



POLIZEI
Nordrhein-Westfalen
Oberhausen

bürgerorientiert · professionell · rechtstaatlich



Verkehrsbericht 2022

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 2023.

Vorwort

Oberhausen im März 2023

Sehr geehrte Damen und Herren,

erstmalig stelle ich Ihnen den Jahresbericht Verkehr für das Jahr 2022 in meiner Funktion als stellvertretender Polizeipräsident vor und möchte Ihnen die Zahlen des vergangenen Jahres präsentieren.

In Oberhausen verzeichnen wir einen Anstieg von 659 Verkehrsunfällen (2021: 6.633; 2022: 7.292). Eine Erklärung für den Anstieg wird sicherlich auch darin begründet liegen, dass sich in den beiden Jahren zuvor die Corona-Maßnahmen in den unterschiedlichsten Formen auch auf das soziale Leben ausgewirkt haben. Man denke allein an die leeren Autobahnen in Zeiten des Lockdowns. Im Jahr 2022 kehrte jedoch Stück für Stück die Normalität wieder zurück. Doch damit einhergehend stiegen auch die Verkehrsunfallzahlen in Oberhausen. Ein Vergleich mit dem Vor-Corona-Jahr 2019 macht aber deutlich, dass dieser Anstieg nicht besorgniserregend zu werten ist. Schließlich wurden damals 7.937 Verkehrsunfälle registriert. Im Vergleich sind es im Jahr 2022 insgesamt 645 weniger.

Nutzen Sie beim Lesen gern die Tabellen mit den Zehnjahresvergleichen, um sich einen Überblick über die Entwicklung der Verkehrsunfallzahlen zu verschaffen. Sie finden darin zum Beispiel die Unterteilung nach den vulnerablen Gruppen sowie den Anteil der Hauptunfallursachen und vieles mehr.

Neben diesen Zahlen, Fakten und Maßnahmen der Polizei Oberhausen, finden Sie in dem Ihnen vorliegenden Bericht auch ein Interview mit der Leiterin der Direktion Verkehr Julitta Walbrodt. Sie zeigt Trends und Entwicklungen im Bereich Verkehr auf.

Ein besonders tragischer Unfall im vergangenen Jahr war der Zusammenstoß einer Straßenbahn mit einem Bus auf der Trasse im Juni. Diesem haben wir im Rahmen des Ihnen hier vorliegenden Broschüre einen besonderen Rahmen gegeben. Entstanden ist ein Bericht, der die vielen Facetten der polizeilichen Arbeit aufzeigt, aber auch wie die Zusammenarbeit mit Feuerwehr, Notfallseelsorge oder dem Essener Verkehrsunfall-Team und vielen weiteren Protagonisten ineinandergreift. Und das nicht

nur bei einem so herausragenden Unfall, sondern tagtäglich im Einsatz für die Sicherheit der Oberhausener Bürgerinnen und Bürger.

Etwas weniger ernst zu betrachten, ist das neue, plüschige Mitglied der Oberhausener Verkehrssicherheitsberater, das sich in diesem Jahresbericht vorstellt.

Ich wünsche Ihnen bei der Lektüre viel Vergnügen.



i.V. Leyendecker

Dietmar Leyendecker
Polizeipräsident i.V.

Inhaltsverzeichnis

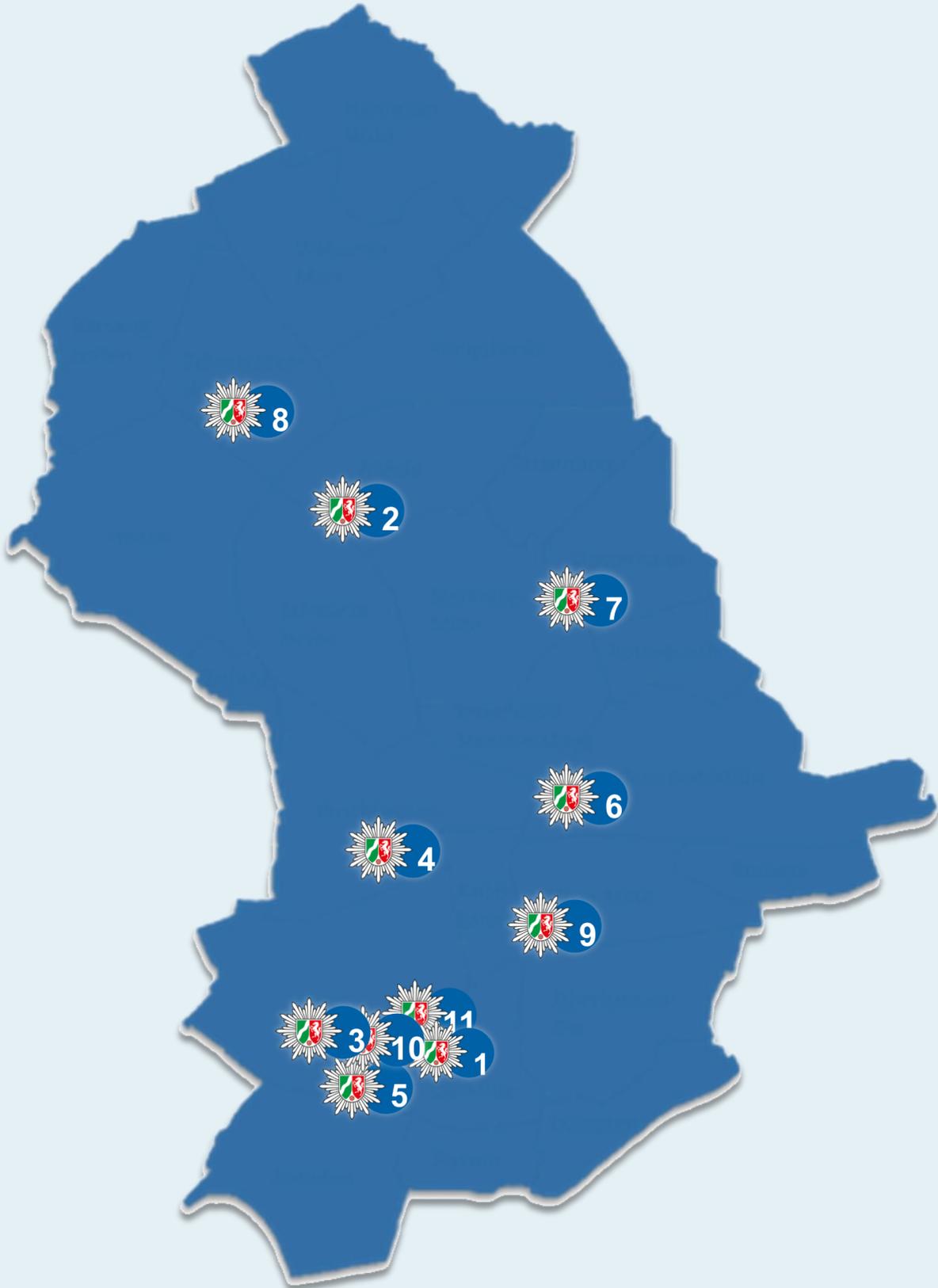
Karte mit Adressen der Liegenschaften in Oberhausen	6
Verkehrsunfallentwicklung 2022 im Detail	8
Anzahl der Verkehrsunfälle Verunglückte im Straßenverkehr	
Unfälle mit leichten Sachschäden	9
Unfälle mit schweren Sachschäden Verletzte Kinder Statistik: Anzahl der Verkehrsunfälle gesamt	
Fahrradunfälle mit Kindern	10
Verletzte Jugendliche 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 Kradfahrende Verletzte Fahrradfahrende Verletzte Pedelec-Fahrende	

E-Scooter Unfälle	13
Unfallflucht	
Unfallfluchten mit Personenschaden	14
Statistik: Verkehrsunfälle Geschwindigkeit	
Alkohol und Drogen am Steuer	
Benutzung elektronische Geräte	
Hauptunfallursachen	15
Diagramm: Hauptunfallursachen	
Tabellen: Verkehrsunfallentwicklung im Überblick	16
Interview Direktionsleiterin Verkehr Julitta Walbrodt	20
Reportage Trassenunglück in Oberhausen	22
Portrait Waschbär Ede macht Kinder fit für den Straßenverkehr	29
„Es war höchste Zeit, mit den Trainings weiterzumachen.“	30
Unfallhäufungsstellen in Oberhausen	32
Begriffsbestimmungen	33
Bevölkerungsstruktur	35
Quellenangaben	35



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 Schmachtdorf

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 2022 im Detail

Anzahl der Verkehrsunfälle

Im Jahr 2022 wird deutlich, dass sich die Zahlen wieder auf das Vor-Corona-Niveau im Jahr 2019 einpendeln. Zwar hat sich Homeoffice in vielen Betrieben und Firmen etabliert, wurde dennoch nicht mehr in einem vergleichbaren Umfang genutzt. Das hat sicherlich dazu beigetragen, dass mit der höheren Verkehrsdichte auch die Anzahl der Verkehrsunfälle gestiegen ist.

Dass die Zahlen im Vergleich zu 2019 dennoch niedriger sind, könnte auch andere Ursachen haben. Zum einen könnte das 9-Euro-Ticket im Sommer 2022 dafür gesorgt haben, dass mehr Menschen die öffentlichen Verkehrsmittel genutzt haben und sich die Situation deshalb leicht entspannt hat.

Nichtsdestotrotz steigt die Anzahl der Kraftfahrzeugzulassungen in Oberhausen stetig und damit die Verkehrsdichte auf den Oberhausener Straßen.

Allein 2022 sind im Vergleich zum Vorjahr 959 neue Kraftfahrzeuge in Oberhausen gemeldet worden. Davon 419 Personenkraftwagen, 331 Lastkraftwagen und 154 Krafträder.

Die Zahlen im Detail (*siehe dazu auch die Tabellen ab Seite 16*): 2022 kam es zu insgesamt 7.292 Verkehrsunfällen und somit 659 mehr als im Vorjahr (2021: 6.633). Das sind 9% Unfälle mehr.

Die Unfallhäufigkeitszahl (Anzahl der Verkehrsunfälle je 100.000 Einwohner) beträgt im Jahr 2022 3.493 und hat sich somit im Vergleich zum Vorjahr um 328 verändert; das macht ein Plus von 9%.

Verunglückte im Straßenverkehr

Die Anzahl der Verunglückten ist mit insgesamt 683 im Jahr 2022 um 195 gestiegen (2021: 488). Das ist eine prozentuale Veränderung von 29%. Trotzdem bewegen wir uns weit unter dem Vor-Corona-Niveau von 2019 mit insgesamt 772 Verunglückten.

Auch die Anzahl der leichtverletzten Personen im Straßenverkehr nahm erwartungsgemäß nach Corona wieder zu: Im Jahr 2022 waren es 604 Leichtverletzte, im Jahr zuvor noch 178 weniger (2021: 426). Das ist eine Steigerung um 29%.

Die Anzahl der schwer verletzten Personen in

Oberhausen nach einem Verkehrsunfall stieg von 60 (2021) auf 76 Fälle. Das ist eine Erhöhung um 16 bzw. 21%.

Im Jahr 2022 sind insgesamt drei Personen nach einem Verkehrsunfall gestorben. 2021 waren es zwei Personen, die ums Leben kamen.

Unfällen mit leichten Sachschäden

In der Statistik ist die Zahl der Verkehrsunfälle im Jahr 2022 mit leichtem Sachschaden auf 6.526 angestiegen. Im Jahr 2021 zählten wir insgesamt 6.085 dieser leichten Unfälle. Das macht eine Erhöhung um 441 bzw. 7%.

Unfälle mit schweren Sachschäden

Auch zugenommen haben die Verkehrsunfälle mit schwerem Sachschaden. Waren es im Jahr 2021 insgesamt 102 dieser Verkehrsunfälle, so ist die Zahl im Jahr 2022 auf 168 angestiegen.

Das ist eine Veränderung um 66 bzw. +39%.

Verletzte Kinder

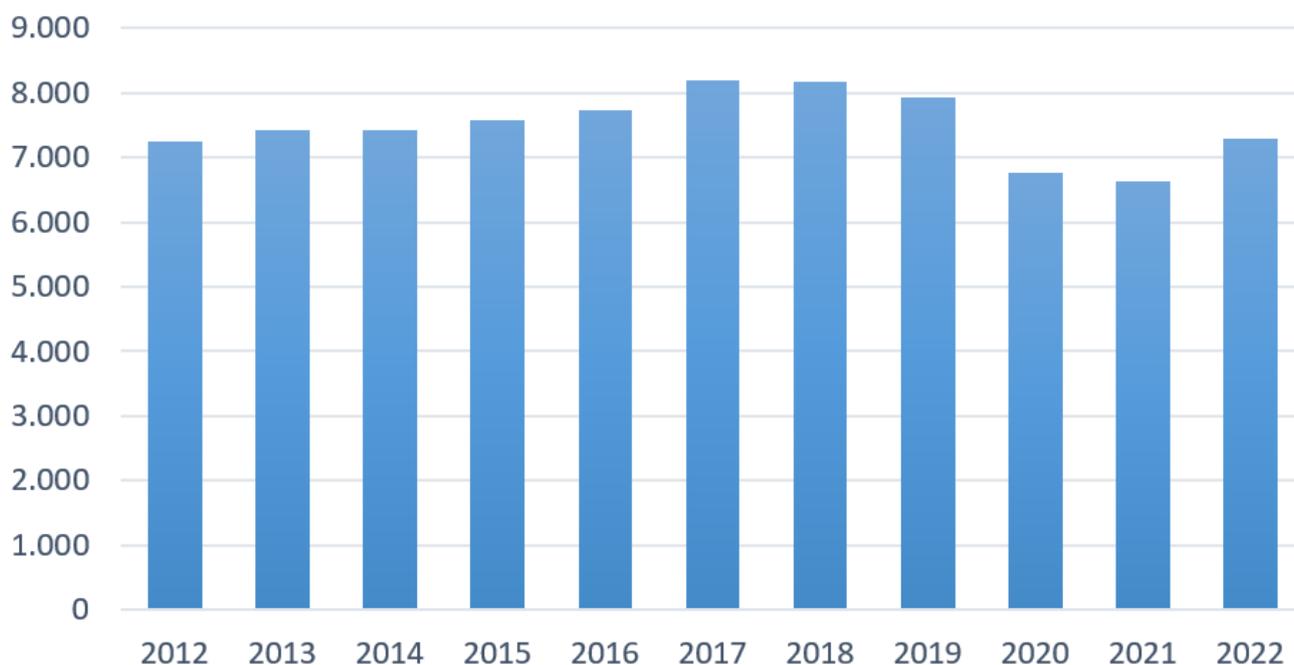
Auch eine Entwicklung in Richtung Vor-Corona-Niveau ist anhand der Zahlen der verletzten Kinder im Jahr 2022 zu beobachten.

Sie stieg von 38 (2021) auf 65 (2022) - das entspricht eine Erhöhung von 27 Fällen bzw. 42%.

Gute Nachrichten: Auf dem Weg zur Schule sind im Jahr 2022 keine Kinder verletzt worden. Dies war mit zwei Fällen im Jahr 2021 noch anders.



Anzahl der Verkehrsunfälle gesamt



Fahrradunfälle mit Kindern

Im Jahr 2022 sind drei Fahrradunfälle mehr mit Kindern registriert worden als im Vorjahr (2021: 9; 2022: 12). Das sind 25% mehr.

Insgesamt ist es zu 18 Unfällen gekommen, bei denen Kinder als Fußgänger unterwegs waren. Im Jahr 2021 war es ähnlich mit 15 Unfällen.

Mehr als verdoppelt: Als passiver Teilnehmer, zum Beispiel im Auto, sind insgesamt 31 Kinder zu Schaden gekommen. Das sind 18 mehr als im Jahr 2021 (13), also ein Plus von 58%.

Verletzte Jugendliche

Zu der Gruppe der Jugendlichen werden alle 15- bis 17-Jährigen gezählt. Die Anzahl der verunglückten Jugendlichen ist im Jahr 2022 um 27 Fälle gestiegen. Waren es im Jahr 2021 noch insgesamt 18 verletzte Jugendliche, so stieg die Zahl ein Jahr später in 2022 auf 45 Verletzte.

Insgesamt 20 der Verletzten waren passive Verkehrsteilnehmer (2021: 2). Wie auch bei den ver-

letzten Kindern, stieg die Anzahl der Jugendlichen, die bei einem Fahrradunfall zu Schaden gekommen sind (2021: 5; 2022: 9).

Anders als im Vorjahr mit null Fällen, verletzten sich im Jahr 2022 zwei Jugendliche bei der Fahrt mit einem Pedelec. Als Fußgänger im Straßenverkehr sind insgesamt sieben Jugendliche verletzt worden (2021: 5). Auch der Wert der verletzten Jugendlichen als motorisierte Zweiradfahrer stieg (2021: 5; 2022: 8).

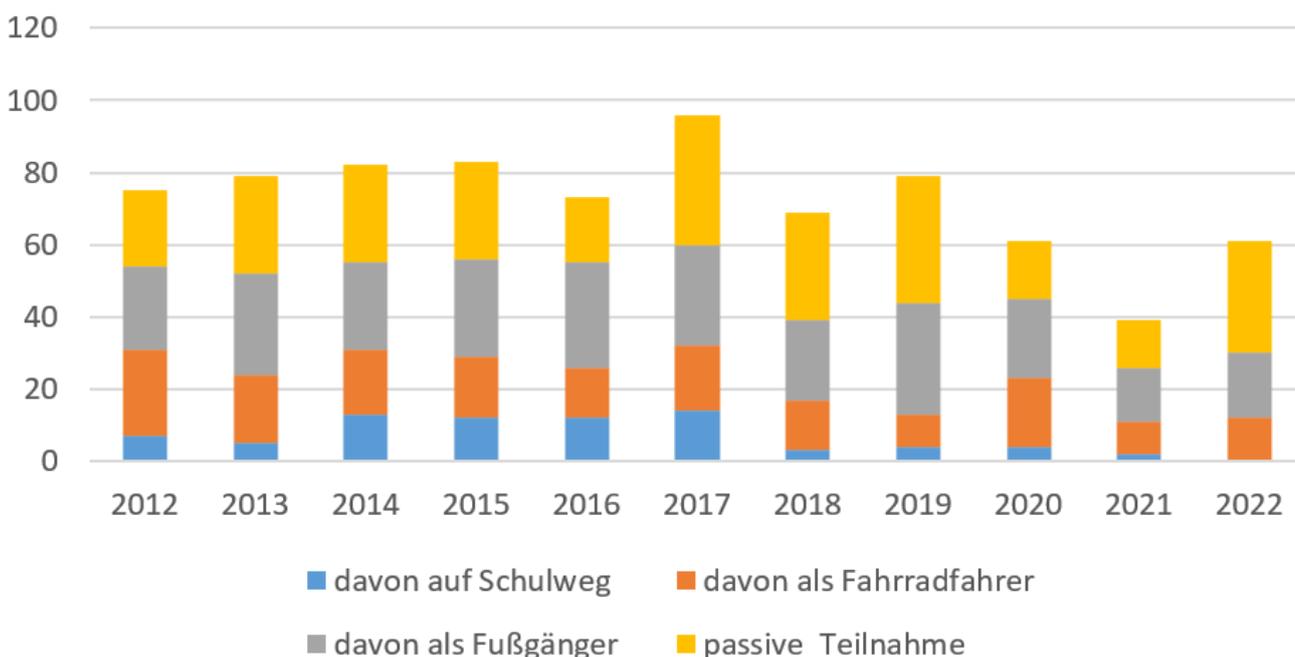
Verletzte junge Erwachsene

Alle Personen im Alter von 18 bis 24 Jahren werden der Gruppe der jungen Erwachsenen zugeordnet. Im Jahr 2022 sind 93 junge Erwachsene verletzt worden. Im Jahr 2021 lag dieser Wert bei 82.

Das macht eine Erhöhung von elf Unfällen bzw. +12% aus.

Insgesamt sieben junge Erwachsene sind als Fußgänger im Oberhausener Straßenverkehr verletzt worden (2021: 11), also -57%.

Verunglückte Kinder



Unterwegs mit einem motorisierten Zweirad sind zehn junge Erwachsene verletzt worden. Das entspricht ungefähr dem Niveau vom Vorjahr (2021: 9).

Von den verletzten jungen Erwachsenen sind zehn als Fahrradfahrer verletzt worden (2021: 8) und fünf als Pedelec-Fahrer (2021: 2).

Insgesamt 20 junge Erwachsene sind im Jahr 2022 als passive Straßenverkehrsteilnehmer verletzt worden (2021: 18).

In 16 Fällen wurde das Fahren unter Alkohol- oder Drogeneinfluss als Mitursache für einen Unfall registriert (2021: 13). Dieser Wert liegt 2022 also etwas höher als im Jahr 2021.

Stark gestiegen: In 28 Fällen sind bei dieser Zielgruppe Unfälle durch überhöhte Geschwindigkeit verursacht worden. Ein Jahr zuvor waren es 16. Das macht in dieser Kategorie +43% aus.



Crash-Kurs NRW

Einen wichtigen Baustein in der Präventionsarbeit bildet der 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.

Sie erfahren, welche tragischen und lebensverändernden Konsequenzen überhöhte Geschwindigkeit sowie der Konsum von Alkohol oder Drogen am Steuer haben können. Nach der Zwangspause aufgrund der pandemischen Lage, ist die bewährte Veranstaltung erneut gestartet. Es nahmen 509 Teilnehmerinnen und Teilnehmer an insgesamt vier Veranstaltungen im Jahr 2022 teil.

Verletzte Seniorinnen und Senioren



Die Anzahl der im Straßenverkehr verletzten Seniorinnen und Senioren betrug im Jahr 2022 insgesamt 103. Das sind 31 mehr als im Vorjahr (2021: 72).

Davon sind insgesamt 17 bei der Fahrt mit dem Fahrrad verletzt worden (2021: 18). Das ist eine weniger als im Vorjahr. 15 Verletzte wurden als Pedelec-Fahrende registriert. Das sind drei Unfälle mehr als im Vorjahr (2021: 12). Die Unfälle mit einem Pedelec werden seit 2018 erfasst. Damals lag die Anzahl bei insgesamt vier Unfällen. Dieser Wert ist seitdem, mit steigender Beliebtheit und damit einhergehender Mobilität der älteren Generation, stetig gestiegen, zuletzt um 20%.

Insgesamt 23 Fußgängerinnen und Fußgänger dieser Altersklasse sind im Jahr 2022 verunglückt - das sind fünf Verletzte mehr als noch im Vorjahr (2021: 18). Als passiver Teilnehmer eines Unfalls waren 18 Seniorinnen und Senioren verwickelt. Im Jahr 2021 waren es die Hälfte mit neun Unfällen.

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 Verkehrssicherheitsberater. Sie haben im Jahr 2022 zwei Veranstaltungen durchgeführt und insgesamt 52 Seniorinnen und

Senioren auf die Gefahren des Straßenverkehrs aufmerksam gemacht. Besonders auf die Bedeutung der besseren Sichtbarkeit im Dunkeln wurde hingewiesen.

Im September 2022 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 56 Seniorinnen und Senioren teil.

Verunglückte Fußgängerinnen und Fußgänger

Im Jahr 2022 sind 102 Fußgängerinnen und Fußgänger im Straßenverkehr verletzt worden. Im Jahr 2021 waren es 82. Das sind 20 Personen mehr bzw. eine Zunahme um 20%. In 23 Fällen resultierte der Verkehrsunfall aus Fehlern bei der Fahrbahnüberquerung. Das sind 14 mehr als im Jahr 2021.

Verletzte motorisierte Zweiradfahrende

Im Jahr 2022 ereigneten sich 77 Verkehrsunfälle mit motorisierten Zweirädern und damit 14 mehr als im Vorjahr (2021: 63).

Die Anzahl der verunglückten motorisierten Zweiradfahrenden liegt bei 67 und ist damit im Vergleich zum Vorjahr deutlich gestiegen (2021: 49).

Verletzte Kradfahrende

Eine Untergruppe der motorisierten Zweiradfahrenden sind Kradfahrende. Die Anzahl der verunglückten Kradfahrenden ist im Jahr 2022 auf 20 gestiegen.

Das sind zwei mehr als im Vorjahr (2021: 18). Das ist angesichts der insgesamt niedrigen Zahlen ein Anstieg um 10%.

Verletzte Fahrradfahrende



Nachdem im Jahr 2021 die Anzahl der verunglückten Fahrradfahrenden gesunken war, ist die Zahl im Jahr 2022 gestiegen.

Die Anzahl der verunglückten Radfahrenden betrug im Jahr 2022 insgesamt 167. Das sind 43 Verunglückte mehr als im Vorjahr (2021: 124). Das macht eine Steigerung um 26% aus.

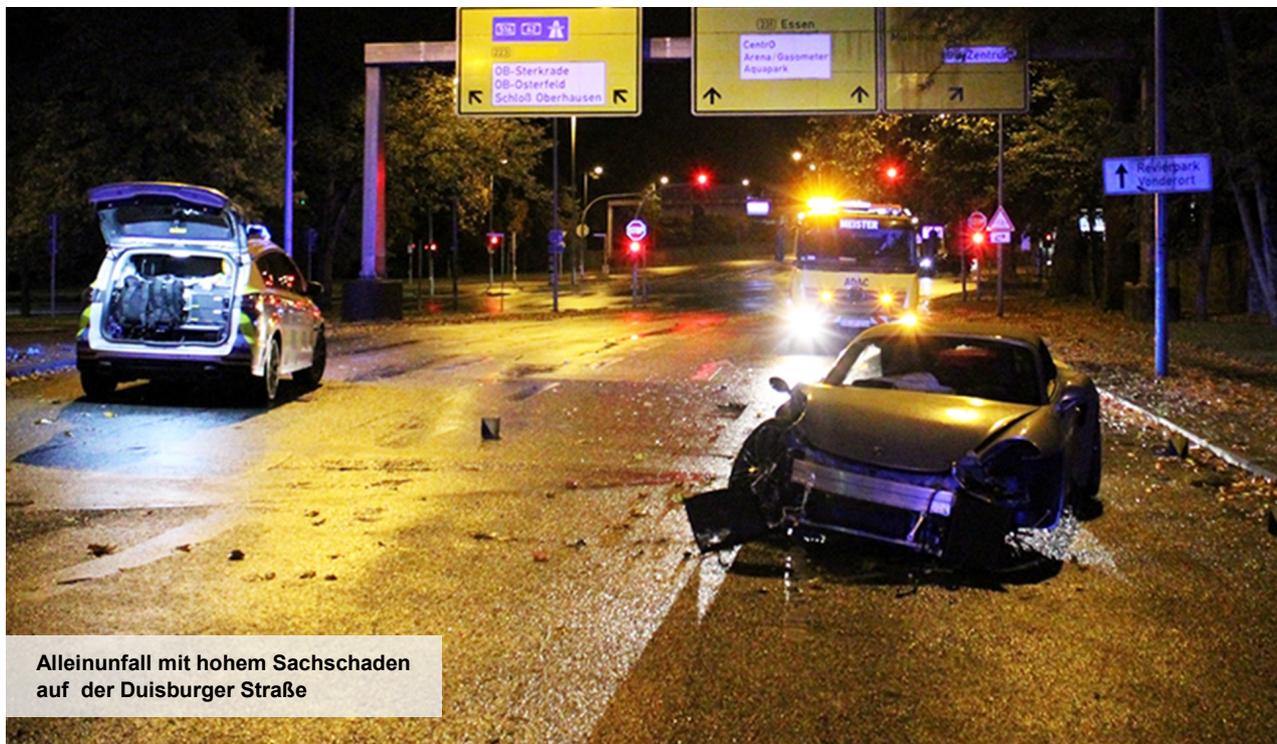
Verletzte Pedelec-Fahrende

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 sich allgemeiner Sprachgebrauch und Definitionen aus Richtlinien und Verordnungen nicht 100%ig decken.

Auch hier ist eine Steigerung der Zahlen in Oberhausen festzumachen. 2022 wurden insgesamt 45 verunglückte Pedelec-Fahrende registriert. Im Jahr zuvor waren es zehn weniger (2021: 35).

Die Anzahl der verletzten Fahrradfahrenden sowie Pedelec-Fahrenden zusammengenommen bedeutet einen Anteil von 25,3% an den Gesamtverunglückten.

Das sind 0,1 Prozentpunkte weniger als im Vorjahr (2021: 25,4%) In 22 Fällen war die falsche Fahrbahnbenutzung ein Grund für den Unfall (2021: 17).



Alleinunfall mit hohem Sachschaden auf der Duisburger Straße

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 sind.



Im Jahr 2022 wurden 50 solcher Fälle registriert (2021: 12). Insgesamt sind 28 E-Scooter-Fahrende bei einem solchen Unfall verunglückt (2021: 8). Davon waren 27 leicht (2021: 7) und eine Person schwer verletzt (2021: 1). Vier der Unfälle gehen auf den Konsum von Alkohol zurück (2021: 3).

In 31 Fällen, werden die E-Scooter-Fahrenden als Unfallverursacher festgestellt (2021: 8). In 16 Fäl-

len war ein weiteres Fahrzeug in den Unfall verwickelt (2021: 4), in 12 Fällen war kein weiterer Straßenverkehrsteilnehmer verwickelt (2021: 3) und in zwei Fällen ist ein Passant zu Schaden gekommen (2021: 1).

Breit gefächert ist die Altersspanne von E-Scooter-Nutzerinnen und -Nutzern in Oberhausen.

In einem Fall nutzte ein Jugendlicher (Altersspanne 15 bis 17) einen E-Scooter, mit dem es zum Unfall kam. In acht anderen Sachverhalten waren es Heranwachsende (18 bis 24) und in 19 Fällen wurden die E-Roller von Erwachsenen (25 bis 64) bei einer Unfallbeteiligung verwendet.

Unfallflucht

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

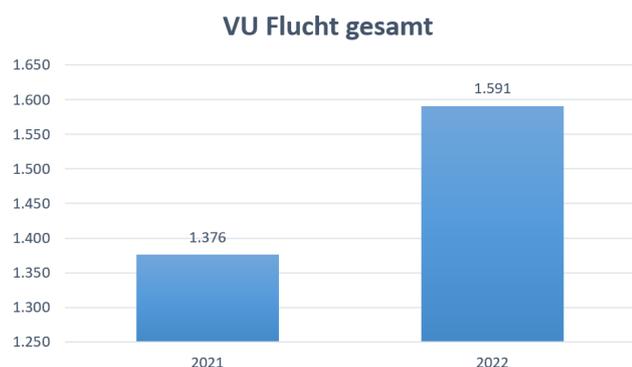
Dass die Unfallverursacher dennoch wegfahren, ohne den Schaden zu melden, könnte auf großen oder unübersichtlichen Parkplätzen mit dem eher geringen Entdeckungsrisiko zusammenhängen.

Der Anteil der Verkehrsunfallfluchten an den Gesamtunfällen stieg von 1.376 (2021) auf 1.591 (2022). Eine Zunahme von 215 Fällen bzw. 14%.

Prozentual liegt der Anteil an den Gesamtunfällen bei 21,1 Prozent und ist damit im Vergleich zum Vorjahr um 0,4 Prozentpunkte gestiegen (2021: 20,7).

Die Aufklärungsquote liegt mit 37,8 Prozent auf einem leicht höheren Wert als im Jahr zuvor (2021: 37,6 Prozent).

Unfallfluchten mit Personenschaden



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

Im Jahr 2022 waren es 67 Unfälle, bei denen Menschen verletzt worden sind und die beteiligten Fahrzeugführerinnen bzw. Fahrzeugführer einfach weitergefahren sind.

Die Zahl ist im Vergleich zum Vorjahr um 28 gestiegen. Im Jahr 2021 lag sie bei 39. (+42%).

Die Aufklärungsquote im Bereich Unfallflucht mit Personenschaden liegt 2022 bei 64,2%. Sie stieg damit um 2,66 Prozentpunkte (2021: 61,54%).

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 105 Fällen auf einem höheren Niveau als im Vorjahreszeitraum (2021: 72). Davon waren es im Jahr 2022 75 Fahrzeugführende, die alkoholisiert an einem Verkehrsunfall beteiligt waren (2021: 58).

Verdoppelt: Im Bereich Drogen bzw. BTM wurden 2022 insgesamt 30 Personen nach einem Verkehrsunfall positiv auf Drogen getestet. 2021 waren es 14 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 2022 wurden insgesamt 1.118 mal die verbotswidrige Nutzung von elektronischen Geräten (insbesondere Smartphones) hinter dem Steuer festgestellt. 2021 waren es noch 1.710 Fälle.

Das sind minus 592 Fälle bzw. ein deutlicher Rückgang von 34,6%. In keinem einzigen Fall konnte die Nutzung als Ursache für einen Verkehrsunfall festgestellt werden.

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

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

len ohne leichten Sachschaden an erster Stelle. In diesem Jahr allerdings mit 36,3% zu 42,76% im Vergleich zum Vorjahr deutlich rückläufig. Dafür sind deutlich Fehler bei der Vorfahrt bzw. Vorrang, die zu Verkehrsunfällen geführt haben gestiegen. 23,3% im Jahr 2022 zu 15% in 2021.

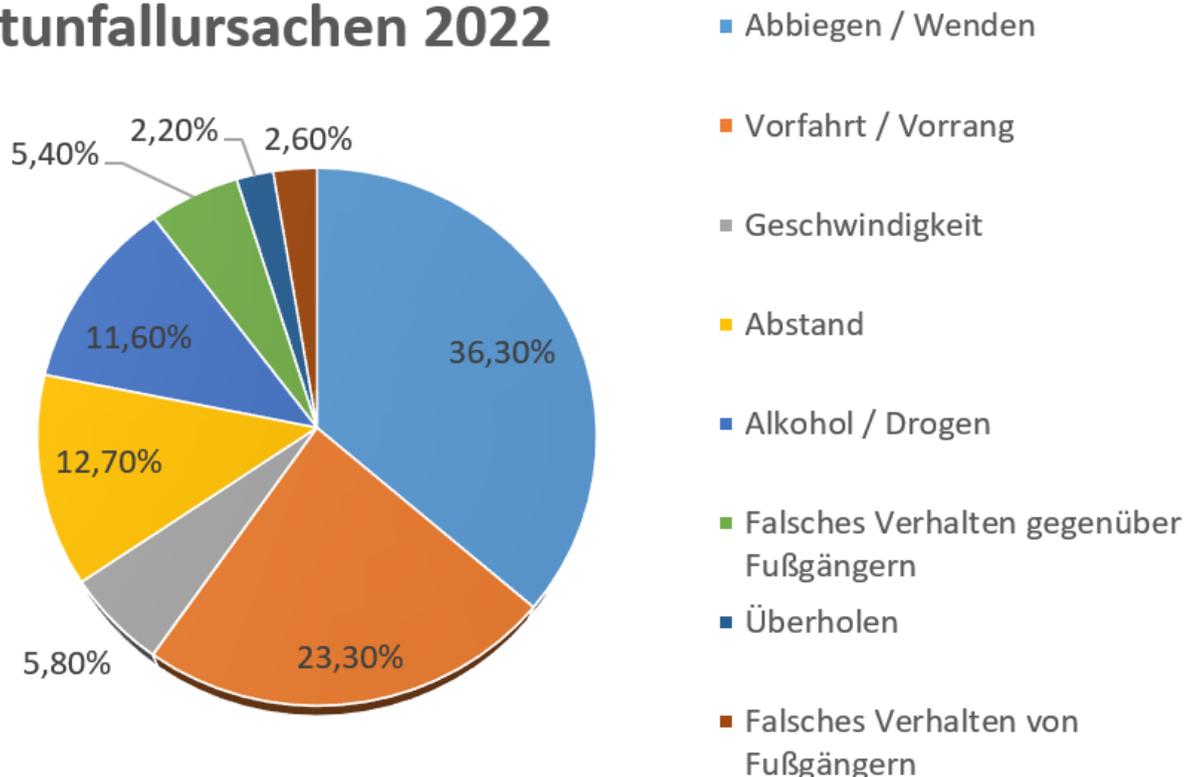
Um 0,45 Prozentpunkte gesunken sind Unfälle, die aufgrund von überhöhter Geschwindigkeit entstanden sind. Ebenfalls gesunken ist die Anzahl der Unfälle durch fehlenden Abstand. Hier ist der Wert um 3,80 Prozentpunkte in 2022 im Vergleich zum Vorjahr 2021 gesunken.

Das Fahren nach Alkohol- oder Drogenkonsum stieg im Vergleich zu 2021 von 9,7% auf 11,6%. Falsches Verhalten gegenüber Fußgängerinnen und Fußgängern sank von 6,8% im Jahr 2021 auf 5,4% im Jahr 2022.

Hauptunfallursachen

Auch in 2022 stehen Fehler beim Abbiegen und Wenden als Hauptunfallursache bei Verkehrsunfällen.

Hauptunfallursachen 2022



Verkehrsunfallentwicklung im Überblick

Auszug aus der Verkehrsunfalldatei (VUD)

		2013	2014	2015
01	Gesamtzahl aller Verkehrsunfälle	7.428	7.424	7.573
02	VU mit leichtem Sachschaden	5.328	5.301	5.319
03	VU mit schwerem Sachschaden	136	61	40
04	VU mit Personenschaden	565	622	587
05	Verunglückte Personen (gesamt)	682	782	726
06	getötet	0	5	1
07	schwer verletzt	84	94	71
08	leicht verletzt	598	683	654
09	Verunglückte (Zielgruppen)			
10	Fußgänger	107	109	102
11	Radfahrer gesamt (Fahrräder und Pedelecs)	119	139	145
12	motorisierte Zweiradfahrer	77	100	69
13	Kradfahrer	26	49	30
14	Verunglückte Kinder (gesamt)	77	70	71
15	davon auf Schulweg	5	13	12
16	davon als Fahrradfahrer	19	18	17
17	davon als Fußgänger	28	24	27
18	passive Teilnahme	27	27	27
19	Verunglückte Jugendliche (gesamt)	27	29	21
20	davon als Fahrradfahrer	8	4	4
21	davon als Pedelec-Fahrer (statistisch erfasst seit 2018)			
22	davon als Fußgänger	4	5	3
23	davon als motorisierte Zweiradfahrer	7	6	9
24	passive Teilnahme	7	12	5
25	Verunglückte junge Erwachsene (gesamt)	114	124	116
26	davon als Fahrradfahrer	8	13	11
27	davon als Pedelec-Fahrer (statistisch erfasst seit 2018)			
28	davon als Fußgänger	8	15	9
29	davon als motorisierte Zweiradfahrer	15	17	11
30	passive Teilnahme	31	32	20
31	Verunglückte Senioren (gesamt)	82	110	84
32	davon als Fahrradfahrer	20	25	37
33	davon als Pedelec-Fahrer (statistisch erfasst seit 2018)			
34	davon als Fußgänger	23	26	18
35	passive Teilnahme	15	26	11

*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.

Verkehrsunfallentwicklung im Detail | Verkehrsbericht 2022 | Polizei Oberhausen

2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Zu- / Abnahme 2021/22	
							Fallzahlen	Prozent
7.734	8.191	8.168	7.937	6.758	6.633	7.292	659	9%
5.480	5.949	5.717	5.477	4.696	6.085*	6.526	441	7%
43	37	46	51	50	102	168	66	39%
611	597	639	615	509	413	555	142	26%
749	747	785	772	609	488	683	195	29%
1	0	3	3	1	2	3	1	33%
84	75	86	92	62	60	76	16	21%
664	672	696	677	546	426	604	178	29%
115	108	115	116	94	82	102	20	20%
116	118	157	131	163	124	167	43	26%
81	86	93	99	52	49	67	18	27%
37	26	32	43	16	18	20	2	10%
66	85	68	77	60	38	65	27	42%
12	14	3	4	4	2	0	-2	
14	18	14	9	19	9	12	3	25%
29	28	22	31	22	15	18	3	17%
18	36	30	35	16	13	31	18	58%
35	26	40	42	28	18	45	27	60%
5	6	6	6	9	5	9	4	44%
		0	0	1	0	2	2	100%
8	8	5	11	6	5	7	2	29%
11	11	21	12	5	5	8	3	38%
10	3	8	14	8	2	20	18	90%
121	108	115	121	83	82	93	11	12%
16	9	13	10	13	8	10	2	20%
		0	3	0	2	5	3	60%
7	12	15	8	8	11	7	-4	-57%
12	8	13	17	9	9	10	1	10%
29	26	30	27	9	18	20	2	10%
104	91	117	88	80	72	103	31	30%
22	19	30	13	18	12	17	5	29%
		4	6	13	12	15	3	20%
26	19	25	15	15	18	23	5	22%
21	23	27	19	14	9	18	9	50%

Verkehrsunfallentwicklung im Überblick

Auszug aus der Verkehrsunfalldatei (VUD)

		2013	2014	2015
01	Unfallhäufigkeitszahl (UHZ) PP Oberhausen	3.496	3.488	3.598
02	UHZ Land NRW	3.188	3.212	3.486
03	Verunglücktenhäufigkeitszahl (VHZ) PP Oberhausen	321	367	348
04	VHZ Land NRW	404	400	430
05	VU ohne leichte Sachschäden (nach Hauptunfallursachen)	941	903	1.023
06	Abbiegen / Wenden	45,7%	39,2%	49,7%
07	Vorfahrt / Vorrang	17,4%	21,4%	12,1%
08	Geschwindigkeit	8,2%	9,2%	15,4%
09	Abstand	10,1%	10,3%	12,6%
10	Alkohol / Drogen	8,0%	6,5%	8,4%
11	Falsches Verhalten gegenüber Fußgängern	6,2%	7,5%	7,9%
12	Überholen	2,6%	3,3%	1,2%
13	Falsches Verhalten von Fußgängern	1,7%	2,6%	2,1%
14	VU Geschwindigkeit	82	97	143
15	davon Verursacher junge Erwachsene	24	28	38
14	VU Alkohol- und Drogenmissbrauch	79	67	81
15	davon unter Alkoholeinfluss	67	59	67
16	davon unter Drogeneinfluss	12	8	14
17	davon Verursacher junge Erwachsene	20	9	12
19	VU Flucht gesamt	1.456	1.502	1661
20	Aufklärungsquote VU Flucht gesamt	41,3%	41,2%	42,6%
21	VU Flucht mit Personenschaden	53	68	44
22	Aufklärungsquote VU Flucht mit Personenschaden	67,9%	50,0%	79,5%

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

2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Zu- / Abnahme 2021/22	
							Fallzahlen	Prozentpunkte
3.667	3.883	3.874	3.765	3.206	3.165	3.493	328	9%
3.565	3.631	3.640	3.788	3.099	3.241	3.401	160	5%
355	354	372	366	289	233	327	94	29%
441	431	439	436	373	376	432	56	13%
1.033	973	1.002	985*	809	746	906	160	18%
47,6%	48,1%	43,3%	39,39%	43,14%	42,76%	36,3%	-6,45%	
13,6%	12,1%	14,7%	14,42%	15,45%	15,01%	23,3%	8,28%	
6,8%	5,1%	6,2%	6,90%	5,93%	6,30%	5,8%	-0,45%	
11,6%	15,2%	14,5%	16,24%	15,70%	16,49%	12,7%	-3,80%	
8,2%	8,7%	9,2%	9,44%	8,65%	9,65%	11,6%	1,94%	
7,7%	5,1%	7,5%	6,90%	6,55%	6,84%	5,4%	-1,43%	
2,4%	4,2%	2,8%	4,77%	2,84%	1,61%	2,2%	0,60%	
2,0%	1,3%	1,9%	1,93%	1,73%	1,34%	2,6%	1,31%	
69	50	63	68	48	47	53	6	11%
43	23	21	31	18	16	28	12	43%
86	85	92	93	70	72	105	33	31%
70	69	74	68	57	58	75	17	23%
16	16	18	25	13	14	30	16	53%
12	15	18	17	19	13	16	3	19%
1.647	1.673	1.800	1.845	1.557	1.376	1.591	215	14%
42,0%	41,5%	38,8%	38,3%	37,1%	37,65%	37,8%	0,12%	
53	75	51	52	47	39	67	28	42%
67,9%	76,0%	62,7%	69,2%	61,7%	61,54%	64,2%	2,68%	



Ein Interview mit der
Direktionsleiterin Verkehr Julitta Walbrodt

Mit neuester Technik für mehr Sicherheit auf den Straßen sorgen

Welche Trends gibt es in Sachen Straßenverkehr? Was kann man im Bereich der Prävention verändern und welchen Anteil hat die Pandemie noch auf die Zahlen für das Jahr 2022? Diese und viele Fragen mehr beantwortete Direktionsleiterin Verkehr Julitta Walbrodt im Gespräch.

Die Zahlen sind in vielen Bereichen im Vergleich zum Vorjahr gestiegen. Woran liegt das?

Das stimmt. Die Verkehrsunfallzahlen sind in fast allen Bereichen gestiegen, wobei wir in Oberhausen immer von kleinen Zahlen sprechen. Corona hat zunächst zu einem starken Rückgang geführt - das verfälscht die Aussagekraft, denn leere Straßen und Autobahnen im Lockdown entsprechen nicht der Normalität. Deshalb nehmen wir die Zahlen von 2019 - also aus der Vor-Corona-Zeit als Vergleichswerte dazu. Nichtsdestotrotz sind wir sehr gut aufgestellt und haben kein dringliches Problem im Straßenverkehr. Im Bereich Geschwindigkeit kommt ja unterstützend hinzu, dass auch die Stadt mit stationären und semi-stationären Anlagen zum Beispiel im

Bereich Verkehrsüberwachung tätig ist. Das ist wichtig, da das Fahren mit unangepasster Geschwindigkeit schwerwiegende Personenschäden verursacht. Deshalb sensibilisieren wir werktäglich mithilfe der Geschwindigkeitsmessstellen für eine vernünftige und vor allem sichere Fahrweise.

Worauf ist zurückzuführen, dass die Zahlen der Radfahrunfälle gestiegen sind?

Zu den Radfahrunfällen zählen auch die Unfälle mit einem E-Bike oder Pedelec, die von immer mehr Menschen genutzt werden. Aber gerade bei älteren Radfahrenden gibt es eine gewisse Unsicherheit beim Fahren, die auch dadurch hervorgerufen wird, dass ein motorisiertes Fahrrad viel schneller ist und es etwas Übung bzw. Gewöhnung beim Fahren er-

fordert. Man denke allein daran, welche Kraft bereits beim Anfahren entfaltet wird. Daran muss man sich ja erstmal gewöhnen und seine Fahrweise entsprechend anpassen. Ein weiteres Problem ist darüber hinaus, dass Autofahrende nicht immer auf den ersten Blick erkennen, dass es sich dabei um ein viel schnelleres Pedelec handelt.

Was ist sonst noch im Bereich der Verkehrsunfallprävention geplant?

Wir arbeiten bereits mit einer virtuellen Brille, die mit verschiedenen Programmen bestückt werden kann. Durch die Brille sieht man sich zum Beispiel als LKW-Fahrer und E-Scooter Fahrer. Häufig tut sich zwischen den verschiedenen Gruppen eine Kluft auf — dank der virtuellen Brille kann man sich mal in den anderen hineinversetzen und feststellen, was für ein eingeschränktes Sichtfeld der andere hat. Meine Hoffnung ist, dass dadurch ein Aha-Effekt einsetzt und die Menschen etwas mehr Rücksicht aufeinander nehmen. Des Weiteren wurde ein Programm zum Thema Ablenkung entwickelt, das mit Hilfe der Brille eindrucksvoll vermittelt, welche Strecke ein Fahrzeugführer beim Blick auf das Handy zurücklegt.

Wie sieht die zukünftige Entwicklung im Straßenverkehr aus?

Ganz weit in die Zukunft geschaut wird das autonome Fahren und damit die Künstliche Intelligenz einen größeren Teil einnehmen. Schon derzeit wird der Fahrende in modernen Autos durch Assistenzsysteme unterstützt z.B. durch einen Abstandsregeltempomat oder einen Spurhalteassistenten. Diese Entwicklung hat die Arbeit im Verkehrskommissariat aufgrund der digitalen Spuren, die bei einem Unfall gewonnen werden können, verändert. Durch die Zulassung von hochautomatisierten Fahrzeugen seit 2021, kann ein Auto selbständig Aufgaben übernehmen, ohne dass der Fahrer eingreifen muss. Dies und weitergehende Entwicklungen bedürfen aber einer neuen gesetzlichen Regelung z.B. in Haftungsfragen. Zu diesem Thema habe ich als Juristin am Verkehrsgerichtstag in Goslar zusammen mit anderen Experten aus Wissenschaft, Politik und anderen Organisationen und Behörden, teilgenommen. Das ist ein wichtiger Rahmen, um für die Zukunft gut gerüstet zu sein.

Gibt es im Bereich E-Scooter mehr Probleme, da mehr E-Scooter?

Insgesamt kommen die E-Scooter sehr gut an. In Oberhausen waren wir - verglichen mit anderen Städten - sehr spät dran. Allein durch die Unfallzahlen ist nicht zu merken, dass wir mehr E-Scooter haben. Allerdings gehe ich in diesem Bereich von einem Dunkelfeld aus, was insbesondere die Anzahl der Alleinunfälle der Nutzerinnen und Nutzer betrifft.

Die Polizei hat immer ein besonderes Augenmerk auf die Verkehrssicherheit von Kindern. Im Jahr 2022 gibt es hier aber einen Anstieg.

Der Anstieg bezieht sich auf die im Verkehrsgeschehen passiv verletzten Kinder. Das bedeutet, Kinder, die als Beifahrer unterwegs waren.

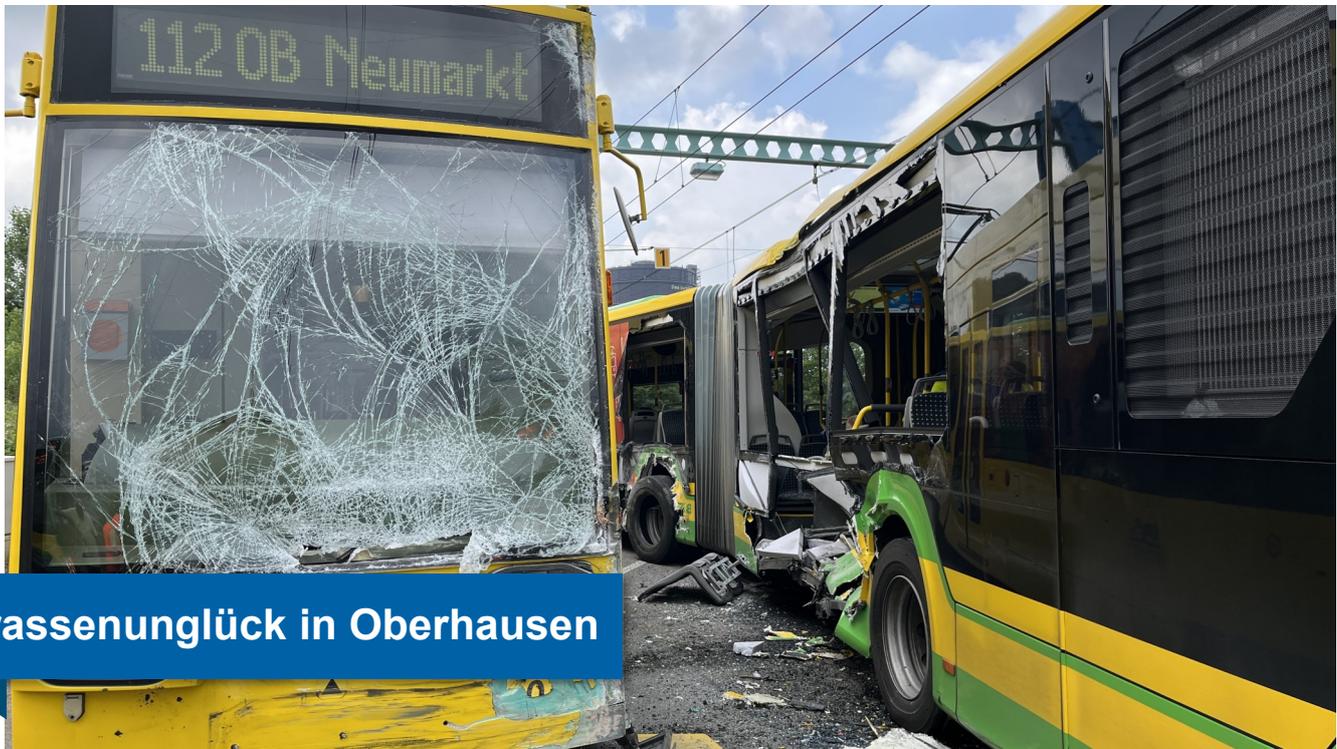
Hatte die falsche Sicherung der Kinder im Fahrzeug damit etwas tun?

In diesen Fällen tatsächlich nicht. Aber die falsche Sicherung von Kindern in den Fahrzeugen ist dennoch ein wichtiges Thema. Denn viele Eltern sind mit den verschiedenen Möglichkeiten überfordert oder kaufen einen vermeintlich sicheren Kindersitz, der allerdings nicht optimal für das Fahrzeug ist, so dass der sichernde Effekt doch verpufft. Deshalb nehmen unsere Verkehrssicherheitsberater das Thema mit in die Elternabende, um dafür zu sensibilisieren, noch genauer hinzuschauen, ob das Sicherungssystem das richtige ist und richtig genutzt wird

Was sind die Schwerpunkte der Direktion Verkehr im kommenden Jahr?

Wir werden sicherlich mehr Kontrollen im Bereich Güterverkehr durchführen. Hierfür wurde uns vom Land ein neuer Kontrollwagen zur Verfügung gestellt, mithilfe dessen wir auch unterwegs auf einem hohen Niveau arbeiten können. Wir unterstützen auch bei verschiedenen Einsätzen und Lagen in anderen Behörden und sogar Bundesländern, so wie zum Beispiel in Berlin, als unsere Kradfahrer dort eingesetzt worden sind. Und wir werden natürlich weiterhin mit einer guten Mischung aus Prävention, Repression und Öffentlichkeitsarbeit daran arbeiten, um für mehr Sicherheit auf Oberhausens Straßen zu sorgen.

Vielen Dank für das Gespräch.



Trassenunglück in Oberhausen

Am 9. Juni 2022 kollidierten in Oberhausen ein Bus und eine Straßenbahn auf der Trasse. Ein Unfall, wie es hier kaum einen vergleichbaren gegeben hat. Die Folge: Über 30 Verletzte und sehr viele Rettungskräfte im Einsatz. Schauen Sie in unserer Reportage hinter die Kulissen und erfahren mehr über die Arbeit der Einsatzkräfte und wie die Beteiligten den schicksalshaften Tag erlebt haben.

Polizei

„Das Ausmaß des Unfalls traf uns völlig unerwartet“

Sie waren als erste am Unfallort und diesen Einsatz werden die beiden Polizistinnen niemals vergessen. „Nach ersten, der Polizei vorliegenden Informationen, sollte sich auf der Trasse eine hilflose Person befinden“, erinnert Polizeikommissarin Kira Lissen (25). Und ihre Kollegin Ceren Kahramanoglu (28) ergänzt: „Unser Dienst hatte eigentlich noch gar nicht begonnen, aber als wir die Info bekommen haben, haben wir uns schnell aufgerüstet und sind losgefahren.“ Die Polizeikommissarinnen, die erst ein Jahr zuvor ihre Polizeiausbildung abgeschlossen hatten, parkten in der Nähe und gingen dann zu Fuß zur Trasse. Was sie dort sahen, traf sie völlig unerwartet. „Wir sahen die Straßenbahn, die mit dem Bus kollidiert war und überall Menschen, die um Hilfe riefen“, erzählen sie. „Im ersten Moment, wussten wir gar nicht, womit wir anfangen sollten.“ Doch dann riefen sie die in der Ausbildung erlernten Abläufe wieder ab. Sie informierten die Leitstelle, kümmerten sich um die Verletzten. Nur wenige Minuten später trafen weitere Einsatzkräfte ein. Stück für Stück beruhigte sich die Lage, da jeder sich auf seine Aufgabe konzentrierte. Die Polizei sperrte den Bereich ab, sicherte die Spuren und nahm die Personalien auf. „Darum kümmerten wir uns“, erklärt Ceren Kahramanoglu. Eine wichtige Arbeit, da nur so die Zeugen und Betroffenen später durch die Beamtinnen und Beamten des Verkehrskommissariats kontaktiert werden können. Mehr als 40 Personalien haben die Polizistinnen an dem Tag aufgenommen und später in das polizeiliche System eingepflegt. Beide sind stolz auf sich selbst, dass sie einen so schwierigen

Unfall gleich zu Beginn ihrer Polizeilaufbahn gemeistert haben und freuen sich auch über viel positive Rückmeldungen. „Wir haben auch von Anfang an Hilfsangebote bekommen und die erfahrenen Kolleginnen und Kollegen haben uns immer wieder gesagt, dass wir auch über diesen Einsatz sprechen und uns austauschen können“, erzählt Kira Lisken. In der Behörde wird viel Wert darauf gelegt, dass es schnelle und umfangreiche Angebote für die Bewältigung solch prägender Ereignisse gibt und die Beamtinnen und Beamten psychologische Betreuung nutzen können. Die beiden Polizeikommissarinnen benötigten diese allerdings nicht. „Wir wissen ja, dass solche schweren Unfälle auch zum Berufsalltag gehören und wir fühlen uns durch solch eine einschneidende Erfahrung für die nächsten Einsätze gut gewappnet.“

Feuerwehr

„Der Bus war in der Mitte fast zerteilt“



Oberbrandrat Jörg Brandenburg ist bereits seit 25 Jahren bei der Feuerwehr

An den Unfall kann sich Oberbrandrat Jörg Brandenburg, der an dem Tag die Einsatzleitung bei der Feuerwehr innehatte, noch sehr gut erinnern. „Eine Besonderheit des Einsatzortes war die Verkehrsführung an der Trasse. Diese führte nur in eine Richtung“, erzählt er. „Außerdem war der Bereich räumlich sehr begrenzt.“ Das für insgesamt 80 Einsatzkräfte zu koordinieren war eine große Herausforderung. „Allerdings hätte es noch schlimmer kommen können, denn der Unfall hatte sich direkt an der Auffahrt ereignet. Wäre es in der Mitte der Trasse passiert, wäre der Einsatz noch komplizierter gewesen.“ Und noch eines beeindruckte den 45-jährigen Feuerwehrmann. „Zum einen die Masse an Menschen, die sich am Unfallort befand.

Zum anderen die Art der Schäden - der Bus war in der Mitte fast zerteilt. Das war schon ein sehr bedrückendes Szenario.“ Und dabei hat er mit 25 Jahren Erfahrung bei der Feuerwehr schon einiges erlebt. Nach einem kurzen Schreckmoment liefen allerdings wieder die über Jahre angelernten Automatismen ab - jeder Feuerwehrmann in seinem eigenen Einsatzabschnitt wusste, was zu tun war.

„Im ersten Anlauf gingen wir von einer geringeren Anzahl an Beteiligten aus - das wurde jedoch nach dem Eintreffen der ersten Rettungswagen nach oben korrigiert“, erzählt er. „Dann werden die Verletzten gesichtet. Die Sichtung läuft nach dem immer gleichen Muster ab. Die Patienten werden in bestimmte Kategorien unterteilt. Zur roten Kategorie gehörte der Schwerstverletzte, der umgehend mit dem Helikopter in eine Spezialklinik geflogen wurde. Dann teilten wir fünf Patienten der gelben Kategorie zu und schließlich 23 zur grünen. Dazu zählen die leichtverletzten sowie traumatisierten Personen.“ Auch die Notfallseelsorger waren schnell vor Ort und kümmerten sich um die geschockten Opfer und Zeugen. Dazu konnten sie sich in einen extra hierfür von der STOAG bereitgestellten Bus zurückziehen. „Für die Feuerwehr ist das ein sehr wichtiger Part, den es noch gar nicht so lange gibt. Denn noch vor 15 Jahren stand die Notfallseelsorge noch nicht so im Vordergrund - die Menschen waren zwar psychisch extrem belastet, aber darum hat man sich nicht gekümmert“, erinnert sich Jörg Brandenburg. „Dabei ist das so wichtig. Die Menschen aus dieser belastenden Situation herauszunehmen und mit ihnen zu sprechen. Dadurch wird auch unsere Arbeit entzerrt, das macht es so viel einfacher und ist ein riesiger Vorteil.“ Sein Resümee: „Unsere Aufgabe ist es, auf alles vorbereitet zu sein und da ist es ein gutes Gefühl zu wissen, dass wir uns alle aufeinander verlassen und uns sehr gut unterstützen können.“

Notfallseelsorge

„Wir leisten Erste Hilfe für die Seele“

Bei einem schweren Unfall wie es auf der Trasse im Fall war, arbeiten die Rettungskräfte unter Hochdruck, um Verletzten schnellstmöglich zu helfen. Doch was passiert mit denen, die nicht auf den ersten Blick verletzt sind? Die seelisch erschüttert zurückbleiben? Hier greift die Notfallseelsorge. Iris Stratmann und Johannes Schoenen berichten von ihrer Arbeit.



Seit vier Jahren leitet Iris Stratmann bereits das Oberhausener Notfallseelsorgesystem, seit Anfang 2022 ist sie auch für den Bereich in Essen zuständig. Unterstützt wird sie in Oberhausen von Johannes Schoenen, der ebenfalls über viele Jahre Erfahrung in dem Bereich verfügt. Für die gebürtige Oberhausenerin ist dieser Job eine Herzensangelegenheit. „Ich habe das Gefühl, dass in meinem Leben alles immer sehr gut gelaufen ist. Ich wollte ein Stück davon zurückgeben. Das hat auch mit Dankbarkeit zu tun.“ Im Einsatz hat sie gemerkt, dass die Arbeit ihr liegt. „Es fällt mir nicht schwer, in diesen Situationen für die Menschen da zu sein.“ Sie ist empatisch,

hält aber emotional Distanz. „Ich versuche zu helfen, aber die Rolle als Notfallseelsorgerin muss klar abgegrenzt sein. Ich kann die Schicksale nicht zu nah an mich heranlassen. Das würde den Betroffenen auch nicht helfen.“ Damit richtig umzugehen, lernen die Seelsorger auch in der Ausbildung. Üblicherweise sind die Notfallseelsorger im Einsatz und verabschieden sich, sobald sie beraten, unterstützt und oft genug auch einfach zusammen mit Betroffenen gewartet haben, bis Familienangehörige oder Freunde da sind.

Momentan sind es 20 aktive ehrenamtliche Notfallseelsorgerinnen und Notfallseelsorger - allein wäre die Arbeit auch nicht zu meistern. In einem Bereitschaftsplan ist jeder Tag in drei Schichten abgedeckt - 24/7. Sobald die Feuerwehr die Seelsorger alarmiert, geht's los.

Der Draht zur Feuerwehr ist sehr eng. Iris Stratmann erklärt das so: „Die Feuerwehr schätzt unsere Arbeit sehr - auch weil wir eine Entlastung für die Rettungskräfte sind. Sie können, nachdem sie ihren Einsatz erledigt haben, zur Wache zurückfahren und sich guten Gewissens auf den nächsten Einsatz vorbereiten. Sie müssen nicht das Gefühl haben, dass sie jemanden zurücklassen, der noch seelische Hilfe braucht. Stattdessen sind wir da und unterstützen die Betroffenen.“ Und Johannes Schoenen ergänzt: „Wir leisten Erste Hilfe für die Seele.“

Der Trassenunfall, zu dem die Notfallseelsorger mit sechs Einsatzkräften hinzugerufen worden sind, war vor allem aus zwei Gründen besonders: „Zum einen weil wir viel häufiger im häuslichen Umfeld eingesetzt werden“, erklärt Johannes Schoenen. Hier war der Einsatz direkt am Unfallgeschehen. Erschwerend kam hinzu, dass es sehr viele verletzte und schockierte Personen gab. „Was sehr gut war, dass die STOAG einen Bus zur Verfügung gestellt hatte - für die Betroffenen gab es damit die Möglichkeit sich in einem geschützten Bereich aufzuhalten.“ Dann ging es darum, zu schauen, wer die Hilfe besonders benötigte - das hat, so betont Johannes Schoenen - sehr viel mit dem Bauchgefühl zu tun.

„Das Miteinander zwischen der Seelsorge, Feuerwehr und Polizei hat in dem Einsatz sehr gut geklappt. Als am Ende die Kinder und Jugendlichen nach und nach von ihren Eltern abgeholt worden sind und sich die Situation langsam wieder entspannte - da hatten wir einfach dieses Gefühl etwas Gutes getan zu haben.“

Verkehrsopferschutz

„Die vielen Menschen am Unfallort zu sehen, war ein Schock“

Die Beamtinnen und Beamten vom Verkehrsopferschutz werden dann gerufen, wenn sich ein schwerer Unfall ereignet und Betroffene versorgt werden müssen. Polizeihauptkommissarin Katja Terhorst (41) hat den Bereich aufgebaut, der mittlerweile aus einem Team von drei Beamten besteht (Polizeioberkommissarin Tamara Windelschmidt (49) und Polizeioberkommissar Kai Schürings (39)).

Katja Terhorst selbst war gerade inmitten einer Vernehmung als sie in Kenntnis gesetzt wurde. „Bei schweren Unfällen ruft die Leitstelle immer die Direktion Verkehr an, die dann Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zur Unfallstelle entsendet (Verkehrskommissariat/ Verkehrsdienst). Gleichzeitig wird auch der Opferschutz informiert“, erklärt sie die Abläufe. Dass es ein schweres Unglück gewesen sein musste, das war allen klar. „Allerdings hatte ich eine solche Dimension bislang noch nicht erlebt.“ Auch Tamara Windelschmidt wird den ersten Moment nicht vergessen, als sie am Unfallort eintraf. „Als ich ankam, fiel mein Blick auf einen guten Freund meiner Tochter.“



Polizeihauptkommissarin Katja Terhorst

Das war ein Schock, denn es waren sehr viele Kinder und Jugendliche am Unglücksort“, erklärt sie. Zum Glück hatte die Feuerwehr die Lage sehr gut im Griff.

„Die Polizei hat Spuren gesichert und in der Lage unterstützt, aber im ersten Moment ging es hauptsächlich darum, die Verletzten zu versorgen.“ Ein Großteil der leichtverletzten und traumatisierten Opfer wurde in einem Bus der STOAG untergebracht, um sie etwas von der Hektik draußen abzuschotten. Die Polizistinnen betonen die sehr gute Zusammenarbeit mit den Notfallseelsorgern vor Ort. „Wir hatten uns alle kurz vorher bei einem Termin kennengelernt. Das war für diesen Einsatz von großem Vorteil, denn so kannte man sich schon und wusste, wen man ansprechen sollte - das machte vieles einfacher.“



Stolz präsentierten die Jugendlichen die Ehrung vom OB und Polizeipräsidenten i.V.

Der Tag war für alle beteiligten Kräfte sehr lang - auch für die beiden Beamtinnen. Bis spät am Abend saßen sie noch am Schreibtisch - erstellten und aktualisierten Listen von Verletzten. Denn viele Eltern riefen bei der Leitstelle an, fragten nach ihren Kindern und wollten wissen, in welches Krankenhaus sie gebracht worden sind. „Außerdem haben wir unsere Kolleginnen und Kollegen vom Verkehrsopferschutz anderer Behörden informiert, damit sie mit den Betroffenen, die nicht aus Oberhausen stammten, Kontakt aufnehmen konnten.“ Und auch wenn der Umgang mit Opfern und Betroffenen

eines Verkehrsunfalls zum Arbeitsbereich gehört - dieser Unfall hat alle noch lange beschäftigt. „Es ist sehr schlimm zu sehen, was ein solches Ereignis im Leben eines Menschen von jetzt auf gleich anrichten kann“, so Katja Terhorst. „Das stimmt schon nachdenklich.“ Einen Hoffnungsschimmer gibt es aber dennoch. „Wir haben anschließend zwei Jugendliche im Rahmen einer kleinen Veranstaltung bei der Feuerwehr geehrt. Sie hatten sich nach dem Zusammenprall von Bus und Straßenbahn tatkräftig mit angepackt und geholfen. Es macht Mut zu sehen, dass es solche Menschen gibt.“

VU-Team



Die Beamten des VU-Teams in Essen (v.l.):
Leiter PHK Andreas Caniels, PK Felix Malberger und PHK Thomas Hallenberger

„Bei uns ist kein Tag wie der andere“

Bei diesem Job kommt keine Langeweile auf - denn das VU-Team aus Essen wird immer dann gerufen, wenn es zu einem besonders schweren Verkehrsunfall gekommen ist. „Das Pilotprojekt ist 2019 gestartet“, erzählt Leiter des VU-Teams Polizeihauptkommissar Andreas Caniels (55). „Seit 2021 gibt es uns auch ganz offiziell. Momentan besteht unser Team aus einem Leiter sowie neun Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern. „Noch sind wir nicht vollständig“, erzählt der Teamleiter schmunzelnd. Zukünftig soll noch ein Vermessungstechniker, zum Beispiel um Skizzen zu erstellen, das Team ergänzen. Gesucht werden weiterhin noch zwei Polizistinnen oder Polizisten. Gefunden wurde bereits ein Kfz-Mechatroniker, der beispielsweise Fahrzeuge auslesen kann. Das Spezialistenteam verfügt über einen Einsatzwagen, der ausreichend Technik an Bord hat, um den Unfallort akribisch aufzunehmen.

Zum Inventar gehört unter anderem ein Laser-Scanner sowie zwei Drohnen, mit dem der Unfallort binnen kürzester Zeit dreidimensional und präzise festgehalten und im Nachgang auch rekonstruiert werden kann. Arbeit gibt es - leider - genug. Zuständig ist das Team aus Essen für ganz Nordrhein-Westfalen. Denn zurzeit gibt es landesweit 14 VU-Teams und die werden montags bis freitags im Früh- und Spätdienst bei Unfällen mit Toten sowie Schwerverletzten gerufen. Die VU-Teams der §-4-Behörden, zu denen auch das aus Essen gehört, versehen darüber hinaus in der Nacht und an Wochenenden Rufbereitschaft. Eingesetzt wird das Team, welches am schnellsten vor Ort sein kann.

An den Unfall erinnern sich die Beamten noch sehr gut

Einen ganz normalen Tagesablauf - so etwas kennen die Beamten nicht. „Bei der Polizei und das gilt auch für unsere Dienststelle, gibt es keinen Tag wie den anderen“, weiß Andreas Caniels. „Man kann es nicht abschätzen, denn Verkehrsunfälle passieren einfach. Das macht - mit einigen kriminellen Ausnahmen - keiner aus Absicht.“ An den Trassenunfall vergangenes Jahr erinnert sich Andreas Caniels noch sehr gut: „Als unsere

Leitstelle mich anrief und über den Unfall informierte, da stutzte ich im ersten Moment. Ich komme ja aus Oberhausen und konnte mir nicht vorstellen, wie es in dem dortigen Bereich zu einem Unfall gekommen sein soll.“ Der erste Gedanke war, dass sich vielleicht jemand vor ein Fahrzeug geworfen haben könnte. Auch die Information dass eine Straßenbahn und ein Bus miteinander kollidiert sind, warf Fragen auf, handelt es sich in dem Bereich doch um eine getrennte ÖPNV-Trasse.

Bei dem Trassenunfall in Oberhausen war der Leiter des VU-Teams gemeinsam mit seinen Kollegen Polizeihauptkommissar Thomas Hallenberger und Polizeikommissar Felix Malberger vor Ort. Thomas Hallenberger (53) ist seit September 2021 beim VU-Team und blickt auf eine 30-jährige Laufbahn zurück. Den Wechsel in das VU-Team empfindet er auch im Nachgang noch als genau den richtigen Schritt. „Der Job war genau das, was ich mir vorgestellt habe.“

Die Unfallstelle wird von außen nach innen betrachtet

Der Anblick vor Ort ließ alle drei nicht unbeeindruckt. Auch der Leiter des VU-Teams hatte so etwas trotz Jahrzehnten bei der Polizei noch nicht erlebt. „Ich hatte schon viele Unfälle mit Bussen oder Straßenbahnen gesehen, aber noch nie beides miteinander. Die Straßenbahn hatte den Bus an der Seite regelrecht aufgeschlitzt.“ Auch die Kinder und Jugendlichen zu sehen, die an der Trassenbegrenzung saßen oder standen, wirkte sehr bedrückend auf die drei Beamten.

Dann ging es aber auch schon an die Arbeit. „Im ersten Schritt verschaffen wir uns einen Überblick. An einem Unfallort untersuchen wir die Unfallstelle von außen nach innen. Wir untersuchen, wo Spuren erkennbar sind, die uns einen Hinweis darauf geben, wie es zu dem Unfall gekommen ist“, erklärt der VU-Team-Chef und der Polizeikommissar Felix Malberger ergänzt: „Wir haben die Spuren auch direkt markiert und uns diese gemeinsam angesehen.



Am Einsatzort unverzichtbar: Genaue Absprachen im Team Hallenberger und sein Kollege Malberger vor Ort in Oberhausen

Damit wir alle auf dem gleichen Level sind.“ Der 30-Jährige ist der Dienstjüngste im Team. Trotzdem weiß auch er schon genau, was zu tun ist. „Im nächsten Schritt sprechen wir uns ab, wer welche Aufgaben übernimmt. Ich habe den Unfallort abgescannt, während die Kollegen Fotos von Spuren gemacht haben.“

Fast drei Stunden sind die Beamten vor Ort gewesen. Die Mappe mit den Scanbildern, Skizzen und Fotos, die sie für das Verkehrskommissariat und die Staatsanwaltschaft zusammenstellen, ist für diese wichtig. Damit ist der Fall für das VU-Team auch normalerweise abgeschlossen, erzählen die Beamten. Im Falle des Trassenunfalls war das allerdings anders, denn über diesen wurde - auch im Hinblick auf die Feststellung des Unfallursachers - immer wieder berichtet.

Das in den Medien zu verfolgen, war auch für die drei Kollegen vom VU-Team sehr interessant, auch wenn ihre Arbeit bereits getan war. „Aber man arbeitet vor Ort und später auch am PC so akribisch - da ist es sehr interessant zu wissen, welchen Kurs die Ermittlungen der Staatsanwaltschaft nehmen“, erklärt Andreas Caniels. Man spürt, dass die drei Kollegen ihren Job mit Freude ausüben.

Verkehrskommissariat

„Wie die Jugendlichen sich verhalten haben, hat mich tief berührt“

Seit über 40 Jahren ist Polizeihauptkommissar Norbert Ullrich bei der Polizei. Acht Jahre davon nun schon beim Verkehrskommissariat. Sein Aufgabenbereich ist klar umrissen: Er ermittelt bei einfachen Verkehrsunfällen mit Sachschaden oder mit Verletzten sowie auch Verkehrsunfällen mit tödlichem Ausgang. In diesen besonders schweren Fällen fahren üblicherweise die ermittelnden Sachbearbeiterinnen oder Sachbearbeiter an den Unfallort, um sich einen Überblick über den Verkehrsunfall zu verschaffen. „Das war auch beim Trassenunfall so“, erinnert sich der 59-Jährige. „Die Leitstelle hatte uns informiert und ich bin sofort mit zwei weiteren Kollegen rausgefahren.“ Die Arbeit vor Ort versteht er als Unterstützung der Beamtinnen und Beamten der Wache, die als erste am Unfallort eintreffen. „Sie übernehmen in meinen Augen eine der wichtigsten Aufgaben. Sie müssen die Lage vor Ort sondieren, die Personalien der Zeugen und Betroffenen vor Ort festhalten und die Aussagen aufnehmen. Das ist keine leichte Aufgabe, auch angesichts der Tatsache, dass es vor Ort auch noch sehr chaotisch sein kann.“ Sein erster Eindruck vor Ort: „Das alles sah schon sehr wüst aus und man konnte schon erahnen, dass die Ermittlungen nicht einfach werden würden.“



„Die Jugendlichen haben sich gegenseitig geholfen“

Tatsächlich bestanden die Unterlagen für die Staatsanwaltschaft letztlich aus zwei dicken Aktenpaketen. Darin enthalten waren die Skizzen, die Bildermappen des VU-Teams, allein über 40 Personalien von Zeugen und Verletzten. Auch Videomaterial aus verschiedenen Quellen wurde ausgewertet - davon blieb auch der Beamte, der in seiner Laufbahn schon einiges erlebt hat, nicht unbeeindruckt. „Zu sehen, wie die Jugendlichen - verständlicherweise unter Panik - den Bus verlassen haben und sich trotzdem noch unterstützt und sich gegenseitig geholfen haben, das hat mich schon berührt.“



Die Ermittlungen sind mittlerweile abgeschlossen, gegen einen Beschuldigten wurde Anklage erhoben, doch der Trassenunfall hallt in dem Ermittler immer noch nach. „Ich muss noch oft an den Unfall denken“, erzählt Norbert Ullrich. „So einfach lässt sich damit nicht abschließen.“ Dass die tagtägliche Beschäftigung mit Unfällen auch privat Spuren hinterlässt, gibt er unumwunden zu. „Das bleibt nicht aus“, stellt der Beamte fest. „Ich bearbeite jeden Tag unzählige Kleinstunfälle auf Parkplätzen. Das hat sich auf mich ausgewirkt. Ich fahre auch ganz anders Auto als früher, nämlich sehr vorsichtig.

Beim Ausparken schaue ich ganz genau, ob jemand kommt und warte lieber etwas, um auf Nummer sicher zu gehen. Ich nehme grundsätzlich sehr viel Rücksicht und bestehe nicht auf mein Recht.

Viel zu oft ist das schließlich der Grund, warum es zu einem Unfall kommt.“ Eine Einstellung, von der sich viel mehr Straßenverkehrsteilnehmende eine Scheibe abschneiden sollten.

Waschbär Ede macht Kinder fit für den Straßenverkehr



Es ist ein lustiges Schauspiel Polizeioberkommissar Kai Schürings im „Gespräch“ mit dem Waschbären Ede zu beobachten, der immer wieder frech dazwischen redet und sich interessiert im Raum umschaut. Dabei ist der tierische Kollege noch gar nicht lange im Dienst. „Ich habe die Puppe erst kürzlich fertiggestellt“, erklärt der Polizeioberkommissar. „Im Frühjahr 2023 werde ich dann die Kindergärten aufsuchen.“ Geübt hat er aber dennoch fleißig mit dem selbstgenähten Waschbären - erstmal mit den eigenen Kindern sowie Nachbarskindern als Publikum. „Und die waren begeistert.“

Seit 17 Jahren ist Kai Schürings bereits bei der Polizei, seit einem Jahr bei den Verkehrssicherheitsberatern. „Unser Ziel ist es, durch präventive Arbeit die Unfallzahlen im Straßenverkehr zu senken“, fasst er den Bereich zusammen. Doch wie passt Ede in das Konzept? „Kinder können sich viel besser in Puppen hineinversetzen“, erklärt der 39-Jährige. „Wenn der Waschbär erzählt, was er für eine gefährliche Situation im Straßenverkehr erlebt hat, dann können die Kinder das viel besser reflektieren, als wenn ein Erwachsener ihnen erzählt, worauf sie achten sollen.“ Ein Puppentheater zu pädagogischen Zwecken ist nicht für jeden etwas. „Wenn man sich dabei albern fühlt, kann man das nicht machen.“ Kai Schürings fühlt sich mit seiner neuen Aufgabe aber pudelwohl, schließlich hat er sich auch selbst für das polizeiliche Seminar angemeldet, um eine eigene Puppe zu nähen und zu bauen. „Ich habe mir den Waschbären ausgesucht und mir dann die Geschichte dazu ausgedacht.“ Die ist schnell erzählt: Darin lebt der freche Waschbär im Kaisergarten und beobachtet, wie die vielen Kinder angefangene Butterbrote, angebissene Äpfel und vieles mehr in den Mülleimer werfen. Doch von Zeit zu Zeit kommt ein Müllwagen vorbei und nimmt die „Leckereien“ wieder mit. Ede will herausfinden, wo diese hingebraucht werden und folgt dem Wagen. Als er aber die Straße überqueren will, wird er fast überfahren - Zeugen rufen die Polizei und so landet Ede bei den Verkehrssicherheitsberatern.

Für die Kinder soll die Vorstellung ein lehrreicher Spaß werden. Denn so ein Waschbär ist nun mal neugierig, frech und macht nicht immer alles so, wie er es machen sollte. Er hofft, dass möglichst viele Kinder durch Ede einen neuen Blick auf den Straßenverkehr bekommen und etwas lernen.



„Es war höchste Zeit, mit den Trainings weiterzumachen“

Auch im Jahr 2022 wirkten die Maßnahmen der Pandemie sich noch auf das Leben aller aus. Anders als im Vorjahr konnten die Verkehrssicherheitsberater dennoch ihre Arbeit wieder aufnehmen.

Die Verkehrssicherheitsberaterinnen und Verkehrssicherheitsberater in Oberhausen haben immer einen prall gefüllten Terminkalender. Veranstaltungen in Kindergärten, in Schulen oder in Seniorenheimen gehören zum Alltag. Denn sie sind in Kontakt mit denjenigen, die besondere Unterstützung im Straßenverkehr benötigen. Vor allem in den Pandemie Jahren hat dieser Kontakt gelitten. Deshalb freuen sich nicht nur die sogenannten VUPO darüber, dass im Jahr 2022 wieder mehr möglich war. „

Auch die Kinder waren glücklich, als es mit den unterschiedlichen Trainings wieder losging“, erzählt Polizeihauptkommissar Dirk Marten. „Und man muss sagen, dass es auch wirklich an der Zeit war, mit den Übungen zu starten. Denn viele Kinder zeigten klare Defizite im Straßenverkehr.“ Deshalb appellieren die VUPOs vor allem an Eltern, mit ihren Kindern zu üben. „Die sind ja auch das ganze Jahr über die Vorbilder ihrer Kinder und können vorleben, wie es richtig geht.“ Daneben sind die verschiedenen Trainings, die in Kindergärten, Grundschulen sowie weiterführenden Schulen eine wichtige Säule der Verkehrserziehung bilden. Im Folgenden werden die durchgeführten Termine sowie beschulten Kinder aufgelistet.

Kindergärten

Im Jahr 2022 wurden in 66 Kindertageseinrichtungen insgesamt 74 Termine durchgeführt. Dabei wurden 887 Kinder und 148 Erzieherinnen und Erzieher erreicht. An 32 Elterninformationsgesprächen nahmen 256 Teilnehmerinnen und Teilnehmer teil.

Grundschulen

Von August bis Dezember 2022 sind an allen 34 Grundschulen die Fußgängertrainings durchgeführt worden. An diesen Übungen nahmen insgesamt 1.811 Schülerinnen und Schüler, 236 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.

Im Jahr 2022 fanden an 33 Grundschulen die Fußgängerprüfungen statt. Es nahmen aus 75 Klassen insgesamt 1.875 Kinder, 396 Eltern und 150 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.

Es nahmen bei 88 Fahrradtrainings 3.456 Kinder, 225 Eltern und 154 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 den Verkehrssicherheitsberater nimmt der zuständige Bezirksdienstbeamter am Training teil.

An der Fahrradprüfung im Jahr 2022 nahmen an 33 Grundschulen 73 Klassen teil. 1.756 Schülerinnen und Schüler wurden geprüft, unterstützt von 332 Eltern und 145 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 Sicherungs- 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 2022 bei 42 Veranstaltungen 2.122 Schülerinnen und Schüler sowie 168 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 27 Schülerlotsen für zwei Lotsenstellen ausgebildet. Das beinhaltet eine theoretische und praktische Einweisung. Sie versehen an zwei Stellen im Stadtgebiet ihren ehrenamtlichen Dienst.

Zielgruppe Eltern

Im Rahmen der Elternpflegschaftsversammlungen haben die Verkehrssicherheitsberater an 21 Elternabenden in 2022 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 1.260 Eltern und 44 Lehrer erreicht.

Unfallhäufungsstellen in Oberhausen 2022

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

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

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

Folgende Unfallhäufungsstellen wurden 2022 festgestellt und der Stadt Oberhausen gemeldet:

1-Jahres-Unfallhäufungsstellen

- Einmündungsbereich Fernewaldstraße / BAB A2, Auffahrt in Fahrtrichtung Dortmund
- Einmündungsbereich Essener Straße / Osterfelder Straße
- Kreuzungsbereich Hügelstraße / Kniestraße
- Kreuzungsbereich Holtener Straße / Dorstener Straße / Teutoburger Straße
- Kreuzungsbereich Duisburger Straße / Concordiastraße / Wilmsstraße
- Kreuzungsbereich Buschhausener Straße / Lindnerstraße
- Einmündungsbereich Westrampe / DB-Brücke
- Kreuzungsbereich Konrad-Adenauer-Allee / Duisburger Straße / Mülheimer Straße / Essener Straße
- Einmündungsbereich Obermeidericher Straße / Alstadener Straße
- Kreuzungsbereich Konrad-Adenauer-Allee / A 42, FR Essen, Ausfahrt in FR Norden
- Kreuzungsbereich Mülheimer Straße / Ebertstraße / Falkensteinstraße
- Kreisverkehr Bahnstraße / Weseler Straße / Emmericher Straße / Schmachtendorfer Straße
- Kreuzungsbereich Helmholtzstraße / Düppelstraße

3-Jahres-Unfallhäufungsstellen

- Kreuzungsbereich Ebertstraße / Tannenbergstraße
- Kreuzungsbereich Buschhausener Straße / Hansastraße / Ebertstraße
- Kreuzungsbereich Konrad-Adenauer-Allee / Duisburger Straße / Mülheimer Straße / Essener Straße
- Einmündungsbereich Dorstener Straße / Zur Gutehoffnungshütte
- Kreuzungsbereich Schmachtendorfer Straße / Forststraße / Im Heck

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

	2021	2022	Abw. absolut	Abw. in %	Anteil an	Anteil an
					Gesamtbev.	Gesamtbev.
					2021	2022
Anzahl der Einwohner	209.566	208.752	-814	-0,39%		

Relevante Altersgruppen

Verkehrsunfallbekämpfung

Kinder unter 15 Jahren	28.519	28.922	403	1,41%	13,61%	13,85%
Jugendliche 15 bis 17 Jahre	5.597	5.605	8	0,14%	2,67%	2,69%
junge Erwachsene 18 bis 24 Jahre	14.856	14.320	-536	-3,61%	7,09%	6,86%
Senioren 65 Jahre und älter	46.824	46.945	121	0,26%	22,34%	22,49%

Nichtdeutsche Einwohner

Nichtdeutsche Einwohner	33.168	34.043	875	2,64%	15,83%	16,31%
Kinder unter 14 Jahren	4.901	5.335	434	8,86%	2,34%	2,56%
Jugendliche 14 bis 17 Jahre	976	1.066	90	9,22%	0,47%	0,51%
Heranwachsende 18 bis 20 Jahre	779	765	-14	-1,80%	0,37%	0,37%
Kinder u. junge Erwachsene unter 21 Jahren	6.656	7.166	510	7,66%	3,18%	3,43%
Erwachsene 21 Jahre und älter	26.512	26.877	365	1,38%	12,65%	12,88%

Kraftfahrzeugzulassungen

Anzahl der zugelassenen Kraftfahrzeuge	129.363	130.322	959	0,74%		
Relevante Kraftfahrzeugarten						
Personenkraftwagen	113.014	113.433	419	0,37%		
Lastkraftwagen	5.800	6.131	331	5,71%		
Krafträder	9.311	9.465	154	1,65%		

Quellenangaben

Strukturdaten Bevölkerung

LKA NRW, Landesdatenbank NRW

Fotos und Grafiken

Rene Anhuth, Adobe Stock, Pixabay Berlin, Polizei NRW



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

Fachliche Verantwortung
Direktion Kriminalität
Führungsstelle

Inhalt, Konzeption & Gestaltung
Presse- und Öffentlichkeitsarbeit