



POLIZEI
Nordrhein-Westfalen
Oberhausen

bürgerorientiert · professionell · rechtstaatlich



Premiere: Pedelec-Trainings
speziell für Seniorinnen und Senioren



Verkehrsbericht 2023

Sicher leben in Oberhausen



Herausgeber

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

Fachliche Verantwortung

Direktion Verkehr
Führungsstelle

Inhalt, Konzeption & Gestaltung

Luisa Lakhal und Rene Anhuth
Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Erschienen im März 2024

Vorwort

Oberhausen im März 2024

Sehr geehrte Damen und Herren,

Hiermit möchte ich Ihnen den Verkehrsbericht 2023 vorstellen. Eines vorweg: Der Corona-Effekt mit sehr niedrigen Unfallzahlen ist nunmehr endgültig abgeklungen. In Oberhausen verzeichnen wir 2023 einen erneuten Anstieg von 715 Verkehrsunfällen im Vergleich zum Vorjahr (2022: 7.292; 2023: 8.007). Damit sind wir leider auf dem höchsten Stand seit 2018, was aber auch auf den Anstieg von Verkehrsunfällen mit leichtem Sachschaden, mit einem Plus von immerhin 684 Fällen mehr, zurückzuführen ist. Das mag sicherlich daran liegen, dass Oberhausen nun einmal eine sehr dicht besiedelte Stadt ist, zusätzlich dazu steigt die Anzahl der zugelassenen Fahrzeuge stetig. Kommen dann noch Baustellen oder Sperrungen sowie Zeitdruck hinzu, kann es schnell zu einem Unfall kommen.

Umso wichtiger deshalb, dass wir dort nachjustieren, wo es möglich ist. Ein probates Mittel hierfür sind die Analysen rund um die Unfallhäufungsstellen. Hier untersucht die Stadt Oberhausen gemeinsam mit weiteren Akteuren nach bestimmten Kriterien, ob es sich um eine solche Stelle handelt. Treffen diese zu, werden im nächsten Schritt die entsprechenden Maßnahmen getroffen. Wie gut das, trotz anfänglicher Skepsis seitens der Bevölkerung, gelingen kann, können Sie auf der Konrad-Adenauer-Allee nach der Einführung eines Tempo-40-Bereichs beobachten. Mehr dazu lesen Sie in der vorliegenden Broschüre.

Sehr erfreulich ist, dass die Anzahl der Unfälle mit Kindern, Jugendlichen und Senioren wieder abgenommen hat. Hier ist zwar immer noch jeder Unfall einer zu viel, dennoch habe ich die große Hoffnung, dass die Arbeit der Verkehrssicherheitsberater fruchtet. Sie sind ein wichtiger Faktor in der kindlichen Verkehrserziehung, lassen aber auch die ältere Generation nicht außer acht. Als Beispiel sei das neu geschaffene Pedelec-Training für Seniorinnen und Senioren genannt.

Nutzen Sie unsere Tabellen und die Übersicht über Zahlen, Daten und Fakten, die in Oberhausen relevant sind. Daneben finden Sie traditionell das Inter-

view mit dem zuständigen Direktionsleiter sowie weitere interessante Themen rund um das Thema Straßenverkehr in Oberhausen.

Ich möchte mich an dieser Stelle ausdrücklich bei allen Kolleginnen und Kollegen bedanken, die jeden Tag dafür sorgen, dass die Oberhausener Bürgerinnen und Bürger sicher an ihr Ziel gelangen.



A handwritten signature in blue ink that reads "S. Sackermann".

Sylke Sackermann
Polizeipräsidentin

Inhaltsverzeichnis

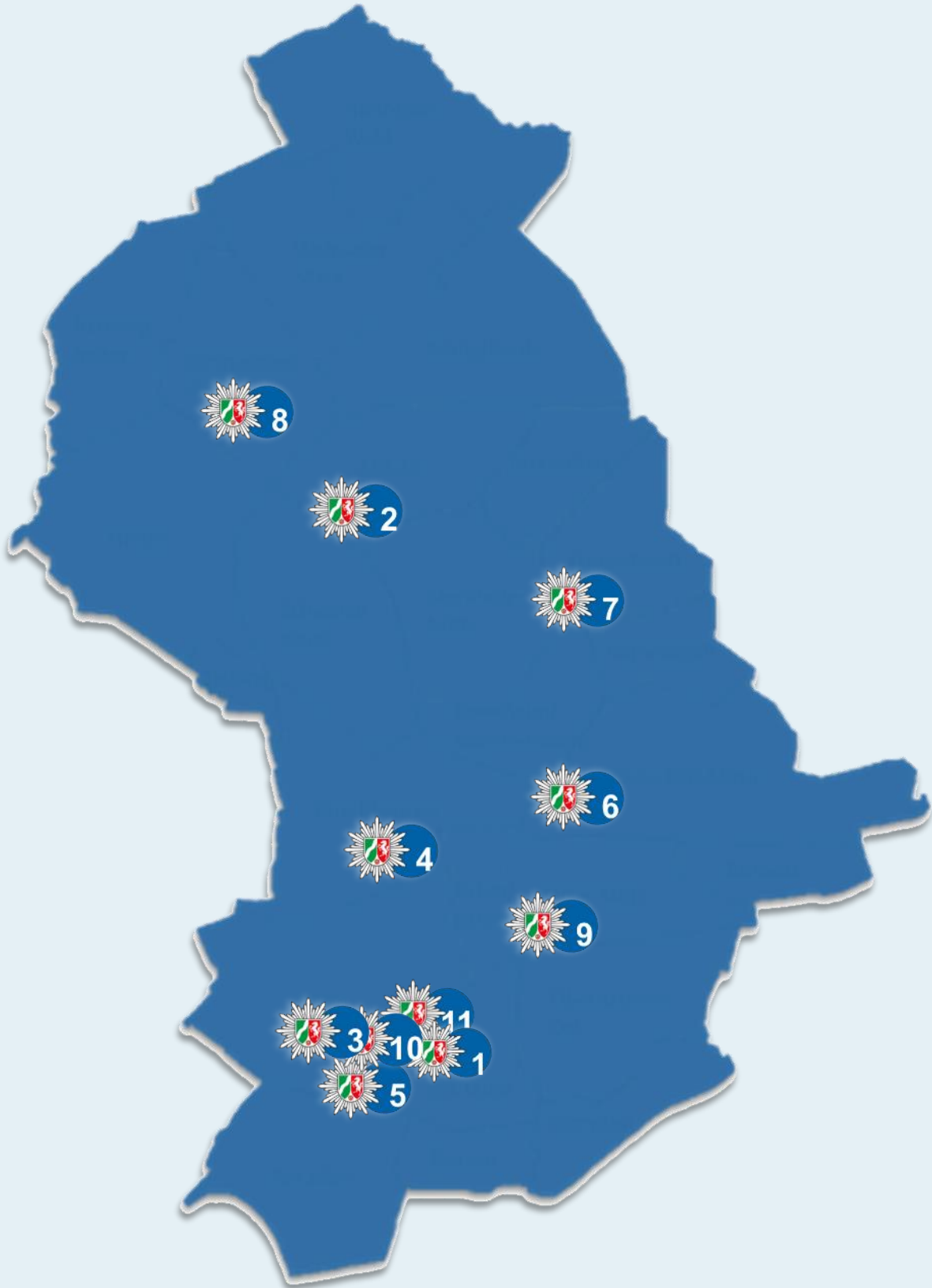
Karte mit Adressen der Liegenschaften in Oberhausen	6
Verkehrsunfallentwicklung 2023 im Detail	8
Anzahl der Verkehrsunfälle Verunglückte im Straßenverkehr	
Unfälle mit leichten Sachschäden	9
Unfälle mit schweren Sachschäden Verletzte Kinder Fahrradunfälle mit Kindern Statistik: Anzahl der Verkehrsunfälle gesamt	
Verletzte Jugendliche	10
Verletzte junge Erwachsene Statistik: Verunglückte Kinder	
Crash-Kurs NRW	11
Verletzte Seniorinnen und Senioren Polizeiliche Präventionsarbeit	
Verunglückte Fußgängerinnen und Fußgänger	12
Verletzte motorisierte Zweiradfahrende Verletzte Fahrradfahrende Verletzte Pedelec-Fahrende	

E-Scooter Unfälle	13
Unfallflucht	
Unfallfluchten mit Personenschaden	14
Statistik: Verkehrsunfälle Flucht gesamt	
Alkohol und Drogen am Steuer	
Benutzung elektronische Geräte	
Hauptunfallursachen.....	15
Diagramm: Hauptunfallursachen 2023	
Tabellen: Verkehrsunfallentwicklung im Überblick.....	16
Interview Direktionsleiter Verkehr Thomas Meyer	20
Sorgenkind Unfallhäufungsstelle an Konrad-Adenauer-Allee	22
Unfallhäufungsstellen in Oberhausen 2023.....	23
Verkehrssicherheitsberater „Unsere Arbeit trägt Früchte“	24
Ein Wagen für alle Fälle.....	28
Begriffsbestimmungen.....	29
Bevölkerungsstruktur.....	31
Quellenangaben	31



POLIZEI

Nordrhein-Westfalen
Oberhausen





Polzeiwache Alt-Oberhausen

Friedensplatz 2-5
46045 Oberhausen



Polzeiwache / Bezirksdienst Sterkrade

Wilhelmstraße (Interim-Wache auf dem Hof)
46145 Oberhausen



Einsatzleitstelle

Duisburger Straße 375
46049 Oberhausen



Liegenschaft Buschhausen

Lindnerstraße 94 bis 98
46149 Oberhausen



Kriminalprävention - Opferschutz / BD Mitte

Marktstraße 47 bis 49 (Anlaufstelle)
46045 Oberhausen



Bezirksdienst Osterfeld

Hans-Sachs-Straße 21
46117 Oberhausen



Bezirksdienst Klosterhardt

Wasgenwaldstraße 65
46119 Oberhausen



Bezirksdienst Schmachtendorf

Hiesfelder Straße 206
46147 Oberhausen



Bezirksdienst Ost

Körnerstraße 83
46047 Oberhausen



Bezirksdienst West

Bebelstraße 41
46049 Oberhausen



Haus des Jugendrechts

Paul-Reusch-Straße 2
46045 Oberhausen





Verkehrsunfallentwicklung 2023 im Detail

Anzahl der Verkehrsunfälle

Im Jahr 2023 sind in Oberhausen insgesamt 8.007 Verkehrsunfälle registriert worden. Das ist ein Anstieg von 715 Unfällen im Vergleich zum Vorjahr (2022: 7.292).

Dass die Zahlen stetig steigen, hat seinen Ursprung sicherlich auch in der wachsenden Anzahl der Kraftfahrzeugzulassungen. Waren es beispielsweise im Jahr 2018 noch 124.341 zugelassene Kraftfahrzeuge in Oberhausen, so liegt die Zahl im Jahr 2023 bei 131.235 Fahrzeugen. Immerhin ein Zuwachs von 6.894 Fahrzeugen in fünf Jahren. Allein 2023 sind im Vergleich zum Vorjahr 913 neue Kraftfahrzeuge in Oberhausen gemeldet worden. Davon 245 Personenkraftwagen, 400 Lastkraftwagen und 160 Krafträder.

Die Zahlen im Detail finden Sie auch in den Tabellen ab Seite 16. Die Unfallhäufigkeitszahl (Anzahl der Verkehrsunfälle je 100.000 Einwohner) beträgt im Jahr 2023 3.798 und hat sich somit im Vergleich zum Vorjahr um 305 verändert; das macht ein Plus von acht Prozent.

Verunglückte im Straßenverkehr

Die Anzahl der Verunglückten ist mit insgesamt 672 im Jahr 2023 um elf gefallen (2022: 683). Das ist eine prozentuale Veränderung von minus zwei Prozent. Im Jahr 2019 beispielsweise waren es noch 772 Verunglückte.

Die Anzahl der leichtverletzten Personen im Straßenverkehr ist um neun Verletzte höher als im Vorjahr: Im Jahr 2023 waren es 613 Leichtverletzte, im Jahr zuvor 604. Das ist eine Steigerung um ein Prozent.

Die Anzahl der schwer verletzten Personen in Oberhausen nach einem Verkehrsunfall ist erfreulicherweise gesunken (2022: 76; 2023: 56).

Im Jahr 2023 sind insgesamt drei Personen nach einem Verkehrsunfall gestorben. 2022 waren es ebenfalls drei Personen, die ums Leben kamen.

Unfälle mit leichten Sachschäden

In der Statistik ist die Zahl der Verkehrsunfälle im Jahr 2023 mit leichtem Sachschaden auf 7.210 angestiegen. Im Jahr 2022 zählten wir insgesamt 6.526 dieser leichten Unfälle. Das macht eine Erhöhung um 684 bzw. neun Prozent aus.

Das ist der zweitniedrigste Wert der vergangenen zehn Jahre.

Auf dem Weg zur Schule ist im Jahr 2023 ein Kind verletzt worden (2022: 0).

Unfälle mit schweren Sachschäden

Leicht zugenommen haben die Verkehrsunfälle mit schwerem Sachschaden. Waren es im Jahr 2022 insgesamt 168 dieser Verkehrsunfälle, so ist die Zahl im Jahr 2023 um zehn Unfälle mehr auf 178 angestiegen. Das ist eine Steigerung um sechs Prozent.

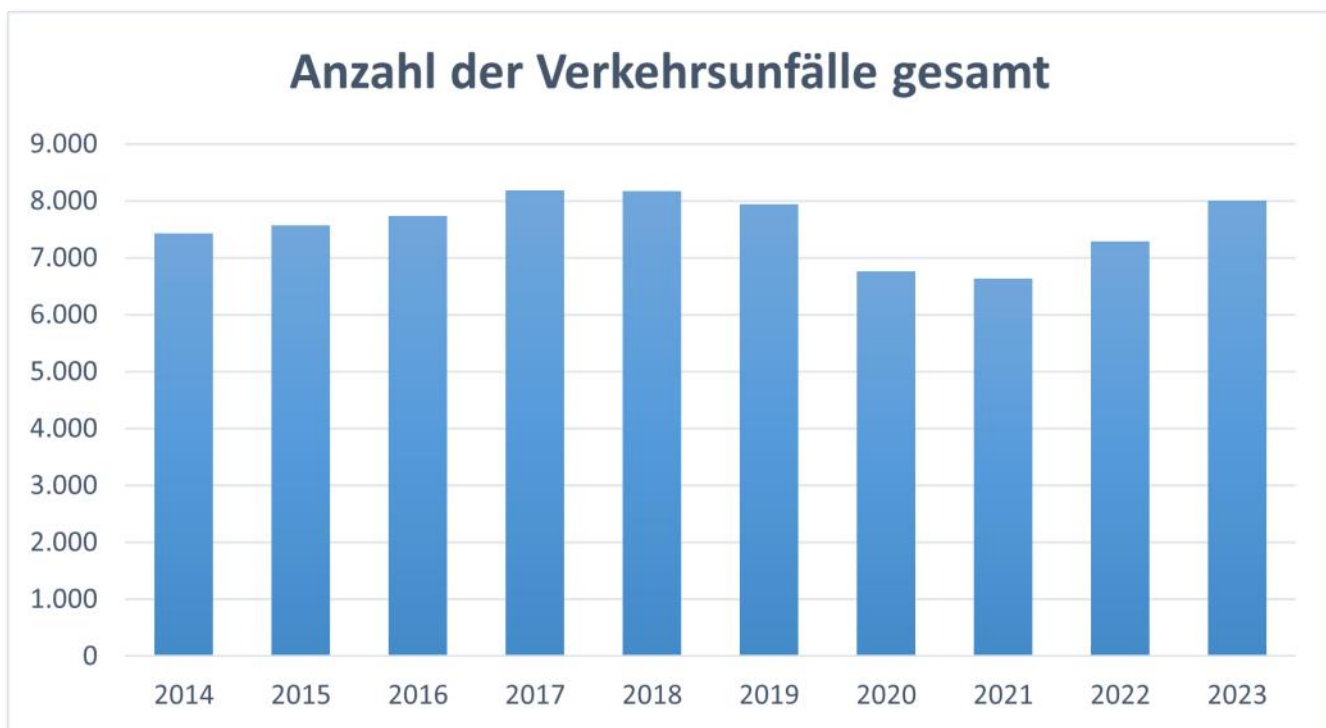


Verletzte Kinder

Als eine positive Entwicklung, die es weiterhin auszubauen gilt, ist die sinkende Anzahl der Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Kindern. Sie liegt im Jahr 2023 bei 52 und ist damit um 13 Unfälle im Vergleich zum Vorjahr gesunken (2022: 65).

Fahrradunfälle mit Kindern

Im Jahr 2023 ist ein Fahrradunfall weniger mit Kindern registriert worden als im Vorjahr (2023: 11; 2022: 12). Das sind neun Prozent weniger.



Insgesamt ist es zu 16 Unfällen gekommen, bei denen Kinder als Fußgänger unterwegs waren. Im Jahr 2022 war es ähnlich mit 18 Unfällen.

Wieder gesunken ist die Anzahl der verunglückten Kinder als passiver Teilnehmer bei einem Unfall, zum Beispiel im Auto. Hierbei sind insgesamt 21 Kinder zu Schaden gekommen. Das sind zehn weniger als im Jahr 2022 (31), also ein Minus von 48 Prozent.

Verletzte Jugendliche

Zu der Gruppe der Jugendlichen werden alle 15- bis 17-Jährigen gezählt. Die Anzahl der verunglückten Jugendlichen ist im Jahr 2023 um 14 Fälle gesunken. Waren es im Jahr 2022 noch insgesamt 45 verletzte Jugendliche, so sank die Zahl ein Jahr später in 2023 auf 31 Verletzte.

Insgesamt acht der Verletzten waren passive Verkehrsteilnehmer (2022: 20). Wie auch bei den verletzten Kindern, sank die Anzahl der Jugendlichen, die bei einem Fahrradunfall zu Schaden gekommen sind (2022: 9; 2023: 5).

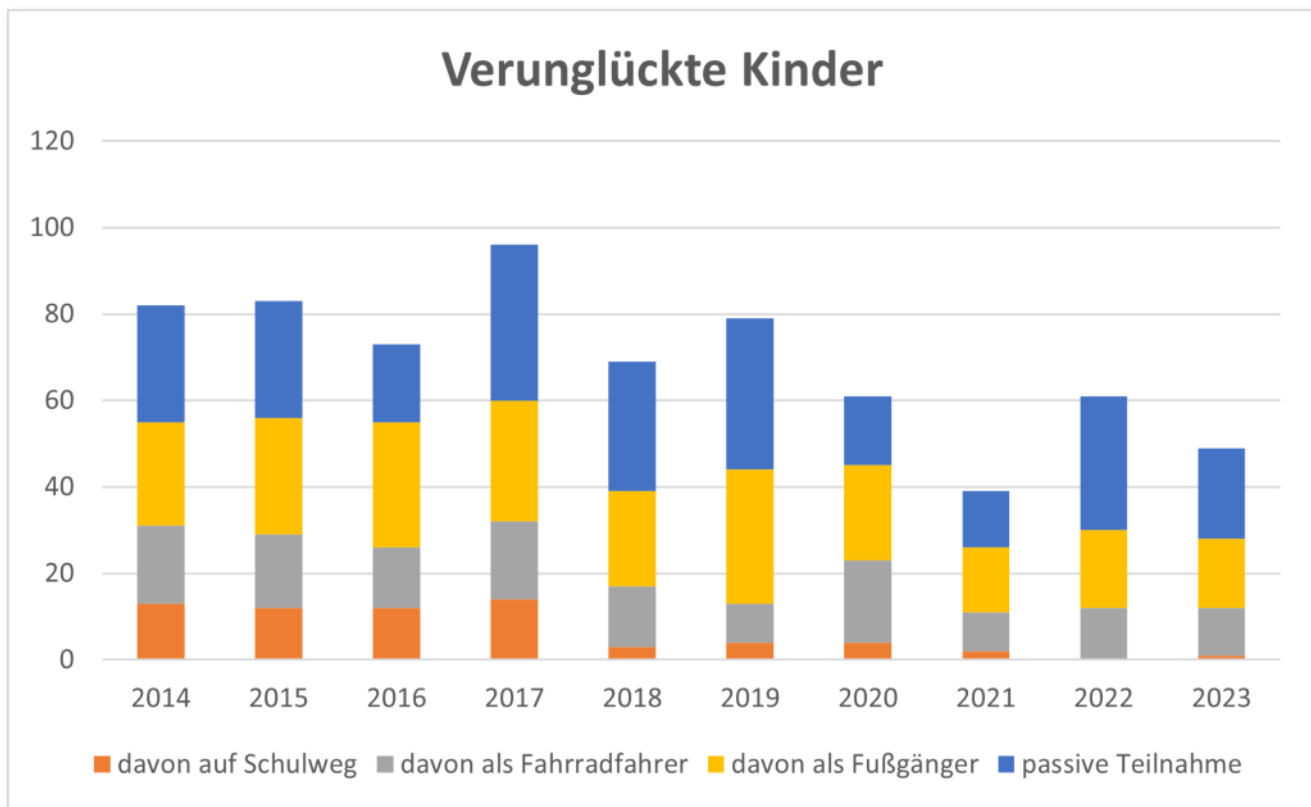
Im Jahr 2023 verletzten sich keine Jugendlichen bei der Fahrt mit einem Pedelec (2022: 2). Als Fußgänger im Straßenverkehr sind insgesamt fünf Jugendliche verletzt worden (2022: 7). Der Wert der verletzten Jugendlichen als motorisierte Zweiradfahrer stieg zum zweiten Mal in Folge (2022: 8; 2023: 11).

Verletzte junge Erwachsene

Alle Personen im Alter von 18 bis 24 Jahren werden der Gruppe der jungen Erwachsenen zugeordnet. Im Jahr 2023 sind 82 junge Erwachsene verletzt worden. Im Jahr 2022 lag dieser Wert bei 93.

Das macht elf Unfälle weniger bzw. ein Minus von 13 Prozent aus. Insgesamt zehn junge Erwachsene sind als Fußgänger im Oberhausener Straßenverkehr verletzt worden (2022: 7), das macht ein Plus von 30 Prozent.

Unterwegs mit einem motorisierten Zweirad sind elf junge Erwachsene verletzt worden. Das entspricht ungefähr dem Niveau vom Vorjahr (2022: 10).



Von den verletzten jungen Erwachsenen sind drei als Fahrradfahrer verletzt worden (2022: 10) und vier als Pedelec-Fahrer (2022: 5).

Insgesamt 15 junge Erwachsene sind im Jahr 2023 als passive Straßenverkehrsteilnehmer verletzt worden (2022: 20).

In 13 Fällen wurde das Fahren unter Alkohol- oder Drogeneinfluss als Mitursache für einen Unfall registriert (2022: 16).

In 14 Fällen haben junge Erwachsene einen Unfall durch überhöhte Geschwindigkeit verursacht. Ein Jahr zuvor waren es noch insgesamt 28.



Crash-Kurs NRW

Umso wichtiger ist deshalb weiterhin die Präventionsarbeit durch den Crash-Kurs NRW. Die Veranstaltung, bei der Mitarbeitende von Polizei, Feuerwehr sowie weiterer Rettungsdienste ihre Erfahrungen nach schweren Verkehrsunfällen schildern, schafft es, die jungen Erwachsenen dafür zu sensibilisieren und zu einem Umdenken zu bewegen.

Sie erfahren, welche tragischen und lebensverändernden Konsequenzen überhöhte Geschwindigkeit sowie der Konsum von Alkohol oder Drogen am Steuer haben können.

Im Jahr 2023 haben zwei Veranstaltungen stattgefunden, an denen Schülerinnen und Schüler der 10. Klasse teilgenommen haben. Es waren insgesamt 357 Teilnehmerinnen und Teilnehmer.

Verletzte Seniorinnen und Senioren



Die Anzahl der im Straßenverkehr verletzten Seniorinnen und Senioren betrug im Jahr 2023 insgesamt 97. Das sind sechs weniger als im Vorjahr (2022: 103).

Davon sind insgesamt 14 bei der Fahrt mit dem Fahrrad verletzt worden (2022: 17). Das sind drei weniger als im Vorjahr. Neun Verletzte wurden als Pedelec-Fahrende registriert. Das sind sechs Unfälle weniger als im Vorjahr (2022: 15). Die Unfälle mit einem Pedelec werden seit 2018 erfasst.

Insgesamt 22 Fußgängerinnen und Fußgänger dieser Altersgruppe sind im Jahr 2023 verunglückt – das ist ein ähnlicher Wert wie auch schon im Vorjahr (2022: 23). Insgesamt 15 Seniorinnen und Senioren wurden passiv in einen Unfall verwickelt. Im Jahr 2022 waren es drei mehr (18).

Polizeiliche Präventionsarbeit

Seniorinnen und Senioren sind in der heutigen Zeit noch fit und bleiben lange mobil. Doch ob mit dem Kraftfahrzeug, E-Bike oder dem ÖPNV - oft genug fällt es schwer, den Überblick im wachsenden Verkehrsaufkommen zu behalten und den Herausforderungen der schnelllebigen Umwelt gewachsen zu sein. Die ältere Generation in ihrer Mobilität zu unterstützen und sie fit zu machen, damit sie sich sicher im Straßenverkehr bewegen können, ist eine der Hauptaufgaben der Verkehrssicherheitsberatung. Sie haben im Jahr 2023 vier Veranstaltungen durchgeführt und insgesamt 62 Seniorinnen und Senioren auf die Gefahren des Straßenverkehrs aufmerksam gemacht. Besonders auf die Bedeu-

tung der besseren Sichtbarkeit im Dunkeln wurde hingewiesen. Jede Veranstaltung betrug ca. 120 Minuten.

Im September 2023 fand außerdem eine Busschule mit Seniorinnen und Senioren statt. Inhalte wie Ein- und Aussteigen mit und ohne Rollator, die Sicherung im Bus mit Rollator und Rollstuhl sowie das Ein- und Aussteigen mit denselben wurden geübt.

An der Veranstaltung nahmen 35 Seniorinnen und Senioren teil.

Eine Neuerung bei den Verkehrssicherheitsberatung ist das Pedelec-Training. Hier hatten die Seniorinnen und Senioren die Möglichkeit, ihr Pedelec in einem geschützten Bereich auszuprobieren, Fragen zu stellen und wichtige Tipps zu erhalten. Im September und Oktober wurden zwei Trainings angeboten, es erschienen sieben Teilnehmerinnen und Teilnehmer.

Verunglückte Fußgängerinnen und Fußgänger

Im Jahr 2023 sind 96 Fußgängerinnen und Fußgänger im Straßenverkehr verletzt worden. Im Jahr 2022 waren es noch 102. Das sind sechs Personen weniger. In 20 Fällen resultierte der Verkehrsunfall aus Fehlern bei der Fahrbahnüberquerung. Das sind fünf weniger als im Jahr 2022.

Verletzte motorisierte Zweiradfahrende

Im Jahr 2023 ereigneten sich 98 Verkehrsunfälle mit motorisierten Zweirädern und damit 21 mehr als im Vorjahr (2022: 77).

Die Anzahl der verunglückten motorisierten Zweiradfahrenden liegt bei 68 und ist damit im Vergleich zum Vorjahr um einen Verletzten gestiegen (2022: 67).

Verletzte Kradfahrende



Eine Untergruppe der motorisierten Zweiradfahrenden sind Kradfahrende. Die Anzahl der verunglückten Kradfahrenden ist im Jahr 2023 auf 21 gestiegen. Das ist ein Verletzter mehr als im Vorjahr (2022: 20). Das ist angesichts der insgesamt niedrigen Zahlen ein Anstieg um fünf Prozent.

Verletzte Fahrradfahrende

Nachdem im Jahr 2022 die Anzahl der verunglückten Radfahrenden (Fahrräder und Pedelecs) gestiegen war, ist die Zahl im Jahr 2023 wieder gesunken.

Die Anzahl der verunglückten Radfahrenden betrug im Jahr 2023 insgesamt 138. Das sind 29 Verunglückte weniger als im Vorjahr (2022: 167). Das macht ein Minus von 21 Prozent aus.

Verletzte Pedelec-Fahrende

Das Pedelec ist ein Fahrrad, das mit einer elektromotorischen Unterstützung fährt, die sich bei 25 km/h abschaltet. Es wird mittlerweile auch als „E-Bike“ bezeichnet. Eine eindeutige Abgrenzung der Begrifflichkeiten „E-Bike“ und Pedelec ist schwierig, da hierzu allgemeiner Sprachgebrauch und die Definition sowie Verordnungstexte nicht deckungsgleich sind.

Auch hier ist eine Steigerung der Zahlen in Oberhausen festzumachen. 2023 wurden insgesamt 59 verunglückte Pedelec-Fahrende registriert. Im Jahr zuvor waren es vier weniger (2022: 55). In sechs Fällen war die falsche Fahrbahnbenutzung ein Grund für den Unfall (2022: 22).



E-Scooter-Unfälle

Im Verlauf des Jahres sind immer wieder Fälle bekannt geworden, bei denen die Nutzerinnen und Nutzer von E-Scootern an Unfällen beteiligt waren.

Im Jahr 2023 wurden 40 solcher Fälle registriert (2022: 50). Insgesamt sind 25 E-Scooter-Fahrende bei einem solchen Unfall verunglückt (2022: 28). Davon waren 24 leicht (2022: 27) und eine Person schwer verletzt (2022: 1). Fünf der Unfälle gehen auf den Konsum von Alkohol zurück (2022: 7).

In 20 Fällen werden die E-Scooter-Fahrenden als Unfallverursacher festgestellt (2022: 31). In 13 Fällen war ein weiteres Fahrzeug in den Unfall verwickelt (2022: 16), in sechs Fällen war kein weiterer Straßenverkehrsteilnehmer beteiligt (2022: 12). Im Jahr 2023 ist kein Passant zu Schaden gekommen (2022: 2). In einem Fall ist ein Radfahrer in einen Unfall verwickelt worden (2022: 1).

Breit gefächert ist die Altersspanne an Unfallbeteiligungen von E-Scooter-Nutzerinnen und -Nutzern in Oberhausen. In fünf Fällen nutzten Heranwachsende (Altersgruppe 18 bis 24) einen E-Scooter, mit dem es zum Unfall kam (2022: 8). In 18 Fällen wur-

den die E-Roller von Erwachsenen (25 bis 64) bei einer Unfallbeteiligung verwendet (2022: 19). Im Jahr 2023 sind auch zwei Senioren hierbei verunglückt (2022: 0).

Unfallflucht

Häufig finden Verkehrsunfallfluchten im Zusammenhang mit dem ruhenden Verkehr statt, wobei die Sachschäden in der Regel gering sind.

Dass die Unfallverursacher dennoch wegfahren, ohne den Schaden zu melden, könnte auf großen oder unübersichtlichen Parkplätzen mit dem vermeintlich eher geringen Entdeckungsrisiko zusammenhängen.

Der Anteil der Verkehrsunfallfluchten an den Gesamtunfällen stieg von 1.591 (2022) auf 1.843 (2023). Eine Zunahme von 252 Fällen bzw. 14 Prozent.

Die Aufklärungsquote liegt mit 39,3 Prozent auf einem leicht höheren Wert als im Jahr zuvor (2022: 37,8 Prozent).

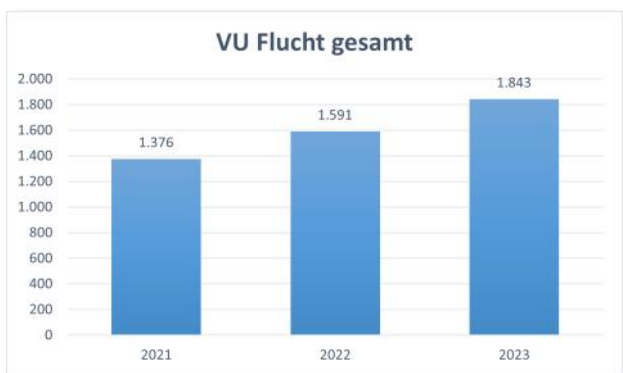
Unfallfluchten mit Personenschaden

Den Fällen, bei denen die beteiligten Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer einfach den Unfallort verlassen, ohne sich um die Verletzten des Unfalls zu kümmern, gehen die Ermittlerinnen und Ermittler des Oberhausener Verkehrskommissariats mit besonderer Priorität nach.

Im Jahr 2023 waren es 69 Unfälle, bei denen Menschen verletzt worden sind und die beteiligten Fahrzeugführerinnen bzw. Fahrzeugführer einfach weitergefahren sind.

Die Zahl ist im Vergleich zum Vorjahr um zwei Fälle gestiegen. Im Jahr 2022 lag sie bei 67.

Die Aufklärungsquote im Bereich Unfallflucht mit Personenschaden liegt 2023 bei 62,3 Prozent. Sie ist leicht um 1,86 Prozentpunkte gefallen (2022: 64,2 Prozent). Das bedeutet, dass weiterhin mehr als jede zweite dieser Unfallfluchten in Oberhausen aufgeklärt wird.



Alkohol und Drogen am Steuer

Die Entwicklung der Verkehrsunfälle unter Alkohol- und Drogeneinwirkung in Oberhausen liegt mit 125 Fällen auf einem höheren Niveau als im Vorjahreszeitraum (2022: 105). Es ist außerdem der höchste Wert der vergangenen zehn Jahre. Davon waren es im Jahr 2023 92 Fahrzeugführende, die alkoholisiert an einem Verkehrsunfall beteiligt waren (2022: 75).

Im Bereich Drogen bzw. BTM wurden 2023 insgesamt 33 Personen nach einem Verkehrsunfall positiv auf Drogen getestet. 2022 waren es 30 Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer.

Benutzung elektronische Geräte

Alkohol- und/oder Drogenkonsum von Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführern kann bei einem Verkehrsunfall oder einer Kontrolle durch die Polizei nachgewiesen werden.

Dies ist bei Unfallursachen, beispielsweise durch Ablenkung aufgrund der Nutzung eines Smartphones, nicht ganz so einfach.

Dennoch kann dies ebenfalls nachgewiesen werden, auch wenn es hierbei eines größeren Aufwands bedarf.

Starker Rückgang:

Im Jahr 2023 wurden insgesamt 1.467 mal die verbotswidrige Nutzung von elektronischen Geräten (insbesondere Smartphones) am Steuer festgestellt. 2022 waren es noch 1.130 Fälle.

Das sind mit 337 zusätzlichen Fällen bzw. ein deutlicher Anstieg von 23 Prozent. In keinem einzigen Fall konnte jedoch die Nutzung als Ursache für einen Verkehrsunfall festgestellt werden.

Experten schätzen allerdings, dass bei jedem zehnten Verkehrsunfall mit Verletzten Ablenkung die Unfallursache ist.



Neben den tagtäglichen Verkehrskontrollen haben sich deshalb auch regelmäßige Schwerpunkteinsätze etabliert, im Laufe derer Verstöße wie diese geahndet werden.

Hauptunfallursachen

Auch in 2023 stehen Fehler beim Abbiegen und Wenden als Hauptunfallursache bei Verkehrsunfällen ohne leichten Sachschaden an erster Stelle. In diesem Jahr allerdings mit 38,5 Prozent zu 36,3 Prozent im Vergleich zum Vorjahr etwas erhöht.



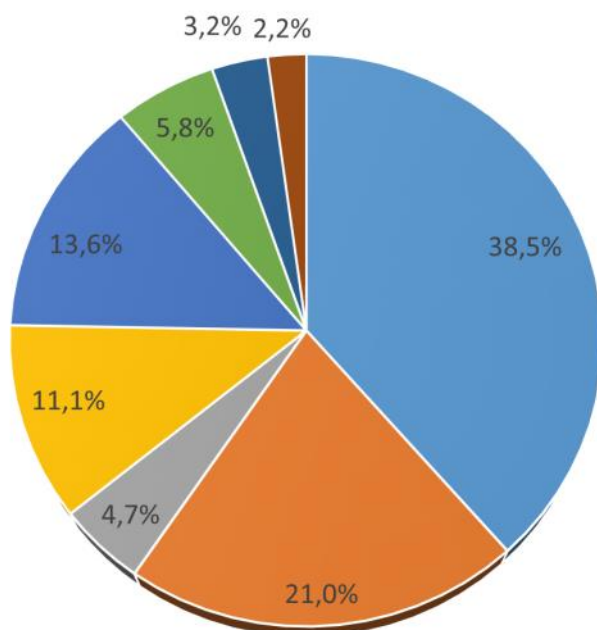
Dafür sind Fehler bei der Vorfahrt bzw. beim Vorrang, die zu Verkehrsunfällen geführt haben leicht gesunken (2022: 23,3 Prozent; 2023: 21,0 Prozent).

Um 1,17 Prozentpunkte gesunken sind Unfälle, die aufgrund von überhöhter Geschwindigkeit entstanden sind. Ebenfalls gesunken ist die Anzahl der Unfälle durch fehlenden Abstand. Hier ist der Wert um 1,59 Prozentpunkte in 2023 im Vergleich zum Vorjahr 2022 gesunken.

Das Fahren nach Alkohol- oder Drogenkonsum stieg im Vergleich zum Jahr 2022 von 11,6 auf 13,6 Prozent.

Falsches Verhalten gegenüber Fußgängerinnen und Fußgängern stieg von 5,4 im Jahr 2022 auf 5,8 Prozent im Jahr 2023.

Hauptunfallursachen 2023



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

Verkehrsunfallentwicklung im Überblick

Auszug aus der Verkehrsunfalldatei (VUD)

		2014	2015	2016
01	Gesamtzahl aller Verkehrsunfälle	7.424	7.573	7.734
02	VU mit leichtem Sachschaden	5.301	5.319	5.480
03	VU mit schwerem Sachschaden	61	40	43
04	VU mit Personenschaden	622	587	611
05	Verunglückte Personen (gesamt)	782	726	749
06	getötet	5	1	1
07	schwer verletzt	94	71	84
08	leicht verletzt	683	654	664
09	Verunglückte (Zielgruppen)			
10	Fußgänger	109	102	115
11	Radfahrer gesamt (Fahrräder und Pedelecs)	139	145	116
12	motorisierte Zweiradfahrer	100	69	81
13	Kradfahrer	49	30	37
14	Verunglückte Kinder (gesamt)	70	71	66
15	davon auf Schulweg	13	12	12
16	davon als Fahrradfahrer	18	17	14
17	davon als Fußgänger	24	27	29
18	passive Teilnahme	27	27	18
19	Verunglückte Jugendliche (gesamt)	29	21	35
20	davon als Fahrradfahrer	4	4	5
21	davon als Pedelec-Fahrer (statistisch erfasst seit 2018)			
22	davon als Fußgänger	5	3	8
23	davon als motorisierte Zweiradfahrer	6	9	11
24	passive Teilnahme	12	5	10
25	Verunglückte junge Erwachsene (gesamt)	124	116	121
26	davon als Fahrradfahrer	13	11	16
27	davon als Pedelec-Fahrer (statistisch erfasst seit 2018)			
28	davon als Fußgänger	15	9	7
29	davon als motorisierte Zweiradfahrer	17	11	12
30	passive Teilnahme	32	20	29
31	Verunglückte Senioren (gesamt)	110	84	104
32	davon als Fahrradfahrer	25	37	22
33	davon als Pedelec-Fahrer (statistisch erfasst seit 2018)			
34	davon als Fußgänger	26	18	26
35	passive Teilnahme	26	11	21

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

2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Zu- / Abnahme 2022/23	
							Fallzahlen	Prozent
8.191	8.168	7.937	6.758	6.633	7.292	8.007	715	9%
5.949	5.717	5.477	4.696	6.085*	6.526	7.210	684	9%
37	46	51	50	102	168	178	10	6%
597	639	615	509	413	555	570	15	3%
747	785	772	609	488	683	672	-11	-2%
0	3	3	1	2	3	3	-	-
75	86	92	62	60	76	56	-20	-36%
672	696	677	546	426	604	613	9	1%
108	115	116	94	82	102	96	-6	-6%
118	157	131	163	124	167	138	-29	-21%
86	93	99	52	49	67	68	1	1%
26	32	43	16	18	20	21	1	5%
85	68	77	60	38	65	52	-13	-25%
14	3	4	4	2	0	1	1	100%
18	14	9	19	9	12	11	-1	-9%
28	22	31	22	15	18	16	-2	-13%
36	30	35	16	13	31	21	-10	-48%
26	40	42	28	18	45	31	-14	-45%
6	6	6	9	5	9	5	-4	-80%
	0	0	1	0	2	0	-2	-
8	5	11	6	5	7	5	-2	-40%
11	21	12	5	5	8	11	3	27%
3	8	14	8	2	20	8	-12	-150%
108	115	121	83	82	93	82	-11	-13%
9	13	10	13	8	10	3	-7	-233%
	0	3	0	2	5	4	-1	-25%
12	15	8	8	11	7	10	3	30%
8	13	17	9	9	10	11	1	9%
26	30	27	9	18	20	15	-5	-33%
91	117	88	80	72	103	97	-6	-6%
19	30	13	18	12	17	14	-3	-21%
	4	6	13	12	15	9	-6	-67%
19	25	15	15	18	23	22	-1	-5%
23	27	19	14	9	18	15	-3	-20%

Verkehrsunfallentwicklung im Überblick

Auszug aus der Verkehrsunfalldatei (VUD)

		2014	2015	2016
01	Unfallhäufigkeitszahl (UHZ) PP Oberhausen	3.488	3.598	3.667
02	UHZ Land NRW	3.212	3.486	3.565
03	Verunglücktenhäufigkeitszahl (VHZ) PP Oberhausen	367	348	355
04	VHZ Land NRW	400	430	441
05	VU ohne leichte Sachschäden (nach Hauptunfallursachen)	903	1.023	1.033
06	Abbiegen / Wenden	39,2%	49,7%	47,6%
07	Vorfahrt / Vorrang	21,4%	12,1%	13,6%
08	Geschwindigkeit	9,2%	15,4%	6,8%
09	Abstand	10,3%	12,6%	11,6%
10	Alkohol / Drogen	6,5%	8,4%	8,2%
11	Falsches Verhalten gegenüber Fußgängern	7,5%	7,9%	7,7%
12	Überholen	3,3%	1,2%	2,4%
13	Falsches Verhalten von Fußgängern	2,6%	2,1%	2,0%
14	VU Geschwindigkeit	97	143	69
15	davon Verursacher junge Erwachsene	28	38	43
14	VU Alkohol- und Drogenmissbrauch	67	81	86
15	davon unter Alkoholeinfluss	59	67	70
16	davon unter Drogeneinfluss	8	14	16
17	davon Verursacher junge Erwachsene	9	12	12
19	VU Flucht gesamt	1.502	1661	1.647
20	Aufklärungsquote VU Flucht gesamt	41,2%	42,6%	42,0%
21	VU Flucht mit Personenschaden	68	44	53
22	Aufklärungsquote VU Flucht mit Personenschaden	50,0%	79,5%	67,9%

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

2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Zu- / Abnahme 2022/23	
							Fallzahlen	Prozentpunkte
3.883	3.874	3.765	3.206	3.165	3.493	3.798	305	8%
3.631	3.640	3.788	3.099	3.241	3.401			
354	372	366	289	233	327	319	-8	-3%
431	439	436	373	376	432			
973	1.002	985*	809	746	906	919	13	1%
48,1%	43,3%	39,39%	43,14%	42,76%	36,3%	38,5%	2,21%	
12,1%	14,7%	14,42%	15,45%	15,01%	23,3%	21,0%	-2,29%	
5,1%	6,2%	6,90%	5,93%	6,30%	5,8%	4,7%	-1,17%	
15,2%	14,5%	16,24%	15,70%	16,49%	12,7%	11,1%	-1,59%	
8,7%	9,2%	9,44%	8,65%	9,65%	11,6%	13,6%	2,01%	
5,1%	7,5%	6,90%	6,55%	6,84%	5,4%	5,8%	0,36%	
4,2%	2,8%	4,77%	2,84%	1,61%	2,2%	3,2%	0,95%	
1,3%	1,9%	1,93%	1,73%	1,34%	2,6%	2,2%	-0,47%	
50	63	68	48	47	53	43	-10	-23%
23	21	31	18	16	28	14	-14	-100%
85	92	93	70	72	105	125	20	16%
69	74	68	57	58	75	92	17	18%
16	18	25	13	14	30	33	3	9%
15	18	17	19	13	16	13	-3	-23%
1.673	1.800	1.845	1.557	1.376	1.591	1.843	252	14%
41,5%	38,8%	38,3%	37,1%	37,65%	37,8%	39,3%	1,56%	
75	51	52	47	39	67	69	2	3%
76,0%	62,7%	69,2%	61,7%	61,54%	64,2%	62,3%	-1,86%	



Ein Interview mit dem
Direktionsleiter Verkehr Thomas Meyer

„Gemeinsam sind wir stärker“

Seit dem 1. März 2023 hat Polizeioberrat Thomas Meyer die Tätigkeit als Direktionsleiter Verkehr übernommen. Im Interview sprach er über diese neue Herausforderung, seine Einschätzung zur Situation in Oberhausen sowie die Trends in Sachen Straßenverkehr.

Herr Meyer, Sie waren zuvor Leiter der Kriminalinspektion 2 im Bereich Kriminalität in Oberhausen, u. a. zuständig für Betrugsdelikte, Hausfriedensbruch, Kriminalwache und vieles mehr. Wie kam es zu dem Direktionswechsel?

Das ist richtig. Frau Walbrodt ist als Direktionsleiterin Verkehr nach Essen gewechselt und so stand der stellvertretende Polizeipräsident vor der schwierigen Situation, dass eine Direktion keine Leitung hatte. Da er wusste, dass ich bereits Erfahrungen im Bereich Verkehr gesammelt hatte, hat er mich gefragt, ob ich Interesse hätte, die vakante Funktion zu übernehmen. Dienstlich hängt mein Herz am Thema Straßenverkehr, insofern habe ich nach kurzer Bedenkzeit dann auch „Ja“ gesagt.

Was hat Sie an der Aufgabe gereizt?

Natürlich zum einen die Direktionsleitung zu übernehmen. Und ein anderer Aspekt ist: Ich trage sehr gern Uniform, was ich in meiner jetzigen Funktion auch mache. *(lacht)*

Was sind Ihre Aufgaben als Direktionsleiter?

Zum einen muss ich mich als Direktionsleiter an der Landesstrategie orientieren, zum anderen aber auch eigene strategische Schwerpunkte in meiner Direktion setzen – das ist ein Aspekt, der sich immer auch an der Verkehrssituation sowie an den Unfallschwerpunkten der jeweiligen Stadt ausrichtet. Ein weiterer wichtiger Teil meiner Arbeit als Direktionsleiter ist das Pflegen bestehender und Bildung neuer

Netzwerke. Gerade in Verkehrsangelegenheiten haben wir es mit sehr vielen Akteuren zu tun, seien sie von der Stadt Oberhausen, Baulastträgern, Nichtregierungsorganisationen (NGO), wie der Verkehrswacht, und auch Partnerinnen und Partnern im Kontext der Raser-Poser-Tuner-Szene. Da ist spürbar, dass wir gemeinsam stärker sind, als wenn sich jeder nur auf seinen eigenen Bereich fokussiert.

Wie sehen Sie die Entwicklung des Straßenverkehrs hier in Oberhausen? Gefühlt besteht der Verkehr nur aus Baustellen, Staus etc.

Oberhausen ist eine kompakt gebaute Stadt. Sie ist sehr komprimiert und der größte Teil der Fläche ist versiegelt. Dadurch haben wir relativ wenig Möglichkeiten, im Verkehrsraum in die Breite zu gehen, schließlich kann man die dort stehenden Häuser ja nicht so einfach abreißen. Es gibt also per se wenig Möglichkeiten, um den Verkehr im Bereich Engineering zu entlasten. Hinzu kommen Baustellen oder gesperrte Autobahnen – die Menschen weichen dann über innerstädtische Straßen aus, was einen verstärkten Verkehr im Stadtgebiet zur Folge hat.

Bemängelt wird, dass die Sitten im Straßenverkehr deutlich rauer geworden sind. Sehen Sie das auch so?

Das ist natürlich nur ein Gefühl. Aber es gibt wissenschaftliche Untersuchungen, dass die Menschen seit der Corona-Zeit wieder mehr zum Egoismus tendieren. Das ist allerdings eine gesamtgesellschaftliche Entwicklung, die sich eben auch im Straßenverkehr widerspiegelt. Für uns als Direktion Verkehr bedeutet das allerdings, dass wir das stärker in den Fokus nehmen müssen. Deshalb beschäftigt sich die neue Fachstrategie 2024 auch mit Aggressionsdelikten im Straßenverkehr.

Wie sehen die Verkehrsunfallzahlen in Oberhausen aus?

Im Jahr 2023 hatten wir in Oberhausen insgesamt 8.007 Verkehrsunfälle. Die Zahl der zugelassenen Kraftfahrzeuge steigt kontinuierlich und insofern ist davon auszugehen, dass die Unfallzahlen hier auch weiter steigen. Der Verkehrsraum kann im Gegensatz dazu nur eingeschränkt bis gar nicht wachsen. Hinzu kommt, dass wir auch viele neue Verkehrsformen haben, zum Beispiel Pedelecs, E-Scooter etc. Das wirkt sich nicht unbedingt positiv auf die Verkehrslage aus.

Die Polizei hat immer ein besonderes Augenmerk auf die Verkehrssicherheit von Kindern. Was hat die Polizei in diesem Bereich gemacht?

Wir haben ein großes Portfolio mit Angeboten zur Verkehrsunfallprävention: Fußgängerführerscheine, Fahrradprüfungen, Fahrradaktionen mit Flüchtlingen, Schulwegkontrollen, Begleitung von Elternabenden, Gespräche zum Thema Elterntaxis und vieles mehr. Darüber hinaus begleiten wir die ersten vier Wochen nach den Schulferien auch mit sehr vielen polizeilichen Maßnahmen und werten das zusätzlich noch statistisch aus.

Wie lautet Ihr Resümee: E-Scooter ist Fluch oder Segen?

Ein E-Scooter ist zum Beispiel für Pendler grundsätzlich eine sehr gute Alternative. Bei uns in Oberhausen sind die Unfallzahlen mit Beteiligung von E-Scootern allerdings genau dann gestiegen, als die einschlägigen Verleihunternehmen die Genehmigung in Oberhausen erhalten haben. Ein schwerwiegendes Problem mit E-Scooterunfällen haben wir allerdings immer noch nicht..

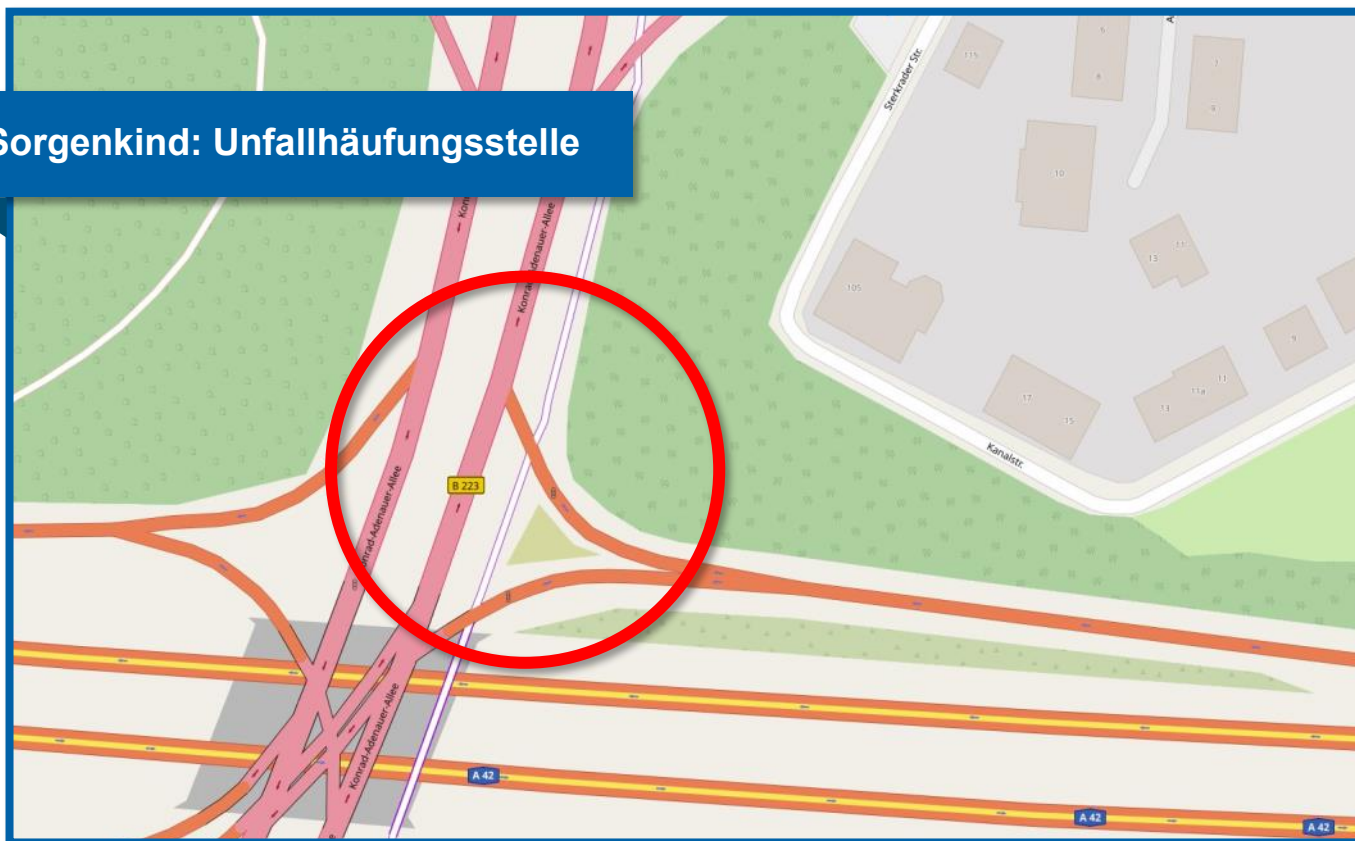
Welche Schwerpunkte haben Sie für das Jahr 2024?

Zunächst hat das Land eine neue Fachstrategie Verkehr entwickelt, die wir in Oberhausen umsetzen. Das sind unterschiedliche Strategien, um die Anzahl der Verkehrsunfälle deutlich zu reduzieren. Zudem haben wir – wie bereits geschildert – eigene Schwerpunkte, die wir verfolgen. Ich plane zum Beispiel, die Zusammenarbeit mit umliegenden Behörden auszubauen, weshalb wir jetzt eine Kooperation zwischen Duisburg, Krefeld, Essen und Oberhausen im Schwerlastbereich ins Leben gerufen haben. Daraus haben sich schon Synergien im Zusammenhang mit der Raser-/ Poserszene ergeben – wir lernen voneinander und arbeiten zusammen.

Die bevorstehende Legalisierung von Cannabis bereitet uns Sorgen – da müssen wir im Verkehrsbe- reich einen Fokus darauf haben und schauen, wie das im Kontext „Fahren unter Einwirkung von Betäubungsmitteln“ auswirkt. Ich denke deshalb, das wird sicherlich ein spannendes Jahr. Nicht zuletzt vor dem Hintergrund der bevorstehenden Fußball-Europameisterschaft, in deren Vorbereitung für den Spielort Gelsenkirchen meine Kräfte bereits jetzt stark eingebunden sind.

Vielen Dank für das Gespräch.

Sorgenkind: Unfallhäufungsstelle



Die Unfallkommission, die aus der Straßenverkehrsbehörde, Straßenbaubehörde und Polizei besteht, beobachtet die Straßen und Punkte, an denen es auffällig häufig zu Unfällen kommt und bewertet diese nach bestimmten Kriterien (siehe rechts). Dies war auch bei der Unfallhäufungsstelle im Bereich der Ausfahrt OB-Zentrum an der BAB 42 in Fahrtrichtung Norden der Fall.

Die Zahl der Verkehrsunfälle war hoch

Ein Rückblick: Allein in der Zeit vom September 2017 bis August 2018 wurden hier insgesamt 86 Verkehrsunfälle gezählt. Darunter ein schwerer Unfall mit Verletzten, vier Unfälle mit Leichtverletzten und 81 Mal leichter Sachschaden. Auch die Auswertung für das nächste Jahr im Zeitraum vom September 2018 bis September 2019 zeichnet kein anderes Bild. Hier wurde eine ähnlich hohe Zahl an Unfällen gezählt: 81 Verkehrsunfälle, darunter fünf Mal mit Leichtverletzten und in 76 Fällen mit leichtem Sachschaden.

Im September 2019 begann die Umgestaltung des Bereichs, dieser bestand zum einen aus einem 40 km/h-Tempolimit auf einem Teilstück der Konrad Adenauer-Allee, zum anderem aus einer Fahrbahnverengung: Der rechte Fahrstreifen der B223 endet hinter der Lindnerstraße als Rechtsabbiegerstreifen auf die A42 Richtung Dortmund. Hinter der Auffahrt zur A42 wurde die rechte Spur als Sperrfläche markiert. So umstritten diese Änderungen waren, sie zeigten ihre Wirkung.

Die Maßnahmen waren erfolgreich

Die Auswertung für den Zeitraum September 2019 bis 2020 zeigt nur noch elf Verkehrsunfälle mit leichten Sachschäden. Ein Jahr später sind es nur noch sieben Unfälle (einmal mit einem Leichtverletzten, sechs mal leichter Sachschaden), im Jahr 2023 sind es immerhin zwölf Unfälle.

Durch die ergriffenen Maßnahmen konnte somit erreicht werden, dass der Einmündungsbereich letztmalig 2018 als Unfallhäufungsstelle registriert wurde.

Unfallhäufungsstellen in Oberhausen 2023

Die Beobachtung von Stellen und Straßen, an denen es besonders häufig zu Unfällen kommt, ist ein wichtiger Aufgabenbereich der Unfallkommission. Bei Vorliegen von Unfallhäufungsstellen tritt die Kommission zusammen, um die Ursachen zu beheben. Hierzu werden verschiedene Kriterien angelegt.

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

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

Folgende Unfallhäufungsstellen wurden 2023 festgestellt und der Stadt Oberhausen gemeldet:

1-Jahres-Unfallhäufungsstellen

- Kreuzungsbereich Mülheimer Straße / Ebertstraße / Falkensteinstraße
- Kreuzungsbereich Weseler Straße / Hiesfelder Straße / Weierstraße
- Kreuzungsbereich Rolandstraße / Wehrstraße
- Kreuzungsbereich Hiesfelder Straße / Wolfstraße
- Einmündungsbereich Ostrampe / Holtkampstraße
- Kreuzungsbereich Konrad-Adenauer-Allee / Duisburger Straße / Mülheimer Straße / Essener Straße
- Kreuzungsbereich Duisburger Straße / Buschhausener Straße
- Kreisverkehr Concordiastraße / Hansastraße / Am Förderturm
- Einmündungsbereich Neumühler Straße / Mecklenburger Straße
- Kreuzungsbereich Grenzstraße / Lothringer Straße
- Kreuzungsbereich Buschhausener Straße / Hansastraße / Ebertstraße
- Kreuzungsbereich Holtener Straße / Dorstener Straße / Teutoburger Straße

3-Jahres-Unfallhäufungsstellen

- Kreuzungsbereich Ebertstraße / Tannenbergstraße
- Kreuzungsbereich Mülheimer Straße / Ebertstraße / Falkensteinstraße
- Einmündungsbereich Weierstraße / Beerkamp
- Kreisverkehr Concordiastraße / Hansastraße / Am Förderturm
- Kreuzungsbereich Buschhausener Straße / Hansastraße / Ebertstraße



„Unsere Arbeit trägt Früchte“

Die Verkehrssicherheitsberater haben eine kleine Wandlung durchlebt. Woran das liegt und was sich bei dem Team verändert hat, das erzählte Polizeihauptkommissar Dirk Marten.

Über mangelnde Termine können sich die Verkehrssicherheitsberater nicht beschweren. Das Team aus vier Polizistinnen und Polizisten hat nicht weniger als folgende wichtige Aufgaben: die Anzahl der Unfälle reduzieren und die Unfallfolgen zu minimieren. Dabei sind die Zielgruppen ebenfalls fest umrissen: Von Kindern über Jugendliche und Heranwachsende bis hin zu den Seniorinnen und Senioren: alle werden auf unterschiedlichen Wegen angesprochen. Und mehr noch: „Wir überlegen uns immer wieder Neues, wie wir die jeweilige Zielgruppe erreichen können“, erklärt Dirk Marten. „So ist zum Beispiel die Handpuppe Ede entstanden.“ Aber dazu später mehr.

Termine konnten normal stattfinden

Veranstaltungen in Kindergärten, in Schulen oder in Seniorenheimen gehören zum Alltag. Denn die Verkehrssicherheitsberater sind in Kontakt mit denjenigen, die besondere Unterstützung im Straßenverkehr benötigen. Vor allem in den Pandemie Jahren hat dieser Kontakt gelitten. Deshalb freuen sie sich, dass im Jahr 2023 wieder alle Termine an Kitas, Schulen und Seniorenheimen ganz normal stattfinden konnten.

Übung macht den Meister

Wenn es um das Thema Kinder im Straßenverkehr geht, weiß Dirk Marten immer wieder auf eines hinzuweisen. „Das ist mittlerweile mein Mantra“, erzählt er schmunzelnd. „Denn ich kann die Eltern nur an eines erinnern: Zum einen, dass sie das wichtigste Vorbild für ihre Kinder sind, und zum anderen, dass sie mit ihren Kindern üben, üben und nochmals üben müssen.“ Ob es um das richtige Verhalten am Zebrastreifen geht oder die Fahrt mit dem Fahrrad - hier gilt: je mehr desto besser. „Leider ist das noch immer nicht selbstverständlich“, berichtet der Polizist aus seiner Erfahrung. „Die Verkehrserziehung im Alltag und Zuhause wird deutlich vernachlässigt.“

Positiv bemerkt Dirk Marten, dass Eltern sich wieder deutlich mehr im Umfeld ihrer Kinder engagieren. „Die Bereitschaft zu unterstützen hat zugenommen und auch bei den Trainings ist die Elternbeteiligung gestiegen.“

Für Dirk Marten sind auch die Zahlen Grund zur Freude. „Die Zahlen mit am Unfall beteiligten Kindern sind in diesem Jahr gesunken und das freut mich sehr“, erzählt er. „Dennoch ist jeder Unfall ein Unfall zu viel. Wir müssen noch mehr tun, damit Kinder sich sicher im Straßenverkehr bewegen können.“ Dazu hat vielleicht auch der Waschbär Ede beigetragen, der seit gut einem Jahr die Verkehrssicherheitsberater unterstützt. Der Waschbär ist eine Handpuppe und vermittelt den Kindern auf unterhaltsame Art und Weise und vor allem auf Augenhöhe, was im Straßenverkehr zählt. Aus Oberhausen ist Ede jedenfalls nicht mehr wegzudenken.



Ein weiterer Aspekt, der noch stärker in den Fokus gerückt ist: „Wir haben die Arbeit mit Seniorinnen und Senioren noch verstärkt. So haben wir im Jahr 2023 erstmalig Pedelec-Trainings für die ältere Generation angeboten. Diese richtet sich an deren Bedarfen aus, zum Beispiel die Reaktionsfähigkeit, das Bremsverhalten, das Handling der Räder und vieles mehr.“ Die Trainings wurden angenommen - für das Jahr 2024 sind deshalb noch mehr in Planung.

Kindergärten

Im Jahr 2023 wurden in 62 Kindertageseinrichtungen insgesamt 75 Termine durchgeführt. Dabei wurden 689 Kinder und 128 Erzieherinnen und Erzieher erreicht. An 30 Elterninformationsgesprächen nahmen 245 Teilnehmerinnen und Teilnehmer teil.

Grundschulen

Von August bis Dezember 2023 sind an 33 Grundschulen die Fußgängertrainings durchgeführt worden. An diesen Übungen nahmen insgesamt 1.945 Schülerinnen und Schüler, 267 Eltern und 85 Lehrerinnen und Lehrer teil. Ein Training in den 1. Klassen der Schulen umfasst zwei Schulstunden. Nach einer kurzen theoretischen Einweisung wird eine Fußgängerübungsstrecke mit Unterstützung der Eltern im näheren Umfeld der Schule abgelaufen und das sichere Verhalten als Fußgänger trainiert.

Der nächste Schritt sind für die Zweitklässler die Fußgängerführerschein-Prüfungen. Im Jahr 2023 wurden diese an allen 33 Grundschulen durchgeführt. Es nahmen aus 79 Klassen insgesamt 1.898 Kinder, 412 Eltern und 95 Lehrerinnen und Lehrer an der Prüfung teil.

Eine Besonderheit in Oberhausen ist die Fußgängerführerschein-Prüfung, die in den zweiten Klassen der Oberhausener Grundschulen durchgeführt wird. In der theoretischen Prüfung müssen zehn Fragen schriftlich beantwortet werden. Dann laufen die Kinder aller zweiten Klassen eine bestimmte für jede Grundschule ausgewählte Prüfungsstrecke ab. Die Strecke muss alleine bewältigt werden. Eltern stehen als Sicherheits- und Beobachtungsposten an allen Straßenkreuzungen und Straßeneinmündungen. Wird eine gewisse festgelegte Fehlerzahl nicht überschritten, können sich die Kinder über den Fußgängerführerschein freuen. Die örtlich zuständigen Bezirksdienstbeamten führen mit den Kindern noch ein zeitnahes Training durch, in dem die Prüfungsstrecke noch einmal im Klassenverband abgelaufen wird.

Es nahmen bei 90 Fahrradtrainings 3.612 Kinder, 360 Eltern und 178 Lehrerinnen und Lehrer teil.

In den Trainings wird an einer Straßenkreuzung oder -einmündung auch wieder mit Hilfe der Eltern das Rechts-/Linksabbiegen etc. geübt. Kinder und Eltern fahren mit eigenen verkehrssicheren Fahrrädern. Als Unterstützung für die Verkehrssicherheitsberatung nimmt der zuständige Bezirksdienst am Training teil.

An der Fahrradprüfung im Jahr 2023 nahmen an 33 Grundschulen 79 Klassen teil. 1.965 Schülerinnen und Schüler wurden geprüft, unterstützt von 343 Eltern und 152 Lehrerinnen und Lehrern.



Bei der Fahrradprüfung muss eine für jede Grundschule festgelegte Prüfungsstrecke im öffentlichen Straßenverkehr von den Kindern einzeln abgefahren werden. Auch hier werden die Eltern als Sicherheits- und Beobachtungsposten nach einer von den Verkehrssicherheitsberatern durchgeführten Einweisung eingesetzt. Wird neben der praktischen die schriftliche Prüfung bestanden, wird der Fahrradführerschein ausgehändigt.

Weiterführende Schulen

An der Busschule nahmen im Schuljahr 2023 bei 27 Veranstaltungen 1.350 Schülerinnen und Schüler sowie 108 Lehrerinnen und Lehrer teil.

Mit den Schülerinnen und Schülern der 5. Klassen wird regelmäßig eine Busschule durchgeführt. Hier werden folgende Inhalte theoretisch besprochen und praktisch geübt: Verhalten an der Bushaltestelle und im Bus während der Fahrt, Thema Fahrkarten, Schwarzfahren, Vandalismus, das richtige Festhalten im Bus einschließlich Bremsproben und Rollenspielen, Notausstiege etc.



Schülerlotsen

In Oberhausen wurden 16 Schülerlotsen der Theodor-Heuss-Realschule für eine Lotsenstelle ausgebildet. Das beinhaltet eine theoretische und praktische Einweisung. Außerdem wurde die Lotsenstelle an der Astrid-Lindgren-Schule im Jahr 2023 fortgesetzt. Diese wird jedoch von den Eltern übernommen. Es wurden 18 Erwachsene eingewiesen und mit Sicherungskleidung der Verkehrswacht Oberhausen ausgestattet.



Zielgruppe Eltern

Im Rahmen der Elternpflegschaftsversammlungen haben die Verkehrssicherheitsberater an 20 Elternabenden in 2023 teilgenommen.

Es wurden die Elternabende der 1. und 4. Klassen besucht, um die Eltern über die Inhalte der Verkehrserziehung zu informieren. Neben den verkehrserziehenden Maßnahmen wurden die Eltern sensibilisiert hinsichtlich ihrer Mitwirkung und Unterstützung aller Trainings und Prüfungen ihrer Kinder. Insgesamt wurden 825 Eltern und 38 Lehrer erreicht.

Opferschutz

Da der Bereich Opferschutz neu strukturiert worden ist, wurde dieser Aufgabenbereich komplett durch die Verkehrssicherheitsberater im Jahr 2023 übernommen. Hierbei wurden in 47 Opferschutzfällen 108 Personen angeschrieben und betreut.

Kooperationspartner

Die Zusammenarbeit mit verschiedenen Akteuren und Kooperationspartnern der Polizei Oberhausen ist ein wichtiger Bereich in der präventiven Verkehrsarbeit. Hierbei wurden viele Veranstaltungen auf den Wochenmärkten oder gemeinsamen Streifengängen mit dem Kommunalen Ordnungsdienst durchgeführt.

Die Verkehrssicherheitsberater unterstützen zum Beispiel die GMVA bei der Fahrradbörse oder die Verkehrswacht Oberhausen bei Schulranzenmessen oder auf Wochenmärkten.

Im Jahr 2023 unterstützen die Kolleginnen und Kollegen der Verkehrssicherheitsberater im Rahmen der Ferienspiele. Dabei wurden in fünf Veranstaltungen 104 Kinder in einem Fahrradparcours beschult. Weiterhin fanden 13 Fahrradtrainings mit ukrainischen und anderen Flüchtlingskindern in den Oster-, Sommer- sowie Herbstferien statt. Daran nahmen insgesamt 195 Kinder teil.



Ein Wagen für alle Fälle

Seit einem Jahr freut sich der Verkehrsdienst über Zuwachs in seiner Fahrzeugfamilie. Denn neben vielen weiteren Behörden wurde auch die Polizei Oberhausen mit dem modernen Fahrzeug ausgestattet. Der sogenannte PrüfKw mit den beachtlichen Maßen von fast sechs Metern Länge, zwei Metern Breite und einer Höhe von fast drei Metern ist ein richtiges Schwergewicht. Nicht nur, wenn es um das Gesamtgewicht von 3.500 Kilogramm geht, sondern auch im Hinblick die Ausstattung.

Ein fahrbares Büro

Auch in der Ausstattung enthalten: eine Leiter. „Die wird dann notwendig, wenn die Beamtinnen und Beamten bei einer Schwerlastkontrolle mal auf den LKW klettern müssen. Zum Beispiel, um die Maße der Ladung zu kontrollieren“, erklärt der Teamleiter und Polizeihauptkommissar des Verkehrsdienstes Roland Klink. Bislang war es nur unter erschwerten Bedingungen möglich, verschiedene Daten vor Ort auszuwerten. Aber mit Laptop, Drucker und viel Platz im Innenraum des Fahrzeugs ist das kein Problem mehr – der Wagen ist praktisch ein fahrendes Büro.

Bislang wurde der PrüfKw für viele verschiedene Verkehrskontrollen, Schwerlastkontrollen oder bei landesweiten Aktionen eingesetzt und hat sich sehr gut bewährt. Daneben eignet sich das Fahrzeug auch ideal für Unfallaufnahmen und Unfallabsicherungen und ist dementsprechend gut ausgerüstet.

Begriffsbestimmungen

Verkehrsunfall (VU)

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

Meldepflichtige Verkehrsunfälle

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

Unfallkategorien:

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

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

Beteiligte

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

Verunglückte

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

Getötete

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

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

	2022	2023	Abw. absolut	Abw. in %	Anteil an	Anteil an
					Gesamtbev.	Gesamtbev.
					2022	2023
Anzahl der Einwohner	208.752	210.824	2.072	0,99%		

Relevante Altersgruppen

Verkehrsunfallbekämpfung

Kinder unter 15 Jahren	28.922	30.027	1.105	3,82%	13,85%	14,24%
Jugendliche 15 bis 17 Jahre	5.605	5.840	235	4,19%	2,69%	2,77%
junge Erwachsene 18 bis 24 Jahre	14.320	14.200	-120	-0,84%	6,86%	6,74%
Senioren 65 Jahre und älter	46.945	47.230	285	0,61%	22,49%	22,40%

Nichtdeutsche Einwohner

Nichtdeutsche Einwohner	34.043	37.932	3.889	11,42%	16,31%	17,99%
Kinder unter 14 Jahren	5.335	6.392	1.057	19,81%	2,56%	3,03%
Jugendliche 14 bis 17 Jahre	1.066	1.437	371	34,80%	0,51%	0,68%
Heranwachsende 18 bis 20 Jahre	765	929	164	21,44%	0,37%	0,44%
Kinder u. junge Erwachsene unter 21 Jahren	7.166	8.758	1.592	22,22%	3,43%	4,15%
Erwachsene 21 Jahre und älter	26.877	29.174	2.297	8,55%	12,88%	13,84%

Kraftfahrzeugzulassungen

Anzahl der zugelassenen Kraftfahrzeuge	130.322	131.235	913	0,70%		
Relevante Kraftfahrzeugarten						
Personenkraftwagen	113.433	113.678	245	0,22%		
Lastkraftwagen	6.131	6.531	400	6,52%		
Krafträder	9.465	9.625	160	1,69%		

Quellenangaben

Strukturdaten Bevölkerung

LKA NRW, Landesdatenbank NRW

Fotos und Grafiken

Rene Anhuth, Adobe Stock (tlw. KI-generiert), Polizei NRW



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

Fachliche Verantwortung
Direktion Verkehr
Führungsstelle

Inhalt, Konzeption & Gestaltung
Presse- und Öffentlichkeitsarbeit