

Verkehrsunfallstatistik 2019



Polizeiinspektion Osnabrück

Inhaltsverzeichnis

	- Seite -
1. Allgemeines	2
2. Unfallentwicklung in der PI Osnabrück	2
2.1 Gesamtentwicklung	2
2.2 Unfalltote	3
2.3 Verletzte	4
2.4 Verkehrsunfälle mit Rad- / Pedelec-Fahrern	5
2.5 Unfallursachen	7
2.6 Verkehrsunfallfluchten	7
2.7 Elektrokleinstfahrzeuge	8
2.8 Alkohol / Drogen im Straßenverkehr	8
3. Unfallentwicklung in der Stadt Osnabrück	9
3.1 Gesamtentwicklung	9
3.2 Verkehrsunfälle mit Getöteten und Verletzten	10
3.3 Verkehrsunfälle mit Rad- / Pedelec-Fahrern	10
3.4 Verkehrsunfälle mit Fußgängern	11
3.5 Alkohol / Drogen im Straßenverkehr	12
4. Unfallentwicklung im Landkreis Osnabrück	13
4.1 Gesamtentwicklung	13
4.2 Verkehrsunfälle mit Getöteten und Verletzten	14
4.3 Verkehrsunfälle mit Rad- / Pedelec-Fahrern	15
4.4 Baumunfälle	16
4.5 Kradunfälle	17
4.6 Wildunfälle	18
4.7 Alkohol / Drogen im Straßenverkehr	19
5. Unfallentwicklung auf den Autobahnen	20
5.1 Gesamtentwicklung	20
5.2 Verkehrsunfälle mit Getöteten und Verletzten	21
5.3 Verkehrsunfälle mit LKW-Beteiligung	22
5.4 Alkohol / Drogen im Straßenverkehr	23
6. Unfallprävention und Verkehrssicherheitsarbeit	24
7. Tipps für Verkehrsteilnehmer	25

1. Allgemeines

In der Unfallstatistik für die Polizeiinspektion Osnabrück werden alle Verkehrsunfälle in der Stadt Osnabrück, dem Landkreis und von den Autobahnen erfasst.

Im Zuständigkeitsbereich umfasst das Straßennetz deutlich mehr als 2000 Kilometer. Sie schlüsseln sich auf in ca. 105 km Autobahn, 1500 km klassifizierte Straßen in Stadt & Landkreis und unzählige nicht klassifizierte Gemeinde- und sonstige Straßen.

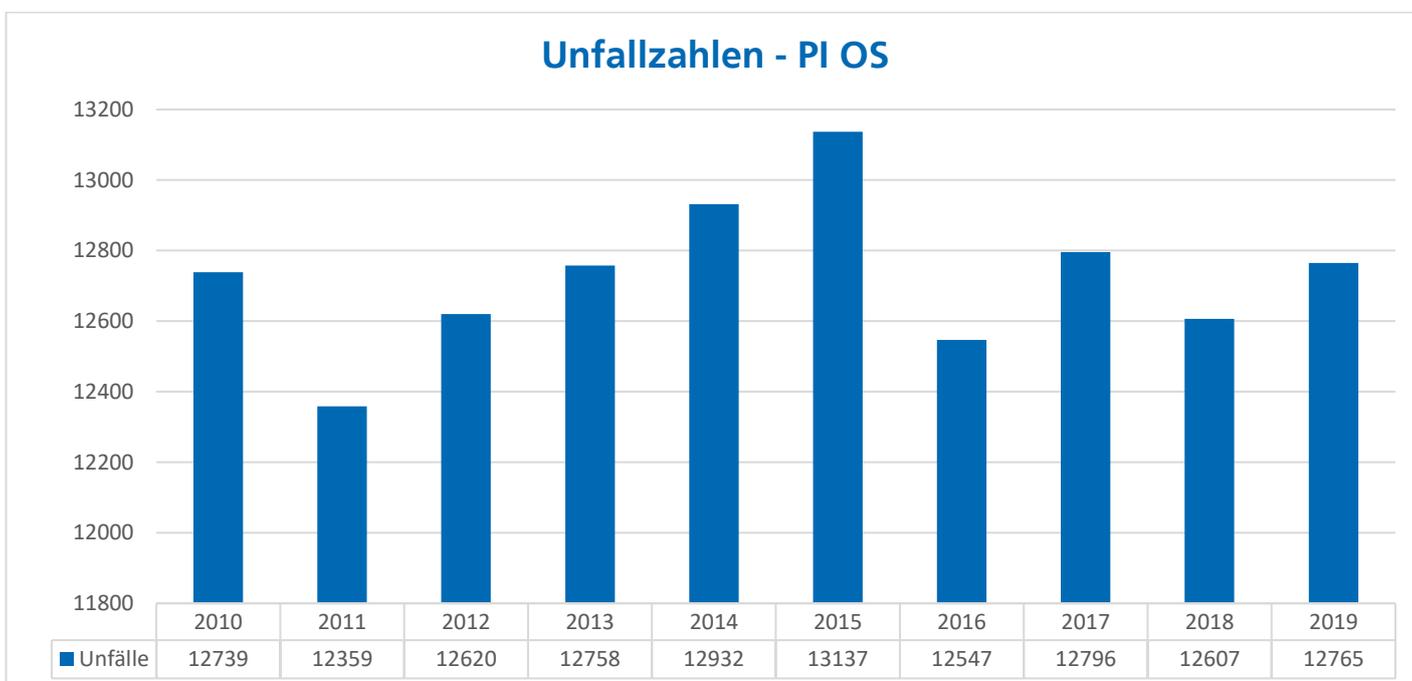
Die durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge (DTV) ist dabei sehr unterschiedlich. Auf einigen Autobahnabschnitten sind bis zu 70.000 Fahrzeuge unterwegs. Im Stadtgebiet werden einige Kreuzungen von mehr als 30.000 Fahrzeugen pro Tag passiert.

2. Unfallentwicklung Polizeiinspektion Osnabrück

2.1 Gesamtentwicklung

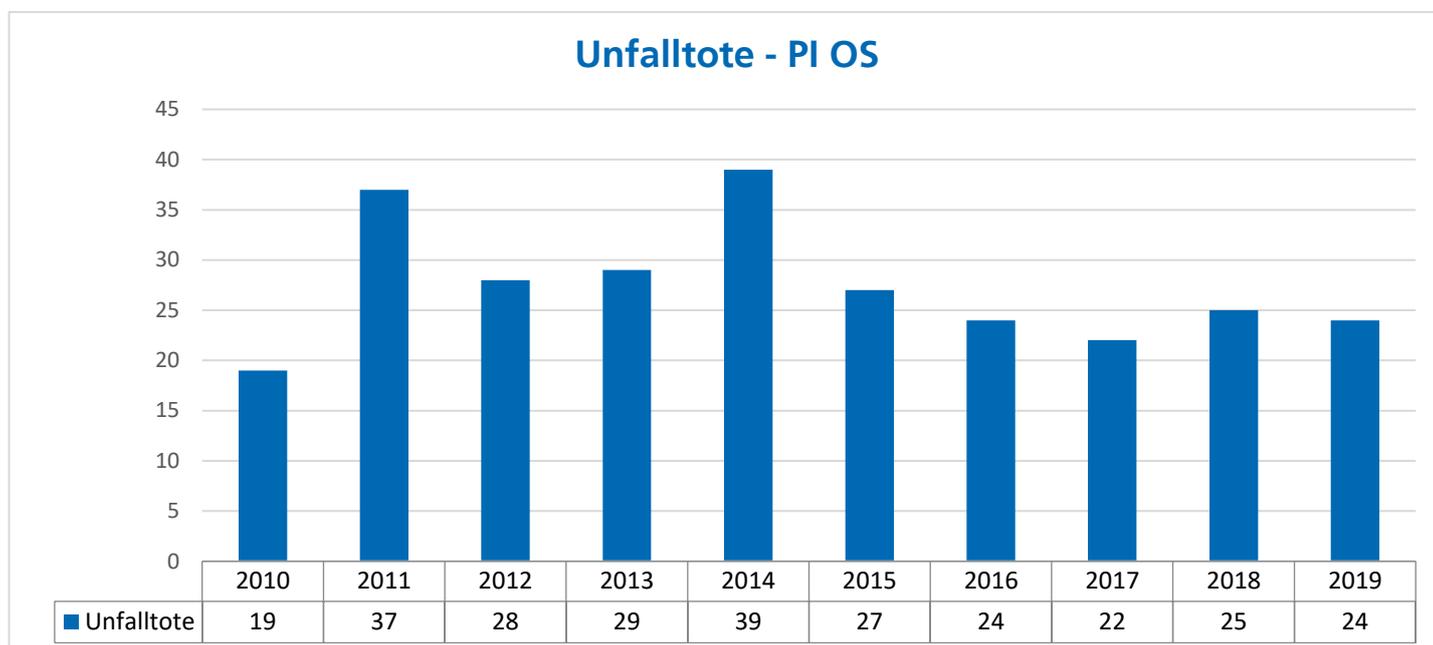
Im Zuständigkeitsbereich der Polizeiinspektion Osnabrück leben über **522.000** Menschen.

Im Berichtsjahr 2019 wurden insgesamt **12.765** (12.607)¹ Verkehrsunfälle polizeilich aufgenommen.



¹Zahlen des Vorjahres in ()

2.2 Unfalltote



Im Berichtsjahr 2019 verloren **24** (25)¹ Personen bei 23 Unfällen ihr Leben.

Die Hälfte der tödlich verunglückten Verkehrsteilnehmer gehörten 2019 einer der Risikogruppen an. Es wurden **3** Kinder (u. 14 Jahre), **6** Senioren (ü. 65 Jahre) und **3** Junge Fahrer (18-24 Jahre) getötet.

In 2019 waren mit **149** (235)¹ Fällen deutlich weniger Kinder an Unfällen beteiligt. Leider verloren dennoch 3 Kinder ihr Leben. Senioren waren mit einer Zahl von **2.320** (2445)¹ ebenfalls weniger an Unfällen beteiligt. Bei den Jungen Fahrern stieg die Zahl von (2826)¹ auf **2876**, gleichzeitig sank die Zahl der Unfälle in dieser Risikogruppe in 2019 auf **2.588** (2591)¹. Es wurden also mehr Personen (18-24 J.) bei weniger Unfällen verletzt.

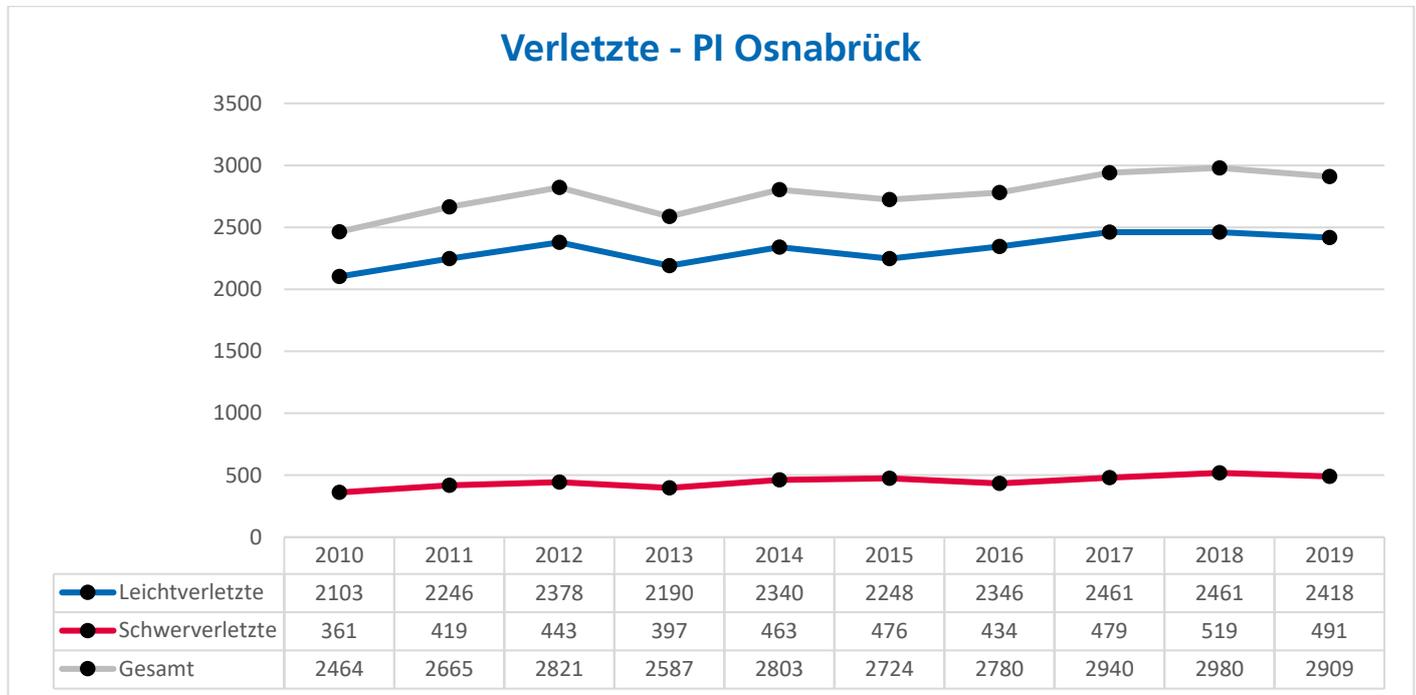
Der Rückgang von an Unfällen beteiligten Kindern wird u.a. auf die Verkehrssicherheitsarbeit der Polizei zurückgeführt. Hervorzuheben sind die Puppenbühne, Aktionen in Schulen und an den Schulwegen.

Verkehrstote nach Beteiligungsart:

Pkw-Fahrer:	10	Radfahrer:	6 (4 Pedelec)
Mitfahrer Pkw:	1	Kradfahrer:	3
Lkw-Fahrer:	1	Fußgänger:	3

2.3 Verletzte

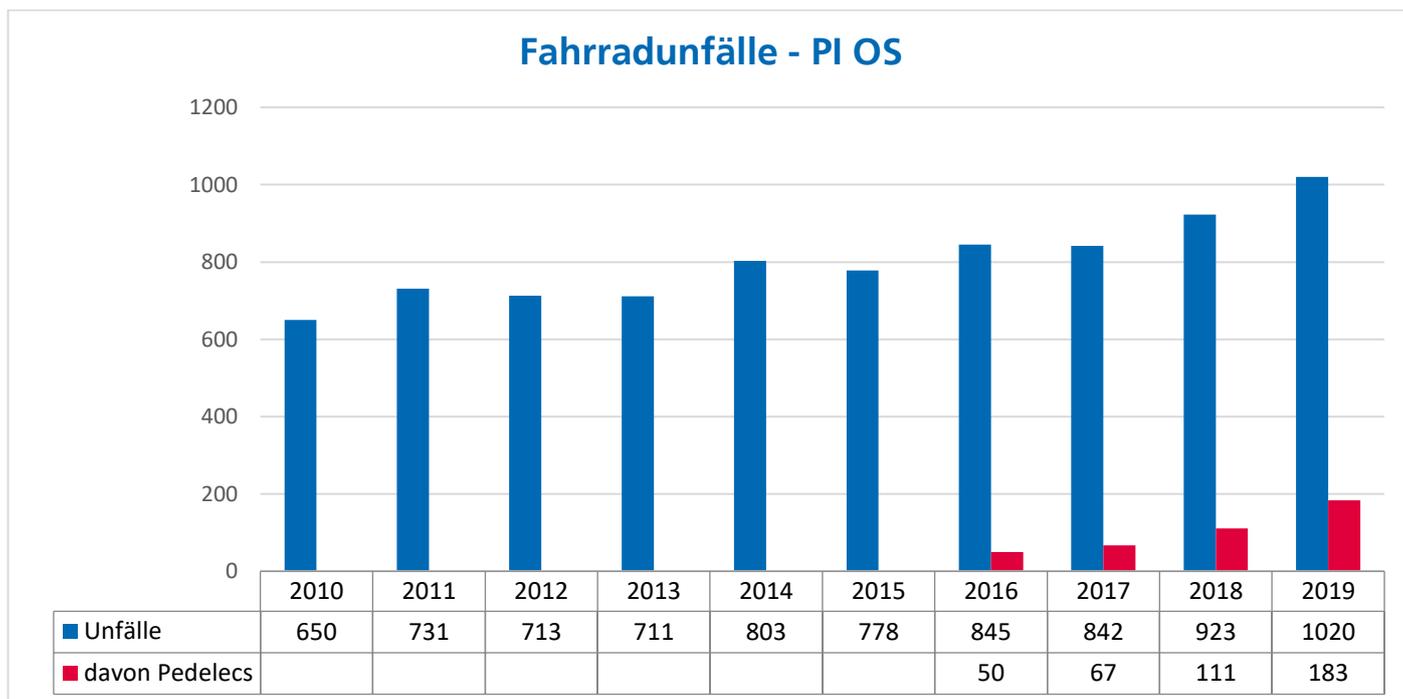
Obwohl die Zahl der Verkehrsunfälle stieg, sank die Zahl der Verletzten im Straßenverkehr. Schwer verletzten sich **491** (519)¹ Personen. **2418** (2461)¹ Leichtverletzte wurden gezählt.



2.4 Verkehrsunfälle mit Rad- / Pedelec-Fahrern

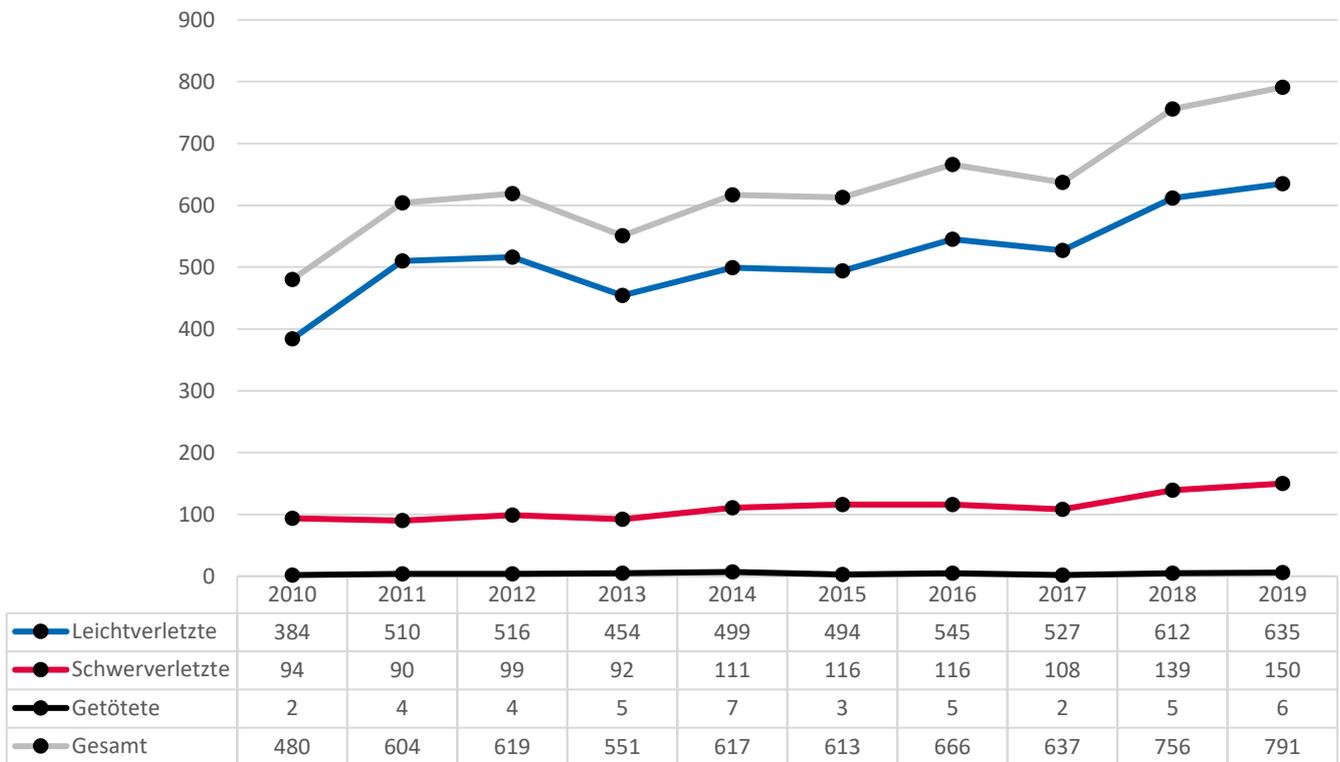
Die Zahl der registrierten Unfälle mit Fahrradfahrern stieg im Berichtsjahr 2019 erstmalig in den vierstelligen Bereich. Es wurden **1020** (923)¹ Unfälle mit Radfahrereteiligung erfasst. Davon wurden in **183** (111)¹ Fällen Pedelecs registriert.

Die Radunfälle verteilen sich nahezu gleichmäßig auf Stadt und Landkreis.



Bei den registrierten Unfällen mit Pedelecs, setzten diese in lediglich **11%** der Fälle die Hauptursache für den jeweiligen Unfall. Bei normalen Fahrradfahrern waren es dagegen **48%**.

Verletzte und getötete Radfahrer - PI OS



Von **645** Leichtverletzten bei Radunfällen waren **111** mit Pedelecs beteiligt.

Von **150** Schwerverletzten waren **46** mit Pedelecs beteiligt.

Von den **6** Getöteten waren **4** mit Pedelecs unterwegs und über 65 Jahre alt (Risikogruppe Senioren).

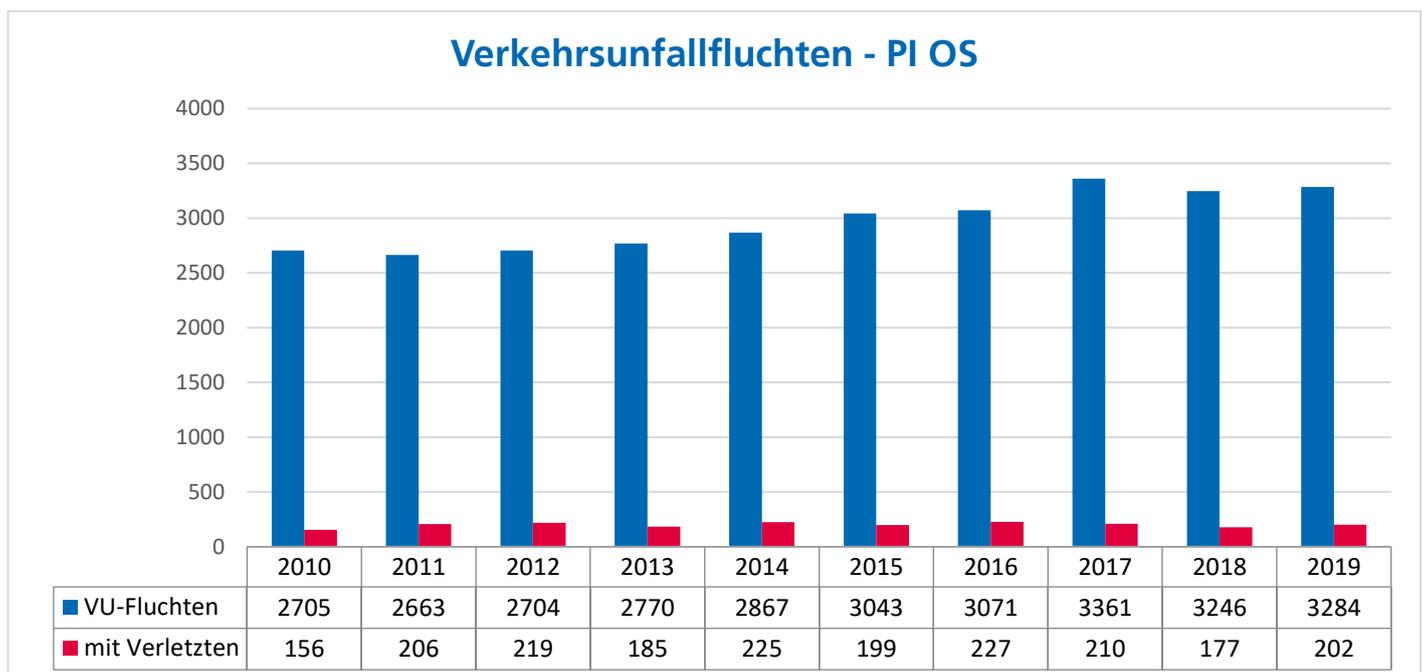
2.5 Unfallursachen

Bei den Unfallursachen wurden am häufigsten, wie auch in der Vergangenheit, folgende Punkte registriert:

- nicht angepasste Geschwindigkeit
- Fehler beim Überholen
- Fehler beim Abbiegen
- zu geringer Abstand
- Vorfahrtsverstöße
- Ablenkungen aller Art

2.6 Verkehrsunfallfluchten

Sorgen bereitet weiterhin der Hohe Anteil von Verkehrsunfallfluchten. Im Berichtsjahr 2019 belief sich die Zahl auf **3.284** Taten, dies entspricht rund **26%** aller registrierten Unfälle. Die Aufklärungsquote lag mit **1.320** aufgeklärten Fällen bei rund **40%**.



Besonders verwerflich sind Verkehrsunfallfluchten, bei denen Menschen verletzt wurden. Dies war im Berichtsjahr 2019 bei **202** (177)¹ Taten der Fall.

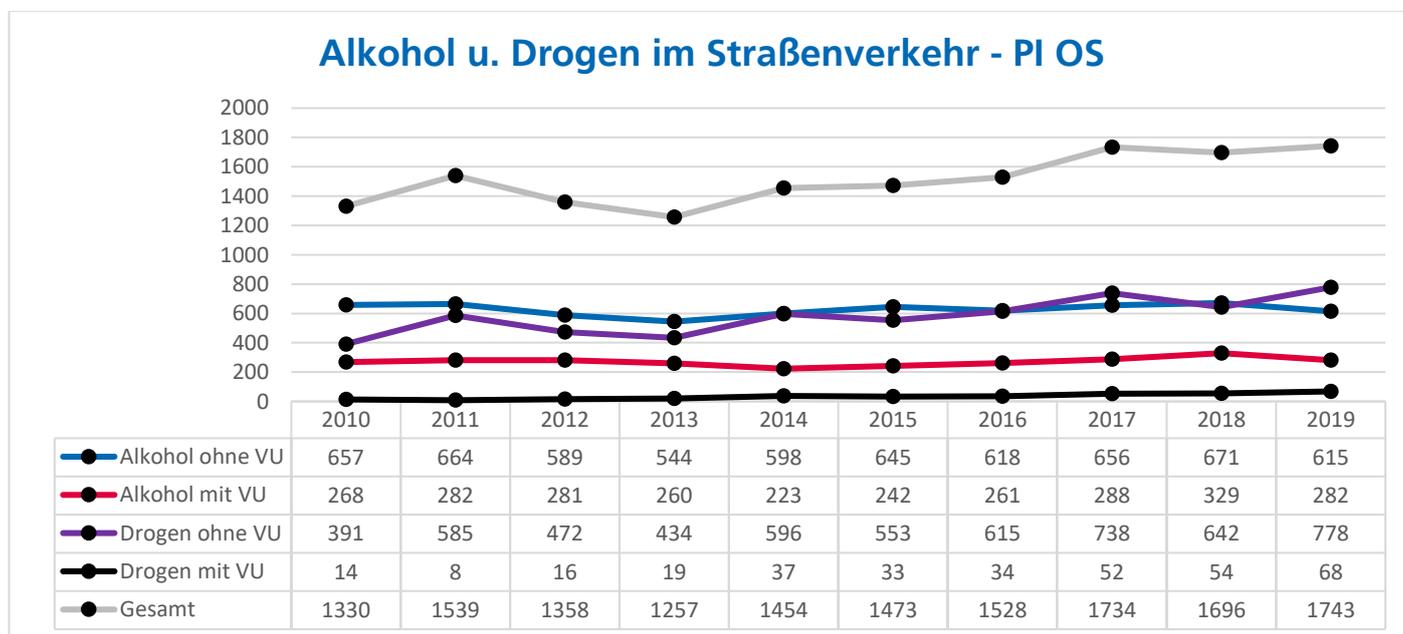
2.7 Elektrokleinstfahrzeuge

Die Thematik Elektrokleinstfahrzeuge spielte in und um Osnabrück bisher keine Rolle. Es gibt vereinzelte Privatnutzer von Segways, Airwheels, Hoverboards und E-Skateboards. Die E-Scooter sind ebenfalls vereinzelt im Straßenbild vertreten, ein Verleih ist bisher jedoch noch nicht eingerichtet. Ein zunächst erwarteter Boom blieb bislang aus. Sofern hier Änderungen eintreten, wird darauf reagiert.

2.8 Alkohol / Drogen im Straßenverkehr

Der Konsum von Alkohol und Drogen lässt sich nicht mit der aktiven Teilnahme am Straßenverkehr in Einklang bringen. **1.743** (1.696)¹ Fälle wurden in diesem Zusammenhang 2019 in der Polizeiinspektion registriert.

Unfälle unter der Einwirkung von Alkohol:	282 (329) ¹
Unfälle unter der Einwirkung von Drogen:	68 (54) ¹
Folgenlose Alkoholfahrten:	615 (671) ¹
Folgenlose Drogenfahrten:	778 (642) ¹



*Alkohol / Drogen = Alkohol- / Drogenfahrten

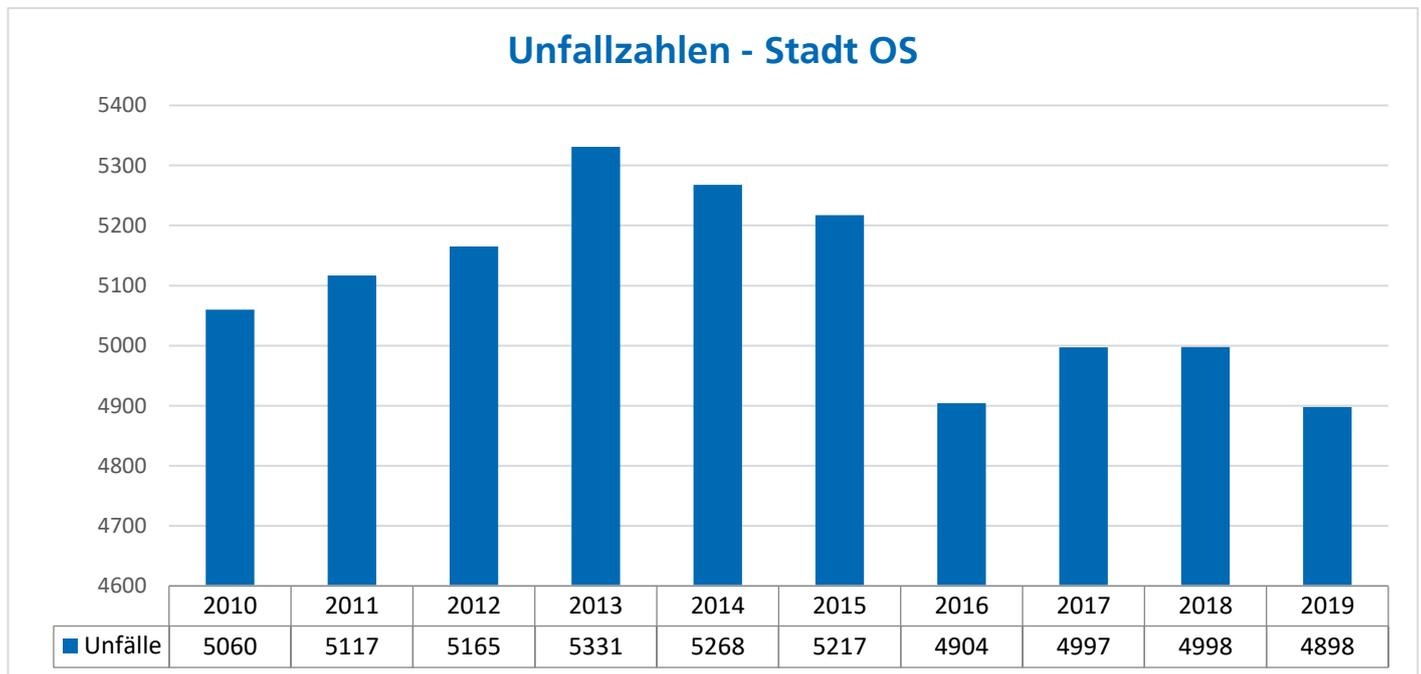
Die Polizei registriert seit Jahren einen Anstieg der Fallzahlen im Bereich der Drogen im Straßenverkehr. Beim Alkohol pendeln sich die Zahlen in der Langzeitbetrachtung auf einem gleichbleibenden Niveau ein.

3. Unfallentwicklung in der Stadt Osnabrück

3.1 Gesamtentwicklung

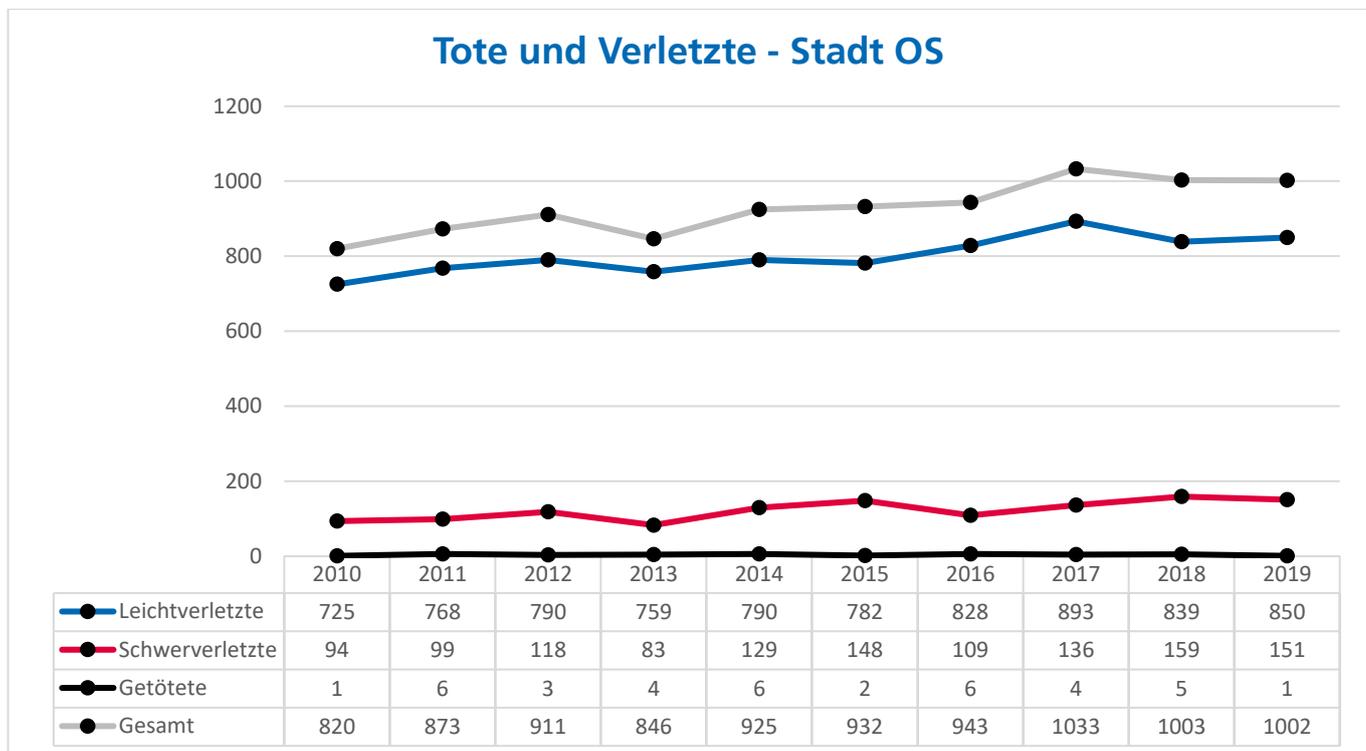
Die Zahl der Unfälle ist im Vergleich zum Vorjahr leicht gesunken **4.898** (4.998)¹.

Eine erfreuliche Entwicklung, bei gleichzeitig steigendem Verkehrsaufkommen in Osnabrück. Die Stadt bleibt ein großer Anziehungspunkt für Berufspendler und eine Vielzahl von Lkw.



3.2 Verkehrsunfälle mit Getöteten und Verletzten

In 2019 kamen im Stadtgebiet **1.002** (1003)¹ Personen bei Unfällen zu Schaden. Eine Person, die als Radfahrer unterwegs war, wurde getötet. Es wurden **151** (159)¹ Schwerverletzte und **850** (839)¹ Leichtverletzte gezählt. Die Zahlen bewegen sich auf dem Niveau der Vorjahre.



3.3 Verkehrsunfälle mit Rad- / Pedelec-Fahrern

Die Zahl der an Unfällen beteiligten Radfahrer steigt seit einigen Jahren stetig an. Ein Grund dürfte sein, dass der Radverkehr mittlerweile auf **24%** des Gesamtverkehrsaufkommens (lt. Kettenblatt des ADFC – Ausgabe 3/20) angestiegen ist. Mehr Radverkehr bedingt auch eine höhere Zahl von Verkehrsunfällen mit Radfahrerbeteiligung.

Aufschlüsselung nach Fahrrad / Pedelec, bereinigte Zahlen:

Stadt OS	2018		2019	
	Fahrrad	Pedelec	Fahrrad	Pedelec
Unfälle	446	40	456	63
Getötete	3	0	1	0
Schwerverletzte	43	7	51	17
Leichtverletzte	254	14	270	31

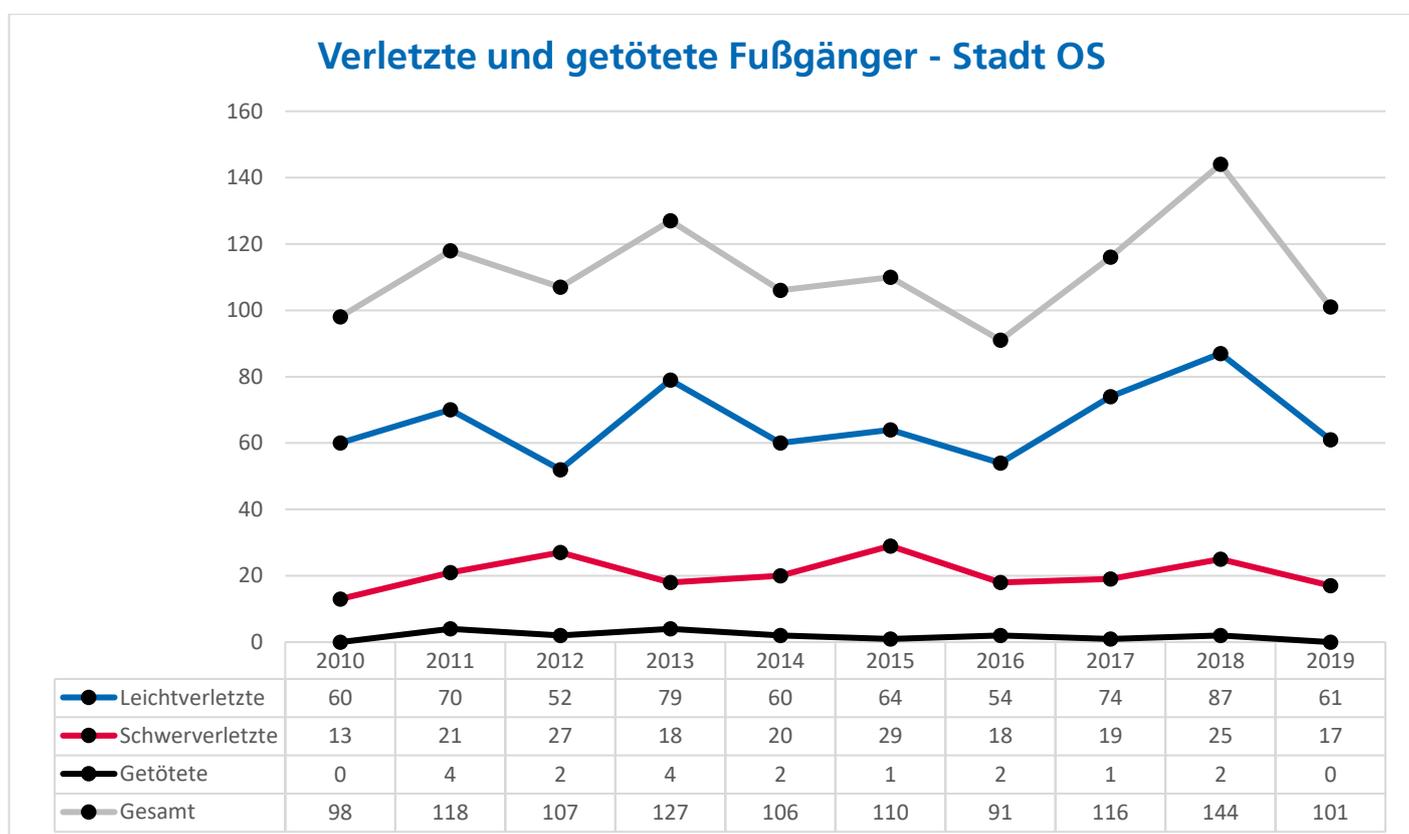
Bei den registrierten Unfällen mit Pedelecs in der Stadt Osnabrück, setzen diese in lediglich **8%** der Fälle die Hauptursache für den jeweiligen Unfall. Bei normalen Fahrradfahrern waren es hingegen **49,2%**.

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Tote	0	1	1	0	3	1	2	1	3	1
Schwer- verletzte	42	48	33	33	50	52	49 (1)	50 (7)	75 (7)	68 (17)
Leicht- verletzte	183	243	245	241	253	259	274 (17)	268 (14)	305 (24)	301 (31)
Unfälle gesamt	346	387	357	390	431	434	443 (22)	457 (24)	486 (40)	519 (63)

*Zahlen in Klammern = davon Pedelec-Fahrer

3.4 Verkehrsunfälle mit Fußgängern

Gemessen an der Zahl aller Verkehrsunfälle im Stadtgebiet, sind Fußgänger nur selten beteiligt. 2019 in **101** (144)¹ Fällen. Dennoch sind die Unfälle nicht zu vernachlässigen, da es größtenteils zu Verletzungen bei den Beteiligten kommt. Im Berichtsjahr wurde kein Fußgänger getötet. **17** (25)¹ Schwerverletzte und **61** (87)¹ Leichtverletzte wurden erfasst.



3.5 Alkohol / Drogen im Straßenverkehr

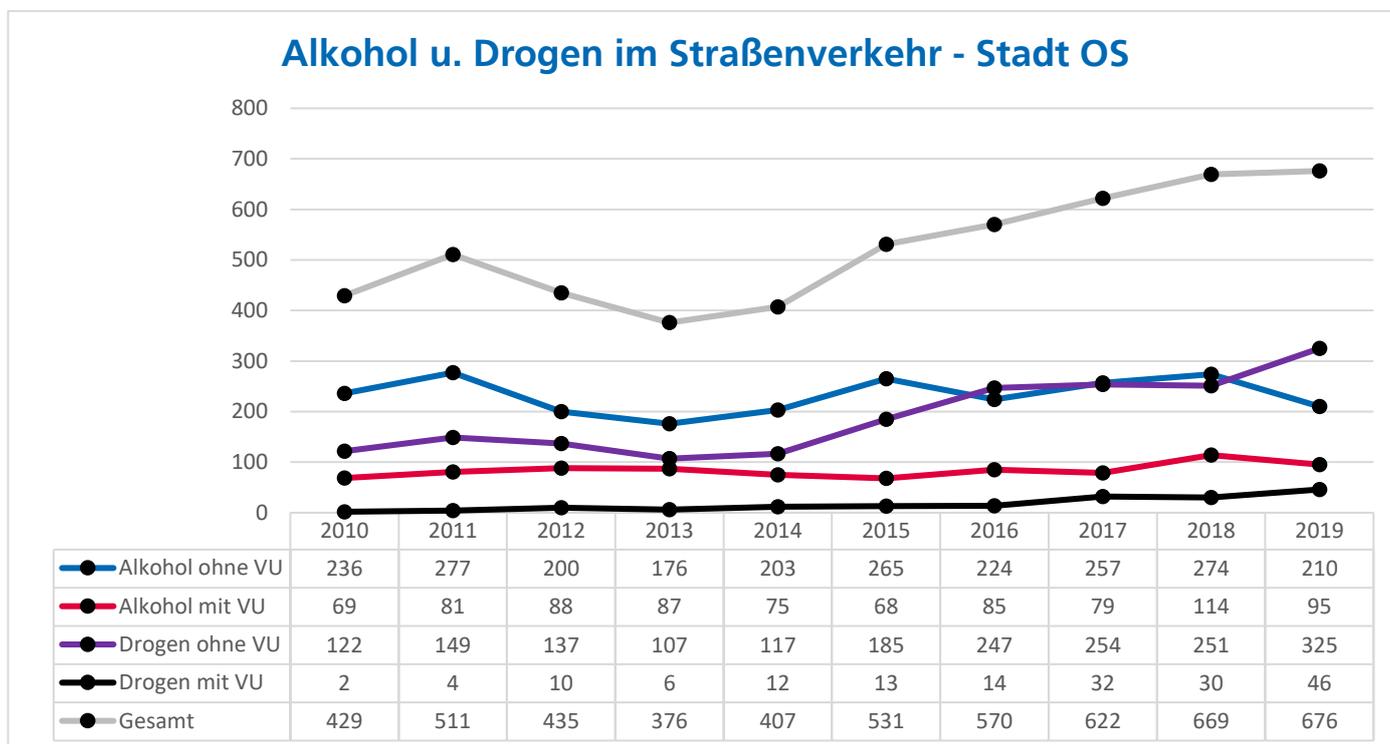
Im Berichtsjahr 2019 wurden im Stadtgebiet **676** (669)¹ Fälle gezählt, bei denen Fahrzeugführer unter dem Einfluss von Alkohol oder Drogen standen.

Unfälle unter der Einwirkung von Alkohol: **95** (114)¹

Unfälle unter der Einwirkung von Drogen: **46** (30)¹

Folgenlose Alkoholfahrten: **210** (274)¹

Folgenlose Drogenfahrten: **325** (251)¹



*Alkohol / Drogen = Alkohol- / Drogenfahrten

Auch im Stadtgebiet ist ein ähnlicher Trend wie auf Inspektionsebene festzustellen:

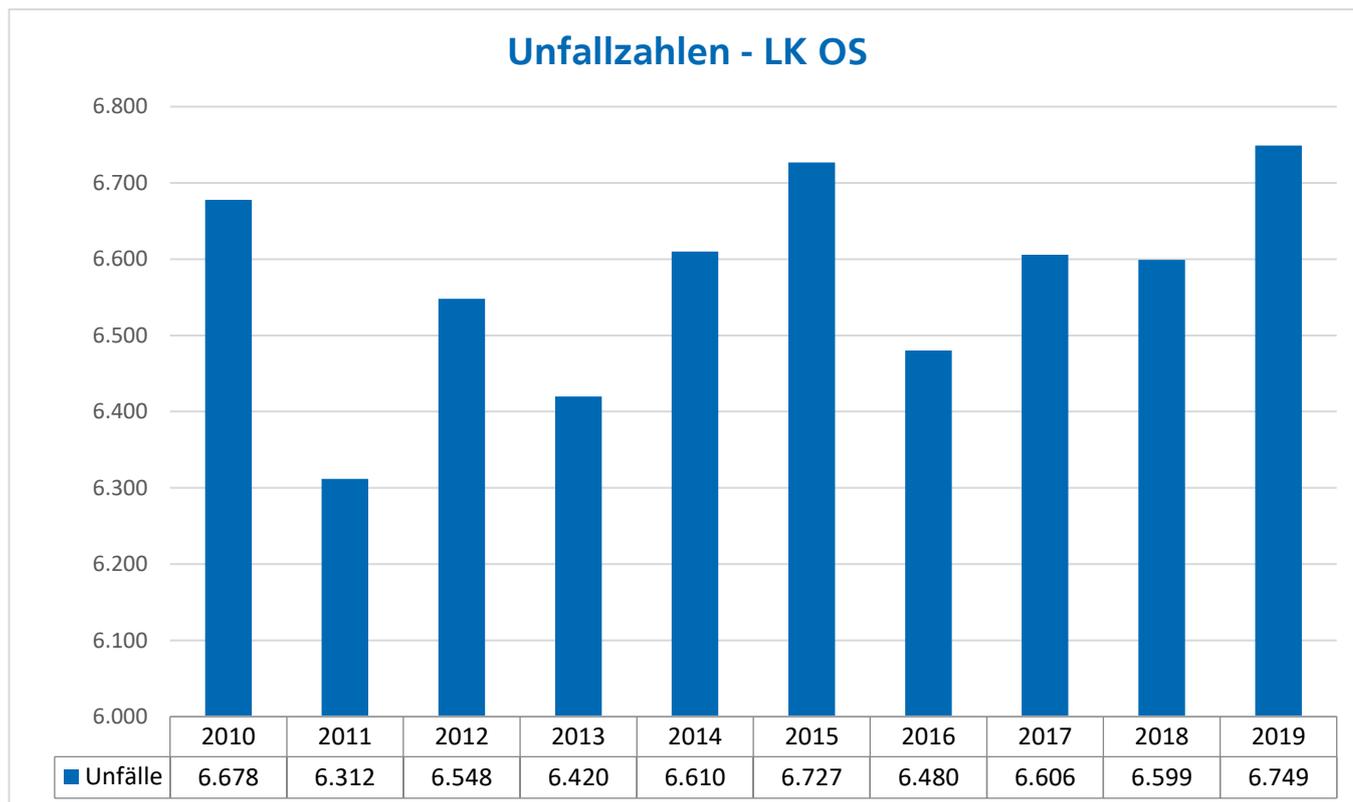
Bei den Trunkenheitsfahrten ist ein in etwa gleichbleibendes Niveau abzulesen.

Die Zahlen im Bereich der Fahrten und Unfälle unter Drogeneinfluss, steigen hingegen an.

4. Unfallentwicklung im Landkreis Osnabrück

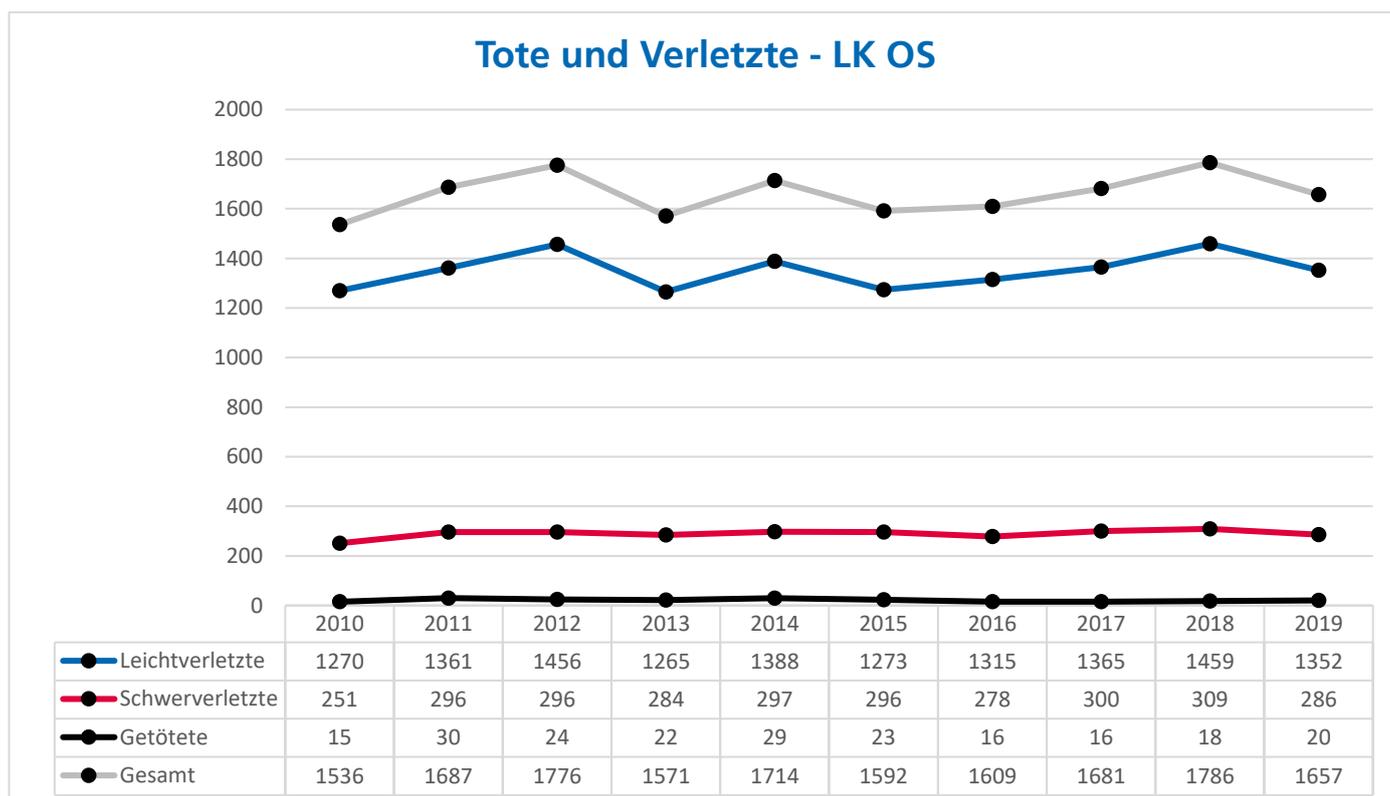
4.1 Gesamtentwicklung

Im Landkreis Osnabrück wurden im Jahr 2019 insgesamt **6749** (6599)¹ Verkehrsunfälle registriert. Der höchste Wert in den vergangenen 10 Jahren.



4.2 Verkehrsunfälle mit Getöteten und Verletzten

Auf den Straßen des Landkreises verloren im Betrachtungszeitraum **20** (18)¹ Personen ihr Leben, darunter **3** Kinder. Insgesamt wurden **1657** (1786)¹ Personen verletzt. **286** (309)¹ Schwerverletzte und **1352** (1459)¹ Leichtverletzte wurden registriert. Alle Zahlen befinden sich auf einem durchschnittlichen Niveau.



4.3 Verkehrsunfälle mit Rad- / Pedelec-Fahrern

Auch im Landkreis steigt die Zahl der Fahrradunfälle. Es wurden **501** (434)¹ Unfälle registriert, bei denen **5** (2)¹ Radfahrer getötet, **82** (64)¹ schwer verletzt und **361** (324)¹ leicht verletzt wurden.

Aufschlüsselung nach Fahrrad / Pedelec, bereinigte Zahlen:

LK OS	2018		2019	
	Fahrrad	Pedelec	Fahrrad	Pedelec
Unfälle	364	70	381	120
Getötete	1	1	1	4
Schwerverletzte	51	13	53	29
Leichtverletzte	276	48	281	80

Die getöteten Pedelec-Fahrer waren alle älter als 60 Jahre. Bei dem getöteten Fahrradfahrer handelt es sich um ein Kind.

Der Unterschied zwischen Stadt und Landkreis ist gravierend, war es in der Stadt 2019 ein toter Fahrradfahrer, waren es hingegen im Landkreis 5 Tote, davon 4 Pedelec-Fahrer.

Die Hauptunfallursache setzten Pedelec-Fahrer im Landkreis Osnabrück lediglich in **12%** der Fälle. Bei normalen Fahrradfahrern waren es hingegen **45,7%**.

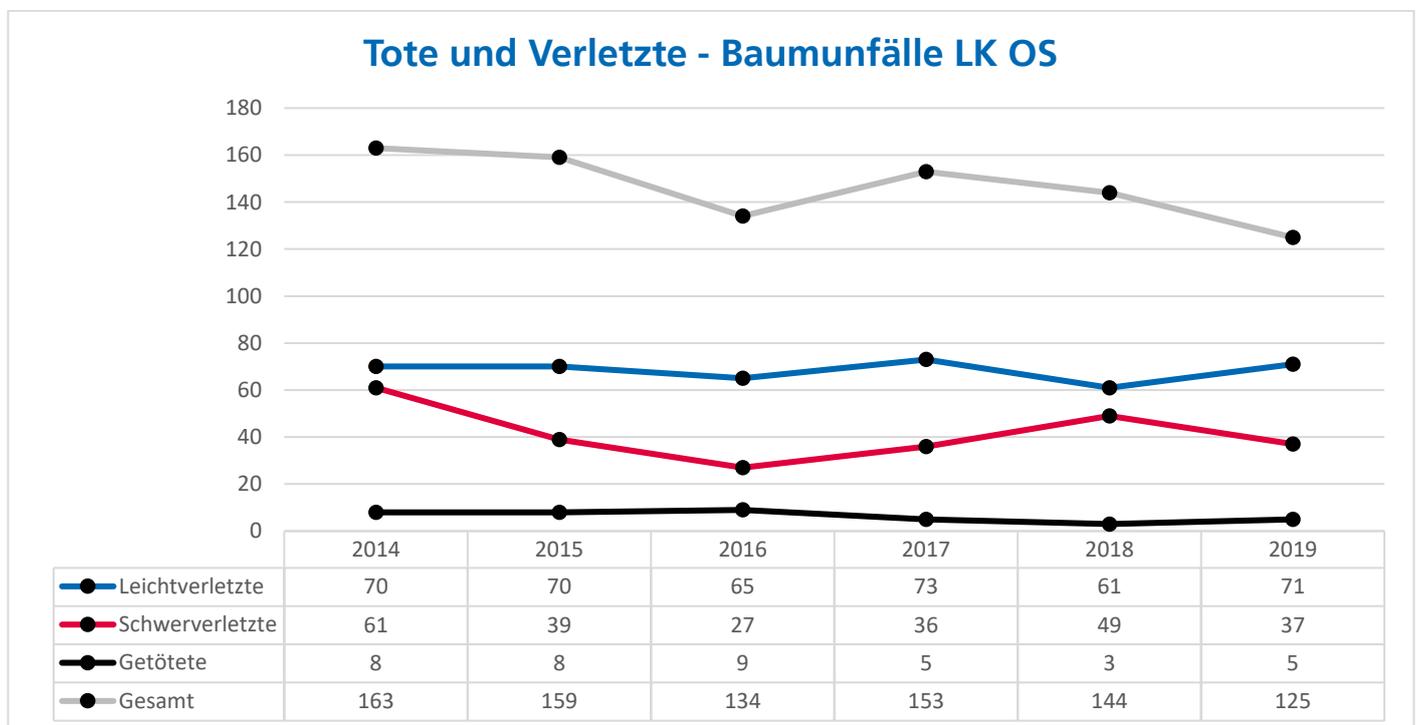
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Tote	2	3	3	5	4	2	3 (1)	1 (0)	2 (1)	5 (4)
Schwer- verletzte	52	42	66	59	61	64	67 (9)	59 (8)	64 (13)	82 (29)
Leicht- verletzte	201	267	271	213	246	235	271 (16)	273 (33)	324 (48)	361 (80)
Unfälle gesamt	304	344	356	321	372	344	402 (28)	383 (42)	434 (70)	501 (120)

*Zahlen in Klammern = davon Pedelec-Fahrer

4.4 Baumunfälle

Baumunfälle ereignen sich vornehmlich außerhalb von geschlossener Bebauung und auf freien Streckenabschnitten. Deshalb wurde eine Auswertung nur für den Landkreis Osnabrück vorgenommen. Seit 2014 werden die Zahlen nur noch außerhalb geschlossener Ortschaften (a.g.O.) erhoben.

In den letzten 5 Jahren ist ein erfreulicher Abwärtstrend wahrzunehmen. 2019 kam es zu **125** (144)¹ Baumunfällen. Durch den Anprall an einen Baum kamen **5** (3)¹ Fahrzeugführer ums Leben, 4 Pkw- und ein 1 Lkw-Fahrer. **37** (49)¹ Personen verletzten sich schwer, **71** (61)¹ leicht.



Ab Juni 2014 wurde für drei Jahre auf ausgewählten Baumunfallstrecken in ganz Niedersachsen ein Modellversuch durchgeführt. Dazu wurden die Strecken besonders beschildert und ein Tempolimit von 70 km/h festgesetzt. Der Modellversuch lief im Jahr 2017 aus, im Landkreis Osnabrück wurde das getestete Tempolimit auf mehr als 10 Strecken beibehalten.

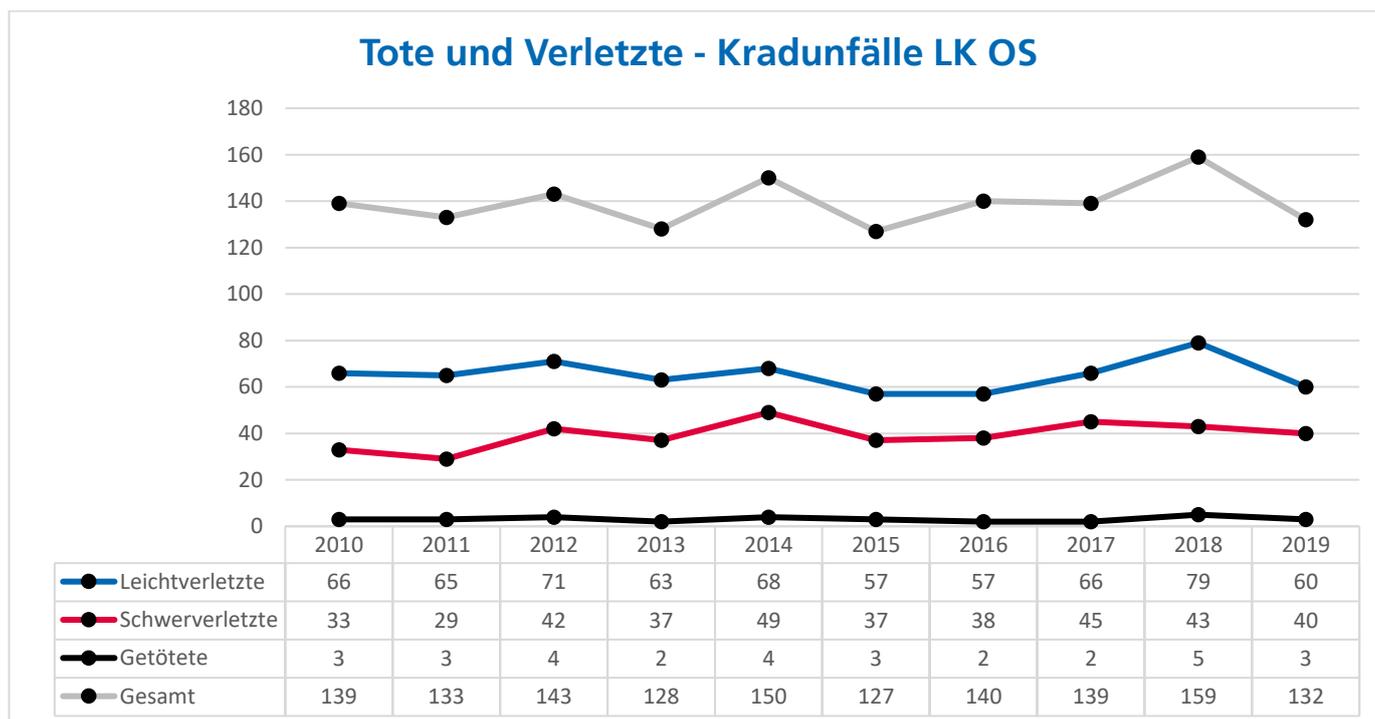
Im Rahmen von Straßensanierungen werden an Baumunfallstrecken häufig Schutzplanken angebracht, so werden sukzessive mehr und mehr Strecken entschärft.

Nach Baumunfällen mit Schwerverletzten und Toten finden regelmäßig Ortstermine mit den Trägern der Verkehrssicherheitsarbeit statt. Daraufhin werden angemessene Maßnahmen beschlossen und umgesetzt. Es findet also eine dauerhafte Betrachtung statt.

4.5 Kradunfälle

Im Landkreis Osnabrück gibt es einige kurvenreiche Streckenabschnitte, die von Kradfahrern gerne befahren werden. Betrachtet werden Kräder über 125 ccm Hubraum.

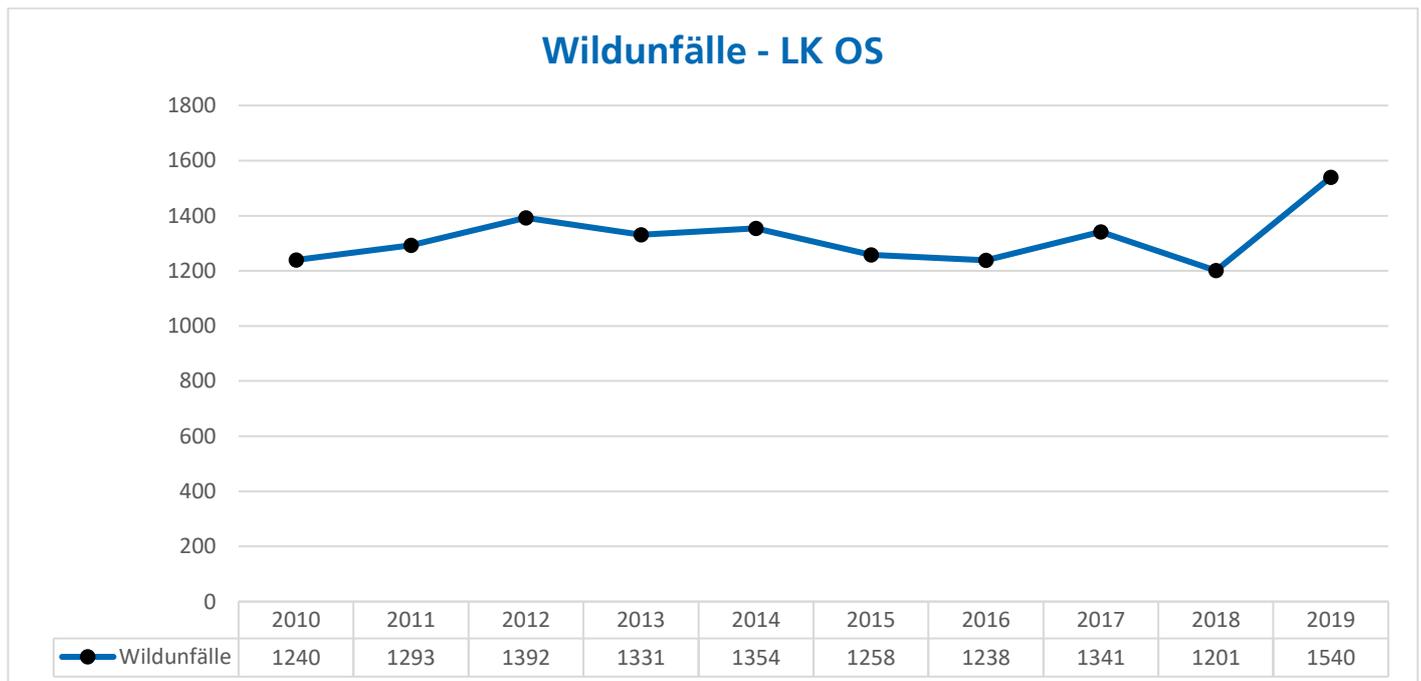
In 2019 wurden **132** (159)¹ Verkehrsunfälle mit Krädern gezählt. Dabei wurden **3** (5)¹ Fahrer getötet, **40** (43)¹ wurden schwer und **60** (79)¹ leicht verletzt. In allen Kategorien bedeutet dies einen Rückgang, verglichen mit dem Vorjahr.



4.6 Wildunfälle

Wildunfälle wurden ebenfalls nur für den Landkreis ausgewertet.

Leider ist für diese Unfallart ein erheblicher Anstieg zu verzeichnen. 2019 wurden **1.540** (1.201)¹ Fälle registriert. In den meisten Fällen blieb es bei Sachschäden, bei 13 Unfällen kam es auch zu Personenschäden.



4.7 Alkohol / Drogen im Straßenverkehr

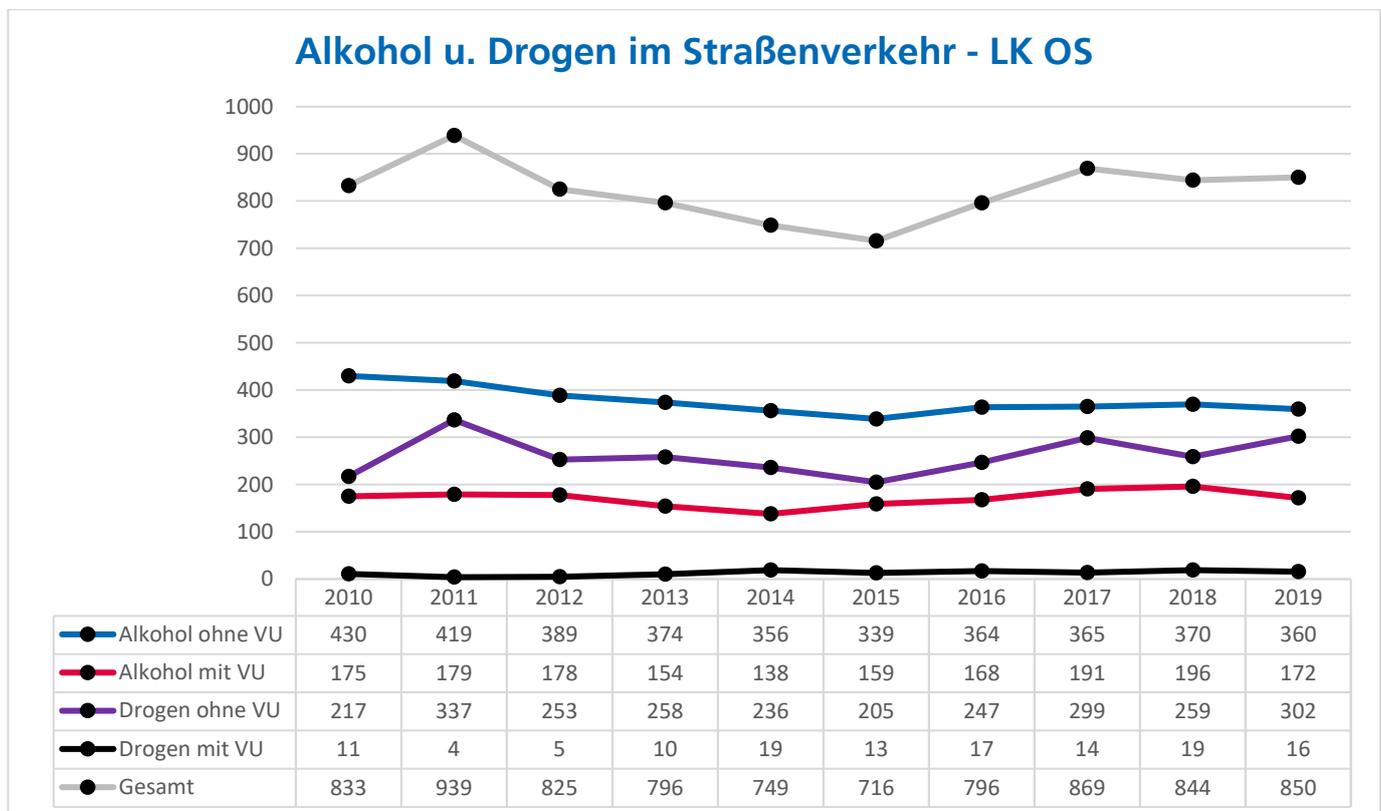
Im Berichtsjahr 2019 wurden im Landkreis **850** (844)¹ Fälle gezählt, bei denen Fahrzeugführer unter dem Einfluss von Alkohol oder Drogen standen.

Unfälle unter der Einwirkung von Alkohol: **172** (196)¹

Unfälle unter der Einwirkung von Drogen: **16** (19)¹

Folgenlose Alkoholfahrten: **360** (370)¹

Folgenlose Drogenfahrten: **302** (259)¹



*Alkohol / Drogen = Alkohol- / Drogenfahrten

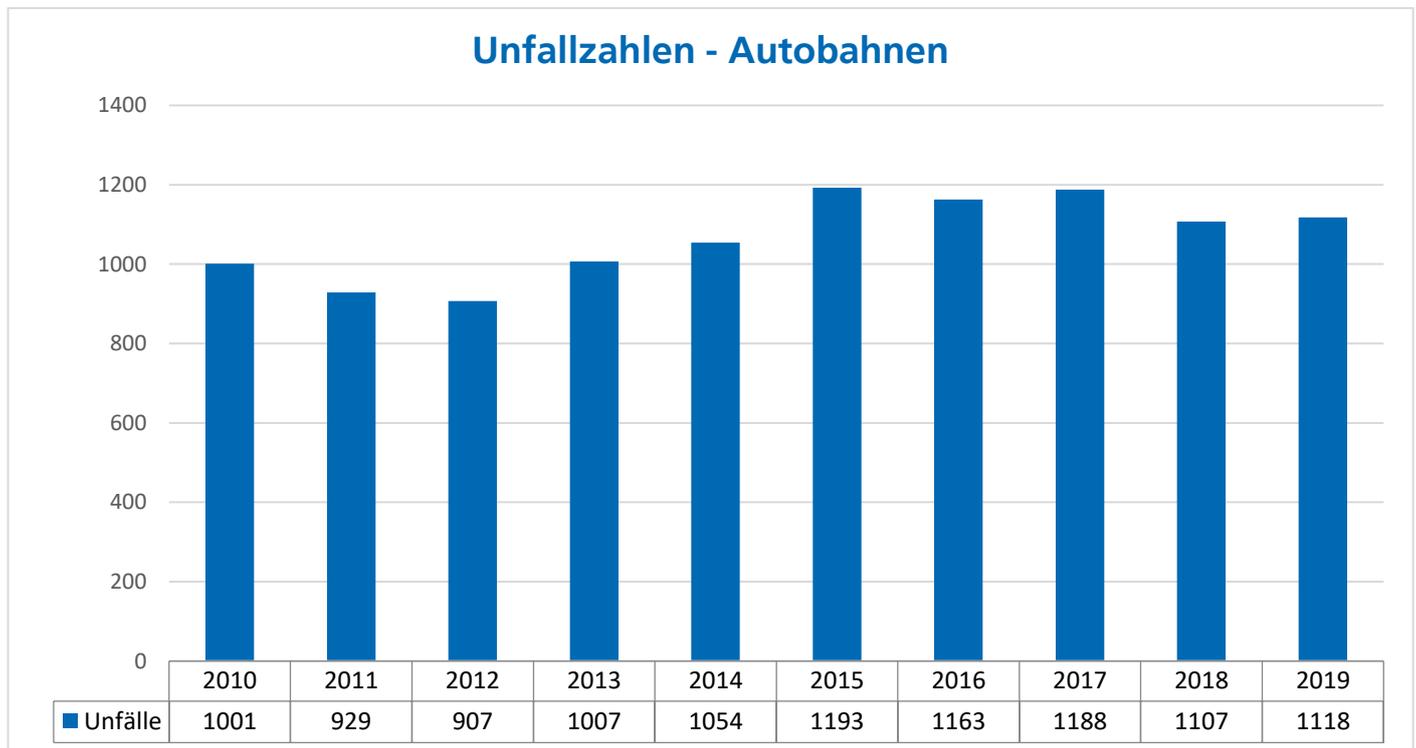
Auch im Landkreis stellen sich die Trends ähnlich wie im Stadtgebiet und auf Inspektionsebene dar: Bei den Trunkenheitsfahrten ist ein in etwa gleichbleibendes Niveau abzulesen, mit einer kleinen Tendenz nach unten.

Die Zahl der Fahrten und Unfälle unter Drogeneinfluss zeigt eine leicht steigende Tendenz.

5. Unfallentwicklung auf den Autobahnen

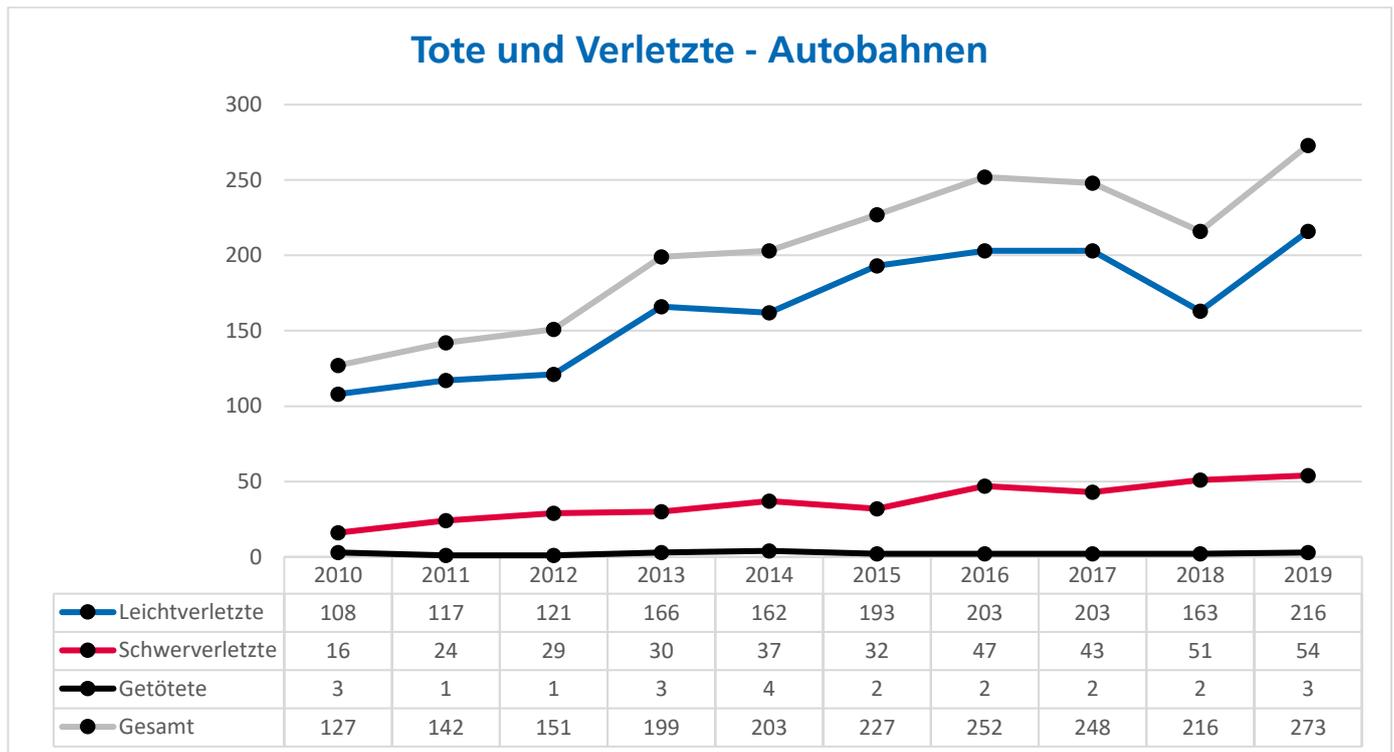
5.1 Gesamtentwicklung

Auf den Bundesautobahnen im hiesigen Zuständigkeitsbereich ereigneten sich **1.118** (1.107)¹ Verkehrsunfälle. Die enorme durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge (z.B. A30 bei Hellern ca. 70.000 Fahrzeuge) und eine Vielzahl von Auf- und Abfahrten rund um Osnabrück, spielen dabei eine große Rolle.



5.2 Verkehrsunfälle mit Getöteten und Verletzten

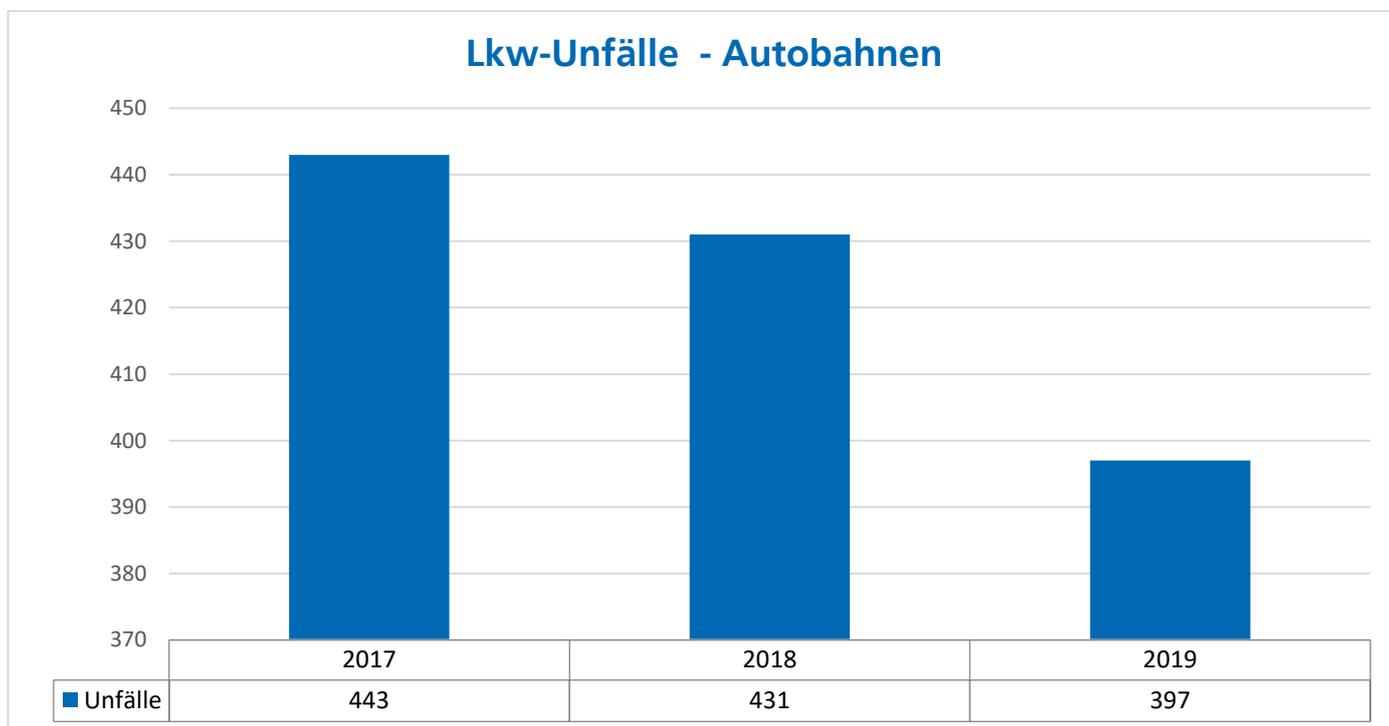
Die Unfallfolgen waren auf den Autobahnen in 2019 schwerer. Insgesamt wurden **273** (216)¹ Personen verletzt. Zu Tode kamen **3** (2)¹ Verkehrsteilnehmer, **54** (51)¹ verletzten sich schwer und **216** (163)¹ verletzten sich leicht.



5.3 Verkehrsunfälle mit Lkw-Beteiligung

Da Lkw auf Autobahnen bei Verkehrsunfällen besonders häufig beteiligt sind, werden diese gesondert ausgewertet. Die Anzahl der Lkw-Unfälle sank auf **397** (431)¹. An **35%** der Autobahnunfälle sind also Lkw beteiligt. 2017 kam ein Fahrer ums Leben, 2018 waren es zwei. 2019 war kein toter Lkw-Fahrer zu beklagen. Als Schwerverletzte wurden **4** (6)¹ Fahrer registriert, als Leichtverletzte waren es **13** (11)¹.

In 63 Fällen wurde Überholen bzw. Überholtwerden als Hauptunfallursache erfasst, in 30 Fällen ungenügender Sicherheitsabstand.



5.4 Alkohol / Drogen im Straßenverkehr

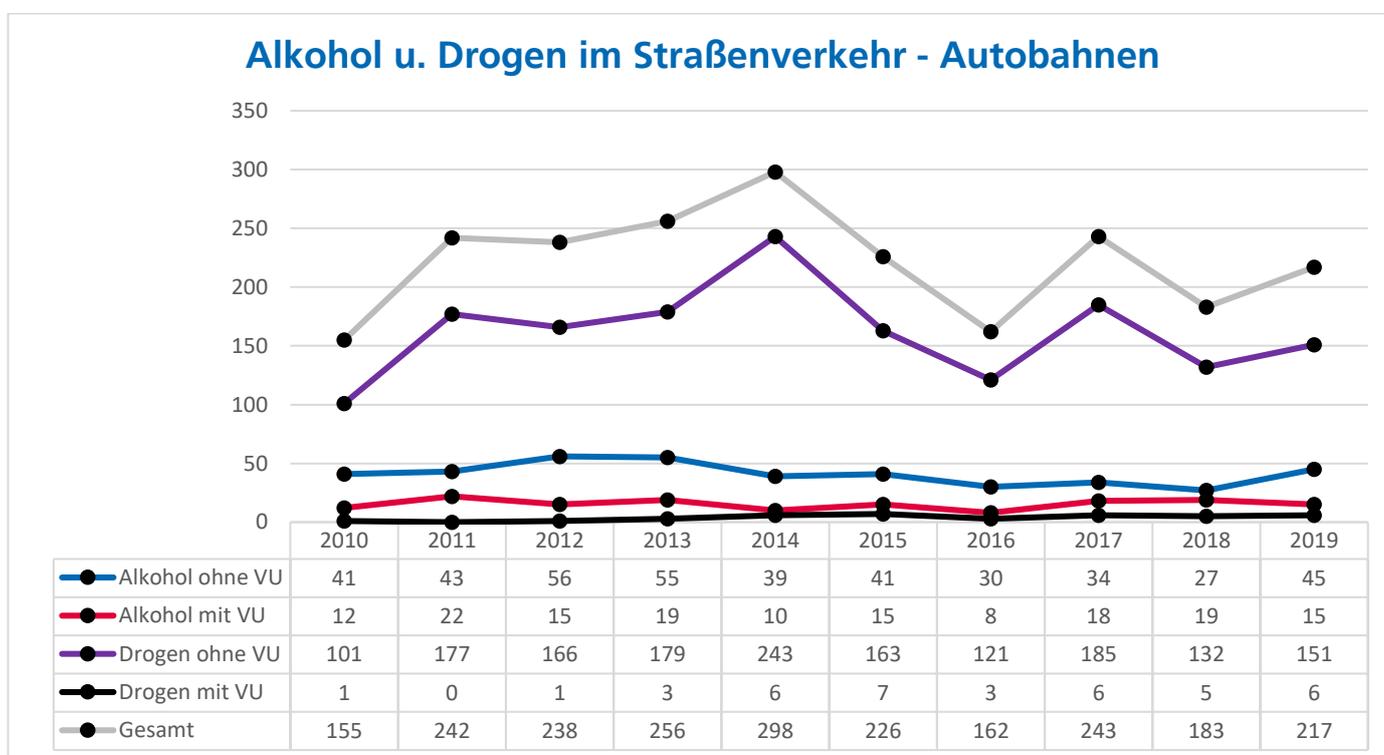
Auch auf den Autobahnen standen Verkehrsteilnehmer wiederholt unter dem Einfluss von Alkohol und Drogen. **217** (183)¹ Fälle wurden gezählt.

Unfälle unter der Einwirkung von Alkohol: **15** (19)¹

Unfälle unter der Einwirkung von Drogen: **5** (5)¹

Folgenlose Alkoholfahrten: **151** (132)¹

Folgenlose Drogenfahrten: **45** (27)¹



*Alkohol / Drogen = Alkohol- / Drogenfahrten

Auf den Autobahnen zeigen sich die Zahlen bei den Trunkenheitsfahrten stabil.

Die folgenlosen Fahrten unter Drogeneinfluss unterliegen starken Schwankungen, anders als die Verkehrsunfälle unter Drogeneinfluss.

6. Unfallprävention und Verkehrssicherheitsarbeit

Ziel und Aufgabe der Polizei ist es, Verkehrsunfälle möglichst zu verhindern, zu reduzieren und die Unfallfolgen zu mildern. Dazu erfolgen unterschiedlichste polizeiliche Aktivitäten.

In diesem Kontext stellt die polizeiliche Arbeit bei der Unfallprävention, der Verkehrsüberwachung und in den Unfallkommissionen eine wichtige Aufgabe dar.

Im **Präventionsbereich** werden die verschiedenen Altersgruppen hinsichtlich der besonderen Gefahren im Straßenverkehr informiert und sensibilisiert. Bei Kindern spielt beispielsweise die Puppenbühne aufklärende Theaterstücke, an Schulen werden Radfahrprüfungen und Fahrradüberprüfungen (Sicherheit / Technik) durchgeführt. Ergänzend dazu werden Schüler- und Elternlotsen ausgebildet.

Durch Vorträge und die Teilnahme an unterschiedlichsten Veranstaltungen sollen thematisch möglichst alle Altersgruppen erreicht werden.

Die **Verkehrsüberwachung** der Polizei ist verbunden mit aufklärenden und repressiven Maßnahmen. Ihre Ziele, die Reduzierung und Verhütung von Verkehrsunfällen, fanden sich bis zu diesem Jahr in der „**Verkehrssicherheitsinitiative 2020**“ wieder.

Die Polizei hat ihre Strategie aktualisiert und die „**Fachstrategie Verkehr**“ aufgestellt.

An diesem Werk orientieren sich in den nächsten Jahren die polizeilichen Aktivitäten in Bezug auf die Verhinderung und Verringerung von Verkehrsunfällen.

Für das Jahr **2020** liegt der **Schwerpunkt** in unserer Inspektion, wie auch landesweit, auf dem Thema **Radverkehr**.

Dazu Polizeioberrat Alexander Meyer – Sachgebietsleiter Einsatz & Verkehr bei der PI Osnabrück:

„Die Entwicklung der Unfälle von Fahrradfahrenden zeigt, dass hier Handlungsbedarf besteht. Wir haben daher eine Fahrradeinheit der Polizei für Stadt und Landkreis eingerichtet. Die Kolleginnen und Kollegen sollen aus dem Blickwinkel von Fahrradfahrenden Verkehrsverstöße feststellen. Dabei sollen sowohl Verstöße zum Nachteil von Fahrradfahrenden wie zum Beispiel Parken auf Radwegen als auch deren Fehlverhalten geahndet werden. Außerdem wird die Fahrradeinheit in Parks, Naherholungsgebieten und anderen Bereichen unterwegs sein, die mit dem Streifenwagen schwer erreichbar sind. Wichtig ist uns dabei auch die Ansprechbarkeit und der Dialog mit den Bürgerinnen und Bürgern. Die Fahrradeinheit wurde u.a. mit hochwertigen Pedelecs, einer speziellen Fahrrad-ausrüstung /-uniform und besonderen Einsatzmitteln ausgestattet. Durch den Transport mit Fahrradgepäckträgern kann die Fahrradeinheit sowohl in der Stadt als auch im Landkreis Osnabrück tätig werden. Wir sind der Überzeugung, dass wir durch die Fahrradeinheit eine gute Ergänzung der polizeilichen Präsenz erreichen und maßgeblich die Verkehrssicherheit von Fahrradfahrenden erhöhen können.“

Die Aufgabe von **Unfallkommissionen** ist es, die Straßen sicherer zu machen, Unfälle und ihre schweren Folgen zu vermeiden. Hierfür bündeln sie das Wissen zahlreicher Experten und gehen Unfallursachen auf den Grund. Unfallkommissionen haben die Aufgabe, Unfallhäufungen zu erkennen, sie zu bewerten und Maßnahmen (bauliche oder verkehrsregelnde) zur Beseitigung zu beschließen. Das Maßnahmenspektrum kann von der Aufstellung eines Verkehrszeichens bzw. Beschilderungsmaßnahmen bis hin zum Umbau einer unfallauffälligen Stelle oder Strecke reichen.

"Die Bekämpfung der Verkehrsunfälle" im Rahmen der örtlichen Unfalluntersuchung und Analyse in Unfallkommissionen ist gemeinsame Aufgabe von Polizei, Straßenverkehrs- und Straßenbaubehörden. Sie ist in der Verwaltungsvorschrift zu § 44 der Straßenverkehrs-Ordnung verankert. Dabei ist es insbesondere die Aufgabe der Polizei, für die Überwachung der StVO zu sorgen, der Verkehrsbehörde, die festgelegten Verkehrszeichen der StVO anzuordnen und der Baubehörde, diese Anordnungen auszuführen und ggf. erforderliche Baumaßnahmen umzusetzen.

Die Arbeit der Unfallkommissionen ist ein wesentlicher Bestandteil der Gesamtkonzeption zur Verbesserung der Verkehrssicherheit. Es gibt 9 Unfallkommissionen in der Polizeiinspektion Osnabrück, welche für den Landkreis und die Stadt Osnabrück, sowie die Bundesautobahnen zuständig sind.

7. Tipps für Verkehrsteilnehmer

Mehr als 95% aller Verkehrsunfälle sind auf das falsche Verhalten von Verkehrsteilnehmern zurückzuführen, oftmals im Zusammenhang mit weiteren Faktoren. Jeder Verkehrsteilnehmer kann und sollte also dazu beitragen, die Gefahren im Straßenverkehr zu verringern.

Jeder muss sich bewusst sein, dass er, sobald er sein Haus verlässt, Teilnehmer am Straßenverkehr ist und die dort gültigen Regelungen zu beachten hat. Sei es als Fußgänger, Radfahrer oder als Führer eines Kraftfahrzeuges.

Da auch Verkehrsvorschriften einem stetigen Wandel unterliegen, ist es empfehlenswert, sich von Zeit zu Zeit mit den Neuerungen zu befassen. Die Einhaltung dieser Regeln durch alle Verkehrsteilnehmer macht das Verhalten gegenseitig einschätz- und vorhersehbar. Alle Teilnehmer im Straßenverkehr können sich somit aufeinander einstellen.

Der Faktor **„Zeit“** sollte nicht unterschätzt werden. Eine Teilnahme am Straßenverkehr unter zeitlichem Druck steigert die Bereitschaft, sich über Verkehrsvorschriften hinwegzusetzen und führt zu riskanterem Verhalten. Wer mit ausreichend Zeit unterwegs ist, ist gelassener und weniger risikobereit.

Die Ablenkungen werden im Straßenverkehr immer vielfältiger. Smartphones, Navigationsgeräte und andere elektronische Geräte lenken den Fokus weg von der Straße, sie bilden den größten Teil der Ablenkung im Straßenverkehr. Der Begriff Ablenkung umfasst aber auch viele weitere Dinge, z.B. die Konversation mit Mitfahrern, gedankliches Befassen mit eindringlichen Themen, Beachtung von Geschehnissen außerhalb des Verkehrsraumes.

Diese Dinge lenken Verkehrsteilnehmer von der eigentlichen Tätigkeit, dem Fahren, ab. Ablenkungen sind nicht nur bei den Führern von Kraftfahrzeugen problematisch.

Bei den schwächeren Verkehrsteilnehmern, den Fußgängern und Radfahrern, ist die Erkennbarkeit wichtig. Nicht nur in der dunklen Jahreszeit sollte auffällige, helle oder sogar Signalkleidung mit Reflexionsflächen getragen werden. Hier hat sich in den vergangenen Jahren vieles zum Positiven entwickelt, gute Erkennbarkeit und Signalkleidung sind immer öfter im Verkehrsraum wahrzunehmen. Die Sichtbarkeit ist auch bei den Pedelec-Fahrern ein besonderer Sicherheitsaspekt. Die durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit liegt höher als beim klassischen Fahrrad, einer guten Erkennbarkeit kommt deshalb eine große Bedeutung zu.

Eine schnelle, einfache und wirkungsvolle Schutzmaßnahme stellen Schutzhelme dar. Sie können die Folgen bei Fahrradstürzen entscheidend abmildern.

Dazu Leitende Polizeidirektorin Andrea Menke – Leiterin der Polizeiinspektion Osnabrück:

„Bedauerlicherweise hat der Gesetzgeber noch immer keine Helmpflicht für Fahrradfahrer eingeführt. Verletzungen im Kopfbereich ziehen meist schwere Folgen nach sich. Insbesondere betrifft dies auch die Fahrerinnen und Fahrer von Pedelecs, hier ist die gefahrene Durchschnittsgeschwindigkeit durch die Motorunterstützung meist deutlich höher als bei konventionellen Fahrrädern. Mit steigender Geschwindigkeit bleibt in brenzligen Situationen weniger Zeit zum Reagieren und die Unfallfolgen sind meist schwerer.“

Impressum

Polizeiinspektion Osnabrück
Kollegienwall 6-8
49074 Osnabrück

0541 327-0
www.pi-os.polizei-nds.de

Die PI Osnabrück wird vertreten durch:

Andrea Menke, Leitende Polizeidirektorin

Sachgebietsleiter Einsatz & Verkehr:

Alexander Meyer, Polizeioberrat

Fachberater:

Heinrich Brickwedde, PHK
- Sachgebiet Verkehr -

Verfasser:

Matthias Bekermann, PK
- Presse- und Öffentlichkeitsarbeit -