



**POLIZEI**  
Nordrhein-Westfalen  
Oberhausen

bürgerorientiert · professionell · rechtsstaatlich



## Verkehrsbericht 2019

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  
Friedensplatz 2-5  
46045 Oberhausen  
Telefon 0208 / 826-0

**Fachliche Verantwortung**

Direktion Verkehr  
Führungsstelle

**Konzeption und Gestaltung**

Leitungsstab  
Pressestelle und Öffentlichkeitsarbeit

erschienen im Februar 2020

Oberhausen im Februar 2020

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit dem vorliegenden Verkehrsbericht für das Jahr 2019 möchte ich Ihnen gemeinsam mit der Direktionsleiterin Verkehr, Polizeioberrätin Julitta Gotzner, die Zahlen und Analysen der Polizei Oberhausen aus dem vergangenen Jahr präsentieren. Hier finden Sie sowohl die wichtigsten Statistiken zum Straßenverkehr in Oberhausen auf einen Blick, als auch die Verkehrsunfallentwicklung in einem tabellarischen Vergleich der letzten zehn Jahre. Uns ist durchaus bewusst, dass sich hinter jeder Zahl menschliche Schicksale verbergen. Doch wir als Polizei müssen uns mit den Statistiken auseinandersetzen: Wir müssen auswerten, hinterfragen und mit den notwendigen Maßnahmen reagieren. Deshalb ist die Analyse und Bewertung dieses Zahlenmaterials ein wichtiger Baustein unserer Arbeit.

Positiv anzumerken ist, dass die Gesamtzahl der Verkehrsunfälle im vergangenen Jahr gesunken ist. Waren es im Jahr 2018 noch 8.168 Unfälle, so fiel die Zahl im vergangenen Jahr auf 7.934. In Anbetracht der Tatsache, dass Oberhausen mit seinen Freizeitaktivitäten und Einkaufsmöglichkeiten ein beliebter Anziehungspunkt auch für viele auswärtige Besucherinnen und Besucher ist, kann dies durchaus positiv vermerkt werden. Auch ist die Zahl der Verunglückten leicht gesunken, das betrifft allerdings hauptsächlich den Bereich der leichtverletzten Personen. Denn leider sind im Jahr 2019 insgesamt 92 Personen schwer verletzt worden und damit sechs mehr als im Vorjahr. Tragischerweise sind in unserer Stadt im vergangenen Jahr erneut drei Menschen im Straßenverkehr ums Leben gekommen. Umso wichtiger ist es hier, den Unfallhergang genau zu beleuchten. Das betrifft auch die Unfälle, in denen Kinder zu Schaden ge-



kommen sind. Uns lässt aufforchen, dass diese Zahl im Jahr 2019 leicht gestiegen ist. Grund genug, noch mehr in die Präventionsarbeit für Kinder zu investieren. Hier wird bereits sehr gute Arbeit geleistet, die in der Kita beginnt und nahtlos in den Grundschulen sowie weiterführenden Schulen fortgesetzt wird. Sie schließt auch die Seniorinnen und Senioren nicht aus, die derzeit mit verschiedenen Angeboten in ihrem Lebensalltag von engagierten Polizistinnen und Polizisten unterstützt werden.

Wer die Menschen sind, die tagtäglich für Ihre Sicherheit auf vielfältigste Art und Weise unterwegs sind, das möchten wir Ihnen im letzten Teil dieses Jahresberichts präsentieren. Denn die Direktion Verkehr stellt ihre unterschiedlichen Dienststellen vor. Die Kolleginnen und Kollegen erläutern ihre typischen Aufgaben, sprechen über Erfahrungen und erinnern sich an außergewöhnliche Erlebnisse. Wir möchten Ihnen damit einen Einblick in unsere Arbeit gewähren, die wir jeden Tag ausüben, für ein gutes und sicheres Lebensgefühl in unserer Stadt.

Alexander Dierselhuis  
Polizeipräsident

# Inhaltsverzeichnis

<b>Verkehrsunfallentwicklung 2019 in Schlagzeilen.....</b>	<b>7</b>
<b>Verkehrsunfallentwicklung 2019 im Detail .....</b>	<b>8</b>
Anzahl der Verkehrsunfälle ist leicht gesunken Insgesamt weniger Verunglückte	
Weniger Verkehrsunfälle mit leichten Sachschäden .....	9
Leichter Zuwachs von Unfällen mit schwerem Sachschaden Anstieg bei verletzten Kindern Leichter Anstieg der verletzten Jugendlichen Mehr verletzte junge Erwachsene	
Weniger verletzte Senioren (65+) .....	10
Zahl der verunglückten Fußgänger annähernd gleich Anzahl verletzter motorisierter Zweiradfahrer leicht gestiegen Mehr verletzte Kradfahrer Zahl der verletzten Fahrradfahrer sinkt Anstieg bei den verletzten Pedelec-Fahrern	
Unfallflucht: Zahlen immer noch auf hohem Niveau .....	11
Anzahl der Unfallfluchten mit Personenschaden nahezu unverändert Alkohol und Drogen am Steuer Risiko Handynutzung im Straßenverkehr	

<b>Verkehrsunfallentwicklung im Überblick</b> .....	12
<b>„Oberhausen ist besonders“</b> .....	16
Ein Interview mit Direktionsleiterin Verkehr Julitta Gotzner	
<b>Willkommen bei der Direktion Verkehr</b> .....	18
Führungsstelle Verkehr .....	18
Verkehrsdienst .....	20
Verkehrskommissariat .....	22
Verkehrssicherheitsberatung .....	24
Verkehrswacht .....	26
Verkehrsunfallanalyse und -auswertung .....	28
<b>Begriffsbestimmungen</b> .....	29
<b>Bevölkerungsstruktur</b> .....	31
<b>Quellenangaben</b> .....	31



# Verkehrsunfallentwicklung 2019 in Schlagzeilen

Gesamtzahl aller Verkehrsunfälle leicht gesunken

Weniger Verkehrsunfälle mit leichten Sachschäden

Leichter Zuwachs von Unfällen mit schwerem Sachschaden

Weniger Verunglückte bei Verkehrsunfällen

Zahl der leichtverletzten Personen im Straßenverkehr gesunken

Anzahl der verletzten Kinder gestiegen

Anstieg der verletzten Jugendlichen und jungen Erwachsenen

Weniger verletzte Senioren bei Verkehrsunfällen

Anzahl der Unfälle bei Alkohol und Drogen annähernd gleich

Weiterhin hohes Unfallrisiko bei Handynutzung am Steuer

Mehr verletzte Kradfahrer

Weniger verletzte Fahrradfahrer

Anteil der verletzten Pedelec-Fahrer leicht gestiegen

Anzahl der Verkehrsunfallfluchten weiterhin auf hohem Niveau

Mehr als zwei Drittel der Unfallfluchten mit Personenschaden werden aufgeklärt

## Verkehrsunfallentwicklung 2019 im Detail

### Anzahl der Verkehrsunfälle ist leicht gesunken

Im Jahr 2019 sind beim Polizeipräsidium Oberhausen 7.934 Verkehrsunfälle aufgenommen worden. Das sind 234 Verkehrsunfälle weniger als im Jahr zuvor (2018: 8.168), was eine Senkung um 2,9 Prozent bedeutet. Die Unfallhäufigkeitszahl (Anzahl der Verkehrsunfälle je 100.000 Einwohner) beträgt im Jahr 2019 3.731 und hat sich somit im Vergleich zum Vorjahr um 143 verbessert. Sie ist tendenziell seit dem Jahr 2017 leicht rückläufig. Das ist ein besserer Wert als in vergleichbar großen Städten und ist insofern positiv zu bewerten. Insbesondere, da die Zulassungszahlen von Fahrzeugen (im Vergleich zum Vorjahr +1.380) sowie die hohen Besucherzahlen aufgrund des großen Einkaufs- und Freizeitangebots in Oberhausen, die Häufigkeit von Unfällen begünstigen. Das hat sich jedoch insgesamt auf die Verkehrsunfallzahlen nicht negativ ausgewirkt.

### Insgesamt weniger Verunglückte

Die Zahl der Verunglückten ist im Jahr 2019 um 12 zurückgegangen. Sie betrug im Jahr 2019 noch insgesamt 773 (2018: 785). Davon verunglückten als passive Unfallbeteiligte (Mitfahrer) 164 Menschen (2018: 159).

Positiv zu verzeichnen ist, dass die Anzahl der leichtverletzten Personen im Straßenverkehr um 2,6 Prozent zurückgegangen ist. Im Jahr 2019 waren es 678 Leichtverletzte, im Jahr zuvor noch 18 mehr (2018: 696).

Außerdem ist mit sechs Personen mehr im Vergleich zum Vorjahr, die Zahl der Schwerverletzten nach einem Verkehrsunfall, von 86 (2018) auf 92 im Jahr 2019 angestiegen. Tragischerweise sind, auch wie im Vorjahr, im Jahr 2019 insgesamt drei Menschen im Straßenverkehr in Oberhausen ums Leben gekommen.



### **Weniger Verkehrsunfälle mit leichten Sachschäden**

Die Anzahl der Verkehrsunfälle mit leichtem Sachschaden ist im Vergleich zum Vorjahr um 242 abgefallen. Waren es im Jahr 2018 noch 5.717 Unfälle dieser Art, so sank die Zahl im Jahr 2019 auf 5.475.

### **Leichter Zuwachs von Unfällen mit schwerem Sachschaden**

Allerdings ist im Bereich der Verkehrsunfälle mit schwerem Sachschaden (mindestens ein Fahrzeug, das nicht mehr fahrbereit ist) ein leichter Zuwachs festzustellen. Im Jahr 2019 waren es 51 (2018: 46).

### **Anstieg bei verletzten Kindern**

Die Anzahl von verletzten Kindern ist im Vergleich zum Vorjahr um neun gestiegen. Im vergangenen Jahr waren es 77, im Vorjahr 68 Kinder. Hierbei stieg auch die Anzahl der schwerverletzten Kinder von acht im Jahr 2018 auf elf im Jahr 2019. Diese Tendenz spiegelt sich auch im Bereich der leicht verletzten Kinder wider (2018: 60; 2019: 66).

Auf dem Weg zur Schule ist im Jahr 2019 ein Kind mehr verletzt worden. (2018: 3; 2019: 4).

Neun Kinder haben sich im Jahr 2019 als Fahrradfahrer bei einem Unfall verletzt: Das sind insgesamt fünf Kinder weniger als im Jahr 2018 mit damals 14 Kindern. Jedoch stieg die Anzahl der Kinder, die als Fußgänger verletzt worden sind von 22 (2018) auf 31 (2019).

Insgesamt vier Unfälle resultierten im vergangenen Jahr aus Fehlern der Kinder beim Überschreiten der Fahrbahn. Im Jahr 2018 war es nur ein einziges Kind gewesen.

Obschon die Zahlen sich auf einem niedrigen Niveau bewegen, hat der Schutz von Kindern im Straßenverkehr Priorität. Deshalb bedarf es hier einer besonderen Aufmerksamkeit und der speziellen Untersuchung jedes Unfallhergangs, der Unfallursachen und ihrer Folgen. Dabei liegt ein Fokus der polizeilichen Präventionsarbeit auf der Stärkung der Kinder im Bereich des Straßenverkehrs. Mehr dazu lesen Sie auf Seite 24 bis 27.

### **Leichter Anstieg der verletzten Jugendlichen**

Zu der Gruppe der Jugendlichen werden alle 15- bis 17-Jährigen gezählt. Die Anzahl der verunglückten Jugendlichen ist im Jahr 2019 um drei Fälle gestiegen. Waren es im Jahr 2018 40 verletzte Jugendliche, so betrug die Zahl im Jahr darauf 43. 15 der Verletzten waren passive Verkehrsteilnehmer (2018: 8). Sechs der verletzten Jugendlichen sind bei einem Fahrradunfall zu Schaden gekommen (2018: 6). Außerdem sind sechs Jugendliche mehr als im Vorjahr als Fußgänger verunglückt (2018: 5; 2019: 11). Um neun Fälle gesunken ist die Anzahl der Jugendlichen, die mit einem motorisierten Zweirad verunglückt sind (2018; 21; 2019: 12). Bei den Verkehrsunfällen mit Jugendlichen wurde in fünf Fällen überhöhte Geschwindigkeit als Mitursache für den Unfall gewertet (2018: 3).

### **Mehr verletzte junge Erwachsene**

Alle Personen im Alter von 18 bis 24 Jahren werden der Gruppe der jungen Erwachsenen zugeordnet. Im Jahr 2019 sind 121 junge Erwachsene verletzt worden. Im Jahr 2018 lag dieser Wert bei 115. Insgesamt 27 von ihnen waren als passive Straßenverkehrsteilnehmer verletzt worden (2018: 30).

In elf Fällen wurde Alkoholkonsum als Mitursache für einen Unfall festgestellt (2018: 12). In fünf Fällen Drogeneinfluss (2018: 6); 28 Mal wurden im Jahr 2019 Unfälle durch überhöhte Geschwindigkeit verursacht. 2018 waren es noch 21 Unfälle mit dieser Unfallursache.

Der Anteil der jungen Erwachsenen an der Gesamtverunglückten-Zahl liegt bei 15,7 Prozent und ist somit um 1,0 Prozentpunkte im Vergleich zum Vorjahr angewachsen. Mit diesem Anteil an der Gesamtzahl der Verunglückten im Jahr 2019 sind junge Erwachsene im Alter von 18 bis 24 Jahren in Oberhausen überrepräsentiert. Ihr Anteil an der Gesamtbevölkerung beträgt im Jahr 2019 nur 7,4 Prozent. Umso mehr sind hier die Bemühungen der Polizei Oberhausen gerechtfertigt, für das Thema der Gefahr durch überhöhte Geschwindigkeit sowie Alkohol und Drogen am Steuer zu sensibilisieren.

## Weniger verletzte Senioren (65+)

Nachdem im vergangenen Jahr die Anzahl der im Straßenverkehr verletzten Seniorinnen und Senioren in die Höhe geschneit war, zeichnet sich im Jahr 2019 eine Entspannung dieses Negativtrends ab. Anstatt 117 verletzte Seniorinnen und Senioren (2018) waren es im Jahr 2019 noch 88. 19 Personen dieser Gruppe sind als Radfahrer verunglückt; das bedeutet 15 Unfallbeteiligte weniger als im Vorjahr. Als Fußgänger sind im Vergleich zum Vorjahr zehn Senioren weniger verunglückt. Da Seniorinnen und Senioren einen Anteil von fast 22 Prozent der Bevölkerung ausmachen, sie jedoch nur 11,4 Prozent an der Gesamtzahl der Verunglückten ausmachen, sind sie in der Verunglücktenstatistik unterrepräsentiert. Dennoch wird diese Gruppe in Zukunft noch eine größere Rolle spielen, da infolge des steigenden Bevölkerungsanteils damit zu rechnen ist, dass die Beteiligung von älteren Menschen an Verkehrsunfällen künftig ansteigen wird. Umso mehr greifen hier bereits diverse Präventionskonzepte, die sich speziell an diese Zielgruppe richten.

## Zahl der verunglückten Fußgänger annähernd gleich

Im Jahr 2019 kam es zu 118 Verkehrsunfällen, an denen Fußgänger beteiligt waren. Hierbei sind 116 Fußgänger verletzt worden. Das bedeutet eine verletzte Person mehr als im Vorjahr. In 22 Fällen resultierte der Verkehrsunfall aus Fehlern bei der Fahrbahnüberschreitung. Das sind vier mehr als im Jahr 2018. Der Anteil der verunglückten Fußgänger an der Gesamt-Verunglücktenzahl liegt bei 15,0 Prozent (2018: 14,6 Prozent).



## Anzahl verletzter motorisierter Zweiradfahrer leicht gestiegen

Im Jahr 2019 ereigneten sich 113 Verkehrsunfälle mit motorisierten Zweirädern und damit acht mehr als im Vorjahr (105 im Jahr 2018). Die Anzahl der verunglückten motorisierten Zweiradfahrer ist auf 99 um sechs im Vergleich zum Vorjahr leicht angestiegen (im Vorjahr 93). Die Definition motorisierter Zweiräder können Sie auf Seite 30 nachlesen.

## Mehr verletzte Kradfahrer

Eine Untergruppe der motorisierten Zweiradfahrer bilden die Kradfahrer. Hier ist eine Steigerung der Verunglückten festzustellen. Im Jahr 2019 sind 43 Kradfahrer verunglückt. Das sind elf mehr als im Vorjahr und bedeutet eine Steigerung um 34,4 Prozent.

## Zahl der verletzten Fahrradfahrer sinkt

Die Anzahl der verunglückten Fahrradfahrer ist im Vergleich zum Vorjahr gesunken. Sie betrug im Jahr 2018 noch 146 und ist im Jahr darauf um 31 Fälle gesunken (insgesamt 115). Das bedeutet einen Rückgang um 21,2 Prozent.

## Anstieg bei den verletzten Pedelec-Fahrern

Das Pedelec ist ein Fahrrad, das mit einer elektromotorischen Unterstützung fährt, die sich bei 25 km/h abschaltet.

2019 wurden insgesamt 16 verunglückte Pedelec-Fahrer registriert. Im Jahr zuvor waren es fünf weniger (2018: 11).

Die Anzahl der verletzten Fahrradfahrer sowie Pedelec-Fahrer zusammengekommen bedeutet einen Anteil von 16,9 Prozent an den Gesamt-Verunglückten. Das sind 3,1 Prozentpunkte weniger als im Vorjahr (2018: 20 Prozent). In 25 Fällen war die falsche Fahrbahnbenutzung ein Grund für den Unfall. Damit ist die Anzahl um zehn Fälle niedriger als im Vorjahr (2018: 35).



### **Unfallflucht: Zahlen immer noch auf hohem Niveau**

Noch immer bewegt sich die Anzahl der Verkehrsunfallfluchten auf einem hohen Niveau. Insgesamt waren es 1.844 Fahrzeugführer, die nach einem Unfall den Schaden nicht gemeldet haben und einfach weitergefahren sind (im Jahr 2018 waren es 1.800). Der überwiegende Anteil der Verkehrsunfallfluchten findet im Zusammenhang mit dem ruhenden Verkehr statt, wobei die Sachschäden in der Regel gering sind. Die Ursache für dieses Verhalten könnte darauf zurückzuführen sein, dass auf großen Parkplätzen oder in Parkhäusern das Entdeckungsrisiko von den Verursachern als gering eingestuft wird. Der Anteil der Verkehrsunfallfluchten an den Gesamtunfällen liegt bei 23,2 Prozent.

Die Aufklärungsquote liegt mit 38,2 Prozent auf einem ähnlichen Wert wie im Jahr davor (2018: 38,8 Prozent).

### **Anzahl der Unfallfluchten mit Personenschaden nahezu unverändert**

Im Jahr 2019 waren es 52 Unfälle, bei denen Menschen verletzt worden sind und die beteiligten Fahrzeugführer einfach weitergefahren sind. Die Zahl ist im Vergleich zum Vorjahr um einen gestiegen. Für die Polizei Oberhausen hat die Aufklärung von Unfallfluchten, bei denen Menschen verletzt worden sind, eine hohe Bedeutung. Die Aufklärungsquote im Bereich Unfallflucht mit Personenschaden hat sich um 6,5 Prozentpunkte verbessert (2018: 62,7

Prozent; 2019: 69,2 Prozent). Das bedeutet, dass zwei von drei Verkehrsunfallfluchten mit Personenschaden vom Verkehrskommissariat aufgeklärt werden konnten.

### **Alkohol und Drogen am Steuer**

Die Entwicklung der Verkehrsunfälle unter Alkohol- und Drogeneinwirkung in Oberhausen liegt mit 93 Fällen leicht über der Vorjahreszahl (2018: 92). Jedoch geht die Zahl auf einen Anstieg der Drogenunfälle bei gleichzeitigem Rückgang der Alkoholunfälle zurück. Waren es im Jahr 2018 74 Fahrzeugführer, die alkoholisiert an einem Unfall beteiligt waren, so wurden ein Jahr später 68 Personen gezählt. Im Bereich Drogen verhält es sich also genau anders herum. Im Jahr 2018 wurden 18 Personen nach einem Verkehrsunfall positiv auf Drogen getestet. 2019 waren es schon 25 Fahrzeugführer. Umso wichtiger sind regelmäßige Polizeikontrollen, um durch diese Kontrollendichte das Dunkelfeld weiter aufzuhellen. Die zielgerichteten Schulungsmaßnahmen der Polizeibeamtinnen und Polizeibeamten haben über die Jahre auch zu einer Zunahme der Fallzahlen in diesem Bereich geführt.

### **Risiko Handynutzung im Straßenverkehr**

Im Jahr 2019 wurden 27 Verkehrsunfälle infolge der Nutzung von elektronischen Geräten, unter anderem Handys, aufgenommen. Im Jahr 2018 waren es hingegen zehn. Grundsätzlich ist ein Nachweis darüber, ob die Nutzung des Smartphones während der Fahrt ursächlich für den Unfall war, schwierig.

Aufgrund der hohen Anzahl festgestellter Verstöße bezüglich der Handynutzung beim Autofahren muss davon ausgegangen werden, dass in diesem Bereich ein hohes Dunkelfeld existiert. Verkehrsexperten schätzen sogar, dass bei jedem zehnten Verkehrsunfall mit Verletzten Ablenkung die Unfallursache ist.

Umso wichtiger ist es deshalb, auch in landesweiten Kampagnen, zum Beispiel „Lenk dich nicht app“, immer wieder auf diese Gefahr hinzuweisen.

# Verkehrsunfallentwicklung im Überblick

Auszug aus der Verkehrsunfalldatei (VUD)

		2010	2011	2012
01	<b>Gesamtzahl aller Verkehrsunfälle</b>	<b>7.439</b>	<b>7.227</b>	<b>7.252</b>
02	VU mit leichtem Sachschaden	5.427	5.110	5.208
03	VU mit schwerem Sachschaden	160	134	156
04	VU mit Personenschaden	579	609	591
05	<b>Verunglückte Personen (gesamt)</b>	<b>697</b>	<b>739</b>	<b>713</b>
06	getötet	2	0	2
07	schwer verletzt	78	79	71
08	leicht verletzt	617	660	639
09	<b>Verunglückte (Zielgruppen)</b>			
10	Fußgänger	96	125	104
11	Radfahrer gesamt (Fahrräder und Pedelecs)	117	121	132
12	motorisierte Zweiradfahrer	96	112	91
13	Kradfahrer	35	32	37
14	<b>Verunglückte Kinder (gesamt)</b>	<b>67</b>	<b>89</b>	<b>68</b>
15	davon auf Schulweg	5	14	7
16	davon als Fahrradfahrer	23	20	24
17	davon als Fußgänger	25	45	23
18	passive Teilnahme	18	23	21
19	<b>Verunglückte Jugendliche (gesamt)</b>		<b>55</b>	<b>30</b>
20	davon als Fahrradfahrer		7	5
21	davon als Pedelec-Fahrer (statistisch erfasst seit 2018)			
22	davon als Fußgänger		6	7
23	davon als motorisierte Zweiradfahrer		25	8
24	passive Teilnahme		17	10
25	<b>Verunglückte junge Erwachsene (gesamt)</b>	<b>121</b>	<b>123</b>	<b>111</b>
26	davon als Fahrradfahrer	12	14	10
27	davon als Pedelec-Fahrer (statistisch erfasst seit 2018)			
28	davon als Fußgänger	12	10	10
29	davon als motorisierte Zweiradfahrer	14	19	8
30	passive Teilnahme	34	20	30
31	<b>Verunglückte Senioren (gesamt)</b>	<b>76</b>	<b>80</b>	<b>85</b>
32	davon als Fahrradfahrer	18	20	20
33	davon als Pedelec-Fahrer (statistisch erfasst seit 2018)			
34	davon als Fußgänger	17	12	27
35	passive Teilnahme	16	17	17

2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Zu- / Abnahme 2018/19	
							Fallzahlen	Prozent
<b>7.428</b>	<b>7.424</b>	<b>7.573</b>	<b>7.734</b>	<b>8.191</b>	<b>8.168</b>	<b>7.934</b>	<b>-234</b>	<b>-2,9%</b>
5.328	5.301	5.319	5.480	5.949	5.717	5.475	-242	-4,2%
136	61	40	43	37	46	51	5	10,9%
565	622	587	611	597	639	615	-24	-3,8%
<b>682</b>	<b>782</b>	<b>726</b>	<b>749</b>	<b>747</b>	<b>785</b>	<b>773</b>	<b>-12</b>	<b>-1,5%</b>
0	5	1	1	0	3	3	0	0,0%
84	94	71	84	75	86	92	6	7,0%
598	683	654	664	672	696	678	-18	-2,6%
107	109	102	115	108	115	116	1	0,9%
119	139	145	116	118	157	131	-26	-16,6%
77	100	69	81	86	93	99	6	6,5%
26	49	30	37	26	32	43	11	34,4%
<b>77</b>	<b>70</b>	<b>71</b>	<b>66</b>	<b>85</b>	<b>68</b>	<b>77</b>	<b>9</b>	<b>13,2%</b>
5	13	12	12	14	3	4	1	33,3%
19	18	17	14	18	14	9	-5	-35,7%
28	24	27	29	28	22	31	9	40,9%
27	27	27	18	36	30	35	5	16,7%
<b>27</b>	<b>29</b>	<b>21</b>	<b>35</b>	<b>26</b>	<b>40</b>	<b>43</b>	<b>3</b>	<b>7,5%</b>
8	4	4	5	6	6	6	0	0,0%
					0	0	0	0%
4	5	3	8	8	5	11	6	120,0%
7	6	9	11	11	21	12	-9	-42,9%
7	12	5	10	3	8	15	7	87,5%
<b>114</b>	<b>124</b>	<b>116</b>	<b>121</b>	<b>108</b>	<b>115</b>	<b>121</b>	<b>6</b>	<b>5,2%</b>
8	13	11	16	9	13	10	-3	-23,1%
					0	3	3	-
8	15	9	7	12	15	7	-8	-53,3%
15	17	11	12	8	13	16	3	23,1%
31	32	20	29	26	30	27	-3	-10,0%
<b>82</b>	<b>110</b>	<b>84</b>	<b>104</b>	<b>91</b>	<b>117</b>	<b>88</b>	<b>-29</b>	<b>-24,8%</b>
20	25	37	22	19	30	13	-17	-56,7%
					4	6	2	50,0%
23	26	18	26	19	25	15	-10	-40,0%
15	26	11	21	23	27	19	-8	-29,6%

# Verkehrsunfallentwicklung im Überblick

Auszug aus der Verkehrsunfalldatei

		2010	2011	2012
01	<b>Unfallhäufigkeitszahl (UHZ) PP Oberhausen</b>	<b>3.480</b>	<b>3.394</b>	<b>3.412</b>
02	UHZ Land NRW	3.268	3.244	3.218
03	Verunglücktenhäufigkeitszahl (VHZ) PP Oberhausen	326	348	334
04	VHZ Land NRW	412	441	421
05	<b>VU ohne leichte Sachschäden (nach Hauptunfallursachen)</b>	<b>1.066</b>	<b>1.051</b>	<b>987</b>
06	Abbiegen / Wenden	41,7%	45,0%	41,5%
07	Vorfahrt / Vorrang	16,4%	19,4%	19,3%
08	Geschwindigkeit	10,9%	7,7%	9,9%
09	Abstand	10,5%	9,5%	9,4%
10	Alkohol / Drogen	8,5%	7,1%	8,0%
11	Falsches Verhalten gegenüber Fußgängern	5,8%	7,1%	7,3%
12	Überholen	4,8%	2,7%	3,3%
13	Falsches Verhalten von Fußgängern	1,4%	1,7%	1,4%
14	<b>VU Geschwindigkeit</b>	<b>122</b>	<b>86</b>	<b>101</b>
15	davon Verursacher junge Erwachsene	33	31	48
14	<b>VU Alkohol- und Drogenmissbrauch</b>	<b>95</b>	<b>79</b>	<b>83</b>
15	davon unter Alkoholeinfluss	79	67	72
16	davon unter Drogeneinfluss	16	12	11
17	davon Verursacher junge Erwachsene	18	13	23
19	<b>VU Flucht gesamt</b>	<b>1.331</b>	<b>1.415</b>	<b>1.356</b>
20	Aufklärungsquote VU Flucht gesamt	45,8%	44,0%	39,9%
21	VU Flucht mit Personenschaden	60	58	44
22	Aufklärungsquote VU Flucht mit Personenschaden	71,7%	62,1%	68,2%

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

2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Zu- / Abnahme 2018/19	
							Fallzahlen	Prozent/ %punkte
<b>3.496</b>	<b>3.488</b>	<b>3.598</b>	<b>3.667</b>	<b>3.883</b>	<b>3.874</b>	<b>3.731</b>	-143	-3,7%
3.188	3.212	3.486	3.565	3.631	3.640	3.788	148	4,1%
321	367	348	355	354	372	357	-15	-4,7%
404	400	430	441	431	439	436	-3	-0,8%
<b>941</b>	<b>903</b>	<b>1.023</b>	<b>1.033</b>	<b>973</b>	<b>1.002</b>	<b>978*</b>		
45,7%	39,2%	49,7%	47,6%	48,1%	43,3%	39,0%		-4,3
17,4%	21,4%	12,1%	13,6%	12,1%	14,7%	14,5%		-0,2
8,2%	9,2%	15,4%	6,8%	5,1%	6,2%	7,0%		0,8
10,1%	10,3%	12,6%	11,6%	15,2%	14,5%	16,4%		1,9
8,0%	6,5%	8,4%	8,2%	8,7%	9,2%	9,5%		0,3
6,2%	7,5%	7,9%	7,7%	5,1%	7,5%	7,0%		-0,5
2,6%	3,3%	1,2%	2,4%	4,2%	2,8%	4,8%		2,0
1,7%	2,6%	2,1%	2,0%	1,3%	1,9%	1,9%		0,1
<b>82</b>	<b>97</b>	<b>143</b>	<b>69</b>	<b>50</b>	<b>63</b>	<b>68</b>	5	7,9%
24	28	38	43	23	21	28	7	33,3%
<b>79</b>	<b>67</b>	<b>81</b>	<b>86</b>	<b>85</b>	<b>92</b>	<b>93</b>	1	1,1%
67	59	67	70	69	74	68	-6	-8,1%
12	8	14	16	16	18	25	7	38,9%
20	9	12	12	15	18	16	-2	-11,1%
<b>1.456</b>	<b>1.502</b>	<b>1661</b>	<b>1.647</b>	<b>1.673</b>	<b>1.800</b>	<b>1.844</b>	44	2,4%
41,3%	41,2%	42,6%	42,0%	41,5%	38,8%	38,2%		-0,6
53	68	44	53	75	51	52	1	2,0%
67,9%	50,0%	79,5%	67,9%	76,0%	62,7%	69,2%		6,5

## „Oberhausen ist besonders“

### Ein Interview mit der Direktionsleiterin Verkehr Julitta Gotzner



**Seit nunmehr zwei Jahren ist Julitta Gotzner die Direktionsleiterin für den Bereich Verkehr. In einem Interview blickt die ausgebildete Juristin auf das vergangene Jahr zurück und gewährt einen Einblick in die Entwicklung der Verkehrssituation in Oberhausen.**

#### **Was ist Ihre Aufgabe als Direktionsleiterin?**

Dazu muss man zunächst erklären, dass die Direktion Verkehr sich in die drei Bereiche Verkehrsdienst, Verkehrskommissariat sowie Verkehrsunfallprävention und Opferschutz untergliedert. Bei mir laufen alle Stränge zusammen, so dass ich hier die strategischen Ziele setzen und schauen muss, dass die Zielvorgaben eingehalten werden. Neben der landesweiten Fachstrategie Verkehr setzt die Direktion Verkehr eigene Schwerpunkte und unterstützt zudem beim Erreichen der Behördenziele der Polizei Oberhausen. Zudem sind wir auch in besonderen Einsatzlagen eingebunden – all das muss organisiert und koordiniert werden, wobei mich meine Führungsstelle unterstützt.

#### **Wie sehen Sie die Entwicklung des Straßenverkehrs in Oberhausen?**

Wir stellen aktuell fest, dass in manchen Bereichen die Kapazitäten der Verkehrsflächen ausgeschöpft sind. Wenn alle mit ihrem Auto unterwegs sind, kann es schon sehr eng werden. Hier hat die Polizei nur begrenzt Einfluss. Doch zunehmend rücken alternative Verkehrsmittel in den Fokus. Für die Direktion Verkehr ist es deshalb wichtig, die weitere Entwicklung zu beobachten.

#### **Immer mehr Menschen klagen über den Sittenverfall auf den Straßen...**

Ich verstehe schon, was gemeint ist. Es gibt immer wieder Fälle, die besonders hervorstechen. Mein persönlicher Eindruck ist, dass es kein Sittenverfall ist, sondern eher ein Phänomen unserer Zeit. Die Menschen pendeln zur Arbeit, wollen oder müssen immer erreichbar sein, dadurch entsteht Hektik und das begünstigt gefährliche Situationen. Das beobachten wir häufig im Zusammenhang mit Kin-

dern, die in die Kita oder zur Schule gebracht werden. Es sind oft auch die Eltern, die zur Gefahr für die Kinder werden. Das darf nicht sein.

Insgesamt glaube ich aber nicht, dass sich das im Straßenverkehr stärker äußert, als in den anderen Bereichen. Zugleich ist es so, dass die Menschen diesen sogenannten Sittenverfall bei anderen feststellen, aber oftmals ihr eigenes Verhalten ausblenden. So hat sich zum Beispiel ein Anwohner im Zusammenhang mit einer Baustelle immer wieder über Falschfahrer in seiner Straße beschwert. Bei einer Kontrolle wurde ausgerechnet dieser Anwohner selbst dabei erwischt, dass er die Straße falsch befahren hat. Insofern ist man hier nicht immer nur „Opfer“, sondern auch mal „Täter“ – oftmals macht man sich das selbst nicht bewusst.

**Ein Unfall, insbesondere mit schwerwiegenden Folgen wie Personenschäden, ist für viele Betroffene traumatisierend. Was tut die Polizei?**

Derzeit stärken wir den Verkehrsopferschutz, da das ein wichtiger Bereich ist. Denn selbst ein vermeintlich leichter Verkehrsunfall kann sich belastend auf einen Menschen auswirken. Nicht selten kommt es dabei zu einem seelischen Trauma. Darüber wollen wir aufklären und die Betroffenen ermuntern, sich zu informieren und sich vor allem nicht zu scheuen auch Fachleute zu Rate zu ziehen, die ihnen bei der Bewältigung des Erlebten helfen. Zudem wissen viele nicht, an wen sie sich wenden sollen und was die nächsten Schritte sind. Hierbei soll eine selbst erstellte Informationsbrochure, die wir den Unfallbeteiligten aushändigen, die ersten Fragen von Betroffenen beantworten.

**E-Scooter sind beliebt, aber oft auch gefährlich. Gibt es Probleme in Oberhausen?**

Bislang haben wir keinen E-Scooter-Verleih in Oberhausen und dementsprechend keine Probleme mit Unfällen oder falsch abgestellten Scootern. Wir haben aber schon überlegt, was wir in dem Fall machen würden, sobald das in Oberhausen Thema werden würde. Im Jahr 2019 gab es einen einzigen E-Scooter-Unfall, spielt also keine große Rolle.

**Welche Schwerpunkte gibt es für 2020?**

Eine wichtige Aufgabe, die wir schon im letzten

Jahr angegangen sind und die wir auch weiterhin fortführen werden, ist die verstärkte Kontrolle im Bereich des gewerblichen Personen- und Güterverkehrs. Wir haben zwar akut keine Probleme, aber wenn ein Lastwagen erheblich falsch beladen ist oder der Fahrer zu lange Fahrtzeiten hinter sich hat, kann das schwere Unfälle zur Folge haben, die sich auch woanders ereignen. Ein weiteres Thema, das uns in diesem Jahr beschäftigen wird, ist die Poser- und Tuningszene. Hier wollen wir uns noch besser aufstellen.

Wichtig sind auch in diesem Jahr die landesweiten TISPOL-Kontrollen (Traffic Information System Police). Das ist das europäische Netzwerk von Straßenpolizeiorganisationen. Hier werden gebündelt verschiedene Maßnahmen, wie Geschwindigkeits-, Drogen- sowie Alkoholkontrollen zur Verhinderung der Hauptunfallursachen europaweit zeitgleich durchgeführt. Das sind wichtige Aktionen, aber sie müssen in die Alltagsorganisation der Kolleginnen und Kollegen eingebettet werden.

**Wird es technische Neuerungen geben?**

Der technische Fortschritt geht rasend voran. Es ist wichtig, dass die Polizei mithalten kann. Dazu gehört neben der technischen Ausrüstung auch das entsprechende Knowhow. Deshalb sind Fortbildungen unverzichtbar. Bei speziellen technischen Auswertemöglichkeiten von Fahrzeugdaten werden wir bei Bedarf von anderen Behörden unterstützt, die dafür Spezialisten vorhalten.

**Wie beurteilen Sie die Verkehrssituation?**

Die Sicherheit der Menschen, auch im Straßenverkehr, hat für mich höchste Priorität! Meiner Meinung nach wird das Verkehrsaufkommen ansteigen, ebenso wie die Anzahl der Fahrzeuge. Es ist daher anzunehmen, dass auch die typischen Gefahren des Straßenverkehrs steigen werden. Daher müssen wir die Entwicklung genau verfolgen und frühzeitig erkennen, wo man gegebenenfalls nachjustieren könnte. Eine gute Kombination aus Prävention, Repression und Öffentlichkeitsarbeit, um die Menschen immer wieder dafür zu sensibilisieren, ist meiner Meinung nach ein guter Weg für mehr Sicherheit auf den Straßen.

**Vielen Dank für das Gespräch.**

## „Willkommen bei der Direktion Verkehr“

Die verschiedenen Bereiche der Direktion stellen sich vor...



Das Team von Führungsstellenleiter Ralf Nowack (Bild links) hat ein Team von vier Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern. Auf dem Bild zu sehen sind (v.r.): Ursula Gehrken und Petra Voßenberger-Weighardt.

### „Jeder weiß, was er zu tun hat“

**Der Besuch bei der Führungsstelle Verkehr macht vor allem eines deutlich: Hier herrscht ein guter Zusammenhalt und viel Verständnis füreinander. Ein Vorteil eines kleinen Teams, so der Leiter der Führungsstelle Ralf Nowack. Welche Vorteile es noch gibt und welche Aufgaben die Dienststelle übernimmt, erzählen der Polizeihauptkommissar und sein Kollege Polizeioberkommissar Frederic Kracht.**

Ein großes Thema, das die Führungsstelle der Direktion Verkehr (im Polizeijargon als Füst V abgekürzt) umtreibt, sind die Unfälle und die Vermeidung derselben. Im Gespräch dreht sich alles um dieses Thema. Auch Baustellen und deren Einfluss auf den Verkehr stehen im Vordergrund. „Wir müssen immer wieder schauen und nachbessern. Denn manches kann vom Reißbrett aus nicht bedacht werden. Dann ist es wichtig, sich selbst vor Ort ein

Bild von der Situation zu machen“, erklärt der Führungsstellenleiter Ralf Nowack.

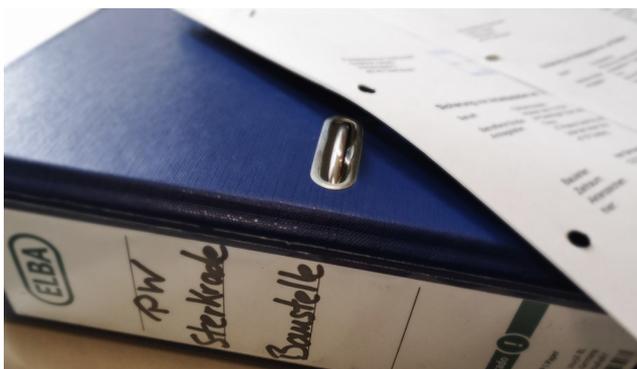
#### **Eine Lösung musste schnell her**

Dabei arbeitet die Polizei Oberhausen aber auch mit anderen beteiligten Partnern zusammen. „Wir tauschen uns mit verschiedenen Akteurinnen und Akteuren in diversen Arbeitskreisen aus und stehen in engem Kontakt mit der Stadt Oberhausen.“

Denn, so erklärt er, die Stadt hat die Garantspflicht, dass der Verkehr trotz baulicher Maßnahmen weiterhin fließt. „Unsere Aufgabe ist es, die Kommunalverwaltung zu beraten und gegebenenfalls mit polizeilichen Maßnahmen zu unterstützen.“ Oft sei es so, dass eine Planung theoretisch passt, aber vor Ort sieht man, dass es Probleme geben könnte. So auch in einem Beispiel, von dem Ralf Nowack berichtet. „Der Verkehr musste aufgrund einer Baustelle umgeleitet werden. Doch immer wieder kam es zu Problemen und erheblichem Rückstau. Der Grund dafür, so stellte sich im Nachhinein heraus, war ein größeres Fahrzeug, das dort zwar ordnungsgemäß geparkt war, aber dennoch die Sicht versperrte. So konnten alle Fahrzeuge nur sehr zögerlich in die Kreuzung einfahren. Die Folge: ein langer Rückstau. „Und das nur, weil mit einem Mal die Sicht versperrt war“, klärt der Polizeihauptkommissar auf. Im Arbeitskreis Verkehr wurde das Problem angesprochen und dann auch schnell eine Lösung gefunden. Mit einigen Pollern, die dort aufgestellt worden sind, erledigte sich die Problematik. Da die Sicht wieder hergestellt worden war, gab es auch keinen Rückstau mehr. „Klar braucht man bei vielen Themen, die mit dem Straßenverkehr zu tun haben, einen langen Atem. Aber manchmal sind es auch kleine Maßnahmen, die dazu beitragen, dass ein Problem gelöst werden kann“, freut sich Ralf Nowack und Polizeioberkommissar Frederic Kracht bestätigt: „Deshalb freuen wir uns immer auch über konstruktive Hinweise aus der Bevölkerung, wenn etwas auffällt.“

### **Das Netzwerk schafft Verbindlichkeiten**

Dass sich alle Entscheider in regelmäßigen Abständen zusammen an einen Tisch setzen, funktioniert. „Durch dieses gut funktionierende Netzwerk beste-



hen ganz andere Verbindlichkeiten“, erklärt der Dienststellenleiter. „Wir haben nur kurze Wege für Lösungen und können im Fall des Falles schnell einschreiten.“

Neben den wichtigen Themen Baustellen, Verkehrsstaus und Beschwerden gibt es noch weitere Themen, die im Fokus der Stabsdienststelle stehen, denn der Aufgabenkatalog der Führungsstelle ist vielfältig. Und auch für Polizeioberkommissar Frederic Kracht, der zuvor viele Jahre auf der Wache gearbeitet hat, ist die Verschiedenheit der Aufgabenbereiche greifbar. „Auf Streife ist man mitten im Geschehen und muss agieren“, erzählt er. „Hier sind es eher administrative Aufgaben, die man übernimmt.“ Dazu gehört sowohl die Leitung der Direktion Verkehr als auch die Koordinierung des Verkehrsdienstes. Die Führungsstelle analysiert das Verkehrsunfallgeschehen, entwickelt entsprechende Strategien und Konzepte zur Verkehrsunfallbekämpfung und setzt diese um, koordiniert zudem die Großraum- und Schwertransporte im Stadtgebiet. Auch Controlling ist ein wichtiger Teil der Aufgaben. „Schließlich müssen wir genau ein Auge darauf haben, wo es gut läuft und wo es noch hapert“, erklärt Ralf Nowack. „So können wir entsprechend nachbessern oder unsere Bemühungen in einem bestimmten Bereich verstärken.“

### **Ohne gegenseitige Rücksicht geht es nicht**

Was die erfahrenen Polizisten denn dazu sagen, wenn viele über den Straßenverkehr meckern? „Viele sollten sich noch mal vergegenwärtigen, dass man nicht immer auf sein Recht pochen kann, ansonsten gäbe es nur noch Verkehrsunfälle“, antwortet Ralf Nowack schmunzelnd. Paragraf 1 Absatz 1 der Straßenverkehrsordnung oder wie Ralf Nowack es ausdrückt: „Der Verkehr lebt nur durch die gegenseitige Rücksichtnahme“. Fünf Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind in der Führungsstelle Verkehr tätig. „Und das kleine Team ist super“, erklärt der Beamte. „Jeder weiß, was er zu tun hat. Man kennt die Mitarbeiter sehr gut, einen Kollegen kenne ich sogar aus der Schulzeit. Das macht es natürlich viel einfacher.“ Und was damit einhergeht: „Jeder der Kolleginnen und Kollegen ist motiviert und bringt eine Menge Erfahrung mit.“ Beste Voraussetzungen also, dass der Verkehr auch in Zukunft fließt.



Die meiste Zeit sind sie auf der Straße unterwegs: Die Beamten vom Verkehrsdienst.

## „Das ist kein Beruf, das ist eine Berufung“

**Ein wichtiger Bereich der Direktion Verkehr sind die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter vom Verkehrsdienst, die auf den Straßen in Oberhausen unterwegs sind. Ihr Hauptziel: Die Reduzierung der Verkehrsunfälle mit schweren Folgen. Sie haben aber noch viele weitere Aufgaben. Welche das sind und was den Verkehrsdienst noch ausmacht, das erzählen uns Krad-Gruppenleiter Suvat Kaya und seine Kollegen im Gespräch.**

Die Zahlen sprechen eine beeindruckende Sprache: Insgesamt 724 Ordnungswidrigkeits-Anzeigen und mehr als 80 Fahrverbote hat der Verkehrsdienst im Jahr 2019 aufgrund von Geschwindigkeitsüberschreitungen gezählt. Außerdem mussten die Polizisten der Dienststelle in insgesamt 135 Fällen im Bereich gewerblicher Personen- und Güterverkehr einschreiten. Davon wurden 57 Ordnungswidrigkeiten angezeigt. In einem Fall musste ein Lastwagen sogar noch vor Ort stillgelegt werden – so viele technische Mängel waren an dem Fahrzeug festgestellt worden.

Unglaubliche Zahlen, die nur einen kleinen Einblick in die Arbeit des Verkehrsdienstes geben. Denn zum Alltag gehören viele Erlebnisse mit schrottrei-

fen Fahrzeugen, einer Menge Ausreden – aber auch mit Menschen, die einfach nur danke sagen.

Der Verkehrsdienst untergliedert sich in drei Bereiche: Zum einen die Kradfahrer, dann die Kollegen, die mit dem Streifenwagen unterwegs sind und nicht zuletzt die Kollegin und der Kollege, die mit dem ESO-Wagen Geschwindigkeitsmessungen durchführen. Die Dienststelle ist für das gesamte Stadtgebiet Oberhausen zuständig. Neben der Bekämpfung der Hauptunfallursachen, wie Geschwindigkeit, Alkohol/Drogen am Steuer sowie Handyverstöße ist auch die Kontrolle des gewerblichen Personen- und Güterverkehrs sowie die Begleitung von Großraum- und Schwertransporten Bestandteil der täglichen Arbeit.

### **Multitasking ist in dem Beruf Pflicht**

Kradgruppenleiter Suvat Kaya kann bereits auf 17 Dienstjahre zurückblicken und fast die gesamte Zeit davon war er auf Motorrad unterwegs. Was jemand mitbringen sollte, der sich für diesen Job interessiert? Diese Frage zu beantworten fällt dem Polizeihauptkommissar nicht schwer. „Man muss selbstständig arbeiten“, stellt er fest. „Auch körperliche Belastbarkeit muss da sein. Immerhin wiegt ein

Krad um die 240 Kilogramm und sogar die Sonderbekleidung hat es in sich.“ Stolze 16 Kilogramm schleppt jeder Kradfahrer mit sich herum. Allein zwei Kilogramm wiegt der Helm. „Zudem muss man gleichzeitig in der Lage sein zu fahren, funken, sich die Hinweise der Leitstelle zu merken und umsetzen zu können und die Verkehrsteilnehmer genau zu beobachten, um Fehlverhalten beweiskräftig ahnden zu können.“ Multitasking ist also Pflicht. Für den Laien klingt der Streifenwagen nach der besseren Option, was aber nicht immer der Fall sei. „Bestimmte Kontrollen sind mit dem Motorrad effizienter“, erklärt der Polizist. „So lässt sich von der erhöhten Sitzposition auf dem Motorrad zum Beispiel der Fahrerbereich im Auto besser einsehen.“ Nutzt jemand das Handy während der Fahrt, so hält er es meist in einer tieferen Position – das bleibt von einem Polizisten auf dem Krad nicht unbe-



Ein Reifen im Praxistest. Ergebnis: nicht bestanden. Wäre der Reifen in Ordnung, dürfte der goldene Rand der Münze im Profil nicht zu sehen sein.

merkt. Außerdem können bei einem Einsatz ganz unkompliziert Fuß- und Radfahrwege abgefahren werden. Für Suvat Kaya ist mit dem Job das Hobby zum Beruf geworden. „Auch wenn ich heute in meiner Freizeit mittlerweile nicht mehr Motorrad fahre“, wie er selbst einräumt. Bei einem Kollegen ist es ganz anders: „Ich habe zu Hause zwei Motorräder und fahre damit privat noch gern.“

Trends ließen sich in den vergangenen Jahren gut erkennen, so die einhellige Meinung der Kolleginnen und Kollegen vom Verkehrsdienst. Denn zuletzt sind die Gurtverstöße deutlich zurückgegangen. „Natürlich liegt das auch an den neuen Fahrzeugmodellen, die sich melden, sobald man nicht ange-

schnallt sei“, erklärt Suvat Kaya. „Trotzdem glaube ich schon, dass bei vielen angekommen ist, dass die Gurtpflicht sinnvoll ist.“ Was den erfahrenen Beamten vom Verkehrsdienst aber Sorgen bereitet, ist der leichtfertige Umgang mit Smartphones am Steuer. Denn mit dem Einzug der Handys in unser Leben und damit dem Gefühl immer und überall erreichbar sein zu können, steigt die Bereitschaft das Gerät während der Autofahrt zu zücken. „Dabei ist das so gefährlich.“ Ein Blick auf das Handy, der nur eine Sekunde dauert, bedeutet bei einer Fahrgeschwindigkeit von 50 km/h eine Blindfahrt von 14 Metern. Das machen sich viele gar nicht bewusst.

### „Ich drücke auch mal ein Auge zu“

Bei der Frage nach den häufigsten Ausreden der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer müssen die Beamten aber schmunzeln. Doch der Beamte drückt auch mal ein Auge zu. „Es ist okay, bei einer geringfügigen Ordnungswidrigkeit ein verkehrsdidaktisches Gespräch zu führen – ohne weitere Konsequenzen“, meint er. „Vor allem, wenn man merkt, dass sich der Autofahrer das zu Herzen nimmt.“ Bei einigen Exemplaren der Spezies Autofahrer hört aber auch für den entspannten Suvat Kaya das Verständnis auf. So bei einem Fahrer, der mit 106 km/h durch eine 50er Zone gerast ist. An einen anderen Fall, der mindestens genauso für Unverständnis gesorgt hat, erinnert sich der Teamleiter des Verkehrsdienstes Roland Klink: Hier war ein junger Vespa-Fahrer unter Missachtung vieler Verkehrsregeln über Rot gefahren und dann nicht einmal einsichtig. Seine Erklärung der wilden Fahrt: Er hatte es eilig zur Arbeit.

### Die Arbeit lohnt sich

Aber bei einem Thema, so merkt man recht schnell, sind sich die Kollegen vom Verkehrsdienst einig, dass sie in ihrer Dienstzeit schon eine Menge gesehen haben. „Wir sehen nicht nur die Schattenseiten“, erklärt Polizeioberkommissar Christian König. „Viele Menschen, die wir anhalten, bedanken sich sogar für unsere Arbeit und sehen ein, dass sie einen Fehler gemacht haben.“ Das sei ein wichtiges Gefühl, zu wissen, dass sich die Arbeit lohnt. „Für mich“, erklärt er nachdenklich, „ist das mehr als ein Beruf – es ist eine Berufung.“



Die Beamten vom Verkehrskommissariat sind den Verkehrssündern auf der Spur. Dafür müssen sie Ungereimtheiten erkennen und sehr akribische Arbeit leisten, um die oftmals komplizierten Sachverhalte aufzuklären.

## „Man muss Spürsinn und einen gewissen Jagdtrieb besitzen“

**Was sind die Aufgaben der Kolleginnen und Kollegen aus dem Verkehrskommissariat? Wie sieht der Tagesablauf aus und wo liegen die Herausforderungen? Der Leiter der Dienststelle Thorsten Stolte und sein Vertreter Thorsten Lipka stellen das Commissariat etwas genauer vor.**

Nicht immer ist etwas so, wie es auf den ersten Blick erscheint. Das wissen die 13 Beamtinnen und Beamten vom Verkehrskommissariat sehr gut. Sie bekommen alle Verkehrsunfälle, Verkehrsstraftaten sowie Verkehrsordnungswidrigkeiten aus Oberhausen auf den Tisch. Und dann geht es erstmal darum zu prüfen, ob sich alles wirklich so ereignet hat, wie die Beteiligten und Zeugen es angegeben haben. „Der Tag beginnt aber zunächst damit, dass alle Vorgänge aus dem Norden und Süden Oberhausens aus den Wachen an die entsprechende Sachbearbeitung verteilt werden“, erzählt Dienststellenleiter Thorsten Stolte. „Im ersten Schritt stellen die Sachbearbeiterinnen und Sachbearbeiter dann fest, ob die Aufnahme schlüssig ist. Dann müssen die Beteiligten angeschrieben und vernommen, bzw. angehört werden. Dazu gehört auch, dass wir uns die Darstellung des Unfallhergangs von Zeugen schildern lassen müssen. Denn gerade bei zwei verschiedenen Versionen, ist es schwer einen objektiven Blick für das Geschehene zu bekommen.“

Seit 1981 ist der Dienststellenleiter Thorsten Stolte schon Polizist, fast genauso lange in Oberhausen, und hat schon viele Bereiche bei der Polizei durchlaufen. Im November 2018 ist er Leiter des Verkehrskommissariats geworden und hatte bei seinem Dienstantritt klare Vorstellungen, was er alles tun und verändern wollte. „Ich hatte immer den Wunsch, eine Dienststelle zu prägen. Vor allem, da mir das Miteinander und die Teamarbeit wichtig sind“, erklärt er. „Doch was ich vorhatte, konnte ich gar nicht umsetzen, so ein tolles Team ist das hier.“ Seine Aufgaben versteht er als „Mannschaftskapitän“ mit allem, was administrativ und organisatorisch anfällt. „Die Kolleginnen und Kollegen leisten hier sehr gute Arbeit. Das macht vieles einfacher.“

### „Wir arbeiten für den Geschädigten“

Sein Vertreter Thorsten Lipka ist seit mehr als zehn Jahren beim Verkehrskommissariat und noch immer mit Freude bei der Arbeit. Seit Mitte 2018 als stellvertretender Dienststellenleiter. Und auch er

freut sich über das Gemeinschaftsgefühl. „Allein kommt man irgendwann nicht mehr weiter“, meint der gebürtige Bottroper. „Man profitiert so viel von den Fähigkeiten und dem Wissen anderer. Wir hatten einen Fall, in dem ein Autofahrer einen Radfahrer überfahren und verletzt hat liegen lassen. Das Videomaterial, das uns zur Verfügung stand, gab leider nicht viel her. Alles, was man darauf erkennen konnte, waren die schemenhaften Umrisse eines Fahrzeugs.“ Nun kann man nicht behaupten, dass sich die Kolleginnen und Kollegen vom Verkehrskommissariat nicht mit Autos auskennen würden. Doch auch sie waren irgendwann mit ihrem Latein am Ende. Nur ein Kollege, der eine ganz besondere Affinität und Leidenschaft für Autos besitzt, konnte tatsächlich ein Automodell bestimmen. Die Ermittlungen haben dann zum Unfallfahrzeug geführt. Der Halter hatte den Kotflügel zwar in der Zwischenzeit ausgetauscht, doch das beschädigte Teil lag noch in seiner Garage. „In dem Bereich braucht man Spürsinn und einen gewissen Jagdtrieb, um einen Fall aufzuklären“, erklärt Thorsten Stolte. Und sein Kollege ergänzt: „Wir arbeiten für den Geschädigten und das ist eine große Genugtuung, zu sehen, dass man ihm zu seinem Recht verhelfen konnte.“

### Unfallflucht ist kein Kavaliersdelikt

Ein großes Problem, so bestätigen die beiden, seien die steigenden Fälle von Verkehrsunfallfluchten. „Eine Unfallflucht ist kein Kavaliersdelikt, es ist eine Straftat. Und je nach Sachverhalt kann das nachhaltige Folgen haben, wie zum Beispiel den Verlust des Führerscheins oder hohe Geldstrafen. In be-

sonders schweren Fällen sogar eine Haftstrafe.“ Warum denn Verkehrsteilnehmer immer noch einfach wegfahren würden, ohne für den entstandenen Schaden gerade zu stehen? „Dafür gibt es viele Gründe“, erklärt Thorsten Lipka. „Die Menschen scheuen die Erhöhung des Beitrags ihrer Autoversicherung. Wer angetrunken, unter Drogen oder gar ohne gültige Fahrerlaubnis unterwegs ist, hat weitere Strafen zu befürchten und zieht es deshalb vor, vom Unfallort zu flüchten.“ Aber es sind noch viele Gründe mehr. „In einem Fall meldete ein Mann einen Unfall mit seinem elektrischen Rollstuhl. Er behauptete von einem rücksichtslosen Autofahrer angefahren worden zu sein“, erinnert sich Thorsten Lipka. „Die Aufregung - auch in den Medien - war groß. Doch die Ermittlungen ergaben, dass gar kein anderes Fahrzeug involviert gewesen war. Stattdessen war der Mann unter Alkoholeinfluss gegen einen Poller gefahren und hatte Angst, dass er seinen elektrischen Rollstuhl würde abgeben müssen.“ Thorsten Lipka hatte auf seinem Mountainbike den Ort abgefahren, auch den angrenzenden Park – auf der Suche nach weiteren Spuren. So ist er schließlich auf die echte Unfallstelle gestoßen, Teile des Rollstuhls, die dabei zu Bruch gegangen sind, lagen noch auf dem Weg. Das beweist wieder, dass vor allem eines zu den wichtigsten Aufgaben gehört, erklärt Thorsten Lipka: „Einen kühlen Kopf behalten, alle Fakten zusammentragen und keine voreiligen Schlüsse ziehen – egal wie eindeutig ein Sachverhalt auf den ersten Blick wirkt.“

### Zeugenaussagen sind unverzichtbar

„Die Sachbearbeiter vom Verkehrskommissariat lassen nicht locker, wenn es darum geht, eine Unfallflucht aufzuklären. Umso mehr, wenn Menschen verletzt worden sind. Fälle können sich durch Zeugenaussagen oder Gutachten verändern. Sie sind deshalb sehr wichtig“, erklärt Thorsten Stolte. „Deshalb sind wir auf die Mithilfe von Zeugen angewiesen. Wenn alle wegschauen, kommen auch wir irgendwann nicht mehr weiter“, erklärt Thorsten Stolte. Die beiden Kommissare appellieren deshalb, über den eigenen Schatten zu springen und die Polizei zu rufen. Auch wenn man selbst den Unfall verursacht hat. „Und wer weiß, vielleicht trifft es mal einen selbst und da würde man sich doch freuen, wenn der Unfallverursacher sich meldet.“



Dienststellenleiter Thorsten Stolte mit Sachbearbeiter Klaus Huyeng.



Bei den Verkehrssicherheitsberatern passt die Chemie (v.l.): Joachim Thiel, Dirk Marten, Melanie Birr und Willi Taubner.

## Das bärenstarke Team

**Sie zeigen Kindern das richtige Verhalten im Straßenverkehr, erklären Seniorinnen und Senioren wie Unfälle vermieden werden können und lassen kaum eine Veranstaltung aus, um ihre Botschaften weiterzugeben. Wir stellen die Verkehrssicherheitsberater vor.**

Die vier verstehen sich blind. Willi Taubner ist seit 35 Jahren bei den Verkehrssicherheitsberatern, Polizeihauptkommissar Joachim Thiel seit 12 Jahren, Polizeihauptkommissar Dirk Marten ist acht Jahre mit dabei und Polizeioberkommissarin Melanie Birr verstärkt vergleichsweise frisch seit zwei Jahren die Männertruppe. Langeweile kommt bei diesem Team nicht auf. Und das liegt nicht zuletzt am Tagesablauf, den die vier in Eigenregie organisieren. „Auch wenn man flexibel sein muss: Viele Termine lassen sich trotzdem schon im Voraus planen“, erklärt Joachim Thiel. „Schließlich beginnt die heiße Phase immer nach den großen Ferien, wenn wir bei verschiedenen Elternabenden unsere Arbeit vorstellen und dann die Trainings für die Kinder anbieten.“ Denn neben diesen Terminen stehen noch die praktischen Trainings, wie Fußgänger- oder

Fahrradführerschein auf dem Programm. Außerdem finden auch unterschiedliche Veranstaltungen für Seniorinnen und Senioren statt. In Zahlen ausgedrückt sind das im Jahr 2019 101 Termine in Kitas, 45 Fußgängertrainings in Grundschulen, Fußgängerprüfungen für 1.805 Schülerinnen und Schüler, 27 Elternabende mit fast 1.000 Eltern. Daneben neun Crash-Kurse, die 2.307 Schülerinnen und Schüler besucht haben und zwei Schulen, an denen im vergangenen Jahr 30 Schülerlotsen trainiert worden sind.

### Kinder gucken sich ihr Verhalten ab

Das Ziel der Verkehrssicherheitsarbeit ist klar definiert: die Anzahl der Unfälle zu reduzieren und die Unfallfolgen zu minimieren. Die Arbeit ist langfristig ausgelegt und richtet sich an viele verschiedene Zielgruppen. Von den Kindern, über Heranwachsende, Eltern bis hin zu Senioren werden alle – auf unterschiedlichen Wegen – angesprochen. „Man sieht, dass bei Eltern ein Gespräch häufig länger hängen bleibt, als wenn sie eine Broschüre oder einen Flyer in die Hand gedrückt bekommen“, stellt

Melanie Birr fest. „Leider beschäftigen sich Eltern nicht ausreichend mit dem Thema Verkehrssicherheit. Viele Erwachsene denken, dass die Kinder den Straßenverkehr genauso wahrnehmen wie sie selbst. Dass sie vom Geräusch einschätzen können, aus welcher Richtung ein Auto sich nähert. Oder dass ein kurzer Blick reicht, um die Straße zu überqueren. Aber das Gegenteil ist der Fall. Kinder sind teilweise gar nicht in der Lage, alles zu erfassen.“ Doch genau das müssen Eltern verinnerlichen und dann im Umgang mit ihrem Nachwuchs umsetzen. „Das heißt auch beim Straße überqueren jedes Mal umständlich nach links und rechts zu sehen“, stellt Dirk Marten fest. „Denn das Kind guckt sich sein Verhalten von den Großen ab. Laufen diese scheinbar achtlos über die Straße, ahmen die Kleinen das nach.“

#### **„Man braucht viel Leidenschaft“**

Das zu wiederholen – immer und immer wieder – gehört zum Job. „Mit jedem Schuljahr beginnt die Arbeit von neuem und doch fühlt es sich nicht wie eine Sisyphusarbeit an. Wir haben das Gefühl etwas Sinnvolles zu machen“, sagt Melanie Birr überzeugt. Was sonst noch für diesen Job wichtig ist, erklärt Dirk Marten: „Man muss kommunikativ sein, mit einer großen Portion Einfühlungsvermögen und natürlich auch dem Hintergrundwissen. Und nicht zuletzt benötigt man die Leidenschaft, den vielen verschiedenen Menschen, mit denen man zu tun hat, all das weiterzugeben.“ Und dann fügt er noch schmunzelnd hinzu: „Außerdem muss man wetterresistent sein. Die Polizei sagt keine Termine ab - wir sind bei Wind, Regen oder Schnee draußen.“

#### **„Ich hatte genug von Not, Leid und Brutalität“**

Obwohl Melanie Birr selbst schon mehr als 20 Jahre als Polizistin gearbeitet hat, kam sie mit den Verkehrssicherheitsberatern erstmals als helfende Mutter beim Fahrradtraining ihrer Tochter in Berührung. „Ich fand diese Arbeit einfach toll“, erinnert sie sich. „Zudem hatte ich bereits 20 Jahre als Polizistin gearbeitet und war an dem Punkt angelangt, an dem ich etwas anderes und positives machen wollte.“ So ging es auch Dirk Marten irgendwann: „Als Polizist sieht man leider sehr viel Not, Leid und Brutalität. Oft wird man ja erst gerufen, wenn es schon zu spät ist, zum Beispiel eine Straftat bereits passiert

ist.“ Als er dann angesprochen wurde, den Crash-Kurs zu moderieren, zögerte er nicht lange. Die Veranstaltung hat das Ziel die jungen Menschen und Fahranfänger mit drastischen Bildern und Erfahrungsberichten aus erster Hand aufzurütteln und für das Thema zu sensibilisieren. „Jetzt bin ich schon seit acht Jahren bei den Verkehrssicherheitsberatern dabei und immer noch sehr zufrieden damit“, freut er sich. Joachim Thiel kann dem nur beipflichten: „Ich glaube, dass viele keine so genaue Vorstellung darüber haben, was wir hier machen und, dass man hier ganz schön Gas geben muss.“ Gleichzeitig hat auch er in dieser Tätigkeit seine berufliche Erfüllung gefunden. „Kinder sind die schwächsten Verkehrsteilnehmer. Man muss sie stärken, damit sie keinen unnötigen Gefahren ausgesetzt sind.“ Alle vier müssen immer gute Laune versprühen – egal wie es ihnen gerade geht. „Aber auch wenn ich mal nicht so gut drauf bin, sobald ich die Kita betrete, legt sich ein Schalter um und ich fühle mich wie ein anderer Mensch.“ Das bestätigt auch Melanie Birr: „In dem Moment denkt man nicht an Probleme, sondern schaut nur, was für die Kinder gut und richtig ist.“

Sein Wissen zu vermitteln, egal ob an ein verspieltes Kita-Kind oder einen schwerhörigen Senior, dafür hat jeder seine eigene Art. Und das zu verstehen war auch für den damaligen Neuling Melanie Birr ein Lernprozess. „Ich habe mir natürlich angeschaut wie meine Kollegen das machen“, erklärt sie nachdenklich, „aber mittlerweile weiß ich, dass jeder es auf seine Weise machen muss. Wenn ich jemanden kopieren würde, weil er gut ankommt, das wäre ja auch nicht authentisch.“

#### **Polizei als Retter und Helfer**

Und noch eines ist dem Team wichtig: Sie wollen, dass die Kinder die Berührungängste zur Polizei verlieren. „Viele Eltern drohen ihren Kindern, nach dem Motto: Wenn du nicht aufhörst, kommt die Polizei und sperrt dich ein“, erklärt Dirk Marten. „Aber genau das wollen wir doch vermeiden. Wenn etwas passiert, dann wollen wir doch, dass Kinder sich an einen Polizisten wenden und keinen Fremden um Hilfe bitten.“ Vielleicht, so seine Hoffnung, kann er Kindern diese Ängste nehmen – mit einem offenen Ohr und einem freundlichen Gespräch.

## Ein Verkehrssicherheitsberater mit Leib und Seele

**Er ist seit mehr als 45 Jahren Polizist und stolze 30 Jahre lang ehrenamtlich bei der Verkehrswacht Oberhausen aktiv. Zuletzt als Vorsitzender des Ortsverbandes. „Und über all diese Jahre“, so erzählt Willi Taubner fröhlich, „war ich immer mit Herzblut bei meiner Arbeit.“ Zum Ende des Jahres 2019 verabschiedete sich der Polizist in den Ruhestand.**

Der Wechsel zwischen dem typischen grünen Poloshirt mit dem Verkehrswacht-Logo und der Polizeiuniform fiel Willi Taubner nie schwer. Wie es dazu kam, dass er sich dem Thema Verkehrssicherheit verschrieben hat, das ihn sein ganzes Berufsleben nicht mehr loslassen sollte, daran erinnert er sich gern zurück. Denn zu Beginn seiner Arbeit bei den Verkehrssicherheitsberatern wurden im Rahmen der Verkehrserziehung in Kitas und Grundschulen Puppentheater organisiert, um dem Nachwuchs dieses Thema auf spielerische und kindgerechte Art nahe zu bringen. „Als dann jemand ausfiel, wurde ich gefragt, ob ich mir diese Arbeit vorstellen könnte“, erinnert sich Willi Taubner. „Ich habe keine Sekunde lang gezögert, denn die Begeisterung der Kinder war mitreißend.“ Eine Aufgabe, der er sich verschrieben hat und so war es wohl nur folgerichtig, dass er sich auch in der Verkehrswacht engagierte.

### Kooperation, die sich bewährt hat

Seit 1951 gibt es die Verkehrswacht Oberhausen schon. Ein namhafter und gemeinnütziger Verein, der sich für die Verkehrssicherheit von Kindern, Jugendlichen, Erwachsenen und Senioren stark macht. „In Oberhausen gibt es eine sehr gute Zusammenarbeit zwischen Polizei, Stadt und Ver-

kehrswacht“, berichtet er. „In vielen Kommunen macht jeder seine eigenen Aktionen. Das ist schade. Hier in Oberhausen ziehen wir alle an einem Strang und initiieren verschiedene Projekte, die nachhaltig sind.“ So wurden dank dieser wichtigen Kooperation zum Beispiel innerhalb von fünf Jahren weit über 70 Kitas mit Laufrädern, Kinderhelmen und pädagogischen Leitfäden zur Verkehrserziehung ausgestattet. „Und wir sind uns sicher, dass im Jahr 2020 noch weitere Einrichtungen für Kinder folgen werden“, freut sich Willi Taubner.

### Sinnvolle Arbeit

Für Polizisten, die im Laufe ihrer Karriere häufig die unterschiedlichsten Stationen durchlaufen, ist es eher ungewöhnlich, so lange in einem Bereich zu bleiben. Für Willi Taubner stellte sich die Frage nach einem Wechsel gar nicht. Zu stark hatten die Verkehrsunfälle, an denen Kinder beteiligt waren, den gebürtigen Oberhausener geprägt. „Deshalb habe ich mich nie für einen anderen Bereich interessiert“, erklärt er. „Es ist eine so wahnsinnig sinnvolle Tätigkeit. Wenn man auch nur einen einzigen Unfall verhindern konnte, hat sich die Arbeit schon gelohnt.“ Denn Kinder tragen nach einem Unfall nicht nur körperliche, sondern zudem noch seelische Folgen davon, unter denen sie häufig noch viele Jahre leiden. Das zu verhindern ist das wichtigste Ziel.

### Eltern sind Vorbilder

Ein Grund mehr, warum er an Eltern appelliert, sich ihrer Vorbildfunktion bewusst zu werden. „Ich sehe einen Trend, dass Eltern auch die Aufgabe der Verkehrserziehung gern abgeben möchten“, erklärt der 64-Jährige. „Und klar freuen sich die Kinder, wenn ein Polizist sie für das richtige Verhalten im Straßenverkehr lobt. Aber im Alltag sind sie von ihren Eltern umgeben und schauen sich deren Verhalten ab.“ Das macht es so wichtig, dass Eltern ihrem Nachwuchs die Verkehrserziehung im wahrsten



Sinne des Wortes vorleben. Außerdem wichtig: „Nur ein bewegungssicheres Kind ist ein verkehrssicheres Kind“, betont Willi Taubner. Den Kleinen sollte viel eher zugetraut werden, öfter mal zu Fuß zu gehen und nicht jede noch so kurze Strecke mit dem Auto zurückzulegen. Das betrifft die sogenannten Elterntaxen. „Auch das ist ein gutes Beispiel für die eingespielte Zusammenarbeit von Stadt, Polizei



Die Kinder sind sehr motiviert, wenn es um das Thema Verkehrssicherheit geht.

und Verkehrswacht. Denn wir haben uns gemeinsam Lösungen überlegt, wie die chaotischen Szenen vor jedem Schulbeginn vermieden werden könnten und haben die Bring- und Abholzonen etwas weiter weg eingerichtet.“ Eine gute Lösung. Auf diese Weise können Kinder zumindest noch einige Meter mit ihren Mitschülern zur Schule laufen, sich austauschen und gemeinsam die Schule betreten. Gleichzeitig würden Unfallsituationen durch riskante Haltemanöver der Eltern vermieden.

### **Kostenlose Fahrstunden für ältere Menschen**

Aber auch die Senioren hat die Verkehrswacht im Fokus. „Die Gruppe der älteren Menschen wird stetig größer und deshalb muss man die Anforderungen im Auge behalten. Viele Seniorinnen und Senioren sind noch lange fit und wollen auch mobil bleiben. Das ist gut so“, erzählt der erfahrene Poli-

zeihauptkommissar Willi Taubner. Trotzdem sollten sie im Blick behalten, dass sich mit dem Alter auch einiges verändert und entsprechend gegensteuern. Ein Angebot der Verkehrswacht ist deshalb das begleitete Fahren mit einem Fahrlehrer. Die Idee ist so einfach wie sinnvoll: Der Fahrlehrer setzt sich als Beifahrer dazu und beobachtet die Fahrweise des Seniors eine Stunde lang. Danach gibt er ein Feedback, was gut und was vielleicht nicht so gut geklappt hat. „Von 50 beobachteten Fahrten, wurde drei Personen nahe gelegt, einen Arzt aufzusuchen“, erklärt Willi Taubner. „Oftmals kann eine neue Brille oder ein Hörgerät schon zu einer Verbesserung beim Fahren führen.“ Die Daten werden übrigens nicht weitergegeben und es wird niemand zum Arztbesuch gezwungen. „Das Ganze funktioniert auf freiwilliger Basis. Aber wer das Angebot nutzt, hat ja ein Interesse daran, ein wahrheitsgemäßes Feedback zu erhalten.“ Die Fahrstunde ist übrigens kostenlos, auch wenn der Verein sich natürlich über eine kleine Spende freut. „Das kann jeder selbst entscheiden. Uns ist es viel wichtiger, allen Interessierten dieses Angebot zur Verfügung zu stellen, das in privaten Fahrschulen schon mal 100 Euro kosten kann.“

### **„Mit viel Herzblut bei meiner Arbeit“**

Willi Taubner war bis zu seiner Pensionierung der älteste aktive Polizist in der Oberhausener Behörde, wie er nicht ohne Stolz sagt. Im Laufe der Jahre hat er viele Kolleginnen und Kollegen ins Herz geschlossen und manche Kontakte geknüpft. Umso schwerer fällt der Abschied. „Ich muss gestehen, dass ich mit einem lachenden, aber auch mit einem weinenden Auge gehen werde. Denn einerseits freue ich mich natürlich auf mehr Zeit für meine Hobbys, auf der anderen Seite war ich immer mit viel Herzblut bei meiner Arbeit und das wird mir schon sehr fehlen.“ Doch ein kleiner Trost bleibt: Willi Taubners Herz schlägt noch immer für die Menschen, für die Polizei und für die großen und kleinen Themen der Verkehrswacht. „Deshalb bleibe ich dem Verein nach meiner Pensionierung erhalten“, freut er sich.

Und das bedeutet für Oberhausen, dass noch ganz viel für die Sicherheit von Fußgängern, Fahrradfahrern und Co. getan werden wird.

## Unfälle analysieren und melden

**In ihrem Büro ist sie umgeben von Ordnern und Akten, doch mit jedem Griff findet Ursula Gehrken genau das, was sie sucht. Kein Wunder, schließlich arbeitet sie seit über 20 Jahren im Bereich der Unfallanalyse und -auswertung.**

Bei ihrem Job kommt es darauf an, genau hinzusehen. Was führte zu dem Unfall? Gibt es eine Besonderheit? Gab es schon mal einen ähnlich gelagerten Fall? Sobald Ursula Gehrken eine Durchschrift der Unfallanzeige bekommen hat, wird diese in einem speziellen Programm gespeichert und es wird geprüft, ob es an dieser Stelle schon häufiger zu Unfällen gekommen ist. Doch selbst wenn das so ist, wird noch nicht von einer Unfallhäufungsstelle gesprochen. Denn wann ein solcher Bereich so bezeichnet wird, ist genau definiert. „An der Stelle müssen sich innerhalb eines Jahres mindestens drei Verkehrsunfälle eines Unfalltyps ereignet haben und dabei Personen verletzt oder schwerer Sachschaden entstanden sein“, erklärt die Polizeimitarbeiterin. „Das können zum Beispiel drei Unfälle beim Abbiegen mit Personen- oder Sachschaden sein oder drei Unfälle durch Auffahren – ebenfalls mit Personen- und Sachschaden usw.“

### Sofortmaßnahmen können helfen

Die Unfallkommission, in der über mögliche Maßnahmen beraten wird, um Gefahrenstellen im Straßenverkehr zu verhindern, setzt sich aus der Straßenverkehrsbehörde, der Straßenbaubehörde und der Polizei zusammen. Hierbei werden Sofortmaßnahmen, aber auch langfristige Möglichkeiten zur Verbesserung der Situation erwägt. In jedem Fall wird im Nachgang untersucht, ob diese auch ge-

fruchtet haben. Ursula Gehrken erinnert sich an eine Kreuzung, an der allein in einem Jahr drei Busse in Unfälle involviert waren. „Wir haben das an die Stadt Oberhausen gemeldet.“ Anschließend wurde vor Ort untersucht, was der Grund für die wiederkehrenden Vorfahrtsverstöße gewesen sein könnte. „Und wir wurden fündig. Eine Hecke ragte in die Straße hinein, so dass weder das Schild richtig zu sehen noch die Straße gut einsehbar war.“ Dann ging alles recht zügig. In Zusammenarbeit mit der WBO wurde eine durchgezogene Warnlinie auf der Straße angebracht und die Hecke beschnitten, so dass sich die Sicht verbesserte – die Unfälle wiederholten sich nicht mehr. „In diesem Fall ging es sehr schnell, manchmal dauert das Procedere aber doch etwas länger.“

### „Die Tempodrosselung wirkte“

Eine wichtige Maßnahme war im Jahr 2019 die Herabsetzung der Geschwindigkeit auf der Konrad-Adenauer-Allee auf 40 km/h. „Hier kam es im Einmündungsbereich in Fahrtrichtung Norden immer wieder zu Auffahrunfällen von Fahrern, die von der A42 kamen.“ Die Tempodrosselung führte dazu, dass sich die Situation hier deutlich entspannt hat. „Im ersten Moment war das für Außenstehende vielleicht nicht nachvollziehbar, aber man sieht, dass es funktioniert.“ Ihre eigene Fahrweise hat sich durch diese Arbeit auch verändert. „Ich gucke schon mit anderen Augen, wenn ich mit dem Auto fahre und halte mich gerne an die Geschwindigkeit.“ Und dann ergänzt sie lachend: „Ich bin da sensibler geworden und meckere als Beifahrerin schon mal über die Fahrweise meines Mannes.“

## Unfallhäufungsstellen 2019

**Folgende Unfallhäufungsstellen wurden 2019 festgestellt und der Stadt Oberhausen gemeldet.**

- |   |   |
|---|---|
| ⇒ Duisburger Str. / Concordia-/ Wilmsstraße                                   | ⇒ Mülheimer Straße / Danziger Straße                            |
| ⇒ Mülheimer Straße / Ebert-/ Falkensteinstraße                                | ⇒ Mülheimer Straße / Mülheimer Straße (Zufahrt Haus Nr. 2 – 24) |
| ⇒ Mülheimer Straße /Roland-/ Marktstraße                                      | ⇒ Dorstener Straße / Elpenbachstraße                            |
| ⇒ Mülheimer Straße, Abschnitt zwischen Hermann-Albertz-Straße und Grenzstraße | ⇒ Osterfelder Straße, A 42, Auffahrt in Fahrtrichtung Dortmund  |

## 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 nur zahlenmäßig festgehalten.

### 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 des Erlasses wurde die Unfallkategorie 7 aufgegeben. Sonstige Sachschadensunfälle mit Verkehrsunfallflucht gehören danach entweder in die Kategorie 4 oder 5. In der polizeispezifischen Verkehrsunfalldatei des Landes Nordrhein-Westfalen (VUD NRW) werden die sonstigen Sachschadensunfälle mit Verkehrsunfallflucht aktuell noch als Unfälle der Kategorie 7 erfasst.

### Beteiligte

Beteiligt ist nach § 34 II StVO jeder, dessen Verhalten nach den Umständen zum Verkehrsunfall beigetragen haben kann. Dazu gehören alle Fußgänger 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 stirbt.

**Schwerverletzte**

Als schwer verletzt werden Personen bezeichnet, die bei einem Unfall so schwere körperliche Schäden erlitten 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 direkten 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 gleichen 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)

	2019	2018	Abw. absolut	Abw. in %	Anteil an Gesamtbev. 2019	Anteil an Gesamtbev. 2018
<b>Anzahl der Einwohner</b>	<b>210.829</b>	211.422	-593	-0,3%		

### Relevante Altersgruppen

#### Verkehrsunfallbekämpfung

Kinder unter 15 Jahren	<b>27.939</b>	27.581	358	1,3%	<b>13,3%</b>	13,1%
Jugendliche 15 bis 17 Jahre	<b>5.619</b>	5.790	-171	-3,0%	<b>2,7%</b>	2,7%
junge Erwachsene 18 bis 24 Jahre	<b>15.693</b>	16.065	-372	-2,3%	<b>7,4%</b>	7,6%
Senioren 65 Jahre und älter	<b>46.022</b>	45.812	210	0,5%	<b>21,8%</b>	21,7%

#### Nichtdeutsche Einwohner

Nichtdeutsche Einwohner	<b>31.546</b>	30.808	738	2,4%	<b>15,0%</b>	14,6%
Kinder unter 14 Jahren	<b>4.220</b>	3.921	299	7,6%	<b>2,0%</b>	1,9%
Jugendliche 14 bis 17 Jahre	<b>867</b>	894	-27	-3,0%	<b>0,4%</b>	0,4%
Heranwachsende 18 bis 20 Jahre	<b>1.175</b>	1.366	-191	-14,0%	<b>0,6%</b>	0,7%
Kinder u. junge Erwachsene unter 21 Jahren	<b>6.262</b>	6.181	81	1,3%	<b>3,0%</b>	2,9%
Erwachsene 21 Jahre und älter	<b>25.284</b>	24.627	657	2,7%	<b>12,0%</b>	11,7%

### Kraftfahrzeugzulassungen

Anzahl der zugelassenen Kraftfahrzeuge	<b>125.721</b>	124.341	1.380	1,1%		
--	----------------	---------	-------	------	--	--

#### Relevante Kraftfahrzeugarten

Personenkraftwagen	<b>110.253</b>	109.180	1.073	1,0%		
Lastkraftwagen	<b>5.215</b>	4.937	278	5,6%		
Krafträder	<b>9.038</b>	9.028	10	0,1%		

## Quellenangaben

### Strukturdaten Bevölkerung

LKA NRW

Landesdatenbank NRW, jeweils mit Stand 01. Januar

**Herausgeber**  
Polizeipräsidium Oberhausen  
Friedensplatz 2-5  
46045 Oberhausen  
Telefon 0208 / 826-0

**Fachliche Verantwortung**  
Direktion Verkehr  
Führungsstelle

**Konzeption und Gestaltung**  
Leitungsstab  
Pressestelle und Öffentlichkeitsarbeit

