



POLIZEI
Nordrhein-Westfalen
Bochum

Verkehrssicherheit 2011

Bochum ▪ Herne ▪ Witten

Zusammenfassung:

Besonderheiten in der Verkehrsunfallentwicklung der Kreispolizeibehörde



- Die Wahrscheinlichkeit, bei einem Verkehrsunfall verletzt zu werden, ist im Zuständigkeitsbereich des Polizeipräsidiums Bochum geringer als in allen anderen Polizeibehörden NRW. Auch im Jahr 2011 belegt das PP Bochum Platz 1 in der Vergleichsliste der Kreispolizeibehörden bei den Verunglücktenhäufigkeitszahlen (VHZ, Verunglückte gerechnet auf 100.000 Einwohner).
- Die Anzahl der Verkehrsunfälle ‚mit Flucht‘ und Personenschaden sank im Vergleich zum Vorjahr von 87 auf 68. Hiervon konnten 76,5% der Fälle aufgeklärt werden.



- Die Zahl der bei Verkehrsunfällen getöteten Verkehrsteilnehmer konnte nicht reduziert werden und liegt im Vergleich zum Vorjahr unverändert bei neun, damit jedoch unter dem Schnitt der letzten fünf Jahre.



- Im Vergleich zum Jahr 2010 nahm die Zahl der bei Verkehrsunfällen verunglückten Verkehrsteilnehmer von 1.737 auf 1.800 zu.
- Die Anzahl der durch Senioren (65+) verursachten Verkehrsunfälle nahm im Vergleich zum Jahr 2010 von 231 auf 270 zu.

Besonderheiten in der Stadt Bochum



- Die Zahl der bei Verkehrsunfällen getöteten Verkehrsteilnehmer sank im Vergleich zum Vorjahr von fünf auf vier.
- Die Zahl der durch Junge Erwachsene verursachten Verkehrsunfälle sank von 256 auf 226.



- Die Anzahl der bei Verkehrsunfällen verletzten Personen konnte im Vergleich zum Vorjahr von 1.061 auf 1.055 Verunglückte leicht gesenkt werden.

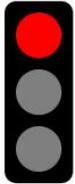


- Die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden stieg gegenüber dem Vorjahr von 858 auf 890.

Besonderheiten in der Stadt Herne



- Die Aufklärungsquote der Verkehrsunfälle mit Flucht und Personenschaden konnte auf 80% gesteigert werden.
- Die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Sachschaden konnte im Vergleich zum Jahr 2010 von 4.205 auf 4.024 gesenkt werden.



- Die Zahl der bei Verkehrsunfällen getöteten Verkehrsteilnehmer stieg im Vergleich zum Vorjahr von zwei auf fünf (davon drei bei **einem** Verkehrsunfall).
- Im Vergleich zum Jahr 2010 stieg die Zahl der als passive Verkehrsteilnehmer (Mitfahrer) verunglückten Kinder von 7 auf 37 (dabei jedoch ein Verkehrsunfall mit Linienbus und 30 verletzten Kindern).

Besonderheiten in der Stadt Witten



- Im Jahr 2011 wurde im Zuständigkeitsbereich der Polizeiinspektion Witten kein Mensch im Zusammenhang eines Verkehrsunfalls getötet.
- Die Aufklärungsquote der Verkehrsunfälle mit Flucht und Personenschaden konnte von 66,7% auf 76,5% gesteigert werden.



- Obwohl die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden im Jahr 2011 von 244 auf 234 gesenkt werden konnte, stieg die Zahl der hierbei verletzten Verkehrsteilnehmer im Vergleich zum Vorjahr von 288 auf 293 leicht an.



- Die Zahl der durch Senioren (65+) verursachten Verkehrsunfälle stieg im Jahr 2011 von 37 auf 56.

Inhalt:

1.	Überblick	Seite	5
2.	Verkehrsunfallentwicklung		
2.1	Kreispolizeibehörde	Seite	6
2.2	Stadt / Polizeiinspektion Bochum	Seite	8
2.3	Stadt / Polizeiinspektion Herne	Seite	9
2.4	Stadt / Polizeiinspektion Witten	Seite	10
2.5	Häufigkeitszahlen	Seite	11
2.6	Alkoholeinfluss beim Fahrzeugführer	Seite	12
2.7	Andere berauschende Mittel (Drogen)	Seite	13
2.8	Verkehrsunfallflucht mit Personenschaden	Seite	14
3.	Verunglückte		
3.1	Art der Verkehrsbeteiligung	Seite	15
3.2	Radfahrer bzw. Fußgänger	Seite	16
3.3	Kinder	Seite	18
3.4	Junge Erwachsene	Seite	19
3.5	Senioren	Seite	20
4.	Kindersitz-Beratungsstelle	Seite	21
5.	Crash Kurs NRW	Seite	22
6.	Verkehrsunfallanalyse unfallauffälliger Straßen, Kreuzungen und Einmündungen	Seite	23
6.1	Stadtgebiet Bochum	Seite	24
6.2	Stadtgebiet Herne	Seite	28
6.3	Stadtgebiet Witten	Seite	33
7.	Fazit / Ausblick	Seite	37

1. Überblick

1.1 Allgemeine Daten

1.1.1 Einwohner und zugelassene Fahrzeuge

	Einwohner		Zugelassene Fahrzeuge	
	2010	2011	2010	2011
Bochum	376.319	374.737	206.714	208.521
Herne	165.632	164.762	84.318	84.936
Witten	98.601	98.233	62.512	63.231
KPB Bochum	640.552	637.732	353.544	356.688

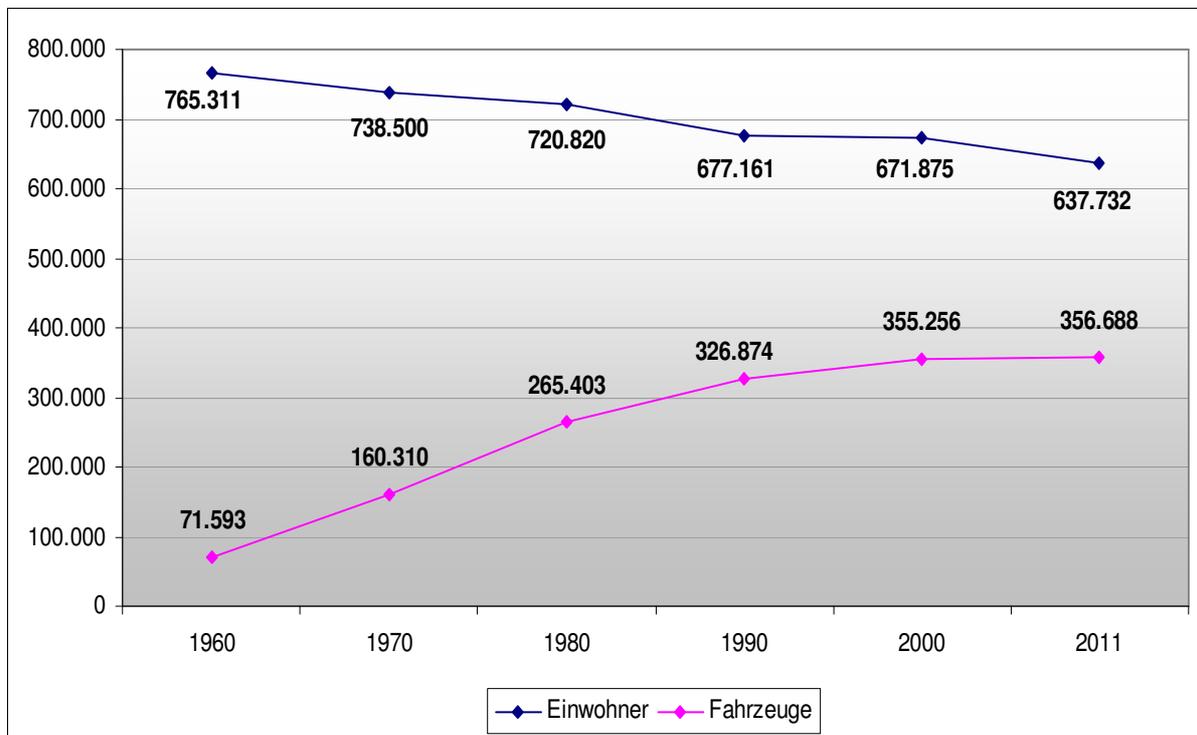
(Quelle: IT NRW)

1.1.2 Prozentualer Anteil der Bevölkerung

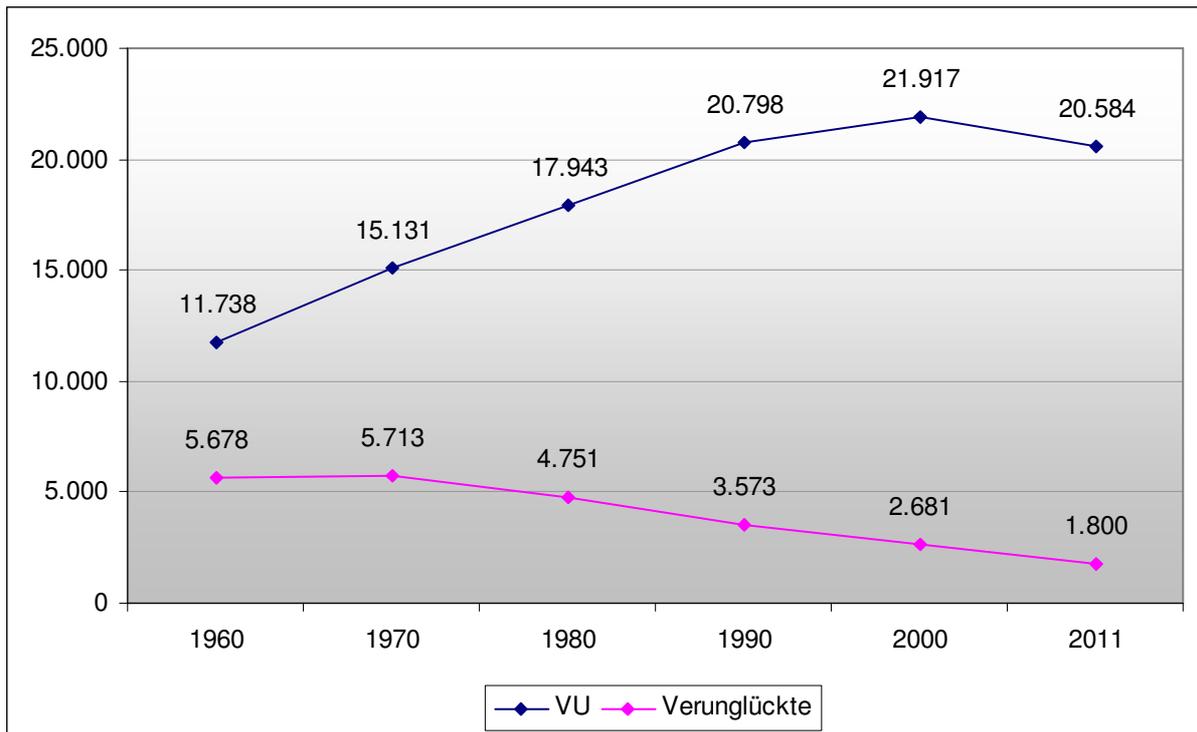
	Bevölkerung gesamt	0 bis 14	%	15 bis 18	%	18 bis 25	%	25 bis 65	%	65 und älter	%
Bochum	374.737	43.622	11,64	9.808	2,62	32.359	8,64	209.346	55,86	79.602	21,24
Herne	164.762	20.941	12,71	4.918	2,98	13.227	8,03	90.077	54,67	35.599	21,61
Witten	98.233	12.362	12,58	2.851	2,90	7.866	8,01	53.326	54,29	21.828	22,22
KPB Bochum	637.732	76.925	12,06	17.577	2,76	53.452	8,38	352.749	55,31	137.029	21,49

(Quelle: IT NRW)

1.1.3. Langzeitentwicklung Einwohner / zugelassene Fahrzeuge



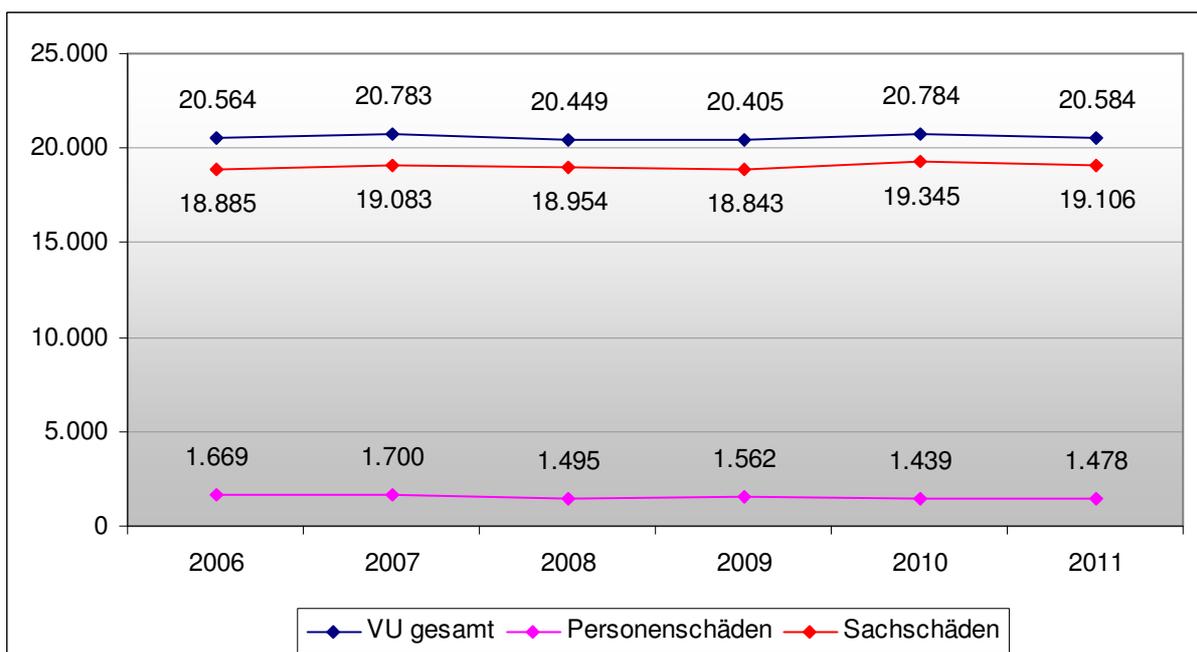
1.1.4 Langzeitentwicklung Verunglückte (KPB Bochum gesamt)



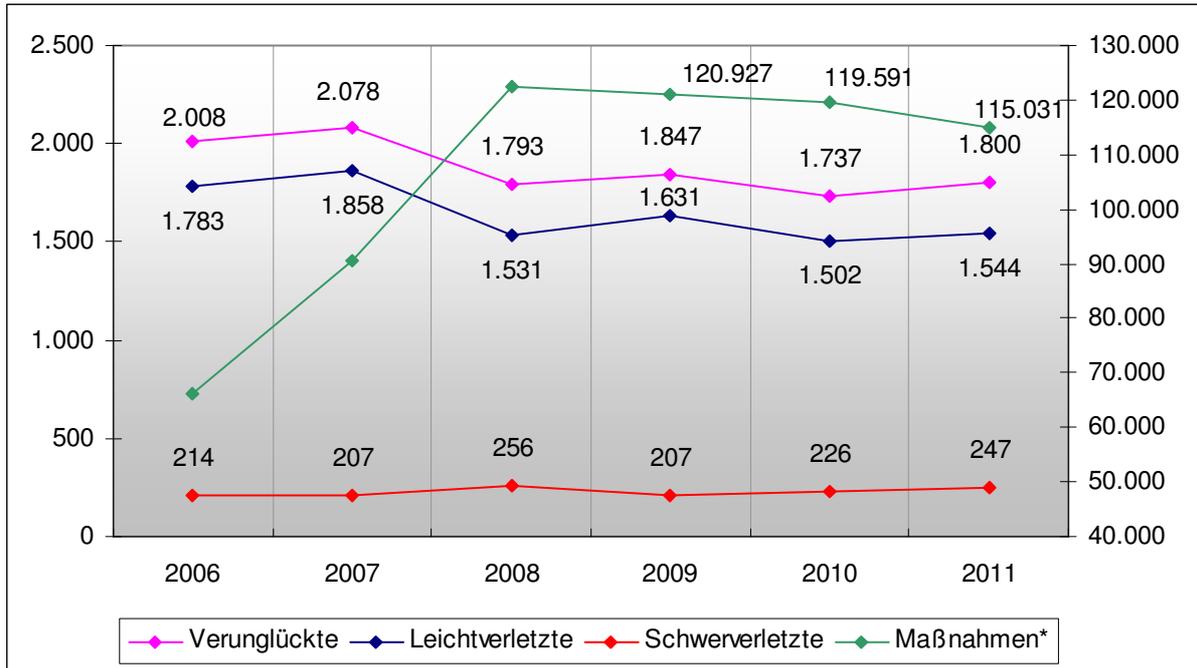
2. Verkehrsunfallentwicklung

2.1 Kreispolizeibehörde Bochum (gesamt)

2.1.1 Verkehrsunfälle gesamt, Differenzierung Personen- / Sachschäden

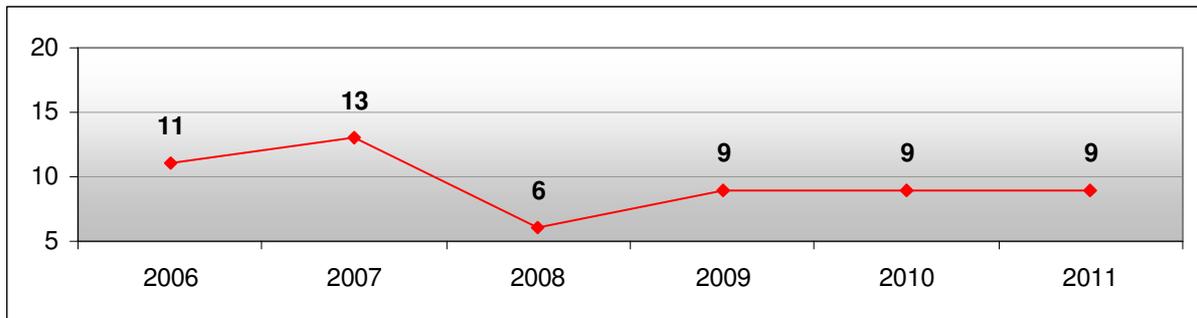


2.1.2 Gegenüberstellung Verunglückte / getroffene Maßnahmen



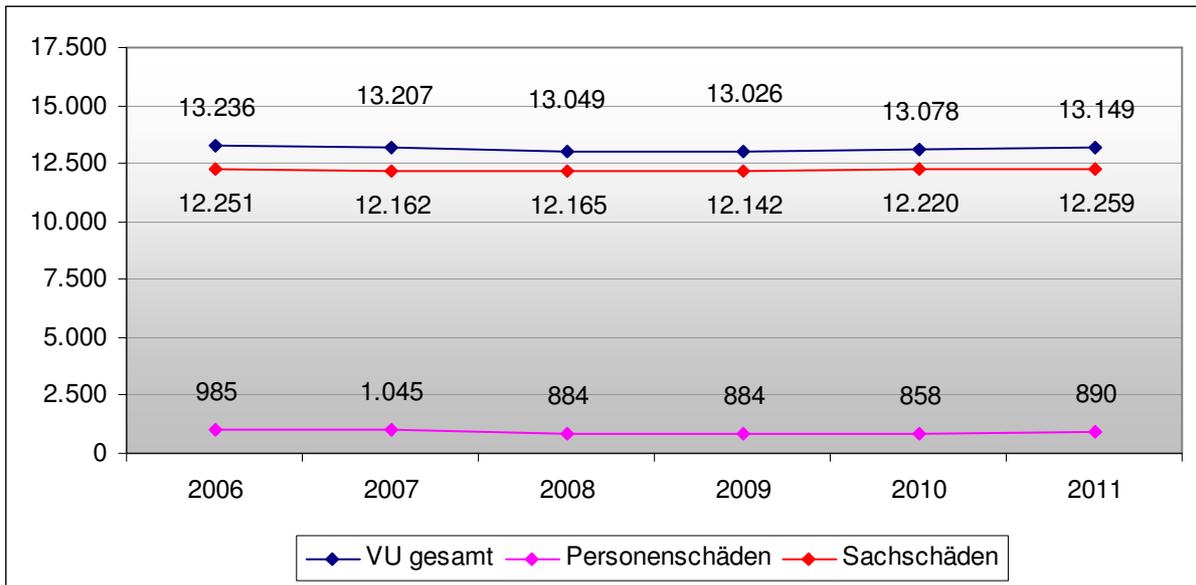
(* inkl. Maßnahmen „Geschwindigkeit ohne Anhalten“)

2.1.3 Getötete Verkehrsteilnehmer

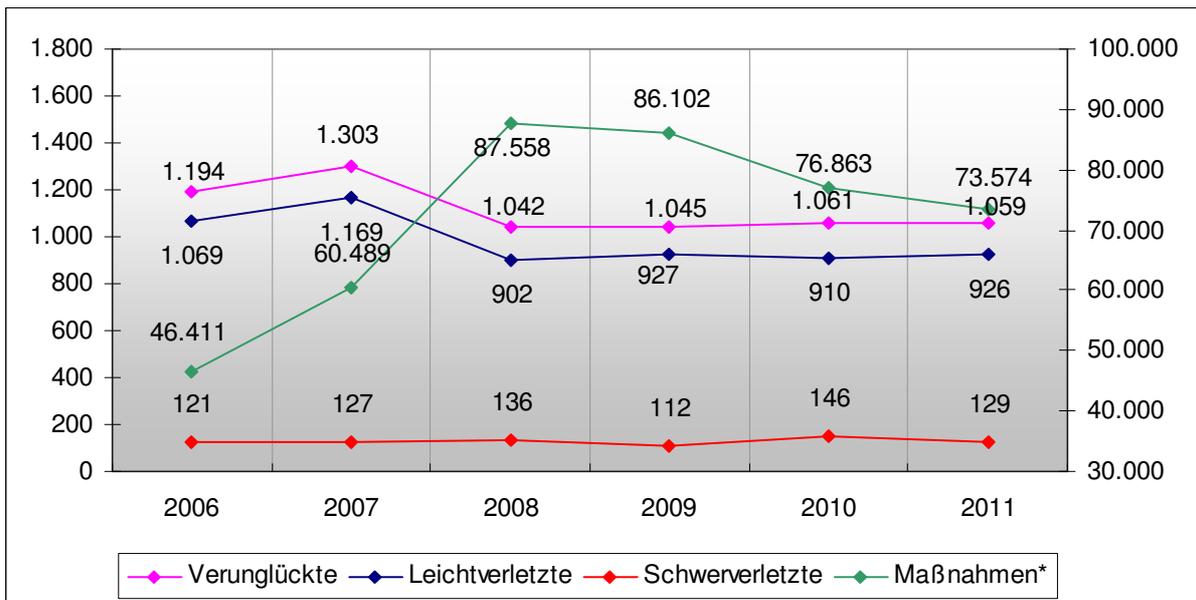


2.2 Stadt/ Polizeiinspektion Bochum

2.2.1 Verkehrsunfälle gesamt, Differenzierung Personen- / Sachschäden

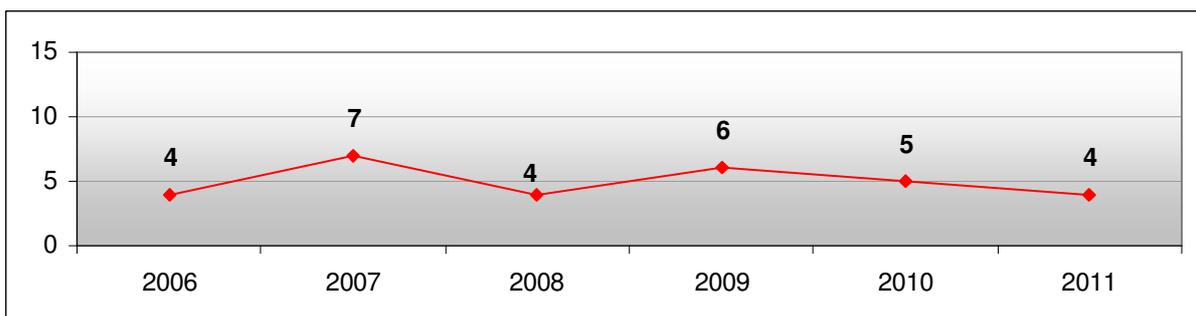


2.2.2 Gegenüberstellung Verunglückte / getroffene Maßnahmen



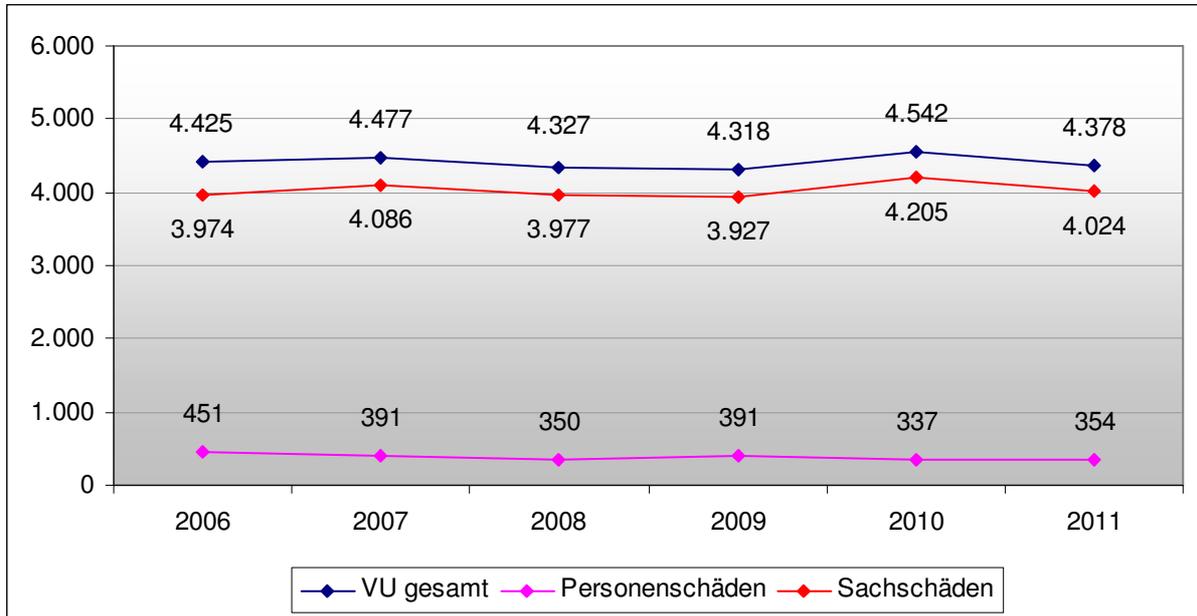
(* inkl. Maßnahmen „Geschwindigkeit ohne Anhalten“)

2.2.3 Getötete Verkehrsteilnehmer

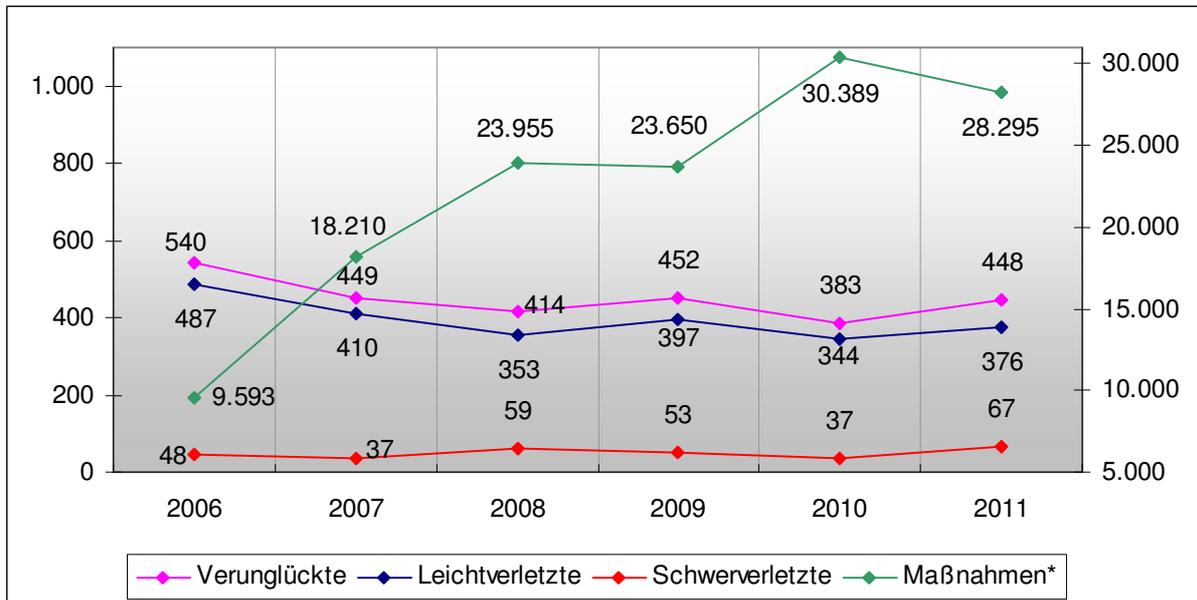


2.3 Stadt / Polizeiinspektion Herne

2.3.1 Verkehrsunfälle gesamt, Differenzierung Personen- / Sachschäden

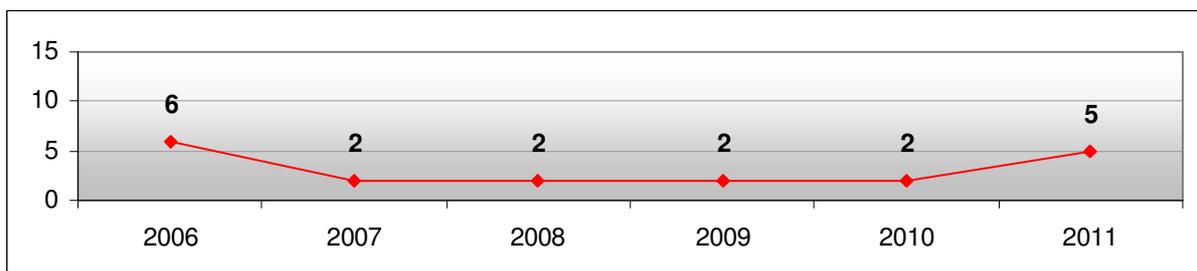


2.3.2 Gegenüberstellung Verunglückte / getroffene Maßnahmen



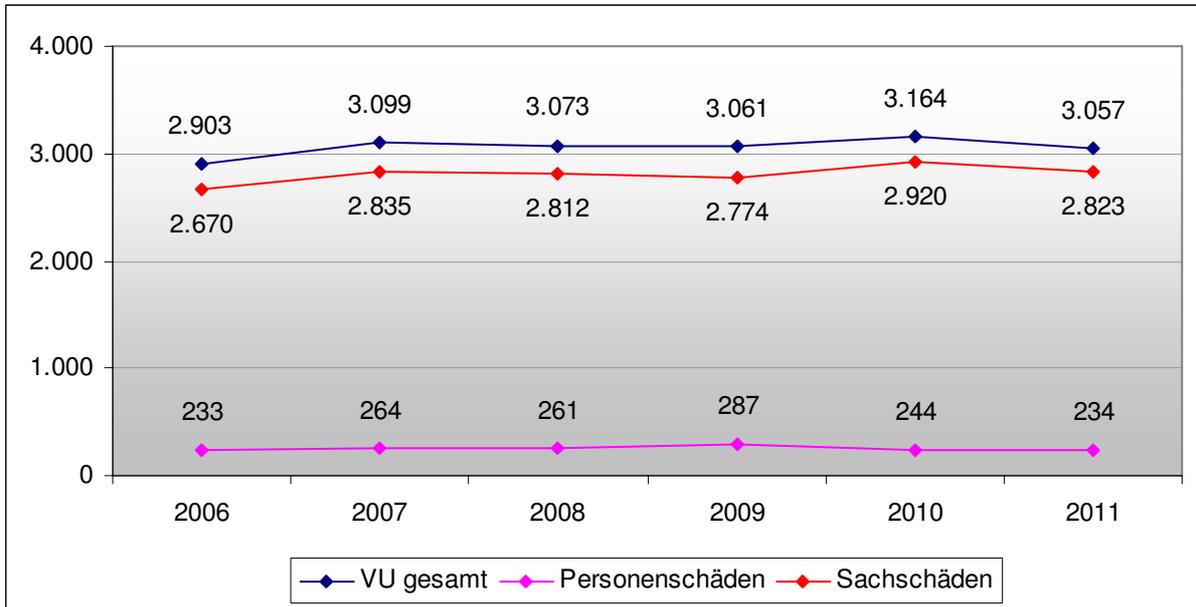
(* inkl. Maßnahmen „Geschwindigkeit ohne Anhalten“)

2.3.3 Getötete Verkehrsteilnehmer

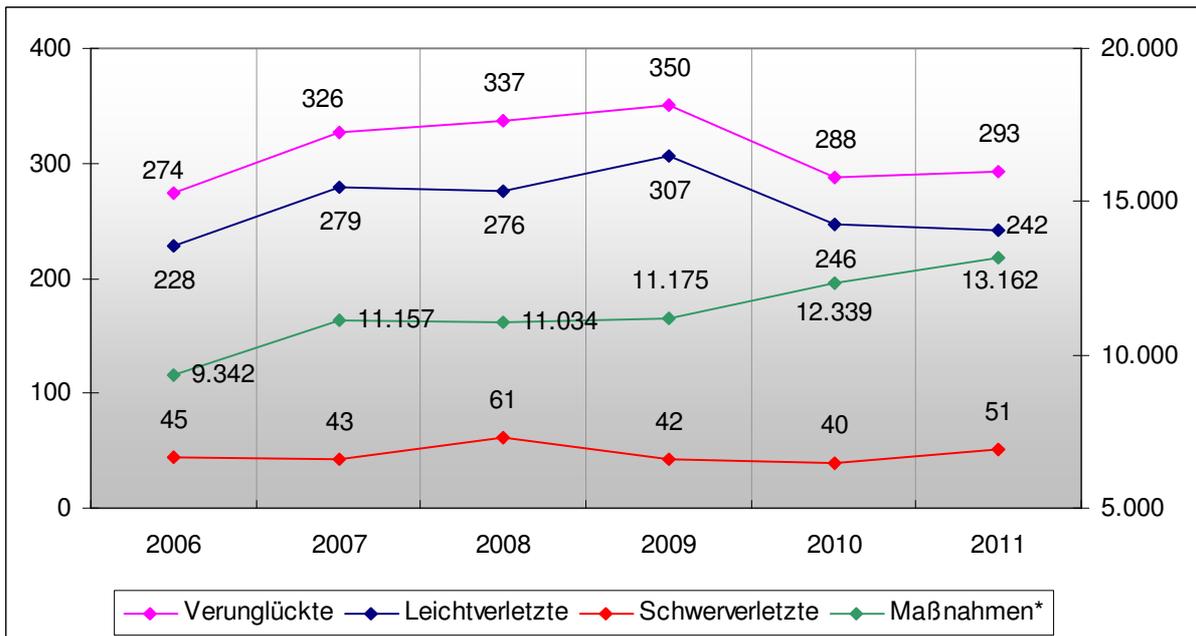


2.4 Stadt / Polizeiinspektion Witten

2.4.1 Verkehrsunfälle gesamt, Differenzierung Personen- / Sachschäden

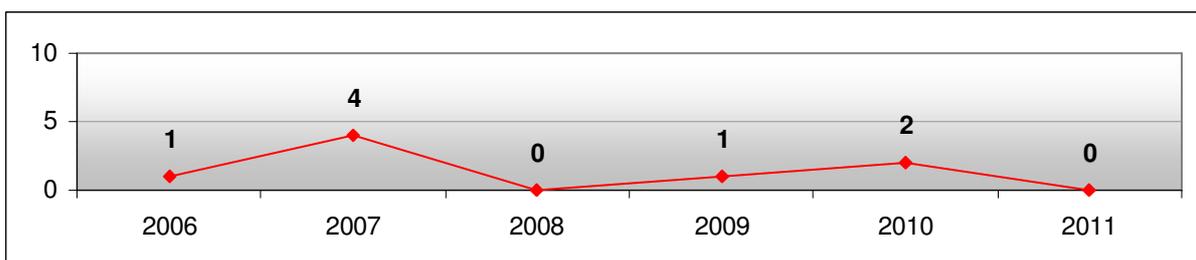


2.4.2 Gegenüberstellung Verunglückte / getroffene Maßnahmen



(*inkl. Maßnahmen „Geschwindigkeit ohne Anhalten“)

2.4.3 Getötete Verkehrsteilnehmer



2.5 Häufigkeitszahlen

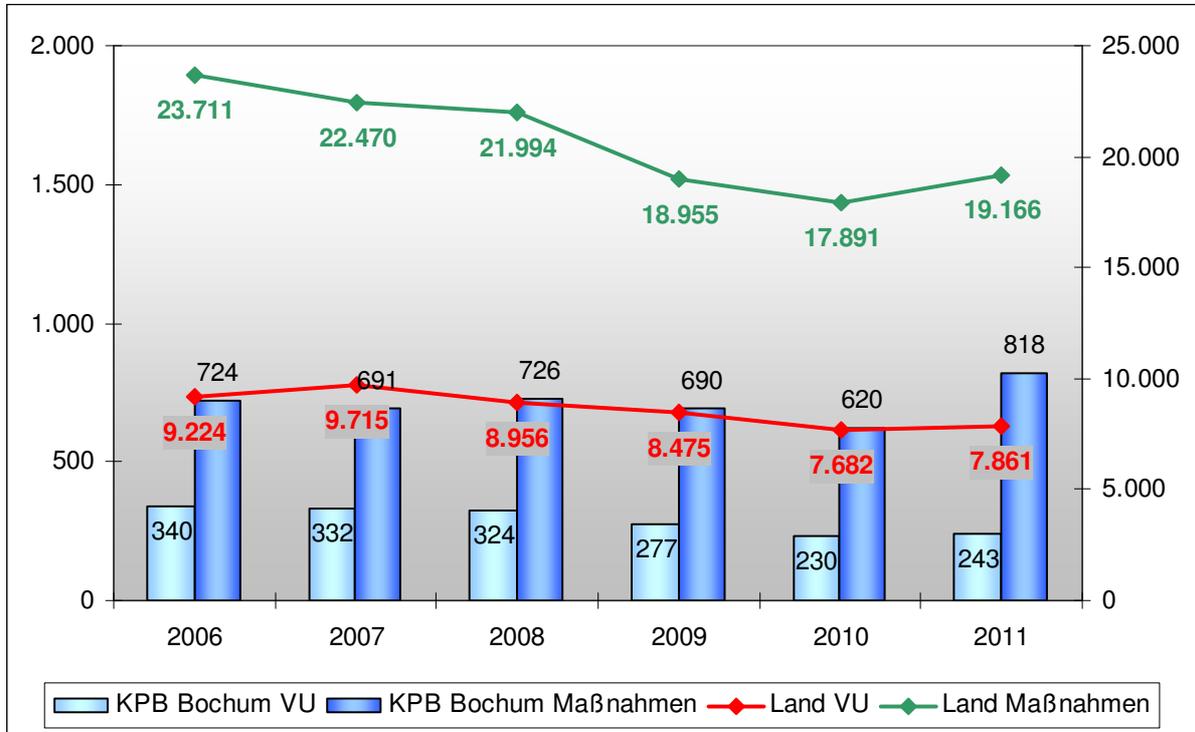
2.5.1 Vergleich **ausgewählter Polizeipräsidien** (Vergleichsbehörden gemäß Sicherheitsprogramm KPB Bochum) 2011

	Kinder (0-14)		Junge Erwachsene (18-24)	
	Einwohner	VHZ	Einwohner	VHZ
Bochum	76.925	224,9	53.452	636,1
Dortmund	87.819	268,7	57.578	726,0
Duisburg	66.245	304,9	41.365	727,7
Essen	92.867	316,6	60.333	714,4
Gelsenkirchen	35.007	305,7	22.417	807,4
Oberhausen	27.738	320,9	17.583	699,5
Recklinghausen	98.355	224,7	61.249	664,5
Land NRW	2.475.029	274,5	1.502.750	853,3

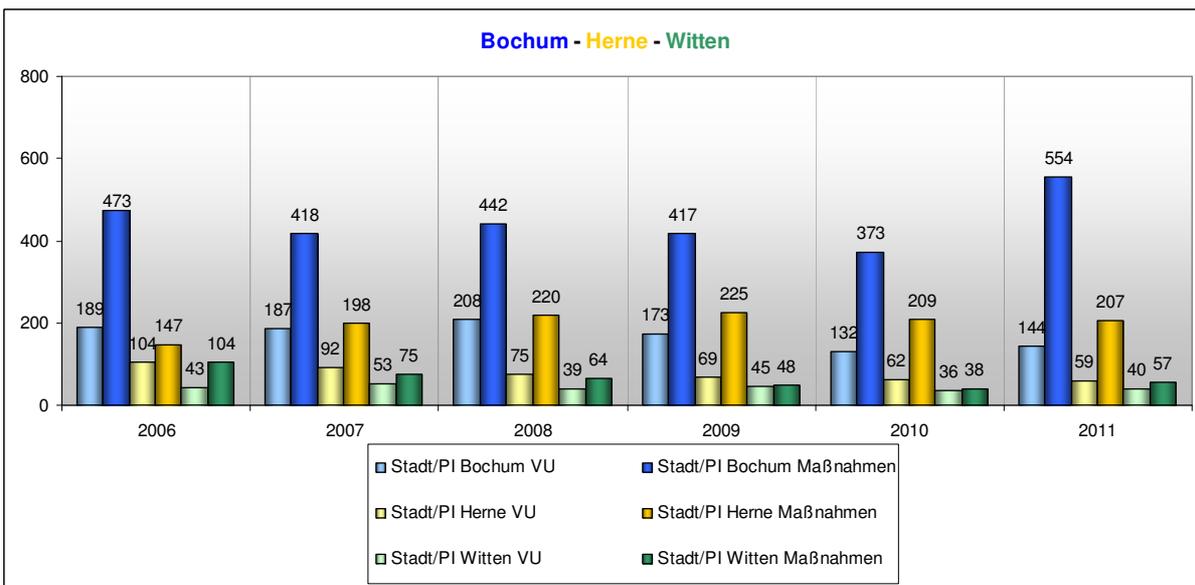
	Senioren (65+)		Gesamt	
	Einwohner	VHZ	Einwohner	VHZ
Bochum	137.029	150,3	637.732	282,3
Dortmund	139.381	209,5	667.974	390,6
Duisburg	104.350	190,7	489.559	354,2
Essen	167.829	206,8	741.979	355,3
Gelsenkirchen	53.921	207,7	257.981	396,5
Oberhausen	44.357	178,1	212.945	347,0
Recklinghausen	157.464	203,2	745.588	292,9
Land NRW	3.617.342	239,4	17.845.154	404,7

2.6 Verkehrsunfälle unter Alkoholeinfluss beim Fahrzeugführer

2.6.1 Anzahl der Verkehrsunfälle im Vergleich zu den getroffenen repressiven Maßnahmen, Kreispolizeibehörde Bochum gesamt

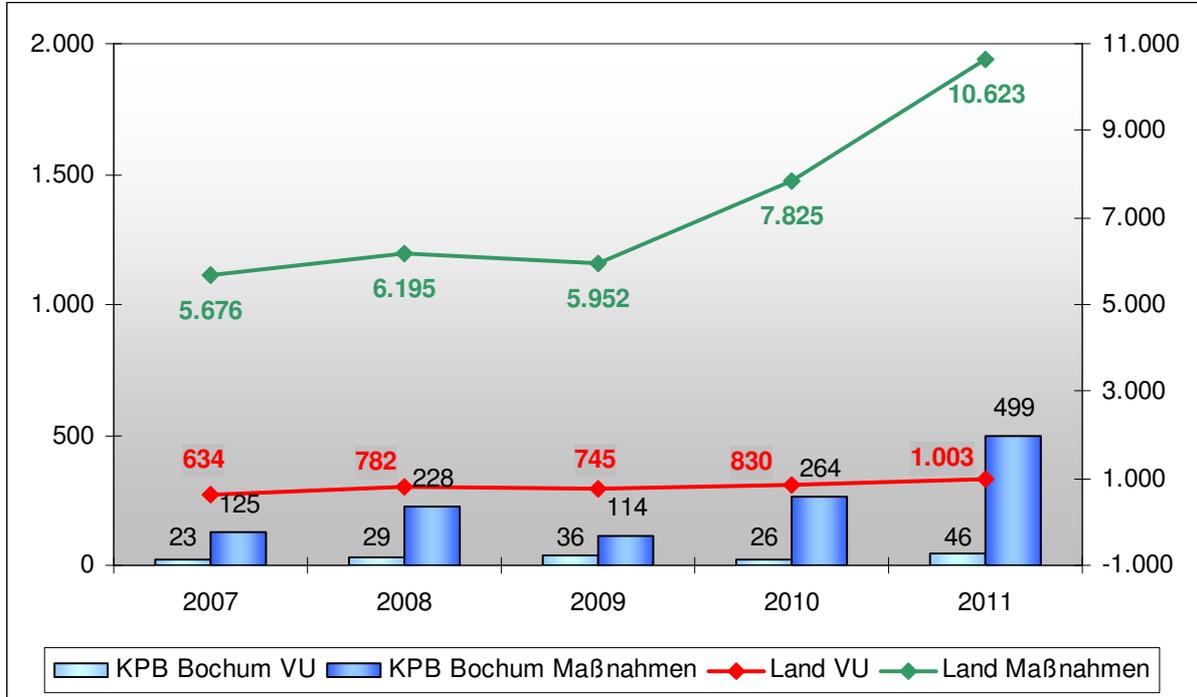


2.6.2 Anzahl der Verkehrsunfälle im Vergleich zu den getroffenen repressiven Maßnahmen, Unterscheidung nach Städten

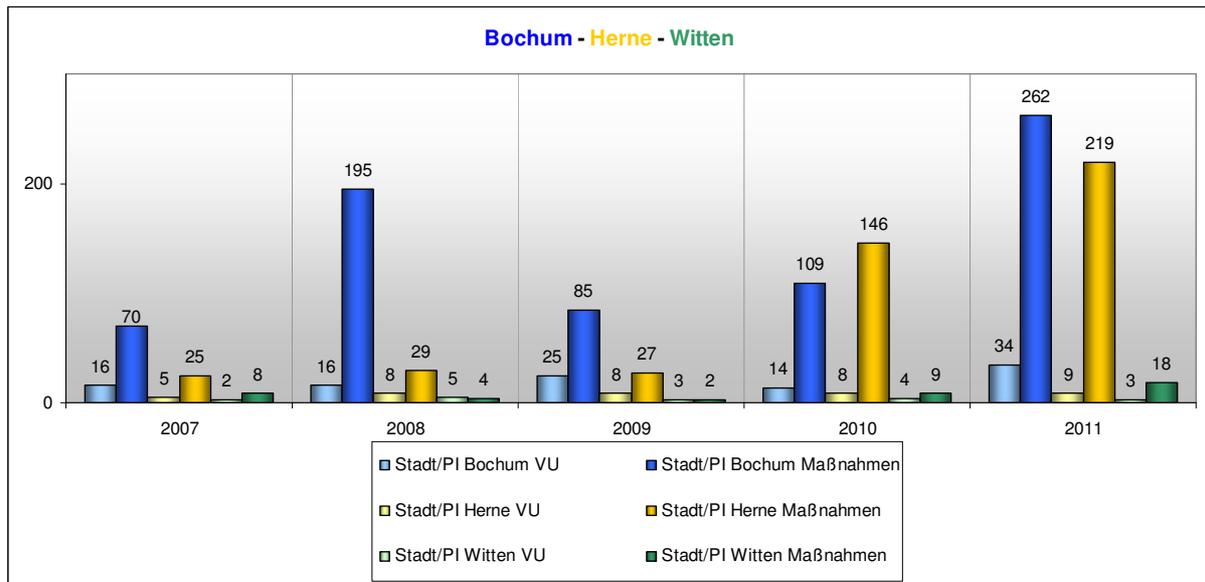


2.7 Verkehrsunfälle unter dem Einfluss anderer berauschender Mittel

2.7.1 Anzahl der Ursache „andere berauschende Mittel“ im Vergleich zu den getroffenen repressiven Maßnahmen, **Kreispolizeibehörde Bochum gesamt**



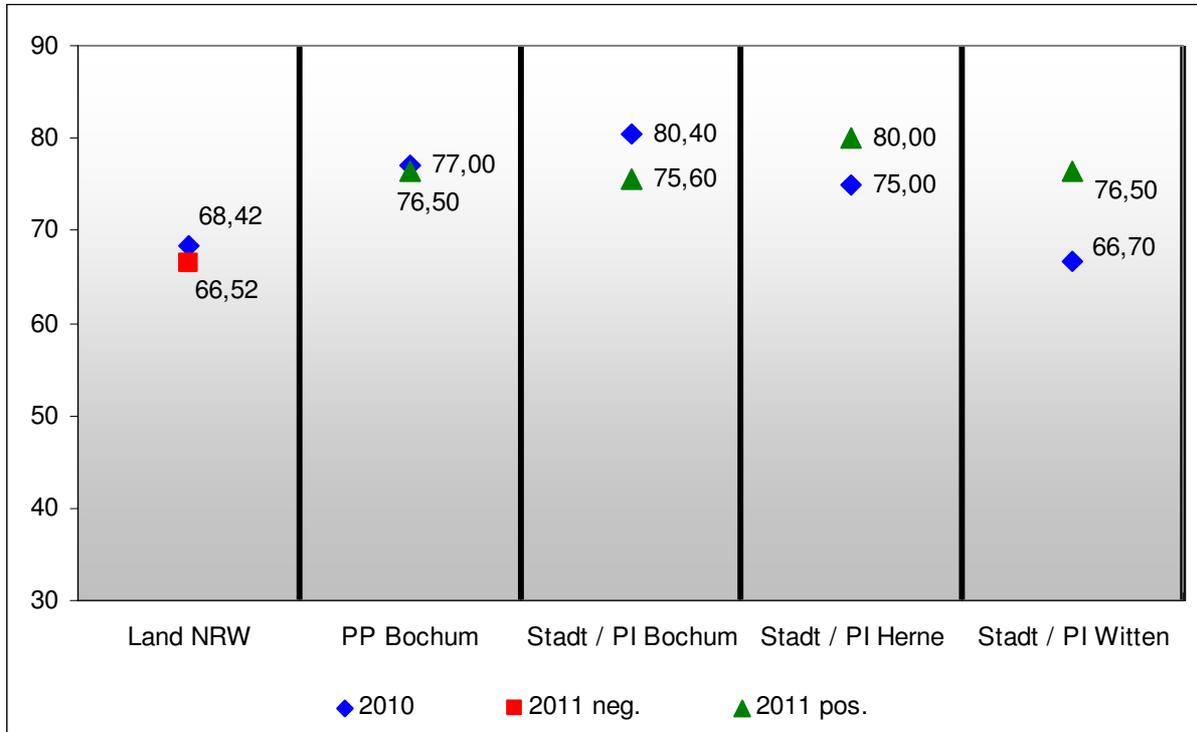
2.7.2 Anzahl der Verkehrsunfälle im Vergleich zu den getroffenen repressiven Maßnahmen, **Unterscheidung nach Städten**



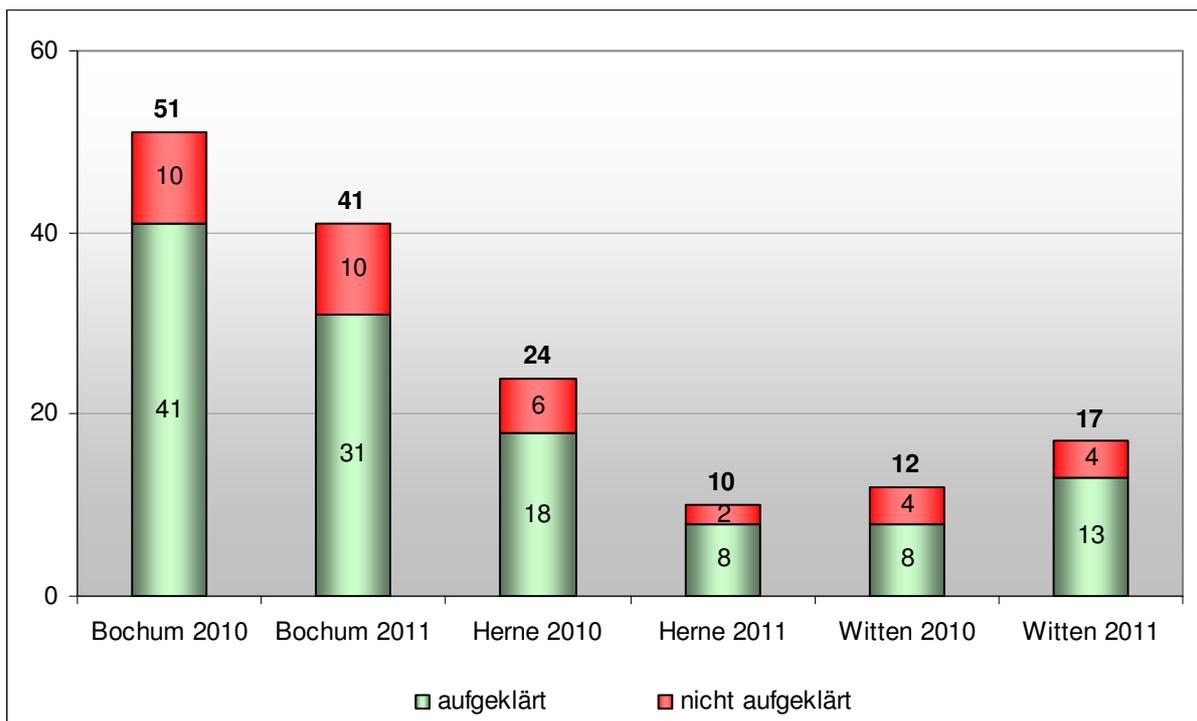
2.8 „Verkehrsunfallflucht“ (Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort, §142 StGB)

2.8.1 VU-Flucht mit Personenschaden, Aufklärungsquote (in %)

Zielvorgabe: besser als 70 %



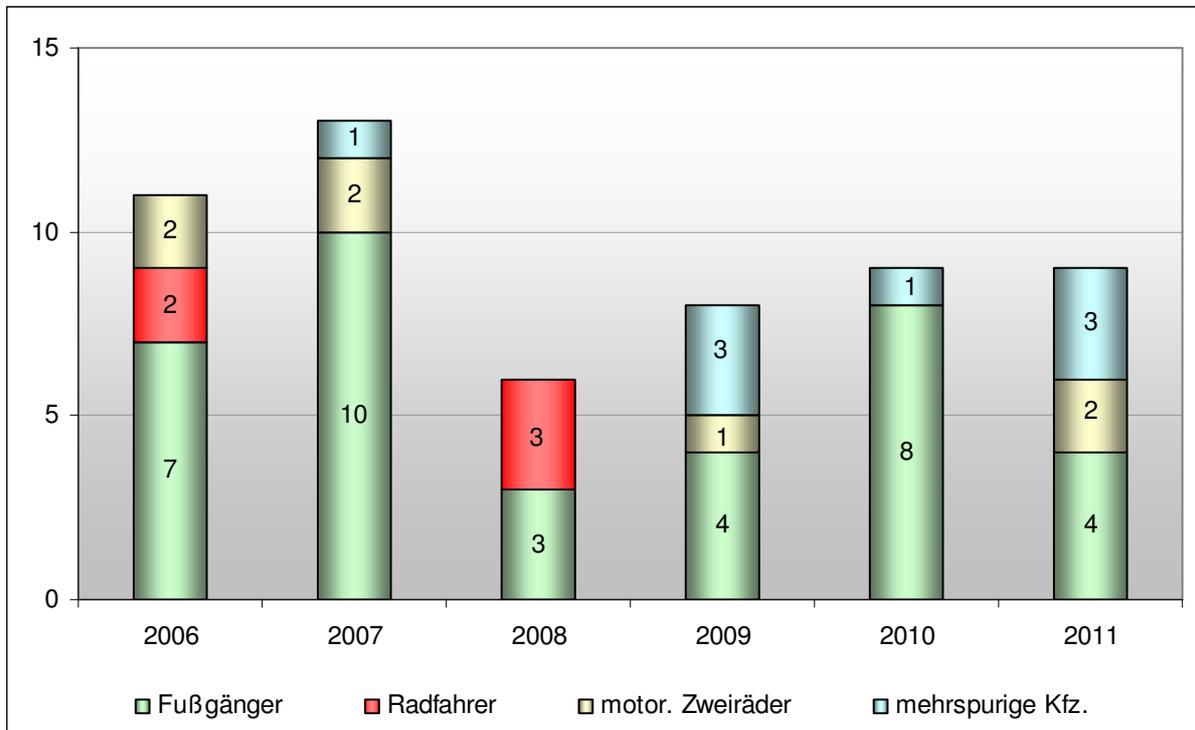
2.8.2 VU-Flucht mit Personenschaden, absolute Zahlen (Städtevergleich)



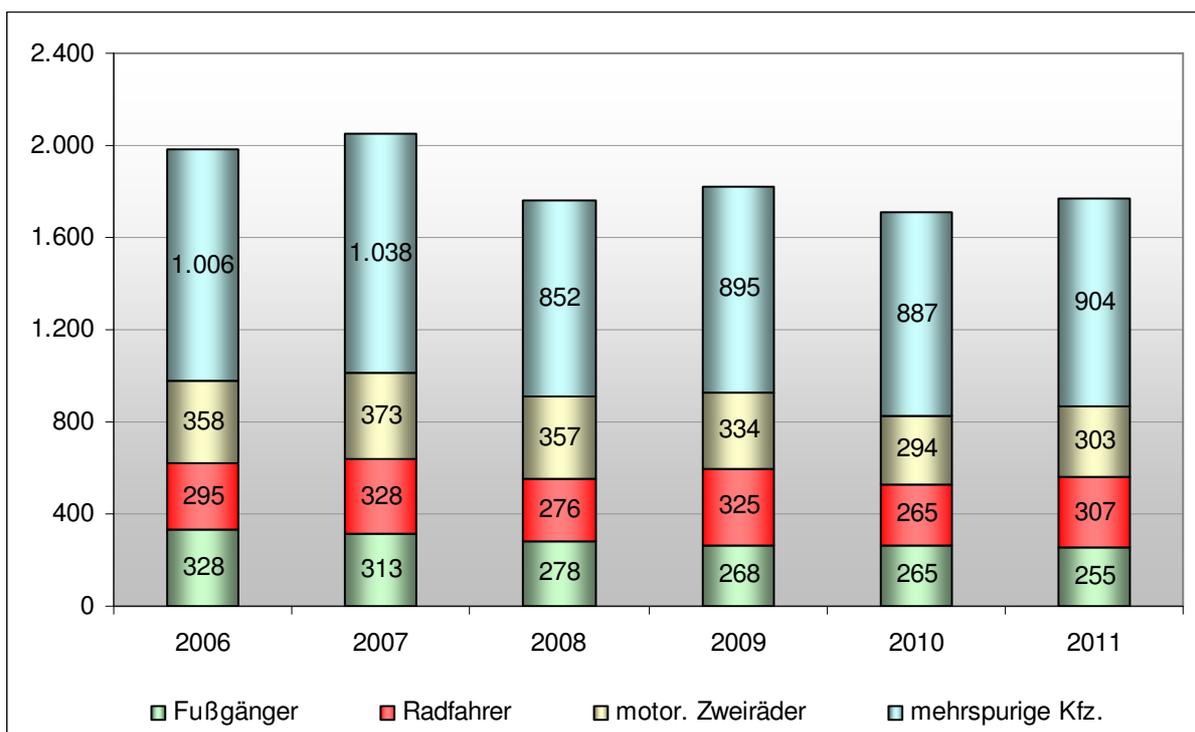
3. Verunglückte

3.1. Verunglückte nach Verkehrsbeteiligungen (KPB Bochum gesamt)

3.1.1 Getötete

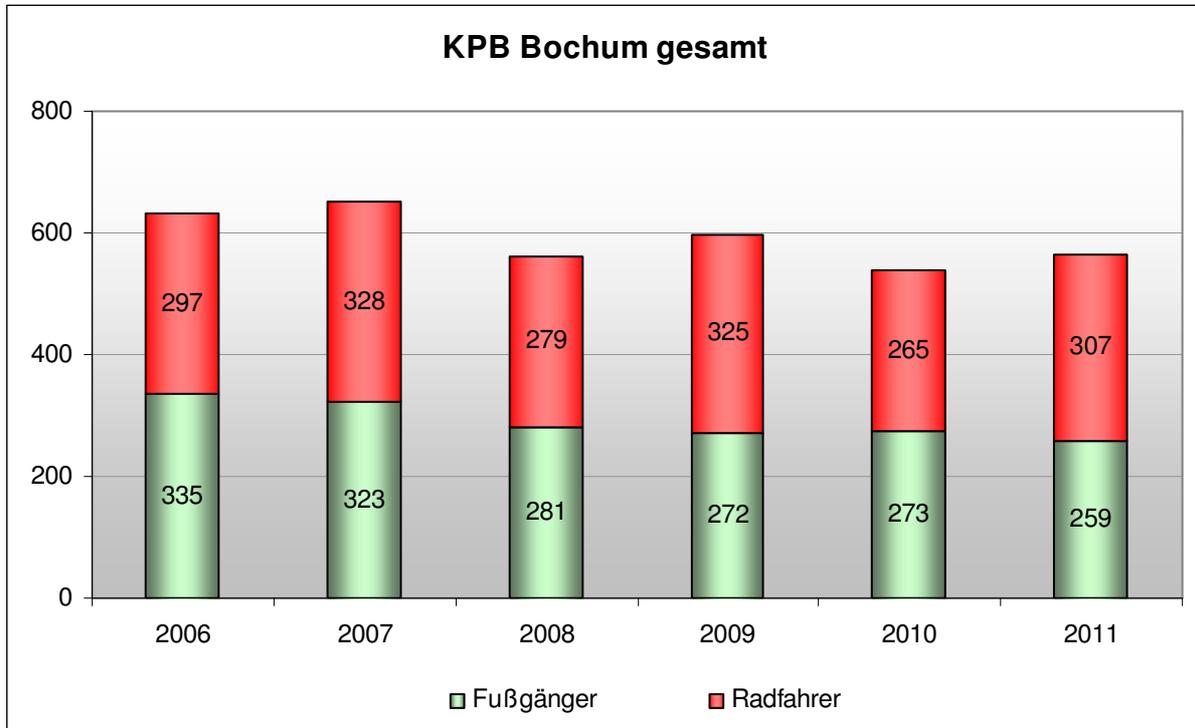


3.1.2 Verletzte

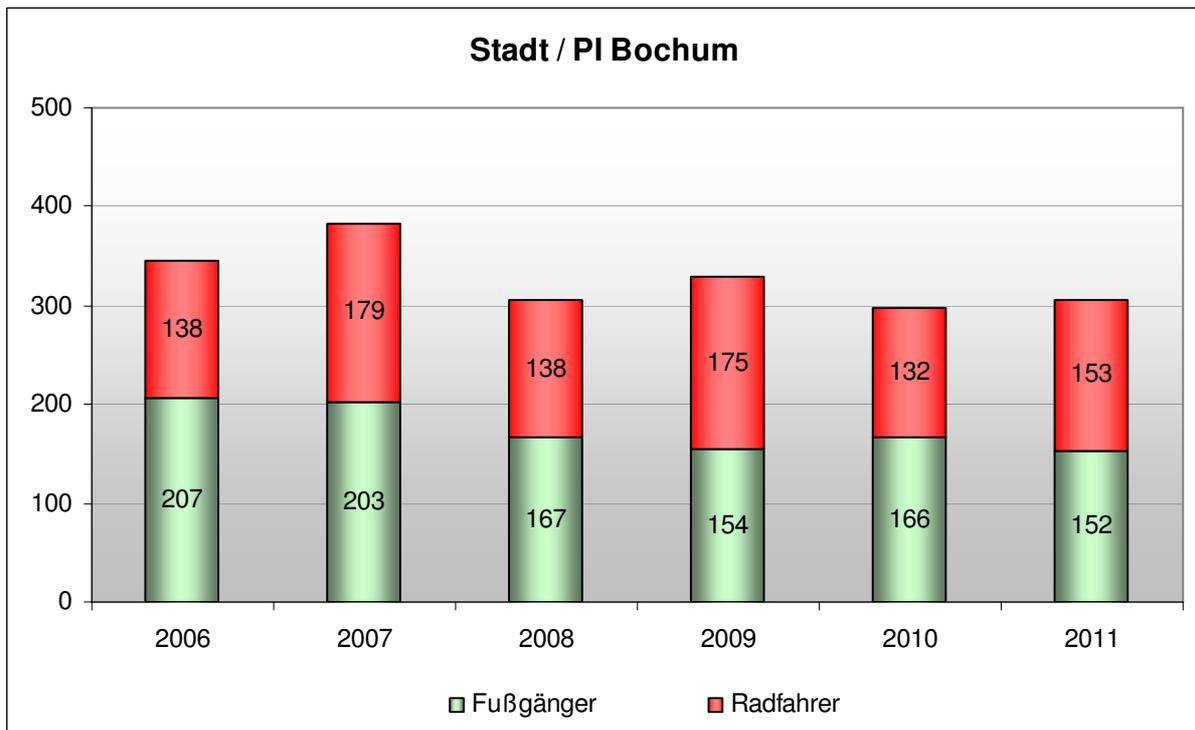


3.2 Verunglückte Radfahrer / Fußgänger

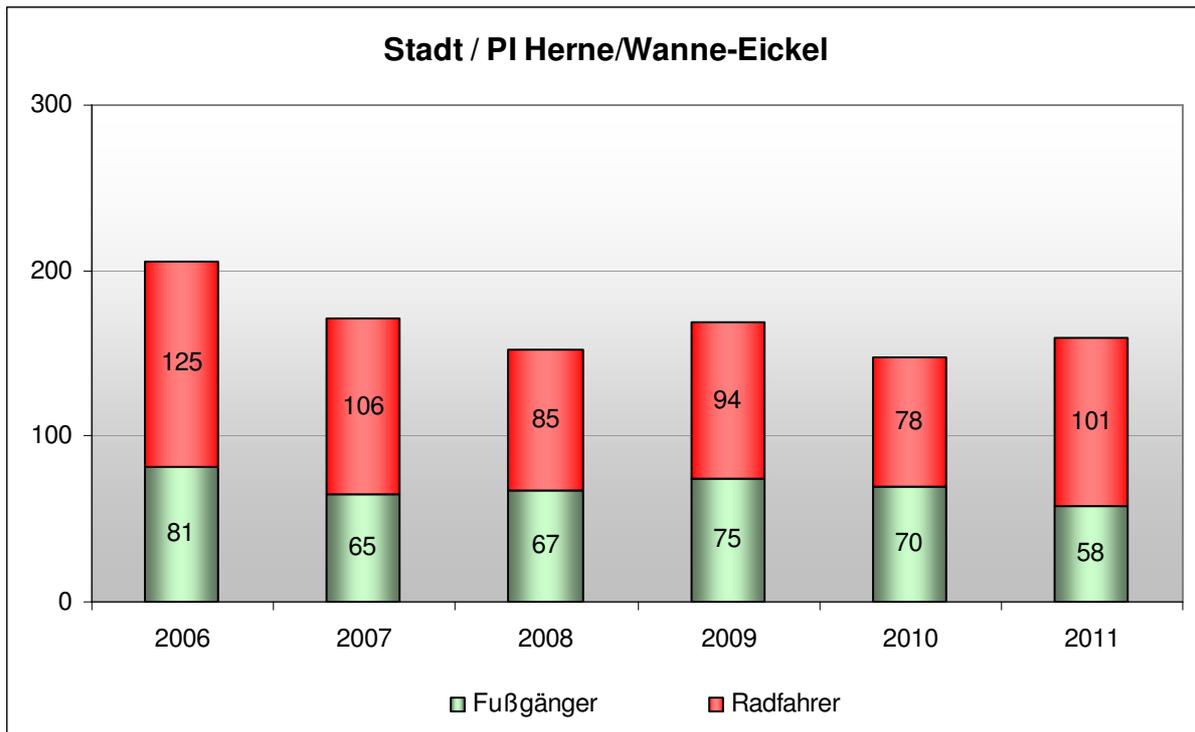
3.2.1 Kreispolizeibehörde Bochum (gesamt)



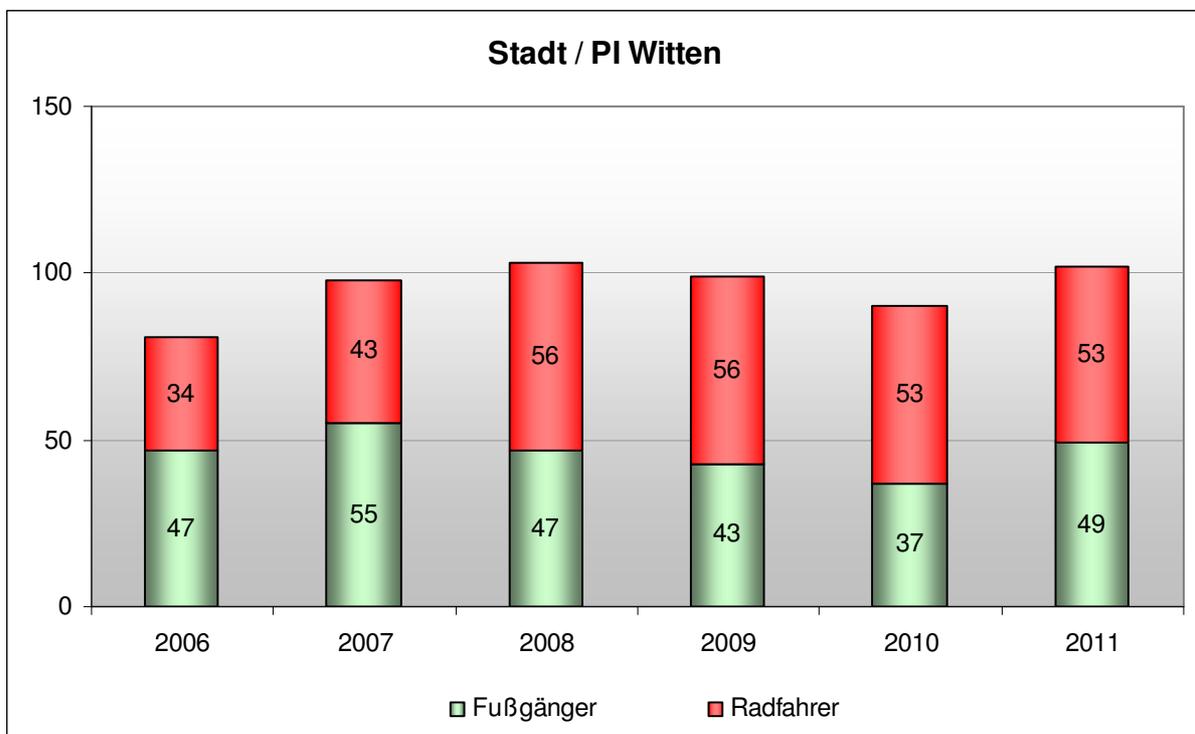
3.2.2 Stadt / Polizeiinspektion Bochum



3.2.3 Stadt / Polizeiinspektion Herne

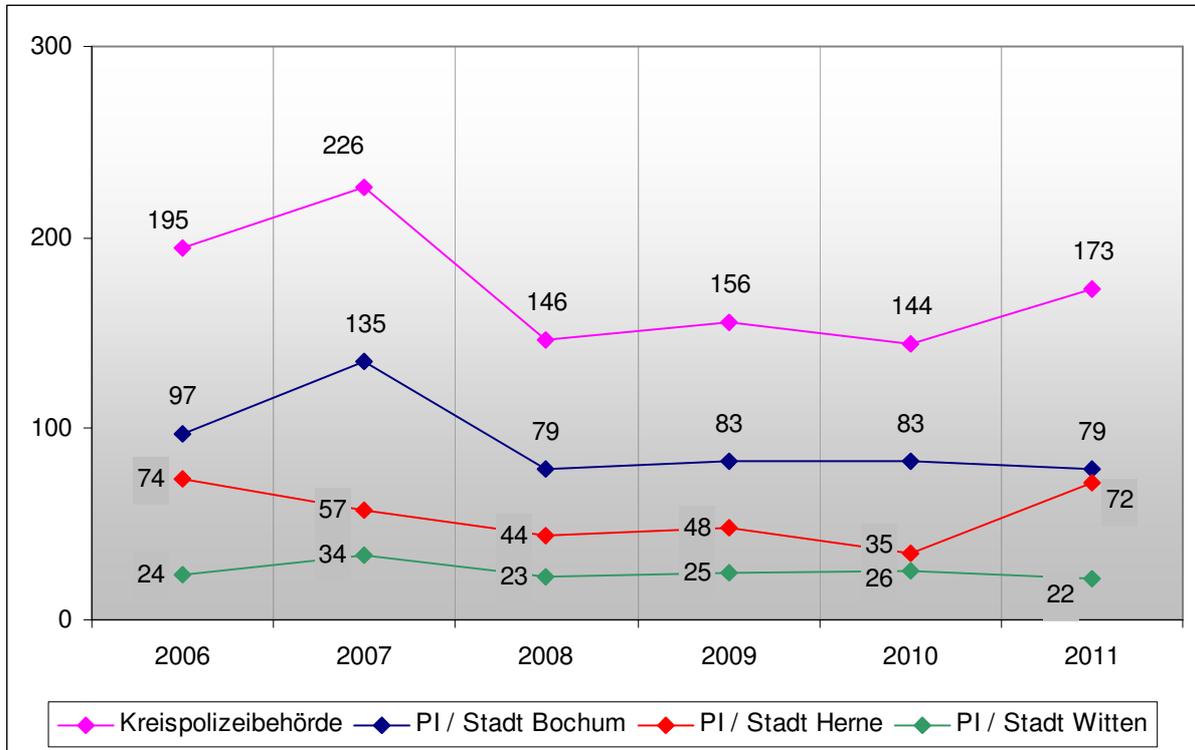


3.2.4 Stadt / Polizeiinspektion Witten

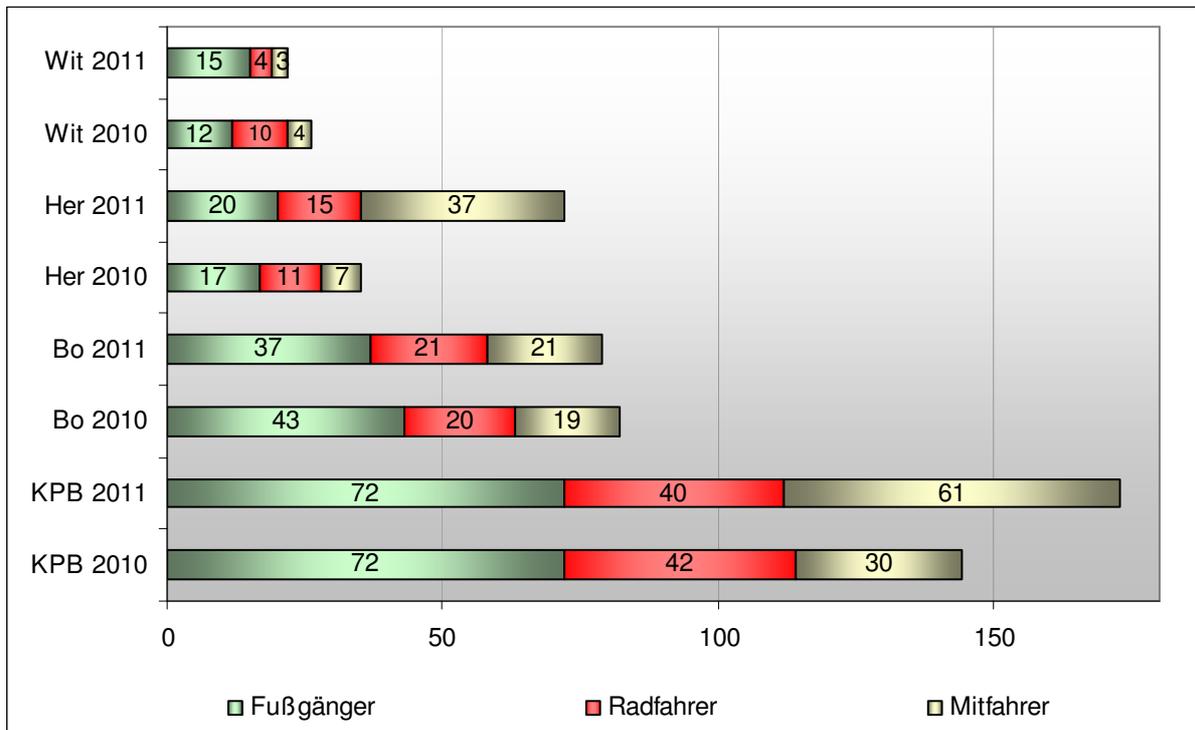


3.3 Verunglückte Kinder (unter 15 Jahren)

3.3.1 Absolute Zahlen, Kreispolizeibehörde gesamt und Städtevergleich

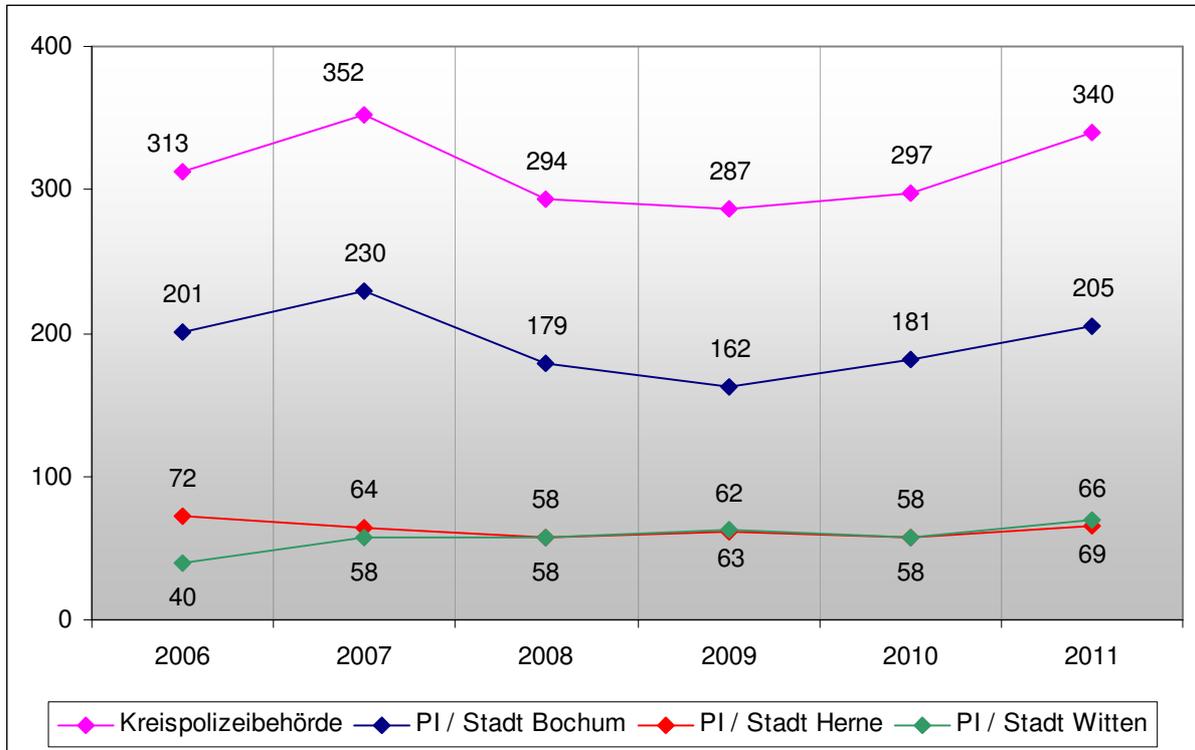


3.3.2 Verunglückte Kinder als Fußgänger, Radfahrer, Mitfahrer

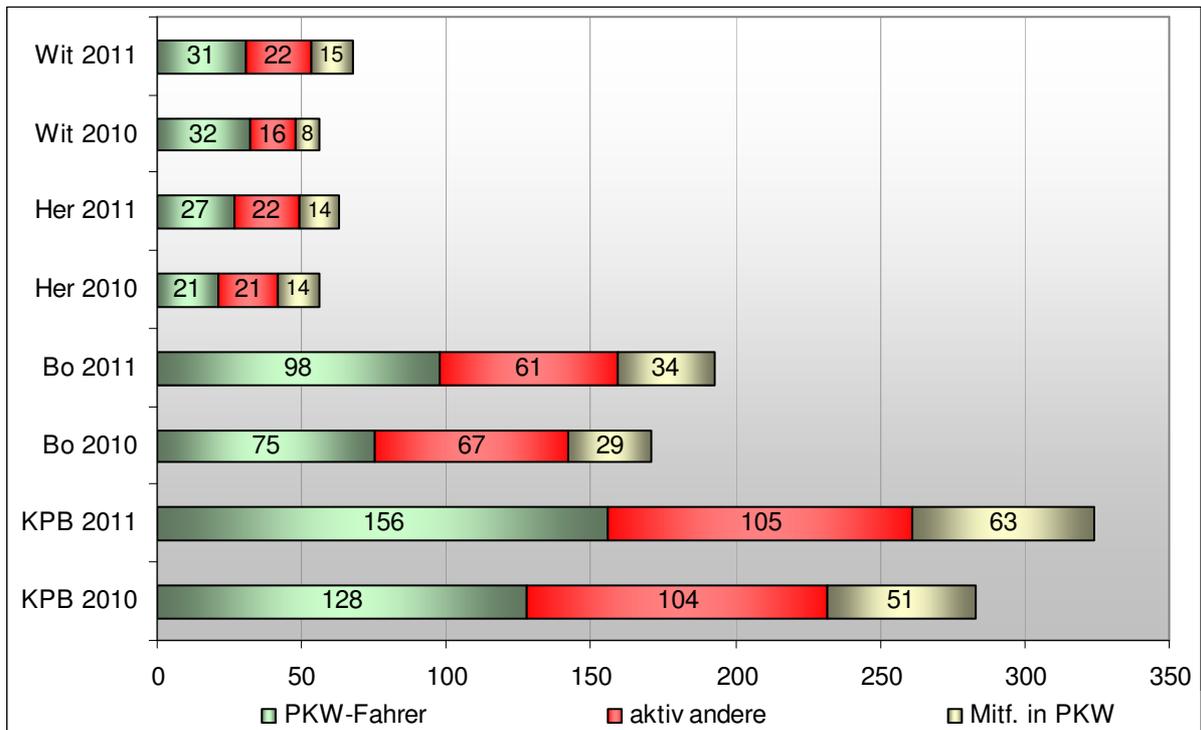


3.4 Verunglückte Junge Erwachsene (18-24 Jahre)

3.4.1 Absolute Zahlen, Kreispolizeibehörde gesamt und Städtevergleich

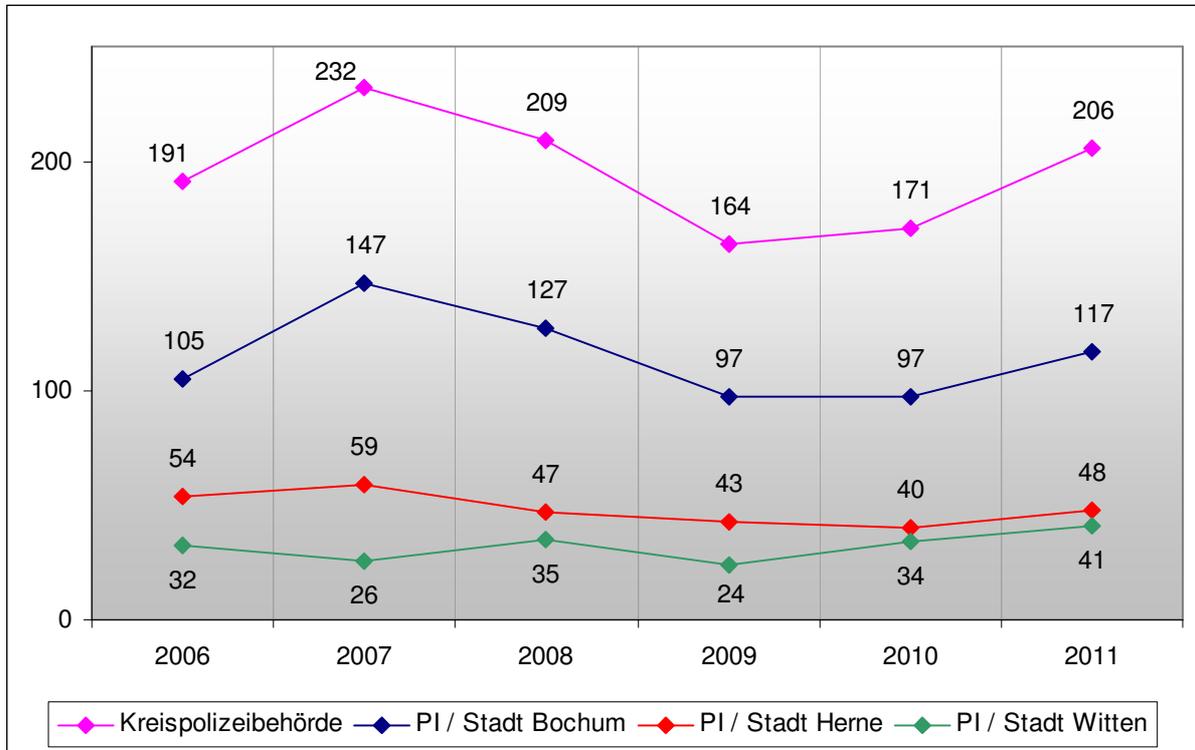


3.4.2 Verunglückte Junge Erwachsene (aktiv / passiv)

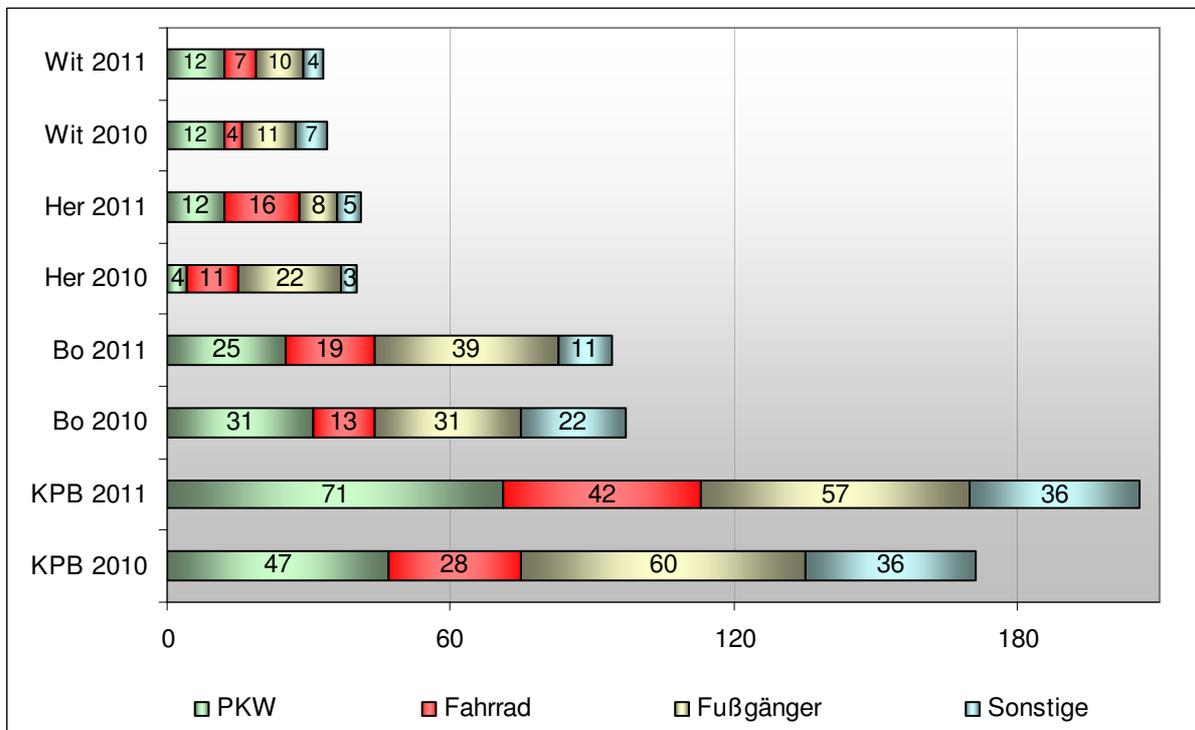


3.5 Verunglückte Senioren (ab 65 Jahren)

3.5.1 Absolute Zahlen, Kreispolizeibehörde gesamt und Städtevergleich



3.5.2 Verunglückte Senioren nach Verkehrsbeteiligung (aktiv / passiv)



4. Neues aus der Kindersitz-Beratungsstelle

Im Jahr 2011 wurde vom ADAC eine Erhebung in insgesamt 11 Bundesländern und 29 Kommunen vor Kindergärten und Schulen (u.a. in Bochum, Herne und Witten) durchgeführt. Diese Erhebung ergab, dass fast jedes dritte Kind im Fahrzeug der Eltern nicht oder nicht korrekt gesichert war. Eine weitere Tatsache ist, dass Kinder unter 6 Jahren häufig (ca. 40%) als Mitfahrer im Pkw verunglücken.

Aufgrund dieser Tatsachen widmet sich die Verkehrsunfallprävention diesem Thema in besonderer Weise. Bereits seit vielen Jahren wird eine Kindersitz-Beratungsstelle unterhalten, in der interessierte Eltern sich über Kinderrückhaltesysteme umfassend informieren können. In dieser Ausstellung werden mehrere Exponate verschiedener Hersteller vorgehalten, um die sicherheitsrelevanten Aspekte in den verschiedenen Gewichtsklassen demonstrieren zu können.

Den Eltern wird hier neben mündlichen Erklärungen auch durch Crash-Test-Videos verdeutlicht, welche Konsequenzen eine mangelnde Sicherung für das Kind haben kann und auf was geachtet werden muss, um eine bestmögliche Sicherung der Kinder zu erreichen.

Die Mitarbeiter der Verkehrsunfallprävention haben erkannt, dass die Problematik „Sicherung von Kindern im Fahrzeug der Eltern auf der Rücksitzbank“ theoretisch nur schwer zu vermitteln ist.

Da es eine entsprechende Demo-Rücksitzbank bisher nicht gab, wurde eine solche selbst gebaut.

Damit kann den Eltern nun auch der Einbau von mehreren Sitzen auf der Rückbank anschaulich demonstriert werden.



Foto: PHK Herbert Laatz ist ein talentierter Modellbauer und hat mit viel Liebe zum Detail die Demo-Rücksitzbank für die Verkehrsunfallprävention gebaut.

5. Verkehrsunfallprävention / Opferschutz

Crash Kurs NRW

„Crash Kurs NRW“ ist eine landesweite Verkehrssicherheitskampagne der Polizei NRW, um die Zahl der schweren Verkehrsunfälle, an denen junge Menschen beteiligt sind, nachhaltig zu verringern. Diese Kampagne richtet sich speziell an Jugendliche ab der 10. Jahrgangsstufe sowie an Berufsschülerinnen und Berufsschüler.

Junge Menschen unter 25 Jahren verursachen überproportional häufig Verkehrsunfälle. Bei ca. 17 Prozent aller Verkehrsunfälle mit Personenschaden sind sie als Verursacher beteiligt, obwohl ihr Anteil an der Bevölkerung nur 8 Prozent beträgt. Dies wollen wir mit dem Konzept „Crash Kurs NRW“ verändern.

Bei diesen Veranstaltungen schildern Angehörige der „Rettungskette schwerer Verkehrsunfälle“ – Feuerwehrmänner, Notärzte, Rettungssanitäter, Polizisten und Notfallseelsorger – ihre Erfahrungen. Die persönlichen Schilderungen zu den echten Verkehrsunfällen werden mit Unfallfotos und Schockvideos visuell begleitet.

Die jungen Menschen werden durch die „Crash Kurs NRW“-Veranstaltungen emotional stark angesprochen. Die häufigen Unfallursachen „Geschwindigkeit, Alkohol/Drogen, Ablenkung durch Mobiltelefone und Nicht-Anschallen“ werden unmissverständlich dargestellt.

Die Botschaft an die jungen Menschen ist einfach und klar erkennbar: „Nur wenn wir uns im Straßenverkehr an die Regeln halten, schützen wir Leben – das der anderen Verkehrsteilnehmer und unser eigenes“ (Quelle: Informationsblatt des MIK NRW).



Foto 1: Frau Polizeipräsidentin Diana Ewert begrüßte bei der Auftaktveranstaltung im Alice-Salomon-Berufskolleg am 10.11.2011 die ca. 500 Schülerinnen und Schüler persönlich.



Foto 2: Feuerwehrmann Herr Christoph Kutz von der Feuerwehr Bochum.

6. Verkehrsunfallanalyse von unfallauffälligen Straßen, Kreuzungen und Einmündungen

Nach dem gemeinsamen Runderlass des Innenministeriums und des Ministeriums für Verkehr, Energie und Landesplanung vom 11.03.2008 ist es Aufgabe der Polizei, Unfallhäufungsstellen und unfallauffällige Bereiche zu erkennen.

Werden in einem Zeitraum von einem Jahr bzw. drei Jahren bestimmte festgelegte Richtwerte erreicht oder überschritten, so informiert die Polizei die Straßenverkehrsbehörden und erforderlichenfalls auch andere Träger der Verkehrssicherheit.

Während bei der 1-Jahres-Betrachtung alle Verkehrsunfälle mit Personenschaden und schwerem Sachschaden bei gleichem Unfallhergang ausschlaggebend sind, wird bei der 3-Jahres-Betrachtung nach schwerem Personenschaden (Menschen wurden getötet oder schwer verletzt) oder nach besonderen Beteiligungsarten (Fußgänger / Radfahrer mit Personenschaden) differenziert.

Kreuzungen / Einmündungen mit hoher Unfallbelastung in der KPB Bochum
(geordnet nach Verkehrsunfallentwicklung im Jahr 2011. Unfälle der Kategorien 5/7 = leichte Sachschadensfälle werden nicht berücksichtigt.)

Dorstener Str. (PHW/a) /Bo	2009:	1
Nordring /Bo Nordring /Bo	2010:	6
Dorstener Str. (PHW/a) /Bo	2011:	10
Osten >>	2012:	
Viktoriastrasse /Bo	2009:	5
Südring /Bo Südring /Bo	2010:	7
Viktoriastrasse /Bo	2011:	9
Osten >>	2012:	
Königsallee /Bo	2009:	5
Hattinger Str. /Bo Oskar-Hoffmann-Str. /Bo	2010:	10
Königsallee /Bo	2011:	9
>>	2012:	
Dortm.Str.-Auf-Abf. A44 FR Bo /M	2009:	5
Dortmunder Strasse /M Dortmunder Strasse /M	2010:	4
>>	2011:	8
>>	2012:	1
Königsallee /Bo	2009:	
Friederikastr. /Bo Friederikastr. /Bo	2010:	5
Königsallee /Bo	2011:	8
osten >>	2012:	
Castrp.Hellweg.Auf-Abf A43 FR W/Bo	2009:	2
Castroper Hellweg /Bo Castroper Hellweg /Bo	2010:	5
>>	2011:	7
>>	2012:	
Ruhrstrasse /M	2009:	6
Ruhrdeich /M Ruhrdeich /M	2010:	5
Ruhrstrasse /M	2011:	7
osten >>	2012:	
Hauptstrasse /Bo	2009:	
Baroper Strasse /Bo Baroper Strasse /Bo	2010:	1
Hauptstrasse /Bo	2011:	6
osten >>	2012:	
Dortm.Str.-Auf-Abf. A44 FR Do /M	2009:	9
Dortmunder Strasse /M Dortmunder Strasse /M	2010:	3
	2011:	6

Zu beachten ist, dass eine hohe Anzahl von Verkehrsunfällen im Bereich eines Knotenpunktes innerhalb eines Jahres nicht automatisch zu einer Unfallhäufungsstelle führt! Als weitere Kriterien sind die Gleichartigkeit (= Unfalltyp) der Unfälle und die Schwere der Verkehrsunfälle (=Unfallkategorie) heranzuziehen.

6.1. Stadtgebiet Bochum

Die systematischen Unfallanalysen des Jahres 2011 und des Zeitraumes 2009 bis 2011, welche momentan noch nicht abgeschlossen sind, führten zu Feststellungen, die den verantwortlichen Stellen in Form von Berichten und Meldungen über unfall-auffällige Stellen angezeigt wurden bzw. werden.

Hier einige Beispiele:

Kreisverkehr: Wasserstraße / Wiemelhauser Straße:

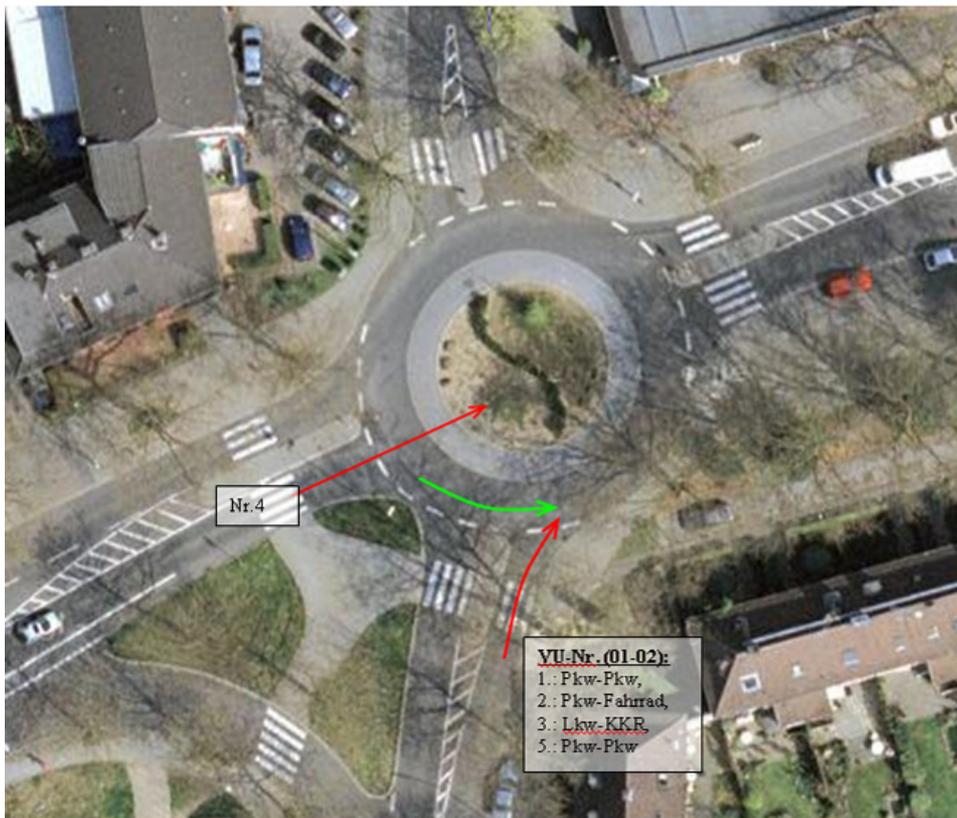
Aus der Unfallhäufungsstellenmeldung vom 03.08.2011:

„Alle hier verzeichneten vier VU des Unfalltyps 3 (303) sind bei identischen Fahrbeziehungen entstanden.

Eine erste Ortsbesichtigung durch Beamte VD 13 führte zu keinen Feststellungen, die Unfall begünstigende Faktoren in der Verkehrsraumgestaltung erkennen ließen.

Ein zeitlicher Schwerpunkt ist ebenfalls nicht ersichtlich.

Inwiefern die Topografie (01 fährt leicht bergauf) des Kreisverkehrs eine Rolle spielen könnte, kann von hier aus nicht bewertet werden.“



Bei diesen Verkehrsunfällen wurden zwei Verkehrsteilnehmer leicht verletzt, in zwei Fällen waren die Kraftfahrzeuge nicht mehr fahrbereit.

Als eher untypische „Sofortmaßnahme“ wurde für den zuführenden „Ast“ der Wiemelhauser Str. ein STOP-Zeichen mit Haltlinie angebracht bzw. aufmarkiert.

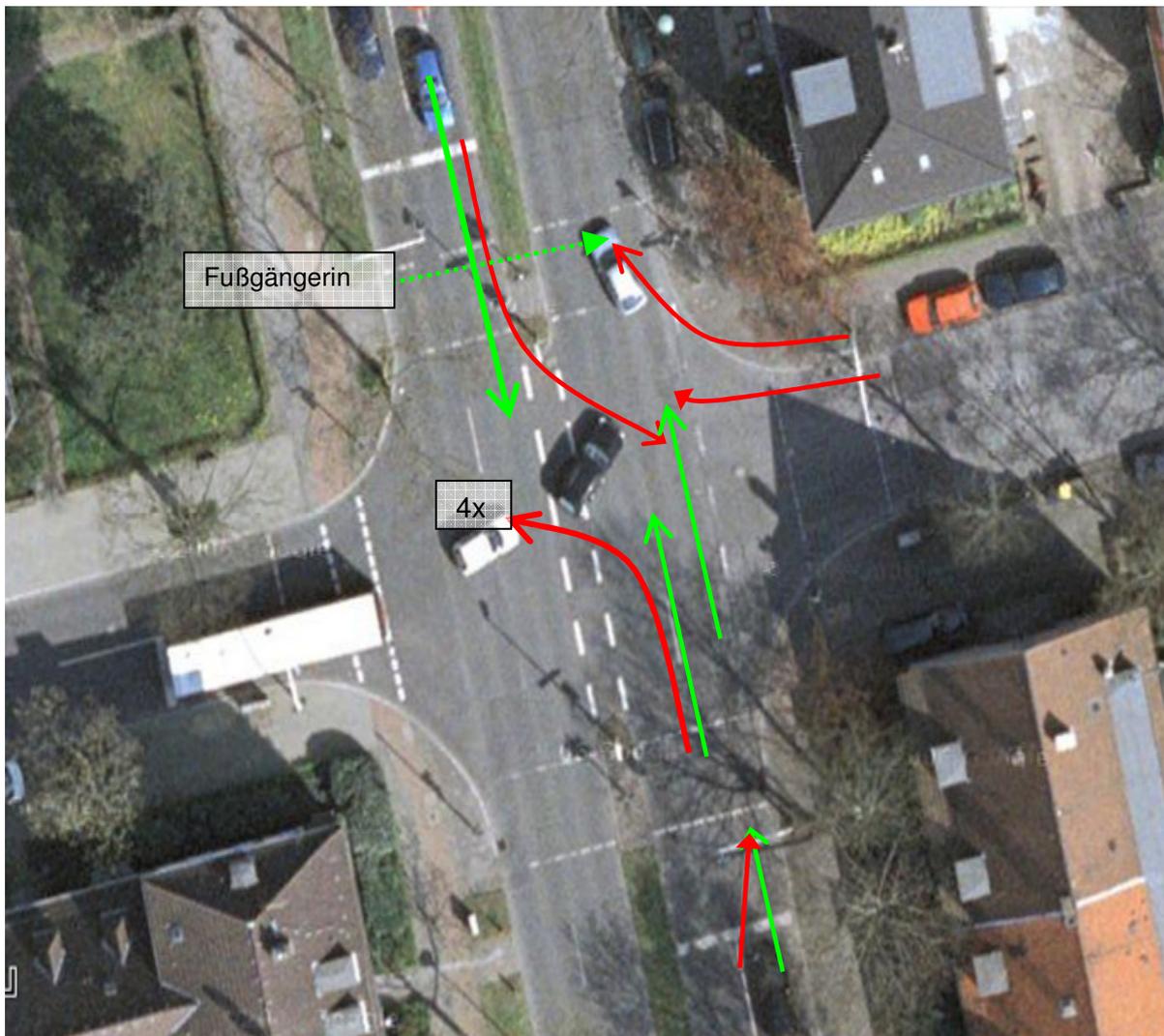
Seitdem (12.08.2011) sind bisher keine VU der beschriebenen Art mehr passiert; die Nachbetrachtungszeit ist aber noch zu kurz, um von einem Erfolg zu sprechen.

Kreuzung Königsallee / Friederikastraße:

Eine deutliche Steigerung der „schweren Verkehrsunfälle“ ab November 2011, seit dem 02.11.2011 kamen vier Verkehrsunfälle der Unfallkategorie 4 (mindestens ein Kraftfahrzeug ist nicht mehr fahrbereit) bei gleichem Unfalltyp hinzu (211= Fehler beim Linksabbiegen), führt dazu, diese Kreuzung in die Unfallhäufungsstellenliste aufzunehmen:

Bei insgesamt acht Verkehrsunfällen der Unfallkategorien 3 (leicht verletzt) und 4 sind vier Verkehrsunfälle bei gleichen Fahrbeziehungen entstanden.

Zur Verdeutlichung dient dieses Fahrbeziehungsdiagramm der Unfallbeteiligten:



Auffällig ist die Unfallentwicklung der letzten Jahre: 2009 kein VU der entsprechenden Unfallkategorien; 2010 fünf dieser Kategorien, nun in 2011 acht VU.

Nach hiesigem Kenntnisstand hat sich an dem Verkehrsraum in dieser Zeit nichts verändert. Es müssen also eventuell andere Gründe für diese Steigerung vorliegen. Die Mitglieder der Unfallkommission werden versuchen, „diesen auf die Spur zu kommen“, um eine schnellst mögliche Verbesserung zu erzielen.

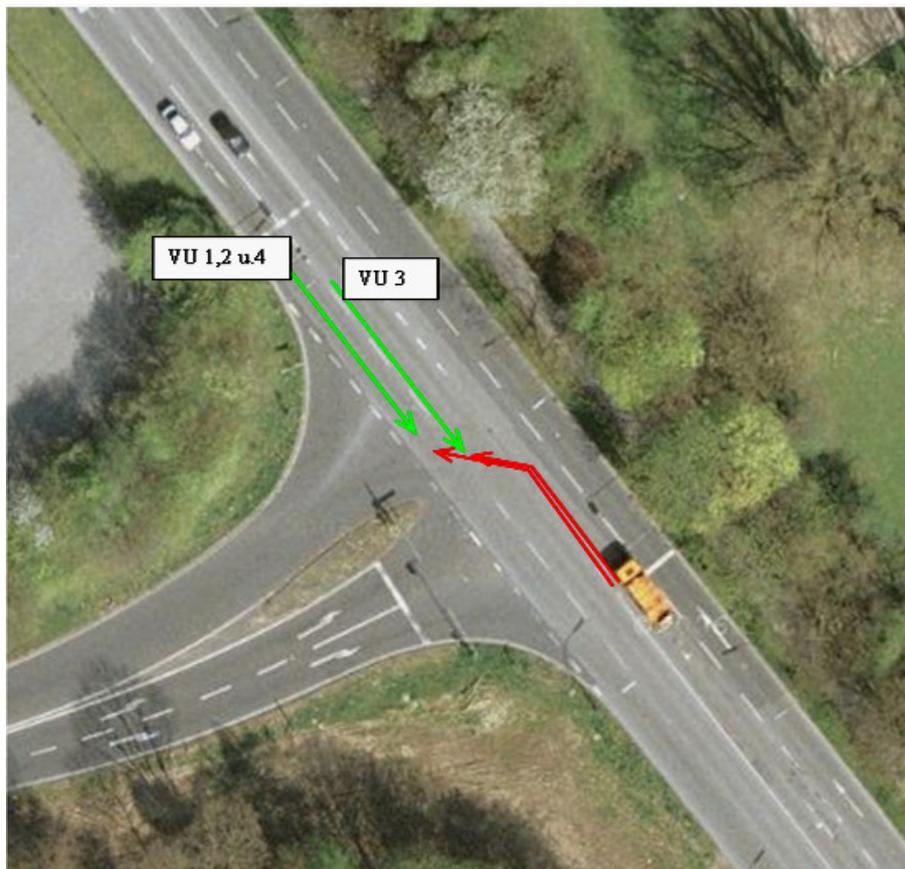
Knotenpunkt (Einmündung) Berliner Str. / Auffahrt-Abfahrt A 40 in Fahrtrichtung Essen:

Aus der Meldung vom 21.10.2011:

„Alle hier verzeichneten vier VU des Unfalltyps 2, hier 211, sind bei identischen Fahrbeziehungen entstanden: Linksabbieger wollen auf die Zufahrt A 40, Fahrtrichtung Essen abbiegen und übersehen/missachten den bevorrechtigten Geradausverkehr auf der Berliner Str. in Fahrtrichtung Süden.“

Bezüglich des vorhandenen Verkehrsraums sind als eventuell begünstigende Unfallfaktoren hervorzuheben, dass es erstens keine besondere Linksabbiegersignalregelung bis auf einen zeitlichen Vorlauf gibt, und zweitens der Linksabbieger zwei Geradeausfahrstreifen passieren muss, wobei der bevorrechtigte Verkehr aus einer leichten Linkskurve kommend mit teilweise leicht überhöhter Geschwindigkeit diesen Knotenpunkt passiert.“

Neben teilweise recht hohem Sachschaden sind eine Person schwer und zwei Verkehrsteilnehmer leicht verletzt worden.



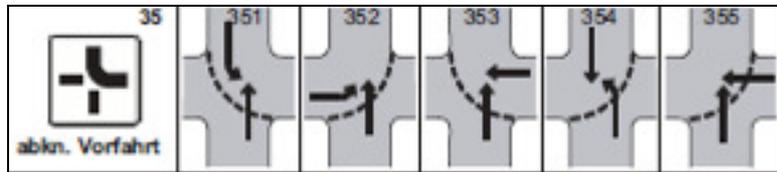
- Fahrbeziehungsdiagramm-

Hier sind wahrscheinlich umfangreichere bauliche Maßnahmen oder eine optimierte Lichtsignalregelung (z.B. eigene Linksabbiegerphase) erforderlich, um diese Stelle zu „entschärfen“.

Einmündung (mit sog. „abknickender Vorfahrt“): Engelsburger Str. / Schützenstr.:

Seit Jahren im Fokus der polizeilichen Unfallanalyse aber auch der „stadtpolitischen Diskussion“ ist diese Einmündung:

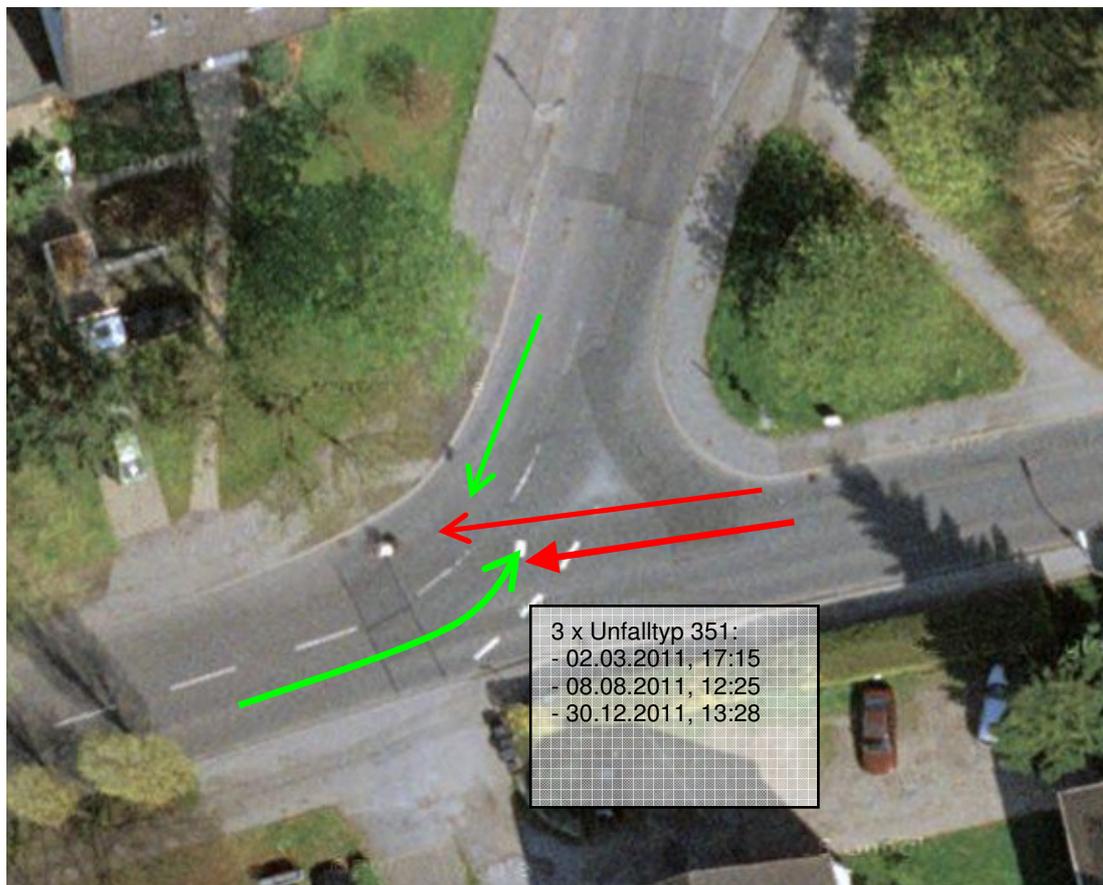
Jedes Jahr ereigneten sich 1-2 „schwere VU“ mit den für diese Art von Einmündungen typischen Vorfahrtsunfällen:



Die Unfallentwicklung der früheren Kalenderjahre belief sich aber immer unterhalb des Unfallhäufungsstellengrenzwertes.

Mit einem schweren Verkehrsunfall am 30.12.2011 (-1- schwer- und -1- leicht verletzter Verkehrsteilnehmer, geschätzter Sachschaden: 20.000 €) ist die Unfallbilanz so negativ, dass die Einmündung als Unfallhäufungsstelle an die Stadt Bochum gemeldet wurde.

Bei insgesamt vier „gleichartigen Verkehrsunfällen“ wurden ein Verkehrsteilnehmer schwer- und vier leicht verletzt. Der mit diesen Unfällen einhergehende Sachschaden wurde auf ca. 50.000 € geschätzt.



Fahrbeziehungsübersicht der relevanten Verkehrsunfälle.

6.2. Stadtgebiet Herne

Kreuzungen / Einmündungen mit hoher Unfallbelastung in Herne
 (geordnet nach Verkehrsunfallentwicklung im Jahr 2011. Leichte Sachschadensunfälle der Kategorien 5/7 wurden nicht berücksichtigt.)

Regenkamp /He	2009:	
Holsterhauser Str.-PHWa- /He Holsterhauser Str.-PHWa- /He	2010:	2
Regenkamp /He	2011:	6
osten >>	2012:	
Westring /He	2009:	3
Holsterhauser Str.-PHWa- /He Holsterhauser Str.-PHWa- /He	2010:	3
Westring /He	2011:	6
osten >>	2012:	
Hermann-Löns-Str. /He	2009:	7
Sodinger Str. /He Sodinger Str. /He	2010:	2
Wiescherstr. /He	2011:	5
>>	2012:	
Gysenbergstr. /He	2009:	
Auf dem Stennert /He In der Tennscheuer /He	2010:	
Gysenbergstr. /He	2011:	4
>>	2012:	
Sodinger Str. /He	2009:	2
Castroper Str. /He Castroper Str. /He	2010:	3
Sodinger Str. /He	2011:	4
osten >>	2012:	
Bismarckstrasse /He	2009:	2
Bahnhofstr. /He Bahnhofstr. /He	2010:	1
	2011:	4
>>	2012:	
Hölkeskampring /He	2009:	3
Sodinger Str. /He Sodinger Str. /He	2010:	2
Hölkeskampring /He	2011:	4
osten >>	2012:	
Edmund-Weber-Str. /He	2009:	1
Hordeler Str. /He Hordeler Str. /He	2010:	
Edmund-Weber-Str. /He	2011:	4
nordost >>	2012:	
Bruchstr. /He	2009:	
Castroper Str. /He Castroper Str. /He	2010:	
Bruchstr. /He	2011:	4

Hier einige Beispiele:

Kreuzung Gysenbergstr. / Auf dem Stennert / In der Tennscheuer:

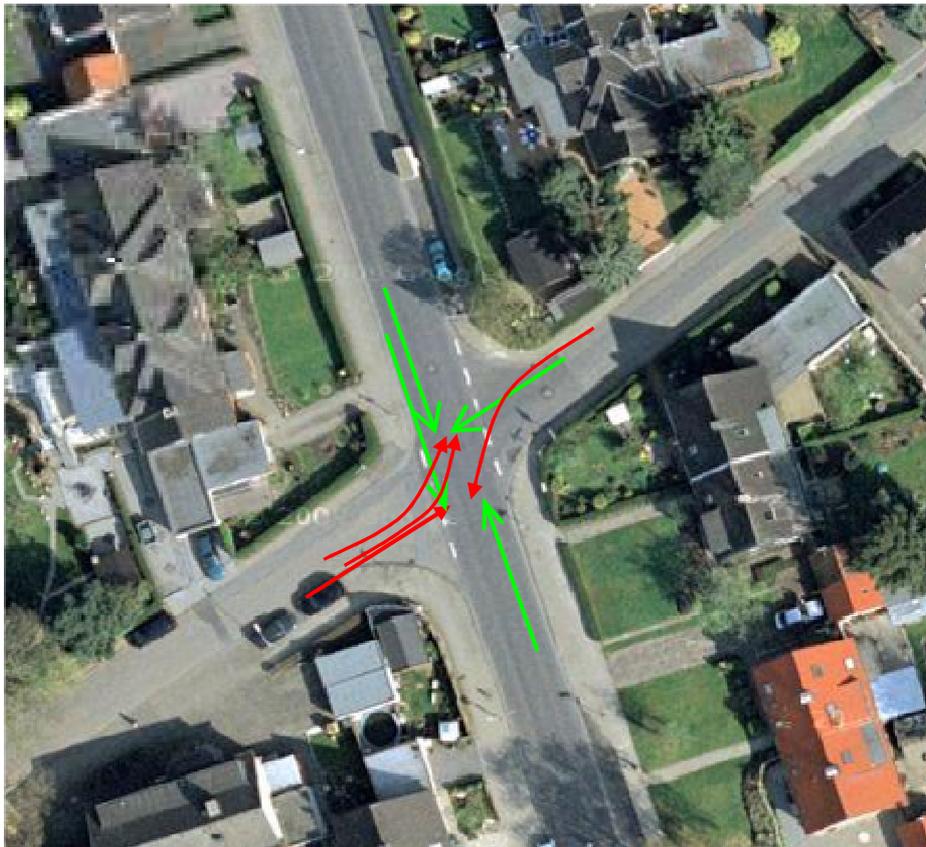
Im Jahre 2011 wurde hier eine deutliche Steigerung von Verkehrsunfällen mit Personenschaden bzw. nicht fahrbereiten Kraftfahrzeugen (hoher Sachschaden) verzeichnet.

Während in den Vorjahren keine Personenschadensunfälle von der Polizei aufgenommen wurden, waren es nun 2.

Samstag, 26.03.2011, 20:35 Uhr, Vorfahrtsunfall mit hohem Sachschaden.

- Donnerstag, 28.04.2011, 16:00 Uhr, Abbiegeunfall mit einem leicht verletzten Mofafahrer.
Mittwoch, 21.09.2011, 20:41 Uhr, Vorfahrtsunfall mit einer leicht verletzten Pkw-Führerin.
Dienstag, 25.10.2011, 21:16 Uhr, Vorfahrtsunfall mit einem -danach- nicht mehr fahrbereiten KFZ.

Der -geschätzte- Sachschaden belief sich auf ca. 22.000 €.



Erstaunlich ist, dass drei der vier Unfallverursacher aus der untergeordneten Straße „Auf dem Stennert“ kamen. Berücksichtigt man die Tatsache, dass eine relativ geringe Verkehrsdichte auf diesen Straßen herrscht und die Kreuzungssituation insgesamt als übersichtlich beschrieben werden kann, bleibt als unfallbegünstigender Umstand die herrschende Dunkelheit bei drei der vier Verkehrsunfällen.

Auch sind an/in diesem Knotenpunkt in der letzten Zeit keine Veränderungen vorgenommen worden, die Einfluss auf das Verkehrsgeschehen haben könnten.

Festzustellen ist, dass der Grenzwert zu einer Unfallhäufungsstelle bei der Einzelbetrachtung erreicht wurde.

Auch wenn die dargestellte Unfallentwicklung eventuell einmalig für diese Stelle war, werden die entsprechenden Gremien den Verkehrsraum nochmals aufmerksam inspizieren und die Unfallentwicklung beobachten.

Kreuzung: Edmund-Weber-Str. / Hordeler Str.:

2010 kein schwerer VU, 2009 -1- Abbiege-VU mit drei leicht verletzten Verkehrsteilnehmern. In 2011 aber vier verzeichnete Verkehrsunfälle, von denen drei als Abbiege-VU Eingang in die VU-Statistik fanden:

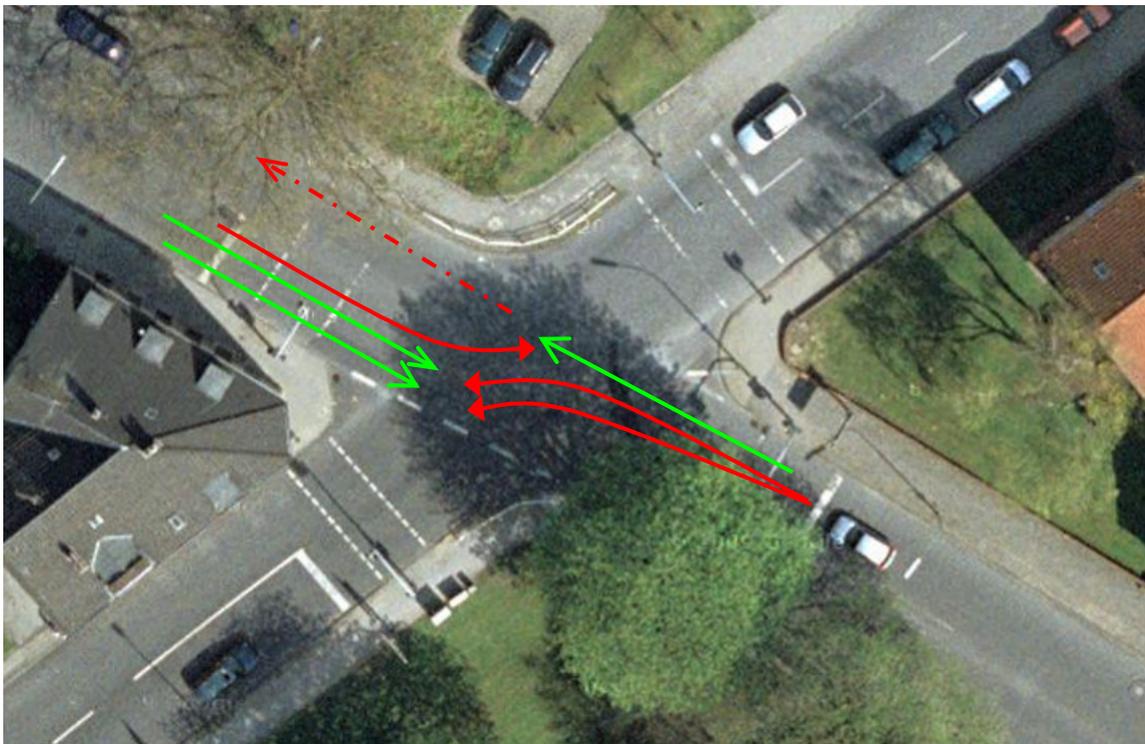
Donnerstag 17.02.2011, 22:15 Uhr, Fahrnfall eines Kradfahrers.

Donnerstag 24.02.2011, 08:41 Uhr, Abbiege-VU mit einem schwer verletzten Kradfahrer.

Mittwoch 23.03.2011, 15:39 Uhr, Abbiegeunfall mit schwerem Sachschaden.

Freitag 30.09.2011, 09:35 Uhr, Abbiegeunfall mit schwerem Sachschaden.

Die Fahrbeziehungen der Verkehrsteilnehmer im Einzelnen:



Anlässlich dieser aktuellen VU-Entwicklung ist festzustellen, dass der Unfallhäufigkeitsstellengrenzwert der Einjahresbetrachtung tangiert ist.

Da eine relativ hohe Verkehrsdichte für diesen Knotenpunkt zu verzeichnen ist, kann aber noch nicht von einer „UHS“ gesprochen werden.

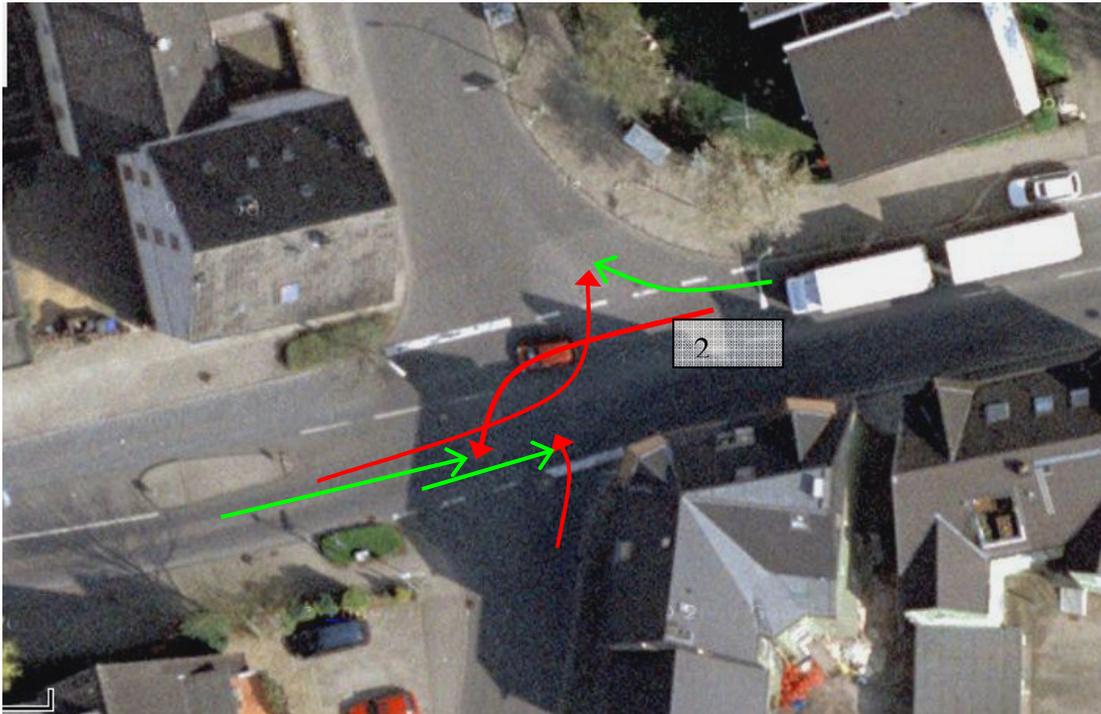
Die Unfallentwicklung wird in 2012 aufmerksam beobachtet werden.

Kreuzung Castroper Str. / Bruchstr.:

In 2011 wurden vier Verkehrsunfälle von der Polizei registriert: -3- Abbiegeunfälle mit zusammen zwei schwer und zwei leicht verletzten Verkehrsteilnehmern, dazu noch ein Vorfahrtsunfall mit mindestens einem nicht mehr fahrbereiten Pkw (sog. „schwerer Sachschaden“) und einem geschätzten Sachschaden in Höhe von 12.500 €.

Die Unfallentwicklung ist vor allem bemerkenswert, weil in den Jahren 2009 und 2010 kein Verkehrsunfall der genannten Unfallkategorien verzeichnet wurde.

Die Fahrbeziehungen der vier Verkehrsunfälle sehen Sie auf der nachfolgenden Seite:



Festzuhalten bleibt, der Grenzwert für eine Unfallhäufungsstelle ist erreicht. Der Verkehrsraum und die Fahrbeziehungen sollten mit dem Ziel, die Verkehrssicherheit der Verkehrsteilnehmer wieder herzustellen, von den entsprechenden Gremien genauer analysiert werden.

Rückschau: KP Rathausstraße / Kolpingstraße:

Diese Unfallstelle wurde im Rahmen der laufenden Unfallanalyse für 2010 am 26.01.2011 der Stadt Herne gemeldet:



In 2010 wurden vier Verkehrsunfälle des Unfallgrundtyps 3 (Einbiegen/Kreuzen) registriert. In allen Fällen ist der wartepflichtige Unfallverursacher von der untergeordneten (VZ. 206 StVO) Kolpingstr. in die Rathausstr. eingebogen:

3x nach links (FR Nord/Crange),
1x nach rechts (FR Süd/HBF).

Alle vier VU ereigneten sich in den Nachmittags- bis frühen Abendstunden

Nachdem am 04.04.2011 Markierungsarbeiten vorgenommen wurden, z.B. wurde nördlich der Einmündung ein Fußgängerüberweg angelegt, sind keine schweren VU mehr registriert worden.

6.3. Stadtgebiet Witten

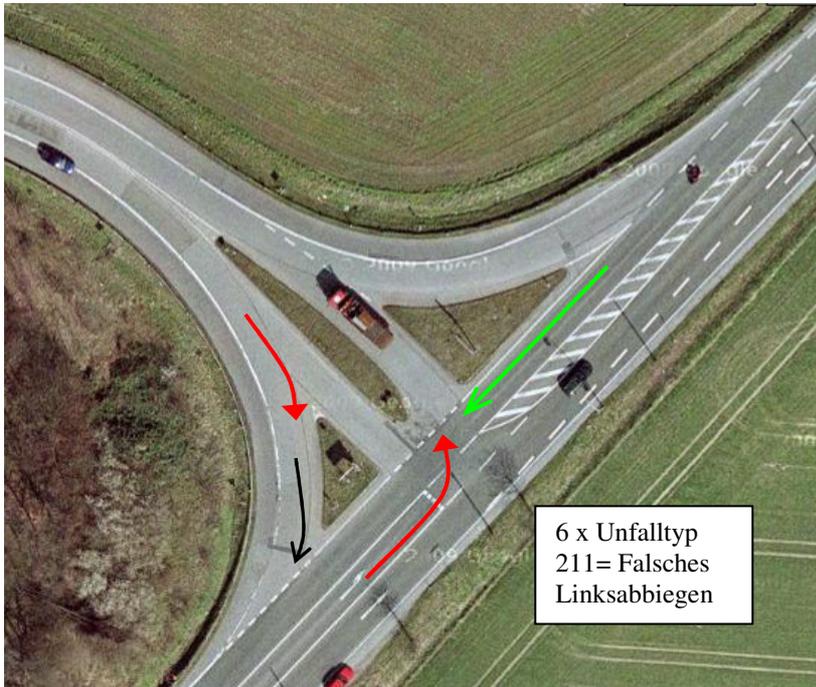
Kreuzungen / Einmündungen mit hoher Unfallbelastung in Witten

(geordnet nach Verkehrsunfallentwicklung im Jahr 2011. Leichte Sachschadensunfälle der Kategorien 5/7 wurden nicht berücksichtigt.)

Dortm. Str.-Auf-Abf. A44 FR Bo /M	2009:	5
Dortmunder Strasse /M Dortmund Strasse /M	2010:	4
	2011:	8
>>	2012:	1
Ruhrstrasse /M	2009:	6
Ruhrdeich /M Ruhrdeich /M	2010:	5
Ruhrstrasse /M	2011:	7
osten >>	2012:	
Dortm. Str.-Auf-Abf. A44 FR Do /M	2009:	9
Dortmunder Strasse /M Dortmund Strasse /M	2010:	3
	2011:	6
>>	2012:	
Alte Strasse /M	2009:	
Bodenborn /M Bodenborn /M	2010:	
	2011:	5
>>	2012:	
Feldstrasse /M	2009:	2
Wittener Strasse /M Wittener Strasse /M	2010:	2
Kämpenstrasse /M	2011:	4
>>	2012:	
Dortmunder Strasse /M	2009:	1
Ardeystrasse /M Ardeystrasse /M	2010:	3
Husemannstrasse /M	2011:	4
>>	2012:	
Ruhrstrasse /M	2009:	1
Nachtigallstrasse /M Uferstrasse /M	2010:	1
Bodenborn /M	2011:	3
>>	2012:	
Sprockhöveler Str. /M	2009:	2
Crengeldanzstrasse /M Crengeldanzstrasse /M	2010:	3
	2011:	3
>>	2012:	
Breite Strasse /M	2009:	1
Crengeldanzstrasse /M Crengeldanzstrasse /M	2010:	
	2011:	3
>>	2012:	

Zu beachten ist, dass eine hohe Anzahl von Verkehrsunfällen im Bereich eines Knotenpunktes innerhalb eines Jahres nicht automatisch zu einer Unfallhäufungsstelle führt. Als weitere Kriterien sind die die Gleichartigkeit (= Unfalltyp) der Unfälle und die Schwere der Verkehrsunfälle (=Unfallkategorie) heranzuziehen.

**Einmündung Dortmunder Str. / Auf- bzw. Abfahrt A 44 Fahrtrichtung Bochum:
„Die unendliche Geschichte“ (...endet wahrscheinlich in 2012...)**



Über diesen Knotenpunkt wurde an dieser Stelle bereits das eine oder andere Mal berichtet. Leider musste im ersten Quartal des Jahres 2011 eine deutliche Zunahme „schwerer“ VU registriert werden:

Sieben Verkehrsunfälle mit insgesamt einem schwer und zehn leicht verletzten Verkehrsteilnehmern wurden in dem Zeitraum 10.01.2011 bis 22.03.2011 von der Polizei aufgenommen.

Die Höhe des geschätzten Gesamtschadens beträgt 130.700 Euro.

Für alle überraschend, ereignete sich nach diesem Quartal lediglich noch ein schwerer Verkehrsunfall und dieser war, für diese Einmündung eher untypisch, ein Vorfahrtsunfall. Dabei wurde ein Motorradfahrer schwer verletzt.

Die sieben VU ereigneten sich alle in der Dunkelheit. Im letzten Quartal des Jahres 2011 wurde kein Verkehrsunfall der beschriebenen Typen verzeichnet.

Eventuell haben die intensiven Geschwindigkeitskontrollen von Polizei und Kommune dazu beigetragen, dass sich die Unfallserie bisher nicht wiederholt hat.

Wie bereits im letzten Jahresbericht angedeutet, realisiert sich der Umbau beider Autobahneinmündungen zu optimierten signalisierten Knotenpunkten.

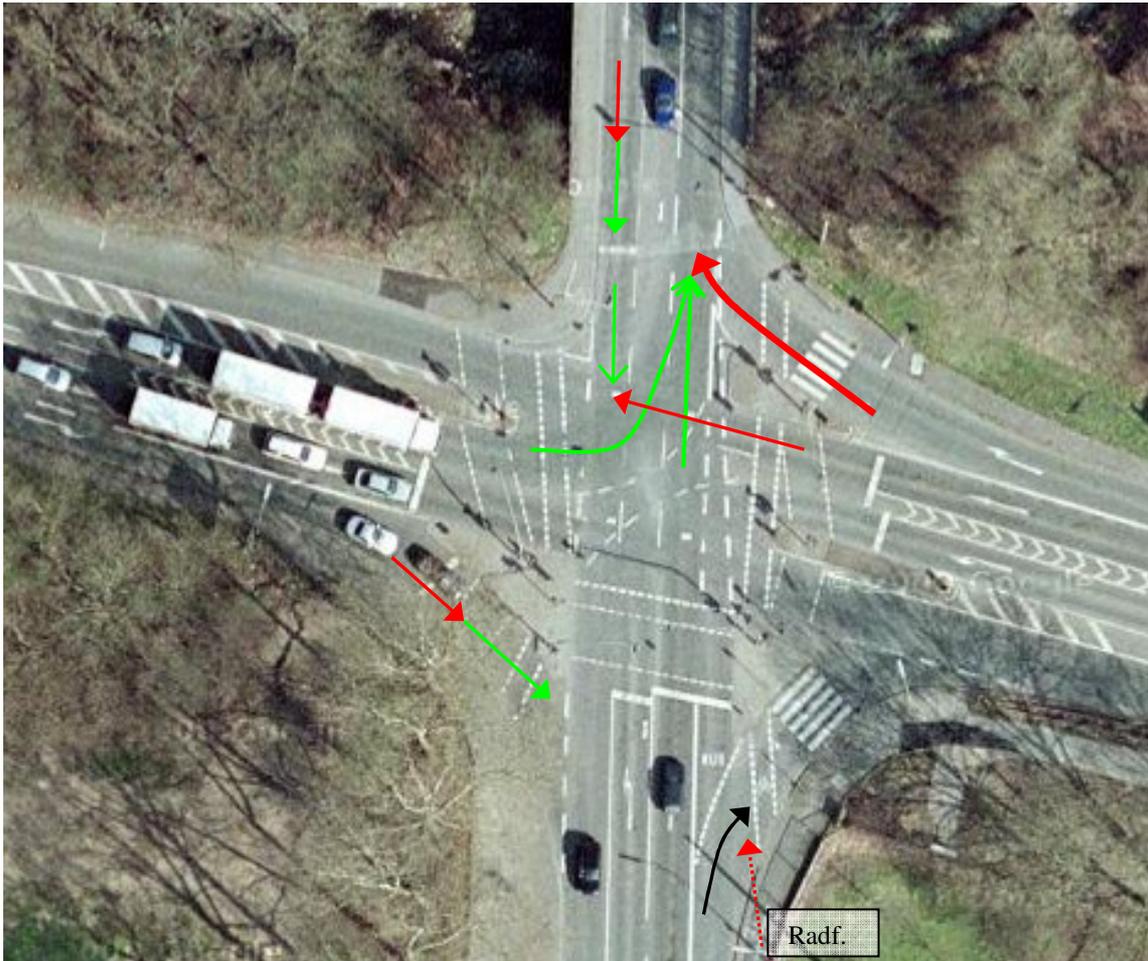
Nach den hier vorliegenden Informationen, die letzte Besprechung aller involvierten Behörden des Landes und der Kommune fand am 15.12.2011 statt, wird die bauliche Umsetzung in 2012 erfolgen.

Kreuzung Ruhrstrasse/ Ruhrdeich:

Wie in der Wittener Liste zu sehen, ist diese Kreuzung auf den „zweiten Platz geklettert“.

Trotz diverser Unfallhergänge lässt sich ein Schwerpunkt erkennen, der in dem Fahrbeziehungsdiagramm auch gut zu erkennen ist.

Die Unfallverursacher biegen von dem Ruhrdeich über den „freien Rechtsabbieger“ nach rechts in Fahrtrichtung Witten-Zentrum ab und missachten dabei das Vorfahrtsrecht der Verkehrsbeteiligten, welche die Ruhrstr. in Fahrtrichtung Norden fahren.



In 2011 ereigneten sich drei VU der beschriebenen Art, dabei wurden zwei Verkehrsteilnehmer leicht verletzt.

Die anderen Verkehrsunfälle verteilten sich bei unterschiedlichen Fahrbeziehungen über diese große Kreuzung.

Die weitere Unfallentwicklung wird in 2012 aufmerksam beobachtet werden.

Einmündung Bodenborn / Alte Str. :

In 2009 und 2010 keine Verkehrsunfälle der Kategorien 1-4, nun in 2011 fünf VU.

Donnerstag 24.02.2011, 16:55 Uhr, Vorfahrtsunfall mit schwerem Sachschaden*.

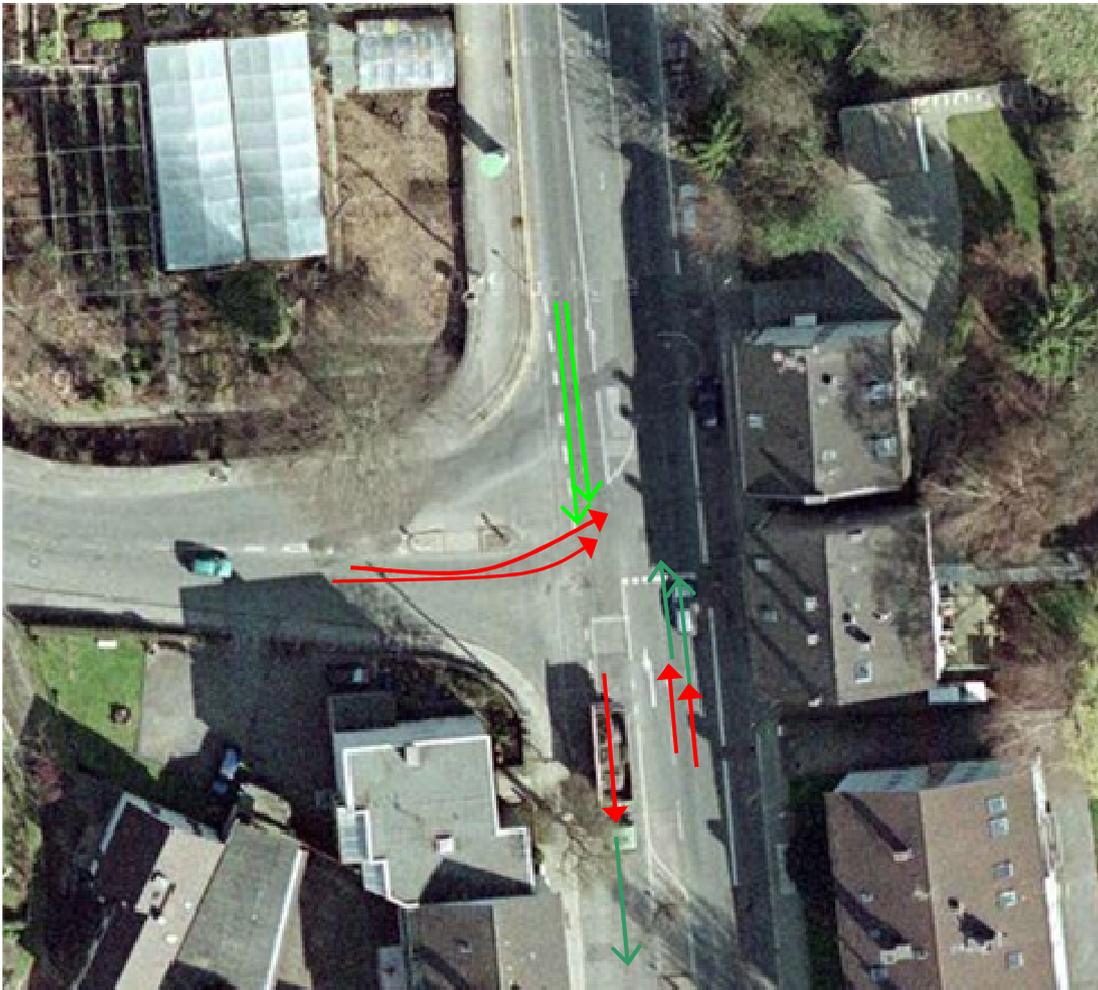
Samstag 20.08.2011, 10:45 Uhr, ein Fahrradfahrer (schwer verletzt) fährt auf einen haltenden Pkw auf.

Sonntag 16.10.2011, 12:52 Uhr, Pkw-Fahrer fährt auf Fahrradfahrerin (leicht verletzt) auf.

Donnerstag 17.11.2011, 19:11 Uhr, Auffahrunfall mit zwei Pkw (1 Person leicht verletzt).

Mittwoch 30.11.2011, 09:15 Uhr, Vorfahrtsunfall mit zwei leicht verletzten Verkehrsteilnehmern.

Hier die Fahrbeziehungen der fünf Verkehrsunfälle



Die Voraussetzungen für eine Unfallhäufungsstelle im Erlasssinne liegen nicht vor. Diese Einmündung wird jedoch geprüft, um Verbesserungsmöglichkeiten zu erkennen und zu initiieren.

(* Schwerer Sachschaden im statistischen Sinne: Mindestens ein Kraftfahrzeug darf durch den entstandenen Sachschaden nicht mehr fahrbereit sein.)

7. Fazit / Ausblick

Das Polizeipräsidium Bochum hat sich in seinem Sicherheitsprogramm für die Jahre 2006 bis 2011 das Ziel

**„Die Kreispolizeibehörde Bochum
entwickelt sich bis 2011 zu einer der
sichersten Regionen im Ruhrgebiet“**

gesetzt und erreicht.

Seit mittlerweile fünf Jahren ist das Risiko, im Zuständigkeitsbereich der KPB Bochum bei einem Verkehrsunfall verletzt zu werden (gerechnet auf 100.000 Einwohner), niedriger als in allen anderen Regionen Nordrhein-Westfalens. Die konsequente Fortführung der Fachstrategie „Verkehrsunfallbekämpfung“ und die schnelle Reaktion auf örtlich bedingte Problemfelder trugen auch im Jahr 2011 dazu bei, diese gute Bilanz zu halten. So erfreulich dies ist, so bedauerlich ist aber auch, dass 9 Menschen getötet und 247 schwer verletzt wurden.

Deshalb gilt auch für das Jahr 2012, durch

- konsequente Bekämpfung der Ursachen von Verkehrsunfällen mit Personenschaden, insbesondere Geschwindigkeit, Alkohol/Drogen und Gurt,
 - höheres Entdeckungsrisiko und Einschreiten bei Verstößen gegen weitere Hauptunfallursachen
- aber auch durch
- engagierte Präventionsarbeit für differenzierte Zielgruppen und
 - intensive Zusammenarbeit in den bestehenden Netzwerken der „Ordnungspartner“

die Verkehrssicherheit und die Unfallbilanz weiter zu verbessern.

Diese anspruchsvolle Aufgabe obliegt allen damit befassten Mitarbeitern und Stellen der Polizei und dies auch in Zusammenarbeit mit den Kommunen und den vielen anderen Institutionen und Stellen der Verkehrsunfallprävention.