

bürgerorientiert · professionell · rechtsstaatlich

Verkehrsunfallstatistik 2021

Für die Städte Bochum – Herne – Witten





Liebe Bürgerinnen und Bürger,

seit nunmehr zwei Jahren leben wir mit den pandemiebedingten Einschränkungen. Viele Menschen haben ihr persönliches Mobilitätsverhalten während dieser Zeit verändert. Es wird vermehrt zuhause gearbeitet, Fahrten mit dem Auto finden seltener statt. Zudem sind immer mehr Menschen zu Fuß, auf dem Fahrrad oder Pedelec unterwegs.

Diese veränderten Mobilitätsroutinen haben auch Auswirkungen auf das Verkehrsunfallgeschehen auf unseren Straßen in Bochum, Herne und Witten und damit einhergehend auf das Vorgehen der Polizei. So hat die seit einigen Jahren festzustellende Zunahme an verunglückten Fahrrad- und Pedelecfahrenden im Jahr 2020 den bisherigen Höchststand erreicht. Mit unterschiedlichen Ansätzen haben wir uns 2021 zur Aufgabe gemacht, diesen Negativtrend zu stoppen. Im Rahmen von Präventionsveranstaltungen weisen wir auf typische Gefahren und Unfallsituationen beim Radfahren hin und geben Hinweise zum besseren Schutz und zur Sichtbarkeit. Unsere angebotenen Fahrsicherheitstrainings waren zielgruppenspezifisch darauf ausgelegt, bei Radfahrenden aller Altersgruppen ein neues Gefahrenbewusstsein hervorzurufen. Darüber hinaus haben wir das Fehlverhalten aller Verkehrsteilnehmenden in einem noch stärkeren Umfang gehandelt.

Diese und andere Maßnahmen haben dazu beigetragen, dass wir auf einen Rückgang von 23 Prozent der Fahrrad- und Pedelec-Unfälle im Vergleich zum Vorjahr blicken können. Diese erfreuliche Entwicklung wollen wir auch künftig weiter vorantreiben.

Die Pandemie führte leider auch dazu, dass wir aufgrund der damit verbundenen Kontaktbeschränkungen nicht in der Lage waren, den Bürgerinnen und Bürgern die gesamte Bandbreite unseres Präventionsprogramms anzubieten. Insbesondere unsere Puppenbühne hat dies schmerzlich getroffen, denn normalerweise erreichen wir damit jährlich etwa 4.500 Vorschulkinder aus Bochum, Herne und Witten. Mit diesem pädagogisch wertvollen Erstkontakt mit der Polizei wollen wir die Kinder bestmöglich auf die komplexe Verkehrswelt und ein regelkonformes Verhalten im Straßenverkehr vorbereiten. Unser Ziel ist es, dieses Format rasch fortzusetzen.

Aber nicht nur unsere Kinder und Jugendlichen brauchen endlich wieder vollständige Normalität im Alltag; wir alle wünschen uns, zum alten Leben zurückzukehren. Welche Folgen sich nach dem Ende der Pandemie für den Straßenverkehr ergeben werden bzw., welche dauerhaften Auswirkungen dies für das Mobilitätsverhalten haben wird, bleibt abzuwarten. Ich darf Ihnen aber versichern: Die Polizei für Bochum, Herne und Witten wird auch im Jahr 2022 die aktuelle Verkehrssituation analysieren und die Konzepte zur Verkehrsunfallbekämpfung der jeweiligen Entwicklung gemeinsam mit den Kommunen anpassen.

Egal ob Sie zu Fuß, mit dem Rad, dem Auto oder öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs sind: Ihre sichere Teilnahme im Straßenverkehr liegt uns sehr am Herzen. Wir werden unsere Anstrengungen nicht zurückschrauben, im Gegenteil: Wir werden weiterhin kontrollieren und uns engagiert für Ihre Verkehrssicherheit einsetzen. Bleiben Sie gesund und kommen Sie immer sicher an.

Herzlichst, Ihr

Jörg Lukat





Inhaltsverzeichnis

1	Das Wichtigste in Kürze	6
2	Strategie zur Verkehrsunfallbekämpfung	8
3	Verkehrssicherheit in Zahlen.....	10
	Verkehrssicherheit Kreispolizeibehörde Bochum.....	10
	Verkehrsunfallentwicklung Stadt Bochum.....	12
	Verkehrsunfallentwicklung Stadt Herne.....	13
	Verkehrsunfallentwicklung Stadt Witten.....	14
	Datenüberblick Kreispolizeibehörde Bochum.....	17
	Datenüberblick Stadt Bochum.....	18
	Datenüberblick Stadt Herne.....	19
	Datenüberblick Stadt Witten.....	20
4	Übersicht tödlicher Verkehrsunfälle.....	22
5	Unfallhäufungsstellen / Unfallauffällige Bereiche.....	24
	Bochum.....	24
	Herne.....	32
	Witten.....	35
6	Aktivitäten und Aktionen.....	38
	Verkehrskontrollen: Klare Kante gegen Verkehrssünderinnen und -sünder.....	38
	Einblicke in die Verkehrssicherheitsarbeit – von der Kindheit bis ins Alter.....	40
	Einblicke in die Arbeit des Verkehrskommissariats 1	44
	Einblicke in die Arbeit des spezialisierten Verkehrsunfallaufnahme-Teams.....	46
	Möglichkeit zur Bekämpfung von Intensivtäterinnen und -tätern im Straßenverkehr.....	48
	Erfolgreiche Maßnahmen der Polizei bei Zweifel an der Kraffahreignung.....	49
	Impressum.....	51





1 Das Wichtigste in Kürze

Verkehrssicherheit

Im Verhältnis zu vergleichbaren Regionen in NRW ist die Wahrscheinlichkeit, in Bochum, Herne und Witten im Straßenverkehr zu verunglücken äußerst gering*. Wir stehen an Platz zwei der Verunglückten-Statistik Nordrhein-Westfalen.

Die Gesamtzahl der Menschen, die auf den Straßen von Bochum, Herne oder Witten bei einem Verkehrsunfall verunglückt sind, ging um knapp 10 Prozent im Vergleich zu 2020 zurück. Das ist so niedrig wie seit 2013 nicht mehr.

Im zurückliegenden Jahr ist die Zahl der verunglückten Kinder um 15 Prozent gesunken. Als Grund für diese Entwicklung ist unter anderem auch die zeitweilige Schließung der Schulen sowie vieler Freizeiteinrichtungen zu vermuten.

Die Unfälle unter Beteiligung von Rad- und Pedelec-fahrenden sind ebenfalls rückläufig. Ihr Gesamtanteil an allen Verkehrsunfällen mit Verunglückten hat sich von 35 auf 30 Prozent reduziert. Zu den meisten Verkehrsunfällen kommt es auf den Hauptverkehrsachsen.

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 in Bochum, Herne und Witten bewegt sich seit vielen Jahren auf einem erfreulich niedrigen Niveau.

Das Polizeipräsidium Bochum leistete auch 2021 einen wesentlichen Beitrag zu diesem hohen Maß an Verkehrssicherheit, durch

- **konsequentes Einschreiten** bei Verkehrsverstößen
- **gezielte Verkehrsüberwachung**, insbesondere mit den Schwerpunkten Geschwindigkeit, Alkohol/Drogen und missbräuchliche Nutzung 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** und
- anlassbezogene **Presse- und Öffentlichkeitsarbeit**.

Die Anzahl der im Straßenverkehr verunglückten Menschen zu reduzieren, wird auch 2022 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

Kreispolizeibehörde Bochum

Verkehrsunfallbeteiligung

Kinder 0-14 Jahre



Im Vergleich zum Vorjahr sank die Gesamtzahl der verunglückten Kinder von 145 auf 123. Der Bereich der aktiv verunglückten Kinder sank von 104 auf 84, die Anzahl der passiv verunglückten Kinder sank von 41 auf 39.

Junge Erwachsene 18-24 Jahre



Die Zahl der verunglückten jungen Erwachsenen sank von 218 auf 201. Ihr Anteil als Verursachende eines Verkehrsunfalls mit Personenschaden sank von 14,38 % auf 13,47 %. Junge Erwachsene verursachen weiterhin überproportional zu ihrem Bevölkerungsanteil von 8,27 % Verkehrsunfälle mit Personenschaden.

Senior/-innen 65+ Jahre



Die Zahl der verunglückten Senior/-innen sank von 221 auf 197. Bei einem Bevölkerungsanteil von 22,36 % traten sie als Verursachende von Verkehrsunfällen mit Personenschaden in 14,03 % der Fälle in Erscheinung und bleiben damit weiterhin unterproportional als solcher beteiligt.

Verkehrsunfall-Statistik

Verkehrsunfälle und Verunglückte



Die Gesamtzahl aller Verkehrsunfälle sank von 22.279 auf 22.252.



Die Zahl der Toten sank von 7 auf 6.



Die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden sank von 1.419 auf 1.262. Hierbei verunglückten insgesamt 163 Menschen weniger als im Vorjahr.



Die Anzahl der Unfälle unter Alkoholeinwirkung sank von 207 auf 186.



Die Anzahl der Unfallfluchten mit Personenschaden stieg von 107 auf 111.



Die Anzahl der Unfallfluchten mit Sachschaden stieg von 4.586 auf 4.737.



Die Aufklärungsquote nach Verkehrsunfällen und Flucht mit Personenschaden sank von 65,35 % auf 62,16 %.



Die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Sachschaden stieg von 20.860 auf 20.990.



Die Anzahl der verunglückten Fahrrad- und Pedelec-fahrenden sank von 496 auf 382. Nahezu unverändert blieb jedoch die Anzahl der verunglückten Pedelec-fahrenden (+1 auf 101) für sich allein betrachtet.



3.1 Verkehrsunfallentwicklung

Stadt Bochum



Verkehrsunfallbeteiligung

Kinder 0-14 Jahre



Im Vergleich zum Vorjahr sank die Gesamtzahl der verunglückten Kinder von 85 auf 69. Der Bereich der aktiv verunglückten Kinder sank von 59 auf 44. Die Anzahl der passiv verunglückten Kinder sank von 26 auf 25.

Junge Erwachsene 18-24 Jahre



Die Anzahl der verunglückten jungen Erwachsenen sank von 141 auf 107. Ihr Anteil als Verursachende eines Verkehrsunfalls mit Personenschaden sank auf 12,78 % (Vorjahr: 14,27 %) bei einem Bevölkerungsanteil von 8,54 %.

Senior/-innen 65+ Jahre



Die Zahl der verunglückten Senior/-innen sank von 133 auf 116.



Ihr Anteil als Verursachende von Verkehrsunfällen mit Personenschaden stieg von 13,34 % auf 14,62 %.

Verkehrsunfall-Statistik

Verkehrsunfälle und Verunglückte



Die Gesamtzahl aller Verkehrsunfälle stieg von 13.619 auf 13.680.



Die Anzahl der Getöteten sank von 6 auf 4.



Die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden sank von 862 auf 759. Hierbei verunglückten 99 Menschen weniger als im Vorjahr.



Die Anzahl der Verkehrsunfälle unter Alkoholeinwirkung stieg von 118 auf 121.



Die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden und Flucht stieg von 63 auf 80.



Die Aufklärungsquote nach Verkehrsunfällen mit Personenschaden und Flucht stieg von 63,50 % auf 63,80 %.



Die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Sachschaden stieg von 12.757 auf 12.921.



Die Anzahl der verunglückten Fahrrad- und Pedelec-fahrenden sank von 313 auf 222. Auch die Pedelec-fahrenden allein betrachtet, verzeichnen einen Rückgang von 63 auf 56 Verunglückte.



3.2 Verkehrsunfallentwicklung

Stadt Herne



Verkehrsunfallbeteiligung



Kinder 0-14 Jahre

Im Vergleich zum Vorjahr sank die Gesamtzahl der verunglückten Kinder von 42 auf 32. Die Anzahl der aktiv verunglückten Kinder sank von 34 auf 26. Die Anzahl der passiv verunglückten Kinder sank von 8 auf 6.



Junge Erwachsene 18-24 Jahre

Die Anzahl der verunglückten jungen Erwachsenen stieg von 48 auf 61.



Der Anteil als Verursachende eines Verkehrsunfalls mit Personenschaden dieser Altersgruppe sank von 16,42 % auf 15,26 % bei einem Bevölkerungsanteil von 8,10 %.



Senior/-innen 65+ Jahre

Die Zahl der verunglückten Senior/-innen stieg von 43 auf 45.



Ihr Anteil als Verursachende von Verkehrsunfällen mit Personenschaden sank von 13,13 % auf 9,42 % bei einem Bevölkerungsanteil von 21,84%.

Verkehrsunfall-Statistik

Verkehrsunfälle und Verunglückte



Die Gesamtzahl aller Verkehrsunfälle stieg von 5.163 auf 5.321.



Die Zahl der tödlich Verunglückten sank von 1 auf 0.



Die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden sank von 335 auf 308. Hierbei verunglückten 34 Menschen weniger als im Vorjahr.



Die Anzahl der Unfälle unter Alkoholeinwirkung sank von 51 auf 41.



Die Aufklärungsquote nach Verkehrsunfällen mit Personenschaden und Flucht sank von 71,40 % auf 50 %.



Die Anzahl der Unfälle mit Sachschaden stieg von 4.828 auf 5.013.



Die Anzahl der verunglückten Fahrrad- und Pedelec-fahrenden sank von 115 auf 103.



Die Pedelec-fahrenden allein betrachtet, verzeichnen einen Anstieg von 21 auf 27 Verunglückte.



3.3 Verkehrsunfallentwicklung

Stadt Witten



Verkehrsunfallbeteiligung



Kinder 0-14 Jahre

Die Gesamtzahl der verunglückten Kinder stieg von 18 auf 22. Der Bereich der aktiv verunglückten Kinder stieg von 11 auf 14. Die Anzahl der passiv verunglückten Kinder stieg von 7 auf 8.



Junge Erwachsene 18-24 Jahre

Die Anzahl der verunglückten jungen Erwachsenen stieg von 29 auf 33. Ihr Anteil als Verursachende eines Verkehrsunfalls mit Personenschaden dieser Altersgruppe stieg von 11,71 % auf 13,33 % bei einem Bevölkerungsanteil von 8,27 %.



Senior/-innen 65+ Jahre

Die Zahl der verunglückten Senior/-innen sank von 45 auf 36.



Ihr Anteil als Verursachende von VU mit Personenschaden stieg von 13,96 % auf 18,97 % bei einem Bevölkerungsanteil von 22,36 %.

Verkehrsunfall-Statistik



Verkehrsunfälle und Verunglückte

Die Gesamtzahl der Verkehrsunfälle sank von 3.497 auf 3.251.



Die Zahl der Toten stieg von 0 auf 2.



Die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden sank von 222 auf 195. Hierbei verunglückten 30 Menschen weniger als im Vorjahr.



Die Anzahl der Unfälle unter Alkoholeinwirkung sank von 38 auf 24.



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



Die Aufklärungsquote nach Verkehrsunfällen mit Personenschaden und Flucht stieg von 62,50 % auf 69,20 %.



Die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Sachschaden sank von 3.275 auf 3.056.



Die Anzahl der verunglückten Fahrrad- und Pedelec-fahrenden sank von 68 auf 57.



Die Pedelec-fahrenden allein betrachtet, verzeichnen einen Anstieg von 16 auf 18 Verunglückte.



3.4 Datenüberblick im Mehrjahresvergleich

Gesamt KPB Bochum sowie der einzelnen 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

3.4 Datenüberblick KPB Bochum (Mehrjahresvergleich)

KPB Bochum (Stand Februar 2022)

Jahr	Verkehrsunfallentwicklung							
	VU-S+P				VU-Flucht			
	VU gesamt	VU-S	VU-P	Alkoholfälle	VU andere berauschende Mittel	VU-Flucht Gesamt	VU-Flucht-P	VU-Flucht-P Aufklärungsquote
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%
2021	22.252	20.990	1.262	186	37	4.848	111	62,16%

Jahr	Verunglückte				Verkehrsbeteiligung der Verunglückten				
	Gesamt	Leichtverletzte	Schwerverletzte	Getötete	Pkw	zu Fuß Gehende	Rad- /Pedelecfahrende	mot. Zweiräder	E-Scooter
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
2021	1.523	1.307	210	6	667	210	382	143	72

Jahr	Besondere Altersgruppen der Verunglückten						
	Kinder			Jugendliche			
	Gesamt	aktiv	passiv	JE	Erwachsene	Senior/-innen	
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
2021	123	84	39	50	201	947	197

Jahr	Anteilige Verursachung von VU-P zum jeweiligen Bevölkerungsanteil							
	Kinder		JE		Erwachsene		Senior/-innen	
	Verursachung	Bevölkerungsanteil	Verursachung	Bevölkerungsanteil	Verursachung	Bevölkerungsanteil	Verursachung	Bevölkerungsanteil
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%
2021	4,44%	12,86%	13,47%	8,27%	61,25%	53,98%	14,03%	22,36%

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
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
2021	299	153	206	41	46	112	63	29	5	567

Jahr	Maßnahmen nach folgenlosen Verkehrsverstößen				
	Gesamt	Geschwindigkeit	Alkohol	andere berauschende Mittel	elektr. Geräte
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
2021	75.727	39.938	340	720	3.343

Verunglücktenhäufigkeitszahl	
VHZ-Gesamt	Landesplatzierung
258	1
254	1
284	1
290	1
273	1
246	2

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)

3.5 Datenüberblick Stadt Bochum (Mehrjahresvergleich)

Kommune Bochum (Stand Februar 2022)

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	
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%	
2021	13.680	12.921	759	121	20	2.974	80	63,80%	

Jahr	Verunglückte				Verkehrsbeteiligung der Verunglückten				
	Gesamt	Leichtverletzte	Schwerverletzte	Getötete	Pkw	zu Fuß Gehende	Rad- /Pedelecfahrende	mot. Zweiräder	E-Scooter
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
2021	921	798	119	4	416	126	222	90	35

Jahr	Besondere Altersgruppen der Verunglückten						
	Gesamt	Kinder		Jugendliche			
		aktiv	passiv	JE	Erwachsene	Senior/-innen	
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
2021	69	44	25	35	107	589	116

Jahr	Anteilige Verursachung von VU-P zum jeweiligen Bevölkerungsanteil							
	Kinder		JE		Erwachsene		Senior/-innen	
	Verursachung	Bevölkerungsanteil	Verursachung	Bevölkerungsanteil	Verursachung	Bevölkerungsanteil	Verursachung	Bevölkerungsanteil
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%
2021	3,69%	12,46%	12,78%	8,54%	60,87%	54,25%	14,62%	22,33%

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
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
2021	172	93	121	27	33	63	41	15	0	354

Jahr	Maßnahmen nach folgenlosen Verkehrsverstößen				
	Gesamt	Geschwindigkeit	Alkohol	andere berauschende Mittel	elektr. Geräte
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
2021	47.252	25.382	223	371	1.752

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

3.6 Datenüberblick Stadt Herne (Mehrjahresvergleich)

Kommune Herne (Stand Februar 2022)

Jahr	Verkehrsunfallentwicklung							
	VU-S+P					VU-Flucht		
	VU gesamt	VU-S	VU-P	Alkoholfälle	VU andere berauschende Mittel	VU-Flucht Gesamt	VU-Flucht-P	VU-Flucht-P Aufklärungsquote
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%
2021	5.321	5.013	308	41	14	1.183	18	50,00%

Jahr	aktiv und passiv								
	Verunglückte				Verkehrsbeteiligung der Verunglückten				
	Gesamt	Leichtverletzte	Schwerverletzte	Getötete	Pkw	zu Fuß Gehende	Rad-/Pedelec-fahrende	mot. Zweiräder	E-Scooter
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
2021	360	320	40	0	138	51	103	35	10

Jahr	Besondere Altersgruppen der Verunglückten						
	Kinder			aktiv und passiv			
	Gesamt	aktiv	passiv	Jugendliche	JE	Erwachsene	Senior/-innen
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
2021	32	26	6	9	61	213	45

Jahr	Anteilige Verursachung von VU-P zum jeweiligen Bevölkerungsanteil							
	Kinder		JE		Erwachsene		Senior/-innen	
	Verursachung	Bevölkerungsanteil	Verursachung	Bevölkerungsanteil	Verursachung	Bevölkerungsanteil	Verursachung	Bevölkerungsanteil
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%
2021	6,17%	13,77%	15,26%	8,10%	63,96%	53,55%	9,42%	21,84%

Jahr	Anzahl Verunglückte durch erste eingetragene Unfallursache (VU-P)									
	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
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
2021	80	31	53	8	2	30	14	10	3	129

Jahr	Maßnahmen nach folgenlosen Verkehrsverstößen				
	Gesamt	Geschwindigkeit	Alkohol	andere berauschende Mittel	elektr. Geräte
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
2021	13.945	5.008	81	305	1.020

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	

3.7 Datenüberblick Stadt Witten (Mehrjahresvergleich)

Kommune Witten (Stand Februar 2022)

Jahr	Verkehrsunfallentwicklung							
	VU-S+P				VU-Flucht			
	VU gesamt	VU-S	VU-P	Alkoholfälle	VU andere berauschende Mittel	VU-Flucht Gesamt	VU-Flucht-P	VU-Flucht-P Aufklärungsquote
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%
2021	3.251	3.056	195	24	3	691	13	69,20%

Jahr	aktiv und passiv									
	Verunglückte				Verkehrsbeteiligung der Verunglückten					
	Gesamt	Leichtverletzte	Schwerverletzte	Getötete	Pkw	zu Fuß Gehende	Rad-/Pedelec-fahrende	mot. Zweiräder	E-Scooter	
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
2021	242	189	51	2	113	33	57	18		27

Jahr	Besondere Altersgruppen der Verunglückten						
	Kinder			aktiv und passiv			
	Gesamt	aktiv	passiv	Jugendliche	JE	Erwachsene	Senior/-innen
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
2021	22	14	8	6	33	145	36

Jahr	Anteilige Verursachung von VU-P zum jeweiligen Bevölkerungsanteil							
	Kinder		JE		Erwachsene		Senior/-innen	
	Verursachung	Bevölkerungsanteil	Verursachung	Bevölkerungsanteil	Verursachung	Bevölkerungsanteil	Verursachung	Bevölkerungsanteil
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%
2021	4,62%	12,86%	13,33%	8,27%	58,46%	53,98%	18,97%	22,36%

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
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
2021	47	29	32	6	11	19	8	4	2	84

Jahr	Maßnahmen nach folgenlosen Verkehrsverstößen				
	Gesamt	Geschwindigkeit	Alkohol	andere berauschende Mittel	elektr. Geräte
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
2021	14.465	9.548	36	44	571

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

Übersicht tödlicher Verkehrsunfälle im Jahr 2021

Stadt	Datum	Straße	Unfallbeteiligung		Unfallursache
			UB 01	UB 02	
Bochum	15.06.2021	Auf dem Kalwes	Krad, 60J./m. †	Pkw, 55J./m.	Unangepasste Geschwindigkeit
Witten	28.08.2021	Hellweg/ Damaschkestr.	Pkw, 27J./m. +24J./m. †		Unangepasste Geschwindigkeit, Alkohol
Bochum	29.09.2021	Alte Bahnhofstr./Elsterstr.	Lkw, 54J./m.	Rad, 60J./w. †	Fehler beim Linksabbiegen
Witten	28.11.2021	Ardeystr., Parkplatz Herrenholz	Pkw, 34J./m. +37J./w. †		Unangepasste Geschwindigkeit, Einfluss von Btm
Bochum	11.12.2021	Universitätsstr./Ferdinandstr.	Fußg., 34J./m. †	Pkw, 32J./m.	Fehler beim Überschreiten der Fahrbahn
Bochum	14.12.2021	Dr.-C.-Otto-Str.	Pkw, 70J./m.	Fußg., 82J./w. †	Falsches Verhalten ggü. Fußgängern, Fehler beim Überschreiten der Fahrbahn

Hinweis:

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

Stadt	Datum	Straße	Unfallbeteiligung		Unfallursache
			UB 01	UB 02	
Herne	13.10.2021	Richard-Wagner-Str./Rainerstr.	Pkw, 54J./w.	Krankenfahrstuhl, 82J./m. †	Fehler beim Rechtsabbiegen, nicht an den Folgen des Unfalls verstorben
Herne	06.11.2021	Hammerschmidtstr./BAB42	Fußg., 81J./m. †	Lkw, 25J./m.	Fehler beim Überschreiten der Fahrbahn, falsches Verhalten ggü. Fußgängern, Geschwindigkeit, außerhalb der statistischen 30-Tages-Frist verstorben
Witten	29.11.2021	Brauckstr./BAB44	Lkw, 51J./m. †		Internistischer Notfall, kein Verkehrsunfall



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 Unfallauffälligkeiten tätig zu werden, und diese Stellen und Strecken in Zusammenarbeit mit den städtischen Behörden zu entschärfen.



Unfallhäufungsstellen / -strecken in Bochum



Bochum: Marienstr./Hüller Str.	Meldung an Unfallkommission vom 08.03.2017
<p style="text-align: center;">Drei-Jahres-Betrachtung: 4 x Unfallkategorie 2 (schwer verletzt)</p> 	<p>Diese Unfallhäufungsstelle wurde bereits im Jahr 2017 gemeldet. In den Jahren 2020 und 2021 ereigneten sich hier zwei weitere Abbiegeunfälle mit Beteiligung von Pkw-Fahrenden und zu Fuß Gehenden.</p> <p>Der Austausch und die Installation einer komplett neuen Lichtsignalanlage soll im Jahr 2022 erfolgen.</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 in Zusammenhang. Zunächst wurde das Aufstellen eines Verkehrszeichens mit dem Hinweis „Radar“ vereinbart, welches im April 2020 aufgestellt wurde. Nachdem die Anzahl der Verkehrsunfälle zunächst rückläufig war, ist es im Jahr 2021 erneut zu fünf Auffahrunfällen gekommen.</p> <p>Im Rahmen einer anlassbezogenen Unfallkommissionssitzung im Dezember 2021 wurde daraufhin u. a. vereinbart, dass das VZ 131 (Lichtzeichenanlage) sowie gelbes Blinklicht vor dem Bereich der Brücke installiert werden sollen. Die Umsetzung soll in 2022 erfolgen.</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. Zudem kam es zu mehreren Auffahrunfällen mit Personen- und Sachschaden in der Ausfahrt.</p> <p>Im Jahr 2020 kam es zu einem weiteren Verkehrsunfall 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 Jahr 2021 ereignete sich ein weiterer Verkehrsunfall zwischen einer Pkw-Fahrerin und einer Fußgängerin.</p> <p>Im Rahmen der im Jahr 2019 durchgeführten Unfallkommissionssitzung wurden verschiedene Maßnahmen beschlossen.</p> <p>Als erste Maßnahmen wurden im August 2020 der dortige Radfahrstreifen rot markiert und in der Abfahrt ein Verkehrszeichen als Hinweis auf die Gefahrenstelle aufgestellt. Die weiteren vereinbarten Maßnahmen (Verlegung des Radweges, Signalisierung des Rad- und Fußgängerüberweges mit Bedarfsampel, Verlegung des Verflechtungsbereiches auf der Herner Str. durch Markierung einer durchgezogenen Linie) sollen in 2022 umgesetzt werden.</p>



<p>Bochum: Höntroper Str./Eppendorfer Str./Gartenstr.</p>	<p>Meldung an Unfallkommission vom 27.11.2019</p>
<p>Drei-Jahres-Betrachtung: 2 x Unfallkategorie 2 (schwer verletzt) 4 x Unfallkategorie 3 (leicht verletzt) 1 x Unfallkategorie 4 (schwerwiegender Sachschaden)</p> 	<p>An dieser Einmündung ereigneten sich in den Jahren 2017 bis 2019 fünf Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Rad- und Pedelec-fahrenden auf dem dortigen Radfahrstreifen. Im Juli 2020 kam es zu einem weiteren Verkehrsunfall mit einer schwer verletzten Pedelec-fahrerin auf dem Radfahrstreifen. Im Rahmen der durchgeführten Unfallkommissionssitzung 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. Darüber hinaus ereignete sich im Juli 2020 ein weiterer Verkehrsunfall auf dem nördlichen Geh-/Radweg zur Talstr. zwischen einer Radfahrerin und einem Pkw-Fahrer. Auch hier wurden im Anschluss die Markierung und die vorhandene Beschilderung erneuert.</p> <p>Es hat sich seit der Umsetzung der Maßnahmen kein weiterer Verkehrsunfall an diesem Knotenpunkt ereignet, so dass diese Unfallhäufungsstelle abgeschlossen werden kann.</p>
<p>Bochum: Hans-Böckler-Straße, Technisches Rathaus/City-Passage</p>	<p>Meldung an Unfallkommission vom 04.12.2019</p>
<p>Ein-Jahres-Betrachtung: 2 x Unfallkategorie 2 (schwer verletzt) 6 x Unfallkategorie 3 (leicht verletzt)</p> 	<p>Im Jahr 2019 und 2020 ereigneten sich mehrere Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Menschen, die zu Fuß unterwegs waren (Überschreiten-Unfälle in Höhe der City-Passage), und Rad-/Pedelec-fahrenden (Unfälle durch ruhenden Verkehr oder in den Straßenbahnschienen). Die im Rahmen der anlassbezogenen vereinbarten und vollzogenen Maßnahmen (Verlängerung der Mittelmarkierung im Bereich der Straßenbahnschienen, Aufbringen von taktilen Leitlinien und Rotmarkierung des Radfahrstreifens) haben bisher nicht zur Reduzierung der Verkehrsunfälle geführt. Auch im Jahr 2021 ist es zu weiteren Verkehrsunfällen unter Beteiligung von zu Fuß Gehenden und Rad- und Pedelec-fahrenden in dem Bereich gekommen. Im Rahmen der Unfallkommissionssitzung im Dezember 2021 wurden nochmals die konkreten Planungen für den Einbau von Gummiprofilen im Schienenbereich besprochen, um weitere Stürze der Rad- und Pedelec-fahrenden beim Überfahren der Straßenbahngleise zu verhindern. Des Weiteren wurde die Anlage eines Radfahrstreifens auf der westlichen Seite vereinbart. Dieser sowie der bereits vorhandene Radfahrstreifen sollen gegen unbefugtes Parken gesichert werden.</p>



	<p>Langfristig ist im Rahmen des integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzeptes Innenstadt (ISEK) vorgesehen, dass die Hans-Böckler-Straße für den Mobilen Individualverkehr gesperrt wird.</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 Pedelfahrenden. 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.</p> <p>Da sich keine weiteren Verkehrsunfälle an dieser Örtlichkeit ereignet haben, wurde diese Unfallhäufungsstelle im Jahr 2021 abgeschlossen.</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.</p> <p>In den Jahren 2020 und 2021 kam es zu weiteren gleichgelagerten Unfällen an diesem Knotenpunkt.</p> <p>Seit Endes des Jahres 2021 wird dieser Knotenpunkt zu einem Kreisverkehr umgebaut, so dass auch diese Unfallhäufungsstelle bald abgeschlossen werden könnte.</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>In den Jahren 2020 und 2021 kam es an der Ausfahrt der BAB 40 zu sechs weiteren Einbiegen-/Kreuzen-Unfällen und an der Auffahrt zu einem Abbiege-Unfall.</p> <p>In der Unfallkommissionssitzung im Jahr 2020 wurde eine Ummarkierung der dortigen Fahrstreifen beschlossen (einstreifige Verkehrsführung). Die Planungen hierzu befinden sich in der Abstimmung. Im Jahr 2022 sollen in der kommenden Unfallkommissionssitzung ggf. weitergehende Maßnahmen besprochen 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 Fahrzeugführende. 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 Lichtsignalanlage im Dezember 2019 im Bereich der Abfahrt A448/Markstr. ist es zu keinen weiteren gleichgelagerten Unfällen mehr in diesem Bereich gekommen.</p> <p>Da sich keine weiteren Verkehrsunfälle an dieser Örtlichkeit ereignet haben, wurde diese Unfallhäufungsstelle im Jahr 2021 abgeschlossen.</p>



<p>Bochum: Max-Imdahl-Str./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, die von rechts auf der dortigen Radverkehrsanlage fahrenden Radfahrende. Der Radweg ist an dieser Stelle für beide Fahrtrichtungen freigegeben.</p> <p>In der Unfallkommissionssitzung am 15.04.2021 wurden die Auffrischung der Roteinfärbung des Radfahrstreifens, der Austausch der Beschilderung sowie das Aufbringen einer Fahrbahnschwelle vereinbart. Diese Maßnahmen wurden im April und Juli 2021 umgesetzt.</p> <p>Im Jahr 2021 hat sich kein weiterer Verkehrsunfall an diesem Knotenpunkt ereignet, so dass diese Unfallhäufungsstelle in der nächsten Unfallkommissionssitzung abgeschlossen werden kann.</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 Pkw-Führende beim Einfahren in den Kreisverkehr die bereits dort befindlichen Verkehrsteilnehmenden. Ursächlich hierfür könnten die hohen Geschwindigkeiten beim Überfahren des Innenkreises sein.</p> <p>Im Jahr 2021 haben sich vier weitere Verkehrsunfälle mit unterschiedlichen Unfallhergängen in dem Kreisverkehr ereignet.</p> <p>In der Unfallkommissionssitzung am 15.04.2021 wurde u. a. die Erneuerung der Markierung sowie der Nagelketten vereinbart. Eine Umsetzung ist für das Jahr 2022 vorgesehen.</p> <p>Die Unfallsituation wird weiter beobachtet.</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 Verkehrsteilnehmenden. Ein weiterer Verkehrsunfall ereignete sich an der nördlichen Ausfahrt des Kreisverkehrs. Diese Unfallhäufungsstelle wurde im Januar 2021 an die Stadt Bochum gemeldet.</p> <p>Die verblassten Fahrbahnmarkierungen wurden von Straßen NRW bereits im Dezember 2020 erneuert, so dass in der Unfallkommissionssitzung im April 2021 zunächst keine weiteren Maßnahmen beschlossen worden sind.</p> <p>Im Jahr 2021 hat sich kein weiterer Verkehrsunfall an diesem Knotenpunkt ereignet, so dass diese Unfallhäufungsstelle in der nächsten Unfallkommissionssitzung abgeschlossen werden kann.</p>
<p>Bochum: Wuppertaler Str./Kolkmannskamp</p>	<p>Meldung an Unfallkommission am 26.11.2021</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 Str. in beiden Fahrtrichtungen.</p> <p>Im Jahr 2021 ist es zu einem weiteren Abbiege-Unfall gekommen.</p> <p>In der Unfallkommissionssitzung im April 2021 wurde festgestellt, dass sich die Markierungen sowie der Straßenbelag im Kreuzungsbereich in keinem guten Zustand befinden.</p> <p>Straßen NRW prüft, wann eine Erneuerung der Fahrbahndecke und der Markierungen realisiert werden kann. Des Weiteren sollen die vorhandene Beschilderung und das gelbe Blinklicht überprüft werden.</p>



<p>Bochum: Südring/Luisenstr.</p>	<p>Meldung an Unfallkommission am 01.03.2021</p>
<p style="text-align: center;">Ein-Jahres-Betrachtung: 1 x Unfallkategorie 3 (leicht verletzt) 3 x Unfallkategorie 4 (schwerwiegender Sachschaden)</p> 	<p>Im Jahr 2020 ereigneten sich an dieser Örtlichkeit drei Verkehrsunfälle mit schwerwiegenden Sachschäden sowie ein Verkehrsunfall mit Verletzten des gleichen Unfalltyps. Bei allen Verkehrsunfällen übersahen Pkw-Führende, die vom Südring nach links abbiegen oder hier wenden wollten, die entgegenkommenden Kraftfahrzeuge.</p> <p>Im Jahr 2021 ereignete sich ein weiterer Verkehrsunfall nach einem Wendemanöver an der Örtlichkeit.</p> <p>In der Unfallkommissionsitzung im April 2021 wurde vereinbart, dass ein zusätzliches gelbes Blinklicht installiert werden soll. Weiterhin wurde die vorhandene Beschilderung überprüft und entfernt. Perspektivisch soll der Südring komplett neu geplant werden.</p>
<p>Bochum: Dorstener Str./Hofsteder Str.</p>	<p>Meldung an Unfallkommission am 01.12.2021</p>
<p style="text-align: center;">Ein-Jahres-Betrachtung: 1 x Unfallkategorie 2 (schwer verletzt) 3 x Unfallkategorie 3 (leicht verletzt)</p> 	<p>Im Jahr 2021 ereigneten sich an dieser Örtlichkeit vier Verkehrsunfälle mit Verletzten. Bei drei Verkehrsunfällen übersahen Pkw-Führende, die von der Dorstener Straße nach rechts in die Hofsteder Straße abbiegen wollten, die seitlich in gleiche Richtung fahrenden Rad- und Pedelec-fahrenden auf dem dortigen Radfahrstreifen. Desweiteren stürzte ein Pedelec-fahrer im dortigen Bereich ohne Fremdeinwirkung.</p> <p>In der Unfallkommissionsitzung am 09.12.2021 wurde vereinbart, dass die Rotmarkierung und die Piktogramme des Radfahrstreifens erneuert und erweitert werden sollen. Desweiteren soll die Beleuchtung unterhalb der Brücke überprüft und ein Verkehrszeichen, welches auf die besondere Unfallgefahr hinweist, aufgestellt werden.</p>



<p>Bochum: Stiepeler Str./Gesundheitscampus</p>	<p>Meldung an Unfallkommission am 23.12.2021</p>
<p>Ein-Jahres-Betrachtung: 2 x Unfallkategorie 3 (leicht verletzt) 1 x Unfallkategorie 4 (schwerwiegender Sachschaden)</p> 	<p>Im Jahr 2021 ereigneten sich an dieser Örtlichkeit zwei Verkehrsunfälle mit Verletzten sowie ein Verkehrsunfall mit schwerwiegenden Sachschaden des gleichen Unfalltyps.</p> <p>Bei allen Verkehrsunfällen übersahen Pkw-Führende, die von der Straße Gesundheitscampus auf die Stiepeler Straße nach links einbiegen wollten, die von links auf der Stiepeler Straße kommenden Fahrzeugführenden, welche der abknickenden Vorfahrt in nördliche Richtung weiter folgen wollten.</p> <p>Mögliche Maßnahmen werden in der nächsten Unfallkommission geprüft.</p>



Unfallhäufungsstellen / -strecken in 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 Hammerschmidtstraße 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. 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 wurde am 01.04.2021 in Betrieb genommen.</p> <p>Auch im Jahr 2021 ereigneten sich an diesem Knotenpunkt weitere Verkehrsunfälle, jedoch in anderen Fahrbeziehungen und ohne die Beteiligung von zu Fuß Gehenden. Die Unfallage wird weiter betrachtet.</p>



<p>Herne: Funkenbergstr./Bahnhofstr./Bahnhofsplatz</p>	<p>Meldung an Unfallkommission am 14.09.2018</p>
<p style="text-align: center;">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-/Pedelec-fahrenden. In der Gesamtbetrachtung stach die hohe Anzahl der Einbiegen-/Kreuzen-Unfälle unter Beteiligung dieser Zweiradfahrenden ins Auge. Im Jahr 2019 waren an dem in Rede stehenden Kreisverkehr noch zwei weitere, durch Unfälle leicht verletzte Radfahrende zu beklagen. Im Jahr 2021 ereigneten sich zwei weitere Verkehrsunfälle beim Einfahren in den Kreisverkehr unter Beteiligung eines Radfahrers und eines E-Scooter-Fahrers.</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. Diese Maßnahme soll zeitnah umgesetzt werden.</p>
<p>Herne: Hölkeskampring/Altenhöfener Str.</p>	<p>Meldung an Unfallkommission am 14.11.2018</p>
<p style="text-align: center;">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 der in Rede stehenden Unfallörtlichkeit vier Unfälle, davon drei des gleichen Grundtyps (hier: Abbiege-Unfälle). 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 Linksabbieger jeweils weiter von der Kreuzung entfernt zu versetzen. In den Jahren 2020 und 2021 ist es zu jeweils einem Abbiegeunfall unter Beteiligung von zu Fuß Gehenden bzw. Radfahrenden gekommen, so dass diese Unfallhäufungsstelle weiterhin betrachtet und in der nächsten Unfallkommissionssitzung thematisiert wird.</p>
<p>Herne: Hölkeskampring/Castroper Str.</p>	<p>Meldung an Unfallkommission am 26.02.2019</p>
<p style="text-align: center;">Ein-Jahres-Betrachtung: 1 x Unfallkategorie 2 (schwer verletzt) 4 x Unfallkategorie 3 (leicht verletzt)</p>	<p>Im Jahr 2018 ereigneten sich an dieser Stelle fünf Unfälle, davon drei Auffahrunfälle auf der Rechtsabbiegespur des Hölkeskamprings.</p>

	<p>Die anderen beiden wurden durch Linksabbieger vom Hölkeskampring verursacht. Im Jahre 2019 kam es zu zwei weiteren ähnlich gelagerten Unfallgeschehen.</p> <p>In der Sitzung vom 28.11.2019 kamen die Mitglieder der Unfallkommission zu dem Ergebnis, dass der Einmündungsbereich verkehrstechnisch schlichtweg 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. Als Übergangslösung wurde die Installation einer mobilen Baustellenampel beschlossen. Diese wurde am 02.12.2020 in Betrieb genommen. Im Jahr 2021 ereignete sich nur ein Auffahrunfall auf der Castroper Straße.</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>Hier ereigneten sich 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>Im Rahmen einer anlassbezogenen Unfallkommissionssitzung wurden als Maßnahmen die Erneuerung der Beschilderung und Markierung sowie die Einrichtung eines Haltverbots zur Verbesserung der Sichtbeziehungen beschlossen. Diese Maßnahmen wurden am 12.05.2021 umgesetzt. Im Jahr 2021 ist es zu keinem weiteren schweren Verkehrsunfall an diesem Knotenpunkt gekommen.</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 Leichtverletzten, 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 Unfällen waren Abbiegevorgänge aus unterschiedlichen Fahrtrichtung ursächlich. Ein Fußgänger wurde beim Überschreiten der Fahrbahn von einem Pkw angefahren.</p> <p>In der anlassbezogenen Unfallkommissionssitzung wurde das Vorziehen des Starts der Freigabezeit der zu Fuß Gehenden bei allen Überwegen auf drei Sekunden vor der Freigabezeit des Kfz-Verkehrs</p>



	<p>beschlossen. Des Weiteren wurde eine Überprüfung der gelben Schutzblinker vereinbart. Die Maßnahmen wurden im April 2021 umgesetzt. Danach hat sich nur noch ein Abbiege-Unfall unter Beteiligung von zwei Pkw ereignet, so dass diese Unfallhäufungsstelle bald abgeschlossen werden könnte.</p>
<p>Herne: Sodinger Str./Wiescherstr./Hermann-Löns-Str.</p>	<p>Meldung an Unfallkommission am 12.01.2022</p>
<p>Drei-Jahres-Betrachtung: 2 x Unfallkategorie 2 (schwer verletzt) 16 x Unfallkategorie 3 (leicht verletzt) 2 x Unfallkategorie 4 (schwerwiegender Sachschaden)</p> 	<p>Nachdem diese Unfallhäufungsstelle im letzten Jahr zunächst abgeschlossen werden konnte, ereigneten sich im Jahr 2021 insgesamt sieben Verkehrsunfälle in diesem Kreuzungsbereich. Insgesamt geschahen in dem Drei-Jahres-Zeitraum von 2019 - 2021 sechs Verkehrsunfälle unter Beteiligung von zu Fuß Gehenden, drei Unfälle mit Radfahrenden und ein Unfall unter Beteiligung eines Elektrokleinstfahrzeuges. Des Weiteren ereigneten sich an dieser Örtlichkeit zudem noch mehrere Auffahrunfälle und Abbiegeunfälle. Die Verkehrsunfälle verteilen sich auf den gesamten Kreuzungsbereich. Eine Vielzahl der Unfälle ereignete sich bei Nässe und Dunkelheit.</p> <p>Wegen der Vielzahl der Verkehrsunfälle wurde diese Unfallhäufungsstelle im Januar 2022 an die Stadt Herne gemeldet, die zeitnah zu einer anlassbezogenen Unfallkommissionssitzung einladen wird.</p>

Unfallhäufungsstellen / -strecken in Witten

<p>Witten: Ardeystr./Ledderken</p>	<p>Meldung an Unfallkommission am 22.01.2020</p>
<p>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 Ardeystraße abzubiegen.</p> <p>In zwei Fällen waren Linienbusse als Vorfahrtberechtigte beteiligt.</p> <p>Bei einer im März 2020 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.</p> <p>Trotz dieser Maßnahmen kam es im Jahr 2020 zu sieben weiteren Verkehrsunfällen an diesem Knotenpunkt. Aus diesem Grund wurde durch die Unfallkommission beschlossen, dass der Knotenpunkt</p>



	<p>voll signalisiert werden soll. Die Lichtsignalanlage wurde am 20.10.2021 in Betrieb genommen. Seitdem hat sich hier kein schwerer Unfall mehr ereignet.</p>
<p>Witten: Wetterstr./Kohlensiepen</p>	<p>Meldung an Unfallkommission am 30.11.2020</p>
<p>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 Wetterstraße einzubiegen und fuhren auf die vor ihnen ordnungsgemäß anhaltenden Unfallbeteiligten auf.</p> <p>Des Weiteren kam es zu einem Abbiege-Unfall unter Beteiligung eines Radfahrers und einem Einbiegen-/Kreuzen-Unfall mit schwerwiegendem Sachschaden an dieser Einmündung.</p> <p>In einer anlassbezogenen Unfallkommissionssitzung am 05.02.2021 wurden die bauliche Einengung des Kohlensiepens zur Verhinderung der parallelen Aufstellung von Fahrzeugen und eine Optimierung der Beschilderung vereinbart. Die Einengung des Fahrstreifens wurde am 10.08.2021 durch Markierung vorgenommen. Danach hat sich an diesem Knotenpunkt kein schwerer Verkehrsunfall mehr ereignet.</p>
<p>Witten: Ardeystr./Höhe Parkplatz Herrenholz</p>	<p>Meldung an Unfallkommission am 01.02.2022</p>
<p>Drei-Jahres-Betrachtung: 1 x Unfallkategorie 1 (getötet) 2 x Unfallkategorie 2 (schwer verletzt)</p> 	<p>An dieser Örtlichkeit kam es in der Drei-Jahres-Betrachtung zu drei schweren Verkehrsunfällen in westliche Fahrtrichtung, bei denen eine Frau tödlich und drei weitere Unfallbeteiligte schwer verletzt wurden. Bei allen Verkehrsunfällen handelt es sich um sogenannte Fahrurfälle, bei denen die Kfz-Führerenden aus unterschiedlichen Ursachen von der Fahrbahn abgekommen sind.</p> <p>Mögliche Maßnahmen werden in der anstehenden Sitzung der Unfallkommission erörtert.</p>

6 Aktivitäten und Aktionen

Überblick

6.1 Verkehrskontrollen – Klare Kante gegen Verkehrssünderinnen und -sünder

Drei besondere Fälle sind den Kolleginnen und Kollegen des Verkehrsdienstes aus dem vergangenen Jahr besonders in Erinnerung geblieben.

2. Februar 2021

Bei einer Verkehrskontrolle auf der Dorstener Straße in Herne fällt einem Polizeibeamten ein Transporter auf, der einen Verkaufsanhänger zieht.

Der Anhänger hat ein Gewicht von 1,5 Tonnen und steht eigentlich auf zwei Achsen und somit auf vier Rädern – eigentlich. In diesem Fall fehlt jedoch auf der hinteren Achse ein komplettes Rad. Darüber hinaus scheint der Luftdruck des vorhandenen Reifens weit unter dem Limit zu liegen. Noch bevor die Beamten das Gespann anhalten können,

„kratzt“ die nackte Bremstrommel während der Kurvenfahrt über den Asphalt.

Der Fahrer teilt den Polizisten mit, dass das Rad während der Fahrt einfach abgefallen sei. Zusammen mit seinem Begleiter habe er es in den Transporter gelegt und sei dann weitergefahren. Noch stutziger werden die Beamten, als sie den schon leicht begrünzten Anhänger einer genaueren Kontrolle unterziehen. Der Hauptuntersuchungsnachweis erscheint dank rosa Plakette frisch erfolgt zu sein und würde im aktuellen Fall eine Untersuchung erst im Jahr 2023 erforderlich machen. Bei genauem Hinsehen stellt sich heraus, dass die Hauptuntersuchung bereits im Jahr 2017 abgelaufen war. Sowohl gegen den Fahrer, als auch gegen den Halter werden Anzeigen gefertigt.



16. Juni 2021

Ein 40-Tonner fiel bei einer Kontrolle an der Kosterstraße in Bochum auf: Die Zugmaschine ist in Estland, der Auflieger in Finnland zugelassen.

Im Bereich des mit Metallteilen beladenen Aufliegers war die erlaubte Fahrzeughöhe von vier Metern offensichtlich überschritten. Eine Messung bestätigte diese Annahme, denn sie ergab eine Höhe von 4,15 Meter.

Zahlenmäßig deutlich geringer, aber gefährlich zu hoch war der Atemalkoholwert des 49-jährigen Berufskraftfahrers aus Estland: 2,52 Promille.

Die Beamten stellten den Führerschein des Mannes sicher. Nach der Zahlung einer Sicherheitsleistung von 1.500 Euro sowie der Blutprobenentnahme durfte der Fahrer seinen Weg fortsetzen – zu Fuß.

23. November 2021

Eine defekte Handbremse, Brandgefahr im Motorraum, mögliches Einrasten des Lenkradschlusses während der Fahrt sowie eine Durchrostung tragender Teile – diese und weitere technische Mängel wies ein Fahrzeug auf, das bei der Schwerpunktaktion der Polizei in Herne kontrolliert wurde.

Die Konsequenz: Das Kennzeichen wurde sichergestellt und die Weiterfahrt untersagt. Da der Wagen trotz des desolaten Zustands erst kürzlich bei der Hauptuntersuchung gewesen sein soll, steht zudem eine Strafanzeige wegen mittelbarer Falschbeurkundung im Raum.



6.2 Einblicke in die Verkehrssicherheitsarbeit – von der Kindheit bis ins Alter

Auch das Jahr 2021 stand für uns von der Dienststelle Verkehrsunfallprävention/Opferschutz unter dem Eindruck und den Auswirkungen der Corona-Pandemie. So konnten die meisten Inhouse-Veranstaltungen für Vorschulkinder, Schülerinnen und Schüler der Jahrgangsstufen 11 und 12 sowie für Seniorinnen und Senioren leider nicht stattfinden.

Immerhin konnten wir acht Veranstaltungen für „**junge Fahrer**“ anbieten, davon sogar drei mit einem neuen Konzept als Außenveranstaltung mit Geschwindigkeits- und Bremsvorführungen.

Auch unser neues **Puppenspiel** konnten wir nicht präsentieren. Stattdessen sind unsere Kolleginnen und Kollegen in zahlreiche Kindergärten gefahren und haben dort vor Ort und im Außenbereich das Thema Bürgersteig und Fahrbahn anhand von selbst gestalteten Tischbühnen näher gebracht.

Anfang des Jahres haben wir eine besondere Aktion ins Leben gerufen, da die Radfahrausbildung an den Grundschulen ebenfalls noch nicht stattfinden konnte. Mit der Aktion „Call & Meet“ haben wir Eltern das Angebot unterbreitet, an festen Terminen unsere Beratung rund um das Thema Fahrrad und Fahrradfahren mit den eigenen Kindern in Anspruch nehmen zu können. Mit viel eigenem Engagement von Eltern und Lehrkräften sowie dem Eifer der Kinder haben wir alle Anliegen erfüllen und die **Radfahrausbildung** auf diese besondere Weise durchführen können.

Besonders hier zeigte sich, wie wichtig dieser „Erstkontakt“ mit den Kleinsten unserer Verkehrsteilnehmenden ist!

Unter Beachtung der gültigen Hygienemaßnahmen konnte dann endlich im Mai die reguläre Radfahrausbildung an den Schulen angeboten und durchgeführt werden.





Ebenfalls auf großes Interesse und mit mindestens der gleichen Begeisterung fanden auch ab dem Sommer wieder sechs **Rollator-Veranstaltungen** statt. Auch wenn nicht alle Netzwerkpartner zur Verfügung standen, wurden diese Veranstaltungen zahlreich angenommen.

Ein Schwerpunkt war im gesamten Jahr das Thema „**Falsches Verhalten von und gegenüber Rad- und Pedelec-fahrenden**“: Mit unseren dienstlichen Pedelecs und unserem Lasten-Bike „Ida“ wurden insgesamt 4.000 Kilometer im Rahmen von präventiven und repressiven Fahrradstreifen zurückgelegt.

Im Rahmen von regelmäßig durchgeführten Schwerpunkteinsätzen haben wir uns nicht nur das Fehlverhalten von Rad- und Pkw-Fahrenden geahndet. Wir konnten an unseren Infoständen vielmehr auch unsere Anliegen zu folgenden Themen diskutieren:

- verkehrssicheres Fahrrad
- Helmberatung
- fairer Umgang der Verkehrsteilnehmenden untereinander
- rechtliche Rahmenbedingungen
- mit interessierten Bürgerinnen und Bürger

In diesem Zusammenhang war unsere Teilnahme an der landesweiten Roadpol-Aktionswoche mit Sicherheit als Höhepunkt anzusehen.



Mit der **landesweiten Aktionswoche Roadpol Safety Days** hat sich die Polizei aktiv für die Sicherheit von Radfahrenden eingesetzt. In Bochum, Herne und Witten hat die Polizei zwischen dem 16. und 22. September insgesamt 1.169 Fahrzeuge kontrolliert. Die Beamtinnen und Beamten ahndeten u.a. 21 Verstöße von Autofahrenden, die widerrechtlich auf dem Radweg geparkt hatten, zudem schrieben sie 14 Anzeigen wegen der unerlaubten Handy-Nutzung am Steuer. Auch diejenigen, die auf Rad oder Pedelec unterwegs waren, begingen Verstöße: 85 waren auf der falschen Fahrbahn unterwegs, 6 missachteten rote Ampeln und 28 nutzten während der Fahrt widerrechtlich ihr Handy. Insgesamt wurden 436 Regelverstöße geahndet.



Für mehr Verkehrssicherheit stiegen auch wir von der Verkehrsunfallprävention/Opferschutz in die Pedale. Wir waren auf stark frequentierten Radwegen unterwegs und suchten das Gespräch mit den Menschen. Eine groß aufgebaute Präventionsaktion auf dem Rathausplatz in Bochum mit einem Rad- und Pedelec-Parcours rundete eine überaus gelungene Woche ab.

Weiterhin wurden verschiedene Projekte begleitet:

Es gab die Projektwoche „Ablenkung und Abstand“ am Albert-Martmöller-Gymnasium in Witten, den Projekttag „Licht“ am Gymnasium Wanne-Eickel, die Veranstaltung „Alice radelt“ am Alice-Salomon-Berufskolleg und die „Kinderstadt-Woche“ der Stadt Bochum.

Außerdem wurden an zwei Herner Schulen „Verkehrszähler“-Aktionen begleitet.





Besonderer Stellenwert: Verkehrsunfallopferschutz

Auch dem Thema Verkehrsunfallopferschutz kam im Jahr 2021 ein besonderer Stellenwert zu. Leider mussten wir im Jahr 2021 nach 188 Verkehrsunfällen aktiv werden; davon bei 15 mit tödlichem Ausgang (auch außerhalb der eigenen Behördenzuständigkeit). Wir betreuen Unfallbeteiligte genauso wie Ersthelfende, Zeugen und Angehörige. Dank der Unterstützung unserer externen Partner (z.B. Polizeiseelsorger) und deren therapeutischer Expertise sind wir sehr häufig in der Lage, bei seelischen und auch körperlichen Problemen entsprechende Hilfestellungen zu geben.

Sofern gewünscht, helfen wir auch gerne beim Ausfüllen von Formularen, informieren über den weiteren Verfahrensablauf und geben praktische Ratschläge, mit dem Erlebten besser umgehen zu können.

Was hilft nach einem Ereignis?

Betroffene berichten einhellig, dass es außerordentlich hilfreich ist, sich durch folgende Möglichkeiten zu entlasten:

- ⇨ Gönnen Sie sich eine Zeit der Ruhe
- ⇨ Nehmen Sie sich Zeit für eigene Bedürfnisse
- ⇨ Holen Sie sich Unterstützung durch Partner:in und Freunde

Manchmal belasten Ereignisse jedoch so stark, dass es ratsam ist, sich in ärztliche Behandlung zu begeben. Das gilt insbesondere, wenn die innen beschriebenen akuten Belastungsreaktionen bei Ihnen länger als vier Wochen anhalten. Daraus können folgende Belastungen für Sie entstehen:

- ⇨ Stark negative bis depressive Gefühle
- ⇨ Lähmende Handlungsunfähigkeit
- ⇨ Störungen bzw. Abbruch von wichtigen Beziehungen (z.B. soziale Kontakte, Freundeskreis, Berufsleben)

Ein derartiger Zustand kann zur Erkrankung führen!

Wenn Sie solche Zeichen nach dem bezeichneten Zeitraum an sich wahrnehmen, möchten wir Sie ermutigen, ärztliche Hilfe in Anspruch zu nehmen.

Die Verkehrsunfallprävention ist eine...

...Dienststelle der Polizei, in der speziell ausgebildete Polizeibeamte im Bereich von Opferschutz, nach besonders schweren Verkehrsunfällen, tätig werden.

Die Polizeibeamten beraten, informieren und vermitteln im persönlichen Gespräch mit

- ⇨ allen Unfallbeteiligten
- ⇨ Angehörigen
- ⇨ Zeugen
- ⇨ Ersthelfer

Wo kann ich weitere Hilfe bekommen?

- ⇨ Kirchliche Seelsorge
- ⇨ Hausarzt
- ⇨ Beratungsstellen
- ⇨ Trauma-Ambulanzen

Ihre Opferschützer beim Polizeipräsidium Bochum

Eva Waga-Paluch	Tel.: 0234 / 909-5121
Tobias Krampen	Tel.: 0234 / 909-5142
Evelyn Glenz	Tel.: 0234 / 909-5146
Simone Hüfermas	Tel.: 0234 / 909-5140

E-Mail: vt1.vup-o.bochum@polizei.nrw.de

Informationen und Hilfsangebote nach schweren Verkehrsunfällen

Kontaktaufnahme:

Polizeipräsidium Bochum
Verkehrsunfallprävention/Opferschutz
VI1/VUP/O
Universitätsstraße 108
44799 Bochum
Tel.: 0234 909 5120

Wer könnte nach einem schweren Verkehrsunfall betroffen sein?

- ⇨ Alle Unfallbeteiligten
- ⇨ Angehörige
- ⇨ Zeugen
- ⇨ Ersthelfer

Ein schwerer Verkehrsunfall - auch ein Psychotrauma?

Ein Trauma ist eine starke seelische Erschütterung durch ein extrem belastendes Ereignis.

Ein Verkehrsunfall ist ein extremes Geschehen und kann bei Betroffenen außergewöhnliche Belastungsreaktionen hervorrufen.

Es ist wichtig zu wissen, dass derartige Reaktionen unmittelbar nach einem solchen Ereignis vollkommen normal sind.

Im weiteren Verlauf (bis zu 2 Wochen) findet eine Verarbeitung des Traumas statt. Nicht nur der Körper auch unsere Psyche hat wunderbare Selbstheilungskräfte.

Sie werden diese Situationen in der Regel in den nächsten Tagen und Wochen nach und nach bewältigen! Falls dies nicht der Fall ist, suchen Sie bitte dringend einen Arzt Ihres Vertrauens auf.

Mögliche akute Belastungsreaktionen:

Körperliche Reaktionen:

- ⇨ Schwitzen, Herzrasen
- ⇨ Nervöser Magen, Übelkeit
- ⇨ Schlafstörungen
- ⇨ Starke Erschöpfungszustände

Emotionale Reaktionen:

- ⇨ Traurigkeit
- ⇨ Hoffnungslosigkeit
- ⇨ Besorgnis, Schuldgefühle
- ⇨ Unfähigkeit Emotionen zu empfinden

Gedankliche Reaktionen:

- ⇨ "Flashbacks" (Zwangserinnerungen)
- ⇨ Albträume
- ⇨ Geringe Konzentrationsfähigkeit

Verhaltensreaktionen:

- ⇨ Schnelles Aufbrausen
- ⇨ Übermäßige Wachsamkeit
- ⇨ Rückzug aus sozialen Beziehungen
- ⇨ Überempfindlichkeit
- ⇨ Verändertes Ess-, Trink- und Rauchverhalten

Wie können die Reaktionen für Verkehrsunfallbeteiligte, Zeugen, Ersthelfer genau aussehen?

Die erste Reaktion ist oft von Unwirklichkeit geprägt. Viele haben ein starkes Gefühl von innerer Leere. Es kann auch sehr schwer sein, in vollem Umfang zu verstehen, was passiert ist.

Erst nach und nach lässt man das Unglücksgeschehen an sich heran und es entstehen dann nicht selten sehr starke Emotionen, vor allem Angstgefühle, wenn das Geschehen innerlich wiedererlebt wird. Die gedanklichen Bilder können so realistisch sein, dass man den Unfall immer wieder vor Augen hat.

Es kann auch schwierig sein, sich gedanklich von dem belastenden Ereignis zu lösen. Die Angst führt zur Ratlosigkeit und kann sich auch in körperlichen Beschwerden äußern wie Zittern, Schweißausbrüchen, Kopfschmerzen, Herzklappen, Druck auf der Brust, Übelkeit, Spannungen im Körper.

Es kann auch sein, dass man sich leicht erschreckt, z.B. bei unerwarteten Geräuschen oder plötzlichen Bewegungen, die objektiv gesehen, nichts mit dem erlebten Verkehrsunfall zu tun haben.

Schlafprobleme äußern sich in Einschlafschwierigkeiten. Oft wacht man zu früh auf. Möglich sind auch typische Träume vom Geschehen. Auf verschiedene Weise erfährt man das Unglücksgeschehen immer wieder als Alpträumen. Dies kann zu angstgefülltem Aufwachen führen. Das kann zur Erschöpfung und erhöhter Reizbarkeit führen.

6.3 Einblicke in die Arbeit des Verkehrskommissariats 1

FALL 1: Tödlicher Verkehrsunfall

TAG: Dienstag
DATUM: 15. Juni 2021
UHRZEIT: 08:59 Uhr
ORT: Bochum
STRASSE: Auf dem Kalwes



VERURSACHER: Alter: 60 Beteiligung: Krad-Fahrer (verstorben)
GESCHÄDIGT: Alter: 55 Beteiligung: Pkw-Führer (unverletzt)

Sachverhalt:

Ein erfahrener 60-jähriger Kradfahrer aus Witten befuhr zur Unfallzeit die ländlich anmutende Gemeindestraße, die zum Teil durch hoch gewachsene Kornfelder von Witten nach Bochum-Querenburg führt. Die zulässige Geschwindigkeit ist durch VZ 274 auf 30 Km/h begrenzt. Der kurvige Streckenverlauf ist aufgrund hoch gewachsener Kornfeldern nicht einsehbar, zudem wird die sechs Meter breite Fahrbahn durch Grünbewuchs neben den unbefestigten Randstreifen verengt. Nachdem der Kradfahrer einen unbeteiligten Mofafahrer mit etwas erhöhter, jedoch gemäßiger Geschwindigkeit überholt hatte, geriet er in einer Linkskurve aufgrund der Schräglage in den Gegenverkehr und kollidierte hier frontal mit dem Auto eines 55-jährigen Mannes aus Hattingen. Der Kradfahrer verstarb aufgrund multipler Verletzungen noch an der Unfallstelle, der Autofahrer blieb unverletzt.

Ermittlungen:

Das Verkehrsunfallaufnahme-Team rekonstruierte mit Drohnen-Übersichtsaufnahmen und videografischer Dokumentation die jeweiligen Fahrrichtungen, sodass sich die beiden Verkehrsteilnehmer aufgrund der Vegetation und des Streckenverlaufs erst unmittelbar vor der Kollision wahrnehmen konnten. Es gab keine Reaktions- oder Ausweichmöglichkeit.



FALL 2: **Tödlicher Verkehrsunfall**



TAG: Samstag
DATUM: 28. August 2021
UHRZEIT: 23:18 Uhr
ORT: Witten
STRASSE: Hellweg / Damaschkestraße

VERURSACHER: Alter: 27 Beteiligung: Pkw-Führer (schwer verletzt)
GESCHÄDIGT: Alter: 25 Beteiligung: Beifahrer hinten links (verstorben)
GESCHÄDIGT: Alter: 27 Beteiligung: Beifahrer vorne rechts (schwer verletzt)

Sachverhalt:

Ein mit drei männlichen Personen besetzter Pkw kam infolge zu hoher Geschwindigkeit und Alkoholisierung des Fahrers nach rechts von der Fahrbahn ab und prallte frontal gegen einen Beton-Strommasten. Bei der Kollision wurde das Fahrzeug nahezu vollständig deformiert, die schwer verletzten Insassen mussten aus dem Wrack geborgen werden.

Ermittlungen:

Der 25-jährige Beifahrer, der auf dem Rücksitz nicht angeschnallt war, verstarb kurz nach seiner Einlieferung in der Unfallklinik an den Folgen des Verkehrsunfalls. Ein polizeilich beauftragter Sachverständiger kommt in seinem Rekonstruktionsgutachten zu dem Ergebnis, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h um ein Vielfaches überschritten wurde und die reine Kollisionsgeschwindigkeit weit über 100 km/h betrug.

6.4 Einblicke in die Arbeit des spezialisierten Verkehrsunfallaufnahme-Teams

Die Polizei steht vor der besonderen Herausforderung einer zunehmenden Digitalisierung und Automatisierung des Straßenverkehrs. Die Assistenzsysteme in modernen Autos führen dazu, dass das klassische Spurenbild, zum Beispiel Brems- und Blockierspuren, am Unfallort oftmals nicht mehr vorzufinden sind. Spezielle Technik und spezialisiertes Personal sind gefragt, um neben den klassischen auch die digitalen Spuren so zu sichern, so dass sie auch vor Gericht verwendet werden können.

Das Polizeipräsidium Bochum hat seit vielen Jahren ein speziell geschultes Verkehrsunfallaufnahme-Team, das bei Unfällen mit Getöteten, mit Schwerverletzten, bei denen Lebensgefahr besteht und mit Verletzten nach verbotenen Rennen, bei Verkehrsunfällen mit Flucht mit Verletzten, sofern die Spurenlage besondere Technik erfordert, oder bei Verkehrsunfällen von besonderem öffentlichen Interesse zum Einsatz kommt. Im Jahr 2021 wurden **151** dieser schwerwiegenden Verkehrsunfälle durch das Verkehrsunfall-Team – auch über die Zuständigkeitsgrenze der Behörde hinaus – aufgenommen.

Der nachfolgende **BEISPIEL-UNFALL** verdeutlicht die Komplexität der Verkehrsunfallaufnahme sehr eindrucklich:

UNFALLZEIT: Donnerstag, 10. Juni 2021, 4.24 Uhr
UNFALLORT: Bochum, Wasserstraße

Ein 18-jähriger Bochumer kommt nach einem Überholmanöver nach rechts von der Fahrbahn ab. Er prallt zunächst gegen einen Bordstein und dann in einen geparkten Transporter, welchen er schließlich noch gegen vier Betonpoller und einen Baum drückt. Hierbei werden er und seine beiden Mitfahrer zum Teil schwer verletzt. Die Zeugenaussage deckt sich nicht mit dem vorgefundenen Spurenbild.

Durch das Auslesen der digitalen Daten können u.a. die Geschwindigkeit, die Lenkeinschläge, die Bremsphasen, die G-Belastung bei einem Aufprall und der Gurtstatus ermittelt werden.





Daraus können wir sehr detaillierte Rückschlüsse auf die „vorkollisionäre“ Phase, also fünf Sekunden vor dem Unfall, ziehen.

Im vorliegenden Fall lassen die Daten den Rückschluss zu, dass das Fahrzeug mit hoher Geschwindigkeit geführt wurde. Die Lenkwinkleinträge decken sich mit den vorgefundenen Spuren. Es entstanden durch den Aufprall sehr hohe G-Kräfte, da die Geschwindigkeit schlagartig abgebaut wurde.

Obwohl im konkreten Fall außer den Unfallbeschädigungen weder Bremsspuren noch andere Spuren vorhanden sind, die auf eine ungefähre Geschwindigkeit schließen lassen, können wir durch die digitalen Spuren genaue Daten sammeln, die einem Gutachter bei der Unfallrekonstruktion helfen können.



6.5 Möglichkeiten zur Bekämpfung von Intensivtäterinnen und -tätern im Straßenverkehr

„Intensivtäter Verkehr“ sind Personen, die im Rahmen ihrer aktiven Teilnahme am Straßenverkehr Straftaten begehen, die geeignet sind, sich oder andere zu gefährden. Dabei wird eine Schädigung von Leib, Leben oder Sachschäden von bedeutendem Wert zumindest billigend in Kauf genommen. Zu diesen Straftaten zählen unter anderem gefährliche Eingriffe in den Straßenverkehr (§315c StGB) und illegale Straßenrennen (§ 315d StGB). Letztere führten in der jüngeren Vergangenheit zu folgenschweren Verkehrsunfällen, stießen auf hohes mediales Interesse und lösten damit große Aufmerksamkeit in der Bevölkerung aus.

Ein speziell betriebenes polizeiliches Auswerteverfahren stellt sicher, dass alle im Zuständigkeitsbereich der Polizei für Bochum, Herne und Witten bisher in Erscheinung getretenen Intensivtäterinnen und -täter bekannt sind, so dass besonders geschulte Sachbearbeiterinnen und Sachbearbeiter im Verkehrskommissariat 2 in der Lage sind, gezielte Täterprofile und Prognosen zu erstellen.

Im Jahr 2021 wurden beim Verkehrskommissariat 2 des Polizeipräsidiums Bochum insgesamt 27 Verfahren wegen illegaler Straßenrennen (§ 315d StGB) geführt. In den allermeisten Fällen wurden die dabei beteiligten Kraftfahrzeuge und die Führerscheine der Fahrenden sichergestellt bzw. beschlagnahmt.

Die Ermittlungsverfahren gegen Intensivtäterinnen und -täter werden bei der Polizei und der Staatsanwaltschaft täterorientiert geführt und zur Verkürzung der Verfahrensdauer vorrangig betrieben. Wesentliches Element ist hierbei die schnelle zeitliche Folge zwischen Tat und Sanktion. Neben der Zusammenarbeit mit der Staatsanwaltschaft Bochum besteht ein enger Zusammenschluss mit den zuständigen Fahrerlaubnisbehörden der Städte in Bochum und Herne sowie im Ennepe-Ruhr-Kreis.

Neben repressiven Maßnahmen der Strafverfolgung kommen auch eine Reihe von präventiv-polizeilichen Maßnahmen zur Anwendung. Die von der Polizei identifizierten Intensivtäterinnen und -täter sollen wissen und merken, dass sie unter besonderer Beobachtung stehen und somit mit unverzüglichen Konsequenzen bei der weiteren Begehung von Straftaten zu rechnen haben.



6.6 Erfolgreiche Maßnahmen der Polizei bei Zweifeln an der Kraftfahreignung

Schwere Verkehrsunfälle werden fast immer durch menschliches Fehlverhalten verursacht. Wissenschaftliche Studien und Untersuchungen belegen, dass Verursachende schwerer Verkehrsunfälle oft nicht zum Führen von Kraftfahrzeugen geeignet oder befähigt waren.

Die Polizei und Straßenverkehrsbehörden haben den gemeinsamen Auftrag, alle Verkehrsteilnehmenden vor ungeeigneten oder nicht befähigten Kraftfahrzeugführenden im öffentlichen Straßenverkehr zu schützen.

Erhält die Polizei Informationen, die aus ihrer Sicht auf nicht nur vorübergehende Mängel einer Person zum Führen von Kraftfahrzeugen (einschließlich Mofa 25) schließen lassen, wird dies umgehend der zuständigen Fahrerlaubnisbehörde mitgeteilt. Feststellungen wie Alkohol- und Drogenkonsum sowie körperliche Mängel aufgrund von Erkrankungen oder Alterserscheinungen können genau wie eignungsrelevante Straftaten und Ordnungswidrigkeiten Grundlage der Übermittlung sein.

Die in diesem Zusammenhang in den Jahren 2019 bis 2021 durch das Polizeipräsidium Bochum an die zuständigen Fahrerlaubnisbehörden der Städte Bochum, Herne und den Ennepe-Ruhr-Kreis vorgenommenen Mitteilungen haben zu insgesamt 1.227 Fahrerlaubnisentzügen geführt – eine Erfolgsgeschichte für mehr Sicherheit im Straßenverkehr und insbesondere zur Verhinderung schwerer Verkehrsunfälle.



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 Verantwortlicher und Vertretungsberechtigter:

Jörg Lukat
Polizeipräsident des Polizeipräsidiums Bochum