



Verkehrsbericht 2020

Sicher leben in Oberhausen

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

facebook.com/polizei.nrw.ob

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

Luise Lakhall
Pressestelle und Öffentlichkeitsarbeit
erschieden im März 2021

Oberhausen im März 2021

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit dem vorliegenden Verkehrsbericht für das Jahr 2020 möchte ich Ihnen die Zahlen der Polizei Oberhausen aus dem vergangenen Jahr präsentieren. Ein Jahr, wie wir es uns alle nicht hätten vorstellen können, vor allem die Auswirkungen des ersten Lockdowns werde ich persönlich nie vergessen. Leere Straßen, wo sich üblicherweise Auto an Auto staut, waren ein ungewohnter Anblick. Und auch wenn im Berufsverkehrs bald wieder Normalität einkehrte, so machte sich doch auch an den Zahlen bemerkbar, dass das Jahr außergewöhnlich war. Im Jahr 2020 haben wir in Oberhausen die niedrigste Anzahl von Verkehrsunfällen der letzten zehn Jahre. Waren es im Jahr 2019 noch 7.937 Verkehrsunfälle, so sank die Zahl im Jahr darauf auf 6.758. Ein Minus von 1.179 Unfällen. Ein wichtiger Faktor in dieser Statistik ist sicherlich auch die pandemisch bedingte Schließung der vielfältigen Einkaufs- und Freizeitangebote in Oberhausen. Wichtige Anziehungspunkte für viele Menschen.

Und hier sind wir auch schon bei einer Auffälligkeit des Jahres 2020, die mit den zuvor genannten Aspekten zusammenspielt. Während in fast allen anderen Bereichen die Zahlen teils stark gesunken sind, so zeigt sich durchweg bei allen Zielgruppen ein Anstieg der Unfälle mit Fahrrädern oder Pedelecs. Sicherlich wird auch die intensivere Nutzung von Fahrrädern im vergangenen Jahr ein Erklärungsansatz dafür sein. Ein Ausflug mit dem Fahrrad bot eine Alternative für das Fehlen an anderen Freizeitmöglichkeiten.



Wir hoffen zudem, dass die teils ausgefallenen Trainings für Kinder sich nicht zusätzlich negativ ausgewirkt haben. Schließlich ist dies ein wichtiger Faktor unserer präventiven Arbeit, die aufgrund der Kita- und Schulschließungen sowie der Einschränkungen aufgrund der Pandemie weggefallen ist. Die Direktion Verkehr hatte hier aber sehr zeitnah Hygienekonzepte erarbeitet und hat die Trainings sofort wieder aufgenommen, als das möglich war. Wir sind sehr zuversichtlich, dass die Trainings nachgeholt oder in anderer Form werden stattfinden können, sobald sich die Situation wieder normalisiert hat.

Neben Zahlen und Fakten finden Sie im hinteren Teil dieses Berichts noch interessante Interviews und Beiträge, in denen Sie mehr über die Arbeit der Direktion Verkehr erfahren können.

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, written on a white background.

Alexander Dierselhuis
Polizeipräsident

Inhaltsverzeichnis

Verkehrsunfallentwicklung 2020 in Schlagzeilen	7
Verkehrsunfallentwicklung 2020 im Detail.....	8
Anzahl der Verkehrsunfälle ist stark gesunken	
Deutlich weniger Verunglückte	
Niedrigster Stand der Verkehrsunfälle mit leichten Sachschäden	
Ein Unfall mit schwerem Sachschaden weniger als im Vorjahr	
Weniger verletzte Kinder	
Weniger verletzte Jugendliche	9
Weniger verletzte junge Erwachsene	
Weniger verletzte Senioren (65+)	10
Zahl der verunglückten Fußgänger leicht gesunken	
Anzahl verletzter motorisierter Zweiradfahrer deutlich gesunken	
Weniger verletzte Kradfahrer	
Zahl der verletzten Fahrradfahrer steigt	11
Anstieg bei verletzten Pedelec-Fahrern	
Unfallflucht: Zahlen immer noch auf hohem Niveau	
Anzahl der Unfallfluchten mit Personenschaden nahezu unverändert	
Alkohol und Drogen am Steuer	

Verkehrsunfallentwicklung im Überblick	12
„Kinder fit für den Straßenverkehr zu machen ist ein Herzensthema“	16
Ein Interview mit Direktionsleiterin Verkehr Julitta Gotzner	
Der Neue in der Führungsstelle Verkehr	18
„Im Straßenverkehr ist Kindern Trödeln erlaubt“	20
„Eltern sind 365 Tage im Jahr die Vorbilder ihrer Kinder“	22
Unterwegs im ESO-Wagen.....	24
Schwertransport im Gegenverkehr	27
Interessante Fälle aus dem Verkehrskommissariat	28
Begriffsbestimmungen	29
Bevölkerungsstruktur	31
Quellenangaben	31



Verkehrsunfallentwicklung 2020 in Schlagzeilen

Gesamtzahl aller Verkehrsunfälle stark gesunken

Niedrigster Stand der Verkehrsunfälle mit leichten Sachschäden in den letzten zehn Jahren

Im Vergleich zum Jahr 2019: Ein Unfall weniger mit schwerem Sachschaden

Deutlich weniger Verunglückte bei Verkehrsunfällen

Zahl der leicht- und schwerverletzten Personen im Straßenverkehr gesunken

Anzahl der verletzten Kinder, Jugendlichen und jungen Erwachsenen gesunken

Jedoch: Anstieg der Fahrradunfälle bei allen relevanten Zielgruppen

Niedrigste Anzahl von verunglückten Kindern in den letzten zehn Jahren

Anzahl der Unfälle unter Alkohol- und Drogenkonsum gesunken

Unfälle von jungen Erwachsenen aufgrund von überhöhter Geschwindigkeit gesunken

Weniger verletzte Kradfahrer

Anteil der verletzten Senioren als Radfahrende gestiegen

Weniger verletzte Senioren bei Verkehrsunfällen

Anzahl der Verkehrsunfallfluchten gesunken

Mehr als jede zweite Verkehrsunfallflucht mit Personenschaden aufgeklärt

Verkehrsunfallentwicklung 2020 im Detail

Anzahl der Verkehrsunfälle ist stark gesunken

Mit weniger als 1.179 Verkehrsunfällen ist die Anzahl der Verkehrsunfälle im Jahr 2020 auf dem niedrigsten Niveau der vergangenen zehn Jahre (2019: 7.937; 2020: 6.758). Das sind 14,85 Prozent weniger Unfälle als im Vorjahr. Die Unfallhäufigkeitszahl (Anzahl der Verkehrsunfälle je 100.000 Einwohner) beträgt im Jahr 2020 3.206 und hat sich somit im Vergleich zum Vorjahr um 558 verbessert. Das ist verglichen mit ähnlich großen Städten ein sehr guter Wert.

Dieser positive Trend lässt sich sicherlich auch auf die Lockdown-Situation Anfang und Ende des Jahres zurückführen sowie die geschaffenen Möglichkeiten für viele Beschäftigte im Homeoffice zu arbeiten. Dies wurde noch zusätzlich verstärkt, da auch die zahlreichen auswärtigen Besucherinnen und Besucher Oberhausen ferngeblieben sind.

Deutlich weniger Verunglückte

Die Zahl der Verunglückten ist mit insgesamt 609 im Jahr 2020 um 163 zurückgegangen (2019: 772). Das ist der niedrigste Wert der vergangenen zehn Jahre.

Ein positiver Trend ist bei der Anzahl der leichtverletzten Personen im Straßenverkehr zu verzeichnen. Im Jahr 2020 waren es 546 Leichtverletzte, im Jahr zuvor noch 131 mehr (2019: 677). Das ist ein Rückgang um 19,35 Prozent. Der Unterschied wird noch deutlicher, wenn man die Zahlen der Jahre 2018 und 2019 miteinander vergleicht. Damals ging die Anzahl der leichtverletzten Personen im Straßenverkehr lediglich um 2,6 Prozent zurück.

Auch im Bereich der schwer verletzten Personen nach einem Verkehrsunfall wird diese positive Entwicklung deutlich. Hier sank die Zahl von 92 (2019) auf 62 (2020). Das sind 32,61 Prozent weniger Schwerverletzte als im Vorjahr.

Leider muss die Polizeibehörde Oberhausen einen Menschen zählen, der im Straßenverkehr gestorben ist. 2019 waren es noch drei Menschen, die auf diese Weise ihr Leben verloren haben.

Niedrigster Stand der Verkehrsunfälle mit leichten Sachschäden

Vergleicht man die Zahlen der Verkehrsunfälle mit leichten Sachschäden der vergangenen zehn Jahre, so wird schnell deutlich, dass dies der niedrigste Stand ist. Wurden im Jahr 2019 noch 5.477 dieser Unfälle gezählt, so waren es ein Jahr darauf nur noch 4.696. Das sind 781 Unfälle weniger - ein um 14,26 Prozent niedrigerer Wert.

Ein Unfall mit schwerem Sachschaden weniger als im Vorjahr

Anders sieht es bei den Verkehrsunfälle mit schwerem Sachschaden, also mindestens einem Fahrzeug, das nicht mehr fahrbereit ist, aus. Hier ist die Zahl im Vergleich zum Vorjahr zwar auch gesunken, allerdings nur um einen einzigen Unfall (2019: 51; 2020: 50).

Weniger verletzte Kinder

Die Anzahl der Verkehrsunfälle, infolge derer Kinder körperlich zu Schaden gekommen sind, ist gestiegen und zwar von 43 Unfällen im Jahr 2019 auf 47 im Jahr 2020.

Positiv hervorzuheben ist jedoch, dass die Anzahl von verletzten Kindern im Vergleich zum Vorjahr gesunken ist. Waren es im Jahr 2019 noch 77 verletzte Kinder, so sank die Zahl um 17 auf insgesamt 60 Kinder. Dies ist der niedrigste Wert im Zehnjahresvergleich.

Auf dem Weg zur Schule sind insgesamt vier Kinder verletzt worden - das ist der gleiche Wert wie im Vorjahr.

Anstieg von Fahrradunfällen mit Kindern

Ein Anstieg ist bei den Kindern zu verzeichnen, die 2020 als Fahrradfahrer bei einem Unfall verletzt worden sind (2019: 9; 2020: 19). Das sind zehn Kinder mehr.

Insgesamt ist es zu 22 Unfällen gekommen, bei denen Kinder als Fußgänger unterwegs waren. Im Jahr 2019 waren es noch 31. Das bedeutet neun

Unfälle weniger als 2019. Insgesamt vier Unfälle resultierten aus Fehlern, die Kindern beim Überschreiten der Fahrbahn unterlaufen sind. Das ist der gleiche Wert wie im Jahr 2019.

Als passiver Teilnehmer, zum Beispiel im Auto, sind insgesamt 16 Kinder zu Schaden gekommen. Das sind 19 weniger als im Jahr 2019 (35).

Das Konzept der polizeilichen Präventionsarbeit der Polizei Oberhausen liegt auf der Stärkung der Kinder im Bereich des Straßenverkehrs. Das Jahr 2020 ist hier insofern von Bedeutung, als dass pandemiebedingt viele der präventiven Angebote, die sich an Kindergartenkinder sowie Schülerinnen und Schüler richten, ausgefallen sind. Die Verkehrssicherheitsberater der Polizei reagierten zwar umgehend mit Hygienekonzepten, um diese dennoch zu gewährleisten, trotzdem fanden die Trainings in viel geringerem Maße statt, als es die Verkehrssicherheitsberater gewohnt sind.



Weniger verletzte Jugendliche

Zu der Gruppe der Jugendlichen werden alle 15- bis 17-Jährigen gezählt. Die Anzahl der verunglückten Jugendlichen ist im Jahr 2020 um 14 Fälle gesunken. Waren es im Jahr 2019 noch 42 verletzte Jugendliche, so betrug die Zahl im Jahr darauf 28. Acht der Verletzten waren passive Verkehrsteilnehmer (2019: 14). Wie auch bei den verletzten Kindern, stieg die Anzahl der Jugendlichen, die bei einem Fahrradunfall zu Schaden gekommen sind (2019: 6; 2020: 9). Erstmals verletzte sich auch ein Jugendlicher während der Fahrt auf einem Pedelec. Weiterhin sind fünf Jugendliche weniger als im Vorjahr als Fußgänger verunglückt (2019: 11; 2020: 6). Um sieben Fälle gesunken ist die Anzahl der Jugendlichen, die mit einem motorisierten Zweirad verunglückt sind (2019: 12; 2020: 5).

Weniger verletzte junge Erwachsene

Alle Personen im Alter von 18 bis 24 Jahren werden der Gruppe der jungen Erwachsenen zugeordnet. Im Jahr 2020 sind 83 junge Erwachsene verletzt worden. Im Jahr 2019 lag dieser Wert bei 121. Das sind 38 weniger. In der Statistik ist dies der niedrigste Wert der vergangenen zehn Jahre.

Insgesamt neun junge Erwachsene sind als passive Straßenverkehrsteilnehmer verletzt worden (2019: 27). Das sind 66,67 Prozent weniger.

In 19 Fällen wurde das Fahren unter Alkohol- oder Drogeneinfluss als Mitursache für einen Unfall registriert (2019: 17). In elf Fällen wurde Alkohol (2019: 12), in acht Fällen Drogenkonsum (2019: 5) festgestellt. Dieser Wert liegt also auf einem annähernd gleich hohem Level wie auch im Vorjahr.

In 18 Fällen sind bei dieser Zielgruppe Unfälle durch überhöhte Geschwindigkeit verursacht worden. Ein Jahr zuvor waren es noch 31.

Die Polizei Oberhausen sensibilisiert für die Gefahren von überhöhter Geschwindigkeit im Straßenverkehr unter anderem in den sozialen Medien. Hier wird zum Beispiel jeden Morgen eine Stelle veröffentlicht, an der die Geschwindigkeit gemessen

wird. So werden die jungen Erwachsenen täglich an dieses Thema erinnert.

Des Weiteren zielt der Crash-Kurs NRW darauf ab, die jungen Menschen über die Folgen von Alkohol- und Drogenkonsum am Steuer sowie überhöhter Geschwindigkeit aufzuklären. Das geschieht, indem Kolleginnen und Kollegen der Polizei, Feuerwehr und weiterer Rettungsdienste von ihren Erlebnisse berichten. Auch Angehörige sprechen über die schockierenden Erfahrungen, die unter die Haut gehen. Dies soll den Schülerinnen und Schülern begrifflich machen, dass die Folgen von einigen unüberlegten Sekunden dramatisch und schwerwiegend sein können. Das ist zwar für die jungen Menschen schockierend, ist aber dadurch nachhaltig, weil es sie zum Nachdenken bewegen und ihnen die Augen für die Gefahren öffnen soll.

Aufgrund der Pandemie im Jahr 2020 konnten nur zwei von zehn vorgeplanten Veranstaltungen stattfinden, die üblicherweise in großen Schaulaulen abgehalten werden. Weitere Termine sind jedoch bereits geplant und werden wieder aufgenommen, sobald die pandemische Lage dies zulässt.

Weniger verletzte Senioren (65+)

Die Anzahl der im Straßenverkehr verletzten Senioren betrug im Jahr 2020 80. Das sind acht weniger als im Vorjahr (2019: 88). Wie auch schon bei den Zielgruppen der Kinder und Jugendlichen ist der Anstieg der Verletztzahlen im Bereich des Fahrradfahrens zu verzeichnen. Hier sind es fünf Verletzte mehr als im Vorjahr (2019: 13; 2020: 18).



Dies gilt für die Gruppe der Seniorinnen und Senioren auch angesichts der Nutzung von Pedelecs. Hier ist die Zahl um etwas mehr als das Doppelte gestiegen (2019: 6; 2020: 13). Das ist seit 2018 ein stetig wachsender Wert.

Insgesamt 15 Fußgänger dieser Altersklasse sind im Jahr 2020 verunglückt - das entspricht dem gleichen Wert wie im Vorjahr.

Zahl der verunglückten Fußgänger leicht gesunken

Im Jahr 2020 kam es zu 96 Verkehrsunfällen, an denen Fußgänger beteiligt waren. Hierbei sind 94 Fußgänger verletzt worden. Das bedeutet 22 verletzte Personen weniger als im Vorjahr (2019: 116). In 14 Fällen resultierte der Verkehrsunfall aus Fehlern bei der Fahrbahnüberschreitung. Das sind acht weniger als im Jahr 2019. Der Anteil der verunglückten Fußgänger an der Gesamt-Verunglücktenzahl liegt bei 15,4 Prozent (2019: 15,0 Prozent).

Anzahl verletzter motorisierter Zweiradfahrer deutlich gesunken

Im Jahr 2020 ereigneten sich 69 Verkehrsunfälle mit motorisierten Zweirädern und damit 44 weniger als im Vorjahr (113 im Jahr 2019). Die Anzahl der verunglückten motorisierten Zweiradfahrer ist auf 52 um 47 im Vergleich zum Vorjahr deutlich gesunken (2019: 99). Die Definition motorisierter Zweiräder können Sie auf Seite 30 nachlesen.

Weniger verletzte Kradfahrer

Eine Untergruppe der motorisierten Zweiradfahrer bilden die Kradfahrer. Die Anzahl der verunglückten Kradfahrer ist im Jahr 2020 auf insgesamt 16 gesunken. Das sind 27 weniger als im Vorjahr (2019: 43). Das bedeutet einen Rückgang um 62,79 Prozent.

Zahl der verletzten Fahrradfahrer steigt

Entsprechend dem Trend, der sich durch alle Zielgruppen hindurch zieht, ist die Anzahl der verletzten Fahrradfahrer im Jahr 2020 gestiegen. Waren es 2019 noch 115 in dem Zusammenhang Verunglückte, so ist die Zahl im Jahr darauf auf insgesamt 134 gestiegen.

Anstieg bei verletzten Pedelec-Fahrern

Das Pedelec ist ein Fahrrad, das mit einer elektromotorischen Unterstützung fährt, die sich bei 25 km/h abschaltet. Auch hier ist eine Steigerung der Zahlen festzumachen. 2019 wurden insgesamt 16 verunglückte Pedelec-Fahrer registriert. Im Jahr darauf waren es 13 mehr (2020: 29).

Die Anzahl der verletzten Fahrradfahrer sowie Pedelec-Fahrer zusammengenommen bedeutet einen Anteil von 27,6 Prozent an den Gesamt-Verunglückten. Das sind 10,6 Prozentpunkte mehr als im Vorjahr (2019: 17 Prozent). In 20 Fällen war die falsche Fahrbahnbenutzung ein Grund für den Unfall. Damit ist die Anzahl um fünf Fälle niedriger als im Vorjahr (2019: 25).

Unfallflucht: Zahlen immer noch auf hohem Niveau

Im Jahr 2020 waren es 1.557 Fahrzeugführer, die nach einem Unfall den Schaden nicht gemeldet haben und einfach weitergefahren sind (im Jahr 2019 waren es 1.845). Das sind immerhin 288 Fälle weniger. Dennoch befindet sich die Anzahl der Verkehrsunfallfluchten auf einem hohen Niveau. Der überwiegende Anteil der Verkehrsunfallfluchten findet üblicherweise 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 23,0 Prozent und ist damit im Vergleich zum Vorjahr um 0,2 Prozentpunkte gesunken (2019: 23,2).

Die Aufklärungsquote liegt mit 37,10 Prozent auf einem ähnlichen Wert wie im Jahr davor (2019: 38,30 Prozent), hat allerdings um 1,20 Prozentpunkte abgenommen.

Anzahl der Unfallfluchten mit Personenschaden nahezu unverändert

Im Jahr 2020 waren es 47 Unfälle, bei denen Menschen verletzt worden sind und die beteiligten Fahrzeugführer einfach weitergefahren sind. Die Zahl ist im Vergleich zum Vorjahr um fünf gesunken. Im Jahr 2019 lag sie bei 52.

Die Ermittlerinnen und Ermittler des Verkehrskommissariats räumen der Aufklärung dieser besonders rücksichtslosen Art der Fahrerflucht eine sehr hohe Priorität ein. Die Aufklärungsquote im Bereich Unfallflucht mit Personenschaden liegt bei 61,70 Prozent. Das bedeutet, dass mehr als jede zweite dieser Unfallfluchten aufgeklärt wird. Sie ist allerdings um 7,50 Prozentpunkte im Vergleich zum Vorjahr gesunken.

Alkohol und Drogen am Steuer

Die Entwicklung der Verkehrsunfälle unter Alkohol- und Drogeneinwirkung in Oberhausen liegt mit 70 Fällen deutlich unter der Vorjahreszahl (2019: 93). Waren es im Jahr 2019 noch 68 Fahrzeugführer, die alkoholisiert an einem Unfall beteiligt waren, so wurden ein Jahr später 57 Personen gezählt. Das sind insgesamt elf weniger.

Im Bereich Drogen wurden im Jahr 2019 insgesamt 25 Personen nach einem Verkehrsunfall positiv auf Drogen getestet. 2020 waren es nur noch 13 Fahrzeugführer. Das bedeutet einen Rückgang um 12 Personen.

Umso wichtiger sind regelmäßige Polizeikontrollen, um durch diese Kontrolldichte das Dunkelfeld weiter aufzuhellen. Die zielgerichteten Schulungsmaßnahmen der Polizeibeamtinnen und Polizeibeamten haben über die Jahre auch zu einer Zunahme der Maßnahmen in diesem Bereich geführt.

Verkehrsunfallentwicklung im Überblick

Auszug aus der Verkehrsunfalldatei (VUD)

		2011	2012	2013
01	Gesamtzahl aller Verkehrsunfälle	7.227	7.252	7.428
02	VU mit leichtem Sachschaden	5.110	5.208	5.328
03	VU mit schwerem Sachschaden	134	156	136
04	VU mit Personenschaden	609	591	565
05	Verunglückte Personen (gesamt)	739	713	682
06	getötet	0	2	0
07	schwer verletzt	79	71	84
08	leicht verletzt	660	639	598
09	Verunglückte (Zielgruppen)			
10	Fußgänger	125	104	107
11	Radfahrer gesamt (Fahrräder und Pedelecs)	121	132	119
12	motorisierte Zweiradfahrer	112	91	77
13	Kradfahrer	32	37	26
14	Verunglückte Kinder (gesamt)	89	68	77
15	davon auf Schulweg	14	7	5
16	davon als Fahrradfahrer	20	24	19
17	davon als Fußgänger	45	23	28
18	passive Teilnahme	23	21	27
19	Verunglückte Jugendliche (gesamt)	55	30	27
20	davon als Fahrradfahrer	7	5	8
21	davon als Pedelec-Fahrer (statistisch erfasst seit 2018)			
22	davon als Fußgänger	6	7	4
23	davon als motorisierte Zweiradfahrer	25	8	7
24	passive Teilnahme	17	10	7
25	Verunglückte junge Erwachsene (gesamt)	123	111	114
26	davon als Fahrradfahrer	14	10	8
27	davon als Pedelec-Fahrer (statistisch erfasst seit 2018)			
28	davon als Fußgänger	10	10	8
29	davon als motorisierte Zweiradfahrer	19	8	15
30	passive Teilnahme	20	30	31
31	Verunglückte Senioren (gesamt)	80	85	82
32	davon als Fahrradfahrer	20	20	20
33	davon als Pedelec-Fahrer (statistisch erfasst seit 2018)			
34	davon als Fußgänger	12	27	23
35	passive Teilnahme	17	17	15

2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Zu- / Abnahme 2019/20	
							Fallzahlen	Prozent
7.424	7.573	7.734	8.191	8.168	7.937	6.758	-1.179	-14,85%
5.301	5.319	5.480	5.949	5.717	5.477	4.696	-781	-14,26%
61	40	43	37	46	51	50	-1	-1,96%
622	587	611	597	639	615	509	-106	-17,24%
782	726	749	747	785	772	609	-163	-21,11%
5	1	1	0	3	3	1	-2	-66,67%
94	71	84	75	86	92	62	-30	-32,61%
683	654	664	672	696	677	546	-131	-19,35%
109	102	115	108	115	116	94	-22	-18,97%
139	145	116	118	157	131	163	32	24,43%
100	69	81	86	93	99	52	-47	-47,47%
49	30	37	26	32	43	16	-27	-62,79%
70	71	66	85	68	77	60	-17	-22,08%
13	12	12	14	3	4	4	0	00,00%
18	17	14	18	14	9	19	10	111,11%
24	27	29	28	22	31	22	-9	-29,03%
27	27	18	36	30	35	16	-19	-54,29%
29	21	35	26	40	42	28	-14	-33,33%
4	4	5	6	6	6	9	3	50,00%
				0	0	1	1	-
5	3	8	8	5	11	6	-5	-45,45%
6	9	11	11	21	12	5	-7	-58,33%
12	5	10	3	8	14	8	-6	-42,86%
124	116	121	108	115	121	83	-38	-31,40%
13	11	16	9	13	10	13	3	30,00%
				0	3	0	-3	-100,00%
15	9	7	12	15	8	8	0	00,00%
17	11	12	8	13	17	9	-8	-47,06%
32	20	29	26	30	27	9	-18	-66,67%
110	84	104	91	117	88	80	-8	-9,09%
25	37	22	19	30	13	18	5	38,46%
				4	6	13	7	116,67%
26	18	26	19	25	15	15	0	00,00%
26	11	21	23	27	19	14	-5	-26,32%

Verkehrsunfallentwicklung im Überblick

Auszug aus der Verkehrsunfalldatei

		2011	2012	2013
01	Unfallhäufigkeitszahl (UHZ) PP Oberhausen	3.394	3.412	3.496
02	UHZ Land NRW	3.244	3.218	3.188
03	Verunglücktenhäufigkeitszahl (VHZ) PP Oberhausen	348	334	321
04	VHZ Land NRW	441	421	404
05	VU ohne leichte Sachschäden (nach Hauptunfallursachen)	1.051	987	941
06	Abbiegen / Wenden	45,0%	41,5%	45,7%
07	Vorfahrt / Vorrang	19,4%	19,3%	17,4%
08	Geschwindigkeit	7,7%	9,9%	8,2%
09	Abstand	9,5%	9,4%	10,1%
10	Alkohol / Drogen	7,1%	8,0%	8,0%
11	Falsches Verhalten gegenüber Fußgängern	7,1%	7,3%	6,2%
12	Überholen	2,7%	3,3%	2,6%
13	Falsches Verhalten von Fußgängern	1,7%	1,4%	1,7%
14	VU Geschwindigkeit	86	101	82
15	davon Verursacher junge Erwachsene	31	48	24
14	VU Alkohol- und Drogenmissbrauch	79	83	79
15	davon unter Alkoholeinfluss	67	72	67
16	davon unter Drogeneinfluss	12	11	12
17	davon Verursacher junge Erwachsene	13	23	20
19	VU Flucht gesamt	1.415	1.356	1.456
20	Aufklärungsquote VU Flucht gesamt	44,0%	39,9%	41,3%
21	VU Flucht mit Personenschaden	58	44	53
22	Aufklärungsquote VU Flucht mit Personenschaden	62,1%	68,2%	67,9%

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

2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Zu- / Abnahme 2018/20	
							Fallzahlen	Prozent/ %punkte
3.488	3.598	3.667	3.883	3.874	3.765	3.206	-558	-14,83%
3.212	3.486	3.565	3.631	3.640	3.788			
367	348	355	354	372	366	289	-77	-21,11%
400	430	441	431	439	436			
903	1.023	1.033	973	1.002	985*	809	-176	
39,2%	49,7%	47,6%	48,1%	43,3%	39,39%	43,14%		3,75
21,4%	12,1%	13,6%	12,1%	14,7%	14,42%	15,45%		1,03
9,2%	15,4%	6,8%	5,1%	6,2%	6,90%	5,93%		-0,97
10,3%	12,6%	11,6%	15,2%	14,5%	16,24%	15,70%		-0,55
6,5%	8,4%	8,2%	8,7%	9,2%	9,44%	8,65%		-0,79
7,5%	7,9%	7,7%	5,1%	7,5%	6,90%	6,55%		-0,35
3,3%	1,2%	2,4%	4,2%	2,8%	4,77%	2,84%		-1,93
2,6%	2,1%	2,0%	1,3%	1,9%	1,93%	1,73%		-0,20
97	143	69	50	63	68	48	-20	-29,41%
28	38	43	23	21	31	18	-13	-41,94%
67	81	86	85	92	93	70	-23	-24,73%
59	67	70	69	74	68	57	-11	-16,18%
8	14	16	16	18	25	13	-12	-48,00%
9	12	12	15	18	17	19	2	11,76%
1.502	1661	1.647	1.673	1.800	1.845	1.557	-288	-15,61%
41,2%	42,6%	42,0%	41,5%	38,8%	38,3%	37,1%		-1,2
68	44	53	75	51	52	47	-5	-9,62%
50,0%	79,5%	67,9%	76,0%	62,7%	69,2%	61,7%		-7,50

„Kinder fit für den Straßenverkehr zu machen ist ein Herzensthema“ Ein Interview mit der Direktionsleiterin Verkehr Julitta Gotzner



Seit drei Jahren ist Julitta Gotzner Direktionsleiterin für den Bereich Verkehr. Wie die Pandemie sich auf ihre Arbeit und den Straßenverkehr im Jahr 2020 ausgewirkt hat und welche Herausforderungen im Jahr 2021 zu meistern sein werden, darüber spricht sie im Interview.

Der Rückblick auf das Jahr 2020 ist anders als in den vergangenen Jahren...

Ja, das stimmt - das wird sicherlich von allen so gesehen. Wir hatten uns für das Jahr 2020 einiges vorgenommen, unter anderem uns im Bereich der Poser- und Tuner-Szene noch besser aufzustellen. Diese Weiterbildungen sind aber leider abgesagt worden und auch andere Maßnahmen, die wir zum Beispiel auch in Zusammenarbeit mit der Stadt Oberhausen geplant hatten, mussten erstmal verschoben werden. Das ist natürlich schade. Andererseits ist das unter den Umständen einfach nicht umsetzbar gewesen. Demgegenüber haben wir in 2020 im Bereich des Infektionsschutzes und der Pandemiebekämpfung dazugelernt. Wir mussten Hygienekonzepte aufstellen und Regelungen für den Dienstbetrieb einführen, dieser musste unter allen Umständen weitergehen. Darüber hinaus haben wir auch

Worst-Case-Szenarien vorbereitet, sollten sich einzelne Kolleginnen und Kollegen oder sogar ganze Dienstgruppen mit dem Virus infizieren. Neben meiner Aufgabe als Direktionsleiterin Verkehr habe ich die dafür zuständige Pandemiegruppe im September übernommen.

Wie sah das aus?

Gerade zu Beginn der Corona-Krise war der Wissensstand, den wir jetzt haben, noch nicht da. Wenn Sie sich zurückerinnern, war zu Beginn noch nicht einmal von Masken die Rede. Wir mussten den Kolleginnen und Kollegen in der ersten Phase der Pandemie etwas an die Hand geben, um sie handlungssicherer zu machen. Es standen viele Fragen im Raum mit denen auch ich mich zum ersten Mal auseinander gesetzt habe.

War die Verunsicherung bei den Oberhausener Bürgerinnen und Bürgern ebenfalls groß?

In meiner Aufgabe als Leiterin der Pandemiegruppe haben mich viele Anfragen erreicht. Neben Fragen mit Verkehrsbezug, etwa zur Möglichkeit des Tragens einer Mund-Nasen-Bedeckung im Fahrzeug, auch Anfragen aus dem Ausland zu Einreise- und Einkaufsmöglichkeiten in Oberhausen.

Die Kindergärten und Schulen zum Beispiel mussten sich mit ihren Konzepten neu aufstellen und auch wir mussten entsprechend handeln, um dafür Sorge zu tragen, dass Verkehrstrainings mit den Schülerinnen und Schülern überhaupt stattfinden konnten. Dieses Thema ist nach wie vor wichtig.

Inwiefern?

Wir hatten im Jahr 2020 47 Verkehrsunfälle mit verletzten Kindern im Straßenverkehr. Das ist ein Zuwachs von vier Unfällen im Vergleich zum Vorjahr. Glücklicherweise hatten wir aber weniger Kinder, die im Straßenverkehr verunglückt sind. Auffällig ist aber, dass die Zahl der Kinder, die beim Fahrradfahren einen Unfall hatten, deutlich angestiegen ist. Letztendlich kann nicht belegt werden, dass die im Zusammenhang mit Corona ausgefallenen Trainings dafür verantwortlich sind. Nichtsdestotrotz macht mich das, sowohl als Leiterin der Direktion Verkehr, aber auch als Mutter, betroffen. Wir werden alles tun, um die Übungen in den Grundschulen nachzuholen bzw. an den weiterführenden Schulen erstmals anzugehen. Gerade bei Kindern und Jugendlichen kann das Erlebnis eines Unfalls sehr traumatisierend sein. Um sie aufzufangen und sie in ihrem Selbstbewusstsein zu stärken, führen die Kolleginnen und Kollegen vom Verkehrsopferschutz individuelle Maßnahmen durch, um ihnen diese Angst zu nehmen (siehe S. 20). Diese wird nach den Bedürfnissen und coronakonform gestaltet.

Die Stärkung der Kinder im Straßenverkehr ist ein Herzensthema...

Deshalb haben wir uns viele Gedanken gemacht, wie wir trotz der pandemiebedingten Umstände die Kleinen erreichen können und hierzu Hygienekonzepte entwickelt, so dass in Absprache mit den Schulen einzelne Trainings auf den Schulhöfen stattfinden konnten.

Im Rahmen des Homeschoolings haben wir Briefe an die Kinder und Eltern mit vielen Ideen, wie man den Nachwuchs im Straßenverkehr stärken kann, verteilt. Aber natürlich ist die Praxis die Grundlage, deshalb werden die Fußgänger- und Fahrradtrainings sofort wieder aufgegriffen, sobald sich die Situation entschärft hat. Wir werden sicherlich nicht alle nachholen können, aber wir werden uns andere Wege überlegen, damit die Kinder fit im Straßenverkehr sind. Wir sind hier flexibel und mein Team ist dabei sehr motiviert.

Was war darüber hinaus im Jahr 2020 auffällig?

Wir haben im Jahr 2020 weniger verletzte Seniorinnen und Senioren. Da der Anteil der älteren Bevölkerungsgruppe steigt, ist das sehr positiv zu bewerten. Was wir noch stärker beleuchten müssen, ist das Thema Pedelec und Fahrrad, denn in 2020 gab es mehr solcher Unfälle als im Vorjahr. Das kann auch daran liegen, dass die Menschen coronabedingt mehr mit dem Rad unterwegs waren. Dennoch werden wir dieses Thema im Jahr 2021 aufgreifen.

Was haben Sie geplant?

Ich möchte im Rahmen des Verkehrsdienstes in dem Bereich Radfahrer einen Schwerpunkt setzen. Wir arbeiten an Abstandsmessverfahren, um den Abstand von 1,5 Metern von Pkws zu Radfahrern messen zu können. Da sind vorab aber noch Fragen zu klären, wie wir das beweissicher machen und das noch stärker unterstützen können. Des Weiteren verstärken wir beim Thema Radfahren die Zusammenarbeit mit anderen Organisationen.

Die Anzahl der Verkehrsunfälle ist im vergangenen Jahr gesunken. Lässt sich aus dem letzten Jahr etwas für die Zukunft ableiten?

Das Jahr 2020 war aufgrund der Corona-Maßnahmen eine Besonderheit, so dass im Rahmen der Verkehrssicherheit in der Zukunft analysiert werden muss, welche Verhaltensänderungen bei den Verkehrsteilnehmern bleiben werden (Homeoffice, Arbeitszeitmodelle, Individualverkehr etc). In der Pandemie haben wir gelernt, wie wichtig gegenseitige Rücksichtnahme und Unterstützung von Schwächeren ist. Es wäre schön, wenn wir diese Verhaltensweise für die Zukunft auch stärker in den Straßenverkehr einbringen könnten.



Der Neue in der Führungsstelle Verkehr

Nach mehr als 20 Jahren in der Unfallanalyse und -auswertung hat sich Ursula Gehrken in den wohlverdienten Ruhestand verabschiedet. Seit Oktober 2020 verstärkt Rasim Mujkanovic die Behörde in diesem Bereich.

Wenn Rasim Mujkanovic von seiner Arbeit erzählt, hat man das Gefühl, als sei er schon viel länger in der Behörde, so begeistert schildert er seine Aufgaben - dabei sind es erst wenige Monate. „Ich werte schwere Verkehrsunfälle aus, identifiziere Unfallhäufungsstellen und teile diese der Stadt Oberhausen mit“, erklärt der 29-Jährige. Auch das Beschwerdemanagement sowie der Überblick über die verschiedenen Baustellen gehören zu seinem Tätigkeitsfeld. „Schließlich muss ich wissen, ob Unfälle

eventuell auch mit einer Baustelle zu tun haben - dafür muss ich allerdings den aktuellen Stand kennen: Welche Bauvorhaben sind schon abgeschlossen, welche dauern noch an.“

Studium der „Verkehrswissenschaften“

Trotz seines jungen Alters blickt Rasim Mujkanovic auf eine bewegte Vergangenheit zurück. Seine Familie flüchtete vor dem Krieg in Bosnien nach Deutschland - da war er knapp ein Jahr alt. Nur vier

Jahre später kehrt die Familie wieder in die Heimat zurück. „Ich verbrachte vielleicht höchstens zwei Monate in der Kita.“ Trotzdem spricht er fließend Deutsch. „Ich weiß nicht, vielleicht habe ich ein Talent für Sprachen“, erklärt er schmunzelnd. Sein Studium der „Verkehrswissenschaften“ schloss er mit einem Masterabschluss ab: das Thema lautete „Kategorisierung von öffentlichen Straßen und Identifizierung von Unfallhäufungsstellen“. „Ich hatte auch mit dem Gedanken gespielt, einen Doktor zu machen, aber aufgrund der politischen Lage war das leider nicht möglich.“ Deshalb kam die Idee auf, sein Glück in Deutschland zu versuchen. Nach der Bewilligung seines Visums kümmerte er sich um die Anerkennung seines Diploms - ein unerlässlicher Schritt, will man denn wieder in seinen Beruf zurück. Gleichzeitig arbeitete er zunächst als Beikoch, später als Kellner, um seinen Lebensunterhalt zu bestreiten.

Zweifel kamen auf

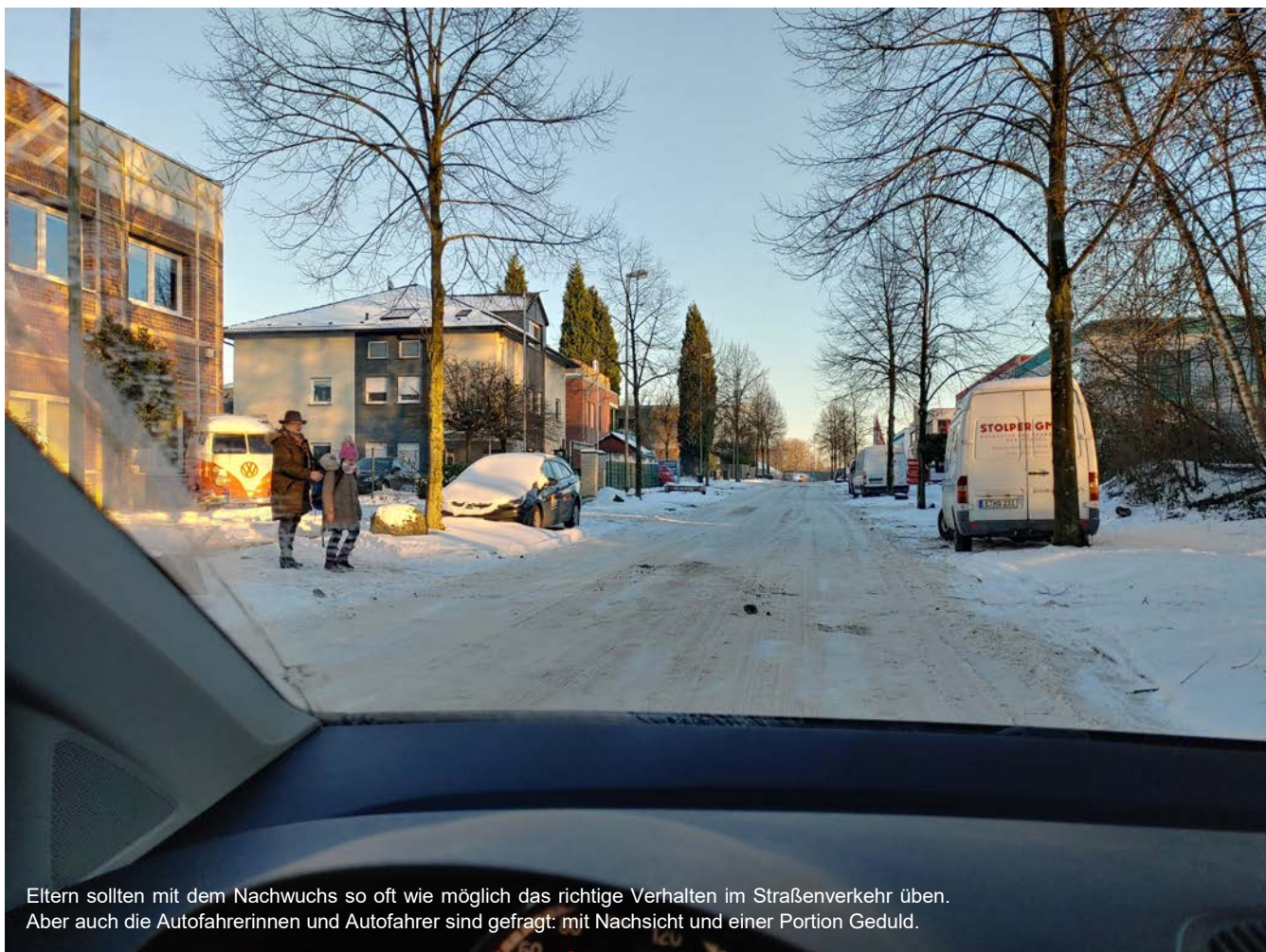
„Als ich die Stellenanzeige der Polizei gelesen habe, dachte ich nur: Das ist genau mein Thema“, er-

innert er sich. „Dennoch habe ich mich schon gefragt, ob das nicht zu früh sei, sich zu bewerben. Schließlich war ich erst so kurz in Deutschland.“ Doch die Zweifel schob er beiseite, einen Versuch war es wert. Und spätestens nach dem erfolgreichen Auswahlverfahren gehörten die Zweifel der Vergangenheit an. „Ich bin so froh, dass ich es versucht habe, denn ich finde die Arbeit hier toll. Das liegt aber natürlich auch an meinen netten Kolleginnen und Kollegen. Sie unterstützen mich, wenn ich bezüglich der polizeiinternen Begriffe mal nicht mehr weiter weiß.“ Denn in Zeiten von Corona sind auch viele Fortbildungen weggefallen. Deshalb hieß es für Rasim Mujkanovic: Learning by doing. Aber auch in die komplizierten Programme hat er sich mittlerweile eingearbeitet und freut sich auf die weitere Zeit bei der Führungsstelle Verkehr.

Unfallhäufungsstellen 2020

Folgende Unfallhäufungsstellen wurden 2020 festgestellt und der Stadt Oberhausen gemeldet.

- ◆ Bebelstraße / Am Förderturm
- ◆ Buschhausener Straße / Hansastrasse / Ebertstraße
- ◆ Dorstener Straße / Zur Gutehoffnungshütte
- ◆ Duisburger Straße / Hansastrasse
- ◆ Duisburger Straße / Würpembergstraße
- ◆ Essener Straße / Im Lipperfeld (vor Osterfelder Straße)
- ◆ Fernewaldstraße / BAB A2, Auffahrt in Fahrtrichtung Dortmund
- ◆ Gerichtstraße / Schwartzstraße
- ◆ Mülheimer Straße / Ebertstraße / Falkensteinstraße
- ◆ Mülheimer Straße / Mülheimer Straße
- ◆ Duisburger Straße / Concordiastraße / Wilmsstraße
- ◆ Hermann-Albertz-Straße / Friedrich-Karl-Straße



Eltern sollten mit dem Nachwuchs so oft wie möglich das richtige Verhalten im Straßenverkehr üben. Aber auch die Autofahrerinnen und Autofahrer sind gefragt: mit Nachsicht und einer Portion Geduld.

„Im Straßenverkehr ist Kindern Trödeln erlaubt“

Viel zu oft müssen sich Kinder im Alltag an das Tempo der Erwachsenen anpassen. Warum das nicht immer eine gute Idee ist und was die Sicherheit der Kleinen im Straßenverkehr damit zu tun hat, erklären die Polizistinnen Katja Terhorst und Tamara Windelschmidt.

Seit einem Jahr engagiert sich Polizeihauptkommissarin Katja Terhorst (siehe Foto rechts, 39 Jahre alt) bei der Neuorganisation des Verkehrsopferschatzes. Gemeinsam mit ihrer Kollegin Polizeioberrkommissarin Tamara Windelschmidt (47 Jahre alt) von der Verkehrsunfallprävention führt sie den sogenannten Fußgängerspaziergang durch. Drei Mal hat dieser bislang stattgefunden. „Bei der Betreuung der Unfallopfer hat sich herausgestellt, dass vor allem Kinder sehr stark von diesem Erlebnis traumatisiert sind und sie

dadurch kaum noch den Schulweg bewältigen können.“ So kam die Idee auf, die Kinder in ihrem Verhalten im Straßenverkehr zu stärken. „Das ist eine gute Verknüpfung zwischen dem Opferschutz und der Verkehrsunfallprävention“, erklärt Tamara Windelschmidt. „Im Rahmen der Begehung stellen wir uns vor und erklären, was wir vorhaben. Dann geht's auch schon los.“ Die Inhalte ähneln dem, was die Kindergarten- und Grundschul Kinder bei den Fußgängertrainings lernen. „Wir zeigen Gefahrenstellen auf, zum Beispiel weisen wir darauf hin



und erklären, warum Ein- und Ausfahrten gefährlich sind. Üben mit den Kindern am Bordstein stehen zu bleiben und sich immer umzuschauen. Zudem werden die Situationen angesprochen, durch die es zum Unfall gekommen ist.“

Die positive Stärkung der Kinder nach den Wegbegleitungen hat sogar Katja Terhorst erstaunt. „Ich bin beim letzten Mal mitgelaufen und war wirklich überrascht, wie schnell das Kind neues Selbstbewusstsein gewonnen hat. Die Kinder müssen wieder lernen, dass sie Herr der Lage sind. Das heißt, dass sie ganz allein entscheiden können, wann sie über die Straße gehen.“ Außerdem spielt auch eine wichtige Rolle, dass die Polizisten ihnen das zutrauen. „Sie sind stolz darauf und trauen sich das dann auch zu. Es war toll, das zu erleben.“ Aber auch bei den Eltern macht es plötzlich klick. „Das liegt daran, dass manche Eltern nicht verstehen, dass Kinder keine kleinen Erwachsenen sind“, erläutert Tamara Windelschmidt. Und Katja Terhorst ergänzt: „Mir fällt immer wieder auf, dass Eltern häufig nicht so viel

Geduld haben, da Kinder immer einen Augenblick länger brauchen, um eine Situation zu beurteilen. Sie können aber weder Geschwindigkeiten noch Entfernungen richtig einschätzen. Wenn ein Kind nicht die Chance bekommt, zu zögern und zu entscheiden, ob es noch wartet oder doch über die Straße läuft, weil die Eltern den Kindern diese Entscheidung abnehmen, wird der Nachwuchs das nicht üben können.“ Deshalb sollte das Wichtigste Credo lauten: Man muss sich auf das Tempo der Kinder einlassen.

Auch Autofahrer sind gefragt

Der professionelle Tipp der beiden lautet deshalb: „Üben, üben und üben. Mit Kindern sprechen und ihnen die Zeit geben, zu entscheiden, wie sie sich verhalten sollen. Der schnelle Weg zur Schule, zum Einkaufen oder zum Arzt - Eltern sollten einfach das Tempo rausnehmen“, sagt Katja Terhorst. Das gelte im Übrigen auch für Autofahrer, meint sie. „Auch die sind gefragt. Denn viele winken die Kinder über den Zebrastreifen und lassen das Auto dann langsam ausrollen. Dabei betonen wir immer wieder, dass die Schülerinnen und Schüler warten sollen, bis ein Auto auch tatsächlich angehalten hat, bevor sie die Straße überqueren. Das müssen Autofahrerinnen und Autofahrer auch berücksichtigen und Geduld mitbringen.“



Beim Verkehrsspaziergang übte Tamara Windelschmidt mit dem Schüler, worauf er beim Straßenverkehr besonders achten müsse.



„Eltern sind 365 Tage im Jahr die Vorbilder ihrer Kinder“

Warum das so ist? „Kinder ahmen alles nach, was ihre Eltern tun“, erklärt Dirk Marten. Er spricht über das Jahr 2020, die Arbeit der Verkehrssicherheitsberater und was sich das Team für das Jahr 2021 am dringlichsten wünscht.

Fußgänger- und Fahrradführerschein für die Kleinen, Vorträge für Seniorinnen und Senioren und Crash-Kurse für Heranwachsende, Elternabende und vieles mehr - die Verkehrssicherheitsberater haben normalerweise eine Menge Termine. Doch dann kam Corona und alles wurde anders. „Durch die Pandemie hat sich alles verändert“, erzählt Dirk Marten, der seinen Job mit viel Leidenschaft ausübt. „Wir mussten Hygienekonzepte entwickeln und flexibel sein.“ Doch waren die Schulen dicht, konnten auch die VUPO nicht viel ausrichten. „Ich muss ehrlich zugeben, dass die Stimmung schon ziemlich schlecht war. Wir haben natürlich weiter den Kontakt zu den Kindergärten und Schulen gehalten und

Ideen entwickelt, wie wir die Kinder dennoch erreichen könnten. Doch die Arbeit mit den Kindern und Senioren fehlte uns schon sehr.“

Wichtigstes Werkzeug: Lob

Umso mehr lag der Fokus auf den Eltern. „Sie mussten sich ihrer Rolle noch einmal bewusster werden, denn sie sind die Vorbilder der Kinder und zwar das ganze Jahr über.“ Ein wichtiges Werkzeug ist Lob. „Das wird vielleicht unterschätzt, aber Kinder zu loben, wenn sie zum Beispiel beim Überqueren der Straße richtig geschaut haben, ist sehr wichtig.“ So werden sie in ihrem Verhalten bestärkt und haben mehr Selbstbewusstsein im Straßenverkehr.

Da die VUPO nicht mit den Kindern auf der Straße üben konnten, wurde die Straße kurzerhand auf den Schulhof gesprüht.



Die Kinder haben sich gefreut

Im Sommer konnte es dann - unter Einhaltung des Hygienekonzepts - mit der Arbeit der Verkehrssicherheitsberater wieder losgehen. Natürlich modifiziert: „Wir haben zum Beispiel die Einweisung der Kinder nach draußen verlegt, während das früher im Klassenraum stattgefunden hat. Aber es war schön, dass wir wieder mit unserer Arbeit weitermachen konnten, wie zum Beispiel mit den Fahrradtrainings.“ Vor allem zu erleben, wie sich die Schülerinnen und Schüler gefreut haben, die Polizistinnen und Polizisten wiederzusehen hat das Team gerührt. Dirk Marten und seine Kolleginnen und Kollegen von der Verkehrsunfallprävention haben auch einige selbstgemalte Bilder bekommen. „Ich hebe alle Bilder auf und hänge sie in meinem Büro auf“, erzählt er. „Das ist eine tolle Anerkennung und eine sichtbare Bestätigung meiner Arbeit. Das macht mich stolz.“

Die VUPO hoffen jetzt vor allem auf eines: „Dass alles möglichst schnell wieder zur Normalität zurückkehrt, damit

wir die Kinder, Heranwachsenden und Senioren wieder fit machen können für das richtige Verhalten im Straßenverkehr.“



Die Schülerinnen und Schüler lernen vor den Trainings erst die Theorie. In der Coronazeit fand diese Vorbereitung nicht wie sonst in den Klassen, sondern gleich an der frischen Luft auf dem Schulhof statt.



Die drei vom ESO-Wagen (v. links): Dennis , Anja und Carina.

Unterwegs im ESO-Wagen

Zugegeben - eine ganze Schicht ist es nicht, aber die ist schon interessant genug. Wir sind eine Stunde lang unterwegs im ESO-Wagen. Und Dennis, Anja sowie Carina erzählen, warum sie diesen Job so gern machen und berichten von skurrilen Erlebnissen.

Eine Mutter hinter dem Steuer, die frühmorgens nach Herzenslust gähnt, musikalische Talente, die mit Radiounterstützung alles geben und ein Fahrer, der während der Fahrt seinen linken Fuß aus dem Auto hängen ließ - die drei vom ESO-Wagen haben auf den Momentaufnahmen der Geschwindigkeitsmessungen schon einiges gesehen. Dennis, Anja und Carina sind mit dem ESO-Wagen unterwegs. ESO, das bedeutet Elektronik-Service-Organisation. Im Klartext heißt das: Sie kontrollieren die Geschwindigkeit auf Oberhausens Straßen. „Dabei spielt es keine Rolle, ob wir in drei Stunden unserer Arbeit 300 Fahrerinnen und Fahrer bei einer Ge-



Mit einer Wasserwaage überträgt Carina die Neigung der Straße auf das Messgerät.

schwindigkeitsübertretung erwischen oder in der gleichen Zeit nur drei“, erklärt Dennis. „Denn unsere Aufgabe ist es, Flächendruck zu erzeugen und auf diese Weise dafür zu sorgen, dass die Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer sich an die Geschwindigkeit halten.“

„Manchmal habe ich ein mulmiges Gefühl“

Der 42-Jährige, der seit drei Jahren dabei ist, positioniert sich auf der Straße Am Förderturm, in der Nähe des Berufskollegs, wenige Meter nach einem Fußgängerüberweg. Das erste Geschwindigkeitsmessgerät ist mit einem langen Kabel mit dem Fahrzeug verbunden, das zweite stellt er auf der gegenüberliegenden Fahrbahnseite auf. Jeder Handgriff sitzt, während er die Geräte aufbaut, denn die werden nicht einfach nur abgestellt. Alles muss stimmen. Der Abstand zum ESO-Wagen, zur Straße und auch die Neigung der Straße muss mithilfe der Wasserwaage auf das Messgerät übertragen werden. Noch während er aufbaut, wird Dennis von Passanten angesprochen. In dem Fall zwar freundlich, aber er hat oft genug das Gegenteil erleben müssen. „Manchmal habe ich schon ein mulmiges Gefühl, da jederzeit etwas passieren könnte, wenn jemand aggressiv ist und ausrastet“, erzählt er. Die drei verstehen sich zwar als Team, doch im ESO-Wagen sind sie allein unterwegs und somit auf sich gestellt.



Jeder Handgriff sitzt: Seit drei Jahren arbeitet Dennis beim Verkehrsdienst. Eine Arbeit, die ihm Freude bereitet.

Zurück zur Messung: Sobald alles aufgebaut ist, meldet Dennis per Funk den Einsatz an die Leitstelle. Dann kann es auch schon losgehen. Während der Unterhaltung ertönt in regelmäßigen Abständen

das charakteristische Geräusch, dass jemand geblitzt worden ist. Dann gefriert das Bild auf dem Monitor im Fahrzeug für einige Sekunden. Man sieht die Person hinter dem Steuer, die Angabe darüber, wie schnell sie gefahren ist, danach ist das Gerät wieder einsatzbereit. Der Job bedeutet auch: Gekuld beweisen.



Sobald die Messstelle aufgebaut ist, meldet Dennis diese bei der Leitstelle an.

„Erst Einzelhandel, dann ESO-Wagen“

Anja Krogoll ist seit nun knapp drei Jahren beim Verkehrsdienst - mit einem eher ungewöhnlichen Lebenslauf. „Ich komme ursprünglich aus einer Behörde, arbeitete dann zwölf Jahre lang im Einzelhandel und habe mich nach einer Abwechslung gesehen“, erzählt die 49-Jährige. „Ich dachte, wenn etwas ändern, dann jetzt. Ansonsten ist es zu spät.“ Erfahrung hatte sie in dem Bereich keine, aber dafür umso mehr Mut etwas Neues auszuprobieren. „Vor dem Vorstellungsgespräch konnte ich mit anderen Bewerbern an einem Hospitationstag teilnehmen. Das hat mir sehr gut gefallen und mich noch darin bestärkt, es mit der Stelle beim Polizeipräsidium zu versuchen. Dass es dann geklappt hat, war einfach super.“ Sie ist bis heute sehr zufrieden und freut sich über das gute Verhältnis zu den Kolleginnen und Kollegen. „Es ist ein ganz unkomplizierter Umgang miteinander.“

Die Jüngste im Team ist Carina. Die 29-Jährige ist erst seit einigen Monaten dabei und im September 2020 zum ersten Mal allein zur Messung rausgefahren. „Ich war sehr aufgeregt, ob alles klappt“, erinnert sie sich. „An dem Tag sind innerhalb von drei

Stunden immerhin 282 Fahrerinnen und Fahrer zu schnell unterwegs gewesen.“ Negative Erfahrungen hat sie glücklicherweise nicht gemacht. „Wenn Autofahrer geblitzt werden, dann kommt das schon öfter vor, dass sie dann anhalten und fragen, wie schnell sie unterwegs waren. Ich gebe dann auch Auskunft - oft geht es ihnen besser, wenn sie wissen, dass es vielleicht nicht so schnell war wie befürchtet“, erzählt sie.

Ein Job mit viel Abwechslung

„Mir gefällt die Abwechslung dieser Tätigkeit sehr gut“, erklärt Carina. „Zum einen die technische Arbeit bei den Messungen draußen und zum anderen die Sachbearbeitung im Büro.“ Denn nach der Messung geht es erstmal ab an den Schreibtisch. „Wir bearbeiten die Überschreitungen, machen Halterabfragen. Der Schriftverkehr läuft automatisch ab, die großen Überschreitungen werden sofort an die Stadt Oberhausen weitergeleitet“, erzählt Anja. Das ist aber zum Glück nicht der Löwenanteil der Bußgelder. „90 Prozent der Geschwindigkeitsübertretungen sind eher ein kleines Bußgeld von 15 Euro. Im Frühdienst werden häufiger Fahrer geblitzt, die in den Ort hineinfahren. Nach Feierabend dann wieder den Heimweg antreten.“



Am Monitor kann Anja mitverfolgen, wie schnell die Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer unterwegs sind.

Mit 100 durch die 30er-Zone

Und es gibt noch viele andere sehr skurrile Situationen. „So habe ich mich mal auf einem Foto über den fehlenden Fahrer gewundert. Dabei war jedoch nicht Magie im Spiel - das Fahrzeug war ein Rechtslenker und da kann es schon mal passieren, dass man je nach Winkel der Kamera den Fahrer gar nicht sieht.“ In einem anderen Fall fuhr eine Frau mit fast 100 km/h durch die 30er Zone. „Darüber stauene ich dann aber noch immer - das ist ganz schön gefährlich, vor allem, wenn Kinder unterwegs sind.“

Die Bilanz ist auch an diesem Tag nicht ohne: In einer Stunde fahren in Richtung Hauptbahnhof insgesamt 234 Fahrzeuge, davon 32 zu schnell. In der entgegengesetzten Richtung fahren 219 Fahrzeuge, davon 18 mit überhöhter Geschwindigkeit. Für die drei nichts Außergewöhnliches. Aber eines brennt Dennis unter den Nägeln: „Mir ist wichtig, dass die Menschen wissen, dass wir das hier nicht tun, weil wir ihnen ans Geld wollen. Für mich ist das Ziel erreicht, wenn sich alle an die vorgegebenen Geschwindigkeitsbegrenzungen halten.“ Und deshalb sind neben dem kleinen Team auch die Kolleginnen und Kollegen vom Verkehrsdienst, der Wachen sowie Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Stadt Oberhausen Tag und Nacht unterwegs, um den Flächendruck zu erhöhen. Für mehr Sicherheit auf Oberhausens Straßen.



Schwertransport im Gegenverkehr

Im Oktober 2020 startete der Schwertransport am Niederrhein Stadion. Und dieser Transport hatte es in sich - gerade mal 2,5 Kilometer musste dieser Schwertransporter zurücklegen. Eine vergleichbar kurze Strecke, doch damit der Laster am Ziel ankommen konnte, musste vorab viel organisiert werden.



So Menschenleer sieht man die Konrad-Adenauer-Allee sehr selten. Sie wurde vorab bereits gesperrt, damit der Schwertransport im Gegenverkehr fahren konnte.



Der Transporter befuhr dann über den Gegenverkehr auf der A516 die Schwerlastbrücke.

Zunächst waren die Autobahnzufahrten gesperrt worden, um den Verkehr auf der A516 Richtung Oberhausen zu unterbinden. So leer, wie an diesem Abend hatte man die Hauptstraße selten gesehen. Zwischenzeitlich hatten sich trotz der späten Stunde zahlreiche Schaulustige eingefunden, um sich das Spektakel anzuschauen. Mit einer Verzögerung von einer Stunde setzte sich der Laster schließlich gegen Mitternacht in Bewegung. 27,50 Meter lang, 3,65 Meter breit, mit einer Höhe von 5,75 Metern und einem Gewicht von 143 Tonnen bog er von der Lindnerstraße kommend in den Gegenverkehr ein. „Das Besondere an dem Einsatz ist, dass der Schwertransport auf der Gegenfahrbahn unterwegs ist“, berichteten die Polizisten vor Ort, die für die Organisation und den reibungslosen Ablauf zuständig waren. Schließlich bog der Schwertransporter nach links auf die Schwerlastbrücke (siehe Foto unten). Mit ungefähr 20 km/h erreichte dieser schließlich das 2,5 Kilometer entfernte Ziel. Und dann konnte auch der Verkehr auf der A516 in gewohnter Weise fließen.

Interessante Fälle aus dem Verkehrskommissariat

Die Kolleginnen und Kollegen vom Verkehrskommissariat haben immer wieder interessante und skurrile Sachverhalte auf dem Tisch. Von zwei Fällen der Verkehrsunfallflucht, die für die Verursacher nicht so geklappt haben, wie erhofft, soll an dieser Stelle berichtet werden.

Um Ausreden nicht verlegen

Im November 2020 stellte ein Anwohner einen Schaden von ca. 600 Euro an seinem Zaun fest. Daran fiel ihm besonders die weiße Farbe auf, die darauf hinwies, dass ein Autofahrer diesen verursacht und dann vom Unfallort geflüchtet sein musste. Der Mann schaute sich in der Gegend um und fand tatsächlich ein Auto, an dem scheinbar frische Unfallspuren zu sehen waren. Er rief die Polizei. Die Beamten vor Ort unterstützten den Anfangsverdacht



Der Abrieb des grünen Zauns auf dem weißen Pkw der Verursacherin.

und nahmen Lackproben sowohl vom Pkw als auch vom Zaun.

Die 19-jährige Fahrerin des Fahrzeugs, die von der Polizei mit diesem Verdacht konfrontiert wurde, bestritt etwas mit dem Unfall zu tun gehabt zu haben. Sie gab an, vor mehreren Monaten gegen einen identischen Zaun bei ihren Eltern gefahren zu sein. Diese Ausrede war jedoch nicht ganz durchdacht, denn bei der Überprüfung stellten die Polizisten fest, dass sich an der Anschrift ihrer Angehörigen gar kein Zaun befindet. Auch eine weitere Ausrede, die die Beschuldigte hervorbrachte, hatte nicht den erwünschten Erfolg. Bei der Untersuchung der Lackproben stellte sich heraus, dass beide Proben, also zum einen vom Zaun als auch vom Auto, identisch waren. Somit konnte nachgewiesen werden, dass

die Autofahrerin sich der Unfallflucht strafbar gemacht hatte. Sie hatte den Schaden am Zaun des Nachbarn verursacht, ihr Fahrzeug dann aber umgeparkt, in der Hoffnung, dass niemand die Verbindung zu ihr ziehen würde.

Aussage gegen Aussage

Im September gegen 9:30 Uhr verursachte eine 26-Jährige einen Unfall und flüchtete dann, ohne diesen zu melden. Mehr noch: Zuhause angekommen meldete sie zwar der Polizei den Unfall, allerdings gab sie sich als Opfer aus. Zeitgleich suchte ein Angehöriger daraufhin den Unfallort auf und entdeckte ein Fahrzeug mit frischen Unfallspuren. Er notierte sich die Kennzeichen und meldete dies der Polizei.

Die Fahrerin des besagten Fahrzeugs stellte in der Zwischenzeit nach dem Einkaufen den Schaden an ihrem Fahrzeug fest und meldete ihrerseits diesen der Polizei.

Nun stand es Aussage gegen Aussage. Die Beamten der Polizei Oberhausen sicherten Lackproben von beiden Fahrzeugen. Aufgrund der angegebenen Unfallzeiten und durch ein Gutachten konnte jedoch festgestellt werden, dass das Fahrzeug der Verursacherin zur Tatzeit in Bewegung war. Der andere Wagen, so konnte nachgewiesen werden, befand sich während des Anstoßes in der Parkposition. So konnte die Verursacherin überführt werden.



Die Schäden am Fahrzeug waren sehr deutlich zu sehen.

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, 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 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)

	2019	2020	Abw. absolut	Abw. in %	Anteil an	Anteil an
					Gesamtbev.	Gesamtbev.
					2019	2020
Anzahl der Einwohner	210.829	210.764	-65	-0,03%		

Relevante Altersgruppen

Verkehrsunfallbekämpfung						
Kinder unter 15 Jahren	27.939	28.378	439	1,57%	13,25%	13,46%
Jugendliche 15 bis 17 Jahre	5.619	5.642	23	0,41%	2,67%	2,68%
junge Erwachsene 18 bis 24 Jahre	15.693	15.290	-403	-2,57%	7,44%	7,25%
Senioren 65 Jahre und älter	46.022	46.530	580	1,10%	21,83%	22,08%

Nichtdeutsche Einwohner						
Nichtdeutsche Einwohner	31.546	32.569	1.023	3,24%	14,96%	15,45%
Kinder unter 14 Jahren	4.220	4.610	390	9,24%	2,00%	2,19%
Jugendliche 14 bis 17 Jahre	867	948	81	9,34%	0,41%	0,45%
Heranwachsende 18 bis 20 Jahre	1.175	977	-198	-16,85%	0,56%	0,46%
Kinder u. junge Erwachsene unter 21 Jahren	6.262	6.535	273	4,36%	2,97%	3,10%
Erwachsene 21 Jahre und älter	25.284	26.034	750	2,97%	11,99%	12,35%

Kraftfahrzeugzulassungen

Anzahl der zugelassenen Kraftfahrzeuge	125.721	127.644	1.923	1,53%		
Relevante Kraftfahrzeugarten						
Personenkraftwagen	110.253	111.816	1.563	1,42%		
Lastkraftwagen	5.215	5.479	264	4,10%		
Krafträder	9.038	9.089	51	0,56%		

Quellenangaben

Strukturdaten Bevölkerung

LKA NRW

Landesdatenbank NRW, jeweils mit Stand 01. Januar

Fotos

Wieslaw Karmelita

Sebastian Kindel

Sven Siebenmorgen

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

Fachliche Verantwortung
Direktion Verkehr
Führungsstelle

Konzeption und Gestaltung
Pressestelle und Öffentlichkeitsarbeit

