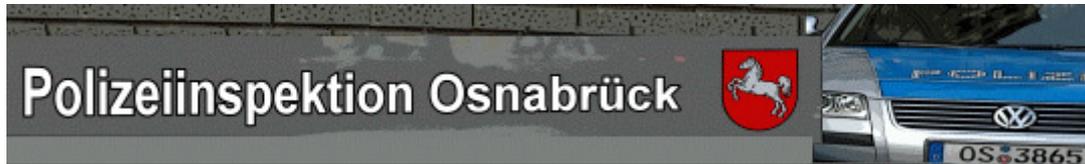


# Verkehrsunfalllagebild 2014



Inhaltsverzeichnis

1. Polizeiinspektion Osnabrück.....	4
1.1 Unfälle gesamt.....	4
1.2 Verletzte und Getötete gesamt .....	5
1.3 Tote .....	5
1.3.1 Details zu den Verkehrsunfällen mit getöteten Personen .....	6
1.4 Schwerverletzte .....	10
1.5 Leichtverletzte .....	11
1.6 Unfallbeteiligte Altersgruppen .....	12
1.6.1 Ältere Menschen.....	13
1.6.2 Kinder .....	13
1.6.3 Junge Fahrer .....	14
1.7 Hauptunfallursachen.....	15
1.7.1 Geschwindigkeit.....	16
1.7.2 Abstand .....	16
1.7.3 Alkohol / Drogen .....	16
1.7.4 Sonstige Fehler der Fahrzeugführer .....	17
1.7.5 Fahrradunfälle.....	18
1.7.6 Baumunfälle.....	20
1.7.7 Wildunfälle .....	22
1.7.8 Krad-Unfälle.....	23
1.8 Verkehrsunfallflucht .....	25
1.9 Was ist zu tun? .....	26
1.9.1 Verkehrsteilnehmer.....	26
1.9.2 Polizei .....	27
2. Einzelgrafiken.....	28
2.1 Landkreis Osnabrück.....	28
2.1.1 Landkreis Osnabrück - Langzeitentwicklung .....	28
2.1.2 Landkreis Osnabrück - Unfalltote .....	28
2.1.3 Landkreis Osnabrück - Schwerverletzte .....	29
2.1.4 Landkreis Osnabrück - Leichtverletzte .....	29
2.1.5 Landkreis Osnabrück - Hauptunfallursachen.....	30
2.1.6 Landkreis Osnabrück - Alkohol / Drogen.....	30
2.1.7 Landkreis Osnabrück - Fahrradunfälle .....	31
2.2 Stadt Osnabrück.....	32
2.2.1 Stadt Osnabrück - Langzeitentwicklung .....	32
2.2.2 Stadt Osnabrück - Unfalltote .....	32
2.2.3 Stadt Osnabrück - Schwerverletzte .....	33
2.2.4 Stadt Osnabrück - Leichtverletzte .....	33
2.2.5 Stadt Osnabrück - Hauptunfallursachen.....	34
2.2.6 Stadt Osnabrück - Alkohol / Drogen.....	34
2.3 Bundesautobahn .....	35
2.3.1 Bundesautobahn - Langzeitentwicklung .....	35
2.3.2 Bundesautobahn - Unfalltote.....	35
2.3.3 Bundesautobahn - Schwerverletzte .....	36
2.3.4 Bundesautobahn - Leichtverletzte.....	36
2.3.5 Bundesautobahn - Hauptunfallursachen .....	37
2.3.6 Bundesautobahn - Alkohol / Drogen .....	37
2.3.7 Bundesautobahn - Fahrtrichtungen.....	38

Osnabrück im März 2015

Grußwort:

Sehr geehrte Damen, sehr geehrte Herren,

wie auch in den vergangenen Jahren zeigt das vor Ihnen liegende Verkehrsunfalllagebild 2014 der Polizeiinspektion Osnabrück alle Verkehrsunfälle in Stadt- und Landkreis Osnabrück sowie der durchlaufenden Abschnitte der Bundesautobahnen A 1, A 30 und A 33 für das Jahr 2014 auf. Die Verkehrsunfallstatistik des Jahres 2014 wird in ihren unterschiedlichen Facetten abgebildet und erläutert. Daneben werden Aspekte der polizeilichen Verkehrssicherheitsarbeit aufgezeigt.

Die Anzahl aller polizeilich aufgenommenen Verkehrsunfälle in 2014 wuchs mit 12.932 erneut etwas an. Leider entwickelten sich die Folgen bei den Unfallbeteiligten ebenfalls negativ. Die Zahl der Verkehrstoten stieg von 29 auf 39. Auch bei den Schwerverletzten mit 463 und den Leichtverletzten mit 2.340 ist eine negative Entwicklung zu verzeichnen.

Weitere detaillierte Angaben zum Verkehrsunfallgeschehen der Polizeiinspektion Osnabrück und zu weiteren Aspekten finden Sie auf den nachfolgenden Seiten. Die Entwicklungen des Jahres 2014 für die gesamte Polizeiinspektion sowie separat für die Gebiete Stadt Osnabrück, Landkreis Osnabrück und Bundesautobahn werden dort dargestellt.

Im zurückliegenden Jahr griff die örtliche Presse anlass- und unfallbezogen, temporär und geografisch beschränkt, die Themen „Radfahrunfälle“, „Krad-Unfälle“ und „Baumunfälle“ intensiver auf. Deshalb werden diese drei Bereiche im Unfalllagebild umfassender ausgeführt .

Das gesamte Unfallgeschehen mit den teilweise gravierenden Folgen zeigt, dass die Polizei auch weiterhin, zusammen mit den anderen Trägern der Verkehrssicherheitsarbeit, intensiv der Unfallentwicklung entgegenwirken muss und wird. Ein Hauptaugenmerk wird dabei auf die Verhinderung bzw. Reduzierung von Verkehrsunfällen auf Außerortsstraßen, auf denen sich etwa 70 Prozent aller tödlichen Unfälle ereignen, geworfen.

Insbesondere die Verhinderung von Verkehrsunfällen mit anschließendem Anprall an einen Baum wird den Schwerpunkt bilden. Dazu startete das Niedersächsische Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr 2014 einen dreijährigen Modellversuch, bei dem u.a. der Landkreis- und die Polizeiinspektion Osnabrück eingebunden wurden. Dieses Modell stellt ein Puzzleteil bei der Reduzierung der Verkehrsunfälle mit Toten und Schwerverletzten bis 2020 um ein Drittel im Rahmen der Verkehrssicherheitsinitiative 2020 (VSI 2020) dar.

Michael Maßmann

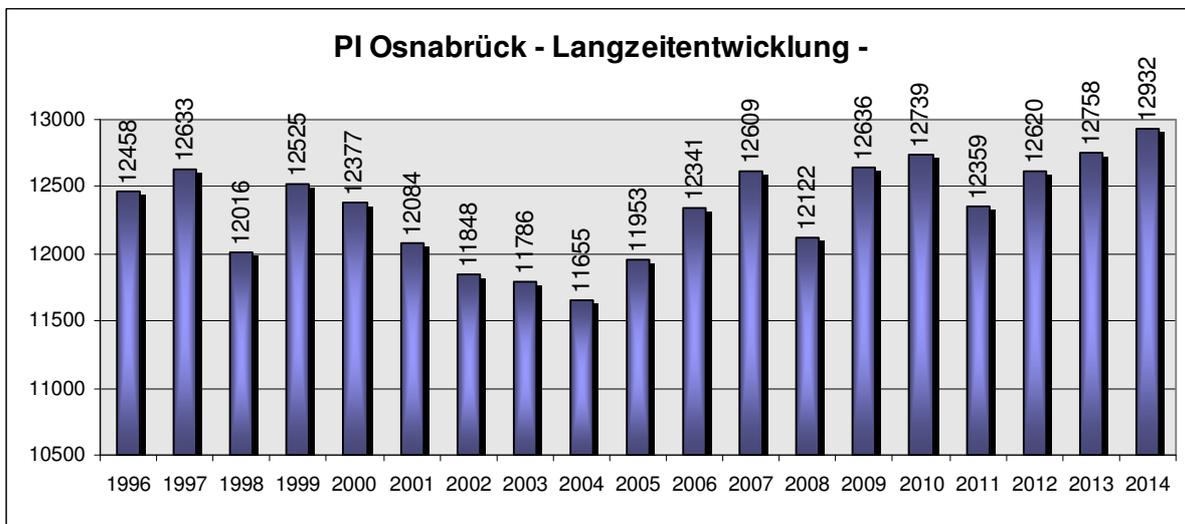
Leitender Polizeidirektor und  
Leiter der Polizeiinspektion Osnabrück

# 1. Polizeiinspektion Osnabrück

## 1.1 Unfälle gesamt

Im Jahr 2014 wurden polizeilich mit 12.932 gegenüber 12.758 Unfällen erneut mehr Verkehrsunfälle gegenüber dem Vorjahr aufgenommen und registriert. Betrachtet man tiefergehend die Bereiche Stadt- und Landkreis Osnabrück sowie die Autobahnabschnitte, so ist eine unterschiedliche Entwicklung festzustellen. Gingen in der Stadt Osnabrück die Unfälle etwas zurück, wird dieser Rückgang durch eine Zunahme im Landkreis und auf den Autobahnen wieder ausgeglichen.

Die Entwicklung der zurückliegenden Jahre ist aus der nachstehenden Grafik ersichtlich.



Osnabrück, Bohmter Straße 2014 ( eigenes Foto)

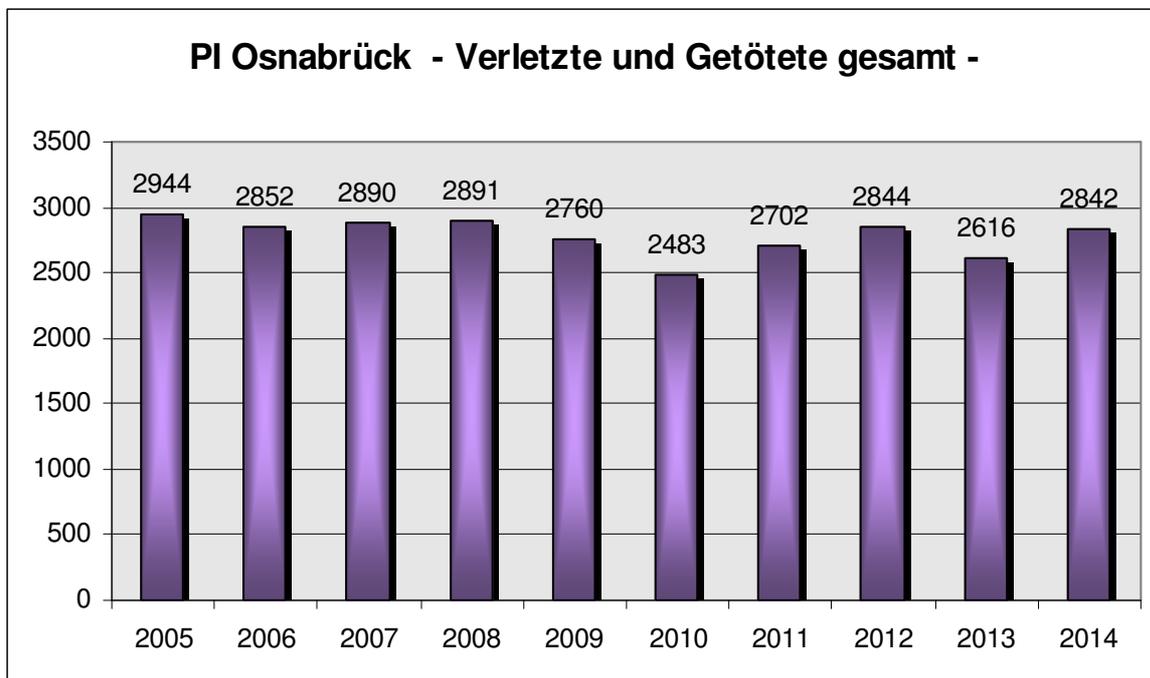
## 1.2 Verletzte und Getötete gesamt

Neben dem Anstieg der Gesamtunfallzahlen wuchs auch die Zahl derer, die bei Verkehrsunfällen verletzt wurden. Die Anzahl aller Verletzten, einschließlich der Unfalltoten, betrug im vergangenen Jahr 2.842. Somit kommt man aufgrund der Zunahme von 226 fast die gleiche Anzahl Verletzter wie im Jahr 2012.

Das bedeutet daneben ein prozentuales Plus um 8,6 % gegenüber 2013.

Es ist zukünftig weiter zu beobachten, ob sich der bisherige langfristig erkennbare Abwärtstrend fortsetzen wird.

Von den in 2014 insgesamt polizeilich erfassten 22.790 Unfallbeteiligten wurden mit 2.842 Personen 12,5 % von ihnen verletzt oder getötet.

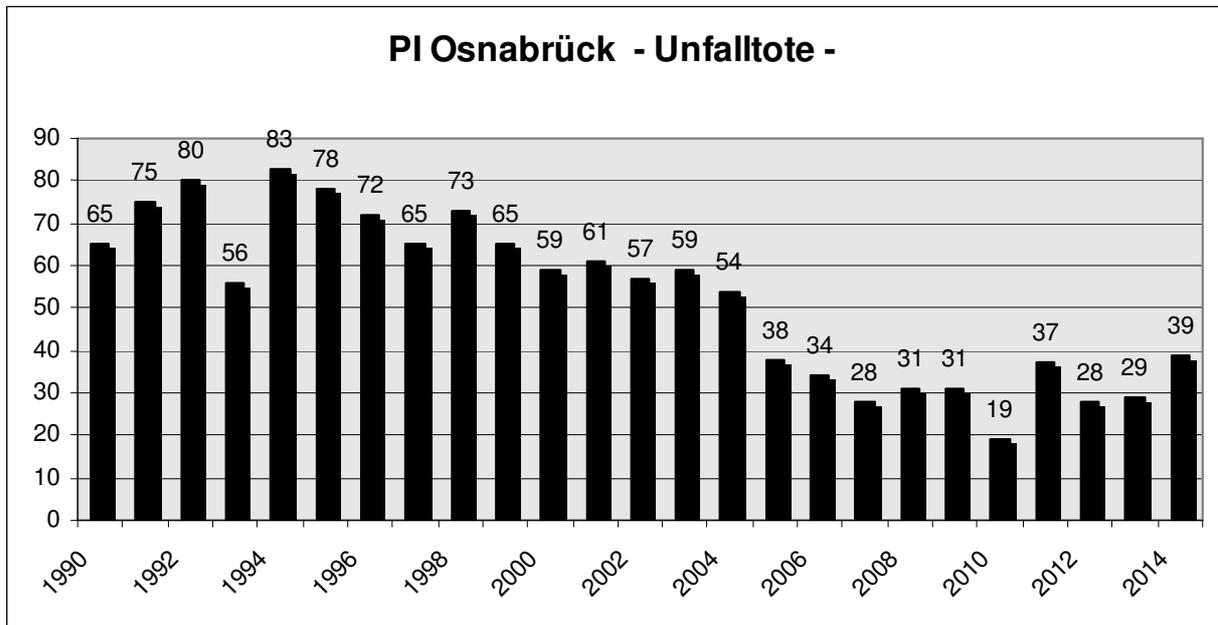


## 1.3 Tote

### **Jeder Verkehrstote ist immer wieder einer zuviel.**

Leider sind im Jahr 2014 insgesamt 39 Verkehrstote zu verzeichnen. Das bedeutet ein Mehr von 10 Toten gegenüber dem Vorjahr. Hier ist die bisherige Tendenz, zumindest für das Jahr 2014, mit 34,5 % stark rückläufig. Auch wenn diese Zahl langfristig betrachtet noch im unteren Bereich liegt, bedeutet sie für die vergangenen 10 Jahre den Höchstwert ( s. Grafik ).

Bei zwei Verkehrsunfällen starben jeweils 2 Personen. Somit beträgt die Anzahl der tödlichen Verkehrsunfälle 37 .



### 1.3.1 Details zu den Verkehrsunfällen mit getöteten Personen

#### 1.3.1.1 Aufteilung der tödlichen Verkehrsunfälle

Von den insgesamt 37 Verkehrsunfällen ereigneten sich 6 Unfälle im Stadtgebiet Osnabrück, 4 auf den Bundesautobahnen und 27 ( mit 29 Toten ) im Bereich des Landkreises

In Osnabrück starben 3 Radfahrer, 2 Fußgänger und 1 Quad-Fahrer.

Auf der BAB waren es 1 Pkw-Fahrer, 1 Krad-Fahrer und 2 Beifahrer ( 1 mal im LKW, 1 mal im PKW ).

Im Landkreis handelte es sich um 12 Pkw-Fahrer, 5 Mitfahrer, 6 Krad-Fahrer, 4 Radfahrer ( 1 E-Bike ), 1 Fußgänger, sowie den Nutzer eines Krankenfahrstuhls.

Bei den 39 Verkehrstoten handelt es sich um 28 männliche und 11 weibliche Personen.

Tödlich verletzt wurde in 1 Fall ein Kind. 2 Verunglückte waren sog. „Junge Fahrer“ ( 18-24 Jahre ), 14 waren älter als 65 ( Senioren ), 22 befanden sich im Alter zwischen 25 und 64 Jahren.

Bei 7 tödlichen Unfällen ( mit 9 Toten ) handelte es sich um sog. Baumunfälle.

Alkohol war bei einem tödlichen Unfall mit im Spiel.

### 1.3.1.2 Verteilung auf Landstraßen, Ortschaften und Autobahnen

Von den insgesamt 37 Verkehrsunfällen mit tödlichem Ausgang ereigneten sich 26 außerhalb einer geschlossenen Ortschaft, Davon wiederum 4 auf der Bundesautobahn. Die anderen 11 Unfälle geschahen innerhalb von bebauten Gebieten. In Prozent bedeutet das 70 % der tödlichen Unfälle ereigneten sich außerhalb von geschlossenen Ortschaften.

Von den 26 außerörtlichen Verkehrsunfällen handelt es sich in 7 Fällen um sogenannte ‚Baumunfälle‘, bei denen 8 Personen tödlich verletzt wurden.



Schwagstorf-Merzen 2014 ( eigenes Foto )

### 1.3.1.3 Lichtverhältnisse zur Unfallzeit / Wochentage

Bei einem Blick auf die jeweiligen Lichtverhältnisse während der Unfallzeit ist festzustellen, dass in 32 Fällen Tageslicht herrschte. Ein Verkehrsunfall ereignete sich während der Dämmerungsphase, 4 bei Nacht während der Dunkelheit.

Bei Betrachtung der Verteilung auf die Wochentage ist festzustellen, dass die Tage Dienstag mit 9 und Freitag mit 8 Unfällen die meisten tödlichen Verkehrsunfälle zu verzeichnen haben. Danach folgen der Mittwoch ( 6 ), der Montag ( 5 ), Samstag und Sonntag ( je 4 ) und zuletzt der Donnerstag mit 1 Unfall.

Auch wenn in 2014 die schlechteren Lichtverhältnisse während der Dämmerung und der Dunkelheit offensichtlich keine größere Rolle spielten sei hier nochmals darauf hingewiesen, dass gerade die Erkennbarkeit der Verkehrsteilnehmer von besonderer Bedeutung ist.

Das gilt nicht nur bei Nacht, sondern auch am Tage und während der Dämmerung. Um im Straßenverkehr besser wahrgenommen zu werden, ist es aus polizeilicher Sicht insbesondere für die schwächeren Verkehrsteilnehmer ( Fußgänger und Radfahrer ) ratsam auffällige, helle Kleidung zu tragen. Noch besser wirkt die zusätzliche Verwendung von reflektierenden Mitteln. Sie sollten möglichst an beweglichen Körperteilen getragen werden, da Bewegungen von anderen Verkehrsteilnehmern am deutlichsten wahrgenommen werden. Das Tragen eines Fahrradhelmes ist selbstverständlich auch sehr zu empfehlen. Kraftfahrzeugführern denen es nicht bereits vorgeschrieben ist wird empfohlen auch am Tage die Beleuchtung einzuschalten.

### 1.3.1.4 Anteil nach Geschlecht

Wie bereits oben ausgeführt kamen 2014 im Bereich der Polizeiinspektion Osnabrück im Straßenverkehr 39 Verkehrsteilnehmer zu Tode. Von den Unfallopfern waren 28 männlichen und 11 weiblichen Geschlechts.

Das bedeutet, der männliche Anteil mit knapp 72 Prozent stieg gegenüber 2012 ( 64 % ) und 2013 ( 68 % ) erneut etwas an.

Es bleibt festzustellen, dass Männer unverändert stärker an Verkehrsunfällen und gleichermaßen an denen mit Todesfolge beteiligt waren.

### 1.3.1.5 Ursachen

Wirft man einen Blick auf die Unfallursachen ist festzustellen, dass bei den tödlichen Verkehrsunfällen eine breite Ursachenstreuung gegeben ist.

Einmal war Alkoholgenuss ursächlich.

In 21 Fällen waren es die sogenannten sonstigen Fehler ( nicht konkreter festzustellende Verkehrsverhaltensweisen ) der Fahrzeugführer.

4 mal wurden die vorfahrtsregelnden Verkehrszeichen nicht beachtet. 1 mal die Regelung „rechts vor links“.

In weiteren 4 Fällen spielte die Geschwindigkeit eine Rolle, wobei 1 mal die zulässige Höchstgeschwindigkeit überschritten wurde.

Bei 3 weiteren Unfällen wurde das Rechtsfahrgebot nicht beachtet.

Etwas ungewöhnlicher stellten sich 3 andere Ursachen dar.

So wurde 1 mal der Vorrang des Zuges an einem Bahnübergang nicht beachtet ( durch Fußgänger ) , 1 mal wurde ein liegendegebliebenes Fahrzeug nicht ausreichend abgesichert und 1 mal kam ein technischer Mangel am Fahrzeug zum Tragen.

Bei 18 tödlichen Verkehrsunfällen war der verunglückte Verkehrsteilnehmer auch der Unfallverursacher.

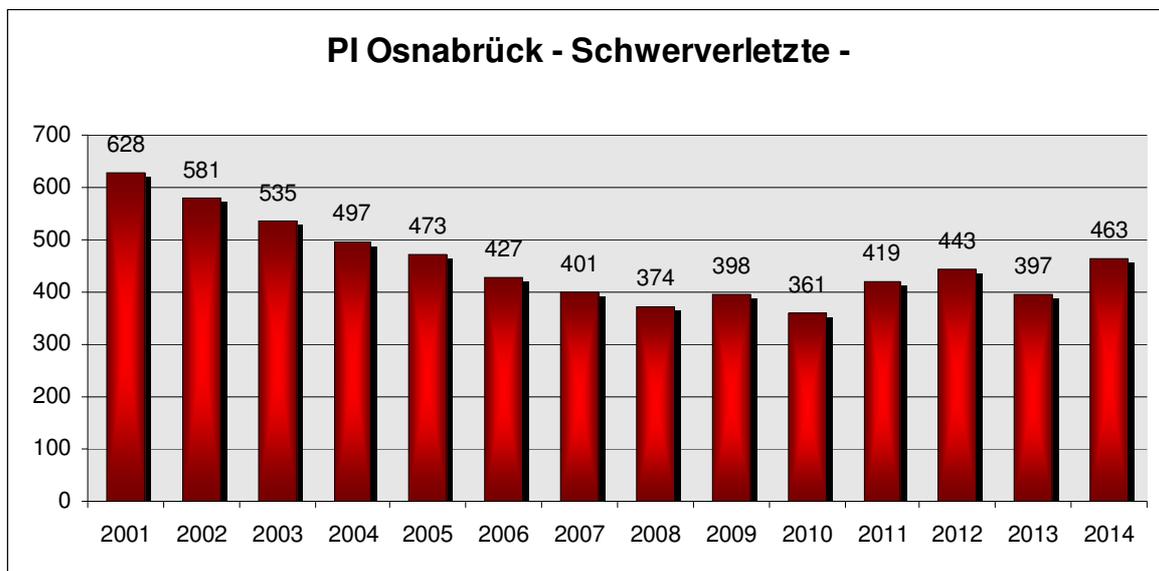


Bundesautobahn 2014 ( eigenes Foto )

## 1.4 Schwerverletzte

Ebenso nicht gerade erfreulich ist die Entwicklung bei den Verkehrsunfällen mit Schwerverletzten. Gegenüber dem Vorjahr erlitten 66 Verkehrsteilnehmer mehr schwere und schwerste Verletzungen im Straßenverkehr. Mit 463 Schwerverletzten bedeutet das einen Anstieg um 16,6%.

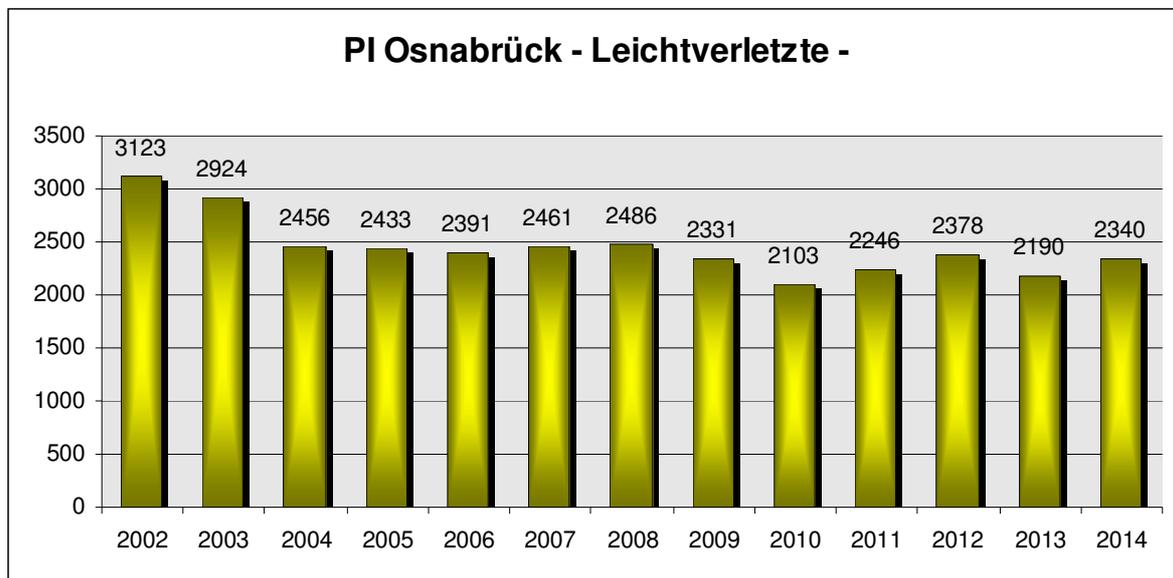
Landesweit ist mit plus ca. 10 Prozent ebenfalls eine negative Entwicklung zu verzeichnen. Somit ist die Entwicklung in der PI Osnabrück keine Ausnahme, liegt jedoch höher als der Landesschnitt.



## 1.5 Leichtverletzte

Gleichermaßen wie die Entwicklung bei den Schwerverletzten ist auch bei den Leichtverletzten ein Anstieg gegenüber dem Vorjahr zu verzeichnen. Wurden 2013 noch 2.190 Personen bei Unfällen leicht verletzt, waren es jetzt 2.340, also 150 mehr.

Wie aus der nachstehenden Tabelle ersichtlich ist, liegt damit die Zahl der Leichtverletzten auf längere Sicht betrachtet noch immer in einem verhältnismäßig niedrigem Bereich.



## 1.6 Unfallbeteiligte Altersgruppen

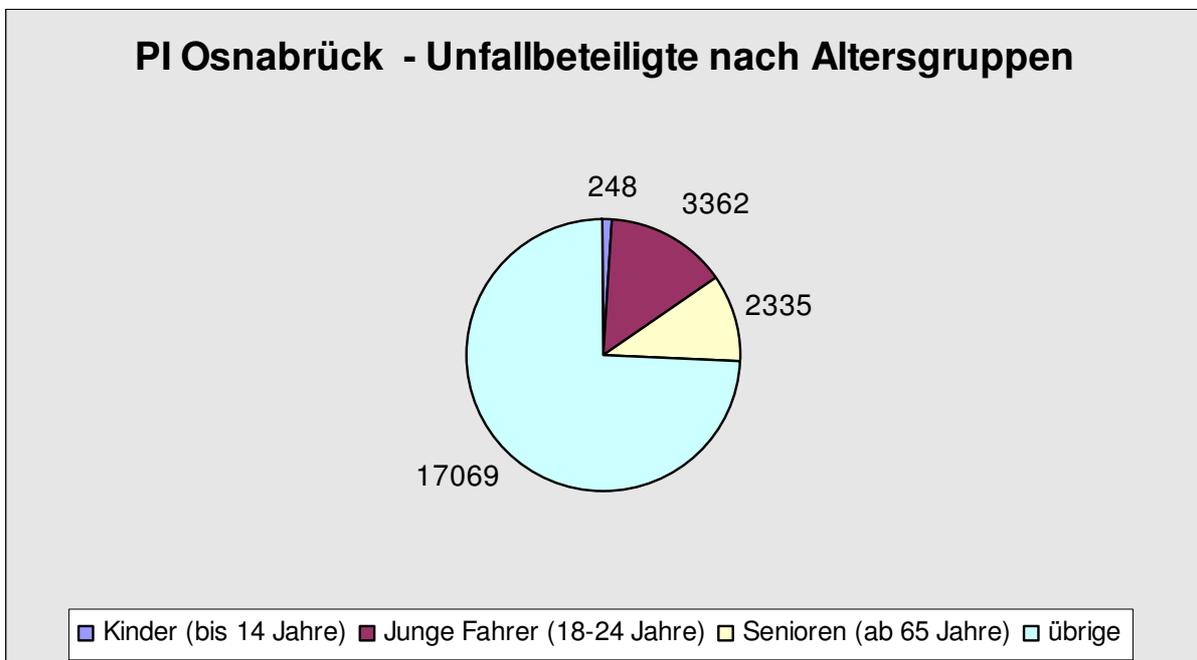
Mit 22.790 polizeilich registrierten Unfallbeteiligten, sei es als Fahrzeugführer, Mitfahrer, Fußgänger oder als sonstiger Beteiligter, ist auch hier gegenüber 2013 mit 22.629 Personen ein Anstieg zu verzeichnen. Bei einem Blick auf alle Unfallbeteiligten hinsichtlich ihres Alters ergeben sich nahezu die gleichen prozentualen Anteile wie im Vorjahr.

Bei etwa 1 % liegt das Alter zwischen 0 und 14 Jahre, also im Kindesalter.

Bei 14,8 % handelt es sich um 18 – 24-Jährige, um die sogenannten „Jungen Fahrer“.

Mit 10,2 % ist der Anteil der beteiligten Senioren über 65 Jahre identisch wie im Vorjahr.

Alle übrigen Beteiligten finden sich in den Altersgruppen zwischen 25 und 64 Jahren wieder .



### 1.6.1 Ältere Menschen

Diese Altersgruppe beginnt statistisch ab einem Lebensalter von 65 Jahren. Im Vergleich zu 2013 waren mit 2335 insgesamt 24 Senioren mehr an Verkehrsunfällen beteiligt. 14 Senioren erlitten tödliche und 87 schwere und schwerste Verletzungen. Von den getöteten Senioren waren 5 als Pkw-Fahrer, 3 als Mitfahrer, 4 als Radfahrer ( davon 1 Elektrorad ), einer als Motorroller-Fahrer und einer als Benutzer eines Krankenfahrstuhl beteiligt. Beträgt der Anteil der Senioren insgesamt 10,2 % aller an Unfällen beteiligten Personen, so liegt ihr Anteil bei den Schwerverletzten und Toten bei 20,1 %. Auch hier ist zu erkennen, dass Senioren im Straßenverkehr ein erhöhtes Risiko tragen.

### 1.6.2 Kinder

An Unfällen im Jahr 2014 waren 248 Kinder beteiligt. Von ihnen verlor dabei leider eines sein Leben. 26 Kinder erlitten schwere, 167 leichte Verletzungen.

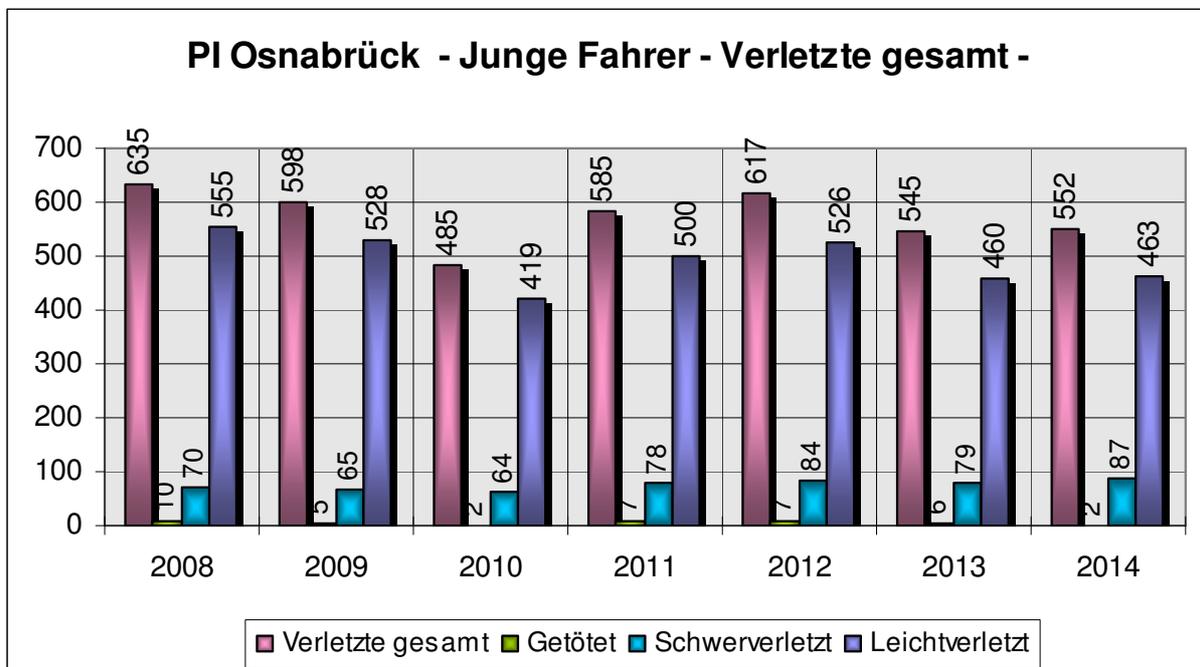
Von den 248 Kindern waren 57 noch keine 6 Jahre alt. 2013 waren es nur 44. Bei den Kindern bis 6 Jahre handelte es sich überwiegend um Mitfahrer in einem Pkw. 12 beteiligte Kinder waren als Fußgänger unterwegs. Die älteren Kinder waren in den meisten Fällen als Radfahrer ( 81 ) beteiligt, gefolgt von den Mitfahrern in Pkw ( 64 ) und den Fußgängern ( 35 ).

### 1.6.3 Junge Fahrer

Die Altersgruppe der „Jungen Fahrer“ (18-24 Jahre) gehört wie bisher weiterhin zu den besonderen Risikogruppen im Straßenverkehr. Sowohl ihre Unerfahrenheit als auch ihr Bedürfnis sich gegenüber anderen darzustellen trägt zu dem erhöhten Risiko der Beteiligung an einem Verkehrsunfall bei.

Der Anteil aller an Verkehrsunfällen beteiligten „Jungen Fahrer“ betrug 2014 mit einer Anzahl von 3362 Personen 15,3 %. Bei den Schwerverletzten und Toten liegt ihr Anteil bei 17,7 %, bei der Anzahl aller Verletzten bei 19,4 %.

Auch wenn bei dieser Gruppe ein geringer prozentualer Rückgang bei den Unfallfolgen und bei der Beteiligtenzahl zu verzeichnen ist, ist zu erkennen, dass diese Personengruppe zu Recht als Risikogruppe eingestuft wird.



## 1.7 Hauptunfallursachen

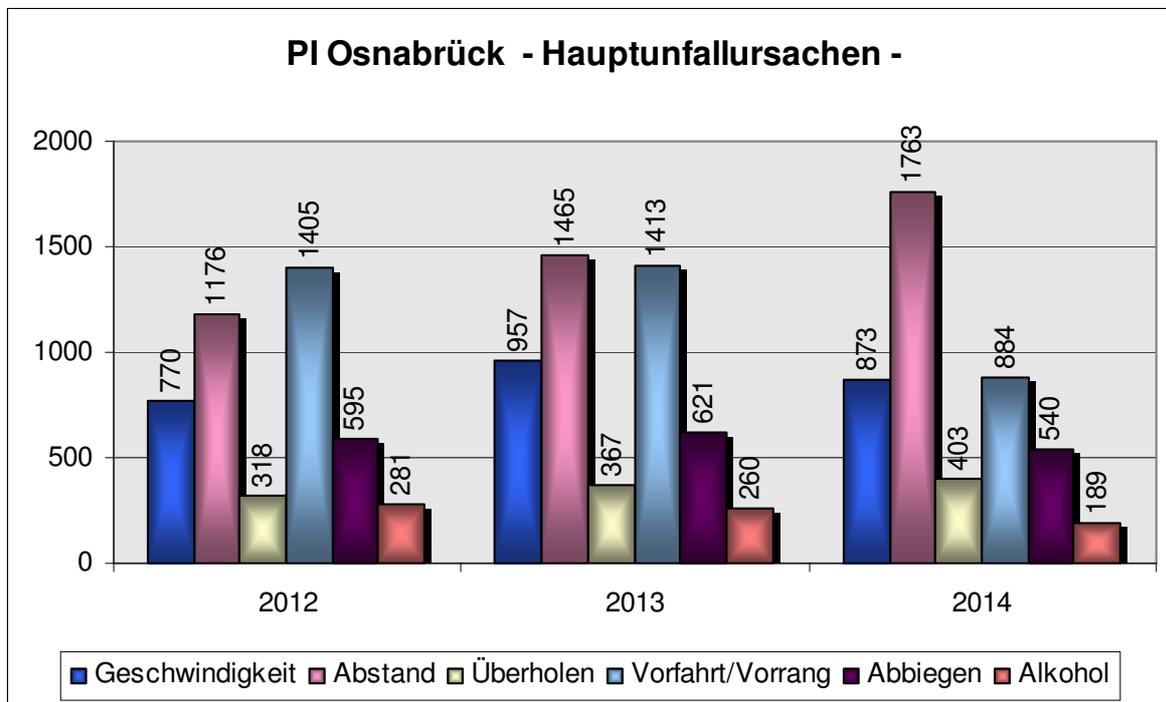
Wie in den vergangenen Jahren werden statistisch als Hauptunfallursachen die Geschwindigkeit, der Abstand, die Vorfahrt, das Abbiegen sowie der Alkoholgenuss dargestellt. Ergänzt wird die Liste um die Ursache Überholen.

Die Bereiche überhöhte- bzw. nicht angepasste Geschwindigkeit, das Nichteinhalten eines ausreichenden Abstandes sowie das Missachten von Vorfahrtsregeln treten dabei hervor.

In den vergangenen Jahren ist gerade bei der Ursachen Abstand ein Anstieg zu verzeichnen.

Die Vorfahrtsmißachtung ist erheblich, die Geschwindigkeitsüberschreitung ist geringfügig zurückgegangen.

Daneben weisen auch die Anzahl an Alkoholbeeinflussungen und des Fehlverhaltens beim Abbiegen eine rückläufige Tendenz auf. Beim Überholen ist hingegen ein geringer Anstieg zu verzeichnen.



### 1.7.1 Geschwindigkeit

Bei der Ursache Geschwindigkeit ist 2014, gegenüber dem Vorjahr ein Rückgang festzustellen. Möglicherweise ist das auch zum Teil auf eine intensive Geschwindigkeitsüberwachung durch die Polizei und die Kommunalen Behörden zurückzuführen.

Es zeigt auf, dass sowohl die polizeiliche wie auch die kommunale Verkehrsüberwachung weiterhin intensiv fortzusetzen ist, um die Entwicklung in diese Richtung zu unterstützen.

### 1.7.2 Abstand

Entgegen der Entwicklung bei der Ursache Geschwindigkeit ist beim Abstand ein erheblicher Anstieg zu verzeichnen und tritt insgesamt als häufigste Ursache auf. Der Trend der vergangenen Jahre setzt sich hier weiter fort.

Hinter dieser Zahl verbergen sich vor allem die sogenannten Auffahrunfälle, die mit dieser Ursache erfasst werden. Es liegt nahe, dass sich Auffahrunfälle vielfach aufgrund Unaufmerksamkeit oder durch Ablenkung ereignen. Hier könnten möglicherweise die modernen Kommunikationsmedien, sprich Smartphones, ins Spiel gebracht werden. Ein konkreter Nachweis dafür ist aber bisher nicht existent.

### 1.7.3 Alkohol / Drogen

Die Teilnahme am Straßenverkehr unter dem Einfluss von Alkohol und/oder von Drogen stellt auch weiterhin ein Problem dar.

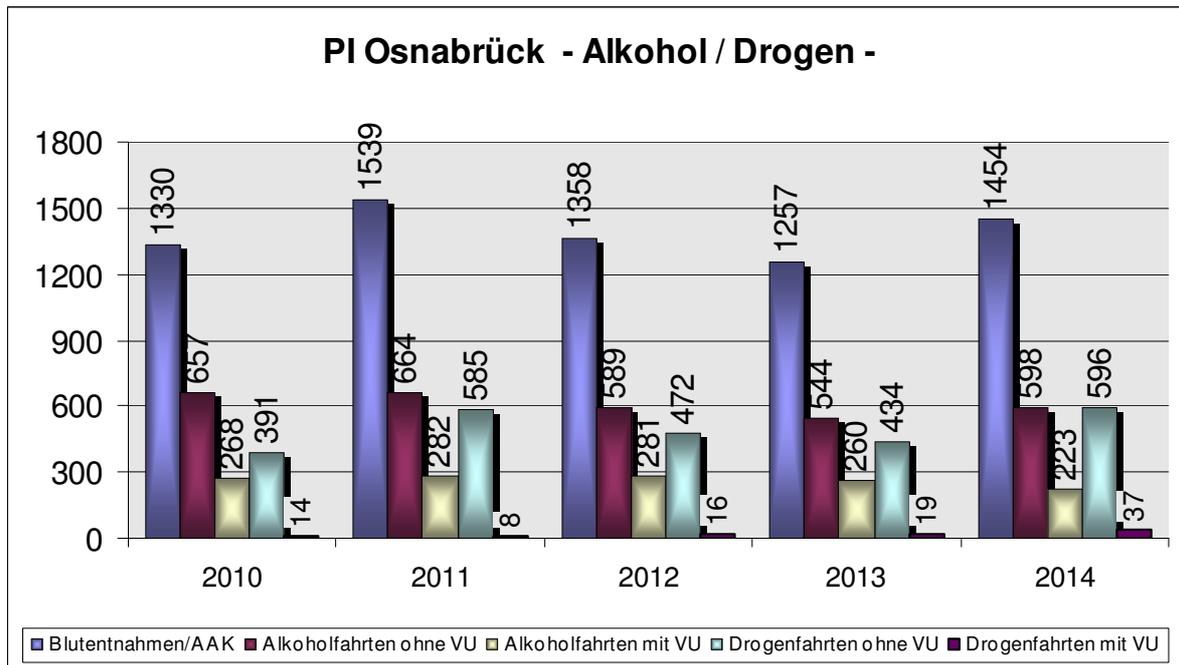
In 223 Fällen war Alkoholgenuss unfallursächlich, in 37 Fällen Drogenkonsum.

Die Feststellungen der folgenlosen Alkohol- und Drogenfahrten stieg 2014 nicht unerheblich an, was die Anzahl der angeordneten Blutentnahmen und Atemalkoholkontrollen auf 1454 anwachsen ließ.

Erfreulich ist die Entwicklung der Verkehrsunfälle unter Alkholeinwirkung, die mit 223 Feststellungen ihren seit Jahren geringsten Stand erreichte.

Es bleibt aber festzustellen, dass insbesondere die Fahrten unter Drogeneinwirkung immer mehr an Bedeutung gewinnen. Das zeigen deutlich die erhöhten Zahlen bei den folgenlosen Drogenfahrten und den Verkehrsunfällen unter Drogeneinwirkung.

Es wird angenommen, dass das Dunkelfeld hier dennoch sehr groß ist. Aufgrund dessen ist und bleibt gerade diese Thematik polizeilich weiterhin besonders im Fokus.



#### 1.7.4 Sonstige Fehler der Fahrzeugführer

Wie bereits weiter oben an- und ausgeführt, werden die klassischen Hauptunfallursachen statistisch erfasst. Ergänzend ist aber auch die Ursache der „Sonstigen Fehler der Fahrzeugführer“ zu nennen.

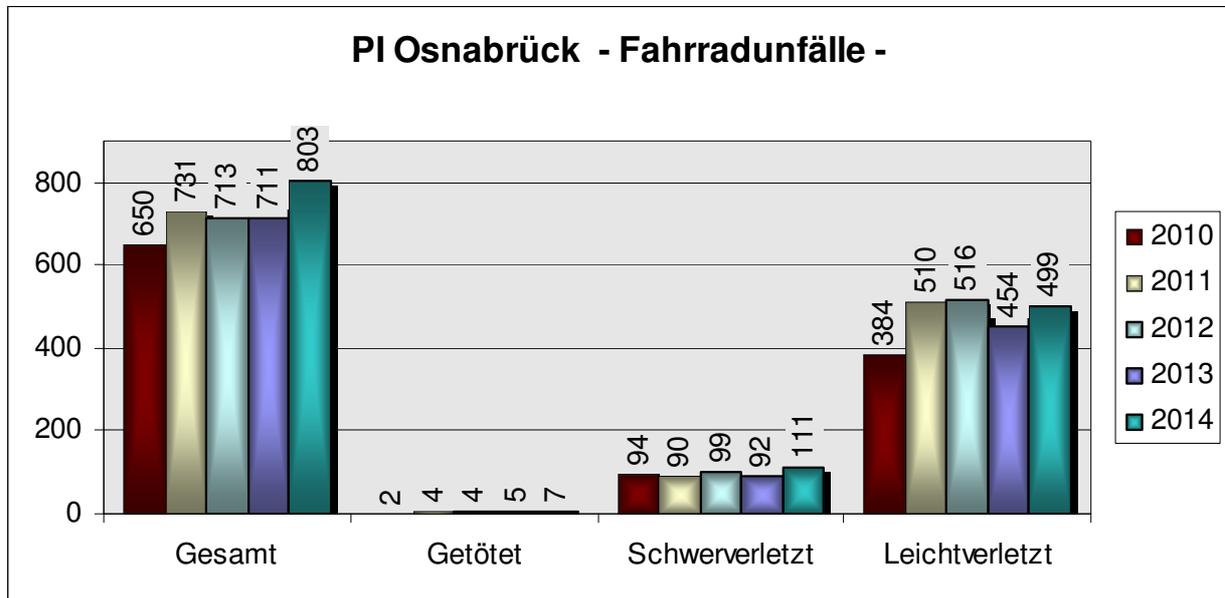
Der Bereich umfasst alle durch Fahrzeugführer gesetzten Verhaltensweisen, die in irgendeiner Weise zum Verkehrsunfall beigetragen haben, aber nicht unter die klassischen Ursachen fallen.

Dahinter verbergen sich eine Vielzahl von Faktoren, wie z.B. Zeitdruck, Ablenkung durch Technik oder Personen, Erfahrung, Alter, Gesundheit und vieles mehr, die bei der Unfallaufnahme durch die Beteiligten häufig als –übersehen-, -nicht bemerkt-, -weiß nicht warum oder wie- oder ähnlich bezeichnet werden.

Es fehlt dazu jedoch eine eindeutige Definition.

Diese Ursache ist 2014 mit einem Anteil von über 26 % noch immer relativ oft erfasst worden.

### 1.7.5 Fahrradunfälle



Gegenüber dem Vorjahr wuchs die Anzahl der Fahrradunfälle im gesamten Inspektionsbereich um 13 % an. Waren für das Jahr 2013 noch 711 Radunfälle verzeichnet sind es für 2014 jetzt 803. Davon entfielen 431 auf das Stadtgebiet Osnabrück und 372 auf den Landkreis. Bei Radunfällen kamen 7 Verkehrsteilnehmer ums Leben, 111 wurden schwer- und 499 leicht verletzt.

Da das Thema Radfahrerunfälle in 2014 aufgrund der tödlichen Unfälle am Johannistorwall in Osnabrück in der örtlichen Presseberichterstattung ausführlich aufgegriffen wurde, werden hier einige weitere Fakten dazu, jedoch nur für das Stadtgebiet Osnabrück aufgezeigt.

Wie gesagt, wurden im Stadtgebiet Osnabrück 431 Radunfälle polizeilich aufgenommen. Aussagen zu mit Sicherheit vorhandenen Dunkelziffern können nicht getroffen werden.

Bei den Unfällen kamen 3 Personen zu Tode, 50 erlitten schwere- und 253 leichte Verletzungen. Es wurde also insgesamt 303 Radfahrer verletzt.

Bei 2 der tödlichen Verkehrsunfälle wurden die jeweils geradeaus fahrenden Radfahrer von nach rechts abbiegenden Lastkraftwagen angefahren. Beide Unfälle ereigneten sich an der Kreuzung Johannistorwall / Kommenderiestraße und waren vom Ablauf her nahezu identisch. Der dritte Unfall ereignete sich an der Bremer Straße / Liebigstraße. Hier wurde zwei geradeaus fahrende Radfahrer von einem nachfolgenden Pkw angefahren und verletzt. Einer der Radfahrer erlag kurz darauf seinen erlittenen Verletzungen. Alle verunglückten Radfahrer waren unterschiedlichen Altersklassen zuzurechnen, je einmal 18-24 , 45-54 sowie 65-74 Jahre.

Weitere Fakten:

Von den erfassten Radfahrern waren 13 mit einem sog. Pedelec ( Elektrofahrrad ) unterwegs.

In 23 Fällen spielte Alkoholgenuss bei Radfahrern eine Rolle.

Sonstige weitere häufig erfasste Fehlverhalten bei Radfahrern sind mit

-80 mal das sonstige Fehlverhalten ( nicht näher definiert ), gefolgt von

-27 mal Benutzung der falschen Fahrbahn und falscher Straßenteile ( Gehwege )

-18 mal ungenügender Sicherheitsabstand,

-18 mal Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr,

-14 mal nicht angepasste Geschwindigkeit,

-14 mal Vorfahrt nicht beachtet,

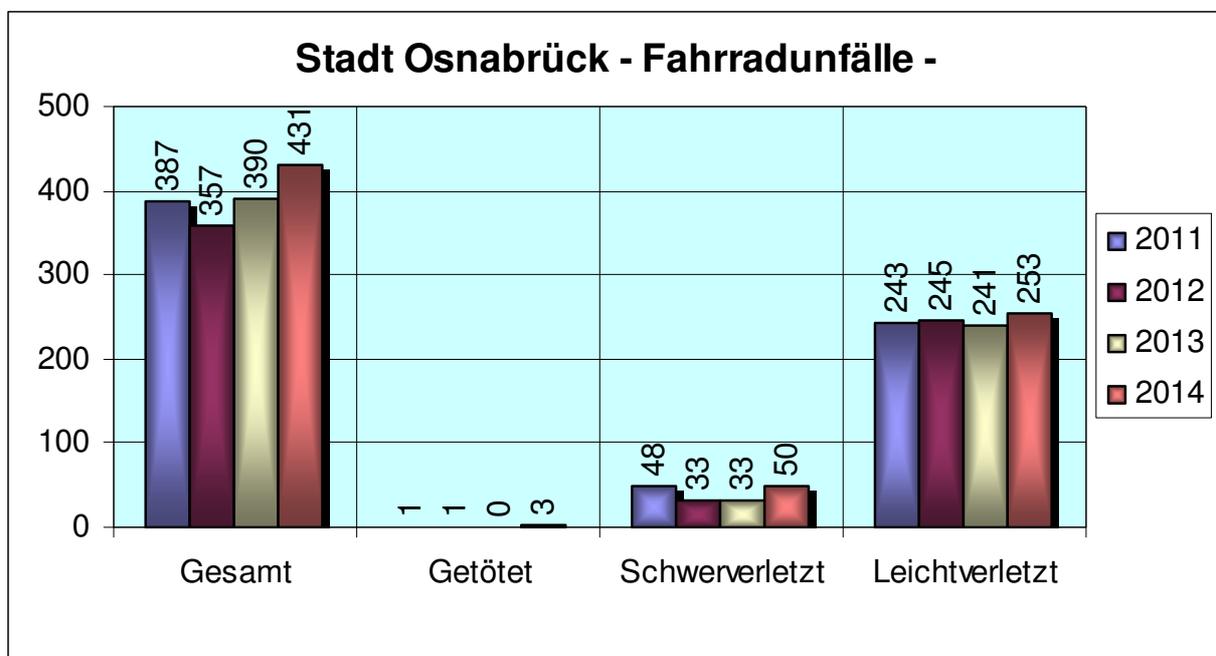
- 9 mal Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot,

- 7 mal Rotlicht missachtet,

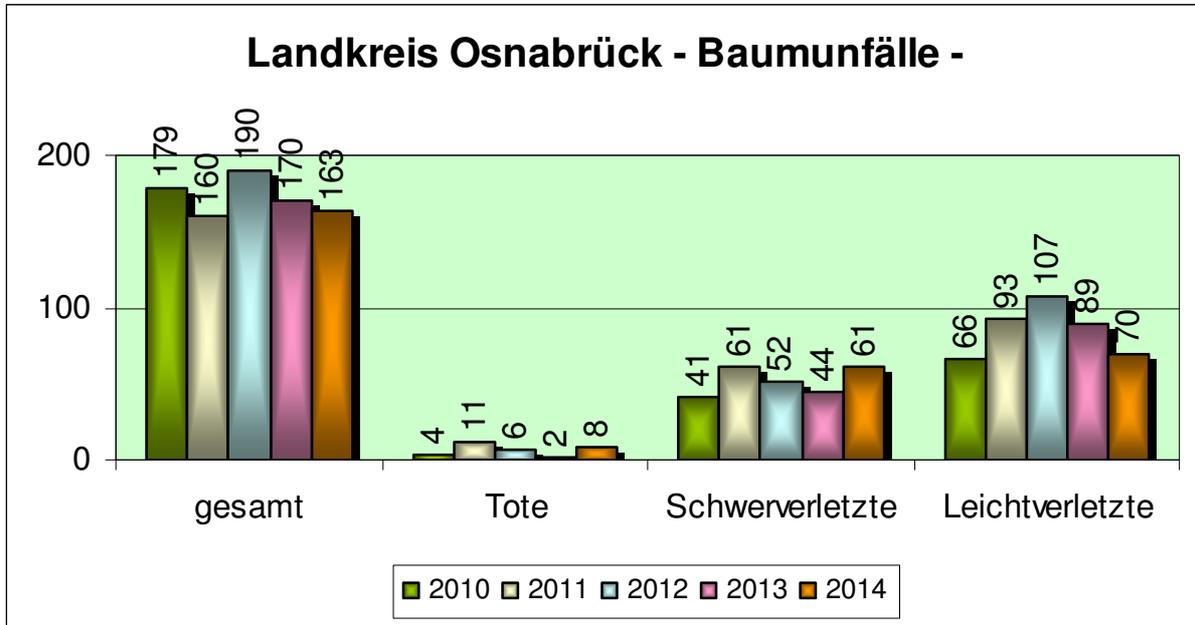
- 4 mal Fehlverhalten gegenüber Fußgängern.

Zum Alter kann gesagt werden, dass 25 Kinder beteiligt waren, 21 Jugendliche und 45 Senioren über 65 Jahre. Die übrigen Beteiligten sind in den dazwischenliegenden Altersklassen zu finden.

Hinsichtlich der erlittenen Verletzung ist zu sagen, dass alle Altersklassen betroffen sind. Schwer verletzt wurden eher ältere Menschen, leichte Verletzungen erlitten eher jüngere.



### 1.7.6 Baumunfälle



Auch das Thema Baumunfälle wurde in 2014 in den örtlichen Medien aufgegriffen. Hier spielt jedoch vornehmlich der Landkreis Osnabrück eine Rolle. Zunächst ist festzustellen, dass sich auch im Landkreis Osnabrück ein Großteil aller schweren Unfälle auf Außerortsstraße zutragen. So ereigneten sich 70 % der tödlichen und 50 % der Unfälle mit Schwerverletzten außerhalb einer geschlossenen Ortschaft. Gerade außerorts spielen dabei die Unfälle eine bedeutende Rolle, bei denen im Anschluss ein oder mehrere beteiligte Fahrzeuge an einen Baum anprallen, sogenannte „Baumunfälle“.

Zwar sind die Bäume selbst nicht ursächlich für einen Verkehrsunfall, tragen aber zu den oftmals schweren Folgen bei, die sich aufgrund der außerörtlich gefahrenen hohen Geschwindigkeiten ergeben.

Die Auswertung erfolgt hier jedoch nur für den Landkreis Osnabrück, da sowohl im Stadtgebiet Osnabrück als auch auf den Autobahnen keine nennenswerten Zahlen zu Baumunfällen vorliegen.

Die Auswertung für das Jahr 2014 ( s. Grafik ) ist aufgrund eines neuen Analyse-systems nicht mit den Zahlen der Vorjahre vergleichbar. Das neue System wirft lediglich die „Außerortsunfälle“ aus. In den vorherigen Jahren wurden auch die innerorts gelegenen Unfälle mit Anprall an Baum miterfasst. Somit werden bisher höhere Zahlenwerte angezeigt. Ein direkter Vergleich 2014 mit den Vorjahren ist nicht möglich.

Im Landkreis Osnabrück ereigneten sich 2014 insgesamt 163 sogenannte Baumunfälle ( alle außerorts ).

Als Folge erlitten dabei 8 Personen tödliche-, 61 Personen schwere- und 70 Personen leichtere Verletzungen.

Bei den tödlich Verletzten handelte es sich ausschließlich um Pkw-Fahrer, davon in 2 Fällen um Mitfahrer.

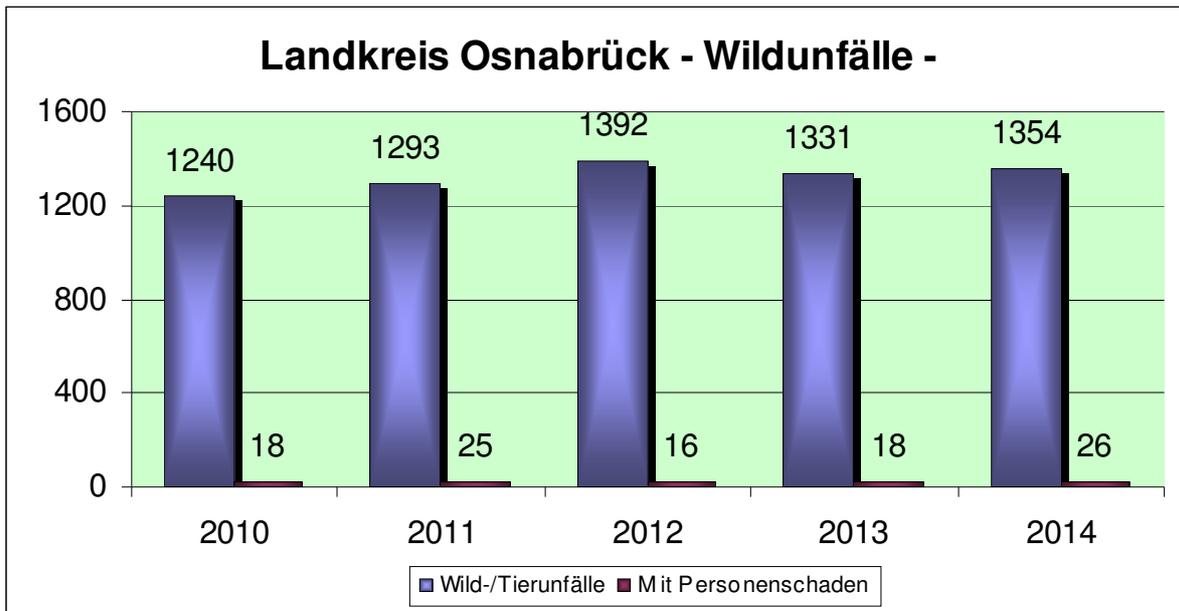
Als Ursache für die Baumunfälle ist in 62 Fällen die nicht angepasste und zum Teil überhöhte Geschwindigkeit erfasst, gefolgt von den „anderen Fehlern der Fahrzeugführer“, hinter denen sich, wie bereits oben gesagt, häufig Ablenkung, Unaufmerksamkeit und / oder ähnliches verbirgt.

In 15 Fällen war Alkoholgenuß ursächlich.

Gerade zum Thema Baumunfälle läuft seit dem Sommer 2014 ein Modellversuch, den die Landesregierung initiiert hat. An dem Modellversuch sind 6 Landkreise, darunter auch der Landkreis Osnabrück, beteiligt, in denen das Aufkommen an Baumunfällen landesweit gesehen überdurchschnittlich hoch liegt.

Ziel ist es durch Ausweisung von Außerortsstrecken mit 70 km/h sowie dem Zusatz auf Baumunfälle die Zahl derartiger Verkehrsunfälle und die damit einhergehenden Folgen zu reduzieren.

### 1.7.7 Wildunfälle



Außerorts kommt es häufig zu Verkehrsunfällen mit Wildtieren. Das sind vornehmlich Rehe, Hasen und Wildschweine, aber auch Federvieh verursacht Sachschäden. Auch hier wurde nur eine Auswertung für den Landkreis erstellt, da innerhalb des Stadtgebietes Osnabrück und auf den Bundesautobahnen eine relativ geringe Anzahl an Wildunfällen registriert wurde.

Die Tiere erscheinen in der Regel sehr plötzlich vor den Kraftfahrzeugen, so dass ein Reagieren der Fahrzeugführer kaum möglich ist. Die Unfallzeiten zeigen, dass vornehmlich während der Dämmerung morgens und abends sowie nachts mit Wild auf der Straße zu rechnen ist.

In den seltensten Fällen führen derartige Verkehrsunfälle zu Verletzungen der Verkehrsteilnehmer.

Auch im Jahr 2014 lag die Zahl der polizeilich aufgenommenen Wildunfälle in etwa in der gleichen Größenordnung wie in den Vorjahren ( s. Grafik ).

### 1.7.8 Krad-Unfälle

Die Thematik Krad-Unfälle wurde im Jahr 2014 als drittes Thema in der örtlichen Presse ebenfalls intensiv abgehandelt. Das betraf inhaltlich lediglich Verkehrsunfälle auf Landstraße unter Beteiligung schwerer Motorräder.

Vorab sei hier gesagt, dass bei der Auswertung unterschieden wird zwischen motorisierten Zweirädern, die alle Fahrzeuge vom Mofa bis zum schweren Krad erfassen und den Krädern über 125 Kubikzentimeter, bei denen lediglich Kräder und Motorroller über 125 ccm aufgeführt werden.

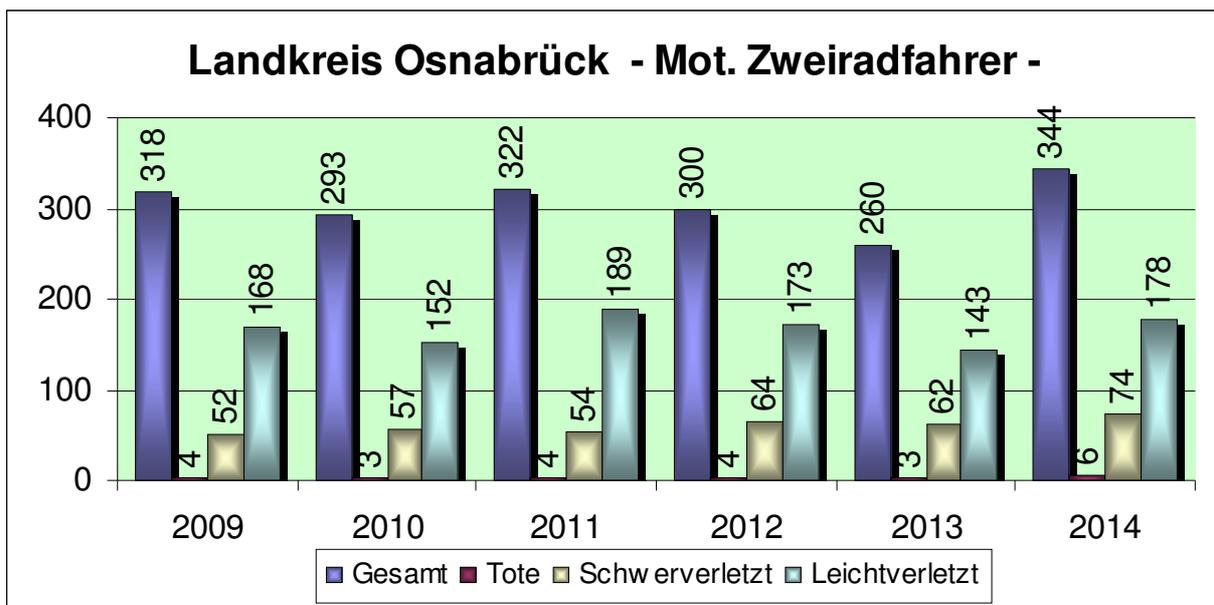
Grundsätzlich ist festzustellen, dass sich etwa 2/3 aller Verkehrsunfälle mit motorisierten Zweirädern unter 125 ccm innerhalb einer geschlossenen Ortschaft ereignen. Etwa 60 Prozent der Fahrzeuglenker befinden sich im Alter zwischen 15 und 24 Jahre, davon 46 % zwischen 15 und 17 Jahren.

Der Anteil der leichteren motorisierten Zweiräder an den tödlichen Verkehrsunfällen beträgt 28 Prozent.

72 Prozent der tödlichen Unfälle betrifft Kräder über 125 ccm.

Der jüngste tödlich verunglückte Krad-Fahrer war 25 Jahre alt.

2014 kam es im Landkreis Osnabrück insgesamt zu 344 Unfällen mit motorisierten Zweiradfahrern. Dabei erlitten 6 Personen tödliche und 74 schwere Verletzungen. Bei 178 motorisierten Zweiradfahrern kam es zu leichteren Blessuren.



Bezogen auf die Unfälle im Landkreis Osnabrück mit Krädern über 125 ccm ist zu sagen, dass sich über 50 Prozent an Wochenenden ( Freitag, Samstag, Sonntag ) stattfanden.

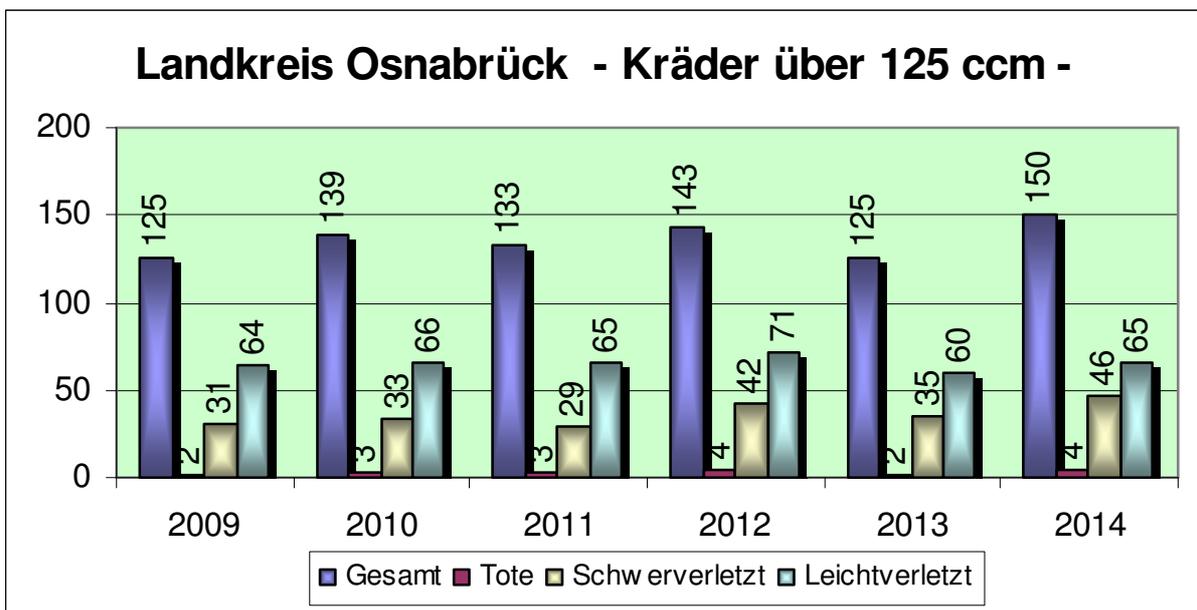
75 Prozent ereigneten sich in den Stunden zwischen 12.00 und 21.00 Uhr.  
In 55 Prozent verursachten die Kradfahrer den Unfall selbst.

Hauptunfallursachen sind dabei zu 30 % die nicht angepasste Geschwindigkeit und zu 8 % ein Fehler beim Überholen. Mit 34 % handelte es sich um „sonstige Fehler der Fahrer“, die aber nicht weiter definiert werden.

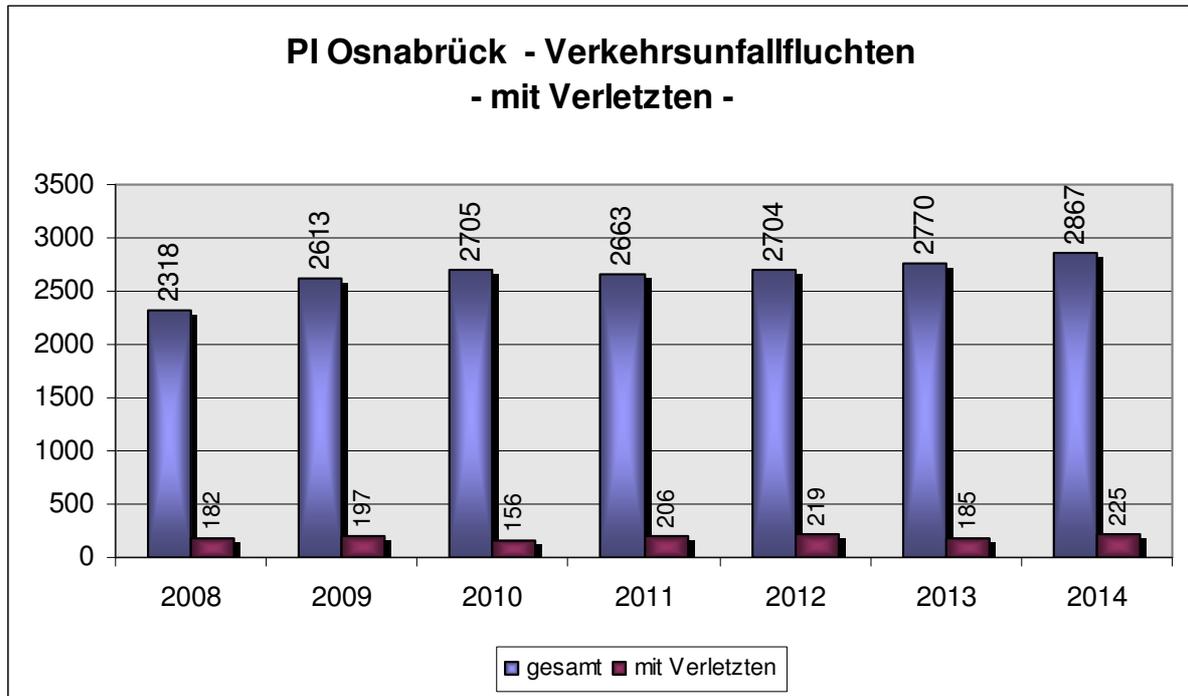
Den größten Anteil mit 30 % hatten beim Unfalltyp die Fahrnfälle, bei denen der Lenker die Kontrolle über sein Fahrzeug verlor. 22 % waren Vorfahrtsunfälle, 15 % Abbiegeunfälle.

In dieser Gruppe Verkehrsteilnehmer erlitten 4 Fahrer tödliche-, 46 Fahrer schwere- und 65 Fahrer leichtere Verletzungen.

Insgesamt wurden 150 Krad-Unfälle mit Fahrzeugen über 125 ccm polizeilich erfasst.



## 1.8 Verkehrsunfallflucht



Das „Unerlaubte Entfernen vom Unfallort“ sprich Verkehrsunfallflucht, war auch 2014 erschreckend oft vertreten. Die Anzahl der Unfallfluchten stieg in den vergangenen Jahren stetig an. Ein Grund dafür ist bisher nicht erkennbar. In 2014 wurden 2867 Verkehrsunfallfluchten registriert, bei denen es in 225 Fällen zu Verletzungen von Verkehrsteilnehmern kam. Von den Unfallfluchten konnten 40 % geklärt werden, bei denen mit Verletzten wurden 47 % aufgeklärt. Jede Verkehrsunfallflucht stellt eine Straftat dar, die in der Regel den Entzug der Fahrerlaubnis nach sich zieht.

Die Anzahl der Unfallfluchten ergibt, bezogen auf die Gesamtunfallzahl, einen Anteil von 22,2 % . Es ist damit festzustellen, dass bei mehr als jedem 5. Verkehrsunfall mindestens einer der Beteiligten Unfallflucht begeht.

## 1.9 Was ist zu tun?

### 1.9.1 Verkehrsteilnehmer

Hier sind die letztjährigen Empfehlungen erneut aufzuführen.

Insbesondere sollen die schwächeren Verkehrsteilnehmer angesprochen werden, weil gerade diese Gruppe hinsichtlich der Unfallfolgen den größten Gefahren ausgesetzt ist.

Wie bereits weiter oben ausgeführt, kommt es gerade bei diesen Gruppierungen, die oftmals als Fußgänger oder Radfahrer unterwegs sind, auf deren Erkennbarkeit für andere Verkehrsteilnehmer an. Eine besondere Rolle spielt diese bei Dunkelheit und Dämmerung. Aber auch bei Tageslicht ist Auffälligkeit ein wichtiger Faktor. Neben heller, auffälliger Kleidung wird geraten, Kleidungsstücke mit Signalwirkung bzw. reflektierenden Einarbeitungen zu tragen. Reflektionen an beweglichen Körperteilen werden bei Dunkelheit eher wahrgenommen, vor allem im Beinbereich, weil dorthin der Lichtkegel der Fahrzeugbeleuchtung fällt. Radfahrern wird zudem empfohlen einen Fahrradhelm zu tragen, der einen zusätzlichen Schutz bewirkt.

Es sollen aber auch alle übrigen Verkehrsteilnehmer angesprochen sein. Alle, angefangen vom Fußgänger, Radfahrer usw. bis hin zum LKW-Fahrer, sollten während der Teilnahme am Straßenverkehr versuchen, möglichst viele ablenkende Faktoren zu minimieren. Die Konzentration auf die Teilnahme am Straßenverkehr ist das Grundlegendste und beugt so gefährlichen Situationen vor, da sie in der Regel rechtzeitig erkannt werden oder erst gar nicht auftreten. Dabei ist der Faktor Zeit sehr ausschlaggebend. Kein Zeitdruck trägt dazu bei, gelassener und rücksichtsvoller gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern zu sein - eigentlich eine Selbstverständlichkeit -.

Zudem sollte sich jeder Verkehrsteilnehmer bewusst machen, dass er durch sein Verhalten in der Regel immer ein darauf folgendes Handeln Anderer bewirkt, zum Teil erfolgen auch heftig Reaktionen, die gut zu vermeiden und der Sicherheit des Verkehrs dienlich wären.

Ergänzend ist zu sagen, dass sich das Fortbewegungsmittel Elektrofahrrad ( Pedelec oder E-Bike ) in den vergangenen Jahren einer zunehmenden Beliebtheit erfreut. Nutzer dieser Räder sind überwiegend ältere Verkehrsteilnehmer. Da die Handhabungen dieser Fahrzeuge doch sehr gewöhnungsbedürftig sind, wird empfohlen, sich auf jeden Fall durch sachkundiges Personal darauf einweisen zu lassen und in Folge sehr behutsam damit umzugehen.

2014 verunglückt ein Pedelec-Fahrer tödlich.

## 1.9.2 Polizei

### Was tut die Polizei?

Durch die 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. 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 „Präventionsmobil“, durch die die Kinder im Grundschulalter angesprochen werden.

Weiter werden Vorträge in Seniorenforen angeboten und durchgeführt.

Ergänzt werden diese Aktionen durch das Auftreten der Polizei auf Ausstellungen, Messen usw., 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 aufgezeigt. Ziel dabei ist es, Verständnis und Einsicht zu bewirken sowie das zukünftige 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.

2014 wurde durch die Landesregierung ein Modellversuch gestartet, der das Ziel hat Verkehrsunfälle mit anschließendem Anprall an einen Baum zu verhindern bzw. zu minimieren. Damit einhergehend die Reduzierung der Folgen. Der Modellversuch, an dem u.a. der Landkreis Osnabrück teilnimmt, ist ein Baustein der VSI 2020 (Verkehrssicherheitsinitiative 2020), die als Ziel hat, die Zahl der Verkehrstoten und Schwerverletzten bis 2020 um ein Drittel zu senken.

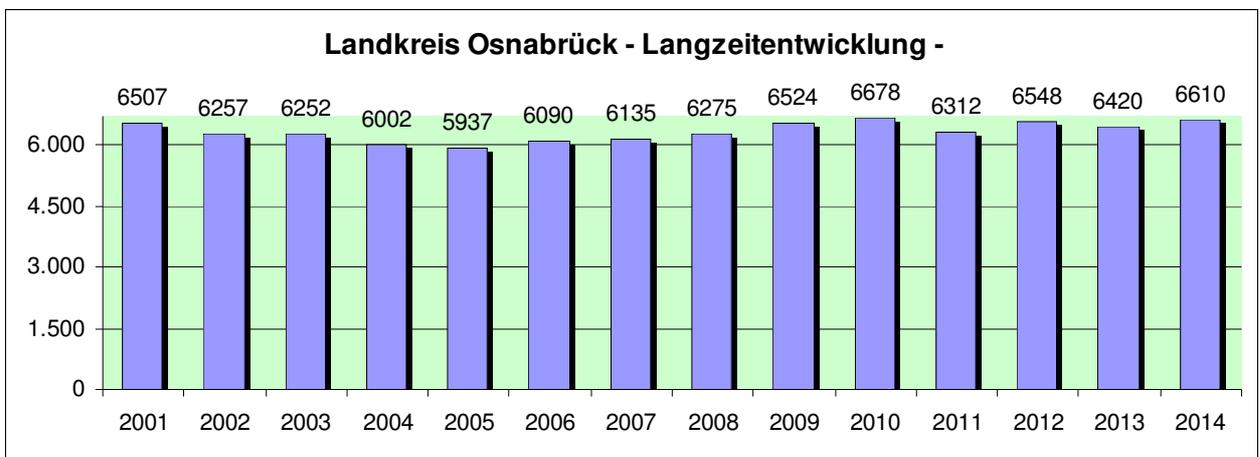
Der Modellversuch beinhaltet die Beschilderung von schmalen außerörtlichen Straßen mit Baumbestand mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung und einem auf den Grund dieser Einschränkung hinweisenden Zusatzzeichen (s. Titelblatt), sowie der intensiven Geschwindigkeitsüberwachung durch den Landkreis Osnabrück und der Polizei.

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

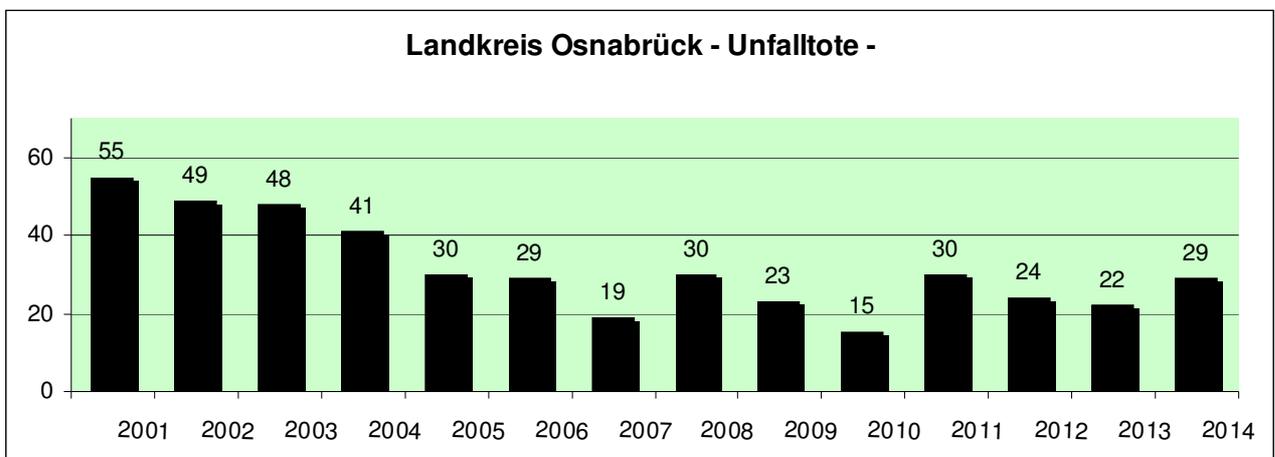
## 2. Einzelgrafiken

### 2.1 Landkreis Osnabrück

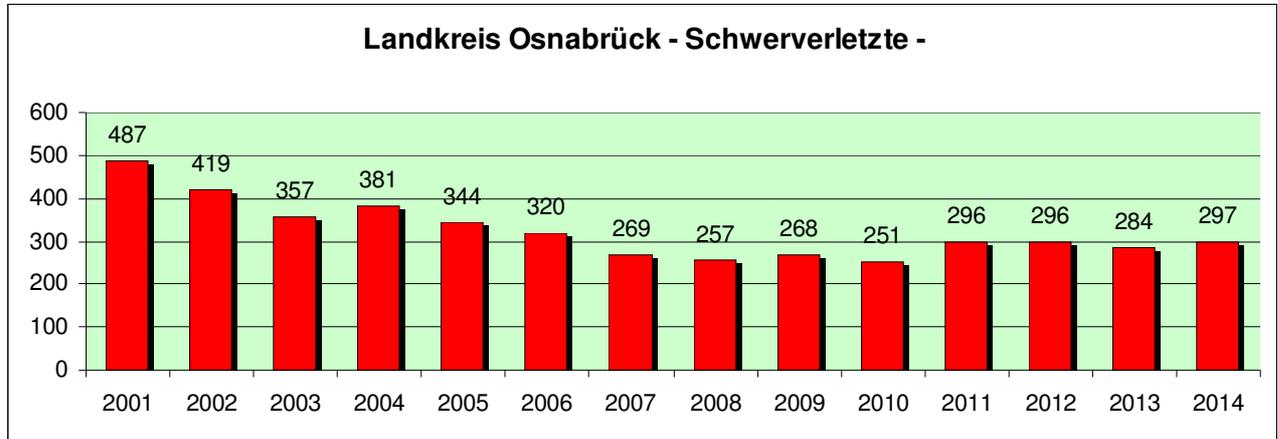
#### 2.1.1 Landkreis Osnabrück - Langzeitentwicklung



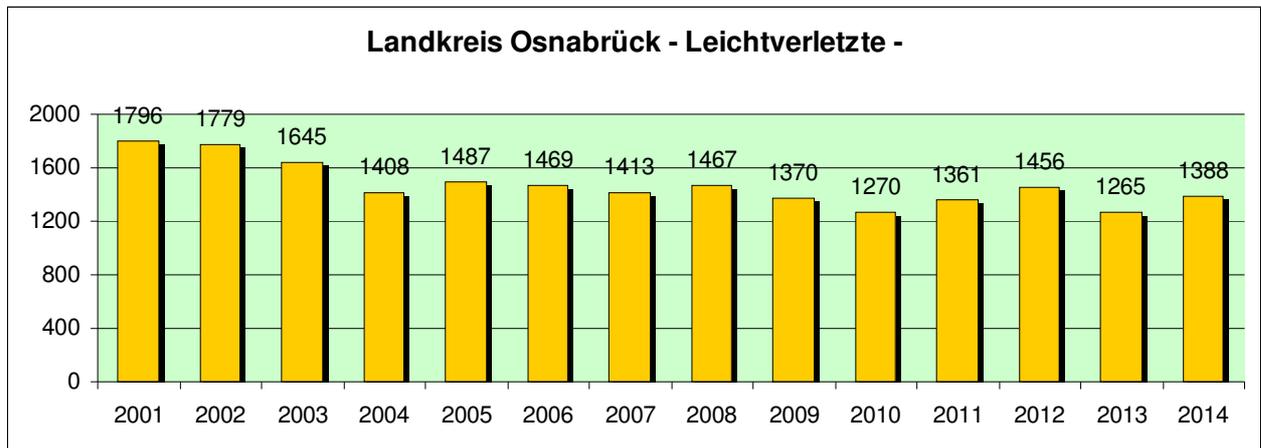
#### 2.1.2 Landkreis Osnabrück - Unfalltote



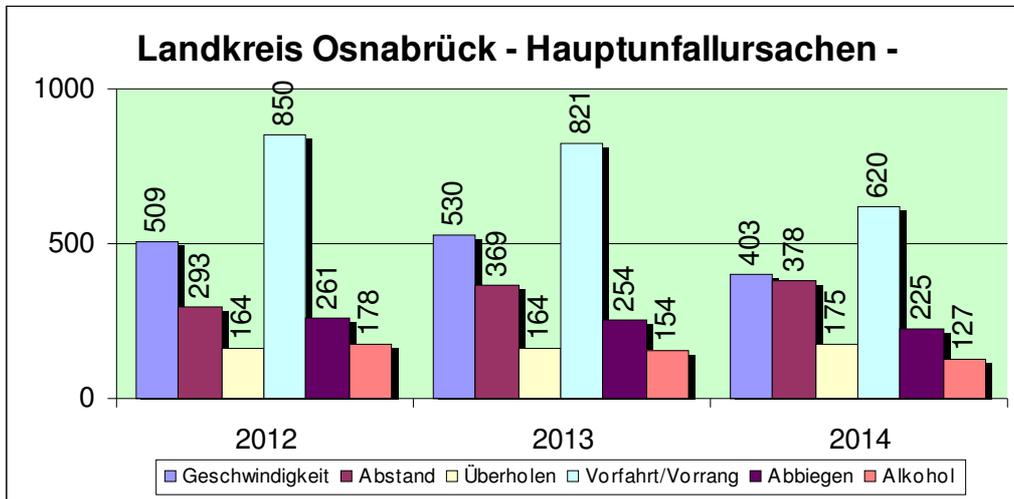
### 2.1.3 Landkreis Osnabrück - Schwerverletzte



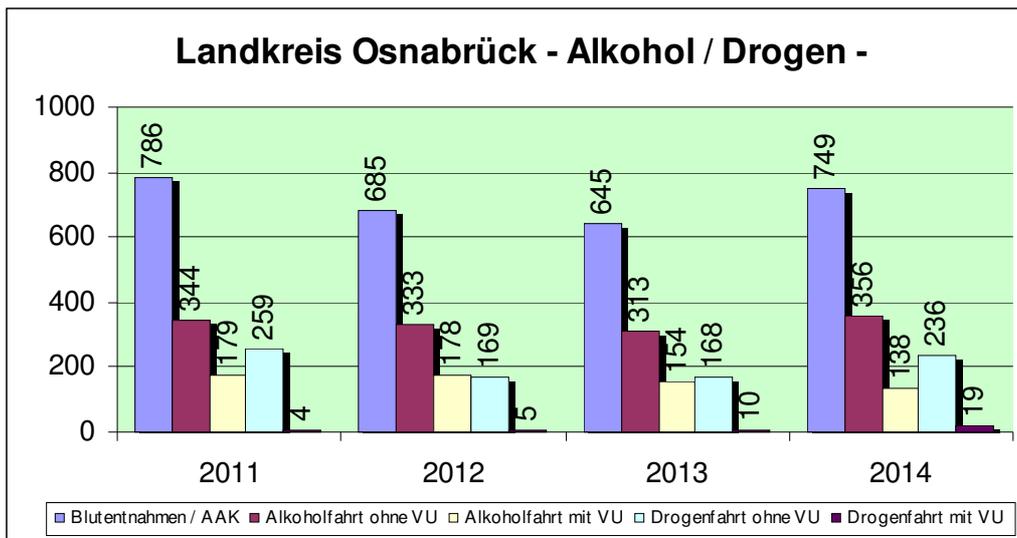
### 2.1.4 Landkreis Osnabrück - Leichtverletzte



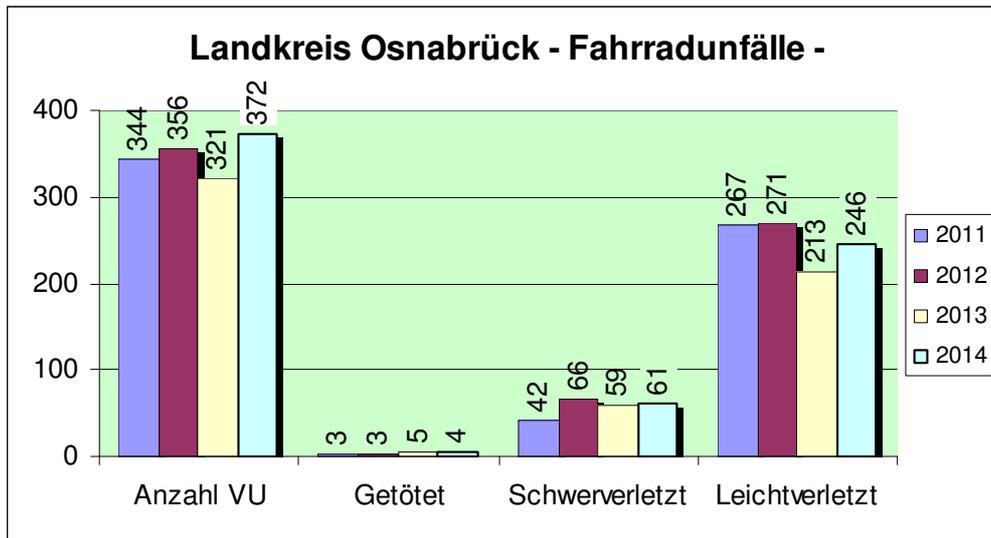
### 2.1.5 Landkreis Osnabrück - Hauptunfallursachen



### 2.1.6 Landkreis Osnabrück - Alkohol / Drogen

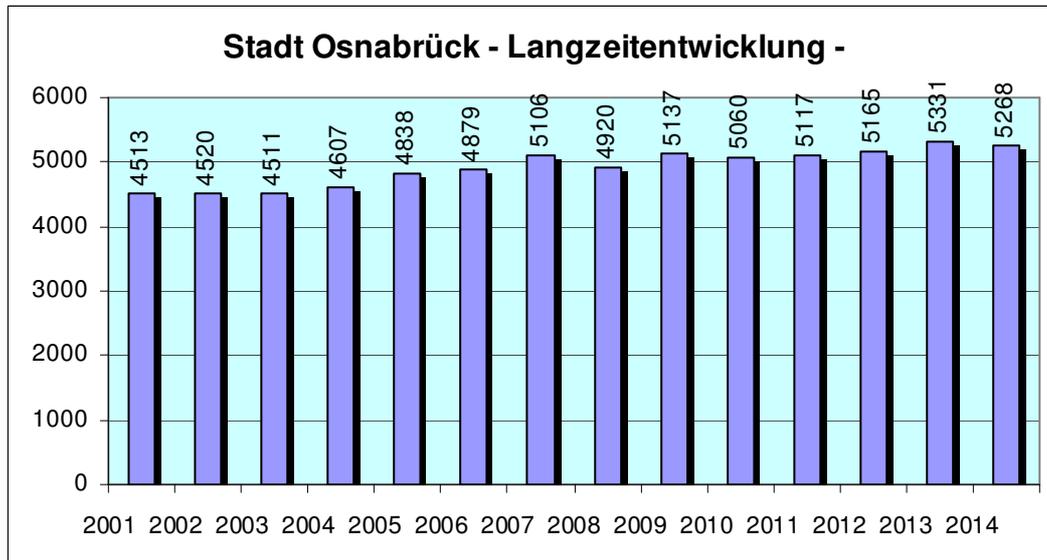


### 2.1.7 Landkreis Osnabrück - Fahrradunfälle

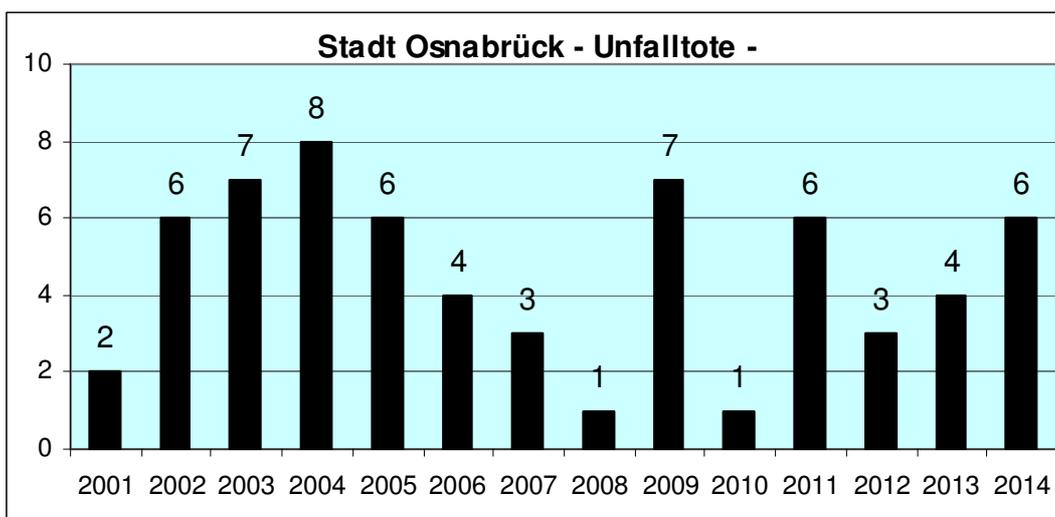


## 2.2 Stadt Osnabrück

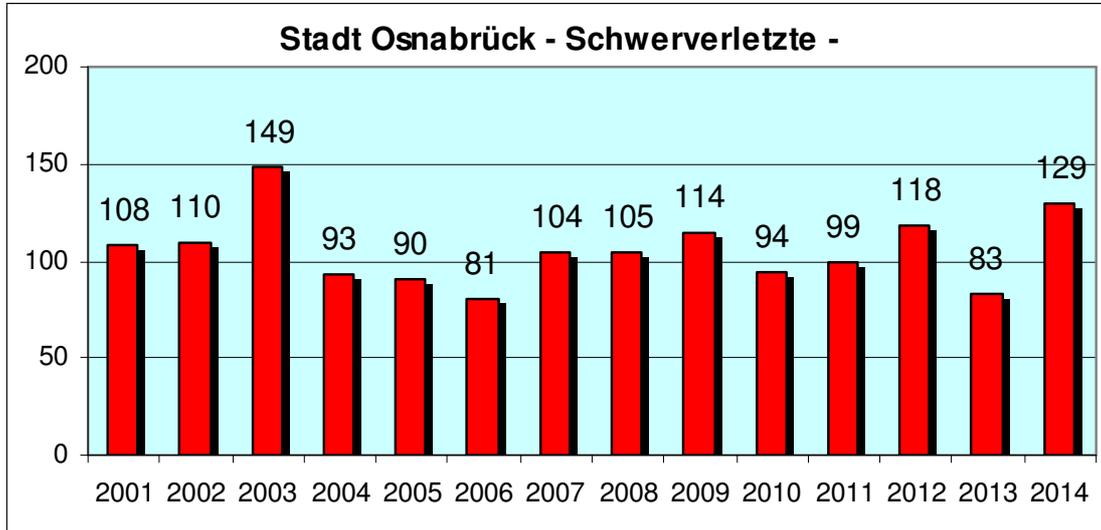
### 2.2.1 Stadt Osnabrück - Langzeitentwicklung



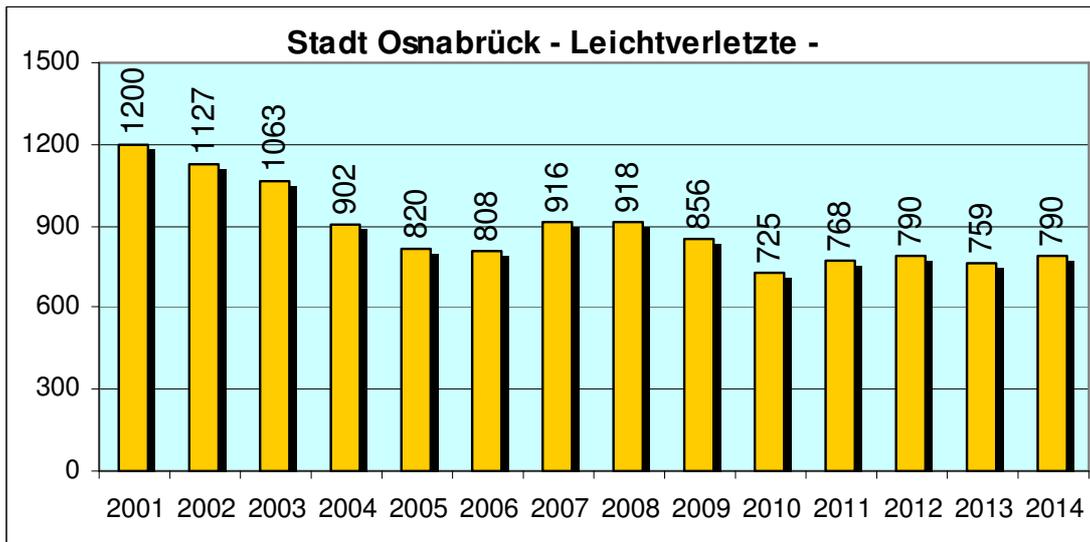
### 2.2.2 Stadt Osnabrück - Unfalltote



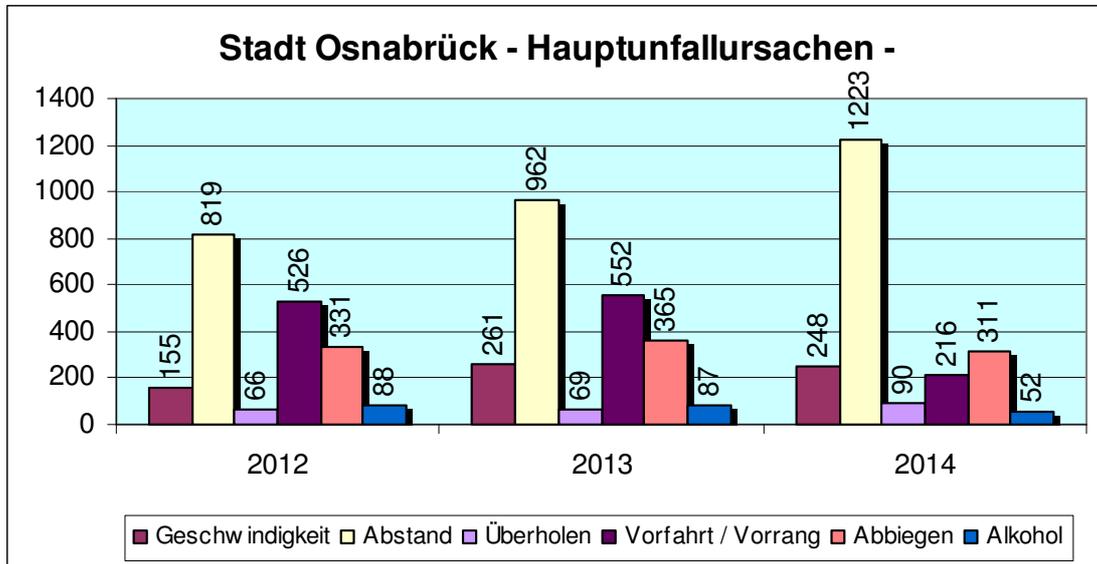
### 2.2.3 Stadt Osnabrück - Schwerverletzte



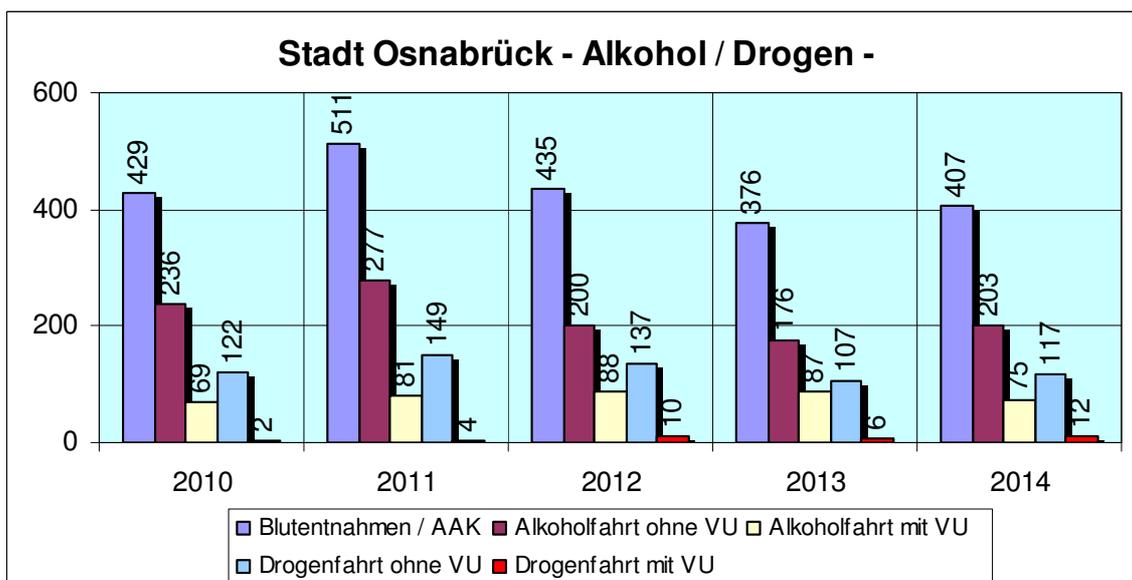
### 2.2.4 Stadt Osnabrück - Leichtverletzte



### 2.2.5 Stadt Osnabrück - Hauptunfallursachen

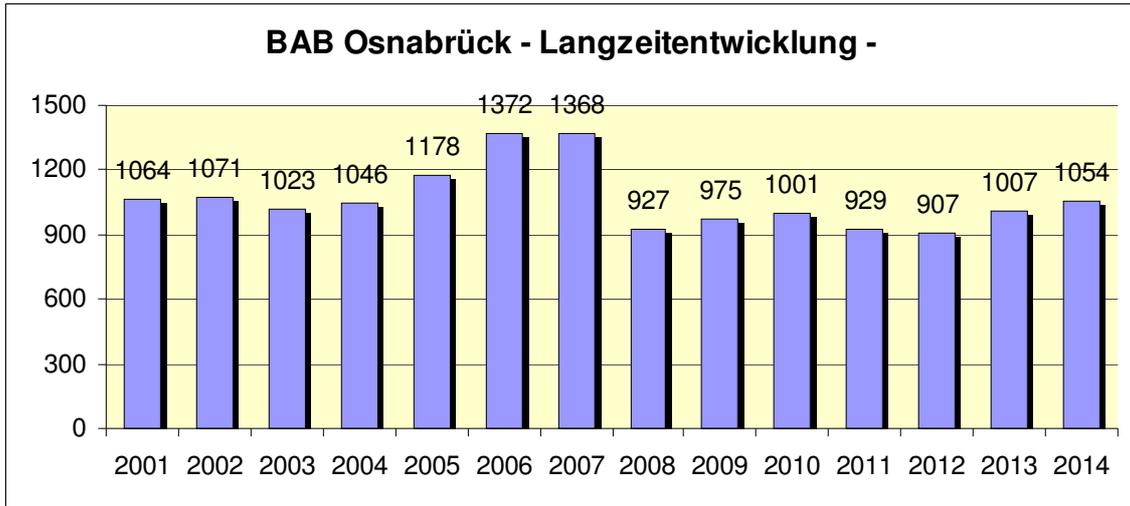


### 2.2.6 Stadt Osnabrück - Alkohol / Drogen

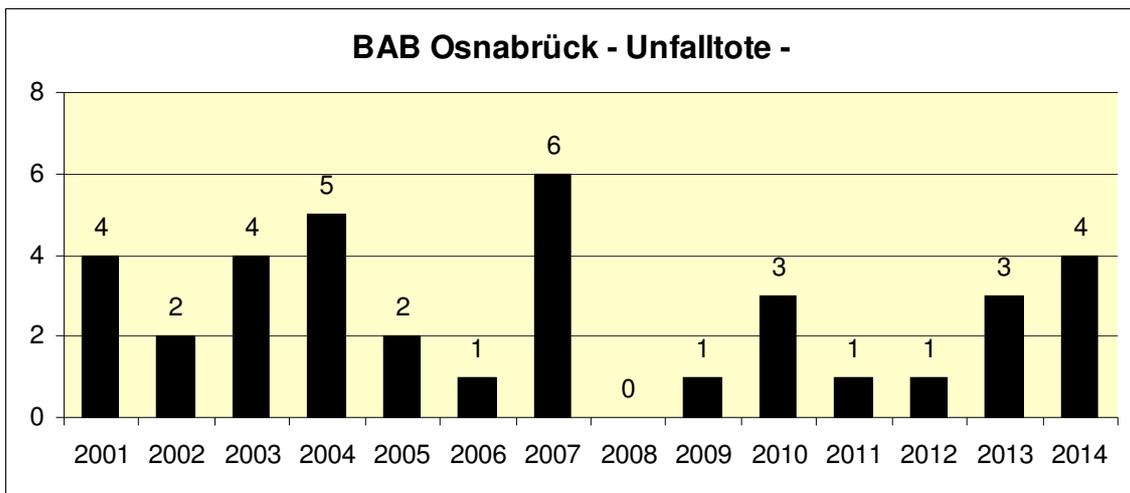


## 2.3 Bundesautobahn

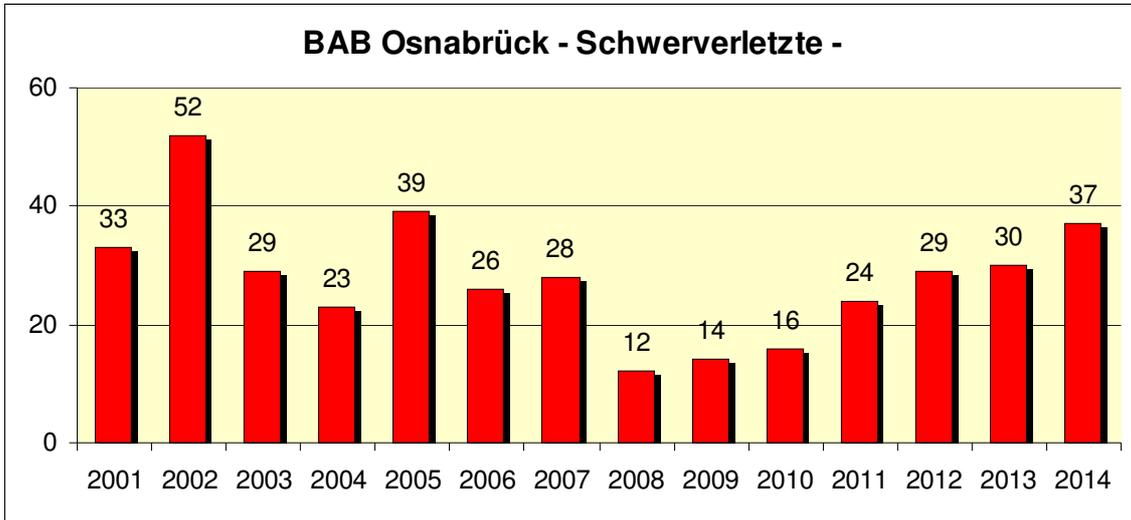
### 2.3.1 Bundesautobahn - Langzeitentwicklung



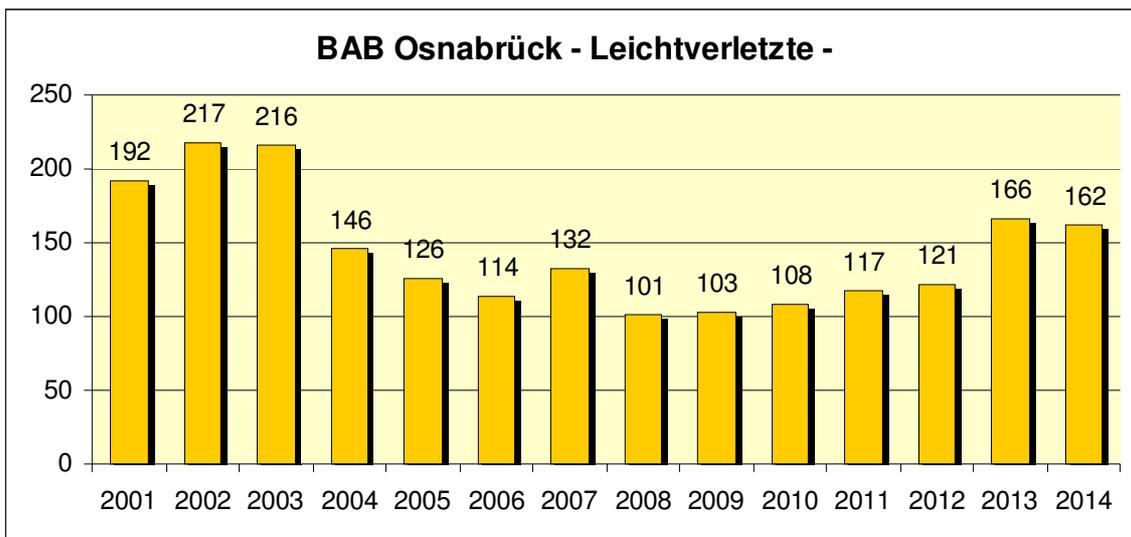
### 2.3.2 Bundesautobahn - Unfalltote



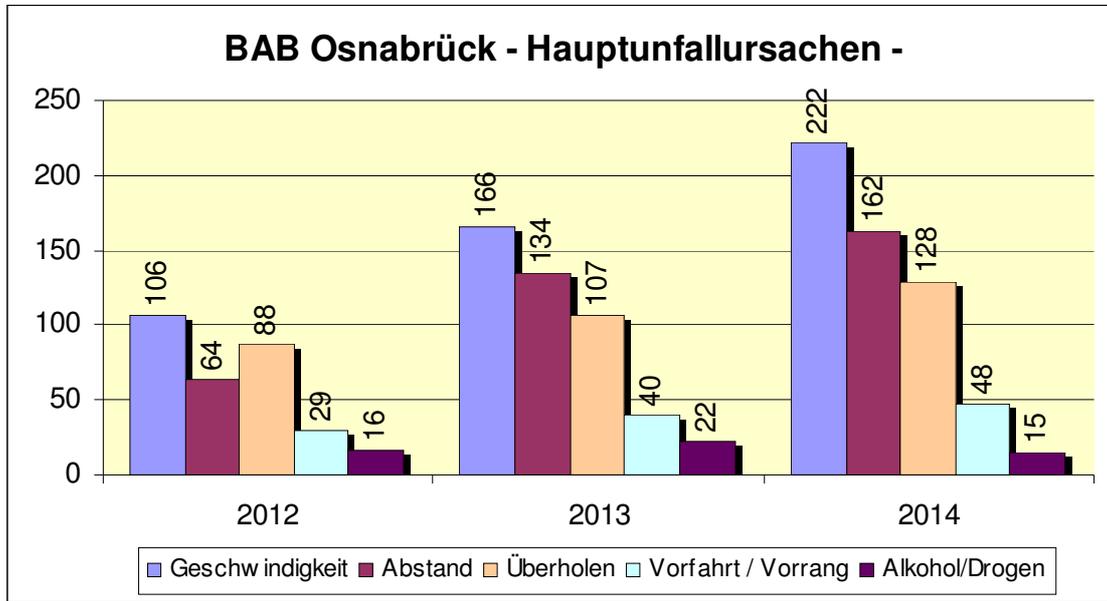
### 2.3.3 Bundesautobahn - Schwerverletzte



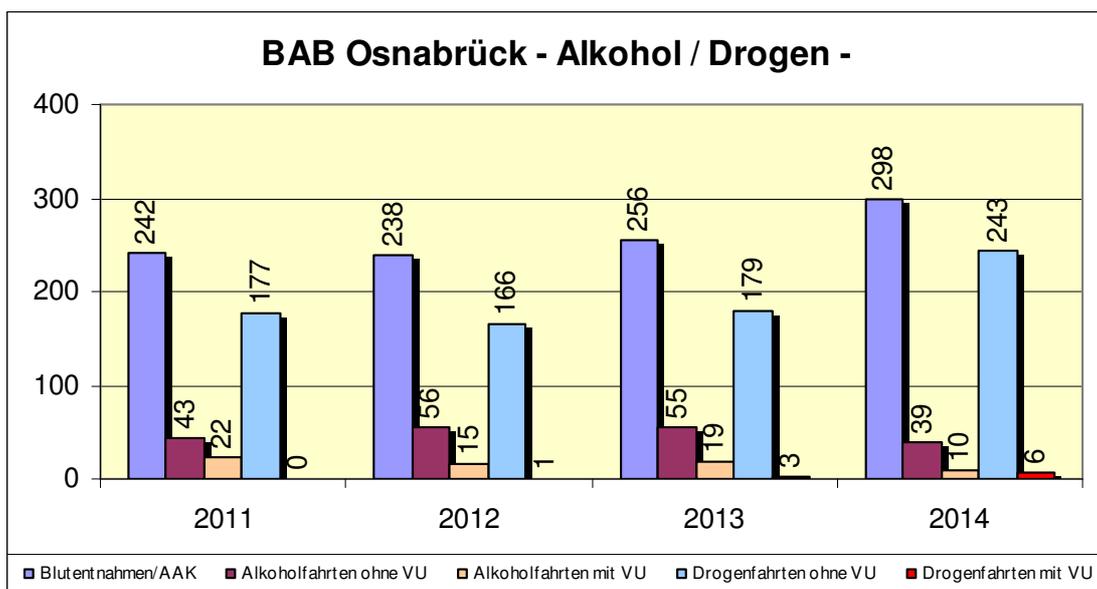
### 2.3.4 Bundesautobahn - Leichtverletzte



### 2.3.5 Bundesautobahn - Hauptunfallursachen

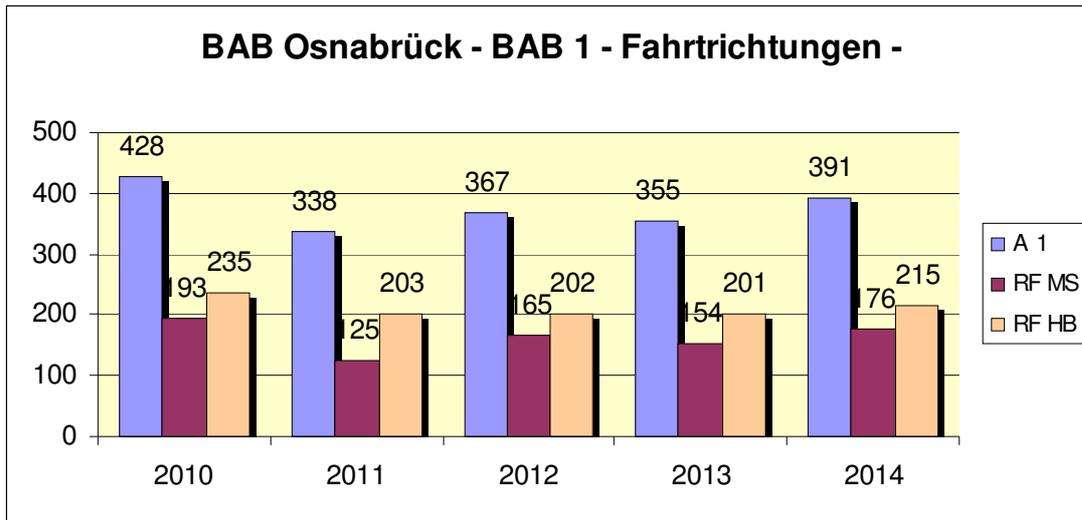


### 2.3.6 Bundesautobahn - Alkohol / Drogen

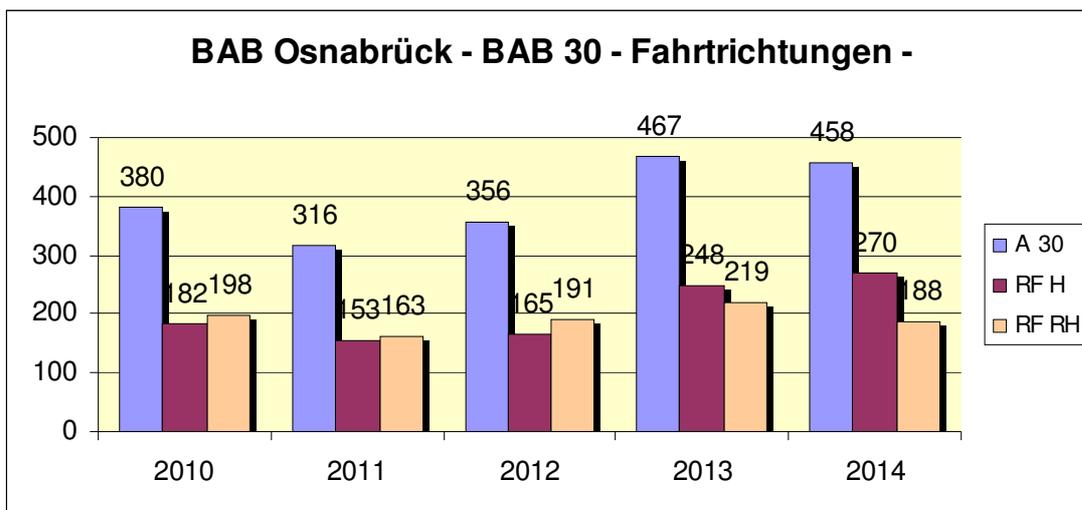


### 2.3.7 Bundesautobahn - Fahrtrichtungen

#### 2.3.7.1 Bundesautobahn - Fahrtrichtungen BAB A 1



#### 2.3.7.2 Bundesautobahn - Fahrtrichtungen BAB A 30



### 2.3.7.3 Bundesautobahn - Fahrtrichtungen BAB A 33

