



**POLIZEI**  
Nordrhein-Westfalen  
Oberhausen

bürgerorientiert · professionell · rechtstaatlich



Verkehrskontrollen Ende 2024 an  
der Straße Alte Walz in Oberhausen



# Verkehrsbericht 2024

## 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 2025

## Oberhausen im März 2025

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich freue mich sehr Ihnen den Verkehrsbericht 2024 präsentieren zu dürfen. Beim Blick auf die Zahlen lässt sich feststellen, dass diese in den letzten Jahren kontinuierlich angestiegen sind. Im vergangenen Jahr ist es uns gelungen, diesen Trend abzubremesen, so dass wir mit 8.221 Verkehrsunfällen eine annähernd gleich hohe Anzahl vermelden können. Nichtsdestotrotz muss man sich eingehender mit den Zahlen auseinandersetzen. Durchaus positiv ist, dass obwohl die Anzahl an Unfällen mit leichtem Sachschaden um 30 Fälle gestiegen ist, sowohl die Unfallzahlen mit Personenschaden, als auch die Unfälle mit schwerem Sachschaden im Vergleich zum Vorjahr gesunken sind.

Wichtig ist, nicht zu vergessen, dass sich hinter allen Verkehrsunfällen auch Menschen und je nach Art des Unfalls auch Schicksale verbergen. Insofern müssen wir weiterhin dafür Sorge tragen, dass die Unfallzahlen möglichst niedrig sind und es auch bleiben. Das liegt natürlich in erster Linie in der Verantwortung eines jeden Straßenverkehrsteilnehmers: sich nicht von der Hektik bestimmen zu lassen, im Straßenverkehr aufmerksam zu sein und vor allem die persönlichen Maßnahmen zu treffen, um sicher ans Ziel zu kommen.

Unser Anliegen ist es, die Menschen über die Möglichkeiten der zusätzlichen Sicherungen zu informieren und sie auch ganz praktisch darin zu bestärken. Ab Seite 24 lesen Sie, wie aktiv die Kolleginnen und Kollegen der Verkehrssicherheitsberatung in den Schulungen und Trainings über Generationen hinweg in diesem Bereich gewesen sind.

Zusätzlich sind aber weitere Dienststellen der Direktion Verkehr für die Sicherheit im Straßenverkehr im Einsatz. Zum Beispiel mit Schwerpunktaktionen, bei denen verschiedene Problembereiche in den Fokus gerückt werden. Auf Seite 22 lesen Sie dazu eine Reportage über einen Schwerpunkteinsatz zur Überprüfung des gewerblichen Güterverkehrs.

Nicht wegzudenken sind aber auch die Kooperationspartner der Polizei. Die gute Zusammenarbeit

funktioniert bereits seit vielen Jahren und ist unverzichtbar, um eine sichere Infrastruktur in Oberhausen zu gewährleisten und alle Möglichkeiten auszuloten, die in einer dicht bebauten Stadt wie Oberhausen möglich sind.

Schließlich möchte ich mich bei allen Kolleginnen und Kollegen der Polizei bedanken, die sich mit großem Engagement für die Sicherheit im Straßenverkehr einsetzen. Gemeinsam werden wir auch in Zukunft daran arbeiten, damit Oberhausen ein sicherer und lebenswerter Ort bleibt.



**Sylke Sackermann**  
**Polizeipräsidentin**

## Inhaltsverzeichnis

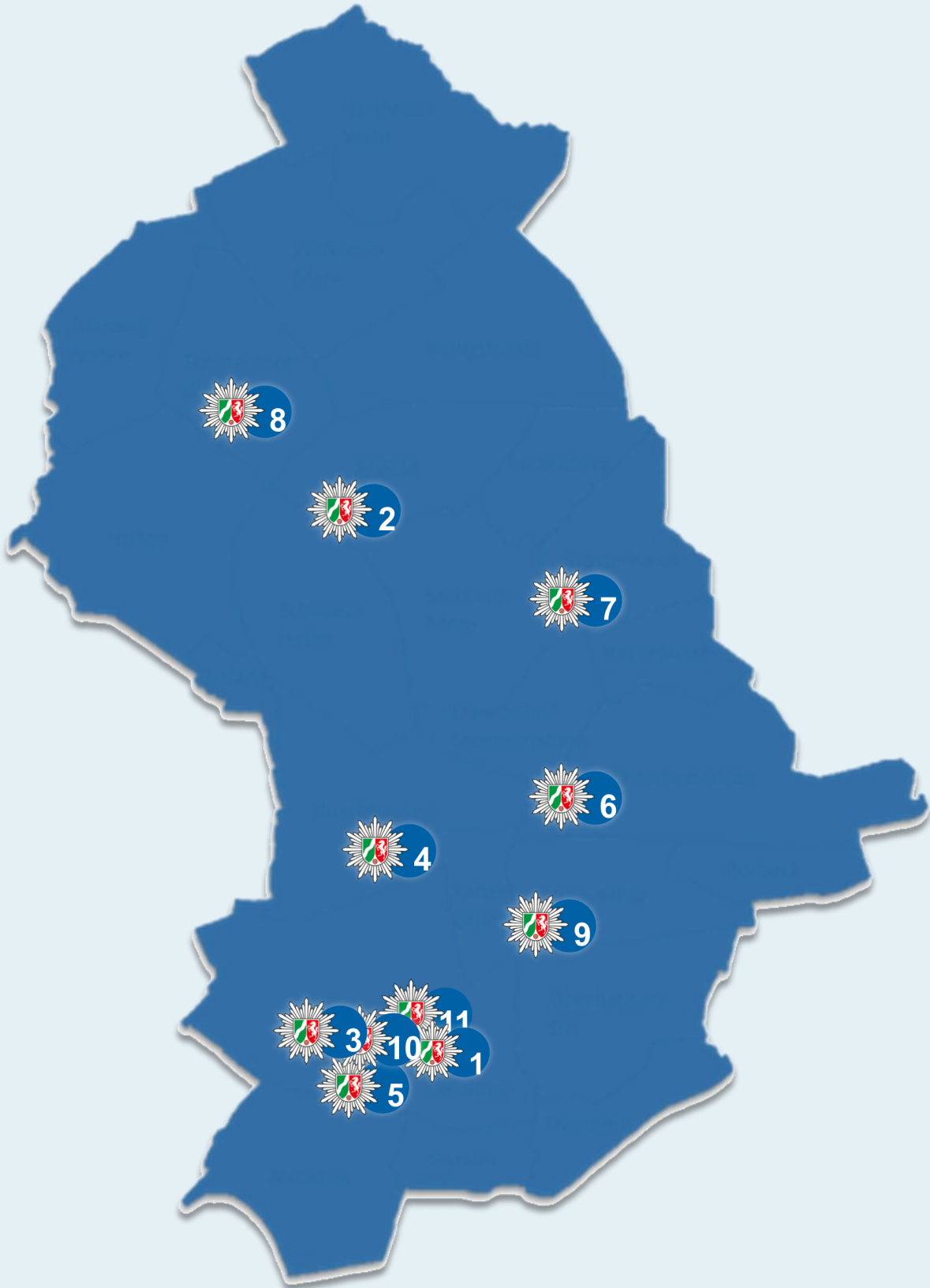
Karte mit Adressen der Liegenschaften in Oberhausen .....	6
Verkehrsunfallentwicklung 2024 im Detail .....	8
Anzahl der Verkehrsunfälle Verunglückte im Straßenverkehr	
Unfälle mit leichten Sachschäden .....	9
Unfälle mit schweren Sachschäden Verletzte Kinder Fahrradunfälle mit Kindern Statistik: Anzahl 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 2024	
Tabellen: Verkehrsunfallentwicklung im Überblick.....	16
Interview   Direktionsleiterin Verkehr Jessica Demmer .....	20
Reportage Schwerpunkteinsatz gewerblicher Güterverkehr .....	22
Unfallhäufungsstellen in Oberhausen 2024.....	23
Mit der Verkehrssicherheitsberatung fit im Straßenverkehr .....	24
Begriffsbestimmungen.....	29
Bevölkerungsstruktur.....	31
Quellenangaben .....	31



# POLIZEI

Nordrhein-Westfalen  
Oberhausen





### **Polizeiwache Alt-Oberhausen**

Friedensplatz 2-5  
46045 Oberhausen



### **Polizeiwache / 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 2024 im Detail

### Anzahl der Verkehrsunfälle

Im Jahr 2024 sind in Oberhausen insgesamt 8.221 Verkehrsunfälle registriert worden. Das ist mit nur einem Unfall mehr ein nahezu identischer Wert im Vergleich zum Vorjahr (2023: 8.220).

Die stetig wachsende Verkehrsdichte in Oberhausen hat sicherlich einen großen Einfluss auf die Anzahl der Verkehrsunfälle. In Oberhausen lag die Anzahl der zugelassenen Kraftfahrzeuge im Jahr 2018 bei 124.341. Im Jahr 2024 sind es insgesamt 132.256 - das sind 7.915 zugelassene Fahrzeuge mehr in nur sechs Jahren. Ein Trend, der sich auch in anderen Kommunen feststellen lässt und in den Straßenverkehr ausstrahlt.

Allein 2024 sind im Vergleich zum Vorjahr 1.021 neue Kraftfahrzeuge in Oberhausen gemeldet worden. Davon 474 Personenkraftwagen, 321 Lastkraftwagen und 199 Krafträder.

*Die Zahlen im Detail finden Sie auch in den Tabellen ab Seite 16.*

Die Unfallhäufigkeitszahl (Anzahl der Verkehrs-

fälle je 100.000 Einwohner) beträgt im Jahr 2024 3.894 und hat sich somit im Vergleich zum Vorjahr um fünf verringert (2023: 3.899).

### Verunglückte im Straßenverkehr

Die Anzahl der Verunglückten ist mit insgesamt 650 im Jahr 2024 um vier Prozent gefallen (2023: 677).

Auch im Bereich der leichtverletzten Personen im Straßenverkehr ist eine positive Tendenz zu verzeichnen: Im Jahr 2024 waren es 588 Leichtverletzte, im Jahr zuvor 618. Das sind fünf Prozent weniger als im Vorjahr.

Die Anzahl der schwer verletzten Personen in Oberhausen nach einem Verkehrsunfall ist leicht gestiegen. Im Jahr 2024 waren es insgesamt 60 Schwerverletzte, im Jahr zuvor waren es 56.

Zwei Personen sind in Oberhausen nach einem Verkehrsunfall gestorben. Im Jahr 2023 waren es drei Personen, die ums Leben kamen.



### Unfälle mit leichten Sachschäden

Die Zahl der Verkehrsunfälle mit leichtem Sachschaden ist im Jahr 2024 um 30 auf 7.497 angestiegen. Im Jahr 2023 zählten wir insgesamt 7.467 dieser leichten Unfälle.

### Unfälle mit schweren Sachschäden

Leicht gesunken sind die Verkehrsunfälle mit schwerem Sachschaden. Waren es im Jahr 2023 insgesamt 178 dieser Verkehrsunfälle, so ist die Zahl im Jahr 2024 um 31 Unfälle auf 147 gesunken. Das sind 21 Prozent weniger als im Vorjahr.

### Verletzte Kinder

Eine wichtige Zielgruppe in der Präventionsarbeit der Polizei Oberhausen sind Kinder. Sie werden sowohl in den Kindergärten als auch in den Grundschulen sowie den weiterführenden Schulen geschult, sich im Straßenverkehr richtig zu verhalten. Unterstützt wird das durch viele polizeiliche Maßnahmen an Kindergärten und Schulen, beispielsweise Gurtkontrollen, Geschwindigkeitsmessungen

und weiterer Kontrollen rund um die Sicherheit der Kleinen. Dennoch ereigneten sich im Jahr 2024 Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Kindern.

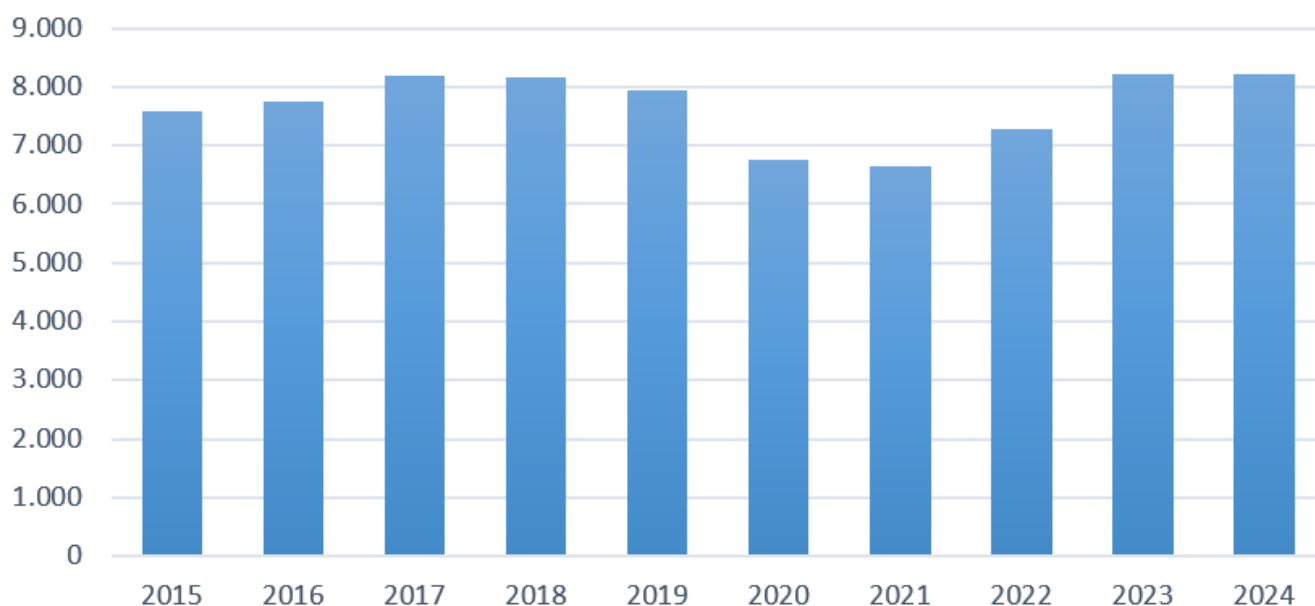


Im Jahr 2024 sind 58 Verkehrsunfälle erfasst worden. Die Anzahl stieg um fünf Unfälle im Vergleich zum Vorjahr (2023: 53).

Glücklicherweise ist kein Kind auf dem Weg zur Schule verletzt worden (2023: 1).

Im Jahr 2024 sind drei Fahrradunfälle weniger mit Kindern registriert worden als im Vorjahr (2024: 8; 2023: 11). Das ist der niedrigste Wert der vergangenen zehn Jahre.

## Anzahl der Verkehrsunfälle gesamt



Ferner ist es zu 11 Unfällen gekommen, bei denen Kinder als Fußgänger unterwegs waren. Im Jahr 2023 waren es mit 16 etwas mehr. Auch das ist der niedrigste Wert der vergangenen zehn Jahre.

Gestiegen ist hingegen die Anzahl der verunglückten Kinder als passiver Teilnehmer bei einem Unfall, zum Beispiel im Auto. Hierbei sind 32 Kinder zu Schaden gekommen. Das sind elf mehr als im Jahr 2023 (21), also ein Plus von 34 Prozent.

### Verletzte Jugendliche

Zu der Gruppe der Jugendlichen werden alle 15- bis 17-Jährigen gezählt. Die Anzahl der verunglückten Jugendlichen ist im Jahr 2024 um drei Fälle gestiegen. Waren es im Jahr 2023 noch insgesamt 31 verletzte Jugendliche, so stieg die Zahl in 2024 auf 34 Verletzte.

Dabei waren neun der Verletzten passive Verkehrsteilnehmer (2023: 8). Wie auch bei den verletzten Kindern, sank die Anzahl der Jugendlichen, die bei einem Fahrradunfall zu Schaden gekommen

sind (2023: 5; 2024: 3). Das ist der niedrigste Wert der vergangenen zehn Jahre.

Im zweiten Jahr in Folge verletzten sich auch 2024 keine Jugendlichen bei der Fahrt mit einem Pedelec (2022: 2; 2023: 0). Als Fußgänger im Straßenverkehr sind insgesamt sieben Jugendliche verletzt worden (2023: 5). Der Wert der verletzten Jugendlichen als motorisierte Zweiradfahrer sank im Jahr 2024 (2023: 11; 2024: 9).

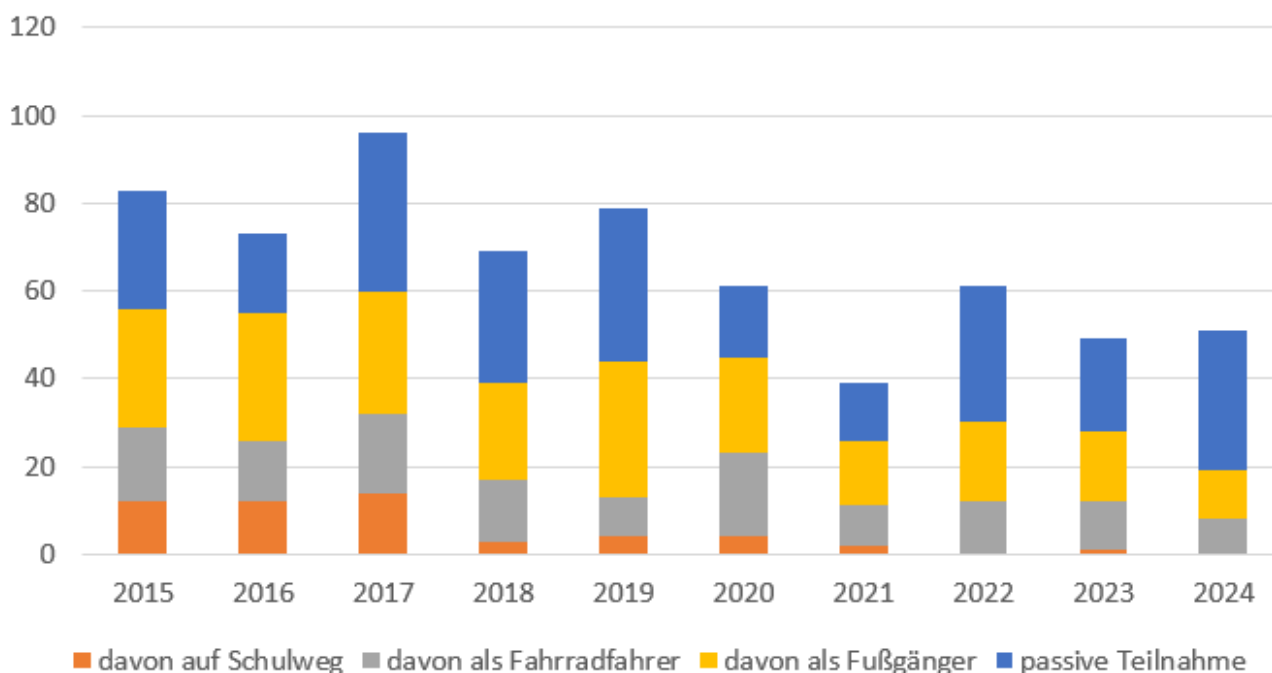
### Verletzte junge Erwachsene

Alle Personen im Alter von 18 bis 24 Jahren werden der Gruppe der jungen Erwachsenen zugeordnet. Im Jahr 2024 sind 91 junge Erwachsene bei Verkehrsunfällen verletzt worden. Im Jahr 2023 lag dieser Wert bei 82. Das macht neun Unfälle mehr bzw. ein Plus von zehn Prozent.

Insgesamt sieben junge Erwachsene sind als Fußgänger im Oberhausener Straßenverkehr verletzt worden (2023: 10), das sind drei Unfälle weniger.

Unterwegs mit einem motorisierten Zweirad sind

## Verunglückte Kinder

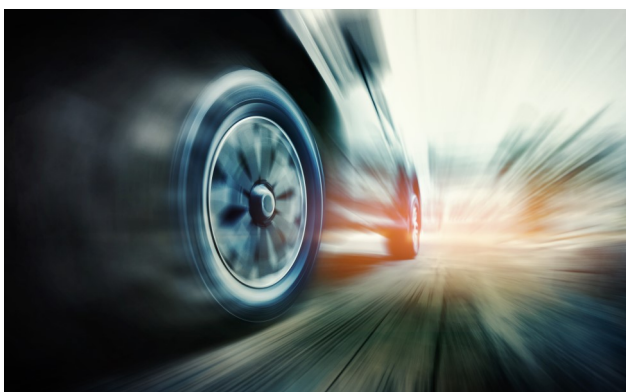


18 junge Erwachsene verletzt worden. Das sind sieben mehr als im Vorjahr (2023: 11).

Von den verletzten jungen Erwachsenen sind drei als Fahrradfahrer verletzt worden (2023: 3) und einer als Pedelec-Fahrer (2023: 4).

Insgesamt 24 junge Erwachsene sind im Jahr 2024 als passive Straßenverkehrsteilnehmer verletzt worden (2023: 15).

In 28 Fällen wurde das Fahren unter Alkohol- oder Drogeneinfluss als Mitursache für einen Unfall registriert (2023: 13). Das ist ein Plus von 15 Unfällen.



In 45 Fällen haben junge Erwachsene einen Unfall durch überhöhte Geschwindigkeit verursacht. Ein Jahr zuvor waren es noch insgesamt 14. Auch hier ergibt das ein Mehr von 31 Unfällen.

### 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 stattge-



funden, an denen Schülerinnen und Schüler der 10. Klasse teilgenommen haben. Im darauffolgendem Jahr 2024 fanden drei Veranstaltungen mit insgesamt 600 Teilnehmerinnen und Teilnehmer statt.

### Verletzte Seniorinnen und Senioren

Die Anzahl der im Straßenverkehr verletzten Seniorinnen und Senioren betrug im Jahr 2024 91. Das sind sechs weniger als im Vorjahr (2023: 97).

Davon sind 15 bei der Fahrt mit dem Fahrrad verletzt worden (2023: 14). Das ist ein Vorfall mehr als im Vorjahr. 16 Verletzte wurden als Pedelec-Fahrende registriert. Das sind sieben Unfälle mehr als im Vorjahr (2023: 9).

Insgesamt 27 Fußgängerinnen und Fußgänger dieser Altersgruppe sind im Jahr 2024 verunglückt (2023: 22). Ferner wurden 12 Seniorinnen und Senioren wurden passiv in einen Unfall verwickelt. Im Jahr 2023 waren es drei mehr (15).

### Polizeiliche Präventionsarbeit

Eine der Hauptaufgaben der Verkehrssicherheitsberatung ist es, die Seniorinnen und Senioren für das richtige Verhalten im Straßenverkehr fit zu machen. Ob zu Fuß, mit dem Auto oder unterwegs im ÖPNV – Seniorinnen und Senioren sehen sich nicht selten vor Herausforderungen gestellt. Sie zu stärken und bestärken ist ebenfalls Ziel der Verkehrssicherheitsarbeit. Im Jahr 2024 hat das Team der Verkehrssicherheitsberater fünf Veranstaltungen durchgeführt und dabei die Seniorinnen und Senioren auf die vielfältigen Gefahren im Straßenverkehr hingewiesen. Besonders thematisiert wurde die

Sichtbarkeit im Dunkeln. Jede Veranstaltung dauerte zwei Stunden.

Außerdem fand ein Rollatorentaining statt. Geübt wurde dabei, wie die älteren Menschen mit einem Rollator sicher in den Bus ein- und aussteigen können oder wie sie sich mit Rollator oder Rollstuhl im Bus sichern. An der Veranstaltung nahmen 42 Seniorinnen und Senioren teil.

Ferner wurden sieben Beobachtungsfahrten in Kooperation mit der Verkehrswacht durchgeführt. Dieses Angebot richtet sich an Menschen der älteren Generation, die die Einschätzung eines Profis zur eigenen Fahrweise einholen möchten. Der Führerschein kann nach einer solchen Fahrt nicht entzogen werden - die interessierten Fahrer erhalten aber eine wertvolle Einschätzung und manchmal ein paar gute Tipps, die beim Fahren helfen. Ein unschätzbare Wert für die Verkehrssicherheit.

## **Verunglückte Fußgängerinnen und Fußgänger**

Im Jahr 2024 sind 88 Fußgängerinnen und Fußgänger im Straßenverkehr verletzt worden. Im Jahr 2023 waren es noch 98. Das sind zehn Personen weniger. In acht Fällen resultierte der Verkehrsunfall aus Fehlern bei der Fahrbahnüberquerung. Das sind zwölf weniger als im Jahr 2023.

## **Verletzte motorisierte Zweiradfahrende**

Im Jahr 2024 ereigneten sich 81 Verkehrsunfälle mit motorisierten Zweirädern und damit 17 weniger als im Vorjahr (2023: 98).

Die Anzahl der verunglückten motorisierten Zweiradfahrenden liegt bei 68 und ist damit im Vergleich zum Vorjahr unverändert geblieben (2023: 68).



## **Verletzte Kradfahrende**

Eine Untergruppe der motorisierten Zweiradfahrenden sind Kradfahrende. Die Anzahl der verunglückten Kradfahrenden ist im Jahr 2024 um einen gesunken (2023: 21).

## **Verletzte Radfahrende**

Zu den Radfahrenden werden die Nutzerinnen und Nutzer von herkömmlichen Fahrrädern sowie motorisierten Rädern wie Pedelecs oder E-Bikes gezählt. Die Anzahl der verunglückten Radfahrenden ist im Vergleich zum Vorjahr nahezu unverändert geblieben (2023: 138; 2024: 135).

## **Verletzte Pedelec-Fahrende**

Das Pedelec ist ein Fahrrad, das mit einer elektromotorischen Unterstützung fährt, die sich bei 25 km/h abschaltet. Es wird mittlerweile umgangssprachlich auch als „E-Bike“ bezeichnet.

Die Zahlen der verunglückten Pedelec-Fahrenden in Oberhausen ist annähernd gleich geblieben. Im Jahr 2024 wurden 48 Verunglückte registriert. Ein Jahr zuvor waren es 54.



## 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 2024 wurden 67 der Fälle registriert (2023: 40). Insgesamt sind 38 E-Scooter-Fahrende bei einem solchen Unfall verunglückt (2023: 25). Davon waren 34 leicht (2023: 24) und vier Personen schwer verletzt (2023: 1). Neun der Unfälle gehen auf den Konsum von Alkohol zurück (2023: 5).

In 44 Unfällen wurden die E-Scooter-Fahrenden als Unfallverursacher festgestellt (2023: 20). In 26 Fällen war ein Pkw in den Unfall verwickelt (2023: 13), in 13 Fällen war kein weiterer Straßenverkehrsteilnehmer beteiligt (2023: 6). Im Jahr 2024 sind drei Fußgänger unfallbeteiligt (2023: 0). Auch im Jahr 2024 ist kein Radfahrer in einen Unfall mit einem E-Scooter verwickelt worden (2023: 0).

Breit gefächert ist die Altersspanne an Unfallbeteiligungen von E-Scooter-Nutzerinnen und -Nutzern in Oberhausen. In 13 Fällen nutzten Heranwachsende (Altersgruppe 18 bis 24) einen E-Scooter, mit dem es zum Unfall kam (2023: 5). In 16 Fällen wurden

die verunfallten E-Scooter von Erwachsenen (25 bis 64) verwendet (2023: 18). Ein verunglückter E-Scooter-Fahrer gehörte zur Gruppe der Senioren (2023: 2).

## Unfallflucht

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

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 insgesamt 1.843 (2023) auf 1.886 (2024). Das entspricht einer Zunahme von 43 Fällen bzw. zwei Prozent.

Die Aufklärungsquote liegt mit 37,5 Prozent auf einem leicht niedrigeren Wert als im Jahr zuvor (2023: 39,3 Prozent).

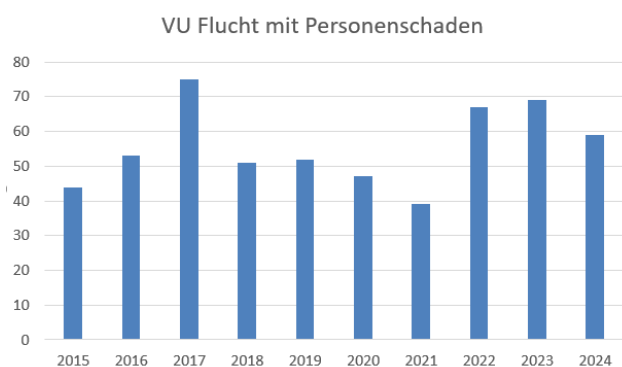
## Unfallfluchten mit Personenschaden

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 Verkehrsmissariats mit besonderer Priorität nach.

Im Jahr 2024 waren es 59 Unfälle, bei denen Menschen verletzt worden sind und die beteiligten Fahrzeugführerinnen bzw. Fahrzeugführer einfach weitergefahren sind.

Die Zahl ist im Vergleich zum Vorjahr um zehn Fälle gesunken. Im Jahr 2023 lag sie bei 69.

Die Aufklärungsquote im Bereich Unfallflucht mit Personenschaden liegt 2024 bei 62,7 Prozent. Sie ist leicht um 0,39 Prozentpunkte gestiegen (2023: 62,3 Prozent). Das bedeutet, dass weiterhin mehr als jede zweite der Unfallfluchten mit Personenschaden in Oberhausen aufgeklärt wird.



## Alkohol und Drogen am Steuer

Die Entwicklung der Verkehrsunfälle unter Alkohol- und Drogeneinwirkung in Oberhausen liegt mit 135 Fällen auf einem höheren Niveau als im Vorjahreszeitraum (2023: 125). Es ist außerdem der höchste Wert der vergangenen zehn Jahre. Im Jahr 2024 waren es 88 Fahrzeugführende, die alkoholisiert an einem Verkehrsunfall beteiligt waren (2023: 92).

Im Bereich Drogen bzw. BTM wurden 2024 insge-

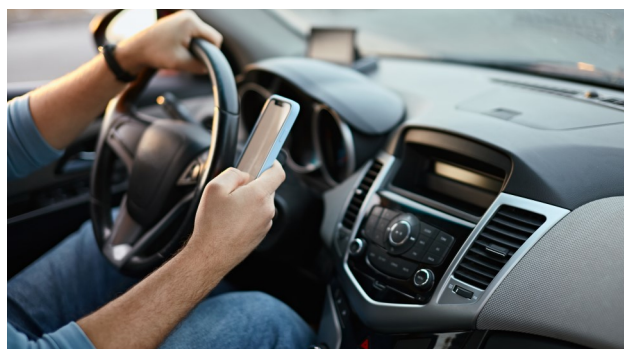
samt 47 Personen nach einem Verkehrsunfall positiv auf Drogen getestet. 2023 waren es 33 Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer.

## 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 2024 wurden insgesamt 1.231 mal die verbotswidrige Nutzung von elektronischen Geräten (insbesondere Smartphones) am Steuer festgestellt. 2023 waren es noch 1.467 Fälle.

In keinem einzigen Fall konnte jedoch die Nutzung als Ursache für einen Verkehrsunfall nachgewiesen 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, bei denen gezielt die verbotswidrige Nutzung von elektronischen Geräten geahndet wird.

## Hauptunfallursachen

Spitzenreiter unter den Hauptunfallursachen sind nach wie vor Fehler beim Abbiegen und Wenden. Der Wert hat sich im Jahr 2024 mit 46,6 Prozent zu 38,5 Prozent im Vergleich zum Vorjahr erhöht.

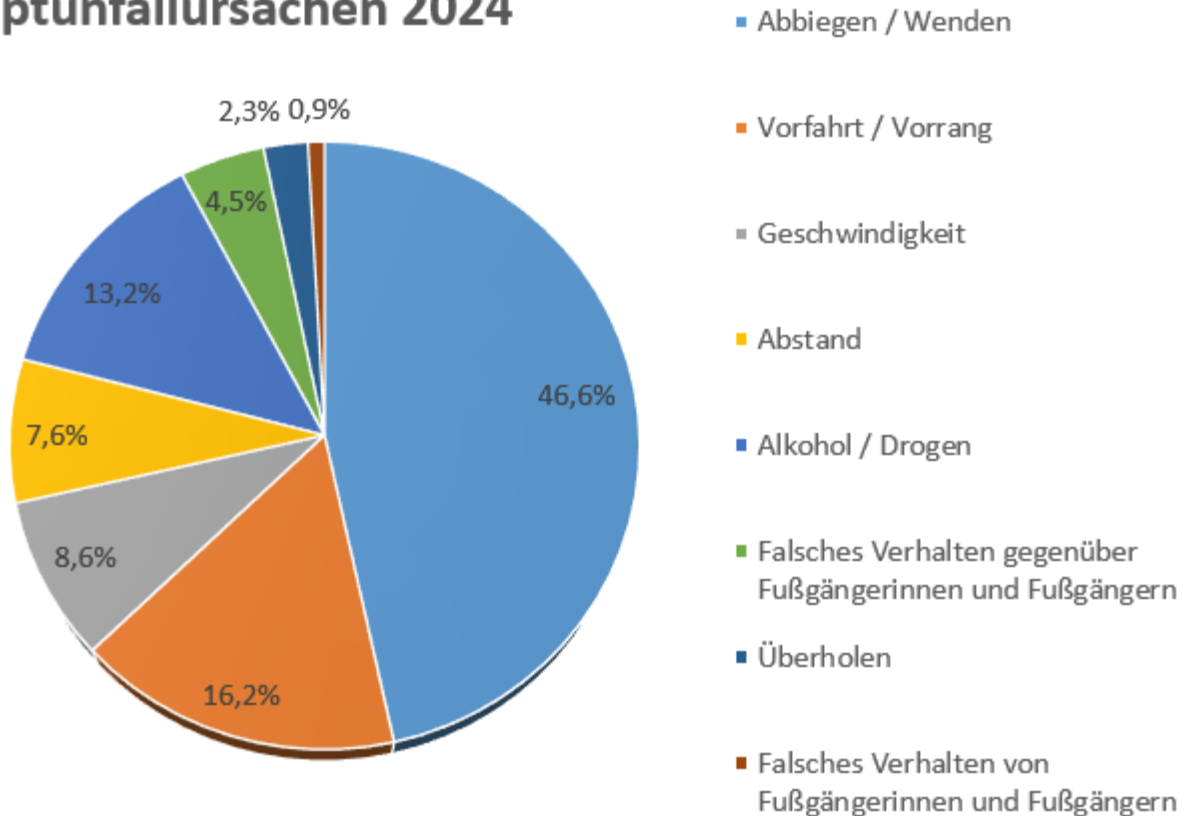
Dafür sind Fehler bei der Vorfahrt bzw. beim Vorrang, die zu Verkehrsunfällen geführt haben leicht gesunken (2023: 21,0 Prozent; 2024: 16,2 Prozent).

Um 3,93 Prozentpunkte gestiegen sind Unfälle, die aufgrund von überhöhter Geschwindigkeit entstanden sind (2023: 4,7 Prozent; 2024: 8,6 Prozent). Ebenfalls gesunken ist die Anzahl der Unfälle durch fehlenden Abstand. Hier ist der Wert um 1,59 Prozentpunkte in 2024 im Vergleich zum Vorjahr 2023 gesunken.

Der prozentuale Anteil von Alkohol- und Drogenkonsum als Hauptunfallursache fiel um 0,4 Prozent im Vergleich zum Jahr 2023 (2023: 13,6 Prozent; 2024: 13,2 Prozent). Falsches Verhalten gegenüber Fußgängerinnen und Fußgängern fiel von 5,8 im Jahr 2023 auf 4,5 Prozent im Jahr 2024.



## Hauptunfallursachen 2024



# Verkehrsunfallentwicklung im Überblick

Auszug aus der Verkehrsunfalldatei (VUD)

		2015	2016	2017
01	<b>Gesamtzahl aller Verkehrsunfälle</b>	<b>7.573</b>	<b>7.734</b>	<b>8.191</b>
02	VU mit leichtem Sachschaden	5.319	5.480	5.949
03	VU mit schwerem Sachschaden	40	43	37
04	VU mit Personenschaden	587	611	597
05	<b>Verunglückte Personen (gesamt)</b>	<b>726</b>	<b>749</b>	<b>747</b>
06	getötet	1	1	0
07	schwer verletzt	71	84	75
08	leicht verletzt	654	664	672
09	<b>Verunglückte (Zielgruppen)</b>			
10	Fußgänger	102	115	108
11	Radfahrer gesamt (Fahrräder und Pedelecs)	145	116	118
12	motorisierte Zweiradfahrer	69	81	86
13	Kradfahrer	30	37	26
14	<b>Verunglückte Kinder (gesamt)</b>	<b>71</b>	<b>66</b>	<b>85</b>
15	davon auf Schulweg	12	12	14
16	davon als Fahrradfahrer	17	14	18
17	davon als Fußgänger	27	29	28
18	passive Teilnahme	27	18	36
19	<b>Verunglückte Jugendliche (gesamt)</b>	<b>21</b>	<b>35</b>	<b>26</b>
20	davon als Fahrradfahrer	4	5	6
21	davon als Pedelec-Fahrer (statistisch erfasst seit 2018)			
22	davon als Fußgänger	3	8	8
23	davon als motorisierte Zweiradfahrer	9	11	11
24	passive Teilnahme	5	10	3
25	<b>Verunglückte junge Erwachsene (gesamt)</b>	<b>116</b>	<b>121</b>	<b>108</b>
26	davon als Fahrradfahrer	11	16	9
27	davon als Pedelec-Fahrer (statistisch erfasst seit 2018)			
28	davon als Fußgänger	9	7	12
29	davon als motorisierte Zweiradfahrer	11	12	8
30	passive Teilnahme	20	29	26
31	<b>Verunglückte Senioren (gesamt)</b>	<b>84</b>	<b>104</b>	<b>91</b>
32	davon als Fahrradfahrer	37	22	19
33	davon als Pedelec-Fahrer (statistisch erfasst seit 2018)			
34	davon als Fußgänger	18	26	19
35	passive Teilnahme	11	21	23

\*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.



2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Zu- / Abnahme 2023/24	
							Fallzahlen	Prozent
<b>8.168</b>	<b>7.937</b>	<b>6.758</b>	<b>6.633</b>	<b>7.292</b>	<b>8.220</b>	<b>8.221</b>	<b>1</b>	<b>0%</b>
5.717	5.477	4.696	6.085*	6.526	7.467	7.497	30	0,4%
46	51	50	102	168	178	147	-31	-21,1%
639	615	509	413	555	572	528	-47	-8,9%
<b>785</b>	<b>772</b>	<b>609</b>	<b>488</b>	<b>683</b>	<b>677</b>	<b>650</b>	<b>-27</b>	<b>-4,2%</b>
3	3	1	2	3	3	2	-1	-50,0%
86	92	62	60	76	56	60	4	6,7%
696	677	546	426	604	618	588	-30	-5,1%
115	116	94	82	102	98	88	-10	-11,4%
157	131	163	124	167	138	135	-3	-2,2%
93	99	52	49	67	68	68	0	0%
32	43	16	18	20	21	20	-1	-5,0%
<b>68</b>	<b>77</b>	<b>60</b>	<b>38</b>	<b>65</b>	<b>53</b>	<b>58</b>	<b>5</b>	<b>8,6%</b>
3	4	4	2	0	1	0	-1	-
14	9	19	9	12	11	8	-3	-37,5%
22	31	22	15	18	16	11	-5	-45,5%
30	35	16	13	31	21	32	11	34,4%
<b>40</b>	<b>42</b>	<b>28</b>	<b>18</b>	<b>45</b>	<b>31</b>	<b>34</b>	<b>3</b>	<b>8,8%</b>
6	6	9	5	9	5	3	-2	-66,7%
0	0	1	0	2	0	0	0	-
5	11	6	5	7	5	7	2	28,6%
21	12	5	5	8	11	9	-2	-22,2%
8	14	8	2	20	8	9	1	11,1%
<b>115</b>	<b>121</b>	<b>83</b>	<b>82</b>	<b>93</b>	<b>82</b>	<b>91</b>	<b>9</b>	<b>9,9%</b>
13	10	13	8	10	3	3	0	-
0	3	0	2	5	4	1	-3	-300,0%
15	8	8	11	7	10	7	-3	-42,9%
13	17	9	9	10	11	18	7	38,9%
30	27	9	18	20	15	24	9	37,5%
<b>117</b>	<b>88</b>	<b>80</b>	<b>72</b>	<b>103</b>	<b>97</b>	<b>91</b>	<b>-6</b>	<b>-6,6%</b>
30	13	18	12	17	14	15	1	6,7%
4	6	13	12	15	9	16	7	43,8%
25	15	15	18	23	22	27	5	18,5%
27	19	14	9	18	15	12	-3	-25,0%

# Verkehrsunfallentwicklung im Überblick

Auszug aus der Verkehrsunfalldatei (VUD)

		2015	2016	2017
01	<b>Unfallhäufigkeitszahl (UHZ) PP Oberhausen</b>	<b>3.598</b>	<b>3.667</b>	<b>3.883</b>
02	UHZ Land NRW	3.486	3.565	3.631
03	Verunglücktenhäufigkeitszahl (VHZ) PP Oberhausen	348	355	354
04	VHZ Land NRW	430	441	431
05	<b>VU ohne leichte Sachschäden</b> (nach Hauptunfallursachen)	<b>1.023</b>	<b>1.033</b>	<b>973</b>
06	Abbiegen / Wenden	49,7%	47,6%	48,1%
07	Vorfahrt / Vorrang	12,1%	13,6%	12,1%
08	Geschwindigkeit	15,4%	6,8%	5,1%
09	Abstand	12,6%	11,6%	15,2%
10	Alkohol / Drogen	8,4%	8,2%	8,7%
11	Falsches Verhalten gegenüber Fußgängern	7,9%	7,7%	5,1%
12	Überholen	1,2%	2,4%	4,2%
13	Falsches Verhalten von Fußgängern	2,1%	2,0%	1,3%
14	<b>VU Geschwindigkeit</b>	<b>143</b>	<b>69</b>	<b>50</b>
15	davon Verursacher junge Erwachsene	38	43	23
14	<b>VU Alkohol- und Drogenmissbrauch</b>	<b>81</b>	<b>86</b>	<b>85</b>
15	davon unter Alkoholeinfluss	67	70	69
16	davon unter Drogeneinfluss	14	16	16
17	davon Verursacher junge Erwachsene	12	12	15
19	<b>VU Flucht gesamt</b>	<b>1661</b>	<b>1.647</b>	<b>1.673</b>
20	Aufklärungsquote VU Flucht gesamt	42,6%	42,0%	41,5%
21	VU Flucht mit Personenschaden	44	53	75
22	Aufklärungsquote VU Flucht mit Personenschaden	79,5%	67,9%	76,0%

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

2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Zu- / Abnahme 2023/24	
							Fallzahlen	Prozentpunkte
<b>3.874</b>	<b>3.765</b>	<b>3.206</b>	<b>3.165</b>	<b>3.493</b>	<b>3.899</b>	<b>3.894</b>	<b>-5</b>	<b>0%</b>
3.640	3.788	3.099	3.241	3.401	3.536			
372	366	289	233	327	321	308	-13	-4%
439	436	373	376	432	439			
<b>1.002</b>	<b>985*</b>	<b>809</b>	<b>746</b>	<b>906</b>	<b>919</b>	<b>1.022</b>	<b>103</b>	<b>10%</b>
43,3%	39,4%	43,1%	42,8%	36,3%	38,5%	46,6%	8,1%	
14,7%	14,4%	15,5%	15,0%	23,3%	21,0%	16,2%	-4,8%	
6,2%	6,9%	5,9%	6,3%	5,8%	4,7%	8,6%	3,9%	
14,5%	16,2%	15,7%	16,5%	12,7%	11,1%	7,6%	-3,5%	
9,2%	9,4%	8,7%	9,7%	11,6%	13,6%	13,2%	-0,4%	
7,5%	6,9%	6,6%	6,8%	5,4%	5,8%	4,5%	-1,3%	
2,8%	4,8%	2,8%	1,6%	2,2%	3,2%	2,3%	-0,8%	
1,9%	1,9%	1,7%	1,3%	2,6%	2,2%	0,9%	-1,3%	
<b>63</b>	<b>68</b>	<b>48</b>	<b>47</b>	<b>53</b>	<b>43</b>	<b>88</b>	<b>45</b>	<b>51%</b>
21	31	18	16	28	14	45	31	69%
<b>92</b>	<b>93</b>	<b>70</b>	<b>72</b>	<b>105</b>	<b>125</b>	<b>135</b>	<b>10</b>	<b>7%</b>
74	68	57	58	75	92	88	-4	-5%
18	25	13	14	30	33	47	14	30%
18	17	19	13	16	13	28	15	54%
<b>1.800</b>	<b>1.845</b>	<b>1.557</b>	<b>1.376</b>	<b>1.591</b>	<b>1.849</b>	<b>1.886</b>	<b>37</b>	<b>2%</b>
38,8%	38,3%	37,1%	37,65%	37,8%	39,3%	37,5%	-1,85%	-5
51	52	47	39	67	69	59	-10	-17
62,7%	69,2%	61,7%	61,54%	64,2%	62,3%	62,7%	0,39%	1



## Ein Interview mit der neuen Direktionsleiterin Verkehr

Zum 1. Oktober 2024 hat Jessica Demmer die Funktion als Leiterin der Direktion Verkehr übernommen. Im Interview erzählt sie, welche Herausforderungen hier auf sie warteten, was an Oberhausen besonders ist und welche Schwerpunkte im Jahr 2025 gesetzt werden.

### **Sie sind seit wenigen Monaten in Oberhausen. Können Sie kurz Ihren Werdegang skizzieren?**

Ich bin seit 2005 Polizeibeamtin. Zuvor habe ich Jura studiert. Nach der polizeilichen Ausbildung habe ich zunächst im Wach- und Wechseldienst in Duisburg meinen Dienst versehen. Danach habe ich beim Landeskriminalamt als Sachbearbeiterin für Korruption und Umwelt und anschließend beim Staatsschutz gearbeitet. Meine nächste berufliche Veränderung kam mit dem Aufstieg zum höheren Dienst von 2015 bis 2019. Danach war ich bei der Kriminalpolizei in Essen, erst in der Führungsstelle und dann im Bereich Organisierte Kriminalität. Ja und seit dem 1. Oktober bin ich die Leiterin der Direktion Verkehr.

### **Was hat Sie an der Aufgabe gereizt?**

Das interessante am Beruf der Polizei ist, dass man die unterschiedlichsten Aufgaben wahrnehmen kann. Der Wechsel zur Direktion Verkehr erscheint auf den ersten Blick als etwas völlig Neues. Jedoch gibt es hier auch Schnittstellen zur Arbeit der Kriminalpolizei, wie zum Beispiel das Verkehrskommissa-

riat. Spannend finde ich auch, dass man durch die Präventionsarbeit ein Stück seiner Arbeit unmittelbar sieht. Alles in allem war es eine sehr spannende Herausforderung und ich freue mich sehr, dass ich diese gewagt habe.

### **Wie sind Sie Ihren Dienststart angegangen?**

Zunächst habe ich mich in alles eingelesen, was für die Direktion Verkehr interessant ist. Und dann habe ich sehr viele Gespräche mit den hiesigen Kolleginnen und Kollegen geführt und konnte mir schon auf diese Weise ein gutes Bild machen. Ich bin aber auch mit zu den Einsätzen oder Kontrollstellen mitgefahren.

### **Und gibt es Problembereiche in Oberhausen?**

Natürlich gibt es Straßen und Kreuzungen, an denen vermehrt Unfälle passieren. Aber im Grunde haben wir in Oberhausen keine großen Problemlagen. Das ist sicherlich auch ein Stück weit der guten Tätigkeit der Mitarbeitenden des Verkehrsdienstes und der Direktion Gefahrenabwehr Einsatz zu verdanken. Nichtsdestotrotz ist Oberhausen nun mal

eine sehr dicht bebaute Stadt, wodurch es nicht viele Möglichkeiten gibt, Kreisverkehre einzurichten oder andere Verkehrsmaßnahmen zu ergreifen, um beruhigend auf den Straßenverkehr einzuwirken.

### **Viele Baustellen sorgen für Frust...**

Die Baustellen wirken sich definitiv auf den Straßenverkehr aus. Die A42 ist durch die Wiegeanlage gesperrt, weshalb die Fahrzeuge sich im Stadtgebiet aufhalten und die zum Beispiel nicht großräumige Umfahrungen nutzen. Aber auch innerstädtisch gibt es sicherlich viele Baustellen, die den schleppenden Verkehr befeuern...

### **Hinzu kommt, dass immer mehr Autos auf den Straßen unterwegs sind...**

Im Jahr 2024 hatten wir in Oberhausen insgesamt 8.221 Verkehrsunfälle. Die Zahl der zugelassenen Kraftfahrzeuge steigt kontinuierlich und insofern ist es sogar positiv zu bemerken, dass die Zahlen nicht noch deutlicher gestiegen sind. 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.

### **Ist die Nutzung von E-Scootern ein Problem?**

Die Anzahl der Nutzung von E-Scootern sowohl von privaten als auch von Miet-E-Scootern steigt. Daraus resultiert grundsätzlich ein Anstieg der Zahlen bei E-Scooter-Unfällen. Dennoch bewegen wir uns im zweistelligen Bereich. Wir zählen im Jahr 2024 insgesamt vier Schwerverletzte, im Jahr davor ist es einer gewesen. Das sind zum Glück noch sehr kleine Zahlen. Auch wenn jeder Unfall einer zu viel ist.

Man darf aber nicht vergessen, dass hier auch physische Gründe vorliegen, warum die Auswirkungen eines Unfalls mit einem E-Scooter gravierender sind. Jede größere Unebenheit auf dem Weg kann sich schon direkt auf den E-Scooter-Fahrer auswirken und zum Sturz führen. Des Weiteren besteht keine Helmpflicht und oft mangelt es auch an der Einsicht, dass dieser benötigt wird. Das ist ja nicht mal bei vielen Pedelec-Fahrern der Fall.

### **Wie schaffen Sie hier ein Problembewusstsein?**

Zum Beispiel mit dem Helmsimulator, den wir seit kurzem in Oberhausen haben und bei vielen Veranstaltungen der Verkehrssicherheitsberaterinnen und Verkehrssicherheitsberater nutzen können. Damit

lassen sich die Auswirkungen beim Fahren ohne Helm veranschaulichen. Ich bin sehr zuversichtlich, dass wir damit auch eine Einsicht erzielen können.

### **Was ist noch wichtig?**

Das Thema der Sichtbarkeit wird von uns stark in den Fokus gerückt. Dabei sind die Radfahrerinnen und Radfahrer hier schon sehr gut sensibilisiert. Wer leider beim Bereich Sichtbarkeit noch nicht sensibel ist, sind die Fußgänger! Viele Fußgänger gehen davon aus, der Autofahrer sähe sie, das ist aber leider nicht der Fall. Daher ist die Sensibilisierung dieser vulnerablen Gruppe der Verkehrsteilnehmer eines der wichtigen Betätigungsfelder. Selbst der Autofahrer ist letztlich ein Fußgänger. Denn sobald dieser aus seinem Fahrzeug steigt, muss auch er sichtbar für andere sein. Das ist ein völlig anderer Blickwinkel.

Damit einher geht auch das Thema Ablenkung. Denn man kann noch so gut gekleidet sein, wenn jemand nicht auf den Verkehr konzentriert ist und seinen Blick nicht auf die Fahrbahn richtet, dann sieht er die anderen Straßenverkehrsteilnehmerinnen und Straßenverkehrsteilnehmer nicht. Es ist ganz wichtig, dass die Menschen sich darauf konzentrieren, was sie tun und sich als Autofahrer von nichts ablenken lassen. Man muss sich der Verantwortung bewusst sein, die man hat.

### **Was sind die Schwerpunkte im Jahr 2025?**

Der Frühling steht ja vor der Tür, das bedeutet für uns, dass sich viele Menschen aus der Raser- und Poser-Szene wieder bereit machen werden. Die Treffen, an denen oftmals hunderte von Menschen teilnehmen, ist für eine Stadt belastend und birgt viele Gefahren. Deshalb ist uns daran gelegen, diese Treffen auf Parkplätzen und sonstigen größeren Flächen zu verhindern. Deshalb werden wir hier, wie auch in den vergangenen Jahren, einen Fokus darauf haben. Wichtig ist mir hierbei, dass wir als Stadt für die Szene unattraktiv bleiben – das gelingt indem wir unseren Kontrolldruck beibehalten.

Ein weiteres wichtiges Thema in Oberhausen sind die LKW-Verkehre, die von der Autobahn abfahren und eingerichtete Umleitungen nicht nutzen. Denn die Fahrzeuge, die nicht immer verkehrssicher sind, stellen in der Stadt ein großes Gefahrenpotenzial dar. Wir werden hier noch stärker im Stadtgebiet unterwegs sein und kontrollieren.

**Vielen Dank für das Gespräch.**



## Der Güterverkehr im Fokus „Roadpol“ in Oberhausen

In den frühen Morgenstunden bei eisigen Minustemperaturen ging es los – „ROADPOL“-Einsatz in Oberhausen. Die Abkürzung steht für European Roads Policing Network – es ist ein europaweites Netzwerk, das die Zahl der Verkehrsunfallopfer senken will. Voraussetzung dafür ist, dass immer wieder – und das in ganz Europa – polizeiliche Maßnahmen stattfinden, um die Durchsetzung der Vorschriften im Bereich Verkehr zu erreichen. Im Jahr 2024 wurden insgesamt zehn dieser Einsätze allein in Oberhausen durchgeführt. Zuletzt haben sich die umfangreichen Kontrollen auf den gewerblichen Güterverkehr konzentriert. Mit Unterstützung von Beamtinnen und Beamten aus Nachbarstädten wurden diese an einer großen Kontrollstation auf der Lindnerstraße überprüft. Insgesamt wurden innerhalb mehrerer Stunden 44 Lastwagen angehalten und kontrolliert. Es wurden diverse Verstöße gegen die Sozialvorschriften, Ausrüstungsvorschriften, die Ladungssicherung und Verhaltensvorschriften festgestellt und geahndet. In sechs Fällen musste sogar die Weiterfahrt bis zur Behebung der Mängel untersagt werden. Eine Aktion für ein Mehr an Sicherheit.



## Ziele von ROADPOL

- Anzahl von Verkehrsopfern reduzieren
- Polizei und Straßenverkehrsbehörden in Europa zusammenbringen und den Austausch untereinander fördern
- Europaweite Einsätze und Kampagnen
- Ein leistungsstarkes Ausbildungsprogramm erstellen
- Forschung im Bereich Verkehrssicherheit fördern
- Eine kompetente und koordinierte Polizeimeinung zu Themen der Verkehrssicherheit zur Verfügung stellen



## Unfallhäufungsstellen in Oberhausen 2024

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 Radfahlerin oder ein Radfahrer bzw. FahrerIn oder Fahrer eines Elektrokleinstfahrzeugs war.

### Folgende Unfallhäufungsstellen wurden 2024 festgestellt und der Stadt Oberhausen gemeldet:

#### 1-Jahres-Unfallhäufungsstellen

- Kreuzungsbereich Bebelstraße / Am Förderturm
- Kreuzungsbereich Konrad-Adenauer-Allee / Lidnerstraße
- Kreuzungsbereich Duisburger Straße / Concordiastraße / Wilmsstraße
- Kreuzungsbereich Concordiastraße / Bebelstraße / Gustavstraße
- Kreuzungsbereich Mülheimer Straße / Ebertstraße / Falkensteinstraße
- Kreuzungsbereich Mülheimer Straße / Mülheimer Straße
- Einmündungsbereich Bottroper Straße / Koppenburgerstraße
- Kreuzungsbereich Bebelstraße / Alstadener Straße
- Kreuzungsbereich Helmholtzstraße / Düppelstraße

#### 3-Jahres-Unfallhäufungsstellen

- Kreuzungsbereich Bebelstraße / Am Förderturm
- Kreuzungsbereich Mecklenburger Straße / Hessenstraße
- Kreuzungsbereich Hermann-Albertz-Straße / Lothringer Straße
- Kreisverkehr Christian-Steger-Straße / Düppelstraße
- Kreuzungsbereich Ebertstraße / Tannenbergstraße
- Kreuzungsbereich Mülheimer Straße / Ebertstraße / Falkensteinstraße
- Einmündungsbereich Weierstraße / Beerkamp
- Kreisverkehr Concordiastraße / Hansastrasse / Am Förderturm



## Mit der Verkehrssicherheitsberatung fit im Straßenverkehr

**Die Verkehrssicherheitsberaterinnen und Verkehrssicherheitsberater sind aus der Präventionsarbeit der Polizei nicht wegzudenken. Sie machen sich für die Sicherheit im Straßenverkehr von Kindern, Erwachsenen und Senioren stark.**

Das Team um die Verkehrssicherheitsberatung in Oberhausen besteht aus vier Polizistinnen und Polizisten. Sie sind eine eingespielte Truppe. Das ist auch sehr wichtig, immerhin sind sie für viele Bereiche der Verkehrssicherheit in Oberhausen zuständig. Ihre Zielgruppe sind Kinder, Jugendliche und Heranwachsende sowie Seniorinnen und Senioren. Ein Job, der die vier Kolleginnen und Kollegen auch vor Herausforderungen stellt. „Wir müssen uns immer auf die jeweilige Zielgruppe gut einstellen, um sie zu erreichen. Aber es ist auch sehr erfüllend zu merken, dass das gut ankommt,“ erklärt Verkehrssicherheitsberater Dirk Marten. So zum Beispiel die Pedelec, bzw. E-Bike-Trainings.

### **Trainings in einer geschützten Atmosphäre**

Das Pedelec-Training ist für die Teilnehmerinnen und Teilnehmer kostenlos und bietet eine Menge Mehrwert. „Die Seniorinnen und Senioren bekommen in einer geschützten Atmosphäre die Möglichkeit, sich auszuprobieren und Fragen zu stellen.“ Dabei vermitteln die Polizistinnen und Polizisten wichtige Hilfestellungen und Informationen. Denn nicht alle sind auf dem E-Bike so fit, wie sie es sollten. „Einige unterschätzen das Gewicht und die Geschwindigkeit des Pedelecs“, berichtet Dirk Marten. „Sie springen zum Beispiel vom noch ausrollenden Rad ab, anstatt zuerst abzubremsen und dann abzusteigen. Das ist gefährlich.“ Umso wichtiger, dass die älteren Menschen die Hinweise beherzigen und direkt vor Ort üben können.

Im übrigen müssen die Seniorinnen und Senioren nicht befürchten, dass ihnen die Weiterfahrt untersagt wird. „Ich glaube, dass einige deshalb Vorbehalte haben, an den Trainings teilzunehmen“, erzählt Dirk Marten. „Aber unser Ziel ist es, die E-Bike-Fahrer fit zu machen und zu stärken, um die Risiken zu minimieren und nicht ihnen die Möglichkeit der Mobilität verwehren. Sollten sich Senioren deshalb auf dem Rad unsicher fühlen, sollten sie erst recht an den Trainings teilnehmen.“ Ein weiterer Vorteil der Trainings ist, dass Seniorinnen und Senioren sich untereinander austauschen können und auch offen über altersbedingte Defizite sprechen können.



„Wichtig ist mir“, erklärt Dirk Marten, „dass wir nicht mit erhobenen Zeigefinger alles besser wissen. Die älteren Menschen müssen mit einem guten Gefühl aus der Veranstaltung gehen und das Gefühl haben, dass ihnen das Training wirklich etwas gebracht hat.“

Interessierte können sich wegen weiterer Termine im Jahr 2025 an die Polizei wenden. „Je mehr Menschen kommen, desto besser. Denn Mobilität im Alter ist sehr wichtig und wird von uns deshalb auch weiterhin gefördert.“



### **Kindergärten**

Auch im Jahr 2024 wurden in den Kindergärten Elterninformationstage und Verkehrsbegehungen mit den Vorschulkindern im näheren Umfeld der Einrichtung durchgeführt. Vielen Eltern ist gar nicht bewusst, dass Kinder entwicklungsbedingte Defizite mit sich bringen, auf die sie noch keinen Einfluss haben. Umso mehr ist die Rolle der Eltern hervorzuheben. Sie müssen mit ihrem Nachwuchs das richtige Verhalten im Straßenverkehr immer wieder üben und sich ihrer eigenen Rolle als Vorbild bewusst sein. Zusätzlich dazu werden mit den Vorschulkindern die Fußwege zu den zukünftigen Grundschulen abgegangen und trainiert.

Im Jahr 2024 wurden in 48 Kindertageseinrichtungen insgesamt 52 Termine durchgeführt. Dabei wurden 728 Kinder und 112 Erzieherinnen und Erzieher erreicht. An 21 Elterninformationsgesprächen nahmen 205 Teilnehmerinnen und Teilnehmer teil.

### **Grundschulen**

Die Zielgruppe sind hierbei die Schülerinnen und Schüler aller Oberhausener Grundschulen. Von August bis Dezember 2024 sind an 31 Grundschulen die Fußgängertrainings durchgeführt worden. An diesen Übungen nahmen insgesamt 1.945 Schülerinnen und Schüler, 267 Eltern und 89 Lehrerinnen und Lehrer teil. Insgesamt zwei Schulstunden dauert ein Training in den 1. Klassen. Zunächst stellen sich die Verkehrssicherheitsberaterinnen und Verkehrssicherheitsberater der Polizei bei den Kindern vor und erklären den weiteren Ablauf. Spielerisch werden ihnen bereits wichtige Tipps zum richtigen Verhalten im Straßenverkehr vermittelt. Anschließend geht es los. Mit der Unterstützung von engagierten Eltern laufen die Kinder die Wege im näheren Umfeld der Schule ab und trainieren das sichere Verhalten als Fußgänger.

**Der nächste Schritt sind für die Zweitklässler die Fußgängerführerschein-Prüfungen. Im Jahr 2024 wurden diese an allen 31 Grundschulen durchgeführt. Es nahmen aus 80 Klassen insgesamt 2.173 Kinder, 480 Eltern und 87 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 Sicherungs- 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.

**Ein wichtiges Dokument im Leben der Kinder ist der Fahrradführerschein. Um gewappnet in die Fahrradprüfung zu starten, muss aber zunächst das richtige Verhalten im Straßenverkehr per Fahrrad geübt werden. Deshalb sind die Fahrradtrainings ein wichtiges Element bei der Verkehrserziehung. Es nahmen bei 89 Fahrradtrainings 3.700 Kinder, 365 Eltern und 296 Lehrerinnen und Lehrer teil.**

Die Trainings sind für die Kinder eine große Herausforderung, da viele mit ihrem Fahrrad noch nicht auf der Straße unterwegs sind. Sich gemeinsam mit den Fahrzeugen die Straße zu „teilen“ ist deshalb für die Schülerinnen und Schüler noch völlig neu. Umso wichtiger deshalb, dass sie alles trainieren, was für eine sichere Fahrt notwendig ist. Auf einer Straßenkreuzung links oder rechts abzubiegen, den Schulterblick zu üben oder das richtige Verhalten an einem Zebrastreifen – all das ist ein wichtiger Bestandteil des sicheren Fahrens. Mit der Unterstützung von Eltern, die an den wichtigen Punkten zum einen die Kinder im Blick haben und zum anderen auch für deren Sicherheit sorgen sowie mit Hilfe des zuständigen Bezirksdienstes wird das Training durchgeführt. Als Unterstützung für die Verkehrssicherheitsberatung nimmt der zuständige Bezirksdienst am Training teil.

**An der Fahrradprüfung im Jahr 2024 nahmen an 31 Grundschulen 74 Klassen teil. 1.994 Schülerinnen und Schüler wurden geprüft, unterstützt von 372 Eltern und 77 Lehrerinnen und Lehrern.**

Dass die Fahrradprüfung durchgeführt werden kann, ist auch dank engagierter Eltern möglich, die an verschiedenen Punkten der Prüfungsstrecke als Sicherungs- und Beobachtungsposten eingesetzt werden. Hierzu werden sie von den Verkehrssicherheitsberatern der Polizei zuvor eingeführt. Dann fahren die Kinder entlang der Prüfungsstrecke im öffentlichen Verkehr und zeigen, dass sie sicher die einzelnen Prüfungspunkte meistern. Wird neben der praktischen die schriftliche Prüfung bestanden, wird der Fahrradführerschein ausgehändigt.

### **Weiterführende Schulen**

**Eine weitere Zielgruppe der Verkehrssicherheitsarbeit der Polizei sind die Schülerinnen und Schüler der weiterführenden Schulen. An der Busschule nahmen im Schuljahr 2024 bei 31 Veranstaltungen 1.575 Schülerinnen und Schüler sowie 126 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. So bekommen die Kinder ein Gefühl dafür, wie man sich im Bus richtig verhalten und worauf man achten sollte.



### Schülerlotsen

In Oberhausen wurden im Jahr 2024 insgesamt 16 Schülerlotsen der Theodor-Heuss-Realschule Schule für eine Lotsenstelle ausgebildet. Das beinhaltet eine theoretische und praktische Einweisung. Ferner wurde eine Kooperation mit der Anne-Frank-Realschule vereinbart, die Lotsenstelle an der Hermann-Albertz-Straße wieder zu aktivieren und ebenfalls mit 16 Schülerinnen und Schülern zu besetzen. Des Weiteren wurde die Lotsenstelle an der Astrid-Lindgren-Schule im Jahr 2024 fortgesetzt. Diese wird allerdings nicht durch Schüler, sondern von Eltern beaufsichtigt, die sich freiwillig für diese Aufgabe gemeldet hatten. Hierbei wurden 18 Erwachsene eingewiesen und mit Sicherheitskleidung der Verkehrswacht Oberhausen ausgestattet.



### Zielgruppe Eltern

Im Rahmen der Elternpflegschaftsversammlungen haben die Verkehrssicherheitsberater an 28 Elternabenden in 2024 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 1.475 Eltern und 76 Lehrerinnen und Lehrer erreicht.

### **Pedelec Training**

Vor allem Seniorinnen und Senioren nutzen Pedelecs und E-Bikes mit all ihren Vorteilen. Denn damit geht eine neue Mobilität mit einher. Die Räder bergen aber auch Gefahren, vor allem dann, wenn die Nutzer die Geschwindigkeit unterschätzen oder das Rad nicht richtig beherrschen. Um hier zu unterstüt-



zen, bieten die Verkehrssicherheitsberater der Polizei regelmäßig Pedelec-Trainings an. Im Jahr 2024 wurden fünf Trainings durchgeführt mit insgesamt 30 Teilnehmerinnen und Teilnehmern.

### **Opferschutz**

Die wichtige Aufgabe des Opferschutzes wird in Verkehrsangelegenheiten durch die Verkehrssicherheitsberaterinnen und Verkehrssicherheitsberater durchgeführt. Im Jahr 2024 wurden in 51 Opferschutzfällen 148 Personen betreut.

### **Kooperationspartner**

Die präventive Verkehrsarbeit lebt von dem guten Zusammenspiel mit verschiedenen Akteuren und Kooperationspartnern der Polizei Oberhausen. Als Beispiel sei die Stadt Oberhausen genannt. Gemeinsam mit den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des Kommunalen Ordnungsdienstes wurden auf den Wochenmärkten, aber auch bei verschiedenen Veranstaltungen gemeinsame Streifengänge durchgeführt. Auch die GMVA wurde bei der Fahrradbörse oder die Verkehrswacht Oberhausen bei Schulranzenmessen oder auf Wochenmärkten unterstützt.

Im Rahmen der Ferienspiele haben die Verkehrssicherheitsberaterinnen und Verkehrssicherheitsberater in Oberhausener Grundschulen bei fünf Veranstaltungen insgesamt 104 Kinder in einem Fahrradparcours beschult. Weiterhin fanden 13 Fahrradtrainings mit ukrainischen und anderen Flüchtlingskindern in den Oster- und Sommerferien statt. Daran nahmen 195 Kinder teil.

## 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

	2023	2024	Abw. absolut	Abw. in %	Anteil an Gesamtbev. 2023	Anteil an Gesamtbev. 2024
<b>Anzahl der Einwohner</b>	210.824	<b>211.099</b>	275	0,13%		

### Relevante Altersgruppen

#### Verkehrsunfallbekämpfung

Kinder unter 15 Jahren	30.027	<b>30.226</b>	199	0,66%	14,24%	<b>14,32%</b>
Jugendliche 15 bis 17 Jahre	5.840	<b>5.862</b>	22	0,38%	2,77%	<b>2,78%</b>
junge Erwachsene 18 bis 24 Jahre	14.200	<b>14.081</b>	-119	-0,84%	6,74%	<b>6,67%</b>
Senioren 65 Jahre und älter	47.230	<b>47.726</b>	496	1,05%	22,40%	<b>22,61%</b>

#### Nichtdeutsche Einwohner

Nichtdeutsche Einwohner	37.932	<b>39.308</b>	1.376	3,63%	17,99%	<b>18,62%</b>
Kinder unter 14 Jahren	6.392	<b>6.493</b>	101	1,58%	3,03%	<b>3,08%</b>
Jugendliche 14 bis 17 Jahre	1.437	<b>1.558</b>	121	8,42%	0,68%	<b>0,74%</b>
Heranwachsende 18 bis 20 Jahre	929	<b>1.003</b>	74	7,97%	0,44%	<b>0,48%</b>
Kinder u. junge Erwachsene unter 21 Jahren	8.758	<b>9.054</b>	296	3,38%	4,15%	<b>4,29%</b>
Erwachsene 21 Jahre und älter	29.174	<b>30.254</b>	1.080	3,70%	13,84%	<b>14,33%</b>

### Kraftfahrzeugzulassungen

Anzahl der zugelassenen Kraftfahrzeuge	131.235	132.256	1.021	0,78%		
<b>Relevante Kraftfahrzeugarten</b>						
Personenkraftwagen	113.678	114.152	474	0,42%		
Lastkraftwagen	6.531	6.852	321	4,92%		
Krafträder	9.625	9.824	199	2,07%		

## 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