

Verkehrsunfalllagebild 2015



POLIZEIINSPEKTION
OSNABRÜCK



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 - Anzahl Unfälle pro Autobahn.....	38

Osnabrück im Februar 2016

Grußwort:

Sehr geehrte Damen, sehr geehrte Herren,

das vor Ihnen liegende Verkehrsunfalllagebild 2015 zeigt Ihnen das Unfallgeschehen auf den Straßen im Zuständigkeitsbereich der Polizeiinspektion Osnabrück auf. Es umfasst alle Verkehrswege in der Stadt- und im Landkreis Osnabrück, sowie die durchführenden Streckenabschnitte der Bundesautobahnen A 1, A 30 und A 33. Ihnen werden die unterschiedlichen Facetten und Entwicklungen erläutert und mittels Grafiken dargestellt. Ebenso finden Sie Ausführungen zur polizeilichen Verkehrssicherheitsarbeit.

Die Anzahl aller polizeilich aufgenommenen Verkehrsunfälle in 2015 wuchs das fünfte Jahr in Folge an und bedeutet mit 13137 Unfällen die höchste Zahl der letzten 20 Jahre. Bei den Unfallfolgen ist als sehr erfreulich der Rückgang bei den Getöteten von 39 auf 27 zu nennen, wobei jeder Tote noch immer einer zu viel ist. Bei den Schwerverletzten hingegen stieg die Anzahl leider auf 476, dagegen ging sie bei den Leichtverletzten zurück auf 2240.

Weitere detaillierte Angaben zum Verkehrsunfallgeschehen und zu weiteren Aspekten finden Sie auf den nachfolgenden Seiten.

Dort werden die Entwicklungen des Jahres 2015 separat für die gesamte Polizeiinspektion, sowie für die Bereiche Stadt Osnabrück, Landkreis Osnabrück und Bundesautobahn dargestellt.

Die Verkehrsüberwachung im vergangenen Jahr war für die Polizei in Osnabrück insbesondere geprägt durch den „Modellversuch zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf Straßen mit Baumbestand“. Durch die Beteiligung an diesem Modellversuch, der noch bis 2017 andauert, lag der Schwerpunkt vornehmlich auf Geschwindigkeitsüberwachung an den betreffenden Straßenabschnitten, der deshalb etwas umfassender ausgeführt wird. Daneben fanden bei der Verkehrsüberwachung auch die Thematiken „Radfahrunfälle“ und „Krad-Unfälle“ erneut Berücksichtigung. Im Präventionsbereich wurde mit der Aufführung des Stückes „Voll Krass - wie abgefahren ist das denn“ nach langer Vorbereitungszeit ein wesentlicher Beitrag zur Unfallverhütung begonnen, der in 2016 fortgeführt wird. Es spricht vornehmlich die sog. „Jungen Kraftfahrer“ an. Dargestellt werden die Abläufe, Eindrücke und Empfindungen aus der Sichtweise von Personen, die real an einem tödlichen Verkehrsunfall beteiligten waren. Das Stück stellt sich sehr emotional dar.

Die Polizei und alle anderen Träger der Verkehrssicherheitsarbeit, werden weiterhin intensiv der Unfallentwicklung entgegenwirken.

Michael Maßmann

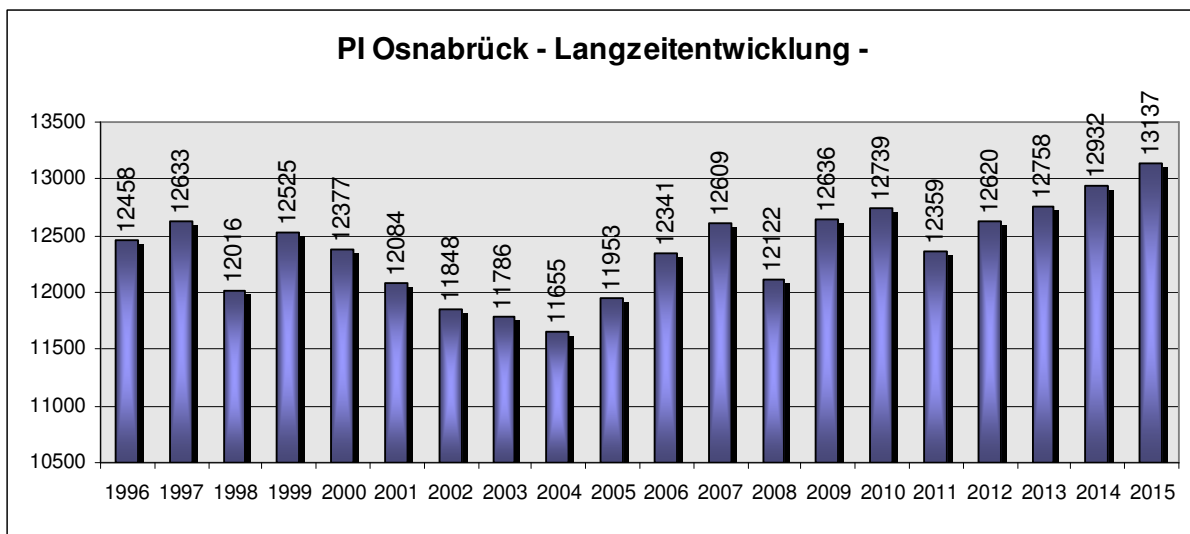
Leitender Polizeidirektor und
Leiter der Polizeiinspektion Osnabrück

1. Polizeiinspektion Osnabrück

1.1 Unfälle gesamt

Im Jahr 2015 erreichte die Zahl der polizeilich registrierten Verkehrsunfälle mit 13137 den höchsten Stand der vergangenen 20 Jahre. In den Bereichen Stadt- und Landkreis Osnabrück sowie auf den Autobahnen ist generell ein Anstieg der Unfälle zu verzeichnen. Dabei ist prozentual gesehen auf den Autobahnabschnitten die größte Zunahme zu verzeichnen. Im Stadtgebiet Osnabrück ereigneten sich gegenüber dem Vorjahr nur geringfügig mehr Unfälle.

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



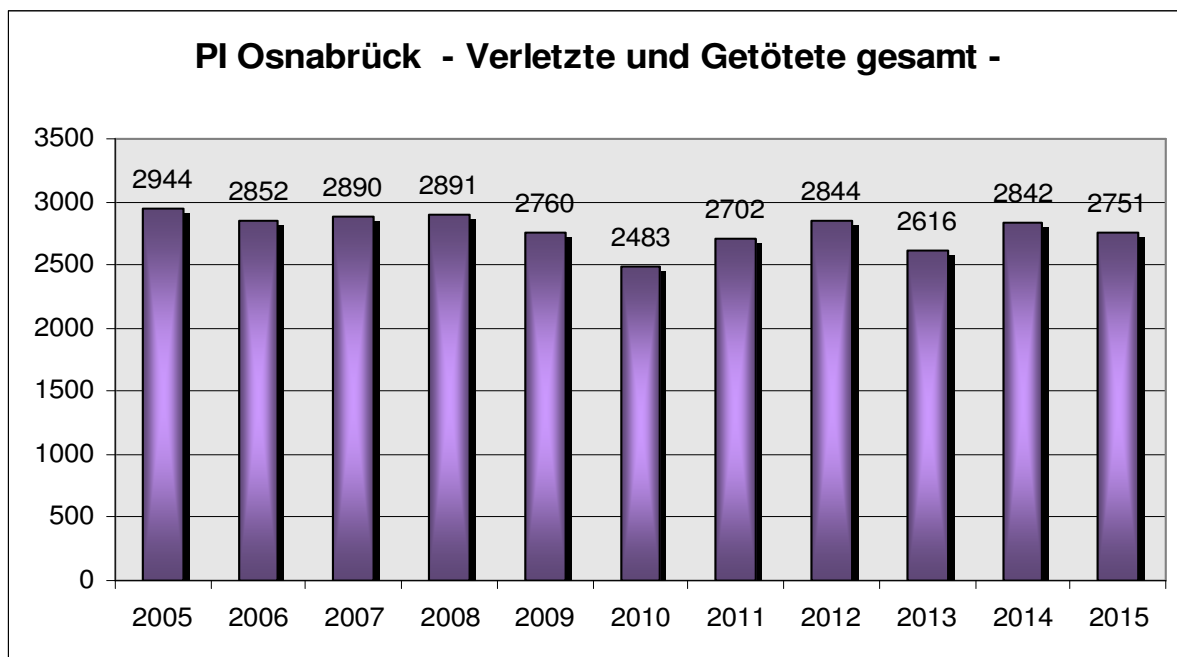
Osnabrück, Bohmter Straße 2014 (eigenes Foto)

1.2 Verletzte und Getötete gesamt

Obwohl die Anzahl der polizeilich aufgenommenen Verkehrsunfälle in 2015 anstieg, ging erfreulicherweise die Zahl der dabei verletzten und getöteten Personen von 2842 zurück auf 2751. Diese Zahl beinhaltet sowohl die Verkehrstoten, die Schwerverletzten als auch die Leichtverletzten. Weitere Ausführungen dazu erfolgen nachstehend. In Prozent ausgedrückt ist bei den Verletzten gegenüber dem Jahr 2014 ein Rückgang von 3,20 % gegeben.

Offensichtlich setzt sich der langfristig erkennbare Abwärtstrend fort.

Von den insgesamt in 2015 polizeilich erfassten 20.000 Unfallbeteiligten wurden mit 2.700 Personen 12,5 % von ihnen verletzt oder getötet.

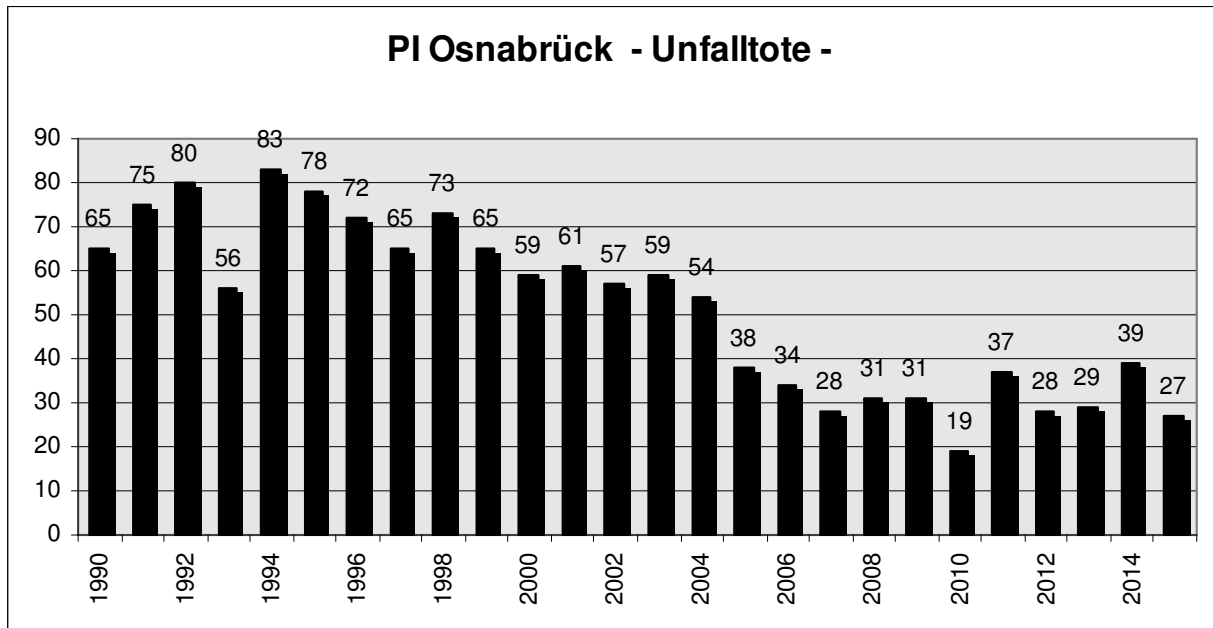


1.3 Tote

Jeder Verkehrstote ist immer wieder einer zuviel.

Wurden im Jahr 2014 insgesamt 39 Personen (ein Plus von 10 gegenüber 2013) bei Verkehrsunfällen getötet, waren es in 2015 nur noch 27 tödlich Verunglückte, die bei insgesamt 26 Verkehrsunfällen (ein Unfall mit zwei Toten) ums Leben kamen. Das bedeutet gegenüber dem Vorjahr ein Rückgang von 12 Unfalltoten (-31 %). Die hiesige Entwicklung sieht entgegen der Zahlen auf Landesebene (+ 1 %) wesentlich besser aus.

Im nachstehenden Diagramm ist zu erkennen, dass mit 27 Verkehrstoten die zweitniedrigste Zahl der vergangenen 25 Jahre zu verzeichnen ist. Dennoch ist , wie immer wieder betont wird, jeder Getötete Verkehrsteilnehmer einer zuviel.



1.3.1 Details zu den Verkehrsunfällen mit getöteten Personen

1.3.1.1 Aufteilung der tödlichen Verkehrsunfälle

Im Stadtgebiet Osnabrück ereigneten sich 2, auf den Autobahnen ebenfalls 2 und auf den Straßen des Landkreises 22 Verkehrsunfälle (mit 23 Getöteten), bei denen 27 Verkehrsteilnehmer zu Tode kamen.

In Osnabrück starben 1 Radfahrer und 1 Fußgänger.
Auf der BAB waren es 1 Pkw-Fahrer und 1 Krad-Fahrer.

Im Landkreis handelte es sich um 10 Pkw-Fahrer, 2 Lkw-Fahrer, 6 Krad-Fahrer (davon 1 Sozia), 2 Radfahrer, 1 Fußgänger, sowie in 2 Fällen die Nutzer eines Krankenfahrstuhls.

Die 27 Verkehrstoten teilen sich auf in 21 männliche und 6 weibliche Personen.

2 Verunglückte befanden sich im Alter von 15-17 Jahren, bei 4 Getöteten handelte es sich um sog. „Junge Fahrer“ (18-24 Jahre), 6 Personen waren älter als 75 Jahre. Die übrigen 15 Unfalltoten waren im Alter zwischen 25 und 64 Jahren.

Alkohol war bei 2 tödlichen Unfällen mit im Spiel.

Bei 7 tödlichen Unfällen (mit 8 Toten) handelte es sich um sog. Baumunfälle.

1.3.1.2 Verteilung auf Landstraßen, Ortschaften und Autobahnen

Von den insgesamt 26 Verkehrsunfällen mit tödlichem Ausgang ereigneten sich 21 außerhalb einer geschlossenen Ortschaft. Davon wiederum 2 auf den Bundesautobahnen. Die anderen 5 Unfälle passierten innerhalb von bebauten Gebieten. Das bedeutet, dass 81 Prozent der tödlichen Unfälle außerhalb von geschlossenen Ortschaften stattfanden.

Von den 21 außerörtlichen Verkehrsunfällen handelt es sich in 7 Fällen um sogenannte ‚Baumunfälle‘, bei denen 8 Personen tödlich verletzt wurden.



LK Osnabrück 2014 (eigenes Foto)

1.3.1.3 Lichtverhältnisse zur Unfallzeit / Wochentage / Straßenzustand

Betrachtet man die Lichtverhältnisse die während der jeweiligen Unfallzeiten herrschten ist zu sagen, dass sich die überwiegende Anzahl bei Tageslicht ereigneten. In 18 Fällen herrschte Tageslicht, in 6 Fällen Dunkelheit, zwei Unfälle fanden während der Dämmerung statt. Zu den Uhrzeiten ist zu sagen, dass 17 Unfälle in der Zeit zwischen 12.00 und 18.00 Uhr lagen, 5 zwischen 06.00 und 12.00 Uhr sowie 4 zwischen 18.00 und 06.00 Uhr.

Sieht man auf die Verteilung auf die Wochentage ist festzustellen, dass mit 6 tödlichen Verkehrsunfällen der Sonntag heraus sticht, gefolgt vom Freitag mit 5 Unfällen. Auf einen Donnerstag fielen 4 Unfälle, danach folgten mit jeweils 3 die Tage Samstag, Montag und Dienstag. An einem Mittwoch ereigneten sich letztlich 2 tödliche Verkehrsunfälle.

Auch wenn wie in 2014 die schlechteren Lichtverhältnisse während der Dämmerung und der Dunkelheit in 2015 offensichtlich erneut 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 tagsüber 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.

Werfen wir einen Blick auf den jeweiligen Straßenzustand während der Unfallzeiten ist zu sagen, dass in 18 Fällen die Fahrbahnen trocken, in 6 Fällen die Straßen nass/feucht und in 2 Fällen die Oberflächen winterglatt (Eis/Schnee) waren.

1.3.1.4 Anteil nach Geschlecht

Wie bereits oben ausgeführt kamen 2015 im Bereich der Polizeiinspektion Osnabrück 27 Verkehrsteilnehmer im Straßenverkehr zu Tode. Von den Unfallopfern waren 21 männlichen und 6 weiblichen Geschlechts.

Das bedeutet, der männliche Anteil betrug 78 Prozent und stieg gegenüber 2012 (64 %), 2013 (68 %) und 2014 (72 %) 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

Ein Blick auf die Unfallursachen zeigt, dass bei den tödlichen Verkehrsunfällen eine breite Ursachenstreuung gegeben ist.

Als allgemeine, nicht von Verkehrsteilnehmern zu verantwortende Ursache, ist in 2 Fällen Winterglätte und in 1 Fall eine Sichtbehinderung durch die blendende Sonne erfasst.

Bei den individuellen Fahrerbezogene Ursachen sind zu nennen:

2 - mal war Alkoholenuss im Spiel.

In 13 Fällen waren es die sogenannten sonstigen Fehler (nicht konkreter festzustellende Verkehrsverhaltensweisen) der Fahrzeugführer.

4 mal wurden die vofahrtsregelnden Verkehrszeichen nicht beachtet.

In weiteren 3 Fällen spielte die Geschwindigkeit eine Rolle.

Jeweils 1 mal als ursächlich ist die Übermüdung, ein fehlerhaftes Überholen sowie ein falsches Abbiegen.

Bei 19 tödlichen Verkehrsunfällen war der verunglückte Verkehrsteilnehmer auch der Unfallverursacher.

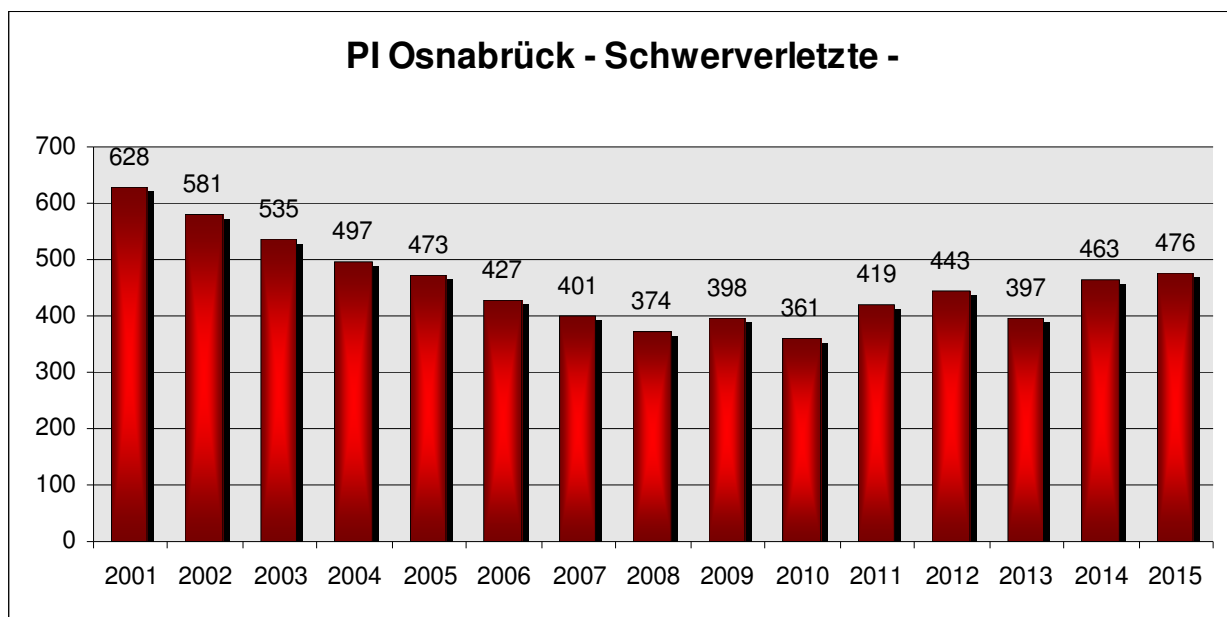


Wallenhorst B 68 2015 (Foto NWM-TV)

1.4 Schwerverletzte

Wie bereits im Vorwort kurz erwähnt, ist die Entwicklung bei der Schwerverletzten leider wiederum weniger erfreulich. Gegenüber dem Vorjahr trugen mit 476 Verkehrsteilnehmern 13 Personen mehr schwere und schwerste Verletzungen im Straßenverkehr davon. Das bedeutet einen Anstieg um 2,8%.

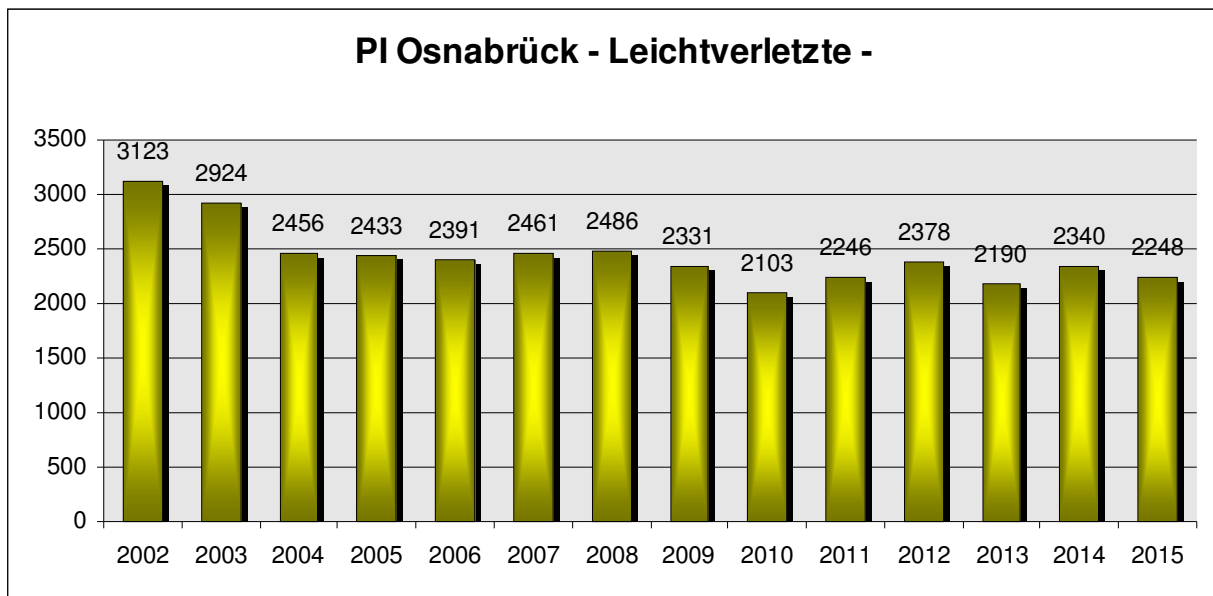
Landesweit hingegen ist ein leichter Rückgang von rund 3 Prozent zu verzeichnen. Bei den Schwer- und Schwerstverletzten stellt sich die Entwicklung in der Polizeiinspektion Osnabrück 2015 gegensätzlich zu den Landeszahlen dar.



1.5 Leichtverletzte

Wiederum positiv ist, entgegen der Entwicklung bei den Schwerverletzten, die Anzahl der verzeichneten Leichtverletzten. Hier ist mit 2.240 Betroffenen ein Rückgang um 100 Personen gegeben.

Wie aus der nachstehenden Tabelle ersichtlich ist, liegt damit die Zahl der Leichtverletzten, auf längere Sicht betrachtet, erneut im unteren Bereich, was den allgemeinen Abwärtstrend im hiesigen Zuständigkeitsbereich untermauert. Auf Landesebene ist bei den Leichtverletzten dagegen ein leichter Anstieg zu verzeichnen.



1.6 Unfallbeteiligte Altersgruppen

Mit 22.881 polizeilich registrierten Unfallbeteiligten, sei es als Fahrzeugführer, Mitfahrer, Fußgänger oder als Beteiligter in sonstiger Weise, ist auch hier gegenüber 2014 mit 22.790 Personen ein Anstieg zu festzustellen. Betrachtet man alle Unfallbeteiligten hinsichtlich ihres Alters ergeben sich annähernd die gleichen prozentualen Anteile wie im Vorjahr.

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

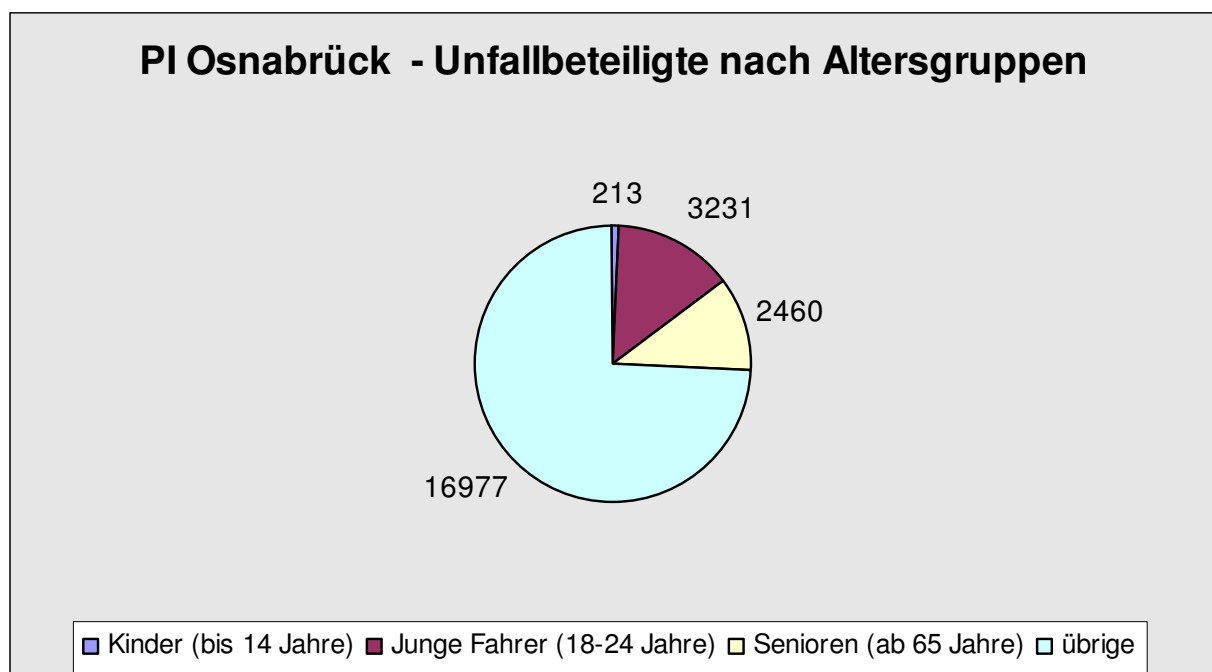
Die Jugendlichen zwischen 15 und 17 Jahren liegen bei 1,1 %.

Bei den „Jungen Fahrern“, den 18 – 24-Jährigen, waren mit 14,1 % geringfügig weniger an Verkehrsunfällen beteiligt.

Mit 10,8 % ist der Anteil der beteiligten Senioren über 65 Jahre geringfügig gestiegen. 6 Beteiligte davon waren 95 Jahre und älter.

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

Der demografische Wandel trägt offensichtlich dazu bei, dass sich die Veränderungen bei den Altersgruppen „Junge Fahrer“ sowie „Senioren“ ergeben.



1.6.1 Ältere Menschen

Diese Altersgruppe beginnt statistisch ab einem Lebensalter von 65 Jahren. Mit 2460 Beteiligten waren im Vergleich zu 2014 (2335) 125 Senioren mehr an Verkehrsunfällen beteiligt. 6 Senioren erlitten tödliche Verletzungen. 3 von ihnen waren dabei mit einem Pkw unterwegs, einer war Fußgänger und 2 fuhren mit einem Krankenfahrstuhl.

Der Anteil der Senioren an Verkehrsunfälle beträgt in 2015 10,8%. Ihr Anteil bei den Getöteten und Schwerverletzten liegt bei 22,2%

Hier ist wiederum zu erkennen, dass Senioren im Straßenverkehr ein erhöhtes Verletzungsrisiko tragen.

1.6.2 Kinder

In 2015 waren 213 Kinder an Verkehrsunfällen beteiligt. Erfreulich ist, dass kein Kind im Straßenverkehr ums Leben kam. Jedoch wurden 43 schwer- und 140 leicht verletzt.

Von den 213 Kindern waren 42 noch keine 6 Jahre alt. 2013 waren es noch 57. Bei den verunfallten Kindern bis 6 Jahre handelte es sich überwiegend um Mitfahrer in einem Pkw, 6 Kinder waren als Fußgänger und 3 mit dem Fahrrad unterwegs.

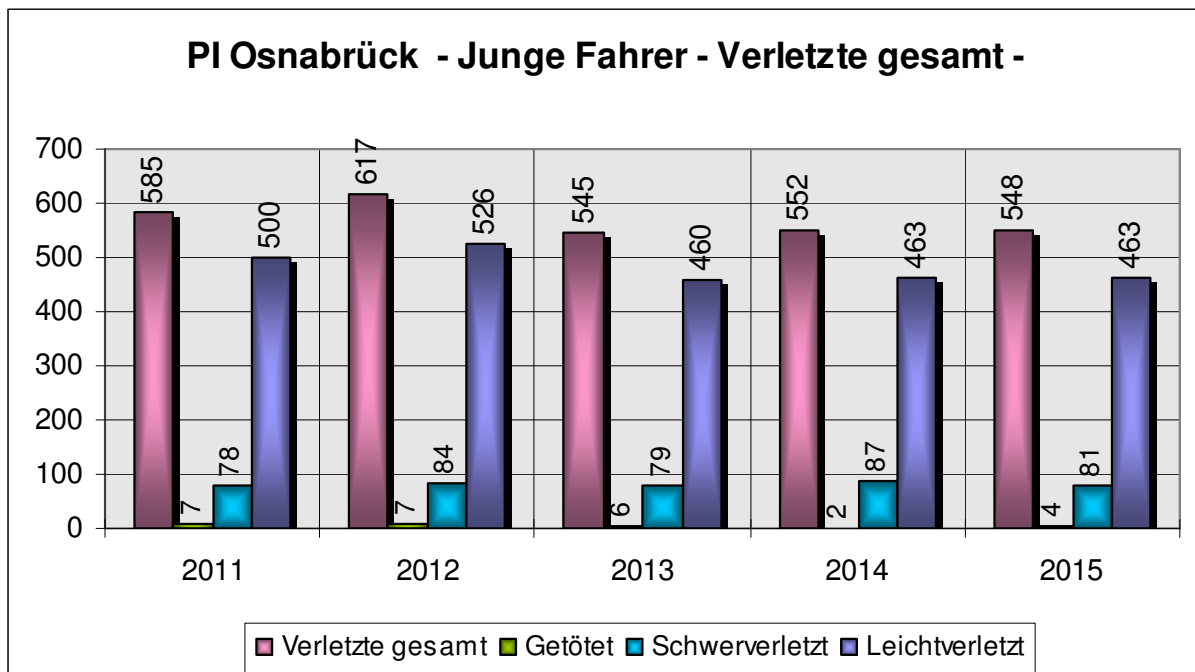
Die älteren Kinder von 6-14 Jahren waren in den meisten Fällen als Radfahrer (82) beteiligt. 50 befanden sich als Mitfahrer in Pkw, 29 waren als Fußgänger in Verkehrsunfälle verwickelt.

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 einer Beteiligung an Verkehrsunfällen bei.

Der Anteil aller an Verkehrsunfällen beteiligten „Jungen Fahrer“ betrug 2014 noch 3362 Personen (15,3 %). In 2015 waren es noch 3231 (14,1 %). Ihr Anteil an den Getöteten und Schwerverletzten liegt bei 16,9 %, bei der Anzahl aller Verletzten bei 19,9 %.

Der tendenzielle Rückgang der unfallbeteiligten „Jungen Fahrer“, der auch in den vergangenen Jahren festzustellen war, setzt sich auch in 2015 weiter fort. Dennoch gehört diese Altersklasse weiterhin zu Recht zu den als Risikogruppe eingestufteten Verkehrsteilnehmern.



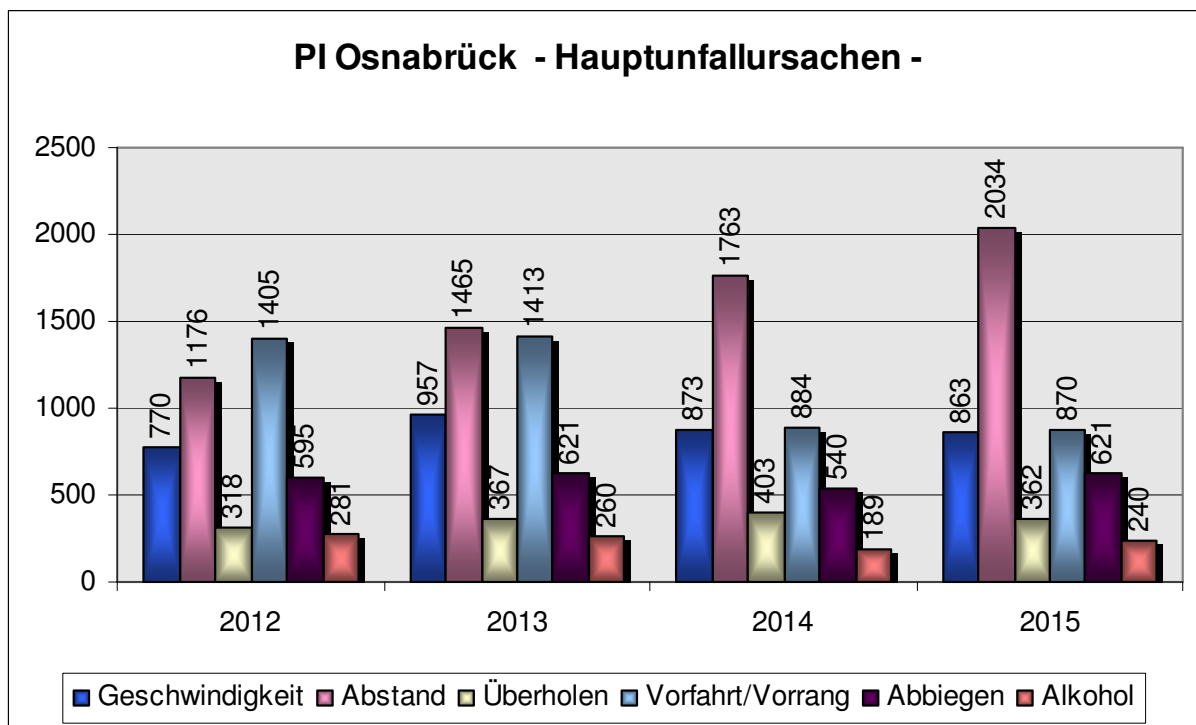
1.7 Hauptunfallursachen

In den Unfallstatistiken werden als Hauptunfallursachen die Begriffe Geschwindigkeit, Abstand, Vorfahrt, Abbiegen sowie der Alkoholgenuss benutzt und 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 in ihrer Anzahl von Nennungen dabei hervor.

Bei der Ursachen Abstand, die erneut die häufigste Unfallursache darstellt, ist in 2015 wieder ein Anstieg zu verzeichnen. Dahinter verbergen sich in erster Linie die sogenannten Auffahrunfälle, die sich vermehrt bei starkem, dichten Verkehrsaufkommen auf innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen und Autobahnen ereignen.

Die Vorfahrtsmißachtung, die nicht angepasste Geschwindigkeit bzw. die Geschwindigkeitsüberschreitung, das fehlerhafte Abbiegen, das fehlerhafte Überholen und die Alkoholbeeinflussung folgen als Hauptunfallursache.



1.7.1 Geschwindigkeit

Bei der Ursache Geschwindigkeit, die in 2015 als dritthäufigste Unfallursache auftritt, ist erneut ein geringer Rückgang zu verzeichnen. Dabei liegt der Anteil an den Geschwindigkeitsunfällen bei denen gleichzeitigiger eine Überschreitung der Höchstgeschwindigkeit vorlag, lediglich bei 4 %. In den allermeisten Fällen ist von einer den Verkehrs- und/oder Witterungsverhältnissen nicht angepassten Geschwindigkeit die Rede.

Es zeigt dennoch auf, dass sowohl die polizeiliche wie auch die kommunale Geschwindigkeitsüberwachung weiterhin intensiv fortzusetzen ist, um diese Unfallursache weiter zu reduzieren.

1.7.2 Abstand

Entgegen der Entwicklung bei der Ursache Geschwindigkeit ist beim Abstand erneut ein Anstieg zu verzeichnen. Diese Ursache wurde 2015 am häufigsten registriert. Der Trend der vergangenen Jahre setzt sich hier weiter fort.

Hinter dieser Zahl verbergen sich in erster Linie sogenannte Auffahrunfälle. Es liegt nahe, dass sich Auffahrunfälle vielfach aufgrund Unaufmerksamkeit oder durch Ablenkung ereignen. Daneben spielt sicherlich auch das zeitweilig erhebliche Verkehrsaufkommen auf innerstädtischen Straßen sowie die Verkehrsdichte auf den Bundesautobahnen eine Rolle.

Bei Betrachtung der Unfallzeiten ist festzustellen, dass die Ursache Abstand zwischen 15.00 und 18.00 Uhr am häufigsten verzeichnet ist.

1.7.3 Alkohol / Drogen

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

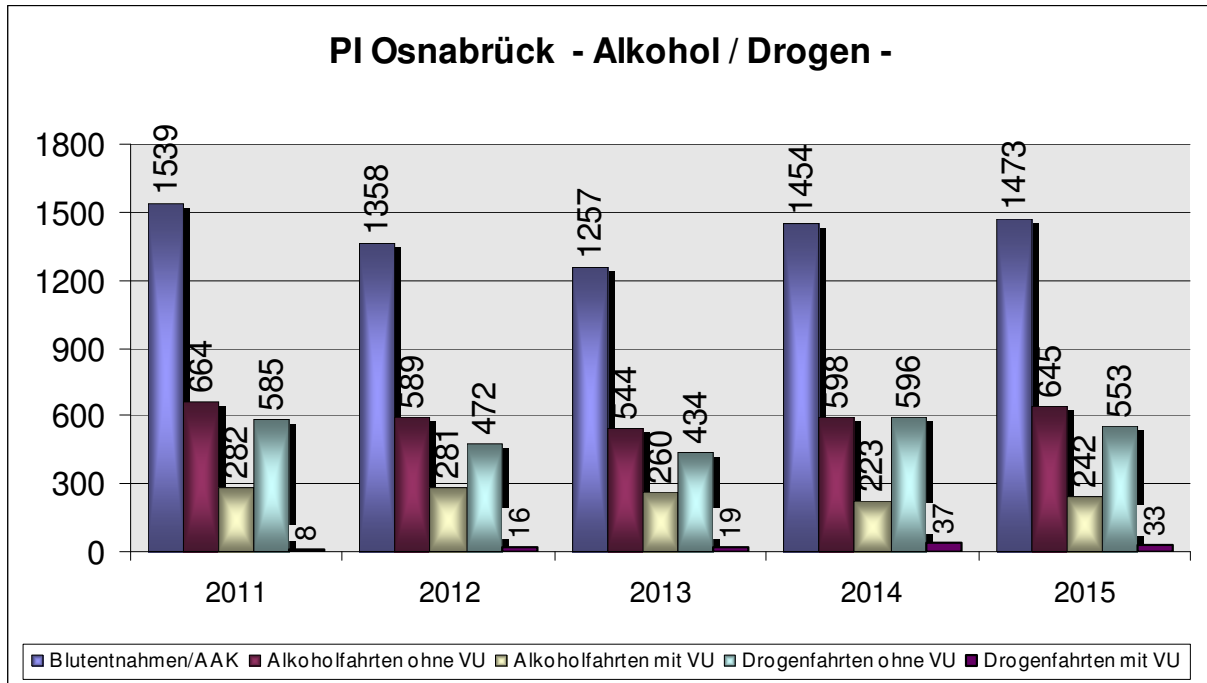
In 242 Fällen war Alkoholenuss unfallursächlich, in 33 Fällen Drogenkonsum.

Rechnet man die Feststellungen an folgenlosen Alkohol- (645) und Drogenfahrten (553) dazu, kommt man auf eine Summe von zusammen 1473 angeordneten Blutentnahmen und Atemalkoholkontrollen in 2015.

Die Zahl der Verkehrsunfälle unter Alkoholeinwirkung stieg gegenüber 2014 leicht an.

Die Fahrten unter Drogeneinwirkung sind 2015 geringfügig rückläufig.

Die Zahlen zeigen auf, dass diese Thematik polizeilich weiterhin im Fokus stehen muß, zumal die Dunkelziffern sehr groß sein dürften.



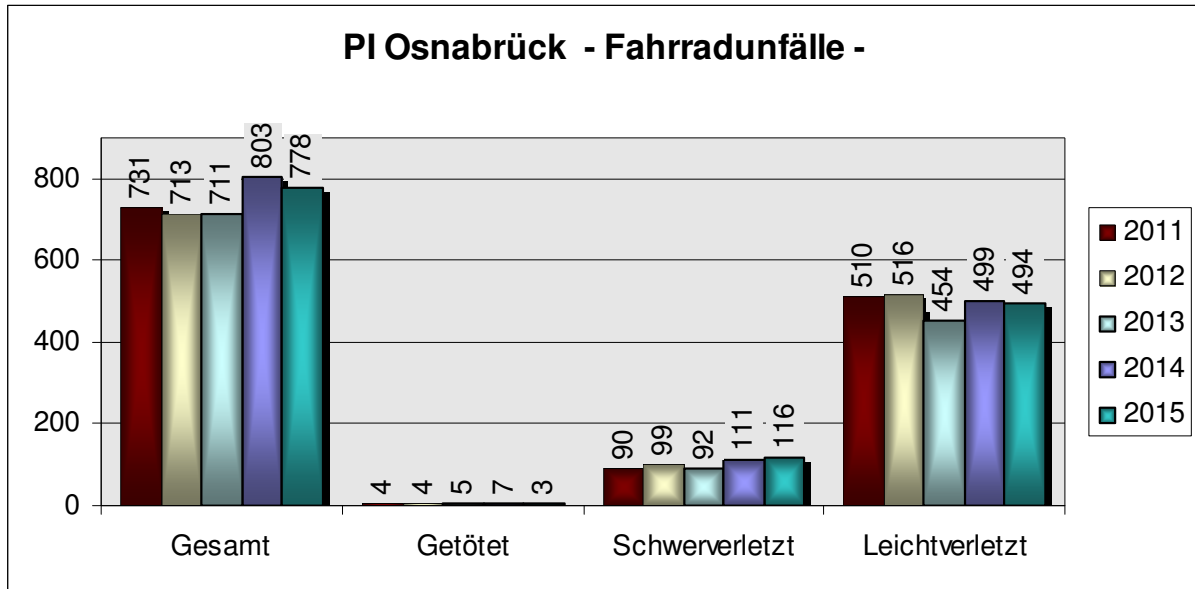
1.7.4 Sonstige Fehler der Fahrzeugführer

Dieser Bereich umfasst neben den klassischen Unfallursache alle durch Fahrzeugführer gesetzten Verhaltensweisen, die in irgendeiner Art zum Verkehrsunfall beigetragen haben, aber nicht den klassischen Ursachen zuzurechnen sind.

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

Sonstige Fehler der Fahrzeugführer wurden 2015 mit einem Anteil von über 24,7 % aller personenbezogenen Ursachen relativ oft erfasst.

1.7.5 Fahrradunfälle



Etwas rückläufig ist die Zahl der Unfälle mit Radfahrerbeteiligung. Gegenüber dem Vorjahr (803) wurden 2015 778 Fahrradunfälle polizeilich registriert. In Prozent bedeutet das ein Minus von 3,1 %.

Im Stadtgebiet Osnabrück ereigneten sich 434, im Landkreis 344 Radunfälle. Erfreulich ist der Rückgang der getöteten Radfahrer von 7 auf 3 Personen. Schwer verletzt wurden 116 Fahrradfahrer, leicht verletzt 494.

Das Thema Radfahrerunfälle wurde in 2014 aufgrund von 2 tödlichen Unfällen am Johannistorwall in der örtlichen Presseberichterstattung ausführlich aufgegriffen. Mittlerweile wurden am besagten Kreuzungsbereich erste Änderungen vorgenommen, denen zeitnah weitere folgen sollen. Dadurch soll der Konfliktbereich zwischen rechts abbiegenden Fahrzeugen und geradeaus fahrenden Radfahrern beseitigt werden.

Von den 788 registrierten Unfällen mit Radfahrer waren 28 mit einem Pedelec (Elektrofahrrad) unterwegs.

Weitere Fakten:

In 37 % der Radfahrunfälle wurde die Hauptunfallursache von den Radlern gesetzt.

Dabei wurde bei 35 Radfahrern Alkoholgenuss festgestellt.

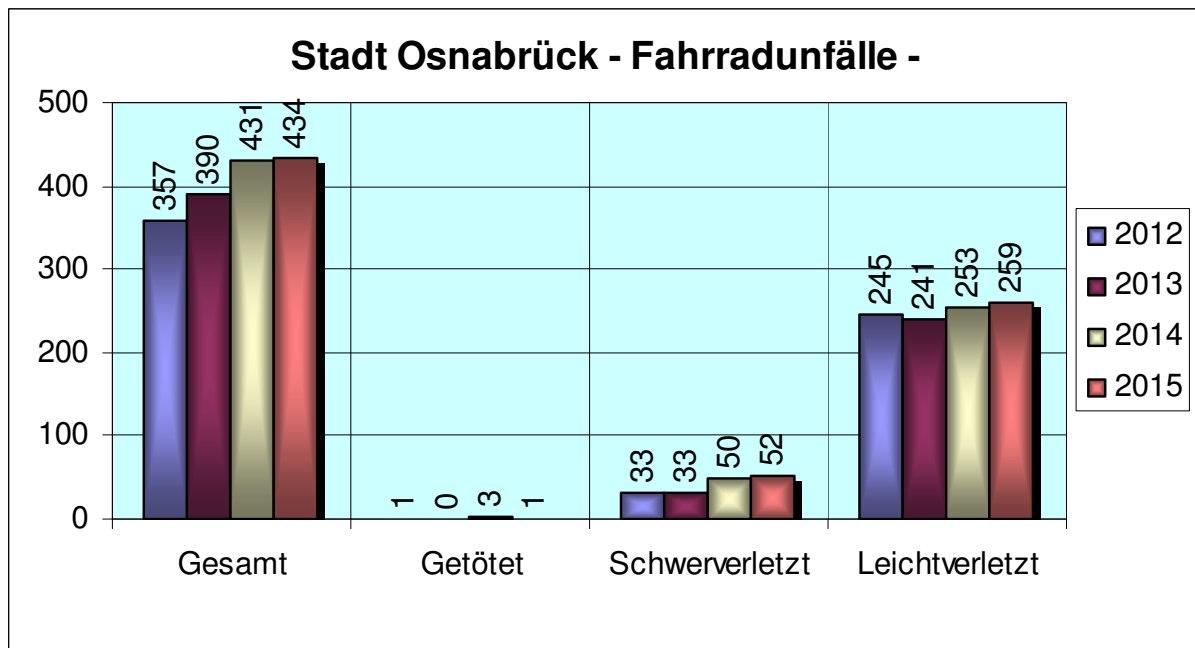
Sonstige häufig erfasste Fehlverhalten bei Radfahrern sind

- 121 mal sonstiges Fehlverhalten (nicht näher definiert),
- 78 mal Benutzung der falschen Fahrbahn und falscher Straßenteile (Gehwege)
- 33 mal ungenügender Sicherheitsabstand,
- 33 mal Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr,
- 34 mal Vorfahrt nicht beachtet,
- 21 mal nicht angepasste Geschwindigkeit
- 18 mal Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot,
- 17 mal Fehler beim Abbiegen,
- 9 mal Rotlicht missachtet.

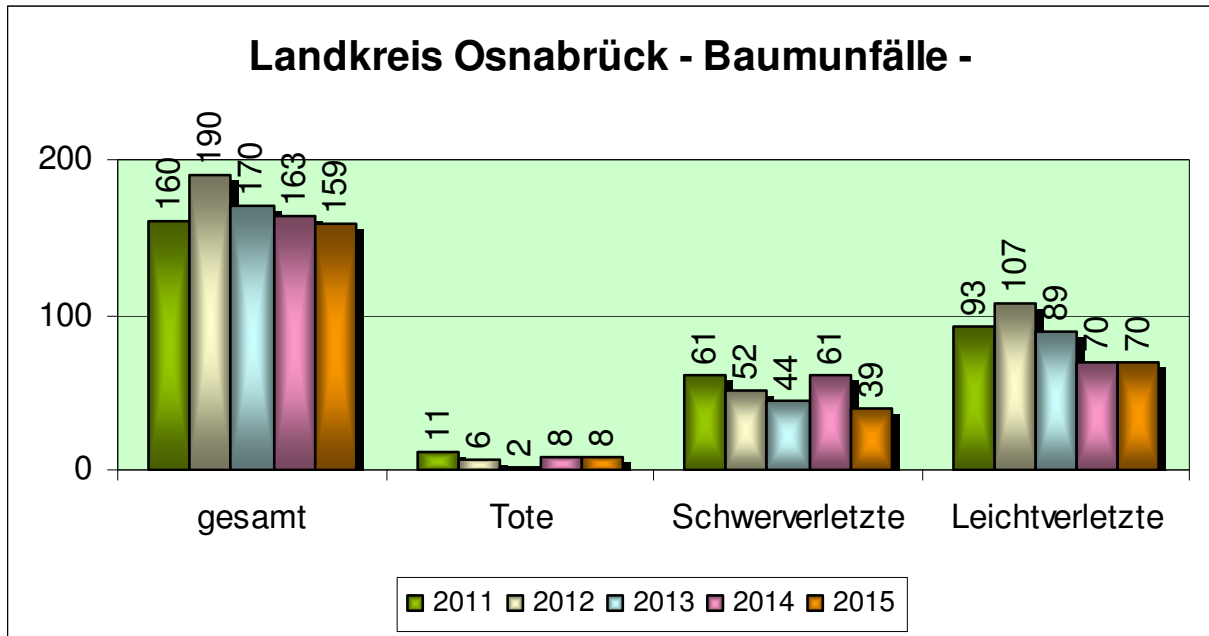
Als Radfahrer an Unfällen beteiligt waren unter anderem 79 Kinder bis 14 Jahre, 70 Jugendliche zwischen 15 und 17 Jahren sowie 95 Senioren über 65 Jahre. Die übrigen Beteiligten verteilen sich auf die übrigen Altersklassen.

Die bei den Unfällen verletzten Radfahrer sind verteilt in allen Altersklassen zu finden.

Die drei getöteten Radfahrer befinden sich nicht unter den beteiligten Kindern und Senioren.



1.7.6 Baumunfälle



Die Auswertung der Jahre ab 2014 (s. Grafik) erfolgt mittels eines neuen Analyse-systems. Die Zahlen sind deshalb nicht mit denen vor 2014 eins zu eins vergleichbar. Das neue System wirft lediglich die „Außerortsunfälle“ aus. In den Jahren davor wurden auch die innerörtlich gelegenen Unfälle mit Anprall an Baum erfasst. Dadurch wurden bis 2013 höhere Zahlenwerte angezeigt. Ein direkter Vergleich ist deshalb nur bis, bzw. ab 2014 gegeben.

Die Thematik Baumunfälle wird seit 2014 vermehrt von den örtlichen Medien aufgegriffen. Vornehmlich ist hier der Landkreis Osnabrück betroffen, da sich außerorts auf den Landstraßen der größte Teil der schweren Unfälle ereignet. Etwa 70 % der tödlichen und 50 % der Unfälle mit Schwerverletzten finden außerhalb einer geschlossenen Ortschaft statt.

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

Für das Jahr 2015 sind im Landkreis Osnabrück 159 Baumunfälle verzeichnet, bei denen 8 Personen tödlich- 39 schwer- und 70 leicht verletzt wurden.

Bei den tödlich Verletzten handelte es sich um 3 LKW- und 5 Pkw-Fahrer. Bei einem Verkehrsunfall kamen dabei 2 Lkw-Fahrer zu Tode.

Als Ursache für die Baumunfälle ist in 63 Fällen die „sonstigen Fehler der Fahrzeugführer“. Danach folgt in 42 Fällen die nicht angepasste und zum Teil überhöhte Geschwindigkeit. In 13 Fällen war Alkoholeinfluss ursächlich.

Die Landesregierung hat im Sommer 2014 einen Modellversuch -- Modellversuch zur Erhöhung der Verkehrssicherheit an Straße mit Baumbestand – gestartet.

An dem Modellversuch sind 6 Landkreise beteiligt, in denen das Aufkommen an Baumunfällen landesweit gesehen überdurchschnittlich hoch liegt.

Auch der Landkreis Osnabrück ist dazu zu zählen.

Ziel des Versuches 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.

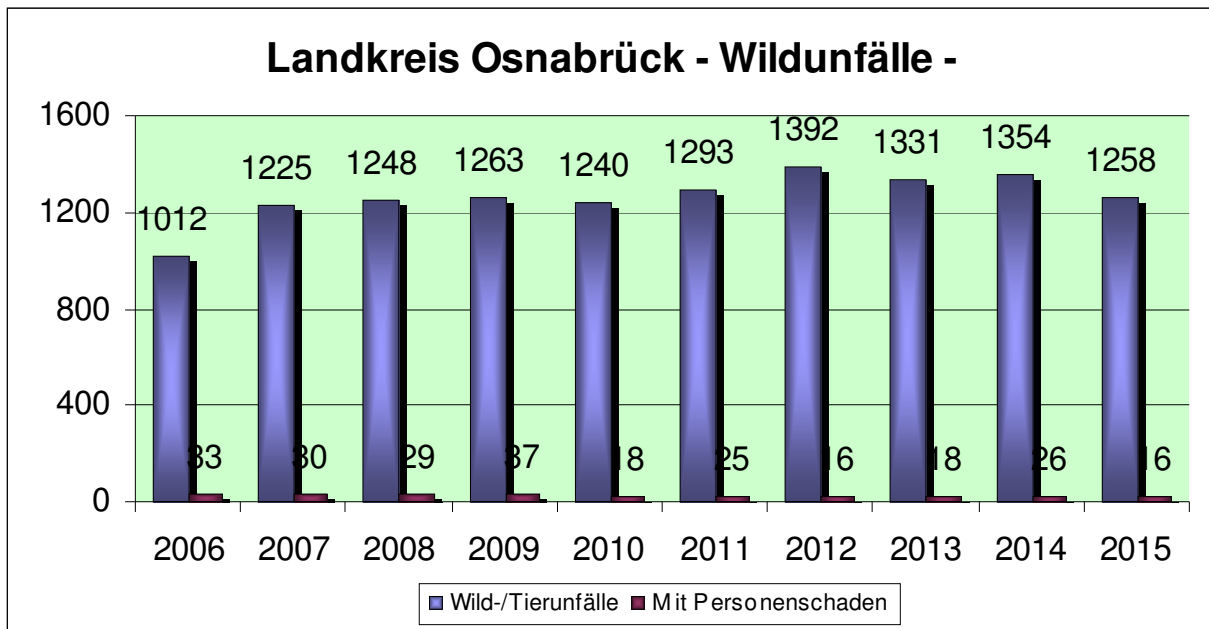


Im Landkreis Osnabrück wurden daraufhin nahezu 400 Kilometer an Landes- und Kreisstraßen mit oben dargestellten Beschilderung versehen. Einhergehend mit der Beschilderung erfolgte eine intensive Geschwindigkeitsüberwachung, die seitens der Polizei unterstützt wurde. Die polizeiliche Geschwindigkeitsüberwachung konzentrierte sich deshalb im Jahr 2015 vornehmlich auf die Straßen des Modellversuchs. Dabei wurden bei 359 Messeinsätzen insgesamt 5112 Überschreitungen festgestellt, die im Bereich von Verkehrsordnungswidrigkeitsanzeigen lagen, die wiederum in 391 Fällen zu einem Fahrverbot bei den jeweiligen Fahrzeugführern führten. In 4326 Fällen mussten Fahrzeugführer ein Verwarnungsgeld entrichten.

Begleitend wurden seitens des Landkreises Osnabrück an verschiedenen Straßen Plakate aufgestellt. Ebenfalls an wechselnden Standorten zu Einsatz kamen Dialogdisplays, die auf die Gefahren „Baumunfälle“ aufmerksam machten

Als Fazit für das Jahr 2015 bleibt festzustellen, dass sich im Vergleich zu den Vorjahresunfallzahlen bei den Baumunfällen keine allzu große Verbesserung ergeben hat. Lediglich bei den Schwerverletzten ist ein Rückgang zu verzeichnen. Für den weiteren Verlauf des Modellversuchs sind wir von hier aber optimistisch, dass die Baumunfälle in den kommenden Jahren weiter zurückgehen werden.

1.7.7 Wildunfälle



Außerorts kommt es zudem häufig zu Verkehrsunfällen mit Wildtieren. Das sind vornehmlich Rehe, Hasen und Wildschweine, aber auch Flugwild (Tauben, Fasane pp.)

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.

Gegenüber dem Jahr 2014 wurden 2015 etwa 100 Wildunfälle weniger polizeilich registriert. Die Zahl lag bei 1258 Wildunfällen (s. Grafik).

1.7.8 Krad-Unfälle

Unter Krad-Unfälle sind alle Verkehrsunfälle mit motorisierten Zweirädern, vom Mofa bis hin zur schweren Krad zu finden. Die Thematik Krad-Unfälle wurde in den vergangenen Jahren von der örtlichen Presse immer wieder mal aufgegriffen, wobei in der Regel Unfälle unter Beteiligung schwerer Motorräder dargestellt wurden.

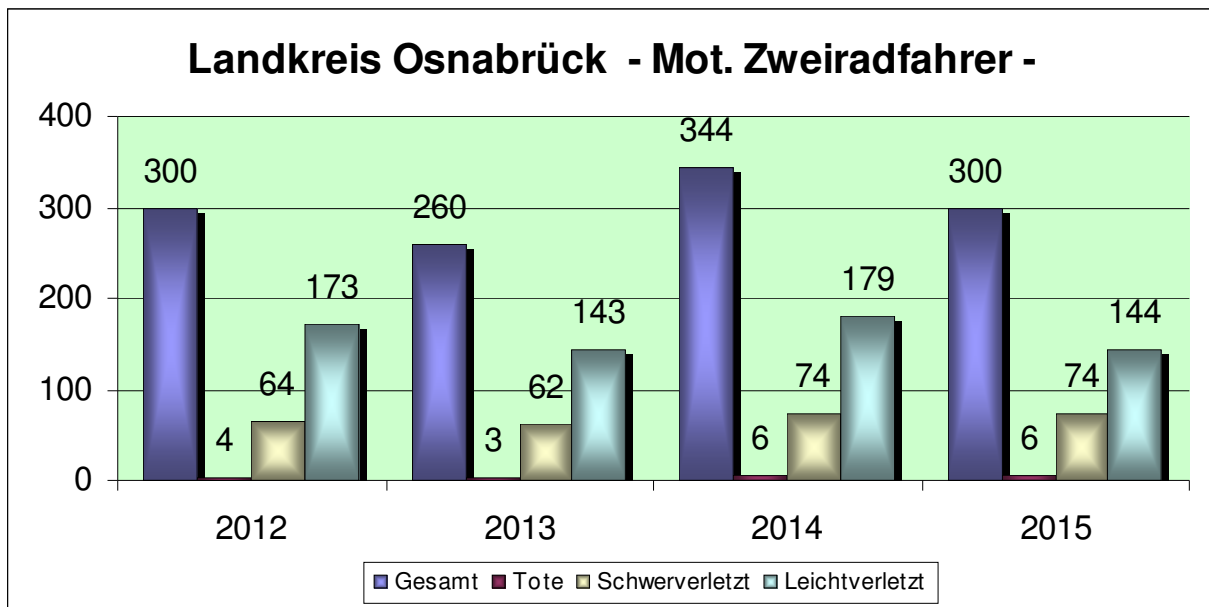
Deshalb wird in den nachstehenden Unfalldarstellungen unterschieden zwischen allen motorisierten Zweirädern, sowie den Krädern und Motorrollern über 125 Kubikzentimeter. Eine Auswertung wird hier nur für den Landkreis Osnabrück gezeigt, da sich überwiegend auf den außerörtlichen Straßen die Unfälle der hochmotorisierten Kräder und mit den schweren und schwersten Folgen ereignen.

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.

In 2015 kamen im Landkreis Osnabrück insgesamt 6 Krad-Fahrer ums Leben, von denen jeweils 3 mit leichteren und 3 mit schweren Krädern unterwegs waren. Davon war eine Person Sozius.

Der jüngste tödlich verunglückte motorisierte Zweirad-Fahrer (Motorroller) war 16 Jahre alt.

2015 kam es im Landkreis Osnabrück zu insgesamt 300 Unfällen mit motorisierten Zweiradfahrern. Dabei erlitten 6 Personen tödliche und 74 schwere Verletzungen. Bei 144 motorisierten Zweiradfahrern kam es zu leichteren Blessuren.



Von den 127 Unfällen im Landkreis Osnabrück mit Krädern über 125 ccm ereigneten sich 65 % an Wochenenden (Freitag, Samstag, Sonntag).

72 Prozent ereigneten sich in den Stunden zwischen 12.00 und 21.00 Uhr.

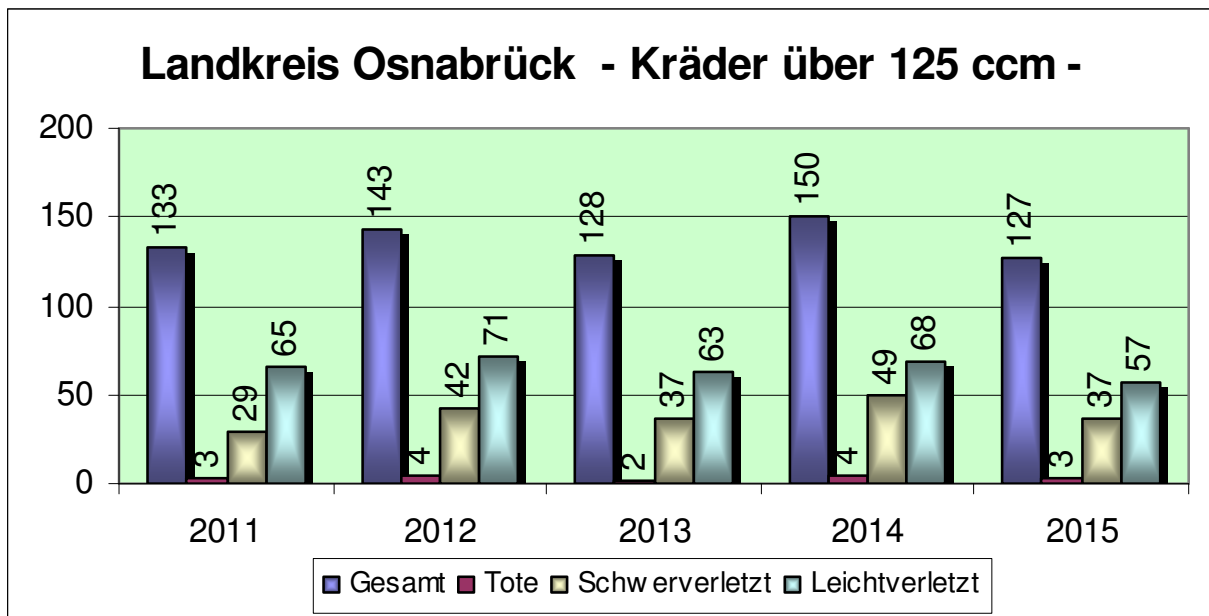
In 54 Prozent verursachten die Kradfahrer den Unfall selbst.

Den größten Anteil mit 32 % hatten die Fahrunfälle, bei denen der Lenker die Kontrolle über sein Fahrzeug verlor. 17 % waren Vorfahrtsunfälle, 20 % Abbiegeunfälle.

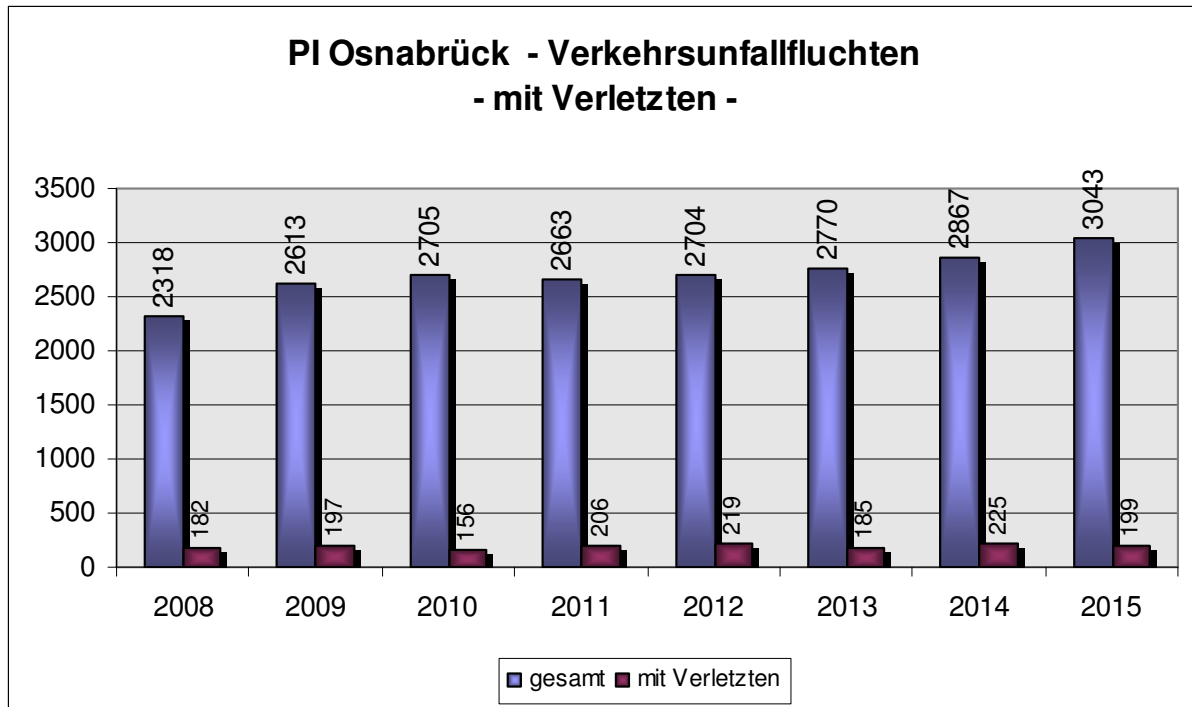
Hauptunfallursachen sind dabei zu 22 % die nicht angepasste Geschwindigkeit und zu 12% ein Fehler beim Überholen. Mit 32 % handelte es sich um „sonstige Fehler der Fahrer“, die aber nicht weiter definiert werden.

In der Gruppe Kräder über 125 Kubikzentimeter erlitten 3 Fahrer tödliche-, 37 Fahrer schwere- und 57 Fahrer leichtere Verletzungen.

Insgesamt waren 142 Krad-Fahrer mit Fahrzeugen über 125 ccm an Verkehrsunfällen beteiligt.



1.8 Verkehrsunfallflucht



Verkehrsunfallfluchten werden immer mehr. Das „Unerlaubte Entfernen vom Unfallort“, sprich Verkehrsunfallflucht, nahm zahlenmäßig auch 2015 erneut zu. Mit 3043 erfassten Verkehrsunfällen mit Flucht lag die Zahl um 176 Fälle höher als 2014. Die Grafik zeigt deutlich den stetigen Anstieg der vergangenen Jahre. Unfallfluchten bei denen Personen zu Schaden kamen blieben dabei mit 199 Fällen auf einem relativ geringen Niveau. Die Aufklärungsquote stieg gegenüber dem Vorjahr von 40 auf 42,25 %, bei den Fluchten mit Personenschaden von 46,5 auf 55,3 %.

Eine Ursache für die stetige Zunahme ist noch immer nicht erkennbar. Auch die Tatsache, dass jede Verkehrsunfallflucht eine Straftat darstellt, die in der Regel den Entzug der Fahrerlaubnis nach sich zieht, scheint der Entwicklung nicht entgegenzuwirken.

Der prozentuale Anteil der Unfallfluchten bezogen auf die Gesamtunfallzahl beträgt mittlerweile 23,1 %. Das bedeutet, dass nahezu bei jedem 4. Verkehrsunfall mindestens einer der Beteiligten Unfallflucht begeht.

1.9 Was ist zu tun?

1.9.1 Verkehrsteilnehmer

Hier sind erneut die letztjährigen Empfehlungen aufzuführen.

Insbesondere sollen die schwächeren Verkehrsteilnehmer angesprochen werden, weil der dieser Gruppe zuzurechnende Personenkreis hinsichtlich der Unfallfolgen den größten Gefahren ausgesetzt ist.

Wie bereits weiter vorne ausgeführt, kommt es gerade bei diesen Gruppenangehörigen, die oftmals als Fußgänger oder Radfahrer unterwegs sind, auf deren Erkennbarkeit für andere Verkehrsteilnehmer an. Eine besondere Rolle spielt die Erkennbarkeit bei Dunkelheit und Dämmerung. Aber auch bei Tageslicht ist Auffälligkeit ein wichtiger Faktor. Neben heller, gut wahrnehmbarer 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 der Lichtkegel der Fahrzeugbeleuchtung nach unten gerichtet ist und dorthin besser ausleuchtet. Daneben wird Radfahrern empfohlen einen Fahrradhelm zu tragen, der einen zusätzlichen Schutz bewirkt.

Es sollen aber auch die übrigen Verkehrsteilnehmer in ihrer Gesamtheit angesprochen sein. Alle, angefangen vom Fußgänger, Radfahrer usw. bis hin zum LKW-Fahrer, sollten während ihrer 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 dann in der Regel rechtzeitig erkannt werden oder erst gar nicht auftreten. Der Faktor Zeit spielt eine ausschlaggebende Rolle. Kein Zeitdruck trägt dazu bei, gelassener und rücksichtsvoller gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern zu sein - eigentlich eine Selbstverständlichkeit -.

Außerdem 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 es zu vermeiden gilt, was der Sicherheit des Verkehrs zugute kommt.

Ergänzend ist zu erwähnen, 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 ihnen empfohlen, sich auf jeden Fall durch sachkundiges Personal darauf einweisen zu lassen und in Folge sehr behutsam damit umzugehen.

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

Auch präventive Aspekte werden an die Verkehrsteilnehmer herangebracht. Das geschieht u.a. durch die „Schulanfangsaktionen“, die „Fahrradprüfungen“ und das „Präventionsmobil“, mit denen 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 Verwendung findet. Oftmals werden auch verunfallte Fahrzeug mit ausgestellt und verwendet, um auf die Gefahren im Straßenverkehr hinzuweisen.

Insbesondere wurde 2015 das Stück „ Voll Krass - wie abgefahren ist dass denn“ aufgeführt (s. auch Grußwort). Eine Fortsetzung der Aufführungen folgt auch in 2016.

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.

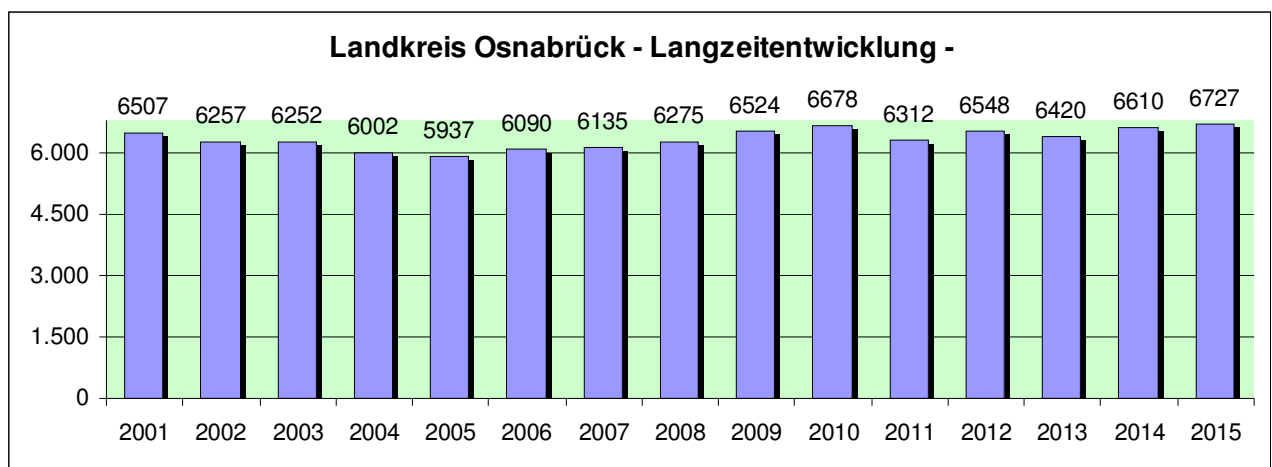
Abschließend muss hier gesagt werden, dass das polizeiliche Handlungsfeld, gerade in Bezug auf Verkehrskontrollen, durch die sich in 2015 ergebene allgemeine Entwicklung hinsichtlich der Flüchtlingssituation nicht unerheblich eingeschränkt wurde. Die polizeilichen Ressourcen wurden vermehrt anderweitig verwendet.

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

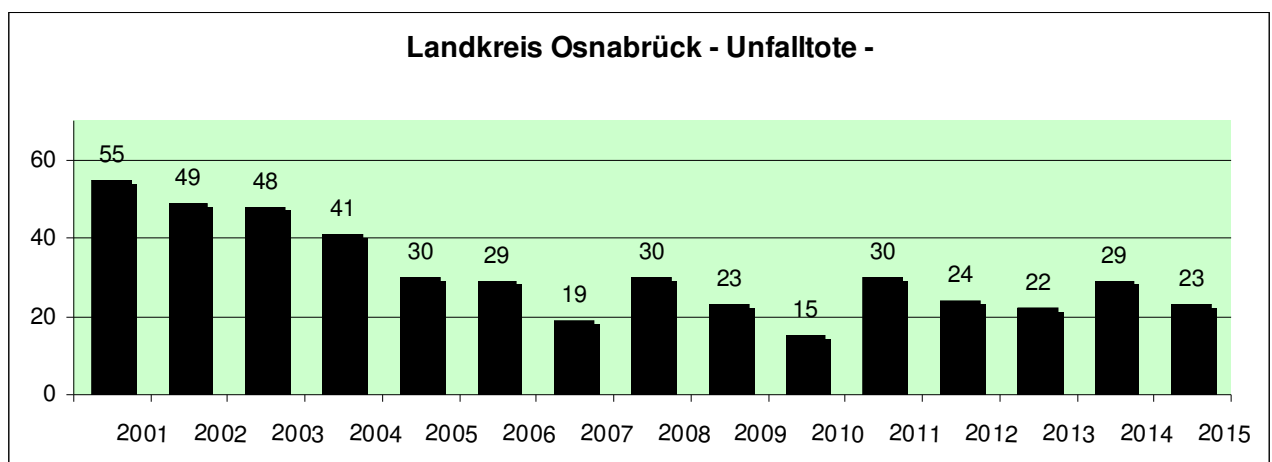
2. Einzelgrafiken

2.1 Landkreis Osnabrück

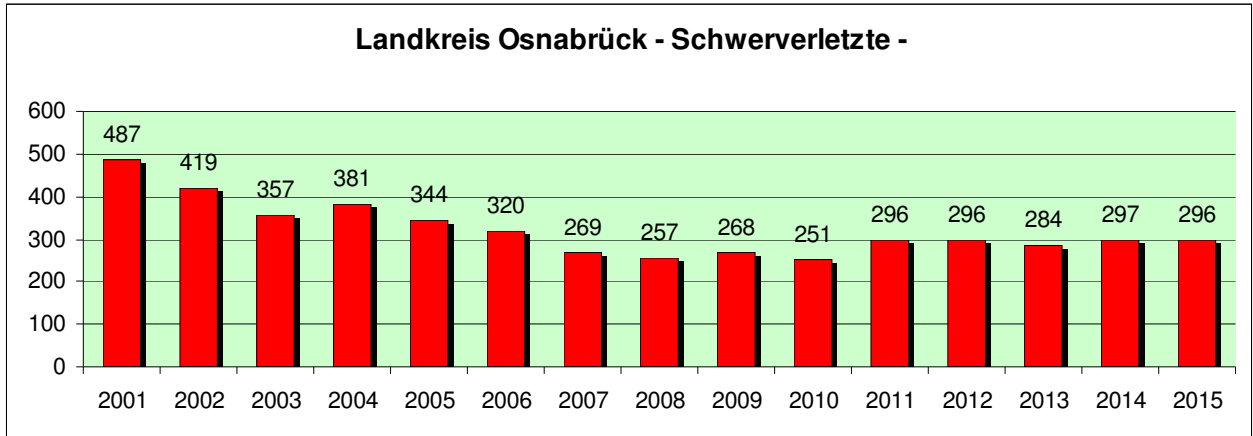
2.1.1 Landkreis Osnabrück - Langzeitentwicklung



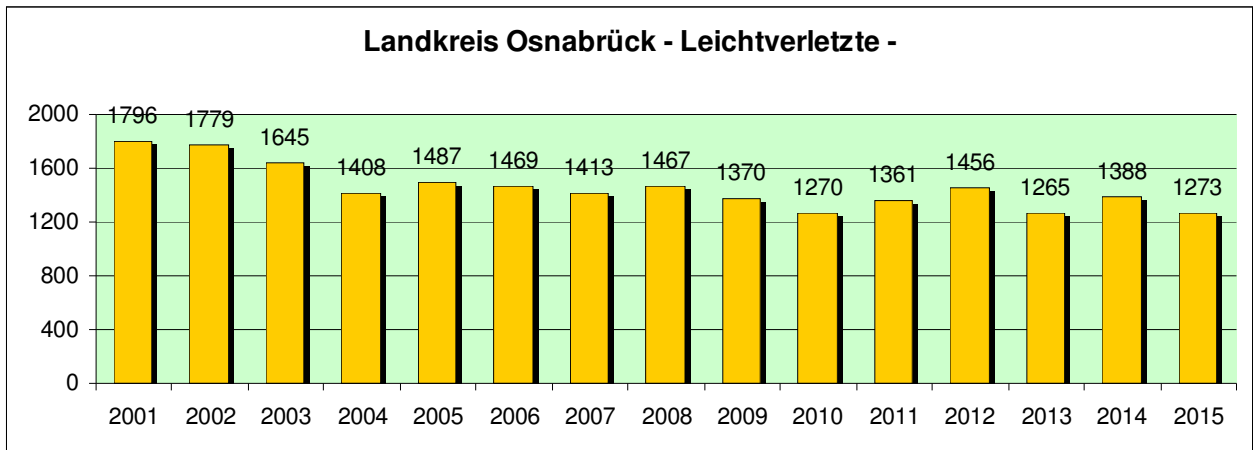
2.1.2 Landkreis Osnabrück - Unfalltote



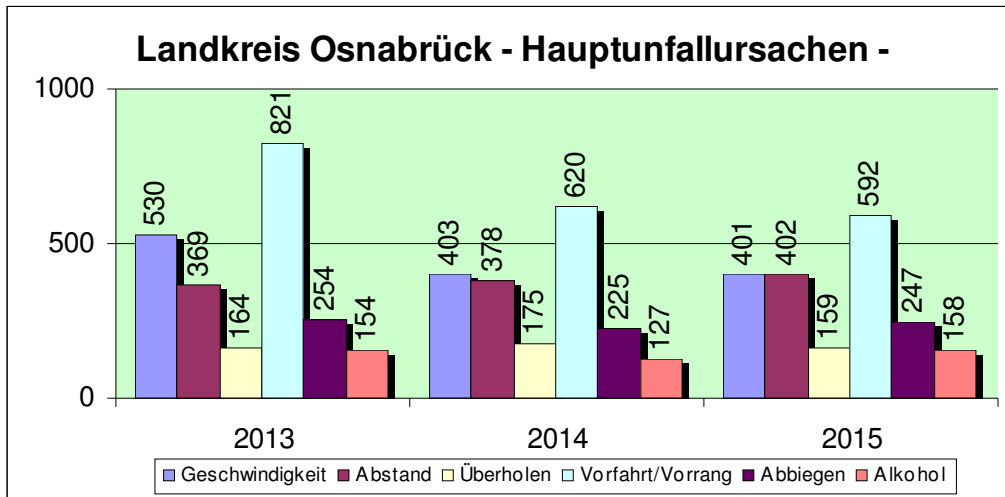
2.1.3 Landkreis Osnabrück - Schwerverletzte



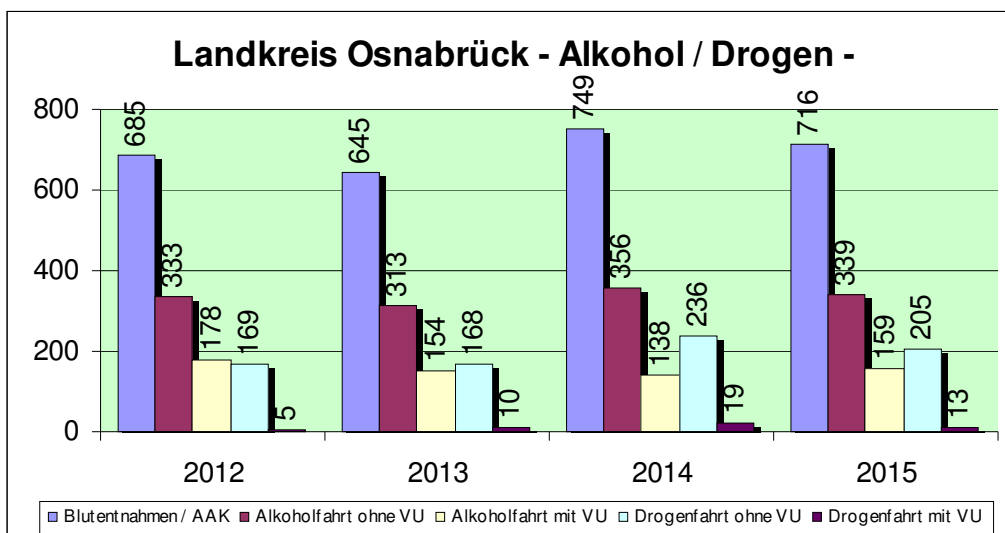
2.1.4 Landkreis Osnabrück - Leichtverletzte



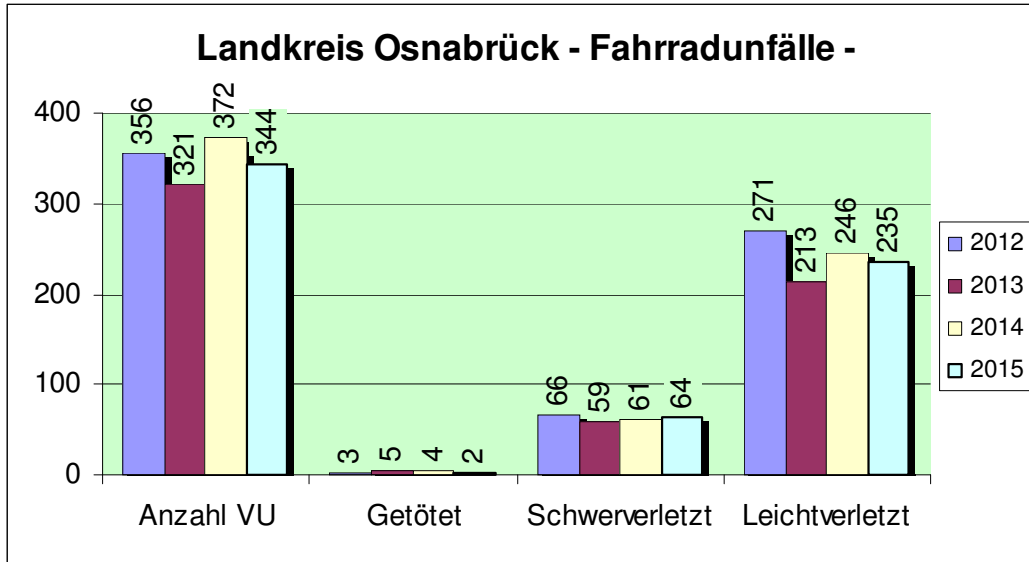
2.1.5 Landkreis Osnabrück - Hauptunfallursachen



2.1.6 Landkreis Osnabrück - Alkohol / Drogen

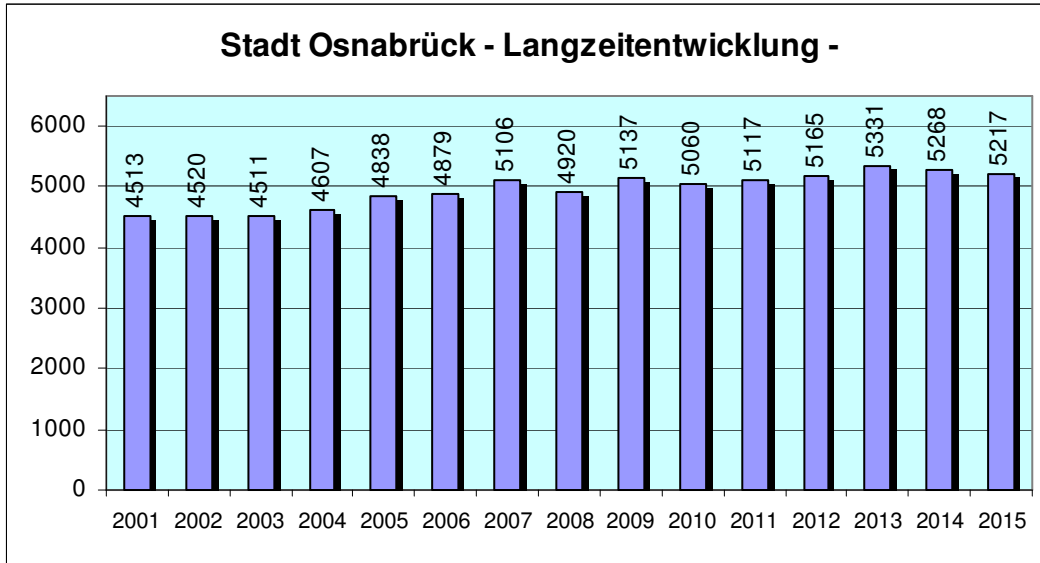


2.1.7 Landkreis Osnabrück - Fahrradunfälle

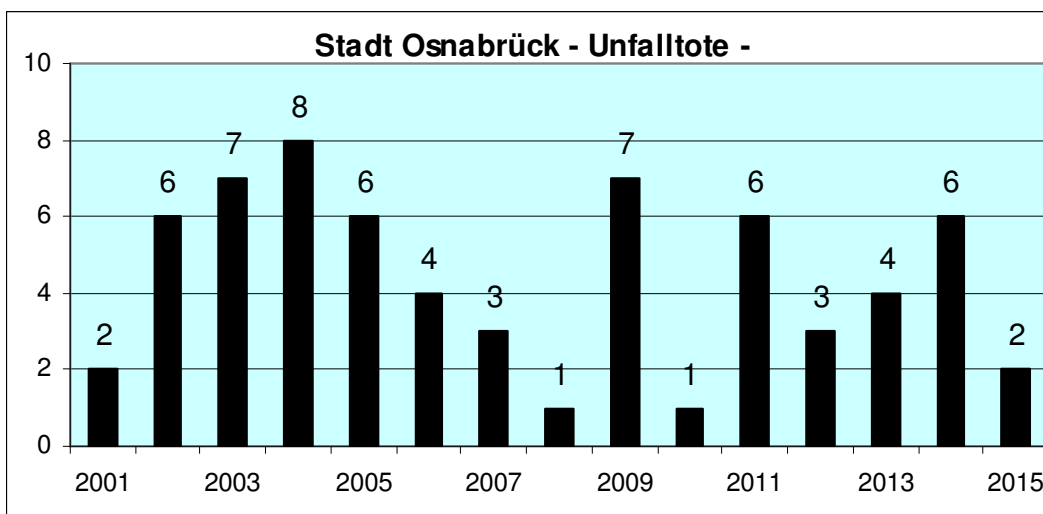


2.2 Stadt Osnabrück

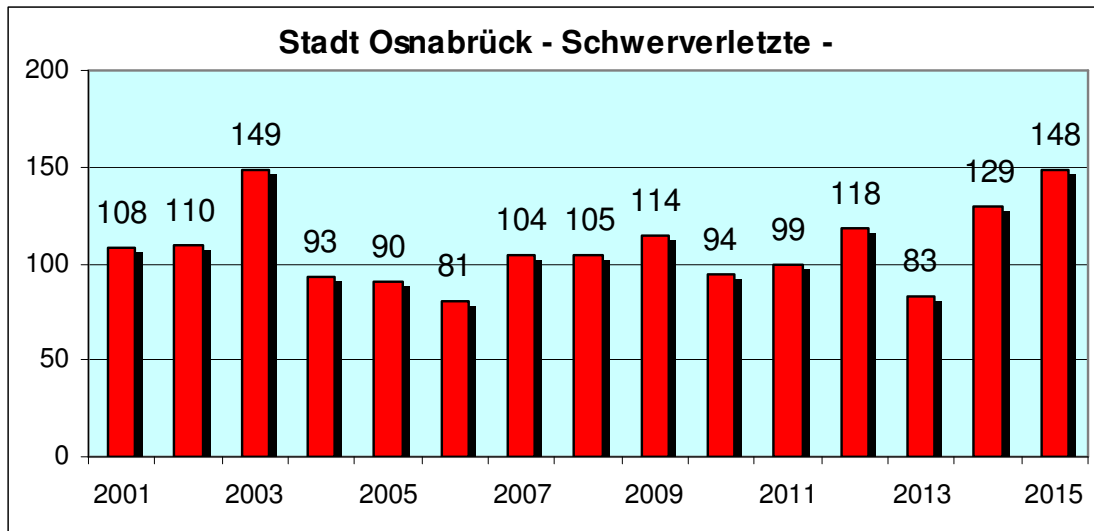
2.2.1 Stadt Osnabrück - Langzeitentwicklung



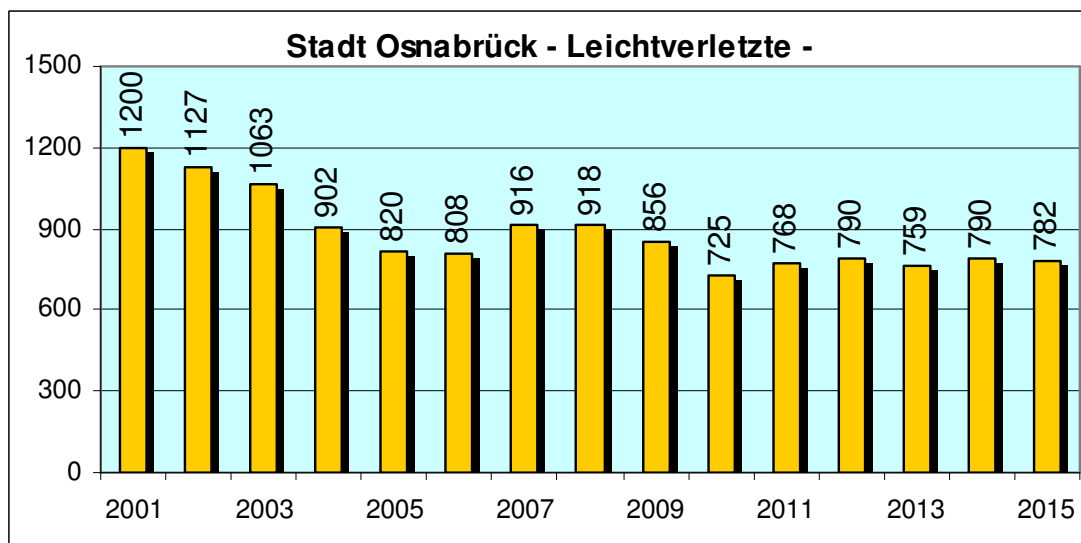
2.2.2 Stadt Osnabrück - Unfalltote



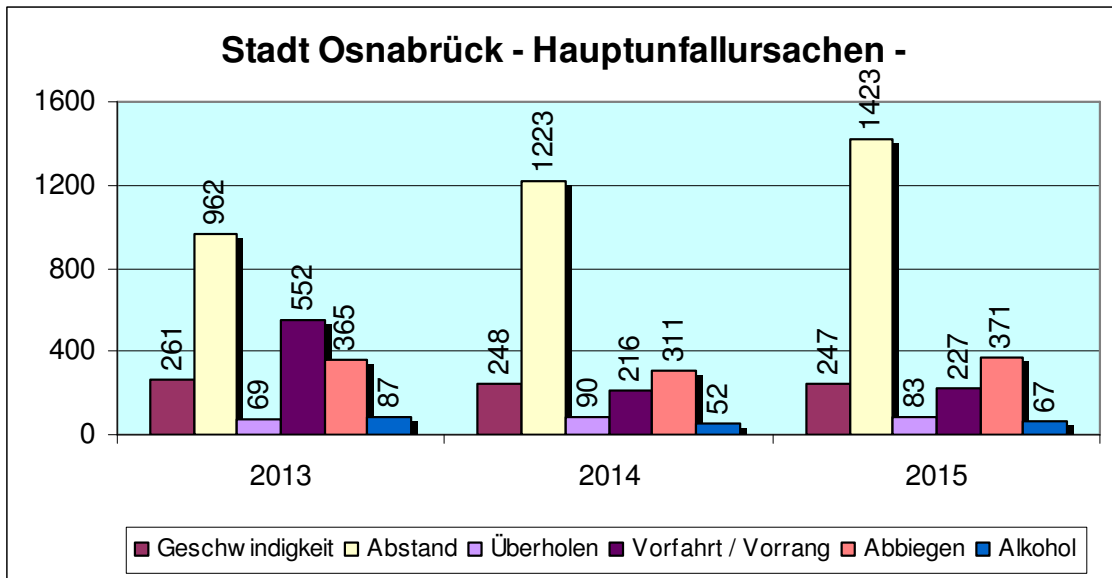
2.2.3 Stadt Osnabrück - Schwerverletzte



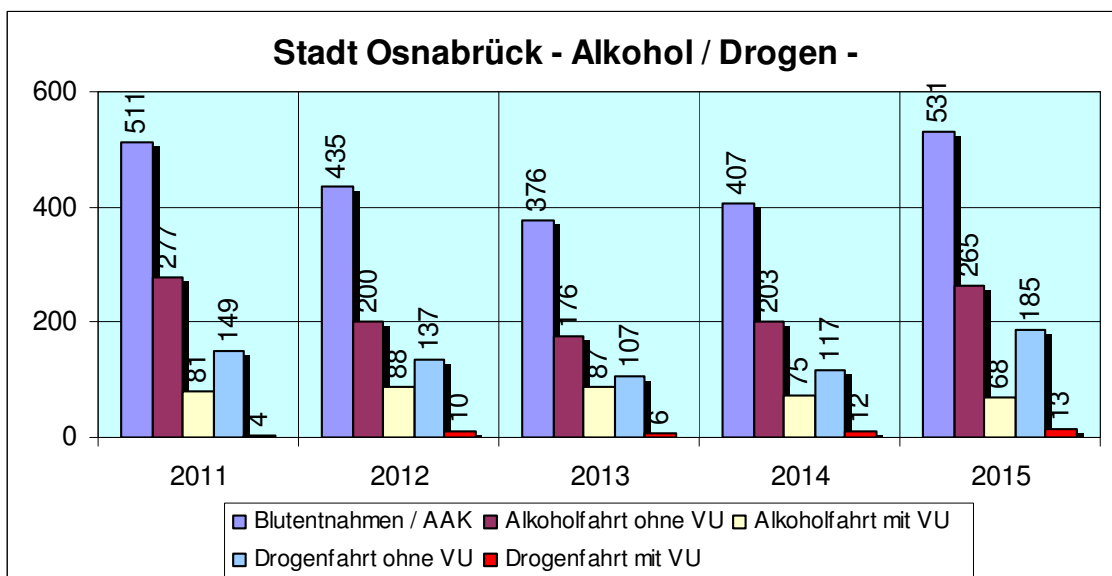
2.2.4 Stadt Osnabrück - Leichtverletzte



2.2.5 Stadt Osnabrück - Hauptunfallursachen

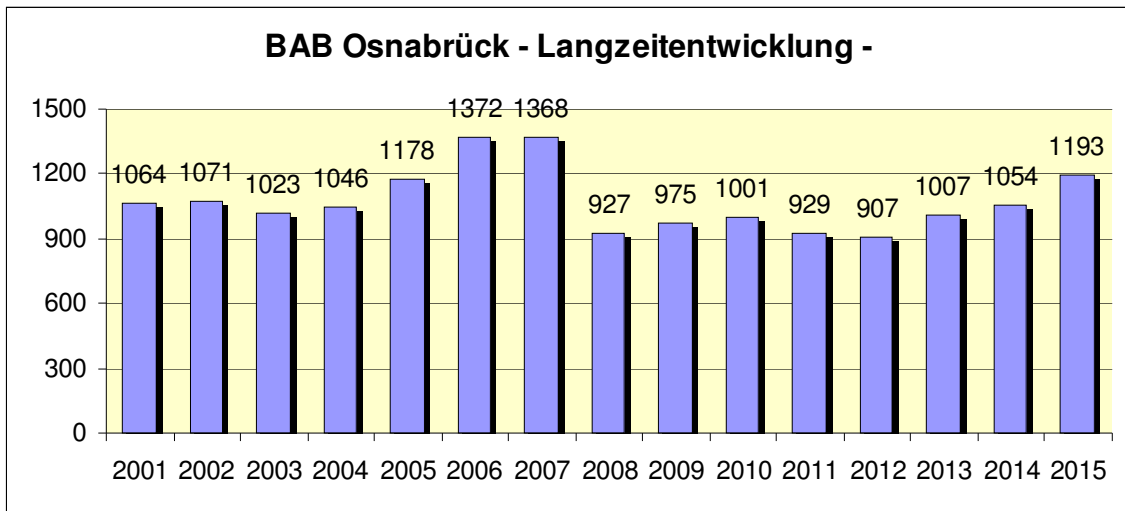


2.2.6 Stadt Osnabrück - Alkohol / Drogen

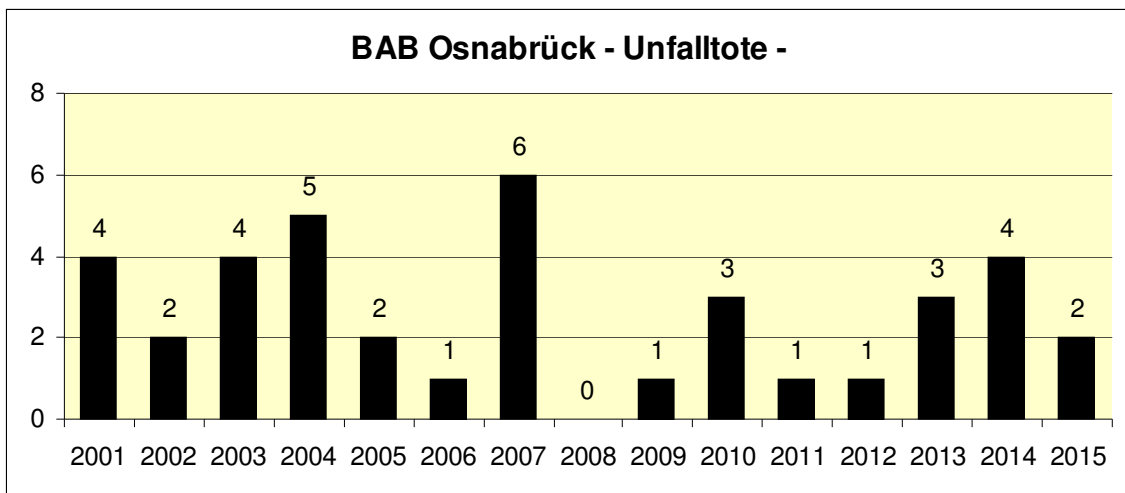


2.3 Bundesautobahn

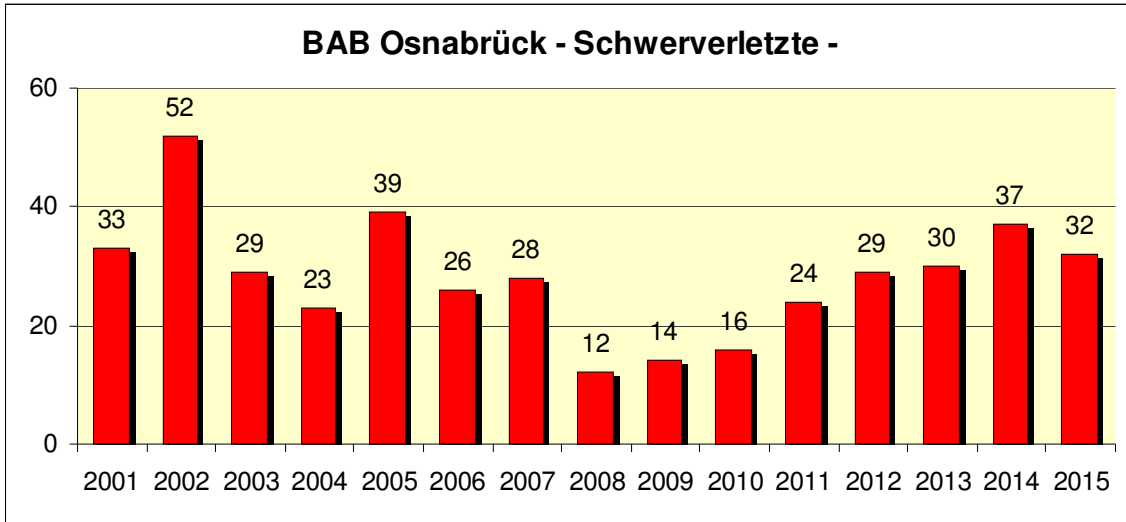
2.3.1 Bundesautobahn - Langzeitentwicklung



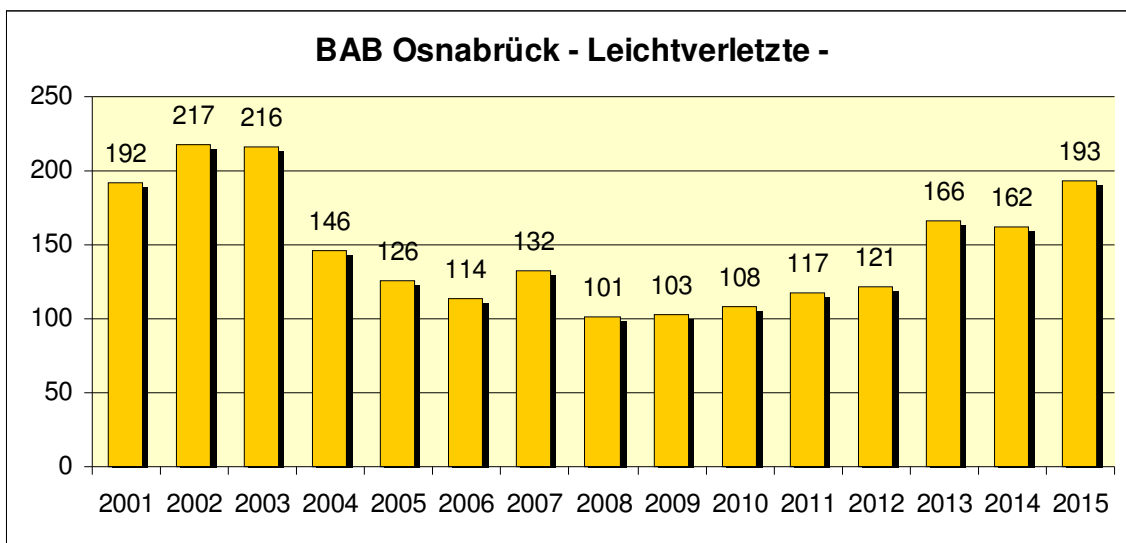
2.3.2 Bundesautobahn - Unfalltote



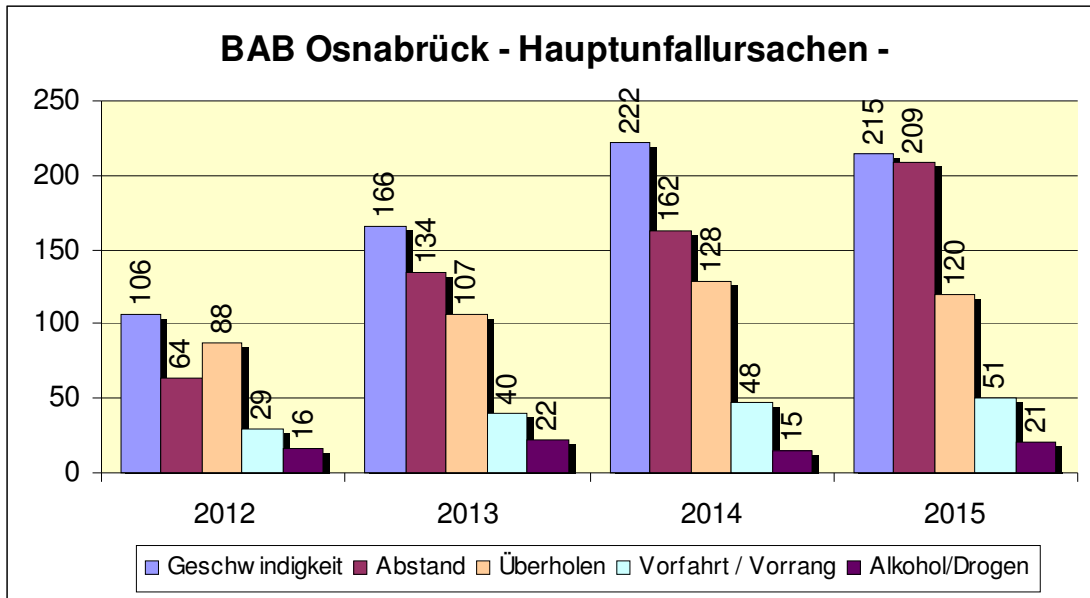
2.3.3 Bundesautobahn - Schwerverletzte



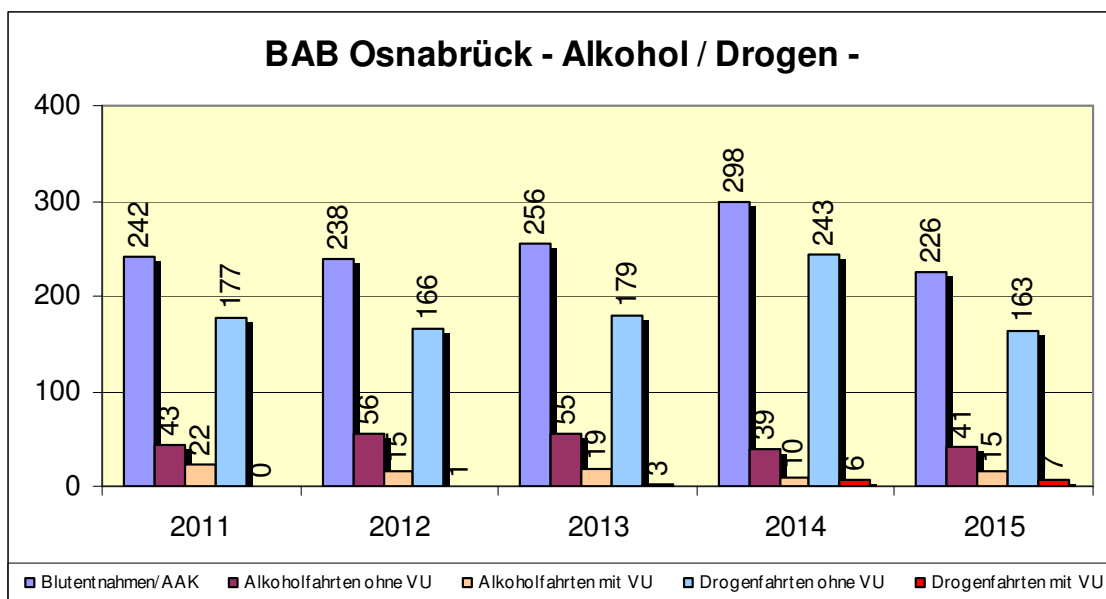
2.3.4 Bundesautobahn - Leichtverletzte



2.3.5 Bundesautobahn - Hauptunfallursachen



2.3.6 Bundesautobahn - Alkohol / Drogen



2.3.7 Aufteilung nach Autobahnen -A 1-, -A 30-, -A 33-

