



**POLIZEI**  
Nordrhein-Westfalen  
Oberhausen

bürgerorientiert · professionell · rechtsstaatlich



## Verkehrsbericht 2021

Sicher leben in Oberhausen

[oberhausen.polizei.nrw](https://www.oberhausen.polizei.nrw)

[facebook.com/polizei.nrw.ob](https://facebook.com/polizei.nrw.ob)

[twitter.com/polizei\\_nrw\\_ob](https://twitter.com/polizei_nrw_ob)

**Herausgeber**

Polizeipräsidium Oberhausen  
Duisburger Straße 375  
46049 Oberhausen  
Telefon 0208 / 826-0

**Fachliche Verantwortung**

Direktion Verkehr  
Führungsstelle

**Konzeption, Layout & Gestaltung**

Luisa Lakhaj  
Pressestelle und Öffentlichkeitsarbeit  
erschieden im März 2022

Oberhausen im März 2022

Sehr geehrte Damen und Herren,

in dem Ihnen vorliegenden Verkehrsbericht möchte ich Ihnen die Zahlen aus Oberhausen für das Jahr 2021 präsentieren. Bereits das erste Pandemiejahr war von ungewöhnlich niedrigen Verkehrsunfallzahlen geprägt - ein Trend, der sich auch in das Jahr 2021 hinein ausgewirkt hat. Mit insgesamt 6.633 Verkehrsunfällen haben wir noch einmal 125 Verkehrsunfälle weniger gezählt als im Vorjahr. Das ist immerhin die niedrigste Zahl an Unfällen der vergangenen zehn Jahre.

Ein Trend, der glücklicherweise gestoppt werden konnte, waren die im vergangenen Jahr stark gestiegenen Unfallzahlen mit Fahrrädern und Pedelecs in durchweg allen unseren Zielgruppen. Gerade für die schwächste Zielgruppe, die Kinder, wurde befürchtet, dass die pandemie-bedingten Ausfälle von Fahrradtrainings sowie der Fahrradprüfungen diese Tendenz noch befeuern würden. Das war erfreulicherweise nicht der Fall. Im Jahr 2021 verzeichnen wir sinkende Zahlen bei den fahradfahrenden Kindern.

Ich möchte an dieser Stelle die Gelegenheit nutzen und mich bei allen bedanken, die angesichts der schwierigen Lage die Polizei stark dabei unterstützt haben, alle Möglichkeiten zu nutzen, um die besonders im Straßenverkehr gefährdeten Personen zu schützen. Ob nun die Kindergärten, Schulen oder Seniorentreffpunkte - alle haben sehr flexibel auf die Angebote reagiert, so dass die Verkehrssicherheitsberater zum Beispiel erstmalig bei den Ferienspielen mit dabei sein konnten. Eine sehr gute Möglichkeit, Kinder zu erreichen, die wir zukünftig noch ausbauen werden. Zudem lasse ich die hervorragende Zusammenarbeit mit den Kooperationspartnern der



Polizei nicht unerwähnt. Die Verkehrswacht, die ein unverzichtbarer Partner der Polizei in Sachen Verkehrssicherheit ist. Die DEKRA, die mit ihrer Rote-Kappen-Aktion nicht mehr wegzudenken ist oder die STOAG, mit der wir seit Jahren Busschulen veranstalten. Dafür - auch in dem coronabedingt schwierigem Jahr 2021 - gilt Ihnen mein herzlichster Dank.

In dem vorliegenden Jahresbericht finden Sie aber nicht nur interessante Fakten, sondern auch ein lesenswertes Interview mit der Leiterin der Direktion Verkehr, Julitta Walbrodt. Sie zeigt Trends und Entwicklungen in dem Bereich Verkehr auf. Außerdem erhalten Sie Einblicke in die Arbeit der Direktion Verkehr in ihren unterschiedlichen Facetten.

Ich wünsche Ihnen viel Vergnügen beim Lesen.

A handwritten signature in blue ink, which appears to read 'Alexander Dierselhuis'. The signature is fluid and cursive.

Alexander Dierselhuis  
Polizeipräsident

# Inhaltsverzeichnis

<b>Verkehrsunfallentwicklung 2021 in Schlagzeilen.....</b>	<b>7</b>
<b>Verkehrsunfallentwicklung 2021 im Detail.....</b>	<b>8</b>
Anzahl der Verkehrsunfälle leicht gesunken Erneut deutlich weniger Verunglückte	
Hohe Anzahl von Unfällen mit leichten Sachschäden .....	9
Mehr Unfälle mit schwerem Sachschaden Weniger verletzte Kinder	
Weniger Fahrradunfälle mit Kindern .....	10
Weniger verletzte Jugendliche Anzahl der verletzten jungen Erwachsenen ist weiterhin niedrig	
Weniger verletzte Senioren (65+) .....	12
Zahl der verunglückten Fußgängerinnen und Fußgängern leicht gesunken Anzahl verletzter motorisierter Zweiradfahrenden leicht gesunken Weniger verletzte Fahrradfahrende Anstieg bei verletzten Pedelec-Fahrende	
E-Scooter-Unfälle im Vergleich zum Vorjahr gestiegen.....	13

Unfallflucht - Zahlen deutlich niedriger .....	14
Anzahl der Unfallfluchten mit Personenschaden nahezu unverändert	
Alkohol und Drogen am Steuer nahezu gleich zum Vorjahr	
Fehler beim Abbiegen und Wenden als Hauptunfallursache an erster Stelle.....	15
<b>Verkehrsunfallentwicklung im Überblick .....</b>	<b>16</b>
<b>„Radfahren stand auch im Jahr 2021 hoch im Kurs“ .....</b>	<b>20</b>
Ein Interview mit Direktionsleiterin Verkehr Julitta Walbrodt	
Nach einem Unfall wieder neuen Mut fassen - Verkehrsopferschutz .....	22
„Das Pandemiejahr hat von allen viel Flexibilität eingefordert.....	24
Beschwerdemanagement bei der Direktion Verkehr .....	27
Unfallhäufungsstellen in Oberhausen 2021.....	28
<b>Begriffsbestimmungen .....</b>	<b>29</b>
<b>Bevölkerungsstruktur.....</b>	<b>31</b>
<b>Quellenangaben .....</b>	<b>31</b>



# Verkehrsunfallentwicklung 2021 in Schlagzeilen

Gesamtzahl aller Verkehrsunfälle weiter gesunken

Anstieg der Verkehrsunfälle mit leichten und schweren Sachschäden

Deutlich weniger Verkehrsunfälle mit verletzten Personen

Deutlich weniger Verunglückte bei Verkehrsunfällen

Zahl der schwerverletzten Personen im Straßenverkehr annähernd gleich

Anzahl der verunglückten Kinder, Jugendlichen und jungen Erwachsenen gesunken

Im Vergleich zum Vorjahr: Anzahl der Fahrradunfälle bei allen relevanten Zielgruppen gesunken

Anzahl von verunglückten Kindern auf dem Schulweg deutlich zurückgegangen

Anzahl der Unfälle unter Alkohol- und Drogenkonsum ist annähernd gleich

Unfälle von jungen Erwachsenen aufgrund von überhöhter Geschwindigkeit gesunken

Anzahl von verletzten Kradfahrenden annähernd gleich

Weniger verletzte Seniorinnen und Senioren bei Verkehrsunfällen

Anteil der verletzten Seniorinnen und Senioren als Radfahrende leicht gesunken

Anzahl der Verkehrsunfallfluchten zum zweiten Mal in Folge deutlich gesunken

Mehr als jede zweite Verkehrsunfallflucht mit Personenschaden aufgeklärt

## Verkehrsunfallentwicklung 2021 im Detail

### Anzahl der Verkehrsunfälle leicht gesunken

Auch im Jahr 2021 ist die Anzahl der Verkehrsunfälle in Oberhausen die niedrigste der vergangenen zehn Jahre. Im Jahr 2021 waren es insgesamt 6.633 Verkehrsunfälle und somit 125 weniger als im Vorjahr (2020: 6.758). Das sind 1,85 Prozent Unfälle weniger. Zum Vergleich hat es im ersten Pandemiejahr 14,85 Prozent weniger Unfälle gegeben als im Vorjahr (2019: 7.937; 2020: 6.758). Die Unfallhäufigkeitszahl (Anzahl der Verkehrsunfälle je 100.000 Einwohner) beträgt im Jahr 2021 3.165 und hat sich somit im Vergleich zum Vorjahr um 41 verbessert.

Im Jahr 2021 gab es keinen so weit reichenden Eingriff aufgrund des Lockdowns wie im Vorjahr. Dennoch werden aber hier die unterschiedlichen Pandemie-Maßnahmen Einfluss auf die niedrigen Zahlen genommen haben. Zudem gab es eine offizielle Homeoffice-Pflicht, die von vielen Beschäftigten genutzt wurde.

### Erneut deutlich weniger Verunglückte

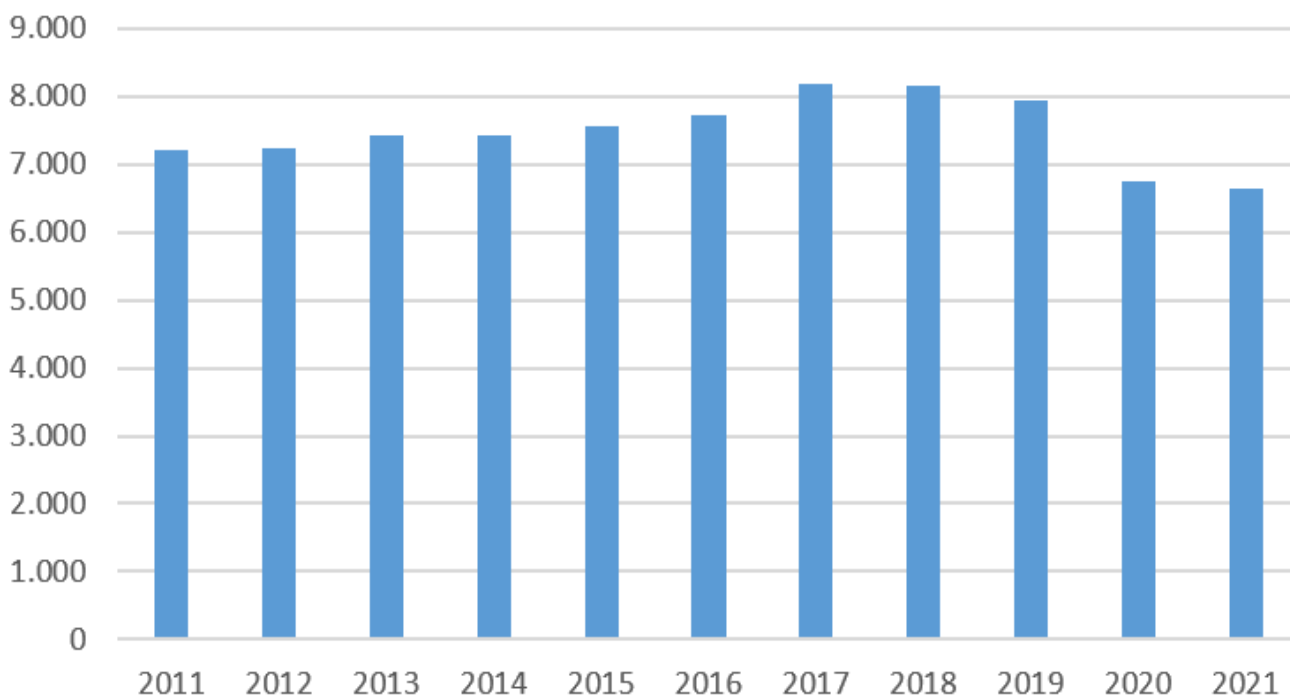
Die Anzahl der Verunglückten ist mit insgesamt 488 im Jahr 2021 um 121 zurückgegangen (2020: 609). Das ist das dritte Mal in Folge der niedrigste Wert der vergangenen zehn Jahre.

Ein positiver Trend ist bei der Anzahl der leichtverletzten Personen im Straßenverkehr zu verzeichnen. Im Jahr 2021 waren es 426 Leichtverletzte, im Jahr zuvor noch 120 mehr (2020: 546). Das ist ein Rückgang um 21,98 Prozent. Im Jahr 2019 waren es noch 677 leicht verletzte Personen im Straßenverkehr.

Auch im Bereich der schwer verletzten Personen nach einem Verkehrsunfall ist der niedrigste Wert der letzten zehn Jahre festzustellen. Die Zahl sank von 62 (2020) auf 60 (2021). Das sind 3,23 Prozent weniger Schwerverletzte als im Vorjahr. Im Jahr 2019 waren es noch 92 schwer verletzte Personen.

Im Jahr 2021 sind zwei Personen nach einem Verkehrsunfall gestorben. 2020 war es eine Person, die auf diese Weise ihr Leben verloren hat.

### Anzahl der Verkehrsunfälle gesamt







### **Hohe Anzahl von Unfällen mit leichten Sachschäden**

In der Statistik ist die Zahl der Verkehrsunfälle mit leichtem Sachschaden auf 1.389 angestiegen. Waren es im Jahr 2020 noch 4.696 dieser Unfälle, so ist die Zahl im Jahr darauf auf insgesamt 6.085 angestiegen. Das ist jedoch mit einer veränderten statistischen Erfassung zu erklären. Und zwar werden seit 2021 die Verkehrsunfälle der Kategorie 5 mit Flucht dazugerechnet.

### **Mehr Unfälle mit schwerem Sachschaden**

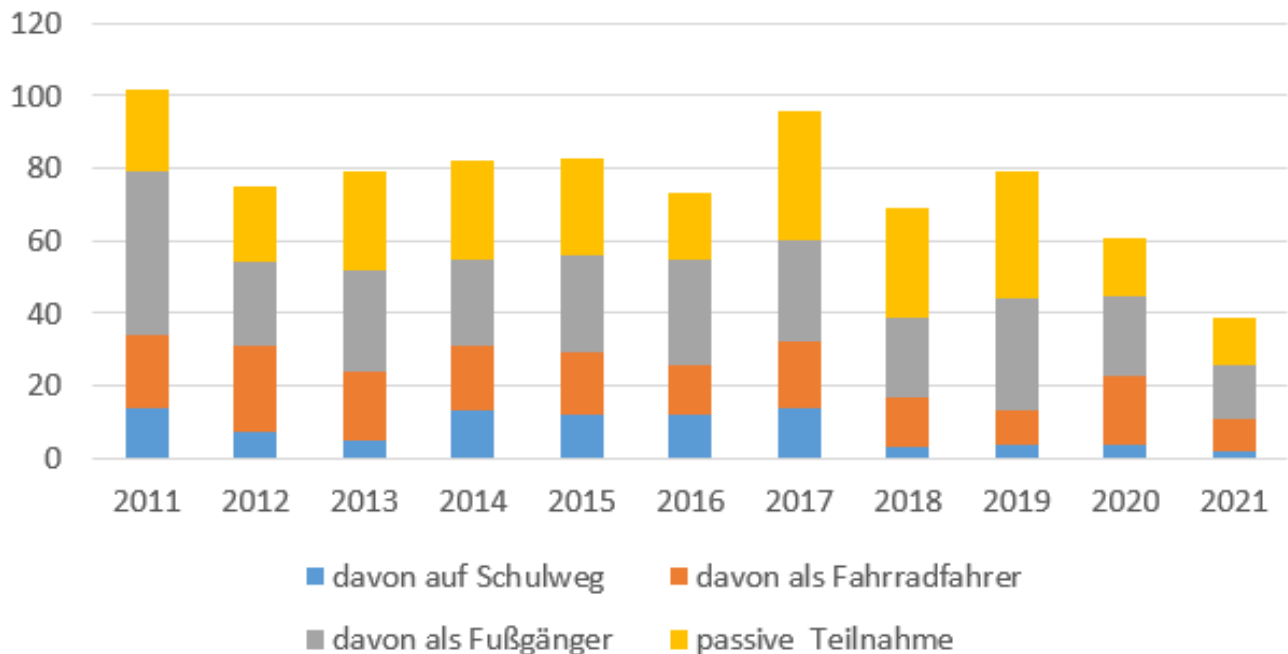
Deutlich zugenommen - und zwar um 104 Prozent - haben die Verkehrsunfälle mit schwerem Sachschaden. Waren es im Jahr 2020 insgesamt 50 dieser Verkehrsunfälle, so ist die Zahl im Jahr darauf

auf 102 angestiegen. Das ist ein Anstieg um 52 und markiert den höchsten Wert der vergangenen sieben Jahre.

### **Weniger verletzte Kinder**

Eine gute Nachricht ist, dass im Jahr 2021 die niedrigste Anzahl der im Straßenverkehr verletzten Kinder erfasst worden ist. Waren es im Jahr 2020 noch 60 Kinder, so fiel die Zahl im Jahr 2021 auf insgesamt 38. Das sind 36,67 Prozent weniger als im Vorjahr. Gerade angesichts der pandemiebedingten Unterrichtsausfälle, sowie der Absage vieler Veranstaltungen zum Thema Verkehrssicherheit, war zu befürchten, dass diese Zahlen steigen würden. Umso mehr werden die Maßnahmen angezogen, um Fußgänger- und Fahrradtrainings nachzuholen und umzusetzen. Mehr zu den erfolgten Maßnahmen können Sie auf Seite 24 nachlesen.

## Verunglückte Kinder



Auf dem Weg zur Schule sind insgesamt zwei Kinder verletzt worden - das sind zwei weniger als im Vorjahr. In drei Fällen waren Fehler beim Überschreiten der Fahrbahn der Grund für einen Unfall (2020: 4).

### Weniger Fahrradunfälle mit Kindern

Im Jahr 2021 sind zehn Fahrradunfälle weniger mit Kindern registriert worden als im Vorjahr (2020: 19; 2021: 9). Das sind 52,63 Prozent weniger.

Insgesamt ist es zu 15 Unfällen gekommen, bei denen Kinder als Fußgänger unterwegs waren. Im Jahr 2020 waren es noch 22. Das bedeutet sieben Unfälle weniger.

Als passiver Teilnehmer, zum Beispiel im Auto, sind insgesamt 13 Kinder zu Schaden gekommen. Das sind drei weniger als im Jahr 2020 (16).

### Weniger verletzte Jugendliche

Zu der Gruppe der Jugendlichen werden alle 15- bis 17-Jährigen gezählt. Die Anzahl der verun-

glückten Jugendlichen ist im Jahr 2021 um zehn Fälle gesunken. Waren es im Jahr 2020 noch insgesamt 28 verletzte Jugendliche, so fiel die Zahl ein Jahr später auf 18.

Zwei der Verletzten waren passive Verkehrsteilnehmer (2020: 8). Wie auch bei den verletzten Kindern, sank die Anzahl der Jugendlichen, die bei einem Fahrradunfall zu Schaden gekommen sind (2020: 9; 2021: 5). Anders als im Vorjahr verletzte sich im Jahr 2021 kein Jugendlicher bei der Fahrt mit einem Pedelec (2020: 1). Als Fußgänger im Straßenverkehr sind insgesamt fünf Jugendliche verletzt worden (2020: 6). Unverändert geblieben ist der Wert der verletzten Jugendlichen als motorisierte Zweiradfahrer (2020: 5; 2021: 5).

### Anzahl der verletzten jungen Erwachsenen ist weiterhin niedrig

Alle Personen im Alter von 18 bis 24 Jahren werden der Gruppe der jungen Erwachsenen zugeordnet. Im Jahr 2021 sind 82 junge Erwachsene verletzt worden. Im Jahr 2020 lag dieser Wert bei 83. Das ist zwar nur ein Fall weniger als im Jahr zuvor,

dennoch ist dies im Vergleich der letzten Jahre der niedrigste Wert. Im Jahr 2019 lag dieser noch bei 121 verletzten jungen Erwachsenen.

Insgesamt elf junge Erwachsene sind als Fußgänger im Straßenverkehr verletzt worden (2020: 8).

Unterwegs mit einem motorisierten Zweirad sind neun junge Erwachsene verletzt worden (2020: 9). Das entspricht dem gleichen Wert wie im Vorjahr.

Von den verletzten jungen Erwachsenen sind acht als Fahrradfahrer verletzt worden (2020:13) und zwei als Pedelec-Fahrer (2020: 0).

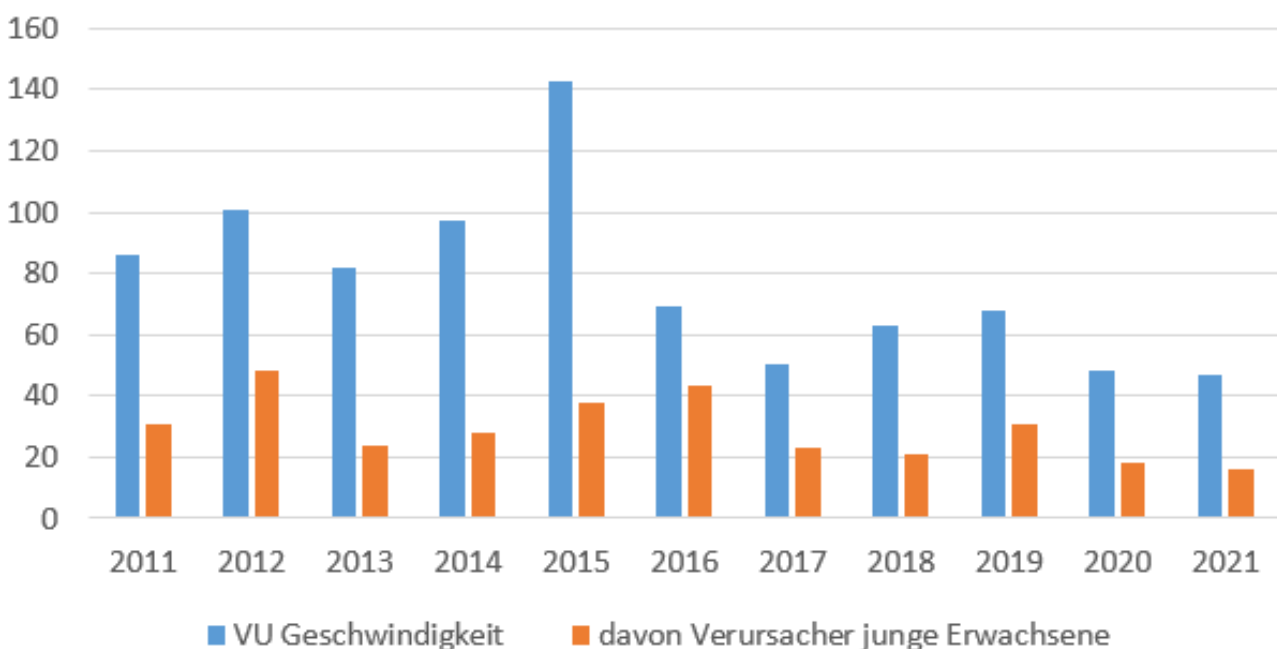
Insgesamt 18 junge Erwachsene sind als passive Straßenverkehrsteilnehmer verletzt worden (2020: 18).

In 13 Fällen wurde das Fahren unter Alkohol- oder Drogeneinfluss als Mitursache für einen Unfall registriert (2020: 19).

In 16 Fällen sind bei dieser Zielgruppe Unfälle durch überhöhte Geschwindigkeit verursacht worden. Ein Jahr zuvor waren es 18.

Zehn der geplanten Termine für den Crash-Kurs NRW wurden aufgrund der Pandemie abgesagt. Schon im Jahr 2020 haben nur zwei Termine stattfinden können. Ziel dieser Veranstaltung, die sich an Schülerinnen und Schüler weiterführender Schulen richtet, ist über die Gefahren von überhöhter Geschwindigkeit sowie Konsum von Alkohol oder Drogen am Steuer aufzuklären und für die daraus resultierenden Gefahren zu sensibilisieren. Die erfahrenen Kolleginnen und Kollegen von Polizei, Feuerwehr und weiterer Rettungsdienste schildern auf eindrucksvolle Art und Weise ihre Erlebnisse und schaffen es, die jungen Erwachsenen für dieses Thema zu sensibilisieren. Sobald die pandemische Lage es zulässt, werden diese Veranstaltungen durchgeführt.

### Verkehrsunfall Geschwindigkeit



## **Weniger verletzte Seniorinnen und Senioren (65+)**

Die Anzahl der im Straßenverkehr verletzten Seniorinnen und Senioren betrug im Jahr 2021 insgesamt 72. Das sind acht weniger als im Vorjahr (2020: 80).

Davon sind insgesamt zwölf bei der Fahrt mit dem Fahrrad verletzt worden (2020: 18). Das sind sechs weniger als im Vorjahr. Ebenfalls zwölf Verletzte wurden als Pedelec-Fahrende registriert. Das ist ein Unfall weniger als im Vorjahr (2020: 13). Die Unfälle mit einem Pedelec werden seit 2018 erfasst. Damals lag die Anzahl bei insgesamt vier Unfällen. Dieser Wert ist seitdem, mit steigender Beliebtheit und damit einhergehender Mobilität der älteren Generation, stetig gestiegen.

Insgesamt 18 Fußgängerinnen und Fußgänger dieser Altersklasse sind im Jahr 2021 verunglückt - das sind drei Verletzte mehr als noch im Vorjahr (2020: 15). Als passiver Teilnehmender eines Unfalls waren neun Seniorinnen und Senioren verwickelt. Im Jahr 2020 waren es 14. Das sind 35,71 Prozent weniger als im Vorjahr.

## **Zahl der verunglückten Fußgängerinnen und Fußgänger leicht gesunken**

Im Jahr 2021 kam es zu 89 Verkehrsunfällen, bei denen 82 Fußgängerinnen und Fußgänger verletzt worden sind. Das sind zwölf Personen weniger als im Vorjahr (2020: 94). In neun Fällen resultierte der Verkehrsunfall aus Fehlern bei der Fahrbahnüberquerung. Das sind fünf weniger als im Jahr 2020.

## **Anzahl verletzter motorisierter Zweiradfahrenden leicht gesunken**

Im Jahr 2021 ereigneten sich 63 Verkehrsunfälle mit motorisierten Zweirädern und damit sechs weniger als im Vorjahr (2020: 69). Die Anzahl der verunglückten motorisierten Zweiradfahrenden liegt bei 49 und ist damit im Vergleich zum Vorjahr gesunken (2020: 52).

## **Verletzte Kradfahrende auf annähernd gleichem Niveau**

Eine Untergruppe der motorisierten Zweiradfahrenden sind Kradfahrende. Die Anzahl der verunglückten Kradfahrenden ist im Jahr 2021 auf 18 gestiegen. Das sind zwei mehr als im Vorjahr (2020: 16). Das ist angesichts der insgesamt niedrigen Zahlen ein Anstieg um 12,50 Prozent.

## **Weniger verletzte Fahrradfahrende**

Nachdem im Jahr 2020 die Anzahl der verunglückten Fahrradfahrenden angestiegen war, ist die Zahl im Jahr 2021 wieder rückläufig. Die Anzahl der verunglückten Radfahrenden ist im Jahr 2021 auf insgesamt 124 gesunken. Das sind 39 Verunglückte weniger als im Vorjahr (2020: 163).

## **Anstieg bei verletzten Pedelec-Fahrenden**

Das Pedelec ist ein Fahrrad, das mit einer elektro-motorischen Unterstützung fährt, die sich bei 25 km/h abschaltet. Auch hier ist eine Steigerung der Zahlen festzumachen. 2021 wurden insgesamt 35 verunglückte Pedelec-Fahrende registriert. Im Jahr zuvor waren es sechs weniger (2020: 29).



Die Anzahl der verletzten Fahrradfahrenden sowie Pedelec-Fahrenden zusammengenommen bedeutet einen Anteil von 25,4 Prozent an den Gesamt-Verunglückten. Das sind 2,2 Prozentpunkte weniger als im Vorjahr (2020: 27,6 Prozent). In 17 Fällen war die falsche Fahrbahnbenutzung ein Grund für den Unfall (2020: 20).

### **E-Scooter-Unfälle im Vergleich zum Vorjahr gestiegen**

Im Verlauf des Jahres sind immer wieder Fälle bekannt geworden, bei denen die Nutzerinnen und Nutzer von E-Scootern verunglückt sind. Im Jahr 2021 wurden zwölf solcher Fälle registriert (2020: 6). Insgesamt sind acht E-Scooter-Fahrerende bei einem solchen Unfall verunglückt (2020: 4). Davon waren sieben leicht (2020: 4) und eine Person schwer verletzt (2020: 0). Drei der Unfälle gehen auf den Konsum von Alkohol zurück (2020:0).

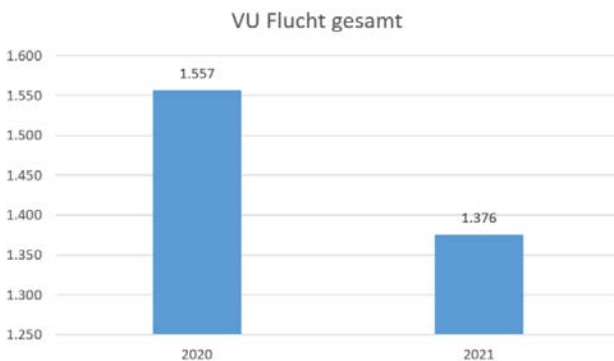
In acht Fällen, werden die E-Scooter-Fahrenden als Unfallverursacher festgestellt (2020: 3). In vier Fällen war ein weiteres Fahrzeug in den Unfall verwickelt (2020: 1), in drei Fällen war kein weiterer Straßenverkehrsteilnehmer verwickelt (2020: 1) und in einem Fall ist ein Passant zu Schaden gekommen (2020: 1).

Die Altersspanne von Nutzern der E-Scooter ist breit gefächert. In einem Fall nutzte ein Jugendlicher (Altersspanne 15-17) einen E-Scooter, mit dem es zum Unfall kam. In einem anderen Sachverhalt war es ein Heranwachsender (18-24) und in sechs Fällen wurde der E-Scooter von einem Erwachsenen (Altersspanne 25 - 64 Jahren) genutzt.

## Unfallflucht - Zahlen deutlich niedriger

Im Jahr 2021 waren es 1.376 Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer, die nach einem Unfall den Schaden nicht gemeldet haben und einfach weitergefahren sind (im Jahr 2020 waren es 1.557). Das sind 181 Fälle weniger als im Vorjahr. Das ist der niedrigste Wert in den vergangenen neun Jahren. In der Regel finden Verkehrsunfallfluchten im Zusammenhang mit dem ruhenden Verkehr statt, wobei die Sachschäden in der Regel gering sind. Dass die Unfallverursacher dennoch einfach wegfahren, ohne den Schaden zu melden, könnte auf großen oder unübersichtlichen Parkplätzen mit dem eher geringen Entdeckungsrisiko zusammenhängen. Der Anteil der Verkehrsunfallfluchten an den Gesamtunfällen liegt bei 20,7 Prozent und ist damit im Vergleich zum Vorjahr um 2,3 Prozentpunkte gesunken (2020: 23,0).

Die Aufklärungsquote liegt mit 37,6 Prozent auf einem ähnlichen Wert wie im Jahr davor (2020: 37,1 Prozent), hat sich aber um 0,5 Prozentpunkte verbessert.



## Anzahl der Unfallfluchten mit Personenschaden nahezu unverändert

Im Jahr 2021 waren es 39 Unfälle, bei denen Menschen verletzt worden sind und die beteiligten Fahrzeugführerinnen bzw. Fahrzeugführer einfach weitergefahren sind. Die Zahl ist im Vergleich zum Vorjahr um acht gesunken. Im Jahr 2020 lag sie bei 47. Das ist immerhin der niedrigste Wert der vergangenen zehn Jahre.



Diese Fälle, bei denen die beteiligten Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer einfach den Unfallort verlassen, ohne sich um die Beteiligten in dem Unfall zu kümmern, gehen die Ermittlerinnen und Ermittler des Verkehrskommissariats mit besonderer Priorität nach. Die Aufklärungsquote im Bereich Unfallflucht mit Personenschaden liegt bei 61,54 Prozent. Das bedeutet, dass mehr als jede zweite dieser Unfallfluchten aufgeklärt wird. Sie ist um 0,16 Prozentpunkte im Vergleich zum Vorjahr gesunken (2020: 61,70).

## Alkohol und Drogen am Steuer nahezu gleich zum Vorjahr

Die Entwicklung der Verkehrsunfälle unter Alkohol- und Drogeneinwirkung in Oberhausen liegt mit 72 Fällen auf einem ähnlichen Niveau wie auch schon im Vorjahreszeitraum (2020: 70). Waren es im Jahr 2020 noch 57 Fahrzeugführende, die alkoholisiert an einem Unfall beteiligt waren, so wurden ein Jahr später 58 Personen gezählt.

Im Bereich Drogen wurden im Jahr 2021 insgesamt 14 Personen nach einem Verkehrsunfall positiv auf Drogen getestet. 2020 waren es 13 Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer.

Sind Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer in einen Unfall verwickelt, kann nachgewiesen werden, dass sie zum Beispiel Alkohol oder Drogen konsumiert haben. Das ist bei anderen Unfallursachen schwerer nachzuweisen. So wurde zum Beispiel im Jahr 2021 insgesamt 1.710 Mal die ver-



botswidrige Nutzung von elektronischen Geräten (insbesondere Mobiltelefonen) hinter dem Steuer festgestellt. In keinem einzigen Fall konnte die Nutzung als Ursache für einen Verkehrsunfall festgestellt werden. Experten schätzen allerdings, dass bei jedem zehnten Verkehrsunfall mit Verletzten Ablenkung die Unfallursache ist. Neben den tagtäglichen Verkehrskontrollen haben sich deshalb auch regelmäßige Schwerpunkteinsätze durchgesetzt, im Laufe derer Verstöße wie diese geahndet werden.

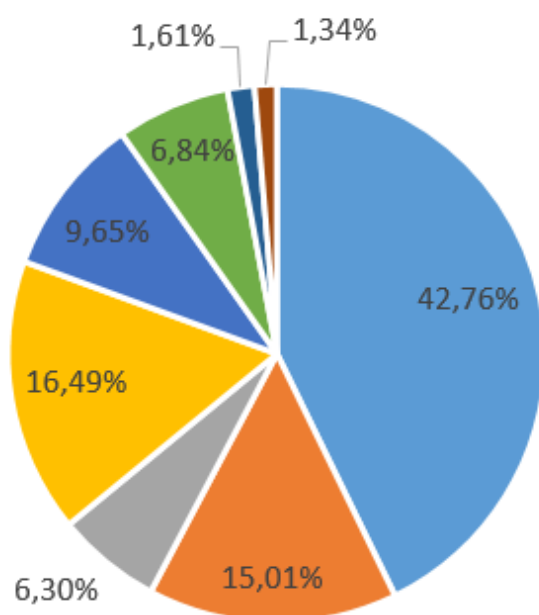
### Fehler beim Abbiegen und Wenden als Hauptunfallursache an erster Stelle

Auch in diesem Jahr stehen Fehler beim Abbiegen und Wenden als Hauptunfallursache bei Verkehrsunfällen ohne leichten Sachschaden an erster Stelle. In diesem Jahr allerdings mit 42,76 Prozent im Vergleich zum Vorjahr leicht rückläufig. Ebenfalls leicht rückläufig sind Fehler bei der Vorfahrt bzw. Vorrang, die zu Unfällen geführt haben. Um 0,37 Prozentpunkte gestiegen sind Unfälle, die aufgrund von überhöhter Geschwindigkeit entstanden sind. Ebenso wie der fehlende Abstand. Hier ist der Wert um 0,79 Prozentpunkte im Vergleich zum Vorjahr angestiegen.

Auch das Fahren nach Alkohol- oder Drogenkonsum sowie falsches Verhalten gegenüber von Fußgängern sind im Vergleich zum Vorjahr gestiegen. Deutlich gesunken, nämlich um 1,23 Prozentpunkte im Vergleich zu 2020, sind Unfälle aufgrund von Überholvorgängen sowie Unfällen, die aus falschen Verhalten von Fußgängern resultierten.

## Hauptunfallursachen 2021

(ohne Verkehrsunfälle mit leichten Sachschäden)



- Abbiegen / Wenden
- Vorfahrt / Vorrang
- Geschwindigkeit
- Abstand
- Alkohol / Drogen
- Falsches Verhalten gegenüber Fußgängern
- Überholen
- Falsches Verhalten von Fußgängern

# Verkehrsunfallentwicklung im Überblick

Auszug aus der Verkehrsunfalldatei (VUD)

		2012	2013	2014
01	<b>Gesamtzahl aller Verkehrsunfälle</b>	<b>7.252</b>	<b>7.428</b>	<b>7.424</b>
02	VU mit leichtem Sachschaden	5.208	5.328	5.301
03	VU mit schwerem Sachschaden	156	136	61
04	VU mit Personenschaden	591	565	622
05	<b>Verunglückte Personen (gesamt)</b>	<b>713</b>	<b>682</b>	<b>782</b>
06	getötet	2	0	5
07	schwer verletzt	71	84	94
08	leicht verletzt	639	598	683
09	<b>Verunglückte (Zielgruppen)</b>			
10	Fußgänger	104	107	109
11	Radfahrer gesamt (Fahrräder und Pedelecs)	132	119	139
12	motorisierte Zweiradfahrer	91	77	100
13	Kradfahrer	37	26	49
14	<b>Verunglückte Kinder (gesamt)</b>	<b>68</b>	<b>77</b>	<b>70</b>
15	davon auf Schulweg	7	5	13
16	davon als Fahrradfahrer	24	19	18
17	davon als Fußgänger	23	28	24
18	passive Teilnahme	21	27	27
19	<b>Verunglückte Jugendliche (gesamt)</b>	<b>30</b>	<b>27</b>	<b>29</b>
20	davon als Fahrradfahrer	5	8	4
21	davon als Pedelec-Fahrer (statistisch erfasst seit 2018)			
22	davon als Fußgänger	7	4	5
23	davon als motorisierte Zweiradfahrer	8	7	6
24	passive Teilnahme	10	7	12
25	<b>Verunglückte junge Erwachsene (gesamt)</b>	<b>111</b>	<b>114</b>	<b>124</b>
26	davon als Fahrradfahrer	10	8	13
27	davon als Pedelec-Fahrer (statistisch erfasst seit 2018)			
28	davon als Fußgänger	10	8	15
29	davon als motorisierte Zweiradfahrer	8	15	17
30	passive Teilnahme	30	31	32
31	<b>Verunglückte Senioren (gesamt)</b>	<b>85</b>	<b>82</b>	<b>110</b>
32	davon als Fahrradfahrer	20	20	25
33	davon als Pedelec-Fahrer (statistisch erfasst seit 2018)			
34	davon als Fußgänger	27	23	26
35	passive Teilnahme	17	15	26

\*Aufgrund einer veränderten statistischen Erfassung sind bei den „Sachschäden leicht“ auch die „Verkehrsunfälle mit Flucht/leichter Sachschaden“ aufgeführt, was zu einer Steigerung der Zahlen führt.



2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Zu- / Abnahme 2020/21	
							Fallzahlen	Prozent
<b>7.573</b>	<b>7.734</b>	<b>8.191</b>	<b>8.168</b>	<b>7.937</b>	<b>6.758</b>	<b>6.633</b>	<b>-125</b>	<b>-1,85%</b>
5.319	5.480	5.949	5.717	5.477	4.696	6.085*	1389	-29,58%
40	43	37	46	51	50	102	52	104,00%
587	611	597	639	615	509	413	-96	-18,86%
<b>726</b>	<b>749</b>	<b>747</b>	<b>785</b>	<b>772</b>	<b>609</b>	<b>488</b>	<b>-121</b>	<b>-19,87%</b>
1	1	0	3	3	1	2	1	100,00%
71	84	75	86	92	62	60	-2	-3,23%
654	664	672	696	677	546	426	-120	-21,98%
102	115	108	115	116	94	82	-12	-12,77%
145	116	118	157	131	163	124	-39	-23,93%
69	81	86	93	99	52	49	-3	-5,77%
30	37	26	32	43	16	18	2	12,50%
<b>71</b>	<b>66</b>	<b>85</b>	<b>68</b>	<b>77</b>	<b>60</b>	<b>38</b>	<b>-17</b>	<b>-36,67%</b>
12	12	14	3	4	4	2	-2	-50,00%
17	14	18	14	9	19	9	-10	-52,63%
27	29	28	22	31	22	15	-7	-31,82%
27	18	36	30	35	16	13	-3	-18,75%
<b>21</b>	<b>35</b>	<b>26</b>	<b>40</b>	<b>42</b>	<b>28</b>	<b>18</b>	<b>-10</b>	<b>-35,71%</b>
4	5	6	6	6	9	5	-4	-44,44%
			0	0	1	0	-1	-100,00%
3	8	8	5	11	6	5	-1	-16,67%
9	11	11	21	12	5	5	0	0,00%
5	10	3	8	14	8	2	-6	-75,00%
<b>116</b>	<b>121</b>	<b>108</b>	<b>115</b>	<b>121</b>	<b>83</b>	<b>82</b>	<b>-1</b>	<b>-1,20%</b>
11	16	9	13	10	13	8	-5	-38,46%
			0	3	0	2	2	-
9	7	12	15	8	8	11	3	37,50%
11	12	8	13	17	9	9	0	00,00%
20	29	26	30	27	9	18	9	100,00%
<b>84</b>	<b>104</b>	<b>91</b>	<b>117</b>	<b>88</b>	<b>80</b>	<b>72</b>	<b>-8</b>	<b>-10,00%</b>
37	22	19	30	13	18	12	-6	-33,33%
			4	6	13	12	-1	-7,69%
18	26	19	25	15	15	18	3	20,00%
11	21	23	27	19	14	9	-5	-35,71%

# Verkehrsunfallentwicklung im Überblick

Auszug aus der Verkehrsunfalldatei

		2012	2013	2014
01	<b>Unfallhäufigkeitszahl (UHZ) PP Oberhausen</b>	<b>3.412</b>	<b>3.496</b>	<b>3.488</b>
02	UHZ Land NRW	3.218	3.188	3.212
03	Verunglücktenhäufigkeitszahl (VHZ) PP Oberhausen	334	321	367
04	VHZ Land NRW	421	404	400
05	<b>VU ohne leichte Sachschäden (nach Hauptunfallursachen)</b>	<b>987</b>	<b>941</b>	<b>903</b>
06	Abbiegen / Wenden	41,5%	45,7%	39,2%
07	Vorfahrt / Vorrang	19,3%	17,4%	21,4%
08	Geschwindigkeit	9,9%	8,2%	9,2%
09	Abstand	9,4%	10,1%	10,3%
10	Alkohol / Drogen	8,0%	8,0%	6,5%
11	Falsches Verhalten gegenüber Fußgängern	7,3%	6,2%	7,5%
12	Überholen	3,3%	2,6%	3,3%
13	Falsches Verhalten von Fußgängern	1,4%	1,7%	2,6%
14	<b>VU Geschwindigkeit</b>	<b>101</b>	<b>82</b>	<b>97</b>
15	davon Verursacher junge Erwachsene	48	24	28
14	<b>VU Alkohol- und Drogenmissbrauch</b>	<b>83</b>	<b>79</b>	<b>67</b>
15	davon unter Alkoholeinfluss	72	67	59
16	davon unter Drogeneinfluss	11	12	8
17	davon Verursacher junge Erwachsene	23	20	9
19	<b>VU Flucht gesamt</b>	<b>1.356</b>	<b>1.456</b>	<b>1.502</b>
20	Aufklärungsquote VU Flucht gesamt	39,9%	41,3%	41,2%
21	VU Flucht mit Personenschaden	44	53	68
22	Aufklärungsquote VU Flucht mit Personenschaden	68,2%	67,9%	50,0%

\* Aufgrund einer Umstellung in der polizeilichen Vorgangsbearbeitung konnten systembedingt nicht alle Daten in die Verkehrsunfalldatei (VUD) aufgenommen werden.

2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Zu- / Abnahme 2020/21	
							Fallzahlen	Prozent/ %punkte
<b>3.598</b>	<b>3.667</b>	<b>3.883</b>	<b>3.874</b>	<b>3.765</b>	<b>3.206</b>	<b>3.165</b>	-41	-1,29%
3.486	3.565	3.631	3.640	3.788	3.099			
348	355	354	372	366	289	233	-56	-19,40%
430	441	431	439	436	373			
<b>1.023</b>	<b>1.033</b>	<b>973</b>	<b>1.002</b>	<b>985*</b>	<b>809</b>	<b>746</b>	-63	
49,7%	47,6%	48,1%	43,3%	39,39%	43,14%	42,76%		-3,75
12,1%	13,6%	12,1%	14,7%	14,42%	15,45%	15,01%		-1,03
15,4%	6,8%	5,1%	6,2%	6,90%	5,93%	6,30%		0,97
12,6%	11,6%	15,2%	14,5%	16,24%	15,70%	16,49%		0,55
8,4%	8,2%	8,7%	9,2%	9,44%	8,65%	9,65%		0,79
7,9%	7,7%	5,1%	7,5%	6,90%	6,55%	6,84%		0,35
1,2%	2,4%	4,2%	2,8%	4,77%	2,84%	1,61%		-1,93
2,1%	2,0%	1,3%	1,9%	1,93%	1,73%	1,34%		-0,20
<b>143</b>	<b>69</b>	<b>50</b>	<b>63</b>	<b>68</b>	<b>48</b>	<b>47</b>	-1	-2,08%
38	43	23	21	31	18	16	-2	-11,11%
<b>81</b>	<b>86</b>	<b>85</b>	<b>92</b>	<b>93</b>	<b>70</b>	<b>72</b>	2	2,86%
67	70	69	74	68	57	58	1	1,75%
14	16	16	18	25	13	14	1	7,69%
12	12	15	18	17	19	13	-6	-31,58%
<b>1661</b>	<b>1.647</b>	<b>1.673</b>	<b>1.800</b>	<b>1.845</b>	<b>1.557</b>	<b>1.376</b>	<b>-181</b>	<b>-11,62%</b>
42,6%	42,0%	41,5%	38,8%	38,3%	37,1%	37,65%		0,55%
44	53	75	51	52	47	39	-3	-17,02%
79,5%	67,9%	76,0%	62,7%	69,2%	61,7%	61,54%		-0,16%

## „Radfahren stand auch im Jahr 2021 hoch im Kurs“

Ein Interview mit der Direktionsleiterin Verkehr Julitta Walbrodt



**Auch das vergangene Jahr stand im Zeichen der Pandemie. Die Verkehrsunfallzahlen sind erneut gesunken, jedoch ist die Anzahl der Unfälle von Radfahrenden im Vergleich hoch. Woran das liegt, was die Arbeit der Direktion Verkehr noch geprägt hat, erzählt Julitta Walbrodt im Interview.**

**Wie erklären Sie sich die rückläufigen Verkehrsunfallzahlen? Schließlich gab es im vergangenen Jahr keinen so einschneidenden Lockdown wie das im Jahr 2021 der Fall war?**

Das ist tatsächlich schwer zu sagen. Vermutlich sind viele Homeoffice-Plätze, die erstmalig im Pandemiejahr geschaffen worden sind, erhalten geblieben. Man hat ja gesehen, dass das Prinzip Homeoffice funktioniert, das mag sicherlich auch in das Jahr 2021 hinein ausgestrahlt haben.

**Es gibt im Jahr 2021 deutlich weniger Unfälle mit Kindern...**

Diese Entwicklung ist sehr erfreulich. Wir hatten ja befürchtet, dass es zu mehr Verkehrsunfällen mit

Kindern kommen würde, weil ja auch bei uns die Verkehrserziehung vor zwei Jahren wegen Corona zeitweise ausgesetzt worden ist. Nichtsdestotrotz haben wir alles unternommen, um dem entgegenzuwirken. Die Kolleginnen und Kollegen der Verkehrsunfallprävention haben hier tolle Arbeit geleistet, sie haben alles umgesetzt, was trotz der Einschränkungen durch Corona-Maßnahmen möglich war. Und so wurden 66 Trainingstage im Rahmen des Fahrradführerschein durchgeführt und insgesamt 103 Klassen der vierten Jahrgangsstufen beschult. In Zahlen sind das 1.763 Kinder, 141 Lehrer und 289 Eltern. Darüber hinaus haben sie im vergangenen Jahr erstmalig an den Ferienspielen in den Sommerferien teilgenommen. So wurden 220 Kinder an unterschiedlichen Standorten betreut - es konnten

verschiedene Trainings angeboten werden mit Fahrradparcours etc. Das sind unerlässliche Bemühungen, um die Kinder, die im Straßenverkehr unterwegs sind, fit zu machen.

### **Wie sieht es mit der Sicherheit der älteren Generation aus?**

Seniorinnen und Senioren in Oberhausen sind weiterhin sehr aktiv und nehmen somit auch am Straßenverkehr teil. Sei es als Fußgängerinnen und Fußgänger, Rad- oder Autofahrende. Das ist sehr gut so, kann in der Folge aber auch zu Unfällen führen. Wir haben im Jahr 2021 einen tragischen Unfall, bei dem eine ältere Dame die Bremse mit dem Gaspedal verwechselt hat. Das passiert immer wieder. Das liegt auch häufig daran, dass einige Senioren nicht mehr ganz sicher mit dem Auto unterwegs sind. Abhilfe schafft zum Beispiel ein Angebot der Verkehrswacht. Hier fährt ein pensionierter Fahrlehrer mit der Seniorin oder dem Senior mit und beobachtet dessen Fahrweise. Anschließend gibt er eine Rückmeldung. Das ist für die einen ein wichtiges Feedback für das eigene Selbstbewusstsein und für die anderen ein Zeichen, dass es eventuell doch an der Zeit wäre, den Führerschein abzugeben. Es ist aber in jedem Fall nur eine Empfehlung und hat keinen bindenden Charakter. Die Erfahrung zeigt aber, dass die Senioren, die dieses Angebot nutzen auch ernsthaft an der Rückmeldung interessiert sind.

### **Das ist aber nicht die einzige Kooperation.**

Ja, das stimmt. Wir arbeiten außerdem auch eng mit der STOAG zusammen, wie zum Beispiel zuletzt beim Rollator-Training. Hierbei bekommen die älteren Menschen die Möglichkeit das richtige Ein- und Aussteigen in den und aus dem Bus mit ihrem Rollator zu üben. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind hier sehr engagiert, gehen auf die Fragen der Senioren ein und zeigen ihnen die Kniffe, wie sie Unfälle vermeiden können. Die Kolleginnen und Kollegen der Verkehrswacht und Polizei sind auch gern dabei, um zu unterstützen und ebenfalls die Fragen der Teilnehmenden zu beantworten. Das Angebot ist sehr wichtig, um die Mobilität der älteren Generation zu unterstützen und wird von den Seniorinnen und Senioren sehr gut angenommen.

### **Was passiert, wenn eine Seniorin oder ein Senior Opfer eines schweren Verkehrsunfalls wird?**

In dem Fall greift grundsätzlich der Verkehrssopferenschutz und betreut die Verkehrssopfer. Das gilt im Übrigen auch dann, wenn sie selbst den Unfall verursacht haben. Denn viele vergessen, dass auch die Unfallverursacher zutiefst geschockt und traumatisiert sein können. Das gilt im Besonderen, wenn ein solcher Unfall sehr schwere oder sogar tödliche Folgen hatte. (Mehr dazu lesen Sie auf Seite 22.)

### **Was wird der Schwerpunkt der Direktion Verkehr im Jahr 2022?**

Der Fokus liegt sicherlich im Bereich der Verkehrserziehung der Schülerinnen und Schüler in Oberhausen. Die verpassten Trainingseinheiten sollen möglichst in den Ferienspielen nachgeholt werden.

Zudem haben wir die Poser, Tuner und Raser im Blick. Nicht jeder Tuner ist ein Raser und nicht jeder Raser ein Poser, aber die Übergänge können fließend sein und auch Überschneidungen zu Personen, die polizeilich in Erscheinung treten, können gegeben sein. Das ist uns durchaus bewusst. Wir können hier in Oberhausen feststellen, dass auch aufgrund des Kontrolldrucks in anderen Städten eine Abwanderung in bestimmte Bereiche entsteht. Deshalb war der Verkehrsdienst im vergangenen Jahr in diesem Bereich sehr aktiv, hat viele Kontrollen gemacht. Parallel dazu wurden mit den betroffenen Grundstücksbesitzern und der Stadt Maßnahmen umgesetzt, um eine Etablierung der Poser, Tuner und Raser in unserem Stadtgebiet zu vermeiden.

### **Was sehen Sie als Herausforderung in diesem Jahr?**

Ich bin mir sicher, dass das Thema Rad uns weiterhin sehr stark beschäftigen wird. Man hat ja gesehen, dass die Nutzung in Zeiten von Corona angestiegen ist. Aber auch unter dem Gesichtspunkt der Klimaverbesserung ist das für viele Menschen eine bewusst gewählte Alternative.

**Vielen Dank für das Gespräch.**



## Nach einem Unfall wieder neuen Mut fassen Die Arbeit der Verkehrsopferschützerinnen

**Seit zwei Jahren arbeitet Polizeihauptkommissarin Katja Terhorst im Bereich des Verkehrsopferschutzes. Unterstützung hat sie seit einem Jahr von der Polizeioberkommissarin Tamara Windelschmidt, die sich speziell um Kinder kümmert, die nach einem Unfall traumatisiert sind. Beide haben von ihrer Arbeit und den damit verbundenen Herausforderungen berichtet.**

Die Tätigkeit in der Verkehrssicherheit und im Opferschutz umfasst viele Bereiche. Zum einen wird präventiv gearbeitet, um verschiedene Zielgruppen für die Sicherheit im Straßenverkehr zu interessieren und sensibilisieren. (Was in diesem Bereich unternommen wurde, erfahren Sie im Bericht auf Seite 24.) Zum anderen muss sich jemand kümmern und da sein, wenn es zum Schlimmsten, also einem Unfall, kommt.

### **Todesbenachrichtigungen sind eine Ausnahmesituation**

Die Beamtinnen Katja Terhorst und Tamara Windelschmidt unterstützen sich gegenseitig in dieser Aufgabe, denn die Übermittlung einer Todesbenachrichtigung, die auch bei einem Unfall außerhalb von Oberhausen überbracht werden, wenn die betroffene Person eine Oberhausener Bürgerin oder Bürger ist, geht auch an den Polizistinnen nicht spurlos vorbei. „Im vergangenen Jahr hatten wir sechs dieser Benachrichtigungen. In einem solchen Fall versuchen wir immer im Team hinzugehen“, erzählt Katja Terhorst. „Denn das ist für alle Beteiligten eine Ausnahmesituation.“ Im Nachgang steht dann meist eine von beiden als Ansprechpartnerin für die Betroffenen zur Verfügung. „Es ist sehr wichtig, dass eine von uns die Nachbetreuung übernimmt und

die Betroffenen immer die gleiche Ansprechpartnerin haben.“ Das ermöglicht beiden Seiten ein besseres Vertrauensverhältnis.

Trotzdem: Die Fälle nehmen beide auch schon mal mit nach Hause. „Es ist nicht immer einfach, diese Schicksale mitzuerleben. Aber wir sprechen auch untereinander viel darüber - das hilft.“ Gerufen werden die Beamtinnen auch schon mal direkt an den Unfallort. „Es macht durchaus Sinn, die Arbeit direkt am Unfallort mit den Beteiligten zu beginnen. Wir haben zum Beispiel eine Unfallverursacherin von Anfang an betreut und dann auch noch darüber hinaus noch sehr lange Zeit. Man vergisst nämlich viel zu oft, dass die Unfallverursacher in der Regel sehr unter dem Unfall leiden und sich schwerste Vorwürfe machen.“ Nichtsdestotrotz besteht ihre Aufgabe nicht darin, psychologische Hilfe zu leisten. „Stattdessen vermitteln wir an passende Ansprechpartnerinnen und Ansprechpartner und geben Antworten auf die komplexen Fragen, die mit dem Unfall zusammenhängen. Man kann sich kaum vorstellen, wie unterschiedlich jeder Unfall zu betrachten ist.“



Die Pandemie hat die Situation nicht erleichtert. Ganz im Gegenteil. „Leider hatten wir nicht so viele Möglichkeiten, uns persönlich bei den vielen verschiedenen Akteuren vorzustellen. Und das wäre so wichtig, einfach um ein Gesicht zu haben und zu wissen, mit wem man da zu tun hat“, berichtet Katja Terhorst. Doch beide sind zuversichtlich, dass sich das erledigt, sobald Normalität einkehrt.

### **Starker Fokus auf traumatisierte Kinder**

Tamara Windelschmidt hat als Verkehrssicherheitsberaterin noch einen stärkeren Fokus auf die Arbeit mit Kindern, die traumatische Erfahrungen bei einem Unfall oder als Zeuge eines Unfalls gemacht haben. „Wir haben im Jahr 2021 regelmäßig qualifizierte Spaziergänge mit Kindern unternommen, damit sie sich wieder selbstbewusst und sicher im Straßenverkehr bewegen können“, erzählt die Polizeioberkommissarin. „Wenn es möglich ist, schauen wir uns die Unfallstelle noch mal an. Dann besprechen wir, wie der Unfall passiert ist und wie man ihn verhindern kann. Das wird dann mit den Kindern geübt.“

Ungefähr eine Stunde ist Tamara Windelschmidt mit den kleinen Straßenverkehrsteilnehmern unterwegs. Für die Kinder ist die Situation sehr aufregend - auch weil sie mit einem Mal mit einer waschechten Polizistin unterwegs sind. Dennoch brauchen sie etwas Zeit, um mit der für sie fremden Situation vertrauter zu werden. „Aber wenn man einen guten Draht zu Kindern hat, klappt das schon und so kann man am Ende jedem Kind helfen“, berichtet Tamara Windelschmidt. „Das eine Kind wird schneller warm, das andere braucht etwas länger. Das hängt immer von der Persönlichkeit ab. Wenn man aber darauf achtet und dem Kind die Chance gibt, das Tempo vorzugeben, dann klappt das.“ Als kleine Aufmunterung gibt es auch noch ein Kuscheltier, einen „Seelentröster“, wie die beiden erzählen. Dieser soll die Kinder ablenken oder trösten.

Für die Beamtinnen ist vor allem eines ein Erfolg ihrer Arbeit: „Wenn wir sehen, dass die Kinder neuen Mut fassen und sich wieder sicher im Straßenverkehr bewegen. Dann wissen wir, dass sich die Arbeit gelohnt hat.“



Kinder müssen der Polizei vertrauen können - einen großen Anteil daran, dass das in Oberhausen sehr gut funktioniert, hat das Team der Verkehrssicherheitsberater.

## „Das Pandemiejahr hat von allen viel Flexibilität eingefordert“

**Geschlossene Kindergärten, verhängte Quarantänen im Schulbetrieb und geschlossene Seniorentreffs - das vergangene Jahr hatte es in sich und machte auch den Verkehrssicherheitsberatern das Leben schwer. Wie das Team es dennoch geschafft hat, seine Zielgruppen für den Straßenverkehr fit zu machen, erzählt Polizeihauptkommissar Dirk Marten.**

Verkehrssicherheitsarbeit das bedeutet vor allem, diejenigen fit für den Straßenverkehr zu machen, die dieser Hilfe bedürfen. „Das sind vor allem Kinder und Seniorinnen und Senioren“, erklärt Verkehrssicherheitsberater Dirk Marten. Gemeinsam mit seinen Kolleginnen und Kollegen übt er den Beruf mit viel Herzblut aus. Leider machte die Pandemie auch den Verkehrssicherheitsberatern das Leben schwer. Denn normalerweise ist der Kalender der Mitarbeitenden VUPO prall gefüllt mit vielen verschiedenen Terminen. „Wir sind bei der Fahrradbörse oder auf Wochenmärkten unterwegs, um die Menschen über das Thema Verkehrssicherheit zu informieren“, erzählt Dirk Marten. „Außerdem haben wir sehr viele

Veranstaltungen in den Kitas und Schulen, sowohl für die Kleinen als auch für die Eltern.“ Denn früh übt sich, was ein umsichtiger und sicherer Verkehrsteilnehmer sein will. „Deshalb werden schon mit Vorschulkindern Verkehrsbegehungen im näheren Umfeld des Kindergartens durchgeführt. Währenddessen werden Eltern die entwicklungsbedingten Defizite ihrer Sprösslinge vor Augen geführt. Denn die Kleinen können einfach manche Situationen, wie die Geschwindigkeiten eines heranfahrenden Fahrzeugs nicht immer richtig einschätzen.“ Eltern vergessen das häufig und werden dann ungeduldig. Umso wichtiger ist es deshalb, sich die Zeit zu nehmen, um mit den Kindern gemeinsam das richtige



Verhalten zu üben. Dazu gehört sicherlich auch eine große Portion Geduld. Das fiel im Pandemiejahr sicherlich noch einmal schwerer, denn Kita- und Schulschließungen, Quarantäne-Maßnahmen und vieles mehr zehrte an den Nerven von Eltern. „Es war auch für uns frustrierend, wenn Termine abgesagt werden mussten“, erzählt Dirk Marten. „Aber gleichzeitig muss ich betonen, dass die Flexibilität von Kindern, Eltern und auch Schulen einmalig war, die alles mitgetragen haben, was möglich war. Die uns unterstützt und die Angebote angenommen haben.“ Doch allen widrigen Umständen zum Trotz, ist es gelungen diverse Veranstaltungen durchzuführen. Möglich war das auch, weil die Verkehrssicherheitsberater an den sogenannten Ferienspielen teilgenommen haben und hier die Kinder fit für den Straßenverkehr gemacht haben.

**Im Jahr 2021 wurden in 44 Kindertageseinrichtungen insgesamt 81 Termine durchgeführt. Dabei wurden 654 Kinder, sieben Eltern und 115 Erzieher erreicht.**

Eine weitere wichtige Zielgruppe der Verkehrssicherheitsberater sind die Schülerinnen und Schüler der ersten Klassen aller Oberhausener Grundschu-

len. Das Fußgängertraining und der dazugehörige in der zweiten Klasse absolvierte Fußgängerführerschein sind aus Oberhausen nicht mehr wegzudenken. Ein Training in den 1. Klassen der Schulen umfasst 2 Schulstunden. Nach einer kurzen theoretischen Einweisung wird eine für jede Schule bestehende Fußgängerübungsstrecke mit Unterstützung von Eltern im näheren Umfeld der Schule abgelaufen und das sichere Verhalten als Fußgänger trainiert. „Die Kinder freuen sich sehr auf dieses erste richtige Dokument mit dem Polizeistempel“, berichtet Dirk Marten.

**Von August bis Dezember 2021 sind an allen 34 Grundschulen die Fußgängertrainings durchgeführt worden. An diesen Übungen nahmen insgesamt 1766 Kinder, 255 Eltern und 87 Lehrerinnen und Lehrer teil.**

In der zweiten Klasse absolvieren die Kinder dann den Fußgängerführerschein. In der theoretischen Prüfung müssen 10 Fragen schriftlich beantwortet werden. Dann laufen die Kinder aller 2. Klassen eine bestimmte für jede Grundschule ausgewählte Prüfungsstrecke ab. Die Strecke muss alleine bewältigt werden. Eltern stehen als Sicherungs- und



Die Kinder sind sehr stolz auf ihr erstes offizielles Dokument. Das hat einen positiven Effekt auf ihr Verhalten im Straßenverkehr.

Beobachtungsposten an allen Straßenkreuzungen und -einmündungen. Wird eine gewisse festgelegte Fehlerzahl nicht überschritten, wird der Fußgängerführerschein an die Kinder übergeben.

**Im März und April 2021 sind an 12 Grundschulen und einer Förderschule mit den Schülerinnen der 2. Klassen die Fußgängerführerschein-Prüfung durchgeführt worden. Es nahmen 362 Kinder, 25 Eltern und 36 Lehrerinnen und Lehrer an der Prüfung teil.**

**Übrigens:** Die örtlich zuständigen Bezirksdienstbeamtinnen und Bezirksdienstbeamten führen mit den Kindern noch ein zeitnahes Training durch, in dem die Prüfungsstrecke noch einmal im Klassenverband abgelaufen wird.

In den vierten Klassen aller Grundschulen in Oberhausen geht es dann weiter. Hier werden in jedem Jahr zwei Fahrradtrainings je zwei Schulstunden und eine Fahrradprüfung durchgeführt. In den Trainings wird an einer Straßenkreuzung oder -einmündung auch wieder mit Hilfe der Eltern das Rechts-/Linksabbiegen etc. geübt. Kinder und Eltern fahren mit eigenen verkehrssicheren Fahrrädern. Als Unterstützung für den Verkehrssicherheitsberater nimmt der oder die jeweilig zuständige Bezirksdienstbeamtin oder -beamte an dem Training teil.

**An den zwölf Trainings nahmen im März und April aufgrund der Pandemie lediglich 637 Kinder und insgesamt 87 Eltern und 36 Lehrerinnen und Lehrer teil. Im Herbst 2021 konnte das Fahrradtraining 49 Mal an allen 34 Grundschulen durchgeführt werden mit 1.439 Schülerinnen und Schülern, 141 Lehrerinnen und Lehrern sowie 289 Eltern.**

#### **Busschule - praktisches Training für Schülerinnen und Schüler weiterführender Schulen**

Auch in den weiterführenden Schulen werden verschiedene Trainings und Veranstaltungen durchgeführt. Die Busschule wird in Kooperation mit der STOAG für die Schülerinnen und Schüler der 5. Klassen aller weiterführenden Schulen durchgeführt. Für die Mitarbeitenden im Bereich VUPO ist das ein wichtiger Teil der Verkehrserziehung. „Viele Kinder fahren ja mit Bus und Bahn zur Schule, des-

halb ist es wichtig, dass sie genau wissen, worauf zu achten ist.“ Geübt wird das richtige Verhalten an der Bushaltestelle und im Bus während der Fahrt, aber auch die richtige Fahrkarte und das Thema Schwarzfahren und Vandalismus werden thematisiert. „Spannend für die Kinder sind die Bremsproben und Rollenspiele“, erzählt Dirk Marten.

**An der Busschule nahmen im Schuljahr 2021, 702 Schülerinnen und Schüler sowie 36 Lehrerinnen und Lehrer teil.**

#### **Schülerlotsen - Ehrenamt für mehr Sicherheit**

In Oberhausen sind im Jahr 2021 insgesamt 30 Schülerlotsen für zwei Stellen ausgebildet worden. Das beinhaltet eine theoretische und praktische Einweisung. Sie helfen den Grundschülerinnen und Grundschulern dabei, sicher auf die andere Straßenseite zu gelangen.

„Eine weitere Zielgruppe, die nicht vergessen werden darf, sind die Eltern“, erklärt der Verkehrssicherheitsberater. Deshalb ist die Polizei auch an 27 Elternabenden der Elternpflegschaftsversammlungen mit dabei. Die Eltern werden über die Inhalte der Verkehrserziehung informiert. Sie sollen diese Informationen an die Eltern der Klassengemeinschaft weitertragen und diese hinsichtlich ihrer Mitwirkung und Unterstützung aller Trainings und Prüfungen ihrer Kinder sensibilisieren.

**Insgesamt wurden 1.123 Eltern und Lehrerinnen und Lehrer erreicht.**

#### **Seniorinnen und Senioren**

Aufgrund der Pandemie und besonderer Vorsichtsmaßnahmen wurden im Jahr 2021 zwei Veranstaltungen mit 56 Seniorinnen und Senioren durchgeführt. Sie werden auf bestimmte Gefahren im Straßenverkehr aufmerksam gemacht. Besonders wichtig bei dieser Zielgruppe: Der Hinweis, sich im Dunkeln sichtbarer anzuziehen, um gesehen zu werden.

Auch für die ältere Generation wurde eine Busschule organisiert, die auf großes Interesse stieß. Viele Seniorinnen und Senioren waren gekommen, um das Ein- und Aussteigen mit und ohne Rollator zu üben. An der Veranstaltung nahmen 44 Seniorinnen und Senioren teil.

## Beschwerdemanagement bei der Direktion Verkehr

**Was passiert, wenn in der Wohnstraße gerast wird? An wen wenden sich Anwohnerinnen und Anwohner? Polizei oder Stadt? Polizeihauptkommissar Ralf Nowack erklärt, was mit den vielen Verkehrshinweisen passiert und gibt einen Blick hinter die Kulissen.**

Seit sechs Jahren schon arbeitet Ralf Nowack bei der Führungsstelle Verkehr - von hier aus wird die Direktion Verkehr organisiert und gesteuert. Ein wichtiger Teil der Arbeit ist die Bearbeitung von Hinweisen von Bürgerinnen und Bürgern sowie von Beschwerden - sofern sie mit dem Straßenverkehr zu tun haben. „Die meisten Beschwerden werden wie selbstverständlich an die Polizei geschickt, weil man meint, Polizei kümmert sich um alles, was mit dem Thema Verkehr zu tun hat“, erklärt er die Hintergründe. „Doch tatsächlich ist oft die Stadt Oberhausen zuständig, die ja ebenfalls über die entsprechenden Messvorrichtungen verfügt, oder wir erarbeiten gemeinsam eine Lösung.“ Nichtsdestotrotz wird jedes Anliegen und jede Beschwerde ernst genommen und bearbeitet.

### Der Verkehrsdienst prüft die Situation vor Ort

Doch wie geschieht das im Einzelnen? „Im Fall einer Beschwerde, die in die originäre Zuständigkeit der Polizei fällt, werden Kolleginnen und Kollegen vom Verkehrsdienst gebeten, sich den Ort anzuschauen oder eine Geschwindigkeitsmessstelle einzurichten, um festzustellen, ob der Sachverhalt sich mit der Schilderung der Beschwerde deckt“, erklärt Ralf Nowack. Die meisten Beschwerden beziehen sich auf Themen wie überhöhte Geschwindigkeit, Anlieger-frei-Straßen oder verkehrsberuhigte Bereiche. Auch der Wunsch nach Bodenschwellen oder Verkehrseinbuchungen wird von Anwohnerinnen und Anwohnern häufig geäußert.

### Das Beschwerdeaufkommen ist in der Pandemie besonders hoch

Wie in vielen anderen Bereichen des Lebens hat die Pandemie eine deutliche Veränderung im Bereich des Beschwerdemanagements erkennen lassen. „Solange ich in der Führungsstelle tätig bin, habe ich noch nie ein so hohes Beschwerdeaufkommen feststellen können“, berichtet Ralf Nowack. „Ich glaube, dass viele Menschen, die normalerweise im Büro sind und deshalb gar nicht mitbekommen, was bei ihnen in der Nachbarschaft passiert, sich mit einem Mal an den verschiedensten Dingen stören und diese melden.“ Ob diese Wahrnehmung berechtigt ist, beweist dann die Kontrolle vor Ort. „Da trifft häufig die emotionale Sichtweise des Gegenübers auf unsere sachliche Sichtweise.“

### Arbeitskreis Verkehrssicherheit

Stellt sich aber bei der Kontrolle heraus, dass es tatsächlich ein Problem gibt, wird das im Arbeitskreis Verkehrssicherheit vorgestellt, der einmal monatlich stattfindet. Ein Treffen vieler Akteure aus Oberhausen: von Stadtverwaltung, STOAG, Feuerwehr, Polizei und WBO. Hier werden die Möglichkeiten angesprochen und man trifft gemeinsam eine Entscheidung, die der Anwohnerin oder dem Anwohner dann übermittelt wird. Wichtig ist, so hat es die Erfahrung von Ralf Nowack aber gezeigt, vor allem eins: „Dass die Menschen sehen, dass wir ihr Anliegen wirklich ernst nehmen.“



Eine Geschwindigkeitsmessstelle klärt auf, ob an der gemeldeten Straße tatsächlich häufig mit überhöhter Geschwindigkeit gefahren wird.

## Unfallhäufungsstellen in Oberhausen 2021

Die Beobachtung von Stellen und Straßen, an denen es besonders häufig zu Unfällen kommt, ist ein wichtiger Aufgabenbereich der Unfallkommission. Denn erst, wenn ein solcher Punkt festgestellt worden ist, können Veränderungen und Eingriffe in den Straßenverkehr vorgenommen werden, um diesen zu beheben. Hierzu werden verschiedene Kriterien angelegt.

Damit eine 1-Jahres-Unfallhäufungsstelle als solche definiert wird, muss folgendes erfüllt sein: Innerhalb eines Jahres muss es zu drei Unfällen der Kategorie 1 bis 4 gekommen sein. Das bedeutet, dass entweder eine Person ums Leben gekommen oder leicht bzw. schwer verletzt worden ist oder bei dem Verkehrsunfall mindestens ein Fahrzeug nicht fahrtüchtig ist. Dabei müssen alle festgestellten Verkehrsunfälle dem gleichen Unfalltyp angehören.

Bei der 3-Jahres-Unfallhäufigkeitsstelle werden Unfälle der Kategorie 1 und 2 zugrunde gelegt. Das bedeutet es muss eine Person ums Leben gekommen oder schwer verletzt worden sein und das in drei Fällen in diesem Zeitraum. Oder es müssen fünf Unfälle der Kategorie 1 bis 3 gezählt werden, bei dem einer der Beteiligten entweder eine Fußgängerin oder ein Fußgänger, eine Radfahrerin oder ein Radfahrer bzw. FahrerIn oder Fahrer eines Elektrokleinstfahrzeugs war.

### Folgende Unfallhäufungsstellen wurden 2021 festgestellt und der Stadt Oberhausen gemeldet.

#### 1-Jahres-Unfallhäufungsstellen

- ◆ Centroallee (Ausfahrt Parkhaus 3)
- ◆ Konrad-Adenauer-Allee - A42
- ◆ Holtener Straße - Bahnhofstraße
- ◆ Holtener Straße - Dorstener Straße - Teutoburger Straße
- ◆ Holtener Straße - Postweg
- ◆ Danziger Straße - Dieckerhoffstraße
- ◆ Bebelstraße - Am Förderturm
- ◆ Concordiastraße - Hansastraße - Am Förderturm (Kreisverkehr)
- ◆ Duisburger Straße - Concordiastraße - Wilmsstraße
- ◆ Mülheimer Straße / Mülheimer Straße

#### 3-Jahres-Unfallhäufungsstellen

- ◆ Weierstraße - Beerkamp
- ◆ Mülheimer Straße - Hermann-Albertz-Straße
- ◆ Gerichtstraße - Schwartzstraße - Danziger Straße - Tannenbergsstraße

## Begriffsbestimmungen

### Verkehrsunfall (VU)

Ein Verkehrsunfall ist ein zumindest für einen Unfallbeteiligten unvorhergesehenes plötzliches Ereignis, das im ursächlichen Zusammenhang mit dem Straßenverkehr und seinen typischen Gefahren steht und einen Sachschaden, der nicht völlig belanglos ist oder einen Personenschaden zur Folge hat. Zusammenstöße sind nicht erforderlich, es reicht die Kausalität im Handeln eines Verkehrsteilnehmers mit dem Verkehrsunfall.

### Meldepflichtige Verkehrsunfälle

Die Unfallstatistik erfasst nach dem Straßenverkehrsunfallstatistikgesetz Verkehrsunfälle, bei denen infolge des Fahrverkehrs auf öffentlichen Wegen oder Plätzen Personen getötet oder verletzt oder Sachschaden verursacht worden sind. Verkehrsunfälle mit Personenschaden oder schwerwiegende Verkehrsunfälle mit Sachschaden werden statistisch mit vielen Details zu Ablauf, Ursachen und Rahmenbedingungen erfasst. Die übrigen Sachschadensunfälle (Kategorie 5) werden zahlenmäßig festgehalten und lokalisiert.

### Unfallkategorien:

Kategorie 1:	Mindestens eine getötete Person
Kategorie 2:	Mindestens eine schwer verletzte, aber keine getötete Person
Kategorie 3:	Mindestens eine leicht verletzte Person, aber keine schwer verletzte und keine getötete Person
Kategorie 4:	Sachschadensunfall mit Straftatbestand bzw. Ordnungswidrigkeit mit Bußgeldahndung und mindestens ein beteiligtes Kfz nicht mehr fahrbereit
Kategorie 5:	Sonstiger Schadensfall (auch mit Straftatbestand) ohne Einwirkung von Alkohol bzw. anderer berauschender Mittel
Kategorie 6:	Sonstiger Sachschadensunfall unter Einwirkung von Alkohol / anderer berauschender Mittel

Mit dem Runderlass des Innenministeriums vom 25.8.2008 - 41 - 61.05.01 - 3 – wurden die „Aufgaben der Polizei bei Verkehrsunfällen“ neu geregelt. Mit Anlage 2 (geändert am 11.08.2011) des Erlasses wurde die Unfallkategorie 7 aufgegeben. Sonstige Sachschadensunfälle mit Verkehrsunfallflucht gehören danach entweder in die Kategorie 4 oder 5.

### Beteiligte

Beteiligt ist nach § 34 II StVO jeder Straßenverkehrsteilnehmende, dessen Verhalten nach den Umständen zum Verkehrsunfall beigetragen haben kann. Dazu gehören alle Fußgängerinnen und Fußgänger sowie Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer, die selbst oder deren Eigentum einen Schaden erlitten hat oder einen Schaden hervorgerufen haben. Mitfahrer, die verunglückt sind, gehören nicht zu den Unfallbeteiligten, sondern zu den Verunglückten.

### Verunglückte

Personen, die durch Unfälle getötet oder verletzt wurden. Mitfahrer werden als passiv Verunglückte bezeichnet.

**Getötete**

Derart wird eine Person bezeichnet, die am Unfallort oder innerhalb von 30 Tagen an den Unfallfolgen ver- stirbt.

**Schwerverletzte**

Als schwer verletzt werden Personen bezeichnet, die bei einem Unfall so schwere körperliche Schäden erlit- ten haben, dass ein stationärer Krankenhausaufenthalt von mehr als 24 Stunden nötig ist.

**Leichtverletzte**

Leicht verletzt ist eine Person, wenn kein stationärer Krankenhausaufenthalt nötig ist, bzw. dieser kürzer als 24 Stunden ist.

**Häufigkeitszahlen**

Anzahl der Unfälle multipliziert mit 100.000, dividiert durch Einwohnerzahl (ggf. der entspr. Altersgruppe).

**Verunglücktenhäufigkeitszahl**

Anzahl der Verletzten und Getöteten je 100.000 Einwohner ergibt die Verunglücktenhäufigkeitszahl.

**Motorisierte Zweiräder**

Fahrrad mit Hilfsmotor, Mofa, Mokick, Moped und Roller bis 50 ccm sowie Kraftrad und Roller mit mehr als 125 ccm.

**Motorrad**

Nur Kraftrad und Roller mit mehr als 125 ccm.

**Schulwegverkehrsunfälle**

Unfälle, bei denen Schüler im Alter von 6-14 Jahren, in der Zeit von 06:00 bis 18:00 Uhr, aktiv auf dem direk- ten Weg von der Wohnung zum Ort regelmäßiger schulischer Veranstaltungen (oder zurück) beteiligt waren.

**Unfallhäufungsstellen**

Um eine Unfallhäufungsstelle (für die Dauer eines Jahres) handelt es sich, wenn mindestens drei Unfälle glei- chen Grundtyps der Kategorien eins bis vier, mit Personen oder Sachschaden, vorliegen.

**Verkehrsunfallzahlen**

Alle Verkehrsunfälle werden erfasst, anschließend erfolgt die Datenfreigabe für die Verkehrsunfalldatei. Die Verkehrsunfallzahlen entstammen der VUD NRW.

## Bevölkerungsstruktur

(jeweils Stand 31.12. des Vorjahres)

	2020	2021	Abw. absolut	Abw. in %	Anteil an	Anteil an
					Gesamtbev.	Gesamtbev.
					2020	2021
<b>Anzahl der Einwohner</b>	210.764	<b>209.566</b>	-1.198	-0,57%		

### Relevante Altersgruppen

<b>Verkehrsunfallbekämpfung</b>						
Kinder unter 15 Jahren	28.378	<b>28.519</b>	141	0,50%	13,46%	<b>13,61%</b>
Jugendliche 15 bis 17 Jahre	5.642	<b>5.597</b>	-45	-0,80%	2,68%	<b>2,67%</b>
junge Erwachsene 18 bis 24 Jahre	15.290	<b>14.856</b>	-434	-2,84%	7,25%	<b>7,09%</b>
Senioren 65 Jahre und älter	46.530	<b>46.824</b>	294	0,63%	22,08%	<b>22,34%</b>

<b>Nichtdeutsche Einwohner</b>						
Nichtdeutsche Einwohner	32.569	<b>33.168</b>	599	1,84%	15,45%	<b>15,83%</b>
Kinder unter 14 Jahren	4.610	<b>4.901</b>	291	6,31%	2,19%	<b>2,34%</b>
Jugendliche 14 bis 17 Jahre	948	<b>976</b>	28	2,95%	0,45%	<b>0,47%</b>
Heranwachsende 18 bis 20 Jahre	977	<b>779</b>	-198	-20,27%	0,46%	<b>0,37%</b>
Kinder u. junge Erwachsene unter 21 Jahren	6.535	<b>6.656</b>	121	1,85%	3,10%	<b>3,18%</b>
Erwachsene 21 Jahre und älter	26.034	<b>26.512</b>	478	1,84%	12,35%	<b>12,65%</b>

### Kraftfahrzeugzulassungen

Anzahl der zugelassenen Kraftfahrzeuge	127.644	129.363	1.719	1,35%		
<b>Relevante Kraftfahrzeugarten</b>						
Personenkraftwagen	111.816	113.014	1.198	1,07%		
Lastkraftwagen	5.479	5.800	321	6,83%		
Krafträder	9.089	9.311	222	2,44%		

## Quellenangaben

### Strukturdaten Bevölkerung

LKA NRW

Landesdatenbank NRW, jeweils mit Stand 01. Januar

### Fotos

Sebastian Kindel

**Herausgeber**  
Polizeipräsidium Oberhausen  
Duisburger Straße 375  
46049 Oberhausen  
Telefon 0208 / 826-0

**Fachliche Verantwortung**  
Direktion Verkehr  
Führungsstelle

**Konzeption und Gestaltung**  
Pressestelle und Öffentlichkeitsarbeit

