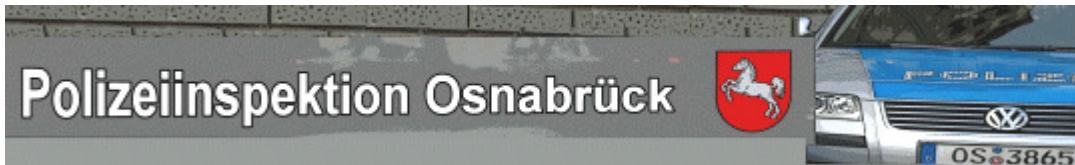


Verkehrsunfalllagebild 2011



Polizeiinspektion Osnabrück
Sachgebiet Verkehr

Inhaltsverzeichnis:

Seite:

Grußwort des Leiters der Polizeiinspektion Osnabrück.....	4
---	---

Polizeiinspektion Osnabrück:

-Unfälle gesamt.....	5
-Tote.....	6
-Details zu den Verkehrsunfällen mit getöteten Personen	
-Art der Verkehrsbeteiligung.....	6/7
-Verteilung auf Landstraße, geschl. Ortschaften und Autobahnen	7
-Lichtverhältnisse.....	8
-Anteil nach Geschlechtern.....	9
-Alter.....	9
-Ursachen.....	9
-Schwerverletzte.....	10
-Junge Fahrer.....	10/11
-Ältere Menschen.....	11
-Kinder.....	12
-Baumunfälle.....	12/13
-Alkohol / Drogen.....	14
- Ursachen.....	15/16
- Was kann getan werden ? / Was ist zu tun ?.....	16/17

Anlagen:

Polizeiinspektion Osnabrück:

-Verletzte gesamt	18
-Leichtverletzte.....	18
-Verkehrsunfallfluchten	19
-Fahrradunfälle.....	19

Landkreis Osnabrück:

-Langzeitentwicklung (alle Unfälle).....	20
-Tote.....	20
-Schwerverletzte.....	20
-Leichtverletzte.....	21
-Hauptunfallursachen.....	21
-Alkohol / Drogen.....	21
-Fahrradunfälle.....	22
-Motorisierte Zweiräder.....	22
-Baumunfälle.....	22
-Wild- / Tierunfälle.....	23

Stadt Osnabrück:

-Langzeitentwicklung (alle Unfälle).....	24
-Tote.....	24
-Schwerverletzte.....	24
-Leichtverletzte.....	25
-Hauptunfallursachen.....	25
-Alkohol / Drogen.....	25
-Fahrradunfälle.....	26

PK Bundesautobahn Osnabrück

-Langzeitentwicklung (alle Unfälle).....	27
-Tote.....	27
-Schwerverletzte.....	27
-Leichtverletzte.....	28
-Hauptunfallursachen.....	28
-Alkohol / Drogen.....	28
-Fahrtrichtungen BAB 1 (Bremen / Münster).....	29
-Fahrtrichtungen BAB 30 (Hannover / Rheine).....	29
-Fahrtrichtungen BAB 33 (Bielefeld / Diepholz).....	29

Osnabrück im März 2012

Grußwort:

Sehr geehrte Damen, sehr geehrte Herren,

vor Ihnen liegt das „Verkehrsunfalllagebild 2011 der Polizeiinspektion Osnabrück. Die nachfolgenden Seiten vermitteln Ihnen einen umfassenden Überblick über das Unfallgeschehen in der Stadt- und dem Landkreis Osnabrück, sowie auf den Autobahnen A1, A 30 und A 33 im Einzugsbereich Osnabrücks. Die Übersichten und Grafiken spiegeln neben verschiedenen Facetten der Unfallstatistik auch Aspekte der polizeilichen Verkehrssicherheitsarbeit wider.

Auf bundesdeutschen Straßen stieg im Jahr 2011 erstmals seit 20 Jahren die Zahl der Verkehrstoten wieder an, wobei das Niveau von 1991 bei weitem nicht erreicht wurde.

Dieselbe Entwicklung zeigt sich auf Landesebene.

Auch die Stadt- und der Landkreis Osnabrück sind, nach 20 Jahren ständig verbesserter Ergebnisse, von diesem Negativtrend betroffen.

Nachdem wir im Jahr 2010 einen bisher noch nie erreichten Tiefstand bei den Unfallfolgen verzeichnen konnten, hat sich 2011 das Ergebnis für die Polizeiinspektion Osnabrück verschlechtert. Zwar ist die Unfallhäufigkeit leicht zurückgegangen, hingegen ergibt sich bei den Unfalldtoden, sowie bei den Schwer- und Leichtverletzten, ein Anstieg.

Detaillierte Angaben dazu und zu weiteren Aspekten finden sie auf den nachfolgenden Seiten.

Dort sind die Entwicklungen des Jahres 2011 für die gesamte Polizeiinspektion, aber auch für die Gebiete Stadt Osnabrück, Landkreis Osnabrück und Bundesautobahn dargestellt.

Michael Maßmann

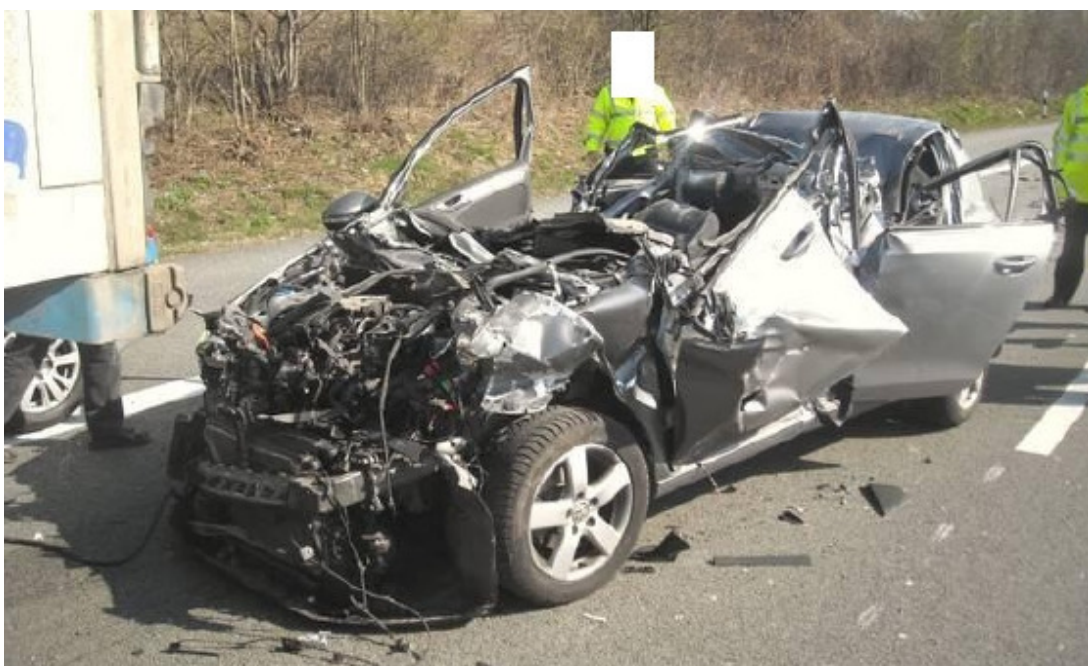
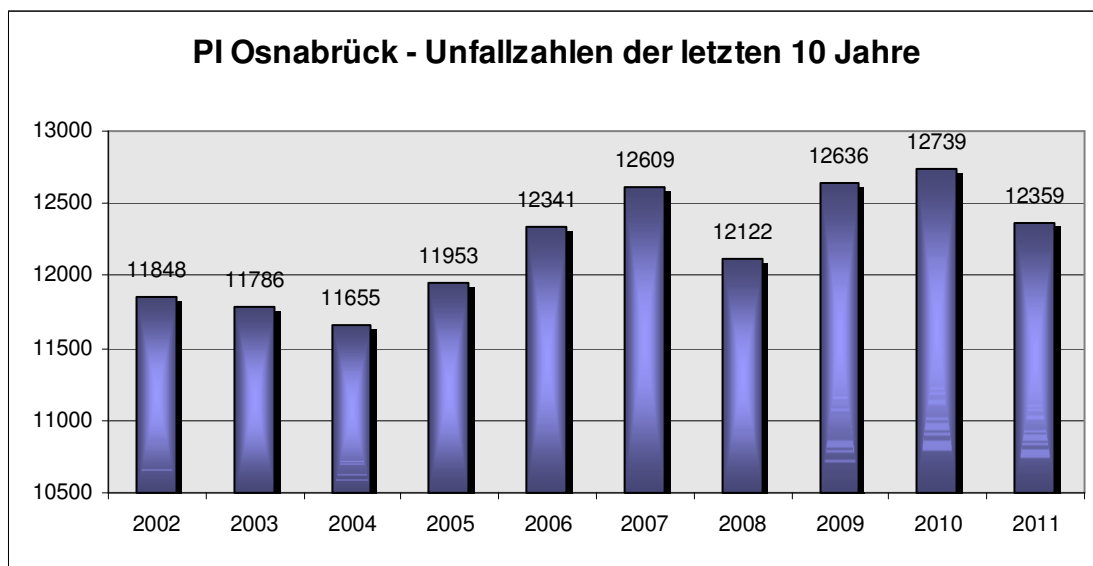
Leitender Polizeidirektor und
Leiter der Polizeiinspektion Osnabrück

Polizeiinspektion Osnabrück:

Unfälle gesamt:

Die Entwicklung der polizeilich erfassten Verkehrsunfälle hat sich im Jahr 2011 gegenüber dem Vorjahr leicht positiv verändert. Bei einer Abnahme um 380 ergibt sich eine Gesamtzahl von 12359 Unfällen.

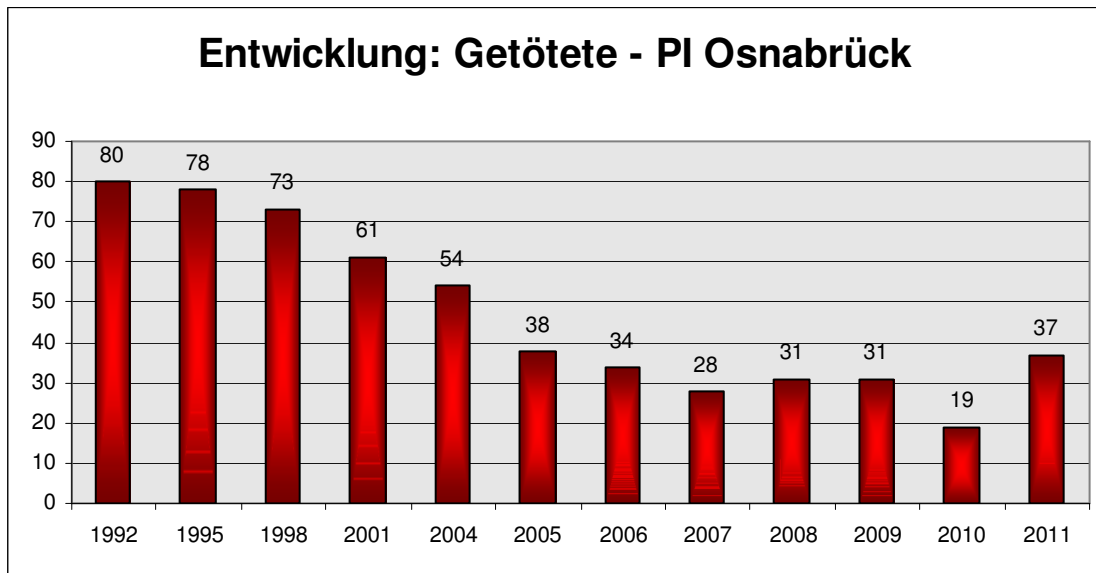
Die Grafik zeigt eine Langzeitbetrachtung, auf der die Entwicklung der vergangenen 10 Jahre zu sehen ist.



Tote:

Nachdem im Bereich der Polizeiinspektion Osnabrück im Jahr 2010 ein Tiefststand von 19 Verkehrstoten zu verzeichnen war, kamen im Jahr 2011 bei 36 Verkehrsunfällen insgesamt 37 Personen ums Leben.

Es wird mit diesem Anstieg nahezu der Stand aus dem Jahr 2005 erreicht. Die Polizeiinspektion Osnabrück schließt sich somit der Entwicklung auf Bundes- und Landesebene an, die ebenfalls mehr getötete Personen im Straßenverkehr verzeichnet.



Details zu den Verkehrsunfällen mit getöteten Personen:

Art der Verkehrsbeteiligung:

Die Frage in welcher Form bzw. mit welchem Verkehrsmittel die Beteiligung an den tödlichen Unfällen stattfand kann wie folgt beantwortet werden:

19 mal waren Pkw-Fahrer/-innen in tödliche Unfälle verwickelt. 16 mal als Fahrer, 3 mal als Mitfahrer.

Alle verunglückten Pkw-Fahrer/ Mitfahrer, von denen 16 männlich und 3 weiblich waren, kamen außerhalb einer geschlossenen Ortschaft zu Tode.

5 Personen von ihnen sind der Kategorie -Junge Fahrer- (18 – 24 Jahre) zuzuordnen.

Bei 10 Unfällen mit Pkw-Beteiligung handelt es sich um Baumunfälle.

Als motorisierte Verkehrsteilnehmer kamen 2011 weiterhin 5 Krad-Fahrer ums Leben. Einer von ihnen als Leichtkraftrad-Fahrer. Bei den Krad-Fahrern ist festzustellen, dass keiner von ihnen den -Jungen Fahrern- zuzurechnen ist. Alle Krad-Fahrer waren älter als 25 Jahre.

Sehr auffällig ist der Unfalltod von 13 so genannten schwächeren Verkehrsteilnehmern, also Fußgängern und Radfahrern.

9 Fußgänger, von ihnen 7 männlich und 2 weiblich, kamen ums Leben.

Wie bereits oben erwähnt fanden 6 Fußgängerunfälle bei Dunkelheit statt.

2 mal spielte dabei Alkoholkonsum eine Rolle.

In 4 Fällen wurde von den Fußgängern nicht der fließende Verkehr beachtet.

Zudem wurden 4 Fahrradfahrer überfahren, die alle älter als 65 Jahre waren. Die Unfallursache liegt in allen 4 Fällen nicht beim Radfahrer.

Alle Fahrradunfälle ereigneten sich bei Tageslicht, davon jeweils zwei innerhalb und zwei außerhalb einer geschlossenen Ortslage.

Insgesamt waren in 2011 sowohl 18,7 % mehr Fußgänger als auch 13 % mehr Radfahrer an Verkehrsunfällen beteiligt. Das dürfte ein Indiz für den Anstieg der Unfallfolgen bei diesen Personengruppen sein.

Verteilung auf Landstraße, geschlossene Ortschaften und Autobahnen:

72 %, das heißt 26 der Unfälle mit getöteten Personen, ereigneten sich im Bereich der Polizeiinspektion Osnabrück außerhalb einer geschlossenen Ortslage. Davon einer auf der Bundesautobahn. Unter den außerörtlichen Verkehrsunfällen handelt es sich u.a. um 11 Baumunfälle. Auffällig sind auch 3 außerörtlich zu Tode gekommene Fußgänger. Innerhalb einer geschlossenen Ortschaft kam es zu 10 Verkehrsunfällen bei denen Tote zu beklagen waren.



Lichtverhältnisse zur Unfallzeit:

Von den 36 Verkehrsunfällen bei denen Personen zu Tode kamen ereigneten sich 21 bei Tageslicht. Während der Dämmerung kam es zu 3, bei Dunkelheit zu 12 Unfällen. Bei den nächtlichen Verkehrsunfällen fällt auf, dass 7 von ihnen auf einen Sonntag fielen, also die Zeiten von 00.00 bis zur Dämmerung bzw. abends ab Dunkelwerden bis 24.00 Uhr. Sehr außergewöhnlich ist, dass bei Nacht 6 Fußgänger überfahren wurden.

Gerade hier stellt sich die Frage der Erkennbarkeit. Um im Straßenverkehr, insbesondere während der Dunkelheit und Dämmerung, besser wahrgenommen zu werden, ist es aus polizeilicher Sicht ratsam, auffällige, helle Kleidung zu tragen. Noch besser, oder auch zusätzlich, ist die Verwendung von reflektierenden Mitteln sehr ratsam. Sie sollten möglichst an beweglichen Körperteilen getragen werden, da Bewegungen von anderen Verkehrsteilnehmern am schnellsten wahrgenommen werden. Die Empfehlung hinsichtlich der Auffälligkeit beschränkt sich nicht nur auf Fußgänger sondern zielt insbesondere auch auf Radfahrern.

Anteil nach Geschlecht:

Von den 37 getöteten Personen im Jahr 2011 waren 30 männlich und 7 weiblich. Das ergibt einen Wert von 81 Prozent männlichen und 19 Prozent weiblichen Unfalldteten. Betrachtet man hingegen alle an Verkehrsunfällen beteiligte Personen, so liegt der Anteil bei den Männern bei 60 %, bei den Frauen bei 31 %. Die übrigen 9 % ergeben sich aus den nicht bekannten Unfallbeteiligten nach Verkehrsunfallfluchten. Es ist festzustellen, dass Männer überproportional an den Verkehrsunfällen mit Todesfolge beteiligt sind.

Alter:

8 Verkehrsteilnehmer waren älter als 65 Jahre. Von den 8 getöteten älteren Verkehrsteilnehmern waren 4, also die Hälfte, mit dem Fahrrad unterwegs. Bei 7 Toten handelte es sich um -Junge Fahrer- zwischen 18 und 24 Jahren. Ebenfalls wurde 1 Kind im Alter von 6 Jahren überfahren. Alle weiteren Unfalldteten lagen außerhalb dieser speziellen Altersgruppen.

Ursachen:

Ursächlich bei den Verkehrsunfällen mit getöteten Personen waren in 20 Fällen Fehler der Fahrzeugführer. 6 mal spielte die gefahrene Geschwindigkeit eine Rolle, 10 mal ein sonstiger Fehler eines Fahrzeugführers, wie z.B. das Abkommen von der Fahrbahn oder das Überfahren der Straßenmitte. In ebenfalls 6 Fällen trug das falsche Verhalten von Fußgängern zum Unfall bei. Bei 5 Verkehrsunfällen lag eine mangelnde Verkehrstüchtigkeit der Beteiligten zu Grunde.

Wenn auch die Geschwindigkeit nicht immer ursächlich für einen Verkehrsunfall ist, so trägt sie doch im hohen Maß Anteil an den Unfallfolgen. Je höher die gefahrene Geschwindigkeit, um so höher die Wahrscheinlichkeit schwerer und schwerster Verletzungen.

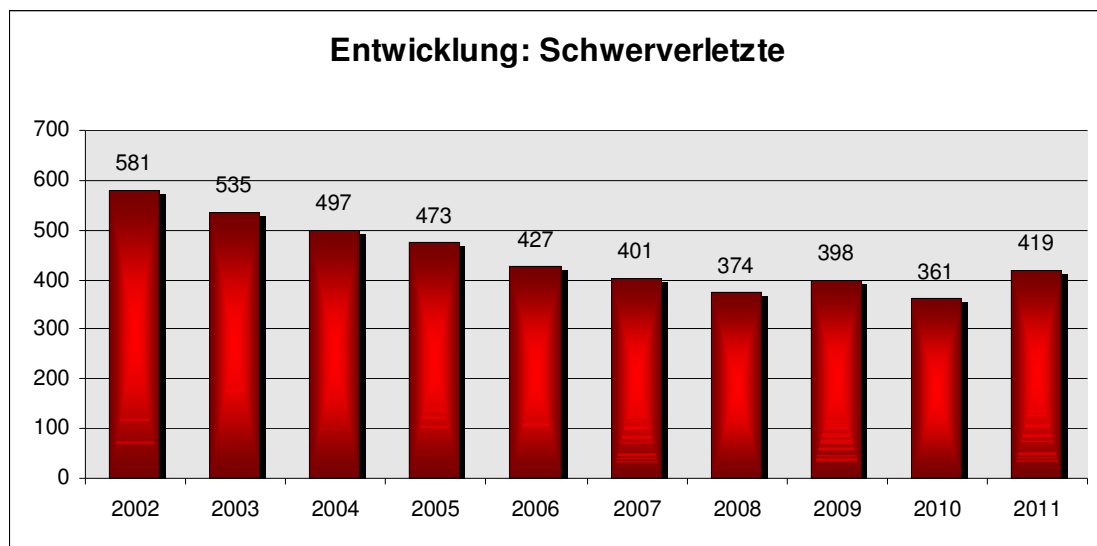
Nicht in allen Fällen war der verunglückte Verkehrsteilnehmer alleiniger Verursacher des Unfalls. Auch das Fehlverhalten anderer Unfallbeteiligter führte in einigen Fällen zum Verkehrsunfall.

Seitens der Polizei werden eine Vielzahl an Maßnahmen zur Reduzierung der Unfallgefahren getroffen, auf die weiter unten noch näher eingegangen wird.

Schwerverletzte:

Wie bei den Verkehrsunfällen mit Toten ist auch bei den Schwerverletzten eine negative Entwicklung, eine Zunahme um 58 Verletzte, gegeben. Wurden im Jahr 2010 noch 361 Personen schwer verletzt, erlitten 2011 dagegen 419 Verkehrsteilnehmer schweren körperlichen Schaden. Das bedeutet eine Zunahme um 16 %. Die Entwicklung bei den Schwerverletzten auf Landesebene verzeichnet ebenfalls einen Anstieg.

Betrachtet man die Summe aller bei Unfällen erlittenen Personenschäden, so kommt man in Stadt- und Landkreis Osnabrück im Vergleich zum Vorjahr auf eine Steigerungsrate von 8,8 %. Im Jahr 2011 trugen bei Verkehrsunfällen insgesamt 2702 Verkehrsteilnehmer Personenschäden davon.



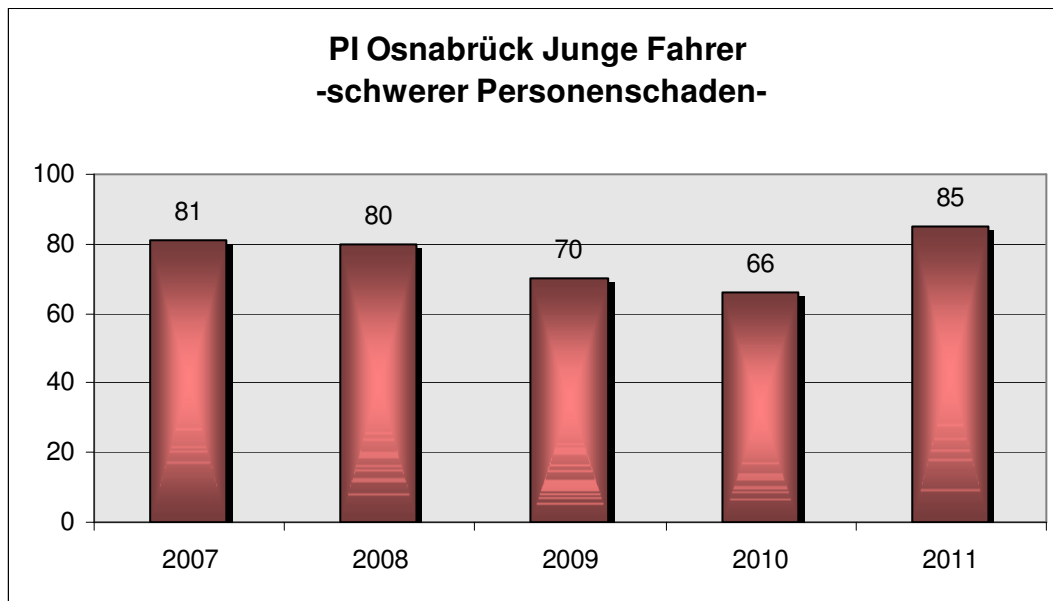
Junge Fahrer:

Die besonders gefährdete Zielgruppe der -Jungen Fahrer- (18 – 24 Jahre) ist im Jahr 2011 gleichermaßen von dem Negativtrend betroffen. Wurden 2010 noch 2 Personen aus dieser Gruppe getötet, kamen 2011 hingegen 7 junge Fahrer ums Leben. 5 von ihnen als Pkw-Fahrer, 2 von ihnen als Fußgänger.

Die Gesamtzahl junger Fahrer mit schwerem Personenschaden stieg von 68 auf 85. Das entspricht einem Anstieg von 25 % .

Macht der Anteil der -Jungen Fahrer- 15,5 % von der Gesamtheit aller Unfallbeteiligten aus, so liegt ihr Anteil an den Unfällen mit schwerem Personenschaden bei 18,6 %.

Insgesamt waren im Jahr 2011 weniger -Junge Fahrer- an Verkehrsunfällen beteiligt. Ihr Anteil sank um 1,8 %.



Ältere Menschen:

Prozentual weit größer betroffen ist die Gruppe der Senioren in der Altersklasse über 65 Jahre. Erlitten im Jahr 2010 noch 64 Senioren bei Unfällen schweren Personenschaden, waren es im Jahr 2011 bereits 89. Der Anstieg beträgt 39 %. Von insgesamt 8 getöteten Senioren waren 4 als Radfahrer und 2 als Fußgänger an den Unfällen beteiligt.

Der Anteil aller an Verkehrsunfällen beteiligten Senioren beläuft sich auf 9,7 %. Dagegen beträgt der prozentuale Anteil an den Unfällen mit schweren Folgen 20,2 %.

Zu erwähnen ist auch hier, dass gegenüber dem Vorjahr 4,8 % mehr Senioren an Verkehrsunfällen beteiligt waren.

Gerade auch für die Personengruppe der Senioren werden polizeiliche Präventivprogrammen angeboten und durchgeführt.

Kinder:

Im vergangenen Jahr kam 1 Kind im Alter von 6 Jahren bei einem Verkehrsunfall zu Tode. Der Unfall ereignete sich auf einer öffentlichen Grundstückszufahrt im Landkreis, wo das Kind von einem rangierenden Ackerschlepper erfasst wurde.

In der Altersklasse 0 – 5 Jahre waren 30 Kinder an Unfällen beteiligt von denen 2 schwer verletzt wurden.

Bei den 6 – 14 – Jährigen waren 215 Personen an Verkehrsunfällen beteiligt. Davon erlitten 28 schwere Verletzungen.

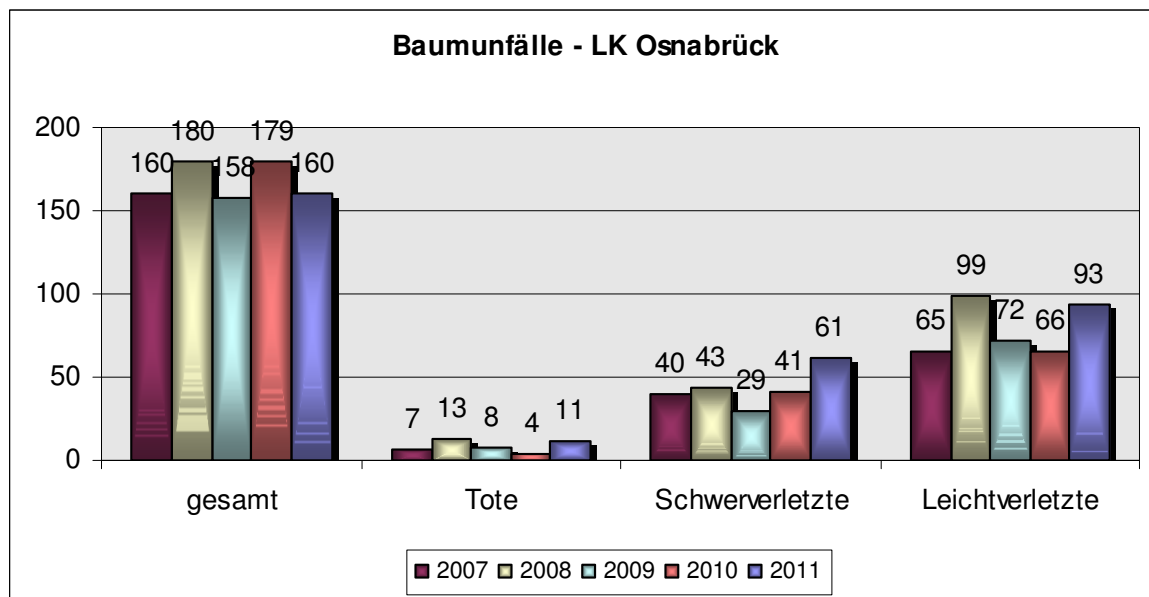
Baumunfälle:

Das Thema Baumunfälle spielt gerade außerhalb geschlossener Ortsbereiche eine große Rolle. Deshalb wurde eine Auswertung nur für den Bereich des Landkreises Osnabrück erstellt.

Die negative Entwicklung bei den Unfallfolgen spiegelt sich auch bei den Baumunfällen wider. Es kamen durch Anprall an Bäume 11 Menschen zu Tode. In 10 Fällen geriet ein Pkw gegen einen Straßenbaum, 1 mal ein Leichtkraftrad. 5 dieser Unfälle geschahen bei Dunkelheit.

61 Unfallbeteiligte erlitten bei Baumunfällen schweren Personenschaden. Gegenüber dem Vorjahr entspricht das einem Anstieg von 26 %.

Ursächlich für die Baumunfälle war in 9 Fällen das Abkommen von der Fahrbahn. In 1 Fall geriet ein Pkw-Fahrer in den Gegenverkehr und fuhr in Folge gegen einen Baum. Die Ursache bei dem Baumunfall mit dem Leichtkraftrad ist nicht geklärt.

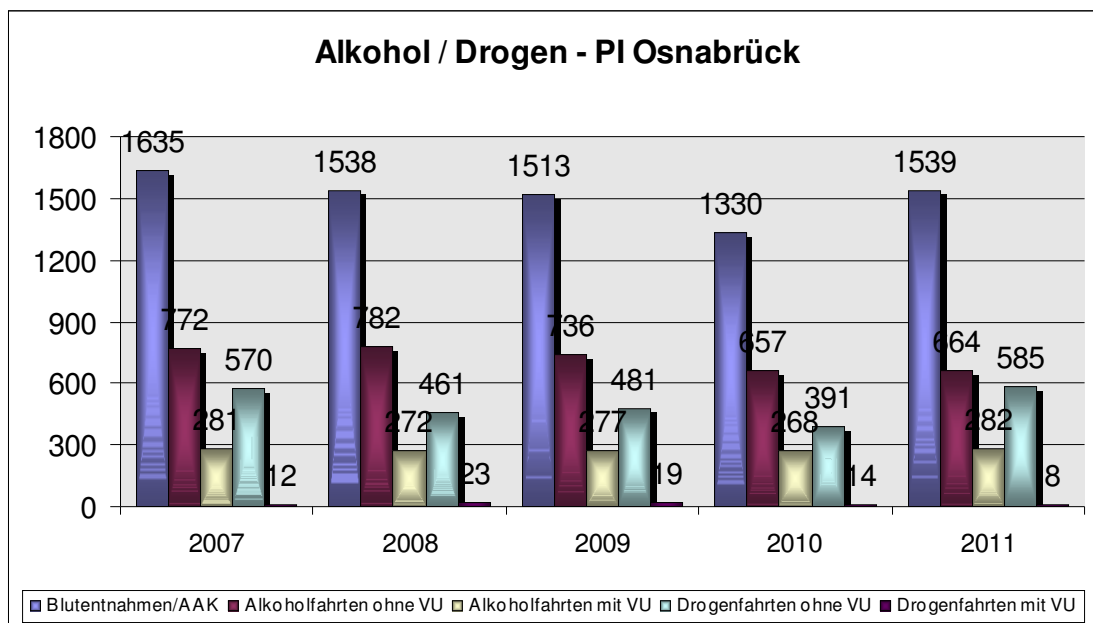


Alkohol, Drogen, Medikamente:

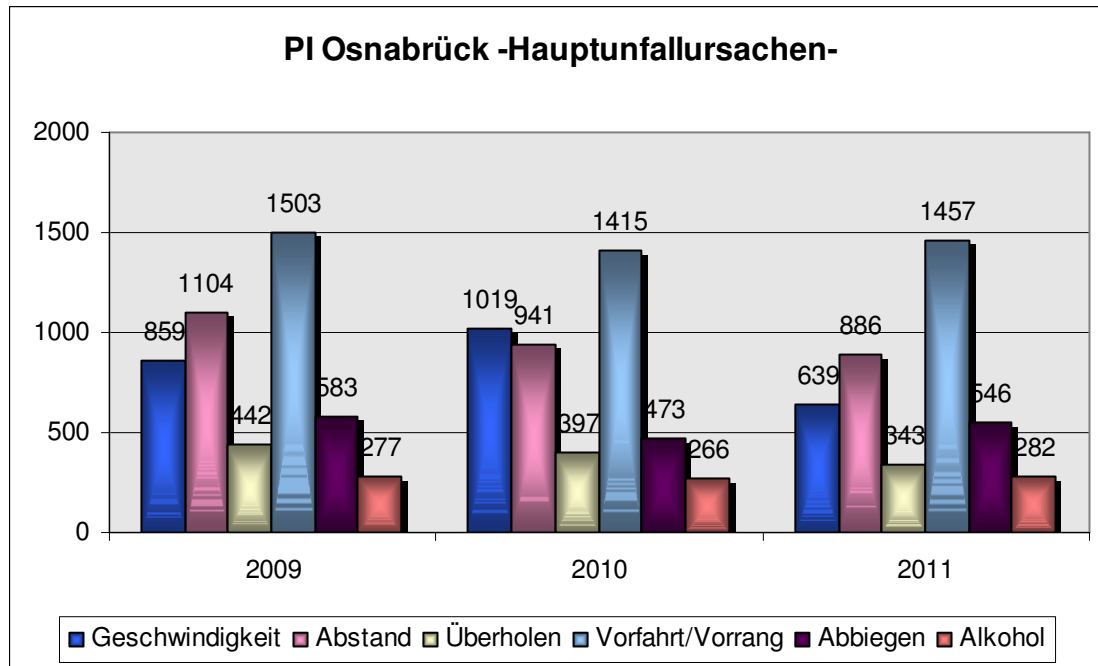
Verkehrsunfälle unter Alkoholeinfluss, sowie unter dem Einfluss von Drogen oder Medikamenten, blieben im Jahr 2011 nahezu unverändert. Bei den alkoholbedingten Unfällen gab es mit 14 Fällen einen sehr geringen Anstieg, bei den durch Drogen beeinflussten Unfällen waren 6 Fälle weniger zu verzeichnen.

Bei den Blutentnahmen und Atem-Alkohol-Feststellungen gesamt ist hingegen ein erheblicher Anstieg zu verzeichnen.

Das beruht vor allem auf eine stark gestiegene Anzahl an folgenlosen Fahrten unter Drogeneinfluss. Nahezu 50 % mehr Drogenfahrten, insgesamt 585, gegenüber 391 im Vorjahr, wurden durch die Polizei festgestellt. Das beweist, dass trotz vermehrter Kontrollen noch immer eine erhebliche Anzahl von Personen auffällig wird. Dieses Ergebnis ist ein Grund auch weiterhin im Bereich Alkohol/Drogen intensiv tätig zu werden, zumal von einer großen Dunkelziffer ausgegangen werden kann.



Ursachen:



Hauptunfallursachen sind, wie auch in den vergangenen Jahren, die nicht angepasste oder überhöhte Geschwindigkeit, das Nichteinhalten eines ausreichenden Sicherheitsabstandes, falsches Verhalten beim Überholen, fehlerhaftes Abbiegen, sowie Alkoholgenuss.

Bei näherer Betrachtung fällt auf, dass die Ursache Geschwindigkeit gegenüber dem Vorjahr um 37,3 % zurückgegangen ist. Auch landesweit beträgt der Rückgang 39 %. Genauer erklären lässt sich dieser Rückgang nicht, jedoch dürfte die polizeiliche und kommunale Geschwindigkeitsüberwachung seinen Teil dazu beigetragen haben.

Ein weiterer Grund könnte in der demografischen Entwicklung -mehr ältere, weniger junge Verkehrsteilnehmer- zu sehen sein.

Aber auch der Rückgang bei der Gesamtzahl aller Unfälle trägt seinen Teil dazu bei. Das wiederum auch bei den übrigen Hauptunfallursachen.

Ein Anstieg, trotz zurückgehender Unfallzahlen, ist bei den Vorfahrtsverletzungen, den Fehlern beim Abbiegen und bei alkoholbedingten Verkehrsunfällen gegeben.

Die Feststellung alkoholbedingter Unfälle stieg mit 16 Fällen leicht an, die der drogenbedingten Unfälle ging von 14 auf 8 zurück.

Die intensivere polizeiliche Überwachung und Kontrolle des Straßenverkehrs hinsichtlich Alkohol- und Drogenbeeinflussung (s. zu Alkohol / Drogen) führte zu einer erheblichen Feststellung von Alkohol- und Drogensünder. Ohne diese Kontrollen lägen die Fälle alkohol- und drogenbedingter Verkehrsunfälle möglicherweise weitaus höher.

Gerade in diesen Bereichen wird von einer nicht bekannten Dunkelziffer ausgegangen.

Im obigen Diagramm nicht dargestellt wird die Ursache -Sonstige Fehler der Fahrzeugführer- .

Der Bereich umfasst alle durch die Fahrzeugführer gesetzten Ursachen, die in irgendeiner Weise zum Verkehrsunfall beigetragen haben.

Es fehlt jedoch eine eindeutige Definition.

Diese Ursache kommt bei mehr als 40 % aller Verkehrsunfällen zum Tragen.

Dahinter verbergen sich eine Vielzahl an Faktoren, die auf den Verkehrsteilnehmer zukommen oder von ihm ausgehen, und auf sein Verhalten im Straßenverkehr und beim Führen eines Fahrzeugs einwirken. Beispielhaft sei z.B. Zeitdruck, Ablenkung durch Technik oder Personen, Erfahrung, Alter, Gesundheit und vieles mehr genannt.

Was kann getan werden ? Was ist zu tun?

Verkehrsteilnehmer:

Insbesondere sollen hier die schwächeren Verkehrsteilnehmer angesprochen werden, weil gerade in dieser Gruppe ein erheblicher Anstieg bei den Unfallfolgen stattgefunden hat.

Wie bereits weiter oben ausgeführt kommt es gerade bei diesen Gruppierungen, die oftmals als Fußgänger oder Radfahrer unterwegs sind, auf die Erkennbarkeit für andere Verkehrsteilnehmer an. Eine besondere Rolle spielt die Erkennbarkeit bei Dunkelheit und Dämmerung. Aber auch bei Tageslicht ist die Auffälligkeit ein wichtiger Faktor. Neben heller, auffälliger Kleidung wird geraten, Kleidungsstücke mit Signalwirkung bzw. reflektierenden Einarbeitungen zu tragen. Reflektionen an beweglichen Körpergliedern, werden bei Dunkelheit eher wahrgenommen, vor allem im Beinbereich.

Weiterhin sollte der Verkehrsteilnehmer während der Teilnahme am Straßenverkehr versuchen möglichst viele ablenkende Faktoren zu minimieren. Er sollte sich auf die Teilnahme am Straßenverkehr konzentrieren. Ein sehr ausschlaggebenden Faktor ist die Zeit. Kein Zeitdruck trägt dazu bei gelassener und rücksichtsvoller gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern zu sein. - eigentlich eine Selbstverständlichkeit -.

Polizei:

Was tut die Polizei ?

Seitens der Polizei wird das gesamte Unfallgeschehen erfasst und analysiert. Werden Unfallhäufungen oder sonstige verkehrliche Probleme erkannt, erfolgt eine nähere Betrachtung. Bei Verkehrsunfällen geschieht das im Rahmen der Unfallkommissionen, in übrigen Fällen im Rahmen von Verkehrsbesprechungen und Verkehrsschauen.

Alles geschieht in enger Zusammenarbeit mit den kommunalen Verkehrsbehörden und den Straßenbaulastträgern.

Die hier abzuarbeitenden Problematiken betreffen in erster Linie den Verkehrsraum. Die Ursachen für Verkehrsunfälle sind aber nur zu einem sehr geringen Anteil im Zustand des Verkehrsraumes zu finden. In über 90 % werden die Ursachen für einen Unfall durch den / die Verkehrsteilnehmer selbst gesetzt.

Neben der Auswertung des Unfallgeschehens trägt die Polizei insbesondere durch Überwachungsmaßnahmen im Verkehrsraum und Kontrollen der Verkehrsteilnehmer zur Sicherheit bei.

Aber auch präventive Aspekte werden an die Verkehrsteilnehmer herangebracht. Das sind u.a. die „Schulanfangsaktionen“, die „Fahrradprüfungen“ und das „Spassmobil“, die Kinder im Grundschulalter ansprechen.

Weiter gibt es die Aktionen „Saure Zitrone“ und „Don't Drug and Drive“, die vor allem auf junge Fahrer aber auch alle übrigen Verkehrsteilnehmer zielt.

Weiter werden auch Vorträge in Seniorenforen angeboten und durchgeführt.

Ergänzt werden diese Aktionen durch das Auftreten der Polizei auf Ausstellungen Messen u.s.w. wo oftmals der Überschlagssimulator und verunfallte Fahrzeug mit ausgestellt und verwendet werden, um auf die Gefahren im Straßenverkehr hinzuweisen.

Durch spezielle und allgemeine Kontrollen mit aufklärenden Gesprächen wird den Verkehrsteilnehmern ihr Verhalten/Fehlverhalten erklärt. Ziel dabei ist es, Verständnis und Einsicht zu bewirken, sowie das zukünftig Verhalten positiv zu beeinflussen.

Oftmals geht das Gespräch mit repressiven Maßnahmen einher.

Kontrollen werden insbesondere in den Bereichen Geschwindigkeit, Alkohol/Drogen, Rotlicht, Abstand (auf Autobahnen), Rückhalteeinrichtungen, Nutzung von Mobiltelefonen, Schwerlast, Kräder, Radfahrer durchgeführt.

Teilweise beruhen intensive Kontrollen auf aktuellen Anlässen.

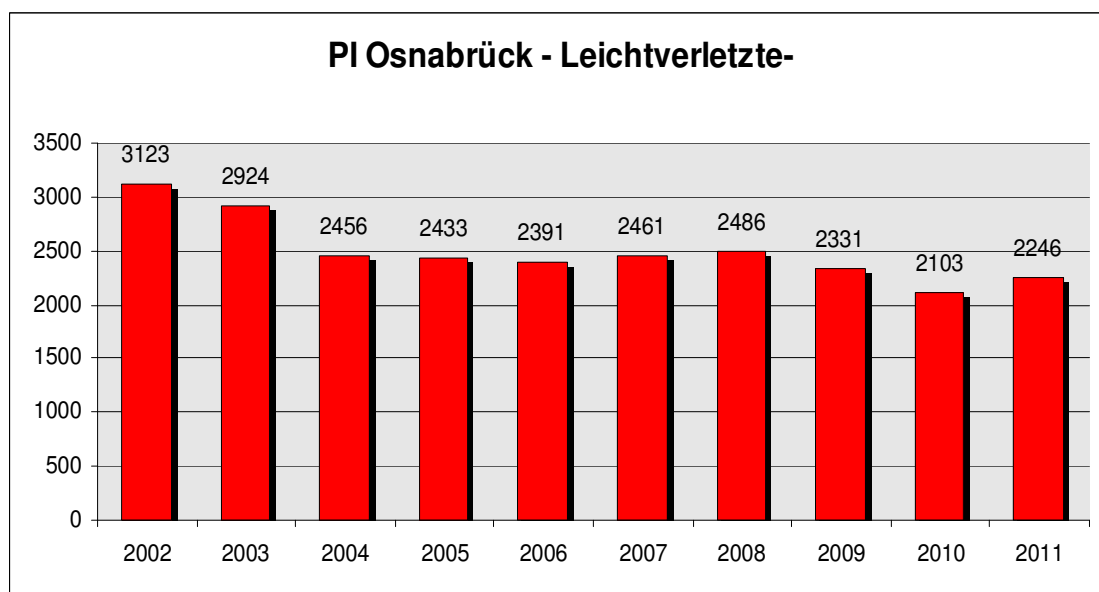
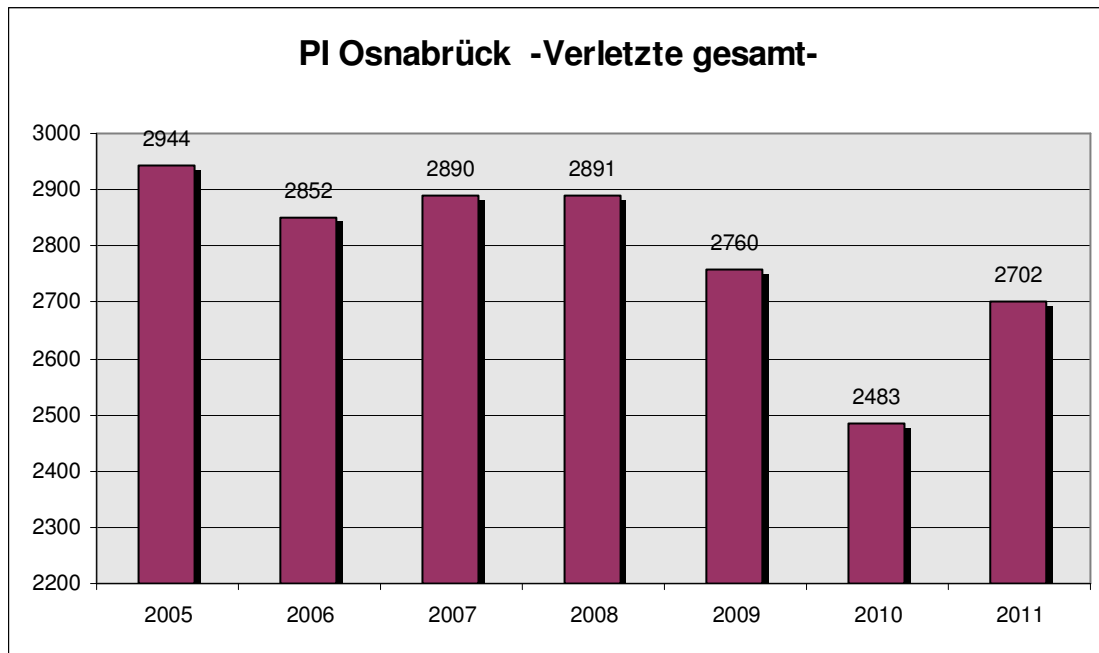
Die Polizei beteiligt sich aber auch an gemeinsamen Projekten mit den kommunalen Behörden. Als Beispiel sind die Ausweisung von sogenannten Wild- und Baumunfallstrecken genannt.

Stetes Ziel ist es den Straßenverkehrsraum möglichst sicher zu halten und Schäden zu verhindern.

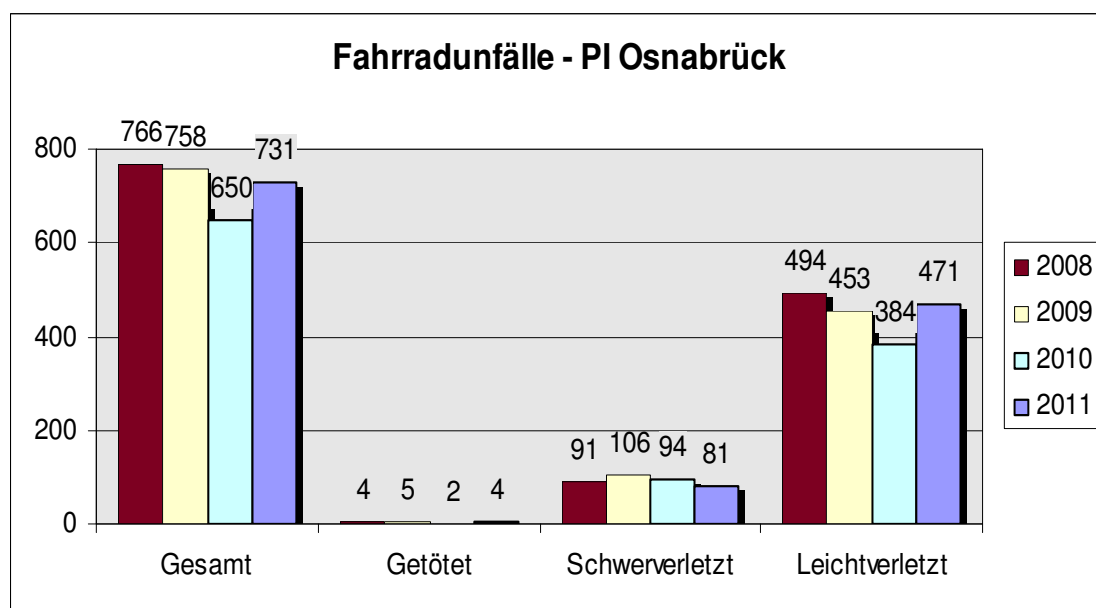
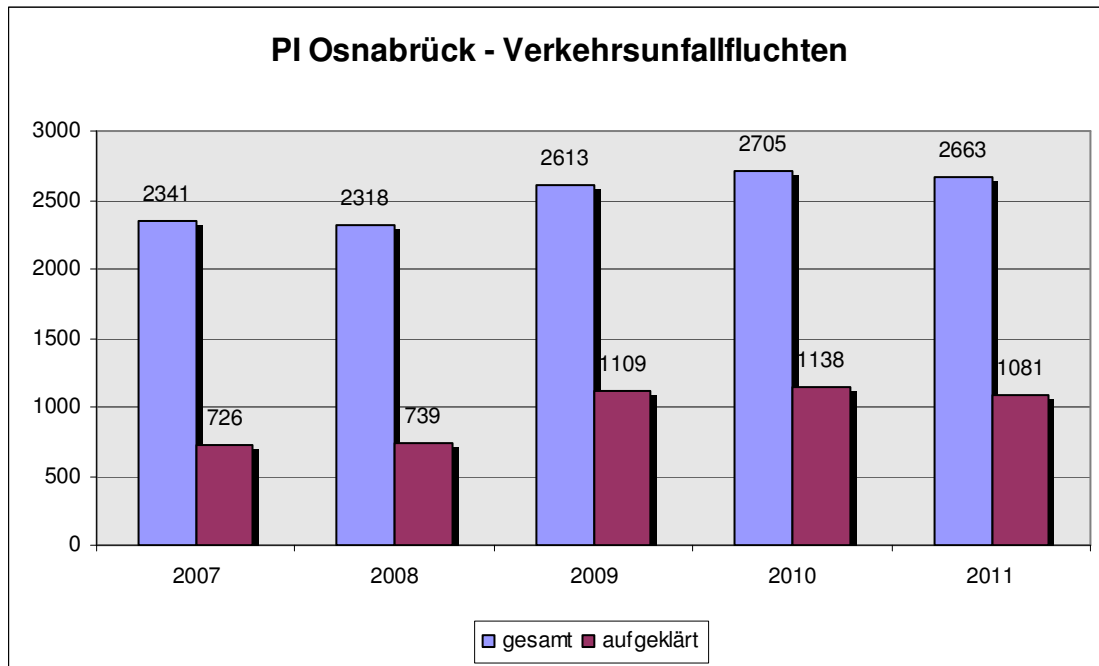
Weitere Zahlen und Grafiken sind auf den nachfolgenden Seiten zu finden.

Anlagen:

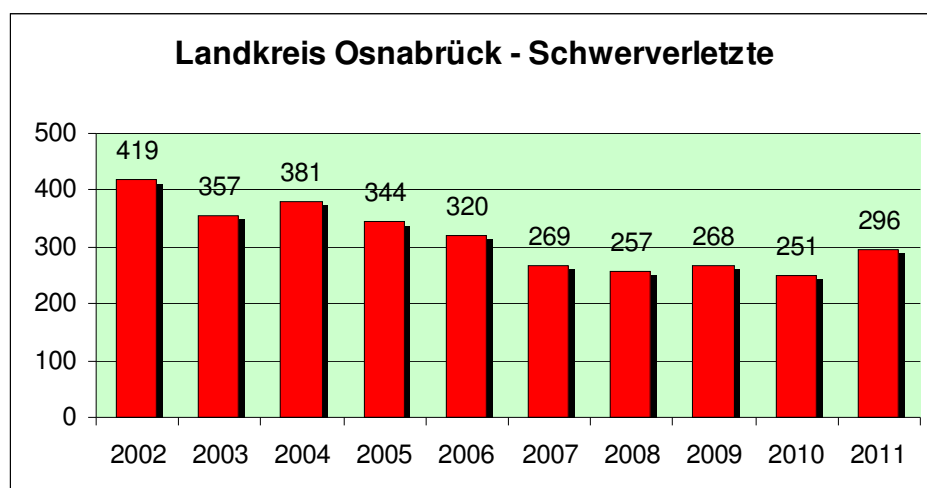
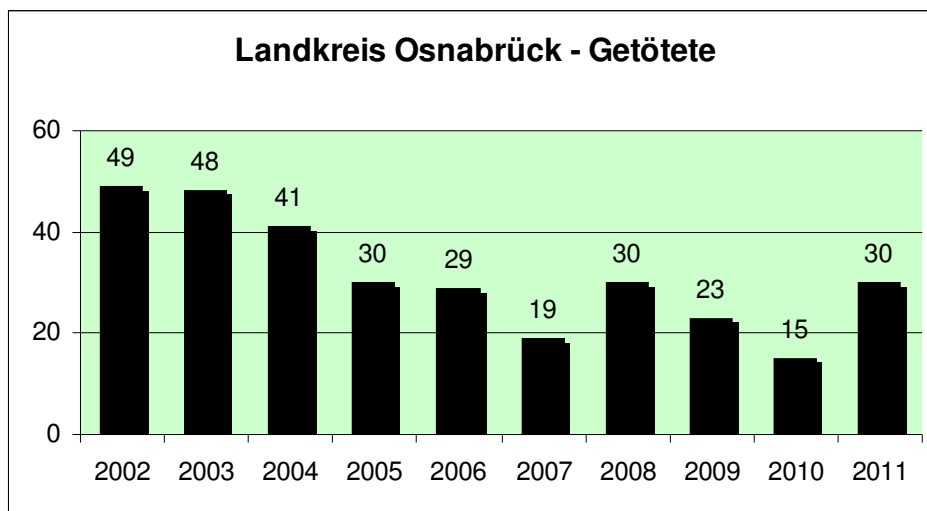
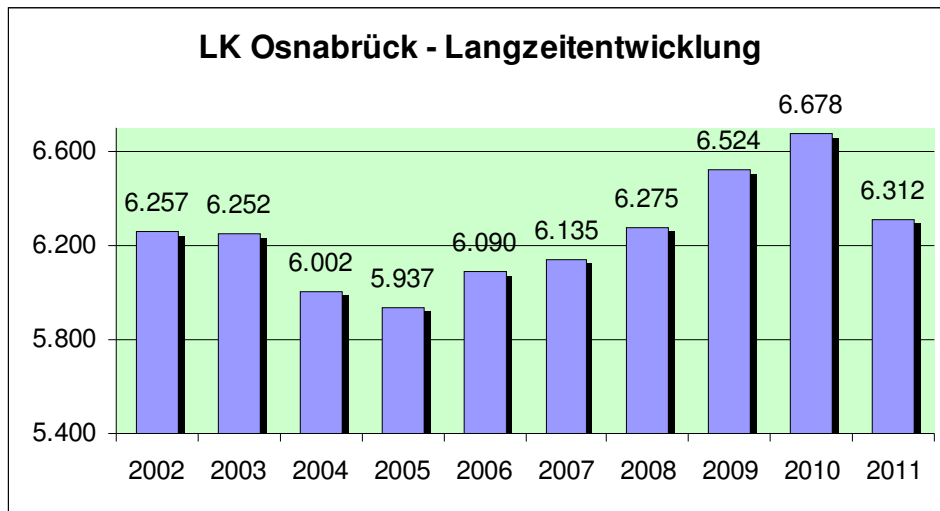
Polizeiinspektion Osnabrück:



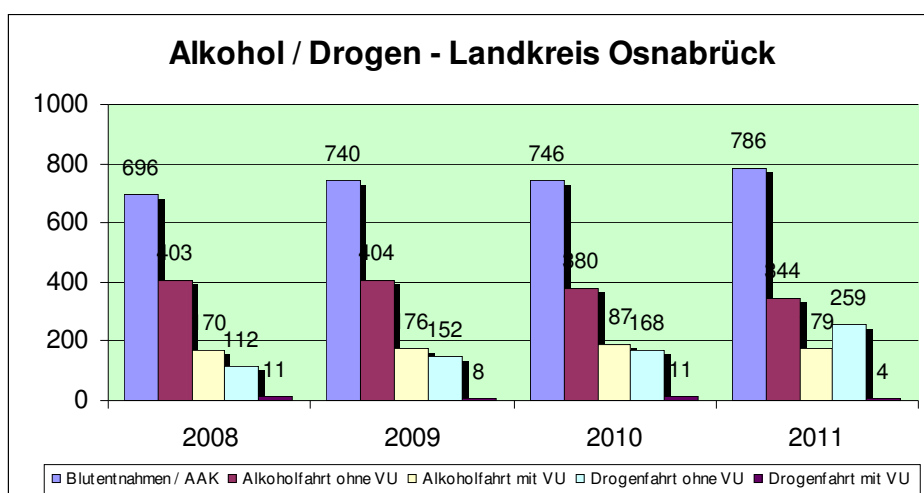
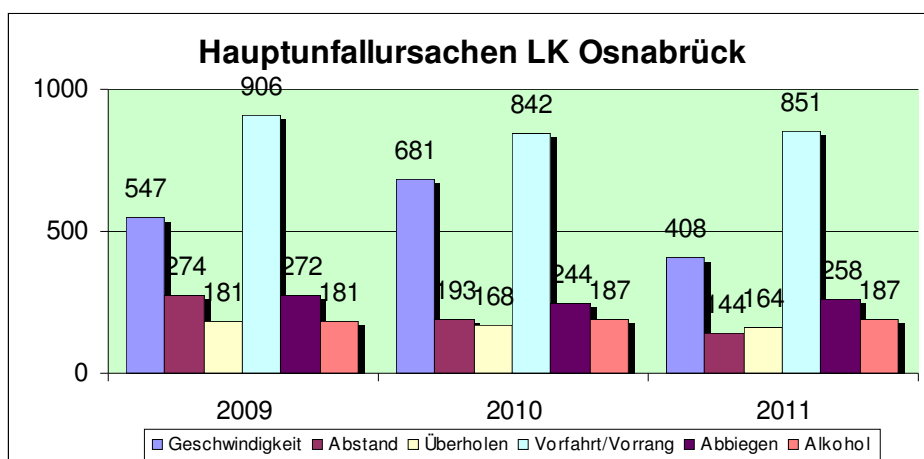
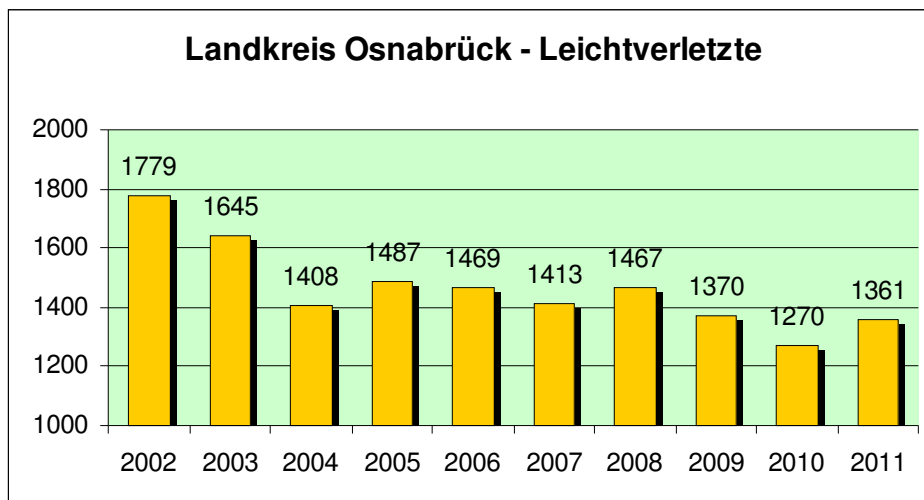
Polizeiinspektion Osnabrück:



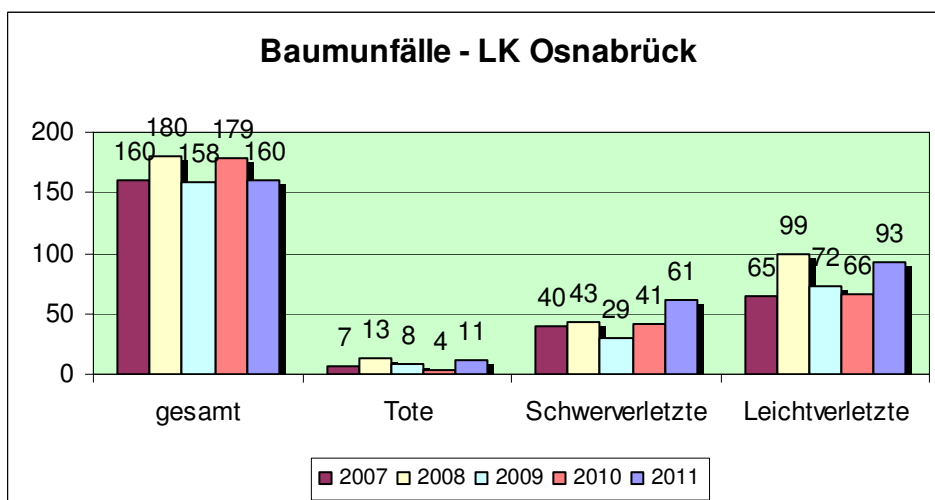
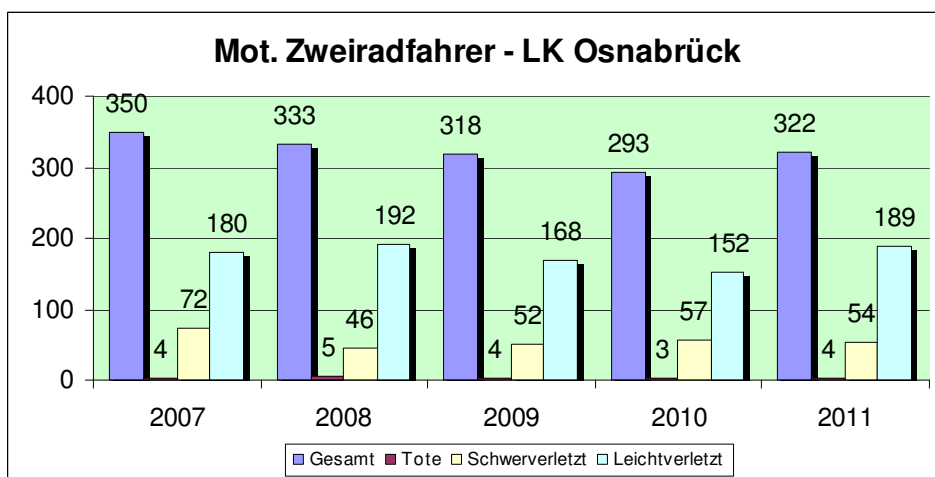
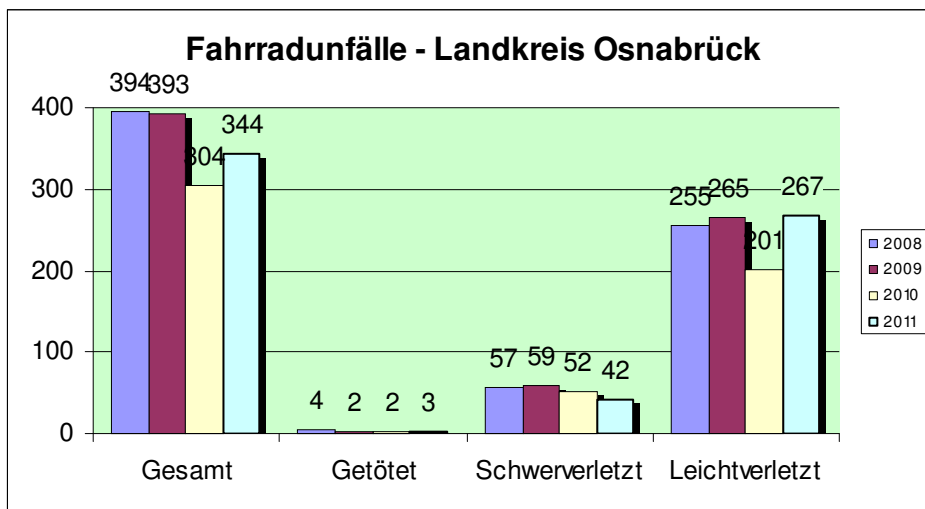
Landkreis Osnabrück:



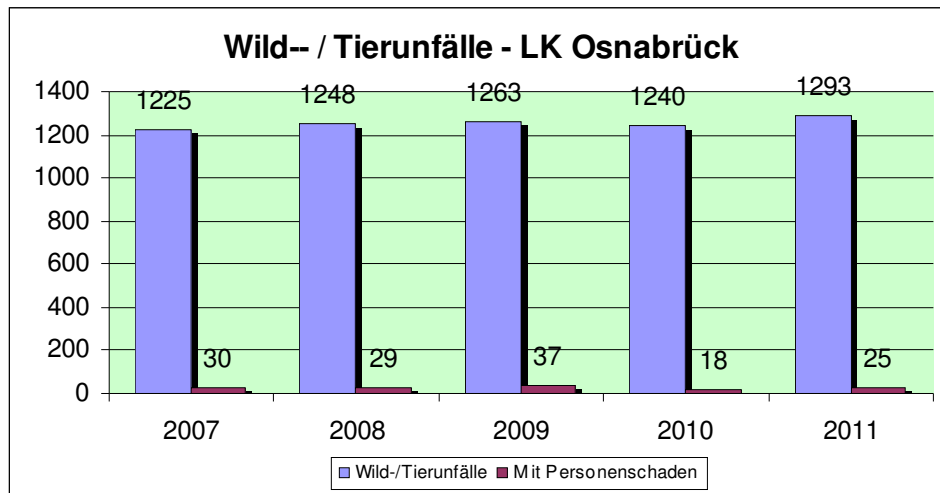
Landkreis Osnabrück:



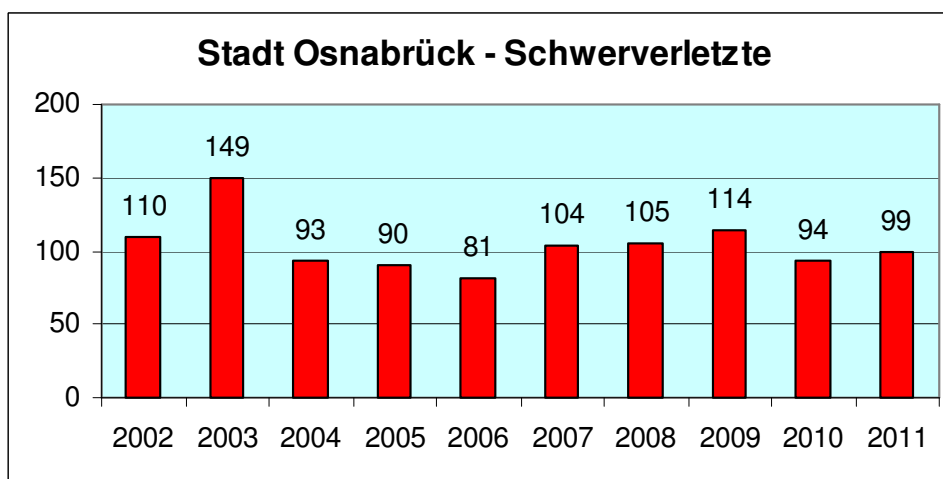
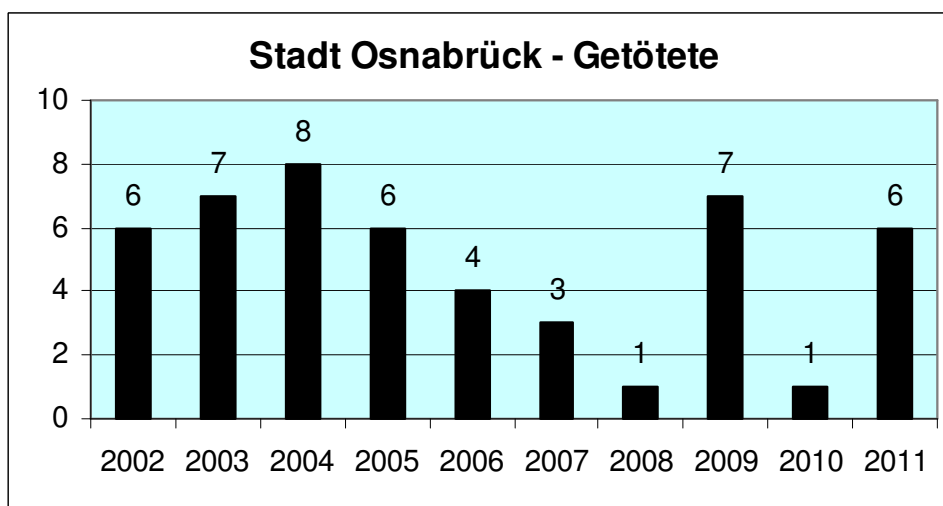
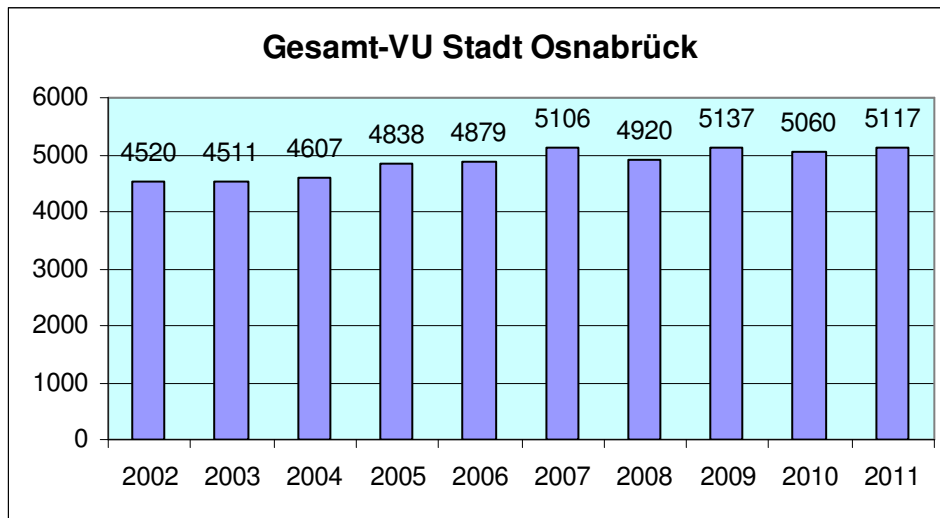
Landkreis Osnabrück:



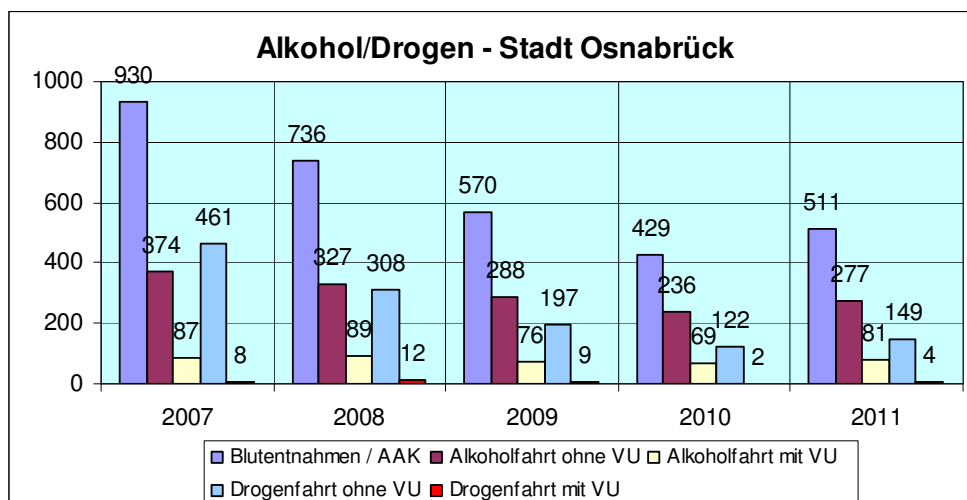
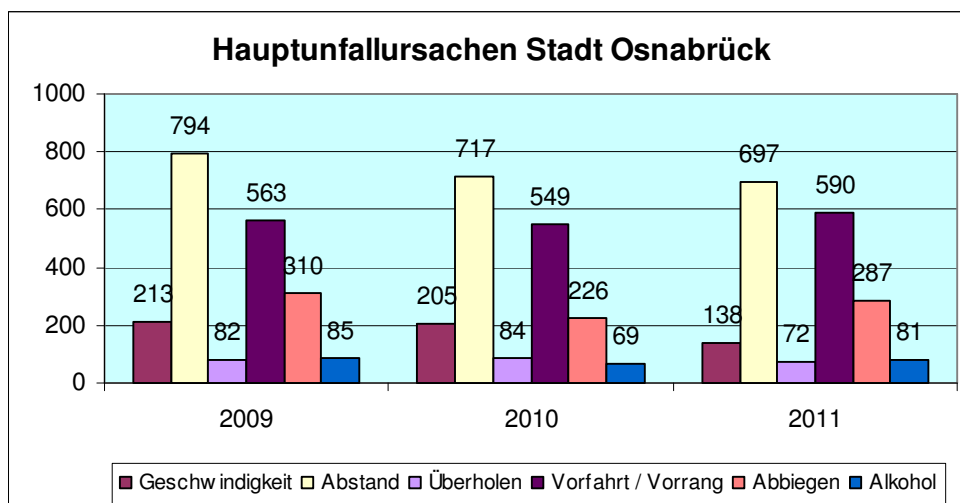
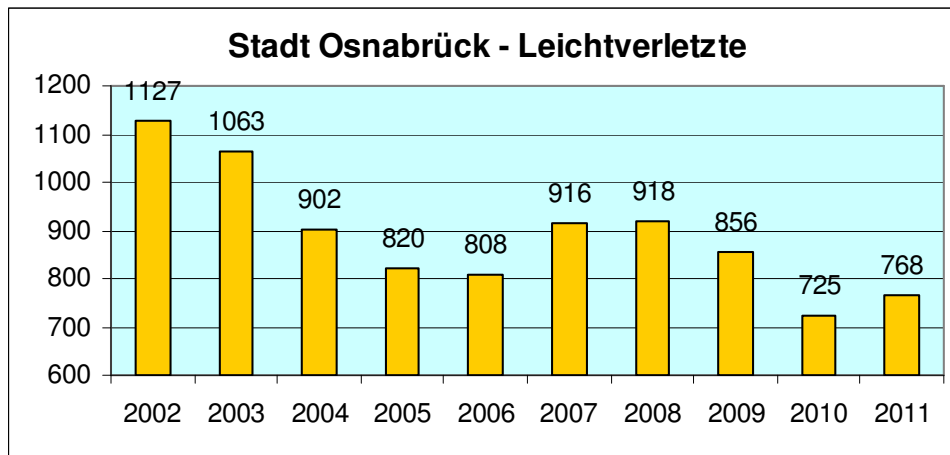
Landkreis Osnabrück:



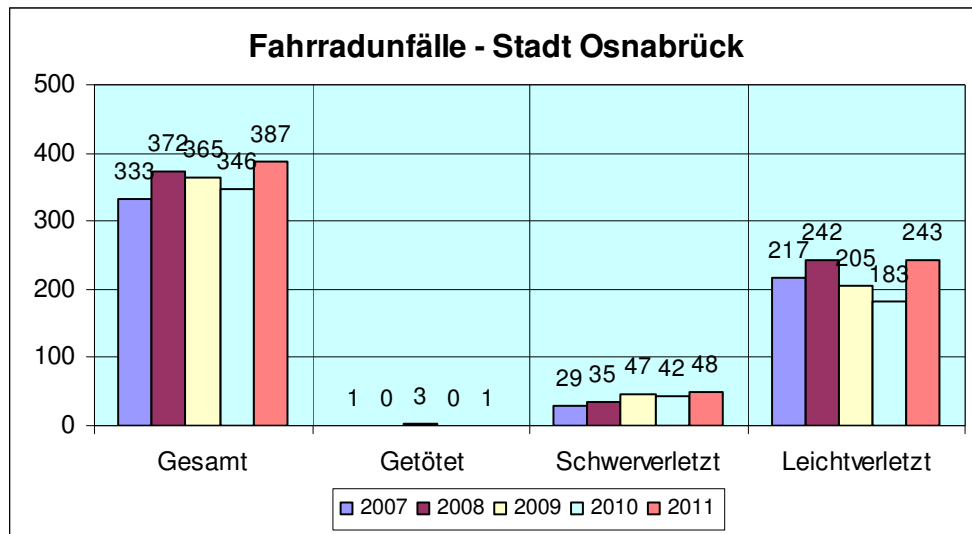
Stadt Osnabrück:



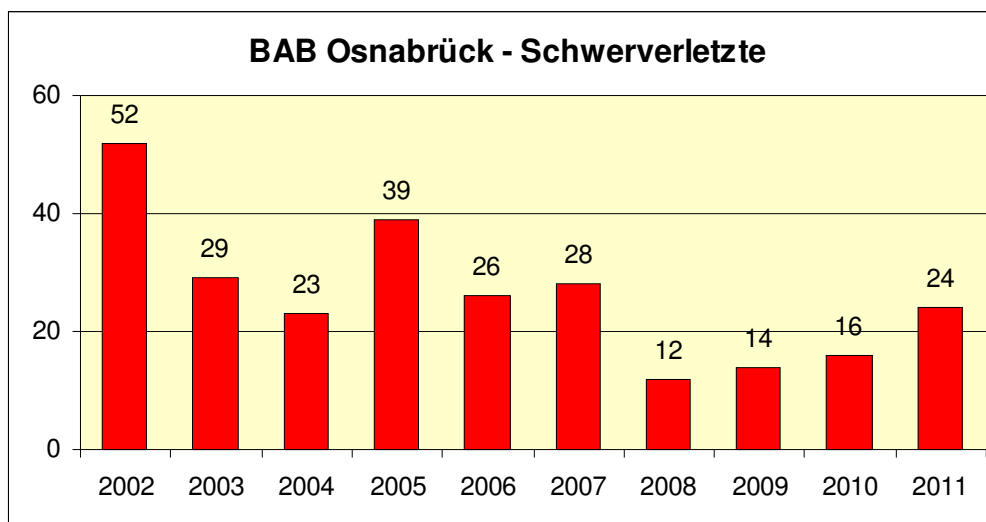
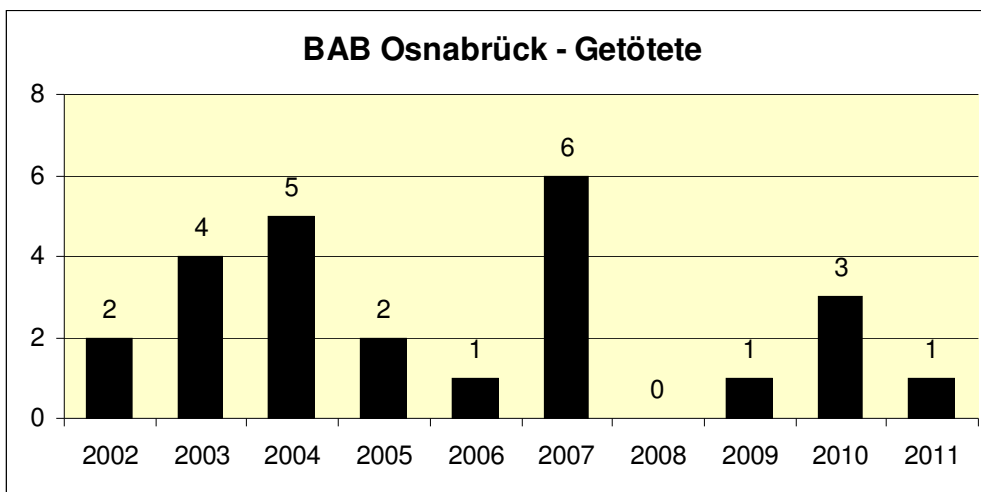
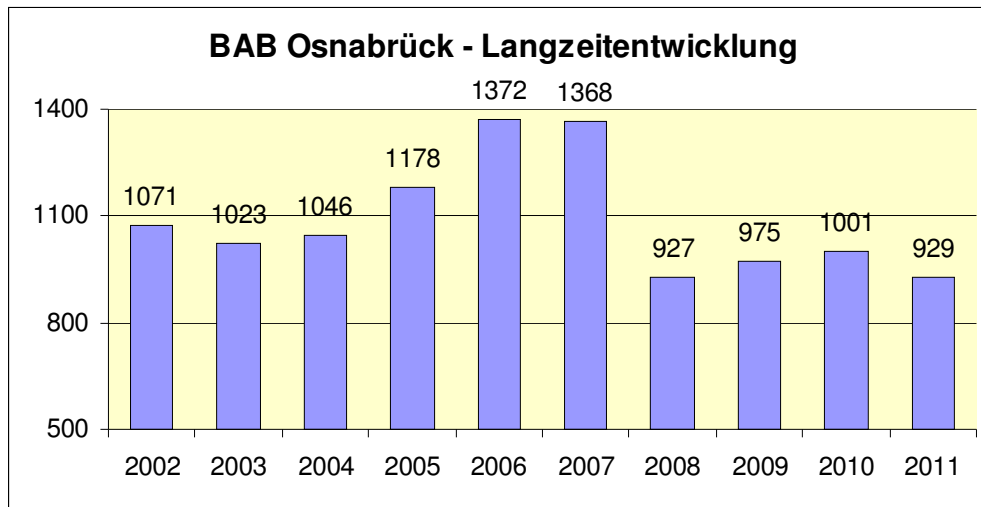
Stadt Osnabrück:



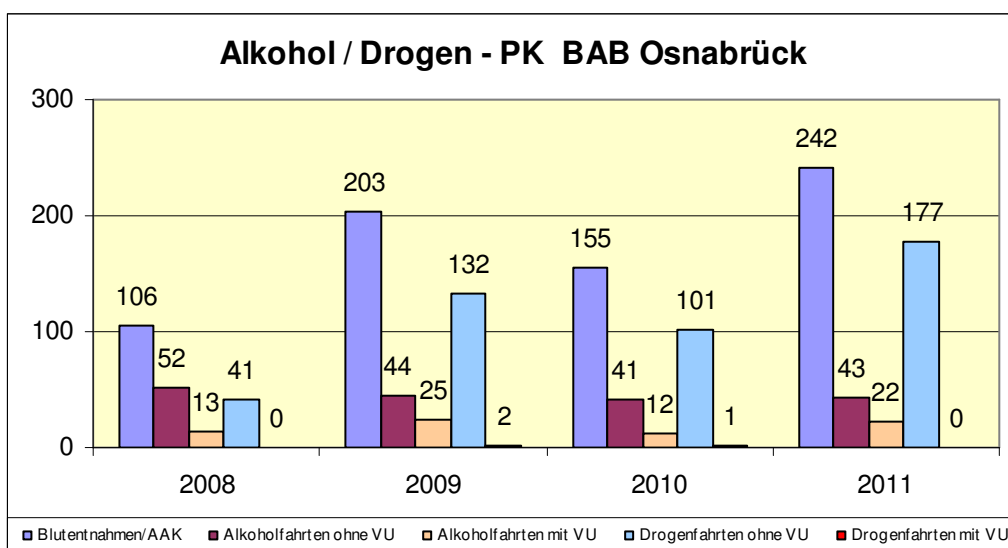
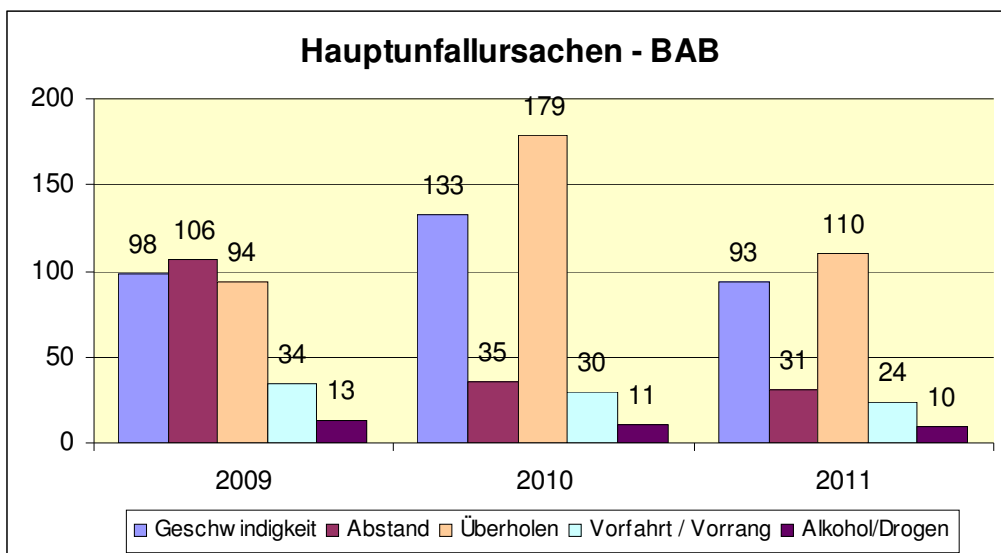
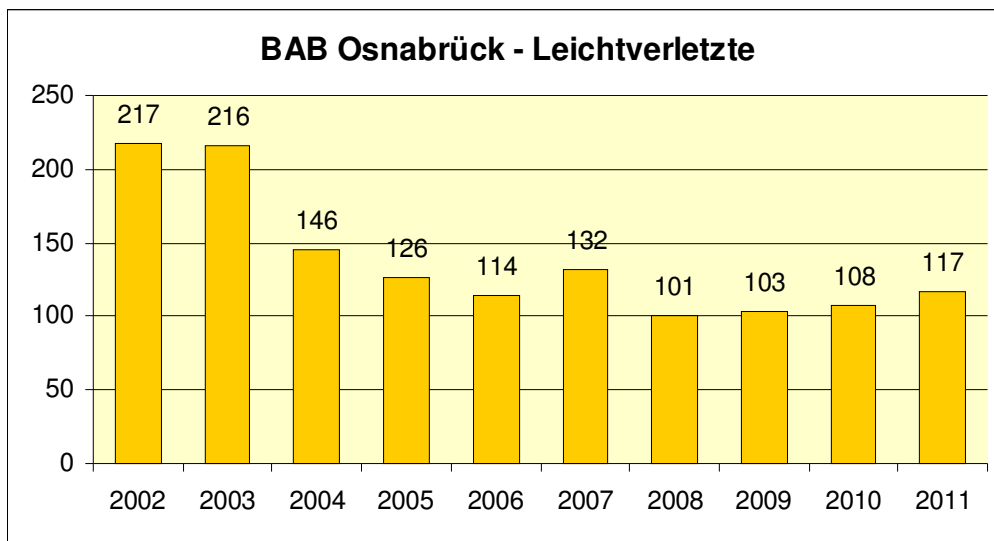
Stadt Osnabrück:



PK Bundesautobahn:



PK Bundesautobahn:



PK Bundesautobahn:

