

bürgerorientiert · professionell · rechtsstaatlich

Verkehrsunfallstatistik 2019

Für die Städte Bochum – Herne – Witten





Liebe Bürgerinnen und Bürger,

nirgendwo in Nordrhein-Westfalen ist die Wahrscheinlichkeit, im Straßenverkehr zu verunglücken, geringer als in Bochum, Herne und Witten*. Seit nunmehr 13 Jahren stehen wir an Platz eins der Unfallstatistik Nordrhein-Westfalens.

Doch dies kann nur ein Anreiz sein zu prüfen, wie und wo wir uns in der Zusammenarbeit mit allen Verantwortlichen in der Verkehrssicherheitsarbeit weiter verbessern können. Denn: Alle Verkehrsunfälle – insbesondere solche mit schweren Folgen – bedeuten einen Einschnitt im Leben der Betroffenen, mit dem sie und ihr Lebensumfeld umgehen müssen.

Ein bewegtes Verkehrsjahr liegt hinter uns. E-Scooter, Fahrräder und Pedelecs prägen zunehmend das Bild unserer Straßen. Es ist positiv, dass immer mehr Menschen neue Formen der Mobilität für sich entdecken; leider führt dieser Trend auch zu steigenden Unfallzahlen in diesem Bereich. Viele unterschätzen die Geschwindigkeit von Scooter und Pedelec oder setzen sich nicht ausreichend mit den geltenden Regeln auseinander – ein Problem, dem wir mit einer ganzen Reihe von Maßnahmen begegnen.

Die meisten Unfälle geschehen, weil Menschen sich falsch verhalten. Das ist vermeidbar. Aus diesem Grund agieren wir präventiv, aber ahnden auch Verstöße konsequent.

Doch damit ist es nicht getan. Jeder von uns ist für die Verkehrssicherheit verantwortlich. Seien Sie Vorbild für andere: Halten Sie sich an die Verkehrsregeln und lassen Sie sich nicht ablenken. Fahren Sie vorausschauend und konzentrieren Sie sich auf die Straße. Und das Wichtigste: Treten Sie anderen Verkehrsteilnehmern mit Respekt und Gelassenheit entgegen.

Sorgen wir gemeinsam dafür, dass wir alle wohlbehalten ankommen.

Herzlichst, Ihr

Jörg Lukat
Polizeipräsident



** bezogen auf die Einwohnerzahl
in Bochum, Herne und Witten*



Inhaltsverzeichnis

1	Das Wichtigste in Kürze	6
2	Verkehrssicherheit in Zahlen.....	8
	Verkehrssicherheit KPB Bochum.....	8
	Verkehrssicherheit Stadt Bochum.....	9
	Verkehrssicherheit Stadt Herne.....	10
	Verkehrssicherheit Stadt Witten.....	11
	Datenüberblick KPB Bochum.....	13
	Datenüberblick Stadt Bochum.....	14
	Datenüberblick Stadt Herne.....	15
	Datenüberblick Stadt Witten.....	16
3	Übersicht tödlicher Verkehrsunfälle.....	17
4	Unfallhäufungsstellen / Unfallauffällige Bereiche.....	18
5	Aktivitäten und Aktionen.....	26
	Schwerpunktkontrollen Verkehr – klare Kante gegen Verkehrssünder.....	26
	Verkehrssicherheitsarbeit.....	27
	Einblick in eine Verkehrskontrolle: „Das einzige, was kein Geräusch machte, war die Hupe!“.....	29
	Spezialisiertes Verkehrsunfall-Team.....	30
	Impressum.....	31





1 Das Wichtigste in Kürze

Verkehrssicherheit

Gemessen an den Einwohnerzahlen verzeichnen wir in Bochum, Herne und Witten seit nunmehr 13 Jahren die **wenigsten Verunglückten im Straßenverkehr in ganz Nordrhein-Westfalen**.

Das Polizeipräsidium Bochum leistete auch 2019 einen wesentlichen Beitrag zu diesem hohen Maß an Verkehrssicherheit durch:

- **konsequentes Einschreiten** bei sämtlichen Verkehrsverstößen sowie gezielter Verkehrsüberwachung und Konzentration, insbesondere auf die Unfallursachen Geschwindigkeit, Alkohol/Drogen und missbräuchliche Benutzung elektronischer Geräte
- **engmaschige Kontrolle** des gewerblichen Personen- und Güterverkehrs
- **spezialisierte Beweissicherung** bei schweren Verkehrsunfällen sowie intensive Ermittlungen bei Unfallfluchten mit Personenschaden
- **zielgruppenspezifische Präventionsarbeit**
- permanente **Analyse der Hauptunfallursachen** und aktive Mitwirkung bei der kommunalen **Verkehrsraumgestaltung**
- anlassbezogene **Presse- und Öffentlichkeitsarbeit**

Den Verkehr auf unseren Straßen sicherer zu machen, ist für uns auch 2020 das höchste Ziel. Wir werden unsere erfolgreichen verkehrsstrategischen Ansätze fortsetzen, damit jede Verkehrsteilnehmerin und jeder Verkehrsteilnehmer sicher ans Ziel kommt.

Der wirksame Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer, insbesondere Rad- und Pedelecfahrer, wird dabei weiterhin ein Schwerpunkt unserer Arbeit sein.

2 Verkehrssicherheit in Zahlen

KPB Bochum



Kinder 0-14 Jahre

Im Vergleich zum Vorjahr stieg die Gesamtzahl der verunglückten Kinder von 153 auf 155 an. Der Bereich der aktiv verunglückten Kinder sank von 116 auf 108, die Anzahl der verunglückten Kinder als passiv verunglückte Verkehrsteilnehmer stieg von 37 auf 47. In der Landesvergleichsplatzierung der Verunglücktenhäufigkeitszahl (VHZ-Kinder) belegt das PP Bochum den dritten Platz in der Altersgruppe 0-14 Jahren.



Junge Erwachsene 18-24 Jahre

Die Zahl der verunglückten jungen Erwachsenen stieg von 243 auf 264. Der Anteil als Verursacher eines Verkehrsunfalls mit Personenschaden dieser Altersgruppe stieg von 15,02 % auf 16,11 %. Junge Erwachsene bleiben überproportional zu ihrem Bevölkerungsanteil von 8,42 % an Verkehrsunfällen mit Personenschaden als Verursacher beteiligt. Im Landesvergleich belegt das PP Bochum dennoch den ersten Platz bei der VHZ.



Senioren 65+ Jahre

Die Zahl der verunglückten Senioren sank von 229 auf 226. Bei einem Bevölkerungsanteil von 22,15 % traten sie als Verursacher von Verkehrsunfällen mit Personenschaden in 15,03 % der Fälle in Erscheinung. Im Jahr 2018 waren es 14,54 %.



Verkehrsunfälle und Verunglückte

Die Zahl der Toten sank von 3 auf 2.

Die Anzahl der Unfälle unter Alkoholeinwirkung stieg von 201 auf 216.



Die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden sank unwesentlich von 1.478 auf 1.477. Hierbei verunglückten jedoch 33 Menschen mehr als im Vorjahr. Die Anzahl der Unfallfluchten mit Sachschaden stieg von 4.955 auf 5.253, mit Personenschaden von 101 auf 107 an. Die Aufklärungsquote nach VU-Flucht mit Personenschaden stieg von 62,38 % auf 68,22 %. Hierbei konnten zehn Fälle mehr aufgeklärt werden als im Jahr 2018.



Auffällig bleibt der Anstieg der Verunglückten im Bereich Fahrrad- und Pedelec-fahrer. 2018 kamen bei Verkehrsunfällen bereits 388 Fahrrad- und Pedelec-fahrer zu Schaden. 2019 kam es zu einer weiteren Steigerung auf nunmehr 413 Verunglückte. Die Anzahl der verunglückten Fahrradfahrer blieb wie im Vorjahr bei 346, die Anzahl der verunglückten Pedelec-fahrer stieg insgesamt von 42 auf 67. Hierunter waren im Jahr 2019 24 Seniorinnen und Senioren und damit ein Anstieg um 8.



2.1 Verkehrsunfallentwicklung

Stadt Bochum



Kinder 0-14 Jahre

Im Vergleich zum Vorjahr sank die Gesamtzahl der verunglückten Kinder gering von 84 auf 82. Der Bereich der aktiv verunglückten Kinder sank von 60 auf 56, die Anzahl der passiv verunglückten Kinder stieg von 24 auf 26.



Junge Erwachsene 18-24 Jahre

Die Anzahl der verunglückten jungen Erwachsenen stieg von 132 auf 166. Der Anteil als Verursacher eines VU mit Personenschaden dieser Altersgruppe stieg auf 17,01 % (Vorjahr 15,40 %)



Senioren 65+ Jahre

Die Zahl der verunglückten Senioren sank von 125 auf 120. Ihr Anteil als Verursacher von VU mit Personenschaden sank von 14,57 % auf 13,77 %.



Verkehrsunfälle und Verunglückte

Die Anzahl der Getöteten sank von 3 auf 2. Die Anzahl der VU unter Alkoholeinwirkung blieb wie im Vorjahr bei 120.



Die Anzahl der VU mit Personenschaden stieg von 844 auf 864. Hierbei verunglückten 38 Menschen mehr als im Vorjahr. 2018 kamen bei Verkehrsunfällen 220 Fahrrad- und Pedelec-fahrer zu Schaden. 2019 kam es zu einer weiteren Steigerung auf nunmehr 243 Verunglückte.

Die Aufklärungsquote VU mit Personenschaden und Flucht stieg von 57,69 % auf 67,69 %.

2.2 Verkehrsunfallentwicklung

Stadt Herne



Kinder 0-14 Jahre

Im Vergleich zum Vorjahr stieg die Gesamtzahl der verunglückten Kinder von 45 auf 47. Die Anzahl der aktiv verunglückten Kinder sank von 39 auf 36. Die Anzahl der passiv verunglückten Kinder stieg von 6 auf 11.



Junge Erwachsene 18-24 Jahre

Die Anzahl der verunglückten jungen Erwachsenen sank von 63 auf 53. Der Anteil als Verursacher eines VU mit Personenschaden dieser Altersgruppe sank von 14,69 % auf 12,95 %.



Senioren 65+ Jahre

Die Zahl der verunglückten Senioren sank von 66 auf 57. Ihr Anteil als Verursacher von VU mit Personenschaden stieg von 15,97 % auf 17,36 %.



Verkehrsunfälle und Verunglückte

Die Zahl der Toten blieb bei 0.
Die Anzahl der VU mit Personenschaden sank von 388 auf 363. Hierbei verunglückten 20 Menschen weniger als im Vorjahr.
Die Aufklärungsquote VU mit Personenschaden und Flucht stieg von 56,00 % auf 68,96 %.



Die Anzahl der VU unter Alkoholeinwirkung stieg von 47 auf 64.
Die Anzahl der verunglückten Fahrrad- und Pedelec-fahrer stieg von 115 auf 118.

2.3 Verkehrsunfallentwicklung

Stadt Witten



Kinder 0-14 Jahre

Die Gesamtzahl der verunglückten Kinder stieg von 24 auf 26. Der Bereich der aktiv verunglückten Kinder sank von 17 auf 16. Die Anzahl der passiv verunglückten Kinder stieg von 7 auf 10.



Junge Erwachsene 18-24 Jahre

Die Anzahl der verunglückten jungen Erwachsenen sank von 48 auf 45. Der Anteil als Verursacher eines VU mit Personenschaden dieser Altersgruppe stieg von 14,22 % auf 17,60 %.



Senioren 65+ Jahre

Die Zahl der verunglückten Senioren stieg von 38 auf 49. Ihr Anteil als Verursacher von VU mit Personenschaden stieg von 12,19 % auf 16,00 %.



Verkehrsunfälle und Verunglückte

Die Anzahl der VU mit Personenschaden stieg von 246 auf 250. Hierbei verunglückten 15 Menschen mehr als im Vorjahr.



Die Zahl der Toten blieb bei 0. Die Anzahl der VU unter Alkoholeinwirkung sank von 34 auf 32.

Trotz des deutlich zu erkennenden Trends der Zunahme von verunglückten Fahrrad- und Pedelecfahrern in den Städten Bochum und Herne, kann dieser Trend weiterhin in Witten nicht festgestellt werden. Im Jahr 2019 verunglückten in Witten 52 Fahrrad- und Pedelecfahrer, 2018 waren es 53.

Die Aufklärungsquote VU mit Personenschaden und Flucht sank von 79,17 % auf 69,23 %.



2.4 Datenüberblick im Mehrjahresvergleich

Gesamt KPB Bochum sowie einzelne Städte

Auf den folgenden Seiten finden Sie detailliertes Zahlenmaterial zum Verkehrsunfallgeschehen für die gesamte Behörde sowie einzeln aufgeschlüsselt für die Städte Bochum, Herne und Witten.



POLIZEI
Nordrhein-Westfalen
Bochum

2.4 Datenüberblick KPB Bochum (Mehrjahresvergleich)

KPB Bochum (Stand Februar 2020)

Jahr	Verkehrsunfallentwicklung							
	VU-S+P				VU-Flucht			
	VU gesamt	VU-S	VU-P	Alkoholfälle	VU andere berauschende Mittel	VU-Flucht Gesamt	VU-Flucht-P	VU-Flucht-P Aufklärungsquote
2014	21.061	19.797	1.264	182	45	4.176	79	64,56%
2015	21.501	20.220	1.281	227	44	4.501	75	71,43%
2016	22.397	21.060	1.337	217	42	4.748	100	67,00%
2017	24.451	23.158	1.293	237	50	5.004	69	85,51%
2018	24.807	23.329	1.478	201	57	5.056	101	62,38%
2019	25.112	23.635	1.477	216	61	5.360	107	68,22%

Jahr	aktiv und passiv							
	Verunglückte				Verkehrsbeteiligung der Verunglückten			
	Gesamt	Leichtverletzte	Schwerverletzte	Getötete	Pkw	Fußgänger	Rad- Pedelec-fahrer	mot. Zweiräder
2014	1.504	1.209	283	12	672	242	275	237
2015	1.565	1.324	233	8	716	213	277	263
2016	1.595	1.331	261	3	762	223	304	255
2017	1.567	1.294	266	7	713	252	305	231
2018	1.756	1.504	249	3	789	248	388	226
2019	1.789	1.557	230	2	812	244	413	216

Jahr	Besondere Altersgruppen der Verunglückten							
	Gesamt	Kinder		Jugendliche	Erwachsene			Senioren
aktiv		passiv	JE		Erwachsene	Senioren		
2014	106	80	26	72	236	905	186	
2015	134	88	46	73	226	908	227	
2016	122	81	41	69	244	943	217	
2017	127	86	41	75	221	928	216	
2018	153	116	37	64	243	1.067	229	
2019	155	108	47	103	264	1.041	226	

Jahr	Anteilige Verursachung von VU-P zum jeweiligen Bevölkerungsanteil							
	Kinder		JE		Erwachsene		Senioren	
	Verursachung	Bevölkerungsanteil	Verursachung	Bevölkerungsanteil	Verursachung	Bevölkerungsanteil	Verursachung	Bevölkerungsanteil
2014	4,03%	11,65%	16,30%	8,34%	61,87%	55,66%	13,45%	21,56%
2015	3,90%	11,95%	14,83%	8,41%	62,76%	54,75%	14,05%	22,11%
2016	4,03%	12,03%	17,20%	8,54%	60,73%	54,66%	13,76%	21,96%
2017	4,48%	12,22%	14,77%	8,50%	61,56%	54,54%	16,62%	21,95%
2018	4,33%	12,36%	15,02%	8,45%	62,11%	54,39%	14,54%	22,06%
2019	4,13%	12,50%	16,11%	8,42%	59,65%	54,31%	15,03%	22,15%

Jahr	Anzahl Verunglückte durch erste eingetragene Unfallursache									
	Abbiegen / Wenden	Abstand	Vorfahrt / Vorrang	Alkohol Fzg-Führer	Geschwindigkeit	Falsches Verhalten ggü. Fußgängern	Falsches Verhalten von Fußgängern	Überholen	andere berauschende Mittel	Ohne HUU
2014	321	308	241	44	58	108	79	22	7	358
2015	354	251	209	50	64	116	82	28	12	444
2016	336	263	217	60	71	100	67	27	11	422
2017	359	227	225	48	67	118	83	23	5	407
2018	435	282	233	60	61	136	73	43	14	419
2019	442	220	244	69	61	123	82	21	10	515

Jahr	Maßnahmen nach folgenlosen Verkehrsverstößen				
	Gesamt	Geschwindigkeit	Alkohol	andere berauschende Mittel	elektr. Geräte
2014	109.780	54.288	532	425	4.237
2015	96.437	45.891	324	328	4.465
2016	87.814	47.715	274	439	3.395
2017	86.196	48.211	305	384	2.794
2018	97.759	49.875	356	658	3.721
2019	83.238	43.101	356	529	3.226

Verunglücktenhäufigkeitszahl	
VHZ-Gesamt	Landesplatzierung
253	1
263	1
258	1
254	1
284	1
290	1

Legende

VU-S = Sachschadensunfälle

VU-P = Personenschadensunfälle

Kinder = 0-14 Jahre

Jugendliche = 15-17 Jahre

JE = Junge Erwachsene 18-24 Jahre

Erwachsene = 25-64 Jahre

Senioren = 65 Jahre und älter

Verunglückte = alle bei einem Verkehrsunfall verletzte oder getötete Personen

VHZ = Verunglücktenhäufigkeitszahl (Anzahl Verunglückte : Einwohner x 100.000)

2.5 Datenüberblick Stadt Bochum (Mehrjahresvergleich)

Kommune Bochum (Stand Februar 2020)

Jahr	Verkehrsunfallentwicklung							
	VU-S+P					VU-Flucht		
	VU gesamt	VU-S	VU-P	Alkoholfälle	VU andere berauschende Mittel	VU-Flucht Gesamt	VU-Flucht-P	VU-Flucht-P Aufklärungsquote
2014	13.452	12.711	741	115	27	2.584	39	61,50%
2015	13.333	12.584	749	134	31	2.772	43	73,91%
2016	13.718	12.926	792	119	28	2.855	57	78,95%
2017	15.368	14.642	726	145	35	3.111	37	89,19%
2018	15.771	14.927	844	120	37	3.192	52	57,69%
2019	15.361	14.497	864	120	35	3.274	65	67,69%

Jahr	aktiv und passiv								
	Verunglückte				Verkehrsbeteiligung der Verunglückten				
	Gesamt	Leichtverletzte	Schwerverletzte	Getötete	Pkw	Fußgänger	Rad- Pedelec-fahrer	mot. Zweiräder	
2014	883	716	159	8	410	146	144	131	
2015	894	769	120	5	413	131	155	144	
2016	946	807	137	2	468	139	149	157	
2017	895	757	133	5	427	128	167	127	
2018	1.003	873	127	3	454	140	220	128	
2019	1.041	921	118	2	466	148	243	127	

Jahr	Besondere Altersgruppen der Verunglückten						
	Gesamt	Kinder		Jugendliche			Senioren
		aktiv	passiv	JE	Erwachsene		
2014	56	46	10	43	139	545	102
2015	69	50	19	41	119	531	137
2016	60	39	21	41	135	580	130
2017	59	39	20	35	123	541	137
2018	84	60	24	36	132	626	125
2019	82	56	26	59	166	614	120

Jahr	Anteilige Verursachung von VU-P zum jeweiligen Bevölkerungsanteil							
	Kinder		JE		Erwachsene		Senioren	
	Verursachung	Bevölkerungsanteil	Verursachung	Bevölkerungsanteil	Verursachung	Bevölkerungsanteil	Verursachung	Bevölkerungsanteil
2014	3,78%	11,32%	16,87%	8,67%	62,35%	56,15%	12,15%	21,26%
2015	3,47%	11,59%	14,55%	8,77%	63,68%	55,04%	14,02%	21,96%
2016	2,90%	11,67%	16,79%	8,89%	62,75%	54,95%	13,63%	21,83%
2017	3,85%	11,88%	15,45%	8,81%	63,08%	54,78%	15,56%	21,87%
2018	3,55%	12,01%	15,40%	8,78%	62,44%	54,65%	14,57%	21,97%
2019	3,36%	12,16%	17,01%	8,73%	60,76%	54,65%	13,77%	22,08%

Jahr	Anzahl Verunglückte durch erste eingetragene Unfallursache									
	Abbiegen / Wenden	Abstand	Vorfahrt / Vorrang	Alkohol Fzg-Führer	Geschwindigkeit	Falsches Verhalten ggü. Fußgängern	Falsches Verhalten von Fußgängern	Überholen	andere berauschende Mittel	Ohne HUU
2014	168	193	148	24	38	62	50	12	6	214
2015	185	141	120	32	37	73	43	15	6	274
2016	195	164	130	34	39	62	35	15	8	244
2017	205	149	116	31	35	56	45	17	3	235
2018	256	167	135	35	29	78	38	23	7	235
2019	264	127	136	35	41	71	52	16	4	293

Jahr	Maßnahmen nach folgenlosen Verkehrsverstößen				
	Gesamt	Geschwindigkeit	Alkohol	andere berauschende Mittel	elektr. Geräte
2014	71.518	30.445	381	298	2.948
2015	62.531	26.895	249	253	2.864
2016	61.318	33.497	153	324	2.430
2017	60.788	33.694	148	262	1.891
2018	66.664	35.091	191	495	2.525
2019	58.538	33.322	246	408	2.088

Legende
 VU-S = Sachschadensunfälle
 VU-P = Personenschadensunfälle
 Kinder = 0-14 Jahre
 Jugendliche = 15-17 Jahre
 JE = Junge Erwachsene 18-24 Jahre
 Erwachsene = 25-64 Jahre
 Senioren = 65 Jahre und älter
 Verunglückte = alle bei einem Verkehrsunfall verletzte oder getötete Personen

2.6 Datenüberblick Stadt Herne (Mehrjahresvergleich)

Kommune Herne (Stand Februar 2020)

Jahr	Verkehrsunfallentwicklung							
	VU-S+P				VU-Flucht			
	VU gesamt	VU-S	VU-P	Alkoholfälle	VU andere berauschende Mittel	VU-Flucht Gesamt	VU-Flucht-P	VU-Flucht-P Aufklärungsquote
2014	4.581	4.280	301	44	13	962	24	70,80%
2015	4.802	4.492	310	55	9	1.004	23	68,18%
2016	5.182	4.862	320	49	6	1.108	24	41,67%
2017	5.315	5.010	305	55	9	1.133	18	72,22%
2018	5.373	4.985	388	47	13	1.130	25	56,00%
2019	5.940	5.577	363	64	19	1.250	29	68,96%

Jahr	aktiv und passiv							
	Verunglückte				Verkehrsbeteiligung der Verunglückten			
	Gesamt	Leichtverletzte	Schwerverletzte	Getötete	Pkw	Fußgänger	Rad- Pedelec fahrer	mot. Zweiräder
2014	356	286	68	2	155	56	76	54
2015	377	312	64	1	165	53	68	73
2016	380	310	70	0	177	57	95	46
2017	354	290	63	1	161	60	79	42
2018	453	391	62	0	204	67	115	46
2019	433	370	63	0	180	58	118	51

Jahr	Besondere Altersgruppen der Verunglückten						
	Gesamt	Kinder		Jugendliche	Erwachsene und Senioren		
aktiv		passiv	JE		Erwachsene	Senioren	
2014	28	21	7	17	51	212	48
2015	39	25	14	19	62	204	53
2016	41	29	12	13	55	219	52
2017	36	27	9	17	45	219	37
2018	45	39	6	18	63	261	66
2019	47	36	11	24	53	252	57

Jahr	Anteilige Verursachung von VU-P zum jeweiligen Bevölkerungsanteil							
	Kinder		JE		Erwachsene		Senioren	
	Verursachung	Bevölkerungsanteil	Verursachung	Bevölkerungsanteil	Verursachung	Bevölkerungsanteil	Verursachung	Bevölkerungsanteil
2014	4,32%	12,14%	13,29%	7,89%	62,79%	55,18%	15,28%	21,75%
2015	3,87%	12,68%	14,84%	7,96%	61,94%	54,29%	13,87%	22,02%
2016	6,65%	12,76%	17,81%	8,09%	59,06%	54,16%	11,87%	21,87%
2017	5,57%	12,88%	12,13%	8,18%	61,63%	54,08%	18,03%	21,76%
2018	5,15%	13,00%	14,69%	8,14%	60,30%	53,91%	15,97%	21,81%
2019	5,51%	13,16%	12,95%	8,14%	58,68%	53,88%	17,36%	21,84%

Jahr	Anzahl Verunglückte durch erste eingetragene Unfallursache (VU-P)									
	Abbiegen / Wenden	Abstand	Vorfahrt / Vorrang	Alkohol Fzg-Führer	Geschwindigkeit	Falsches Verhalten ggü. Fußgängern	Falsches Verhalten von Fußgängern	Überholen	andere berauschende Mittel	Ohne HUU
2014	93	75	51	8	6	30	16	4	1	77
2015	103	48	44	11	13	28	25	4	4	106
2016	88	54	58	11	12	28	18	2	2	106
2017	96	37	61	11	12	29	19	2	2	84
2018	104	65	78	12	12	42	19	12	3	106
2019	100	51	66	24	12	29	20	2	2	127

Jahr	Maßnahmen nach folgenlosen Verkehrsverstößen				
	Gesamt	Geschwindigkeit	Alkohol	andere berauschende Mittel	elektr. Geräte
2014	26.822	16.907	101	96	825
2015	18.250	8.760	38	54	1.078
2016	12.677	4.247	78	83	616
2017	10.469	3.946	128	97	599
2018	17.954	5.657	135	128	737
2019	13.103	3.929	84	81	807

Legende

VU-S = Sachschadensunfälle

VU-P = Personenschadensunfälle

Kinder = 0-14 Jahre

Jugendliche = 15-17 Jahre

JE = Junge Erwachsene 18-24 Jahre

Erwachsene = 25-64 Jahre

Senioren = 65 Jahre und älter

Verunglückte = alle bei einem Verkehrsunfall verletzte oder getötete Personen

2.7 Datenüberblick Stadt Witten (Mehrjahresvergleich)

Kommune Witten (Stand Februar 2020)

Jahr	Verkehrsunfallentwicklung							
	VU-S+P				VU-Flucht			
	VU gesamt	VU-S	VU-P	Alkoholfälle	VU andere berauschende Mittel	VU-Flucht Gesamt	VU-Flucht-P	VU-Flucht-P Aufklärungsquote
2014	3.028	2.806	222	23	5	630	16	62,50%
2015	3.366	3.144	222	38	4	725	9	66,67%
2016	3.497	3.272	225	49	8	785	19	63,16%
2017	3.768	3.506	262	37	6	760	14	92,86%
2018	3.663	3.417	246	34	7	734	24	79,17%
2019	3.811	3.561	250	32	7	819	13	69,23%

Jahr	aktiv und passiv							
	Verunglückte				Verkehrsbeteiligung der Verunglückten			
	Gesamt	Leichtverletzte	Schwerverletzte	Getötete	Pkw	Fußgänger	Rad- Pedelec-fahrer	mot. Zweiräder
2014	265	207	56	2	107	40	55	52
2015	294	243	49	2	138	29	54	46
2016	269	214	54	1	117	27	60	52
2017	318	247	70	1	125	64	59	62
2018	300	240	60	0	131	41	53	52
2019	315	266	49	0	166	38	52	38

Jahr	Besondere Altersgruppen der Verunglückten							
	Kinder		aktiv und passiv					
	Gesamt	aktiv	passiv	Jugendliche	JE	Erwachsene	Senioren	
2014	22	13	9	12	46	148	36	
2015	26	13	13	13	45	173	37	
2016	21	13	8	15	54	144	35	
2017	32	20	12	23	53	168	42	
2018	24	17	7	10	48	180	38	
2019	26	16	10	20	45	175	49	

Jahr	Anteilige Verursachung von VU-P zum jeweiligen Bevölkerungsanteil							
	Kinder		JE		Erwachsene		Senioren	
	Verursachung	Bevölkerungsanteil	Verursachung	Bevölkerungsanteil	Verursachung	Bevölkerungsanteil	Verursachung	Bevölkerungsanteil
2014	4,50%	12,11%	18,47%	7,88%	59,01%	54,62%	15,32%	22,39%
2015	5,41%	12,12%	15,77%	7,78%	60,81%	54,40%	14,41%	22,80%
2016	4,44%	12,24%	17,77%	7,94%	56,00%	54,36%	16,88%	22,59%
2017	4,96%	12,40%	16,03%	7,85%	57,25%	54,41%	17,93%	22,57%
2018	5,69%	12,63%	14,22%	7,71%	63,82%	54,18%	12,19%	22,81%
2019	4,80%	12,50%	17,60%	8,42%	57,20%	54,31%	16,00%	22,15%

Jahr	Anzahl Verunglückte durch erste eingetragene Unfallursache									
	Abbiegen / Wenden	Abstand	Vorfahrt / Vorrang	Alkohol Fzg-Führer	Geschwindigkeit	Falsches Verhalten ggü. Fußgängern	Falsches Verhalten von Fußgängern	Überholen	andere berauschende Mittel	Ohne HUU
2014	60	40	42	12	14	16	13	6	0	67
2015	66	62	45	7	14	15	14	9	2	64
2016	53	45	29	15	20	10	14	10	1	72
2017	58	41	48	6	20	33	19	4	0	88
2018	75	50	20	13	20	16	16	8	4	78
2019	78	42	42	10	8	23	10	3	4	95

Jahr	Maßnahmen nach folgenlosen Verkehrsverstößen				
	Gesamt	Geschwindigkeit	Alkohol	andere berauschende Mittel	elektr. Geräte
2014	11.440	6.936	50	31	464
2015	15.656	10.236	37	21	523
2016	13.819	9.971	43	32	349
2017	14.939	10.571	29	25	304
2018	13.141	9.127	30	35	459
2019	11.597	5.850	26	40	331

Legende	Erwachsene = 25-64 Jahre
VU-S = Sachschadensunfälle	Senioren = 65 Jahre und älter
VU-P = Personenschadensunfälle	Verunglückte = alle bei einem Verkehrsunfall verletzte oder getötete Personen
Kinder = 0-14 Jahre	
Jugendliche = 15-17 Jahre	
JE = Junge Erwachsene 18-24 Jahre	



3 Übersicht tödlicher Verkehrsunfälle

Überblick über alle Städte

Stadt	Datum	Straße	Unfallbeteiligung		Unfallursache
			UB 01	UB 02	
Bochum	31.07.2019	Harpener Hellweg / Kornharpener Str.	Pkw, 56J./w	Krad, 69J./m	Fehler beim Abbiegen nach links
Bochum	12.10.2019	Castroper Hellweg / Sodinger Str.	Pkw, 35J./m	Ped., 84J./m	Fehler beim Abbiegen nach rechts

Hinweis:

Darüber hinaus gab es im vergangenen Jahr drei weitere Menschen, die im Straßenverkehr gestorben sind. Statistisch gesehen, werden diese Vorfälle aber nicht als tödliche Verkehrsunfälle gewertet, da zum Beispiel ein internistischer Notfall vorlag.

Stadt	Datum	Straße	Unfallbeteiligung		Unfallursache
			UB 01	UB 02	
Herne	05.03.2019	Ludwigstr. / Am Freibad	Radf., 56J./m		Natürlicher Tod, kein Verkehrsunfall
Herne	23.04.2019	Hammerschmidtstr. / Schlachthofstr. / Wilhelmstr. (Kreisverkehr)	Pkw, 34J./w	Ped., 78J./m	Nichtbeachten der Vorfahrt, Pedelecfahrer verstirbt mehr als 30 Tage nach dem Unfall
Bochum	13.09.2019	Speicherstr. 2, Parkplatz	Pkw, 81J./m		Internistischer Notfall, kein Verkehrsunfall





4 Unfallhäufungsstellen/Unfallauffällige Bereiche

Definition und Überblick

Aufgabe der Polizei ist es unter anderem, Unfallhäufungsstellen und unfallauffällige Bereiche zu erkennen. Werden in einem Zeitraum von einem Jahr bzw. drei Jahren festgelegte Richtwerte erreicht oder überschritten (= Unfallhäufungsstelle), so informiert die Polizei die Straßenverkehrsbehörden und – falls erforderlich – auch andere Träger der Verkehrssicherheit.

Während bei der Ein-Jahres-Betrachtung alle Verkehrsunfälle mit Personenschaden und schwerem Sachschaden bei gleichem Unfallhergang ausschlaggebend sind, wird bei der Drei-Jahres-Betrachtung nach schwerem Personenschaden (Menschen wurden getötet oder schwer verletzt) oder nach besonderen Beteiligungsarten (Fußgänger / Radfahrer mit Personenschaden) differenziert.

Im Rahmen der dann vorgesehenen Unfallkommissionssitzungen mit den Straßenverkehrs-, -bau- und -planungsbehörden, werden die Unfallentwicklungen, die spezifischen Besonderheiten des Verkehrsraums und die Verkehrsabläufe diskutiert. Es wird gemeinsam versucht, eine deutliche Verbesserung der Verkehrssicherheitssituation durch kurz-, mittel- und langfristige Maßnahmen in die Wege zu leiten und deren Wirkung anschließend zu überprüfen.

Seit vielen Jahren entspricht es der Philosophie des Polizeipräsidiums Bochum, es möglichst nicht zu Unfallhäufungsstellen kommen zu lassen, sondern schon bei Unfallauffälligkeiten tätig zu werden, und diese Stellen und Strecken in Zusammenarbeit mit den städtischen Behörden zu entschärfen.

Unfallhäufungsstellen / -strecken Bochum	
<p>Bochum: Marienstr. / Hüller Str.</p>	<p>Meldung an Unfallkommission vom 08.03.2017</p>
<p style="text-align: center;">Drei-Jahres-Betrachtung: 4 x Unfallkategorie 2 (schwer verletzt)</p> 	<p>Im Rahmen der Drei-Jahres-Betrachtung 2014 bis 2016 ereigneten sich vier Verkehrsunfälle mit schwerverletzten Personen bei unterschiedlichen Unfallhergängen. In den Folgejahren ereigneten sich weitere Abbiegeunfälle mit leichtverletzten Radfahrern und Fußgängern, jedoch immer mit unterschiedlichen Fahrbeziehungen (ein Unfall im Jahr 2019). Bisher wurde keine Lösung zur Verhinderung dieser unterschiedlich gelagerten Verkehrsunfälle gefunden. Die Unfallsituation wird weiterhin analysiert und ein weiteres Vorgehen mit den beteiligten Ämtern abgestimmt. Angedacht ist nach aktuellem Stand eine neue Lichtsignalanlage.</p>
<p>Bochum: Berliner Str. / Ottostr.</p>	<p>Meldung an Unfallkommission vom 17.07.2019</p>



<p>Ein-Jahres-Betrachtung: 6 x Unfallkategorie 3 (leicht verletzt)</p> 	<p>Im Jahr 2019 geschahen hier insgesamt sechs Auffahrunfälle mit leicht verletzten Personen. Die Verkehrsunfälle stehen offenbar mit der neu aufgestellten Rotlicht-/Geschwindigkeitsmessanlage im Zusammenhang. Im Rahmen einer Besprechung wurde das Aufstellen eines Verkehrszeichens mit dem Hinweis „Radar“ vereinbart. Die Unfallsituation wird weiter beobachtet.</p>
<p>Bochum: Herner Str. / Ausfahrt BAB 40, RF Dortmund</p>	<p>Meldung an Unfallkommission vom 20.08.2019</p>
<p>Drei-Jahres-Betrachtung: 3 x Unfallkategorie 2 (schwer verletzt) 2 x Unfallkategorie 3 (leicht verletzt)</p> 	<p>In der Zeit vom 17. Mai 2018 bis zum 20. August 2019 ereigneten sich drei Personenschadensunfälle unter Beteiligung von Radfahrenden, die von Pkw-Führern beim Abfahren von der BAB 40 auf dem dortigen Radfahrstreifen übersehen wurden. Des Weiteren kam es zu mehreren Auffahrunfällen mit Personen- und Sachschaden in der Ausfahrt. Im Rahmen eines Ortstermins mit Mitgliedern der Unfallkommission wurden verschiedene Maßnahmen beschlossen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verlegung des Radweges • Errichtung einer Bedarfsampel für den Rad- und Fußgängerverkehr • Installation von Warnblinkern in der Ausfahrt • Verlegung des Verflechtungsbereiches auf der Herner Str. durch Markierung einer durchgezogenen Linie <p>Die Maßnahmen sollen im Jahr 2020 umgesetzt werden. Als Sofortmaßnahme wurde das Aufstellen eines Warnblinkers durch Straßen NRW vereinbart.</p>
<p>Bochum: Höntroper Str. / Eppendorfer Str. / Gartenstr.</p>	<p>Meldung an Unfallkommission vom 27.11.2019</p>
<p>Drei-Jahres-Betrachtung: 2 x Unfallkategorie 2 (schwer verletzt) 4 x Unfallkategorie 3 (leicht verletzt) 1 x Unfallkategorie 4 (schwerwiegender Sachschaden)</p>	<p>An dieser Einmündung geschahen in den Jahren 2017 bis 2019 fünf Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Rad- und Pedelec-fahrenden auf dem dortigen Radfahrstreifen. In zwei Fällen übersahen Linksabbieger von der Eppendorfer Str. in die Gartenstr. die entgegenkommenden Radfahrer, in zwei anderen Fällen übersahen die Pkw-Fahrer beim Linksabbiegen von der Gartenstr. in die Höntroper Str. die von links kommenden Zweiradfahrer. Bei einem weiteren Verkehrsunfall stürzte ein Pedelec-fahrer im Einmündungsbereich beim Rechtsabbiegen. Zusätzlich ereigneten sich zwei Unfälle beim Einbiegen und Kreuzen zwischen zwei Pkw.</p>



	<p>In der nächsten Unfallkommissionssitzung sollen Maßnahmen zur Reduzierung der Verkehrsunfälle erörtert werden.</p>
<p>Bochum: Hans-Böckler-Straße, Technisches Rathaus / City-Passage</p>	<p>Meldung an Unfallkommission vom 04.12.2019</p>
<p>Ein-Jahres-Betrachtung: 2 x Unfallkategorie 2 (schwer verletzt) 6 x Unfallkategorie 3 (leicht verletzt)</p> 	<p>Nach Einführung des Verkehrsversuchs im September 2018 im Bereich der Hans-Böckler-Str. ereigneten sich vom 04. Januar 2019 bis zum 26. Juli 2019 zunächst keine schweren Verkehrsunfälle. Seit dem 26. Juli 2019 wurden sieben Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Fußgängern und Rad-/Pedelec-fahrenden verzeichnet.</p> <p>Bei vier Unfällen handelt es sich um sog. „Überschreiten“-Unfälle in Höhe der City-Passage die von Fußgängern verursacht wurden. In zwei Fällen stießen diese mit einem Linienbus zusammen. Bei einem Unfall stürzte ein Pedelec-fahrer in den Straßenbahnschienen beim Ausweichen wegen eines auf dem Radfahrstreifen geparkten Pkw. Bei einem weiteren Unfall stürzte ein Radfahrer wegen eines an-fahrenden Pkw. Des Weiteren verursachte ein Radfahrer unter dem Einfluss von Betäubungsmitteln einen Verkehrsunfall und zog sich leichte Verletzungen zu.</p> <p>Zur Verkehrssituation auf der Hans-Böckler-Str. findet ein reger Austausch mit der Stadt Bochum statt. Auch hier sollen in der nächsten Unfallkommissionssitzung Mittel zur Reduzierung der Verkehrsunfälle gefunden werden.</p>
<p>Bochum: Herner Str. 406, Parkplatz-Zufahrt</p>	<p>Meldung an Unfallkommission vom 23.12.2019</p>
<p>Drei-Jahres-Betrachtung: 5 x Unfallkategorie 3 (leicht verletzt)</p> 	<p>Von 2017 bis 2019 ereigneten sich fünf Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Rad- und Pedelec-fahrern.</p> <p>In vier Fällen übersahen die in Richtung Herne fahrenden Pkw-Führer beim Rechtsabbiegen auf den dortigen Supermarktparkplatz die in gleicher Richtung auf dem dortigen Radfahrstreifen befindlichen Zweiradfahrer, in einem Fall übersah ein links abbiegender Pkw-Führer (Richtung Bochum-Zentrum) den entgegenkommenden Radfahrer.</p> <p>Als erste Maßnahme zur Reduzierung der Verkehrsunfälle ist die Rotmarkierung des Radfahrstreifens im dortigen Bereich vorgesehen.</p>



<p>Bochum: Harpener Str. / Lohring</p>	<p>Meldung an Unfallkommission am 27.01.2020</p>
<p>Ein-Jahres-Betrachtung: 2 x Unfallkategorie 3 (leicht verletzt) 2 x Unfallkategorie 4 (schwerwiegender Sachschaden)</p> 	<p>Hier kam es im Jahr 2019 zu vier Verkehrsunfällen des gleichen Unfalltyps (Abbiegeunfälle). In allen Fällen übersahen die Kfz-Führer auf der Harpener Str., Fahrtrichtung Osten, beim Verlassen der abknickenden Vorfahrt nach links die entgegenkommenden vorfahrtberechtigten Pkw. Diese Unfallhäufungsstelle wurde im Januar 2020 an die Unfallkommission gemeldet. In der nächsten Unfallkommissionssitzung sollen Maßnahmen zur Reduzierung der Verkehrsunfälle erörtert werden.</p>
<p>Bochum: Harpener Hellweg, BAB 40, AS-Bochum-Harpen, Auffahrt RF Dortmund</p>	<p>Meldung an Unfallkommission am 27.01.2020</p>
<p>Ein-Jahres-Betrachtung: 1 x Unfallkategorie 3 (leicht verletzt) 5 x Unfallkategorie 4 (schwerwiegender Sachschaden)</p> 	<p>2019 ereigneten sich an dieser Örtlichkeit fünf Verkehrsunfälle mit schwerwiegendem Sachschaden sowie ein Verkehrsunfall mit Personenschaden. Bei allen Unfällen handelt es sich um Abbiege-Unfälle. Pkw-Führer übersahen beim Linksabbiegen vom Harpener Hellweg (Fahrtrichtung Innenstadt) auf die BAB 40, Richtungsfahrbahn Dortmund, die entgegenkommenden Fahrzeuge, welche den Harpener Hellweg in Fahrtrichtung Harpen befuhren. Da sich innerhalb eines Jahres sechs Verkehrsunfälle der Kategorien 3 und 4 des gleichen Grundtyps ereignet haben, erfolgt eine Meldung dieser Unfallhäufungsstelle. Auch hier sollen durch die Unfallkommission Maßnahmen zur Reduzierung der Verkehrsunfälle erörtert werden.</p>
<p>Unfallhäufungsstellen / -strecken Herne</p>	
<p>Herne: Dorstener Str. / Holsterhauser Str.</p>	<p>Meldung an Unfallkommission am 22.04.2016</p>
<p>Drei-Jahres-Betrachtung: 3 x Unfallkategorie 2 (schwer verletzt) 3 x Unfallkategorie 3 (leicht verletzt) 1 x Unfallkategorie 4 (schwerwiegender Sachschaden)</p>	<p>Im Rahmen einer Drei-Jahres-Betrachtung wurde diese Unfallhäufungsstelle erkannt und zeitnah der Unfallkommission gemeldet. Ausschlaggebend waren dafür die Anzahl der Verkehrsunfälle mit schwer verletzten Personen (Unfallkategorie 2) sowie die der Linksabbiege-Unfälle (von der Dorstener Str. in die Holsterhauser Str.). Nach Umsetzen der von der Unfallkommission beschlossenen Maßnahme (separate Signalisierung für sämtliche Linksabbieger) am 20. Mai 2019 wurden hier keine weiteren identischen Abbiegeunfälle mehr registriert.</p>





	<p>→ Daher erklärte die Unfallkommission diese Unfallhäufungsstelle am 28. November 2019 für abgeschlossen.</p>
<p>Herne: Dorstener Str. / Berliner Str.</p>	<p>Meldung an Unfallkommission am 30.05.2018</p>
<p>Drei-Jahres-Betrachtung: 1 x Unfallkategorie 2 (schwer verletzt) 6 x Unfallkategorie 3 (leicht verletzt) 1 x Unfallkategorie 4 (schwerwiegender Sachschaden)</p>	<p>An dieser Unfallörtlichkeit wurden fünf Radfahrende verletzt. In erster Linie ließ sich dies darauf zurückführen, dass die Zweiradfahrer von abbiegenden Kraftfahrzeugführern übersehen wurden. Auf Forderung der Unfallkommission wurden im benannten Knotenpunkt am 10. März 2019 zwei Schutzblinker installiert. Seit diesem Datum ereignete sich hier kein weiterer schwerwiegender Unfall. → Aus diesem Grunde erklärte die Unfallkommission auch diese Unfallhäufungsstelle am 28. November 2019 für abgeschlossen.</p>
<p>Herne: Hammerschmidtstr. / BAB 42 / Am Stöckmannshof</p>	<p>Meldung an Unfallkommission am 17.01.2018</p>
<p>Drei-Jahres-Betrachtung: 2 x Unfallkategorie 2 (schwer verletzt) 3 x Unfallkategorie 3 (leicht verletzt)</p> 	<p>Von 2015 bis 2017 ereigneten sich hier fünf Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Fußgängern. Vor allem links abbiegende Pkw-Führer von der Straße Am Stöckmannshof übersahen die bevorrechtigten Fußgänger, welche die Hammerschmidtstr. auf ihrer südlichen Furt querten. Gemäß Beschlussfassung der Unfallkommission wurde dort am 20. Oktober 2017 ein Fußgängerschutzblinker installiert. Nachdem es im Jahr 2018 zu keinem weiteren Fußgängerunfall gekommen war, passierten im Folgejahr wieder vier Unfälle im Kreuzungsbereich, zwei davon unter Beteiligung von Fußgängern an der in Rede stehenden Furt. Folglich konnte diese Unfallhäufungsstelle nicht abgeschlossen werden. Weiterführende Lösungen werden zeitnah erarbeitet.</p>
<p>Herne: Funkenbergstr. / Bahnhofstr. / Bahnhofplatz</p>	<p>Meldung an Unfallkommission am 14.09.2018</p>
<p>Drei-Jahres-Betrachtung: 5 x Unfallkategorie 3 (leicht verletzt)</p>	<p>Im o. a. Erfassungszeitraum (bis zum 14. September 2018) ereigneten sich hier fünf Unfälle unter Beteiligung von Rad-/Pedelecfahrenden. In der Gesamtbetrachtung stach die hohe Anzahl der Einbiegen-/Kreuzen-Unfälle unter Beteiligung dieser Zweiradfahrer ins Auge. Dabei war insbesondere auffällig: Vier Unfälle unter deren Beteiligung ereigneten sich im eigentlichen Kreisverkehr. Dabei befanden sich die Rad-/Pedelecfahrer auf der bevorrechtigten Kreisfahrbahn. Der fünfte Radunfall ist auf das Überqueren der Fahrbahn (hier: an einem gekennzeichneten Fußgängerüberweg) mit dem Rad zurückzuführen.</p>



	<p>Im Jahr 2019 waren an dem in Rede stehenden Kreisverkehr noch zwei weitere durch Unfälle leicht verletzte Radfahrer zu beklagen. Da die Sichtbeziehungen an dieser Örtlichkeit einwandfrei erschienen und die im Einfahrtsbereich angebrachten Verkehrseinrichtungen ohne Bepflanzung gestaltet sind, beschloss die Unfallkommission am 28. November 2019 die Prüfung der vorhandenen Grundstücksbreiten, da bei ausreichender Breite der Radverkehr ggf. außerhalb des Kreisverkehrs geführt werden könnte.</p>
<p>Herne: Hölkeskampring / Altenhöfener Str.</p>	<p>Meldung an Unfallkommission am 14.11.2018</p>
<p>Ein-Jahres-Betrachtung: 2 x Unfallkategorie 2 (schwer verletzt) 1 x Unfallkategorie 3 (leicht verletzt)</p> 	<p>In dem Erfassungszeitraum vom 1. Januar bis zum 30. September 2018 ereigneten sich an der in Rede stehenden Unfallörtlichkeit vier Unfälle, davon drei des gleichen Grundtyps (hier: Abbiege-Unfälle). Die Abbiegeunfälle wurden ausnahmslos durch die Fahrzeugführer verursacht, welche den Hölkeskampring zunächst in westliche Richtung befuhren, um dann nach links in die Altenhöfener Str. abzubiegen. Am 15. November 2018 wurde daraufhin das Signalprogramm der dortigen Lichtzeichenanlage umgestellt. Da nach dieser Maßnahme dennoch an dem Knotenpunkt drei weitere Abbiegeunfälle stattfanden, wurde in der Unfallkommissionssitzung 2019 beschlossen, die Haltlinien für Linksabbieger jeweils weiter von der Kreuzung entfernt zu versetzen. Die Unfallsituation wird weiter beobachtet.</p>
<p>Herne: Hölkeskampring / Castroper Str.</p>	<p>Meldung an Unfallkommission am 26.02.2019</p>
<p>Ein-Jahres-Betrachtung: 1 x Unfallkategorie 2 (schwer verletzt) 4 x Unfallkategorie 3 (leicht verletzt)</p> 	<p>2018 ereigneten sich an dieser Stelle fünf Unfälle, davon drei Auffahrunfälle auf der Rechtsabbiegespur des Hölkeskamprings. Die anderen beiden wurden durch Linksabbieger vom Hölkeskampring verursacht. Im Jahre 2019 kam es zu zwei weiteren ähnlich gelagerten Unfallgeschehen. In ihrer Sitzung vom 28. November 2019 kamen die Mitglieder der Unfallkommission zu dem Ergebnis, dass der Einmündungsbereich verkehrstechnisch schlichtweg überlastet ist. Aus diesem Grunde wurde die Installation einer Lichtsignalanlage an dieser Örtlichkeit beschlossen.</p>



<p>Herne: Sodinger Str. / Wiescherstr. / Hermann-Löns-Str.</p>	<p>Meldung an Unfallkommission am 27.02.2019</p>
<div data-bbox="236 338 705 647" data-label="Image"> </div> <div data-bbox="336 667 655 824" data-label="Text"> <p>Ein-Jahres-Betrachtung: 1 x Unfallkategorie 2 (schwer verletzt) 2 x Unfallkategorie 3 (leicht verletzt)</p> </div>	<p>Im Beobachtungszeitraum vom 1. Januar bis zum 30. September 2018 geschahen auf der westlichen Fußgängerfurt der Wiescherstr. drei Unfälle unter Beteiligung von Fußgängern. Diese gleichartigen Abbiegeunfälle wurden ausnahmslos durch Fahrzeugführer verursacht, welche die Wiescherstr. zunächst in nord-westliche Richtung befuhren, um dann nach links in die Sodinger Straße abzubiegen. Im Bereich der dortigen Fußgängerfurt kollidierten sie dann mit Fußgängern, welche die Sodinger Straße in nördliche Richtung querten. Da es auch im Jahr 2019 zu zwei weiteren Unfällen auf besagter Furt kam, wurde beschlossen, unmittelbar im Anschluss an die Kommissionsbesprechung 2019 dort einen Ortstermin durchzuführen. Dabei stellten sämtliche Beteiligten fest, dass das Blinklicht zur Warnung vor querenden Fußgängern für die Linksabbieger deutlich wahrnehmbar ist. Die Unfälle scheinen ausschließlich aus Fehlverhalten und mangelnder Aufmerksamkeit der Fahrzeugführer zu resultieren. Die Unfallhäufungsstelle bleibt weiter unter Beobachtung.</p>
<p>Unfallhäufungsstellen / -strecken Witten</p>	
<p>Witten: Annenstr. / Bebelstr.</p>	<p>Meldung an Unfallkommission am 18.01.2018</p>
<div data-bbox="284 1285 711 1440" data-label="Text"> <p>Ein-Jahres-Betrachtung 2018: 1 x Unfallkategorie 3 (leicht verletzt) 2 x Unfallkategorie 4 (schwerwiegender Sachschaden)</p> </div> <div data-bbox="336 1487 655 1910" data-label="Image"> </div>	<p>Eine erste Meldung als Unfallhäufungsstelle erfolgte im November 2014. Nach Verlegung der Haltlinie auf der Annenstr. und Überprüfung der Verkehrszeichen waren die Unfallzahlen rückläufig, so dass diese Häufungsstelle im April 2016 abgeschlossen wurde. In den Jahren 2017 und 2018 kam es erneut zu Einbiegen-/Kreuzen-Unfällen mit schwerwiegenden Sachschäden und Verletzten, so dass eine erneute Meldung an die Unfallkommission im Januar 2018 erfolgte. Linkseinbieger von der Annenstr. missachteten in allen Fällen die Vorfahrt des Verkehrs auf der Bebelstraße. Durch die Unfallkommission wurde beschlossen, dass auf der Bebelstraße Fahrbahnmarkierungen aufgebracht und eine Schwelle mit Sperrfläche montiert werden soll, wodurch der Verkehr auf der Bebelstr. nur noch einstreifig verläuft.</p> <p>➔ Diese Maßnahme wurde im März 2019 umgesetzt, so dass diese Unfallhäufungsstelle im April 2019 erneut abgeschlossen wurde. Bisher ist es an dieser Örtlichkeit zu keinen weiteren schweren Verkehrsunfällen gekommen.</p>
<p>Witten: Ardeystr. / Ledderken</p>	<p>Meldung an Unfallkommission am 22.01.2020</p>





**Ein-Jahres-Betrachtung:
3 x Unfallkategorie 3
(leicht verletzt)**



An dieser Örtlichkeit kam es im Jahr 2019 zu drei Einbiegen/Kreuzen-Unfällen, wobei die Vorfahrtspflichtigen von der Straße Ledderken nach links in die Ardeystr. abbiegen wollten.

In zwei Fällen waren Linienbusse als Vorfahrtberechtigte beteiligt. Die Fahrer der Busse konnten durch eine Vollbremsung einen Zusammenstoß verhindern. In den Bussen wurden insgesamt fünf Personen leicht verletzt. In einem weiteren Fall übersah eine Pkw-Führerin beim Linksabbiegen auf die Ardeystr. einen von links verbotswidrig auf der Busspur fahrenden Pkw.

Im Jahr 2018 kam es an dieser Stelle bereits zu einem Unfall im Längsverkehr unter Beteiligung eines Linienbusses. Ein Kradfahrer geriet auf die Busspur und kollidierte mit dem Linienbus. Bei dem Verkehrsunfall wurden der Kradfahrer schwer und drei Businsassen leicht verletzt.

An einer Problemlösung wird derzeit gearbeitet.

5 Aktivitäten und Aktionen

Überblick

5.1 Schwerpunktkontrollen – Klare Kante gegen Verkehrssünder

Speziell geschulte Polizeibeamte des Verkehrsdienstes haben in enger Zusammenarbeit mit der Bereitschaftspolizei auch 2019 den Fahrzeug- sowie den gewerblichen Güter- und Schwerlastverkehr in Bochum, Herne und Witten intensiv kontrolliert.

In die **insgesamt zwölf durchgeführten Schwerpunkteinsätze** wurden ebenfalls unsere Kooperationspartner – Zoll, Ordnungs- und Gewerbeämter der Städte, Vertreter der Bezirksregierung Arnsberg und das Bundesamt für Güterverkehr – eng eingebunden. Allein im Rahmen dieser zielgerichteten Verkehrsüberwachungsaktionen wurden **2.300 Verkehrsverstöße** geahndet.

Dazu zählten u. a. 1.185 festgestellte Geschwindigkeitsüberschreitungen. Auch nach wie vor gilt: Unangepasste Geschwindigkeit ist die häufigste Ursache von tödlichen Verkehrsunfällen.

Da regelmäßig nicht ausreichende Ladungssicherung, technische Veränderungen und Übermüdung zu schweren, teils tödlichen Verkehrsunfällen führen, standen auch die Fahrzeuge des gewerblichen Güter- und Schwerlastverkehrs im Fokus der Kontrollen. Hier wurden u.a. 80 Verstöße wegen Überladung bzw. mangelnder Ladungssicherung festgestellt. In vielen Fällen musste die Ladung umgeladen bzw. die Weiterfahrt noch vor Ort untersagt werden. Die gesetzlichen Ruhezeiten wurden insgesamt 138 Mal nicht eingehalten.



Darüber hinaus ahndete der Zoll 18 Straftaten wegen des Vorenthaltens und Veruntreuens von Arbeitsentgelt und neun Verstöße nach dem Kreislaufwirtschaftsgesetz. Weiterhin wurden 53 Verdachtsfälle von Schwarzarbeit aufgedeckt. Das Bundesamt für Güterverkehr stellte auf innerstädtischen Straßen 22 Mautverstöße fest. Mitarbeiter der Bezirksregierung Arnsberg haben aufgrund eklatanter Arbeitsschutzverstöße u.a. eine umfangreiche Betriebsprüfung durchgeführt.

Wir werden diese Schwerpunktkontrollen auch 2020 fortsetzen.

5.2 Verkehrssicherheitsarbeit von der Kindheit bis ins Alter

Wesentliche Schwerpunkte der Präventionsarbeiten des Polizeipräsidiums Bochum waren 2019 Maßnahmen zur Reduzierung bzw. Verhinderung von Fahrrad- und Pedelec-Unfällen.

Ab der zweiten Jahreshälfte fanden deshalb monatliche Schwerpunktaktionen statt, bei denen auf die spezifischen Gefahren bei der Nutzung des Rades hingewiesen wurden. Die Auftaktveranstaltung am 24. April 2019 fand in der Bochumer Innenstadt auf dem Husemannplatz statt und wurde von den Bürgerinnen und Bürgern gut angenommen.

Insgesamt wurden im Rahmen unserer Aktionen verschiedene Themenschwerpunkte gesetzt:

- So zum Beispiel die „Helm-Beratung“. Unsere Empfehlung lautet stets: „Helm auf!“
- Auf die besondere Bedeutung der „Sichtbarkeit im Straßenverkehr“ haben wir in unserem kleinen Dunkelzelt hingewiesen.
- Aus aktuellem Anlass haben wir unsere Aktivitäten auch auf den Themenbereich „E-Scooter“ erweitert. Auch hier gab es eine von großem Medieninteresse begleitete Schwerpunktaktion.
- Auch unser Lasten-E-Dreirad „Ida“ kam regelmäßig bei unseren Aktionen zum Einsatz.



Das Thema „**Verkehrsgerechte Benutzung des Fahrrades**“ fand auch in der Grundschule statt. In allen vierten Klassen in Bochum, Herne und Witten – derzeit sind dies 239 – wurde unsere Radfahrausbildung durchgeführt. Dabei wird die sichere Nutzung des Rades mit den Kindern zuerst auf dem Schulhof und später auch im öffentlichen Verkehrsraum trainiert.

Wie sie sich im Straßenverkehr verhalten sollen, lernen Kinder schon im Vorschulalter bei der **Polizeipuppenbühne**. 2019 waren 4.053 Kinder bei unserem aktuellen Puppenstück „Das große Glühen“. Die Polizeipuppenbühne gibt es schon seit 1953.

Auch ältere Menschen stehen oft vor besonderen Herausforderungen im Straßenverkehr – ob an Gehwegkanten oder beim Einsteigen in den Bus. Hier helfen wir – zusammen mit unseren Partnern – mit den regelmäßigen **Rollator-Trainings**.

Ein weiteres Themenfeld der Unfallprävention ist der **Verkehrsopferschutz**. In unserem fünfköpfigen Team bieten wir Unfallopfern nach schweren Verkehrsunfällen Hilfe an. Oft ist dies zunächst ein persönliches Gespräch, welches auf der Dienststelle oder auch zu Hause bei den Opfern in der vertrauten Umgebung stattfinden kann.

In diesem Zusammenhang blieb uns ein Fall besonders im Gedächtnis. Hierbei war eine gehörlose Frau Zeugin, als ihr Mann mit dem Fahrrad verunglückte. Ihr Mann verstarb noch an der Unfallstelle und aufgrund ihres Handicaps konnte sich die Frau vor Ort mit den Rettungskräften nur sehr schlecht verständigen. Als wir davon erfuhren, haben wir mit Unterstützung eines Gebärdendolmetschers ein ausführliches Gespräch mit der gehörlosen Dame führen können. Hierbei konnten wir erreichen, dass sie das Geschehene besser verarbeiten konnte.



Durch eine Kooperation mit der Traumaambulanz der LWL-Klinik Bochum können wir nach besonders belastenden Ereignissen den Opfern in der Regel zeitnah Hilfe vermitteln. Mehrfach nahmen wir auch in 2019 direkt nach schweren Verkehrsunfällen bereits im Krankenhaus Kontakt mit Unfallopfern und deren Angehörigen auf.

Eine Zusammenführung der Unfallbeteiligten, wenn dies von allen gewünscht wird, kann auch Gegenstand der Opferhilfe sein. Im November 2019 war dies für eine Unfallverursacherin (auch Verursacher sind immer wieder Adressat unserer Maßnahmen) besonders wertvoll. Die Unfallverursacherin machte sich nach einem Verkehrsunfall mit zwei Verletzten schwere Vorwürfe. Nach einer moderierten Aussprache mit allen Unfallbeteiligten gingen diese nach dem gemeinsamen Austausch und einer Entschuldigung der Verursacherin sichtlich erleichtert auseinander.

5.3 Einblick in eine Verkehrskontrolle: „Das einzige, was kein Geräusch machte, war die Hupe!“

86 Mängel! Das war nicht etwa das Gesamtergebnis einer Großkontrolle vom 11. März 2019 in Witten. Nein, auf diese Zahl brachte es ein in Osteuropa zugelassener Kleintransporter ganz alleine:

Um 14.15 Uhr befuhr der Lkw die Dortmunder Straße, als er in das Augenmerk eines geschulten Polizeibeamten geriet. Das erschreckende Ergebnis: 19 Mängel mit der Kategorie verkehrsunsicher, von denen schon jeder einzelne die Fahrt an Ort und Stelle beendet hätte, 65 erhebliche Mängel, die nur eine Fahrt bis zur nächsten Werkstatt gestattet hätten und zwei geringe Beanstandungen.

Keine Bremswirkung auf der Hinterachse, sämtliche Lenkungsträger ausgeschlagen, sodass der Abriss drohte, verbaute Fremtteile, selbst eingebaute Leitungen aus dem Baumarkt, ein komplett durchgerosteter und zerfressener Unterboden etc.

In Absprache mit dem Ordnungsamt, das ebenfalls vor Ort war, wurde zunächst die illegal gesammelte Schrottladung, darunter unter anderem alte ÖlfILTER (gefährlicher Abfall), entsorgt.



Die Stadt Schwelm ordnete die sofortige Zwangsstillegung des Fahrzeuges an. Die Kennzeichen wurden sichergestellt.

Den Polizeibeamten der Schwerlastgruppe flatterten die Ohren, als die Mängel verlesen wurden. Da dem 30-jährigen Fahrer wiederum die Augenlider flatterten und er apathisch über dem Lenkrad hing, stellten sie fest, dass dieser auch nicht mit einem ordnungsgemäßen Fahrzeug hätte fahren dürfen. Warum? Der Fahrer stand unter dem Einfluss von Cannabis. Ein Drogenschnelltest verlief positiv.

Jetzt nochmal zurück zur Überschrift. Die Hupe des maroden Kleintransporters funktionierte wirklich nicht!

5.4 Spezialisiertes Verkehrsunfall-Team: Beispiel eines Verkehrsunfalls am 7. Oktober 2019

Ein Busfahrer hielt sein Fahrzeug auf dem rechten Fahrstreifen des Ostrings an und ließ seine Fahrgäste aussteigen. Der Fahrer verließ den Bus, stellte den Wahlhebel auf „N“ und vergaß offensichtlich, die Handbremse zu ziehen.

Kurz danach setzte sich der Bus auf der leicht abschüssigen Fahrbahn führerlos in Bewegung. Auf einer Strecke von 110 Metern rollte dieser zum linken Fahrbahnrand hin, überquerte alle vier Fahrstreifen des Ostrings und kollidierte im Gegenverkehr zunächst mit einem PKW. Dieser war auf dem Ostring in südwestlicher Richtung unterwegs.

Anschließend kollidierte der führerlose Bus mit mehreren ordnungsgemäß auf dem Parkstreifen abgestellten Fahrzeugen. Das letzte der aufeinander geschobenen Autos wurde mit dem Heck gegen einen Baumstamm geschoben. Der geschätzte Schaden lag bei 30.000 Euro.

- ➔ Dieser nicht alltägliche Verkehrsunfall wurde durch das Verkehrsunfall-Team der Polizei Bochum aufgenommen.

Die Polizei Bochum ist eine von neun Polizeibehörden, die über ein spezialisiertes Verkehrsunfall-Team verfügt. Diese besonders geschulten Beamtinnen und Beamte entlasten den polizeilichen Wachdienst und tragen zu einer Qualitätssteigerung bei der Verkehrsunfallaufnahme bei.

Es werden jährlich ca. 200 Unfälle mit schwerverletzten oder getöteten Personen durch das Verkehrsunfall-Team aufgenommen.

Im Rahmen der spezialisierten Verkehrsunfallaufnahme wird auch ein 3D-Scanner zur Vermessung der Unfallstelle eingesetzt. Hiermit kann der Unfall auch Jahre später noch mit einer Genauigkeit von +/-2 Millimeter rekonstruiert werden. Der Beweiswert der Spurenlage wird damit deutlich erhöht.





Impressum

Polizeipräsidium Bochum

Uhlandstraße 35
44791 Bochum

Telefon: 0234 909-0
Telefax: 0234 909-1111

E-Mail: poststelle.bochum@polizei.nrw.de

E-Government:
poststelle@polizei-bochum-nrw.de-mail.de
poststelle@polizei-bochum.sec.nrw.de

Presserechtlich Verantwortliche und Vertretungsberechtigte:

Jörg Lukat
Polizeipräsident des Polizeipräsidiums Bochum

