

bürgerorientiert · professionell · rechtsstaatlich

Verkehrsunfallstatistik **2020**

Für die Städte Bochum – Herne – Witten





Liebe Bürgerinnen und Bürger,

die Corona-Pandemie hat unser Leben massiv verändert. Die enormen Einschränkungen haben sich auch auf die Mobilität der Menschen in Bochum, Herne und Witten ausgewirkt und die Polizei vor neue Herausforderungen gestellt.

Obwohl die Zahl der Fahrzeug-Zulassungen stetig steigt, waren Anfang 2020 nicht nur weniger Fahrzeuge auf unseren Straßen unterwegs – auch die Zahl der Verkehrsunfälle ist in dieser Zeit deutlich zurückgegangen. Zwischen März und Juni 2020 wurden etwa 6.600 Unfälle aufgenommen – rund 40 Prozent weniger als im Vorjahreszeitraum. Dieser überaus positive Verkehrsunfalltrend ist natürlich vorrangig dem pandemiebedingten Lockdown geschuldet. Der starke Unfallrückgang vom Frühjahr relativierte sich allerdings ab Mitte 2020 zunehmend. Dennoch: Das vergangene Jahr schließen wir mit 11 Prozent weniger Unfällen ab.

Durch konsequente Überwachungsmaßnahmen haben wir dafür gesorgt, dass leere Straßen nicht zu Rennstrecken und damit zu regelfreien Zone wurden. Wir werden auch weiterhin gezielt die Geschwindigkeit messen, wo gerast wird. Die Höhe der gefahrenen Geschwindigkeit bestimmt maßgeblich die Unfallfolge; sie entscheidet über Leben und Tod.

Dass mehr Menschen auf Fahrrad und Pedelec umgesattelt haben, ist eigentlich eine äußerst erfreuliche Entwicklung – doch sie spiegelt sich auch in steigenden Unfallzahlen wider. Besonders auffällig ist dabei die Zahl der Alleinunfälle: Sie ist 2020 bei den Pedelec-fahrenden um 10 Prozent gestiegen. Vielen scheint nicht bewusst zu sein, dass sich das Handling der Pedelecs stark vom Fahrrad unterscheidet und dass die erreichten Geschwindigkeiten schnell zu Überforderung und Fehleinschätzung führen können. Insbesondere für Wieder- und Neueinsteigende ist es wichtig, mit dem Pedelec zu üben. Dazu wird das Polizeipräsidium Bochum 2021 – unter Beachtung der Pandemiebeschränkungen – maßgeschneiderte Fahrsicherheitstrainings anbieten und wir werden unsere Verkehrsüberwachungsmaßnahmen sowie unser Präventionskonzept anpassen und ausbauen, um das Unfallrisiko im Zusammenhang mit der Nutzung des Fahrrades und des Pedelecs zu minimieren. Es zeichnet sich aber noch ein weiteres Problem ab und zwar, wenn sich – wie auf unseren Trassen – zu Fuß Gehende und Radfahrende auf engstem Raum begegnen. Hier kommt es zu Fehleinschätzungen über die Wahrnehmbarkeit des jeweils anderen, das Reaktionsvermögen und die gefahrenen Geschwindigkeit. Gerade dort ist besondere Rücksichtnahme und gegenseitige Achtsamkeit erforderlich.

Bei jeder Tour mit dem Rad sollte aber unbedingt gelten: Schützen Sie Ihren Kopf. Fahren Sie nur mit Helm. Studien belegen, dass durch das Tragen eines Helms bis zu acht von zehn Kopfverletzungen vermieden werden können.

Lassen Sie uns gemeinsam die schwächeren Verkehrsteilnehmenden besser schützen und die Sicherheit im Straßenverkehr weiter erhöhen. Denken Sie daran: Jeder ist mal „der oder die Andere.“ Achten Sie aufeinander und nehmen Sie gegenseitig Rücksicht, so dass alle immer sicher und gut zu Hause ankommen – egal ob zu Fuß, auf dem Rad oder Pedelec oder mit dem Auto.

Herzlichst, Ihr

Jörg Lukat, Polizeipräsident





Inhaltsverzeichnis

| | | |
|----------|---|-----------|
| 1 | Das Wichtigste in Kürze | 6 |
| 2 | Strategie zur Verkehrsunfallbekämpfung | 8 |
| 3 | Verkehrssicherheit in Zahlen | 10 |
| | Verkehrssicherheit KPB Bochum..... | 10 |
| | Verkehrssicherheit Stadt Bochum..... | 12 |
| | Verkehrssicherheit Stadt Herne..... | 13 |
| | Verkehrssicherheit Stadt Witten..... | 14 |
| | Datenüberblick KPB Bochum..... | 16 |
| | Datenüberblick Stadt Bochum..... | 17 |
| | Datenüberblick Stadt Herne..... | 18 |
| | Datenüberblick Stadt Witten..... | 19 |
| 4 | Übersicht tödlicher Verkehrsunfälle..... | 20 |
| 5 | Unfallhäufungsstellen / Unfallauffällige Bereiche..... | 21 |
| | Bochum..... | 21 |
| | Herne..... | 27 |
| | Witten..... | 30 |
| 6 | Aktivitäten und Aktionen..... | 31 |
| | Einblick in eine Verkehrskontrolle | 31 |
| | Verkehrssicherheitsarbeit – in Zeiten der Pandemie | 33 |
| | Einblick in die Arbeit des Verkehrskommissariats 1 | 35 |
| | Spezialisiertes Verkehrsunfall-Team..... | 38 |
| | Impressum..... | 45 |





1 Das Wichtigste in Kürze

Verkehrssicherheit

Die Wahrscheinlichkeit, im Straßenverkehr zu verunglücken, ist nirgendwo in NRW geringer als beim Polizeipräsidium Bochum mit den zugehörigen Kommunen Bochum, Herne und Witten*. Wir stehen seit nunmehr 14 Jahren an Platz eins der Unfallstatistik Nordrhein-Westfalen.

Die Zahl der Unfälle in Bochum, Herne und Witten ist im Vergleich zum Vorjahr gesunken, zwischen März und Juni waren es bis zu 40 Prozent weniger. Für das gesamte Jahr waren es immerhin noch 11 Prozent weniger.

Die Mobilität hat sich durch die Corona-Pandemie verändert: Mehr Menschen sind unter anderem mit Fahrrädern und Pedelecs unterwegs. Dies führte zwangsläufig auch zu mehr Unfällen.

Wir werden auch künftig unsere erfolgreichen verkehrsstrategischen Ansätze fortsetzen, damit jede Verkehrsteilnehmerin und jeder Verkehrsteilnehmer sicher ans Ziel kommt.

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



2 Strategie zur Verkehrsunfallbekämpfung

Verkehrssicherheit

Die Verkehrsunfalllage im Bereich des Polizeipräsidiums Bochum bewegt sich seit vielen Jahren auf einem erfreulich guten Niveau.

Gemessen an den Einwohnerzahlen verzeichnen wir in Bochum, Herne und Witten seit mittlerweile 14 Jahren die *wenigsten Verunglückten im Straßenverkehr in Nordrhein-Westfalen.*

Das Polizeipräsidium Bochum leistete auch 2020 einen wesentlichen Beitrag zu diesem hohen Maß an Verkehrssicherheit, durch

- **konsequentes Einschreiten** bei sämtlichen Verkehrsverstößen sowie
- **gezielte 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 Verletzten,
- **zielgruppenspezifische Präventionsarbeit**,
- permanente **Analyse der Hauptunfallursachen** und aktive Mitwirkung bei der kommunalen **Verkehrsraumgestaltung** sowie
- anlassbezogene **Presse- und Öffentlichkeitsarbeit.**

Die Anzahl der im Straßenverkehr verunglückten Menschen zu reduzieren, wird auch 2021 das oberste Ziel darstellen und genießt damit die absolut höchste Priorität.

Wir werden unsere erfolgreichen verkehrsstrategischen Ansätze fortsetzen und, falls erforderlich, jederzeit anpassen, damit jede Verkehrsteilnehmerin und jeder Verkehrsteilnehmer sicher ans Ziel kommt.



3 Verkehrssicherheit in Zahlen

KPB Bochum

Verkehrsunfallbeteiligung

Kinder 0-14 Jahre



Im Vergleich zum Vorjahr sank die Gesamtzahl der verunglückten Kinder von 155 auf 145. Der Bereich der aktiv verunglückten Kinder sank von 108 auf 104, die Anzahl der passiv verunglückten Kinder sank von 47 auf 41.

Junge Erwachsene 18-24 Jahre



Die Zahl der verunglückten jungen Erwachsenen sank von 264 auf 218. Der Anteil als Verursachende eines Verkehrsunfalls mit Personenschaden dieser Altersgruppe sank von 16,11 % auf 14,38 %. Junge Erwachsene bleiben weiterhin überproportional zu ihrem Bevölkerungsanteil von 8,43 % an Verkehrsunfällen mit Personenschaden als Verursachende beteiligt.

Senioren 65+ Jahre



Die Zahl der verunglückten Senioren sank von 226 auf 221. Bei einem Bevölkerungsanteil von 22,24 % traten sie als Verursacher von Verkehrsunfällen mit Personenschaden in 13,39 % der Fälle in Erscheinung. Im Jahr 2019 waren es 15,03 %.

VU-Statistik

Verkehrsunfälle und Verunglückte



Die Gesamtzahl aller Verkehrsunfälle sank um 11,28 % von 25.112 auf 22.279.



Die Zahl der Toten stieg von 2 auf 7.



Die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden sank von 1.477 auf 1.419. Bei diesen Unfällen verunglückten insgesamt 103 Menschen weniger als im Vorjahr.



Die Anzahl der Unfälle unter Alkoholeinwirkung sank von 216 auf 207.



Die Anzahl der Unfallfluchten mit Personenschaden blieb unverändert bei 107.



Die Anzahl der Unfallfluchten mit Sachschaden sank von 5.236 auf 4.586. Die Aufklärungsquote nach Verkehrsunfallflucht mit Personenschaden sank von 68,22 % auf 65,35 %.



Die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Sachschaden sank von 23.635 auf 20.860.



Auffällig bleibt der starke Anstieg der Verunglückten im Bereich Fahrrad- und Pedelec-fahrender. Im Jahr 2020 verunglückten in diesem Bereich mit insgesamt 496 Verunglückten 83 mehr Menschen als im Vorjahr. Der spätestens seit dem Jahr 2017 feststellbare Trend setzt sich hiermit verstärkt fort.



3.1 Verkehrsunfallentwicklung

Stadt Bochum



Verkehrsunfallbeteiligung

Kinder 0-14 Jahre



Im Vergleich zum Vorjahr stieg die Gesamtzahl der verunglückten Kinder von 82 auf 85. Der Bereich der aktiv verunglückten Kinder stieg von 56 auf 59.



Die Anzahl der passiv verunglückten Kinder blieb bei 26.

Junge Erwachsene 18-24 Jahre



Die Anzahl der verunglückten jungen Erwachsenen sank von 166 auf 141. Der Anteil als Verursachende eines Verkehrsunfalls mit Personenschaden dieser Altersgruppe sank auf 14,27 % (Vorjahr 17,01 %) bei einem Bevölkerungsanteil von 8,76 %.



Senioren 65+ Jahre

Die Zahl der verunglückten Senioren stieg von 120 auf 133.



Ihr Anteil als Verursachende von Verkehrsunfällen mit Personenschaden sank von 13,77 % auf 13,34 %.

VU-Statistik



Verkehrsunfälle und Verunglückte

Die Gesamtzahl aller Verkehrsunfälle sank von 15.361 auf 13.619.



Die Anzahl der Getöteten stieg von 2 auf 6.



Die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden sank schwach von 864 auf 862. Bei diesen Unfällen verunglückten 21 Menschen weniger als im Vorjahr.



Die Anzahl der Unfälle unter Alkoholeinwirkung sank von 120 auf 118.



Die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden und Flucht sank von 65 auf 63. Die Aufklärungsquote der Verkehrsunfälle mit Personenschaden und Flucht sank von 67,69 % auf 63,50 %.



Die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Sachschaden sank von 14.497 auf 12.757.



2020 kam es zu einem weiteren Anstieg der verunglückten Fahrrad- und Pedelec-fahrenden auf nunmehr 313 Verunglückte. Im Jahr wurden 243 verletzt.



3.2 Verkehrsunfallentwicklung

Stadt Herne



Verkehrsunfallbeteiligung

Kinder 0-14 Jahre



Im Vergleich zum Vorjahr sank die Gesamtzahl der verunglückten Kinder von 47 auf 42. Die Anzahl der aktiv verunglückten Kinder sank von 36 auf 34. Die Anzahl der passiv verunglückten Kinder sank von 11 auf 8.



Junge Erwachsene 18-24 Jahre

Die Anzahl der verunglückten jungen Erwachsenen sank von 53 auf 48.



Der Anteil als Verursachende eines Verkehrsunfalls mit Personenschaden dieser Altersgruppe stieg von 12,95 % auf 16,42 %.



Senioren 65+ Jahre

Die Zahl der verunglückten Senioren sank von 57 auf 43. Ihr Anteil als Verursachende von Verkehrsunfällen mit Personenschaden sank von 17,36 % auf 13,13 %.

VU-Statistik



Verkehrsunfälle und Verunglückte

Die Gesamtzahl aller Verkehrsunfälle sank von 5.940 auf 5.163.



Die Zahl der tödlich Verunglückten stieg von 0 auf 1.



Die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden sank von 363 auf 335. Bei diesen Unfällen verunglückten 39 Menschen weniger als im Vorjahr.



Die Anzahl der Verkehrsunfälle unter Alkoholeinwirkung sank von 64 auf 51.



Die Aufklärungsquote der Verkehrsunfälle mit Personenschaden und Flucht stieg von 68,96 auf 71,40 %.



Die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Sachschaden sank von 5.577 auf 4.828.



Die Anzahl der verunglückten Fahrrad- und Pedelec-fahrenden sank von 118 auf 115.



3.3 Verkehrsunfallentwicklung

Stadt Witten



Verkehrsunfallbeteiligung

Kinder 0-14 Jahre



Die Gesamtzahl der verunglückten Kinder sank von 26 auf 18. Der Bereich der aktiv verunglückten Kinder sank von 16 auf 11. Die Anzahl der passiv verunglückten Kinder sank von 10 auf 7.

Junge Erwachsene 18-24 Jahre



Die Anzahl der verunglückten jungen Erwachsenen sank von 45 auf 29. Der Anteil als Verursachende eines Verkehrsunfalls mit Personenschaden dieser Altersgruppe sank von 17,60 % auf 11,71 %.

Senioren 65+ Jahre



Die Zahl der verunglückten Seniorinnen und Senioren sank von 49 auf 45. Ihr Anteil als Verursachende von Verkehrsunfällen mit Personenschaden sank von 16,00 % auf 13,96 %.

VU-Statistik

Verkehrsunfälle und Verunglückte



Die Gesamtzahl der Verkehrsunfälle sank von 3.811 auf 3.497.



Die Zahl der Toten blieb bei 0.



Die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden sank von 250 auf 222. Bei den Unfällen verunglückten 43 Menschen weniger als im Vorjahr.



Die Anzahl der Verkehrsunfälle unter Alkoholeinwirkung stieg von 32 auf 38.



Die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden und Flucht stieg von 13 auf 16.



Die Aufklärungsquote der Verkehrsunfälle mit Personenschaden und Flucht sank von 69,23 % auf 62,50 %.



Die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Sachschaden sank von 3.561 auf 3.275.



Die Anzahl der verunglückten Fahrrad- und Pedelec-fahrenden stieg von 52 auf 68.



3.4 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

Datenüberblick KPB Bochum (Mehrjahresvergleich)

KPB Bochum (Stand Februar 2021)

| Jahr | Verkehrsunfallentwicklung | | | | | | | |
|------|---------------------------|--------|--------|-----|-------------------------------|------------------|-------------|------------------------------|
| | VU gesamt | VU-S | VU-S+P | | VU andere berauschende Mittel | VU-Flucht Gesamt | VU-Flucht-P | VU-Flucht-P Aufklärungsquote |
| 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 | 5.343 | 107 | 68,22% |
| 2020 | 22.279 | 20.860 | 1.419 | 207 | 51 | 4.693 | 107 | 65,35% |

| Jahr | aktiv und passiv | | | | | | | | | |
|------|------------------|-----------------|-----------------|----------|---------------------------------------|----------------|------------------------|----------------|-----------|--|
| | Verunglückte | | | | Verkehrsbeteiligung der Verunglückten | | | | | |
| | Gesamt | Leichtverletzte | Schwerverletzte | Getötete | Pkw | zu Fuß Gehende | Rad- / Pedelecfahrende | mot. Zweiräder | E-Scooter | |
| 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 | 3 | |
| 2020 | 1.686 | 1.446 | 233 | 7 | 707 | 196 | 496 | 184 | 17 | |

| Jahr | Besondere Altersgruppen der Verunglückten | | | | | | |
|-------|---|--------|----|-------------|------------------|--------------|-----|
| | Gesamt | Kinder | | Jugendliche | aktiv und passiv | | |
| aktiv | | passiv | JE | | Erwachsene | Senior*innen | |
| 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 |
| 2020 | 145 | 104 | 41 | 74 | 218 | 1.027 | 221 |

| Jahr | Anteilige Verursachung von VU-P zum jeweiligen Bevölkerungsanteil | | | | | | | |
|------|---|--------------------|--------------|--------------------|--------------|--------------------|--------------|--------------------|
| | Kinder | | JE | | Erwachsene | | Senior*innen | |
| | Verursachung | Bevölkerungsanteil | Verursachung | Bevölkerungsanteil | Verursachung | Bevölkerungsanteil | Verursachung | Bevölkerungsanteil |
| 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% |
| 2020 | 5,50% | 12,65% | 14,38% | 8,43% | 61,03% | 54,11% | 13,39% | 22,24% |

| Jahr | Anzahl Verunglückte durch erste eingetragene Unfallursache | | | | | | | | | |
|------|--|---------|--------------------|----------------------|-----------------|---|--|-----------|----------------------------|----------|
| | Abbiegen / Wenden | Abstand | Vorfahrt / Vorrang | Alkohol Fzg-Führende | Geschwindigkeit | Falsches Verhalten ggü. zu Fuß Gehenden | Falsches Verhalten von zu Fuß Gehenden | Überholen | andere berauschende Mittel | Ohne HUU |
| 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 |
| 2020 | 340 | 179 | 229 | 55 | 43 | 101 | 77 | 25 | 6 | 628 |

| Jahr | Maßnahmen nach folgenlosen Verkehrsverstößen | | | | |
|------|--|-----------------|---------|----------------------------|----------------|
| | Gesamt | Geschwindigkeit | Alkohol | andere berauschende Mittel | elektr. Geräte |
| 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 |
| 2020 | 66.100 | 36.594 | 321 | 481 | 2.363 |

| Verunglücktenhäufigkeitszahl | |
|------------------------------|-------------------|
| VHZ-Gesamt | Landesplatzierung |
| 263 | 1 |
| 258 | 1 |
| 254 | 1 |
| 284 | 1 |
| 290 | 1 |
| 273 | 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
Senior*innen = 65 Jahre und älter
Verunglückte = alle bei einem Verkehrsunfall verletzte oder getötete Personen
VHZ = Verunglücktenhäufigkeitszahl (Anzahl Verunglückte : Einwohner x 100.000)

Datenüberblick Stadt Bochum (Mehrjahresvergleich)

Kommune Bochum (Stand Februar 2021)

| Jahr | Verkehrsunfallentwicklung | | | | | | | |
|------|---------------------------|--------|------|----------------|-------------------------------|------------------|-------------|------------------------------|
| | VU-S+P | | | | | VU-Flucht | | |
| | VU gesamt | VU-S | VU-P | Alkoholunfälle | VU andere berauschende Mittel | VU-Flucht Gesamt | VU-Flucht-P | VU-Flucht-P Aufklärungsquote |
| 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% |
| 2020 | 13.619 | 12.757 | 862 | 118 | 28 | 2.853 | 63 | 63,50% |

| Jahr | aktiv und passiv | | | | | | | | |
|------|------------------|-----------------|-----------------|----------|---------------------------------------|----------------|----------------------|----------------|-----------|
| | Verunglückte | | | | Verkehrsbeteiligung der Verunglückten | | | | |
| | Gesamt | Leichtverletzte | Schwerverletzte | Getötete | Pkw | zu Fuß Gehende | Rad-/Pedelecfahrende | mot. Zweiräder | E-Scooter |
| 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 | 2 |
| 2020 | 1.020 | 889 | 125 | 6 | 424 | 121 | 313 | 106 | 12 |

| Jahr | Besondere Altersgruppen der Verunglückten | | | | | | |
|------|---|-------|--------|------------------|-----|------------|--------------|
| | Kinder | | | aktiv und passiv | | | |
| | Gesamt | aktiv | passiv | Jugendliche | JE | Erwachsene | Senior*innen |
| 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 |
| 2020 | 85 | 59 | 26 | 34 | 141 | 626 | 133 |

| Jahr | Anteilige Verursachung von VU-P zum jeweiligen Bevölkerungsanteil | | | | | | | |
|------|---|--------------------|--------------|--------------------|--------------|--------------------|--------------|--------------------|
| | Kinder | | JE | | Erwachsene | | Senior*innen | |
| | Verursachung | Bevölkerungsanteil | Verursachung | Bevölkerungsanteil | Verursachung | Bevölkerungsanteil | Verursachung | Bevölkerungsanteil |
| 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% |
| 2020 | 5,45% | 12,29% | 14,27% | 8,76% | 62,06% | 54,34% | 13,34% | 22,17% |

| Jahr | Anzahl Verunglückte durch erste eingetragene Unfallursache | | | | | | | | | |
|------|--|---------|--------------------|----------------------|-----------------|---|--|-----------|----------------------------|----------|
| | Abbiegen / Wenden | Abstand | Vorfahrt / Vorrang | Alkohol FzG-Führende | Geschwindigkeit | Falsches Verhalten ggü. zu Fuß Gehenden | Falsches Verhalten von zu Fuß Gehenden | Überholen | andere berauschende Mittel | Ohne HUU |
| 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 |
| 2020 | 208 | 109 | 123 | 31 | 28 | 52 | 54 | 13 | 1 | 399 |

| Jahr | Maßnahmen nach folgenlosen Verkehrsverstößen | | | | |
|------|--|-----------------|---------|----------------------------|----------------|
| | Gesamt | Geschwindigkeit | Alkohol | andere berauschende Mittel | elektr. Geräte |
| 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 |
| 2020 | 46.846 | 26.989 | 221 | 367 | 1.427 |

| | |
|--|--|
| Legende | Erwachsene = 25-64 Jahre |
| VU-S = Sachschadensunfälle | Senior*innen = 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 | |

Datenüberblick Stadt Herne (Mehrjahresvergleich)

Kommune Herne (Stand Februar 2021)

| Jahr | Verkehrsunfallentwicklung | | | | | | | |
|------|---------------------------|-------|------|--------------|-------------------------------|------------------|-------------|------------------------------|
| | VU gesamt | VU-S | VU-P | Alkoholfälle | VU andere berauschende Mittel | VU-Flucht Gesamt | VU-Flucht-P | VU-Flucht-P Aufklärungsquote |
| 2015 | 4.802 | 4.492 | 310 | 55 | 9 | 1004 | 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% |
| 2020 | 5.163 | 4.828 | 335 | 51 | 16 | 1.192 | 28 | 71,40% |

| Jahr | Verunglückte | | | | Verkehrsbeteiligung der Verunglückten | | | | |
|------|--------------|-----------------|-----------------|----------|---------------------------------------|----------------|-----------------------|----------------|-----------|
| | Gesamt | Leichtverletzte | Schwerverletzte | Getötete | Pkw | zu Fuß Gehende | Rad-/Pedelec-fahrende | mot. Zweiräder | E-Scooter |
| 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 | 1 |
| 2020 | 394 | 331 | 62 | 1 | 169 | 44 | 115 | 41 | 3 |

| Jahr | Besondere Altersgruppen der Verunglückten | | | | | | |
|------|---|-------|--------|------------------|----|------------|--------------|
| | Kinder | | | aktiv und passiv | | | |
| | Gesamt | aktiv | passiv | Jugendliche | JE | Erwachsene | Senior*innen |
| 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 |
| 2020 | 42 | 34 | 8 | 15 | 48 | 246 | 43 |

| Jahr | Anteilige Verursachung von VU-P zum jeweiligen Bevölkerungsanteil | | | | | | | |
|------|---|--------------------|--------------|--------------------|--------------|--------------------|--------------|--------------------|
| | Kinder | | JE | | Erwachsene | | Senior*innen | |
| | Verursachung | Bevölkerungsanteil | Verursachung | Bevölkerungsanteil | Verursachung | Bevölkerungsanteil | Verursachung | Bevölkerungsanteil |
| 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% |
| 2020 | 6,57% | 13,43% | 16,42% | 8,12% | 58,51% | 53,71% | 13,13% | 21,90% |

| Jahr | Anzahl Verunglückte durch erste eingetragene Unfallursache (VU-P) | | | | | | | | | |
|------|---|---------|--------------------|----------------------|-----------------|--|---------------------------------------|-----------|----------------------------|----------|
| | Abbiegen / Wenden | Abstand | Vorfahrt / Vorrang | Alkohol Fzg-Führende | Geschwindigkeit | Falsches Verhalten ggü. zu Fuß Gehende | Falsches Verhalten von zu Fuß Gehende | Überholen | andere berauschende Mittel | Ohne HUU |
| 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 |
| 2020 | 70 | 40 | 64 | 10 | 9 | 33 | 12 | 9 | 5 | 141 |

| Jahr | Maßnahmen nach folgenlosen Verkehrsverstößen | | | | |
|------|--|-----------------|---------|----------------------------|----------------|
| | Gesamt | Geschwindigkeit | Alkohol | andere berauschende Mittel | elektr. Geräte |
| 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 |
| 2020 | 10.093 | 4.701 | 86 | 86 | 656 |

| | |
|--|--|
| Legende | Erwachsene = 25-64 Jahre |
| VU-S = Sachschadensunfälle | Senior*innen = 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 | |

Datenüberblick Stadt Witten (Mehrjahresvergleich)

Kommune Witten (Stand Februar 2021)

| Jahr | Verkehrsunfallentwicklung | | | | | | VU-Flucht | |
|------|---------------------------|-------|------|--------------|-------------------------------|------------------|-------------|------------------------------|
| | VU gesamt | VU-S | VU-P | Alkoholfälle | VU andere berauschende Mittel | VU-Flucht Gesamt | VU-Flucht-P | VU-Flucht-P Aufklärungsquote |
| 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% |
| 2020 | 3.497 | 3.275 | 222 | 38 | 7 | 648 | 16 | 62,50% |

| Jahr | aktiv und passiv | | | | | | | | | |
|------|------------------|-----------------|-----------------|----------|---------------------------------------|----------------|----------------------|----------------|-----------|--|
| | Verunglückte | | | | Verkehrsbeteiligung der Verunglückten | | | | | |
| | Gesamt | Leichtverletzte | Schwerverletzte | Getötete | Pkw | zu Fuß Gehende | Rad-/Pedelecfahrende | mot. Zweiräder | E-Scooter | |
| 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 | 0 | |
| 2020 | 272 | 226 | 46 | 0 | 114 | 31 | 68 | 37 | 2 | |

| Jahr | Besondere Altersgruppen der Verunglückten | | | | | | |
|------|---|-------|--------|------------------|----|------------|--------------|
| | Kinder | | | aktiv und passiv | | | |
| | Gesamt | aktiv | passiv | Jugendliche | JE | Erwachsene | Senior*innen |
| 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 |
| 2020 | 18 | 11 | 7 | 25 | 29 | 155 | 45 |

| Jahr | Anteilige Verursachung von VU-P zum jeweiligen Bevölkerungsanteil | | | | | | | |
|------|---|--------------------|--------------|--------------------|--------------|--------------------|--------------|--------------------|
| | Kinder | | JE | | Erwachsene | | Senior*innen | |
| | Verursachung | Bevölkerungsanteil | Verursachung | Bevölkerungsanteil | Verursachung | Bevölkerungsanteil | Verursachung | Bevölkerungsanteil |
| 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% |
| 2020 | 4,05% | 12,65% | 11,71% | 8,43% | 60,81% | 54,11% | 13,96% | 22,24% |

| Jahr | Anzahl Verunglückte durch erste eingetragene Unfallursache | | | | | | | | | |
|------|--|---------|--------------------|----------------------|-----------------|---|--|-----------|----------------------------|----------|
| | Abbiegen / Wenden | Abstand | Vorfahrt / Vorrang | Alkohol Fzg-Führende | Geschwindigkeit | Falsches Verhalten ggü. zu Fuß Gehenden | Falsches Verhalten von zu Fuß Gehenden | Überholen | andere berauschende Mittel | Ohne HUU |
| 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 |
| 2020 | 62 | 30 | 42 | 14 | 6 | 16 | 11 | 3 | 0 | 88 |

| Jahr | Maßnahmen nach folgenlosen Verkehrsverstößen | | | | |
|------|--|-----------------|---------|----------------------------|----------------|
| | Gesamt | Geschwindigkeit | Alkohol | andere berauschende Mittel | elektr. Geräte |
| 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 |
| 2020 | 9.161 | 4.904 | 14 | 28 | 280 |

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
Senior*innen = 65 Jahre und älter
Verunglückte = alle bei einem Verkehrsunfall verletzte oder getötete Personen



4 Übersicht tödlicher Verkehrsunfälle

Überblick über alle Städte

| Stadt | Datum | Straße | Unfallbeteiligung | | Unfallursache |
|--------|------------|--------------------------------|---------------------------------|---------------------|--|
| | | | UB 01 | UB 02 | |
| Bochum | 21.01.2020 | Schattbachstr. 80 | Pkw, 24 J./m | † Fußg., 75 J./m | Fehler beim Rückwärtsfahren |
| Herne | 31.01.2020 | Berliner Str./Heidstr. | Bus, 54 J./m | † Fußg., 85 J./m | Fehler beim Abbiegen, Falsches Verhalten beim Überschreiten der Fahrbahn |
| Bochum | 17.05.2020 | Stockumer Str. 161 | † Radf., 60 J./m | | Andere Fehler beim FZ-Führer |
| Bochum | 31.05.2020 | Donnerbecke | KKR, † 19 J./m, † 22 J./m | | Alkohol/Geschwindigkeit |
| Bochum | 30.10.2020 | Universitätsstr./Brücke BAB 44 | † Pkw, 52 J./m | | Alkohol, Andere Fehler beim FZ-Führer |
| Bochum | 13.11.2020 | Wattenscheider Str. 74 | † Fußg., 68 J./w | Pkw, 56 J./m | Falsches Verhalten beim Überschreiten der Fahrbahn |

Hinweis:

Darüber hinaus gab es im vergangenen Jahr vier 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 | |
| Bochum | 21.01.2020 | Herner Str. 141 | † Lkw, 57 J./m | | Internistischer Notfall, kein Unfall |
| Bochum | 09.03.2020 | Bochumer Str./Heidestr. | † Pkw, 71 J./m | | Internistischer Notfall, kein Unfall |
| Bochum | 03.07.2020 | Halfmannswiese 76 | † Pkw, 53 J./m | Bus, 47J./m | Internistischer Notfall, kein Unfall |
| Bochum | 18.08.2020 | Am Ruhrpark/BAB40 | Pkw, 54 J./w | † Mofa, 66 J./m | Nichtbeachten der Vorfahrt, UB02 verstirbt außerhalb der 30-Tage-Frist |





5 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 (zu Fuß Gehende / Radfahrende 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 an einer deutlichen Verbesserung der Verkehrssicherheitssituation durch kurz-, mittel- und langfristige Maßnahmen gearbeitet und deren Wirkung anschließend überprüft.

Seit vielen Jahren arbeitet das Polizeipräsidium Bochum daran, es möglichst nicht zu Unfallhäufungsstellen kommen zu lassen, sondern bereits bei Unfall-Auffälligkeiten 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>Drei-Jahres-Betrachtung: 4 x Unfallkategorie 2 (schwer verletzt)</p>  | <p>Diese Unfallhäufungsstelle wurde bereits im Jahr 2017 gemeldet. Im Jahr 2020 ereignete sich hier ein weiterer Abbiegeunfall zwischen einer Pkw-Fahrerin und einer Fußgängerin sowie ein Überschreiten-Unfall, bei dem eine Fußgängerin nicht im Bereich der Fußgängerfurt, sondern einige Meter entfernt die Fahrbahn überquert hat und dabei leicht verletzt wurde.</p> <p>Die Installation einer komplett neuen Ampelanlage wird derzeit durch die Stadt Bochum geprüft.</p> |



| | |
|--|--|
| <p>Bochum: Berliner Str./Ottostr.</p> | <p>Meldung an Unfallkommission vom 17.07.2019</p> |
| <p style="text-align: center;">Ein-Jahres-Betrachtung: 6 x Unfallkategorie 3 (leicht verletzt)</p>  | <p>Im Jahr 2019 ereigneten sich hier insgesamt sechs Auffahrunfälle mit leicht verletzten Personen. Die Verkehrsunfälle stehen vermutlich mit der neu aufgestellten Rotlicht-/Geschwindigkeitsmessanlage im Zusammenhang. Im Rahmen einer Besprechung mit der Stadt Bochum wurde das Aufstellen eines Verkehrszeichens mit dem Hinweis „Radar“ vereinbart. Im Februar 2020 kam es an der Örtlichkeit zu einem weiteren Auffahrunfall. Das Hinweisschild „Radar“ wurde im April 2020 aufgestellt. Seitdem ist es lediglich zu einem weiteren Auffahrunfall im Oktober 2020 gekommen.</p> <p>Die Unfallsituation wird weiterhin beobachtet. Falls sich keine weiteren Verkehrsunfälle ereignen, könnte diese Unfallhäufungsstelle demnächst abgeschlossen werden.</p> |
| <p>Bochum: Herner Str./Ausfahrt BAB 40, RF Dortmund</p> | <p>Meldung an Unfallkommission vom 20.08.2019</p> |
| <p style="text-align: center;">Drei-Jahres-Betrachtung: 3 x Unfallkategorie 2 (schwer verletzt) 2 x Unfallkategorie 3 (leicht verletzt)</p>  | <p>In den Jahren 2018 und 2019 ereigneten sich drei Unfälle mit Verletzten unter Beteiligung von Radfahrenden, die von Pkw-Führenden beim Abfahren von der BAB 40 auf dem dortigen Radfahrstreifen übersehen wurden. Außerdem kam es zu mehreren Auffahrunfällen mit Personen- und Sachschaden in der Ausfahrt.</p> <p>Im Jahr 2020 ereignete sich ein weiterer Unfall unter Beteiligung eines Radfahrenden mit o. g. Konstellation. Weiterhin kam es zu einem Unfall zwischen einer Pkw-Fahrerin und einer Fußgängerin auf dem dortigen Zebrastreifen.</p> <p>Im Rahmen eines Ortstermins im Jahr 2019 mit Mitgliedern der Unfallkommission wurden verschiedene Maßnahmen beschlossen.</p> <p>Als erste Maßnahme wurde im August 2020 der dortige Radfahrstreifen rot markiert. Für die weiteren Maßnahmen (Verlegung des Radweges, Signalisierung des Rad- und Fußgängerüberweges mit Bedarfsampel, Verlegung des Verflechtungsbereiches auf der Herner Str. durch Markierung einer durchgezogenen Linie) liegen erste Planungen vor, die zurzeit abgestimmt und anschließend umgesetzt werden sollen.</p> |
| <p>Bochum: Höntroper Str./Eppendorfer Str./Gartenstr.</p> | <p>Meldung an Unfallkommission vom 27.11.2019</p> |
| <p style="text-align: center;">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 ereigneten sich in den Jahren 2017 bis 2019 fünf Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Rad- und Pedelec-fahrenden auf dem dortigen Radfahrstreifen.</p> <p>Im Juli 2020 kam es zu einem weiteren Verkehrsunfall mit einer schwer verletzten Pedelec-fahrerin auf dem Radfahrstreifen.</p> |



| | |
|---|--|
|  | <p>Im Rahmen der durchgeführten Unfallkommissions-sitzung wurden verschiedene Maßnahmen zur Reduzierung der Verkehrsunfälle erörtert. Im September wurde ein Verkehrszeichen auf der Mittelinsel (VZ 626) gegen ein flacheres ausgetauscht. Im Oktober 2020 wurde der Radfahrstreifen mit einer roten Markierung versehen.</p> <p>Darüber hinaus ereignete sich im Juli 2020 ein weiterer Verkehrsunfall auf dem nördlichen Geh-/Radweg zur Talstr. zwischen einer Radfahrerin und einem Pkw. Auch hier wurden im Anschluss die Markierung und die vorhandene Beschilderung erneuert. Die Verkehrssituation wird weiter beobachtet.</p> |
| <p>Bochum: Hans-Böckler-Str., 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>Im Jahr 2019 ereigneten sich insgesamt acht Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Fußgängern (Überschreiten-Unfälle in Höhe der City-Passage) und Rad-/Pedelec-fahrenden (Unfälle durch ruhenden Verkehr oder in den Straßenbahnschienen) verzeichnet.</p> <p>Auch im Jahr 2020 ist es zu weiteren Verkehrsunfällen in dem Bereich gekommen (1x Überschreiten-Unfall Fußgänger, 5x Unfall mit Radfahrenden).</p> <p>Im Rahmen der durchgeführten Unfallkommissions-sitzung wurden verschiedene Mittel zur Reduzierung der Verkehrsunfälle diskutiert. So wurde eine Verlängerung der Mittelmarkierung im Bereich der Straßenbahnschienen (im Oktober 2020 aufgebracht), das Aufbringen von taktilen Leitlinien (Umsetzung Januar 2021) und das Einsetzen von Gummiprofilen im Schienenbereich (befindet sich derzeit im Prüfungsverfahren) vereinbart. Des Weiteren wurde im Oktober 2020 der Radfahrstreifen rot markiert. Die Verkehrssituation wird weiter beobachtet.</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-fahrenden. In vier Fällen übersahen die in Richtung Herne fahrenden Pkw-Führenden beim Rechtsabbiegen auf den dortigen Supermarktparkplatz die in gleicher Richtung auf dem dortigen Radfahrstreifen befindlichen Zweiradfahrenden. In einem Fall übersah ein links abbiegender Pkw-Führer (Richtung Bochum-Zentrum) den entgegenkommenden Radfahrer.</p> <p>Zur Reduzierung der Verkehrsunfälle in diesem Bereich wurde die Rotmarkierung des Radfahrstreifens beschlossen, welche im Juni 2020 aufgebracht wurde. Im Jahr 2020 ist es zu keinem weiteren Verkehrsunfall dort gekommen, so dass diese Unfallhäufungsstelle bald abgeschlossen werden könnte.</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-Führenden 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.</p> <p>Im Jahr 2020 kam es zu zwei gleichgelagerten Unfällen an diesem Knotenpunkt. Außerdem geschahen hier drei weitere Verkehrsunfälle mit unterschiedlichen Ursachen und Fahrbeziehungen.</p> <p>In der Unfallkommissionssitzung im Jahr 2020 wurde eine Neumarkierung an diesem Knotenpunkt (Umsetzung Anfang 2021) sowie der Rückschnitt des dortigen Buschwerks (Umsetzung ebenfalls Anfang 2021) vereinbart.</p> |
| <p>Bochum: Harpener Hellweg, zwischen Kornharpener Str. und Auf- und Abfahrten BAB 40, AS-Bochum-Harpen</p> | <p>Meldung an Unfallkommission am 27.01.2020</p> |
| <p>Ein-Jahres-Betrachtung: 1 x Unfallkategorie 1 (getötet) 4 x Unfallkategorie 3 (leicht verletzt) 11x Unfallkategorie 4 (schwerwiegender Sachschaden)</p>  | <p>Im Jahr 2019 ereigneten sich auf dem Harpener Hellweg zwischen der Kornharpener Str. und den Auf- und Abfahrten der BAB 40 insgesamt 16 Verkehrsunfälle, im Jahr 2018 waren es lediglich sieben. Bei einem Verkehrsunfall wurde ein Leichtkraftradfahrer getötet. Der Harpener Hellweg wurde aus diesem Grund für den genannten Bereich in der Unfallkommissionssitzung einer Gesamtbetrachtung unterzogen.</p> <p>Im Jahr 2020 kam es lediglich an der Ausfahrt der BAB 40 zu vier weiteren Einbiegen-/Kreuzen-Unfällen.</p> <p>In der Unfallkommissionssitzung im Jahr 2020 wurde eine Ummarkierung der dortigen Fahrstreifen beschlossen (einstreifige Verkehrsführung). Erste Planungen hierzu befinden sich in der Abstimmung und sollen zeitnah umgesetzt werden.</p> |



| | |
|--|--|
| <p>Bochum: Markstr. 16-20</p> | <p>Meldung an Unfallkommission am 26.03.2020</p> |
| <p>Ein-Jahres-Betrachtung: 2 x Unfallkategorie 3 (leicht verletzt) 5 x Unfallkategorie 4 (schwerwiegender Sachschaden)</p>  | <p>Im Jahr 2019 ereigneten sich an dieser Örtlichkeit fünf Verkehrsunfälle mit schwerwiegendem Sachschaden sowie zwei Verkehrsunfälle mit Leichtverletzten durch wendende Fahrzeugführer. Weiterhin kam es an der Örtlichkeit zu einem Auffahrunfall, bei einem anderen Verkehrsunfall kam ein Pkw-Fahrer nach rechts von der Fahrbahn ab.</p> <p>Seit der Einrichtung einer mobilen Ampelanlage im Dezember 2019 im Bereich der Abfahrt A448/Markstr. ist es zu keinen weiteren gleichgelagerten Unfällen in diesem Bereich gekommen. Die Verkehrssituation wird weiter beobachtet.</p> <p>Sollte es zu keinen weiteren Unfällen kommen, kann diese Unfallhäufungsstelle im Jahr 2021 abgeschlossen werden.</p> |
| <p>Bochum: Max-Imdahlstr./M-Nordstr.</p> | <p>Meldung an Unfallkommission am 29.07.2020</p> |
| <p>Ein-Jahres-Betrachtung: 3 x Unfallkategorie 3 (leicht verletzt) Drei-Jahres-Betrachtung: 5 x Unfallkategorie 3 (leicht verletzt)</p>  | <p>Sowohl in der Ein-Jahres- als auch in der Drei-Jahres-Betrachtung wurde der Grenzwert für die Meldung einer Unfallhäufungsstelle erreicht. Bei allen Verkehrsunfällen übersahen Pkw-Führende, die von der M-Nordstr. nach rechts auf die Max-Imdahl-Str. einbiegen wollten, den von rechts auf der dortigen Radverkehrsanlage fahrenden Radfahrenden. Der Radweg ist an dieser Stelle für beide Fahrrichtungen freigegeben.</p> <p>Im ersten Quartal 2021 soll eine anlassbezogene Unfallkommissionssitzung stattfinden.</p> |



| | |
|---|---|
| <p>Bochum: Hansastr./Gewerbestr.</p> | <p>Meldung an Unfallkommission am 30.11.2020</p> |
| <p>Ein-Jahres-Betrachtung: 1 x Unfallkategorie 3 (leicht verletzt) 2 x Unfallkategorie 4 (schwerwiegender Sachschaden)</p>  | <p>Bei allen Verkehrsunfällen übersahen an dieser Stelle Pkw-Führer beim Einfahren in den Kreisverkehr die bereits dort befindlichen Verkehrsteilnehmer. Ursächlich hierfür könnten die hohen Geschwindigkeiten beim Überfahren des Innenkreises sein.</p> <p>Im Rahmen einer turnusmäßigen Besprechung zwischen Vertreterinnen und Vertretern der Stadt Bochum und der Polizei Bochum wurde zunächst die Überprüfung der Aufpflasterung bzw. Markierung des Innenkreises zur Erhöhung des Kurvenradius und Verringerung der Geschwindigkeit beschlossen.</p> <p>Im ersten Quartal soll eine anlassbezogene Unfallkommissionssitzung stattfinden.</p> |
| <p>Bochum: Königsallee/Haarstr.</p> | <p>Meldung an Unfallkommission am 26.01.2021</p> |
| <p>Ein-Jahres-Betrachtung: 4 x Unfallkategorie 3 (leicht verletzt)</p>  | <p>In der Ein-Jahres-Betrachtung wurde der Grenzwert für die Meldung einer Unfallhäufungsstelle erreicht. Bei drei Verkehrsunfällen übersahen Kraftfahrzeugführende beim Einfahren in den Kreisverkehr von der Haarstr. in östliche Fahrtrichtung die bereits in der Kreisfahrbahn befindlichen Verkehrsteilnehmer. Ein weiterer Verkehrsunfall ereignete sich an der nördlichen Ausfahrt des Kreisverkehrs.</p> <p>Diese Unfallhäufungsstelle wurde im Januar dieses Jahres an die Stadt Bochum zur Vorbereitung einer Unfallkommissionssitzung gemeldet.</p> |



| | |
|---|--|
| <p>Bochum: Wuppertaler Str./Kolkmannskamp</p> | <p>Meldung an Unfallkommission am 26.01.2021</p> |
| <p>Ein-Jahres-Betrachtung: 1 x Unfallkategorie 2 (schwer verletzt) 1 x Unfallkategorie 3 (leicht verletzt) 2 x Unfallkategorie 4 (schwerwiegender Sachschaden)</p>  | <p>Im Jahr 2020 ereigneten sich an dieser Örtlichkeit zwei Verkehrsunfälle mit Verletzten sowie zwei Verkehrsunfälle mit schwerwiegenden Sachschäden des gleichen Unfalltyps. Bei allen Verkehrsunfällen übersahen Pkw-Führende, die von der Wuppertaler Straße in nördliche Fahrtrichtung nach links in die Straße Kolkmannskamp abbiegen wollten, die entgegenkommenden Fahrzeuge. Zusätzlich ereigneten sich noch drei Auffahrunfälle auf der Wuppertaler Straße in beiden Fahrtrichtungen.</p> <p>Maßnahmen zur Reduzierung von Verkehrsunfällen an dieser Unfallhäufungsstelle werden zeitnah im Rahmen einer Unfallkommissionsitzung besprochen.</p> |



Unfallhäufungsstellen / -strecken Herne

| | |
|--|---|
| <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>Vom Jahr 2015 bis zum Jahr 2017 ereigneten sich fünf Verkehrsunfälle unter Beteiligung von zu Fuß Gehenden. Vor allem links abbiegende Pkw-Führende von der Straße Am Stöckmannshof übersahen die bevorrechtigten zu Fuß Gehenden, welche die Hammerschmidtstr. auf ihrer südlichen Furt querten.</p> <p>Gemäß Beschlussfassung der Unfallkommission wurde dort am 20.10.2017 ein Fußgängerschutzblinker installiert.</p> <p>Nachdem es im Jahr 2018 zu keinem weiteren Fußgängerunfall gekommen war, passierten im Folgejahr wieder vier Unfälle im Kreuzungsbereich, zwei davon unter Beteiligung von zu Fuß Gehenden an der in Rede stehenden Furt.</p> <p>Folglich konnte diese Unfallhäufungsstelle nicht abgeschlossen werden.</p> <p>In der letzten Unfallkommissionssitzung wurde der Austausch des vorhandenen Schutzblinkers durch eine zweifache Ausführung beschlossen. Dieser soll im 1. Quartal 2021 in Betrieb genommen werden.</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 14.09.2018) ereigneten sich hier fünf Unfälle unter Beteiligung von Rad-/Pedelecfahrenden.</p> <p>In der Gesamtbetrachtung fiel die hohe Anzahl der Einbiegen-/Kreuzen-Unfälle unter Beteiligung dieser Zweiradfahrenden ins Auge.</p> |

| | |
|---|---|
| | <p>Im Jahr 2019 waren an dem in Rede stehenden Kreisverkehr noch zwei weitere durch Unfälle zu beklagen (leicht verletzte Radfahrende).</p> <p>In der letzten Unfallkommissionssitzung wurde die zunächst angedachte Maßnahme der Führung des Radverkehrs außerhalb der Kreisfahrbahn wegen der beengten Platzverhältnisse abgelehnt. Es wurde eine Aufpflasterung des Innenkreises zur Erhöhung des Kurvenradius und Verringerung der Geschwindigkeit beschlossen. Eine Umsetzung ist für das Jahr 2021 vorgesehen.</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 01.01. bis zum 30.09.2018 ereigneten sich an dieser Unfallörtlichkeit vier Unfälle, davon drei des gleichen Grundtyps (Abbiege-Unfälle).</p> <p>Die Abbiegeunfälle wurden ausnahmslos durch die Fahrzeugführenden verursacht, welche den Hölkeskampring zunächst in westliche Richtung befuhren, um dann nach links in die Altenhöfener Str. abzubiegen.</p> <p>Am 15.11.2018 wurde daraufhin das Signalprogramm der dortigen Lichtzeichenanlage umgestellt. Da im Anschluss daran an diesem Knotenpunkt drei weitere Abbiegeunfälle stattfanden, wurde in der Unfallkommissionssitzung 2019 beschlossen, die Haltlinien für Linksabbiegende jeweils weiter von der Kreuzung entfernt zu versetzen.</p> <p>Im Jahr 2020 ist es zu keinem weiteren Abbiegeunfall gekommen, so dass diese Unfallhäufungsstelle in die Nachbetrachtung übernommen wird.</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>Im Jahre 2018 ereigneten sich an dieser Stelle fünf Unfälle, davon drei Auffahrunfälle auf der Rechtsabbiegespur des Hölkeskamprings. Die anderen beiden wurden durch Linksabbiegende vom Hölkeskampring verursacht.</p> <p>Im Jahre 2019 kam es zu zwei weiteren ähnlich gelagerten Unfallgeschehen.</p> <p>In der Sitzung am 28.11.2019 kamen die Mitglieder der Unfallkommission zu dem Ergebnis, dass der Einmündungsbereich verkehrstechnisch überlastet ist. Die in der Unfallkommissionssitzung 2019 beschlossene Installation einer Lichtsignalanlage wurde wegen der aktuellen Planungen des Neubaus einer Feuer- und Rettungswache und des Rückgangs der Verkehrsunfälle im Jahr 2020 (nur 1 Einbiegen/Kreuzen-Unfall) zurückgestellt. Übergangsweise wurde eine mobile Lichtsignalanlage aufgestellt.</p> |



| | |
|---|---|
| <p>Herne: Sodinger Str./Wiescherstr./ Hermann-Löns-Str.</p> | <p>Meldung an Unfallkommission am 27.02.2019</p> |
| <p>Ein-Jahres-Betrachtung: 1 x Unfallkategorie 2 (schwer verletzt) 2 x Unfallkategorie 3 (leicht verletzt)</p>  | <p>In den Jahren 2018 und 2019 geschahen auf der westlichen Fußgängerfurt Sodinger Str./Wiescherstr. mehrere Unfälle unter Beteiligung von zu Fuß Gehenden. Diese gleichartigen Abbiegeunfälle wurden ausnahmslos durch Fahrzeugführende verursacht, welche die Wiescherstr. zunächst in nordwestliche Richtung befuhren, um dann nach links in die Sodinger Straße abzubiegen. Im Bereich der dortigen Fußgängerfurt kollidierten sie dann mit zu Fuß Gehenden, welche die Sodinger Str. in nördliche Richtung querten. Bei einem Ortstermin der Unfallkommission konnten keine Verbesserungsmöglichkeiten zu Verhinderung dieser Abbiegeunfälle festgestellt werden.</p> <p>→ Im Jahr 2020 ereigneten sich keine weiteren Verkehrsunfälle mit den o. g. Konflikten, so dass diese Unfallhäufungsstelle in der letzten Unfallkommissionssitzung <u>abgeschlossen</u> wurde.</p> |
| <p>Herne: Landwehrweg/Gysenbergstr./Voßstr.</p> | <p>Meldung an Unfallkommission am 24.11.2020</p> |
| <p>Ein-Jahres-Betrachtung: 1 x Unfallkategorie 3 (schwer verletzt) 2 x Unfallkategorie 4 (schwerwiegender Sachschaden)</p>  | <p>Im Erfassungszeitraum ereigneten sich hier drei Unfälle des gleichen Unfallgrundtyps (Einbiegen-Kreuzen-Unfälle). Die Schadensfälle unterscheiden sich zwar in ihren Fahrbeziehungen, wurden aber ausnahmslos durch die Fahrzeugführenden verursacht, welche aus den untergeordneten Straßen in den Kreuzungsbereich einfuhren und dabei die Vorfahrt des Unfallgegners missachteten.</p> <p>Maßnahmen zur Reduzierung von Verkehrsunfällen an dieser Unfallhäufungsstelle sollen zeitnah im Rahmen einer Unfallkommissionssitzung besprochen werden.</p> |
| <p>Herne: Rainerstr./Auf der Wenge</p> | <p>Meldung an Unfallkommission am 03.02.2021</p> |
| <p>Drei-Jahres-Betrachtung: 8 x Unfallkategorie 3 (leicht verletzt)</p>  | <p>In der Drei-Jahres-Betrachtung ereigneten sich in diesem Kreuzungsbereich acht Verkehrsunfälle mit leichten Personenschäden, wobei sich fünf dieser Unfälle im Jahr 2020 zugetragen haben. Bei fünf Verkehrsunfällen waren zu Fuß Gehende beteiligt, bei einem Unfall ein Radfahrer. Bei sieben der Unfälle waren Abbiegevorgänge aus unterschiedlichen Fahrtrichtung ursächlich. Ein Fußgänger wurde beim Überschreiten der Fahrbahn von einem Pkw angefahren.</p> <p>Diese Unfallhäufungsstelle wurde Anfang Februar gemeldet. Eine Unfallkommissionssitzung wird zeitnah einberufen.</p> |



| Unfallhäufungsstellen / -strecken Witten | |
|---|--|
| <p>Witten: Ardeystr./Ledderken</p> | <p>Meldung an Unfallkommission am 22.01.2020</p> |
| <p style="text-align: center;">Ein-Jahres-Betrachtung: 3 x Unfallkategorie 3 (leicht verletzt)</p>  | <p>Im Jahr 2019 ist es an dieser Örtlichkeit zu drei Einbiegen/Kreuzen-Unfällen gekommen. Bei diesen Unfällen beabsichtigten die Vorfahrtspflichtigen von der Straße Ledderken nach links in die Ardeystr. abzubiegen. In zwei Fällen waren Linienbusse als Vorfahrtberechtigte beteiligt. Diese Unfallhäufungsstelle wurde im Januar 2020 an die Unfallkommission gemeldet. In der im März durchgeführten Unfallkommissionssitzung wurde zunächst beschlossen, dass die Umschaltung der Signalisierung von Grün- auf Rotlicht für wartende Fahrzeugführende aus der Straße Ledderken kommend verkürzt werden soll. Des Weiteren wurde die Vorrangschaltung für den Busverkehr verkürzt und die Beschilderung überprüft. Trotz dieser Maßnahmen kam es im Jahr 2020 zu weiteren Einbiegen/Kreuzen-Unfällen an dieser Örtlichkeit. Aus diesem Grund wurde durch die Unfallkommission beschlossen, dass der Knotenpunkt voll signalisiert werden soll. Die Planung für die Lichtsignalanlage befindet sich gerade in der Abstimmung. Eine Inbetriebnahme in diesem Jahr wird angestrebt.</p> |
| <p>Witten: Wetterstr./Kohlensiepen</p> | <p>Meldung an Unfallkommission am 30.11.2020</p> |
| <p style="text-align: center;">Ein-Jahres-Betrachtung: 4 x Unfallkategorie 3 (leicht verletzt) 1 x Unfallkategorie 4 (schwerwiegender Sachschaden)</p>  | <p>An dieser Örtlichkeit kam es im Jahr 2020 zu drei Auffahrunfällen. In allen drei Fällen beabsichtigten die Beteiligten von der Straße Kohlensiepen nach rechts auf die Wetterstr. einzubiegen und fuhren auf die vor ihnen ordnungsgemäß anhaltenden Unfallbeteiligten auf. Des Weiteren kam es zu einem Abbiege-Unfall unter Beteiligung eines Radfahrers und einem Einbiegen-Kreuzen-Unfall mit schwerwiegender Sachschaden an dieser Einmündung. Diese Unfallhäufungsstelle wurde im November 2020 an die Unfallkommission gemeldet. Im Februar 2021 soll eine anlassbezogene Unfallkommissionssitzung zur Maßnahmenfindung stattfinden.</p> |

6 Aktivitäten und Aktionen

Überblick

6.1 Einblick in eine Verkehrskontrolle

Mit der Feststellung von kleineren technischen Mängel beginnt in der Regel eine Verkehrskontrolle. So auch am 8. Dezember 2020 gegen 15.50 Uhr:

Polizeibeamte des Verkehrsdienstes bemerken während einer Streifenfahrt auf der Dorstener Straße in Herne bei einem vorausfahrenden Lkw teilweise defekte oder fehlende Umrissleuchten. Das Fahrzeug ist zum Zeitpunkt der Kontrolle mit Gitterboxen, Metallteilen und Stückgut teilbeladen. Deutliche "Zischgeräusche" deuten offensichtlich auf ein undichtes Bremssystem hin.



Weitere erhebliche und verkehrsfährdende Mängel schließen sich an: Die Beleuchtung ist teilweise defekt oder fehlt. Ein Tankverschluss ist nicht vorhanden, der Behälter ist lediglich mit einer Folie abgedeckt. Bei Lenkbewegungen gibt es laute, knackende Geräusche im Bereich der Vorderachse.

Doch damit nicht genug: Auch beim Fahrzeugführer werden diverse Verkehrsverstöße festgestellt. Obwohl er das Fahrzeug gewerblich führt, fehlt ihm die erforderliche Berufskraftfahrerqualifikation. Weiterhin überschreitet er fast täglich die zugelassenen Lenkzeiten bzw. hält die vorgeschriebenen Ruhezeiten nicht ein.



Im Anschluss an die Kontrolle wird das Fahrzeug einem amtlichen Sachverständigen vorgeführt. Dieser bestätigt die erkannten Mängel der Beamten: Die Luftdruckbremse ist undicht – bereits wenig Kraft reicht aus, um die aufgebockten Vorderreifen in alle Richtungen zu bewegen.

Der Verschleiß ist so weit fortgeschritten, dass sicherheitsrelevante Teile der Vorderachse nicht mehr vorhanden sind. Der Fahrer hätte den Lkw in einer abrupten Situation nicht mehr kontrollieren können.

Das Ergebnis der Kontrolle: Das Fahrzeug wird sofort zwangsstillgelegt und darf nicht mehr im Straßenverkehr geführt werden.

Besonders erstaunt sind die eingesetzten Verkehrsdienstbeamten aber über ein weiteres Detail: An dem Lkw wurde erst kurz zuvor die notwendige Hauptuntersuchung durchgeführt. Die amtliche Prüfstelle hatte dem Fahrzeug einen tadellosen und mängelbefreiten Zustand attestiert. So fertigten die Beamten zu den vorherigen Ordnungswidrigkeiten-Anzeigen noch eine Strafanzeige, da der Verdacht auf eine Falschbeurkundung bestand.



6.2 Verkehrssicherheitsarbeit – in Zeiten der Pandemie

Das Jahr 2020 war sicherlich für uns alle ein besonderes und von vielen Unwägbarkeiten geprägt.

Die Monate Januar und Februar liefen noch wie gewohnt. Die Kolleginnen und Kollegen führten Crash-Kurs-Veranstaltungen an den weiterführenden Schulen durch, um angehende Fahranfängerinnen und Fahranfänger auf die Gefahren im Straßenverkehr hinzuweisen. Diese sind nach wie vor überhöhte Geschwindigkeit, Ablenkung – z. B. durch die Benutzung eines Handys – oder auch der Konsum von Alkohol sowie Drogen.

Parallel dazu fanden Veranstaltungen im Klassenverband für „Junge Fahrerinnen und Fahrer“ statt, die im Inhalt ähnlich sind, aber im unmittelbareren Austausch stattfinden.

Die Radfahrausbildung an den Grundschulen sowie der Rollator-Parcours konnten allerdings nicht wie gewohnt durchgeführt werden. Nur zwischen dem Ende der Sommerferien und dem Anfang der Herbstferien fand wieder vereinzelt die Radfahrausbildung statt. Es fanden noch einige Puppenspiele für Vorschulkinder statt, bevor ab März alle Veranstaltungen aufgrund der Corona-Pandemie leider eingestellt werden mussten.

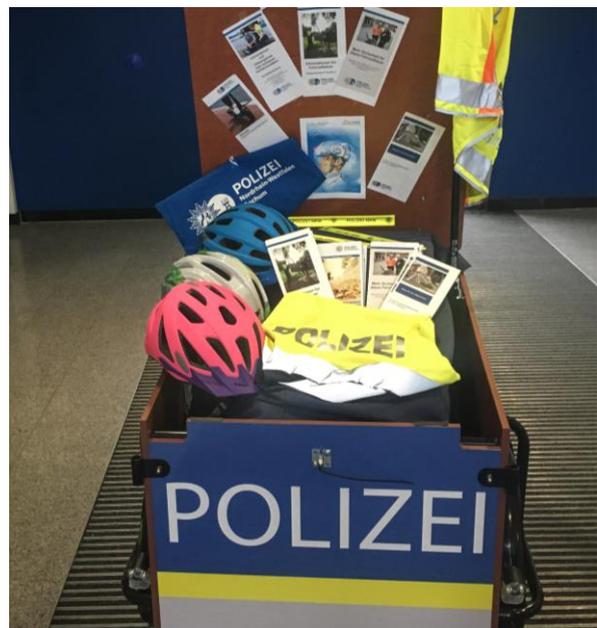
Das Team der Puppenbühne hat die Zeit jedoch effektiv genutzt: Es wurde im restlichen Jahr ein neues Stück entwickelt sowie Bühne, Licht und Technik umgebaut. Die Hauptrolle der Geschichte unter dem Titel „Halt! Stopp!“ wird künftig der Stein „Stoppi“ spielen. Mehr soll aber an dieser Stelle noch nicht verraten werden. Wir hoffen natürlich sehr, dieses Stück im Jahr 2021 auch präsentieren zu können.



Die Kolleginnen und Kollegen der Verkehrsunfallprävention wurden aber auch auf einem anderen Gebiet tätig: So haben sie nahezu täglich Fahrradstreifen und eine Vielzahl von Beratungen an Infoständen durchgeführt. Unsere Hauptanliegen waren dabei nach wie vor die Helmberatung, das Thema Sichtbarkeit im Straßenverkehr sowie die Vermittlung von Hinweisen zur Vermeidung von Verkehrsgefahren, die oftmals für Fahrradunfälle ursächlich sind.

Zusammen mit unserer Motorradstaffel sind wir im Rahmen von Schwerpunktaktionen gegen Verkehrsteilnehmende vorgegangen, die sich falsch und damit ordnungswidrig gegen Radfahrende verhielten.

Das Pandemiegeschehen hat zwar das Tätigkeitsfeld „Opferschutz“ an sich nicht lahmgelegt, dennoch konnten wir unser Betreuungsangebot nicht auf gewohnte Art und Weise durchführen. Nicht alle Kontakte waren zwingend persönlich. Wenn das Team jedoch persönliche Gespräche als notwendig erachtet hat, um den Menschen eine individuelle, angemessene und umfängliche Betreuung zukommen zu lassen, wurden die Betroffenen selbstverständlich unter strikter Beachtung der Abstands- und Hygieneregeln aufgesucht. Vieles ließ sich aber auch telefonisch regeln.





6.3 Einblicke in die Arbeit des Verkehrskommissariats 1

FALL 1: **Verkehrsunfall-Flucht mit Personenschaden und Vortäuschen einer Straftat**

| | | |
|---------------------|---------------------|--|
| TAG: | Sonntag | |
| DATUM: | 23. Februar 2020 | |
| UHRZEIT: | 16:25 Uhr | |
| ORT: | Witten | |
| STRASSE: | Rauendahlstraße 135 | |
| VERURSACHER: | Alter: 29 | Beteiligung: Pkw-Führer |
| GESCHÄDIGT: | Alter: 32 | Beteiligung: Pkw-Führerin (leicht verletzt) |

Sachverhalt:

Auf dem kurvenreichen Streckenabschnitt kam ein zunächst unbekannter Autofahrer mit einem auffälligen Sportwagen aufgrund überhöhter Geschwindigkeit von seiner Fahrlinie ab und kollidierte im Gegenverkehr seitlich mit dem Auto einer 32-jährigen Frau. Obwohl die Frau durch den heftigen Zusammenstoß verletzt wurde, flüchtete der Verursacher mit hoher Geschwindigkeit unerkannt vom Unfallort. An der Unfallstelle blieben allerdings mehrere Fahrzeugteile des Verursacherfahrzeuges zurück.

Ermittlungen:

Nach wenigen Tagen ging bei der Unfallsachbearbeitung ein Hinweis eines Polizeibeamten aus Witten ein, nachdem dieser in seiner Freizeit einen auffälligen Sportwagen ähnlich der Fahndungsbeschreibung mit einem Unfallschaden gesehen hatte.

Weitergehende Ermittlungen zu diesem Fahrzeug ergaben, dass der in Hattingen gemeldete Halter des Sportwagens am 25. Februar 2020 bei der Polizei seines Wohnortes eine Anzeige gegen Unbekannt erstattet hatte, weil sein Fahrzeug angeblich am 24. Februar 2020 im Rahmen einer Verkehrsunfallflucht in Hattingen beschädigt worden wäre.

Durch intensive Recherchen wurde ermittelt, dass der Sportwagenbesitzer sporadisch bei seiner Lebensgefährtin in Witten übernachtete. Bereits am nächsten frühen Morgen suchte ein Team der Unfallsachbearbeitung die Wohnanschrift dieser Lebensgefährtin auf, wo tatsächlich das beschriebene Fahrzeug angetroffen werden konnte. Nachdem Bruchstücke vom Unfallort passgenau in Schadensbereiche des Sportwagens eingefügt werden konnten, war nicht nur die Verkehrsunfallflucht mit Personenschaden in Witten beweissicher aufgeklärt, sondern auch die Polizei in Hattingen durfte ihr Ermittlungsverfahren wegen angeblicher Verkehrsunfallflucht fortan als Strafverfahren gegen einen nun namentlich bekannten Tatverdächtigen weiterführen, nämlich gegen den dreisten Anzeigenerstatter.

Aufgrund der guten und beweissicheren Ermittlungsergebnisse wurde der Tatverdächtige später wegen beider Straftaten zu einer empfindlichen Geldstrafe und dem Entzug seiner Fahrerlaubnis verurteilt.





FALL 2: **Tödlicher Verkehrsunfall / fahrlässige Tötung**

TAG: Dienstag
DATUM: 21. Januar 2020
UHRZEIT: 17:20 Uhr
ORT: Bochum
STRASSE: Schattbachstraße 80, USB-Wertstoffhof
VERURSACHER: Alter: 24 Beteiligung: Pkw-Führer
GESCHÄDIGT: Alter: 75 Beteiligung: Fußgänger
(verstorben)

Sachverhalt:

Ein 75-jähriger Rentner stellt sein Auto gegenüber des USB-Wertstoffhofes ab und holt einige Kartons aus seinem Kofferraum, um diese auf dem Wertstoffhof zu entsorgen. Als der ältere Mann als Fußgänger die Straße in Richtung des Zugangs zum Wertstoffhof überquert, parkt zur gleichen Zeit ein 24-jähriger Pkw-Fahrer sein Fahrzeug vom Parkbereich des Wertstoffhofes rückwärts bis auf die Fahrbahn der Schattbachstraße aus. Mitten auf der Fahrbahn kommt es zu einer leichten Kollision zwischen dem Heck des Fahrzeugs und dem Fußgänger, wodurch der Rentner rücklings zu Boden stürzt und sein Kopf auf der Fahrbahndecke aufschlägt. Mit schweren Kopfverletzungen wird der Rentner in ein Unfallkrankenhaus eingeliefert, wo er wenig später an den Unfallfolgen verstirbt.

Ermittlungen:

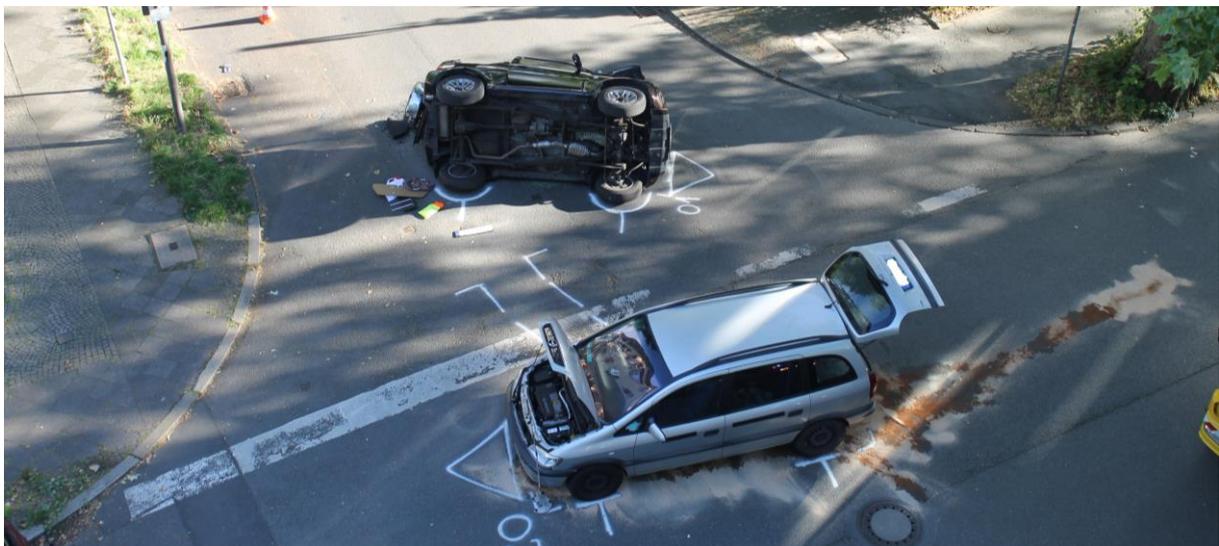
Im Rahmen der Unfallaufnahme versicherte der 24-Jährige, der noch einen Beifahrer im Fahrzeug hatte, immer wieder, von einem Anstoß (Verkehrsunfall) nichts bemerkt zu haben. Durch akribische Ermittlungen des Verkehrskommissariats 1 in Form der Spurensuche/-sicherung am Fahrzeug und intensive Befragungen im Umfeld der Örtlichkeit konnte zweifelsfrei der Nachweis einer Berührung zwischen dem Fahrzeug des 24-Jährigen und dem später verstorbenen 75-jährigen Unfallopfer nachgewiesen werden.

6.4 Spezialisiertes Verkehrsunfall-Team:

Die Aufnahme von schweren Verkehrsunfällen erfolgt bei der Polizei Bochum durch ein dafür speziell geschultes Team.

In diesem Jahr hat das Verkehrsunfall-Team insgesamt **113 Unfälle** aufgenommen.

Einige der aufsehenerregenden Unfälle werden nachfolgend kurz vorgestellt:





21.01.2020, Bochum, Herner Str./Feldsieper Str.

Ein 57-jähriger Dortmunder verliert vermutlich aufgrund eines internistischen Notfalls die Kontrolle über seinen Lkw und kollidiert mit einem Aufzugshäuschen der BOGESTRA.



07.04.2020, Witten, Muttental / Wald

Ein 18-jähriger Wittener befährt auf seinem Mountainbike eine kurvige und hügelige Mountainbike-Strecke im Muttental. Nach einem Sprung verliert er die Kontrolle über das Rad, stürzt bei hoher Geschwindigkeit und wird dabei schwer verletzt.



31.05.2020, Bochum, Donnerbecke / Wuppertaler Str.

Ein 19-jähriger Hattinger und sein 23-jähriger Sozio aus Münster befahren mit dem Motorrad ohne Schutzhelm die Straße in Bochum-Linden. Vermutlich aufgrund nicht angepasster Geschwindigkeit verliert der Fahrer die Kontrolle über das Motorrad und kollidiert mit einer Straßenlaterne. Beide Personen erliegen ihren Verletzungen.

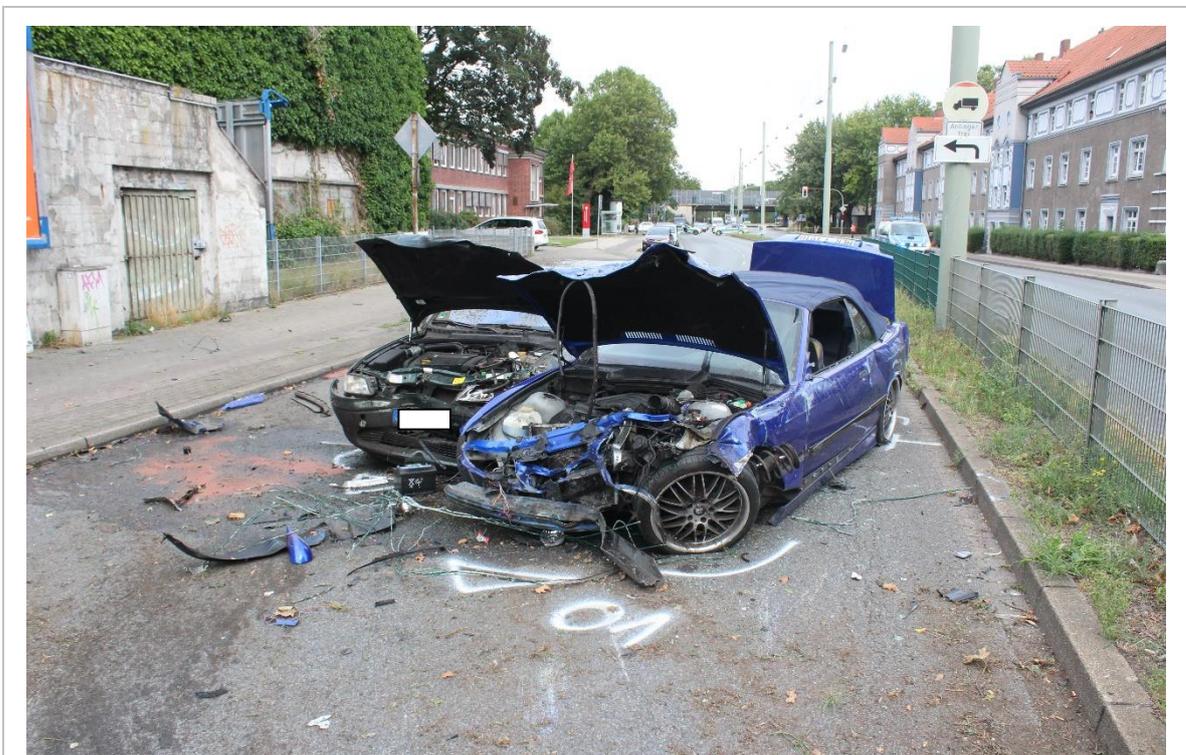


03.07.2020, Bochum, Halfmannswiese 76

Aufgrund eines internistischen Notfalles kommt ein 53-jähriger Bochumer mit seinem Auto nach links vom Fahrstreifen ab und stößt frontal mit einem Linienbus der BOGESTRA zusammen. Der Bochumer verstirbt.

**07.08.2020, Witten, Vormholzer Str. 39a**

Eine 35-jährige Hagenerin beabsichtigt, nach links in eine Grundstückseinfahrt einzufahren. Hierbei übersieht sie einen 70-jährigen Bochumer, welcher die Straße talwärts mit seinem Rennrad befährt. Bei der Kollision mit dem Pkw erleidet der Radfahrer schwere Kopfverletzungen. Er trägt keinen Fahrradhelm.

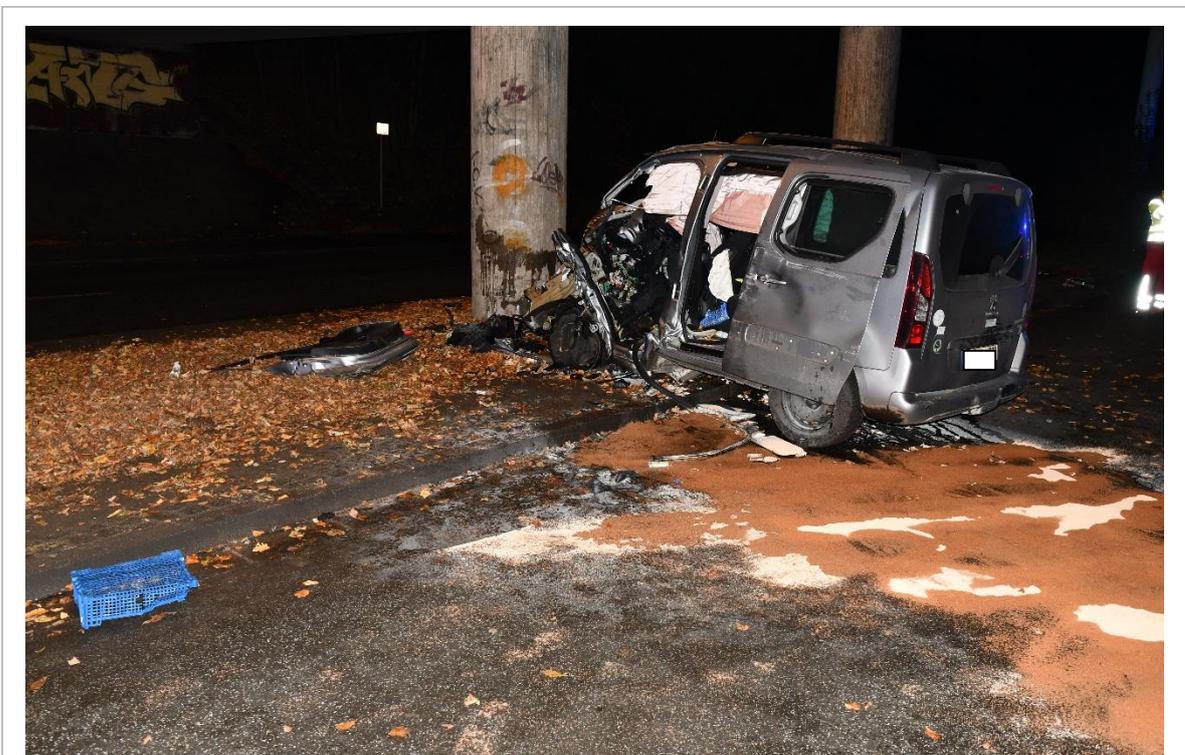
**20.08.2020, Herne, Westring 212**

Bei normalem Verkehrsfluss fährt ein 19-jähriger Herner „zickzack“, um schneller voran zu kommen. Hierbei kollidiert er mit einem vorausfahrenden Auto, verliert anschließend die Kontrolle über sein Fahrzeug und durchbricht den Zaun, der die Fahrbahnen voneinander trennt. Das Auto gerät in den Gegenverkehr und stößt frontal mit einem anderen Pkw zusammen. Insgesamt wurden vier Fahrzeuge beschädigt. Mehrere Personen werden leicht verletzt.



16.09.2020, Bochum, Bahnhofstr./Auffahrt A 40 Rtg. Essen

Ein 35-jähriger Lünener beabsichtigt, mit seinem Lkw nach rechts auf die BAB 40 abzubiegen. Hierbei übersieht er einen 62-jährigen Bochumer, der bei Grünlicht die Straße mit seinem Pedelec befährt. Bei der Kollision wird der Radfahrer schwer verletzt.



30.10.2020, Bochum, Universitätsstr./BAB 44

Ein 52-jähriger Bochumer befährt die Universitätsstraße in Richtung Bochum-Langendreer. An der Unterführung der BAB 44 stößt er frontal mit einem Brückenpfeiler zusammen. Er erliegt seinen Verletzungen.

**13.11.2020, Bochum, Wattenscheider Str. 74**

Eine 68-jährige Bochumerin überquert an einer Fußgängerfurt die Straße. Ein 56-jähriger Bochumer fährt zeitgleich mit seinem Auto bei „Grün“ an und übersieht die Fußgängerin. Durch die Kollision erleidet die Frau tödliche Verletzungen.

**26.11.2020, Witten, Hörder Straße 328**

Ein 78-jähriger Wittener geht vor einem verkehrsbedingt stehenden Lkw über die Fahrbahn. Als er die linke Seite des Lkw erreicht, verliert er das Gleichgewicht und stürzt zu Boden. Der 55-jährige Lkw-Fahrer fährt bei Grünlicht an und erfasst dabei den Fußgänger. Aufgrund des Hupsignals eines entgegenkommenden Pkw-Fahrers hält der Lkw-Fahrer sofort an. Trotzdem wird ein Arm des Fußgängers von einem Lkw-Reifen überrollt. Der 78-Jährige erleidet schwerste Verletzungen.

**08.12.2020, Bochum, Bessemerstr./Alleestr.**

Ein Sonderfahrzeug der Feuerwehr fährt mit Blaulicht und Signalhorn in den Kreuzungsbereich ein. Ein 25-jähriger Bochumer, welcher mit seinem Pkw in die Innenstadt wollte, kollidiert mit dem querenden Feuerwehrfahrzeug. Dabei werden vier Personen verletzt. Es entsteht ein Sachschaden von etwa 90.000 Euro.

**15.12.2020, Bochum, Schattbachstr. 80**

Ein unbekannter Fahrzeugführer fährt vom Gelände des USB-Hofes auf die Schattbachstraße. Hierbei übersieht er einen 31-jährigen Bochumer, welcher mit einer Kehrmaschine die Straße befährt. Um eine Kollision mit dem einfahrenden Pkw zu vermeiden, weicht der Bochumer aus. Hierbei gerät die Kehrmaschine ins Schleudern und bleibt anschließend auf der Seite liegen. Der Pkw-Fahrer entfernt sich von der Unfallstelle. Der Bochumer wird schwer verletzt.



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