0	-38,8%
	Jugendliche	6	9	3	50,0%	245,3	173,1	72,2	41,7%
	junge Erwachsene	7	6	-1	-14,3%	68,3	106,6	-38,3	-35,9%
	Erwachsene	31	29	-2	-6,5%	45,0	87,6	-42,5	-48,6%
	Senioren	12	13	1	8,3%	52,8	79,9	-27,2	-34,0%
	Fußgänger gesamt	26	36	10	38,5%	31,0	44,4	-13,4	-30,1%
	Kinder	10	16	6	60,0%	110,1	77,3	32,8	42,5%
	Jugendliche	1	1	0		27,3	74,8	-47,6	-63,6%
	junge Erwachsene	5	3	-2	-40,0%	34,2	54,6	-20,5	-37,5%
	Erwachsene	7	10	3	42,9%	15,5	32,1	-16,6	-51,7%
	Senioren	3	6	3	100,0%	24,3	46,5	-22,1	-47,6%

Unfallbeteiligte Verkehrsteilnehmer unter Alkohol- / Drogeneinfluss (Bottrop) 2013 / 2014					
unfallbeteiligte Verkehrsteilnehmer		Jahr	Anzahl	Zu- / Abnahme	
				abs.	proz.
unter Alkoholeinfluss	bei VU insgesamt	2013	35		
		2014	36	1	2,9 %
	bei VU mit Pers.- Schaden	2013	13		
		2014	10	-3	-23,1 %
unter Einfluss anderer berauschender Mittel	bei VU insgesamt	2013	7		
		2014	2	-5	-71,4 %
	bei VU mit Pers.- Schaden	2013	2		
		2014	0	-2	-100,0 %

Schulweg-Verkehrsunfälle und verunglückte Schülerinnen / Schüler (Bottrop) 2013 / 2014					
Schulwegverkehrsunfälle		Jahr	Anzahl	Zu - / Abnahme	
				abs.	proz.
		2013	7		
		2014	5	-2	-28,6 %
verunglückte Schülerinnen/Schüler		Jahr	Anzahl	Zu - / Abnahme	
				abs.	proz.
im Alter von 6 - < 10 J.	als Radfahrer	2013	0		
		2014	0	0	0,0 %
	als Fußgänger	2013	1		
		2014	0	-1	-100,0 %
im Alter von 10 - < 15 J.	als Radfahrer	2013	4		
		2014	3	-1	-25,0 %
	als Fußgänger	2013	1		
		2014	2	1	100,0 %

Verkehrsunfälle mit unerlaubtem Entfernen vom Unfallort – VU mF (Bottrop)					
2013 / 2014					
Bezeichnung		Jahr	Anzahl	Zu - / Abnahme	
				abs.	proz.
VU mF und Sachschaden	aufgetretene Fälle	2013	495		
		2014	505	10	2,0 %
	aufgeklärte Fälle	2013	219		
		2014	236	17	7,8 %
	Aufklärungsquoten	2013	44,2 %		
		2014	46,7 %		2,5 %
VU mF und Personenschaden	aufgetretene Fälle	2013	20		
		2014	16	-4	-20,0 %
	aufgeklärte Fälle	2013	15		
		2014	10	-5	-33,3 %
	Aufklärungsquoten	2013	75,0 %		
		2014	62,5 %		-12,5 %
VU mF insgesamt	aufgetretene Fälle	2013	515		
		2014	521	6	1,2 %
	aufgeklärte Fälle	2013	234		
		2014	246	12	5,1 %
	Aufklärungsquoten	2013	45,4 %		
		2014	47,2 %		1,8 %

Stadt Castrop-Rauxel



Unfallentwicklung Stadt Castrop-Rauxel		Vergleich zum Vorjahr		Veränderung		5- Jahres Schnitt	UHZ / VHZ		Abweichung	
		2013	2014	um	in %		CAS	NRW	um	in %
Verkehrsunfälle	Verkehrsunfälle gesamt	1946	2043	97	5,0%	2070	2770,1	3291,8	-521,7	-15,8%
	Verkehrsunfälle mit Personenschaden gesamt	147	178	31	21,1%	169	241,4	340,9	-99,6	-29,2%
	→ Kat. 1 mit Getöteten	1	3	2	200,0%	3	4,1	2,8	1,3	46,5%
	→ Kat. 2 mit Schwerverletzten	32	34	2	6,3%	36	46,1	67,3	-21,2	-31,5%
	→ Kat. 3 mit Leichtverletzten	114	141	27	23,7%	130	191,2	270,9	-79,7	-29,4%
	Verkehrsunfälle mit Sachschaden gesamt	1799	1865	66	3,7%	1901	2528,8	2950,9	-422,1	-14,3%
	→ Kat. 4 schwerwiegend	24	23	-1	-4,2%	35	31,2	56,0	-24,9	-44,3%
	→ Kat. 5 ohne Alkohol / Drogen	1369	1466	97	7,1%	1452	1987,8	2257,2	-269,5	-11,9%
	→ Kat. 6 mit Alkohol / Drogen	13	12	-1	-7,7%	15	16,3	19,5	-3,2	-16,6%
	→ Kat. 7 mit VU-Flucht	393	364	-29	-7,4%	398	493,6	618,1	-124,6	-20,2%
Verunglückte	Getötete, Schwerverletzte, Leichtverletzte gesamt	186	229	43	23,1%	218	310,5	436,2	-125,7	-28,8%
	Kinder	15	15	0	0%	22	166,2	272,2	-106,1	-39,0%
	Jugendliche	7	6	-1	-14,3%	10	260,2	704,0	-443,8	-63,0%
	junge Erwachsene	36	44	8	22,2%	38	786,7	904,2	-117,5	-13,0%
	Erwachsene	103	129	26	25,2%	118	316,8	456,4	-139,6	-30,6%
	Senioren	25	34	9	36,0%	30	211,1	258,4	-47,3	-18,3%

Unfallentwicklung Stadt Castrop-Rauxel		Vergleich zum Vorjahr		Veränderung		VHZ		Abweichung	
		2013	2014	um	in %	CAS	NRW	um	in %
Verunglückte nach Art der Verkehrsbeteiligung und Altersgruppen	motorisiertes Zweirad gesamt	25	36	11	44,0%	48,8	54,8	-6,0	-10,9%
	Kinder	0	0	0	0%	0,0	2,8	-2,8	0%
	Jugendliche	2	2	0	0%	86,7	278,3	-191,6	-68,8%
	junge Erwachsene	5	6	1	20,0%	107,3	110,8	-3,6	-3,2%
	Erwachsene	13	27	14	107,7%	66,3	60,6	5,7	9,5%
	Senioren	5	1	-4	-80,0%	6,2	15,4	-9,2	-59,6%
	PKW gesamt	96	118	22	22,9%	160,0	225,0	-65,0	-28,9%
	Kinder	4	2	-2	-50,0%	22,2	87,0	-64,9	-74,5%
	Jugendliche	4	1	-3	-75,0%	43,4	158,6	-115,2	-72,7%
	junge Erwachsene	21	33	12	57,1%	590,0	602,7	-12,7	-2,1%
	Erwachsene	54	64	10	18,5%	157,2	252,4	-95,2	-37,7%
	Senioren	13	17	4	30,8%	105,5	101,5	4,0	4,0%
	Fahrrad gesamt	42	40	-2	-4,8%	54,2	90,9	-36,7	-40,3%
	Kinder	4	4	0	0%	44,3	90,0	-45,7	-50,8%
	Jugendliche	0	0	0	0%	0,0	173,1	-173,1	
	junge Erwachsene	8	3	-5	-62,5%	53,6	106,6	-53,0	-49,7%
	Erwachsene	26	24	-2	-7,7%	58,9	87,6	-28,6	-32,7%
	Senioren	4	9	5	125,0%	55,9	79,9	-24,0	-30,1%
	Fußgänger gesamt	11	24	13	118,2%	32,5	44,4	-11,9	-26,7%
	Kinder	5	8	3	60,0%	88,6	77,3	11,3	14,7%
	Jugendliche	0	3	3	0%	130,1	74,8	55,3	73,9%
	junge Erwachsene	1	2	1	100,0%	35,8	54,6	-18,9	-34,6%
	Erwachsene	3	6	3	100,0%	14,7	32,1	-17,4	-54,1%
	Senioren	2	5	3	150,0%	31,0	46,5	-15,5	-33,2%

Unfallbeteiligte Verkehrsteilnehmer unter Alkohol- / Drogeneinfluss (Castrop-Rauxel) 2013 / 2014					
unfallbeteiligte Verkehrsteilnehmer		Jahr	Anzahl	Zu- / Abnahme	
				abs.	proz.
unter Alkoholeinfluss	bei VU insgesamt	2013	27		
		2014	23	-4	-14,8 %
	bei VU mit Pers.- Schaden	2013	13		
		2014	11	-2	-15,4 %
unter Einfluss anderer berauschender Mittel	bei VU insgesamt	2013	3		
		2014	3	0	0,0 %
	bei VU mit Pers.- Schaden	2013	2		
		2014	1	-1	-50,0 %

Schulweg-Verkehrsunfälle und verunglückte Schülerinnen / Schüler (Castrop-Rauxel) 2013 / 2014					
Schulwegverkehrsunfälle		Jahr	Anzahl	Zu - / Abnahme	
				abs.	proz.
		2013	5		
		2014	2	-3	33,3 %
verunglückte Schülerinnen/Schüler		Jahr	Anzahl	Zu - / Abnahme	
				abs.	proz.
im Alter von 6 - < 10 J.	als Radfahrer	2013	0		
		2014	0	0	100,0 %
	als Fußgänger	2013	0		
		2014	2	2	100,0 %
im Alter von 10 - < 15 J.	als Radfahrer	2013	2		
		2014	1	-1	50,0 %
	als Fußgänger	2013	3		
		2014	0	-3	-100,0 %

Verkehrsunfälle mit unerlaubtem Entfernen vom Unfallort – VU mF (Castrop-Rauxel)					
2013 / 2014					
Bezeichnung		Jahr	Anzahl	Zu - / Abnahme	
				abs.	proz.
VU mF und Sachschaden	aufgetretene Fälle	2013	400		
		2014	372	-28	-7,0 %
	aufgeklärte Fälle	2013	158		
		2014	205	47	29,7 %
	Aufklärungsquoten	2013	39,5 %		
		2014	55,1 %		15,6 %
VU mF und Personenschaden	aufgetretene Fälle	2013	14		
		2014	18	4	28,6 %
	aufgeklärte Fälle	2013	8		
		2014	713	5	62,5 %
	Aufklärungsquoten	2013	57,1 %		
		2014	72,2 %		15,1 %
VU mF insgesamt	aufgetretene Fälle	2013	414		
		2014	390	-24	-5,8 %
	aufgeklärte Fälle	2013	166		
		2014	218	52	31,3 %
	Aufklärungsquoten	2013	40,1 %		
		2014	55,9 %		15,8 %

Stadt Datteln



Unfallentwicklung Stadt Datteln		Vergleich zum Vorjahr		Veränderung		5- Jahres Schnitt	UHZ / VHZ		Abweichung	
		2013	2014	um	in %		DAT	NRW	um	in %
Verkehrsunfälle	Verkehrsunfälle gesamt	311	307	-4	-1,3%	317	894,2	3291,8	-2397,6	-72,8%
	Verkehrsunfälle mit Personenschaden gesamt	96	95	-1	-1,0%	99	276,7	340,9	-64,2	-18,8%
	→ Kat. 1 mit Getöteten	1	0	-1	-100,0%	1	0,0	2,8	-2,8	
	→ Kat. 2 mit Schwerverletzten	23	20	-3	-13,0%	19	58,3	67,3	-9,0	-13,4%
	→ Kat. 3 mit Leichtverletzten	72	75	3	4,2%	80	218,5	270,9	-52,4	-19,3%
	Verkehrsunfälle mit Sachschaden gesamt	215	212	-3	-1,4%	218	617,5	2950,9	-2333,4	-79,1%
	→ Kat. 4 schwerwiegend	13	6	-7	-53,8%	12	17,5	56,0	-38,6	-68,8%
	→ Kat. 5 ohne Alkohol / Drogen	0	0	0	0%	0	0,0	2257,2	-2257,2	
	→ Kat. 6 mit Alkohol / Drogen	6	6	0	0%	6	17,5	19,5	-2,0	-10,5%
	→ Kat. 7 mit VU-Flucht	196	200	4	2,0%	200	582,5	618,1	-35,6	-5,8%
Verunglückte	Getötete, Schwerverletzte, Leichtverletzte gesamt	117	107	-10	-8,5%	119	311,7	436,2	-124,5	-28,5%
	Kinder	9	17	8	88,9%	12	391,8	272,2	119,5	43,9%
	Jugendliche	13	6	-7	-53,8%	9	559,7	704,0	-144,3	-20,5%
	junge Erwachsene	15	13	-2	-13,3%	18	508,0	904,2	-396,2	-43,8%
	Erwachsene	63	53	-10	-15,9%	61	277,8	456,4	-178,7	-39,1%
	Senioren	17	18	1	5,9%	19	247,2	258,4	-11,1	-4,3%

Unfallentwicklung Stadt Datteln		Vergleich zum Vorjahr		Veränderung		VHZ		Abweichung	
		2013	2014	um	in %	DAT	NRW	um	in %
Verunglückte nach Art der Verkehrsbeteiligung und Altersgruppen	motorisiertes Zweirad gesamt	18	9	-9	-50,0%	26,2	54,8	-28,6	-52,2%
	Kinder	0	0	0	0%	0,0	2,8	-2,8	
	Jugendliche	5	1	-4	-80,0%	93,3	278,3	-185,0	-66,5%
	junge Erwachsene	1	2	1	100,0%	78,2	110,8	-32,7	-29,5%
	Erwachsene	12	4	-8	-66,7%	21,0	60,6	-39,6	-65,4%
	Senioren	0	2	2	0%	27,5	15,4	12,1	78,7%
	PKW gesamt	47	36	-11	-23,4%	104,9	225,0	-120,1	-53,4%
	Kinder	2	1	-1	-50,0%	23,0	87,0	-64,0	-73,5%
	Jugendliche	0	2	2	0%	186,6	158,6	28,0	17,6%
	junge Erwachsene	10	9	-1	-10,0%	351,7	602,7	-251,0	-41,6%
	Erwachsene	31	19	-12	-38,7%	99,6	252,4	-152,8	-60,5%
	Senioren	4	5	1	25,0%	68,7	101,5	-32,8	-32,4%
	Fahrrad gesamt	33	42	9	27,3%	122,3	90,9	31,4	34,6%
	Kinder	4	11	7	175,0%	253,5	90,0	163,5	181,6%
	Jugendliche	6	2	-4	-66,7%	186,6	173,1	13,4	7,8%
	junge Erwachsene	3	1	-2	-66,7%	39,1	106,6	-67,6	-63,4%
	Erwachsene	11	20	9	81,8%	104,8	87,6	17,3	19,7%
	Senioren	9	8	-1	-11,1%	109,9	79,9	30,0	37,5%
	Fußgänger gesamt	13	16	3	23,1%	46,6	44,4	2,2	5,0%
	Kinder	3	4	1	33,3%	92,2	77,3	14,9	19,3%
	Jugendliche	2	0	-2	-100,0%	0,0	74,8	-74,8	
	junge Erwachsene	1	1	0	0%	39,1	54,6	-15,6	-28,5%
	Erwachsene	5	8	3	60,0%	41,9	32,1	9,8	30,5%
	Senioren	2	3	1	50,0%	41,2	46,5	-5,3	-11,4%

Unfallbeteiligte Verkehrsteilnehmer unter Alkohol- / Drogeneinfluss (Datteln) 2013 / 2014					
unfallbeteiligte Verkehrsteilnehmer		Jahr	Anzahl	Zu- / Abnahme	
				abs.	proz.
unter Alkoholeinfluss	bei VU insgesamt	2013	11		
		2014	9	-2	-18,2 %
	bei VU mit Pers.- Schaden	2013	4		
		2014	5	1	25,0 %
unter Einfluss anderer berauschender Mittel	bei VU insgesamt	2013	3		
		2014	2	-1	-33,3 %
	bei VU mit Pers.- Schaden	2013	2		
		2014	0	-2	-100,0 %

Schulweg-Verkehrsunfälle und verunglückte Schülerinnen / Schüler (Datteln) 2013 / 2014					
Schulwegverkehrsunfälle		Jahr	Anzahl	Zu - / Abnahme	
				abs.	proz.
		2013	3		
		2014	4	1	33,3 %
verunglückte Schülerinnen/Schüler		Jahr	Anzahl	Zu - / Abnahme	
				abs.	proz.
im Alter von 6 - < 10 J.	als Radfahrer	2013	0		
		2014	2	0	100,0 %
	als Fußgänger	2013	0		
		2014	1	1	100,0 %
im Alter von 10 - < 15 J.	als Radfahrer	2013	2		
		2014	4	2	100,0 %
	als Fußgänger	2013	0		
		2014	0	0	0,0 %

Verkehrsunfälle mit unerlaubtem Entfernen vom Unfallort – VU mF (DattelIn)					
2013 / 2014					
Bezeichnung		Jahr	Anzahl	Zu - / Abnahme	
				abs.	proz.
VU mF und Sachschaden	aufgetretene Fälle	2013	201		
		2014	205	4	2,0 %
	aufgeklärte Fälle	2013	82		
		2014	99	17	20,7 %
	Aufklärungsquoten	2013	40,8 %		
		2014	48,3 %		7,5 %
VU mF und Personenschaden	aufgetretene Fälle	2013	12		
		2014	9	-3	-25,0 %
	aufgeklärte Fälle	2013	8		
		2014	7	-1	-12,5 %
	Aufklärungsquoten	2013	66,7 %		
		2014	77,8 %		11,1 %
VU mF insgesamt	aufgetretene Fälle	2013	213		
		2014	214	1	3,052 %
	aufgeklärte Fälle	2013	90		
		2014	106	16	17,8 %
	Aufklärungsquoten	2013	42,3 %		
		2014	49,5 %		7,3 %

Stadt Dorsten



Unfallentwicklung Stadt Dorsten		Vergleich zum Vorjahr		Veränderung		5- Jahres Schnitt	UHZ / VHZ		Abweichung	
		2013	2014	um	in %		DOR	NRW	um	in %
Verkehrsunfälle	Verkehrsunfälle gesamt	2059	2182	123	6,0%	2131	2888,3	3291,8	-403,6	-12,3%
	Verkehrsunfälle mit Personenschaden gesamt	143	173	30	21,0%	169	229,0	340,9	-111,9	-32,8%
	→ Kat. 1 mit Getöteten	1	1	0	0%	2	1,3	2,8	-1,5	-52,3%
	→ Kat. 2 mit Schwerverletzten	39	35	-4	-10,3%	42	46,3	67,3	-21,0	-31,1%
	→ Kat. 3 mit Leichtverletzten	103	137	34	33,0%	126	181,3	270,9	-89,5	-33,0%
	Verkehrsunfälle mit Sachschaden gesamt	1916	2009	93	4,9%	1962	2659,3	2950,9	-291,7	-9,9%
	→ Kat. 4 schwerwiegend	24	12	-12	-50,0%	28	15,9	56,0	-40,2	-71,7%
	→ Kat. 5 ohne Alkohol / Drogen	1574	1692	118	7,5%	1587	2239,7	2257,2	-17,6	-0,8%
	→ Kat. 6 mit Alkohol / Drogen	10	7	-3	-30,0%	13	9,3	19,5	-10,3	-52,5%
	→ Kat. 7 mit VU-Flucht	308	298	-10	-3,2%	333	394,5	618,1	-223,7	-36,2%
Verunglückte	Getötete, Schwerverletzte, Leichtverletzte gesamt	200	214	14	7,0%	219	283,3	436,2	-152,9	-35,1%
	Kinder	29	15	-14	-48,3%	21	154,2	272,2	-118,0	-43,4%
	Jugendliche	14	21	7	50,0%	18	805,5	704,0	101,6	14,4%
	junge Erwachsene	33	32	-1	-3,0%	41	553,0	904,2	-351,3	-38,8%
	Erwachsene	85	120	35	41,2%	109	290,6	456,4	-165,9	-36,3%
	Senioren	39	26	-13	-33,3%	30	161,2	258,4	-97,1	-37,6%

Unfallentwicklung Stadt Dorsten		Vergleich zum Vorjahr		Veränderung		VHZ		Abweichung	
		2013	2014	um	in %	DOR	NRW	um	in %
Verunglückte nach Art der Verkehrsbeteiligung und Altersgruppen	motorisiertes Zweirad gesamt	28	29	1	3,6%	38,4	54,8	-16,4	-29,9%
	Kinder	2	0	-2	-100,0%	0,0	2,8	-2,8	
	Jugendliche	6	9	3	50,0%	345,2	278,3	66,9	24,1%
	junge Erwachsene	4	7	3	75,0%	121,0	110,8	10,1	9,1%
	Erwachsene	13	12	-1	-7,7%	29,1	60,6	-31,5	-52,0%
	Senioren	3	1	-2	-66,7%	6,2	15,4	-9,2	-59,6%
	PKW gesamt	97	100	3	3,1%	132,4	225,0	-92,6	-41,2%
	Kinder	6	3	-3	-50,0%	30,8	87,0	-56,2	-64,6%
	Jugendliche	2	3	1	50,0%	115,1	158,6	-43,5	-27,4%
	junge Erwachsene	23	20	-3	-13,0%	345,6	602,7	-257,1	-42,7%
	Erwachsene	51	66	15	29,4%	159,8	252,4	-92,6	-36,7%
	Senioren	15	8	-7	-46,7%	49,6	101,5	-51,9	-51,1%
	Fahrrad gesamt	44	71	27	61,4%	94,0	90,9	3,1	3,4%
	Kinder	7	11	4	57,1%	113,1	90,0	23,1	25,6%
	Jugendliche	6	6	0	0%	230,1	173,1	57,0	32,9%
	junge Erwachsene	2	4	2	100,0%	69,1	106,6	-37,5	-35,2%
	Erwachsene	17	36	19	111,8%	87,2	87,6	-0,4	-0,4%
	Senioren	12	14	2	16,7%	86,8	79,9	6,9	8,6%
	Fußgänger gesamt	15	11	-4	-26,7%	14,6	44,4	-29,8	-67,2%
	Kinder	2	1	-1	-50,0%	10,3	77,3	-67,0	-86,7%
	Jugendliche	0	3	3	0%	115,1	74,8	40,2	53,8%
	junge Erwachsene	3	1	-2	-66,7%	17,3	54,6	-37,4	-68,4%
	Erwachsene	2	5	3	150,0%	12,1	32,1	-20,0	-62,3%
	Senioren	8	1	-7	-87,5%	6,2	46,5	-40,3	-86,7%

Unfallbeteiligte Verkehrsteilnehmer unter Alkohol- / Drogeneinfluss (Dorsten) 2013 / 2014					
unfallbeteiligte Verkehrsteilnehmer		Jahr	Anzahl	Zu- / Abnahme	
				abs.	proz.
unter Alkoholeinfluss	bei VU insgesamt	2013	16		
		2014	17	1	6,3 %
	bei VU mit Pers.- Schaden	2013	4		
		2014	9	5	125,0 %
unter Einfluss anderer berauschender Mittel	bei VU insgesamt	2013	4		
		2014	2	-2	-50,0 %
	bei VU mit Pers.- Schaden	2013	0		
		2014	2	2	100,0 %

Schulweg-Verkehrsunfälle und verunglückte Schülerinnen / Schüler (Dorsten) 2013 / 2014					
Schulwegverkehrsunfälle		Jahr	Anzahl	Zu - / Abnahme	
				abs.	proz.
		2013	4		
		2014	1	-3	-75,5 %
verunglückte Schülerinnen/Schüler		Jahr	Anzahl	Zu - / Abnahme	
				abs.	proz.
im Alter von 6 - < 10 J.	als Radfahrer	2013	2		
		2014	0	2	-100,0 %
	als Fußgänger	2013	0		
		2014	0	0	0,0 %
im Alter von 10 - < 15 J.	als Radfahrer	2013	1		
		2014	1	0	0,0 %
	als Fußgänger	2013	0		
		2014	0	0	0,0 %

Verkehrsunfälle mit unerlaubtem Entfernen vom Unfallort – VU mF (Dorsten)					
2013 / 2014					
Bezeichnung		Jahr	Anzahl	Zu - / Abnahme	
				abs.	proz.
VU mF und Sachschaden	aufgetretene Fälle	2013	318		
		2014	302	-16	-5,0 %
	aufgeklärte Fälle	2013	124		
		2014	140	16	12,9 %
	Aufklärungsquoten	2013	38,9 %		
		2014	46,4 %		7,4 %
VU mF und Personenschaden	aufgetretene Fälle	2013	14		
		2014	11	-3	-21,4 %
	aufgeklärte Fälle	2013	11		
		2014	8	-3	-27,3 %
	Aufklärungsquoten	2013	68,9 %		
		2014	64,9 %		-4,1 %
VU mF insgesamt	aufgetretene Fälle	2013	332		
		2014	313	-19	-5,7 %
	aufgeklärte Fälle	2013	135		
		2014	148	13	9,6 %
	Aufklärungsquoten	2013	40,7 %		
		2014	47,3 %		06,6 %

Stadt Gladbeck



Unfallentwicklung Stadt Gladbeck		Vergleich zum Vorjahr		Veränderung		5- Jahres Schnitt	UHZ / VHZ		Abweichung	
		2013	2014	um	in %		GLA	NRW	um	in %
Verkehrsunfälle	Verkehrsunfälle gesamt	1912	1780	-132	-6,9%	1853	2405,0	3291,8	-886,8	-26,9%
	Verkehrsunfälle mit Personenschaden gesamt	151	142	-9	-6,0%	157	191,9	340,9	-149,1	-43,7%
	→ Kat. 1 mit Getöteten	0	0	0	0%	0	0,0	2,8	-2,8	
	→ Kat. 2 mit Schwerverletzten	36	40	4	11,1%	35	54,0	67,3	-13,2	-19,7%
	→ Kat. 3 mit Leichtverletzten	115	102	-13	-11,3%	121	137,8	270,9	-133,0	-49,1%
	Verkehrsunfälle mit Sachschaden gesamt	1761	1638	-123	-7,0%	1696	2213,2	2950,9	-737,7	-25,0%
	→ Kat. 4 schwerwiegend	33	23	-10	-30,3%	33	31,1	56,0	-25,0	-44,5%
	→ Kat. 5 ohne Alkohol / Drogen	1396	1318	-78	-5,6%	1322	1780,8	2257,2	-476,4	-21,1%
	→ Kat. 6 mit Alkohol / Drogen	14	19	5	35,7%	15	25,7	19,5	6,2	31,5%
	→ Kat. 7 mit VU-Flucht	318	278	-40	-12,6%	326	375,6	618,1	-242,5	-39,2%
Verunglückte	Getötete, Schwerverletzte, Leichtverletzte gesamt	188	177	-11	-5,9%	200	239,2	436,2	-197,0	-45,2%
	Kinder	19	23	4	21,1%	24	226,7	272,2	-45,5	-16,7%
	Jugendliche	17	11	-6	-35,3%	17	442,7	704,0	-261,3	-37,1%
	junge Erwachsene	17	35	18	105,9%	32	606,2	904,2	-298,1	-33,0%
	Erwachsene	106	83	-23	-21,7%	101	209,7	456,4	-246,8	-54,1%
	Senioren	29	25	-4	-13,8%	25	156,1	258,4	-102,3	-39,6%

Unfallentwicklung Stadt Gladbeck		Vergleich zum Vorjahr		Veränderung		VHZ		Abweichung	
		2013	2014	um	in %	GLA	NRW	um	in %
Verunglückte nach Art der Verkehrsbeteiligung und Altersgruppen	motorisiertes Zweirad gesamt	30	31	1	3,3%	41,9	54,8	-12,9	-23,6%
	Kinder	0	2	2	200%	19,7	2,8	16,9	611,9%
	Jugendliche	7	2	-5	-71,4%	80,5	278,3	-197,8	-71,1%
	junge Erwachsene	3	7	4	133,3%	121,2	110,8	10,4	9,4%
	Erwachsene	17	15	-2	-11,8%	37,9	60,6	-22,7	-37,5%
	Senioren	3	5	2	66,7%	31,2	15,4	15,8	103,1%
	PKW gesamt	86	75	-11	-12,8%	101,3	225,0	-123,6	-55,0%
	Kinder	5	8	3	60,0%	78,9	87,0	-8,2	-9,4%
	Jugendliche	4	3	-1	-25,0%	120,7	158,6	-37,9	-23,9%
	junge Erwachsene	10	20	10	100,0%	346,4	602,7	-256,3	-42,5%
	Erwachsene	56	38	-18	-32,1%	96,0	252,4	-156,4	-62,0%
	Senioren	11	6	-5	-45,5%	37,5	101,5	-64,1	-63,1%
	Fahrrad gesamt	44	47	3	6,8%	63,5	90,9	-27,4	-30,1%
	Kinder	9	7	-2	-22,2%	69,0	90,0	-21,0	-23,4%
	Jugendliche	6	5	-1	-16,7%	201,2	173,1	28,1	16,2%
	junge Erwachsene	2	6	4	200,0%	103,9	106,6	-2,7	-2,6%
	Erwachsene	19	23	4	21,1%	58,1	87,6	-29,5	-33,6%
	Senioren	8	6	-2	-25,0%	37,5	79,9	-42,5	-53,1%
	Fußgänger gesamt	27	17	-10	-37,0%	23,0	44,4	-21,4	-48,3%
	Kinder	5	5	0	0%	49,3	77,3	-28,0	-36,2%
	Jugendliche	0	1	1	0%	40,2	74,8	-34,6	-46,2%
	junge Erwachsene	2	2	0	0%	34,6	54,6	-20,0	-36,6%
	Erwachsene	13	4	-9	-69,2%	10,1	32,1	-22,0	-68,6%
	Senioren	7	5	-2	-28,6%	31,2	46,5	-15,3	-32,9%

Unfallbeteiligte Verkehrsteilnehmer unter Alkohol- / Drogeneinfluss (Gladbeck) 2013 / 2014					
unfallbeteiligte Verkehrsteilnehmer		Jahr	Anzahl	Zu- / Abnahme	
				abs.	proz.
unter Alkoholeinfluss	bei VU insgesamt	2013	24		
		2014	29	5	20,8 %
	bei VU mit Pers.- Schaden	2013	6		
		2014	10	4	66,7 %
unter Einfluss anderer berauschender Mittel	bei VU insgesamt	2013	2		
		2014	6	4	200,0 %
	bei VU mit Pers.- Schaden	2013	1		
		2014	3	2	200,0 %

Schulweg-Verkehrsunfälle und verunglückte Schülerinnen / Schüler (Gladbeck) 2013 / 2014					
Schulwegverkehrsunfälle		Jahr	Anzahl	Zu - / Abnahme	
				abs.	proz.
		2013	5		
		2014	7	2	40,0 %
verunglückte Schülerinnen/Schüler		Jahr	Anzahl	Zu - / Abnahme	
				abs.	proz.
im Alter von 6 - < 10 J.	als Radfahrer	2013	0		
		2014	0	0	0,0 %
	als Fußgänger	2013	2		
		2014	0	-2	-100,0 %
im Alter von 10 - < 15 J.	als Radfahrer	2013	2		
		2014	5	3	150,0 %
	als Fußgänger	2013	1		
		2014	2	1	100,0 %

Verkehrsunfälle mit unerlaubtem Entfernen vom Unfallort – VU mF (Gladbeck) 2013 / 2014					
Bezeichnung		Jahr	Anzahl	Zu - / Abnahme	
				abs.	proz.
VU mF und Sachschaden	aufgetretene Fälle	2013	328		
		2014	291	-37	-11,0 %
	aufgeklärte Fälle	2013	147		
		2014	145	-2	-1,4 %
	Aufklärungsquoten	2013	44,8 %		
		2014	49,8 %		5,0 %
VU mF und Personenschaden	aufgetretene Fälle	2013	16		
		2014	15	-1	-6,3 %
	aufgeklärte Fälle	2013	9		
		2014	12	3	33,3 %
	Aufklärungsquoten	2013	56,3 %		
		2014	80,0 %		23,8 %
VU mF insgesamt	aufgetretene Fälle	2013	344		
		2014	306	-38	-11,0 %
	aufgeklärte Fälle	2013	156		
		2014	157	1	0,6 %
	Aufklärungsquoten	2013	45,4 %		
		2014	51,3 %		5,9 %

Stadt Haltern am See



Unfallentwicklung Stadt Haltern am See		Vergleich zum Vorjahr		Veränderung		5- Jahres Schnitt	UHZ / VHZ		Abweichung	
		2013	2014	um	in %		Haltern	NRW	um	in %
Verkehrsunfälle	Verkehrsunfälle gesamt	803	790	-13	-1,6%	870	2119,9	3291,8	-1171,9	-35,6%
	Verkehrsunfälle mit Personenschaden gesamt	75	92	17	22,7%	87	246,9	340,9	-94,0	-27,6%
	→ Kat. 1 mit Getöteten	1	0	-1	-100,0%	1	0,0	2,8	-2,8	
	→ Kat. 2 mit Schwerverletzten	21	31	10	47,6%	27	83,2	67,3	15,9	23,6%
	→ Kat. 3 mit Leichtverletzten	53	61	8	15,1%	59	163,7	270,9	-107,2	-39,6%
	Verkehrsunfälle mit Sachschaden gesamt	728	698	-30	-4,1%	783	1873,0	2950,9	-1077,9	-36,5%
	→ Kat. 4 schwerwiegend	17	7	-10	-58,8%	14	18,8	56,0	-37,3	-66,5%
	→ Kat. 5 ohne Alkohol / Drogen	596	569	-27	-4,5%	636	1526,9	2257,2	-730,4	-32,4%
	→ Kat. 6 mit Alkohol / Drogen	6	2	-4	-66,7%	4	5,4	19,5	-14,2	-72,5%
	→ Kat. 7 mit VU-Flucht	109	120	11	10,1%	129	322,0	618,1	-296,1	-47,9%
Verunglückte	Getötete, Schwerverletzte, Leichtverletzte gesamt	93	107	14	15,1%	109	287,1	436,2	-149,0	-34,2%
	Kinder	8	7	-1	-12,5%	10	141,1	272,2	-131,1	-48,2%
	Jugendliche	4	4	0		5	299,0	704,0	-405,0	-57,5%
	junge Erwachsene	14	15	1	7,1%	17	601,0	904,2	-303,3	-33,5%
	Erwachsene	52	67	15	28,8%	59	325,2	456,4	-131,2	-28,7%
	Senioren	15	14	-1	-6,7%	19	177,9	258,4	-80,5	-31,2%

Unfallentwicklung Stadt Haltern am See		Vergleich zum Vorjahr		Veränderung		VHZ		Abweichung	
		2013	2014	um	in %	Haltern	NRW	um	in %
Verunglückte nach Art der Verkehrsbeteiligung und Altersgruppen	motorisiertes Zweirad gesamt	17	28	11	64,7%	75,1	54,8	20,3	37,1%
	Kinder	0	0	0	0%	0,0	2,8	-2,8	
	Jugendliche	2	1	-1	-50,0%	74,7	278,3	-203,6	-73,1%
	junge Erwachsene	1	3	2	200,0%	120,2	110,8	9,4	8,4%
	Erwachsene	12	21	9	75,0%	101,9	60,6	41,4	68,3%
	Senioren	2	3	1	50,0%	38,1	15,4	22,7	148,0%
	PKW gesamt	47	38	-9	-19,1%	102,0	225,0	-123,0	-54,7%
	Kinder	3	2	-1	-33,3%	40,3	87,0	-46,7	-53,7%
	Jugendliche	0	2	2	200%	149,5	158,6	-9,1	-5,8%
	junge Erwachsene	11	8	-3	-27,3%	320,5	602,7	-282,2	-46,8%
	Erwachsene	26	22	-4	-15,4%	106,8	252,4	-145,6	-57,7%
	Senioren	7	4	-3	-42,9%	50,8	101,5	-50,7	-49,9%
	Fahrrad gesamt	26	25	-1	-3,8%	67,1	90,9	-23,8	-26,2%
	Kinder	4	3	-1	-25,0%	60,5	90,0	-29,6	-32,8%
	Jugendliche	2	1	-1	-50,0%	74,7	173,1	-98,4	-56,8%
	junge Erwachsene	1	3	2	200,0%	120,2	106,6	13,6	12,7%
	Erwachsene	13	17	4	30,8%	82,5	87,6	-5,0	-5,7%
	Senioren	6	1	-5	-83,3%	12,7	79,9	-67,2	-84,1%
	Fußgänger gesamt	2	11	9	450,0%	29,5	44,4	-14,9	-33,5%
	Kinder	1	1	0	0%	20,2	77,3	-57,1	-73,9%
	Jugendliche	0	0	0	0%	0,0	74,8	-74,8	
	junge Erwachsene	1	1	0	0%	40,1	54,6	-14,6	-26,7%
	Erwachsene	0	4	4	0%	19,4	32,1	-12,7	-39,6%
	Senioren	0	5	5	0%	63,5	46,5	17,0	36,6%

Unfallbeteiligte Verkehrsteilnehmer unter Alkohol- / Drogeneinfluss (Haltern am See) 2013 / 2014					
unfallbeteiligte Verkehrsteilnehmer		Jahr	Anzahl	Zu- / Abnahme	
				abs.	proz.
unter Alkoholeinfluss	bei VU insgesamt	2013	11		
		2014	11	0	0,0 %
	bei VU mit Pers.-Schaden	2013	3		
		2014	6	3	100,0 %
unter Einfluss anderer berauschender Mittel	bei VU insgesamt	2013	0		
		2014	0	0	100,0 %
	bei VU mit Pers.-Schaden	2013	0		
		2014	0	0	100,0 %

Schulweg-Verkehrsunfälle und verunglückte Schülerinnen / Schüler (Haltern am See) 2013 / 2014					
Schulwegverkehrsunfälle		Jahr	Anzahl	Zu - / Abnahme	
				abs.	proz.
		2013	4		
		2014	3	-1	-25,5 %
verunglückte Schülerinnen/Schüler		Jahr	Anzahl	Zu - / Abnahme	
				abs.	proz.
im Alter von 6 - < 10 J.	als Radfahrer	2013	0		
		2014	0	0	0,0 %
	als Fußgänger	2013	0		
		2014	0	0	0,0 %
im Alter von 10 - < 15 J.	als Radfahrer	2013	3		
		2014	2	-1	-33,3 %
	als Fußgänger	2013	1		
		2014	1	0	0,0 %

Verkehrsunfälle mit unerlaubtem Entfernen vom Unfallort – VU mF (Haltern am See)					
2013 / 2014					
Bezeichnung		Jahr	Anzahl	Zu - / Abnahme	
				abs.	proz.
VU mF und Sachschaden	aufgetretene Fälle	2013	113		
		2014	122	9	8,0 %
	aufgeklärte Fälle	2013	49		
		2014	64	15	30,6 %
	Aufklärungsquoten	2013	43,4 %		
		2014	52,5 %		9,1 %
VU mF und Personenschaden	aufgetretene Fälle	2013	4		
		2014	8	4	100,0 %
	aufgeklärte Fälle	2013	3		
		2014	6	3	100,0 %
	Aufklärungsquoten	2013	75,0 %		
		2014	75,0 %		0,0 %
VU mF insgesamt	aufgetretene Fälle	2013	117		
		2014	130	13	11,1 %
	aufgeklärte Fälle	2013	52		
		2014	70	18	34,6 %
	Aufklärungsquoten	2013	43,6 %		
		2014	44,5 %		0,9 %

Stadt Herten



Unfallentwicklung Stadt Herten		Vergleich zum Vorjahr		Veränderung		5- Jahres Schnitt	UHZ / VHZ		Abweichung	
		2013	2014	um	in %		HER	NRW	um	in %
Verkehrsunfälle	Verkehrsunfälle gesamt	1498	1546	48	3,2%	1529	2551,9	3291,8	-739,9	-22,5%
	Verkehrsunfälle mit Personenschaden gesamt	119	144	25	21,0%	129	237,7	340,9	-103,2	-30,3%
	→ Kat. 1 mit Getöteten	0	0	0	0%	0	0,0	2,8	-2,8	
	→ Kat. 2 mit Schwerverletzten	41	45	4	9,8%	42	74,3	67,3	7,0	10,4%
	→ Kat. 3 mit Leichtverletzten	78	99	21	26,9%	87	163,4	270,9	-107,4	-39,7%
	Verkehrsunfälle mit Sachschaden gesamt	1379	1402	23	1,7%	1400	2314,2	2950,9	-636,7	-21,6%
	→ Kat. 4 schwerwiegend	44	20	-24	-54,5%	36	33,0	56,0	-23,0	-41,1%
	→ Kat. 5 ohne Alkohol / Drogen	1018	1096	78	7,7%	1057	1809,1	2257,2	-448,1	-19,9%
	→ Kat. 6 mit Alkohol / Drogen	8	11	3	37,5%	11	18,2	19,5	-1,4	-7,0%
	→ Kat. 7 mit VU-Flucht	309	275	-34	-11,0%	297	453,9	618,1	-164,2	-26,6%
Verunglückte	Getötete, Schwerverletzte, Leichtverletzte gesamt	147	175	28	19,0%	162	288,9	436,2	-147,3	-33,8%
	Kinder	9	15	6	66,7%	13	201,0	272,2	-71,3	-26,2%
	Jugendliche	8	6	-2	-25,0%	12	299,6	704,0	-404,4	-57,4%
	junge Erwachsene	27	32	5	18,5%	33	686,1	904,2	-218,1	-24,1%
	Erwachsene	82	96	14	17,1%	82	296,9	456,4	-159,5	-35,0%
	Senioren	21	26	5	23,8%	21	184,2	258,4	-74,2	-28,7%

Unfallentwicklung Stadt Herten		Vergleich zum Vorjahr		Veränderung		VHZ		Abweichung	
		2013	2014	um	in %	HER	NRW	um	in %
Verunglückte nach Art der Verkehrsbeteiligung und Altersgruppen	motorisiertes Zweirad gesamt	26	24	-2	-7,7%	39,6	54,8	-15,2	-27,7%
	Kinder	0	1	1		13,4	2,8	10,6	383,8%
	Jugendliche	2	4	2	100,0%	199,7	278,3	-78,6	-28,2%
	junge Erwachsene	7	5	-2	-28,6%	107,2	110,8	-3,6	-3,3%
	Erwachsene	14	11	-3	-21,4%	34,0	60,6	-26,6	-43,8%
	Senioren	3	3	0		21,3	15,4	5,9	38,3%
	PKW gesamt	75	83	8	10,7%	137,0	225,0	-88,0	-39,1%
	Kinder	3	3	0		40,2	87,0	-46,8	-53,8%
	Jugendliche	3	0	-3	-100,0%	0,0	158,6	-158,6	
	junge Erwachsene	16	21	5	31,3%	450,3	602,7	-152,4	-25,3%
	Erwachsene	46	54	8	17,4%	167,0	252,4	-85,4	-33,8%
	Senioren	7	5	-2	-28,6%	35,4	101,5	-66,1	-65,1%
	Fahrrad gesamt	26	35	9	34,6%	57,8	90,9	-33,1	-36,4%
	Kinder	2	4	2	100,0%	53,6	90,0	-36,4	-40,5%
	Jugendliche	2	1	-1	-50,0%	49,9	173,1	-123,2	-71,2%
	junge Erwachsene	2	3	1	50,0%	64,3	106,6	-42,3	-39,7%
	Erwachsene	13	19	6	46,2%	58,8	87,6	-28,8	-32,9%
	Senioren	7	8	1	14,3%	56,7	79,9	-23,3	-29,1%
	Fußgänger gesamt	15	26	11	73,3%	42,9	44,4	-1,5	-3,3%
	Kinder	4	7	3	75,0%	93,8	77,3	16,5	21,4%
	Jugendliche	1	1	0		49,9	74,8	-24,9	-33,3%
	junge Erwachsene	2	1	-1	-50,0%	21,4	54,6	-33,2	-60,8%
	Erwachsene	5	10	5	100,0%	30,9	32,1	-1,2	-3,8%
	Senioren	3	7	4	133,3%	49,6	46,5	3,1	6,7%

Unfallbeteiligte Verkehrsteilnehmer unter Alkohol- / Drogeneinfluss (Herten) 2013 / 2014					
unfallbeteiligte Verkehrsteilnehmer		Jahr	Anzahl	Zu- / Abnahme	
				abs.	proz.
unter Alkoholeinfluss	bei VU insgesamt	2013	21		
		2014	20	-1	-4,8 %
	bei VU mit Pers.- Schaden	2013	12		
		2014	5	-7	-58,3 %
unter Einfluss anderer berauschender Mittel	bei VU insgesamt	2013	4		
		2014	2	-2	-50,0 %
	bei VU mit Pers.- Schaden	2013	2		
		2014	0	-2	-100,0 %

Schulweg-Verkehrsunfälle und verunglückte Schülerinnen / Schüler (Herten) 2013 / 2014					
Schulwegverkehrsunfälle		Jahr	Anzahl	Zu - / Abnahme	
				abs.	proz.
		2013	1		
		2014	2	1	100,0 %
verunglückte Schülerinnen/Schüler		Jahr	Anzahl	Zu - / Abnahme	
				abs.	proz.
im Alter von 6 - < 10 J.	als Radfahrer	2013	0		
		2014	0	0	0,0 %
	als Fußgänger	2013	0		
		2014	0	0	0,0 %
im Alter von 10 - < 15 J.	als Radfahrer	2013	0		
		2014	1	1	100,0 %
	als Fußgänger	2013	1		
		2014	1	0	0,0 %

Verkehrsunfälle mit unerlaubtem Entfernen vom Unfallort – VU mF (Herten)					
2013 / 2014					
Bezeichnung		Jahr	Anzahl	Zu - / Abnahme	
				abs.	proz.
VU mF und Sachschaden	aufgetretene Fälle	2013	321		
		2014	287	-34	-10,0 %
	aufgeklärte Fälle	2013	152		
		2014	149	-3	-2,0 %
	Aufklärungsquoten	2013	47,4 %		
		2014	51,9 %		4,6 %
VU mF und Personenschaden	aufgetretene Fälle	2013	12		
		2014	15	3	25,0 %
	aufgeklärte Fälle	2013	12		
		2014	7	-5	-41,7 %
	Aufklärungsquoten	2013	100,0 %		
		2014	46,7 %		-53,3 %
VU mF insgesamt	aufgetretene Fälle	2013	333		
		2014	302	-31	-9,3 %
	aufgeklärte Fälle	2013	164		
		2014	156	-8	-4,9 %
	Aufklärungsquoten	2013	49,3 %		
		2014	51,7 %		2,4 %

Stadt Marl



Unfallentwicklung Stadt Marl		Vergleich zum Vorjahr		Veränderung		5- Jahres Schnitt	UHZ / VHZ		Abweichung	
		2013	2014	um	in %		Marl	NRW	um	in %
Verkehrsunfälle	Verkehrsunfälle gesamt	1817	2007	190	10,5%	1928	2399,7	3291,8	-892,1	-27,1%
	Verkehrsunfälle mit Personenschaden gesamt	195	203	8	4,1%	195	242,7	340,9	-98,2	-28,8%
	→ Kat. 1 mit Getöteten	0	0	0	0%	1	0,0	2,8	-2,8	
	→ Kat. 2 mit Schwerverletzten	47	48	1	2,1%	45	57,4	67,3	-9,9	-14,7%
	→ Kat. 3 mit Leichtverletzten	148	155	7	4,7%	148	185,3	270,9	-85,5	-31,6%
	Verkehrsunfälle mit Sachschaden gesamt	1622	1804	182	11,2%	1733	2157,0	2950,9	-793,9	-26,9%
	→ Kat. 4 schwerwiegend	38	23	-15	-39,5%	37	27,5	56,0	-28,5	-50,9%
	→ Kat. 5 ohne Alkohol / Drogen	1247	1403	156	12,5%	1316	1677,5	2257,2	-579,7	-25,7%
	→ Kat. 6 mit Alkohol / Drogen	10	19	9	90,0%	15	22,7	19,5	3,2	16,4%
	→ Kat. 7 mit VU-Flucht	327	359	32	9,8%	365	429,3	618,1	-188,9	-30,6%
Verunglückte	Getötete, Schwerverletzte, Leichtverletzte gesamt	244	255	11	4,5%	243	304,9	436,2	-131,3	-30,1%
	Kinder	25	20	-5	-20,0%	20	198,6	272,2	-73,6	-27,0%
	Jugendliche	8	8	0	0%	12	295,1	704,0	-408,9	-58,1%
	junge Erwachsene	36	41	5	13,9%	42	645,3	904,2	-259,0	-28,6%
	Erwachsene	139	150	11	7,9%	134	325,6	456,4	-130,8	-28,7%
	Senioren	36	36	0	0%	35	195,3	258,4	-63,0	-24,4%

Unfallentwicklung Stadt Marl		Vergleich zum Vorjahr		Veränderung		VHZ		Abweichung	
		2013	2014	um	in %	Marl	NRW	um	in %
Verunglückte nach Art der Verkehrsbeteiligung und Altersgruppen	motorisiertes Zweirad gesamt	28	35	7	25,0%	41,85	54,80	-12,95	-23,6%
	Kinder	1	0	-1	-100,0%	0,00	2,77	-2,77	
	Jugendliche	2	3	1	50,0%	110,66	278,29	-167,63	-60,2%
	junge Erwachsene	5	7	2	40,0%	110,17	110,83	-0,66	-0,6%
	Erwachsene	17	23	6	35,3%	49,93	60,58	-10,66	-17,6%
	Senioren	3	2	-1	-33,3%	10,85	15,37	-4,52	-29,4%
	PKW gesamt	107	119	12	11,2%	142,29	224,96	-82,67	-36,7%
	Kinder	7	2	-5	-71,4%	19,86	87,04	-67,18	-77,2%
	Jugendliche	1	1	0	0%	36,89	158,60	-121,71	-76,7%
	junge Erwachsene	21	31	10	47,6%	487,88	602,70	-114,82	-19,1%
	Erwachsene	68	73	5	7,4%	158,46	252,40	-93,94	-37,2%
	Senioren	10	12	2	20,0%	65,11	101,52	-36,41	-35,9%
	Fahrrad gesamt	84	73	-11	-13,1%	87,29	90,90	-3,61	-4,0%
	Kinder	8	12	4	50,0%	119,17	90,03	29,14	32,4%
	Jugendliche	4	2	-2	-50,0%	73,77	173,14	-99,37	-57,4%
	junge Erwachsene	10	2	-8	-80,0%	31,48	106,63	-75,16	-70,5%
	Erwachsene	44	42	-2	-4,5%	91,17	87,56	3,61	4,1%
	Senioren	18	15	-3	-16,7%	81,38	79,92	1,46	1,8%
	Fußgänger gesamt	21	21	0		25,11	44,39	-19,29	-43,4%
	Kinder	9	5	-4	-44,4%	49,65	77,29	-27,63	-35,8%
	Jugendliche	0	2	2	0%	73,77	74,83	-1,06	-1,4%
junge Erwachsene	0	0	0	0%	0,00	54,65	-54,65	0%	
Erwachsene	8	7	-1	-12,5%	15,19	32,14	-16,94	-52,7%	
Senioren	4	7	3	75,0%	37,98	46,49	-8,51	-18,3%	

Unfallbeteiligte Verkehrsteilnehmer unter Alkohol- / Drogeneinfluss (Marl) 2013 / 2014					
unfallbeteiligte Verkehrsteilnehmer		Jahr	Anzahl	Zu- / Abnahme	
				abs.	proz.
unter Alkoholeinfluss	bei VU insgesamt	2013	18		
		2014	34	16	88,9 %
	bei VU mit Pers.- Schaden	2013	5		
		2014	11	6	120,0 %
unter Einfluss anderer berauschender Mittel	bei VU insgesamt	2013	4		
		2014	4	0	0,0 %
	bei VU mit Pers.- Schaden	2013	1		
		2014	0	-1	-100,0 %

Schulweg-Verkehrsunfälle und verunglückte Schülerinnen / Schüler (Marl) 2013 / 2014					
Schulwegverkehrsunfälle		Jahr	Anzahl	Zu - / Abnahme	
				abs.	proz.
		2013	5		
		2014	4	-1	-20,0 %
verunglückte Schülerinnen/Schüler		Jahr	Anzahl	Zu - / Abnahme	
				abs.	proz.
im Alter von 6 - < 10 J.	als Radfahrer	2013	0		
		2014	0	0	0,0 %
	als Fußgänger	2013	1		
		2014	1	0	0,0 %
im Alter von 10 - < 15 J.	als Radfahrer	2013	3		
		2014	1	-2	66,7 %
	als Fußgänger	2013	1		
		2014	2	1	100,0 %

Verkehrsunfälle mit unerlaubtem Entfernen vom Unfallort – VU mF (Marl)					
2013 / 2014					
Bezeichnung		Jahr	Anzahl	Zu - / Abnahme	
				abs.	proz.
VU mF und Sachschaden	aufgetretene Fälle	2013	339		
		2014	372	33	9,7 %
	aufgeklärte Fälle	2013	131		
		2014	182	51	38,9 %
	Aufklärungsquoten	2013	38,6 %		
		2014	48,9 %		10,3 %
VU mF und Personenschaden	aufgetretene Fälle	2013	16		
		2014	14	-2	-12,5 %
	aufgeklärte Fälle	2013	10		
		2014	11	1	10,0 %
	Aufklärungsquoten	2013	62,5 %		
		2014	78,6 %		16,1 %
VU mF insgesamt	aufgetretene Fälle	2013	355		
		2014	386	31	8,7 %
	aufgeklärte Fälle	2013	141		
		2014	193	52	36,9 %
	Aufklärungsquoten	2013	39,7 %		
		2014	50,0 %		10,3 %

Stadt Oer-Erkenschwick



Unfallentwicklung Stadt Oer- Erkenschwick		Vergleich zum Vorjahr		Veränderung		5- Jahres Schnitt	UHZ / VHZ		Abweichung	
		2013	2014	um	in %		OE	NRW	um	in %
Verkehrsunfälle	Verkehrsunfälle gesamt	166	185	19	11,4%	187	605,6	3291,8	-2686,3	-81,6%
	Verkehrsunfälle mit Personenschaden gesamt	49	58	9	18,4%	58	189,9	340,9	-151,1	-44,3%
	→ Kat. 1 mit Getöteten	1	1	0	0%	1	3,3	2,8	0,5	17,9%
	→ Kat. 2 mit Schwerverletzten	12	8	-4	-33,3%	11	26,2	67,3	-41,1	-61,1%
	→ Kat. 3 mit Leichtverletzten	36	49	13	36,1%	46	160,4	270,9	-110,5	-40,8%
	Verkehrsunfälle mit Sachschaden gesamt	117	127	10	8,5%	129	415,7	2950,9	-2535,2	-85,9%
	→ Kat. 4 schwerwiegend	15	8	-7	-46,7%	14	26,2	56,0	-29,9	-53,3%
	→ Kat. 5 ohne Alkohol / Drogen	0	0	0	0%	0	0,0	2257,2	-2257,2	
	→ Kat. 6 mit Alkohol / Drogen	4	5	1	25,0%	4	16,4	19,5	-3,2	-16,2%
	→ Kat. 7 mit VU-Flucht	98	114	16	16,3%	111	373,2	618,1	-245,0	-39,6%
Verunglückte	Getötete, Schwerverletzte, Leichtverletzte gesamt	67	78	11	16,4%	76	255,3	436,2	-180,8	-41,5%
	Kinder	6	17	11	183,3%	10	421,7	272,2	149,5	54,9%
	Jugendliche	5	4	-1	-20,0%	6	384,2	704,0	-319,7	-45,4%
	junge Erwachsene	13	8	-5	-38,5%	13	345,1	904,2	-559,1	-61,8%
	Erwachsene	36	43	7	19,4%	39	252,7	456,4	-203,8	-44,6%
	Senioren	7	6	-1	-14,3%	8	97,7	258,4	-160,7	-62,2%

Unfallentwicklung Stadt Oer- Erkenschwick		Vergleich zum Vorjahr		Veränderung		VHZ		Abweichung	
		2013	2014	um	in %	OE	NRW	um	in %
Verunglückte nach Art der Verkehrsbeteiligung und Altersgruppen	motorisiertes Zweirad gesamt	8	16	8	100,0%	52,4	54,8	-2,4	-4,4%
	Kinder	0	1	1	0%	24,8	2,8	22,0	795,8%
	Jugendliche	2	2	0	0%	192,1	278,3	-86,2	-31,0%
	junge Erwachsene	2	1	-1	-50,0%	43,1	110,8	-67,7	-61,1%
	Erwachsene	3	12	9	300,0%	70,5	60,6	9,9	16,4%
	Senioren	1	0	-1	-100,0%	0,0	15,4	-15,4	
	PKW gesamt	33	31	-2	-6,1%	101,5	225,0	-123,5	-54,9%
	Kinder	0	5	5	0%	124,0	87,0	37,0	42,5%
	Jugendliche	2	0	-2	-100,0%	0,0	158,6	-158,6	
	junge Erwachsene	8	6	-2	-25,0%	258,8	602,7	-343,9	-57,1%
	Erwachsene	21	19	-2	-9,5%	111,6	252,4	-140,8	-55,8%
	Senioren	2	1	-1	-50,0%	16,3	101,5	-85,2	-84,0%
	Fahrrad gesamt	20	18	-2	-10,0%	58,9	90,9	-32,0	-35,2%
	Kinder	4	7	3	75,0%	173,7	90,0	83,6	92,9%
	Jugendliche	1	1	0	0%	96,1	173,1	-77,1	-44,5%
	junge Erwachsene	2	1	-1	-50,0%	43,1	106,6	-63,5	-59,5%
	Erwachsene	10	9	-1	-10,0%	52,9	87,6	-34,7	-39,6%
	Senioren	3	0	-3	-100,0%	0,0	79,9	-79,9	
	Fußgänger gesamt	4	8	4	100,0%	26,2	44,4	-18,2	-41,0%
	Kinder	2	3	1	50,0%	74,4	77,3	-2,9	-3,7%
	Jugendliche	0	1	1	0%	96,1	74,8	21,2	28,4%
	junge Erwachsene	1	0	-1	-100,0%	0,0	54,6	-54,6	
	Erwachsene	0	1	1	0%	5,9	32,1	-26,3	-81,7%
	Senioren	1	3	2	200,0%	48,9	46,5	2,4	5,1%

Unfallbeteiligte Verkehrsteilnehmer unter Alkohol- / Drogeneinfluss (Oer-Erkenschwick) 2013 / 2014					
unfallbeteiligte Verkehrsteilnehmer		Jahr	Anzahl	Zu - / Abnahme	
				abs.	proz.
unter Alkoholeinfluss	bei VU insgesamt	2013	7		
		2014	6	-1	14,3 %
	bei VU mit Pers.- Schaden	2013	2		
2014		1	-1	-50,0 %	
unter Einfluss anderer berauschender Mittel	bei VU insgesamt	2013	0		
		2014	2	2	100,0 %
	bei VU mit Pers.- Schaden	2013	0		
2014		1	1	100,0 %	

Schulweg-Verkehrsunfälle und verunglückte Schülerinnen / Schüler (Oer-Erkenschwick) 2013 / 2014					
Schulwegverkehrsunfälle		Jahr	Anzahl	Zu - / Abnahme	
				abs.	proz.
		2013	3		
		2014	2	-1	-33,3 %
verunglückte Schülerinnen/Schüler		Jahr	Anzahl	Zu - / Abnahme	
				abs.	proz.
im Alter von 6 - < 10 J.	als Radfahrer	2013	0		
		2014	0	0	0,0 %
	als Fußgänger	2013	1		
2014		1	1	100,0 %	
im Alter von 10 - < 15 J.	als Radfahrer	2013	0		
		2014	1	0	0,0 %
	als Fußgänger	2013	1		
2014		0	-1	-100,0 %	

Verkehrsunfälle mit unerlaubtem Entfernen vom Unfallort – VU mF (Oer-Erkenschwick)					
2013 / 2014					
Bezeichnung		Jahr	Anzahl	Zu - / Abnahme	
				abs.	proz.
VU mF und Sachschaden	aufgetretene Fälle	2013	106		
		2014	121	15	14,2 %
	aufgeklärte Fälle	2013	57		
		2014	58	1	1,8 %
	Aufklärungsquoten	2013	53,8 %		
		2014	47,9 %		-5,8 %
VU mF und Personenschaden	aufgetretene Fälle	2013	7		
		2014	3	-4	-57,1 %
	aufgeklärte Fälle	2013	3		
		2014	1	-2	-66,7 %
	Aufklärungsquoten	2013	42,9 %		
		2014	33,3 %		-9,5 %
VU mF insgesamt	aufgetretene Fälle	2013	113		
		2014	124	11	-9,7 %
	aufgeklärte Fälle	2013	60		
		2014	59	-1	-1,7 %
	Aufklärungsquoten	2013	53,1 %		
		2014	47,6 %		-5,5 %

Stadt Recklinghausen



Unfallentwicklung Stadt Recklinghausen		Vergleich zum Vorjahr		Veränderung		5- Jahres Schnitt	UHZ / VHZ		Abweichung	
		2013	2014	um	in %		RE	NRW	um	in %
Verkehrsunfälle	Verkehrsunfälle gesamt	3255	3597	342	10,5%	3618	3119,1	3291,8	-172,7	-5,2%
	Verkehrsunfälle mit Personenschaden gesamt	304	317	13	4,3%	310	274,9	340,9	-66,0	-19,4%
	→ Kat. 1 mit Getöteten	5	0	-5	-100,0%	2	0,0	2,8	-2,8	
	→ Kat. 2 mit Schwerverletzten	70	82	12	17,1%	72	71,1	67,3	3,8	5,7%
	→ Kat. 3 mit Leichtverletzten	229	235	6	2,6%	236	203,8	270,9	-67,1	-24,8%
	Verkehrsunfälle mit Sachschaden gesamt	2951	3280	329	11,1%	3308	2844,3	2950,9	-106,7	-3,6%
	→ Kat. 4 schwerwiegend	70	42	-28	-40,0%	82	36,4	56,0	-19,6	-35,0%
	→ Kat. 5 ohne Alkohol / Drogen	2308	2653	345	14,9%	2597	2300,6	2257,2	43,3	1,9%
	→ Kat. 6 mit Alkohol / Drogen	37	25	-12	-32,4%	32	21,7	19,5	2,2	11,1%
	→ Kat. 7 mit VU-Flucht	536	560	24	4,5%	596	485,6	618,1	-132,5	-21,4%
Verunglückte	Getötete, Schwerverletzte, Leichtverletzte gesamt	370	395	25	6,8%	385	342,5	436,2	-93,6	-21,5%
	Kinder	30	27	-3	-10,0%	36	185,8	272,2	-86,4	-31,7%
	Jugendliche	21	29	8	38,1%	24	816,7	704,0	112,7	16,0%
	junge Erwachsene	60	65	5	8,3%	64	765,3	904,2	-138,9	-15,4%
	Erwachsene	214	213	-1	-0,5%	209	332,6	456,4	-123,8	-27,1%
	Senioren	45	60	15	33,3%	51	242,9	258,4	-15,5	-6,0%

Unfallentwicklung Stadt Recklinghausen		Vergleich zum Vorjahr		Veränderung		VHZ		Abweichung	
		2013	2014	um	in %	RE	NRW	um	in %
Verunglückte nach Art der Verkehrsbeteiligung und Altersgruppen	motorisiertes Zweirad gesamt	50	59	9	18,0%	51,2	54,8	-3,6	-6,6%
	Kinder	0	0	0	0%	0,0	2,8	-2,8	
	Jugendliche	6	10	4	66,7%	281,6	278,3	3,3	1,2%
	junge Erwachsene	10	11	1	10,0%	129,5	110,8	18,7	16,9%
	Erwachsene	30	31	1	3,3%	48,4	60,6	-12,2	-20,1%
	Senioren	4	7	3	75,0%	28,3	15,4	13,0	84,4%
	PKW gesamt	169	163	-6	-3,6%	141,3	225,0	-83,6	-37,2%
	Kinder	8	4	-4	-50,0%	27,5	87,0	-59,5	-68,4%
	Jugendliche	6	1	-5	-83,3%	28,2	158,6	-130,4	-82,2%
	junge Erwachsene	39	35	-4	-10,3%	412,1	602,7	-190,6	-31,6%
	Erwachsene	103	101	-2	-1,9%	157,7	252,4	-94,7	-37,5%
	Senioren	13	22	9	69,2%	89,1	101,5	-12,5	-12,3%
	Fahrrad gesamt	90	103	13	14,4%	89,3	90,9	-1,6	-1,7%
	Kinder	12	10	-2	-16,7%	68,8	90,0	-21,2	-23,6%
	Jugendliche	7	7	0	0%	197,1	173,1	24,0	13,9%
	junge Erwachsene	4	12	8	200,0%	141,3	106,6	34,7	32,5%
	Erwachsene	50	52	2	4,0%	81,2	87,6	-6,4	-7,3%
	Senioren	17	21	4	23,5%	85,0	79,9	5,1	6,4%
	Fußgänger gesamt	50	43	-7	-14,0%	37,3	44,4	-7,1	-16,0%
	Kinder	10	8	-2	-20,0%	55,1	77,3	-22,2	-28,8%
	Jugendliche	2	7	5	250,0%	197,1	74,8	122,3	163,4%
	junge Erwachsene	5	4	-1	-20,0%	47,1	54,6	-7,5	-13,8%
	Erwachsene	24	18	-6	-25,0%	28,1	32,1	-4,0	-12,5%
	Senioren	9	6	-3	-33,3%	24,3	46,5	-22,2	-47,8%

Unfallbeteiligte Verkehrsteilnehmer unter Alkohol- / Drogeneinfluss (Recklinghausen) 2013 / 2014					
unfallbeteiligte Verkehrsteilnehmer		Jahr	Anzahl	Zu- / Abnahme	
				abs.	proz.
unter Alkoholeinfluss	bei VU insgesamt	2013	73		
		2014	43	-30	-41,1 %
	bei VU mit Pers.- Schaden	2013	31		
		2014	14	-17	-54,8 %
unter Einfluss anderer berauschender Mittel	bei VU insgesamt	2013	18		
		2014	6	-12	-66,7 %
	bei VU mit Pers.- Schaden	2013	7		
		2014	1	-6	-85,7 %

Schulweg-Verkehrsunfälle und verunglückte Schülerinnen / Schüler (RECKLINGHAUSEN) 2013 / 2014					
Schulwegverkehrsunfälle		Jahr	Anzahl	Zu - / Abnahme	
				abs.	proz.
		2013	4		
		2014	7	3	75 %
verunglückte Schülerinnen/Schüler		Jahr	Anzahl	Zu - / Abnahme	
				abs.	proz.
im Alter von 6 - < 10 J.	als Radfahrer	2013	0		
		2014	0	0	0,0 %
	als Fußgänger	2013	0		
		2014	1	1	100,0 %
im Alter von 10 - < 15 J.	als Radfahrer	2013	1		
		2014	4	3	300,0 %
	als Fußgänger	2013	3		
		2014	1	-2	-66,7 %

Verkehrsunfälle mit unerlaubtem Entfernen vom Unfallort – VU mF (RECKLINGHAUSEN)					
2013 / 2014					
Bezeichnung		Jahr	Anzahl	Zu - / Abnahme	
				abs.	proz.
VU mF und Sachschaden	aufgetretene Fälle	2013	571		
		2014	581	10	1,8 %
	aufgeklärte Fälle	2013	263		
		2014	299	36	13,7 %
	Aufklärungsquoten	2013	46,1 %		
		2014	51,5 %		5,4 %
VU mF und Personenschaden	aufgetretene Fälle	2013	30		
		2014	29	-1	-3,3 %
	aufgeklärte Fälle	2013	24		
		2014	19	-5	-20,8 %
	Aufklärungsquoten	2013	80,0 %		
		2014	65,5 %		-14,5 %
VU mF insgesamt	aufgetretene Fälle	2013	601		
		2014	610	9	1,5 %
	aufgeklärte Fälle	2013	287		
		2014	318	31	10,8 %
	Aufklärungsquoten	2013	47,8 %		
		2014	52,1 %		4,4 %

Stadt Waltrop



Unfallentwicklung Stadt Waltrop		Vergleich zum Vorjahr		Veränderung		5- Jahres Schnitt	UHZ / VHZ		Abweichung	
		2013	2014	um	in %		WAL	NRW	um	in %
Verkehrsunfälle	Verkehrsunfälle gesamt	192	212	20	10,4%	209	733,9	3291,8	-2557,9	-77,7%
	Verkehrsunfälle mit Personenschaden gesamt	62	80	18	29,0%	69	277,0	340,9	-64,0	-18,8%
	→ Kat. 1 mit Getöteten	1	0	-1	-100,0%	0	0,0	2,8	-2,8	
	→ Kat. 2 mit Schwerverletzten	11	19	8	72,7%	15	65,8	67,3	-1,5	-2,2%
	→ Kat. 3 mit Leichtverletzten	50	61	11	22,0%	54	211,2	270,9	-59,7	-22,0%
	Verkehrsunfälle mit Sachschaden gesamt	130	132	2	1,5%	140	457,0	2950,9	-2493,9	-84,5%
	→ Kat. 4 schwerwiegend	14	11	-3	-21,4%	15	38,1	56,0	-18,0	-32,0%
	→ Kat. 5 ohne Alkohol / Drogen	0	0	0	0%	0	0,0	2257,2	-2257,2	
	→ Kat. 6 mit Alkohol / Drogen	7	7	0	0%	5	24,2	19,5	4,7	24,2%
	→ Kat. 7 mit VU-Flucht	109	114	5	4,6%	120	394,7	618,1	-223,5	-36,2%
Verunglückte	Getötete, Schwerverletzte, Leichtverletzte gesamt	64	94	30	46,9%	82	325,4	436,2	-110,7	-25,4%
	Kinder	6	9	3	50,0%	6	267,9	272,2	-4,4	-1,6%
	Jugendliche	9	10	1	11,1%	8	1067,2	704,0	363,3	51,6%
	junge Erwachsene	7	16	9	128,6%	14	759,0	904,2	-145,2	-16,1%
	Erwachsene	31	49	18	58,1%	43	302,6	456,4	-153,8	-33,7%
	Senioren	10	9	-1	-10,0%	10	143,1	258,4	-115,3	-44,6%

Unfallentwicklung Stadt Waltrop		Vergleich zum Vorjahr		Veränderung		VHZ		Abweichung	
		2013	2014	um	in %	WAL	NRW	um	in %
Verunglückte nach Art der Verkehrsbeteiligung und Altersgruppen	motorisiertes Zweirad gesamt	16	17	1	6,3%	58,9	54,8	4,1	7,4%
	Kinder	0	0	0	0%	0,0	2,8	-2,8	
	Jugendliche	5	4	-1	-20,0%	426,9	278,3	148,6	53,4%
	junge Erwachsene	2	5	3	150,0%	237,2	110,8	126,4	114,0%
	Erwachsene	6	7	1	16,7%	43,2	60,6	-17,4	-28,6%
	Senioren	2	1	-1	-50,0%	15,9	15,4	0,5	3,5%
	PKW gesamt	14	34	20	142,9%	117,7	225,0	-107,2	-47,7%
	Kinder	1	1	0	0%	29,8	87,0	-57,3	-65,8%
	Jugendliche	0	2	2	0%	213,4	158,6	54,8	34,6%
	junge Erwachsene	2	6	4	200,0%	284,6	602,7	-318,1	-52,8%
	Erwachsene	11	21	10	90,9%	129,7	252,4	-122,7	-48,6%
	Senioren	0	4	4	0%	63,6	101,5	-37,9	-37,3%
	Fahrrad gesamt	28	24	-4	-14,3%	83,1	90,9	-7,8	-8,6%
	Kinder	4	5	1	25,0%	148,8	90,0	58,8	65,3%
	Jugendliche	3	3	0	0%	320,2	173,1	147,0	84,9%
	junge Erwachsene	3	3	0	0%	142,3	106,6	35,7	33,5%
	Erwachsene	13	10	-3	-23,1%	61,8	87,6	-25,8	-29,5%
	Senioren	5	2	-3	-60,0%	31,8	79,9	-48,1	-60,2%
	Fußgänger gesamt	6	15	9	150,0%	51,9	44,4	7,5	17,0%
	Kinder	1	3	2	200,0%	89,3	77,3	12,0	15,5%
	Jugendliche	1	1	0	0%	106,7	74,8	31,9	42,6%
	junge Erwachsene	0	1	1	0%	47,4	54,6	-7,2	-13,2%
	Erwachsene	1	9	8	800,0%	55,6	32,1	23,5	73,0%
	Senioren	3	1	-2	-66,7%	15,9	46,5	-30,6	-65,8%

Unfallbeteiligte Verkehrsteilnehmer unter Alkohol- / Drogeneinfluss (Waltrop) 2013 / 2014						
unfallbeteiligte Verkehrsteilnehmer		Jahr	Anzahl	Zu- / Abnahme		
				abs.	proz.	
unter Alkoholeinfluss	bei VU insgesamt	2013	13			
		2014	11	-2	-1545 %	
	bei VU mit Pers.- Schaden	2013	4			
		2014	1	-3	-75,0 %	
unter Einfluss anderer berauschender Mittel	bei VU insgesamt	2013	1			
		2014	1	0	0,0 %	
	bei VU mit Pers.- Schaden	2013	1			
		2014	1	0	0,0 %	

Schulweg-Verkehrsunfälle und verunglückte Schülerinnen / Schüler (Waltrop) 2013 / 2014						
Schulwegverkehrsunfälle		Jahr	Anzahl	Zu - / Abnahme		
				abs.	proz.	
		2013	3			
		2014	5	2	66,7 %	
verunglückte Schülerinnen/Schüler		Jahr	Anzahl	Zu - / Abnahme		
				abs.	proz.	
im Alter von 6 - < 10 J.	als Radfahrer	2013	0			
		2014	0	0	0,0 %	
	als Fußgänger	2013	0			
		2014	1	1	100,0 %	
im Alter von 10 - < 15 J.	als Radfahrer	2013	2			
		2014	4	2	100,0 %	
	als Fußgänger	2013	0			
		2014	0	0	0,0 %	

Verkehrsunfälle mit unerlaubtem Entfernen vom Unfallort – VU mF (Waltrop)					
2013 / 2014					
Bezeichnung		Jahr	Anzahl	Zu - / Abnahme	
				abs.	proz.
VU mF und Sachschaden	aufgetretene Fälle	2013	116		
		2014	119	3	2,6 %
	aufgeklärte Fälle	2013	59		
		2014	54	-5	8,5 %
	Aufklärungsquoten	2013	50,9 %		
		2014	45,4 %		-5,5 %
VU mF und Personenschaden	aufgetretene Fälle	2013	8		
		2014	9	1	12,5 %
	aufgeklärte Fälle	2013	4		
		2014	5	1	25,0 %
	Aufklärungsquoten	2013	50,0 %		
		2014	55,6 %		5,6 %
VU mF insgesamt	aufgetretene Fälle	2013	124		
		2014	128	4	3,2 %
	aufgeklärte Fälle	2013	63		
		2014	59	-4	-6,3 %
	Aufklärungsquoten	2013	50,8 %		
		2014	46,1 %		-4,7 %

Maßnahmen bei folgenlosen Verkehrsverstößen im Präsidialbereich

Bezeichnung	Anzahl
Verkehrspolizeiliche Maßnahmen (Verwarnungen mit Verwarnungsgeld, Ordnungswidrigkeiten- / Strafanzeigen)	
➤ gegen Hauptunfallursachen (Alkohol, Geschwindigkeit, Abstand, Überholen, Vorfahrt / Vorrang etc.)	69.161
➤ gegen spezifische Verstöße im gewerblichen Personen- / Güterverkehr	1.662
➤ gegen sonstige Verkehrsverstöße (Gurtpflicht / Kinderrückhaltesystem, „Handy-Verbot“, technische Mängel etc.)	38.228
➔ Gesamt	109.051
Verwarnungen mit Verwarnungsgeld	91.254
Ordnungswidrigkeitenanzeigen	15.835
➤ davon wegen Verstoßes gegen § 24a StVG (0,5 Promille-Grenze)	183
Strafanzeigen	1.962
➤ davon wegen Verstoßes gegen § 316 StGB (Trunkenheit im Verkehr)	335

- davon -

Präventionsarbeit / Kampagnen

Geschwindigkeit entscheidet über Leben und Tod

Studien belegen⁴, dass zu schnelles Fahren im Vergleich zum Fahren mit angepasster Geschwindigkeit die Wahrscheinlichkeit einer Unfallverursachung um 85% erhöht.



Aufgrund der höheren kinetischen Energie steigt zudem das Verletzungs- und Sterberisiko im Falle einer Kollision.

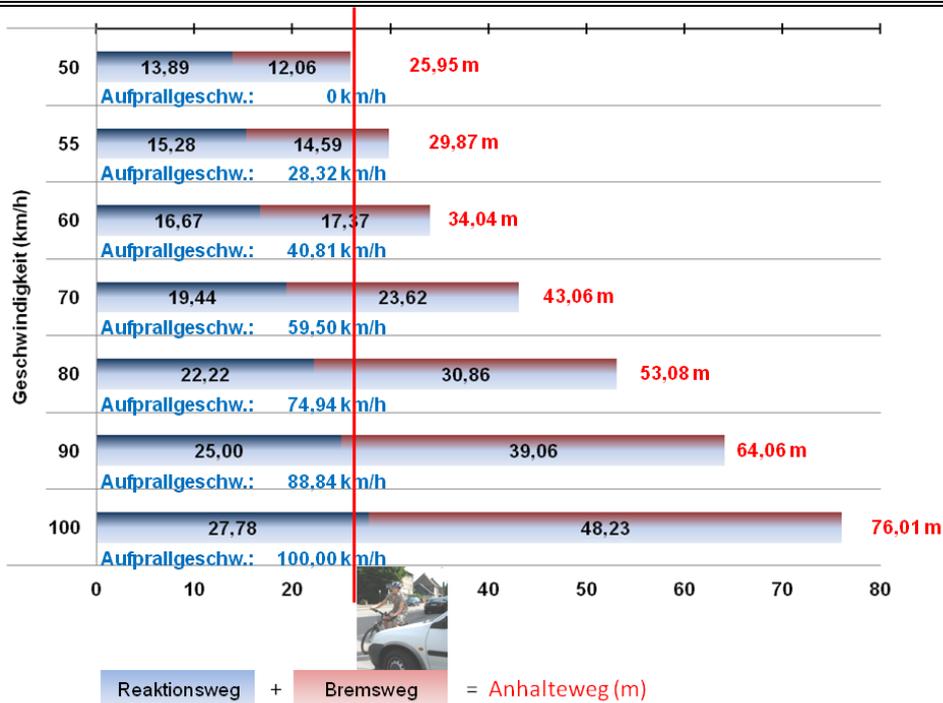
Exkurs: Geschwindigkeit und Naturgesetze

- Mit steigender Geschwindigkeit verlängert sich die in der Reaktionszeit zurückgelegte Strecke (Reaktionsweg).
- Mit steigender Geschwindigkeit werden die Fahrbefehle (lenken | bremsen etc.) schlechter auf die Fahrbahn übertragen.
- Bewegungsenergie erhöht sich mit dem Quadrat der gefahrenen Geschwindigkeit.
- eine Verdoppelung der Geschwindigkeit führt in der Folge zu einem 4-mal längeren Bremsweg und zu einer 4-fach höheren Energie bei einem Aufprall.
- Bei einem Aufprall mit 50 km/h wird ein Mensch mit einer Wucht nach vorne katapultiert, die dem 25-fachen seines Körpergewichts entspricht und einem Sturz aus dem vierten Stock gleichkommt.

⁴ Martin Gründl | Fehler und Fehlverhalten als Ursache von Verkehrsunfällen ... | Regensburg 2005

Die gefahrene Geschwindigkeit entscheidet deshalb über die Unfallfolge.

Geschwindigkeit entscheidet über Leben und Tod!



Geschwindigkeit ist bei einem Unfall immer zumindest mitursächlich - gleichgültig, welche Unfallursache gem. Ursachenkatalog im konkreten Fall für die Unfallstatistik signiert wird.

Die Polizei Recklinghausen verfolgt deshalb Geschwindigkeitsverstöße mit besonderem Nachdruck.

Damit polizeiliche Arbeit von der Bevölkerung akzeptiert wird, ist Transparenz unserer Maßnahmen wichtig. Aus diesem Grund werden die Funkstreifenwagen zur Geschwindigkeitsüberwachung überwiegend offen eingesetzt. Vorgeplante Kontrollstellen werden tagesaktuell im Internet veröffentlicht

(<http://www.polizei.nrw.de/recklinghausen>).

Unabhängig davon ist aber auch, dass eine erzieherische Wirkung dann erzielt wird, wenn die Kraftfahrer nicht umfassend darüber Kenntnis haben, wann und wo sie kontrolliert werden.

Deshalb gilt:

Es finden nicht nur an den im Internet veröffentlichten Stellen polizeiliche Geschwindigkeitsmessungen statt.

24-Stunden-Blitz-Marathon

Nicht angepasste Geschwindigkeit ist nach wie vor eine Hauptunfallursache und zugleich der „Killer“ Nr. 1 auf unseren Straßen. Wir wollen mit Aktionstagen die Zahl der Unfälle sowie deren schwere Folgen verringern.

Im April und September des Jahres 2014 waren jeweils rund 80 Beamtinnen und Beamte der Polizei Recklinghausen bei den flächendeckenden Tempokontrollen eingesetzt. An rund 100 Messstellen wurde in allen elf Gemeinden der Kreispolizeibehörde Recklinghausen die Geschwindigkeit unter dem Motto „Respekt vor Leben–Ich bin dabei!“ überwacht. Die Städte und der Kreis Recklinghausen beteiligten sich mit ihren Messgeräten am „Blitz-Marathon“. Dieser ist ein Baustein der fortentwickelten „Fachstrategie Verkehrsunfallbekämpfung“ der Polizei Nordrhein- Westfalen.



RESPEKT VOR LEBEN -

„Ich bin dabei!“

Die Aktionen des Jahres 2014 waren mit einer besonderen Bürgerbeteiligung verbunden. Im April konnten alle Interessierten beim „VI. landesweiten Blitz-Marathon“ über zuvor veröffentlichte „Wutpunkte“ eine Woche lang abstimmen. „Wutpunkte“ sind Straßenabschnitte, Kreuzungen oder Einmündungen, die von Bürgerinnen und Bürgern nach Aufruf an die Polizei gemeldet wurden. Die ausgewählten Orte mit den meisten Stimmen wurden an den Aktionstagen zu Messstellen. 9.122 Fahrzeuge wurden bei dieser Aktion kontrolliert. 181 Verkehrsteilnehmer hielten sich dabei nicht an die vorgeschriebene Geschwindigkeit.

Dass die Polizei verstärkt Geschwindigkeitskontrollen durchführt, war den meisten Verkehrsteilnehmern bekannt. Die Kampagne wurde medial begleitet und die Polizei war überall verstärkt präsent. Die Verkehrsteilnehmer fuhren erkennbar langsamer als sonst. Das Thema „Einhalten von Geschwindigkeitsbegrenzungen“ war also präsent. Genau das ist das Ziel des Blitz-Marathons!

Beim 2. bundesweiten „24-Stunden-Blitz-Marathon“ im September hatten Kinder als Teilnehmer am Straßenverkehr einen besonderen Stellenwert.

Sie konnten der Polizei ihre Angstpunkte nennen und sich als Messpaten bewerben. Neben den Messbeamten und Verkehrssicherheitsberatern nahmen auch Mitarbeiter der Verkehrswachten Gladbeck, Bottrop und Recklinghausen und zahlreiche Kinder an Tempokontrollen teil. Drei Schulklassen und 15 weitere Messpaten schauten den Polizistinnen und Polizisten beim „Lasern“ über die Schulter und durften auch selbst am Lasermessgerät aktiv werden. Als Messpaten lobten und tadelten sie die kontrollierten Autofahrer.

Bei 10.392 kontrollierten Fahrzeugen wurden 328 Verstöße festgestellt.



In Zusammenarbeit mit den Ordnungsbehörden des Kreises und aller Kommunen, die im Zuständigkeitsbereich des Polizeipräsidiums Recklinghausen liegen, werden wir weiterhin mit Kontroll- und Aufklärungsaktionen zur Verkehrsunfallbekämpfung beitragen.

Mehr Sicherheit im Straßenverkehr bleibt unser gemeinsames Ziel!

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

Motorisierte Zweiradfahrer zählen trotz Schutzkleidung zu den „ungeschützten“ Verkehrsteilnehmern. Sind sie an Unfällen beteiligt, muss in Abhängigkeit zu gefahrenen Geschwindigkeiten mit schweren Unfallfolgen gerechnet werden. Die gefahrene Geschwindigkeit von Motorradfahrern wird häufig falsch eingeschätzt oder sie werden schlicht übersehen. Auch gute Schutzkleidung, die auch bei Dämmerung und Dunkelheit sichtbar ist, kann je nach Unfallhergang die Folgen mindern.



Neben menschlichem Fehlverhalten und individuellen Fähigkeiten tragen zahlreiche äußere Einflüsse wie technische Mängel, Witterung, Sichtverhältnisse und die Gegebenheiten des Verkehrsraumes zur Unfallentwicklung von motorisierten Zweiradfahrern bei. Diese Verkehrsbeteiligungsart unterscheidet sich in vielen Punkten von mehrspurigen Fahrzeugen. Eine andere Fahrphysik, das durch den Helm eingeschränkte Wahrnehmungsvermögen und die besondere körperliche und psychische Beanspruchung binden den Zweiradfahrer intensiver in den Prozess der Fahrzeugführung ein.

Die Anforderungen an sie, der besonderen Fahrphysik gewachsen und in der Lage zu sein, angemessen auf Schlaglöcher, Bodenwellen, Sand, Öl oder unvorhergesehene Verkehrssituationen zu reagieren, sind beachtlich. Motorradfahrer haben gegenüber Autofahrern ein vielfach höheres Risiko, bei einem Verkehrsunfall getötet zu werden.

Bei 119 Verkehrsunfällen verunglückten im Jahr 2014 in der Kreispolizeibehörde Recklinghausen 134 Motorradfahrer mit Krafträdern, die über eine Nennwertleistung von mehr als 11 Kw verfügen. Das sind 25 mehr im Vergleich zum Vorjahr. Davon wurden 53 Biker schwer und 78 leicht verletzt. Drei Kradfahrer kamen ums Leben.



20 dieser Unfälle wurden selbst und ohne Beteiligung anderer Verkehrsteilnehmer verursacht. Ein Viertel der Biker verunglückte bei den Alleinunfällen wegen nicht angepasster Geschwindigkeit. In rund 60 % der übrigen Fälle setzten Andere die Ursache.

Zur Bekämpfung von Motorradunfällen führt die Direktion Verkehr deshalb seit mehreren Jahren die "Biker-Kampagne" durch, die eine präventive sowie eine repressive Komponente beinhaltet. Mit Besserung der Witterungslage startet die Biker-Kampagne zu Beginn der Motorradsaison. Verkehrssicherheitsberater suchen die überörtlich bekannten Biker-Treffpunkte in Marl, Haltern am See und Bottrop auf.



Im Mai 2014 wurden Motorradfahrer am „Biker-Treff Mutter Vogel“ in Marl für die typischen Gefahren des Motorradfahrens sensibilisiert.

An Infoständen wurden Tipps zur richtigen Ausrüstung, zur Fahrphysik und Hinweise zum vorschriftsmäßigen Verhalten gegeben.

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

Die Verkehrssicherheitsberater informierten über typische Unfallsituationen, die Nachteile unzureichender Bekleidung und zeigten eindringliche Videosequenzen zum Thema Sicherheit beim Motorradfahren.

Diese Videos dokumentieren schwere Verkehrsverstöße von rücksichtslosen Motorradrowdies, die vorsätzlich mit erheblich überhöhter Geschwindigkeit unterwegs sind und/oder gefährliche Überholmanöver durchführen. Sie werden zur Beweissicherung mit Video-Technik aufgezeichnet, die im Seitenkoffer des zivilen ProViDa-Krads eingebaut ist. ProViDa steht für "Proof Video Data System". Dort befindet sich auch ein ausklappbarer Monitor zur Vorführung der dokumentierten Verstöße. Der Verkehrssünder wird angehalten und vor Ort mit seiner risikoreichen Fahrweise konfrontiert. Diesem engen zeitlichen Zusammenhang zwischen der Tat und der Thematisierung wird eine erzieherische Wirkung zugerechnet.

Seit Sommer 2014 verfügt die Polizei Recklinghausen über ein neues, schnelles Motorrad. Dieses effektive Einsatzmittel wird von speziell ausgebildeten Fahrern des zentralen Verkehrsdienstes eingesetzt, die an jährlichen Fahrertrainings teilnehmen.



Leuchtmatrix mit wahlweiser Anzeige „STOP POLIZEI“ oder „FOLGEN“



Videotechnik und Monitor im Seitenkoffer



Blaulicht vorne

Um eine positive Verhaltensänderung hin zu mehr Rücksichtnahme und einer vorausschauenden defensiven Fahrweise mit angepasster Geschwindigkeit zu erzielen, reicht oftmals die Aufklärung alleine nicht aus. Der Eindruck des Verkehrsteilnehmers, hohem Ahndungsrisiko ausgesetzt zu sein und dass sein Fehlverhalten auch ohne Unfall nicht folgenlos bleibt, soll möglichst ausgeprägt sein.

Wer befürchtet, erwischt zu werden, dreht weniger am Gasgriff!

So wurde die Wirkung der Präventionsveranstaltungen durch mehrere Aktionstage mit repressivem Schwerpunkt verstärkt.

Diese wurden während der gesamten Motorradsaison unter Einsatz aller verfügbaren Geschwindigkeitsmessverfahren durchgeführt.

Auch zukünftig müssen sich die Biker auf verstärkte Überwachungsmaßnahmen während der Motorradsaison einstellen.



Beispielfoto einer Videoauswertung des ProViDa-Krads

Der Polizei Recklinghausen gingen auch im Jahr 2014 zahlreiche Temposünder ins Netz. Zwei Beispiele:

- Ein 22-Jähriger befuhr in Haltern am See den Bossendorfer Damm mit 200 km/h bei erlaubten 100 Stundenkilometern.
- Ein 24jähriger Waltroper befuhr mit seiner Maschine die Borker Straße in Richtung Waltrop. Die gemessene Geschwindigkeit betrug dabei 140 km/h bei vorgeschriebenen 50. Im Verlauf seiner Fahrt überholte er einen Lkw, überfuhr eine Sperrfläche und lenkte sein Motorrad einhändig. Bei der anschließenden Kontrolle wurde auch noch eine zu geringe Profiltiefe am Hinterrad festgestellt.

Diese Beispiele und die Bilanz des ProViDa-Krads verdeutlichen die Qualität der festgestellten Verstöße. Bußgelder in einer Höhe bis zum vierstelligen Bereich und Punkte im Zentralregister waren die Folgen. 89 Raser mussten mit Fahrverboten rechnen.

Präsenzkonzeptionen für Fußgänger und Radfahrer

Die Entwicklung der Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Radfahrern und Fußgängern ist ungünstig. Im Bezirk des Polizeipräsidiums Recklinghausen sind in diesem Jahr 544 Radfahrer und 228 Fußgänger verunglückt. Das sind 82 mehr als im Vorjahr. Ihr prozentualer Anteil an der Gesamtzahl aller Verunglückten ist mit rund 35 % weiterhin hoch. Dieser Wert entspricht dem Durchschnitt der letzten 5 Jahre.

Fußgänger und Radfahrer, als sogenannte schwache oder auch ungeschützte Verkehrsteilnehmer, werden nicht durch Fahrzeugbauteile, Gurte oder Airbags geschützt. Bei einem Unfall sind Verletzungen vorprogrammiert. Die Unfallfolgen wiegen in der Regel schwer. Deutlich wird dies, wenn man den Anteil der ungeschützten Verkehrsteilnehmer an den Unfalltoten betrachtet. Der Wert liegt bei einer 5-Jahres-Betrachtung bei 45,8 %. Seit 2010 kamen 21 Fußgänger und 12 Radfahrer ums Leben.



Ungeschützte Verkehrsteilnehmer tragen nicht selten durch eigenes Fehlverhalten zur Unfallentstehung bei. 70 Fußgänger und 204 Radfahrer waren im Jahr 2014 Unfallverursacher. Das sind 12,6 % aller Unfälle mit Verunglückten (2.178).

Die Polizei Recklinghausen hat bereits 2008 das Projekt „Verkehrssicherheit auf Radfahrerrisikostrecken“ gestartet. Das Projekt „Fußgängersicherheit auf Risikostrecken“ wurde zu Beginn des Jahres 2013 eingeführt. Beide Projekte wurden im Jahr 2014 fortgeführt. Dies gilt auch für das laufende Jahr.

Hinter diesen Präsenzprojekten stehen Maßnahmenbündel, die eine Kombination aus Aufklärung und Kontrolle, ausgerichtet auf diese Zielgruppen, sowie auf Fahrzeugführer, die durch ihr Fehlverhalten die schwachen Verkehrsteilnehmer gefährden. Alle Maßnahmen im Rahmen der Präsenzkonzeptionen konzentrieren sich auf insgesamt sechs Gemeinden des Polizeipräsidiums Recklinghausen.

Datteln, Dorsten, Marl und Haltern am See wurden in das Projekt für mehr Radfahrersicherheit aufgenommen; die Aktionen zur Steigerung der Fußgängersicherheit finden in Recklinghausen und Bottrop statt. Die Auswahl der Projektgemeinden basiert unter anderem auf erhöhten Anteilen an Radfahr- und Fußgängerunfällen. Dort wurden Risikostrecken identifiziert und in den Blickpunkt der Aktivitäten gerückt.

Die Mitarbeiter der Verkehrsdienstgruppen und die Verkehrssicherheitsberater wurden auch im Jahr 2014 bei verschiedenen Aktionen zum Thema Fahrrad- und Fußgängersicherheit von Kräften der Direktion Gefahrenabwehr/Einsatz unterstützt. Bezirksdienstbeamte und Einsatzkräfte der Polizeihundertschaft engagierten sich gemeinsam mit den Kräften der Direktion Verkehr für mehr Sicherheit im Straßenverkehr.



Jeder Aktionstag wurde durch das jeweilige Tagesmotto definiert: „Das verkehrssichere Fahrrad“ und „Wichtig! Geh Richtig!“. So wurde neben Aufklärung und Beratung konsequent eingeschritten. Verkehrsverstöße rücksichtsloser Autofahrer, die ungeschützte Verkehrsteilnehmer gefährdeten, wurden ebenso geahndet, wie das Fehlverhalten von Fußgängern und Radfahrern, die Verkehrsregeln missachteten.

Informationen zu regelkonformen Verhalten waren in Flyern wiederholt nachlesbar. Unzählige Fahrräder wurden auf ihre Verkehrssicherheit bezogen überprüft.

Die Aktionen wurden medial begleitet. „Tue Gutes und rede drüber“ lässt die Polizei einen größeren Kreis von Verkehrsteilnehmern erreichen und für mehr Sicherheit und Rücksichtnahme im Straßenverkehr werben.

Unsere Aktivitäten finden auch in enger Zusammenarbeit mit den Fachämtern der einzelnen Kommunen statt. Diese erfreuliche Kooperation konnte bei der Aktion „Graffiti für mehr Verkehrssicherheit“ im Sommer 2014 von der Öffentlichkeit wahrgenommen werden. Da staunten die Bürger der Projektgemeinden Marl und Datteln nicht schlecht, als Verkehrssicherheitsberater unter den Augen des Marler Bürgermeisters und Vertretern der Fachämter zu Graffitisprayern wurden. Die aufgespritzten Verkehrszeichen „Türstopp“ in Marl und „Geisterradler“ in Datteln sollen Fahrradfahrer und Fußgänger auf ihr Fehlverhalten aufmerksam machen und die Verkehrssünder zu richtigem Verhalten anleiten.



Neben der Graffiti-Aktion haben auch die uniformierten Mountainbiker für positives Aufsehen gesorgt.

Die Reaktionen der Verkehrsteilnehmer und das Medienecho auf die erstmalige Einbindung der im Jahr 2014 neu gegründeten Mountainbikestaffel der Polizeihundertschaft war besonders erfreulich.

Die Polizistinnen und Polizisten waren als Fahrraddoppelstreifen unterwegs und konnten vor allem in Fußgängerzonen die Vorteile ihrer Mountainbikes ausnutzen, die nicht oder nur zeitweise für den Fahrradverkehr freigegeben sind.



Fahrradfahrer befahren häufig trotz Verbotes diesen, für Fußgänger besonders geschützten Bereich, scheinbar ohne Unrechtsbewusstsein. Eine Verfolgung dieser und ähnlich gelagerter Verkehrsverstöße ist mit Fahrradstreifen sehr effektiv. Mit ihren neongelben Shirts und Westen sind die Mountainbike-Polizisten nicht zu übersehen und leisten mit ihren Kontrolltätigkeiten einen wichtigen Beitrag zur Erhöhung der Radfahrer- und Fußgängersicherheit.

Bei den Aktionen zur Fußgängersicherheit in den Kommunen Recklinghausen und Bottrop wurden unter dem Slogan „Wichtig! Geh’ richtig!“ zahlreiche Fußgängerinnen und Fußgänger durch Aufklärungsgespräche auf die besonderen Gefahren bei der Überquerung von Straßen hingewiesen. Das Bedienen eines Handys zum Telefonieren, zum Anschauen eines Videos oder um Musik zu hören lenkt ab. Dabei ist die Aufmerksamkeit aller Verkehrsteilnehmer ein wesentlicher Aspekt der Unfallverhütung.

So wurden bei den Kontrolltätigkeiten auch Fußgänger, die ein Handy bedienten, auf den Risikofaktor Ablenkung aufmerksam gemacht. Daneben wurden Fußgängerüberwege von zivilen Kräften überwacht. Durch Fußgänger begangene Rotlichtverstöße wurden mit Erhebung von Verwarngeldern geahndet.

Nur mündlich verwarnen und aufklären reicht nicht aus!

Die Steigerung der subjektiv empfundenen Wahrscheinlichkeit, bei einem Verkehrsverstoß entdeckt und sanktioniert zu werden, wirkt sich positiv auf das Verkehrsverhalten aus.

Crash Kurs NRW – Eine Kampagne, die niemanden „kalt“ lässt

Emotional berührende Bilder, authentische Schilderungen realer Ereignisse durch Notärzte, Feuerwehrleute, Polizisten, Notfallseelsorger und eingängige Musik sind die Bestandteile der Veranstaltung Crash Kurs NRW. Diese landesweite Kampagne richtet sich an Jugendliche der 10. und 11. Klasse aller Schulformen und lässt sie die harte Realität erfahren, wenn Lebensträume wegen eines Verkehrsunfalls platzen!



Die Folgen risikoreicher Fahrweise, Ablenkung, Alkohol und/oder Drogen am Steuer für die jungen Erwachsenen, die fahren oder mitfahren, werden drastisch deutlich, wenn durch sachliche Schilderungen entsprechende Bilder in den Köpfen entstehen.

Diese Veranstaltungen sollen den bereits aktiven oder zukünftigen jungen Fahrern klar machen, welche Verantwortung sie im Straßenverkehr für sich und ihre Mitmenschen tragen. „Crash Kurs“ zielt darauf ab, bei den Veranstaltungsteilnehmern ein Gefahrenbewusstsein zu schaffen. Die Veranstaltung macht betroffen. Sie rührt nicht wenige Schülerinnen und Schüler zu Tränen. Auf diese emotionale Weise soll eine dauerhafte, positive Verhaltensänderung hin zu verantwortungsvoller Vorsicht und gegenseitiger Rücksicht im Straßenverkehr erreicht werden.

Im Jahr 2014 haben 6880 Schülerinnen und Schüler aus allen zur Kreispolizeibehörde Recklinghausen gehörenden Städten an der Veranstaltung teilgenommen. Seit Einführung der Kampagne im Jahr 2012 wurden jährlich rund 40 Veranstaltungen durchgeführt. Bereits im Februar 2014 wurde die Gesamtteilnehmerzahl von 10 000 überschritten.

Wir machen weiter!

Sicherheit durch Sehen und Sichtbarkeit – eine Ausstellung für mehr Sicherheit im Straßenverkehr vor allem bei Dunkelheit

Ca. 23 % der im Jahr 2014 im Kreispolizeibezirk Recklinghausen erfassten Verkehrsunfälle (ohne Bagatellfälle) ereigneten sich bei Dunkelheit und Dämmerung. Dabei wurden 113 Personen schwer und 366 leicht verletzt.

"In der Nacht retroreflektierende, am Tag fluoreszierende (neonfarbene) Kleidung" ist eine der Botschaften der Kampagne „Sicherheit durch Sehen und Sichtbarkeit“, die als Wanderausstellung bereits im Jahr 2010 durch die Polizei Recklinghausen gestartet wurde.



"Sehen und gesehen werden ", dieser Grundsatz ist für die Sicherheit im Straßenverkehr elementar. Immerhin werden über 90% aller Informationen und Eindrücke im Straßenverkehr über das Auge aufgenommen. Dafür ist nicht nur ein gutes Sehvermögen erforderlich. Um wahrgenommen zu werden, muss sich ein Gegenstand oder eine Person vom Hintergrund abheben. Erst dann kann der Prozess des Erkennens ausgelöst werden.



Für einen Autofahrer, der nachts unterwegs ist, bedeutet das, dass er einen dunkel gekleideten Fußgänger erst aus einer Entfernung von etwa 25 m erkennen kann. 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. Retroreflektierende Materialien verlängern diese Strecke sogar auf 140 m und ermöglichen

dadurch erheblich schneller, situationsangepasst zu reagieren und möglicherweise einen Verkehrsunfall zu verhindern.

Bei Tag und Dämmerung sorgen fluoreszierende Stoffe dafür, dass man auffällt und haben somit die gleichen positiven Effekte im Straßenverkehr.

Die Wanderausstellung wurde in den darauffolgenden Jahren in allen elf Städten des Kreispolizeibezirks Recklinghausen präsentiert.



Allein in den Jahren 2011 und 2012 besuchten sie mehr als 15 000 geladene Schülerinnen und Schüler der Jahrgangsstufe 6 mit dem Ziel, den Kreis der Veranstaltungsteilnehmer zu erweitern und vor allem auch Erwachsene mit den Inhalten der Kampagne vertraut zu machen, gingen die Sicherheitsberater im Jahr 2013 in die Bottroper Innenstadt. Im Fußgängerbereich wurden Verkehrssicherheitsvorführungen mit Hilfestellungen und Tipps zum Thema in einem Ladenlokal während der üblichen Geschäftszeiten gezeigt.

An insgesamt sieben Stationen konnten die Besucher der Ausstellung anschaulich und praxisnah erleben, dass gute Sicht und ein gutes Sehvermögen unabdingbare Voraussetzung für eine sichere Teilnahme im Straßenverkehr sind.



Im Mittelpunkt der Ausstellung stehen die Dunkelzelte. In dem ersten lichtdichten Zelt vermittelten Verkehrssicherheitsberater den Besuchern, wie sehr die Sichtbarkeit durch die Verwendung retroreflektierender Materialien verstärkt wird. Im zweiten Dunkelzelt demonstrierten die Beamten die Wirkung qualitativ unterschiedlicher lichttechnischer Einrichtungen für Fahrräder.

Im November 2014 wurde die Ausstellung sechs Tage lang in der unteren Ladenpassage des Marler Stern erfolgreich der Öffentlichkeit präsentiert. Um auch hier das Interesse der Passanten zu erhöhen, wurde die Ausstellung mit einem Preisausschreiben verknüpft.

„Alte Hasen – Neue Regeln“ – Informationsveranstaltungen für Senioren

Über 157.000 Personen gehören im Kreis Recklinghausen und in Bottrop der Altersgruppe „65 plus“ an. Dies entspricht einem Anteil an der Wohnbevölkerung innerhalb des Präsidialbereichs von 21,6 %. Diese Zahl wird aufgrund der allgemeinen demographischen Entwicklung in den nächsten Jahren weiter ansteigen. Hinzu kommt, dass Senioren zunehmend aktiver und mobiler werden. Das hat auch Einfluss auf die Verkehrsteilnahmen.



Heute sind mehr Senioren mit dem Zweirad oder dem eigenen Pkw unterwegs, als noch vor 10 Jahren.

Dementsprechend steigt auch das Risiko für diese Gruppe der Verkehrsteilnehmer, als Senior im Straßenverkehr zu Schaden zu kommen.

Bei Start des Programms im Jahr 2011 war der Anteil der im Straßenverkehr verletzten oder gar getöteten Senioren an allen im Kreispolizeibezirk Recklinghausen Verunglückten um 2% auf 15% Punkte gestiegen. Aktuell liegt er bei 13,5 %.

Vor diesem Hintergrund bietet die Polizei Recklinghausen weiterhin kostenlose Informationsveranstaltungen rund um das Thema "Neuere Verkehrsvorschriften" in allen Städten des Kreises Recklinghausen und in Bottrop für die Zielgruppe der „ab 65-jährigen“ an. Im Jahr 2014 nahmen rund 900 ältere Bürgerinnen und Bürger an insgesamt 19 Veranstaltungen im Bereich des Polizeipräsidiums Recklinghausen teil.



Innerhalb der gut zweistündigen Veranstaltungen vermitteln die Verkehrssicherheitsberater Wissenswertes aus ihrem Fachgebiet. Doch auch wenn die Führerscheinprüfung der Veranstaltungsteilnehmer vielleicht schon Jahrzehnte zurückliegt, geht es hierbei nicht nur um veränderte Verkehrsregeln; auch der gegenseitige Erfahrungsaustausch bildet einen wichtigen Bestandteil des Seminars.

2014 sind insgesamt 293 Senioren mit verschiedenen Verkehrsbeteiligungsarten verunglückt. Das sind 15 mehr im Vergleich zum Vorjahr. Zur Steigerung der Sicherheit von Senioren im Straßenverkehr werden die Veranstaltungen auch im Jahr 2015 angeboten.

Elektrofahrräder – ihre Bedeutung im Straßenverkehr nimmt zu

Pedelecs (Pedal Electric Cycle) und E-Bikes erfreuen sich zunehmender Beliebtheit in der Bevölkerung. Nach Angaben des Zweirad-Industrie-Verbands e.V. (ZIV) wurden alleine im Jahr 2013 deutschlandweit 410.000 Zweiräder mit Elektrounterstützung verkauft. Nach Schätzungen des ZIV handelt es sich dabei zu 95% um Pedelecs. Damit machen Pedelecs mittlerweile fast 11% der verkauften Fahrräder in Deutschland aus. Insgesamt sind mehr als 1,6 Millionen Pedelecs in Deutschland unterwegs. Für das 2014 wurde der Verkauf von rd. 450.000 E-Bikes / Pedelecs prognostiziert, genaue Zahlen sind zurzeit noch nicht bekannt.

Es überrascht nicht, dass diese Elektrofahrräder mittlerweile auch bei der Aufnahme und Bearbeitung von Unfällen sowie bei der Unfallstatistik eine Rolle spielen. Im Jahr 2014 wurden im Präsidialbereich 14 Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Pedelecs oder E-Bikes registriert. Hierbei wurden drei Personen schwer und 10 leicht verletzt.

Diese Zweiräder mit Elektrounterstützung sind immer häufiger im Straßenverkehr zu sehen. Jedoch werden die Begriffe Pedelec und E-Bike und deren unterschiedliche Bauart häufig verwechselt. Die rechtliche Bewertung dieser Fortbewegungsmittel ist nicht ganz einfach. Die Verkehrssicherheitsberater werden regelmäßig bei ihrer Unfallpräventionsarbeit mit Fragen zu diesem Thema konfrontiert und stellen Unsicherheit bei der rechtlichen Einordnung fest.



Ein Pedelec ist ein Elektrofahrrad, das die Tretbewegung unterstützt: Der Elektromotor unterstützt nur, wenn der Fahrer tritt. Bei einem E-Bike erfolgt die Motorunterstützung unabhängig vom Treten des Fahrers durch „Gas“ geben mittels Drehgriff am Lenker. Dieser Unterschied in der Antriebsart, die Leistung und die Höchstgeschwindigkeit des Zweirads sind für verkehrs- und versicherungsrechtliche Bewertungen entscheidend. Es wird dabei festgelegt, ob es sich bei dem Zweirad um ein Kraftfahrzeug handelt oder nicht. Diese rechtliche Einordnung hat auch zur Folge, dass begangene Verkehrsverstöße unterschiedlich geahndet werden.⁵

⁵ Vgl.: Bundesinnenministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur: Schwerpunktthema Pedelecs; Potenziale in Alltag, Logistik und Tourismus. Im Internet: http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/schwerpunktthemen/2014_1.phtml

Pedelecs und E-Bikes lassen sich in folgende Gruppen einteilen:

Pedelec mit und ohne Anfahrhilfe bis 25 km/h mit nicht mehr als 250 W ; der Motor unterstützt nur das Treten und riegelt bei 25 km/h ab.

Pedelecs ohne Anfahrhilfe bis 25 km/h werden rechtlich Fahrrädern gleich gesetzt. Dies gilt auch für Pedelecs bis 25 km/h mit nicht mehr als 250 W Nenndauerleistung, auch wenn sie über eine Anfahrhilfe bis 6 km/h verfügen (vgl. hierzu § 1 (3) StVG). Es besteht keine Helmpflicht. Das Tragen eines geprüften Fahrradhelms ist dringend zu empfehlen. Wie beim Radfahren wird keine Fahrberechtigung benötigt. Aus diesem Grund gibt es kein Mindestalter zum Fahren eines Pedelecs. Ein Versicherungskennzeichen wird nicht benötigt. Kommt es zu einem Verkehrsunfall, werden entstandene Schäden von der privaten Haftpflichtversicherung bei Vorliegen entsprechender Vertragsregelungen ausgeglichen. Der Abschluss einer solchen Versicherung ist freiwillig. Gekennzeichnete Radwege müssen benutzt werden; sonstige Radwege dürfen befahren werden.

Darüber hinaus gibt es auch schnelle Pedelecs. Sie werden auch als S-Pedelecs bezeichnet und kommen im Straßenverkehr eher selten vor. Tritt die FahrerIn oder der Fahrer hier kräftig in die Pedale, so unterstützt der Elektromotor das Mittreten bis zu einer Geschwindigkeit von 45 km/h. S-Pedelecs werden als Kleinkrafträder eingestuft und benötigen in jedem Fall ein eigenes Versicherungskennzeichen. Um so ein S-Pedelec fahren zu dürfen, muss man mindestens 16 Jahre alt sein und einen Führerschein der Klasse AM besitzen. Es gilt die Helmpflicht.

E-Bikes bis 20 km/h und bis 25 km/h und max. 500 W

E-Bikes bis 20 km/h werden rechtlich wie Leichtmofas bewertet und somit nicht anders behandelt, als ein entsprechendes Fahrzeug mit Verbrennungsmotor. Wegen der geringen Geschwindigkeit sind sie von der Helmpflicht für Krafträder befreit. Der Fahrer benötigt mindestens eine Mofaprüfbescheinigung, wenn er nach dem 31.03.1965 geboren wurde und nicht Inhaber einer Fahrerlaubnis ist. Ein Versicherungskennzeichen ist Pflicht. Eine private Haftpflichtversicherung deckt folglich Schäden durch E-Bikes nicht ab. Radwege dürfen nur befahren werden, wenn dies ausnahmsweise durch Zusatzzeichen „Mofa frei“ gestattet ist. Radwege außerhalb geschlossener Ortschaften dürfen stets befahren werden.

E-Bikes bis 25 km/h und max. 500 W werden ebenfalls Leichtmofas gleich gesetzt.

E-Bikes bis 45 km/h max. 4 Kw

E-Bikes bis 45 km/h entsprechen einem Kleinkraftrad und dürfen nur mit einer Fahrerlaubnis der Klasse AM gefahren werden. Auch hier gilt Helmpflicht; Radwege dürfen nicht benutzt werden.

E-Bikes über 45 km/h und max. 11 Kw sind kaum am Markt vertreten und gelten als Leichtkrafträder. Diese Fahrzeuge sind steuer- und versicherungspflichtig und dürfen mit der Fahrerlaubnis der Klasse A 1 gefahren werden.⁶

⁶Vgl.: ADAC: Pedelecs und Ebikes. Im Internet: <http://www.adac.de/infotestrat/ratgeber-verkehr/verkehrsrecht/pedelecs-e-bikes/>

Aus der Arbeit der Direktion Verkehr

Ermittlungsgruppe Verkehr – Die Spezialisten der Unfallaufnahme

Durch die Medien erhält die Öffentlichkeit Kenntnis von Verkehrsunfällen mit schweren Personenschäden. Besonders dramatisch wirken diese Ereignisse, wenn Kinder betroffen sind oder der Unfallverursacher von der Unfallstelle flüchtet!

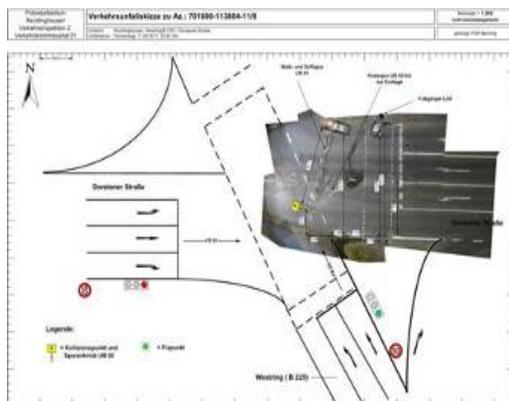
Verkehrsunfälle, die Erschrecken in der Bevölkerung hervorrufen und die Frage nach dem „Warum?“ besonders laut werden lassen können, haben auf Grund der erheblichen Unfallfolgen einen besonderen Stellenwert

Zu den Aufgaben der Ermittlungsgruppe Verkehr (EGV) gehört die Aufnahme von Verkehrsunfällen unter Anwendung besonderer technischer Hilfsmittel, wenn Personen lebensgefährlich verletzt oder getötet wurden. Verkehrsunfälle mit schwer verletzten Kindern und Verkehrsunfallfluchten mit Verunglückten werden ebenfalls durch die EGV aufgenommen.



Bei diesen schwerwiegenden Verkehrsunfällen sollen höchst professionell alle erforderlichen Maßnahmen getroffen werden, um das Geschehen sicher rekonstruierbar zu machen. Damit wird die Grundlage sowohl für Schadenersatzansprüche als auch für Ahndungen geschaffen.

Dazu wurde zum September 2007 die Ermittlungsgruppe Verkehr (EGV) eingerichtet. Die dort tätigen Spezialisten werden im gesamten Präsidialbereich eingesetzt.



Die Unfallaufnahme wird unter Anwendung des Verfahrens „digitales Monobild“ durchgeführt. Hier wird die Unfallstelle in Vierecke unterteilt, alle vorhandenen Spuren mittels Sprühkreide markiert und die Lage so gesichert. Nach Räumung der Unfallstelle werden diese Rechtecke mittels Markierungshilfen an den jeweiligen Eckpunkten versehen, fotografiert und vermessen. Dieses Verfahren ermöglicht durch eine spezielle PC-Software diese Bilder zu entzerren und anhand der vor Ort gemessen

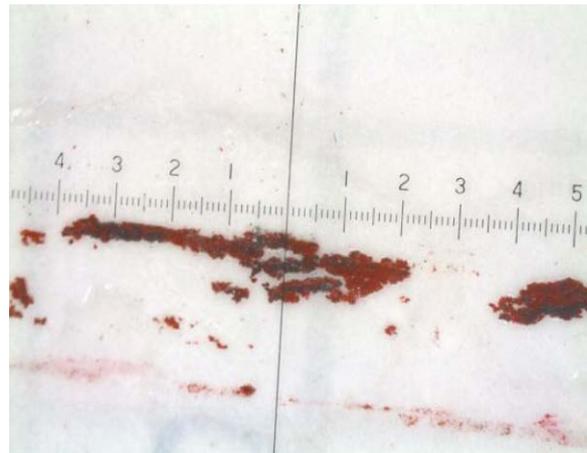
Daten eine Vogelperspektive der Unfallstelle zu erzeugen. Aus dieser können im Anschluss alle erforderlichen Maße in Realgröße ermittelt werden. Die so gewonnenen Ergebnisse dienen als sicheres Beweismittel in Gerichtsverfahren oder als Grundlage für Sachverständigengutachten.

Aber das ist nicht alles.

Die Ermittlungsarbeit zählt zum weiteren Aufgabenspektrum der EGV. Sicherung und Auswertung von Spuren, Aufsuchen und Befragen von Zeugen und Tatverdächtigen, Sicherstellungen, Beschlagnahmen, Durchsuchungen und Teilnahmen an gerichtsmedizinischen Untersuchungen sind weitere Tätigkeitsbereiche.

Die EGV unterstützt in zahlreichen Fällen die Sachbearbeiter der Verkehrskommissariate. So werden jährlich rund 3000 Örtlichkeiten im gesamten Präsidialbereich aufgesucht, um dort zu ermitteln.

In Fortbildungen bekommen die Beamtinnen und Beamten der EGV Informationen zu neuen Verfahren der Beweissicherung und Dokumentation.



Opferschutz – ein wichtiger Aufgabenbereich der Verkehrssicherheitsberater

Mit Abschluss der Verkehrsunfallaufnahme und der weiteren Bearbeitung von schweren und tödlichen Verkehrsunfällen in den Verkehrskommissariaten endet die Arbeit der Polizei nicht. Der polizeiliche Opferschutz ist ein weiteres wichtiges Handlungsfeld, in dem vier Beamtinnen und Beamte der Direktion Verkehr bei Bedarf tätig sind. Auf diese besondere Aufgabe wurden sie besonders vorbereitet und nehmen die Herausforderungen jeden Einzelfalles an.

Beteiligte, Hinterbliebene, Angehörige, Unfallzeugen und Ersthelfer werden nicht alleine gelassen!



Verkehrsunfälle, die eine Lebensgefahr zur Folge haben, oder bei denen Todesopfer zu beklagen sind, verändern in Sekunden die Lebenssituation der Betroffenen. Sie erfordern die Betreuung sowohl unmittelbar Beteiligter als auch derer Hinterbliebener oder Angehöriger. Zum Kreis der Betroffenen zählen aber auch Unfallzeugen und Ersthelfer, die die unmittelbaren Folgen solcher Verkehrsunfälle miterlebten. Von besonderer Bedeutung ist die Erstbetreuung am Unfallort.

Dazu nehmen die „Opferschützer“ vor Ort Kontakt zu erkennbar betroffenen Personen auf. Sie bringen so in Erfahrung, ob Hilfe notwendig und gewünscht ist. Sollen Angehörige und/oder andere Bezugspersonen schnellstmöglich benachrichtigt werden, kümmern sich die Beamtinnen und Beamten des Opferschutzes darum. Bei dieser Aufgabe bemühen sie sich nicht nur um die Informationsvermittlung zum Unfallhergang. Sie erörtern auch alle notwendigen Abläufe und klären über die Rechte und Pflichten von Verunglückten und Angehörigen auf. Sie sorgen damit für Orientierung in den komplexen Zusammenhängen schwerer Verkehrsunfälle und ihrer Folgen. In Todesfällen wird ein angemessenes Abschiednehmen ermöglicht und/oder eine Begleitung zur Unfallstelle/Krankenhaus angeboten.

Wenn nötig, vermitteln die Opferschützer den Kontakt zu anderen Stellen, die professionelle und nachhaltige Hilfe in dieser schweren Zeit leisten.

Im Nachgang werden Auskünfte über den Fortgang und Ergebnisse des Verfahrens erteilt.

Der Polizei Recklinghausen bleibt es ein Anliegen, erforderliche Hilfeleistung zu bieten und dadurch die Verarbeitung dieser einschneidenden und besonders belastenden Ereignisse in der Tiefe und langfristig zu ermöglichen.



Verkehrsmanagement / Auswertung – Unfallkommissionsarbeit am Beispiel einer Unfallhäufungsstelle

Eine Teilaufgabe der polizeilichen Verkehrsunfallauswertung liegt in der Erkennung sogenannter Unfallhäufungsstellen (UHST). Nach Erkennen einer UHST legen „Auswerter“ der Polizei eine Unfalldatenliste an. Dort werden alle Verkehrsunfälle an dieser Örtlichkeit erfasst und ein Unfalldiagramm mit der grafischen Darstellung des Unfallgeschehens erstellt.

Ziel ist es, nach der Analysearbeit einen Optimierungsvorschlag zu erarbeiten und diesen in der Unfallkommission (bestehend aus Straßenverkehrsbehörde, Bezirksregierung, Kreis, Landesbetrieb Straßen NRW, den örtlichen Kommunen und der Polizei) zu besprechen.

Als Beispiel einer Zusammenarbeit in einer solchen Kommission dient die Unfallhäufungsstelle Berliner Platz in Oer-Erkenschwick. Dabei handelt es sich um einen innerstädtischen Kreisverkehr. Hier treffen die Stimbergstraße, die Ewaldstraße und die Schillerstraße (L 798) in der Innenstadt aufeinander. Seit 2001 ist dieser Kreisverkehr als Unfallhäufungsstelle UHST identifiziert. Die Voraussetzungen hierfür sind per Erlass festgelegt:

1 - Jahresauswertung:

➔ Mindestens 3 Verkehrsunfälle der Kategorien 1 bis 4 gleichen Grundtyps

3 - Jahresauswertung der Kategorien 1 und 2

➔ Mindestens 3 Verkehrsunfälle der Kategorien 1 und 2 ungleichen/gleichen Grundtyps

3 - Jahresauswertung unter Beteiligung Radfahrer / Fußgänger

➔ Mindestens 5 Verkehrsunfälle der Kategorien 1 bis 3 ungleichen/gleichen Grundtyps

Unter Beteiligung von Radfahrern / Fußgängern.

Unfallkategorien:

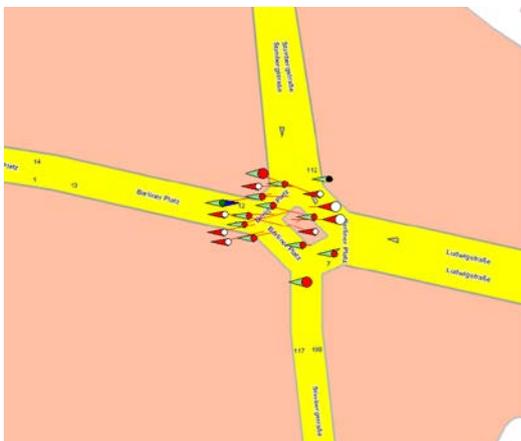
Kat. 1: bis 3	Unfall mit Getöteten / Schwerverletzten / Leichtverletzten
Kat. 4:	Unfall mit schwerem Sachschaden
Kat. 5:	sonstiger Sachschadensunfall ohne Alkohol / anderer berauschender Mittel
Kat. 6:	Sachschadensunfall mit Alkohol / anderer berauschender Mittel

Unfalltypen:

Typ 1: Fahrnfall ; Typ: 2 Abbiegeunfall ; Typ 3: Einbiegen / Kreuzen; Typ 4: Überschreiten;

Typ 5: Unfall durch ruhenden Verkehr; Typ 6: Unfall im Längsverkehr; Typ 7: Sonstiger Unfall

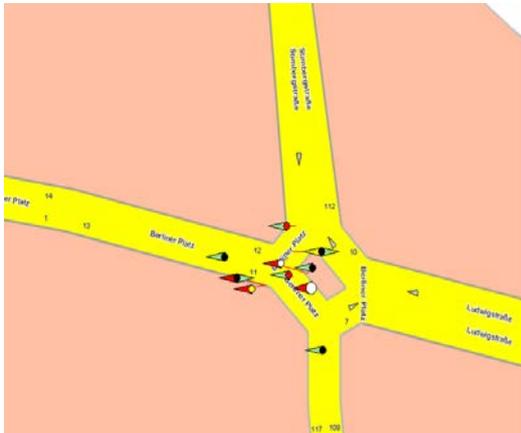
Gemeldet wurde die o. g. UHST an die zuständige Stelle letztmalig im Jahr 2014 im Rahmen der Dreijahresauswertung 2011 - 2013.



In der Grafik ist die Unfalllage für den Zeitraum 01.01.2007 - 06.06.2011 dargestellt.

Man bezeichnet sie als 3-Jahres-Unfalltypensteckkarte. Sie wird elektronisch gefertigt. Die Symbole innerhalb der Karte lassen Rückschlüsse auf die Unfallarten, Folgen und Verkehrsbeteiligung zu.

Seit dem 01.01.2007 bis zum Umbau im Juni 2011 haben sich dort unter Beteiligung von Fußgängern / Radfahrern insgesamt 21 Verkehrsunfälle ereignet, bei denen 4 Personen schwer und 17 Personen leicht verletzt wurden. Der Kreisverkehr wurde im Rahmen der Einjahres- und Dreijahresauswertungen an den Kreis gemeldet und bei den Unfallkommissionssitzungen erörtert. Die Beteiligten einigten sich nach mehreren Ortsterminen und Besprechungen auf verschiedene Maßnahmen zur Reduzierung der Unfälle mit Radfahrern und Fußgängern. Durch die Maßnahmen wurden anstelle der Radfahrer die Autofahrer bevorzugt. Radfahrer müssen nun Vorfahrt gewähren oder als Fußgänger das Fahrrad schiebend den Fußgängerüberweg nutzen. Nur dann sind sie gegenüber dem Fahrverkehr bevorzugt. Ferner wurde im Innenstadtbereich die Benutzungspflicht für die Radwege aufgehoben.



Die hier dargestellte Unfallsituation hat sich nach Fertigstellung des Umbaus am 06.06.2011 positiv entwickelt. Die Unfallzahlen sind deutlich gesunken.

In der 3 - Jahresauswertung 2012 - 2014 bleibt jedoch diese UHST bestehen.

Der Kreisverkehr steht bezüglich der Unfallsituation unter ständiger Beobachtung.

In unmittelbarer Nähe des Berliner Platzes befinden sich noch die Kreisverkehre Stimbergstraße / Ewaldstraße („Ewaldkreisel“) und Ludwigstraße / An der Aue („Auekreisel“). In der Unfallkommission wurde beschlossen auch diese entsprechend umzubauen. Die baulichen Veränderungen wurden entsprechend der Änderungen am Berliner Platz umgesetzt.

Auch in diesen Bereichen sind die Unfallzahlen rückläufig.

Im Ergebnis kann gesagt werden, dass sich durch die engagierte Zusammenarbeit der Unfallkommissionsmitglieder die Unfallsituation im Innenstadtbereich verbessert hat.

Durch die Umbaumaßnahmen konnte der Verkehrsraum optimiert und die Unfallentwicklung positiv beeinflusst werden.

Dies wird durch das nachfolgende Unfalldiagramm verdeutlicht.



Verkehrsunfälle am Berliner Platz, die sich nach dem Umbau ereignet haben.
(FG:Fußgänger / PKW: Personenkraftwagen / RF:Radfahrer / FG:Fußgänger / RF:Radfahrer)

Im Ergebnis steht fest, dass die engagierte Zusammenarbeit der Unfallkommissionsmitglieder einen wichtigen Beitrag zur Steigerung der Verkehrssicherheit leistet.

Unfallhäufungsstellen im Präsidialbereich

Bottrop	Wesentliche Ursachen
Ostring / Arnsmannstraße	Einbiegen / Kreuzen (Vorfahrt)
Castrop-Rauxel	Wesentliche Ursachen
Dortmunder Straße / Grimbergstraße Altstadtring / Erinstraße Recklinghauser Straße / Nordstraße Ringstraße / Engelsburgplatz	Einbiegen / Kreuzen (Vorfahrt) Fehler beim Abbiegen Einbiegen / Kreuzen (Vorfahrt) Einbiegen / Kreuzen (Vorfahrt)
Datteln	Wesentliche Ursachen
Fehlanzeige	
Dorsten	Wesentliche Ursachen
Königsberger Allee / BAB 31	Fehler beim Abbiegen
Gladbeck	Wesentliche Ursachen
Essener Straße / BAB 2	Längsverkehr (Auffahren) Fehler beim Abbiegen

Haltern am See	Wesentliche Ursachen
Fehlanzeige	
Herten	Wesentliche Ursachen
Westerholter Straße / Scherlebecker Straße Konrad - Adenauer - Straße / Kaiserstraße	Einbiegen / Kreuzen (Vorfahrt) Einbiegen / Kreuzen (Vorfahrt)
Marl	Wesentliche Ursachen
L 522 / BAB 43 Carl - Duisberg - Straße / Baldurstraße	Fehler beim Abbiegen Einbiegen / Kreuzen (Vorfahrt)
Oer-Erkenschwick	Wesentliche Ursachen
Fehlanzeige	
Recklinghausen	Wesentliche Ursachen
Dorstener Straße / Bockholter Straße Bochumer Straße / Theodor - Körner - Straße Castroper Straße / Dordrechtring Herner Straße / Karlsbader Straße	Längsverkehr (Auffahren) Einbiegen / Kreuzen (Vorfahrt) Fehler beim Abbiegen Fehler beim Abbiegen Fehler beim Abbiegen
Waltrop	Wesentliche Ursachen
Fehlanzeige	

Anlagen

Quellenangaben

Tabellen zur Verkehrsunfallentwicklung nach Kategorien / Verunglückte nach Altersgruppen: FISPol / VUD – Standardlisten 1a,1b,4 Datenbasis vom 10.01.2015

Tabellen zu Verunglückten nach Art der Verkehrsbeteiligung und Altersgruppen: FISPol / VUD – Standardliste, 4 Datenbasis vom 10.01.2015

Tabellen zur Verkehrsunfallentwicklung- VU Flucht / VU Alkohol und anderer ber. Mittel / Schulwegunfälle: FISPol / VUD – Standardlisten 1b,3,4, Datenbasis vom 10.01.2015 sowie „Rohdaten“ der Verkehrsunfallstatistik des Landes NRW mit Stand Dezember 2013 / 2014

Strukturdaten: Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, Referat für Presse und Öffentlichkeitsarbeit, Auskunft Ordnungsbehörde Kreis Recklinghausen (Januar 2015), Broschüre

Bevölkerungsdaten in Strukturdaten: (C)opyright Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen (IT.NRW), Düsseldorf, 2015. Stand: 02.01.2015

Diagramme: Erstellung auf Basis von Zahlenwerten VUD / FISPol; Datenbasis vom 22.01.2015

Liste Maßnahmen: Erstellung auf Basis von Zahlenwerten VUD / FISPol entnommen wurden; Datenbasis vom 20.01.2015

Langzeit-Statistik: Verkehrsunfallbericht 2013 PP Recklinghausen, FISPol VUD, „Rohdaten“ der Verkehrsunfallstatistik des Landes NRW Mit Stand Dez. 2013 / 2014 Hinweis zu Zelle „zugel. KFZ 2008“: Auf Grund von Änderungen bei den Erfassungsmodalitäten (Angaben ohne vorübergehend stillgelegte Kfz.) ist ein Vergleich mit früheren Werten nicht möglich

Auflistung Unfallhäufungsstellen: Auswertung elektronischer Unfallsteckkarten, Stand: 20.01.2015

Fotos: Titelbild, Seiten 66, 70, 85 Marcel Kusch (freier Journalist), alle anderen Polizei Recklinghausen

Begriffsbestimmungen

Altersgruppen⁷

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

Unfallkategorien

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

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

Verunglückte: Personen (auch Mitfahrer), die durch Unfälle getötet oder verletzt wurden.

Getötete⁸: Als Getötete werden alle Personen gezählt, die innerhalb von 30 Tagen nach dem Unfall an den Unfallfolgen verstorben sind.

Verletzte / Schwer verletzte⁹: Verletzte sind Personen, die bei dem Unfall Körperschäden erlitten haben. Werden sie deshalb zur stationären Behandlung in ein Krankenhaus aufgenommen, so gelten sie als Schwerverletzte.

⁷ im Sinne der Verkehrsstatistik

⁸ 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)

Leichtverletzte:	Alle übrigen Verletzten.
Schulweg- verkehrsunfälle:	Unfälle, bei denen Schüler im Alter von 6 bis 14 Jahren in der Zeit von 06:00 bis 18:00 Uhr aktiv auf dem direkten Weg von der Wohnung zum Ort regelmäßiger schulischer Veranstaltungen und zurück beteiligt waren.
meldepflichtige Verkehrsunfälle:	nach § 2 des StVUnfStatG erfolgt bei Unfällen, bei denen wenigstens eine Person getötet oder verletzt worden ist oder bei schwerwiegenden Unfällen mit Sachschaden ¹⁰ , eine detaillierte statistische Erfassung. Alle übrigen Sachschadensunfälle werden zahlenmäßig und nach der Ortslage (innerorts, außerorts, auf Autobahnen) nachgewiesen.
Unfall- ursachen ¹¹ :	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 <i>allgemeinen Unfallursachen</i> (Straßenverhältnisse, Witterungseinflüsse, Hindernisse) sowie <i>personenbezogenem Fehlverhalten</i> (bspw. zu schnelles Fahren, Vorfahrtsmissachtung), das bestimmten Fahrzeugführern oder Fußgängern zugeschrieben wird.
Unfall- häufigkeitszahl:	Unfälle, multipliziert mit 100.000, dividiert durch Einwohnerzahl (ggf. der entsprechenden Altersgruppe)
Unfall- häufungsstellen:	Unfallhäufungsstellen werden von der Polizei unter Berücksichtigung der mit Erlass ¹² bestimmten Richtwerte festgelegt. Danach handelt es sich um eine 1-Jahres-Unfallhäufungsstelle, wenn mindestens drei Unfälle gleichen Grundtyps Kat. 1 – 4 vorliegen.

⁹ wie vor

¹⁰ 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 Unfallbeteiligter unter der Einwirkung von Alkohol oder anderen berauschenden Mitteln gestanden hat.

¹¹ Angelehnt an Schriftenreihe „Verkehr | Verkehrsunfälle“ (Fachserie 8 Reihe 7) des Statistischen Bundesamtes, Wiesbaden (Ausgabe 2010, erschienen am 06. Juli 2011).

¹² Gem. RdErl. des Innenministeriums u. d. „Rohdaten“ der Polizeilichen Verkehrsunfallstatistik des Landes Nordrhein-Westfalen mit Stand „Dezember 2013“ und „Dezember 2014“ Ministeriums für Bauen und Verkehr v. 11.03.2008, MBI.NRW.2008, S. 200 (Aufgaben der Unfallkommission in Nordrhein-Westfalen) Ministeriums für Bauen und Verkehr v. 11.03.2008, MBI.NRW.2008, S. 200 (Aufgaben der Unfallkommission in Nordrhein-Westfalen)

Abkürzungen

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