Verkehrsunfalllagebild 2018

POLIZEIINSPEKTION
OSNABRÜCK



Inhaltsverzeichnis

1. Polizeiinspektion Osnabrück 3
1.1 Unfälle gesamt 4
1.2 Verletzte und Getötete gesamt 4
1.3 Tote 6
1.3.1 Details zu den Verkehrsunfällen mit getöteten Personen 7
1.4 Schwerverletzte 9
1.5 Leichtverletzte 10
1.6 Unfallbeteiligte Altersgruppen 11
1.6.1 Ältere Menschen 12
1.6.2 Kinder 13
1.6.3 Junge Fahrer 13
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 24
1.9 Was ist zu tun? 25
1.9.1 Verkehrsteilnehmer 25
1.9.2 Polizei 26
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
2.2.7 Stadt Osnabrück - Fahrradunfälle 35
2.3 Bundesautobahn 36
2.3.1 Bundesautobahn - Langzeitentwicklung 36
2.3.2 Bundesautobahn - Unfalltote 36
2.3.3 Bundesautobahn - Schwerverletzte 37
2.3.4 Bundesautobahn - Leichtverletzte 37
2.3.5 Bundesautobahn - Hauptunfallursachen 38
2.3.6 Bundesautobahn - Alkohol / Drogen 38
2.3.7 Bundesautobahn - Anzahl Unfälle pro Autobahn 39

Osnabrück im März 2018

Grußwort:

Sehr geehrte Damen, sehr geehrte Herren,

wie auch in den zurückliegenden Jahren informieren wir sie über das Unfallgeschehen des Jahres 2018 auf den Straßen im Zuständigkeitsbereich der Polizeiinspektion. Das sind die Straßen im Landkreis und in der Stadt Osnabrück, sowie Teilabschnitte der Autobahnen A 1, A 30 und A 33.
Ihnen wird textlich und grafisch die Unfallentwicklung im Vergleich zu den Vorjahren vorgestellt und erläutert.

Vorab wird festgestellt, dass die Gesamtzahl der polizeilich registrierten Unfälle ein wenig rückläufig ist, jedoch bei der Anzahl der tödlich- und schwer verletzten Personen leider ein leichter Anstieg zu verzeichnen ist.
Weiterhin lässt sich für 2018 sagen, dass insbesondere bei den Verkehrsteilnehmern mit Zweirad, sowohl den motorisierten als auch nicht motorisierten, eine negative Entwicklung zu erkennen ist.

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

Ebenso ist dort aufgeführt, mit welchen präventiven und repressiven Maßnahmen die Polizei der Unfallentwicklung begegnet.
Auch werden Hinweise gegeben, wie der/die VerkehrsteilnehmerIn selbst zur sicheren Teilnahme am Straßenverkehr beitragen kann.

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

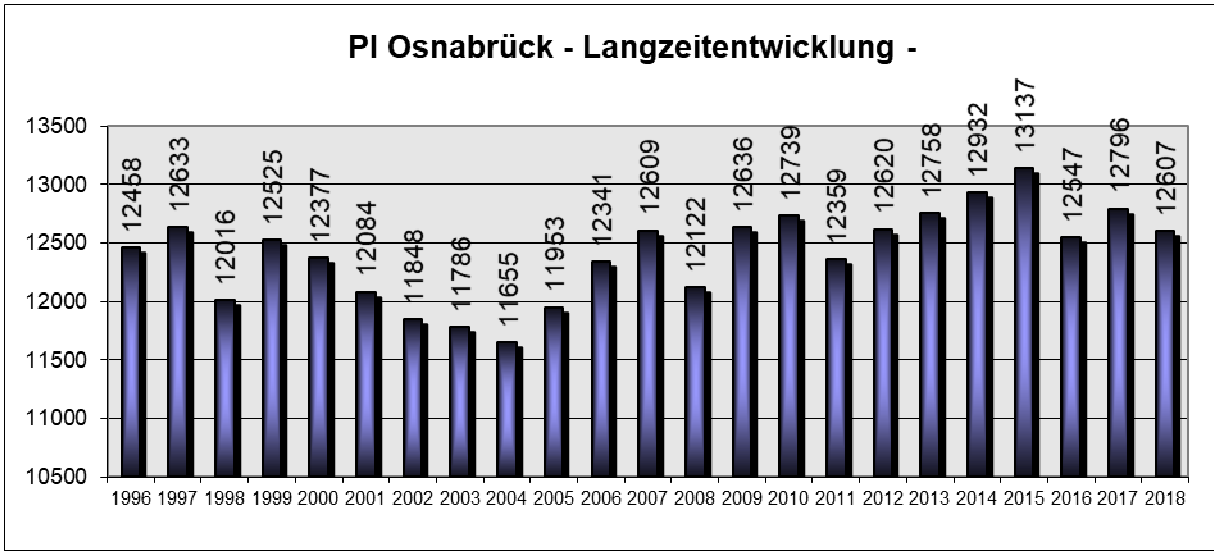
Andrea Menke

Polizeidirektorin und
Leiterin der Polizeiinspektion Osnabrück

1. Polizeiinspektion Osnabrück

1.1 Unfälle gesamt

Die im Jahr 2018 polizeilich registrierten Verkehrsunfälle verringerten sich gegenüber dem Vorjahr leicht. Die Zahl ging von 12796 um 189 zurück auf 12607. In Prozent ausgedrückt heißt das 1,5%. Diese Zahl beinhaltet seit 2016 nicht mehr die sogenannten Parkplatzunfälle, bei denen ausschließlich leichter Sachschaden entstand und bei denen keine weiteren rechtlichen Maßnahmen erfolgen. Diese Unfälle werden hier nicht mehr statistisch erfasst. Sie liegen aber etwa in einer Größenordnung von 600 bis 800 Unfälle pro Jahr. Diese sog. Parkplatzrempler werden dennoch polizeilich aufgenommen, damit sich die Unfallbeteiligten nicht allein gelassen fühlen.
Die Grafik zeigt die langjährige Entwicklung der Gesamt-Verkehrsunfallzahlen für den Bereich der Polizeiinspektion Osnabrück, also auf allen Straßen im Landkreis- und in der Stadt Osnabrück, sowie auf den Autobahnen rund um Osnabrück.



1.2 Verletzte und Getötete gesamt

3005 Personen kamen 2018 bei Verkehrsunfällen zu körperlichen Schäden. Diese Zahl beinhaltet alle Verletzungen, von der leichten Hautabschürfung über schwerwiegende Verletzungen bis hin zu tödlichen Folgen. 2018 wurde die Höchstzahl der Unfallverletzten der vergangenen Jahre erfasst. Die Zahl der tödlich verunglückten und schwerverletzten Personen ist gestiegen, die Zahl der Leichtverletzten blieb gleich hoch.
Insgesamt bedeutet die Zunahme bei den verunglückten Personen einen Anstieg um 1,5 %.
Auf die Anzahl aller an Unfällen beteiligten Personen bezogen bedeutet das, dass von ihnen 14,4 % verletzt oder getötet wurden.
Weitere Ausführungen dazu erfolgen nachstehend.

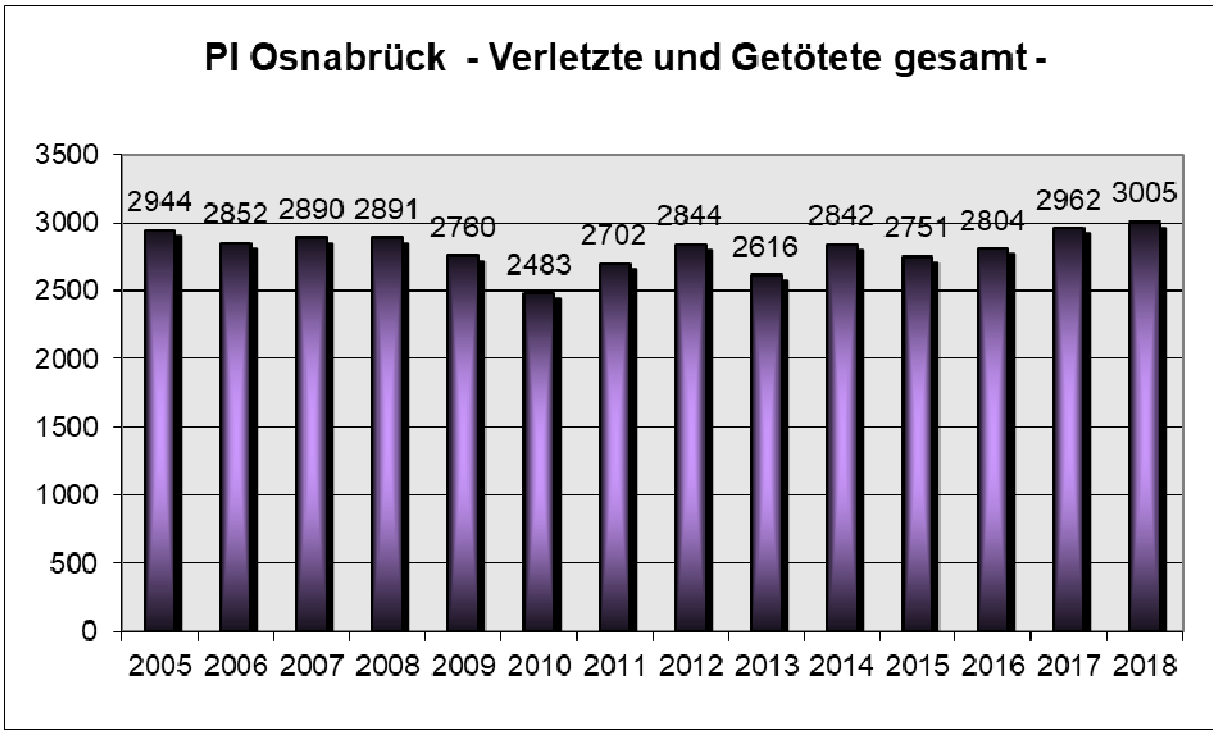
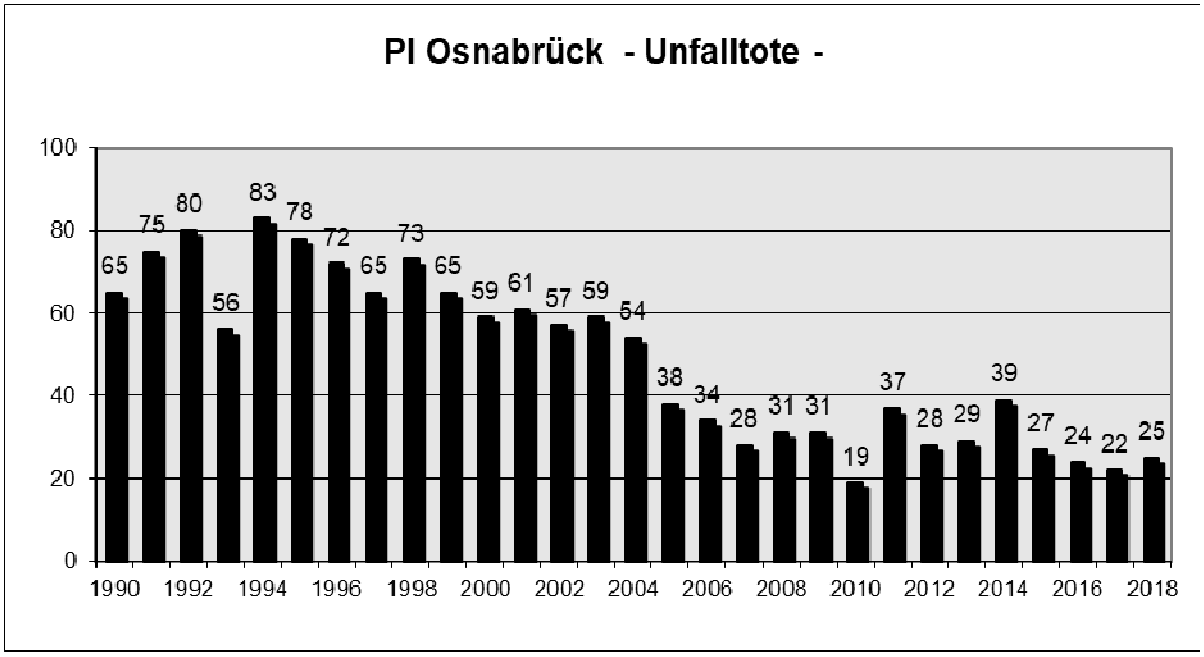




Foto: - Polizei-

1.3 Tote

Entgegen der rückläufigen Entwicklung der vergangenen drei Jahre, kamen 2018 im Straßenverkehr 3 Verkehrsteilnehmer mehr als 2017 ums Leben. Es ereigneten sich 25 Verkehrsunfälle bei denen jeweils eine Person tödlich verletzt wurde. Davon fanden 18 Verkehrsunfälle im Landkreis, 5 im Stadtgebiet Osnabrück und 2 auf den Autobahnen statt.
Die jetzige Zunahme von 3 Verkehrstoten bedeutet ein Plus von 14 %.
Im nachstehenden Langzeitdiagramm ist zu erkennen, dass sich die aktuelle Anzahl an Verkehrstoten zahlenmäßig im Trend der vergangenen 13 Jahre bewegt, die nahezu jährlich größere Schwankungen aufweist. Auf der Langzeitgrafik ist aber auch zu erkennen, dass weiter zurückliegend die jährliche Anzahl an Verkehrstoten nahezu doppelt so hoch und darüber lag.



1.3.1 Details zu den Verkehrsunfällen mit getöteten Personen

1.3.1.1 Aufteilung der tödlichen Verkehrsunfälle

Bei diesen Unfällen starben 3 Fußgänger, 5 Radfahrer, 5 Krad-Fahrer, 2 Lkw-Fahrer, 8 Pkw-Fahrer und 2 Mitfahrer im Pkw.

Zu Tode kamen 20 männliche und 5 weibliche Personen.

Es waren keine Kinder und keine Jugendlichen betroffen.
3 Personen befanden sich im Alter zwischen 18 und 24 Jahren.
10 der tödlich Verunglückten waren zwischen 25 und 64 Jahre alt.
12 Verunglückte waren älter als 65.

Bei 3 Unfällen handelte es sich um sog. ‚Baumunfälle'.

1.3.1.2 Verteilung auf Landstraßen, Ortschaften und Autobahnen

Von den insgesamt 25 Verkehrsunfällen mit tödlichem Ausgang ereigneten sich 6 innerhalb und 19 außerhalb einer geschlossenen Ortschaft. Davon auch 2 auf den Bundesautobahnen. Daraus wird deutlich, dass die Wahrscheinlichkeit außerhalb einer geschlossenen Ortschaft tödlich zu verunglücken, weitaus höher liegt als innerhalb von Orten.

Von den 19 außerörtlichen Verkehrsunfällen handelt es sich in 3 Fällen um sogenannte ‚Baumunfälle', die sich alle im Bereich des Landkreises Osnabrück ereigneten.



Foto: - Polizei -

1.3.1.3 Lichtverhältnisse zur Unfallzeit / Wochentage / Straßenzustand

Von den 25 tödlichen Verkehrsunfällen ereigneten sich 15 bei Tageslicht, 10 in der Dunkelheit.
Wenn auch weniger als im Vorjahr (5), kamen bei den Dunkelheitsunfällen erneut 2 Fußgänger ums Leben.

Zu den Uhrzeiten ist zu sagen, dass 10 Unfälle in den Zeitraum zwischen 12.00 und 18.00 Uhr fielen, 5 Unfälle ereigneten sich zwischen 06.00 und 12.00 Uhr, sowie wiederum 10 zwischen 18.00 und 06.00 Uhr. Davon 8 zwischen 18.00 und 24.00 Uhr.

Wirft man einen Blick auf die Wochentage, ist festzustellen, dass 6 der tödlichen Unfälle an Wochenenden stattfanden. Davon entfielen 4 auf einen Samstag und 2 auf einen Sonntag. Innerhalb der Woche lagen 5 Unfälle an einem Montag, 6 an einem Dienstag, 2 mittwochs, 1 donnerstags, sowie 5 freitags.

Wie in jedem Jahr spielen immer wieder, auch 2018, die Lichtverhältnisse eine besondere Rolle, zumal erneut auch 2 Fußgänger während der Dunkelheit tödlich verunglückten. Deshalb wird wiederum eindringlich darauf hingewiesen, dass gerade die Erkennbarkeit der VerkehrsteilnehmerInnen von besonderer Wichtigkeit 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, optisch auffällig zu sein. Mittlerweile wird dazu durch die Industrie eine Vielzahl an geeigneten Materialien angeboten.
KraftfahrzeugführernInnen, denen es nicht bereits vorgeschrieben ist, wird empfohlen, auch am Tage die Beleuchtung einzuschalten.

Zu den Straßenzuständen ist zu sagen, dass sich 15 der tödlichen Unfälle bei trockener Fahrbahn, 9 bei feuchter bzw. nasser Fahrbahn, sowie 1 bei winterglatter Straße ereigneten.

1.3.1.4 Anteil nach Geschlecht

Bei den 25 tödlich verletzten Unfallopfern in 2018 innerhalb des Bereichs der Polizeiinspektion Osnabrück handelte es sich um 20 Männer und 5 Frauen.

1.3.1.5 Ursachen

Der Blick auf die Unfallursachen zeigt, dass bei den tödlichen Verkehrsunfällen wie auch in den zurückliegenden Jahren die Ursachen breit gestreut sind.

In einem Fall handelte es sich um einen sog. Geisterfahrer, der auf einer 4-spurigen Straße in Gegenrichtung aufgefahren war.
Als allgemeine Ursachen, die zum Unfallgeschehen beigetragen haben, sind in 1 Fall die Eis- und Schneeglätte und in 1 weiteren Fall die Blendwirkung der tiefstehenden Sonne erfasst.

Bei den individuellen, fahrerbezogenen Ursachen sind zu nennen:

2 x Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot.

5 x Missachtung der Vorfahrt.

4 x nicht angepasste Geschwindigkeit

4 x falsches Verhalten der Fußgänger.

1 x andere Fehler (nicht weiter konkretisierbar).

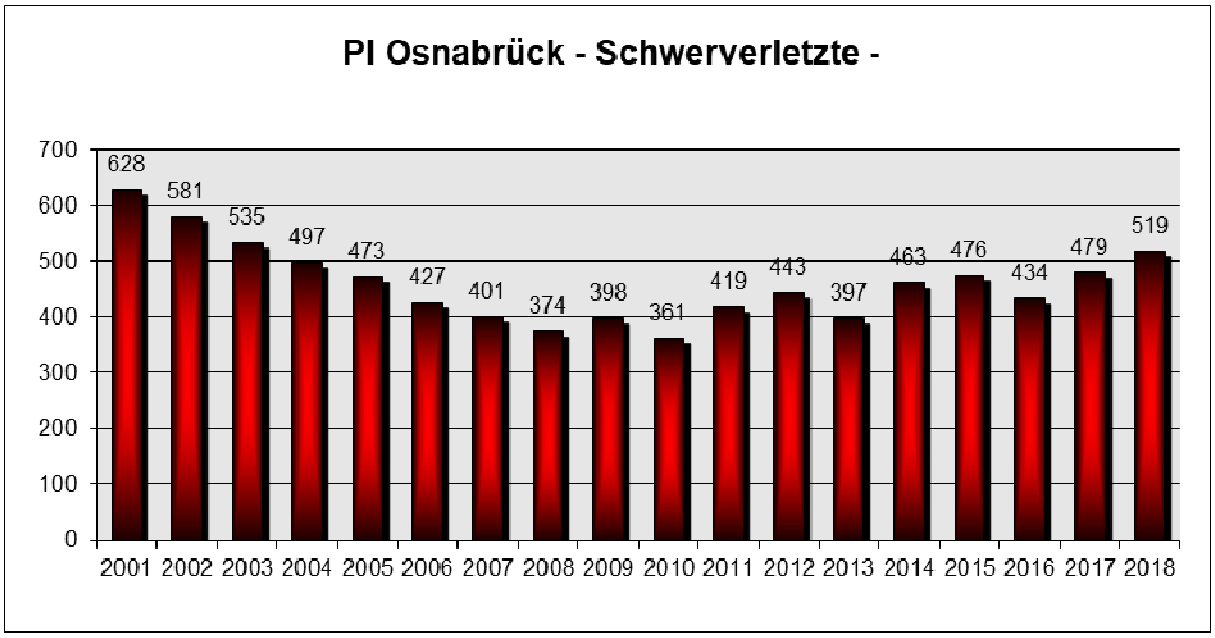
2 x fehlerhaftes Überholen

3 x ungenügender Sicherheitsabstand

1.4 Schwerverletzte

Im Vergleich zu 2017 hat sich die Anzahl an Schwerverletzten im aktuellen Jahr um 40 erhöht. Insgesamt wurden für 2018 519 Schwerverletzte verzeichnet. Das bedeutet erneut einen Höchststand für die vergangenen 14 Jahre (s. auch nachstehende Grafik).

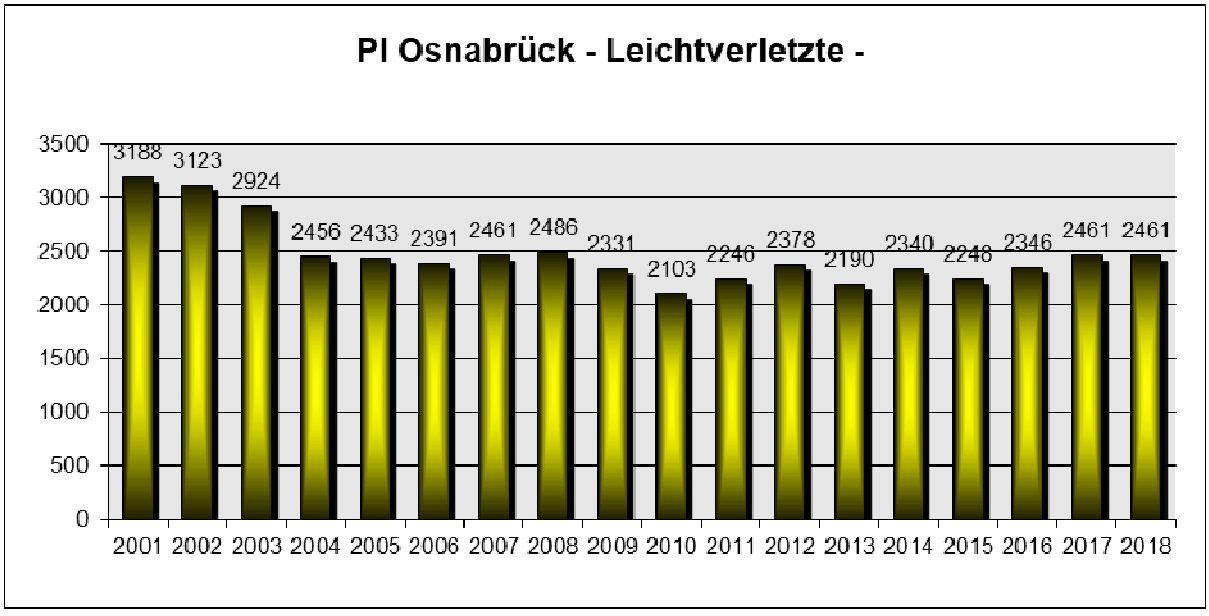
Die zu verzeichnende negative Entwicklung bei den Schwerverletzten ist sowohl im Bereich der Polizeidirektion als auch auf Landesebene festzustellen.



1.5 Leichtverletzte

Entgegen der negativen Entwicklung bei den Schwerverletzten ist das bei der Anzahl der Leichtverletzten nicht gegeben. Die Zahl der bei Verkehrsunfällen betroffenen Personen mit leichteren Verletzungen ist identisch mit der Anzahl des Vorjahres. Insgesamt wurden 2461 Personen leicht verletzt.
Auf Landes- und Direktionsebene ist dagegen 2018 bei den Leichtverletzten ein leichter Rückgang zu verzeichnen.

Auf der nachstehenden Tabelle ist zu erkennen, dass über einen mehrjährigen Zeitraum ein stetiger Anstieg gegeben ist.



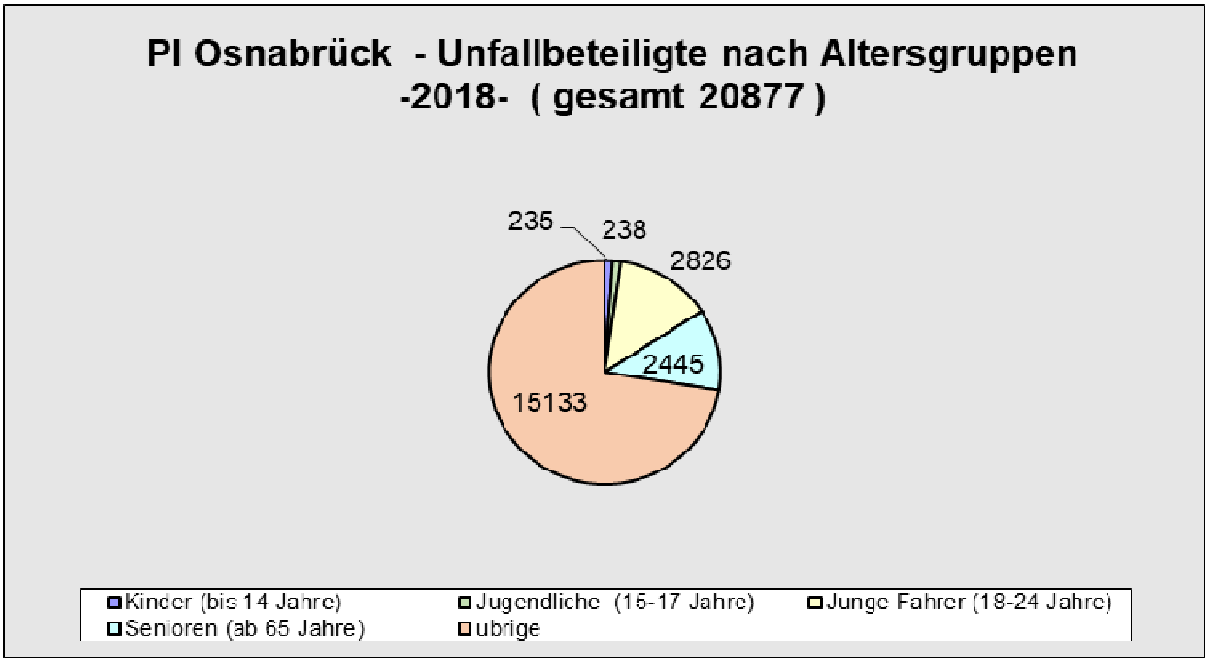
1.6 Unfallbeteiligte Altersgruppen

Als Unfallbeteiligte wurden all diejenigen erfasst, die in irgendeiner Weise an einem Verkehrsunfall beteiligt waren, sei es als Pkw- oder Lkw-Fahrer, als geschädigte Mitfahrer, als Fahrer oder geschädigter Mitfahrer irgendeines sonstigen Kraftfahrzeugs, als Radfahrer oder als Fußgänger. Insgesamt ergibt das für das vergangene Jahr eine Anzahl von 20877. Nicht darin enthalten sind Personen, die Unfallflucht begingen und bei denen es in keiner Weise irgendeinen Hinweis auf ihre Person gibt. Aufgrund dieses Umstandes, sowie der Regelung, dass mit Beginn 2016 alle leichten Parkplatzunfälle nicht mehr statistisch erfasst werden, fiel die Anzahl aller an Unfällen beteiligten Personen gegenüber den Vorjahren etwas geringer aus.

Die Altersanteile gliedern sich 2018 wie folgt:

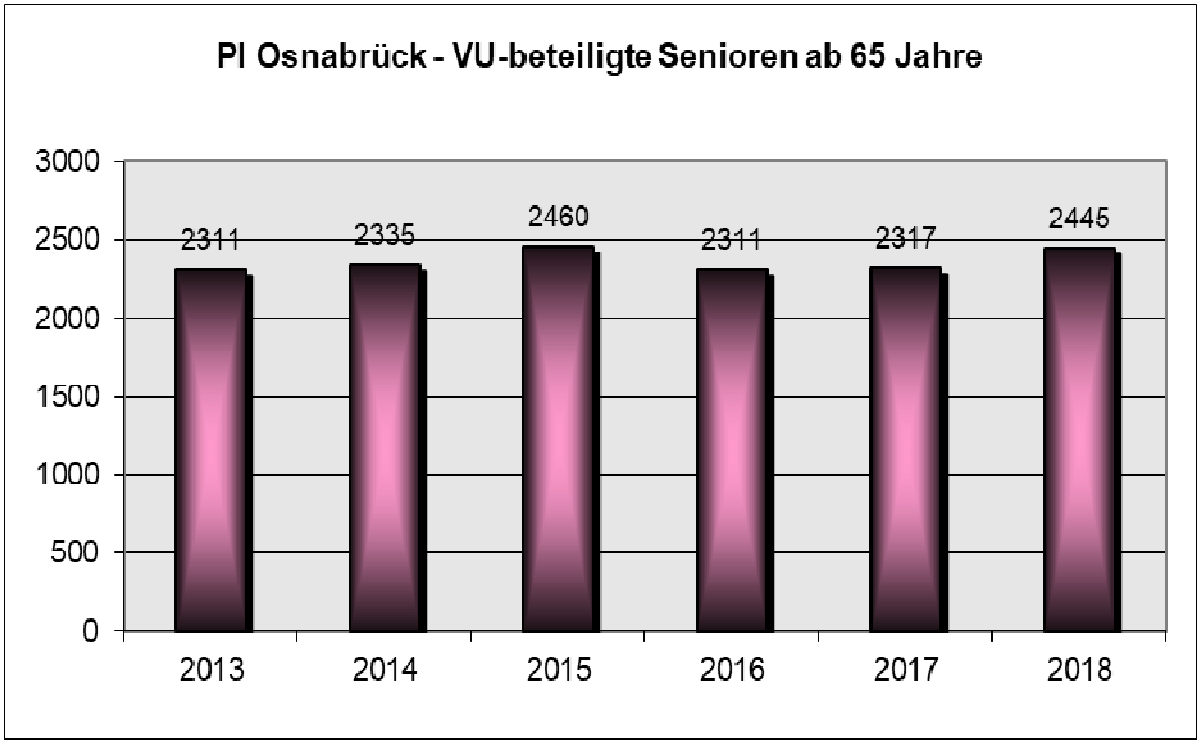
235 aller Unfallbeteiligten (1,1 %) befanden sich im Kindesalter zwischen 0 und 14 Jahre.
238 Jugendliche zwischen 15 und 17 Jahren waren an Verkehrsunfällen beteiligt und ebenfalls mit 1,1 % vertreten.
Bei den „Jungen Fahrern/Innen“, den 18-24-Jährigen, wurden 2826 (13,5 %) Unfallbeteiligte erfasst.
Mit 2445 statistisch erfassten Personen (11,7 %) übertraf der Anteil der beteiligten Senioren über 65 das Niveau von 2017 (2317). 200 von ihnen waren sogar über 85 Jahre, davon 7 über 94 Jahre.

Alle übrigen Beteiligten (15133) finden sich in den Altersgruppen zwischen 25 und 64 Jahren wieder.



1.6.1 Ältere Menschen

Zu dieser Altersgruppe zählen statistisch alle Unfallbeteiligte mit einem Lebensalter 65 Jahre und aufwärts.
Die demografische Entwicklung führt dazu, dass es immer mehr ältere Menschen in dieser Altersklasse mit einem zunehmenden Anteil an Führerscheininhabern gibt. Gleichzeitig gibt es auch immer mehr ältere Personen, die rüstig sind und am öffentlichen Straßenverkehr teilnehmen.
Im Jahr 2018 wurden im hiesigen Bereich 2445 unfallbeteiligte Senioren registriert, 126 mehr als im Vorjahr. Die oben beschriebene Tendenz setzt sich, wie auch in den vergangenen Jahren, in 2018 fort.
Von den unfallbeteiligten Senioren kamen 12 (Vorjahr 5) ums Leben. 4 als Pkw-Fahrer (1 x Insasse), 5 als Radfahrer (davon 1 x Pedelec), 2 als Fußgänger, sowie 1 als Krad-Fahrer.
Aufgrund dieser Entwicklung muss gesagt werden, dass gerade Senioren im Straßenverkehr ein erhöhtes Verletzungsrisiko haben und vermehrt erhebliche Unfallfolgen davontragen.

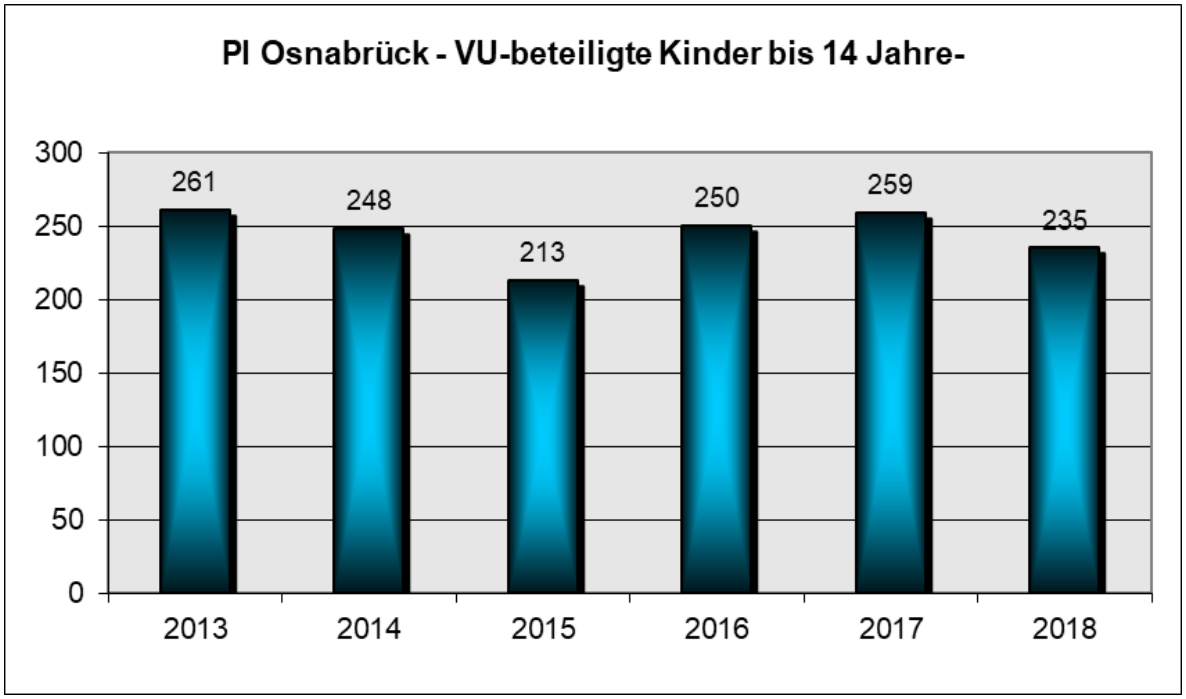


1.6.2 Kinder

2018 waren 235 Kinder an Verkehrsunfällen beteiligt, ein Rückgang zum Vorjahr um 24. Davon waren 50 noch keine 6 Jahre alt. Glücklicherweise kam wiederum kein Kind im Straßenverkehr ums Leben. Schwerverletzt wurden bei Unfällen 14 Kinder, 159 leichtverletzt.

Bei den verunfallten Kindern bis 6 Jahre waren 27 Mitfahrer in einem Pkw, 2 Mitfahrer in einem Bus, 13 Kinder waren als Fußgänger und 4 mit dem Fahrrad unterwegs.

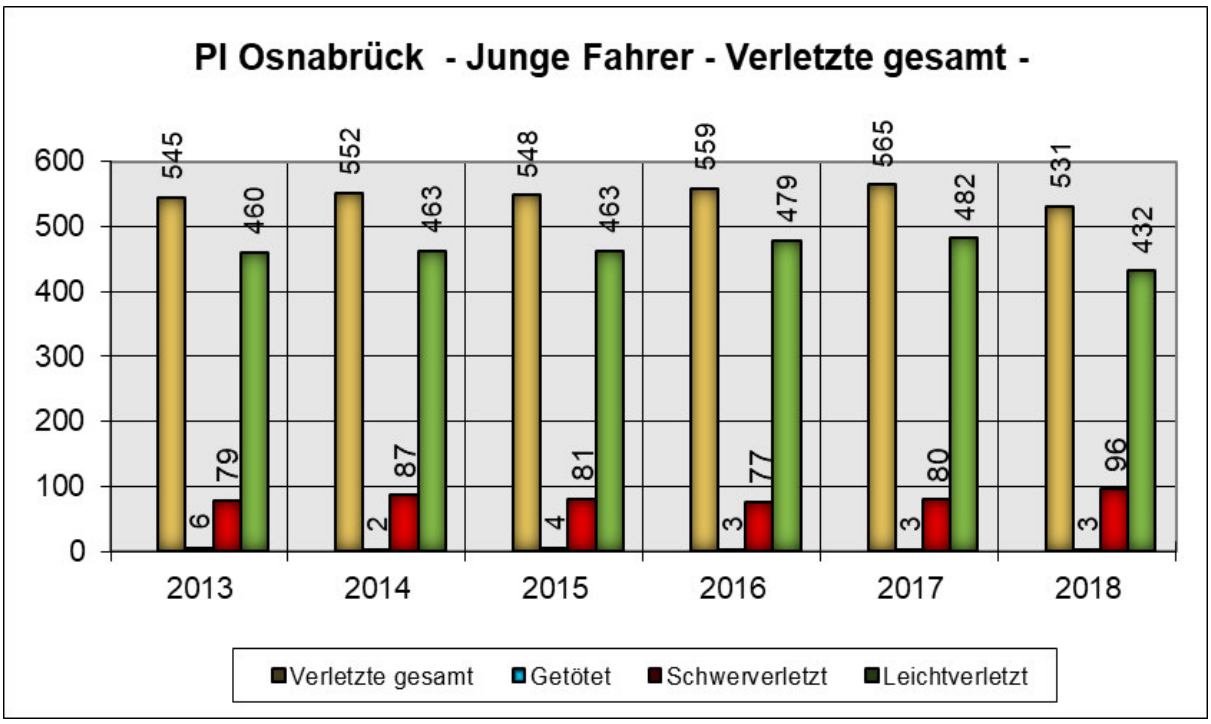
Die älteren Kinder von 6-14 Jahren waren erneut in den meisten Fällen als Radfahrer (90) beteiligt. 63 befanden sich als Mitfahrer in Pkw, bei 22 handelte es sich um Fußgänger.



1.6.3 Junge Fahrer

Die sog. „Jungen Fahrer“, die VerkehrsteilnehmerInnen in der Altersklasse von 18 – 24 Jahren, gelten als besondere „Risikogruppe“ auf unseren Straßen. Sowohl ihre Unerfahrenheit als auch möglicherweise ihr Bedürfnis sich gegenüber anderen darzustellen, trägt in besonderem Maße dazu bei, in Verkehrsunfälle verwickelt zu werden.

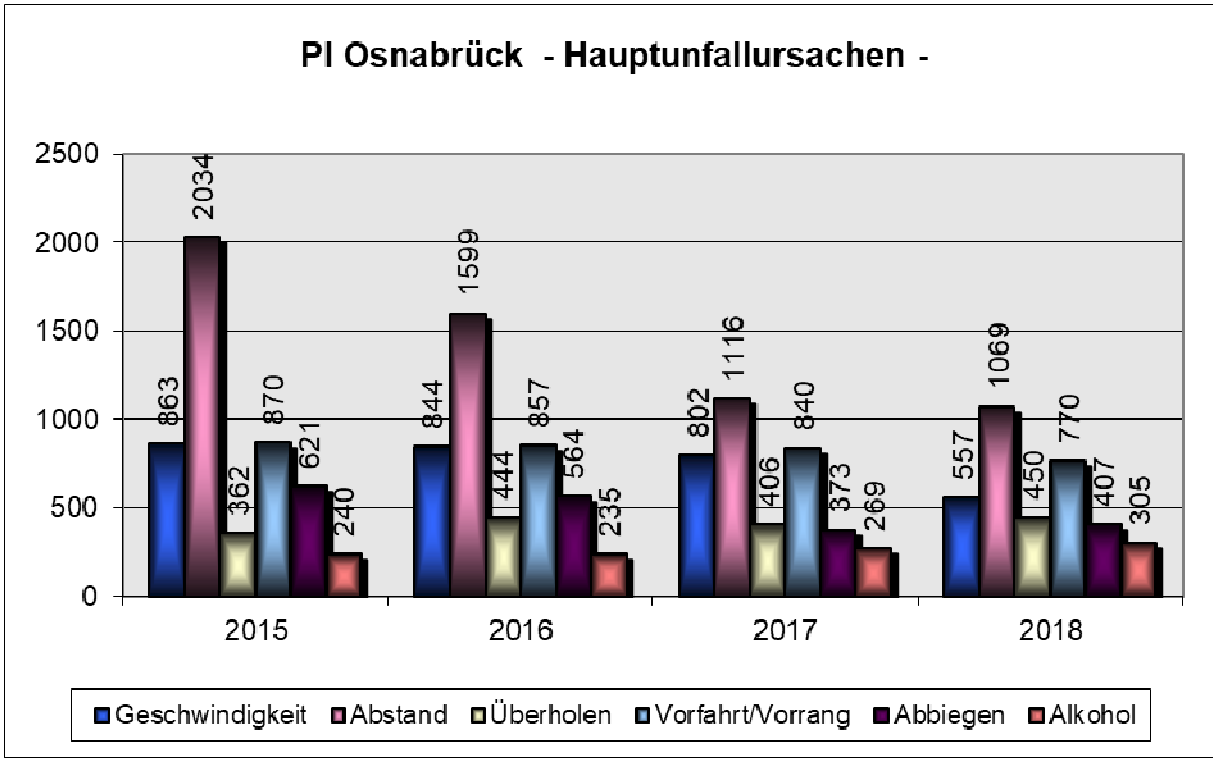
2018 waren insgesamt 2824 (Vorjahr 3048) junge Personen dieser Altersgruppe an Verkehrsunfällen beteiligt. Das sind 224 weniger als noch im Vorjahr. Hier wird auch wieder die bereits länger andauernde, zahlenmäßig rückläufige, Entwicklung deutlich. „Junge Fahrer“ waren 2018 zu 13,5 % an Unfällen beteiligt. Ihr Anteil an den Getöteten und Schwerverletzten liegt bei 18,2 %, in Bezug auf alle Unfallverletzten bei 17,7 %.
Die rückläufige Tendenz ist nach hiesiger Ansicht, wie auch bei den Senioren, in der demografischen Entwicklung zu sehen, jedoch in gegenläufige Richtungen, was auch aus den Bevölkerungsstatistiken von Stadt- und Landkreis Osnabrück ersichtlich ist. Als aus hiesiger Sicht bedeutender Faktor ist aber auch die im Jahr 2011 bundesweite Einführung des „Begleiteten Fahrens ab 17 Jahre“ anzusehen. Dazu werden im hiesigen Bereich und bei den Kommunen keine Statistiken geführt, die konkrete Aussagen dahingehend zulassen. Gleichfalls dürften die Änderungen in den führerscheinrechtlichen Bestimmungen und den angehobenen Bußgeldern ihren Beitrag dazu liefern.
Diese Altersklasse gehört trotz permanentem zahlenmäßigen Rückgang bei den Unfallbeteiligten auch weiterhin zu Recht zu den als Risikogruppe eingestuften VerkehrsteilnehmerInnen.
Die nachstehende Grafik zeigt die Unfallfolgen bei den „Jungen Fahrern“



1.7 Hauptunfallursachen

Als Hauptunfallursachen werden statistisch weiterhin die überhöhte- bzw. die nicht angepasste Geschwindigkeit, der ungenügende Abstand, die Nichtbeachtung der Vorfahrt oder des Vorranges anderer Verkehrsteilnehmer, das fehlerhafte Abbiegen, das falsche Verhalten beim Überholen bzw. beim überholt werden, sowie der Alkoholgenuss erfasst.
Im Vergleich zum Vorjahr ist im Bereich Geschwindigkeit ein deutlicher Rückgang zu erkennen. Ebenfalls ist bei den Ursachen Vorfahrt und Abstand ein leichtes Minus gegeben. Beim Abbiegen, Überholen sowie bei der Ursache Alkohol dagegen ist eine leichte Zunahme zu verzeichnen

Hier nicht dargestellt ist die Unfallursache, die als „andere Fehler beim Fahrzeugführer“ erfasst wird. Bei dieser Ursache, die weiter unten erläutert wird, ist erneut ein erheblicher Anstieg von 4310 auf 4670 Fälle zu verzeichnen.



1.7.1 Geschwindigkeit

Die Unfallursache Geschwindigkeit ist 2018 mit 557 Fällen als dritthäufigste Unfallursache erfasst. Dennoch ist gegenüber dem Vorjahr ein erheblicher Rückgang von 30 % gegeben.
Wie bereits angeführt, handelte es sich in den wenigsten Fällen um die Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, sondern um eine Geschwindigkeit, die den Straßen- Witterungs- und sonstigen Verhältnissen nicht angepasst war. Ein Grund für diesen Rückgang ist möglicherweise in den guten Wetterverhältnissen 2018 zu finden.
Da gerade die Geschwindigkeit eine erhebliche Auswirkung auf die Unfallfolgen hat bleibt es dennoch angezeigt, sowohl die polizeiliche wie auch die kommunale Geschwindigkeitsüberwachung weiterhin intensiv fortzusetzen.

1.7.2 Abstand

Beim Abstand als Unfallursache ist im Vergleich zum Vorjahr kaum eine Veränderung gegeben, bleibt aber bei den klassischen Erfassungen die am häufigsten verzeichnete Ursache (1069).

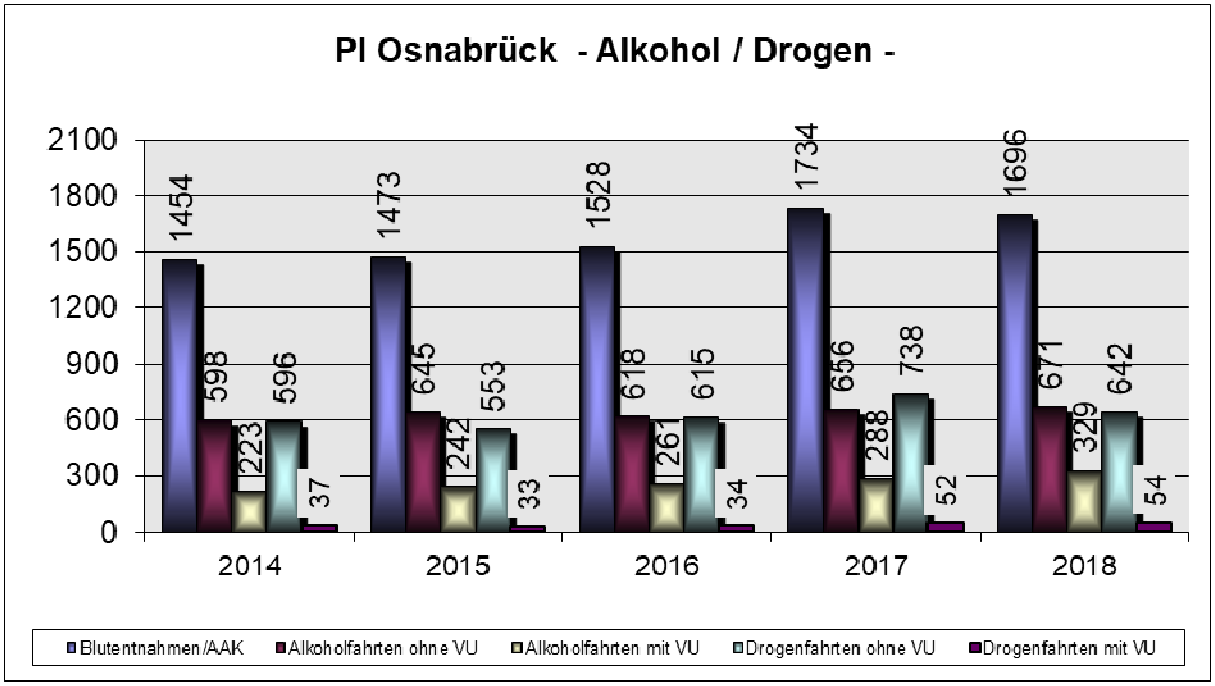
Erläuternd sei gesagt, dass sich hinter diesen Zahlen in erster Linie Auffahrunfälle verbergen. Der überwiegende Teil der Unfälle mit Ursache ungenügender Abstand ereigneten sich innerhalb von geschlossenen Ortschaften (699).
Über die Hälfte der außerörtlichen Abstandsunfälle (417) fanden auf den Autobahnen statt (237).

1.7.3 Alkohol / Drogen

Als eine der Hauptunfallursachen gilt auch das Fahren unter Alkoholgenuss und/oder unter Drogeneinfluss.
Bei 329 Unfallbeteiligten wurde im vergangenen Jahr Alkoholgenuss festgestellt.
In 54 Fällen war der Konsum von Drogen unfallursächlich.
Betrachtet man die nachstehende Grafik wird deutlich, dass gerade diese Unfallursachen einem permanenten Anstieg unterliegen.

Auch bei den entsprechenden Feststellungen, ohne dass ein Verkehrsunfall vorlag, wird deutlich, dass gerade dieses Fehlverhalten der VerkehrsteilnehmerInnen weiterhin im polizeilichen Fokus liegen muss. Bezogen auf Alkohol und Drogen im Straßenverkehr geht man zudem von einer großen Dunkelziffer aus.

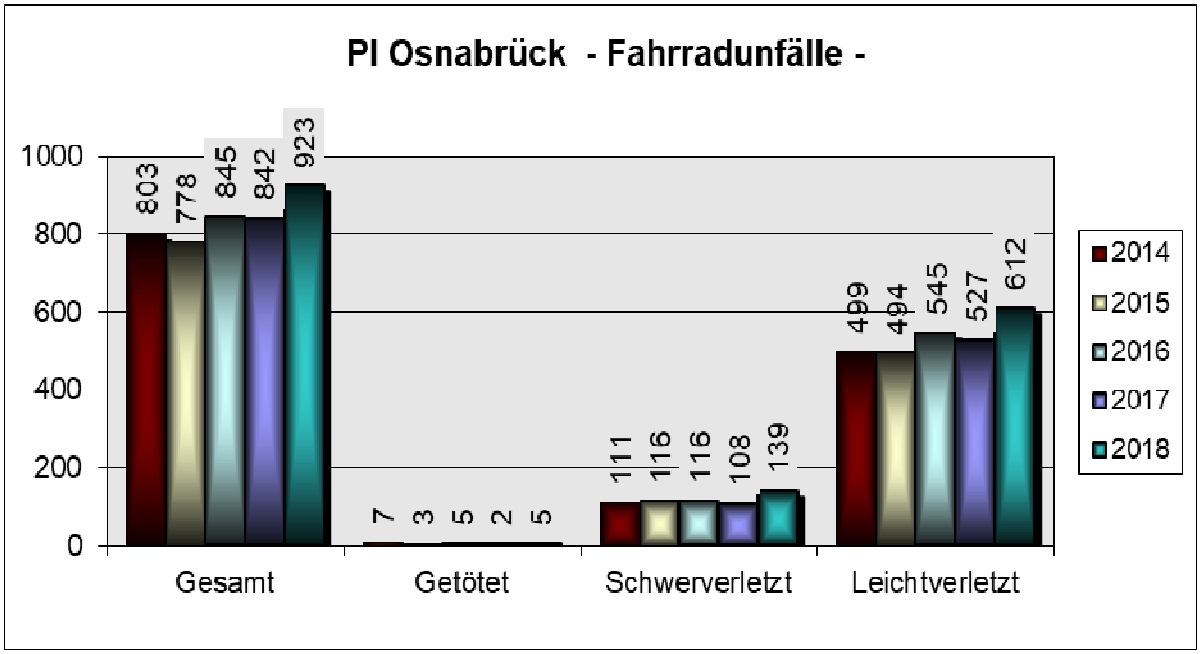
2018 wurden polizeilich insgesamt 1696 Feststellungen von Alkohol und/ oder Drogen im Straßenverkehr getroffen. Hierbei wieder auffällig ist die hohe Anzahl an folgenlosen Drogenfahrten. Mit 642 Fällen liegen diese damit zwar etwas niedriger als 2017, aber fast gleich hoch wie die folgenlosen Alkoholfahrten (671).



1.7.4 Sonstige Fehler der Fahrzeugführer

Dieser Bereich umfasst 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 der zu riskanterem Fahrverhalten führt (nicht gemeint ist die Geschwindigkeit), Ablenkung durch Technik oder Personen, unzureichende 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.
Insbesondere gerät die Thematik –Ablenkung- immer mehr in den Fokus, diesbezüglich vor allem die Ablenkung durch elektronische Geräte wie Handy, Smartphone oder Navigationsgeräte. Sie dürfen nicht während des Fahrens bedient werden, weil sie erheblich die Konzentration binden und von der Teilnahme am Straßenverkehr ablenken. Vom Gesetzgeber wurden die Vorschriften deshalb verschärft.
Sonstige Fehler der Fahrzeugführer wurden 2017 mit 4310 Fällen erfasst. 2018 waren es 4670 Fälle, somit 360 mehr als im Vorjahr.

1.7.5 Fahrradunfälle



Ziel fast aller Städte und Gemeinden, so auch der Stadt- und des Landkreises Osnabrück, ist es, mehr RadfahrerInnen auf die Straße zu bringen, um so die Masse an motorisierten Fahrzeugen zu reduzieren und dem Umweltschutz Rechnung zu tragen.
Eine höhere Anzahl an RadfahrerInnen erhöht allerdings auch die Wahrscheinlichkeit, dass mehr von ihnen an Verkehrsunfällen beteiligt sind. Diese Annahme wird durch die Entwicklung der Zahlen bei den Radunfällen gestützt.
Ob die Anzahl der FahrradfahrerInnen insgesamt zugenommen hat kann von hier aus nicht gesagt werden. Der Schluss liegt aber nahe.
Ebenfalls ein Faktor, der zu diesem Schluss beitragen könnte, ist in dem guten Sommerwetter 2018 zu sehen.
Es ist festzustellen, dass 2018 ein Anstieg der an Unfällen beteiligten RadfahrerInnen zu verzeichnen ist. Ebenfalls wurden mehr verletzte RadfahrerInnen erfasst.
Insgesamt wurden 923 Radunfälle polizeilich erfasst. 5 RadfahrerInnen kamen dabei ums Leben (Vorjahr 2). Bei den getöteten RadfahrernInnen handelt es sich ausnahmslos um Senioren im Alter um die 80 Jahre (+/-). 139 Radler wurden schwer verletzt (Vorjahr 108), 612 wurden leicht verletzt (Vorjahr 527).
Als Radfahrer/Innen werden in der Statistik auch die sog. Pedelec-Fahrer erfasst, da es sich dabei rechtlich um Fahrräder handelt. Bezogen auf diese Fahrer/Innen ist in den vergangenen Jahren ein permanenter Anstieg bei der Unfallbeteiligung festzustellen, was dem seit einigen Jahren bestehenden Boom an Elektrofahrrädern Rechnung trägt. Die Verkaufszahlen bei diesen Rädern sind enorm gestiegen.

Demensprechend auch die Anzahl deren Nutzer, bei denen es sich nicht nur um überwiegend ältere Personen handelt.
2018 waren 111 Pedelec-FahrerInnen in Verkehrsunfälle verwickelt, von denen 1 getötet, 20 schwer- und 70 leicht verletzt wurden.
Festzustellen war auch, dass von den beteiligten Pedelec-FahrerInnen lediglich 10 selbst die Unfallursache gesetzt hatten. Das entspricht knapp 10 %. Im Vergleich dazu war bei den RadfahrernInnen in 387 Fällen (44 %) das eigene Verhalten unfallursächlich. Worin dieser Unterschied liegt kann nicht nachweisbar belegt werden. Möglicherweise liegt das an ihrer im Schnitt höheren Fahrgeschwindigkeit, was dazu führt, dass sie von den übrigen Verkehrsteilnehmern unterschätzt werden.
Im Stadtgebiet Osnabrück ereigneten sich 486, im Landkreis 434 Radunfälle.
Insgesamt kann man in Bezug auf die Rad-Verkehrsunfälle 2018 sagen, dass deren Entwicklung sich negativ darstellt.
Zurückzuführen dürfte das auch insbesondere auf die Verbesserung der Radinfrastruktur durch die Städte und Kommunen und dem damit verbundenen zunehmenden Fahrradverkehr sein.
Bezüglich des Verhaltens der RadfahrerInnen, die, wie bereits gesagt, in 44 % der Fälle die Unfallursache selbst gesetzt haben muss aus hiesiger Sicht festgestellt werden, dass hier kein Beitrag zur Verbesserung der Unfallsituation zu erkennen ist.

Weitere Fakten:

In 44 % (Vorjahr 41 %) der Radfahrunfälle wurde die Hauptunfallursache von den Radlern gesetzt.
Dabei wurde bei 70 Radfahrern Alkoholgenuss festgestellt.

Sonstige häufig erfasste Fehlverhalten bei RadfahrernInnen sind:

-221 x sonstiges Fehlverhalten (nicht näher definiert),
- 79 x Benutzung der falschen Fahrbahn und falscher Straßenteile (Gehwege)
- 15 x mal ungenügender Sicherheitsabstand,
- 31 x mal Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr,
- 45 x mal Vorfahrt nicht beachtet,
- 19 x mal nicht angepasste Geschwindigkeit
- 19 x mal Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot,
- 32 x mal Fehler beim Abbiegen,
- 11 x mal Rotlicht missachtet.

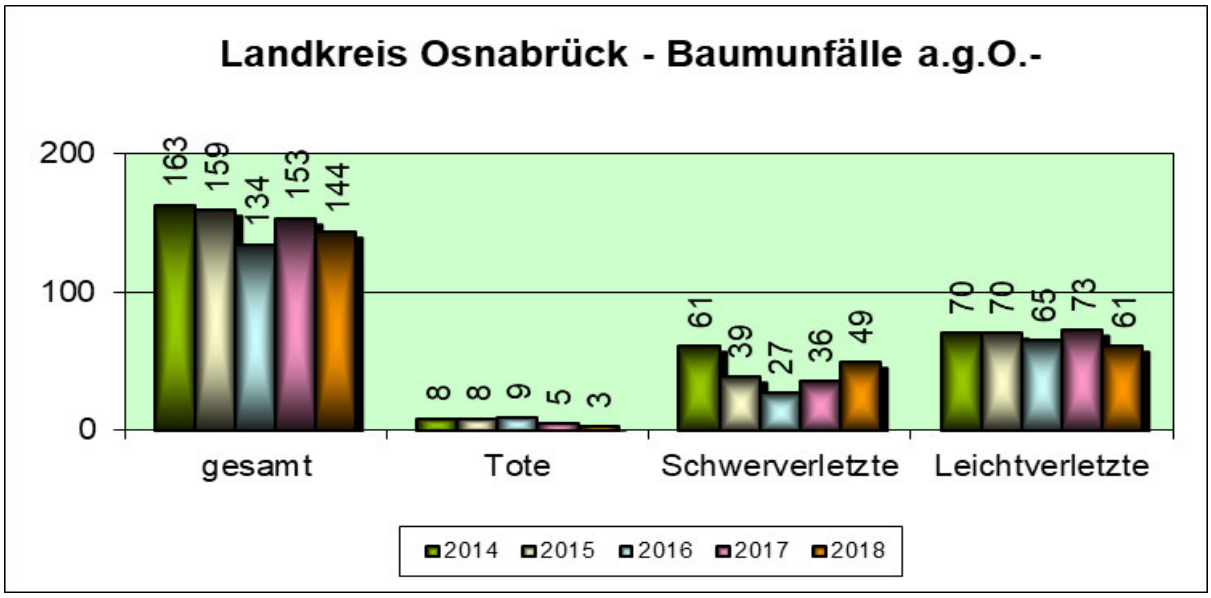
Als RadfahrerIn waren an Unfällen unter anderem 94 Kinder bis 14 Jahre, 60 Jugendliche zwischen 15 und 17 Jahren sowie 160 Senioren über 65 Jahre beteiligt. Der Rest verteilt sich auf die übrigen Altersklassen.

Die bei den Unfällen verletzten RadfahrerInnen sind in allen Altersklassen zu finden.
Bei den 5 tödlich verunglückten RadfahrernInnen handelte es sich ausschließlich um Senioren.



Foto: -Polizei-

1.7.6 Baumunfälle



Bei der Thematik Baumunfälle werden vornehmlich die außerorts gelegenen Verkehrswege betrachtet, auf denen sich etwa 70 % der tödlichen und 50 % der Unfälle mit Schwerverletzten ereignen.

Bäume selbst sind zwar nicht ursächlich für einen Verkehrsunfall, tragen aber erheblich zu den oftmals schweren Folgen bei, die sich durch die außerörtlich gefahrenen hohen Geschwindigkeiten ergeben.
Insbesondere die Baumunfälle stehen polizeilich besonders im Fokus.

Die hier dargestellte Auswertung erfolgt lediglich für den Landkreis Osnabrück, da sich sowohl im Stadtgebiet Osnabrück als auch auf den Autobahnen kaum Baumunfälle ereignen.
Betrachtet man die Zahlen, ist zu sehen, dass sich gegenüber dem Vorjahr keine wesentlichen Änderungen ergeben haben. Dennoch ist festzustellen, dass bei Baumunfällen 3 Verkehrsteilnehmer ums Leben kamen. Insgesamt waren 144 Unfälle mit Anprall an Baum polizeilich aufzunehmen. Dabei erlitten neben den tödlich Verletzten 49 Personen schwere- und 61 leichte Verletzungen.
Als ursächlich für die Baumunfälle sind in 57 Fällen die „sonstigen Fehler der Fahrzeugführer“ erfasst worden. Danach folgt 36 mal die nicht angepasste und zum Teil überhöhte Geschwindigkeit. In 14 Fällen war Alkoholeinfluss der Grund.

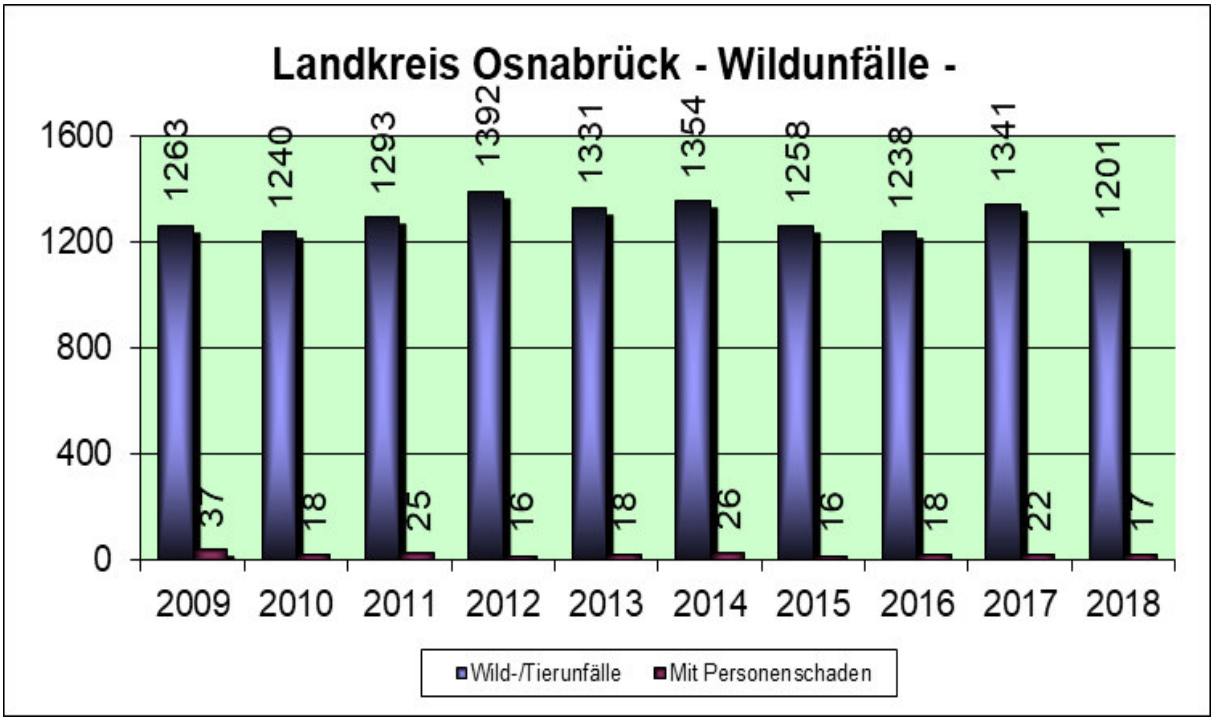
Der durch die Landesregierung 2014 initiierte „Modellversuch zur Erhöhung der Verkehrssicherheit an Straßen mit Baumbestand“, der eine Laufzeit von 3 Jahren hatte, ist mittlerweile beendet.
Eine umfassende Auswertung hat ergeben, dass auf den Modellstrecken des Versuchs insgesamt ein Rückgang an Baumunfällen zu verzeichnen war.
Für den Bereich des Landkreises Osnabrück, der in diesen Modellversuch eingebunden war, kann gesagt werden, dass der Versuch im hiesigen Bereich dahingehend zu Veränderungen geführt hat, dass die Zahl der Todesopfer bei Baumunfällen, wie bereits aufgeführt, auf 3 in 2018 zurückgingen. Die Gesamtzahl der Baumunfälle verringerte sich ebenfalls etwas.
Die Beschilderungen (s. Foto) wurden größtenteils demontiert. Auf einigen weiterhin auffälligen Strecken verblieben sie nach Prüfung jedoch, nachdem die weitere Verwendung dieser Schilder rechtlich zugelassen wurde und um damit auf besonders die Gefahr von Baumunfällen hinzuweisen.
Die Auswertung aller im Landkreis registrierten Baumunfälle erfolgte bereits vorstehend.





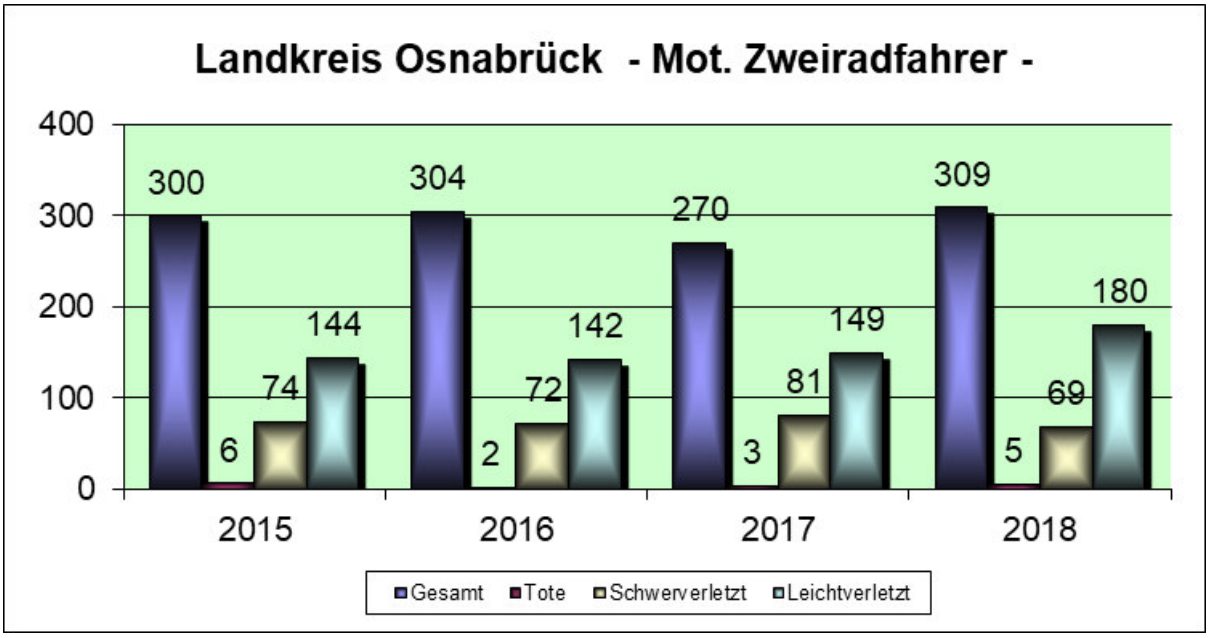
1.7.7 Wildunfälle

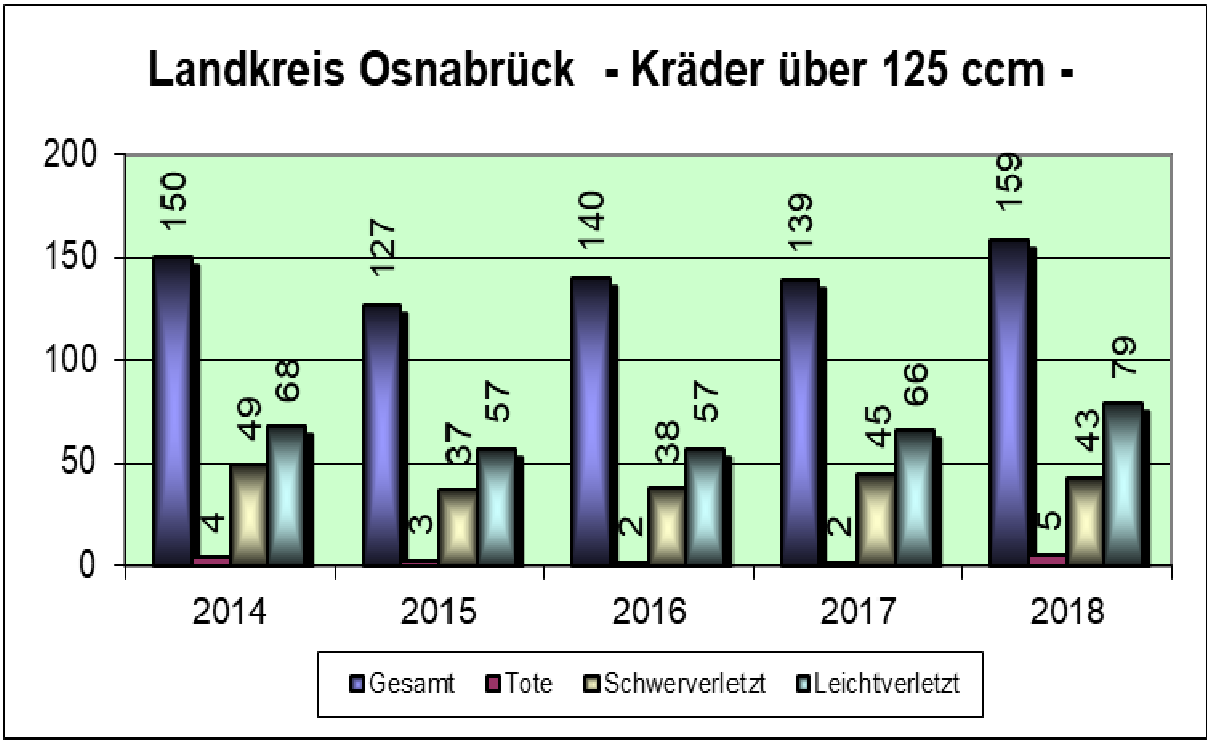
Wildunfälle ereignen sich vornehmlich außerhalb geschlossener Bebauung. Deshalb wurde die Auswertung auch hier nur für den Landkreis erstellt. Innerhalb des Stadtgebietes Osnabrück und auf den Bundesautobahnen wurden nur relativ wenige Wildunfälle polizeilich aufgenommen.
In derartige Unfälle sind überwiegend Rehe, Hasen und Wildschweine verwickelt, aber auch Flugwild (Tauben, Fasane pp.) geraten vor Fahrzeuge.
Die Anzahl der polizeilich registrierten Wildunfälle stellt einen Anteil von ca. 20 % aller Unfälle im Landkreis dar. Bei den VerkehrsteilnehmerInnen bleibt es glücklicherweise in den meisten Fällen bei Sachschäden.
Die Tiere erscheinen in der Regel sehr plötzlich auf der Straße, 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 den Straßen zu rechnen ist.
2018 wurden im Landkreis 1201 Wildunfälle registriert, bei denen in 17 Fällen Fahrzeugführer Personenschäden erlitten. Gegenüber dem Vorjahr bedeutet das einen leichten Rückgang (s. Grafik).



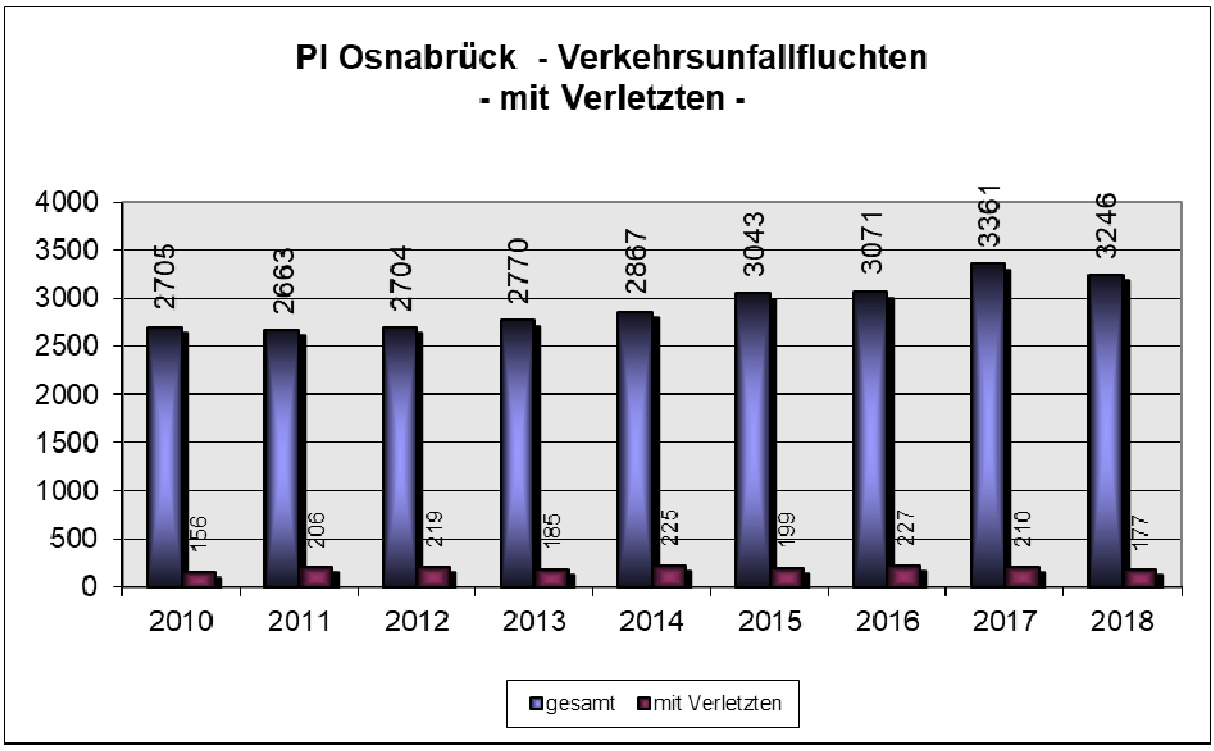
1.7.8 Krad-Unfälle

Als Krad-Unfälle werden alle Verkehrsunfälle mit Beteiligung von motorisierten Zweirädern, vom Mofa bis hin zum schweren Krad bezeichnet. Dabei werden sowohl inner- als auch außerörtlich gelegene Verkehrsunfälle betrachtet.
In den Medien finden dabei vornehmlich die Unfälle mit den leistungsstarken Krädern Betrachtung, bedingt durch den Umstand, dass der Landkreis Osnabrück Straßenabschnitte aufweist, die gern von MotorradfahrerInnen befahren werden.
Initiativen betroffener Anwohner dieser beliebten Krad-Strecken nutzen oftmals die Medien, um ihren Interessen und Anliegen Nachdruck zu verschaffen. Sie beklagen sich über die gefahrenen Geschwindigkeiten, über erhebliche Lärmentwicklung, sowie über Fahrten mit Renncharakter, die vornehmlich an Wochenenden in den Sommermonaten stattfinden.
In den nachstehenden Unfalldarstellungen wird unterschieden zwischen allen motorisierten Zweirädern, sowie den leistungsstarken Krädern und Motorrollern über 125 Kubikzentimeter.
Eine Auswertung wird auch hier nur für den Landkreis Osnabrück dargestellt, da sich die Unfälle der hochmotorisierten Kräder und mit den schweren und schwersten Folgen überwiegend auf den außerörtlichen Straßen ereignen.
Für den Bereich der gesamten Polizeiinspektion Osnabrück ist zu sagen, dass sich die Zahl aller Krad-Unfälle etwas erhöht hat. Auf die Größenordnung unter 125 ccm entfallen 219, darüber 232 Unfälle.
Die Auswertung für den Landkreis ist in den nachstehenden Grafiken zu entnehmen.
Es kamen 5 Krad-Fahrer zu Tode, 2 mehr als 2017. Alle waren auf leistungsstarken Krädern über 125 ccm unterwegs. Weiterhin erlitten 69 (Vorjahr 81) Fahrer schwere- und 180 (Vorjahr 149) leichtere Verletzungen.
Alle im Landkreis registrierten Krad-Unfälle belaufen sich auf eine Zahl von 309 (Vorjahr 270).





1.8 Verkehrsunfallflucht



Unfälle bei, bzw. nach denen sich mindestens einer der Beteiligten vom Unfallort unerlaubt entfernt, bezeichnet man als Verkehrsunfallfluchten. Eine derartige Handlung ist rechtlich gesehen eine Straftat, die entsprechend sanktioniert wird.
In der Regel ergeht eine Geldstrafe verbunden mit dem Entzug der Fahrerlaubnis.
Die vorstehende Grafik zeigt, dass die Zahl der Verkehrsunfallfluchten in den vergangenen Jahren stetig zunahm. Die Entwicklung wird aus polizeilicher Sicht zunehmend bedenklicher.
2018 ging, entgegen dem mehrjährigen Trend, die Anzahl von 3361 Unfallfluchten in 2017 zurück auf 3246. Dabei kamen bei 177 Unfällen Personen zu Schaden.
Anhand der Grafik ist deutlich der stetige Anstieg der vergangenen Jahre sowie der Rückgang 2018 zu sehen. Die Aufklärungsquote bei den Unfallfluchten betrug 42,31%, bei den Unfallfluchten mit Personenschäden 53,67%.
Eine Ursache für die hohe Anzahl ist weiterhin nicht erkennbar.
Immerhin bedeuten 3246 Verkehrsunfallfluchten einen Anteil von 26% aller 2018 polizeilich registrierten Verkehrsunfälle.
Bei der Aufklärung von Unfallfluchten ist die Polizei nach wie vor vornehmlich auf Zeugen angewiesen. Deshalb erfolgt von hier erneut der Appell an alle Personen, die derartige Vorfälle beobachten, sich bei der Polizei zu melden.

1.9 Was ist zu tun?

1.9.1 VerkehrsteilnehmerInnen

Jeder sollte sich ins Bewusstsein rufen, dass er, sobald er sein Haus verlässt, VerkehrsteilnehmerInnen ist und sich an die Regeln der Straßenverkehrsordnung zu halten hat. Dabei ist die gegenseitige Rücksichtnahme und das Vermeiden von Gefährdungssituationen oberstes Gebot.
Gerade hier scheint es bei einer Großzahl an VerkehrsteilnehmerInnen ein erhebliches Defizit zu geben. VerkehrsteilnehmerInnen hinterlassen zunehmend den Eindruck, dass bei ihnen ein Informationsdefizit hinsichtlich der im Laufe der vergangenen Jahrzehnte geänderten straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften besteht.
Zudem lässt die Bereitschaft Regeln einzuhalten bei Vielen offensichtlich nach.
Um insgesamt eine Besserung zu erzielen und Verkehrsunfälle zu reduzieren ist jeder gefordert seinen Teil dazu beizutragen.

Jeder sollte sich über Neuerungen bei den Verkehrsvorschriften, die im Lauf der Jahre eingeführt wurden, informieren.
Durch eine Planung mit einem größeren zeitlichen Spielraum ist man in der Lage stressfreier und gelassener am Straßenverkehr teilzunehmen.

Die Konzentration auf die eigentliche Tätigkeit, der Teilnahme am Straßenverkehr, ist das Entscheidende. Deshalb sind ablenkende Faktoren, insbesondere das Bedienen von elektronischen Geräten zu unterlassen. Aber auch gedankliche Ablenkung oder Gespräche mit Fahrzeuginsassen, sowie die Beobachtung des Geschehens abseits der Straßen, sollten möglichst reduziert werden.
FußgängerInnen und RadfahrerInnen sollten ihre Erkennbarkeit für andere VerkehrsteilnehmerInnen erhöhen, indem sie auffällige Kleidung tragen. Kleidungsstücke mit Signalwirkung bzw. reflektierenden Einarbeitungen verbessern die Wahrnehmbarkeit deutlich, nicht nur während der Dunkelheit. Daneben wird RadfahrernInnen empfohlen einen Fahrradhelm zu tragen.
Pedelecs und E-Bikes erfreuen sich fortgesetzt einer zunehmenden Beliebtheit. Da die Handhabung dieser Fahrzeuge anfangs sehr gewöhnungsbedürftig ist, wird empfohlen, sich auf jeden Fall durch sachkundiges Personal auf die Fahrzeuge einweisen zu lassen.
Da das Verhalten eines Verkehrsteilnehmers in der Regel eine Reaktion Anderer bewirkt, ist das Einhalten der Verkehrsregeln von großer Bedeutung. Es macht das Verhalten von VerkehrsteilnehmernInnen einschätzbar und trägt erheblich zur Verkehrssicherheit bei.
Jeder kann selbst dazu beitragen, dass Unfälle und die daraus resultierenden Folgen verhindert oder zumindest begrenzt gehalten werden.

1.9.2 Polizei

Was tut die Polizei?

Die Polizei erfasst und analysiert das gesamte Unfallgeschehen, um so mögliche unfallauffällige Stellen auf den Straßen festzustellen.
Diese werden in Zusammenwirken mit den Verkehrsbehörden und Straßenbaulastträgern bearbeitet, um so erkannte Mängel im Verkehrsraum zu beseitigen.
Daneben werden sonstige verkehrsrechtliche Angelegenheiten, unter Beteiligung der gleichen Beteiligten, im Rahmen von Verkehrsbesprechungen und Verkehrsschauen behandelt.
Da aber nachweislich die Ursachen für Verkehrsunfälle in über 90 % von den VerkehrsteilnehmerInnen selbst gesetzt werden, trägt die Polizei insbesondere durch Überwachungsmaßnahmen im Verkehrsraum und Kontrollen der VerkehrsteilnehmerInnen zur Sicherheit bei.
Durch spezielle und allgemeine Kontrollen, verbunden mit aufklärenden Gesprächen, wird den VerkehrsteilnehmerInnen 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.

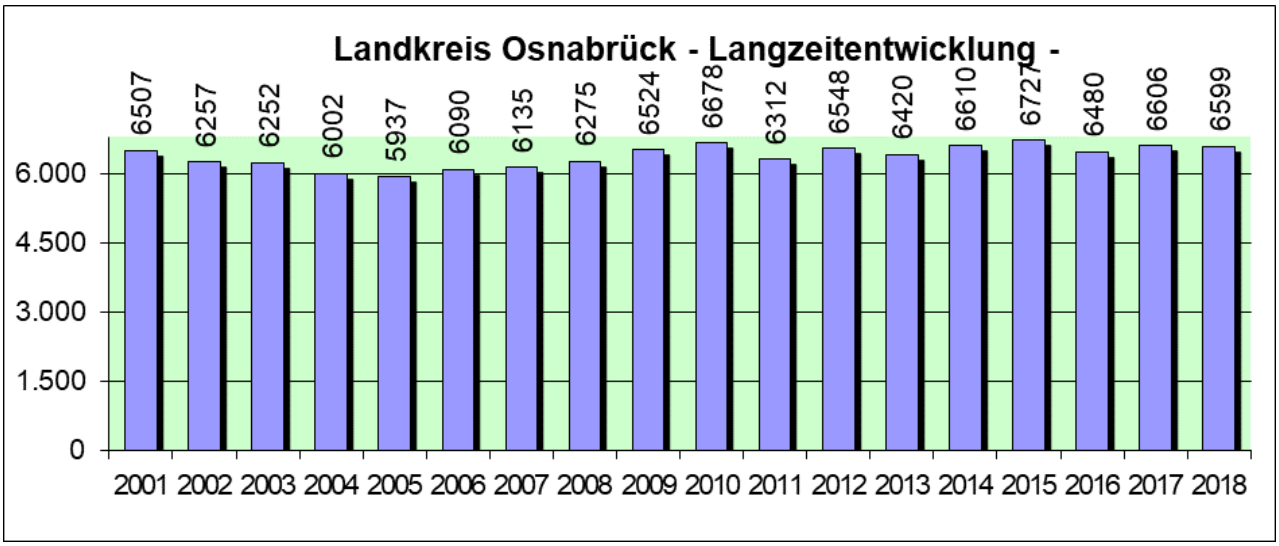
Daneben werden auch Maßnahmen initiiert, um das Unfallgeschehen möglichst zu reduzieren. Beispielhaft ist der im Sommer abgeschlossene Modellversuch zur Reduzierung von Verkehrsunfällen mit Anprall an Bäumen.
Auch präventive Aspekte werden an die VerkehrsteilnehmerInnen herangebracht. Das geschieht u.a. durch die „Schulanfangsaktionen“, die „Fahrradprüfungen“, mit denen Kinder im Grundschulalter angesprochen werden. Auch die Puppenbühne, die mittlerweile fest im Gebäude der Polizeiinspektion Osnabrück installiert ist, ist ein Baustein der Verkehrssicherheit.
Weiter werden Vorträge in Seniorenforen und ähnlichen Gruppierungen angeboten und durchgeführt. Ebenso beteiligt und unterstützt die Polizei Aktionen wie -mobil und fit im Alter-, die Senioren ansprechen soll, oder auch –Kaffee statt Knöllchen- mit motorisierten Zweiradfahrern als Bezugsgruppe.
Ergänzt werden diese Aktionen durch das Auftreten der Polizei (zum Beispiel auf Ausstellungen und Messen). Dabei werden auch u.a. verunfallte Fahrzeug als mahnende Anschauungsobjekte ausgestellt, um auf die Gefahren im Straßenverkehr hinzuweisen.
Im Stadtgebiet Osnabrück wird aktuell durch die Kommune, mit Unterstützung durch die Polizei, das Umfeld von Schulen analysiert, um auch hier Verbesserungen zu erreichen.
Hintergrund sind die häufig vorgebrachten Klagen über die sogenannten „Eltern-Taxis“. Eltern bringen ihre Kinder mit dem PKW möglichst in unmittelbare Nähe der Schuleingänge, um ihnen einen sicheren Schulweg zu gestalten. Dabei verhalten sie sich leider häufig verkehrswidrig (insbesondere durch falsches Halten und Parken), was die Sicherheit anderer Schulkinder hingegen erheblich beeinträchtigt. Sie selbst verursachen dann vielfach die von ihnen propagierten Gefahren für die Kinder.

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

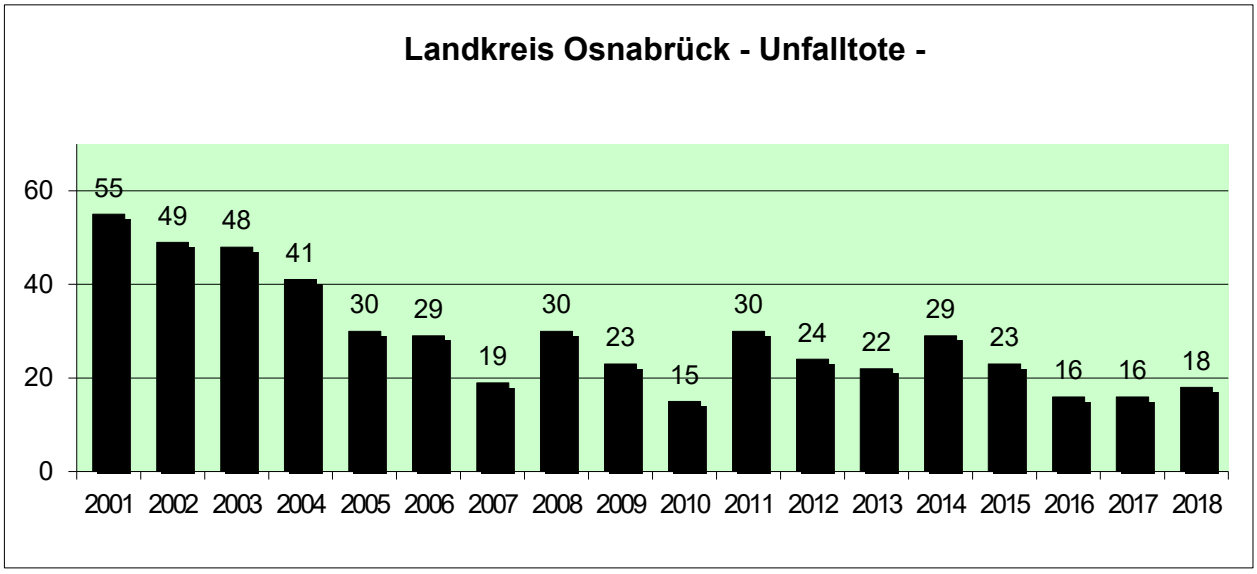
2. Einzelgrafiken

2.1 Landkreis Osnabrück

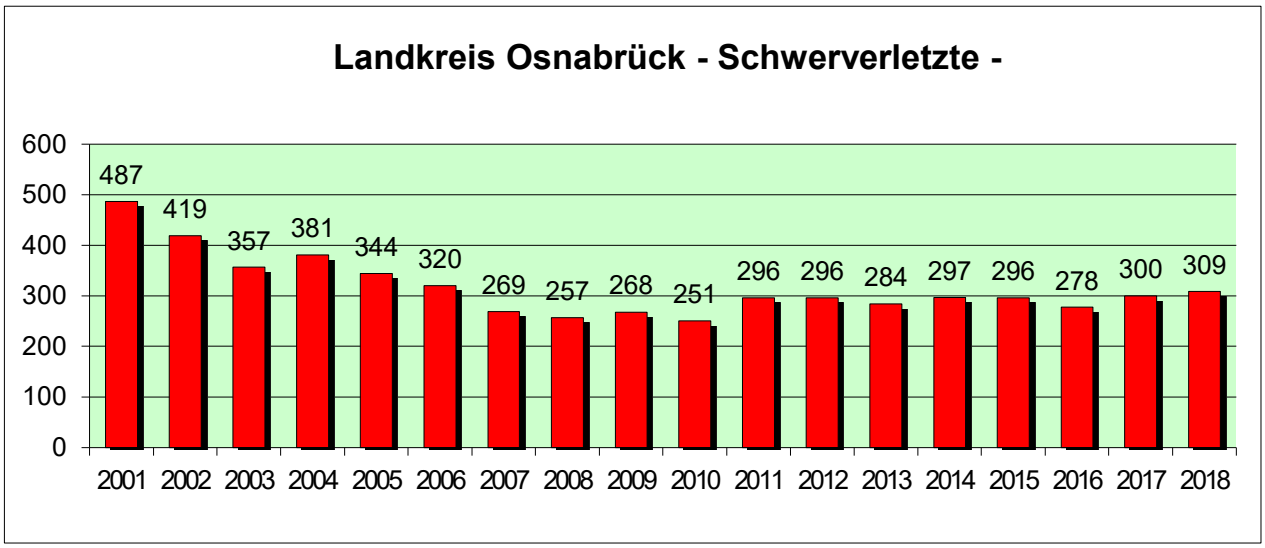
2.1.1 Landkreis Osnabrück – Langzeitentwicklung



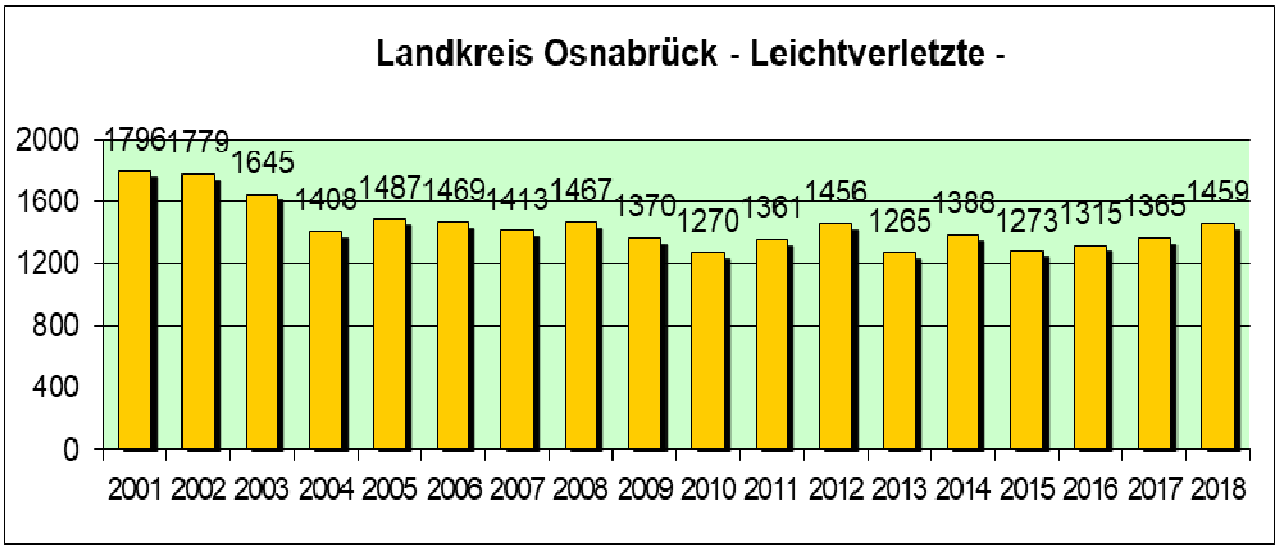
2.1.2 Landkreis Osnabrück – Unfalltote



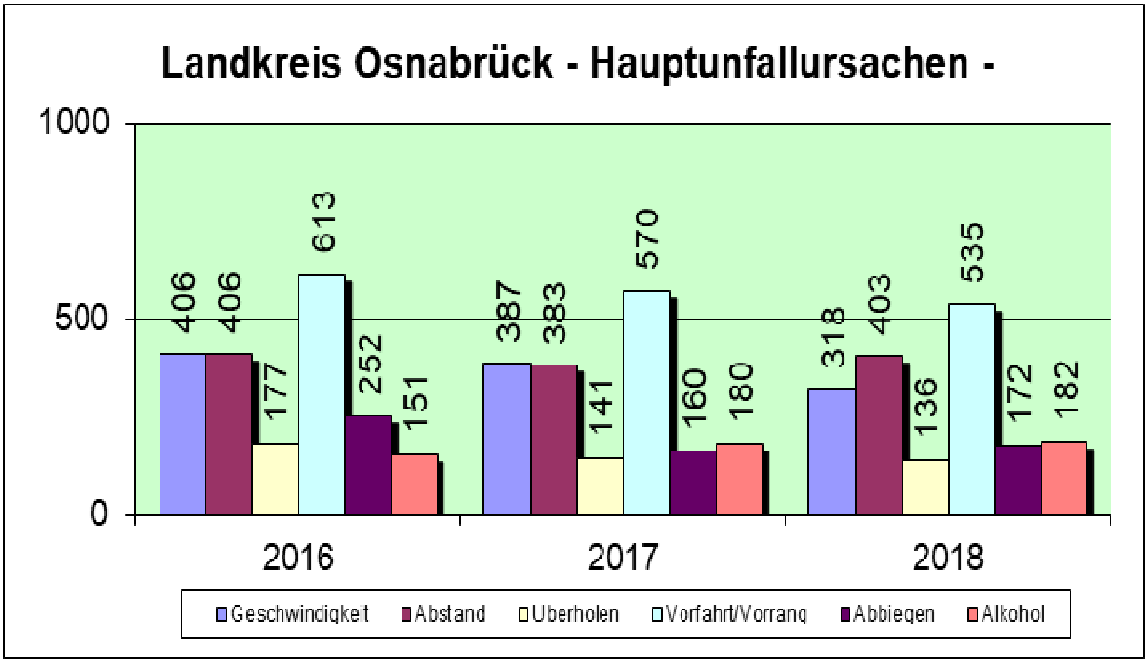
2.1.3 Landkreis Osnabrück – Schwerverletzte



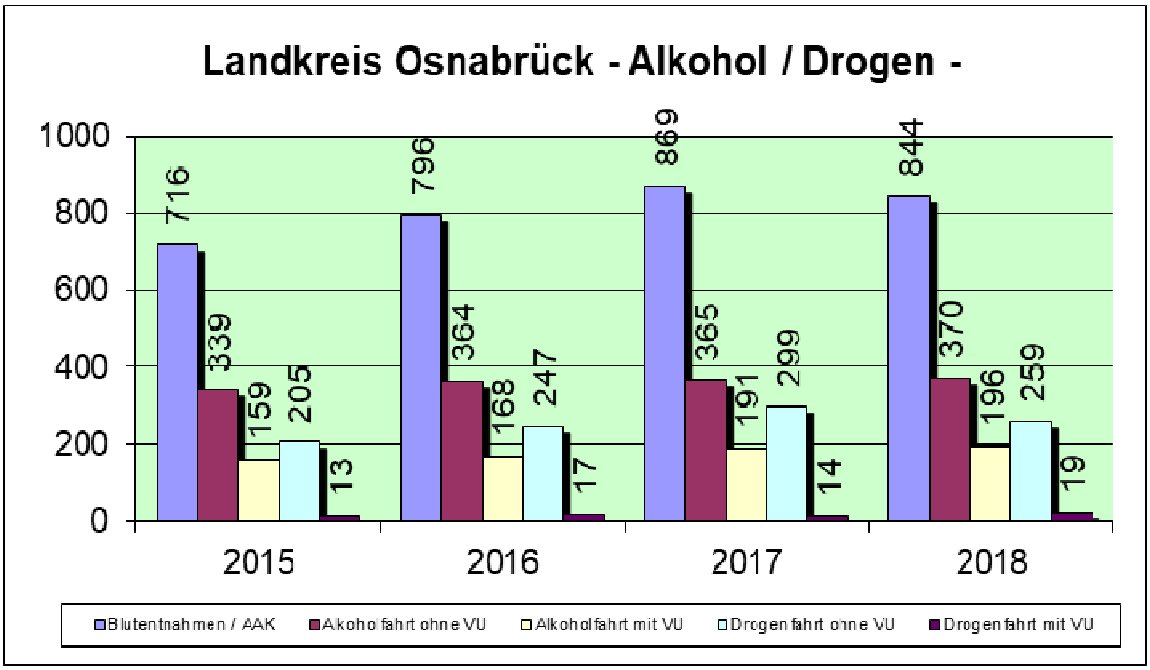
2.1.4 Landkreis Osnabrück – Leichtverletzte



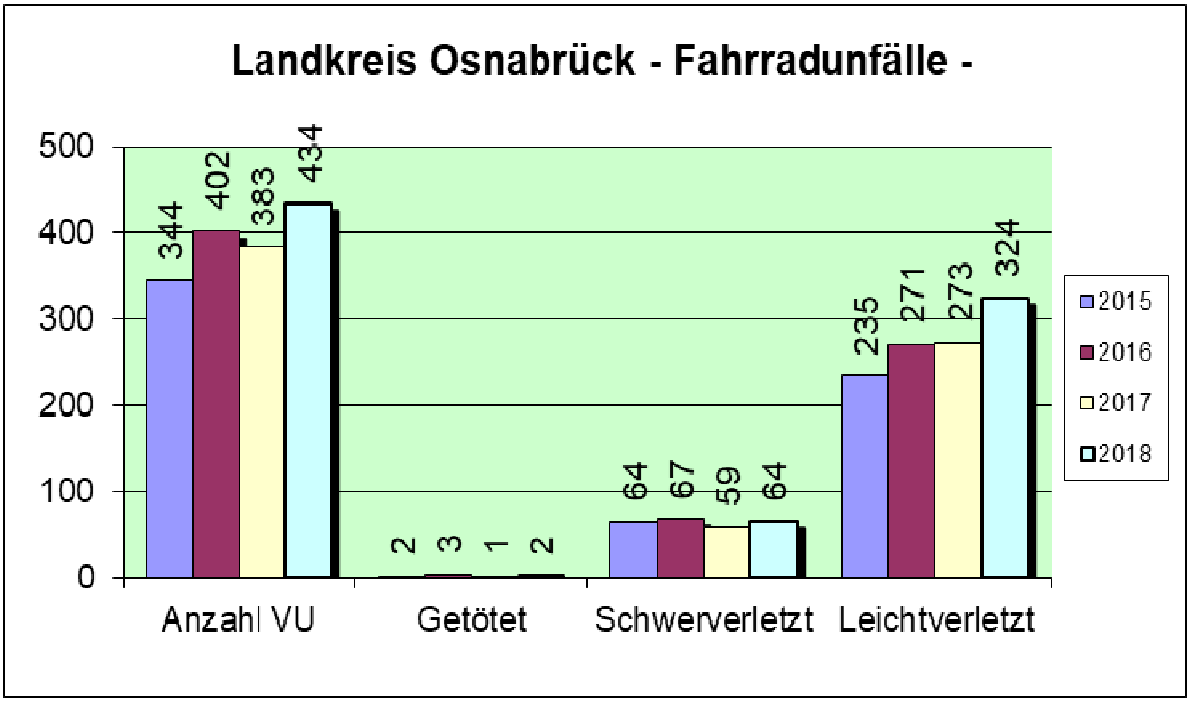
2.1.5 Landkreis Osnabrück – Hauptunfallursachen



2.1.6 Landkreis Osnabrück - Alkohol / Drogen

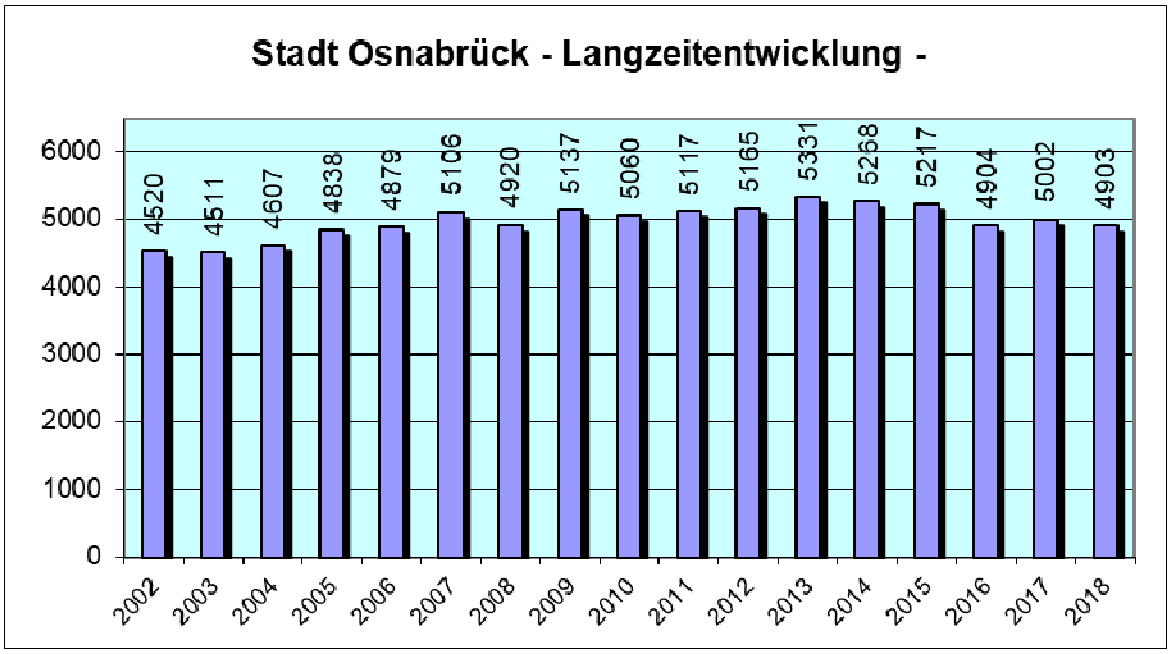


2.1.7 Landkreis Osnabrück – Fahrradunfälle

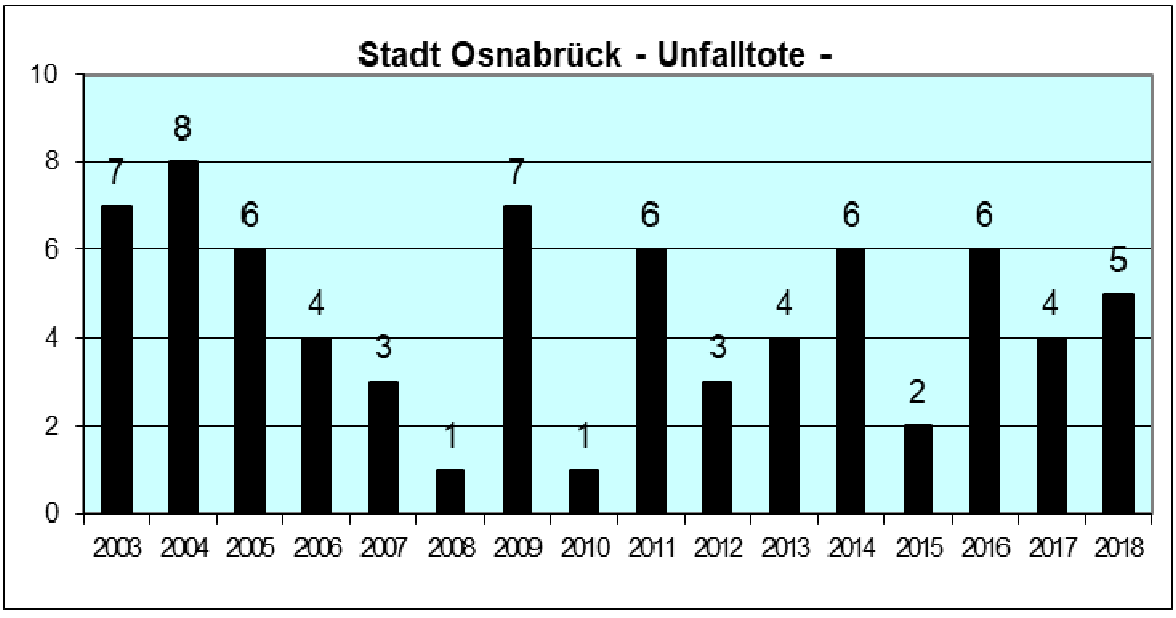


2.2 Stadt Osnabrück

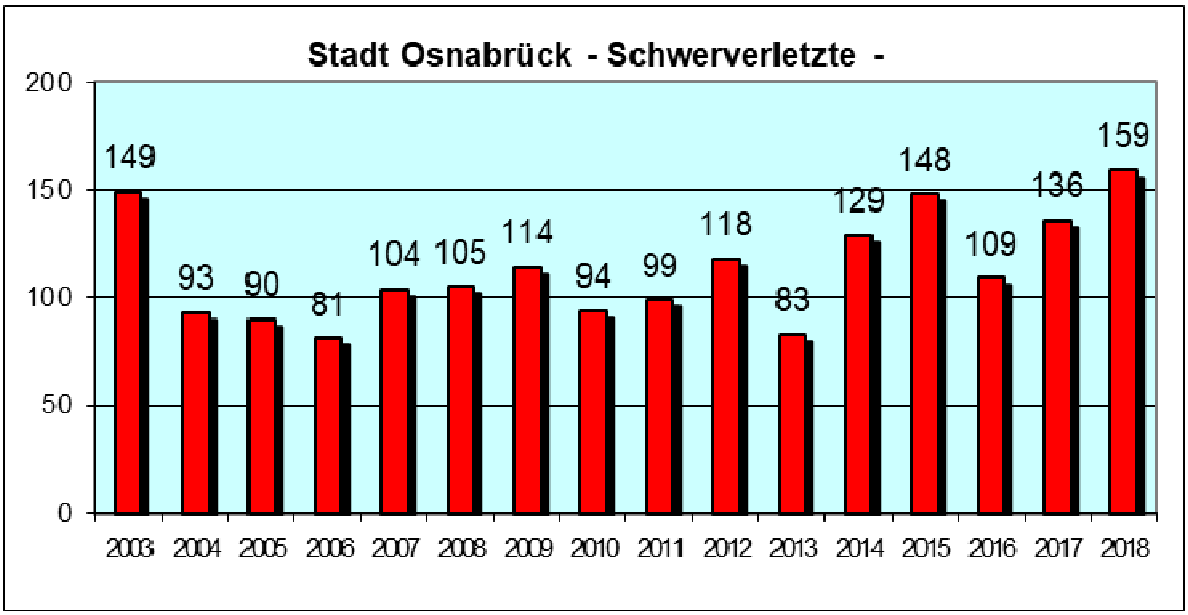
2.2.1 Stadt Osnabrück - Langzeitentwicklung



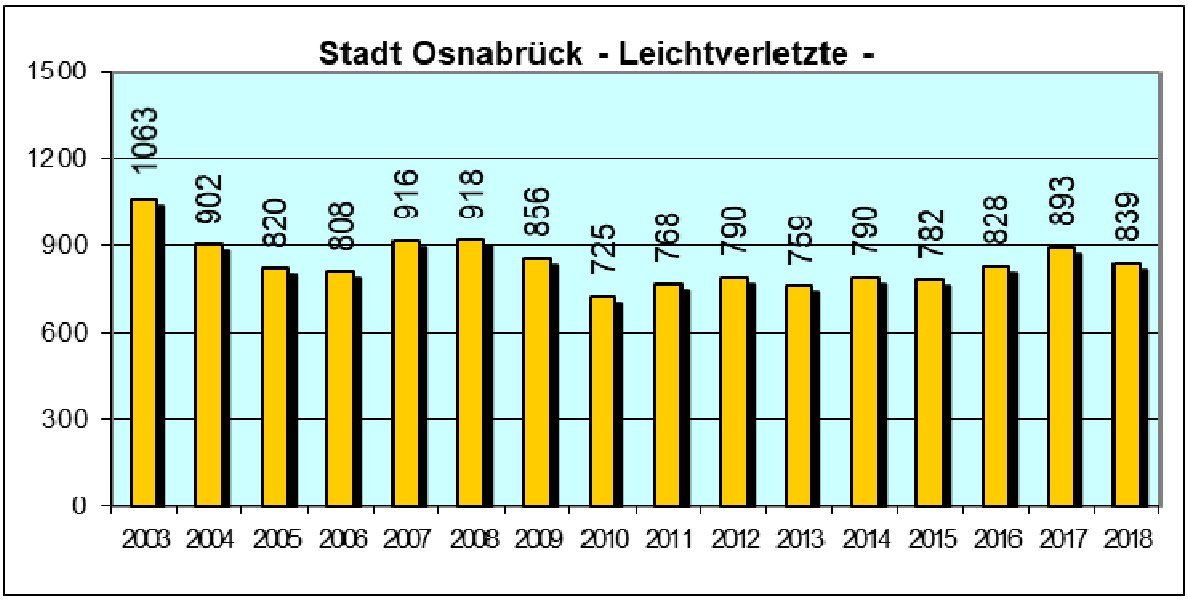
2.2.2 Stadt Osnabrück – Unfalltote



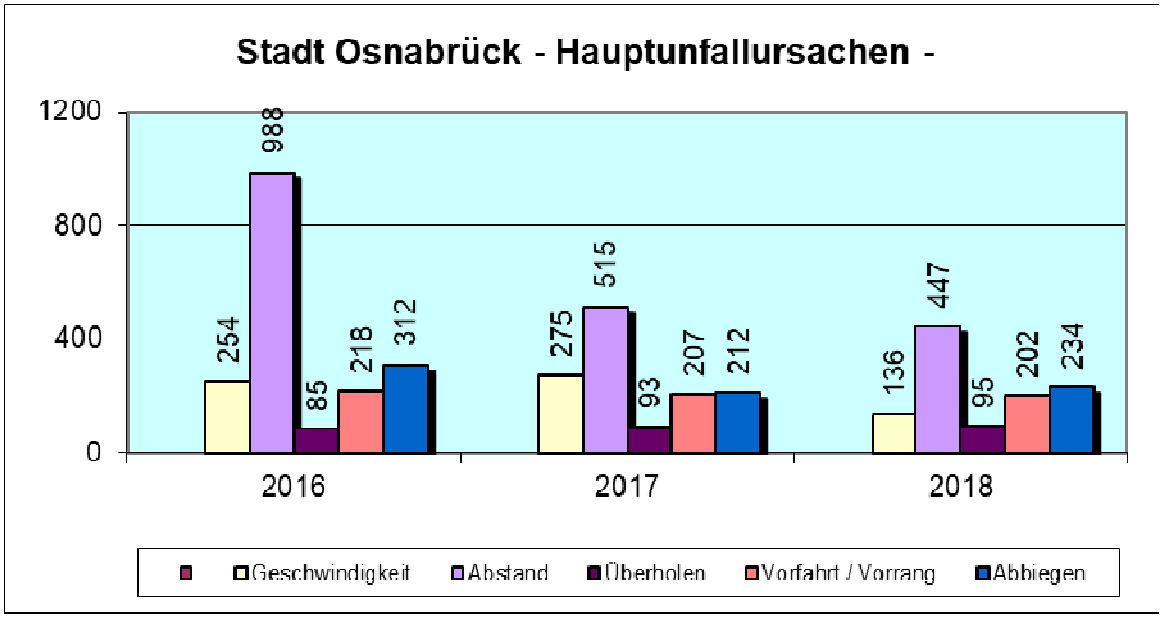
2.2.3 Stadt Osnabrück – Schwerverletzte



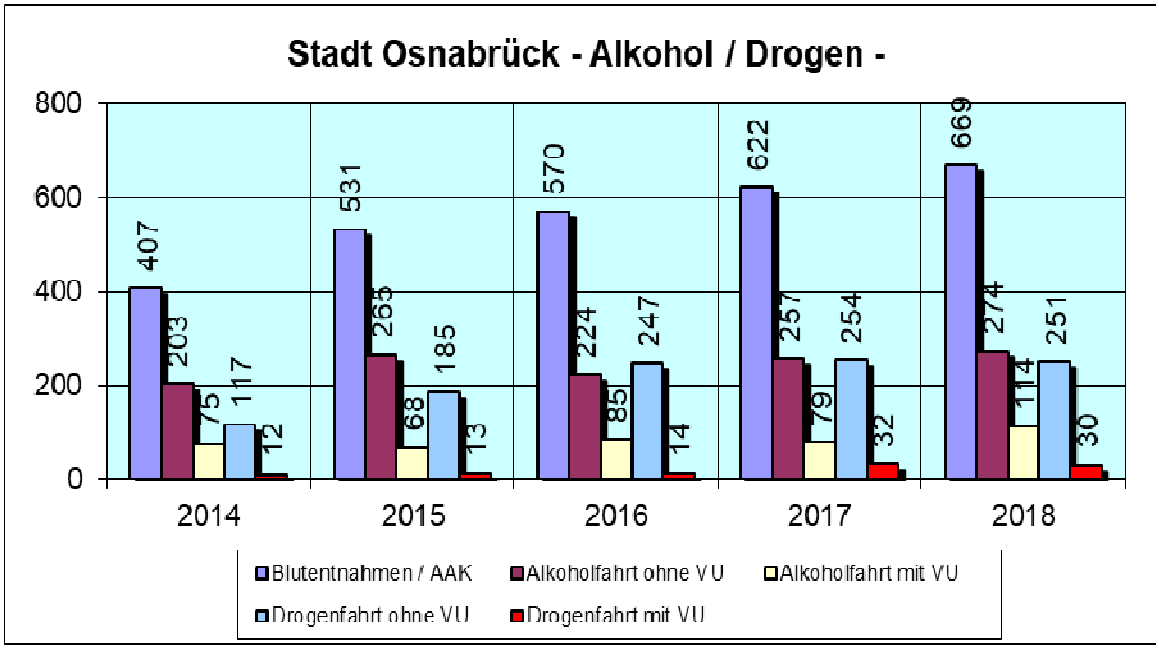
2.2.4 Stadt Osnabrück – Leichtverletzte



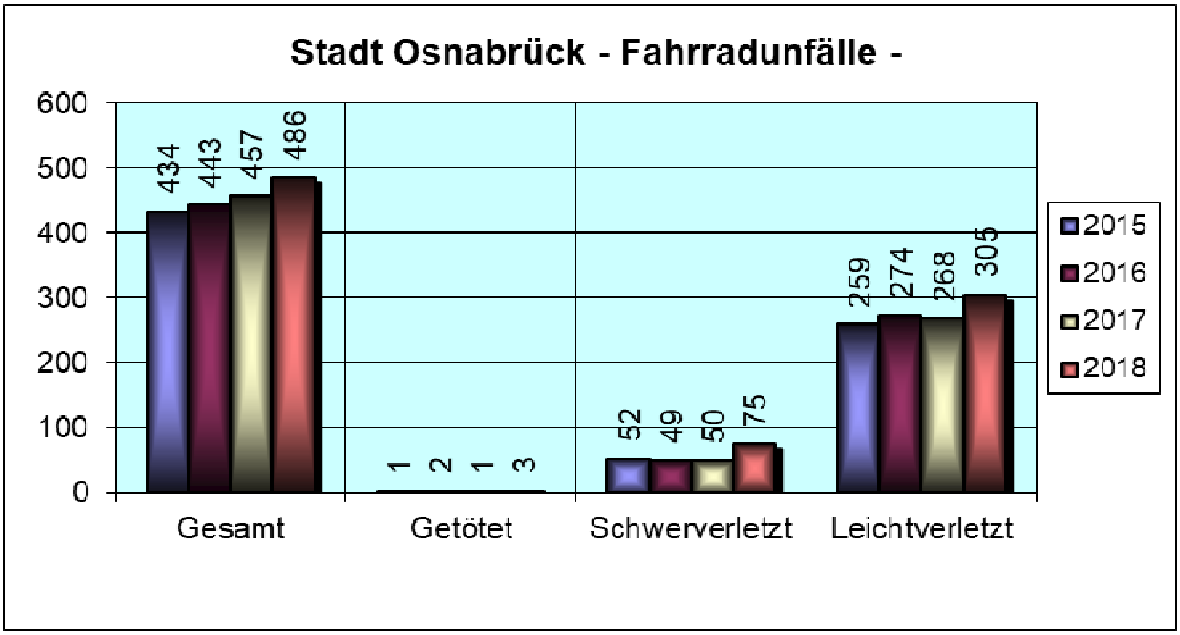
2.2.5 Stadt Osnabrück – Hauptunfallursachen



2.2.6 Stadt Osnabrück - Alkohol / Drogen

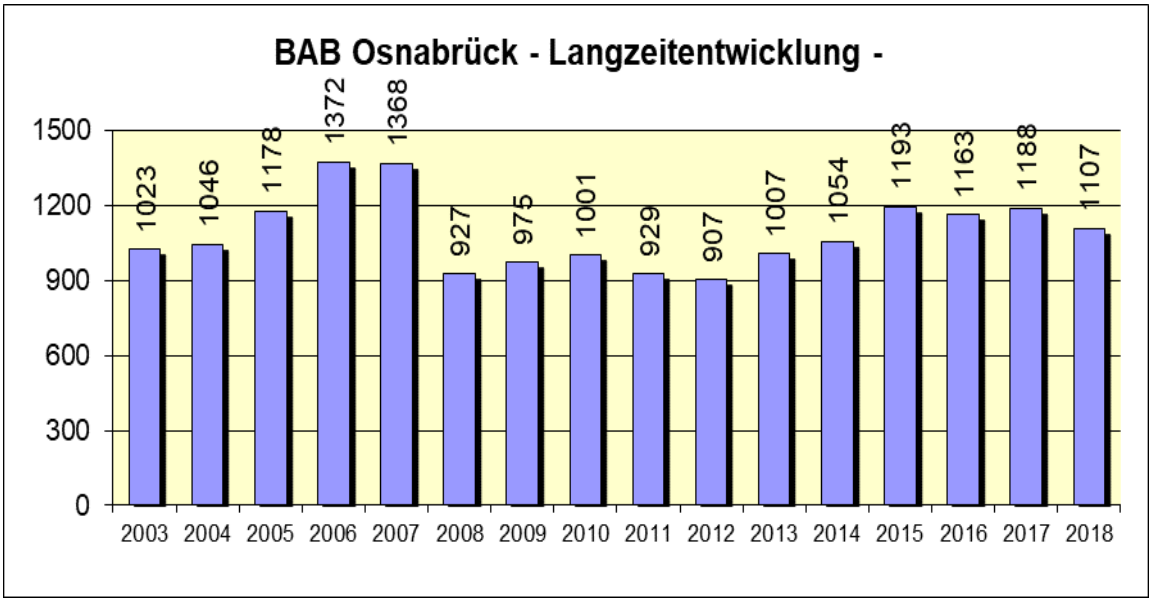


2.2.7 Stadt Osnabrück – Fahrradunfälle

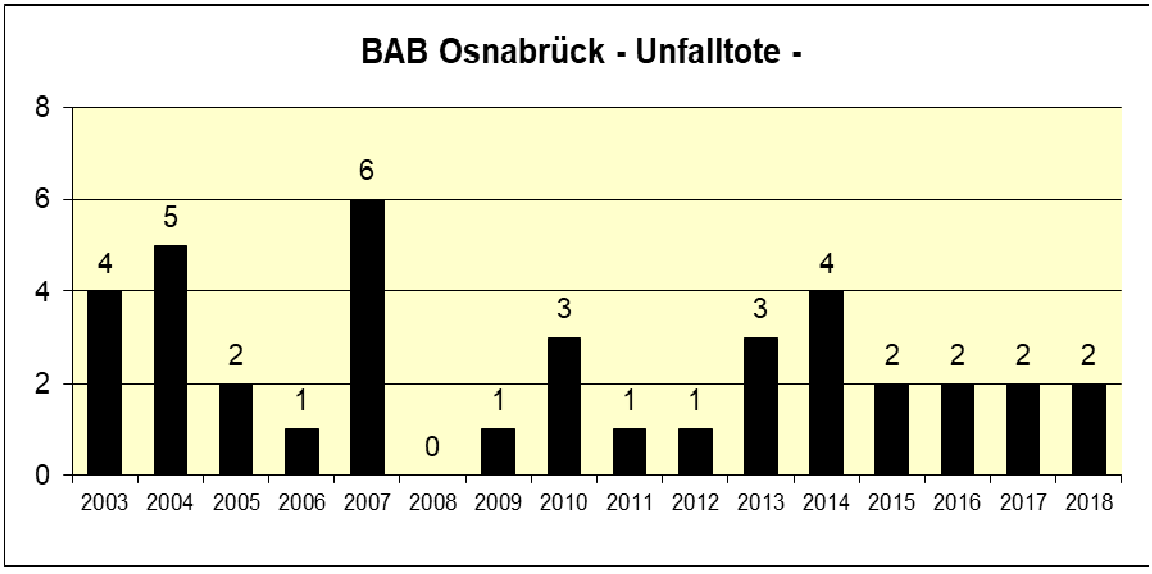


2.3 Bundesautobahn

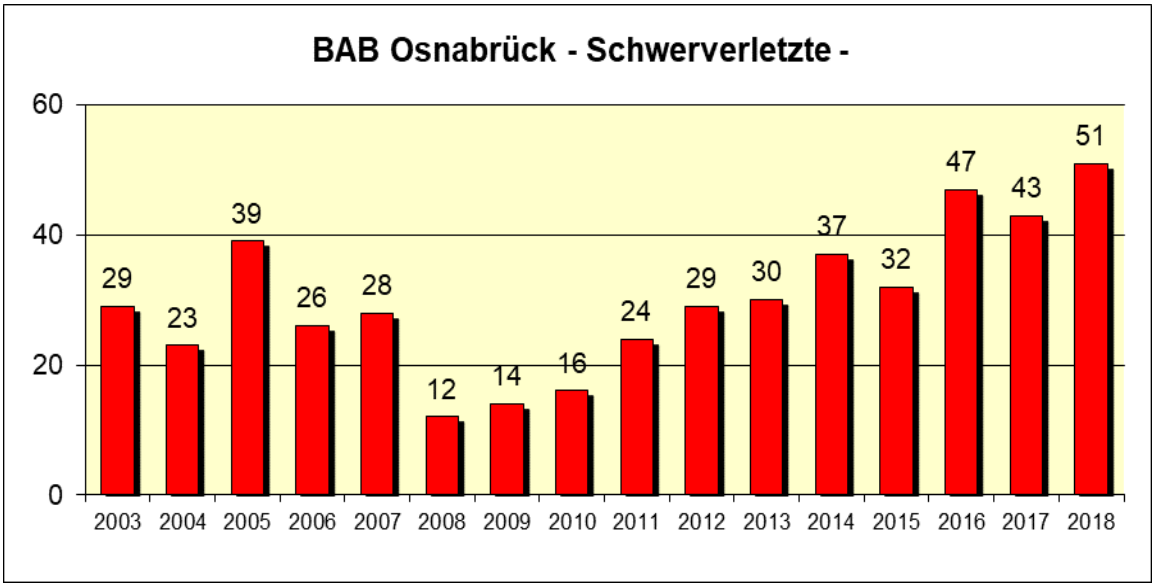
2.3.1 Bundesautobahn - Langzeitentwicklung



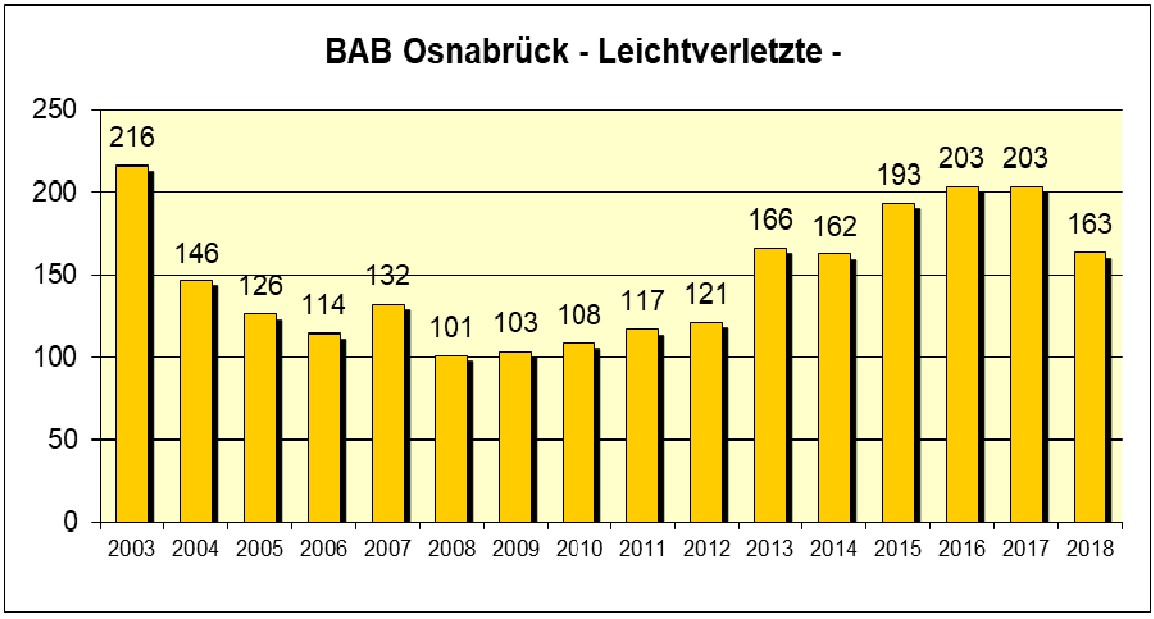
2.3.2 Bundesautobahn – Unfalltote



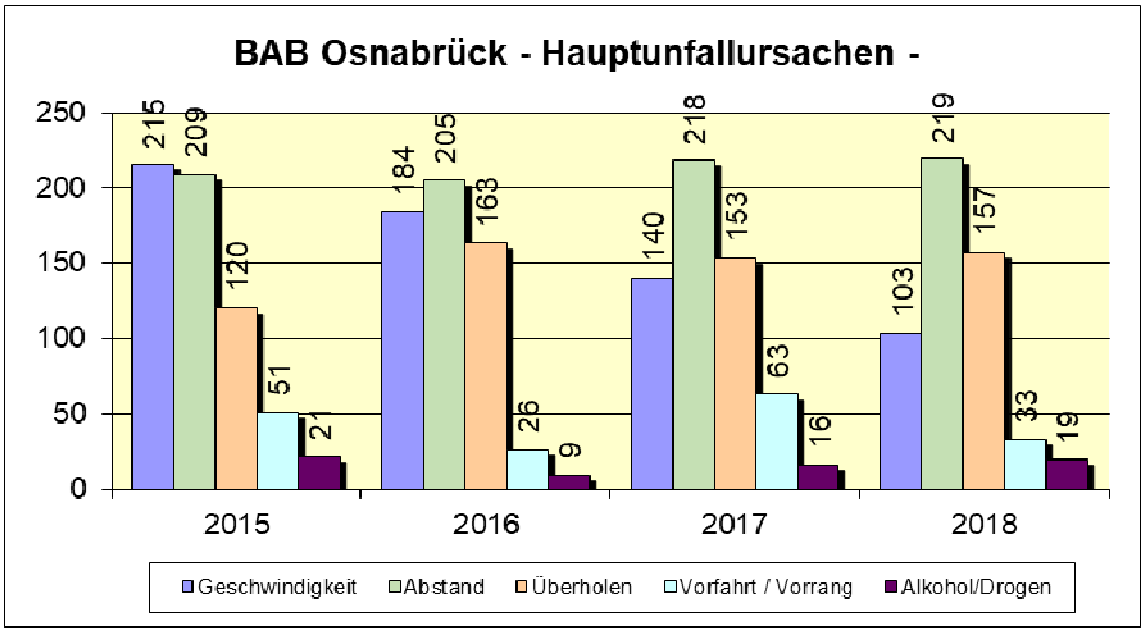
2.3.3 Bundesautobahn - Schwerverletzte



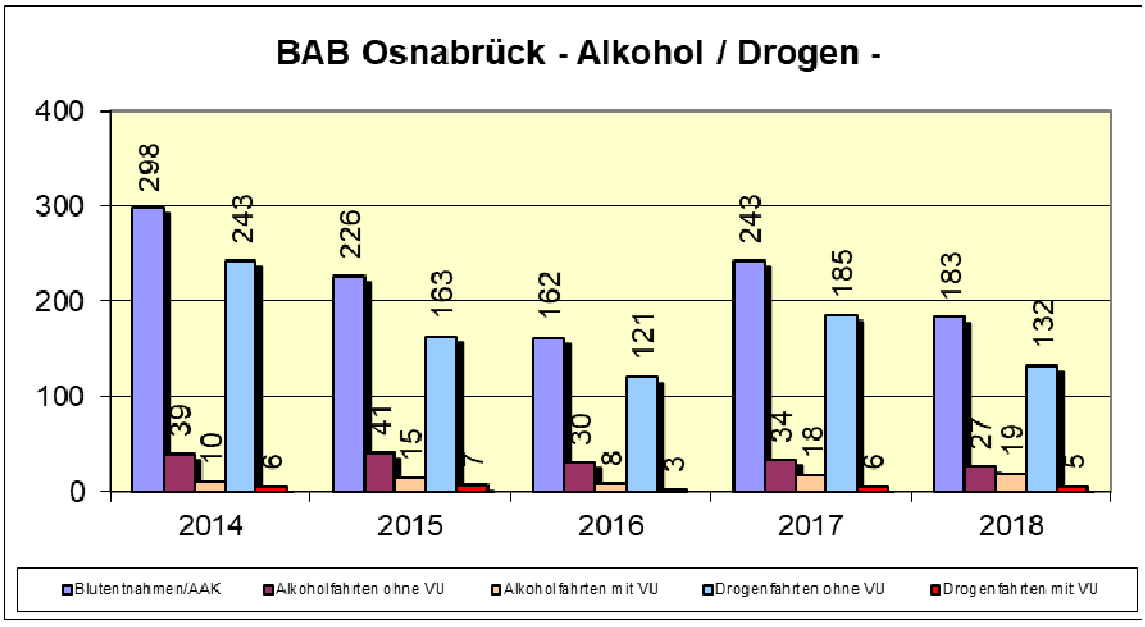
2.3.4 Bundesautobahn – Leichtverletzte



2.3.5 Bundesautobahn - Hauptunfallursachen



2.3.6 Bundesautobahn - Alkohol / Drogen



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

