

**Vorlage Nr. 26/0103**

Federf. Stadtamt: Amt für Stadtplanung, Bauaufsicht und Verkehr

<b>Vorlage für den</b>	Berichterstatter:in	Zuständigkeit	Sitzung am	Punkt
Ausschuss für Stadtplanung, Verkehr und Bauen	Erster Beigeordneter/Stadtbaurat Dr. Volker Kreuzer	Kenntnisnahme	05.03.2026	13

öffentliche Sitzung

**Betrifft:**

**Verkehrssicherheitsarbeit in Gladbeck**

**Begründung:**

Die Ratsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen hat im August 2025 in einem Antrag nach §7 der GO um die Beratung der „Entwicklung einer Vision Zero-Strategie für Gladbeck“ gebeten. Nach dem Vorbild anderer Städte, hier Helsinki, sollen in Gladbeck verschiedene Ansätze zur Reduzierung der Unfallzahlen herangezogen werden.

**Vision Zero und das Verkehrssicherheitsprogramm der Bundesregierung**

Die im Antrag der Ratsfraktion erwähnte „Vision Zero“ stammt ursprünglich aus Schweden, wo sie als offizielles Verkehrssicherheitsprogramm Ende der 1990er Jahre eingeführt wurde. Der Grundgedanke lautet: „Kein Mensch soll im Straßenverkehr sterben oder schwer verletzt werden – Fehler sind menschlich, aber sie dürfen nicht tödlich enden.“

In Deutschland ist die „Vision Zero“ seit 2014 Leitbild der Verkehrssicherheitsarbeit des Bundes und wurde im Verkehrssicherheitsprogramm der Bundesregierung verankert. Das aktuelle Programm 2021 – 2030 hat unter anderem das Ziel, die Zahl der Verkehrstoten bis 2030 um ca. 40 % gegenüber 2021 zu senken und gleichzeitiger weniger Schwerverletzte zu verzeichnen.

<b>Mitzeichnungen</b>				
Bürgermeisterin:	Erster Beigeordneter/ Stadtbaurat:	Stadtkämmerin/ Beigeordnete:	Beigeordnete:	Rechtsamt:
Datum: _____	Datum: _____	Datum: _____	Datum: _____	Datum: _____

Die Maßnahmen beziehen sich dabei auf Technik- und Fahrzeugsicherheit (z.B. durch die Förderung moderner Assistenzsysteme), Infrastruktur und Straßen (z.B. durch bessere Bedingungen für den Fußverkehr, digitale Verkehrssteuerung oder verbesserte Schutzeinrichtungen) sowie Verhalten und Bewusstsein (z.B. durch Präventionskampagnen). Auch die Erhebung und Analyse von Daten, sowie ein entsprechendes Monitoring gehören zum Verkehrssicherheitsprogramm. Das Verkehrssicherheitsprogramm der Bundesregierung ist damit ein strategischer Prozess und kein Gesetz.

### **Unfallstatistiken der letzten Jahre**

In Gladbeck wurden in den letzten drei Jahren 2022 bis 2024 ca. 2.500 Verkehrsunfälle jährlich insgesamt polizeilich erfasst. Davon sind ca. 10 % Unfälle mit Personenschäden.

Im Jahr 2024 wurden 2.526 Unfälle polizeilich erfasst, davon 286 mit Personenschaden. Darunter befanden sich 27 schwer verletzte Personen und eine getötete Person. Unter den Verunglückten befanden sich 45 Fußgänger:innen und 75 Radfahrer:innen. 33 Personen der Verunglückten waren Kinder, davon 27 Kinder als Fußgänger:innen oder Radfahrer:innen.

Im Jahr 2014 wurden 1.786 Verkehrsunfälle polizeilich erfasst, davon 180 Unfälle mit Personenschaden. Darunter befanden sich 46 schwerletzte Personen. Niemand wurde im Straßenverkehr getötet. Unter den Verunglückten befanden sich 17 Fußgänger:innen und 46 Radfahrer:innen. 23 Personen waren Kinder, davon 12 Kinder als Fußgänger:innen oder Radfahrer:innen.

Verglichen mit den Statistiken aus den Jahren 2014 bis 2019 (vor der Corona-Pandemie) steigt damit die Zahl der Verkehrsunfälle und der verletzten Personen insgesamt weiterhin an. Die Zahl der schwer verletzten Personen schwankt über alle Jahre zwischen ca. 30 und 50 Personen pro Jahr. In einzelnen Jahren verlieren ein oder zwei Menschen ihr Leben in Gladbeck im Straßenverkehr.

Angesichts des zunehmenden Verkehrs auf den Gladbecker Straßen – dies ist durch Verkehrserhebungen nachweisbar – und steigende Pkw-Besitzquoten – dies ist ebenfalls statistisch nachweisbar – erscheint auch die steigende Zahl der Unfälle in den Unfallberichten der Kreispolizeibehörde Recklinghausen nachvollziehbar.

Das Thema Verkehrssicherheit spielt damit weiterhin und auch in Zukunft eine zentrale Rolle für alle beteiligten Akteure.

## **Unfallhäufungsstellen in Gladbeck – Arbeit der Unfallkommission**

Die Polizei wertet regelmäßig das Unfallgeschehen in den jeweiligen Kommunen und auf Kreisebene aus. Wenn sich an einer bestimmten Stelle innerhalb eines Zeitraums von drei Jahren eine auffällige Häufung von Unfällen zeigt, werden die Unfallhergänge genauer geprüft. Handelt es sich um ähnliche Unfallhergänge, ergibt sich die Verpflichtung, die entsprechende Örtlichkeit zu prüfen, um infrastrukturell bedingte Unfallursachen auszuschließen. Diese Aufgabe übernimmt die Unfallkommission, für Gladbeck angesiedelt beim Kreis Recklinghausen. Die Stadt Gladbeck ist mit verschiedenen Dienststellen in der Unfallkommission vertreten und hat daher ein sehr genaues Bild von auffälligen Strecken und Knotenpunkten im Stadtgebiet. Folgend einige Beispiele aus den vergangenen Jahren:

In den letzten Jahren fielen mehrere Kreisverkehre in Gladbeck auf, an denen Radfahrer:innen oder E-Scooter-Fahrer:innen mit hoher Geschwindigkeit die Fußgängerüberwege ohne abzusteigen nutzen. Hier kommt es mit abbiegenden Fahrzeugen zu Kollisionen. Hier setzt die Stadt Gladbeck auf Kampagnen durch Aufklärung und Information vor Ort.

Die Bottroper Straße / Gildenstraße wurde ebenfalls durch verschiedene Unfallhergänge auffällig. Die weitläufige Kreuzungsgeometrie inkl. Vorfahrtsstraße wurde durch eine angepasste Markierung für abbiegende Fahrzeuge, sowie eine Verbreiterung und Einfärbung der Radverkehrsfurt umgestaltet.

Die B224 bleibt mit ihrem linienhaften Unfallgeschehen durch Auffahrunfälle oder Unfälle beim Spurwechsel seit Jahren auffällig. Hier werden zukünftig weitere Anpassungen an Beschilderung und Markierung vorgenommen.

Im Jahr 2025 wurden für die Stadt Gladbeck keine neuen Unfallhäufungsstellen gemeldet.

## **Verkehrssicherheitsarbeit in der Stadt Gladbeck**

Die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer:innen in Gladbeck zu gewährleisten und zu verbessern, ist für zahlreiche Fachämter handlungsleitend. Im Schwerpunkt sind die Stadtämter

*32, Amt für kommunale Ordnung*

*61, Amt für Stadtplanung, Bauaufsicht und Verkehr*

*66, Ingenieuramt*

*40, Amt für Bildung und Erziehung*

maßgeblich mit diesem Themenfeld befasst.

Konkretes Handeln vor Ort erfolgt vor allem in folgenden Bereichen:

- Verkehrssicherung durch Unterhaltung, Befahrung etc.
- Geschwindigkeitskontrollen („Carsten“)
- Sammlung von Daten zu Verkehrsdaten und -geschwindigkeit (SDR)
- Ausschöpfung aller verkehrsrechtlichen Möglichkeiten bei zulässigen Höchstgeschwindigkeiten

Dazu kommen Maßnahmen aus dem Bereich der Öffentlichkeitsarbeit:

- Sensibilisierungsmaßnahmen von Verkehrsteilnehmer, z. B. an Kreisverkehren (Unfall-schwerpunkte mit Radfahrenden auf Fußgängerüberwegen)
- Zusammenarbeit mit der Landesverkehrswacht, z. B. Beschickung der Plakatwände
- Förderung der Radfahrprüfung in Grundschulen und 6. Klassen durch die Polizei mit Give-aways (z.B. Leuchttieren für den Schulranzen, reflektierende Turnbeutel)
- Unterstützung der Aktion „Sehen und gesehen werden. Licht an!“ der AGFS (Arbeits-gemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinde und Kreise in NRW e.V.) durch Finanzierung und Personal vor Ort

Die Mitgliedschaft in Netzwerken, Qualifizierung von Mitarbeitenden, sowie die vernetzte Arbeit innerhalb der Verwaltung und mit externen Behörden und Akteuren gehören eben-so dazu:

- Mitglied der örtlichen Unfallkommission
- Mitglied der AGFS (Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinde und Kreise in NRW e.V.)
- Runder Tisch Nachhaltige Mobilität (Politik- und Akteursbeteiligung)
- Runder Tisch Verkehrssicherheit mit Fokus auf Schulwege und Schulumfeld (verwal-tungsintern)
- politische Beschlüsse zu Klimanotstand, Fahrradstraßenkonzept, Radverkehrskonzept
- regelmäßige Fortbildung in allen Fachbereichen

**Finanzielle Auswirkungen:**

keine

folgende

**Ergebnisrechnung**

Ertrag	€
einmalig	
jährlich	

Aufwand	€
einmalig	
jährlich	
<i>darin enthalten:</i>	
Personalaufwand	
Sach- und Dienstleistungen	
Transferaufwand	

**investiver Finanzplan**

Einzahlung	€
einmalig	
jährlich	
<i>darin enthalten:</i>	
Zuschüsse	
Beiträge Dritter	

Auszahlung	€
einmalig	
jährlich	

Haushaltsmittel stehen:  zur Verfügung  nicht zur Verfügung

**Klimarelevante Auswirkungen:**

- keine wesentliche Klimarelevanz**  
Die Durchführung der Haupt- und Alternativenprüfung war daher nicht notwendig (keine Anlage).
- keine negative oder eine positive Klimawirkung**  
Die Durchführung der Alternativenprüfung war daher nicht notwendig (keine Anlage).
- eine negative Klimawirkung**  
Die Alternativenprüfung wurde durchgeführt und das Prüfungsergebnis ist als Anlage beigefügt.

**Beschlussentwurf:**

Der Ausschuss für Stadtplanung, Verkehr und Bauen nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.

Die Bürgermeisterin  
i.V.



---

- Dr. Volker Kreuzer -  
Erster Beigeordneter/Stadtbaurat

---

In der Sitzung des

\_\_\_\_\_-Ausschusses

Rates

Haupt-, Finanz- und Digitalisierungsausschusses

am \_\_\_\_\_ (nicht - öffentlicher Teil) wurde wie folgt beschlossen: