

# Verkehrsunfalllagebild 2016



Inhaltsverzeichnis

1. Polizeiinspektion Osnabrück.....	4
1.1 Unfälle gesamt.....	4
1.2 Verletzte und Getötete gesamt .....	5
1.3 Tote .....	6
1.3.1 Details zu den Verkehrsunfällen mit getöteten Personen .....	7
1.4 Schwerverletzte .....	11
1.5 Leichtverletzte .....	12
1.6 Unfallbeteiligte Altersgruppen .....	13
1.6.1 Ältere Menschen.....	14
1.6.2 Kinder .....	15
1.6.3 Junge Fahrer .....	16
1.7 Hauptunfallursachen.....	17
1.7.1 Geschwindigkeit.....	18
1.7.2 Abstand .....	18
1.7.3 Alkohol / Drogen .....	18
1.7.4 Sonstige Fehler der Fahrzeugführer .....	19
1.7.5 Fahrradunfälle.....	20
1.7.6 Baumunfälle.....	22
1.7.7 Wildunfälle .....	24
1.7.8 Krad-Unfälle.....	26
1.8 Verkehrsunfallflucht .....	31
1.9 Was ist zu tun? .....	32
1.9.1 Verkehrsteilnehmer.....	32
1.9.2 Polizei .....	33
2. Einzelgrafiken.....	34
2.1 Landkreis Osnabrück.....	34
2.1.1 Landkreis Osnabrück - Langzeitentwicklung .....	34
2.1.2 Landkreis Osnabrück - Unfalltote .....	34
2.1.3 Landkreis Osnabrück - Schwerverletzte.....	35
2.1.4 Landkreis Osnabrück - Leichtverletzte .....	35
2.1.5 Landkreis Osnabrück - Hauptunfallursachen.....	36
2.1.6 Landkreis Osnabrück - Alkohol / Drogen.....	36
2.1.7 Landkreis Osnabrück - Fahrradunfälle .....	37
2.2 Stadt Osnabrück.....	38
2.2.1 Stadt Osnabrück - Langzeitentwicklung .....	38
2.2.2 Stadt Osnabrück - Unfalltote .....	38
2.2.3 Stadt Osnabrück - Schwerverletzte .....	39
2.2.4 Stadt Osnabrück - Leichtverletzte .....	39
2.2.5 Stadt Osnabrück - Hauptunfallursachen.....	40
2.2.6 Stadt Osnabrück - Alkohol / Drogen.....	40
2.2.7 Stadt Osnabrück - Fahrradunfälle.....	41
2.3 Bundesautobahn .....	42
2.3.1 Bundesautobahn - Langzeitentwicklung .....	42
2.3.2 Bundesautobahn - Unfalltote.....	42
2.3.3 Bundesautobahn - Schwerverletzte .....	43
2.3.4 Bundesautobahn - Leichtverletzte.....	43
2.3.5 Bundesautobahn - Hauptunfallursachen .....	44
2.3.6 Bundesautobahn - Alkohol / Drogen .....	44
2.3.7 Bundesautobahn - Anzahl Unfälle pro Autobahn.....	45

Osnabrück im März 201

## Grußwort:

Sehr geehrte Damen, sehr geehrte Herren,

wie auch in den vergangenen Jahren liegt vor Ihnen das Verkehrsunfalllagebild. Es zeigt Ihnen das Unfallgeschehen auf den Straßen im Zuständigkeitsbereich der Polizeiinspektion Osnabrück für das Jahr 2016 auf. Es betrifft alle Verkehrswege in der Stadt- und im Landkreis Osnabrück, sowie die durchführenden Streckenabschnitte der Bundesautobahnen A 1, A 30 und A 33. Das Lagebild erläutert Ihnen textlich und mittels Grafiken die unterschiedlichen Facetten und Entwicklungen. Ebenso enthält es Ausführungen zur polizeilichen Verkehrssicherheitsarbeit.

Im Jahr 2016 kamen hier 24 Personen bei Verkehrsunfällen ums Leben. Das bedeutet gegenüber dem Vorjahr ein Minus von 3 Toten. Bei den Schwerverletzten ist ebenfalls ein leichter Rückgang zu verzeichnen, wobei dagegen die Zahl der Leichtverletzten etwas anstieg. Die Anzahl aller polizeilich aufgenommenen Verkehrsunfälle in 2016 beläuft sich auf 12547 und fällt damit im Vergleich zu 2015 etwas geringer aus. Da mit Jahresbeginn 2016 die einfachen Parkplatzunfälle nicht mehr statistisch erfasst werden, lässt das einen direkten Vergleich zu den Vorjahren nicht mehr zu. Insgesamt dürfte die Größenordnung aber annähernd gleich liegen.

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

Dort werden die Entwicklungen des Jahres 2016 für die gesamte Polizeiinspektion, für die Bereiche Stadt Osnabrück und Landkreis Osnabrück, sowie für die Bundesautobahnen dargestellt.

Der ‚Modellversuch zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf Straßen mit Baumbestand‘ prägte auch im vergangenen Jahr die Verkehrsüberwachung. Die Geschwindigkeitsüberwachung wurde überwiegend auf den ausgewiesenen Strecken des Modellversuchs durchgeführt. Daneben spielten bei der Verkehrsüberwachung auch die Thematiken „Radfahrunfälle“ und „Krad-Unfälle“ eine Rolle.

Im Präventionsbereich wurde zu Beginn des Jahres die Aufführung des Stückes „Abgefahren – wie krass ist das denn“, das vornehmlich „Junge Kraftfahrer“ anspricht, fortgeführt. Dargestellt wurden sehr emotional die Abläufe, Eindrücke und Empfindungen aus der Sichtweise von Personen, die real an einem tödlichen Verkehrsunfall beteiligten waren. Gleichmaßen wurde die Puppenbühne hier im Hause fest installiert und ermöglicht dadurch die Verkehrssicherheitsarbeit mit Grundschulern.

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

Michael Maßmann

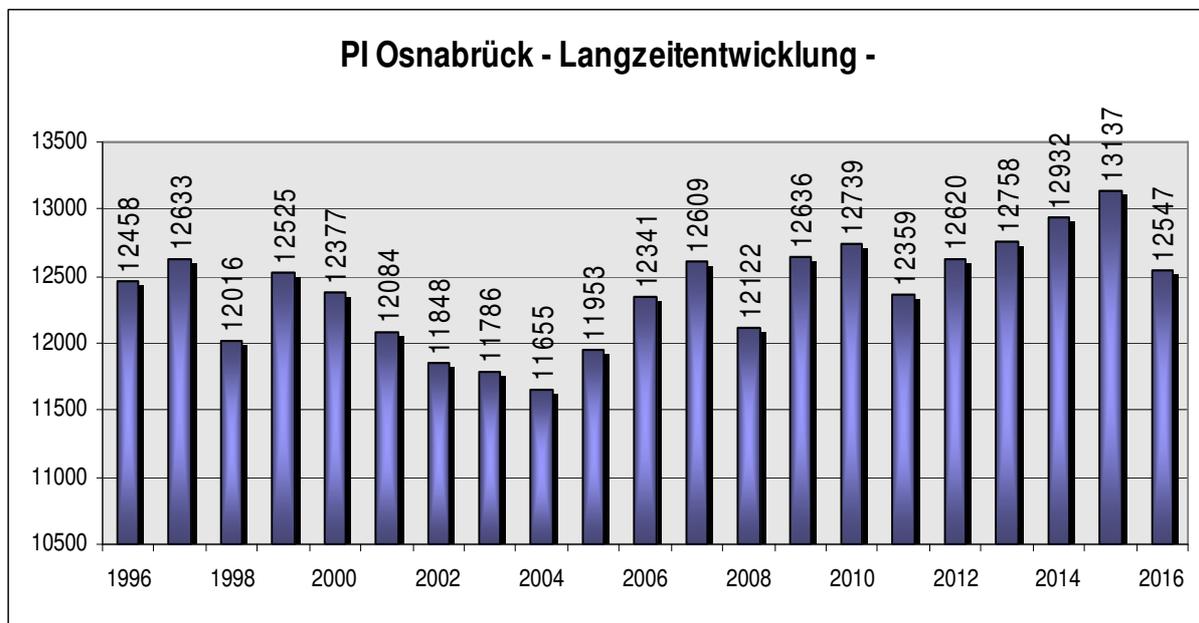
Leitender Polizeidirektor und  
Leiter der Polizeiinspektion Osnabrück

# 1. Polizeiinspektion Osnabrück

## 1.1 Unfälle gesamt

Mit Beginn des Jahres 2016 werden im Bereich der Polizeidirektion Osnabrück Verkehrsunfälle mit Sachschäden, die sich auf Parkplätzen ereignen und keine weitere rechtliche Verfolgung erfordern ( sog. Parkplatzunfälle ) statistisch nicht mehr erfasst. Daraus resultiert, das die Gesamtzahl aller registrierten Verkehrsunfälle 2016 geringer ausfällt als noch in 2015. Diese liegt jedoch mit 12547 Unfällen immer noch relativ hoch. In den zurückliegenden Jahren wurden pro Jahr jeweils etwa 800 Parkplatzunfälle erfasst. Diese Größenordnung dürfte auch für 2016 gelten, ist aber nicht recherchierbar.

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

Bei allen polizeilich aufgenommenen Verkehrsunfällen verunglückten im vergangenen Jahr insgesamt 2804 Personen. Die Zahl umfasst alle an Verkehrsunfällen direkt beteiligte Personen, die bei dem jeweiligen Ereignis einen Körperschaden erlitten, von einer leichten Blessur über schwerwiegenden Verletzungen bis hin zur tödlichen Folge. Die Zahl fällt gegenüber 2015 etwas höher aus. Das ist auf einen Anstieg bei den Leichtverletzten zurückzuführen. Die Anzahl der Getöteten und Schwerverletzten ist rückläufig. Insgesamt bedeutet die Zunahme bei den Verunglückten Personen einen Anstieg um 1,9 % .

Bezogen auf alle polizeilich erfassten Unfallbeteiligten wurden demnach 13 % verletzt oder getötet.

Weitere Ausführungen dazu erfolgen nachstehend.

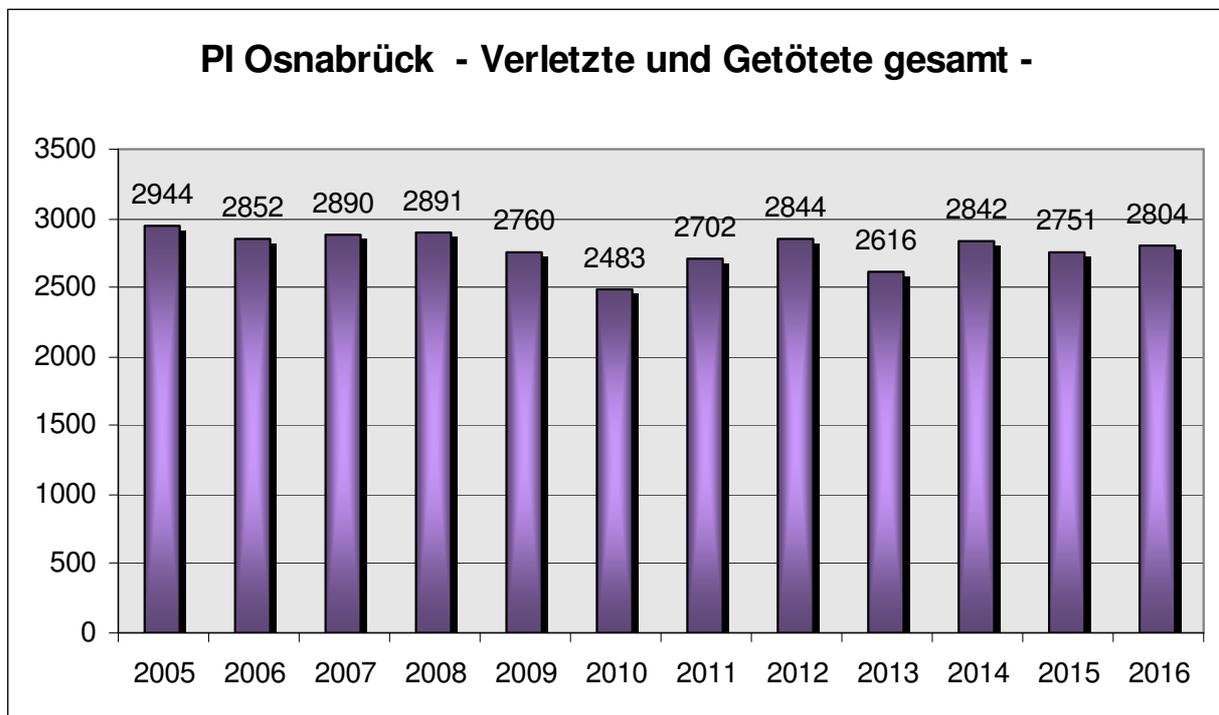




Foto: - Polizei-

### 1.3 Tote

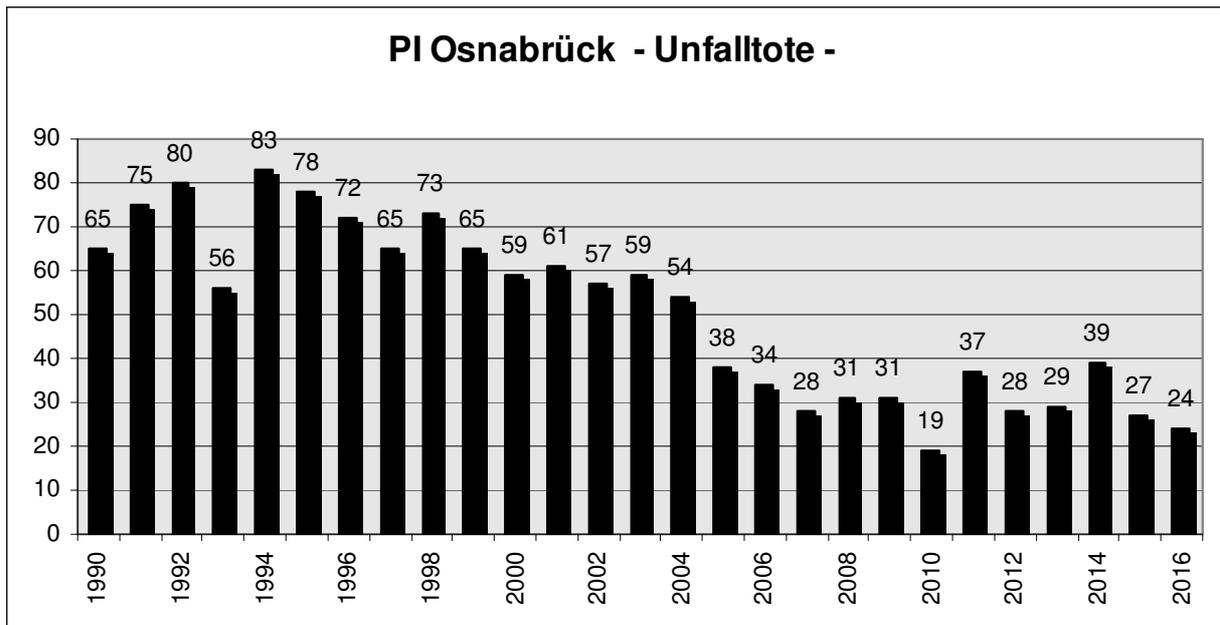
2016 wurden bei 24 Verkehrsunfällen mit tödlichem Ausgang gleichfalls 24 Personen tödlich verletzt. Im Vergleich zu 2015 bedeutet das ein Minus von 3 Verkehrstoten. Auch wenn zahlenmäßig erfreulicherweise ein Rückgang zu verzeichnen ist gilt aber noch immer, dass jeder Verkehrstote einer zu viel ist.

Das Minus von 3 Unfalltoten bedeutet einen Rückgang von 11 % .

Das nachstehende Langzeitdiagramm zeigt, dass mit 24 Verkehrstoten nach 2015 erneut die zweitniedrigste Zahl der vergangenen 27 Jahre zu verzeichnen ist.

Die Tendenz der vergangenen Jahre ist insgesamt als positiv anzusehen.

Weitere detaillierte Angaben zu den Verkehrsunfällen mit getöteten Personen erfolgen nachstehend.



### 1.3.1 Details zu den Verkehrsunfällen mit getöteten Personen

#### 1.3.1.1 Aufteilung der tödlichen Verkehrsunfälle

Von den im Bereich der Polizeiinspektion Osnabrück registrierten 24 tödlichen Verkehrsunfälle ereigneten sich 6 im Stadtgebiet Osnabrück, 2 auf den Autobahnen und 16 auf den Straßen des Landkreises.

In der Stadt Osnabrück starben 2 Radfahrer, 2 Fußgänger, 1 Pkw-Fahrer sowie 1 Mitfahrer in einem Pkw.

Auf der BAB waren es 1 Pkw-Fahrer und 1 Transporter-Fahrer.

Im Landkreis kamen 8 Pkw-Fahrer, 2 Mitfahrer im Pkw, 1Lkw-Fahrer, 2 Krad-Fahrer und 3 Radfahrer ( davon 1 E-Bike-Fahrer ) ums Leben.

Bei den 24 Verkehrstoten handelte es sich um 13 männliche und 11 weibliche Personen.

Bei einem Verunglückten handelte es sich um ein Kind ( Mitfahrer im Pkw ), 3 waren sog. „Junge Fahrer“ im Alter von 18-24 Jahren, 10 Personen waren zwischen 25 und 64 Jahre alt und ebenfalls 10 Getötete waren älter als 65 Jahre ( davon 4 über 70 und 6 über 80 Jahre).

Alkohol, Drogen oder Medikamente waren bei keinem der tödlichen Unfällen mit im Spiel.

Bei 9 tödlichen Unfällen handelte es sich um sog. Baumunfälle.

### 1.3.1.2 Verteilung auf Landstraßen, Ortschaften und Autobahnen

Von den insgesamt 24 Verkehrsunfällen mit tödlichem Ausgang ereigneten sich 16 außerhalb einer geschlossenen Ortschaft. Davon wiederum 2 auf den Bundesautobahnen. Die anderen 8 Unfälle geschahen innerhalb von bebauten Gebieten. Das bedeutet, dass 67 Prozent der tödlichen Unfälle außerhalb von geschlossenen Ortschaften stattfanden.

Von den 16 außerörtlichen Verkehrsunfällen handelt es sich in 9 Fällen um sogenannte ‚Baumunfälle‘, die alle im Bereich des Landkreises Osnabrück zu finden waren.



Foto: - Polizei -

### 1.3.1.3 Lichtverhältnisse zur Unfallzeit / Wochentage / Straßenzustand

Die überwiegende Anzahl der tödlichen Verkehrsunfälle ereignete sich über Tage bei Tageslicht. Bei 1 herrschte Dämmerung, bei den übrigen 8 Unfällen Dunkelheit.

Zu den Uhrzeiten ist zu sagen, dass 11 Unfälle in der Zeit zwischen 12.00 und 18.00 Uhr lagen, 7 zwischen 06.00 und 12.00 Uhr sowie 6 zwischen 18.00 und 06.00 Uhr.

Sieht man auf die Verteilung auf die Wochentage ist festzustellen, dass mit 9 tödlichen Verkehrsunfällen wiederum der Sonntag heraus sticht, gefolgt vom Dienstag mit 5 Unfällen. Auf einen Freitag fielen 3 Unfälle, danach folgten mit jeweils 2 die Tage Mittwoch, Donnerstag und Samstag, sowie Montag mit 1 Verkehrsunfall.

Auch wenn wie in letzten Jahren auch die schlechteren Lichtverhältnisse während der Dämmerung und der Dunkelheit offensichtlich erneut keine größere Rolle spielten soll hier nochmals darauf hingewiesen werden, 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.

Zu den Straßenzuständen bei ist festzustellen, dass es bei 20 tödlichen Unfällen trocken und bei 4 feucht bzw. nass war.

### 1.3.1.4 Anteil nach Geschlecht

Im Bereich der Polizeiinspektion Osnabrück starben 2016 bei Verkehrsunfällen 24 Verkehrsteilnehmer. Von den Unfallopfern waren 13 männlichen und 11 weiblichen Geschlechts.

Der männliche Anteil betrug 54 Prozent und fiel im Vergleich zu den Vorjahren 2012 ( 64 % ), 2013 ( 68 % ), 2014 ( 72 % ) und 2015 ( 78 % ), nach permanentem Anstieg, erheblich ab.

### 1.3.1.5 Ursachen

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

Als allgemeine, nicht von Verkehrsteilnehmern zu verantwortende Ursache, ist in 2 Fällen ist der Zustand der Straße ( anderer Zustand der Straße ) verzeichnet. Dieser ‚andere Zustand der Straße‘ wird aber nicht weiter konkretisiert.

Bei den individuellen fahrerbezogenen Ursachen sind zu nennen:

1 x Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot.

1 x Überhöhte Geschwindigkeit.

1 x nicht angepasste Geschwindigkeit.

1 x Missachtung der Vorfahrt.

1 x Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr.

1 x falsches Verhalten der Fußgänger.

10 x andere Fehler ( nicht weiter konkretisierbar ).

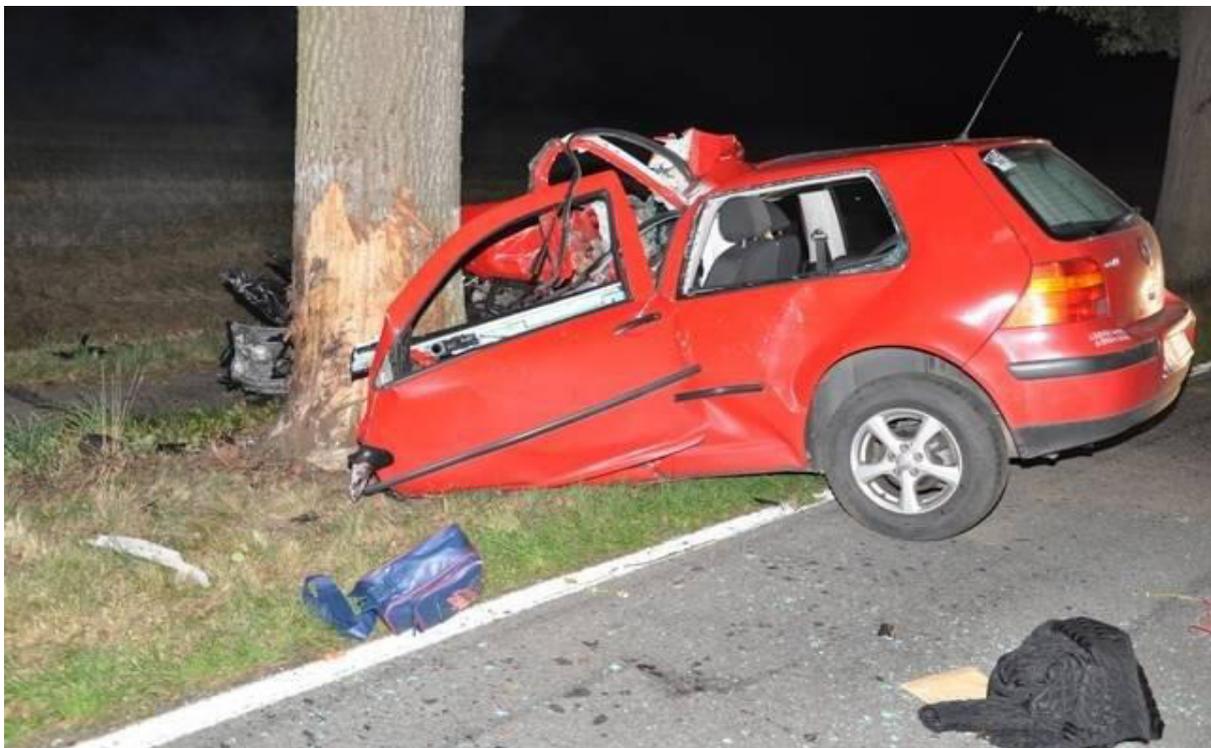
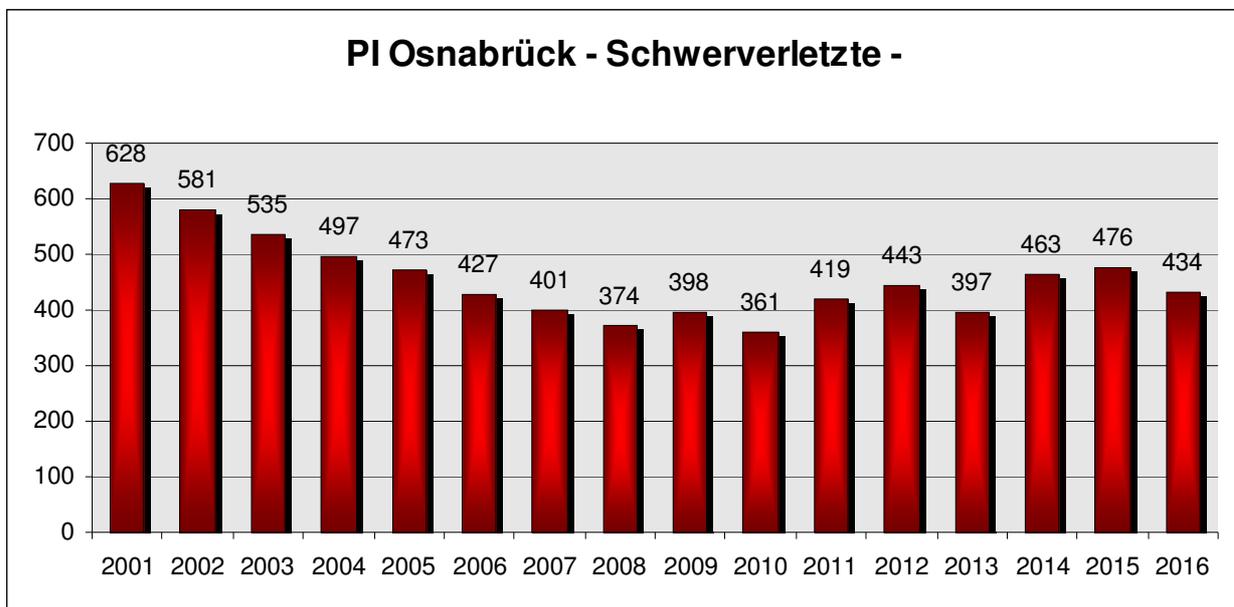


Foto: -Polizei-

## 1.4 Schwerverletzte

Im Vergleich zum Vorjahr sank die Zahl der Schwerverletzten 2016 leicht. Sie ging von 476 um 42 zurück auf 434, was einen Rückgang von 8,8 % bedeutet. Die leicht rückläufige Entwicklung im Jahr 2016 bei den Schwer- und Schwerstverletzten ist gleichermaßen im Bereich der Polizeidirektion Osnabrück sowie auch auf Landesebene festzustellen.



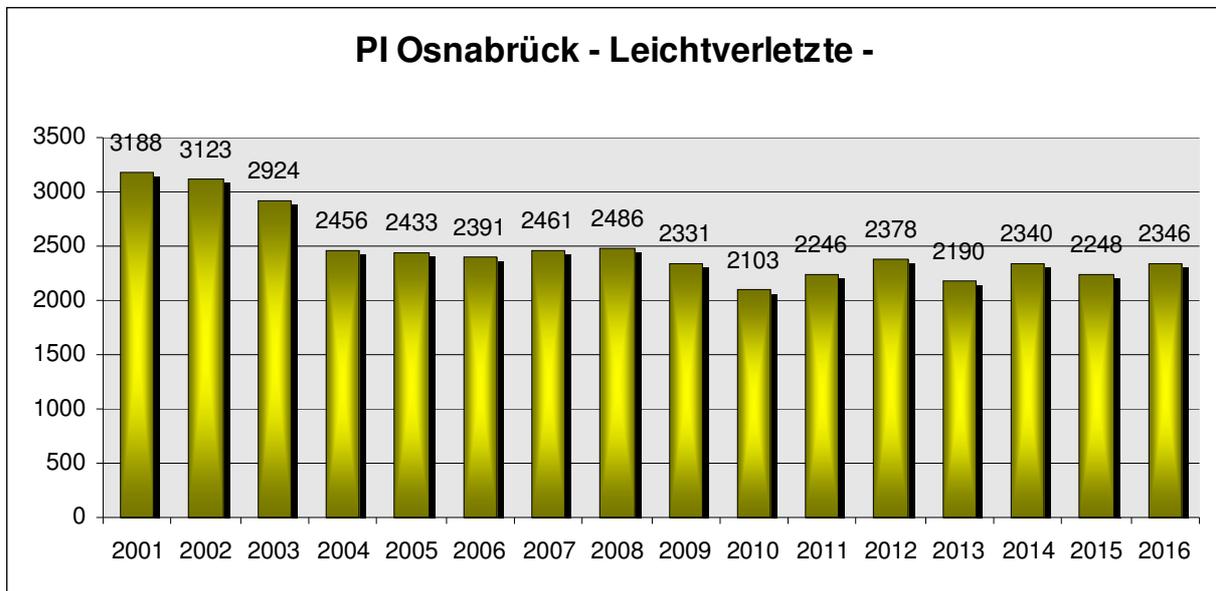
## 1.5 Leichtverletzte

Entgegen der Entwicklung bei den Schwerverletzten stieg die Anzahl der verzeichneten Leichtverletzten leicht an. Hier ist mit 2346 Betroffenen eine Zunahme von 98 Personen gegeben.

Diese Entwicklung im Bereich der Polizeiinspektion Osnabrück deckt sich nicht mit der auf Direktions- und auf Landesebene, wo jeweils ein leichter Rückgang zu verzeichnen ist.

Die nachstehende Tabelle zeigt, dass der auf längere Sicht festzustellende Abwärtstrend im hiesigen Zuständigkeitsbereich 2016 leider nicht fortgesetzt wird. Da sich aber auch in den Vorjahren mehrfach Zu- und Abnahmen der Leichtverletzten gegeben sind, sollte die weitere Entwicklung beobachtet werden.

Es zeichnet sich ab, dass bei Verkehrsunfällen insgesamt die schweren Folgen zurückgehen und dass offensichtlich eine Verlagerung von den Schwerverletzten zu den Leichtverletzten erfolgt.



## 1.6 Unfallbeteiligte Altersgruppen

Die Zahl aller polizeilich registrierten Unfallbeteiligten beläuft sich in 2016 auf 21526 Personen. Dabei erfasst werden alle Personen die in irgendeiner Weise an einem Verkehrsunfall beteiligt waren, sei es als Pkw- oder Lkw-Fahrer, als Mitfahrer, als Fahrer oder Mitfahrer irgendeines sonstigen Kraftfahrzeugs, als Radfahrer oder als Fußgänger. Gegenüber 2015 fällt die Anzahl der Unfallbeteiligten geringer aus, was aber dem Umstand geschuldet ist, dass, wie bereits oben erwähnt, mit Beginn 2016 alle leichten Parkplatzunfälle nicht mehr statistisch erfasst werden. Betrachtet man den Anteil aller Unfallbeteiligten hinsichtlich ihres Alters ist folgendes zu erkennen:

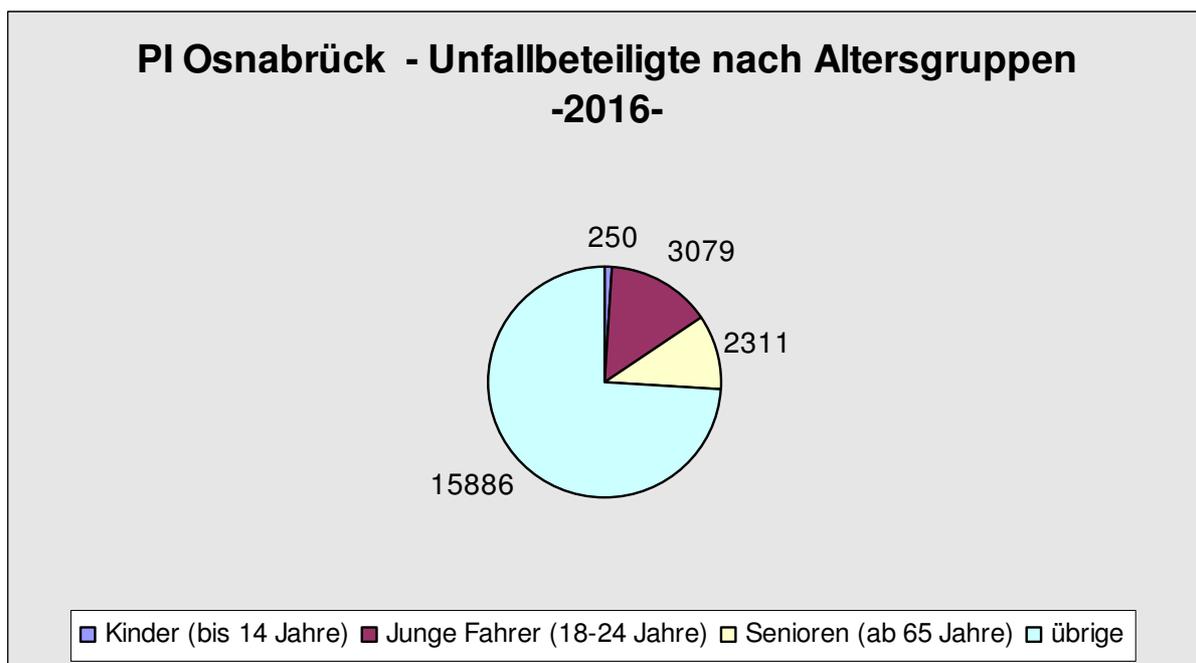
Bei etwa 1,1 % (Vorjahr 0,9 %) liegt das Alter zwischen 0 und 14 Jahre, also im Kindesalter.

Die Jugendlichen zwischen 15 und 17 Jahren liegen mit 242 Personen wie im Vorjahr bei 1,1 % .

Bei den „Jungen Fahrern“, den 18 – 24-Jährigen, waren 15 % ( Vorjahr 14,1 % ) an Verkehrsunfällen beteiligt.

Mit 10,7 % ( Vorjahr 10,8 % ) ist der Anteil der beteiligten Senioren über 65 Jahre geringfügig gesunken. 184 von ihnen waren über 85 Jahre.

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



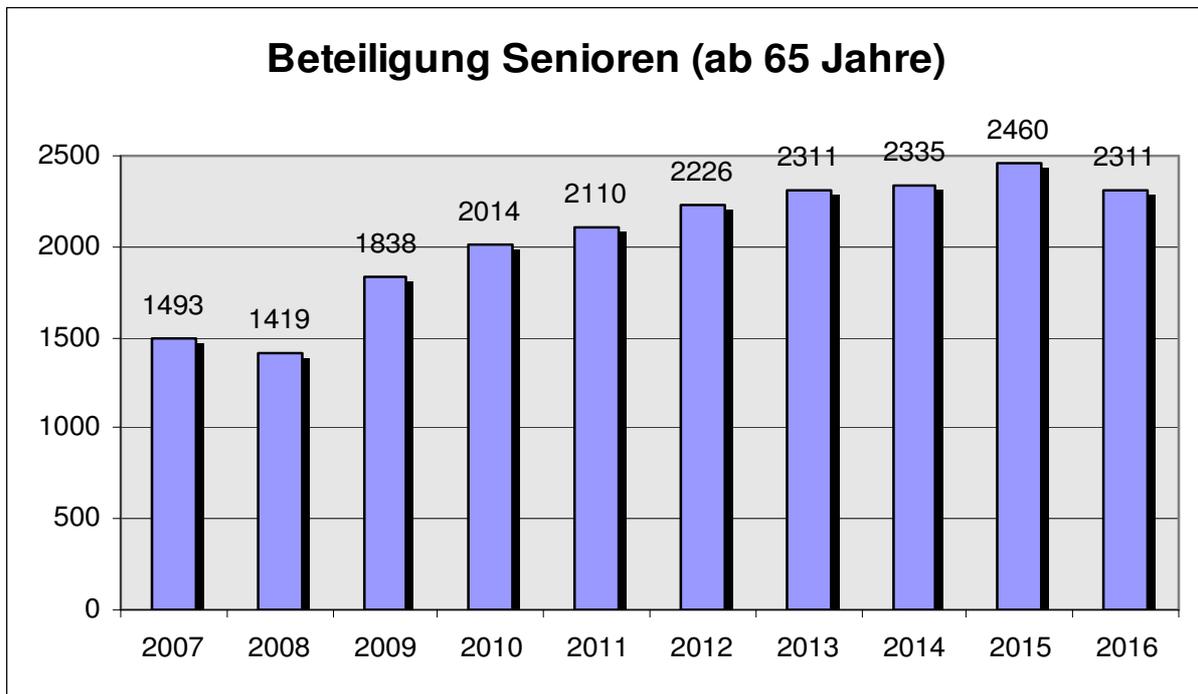
### 1.6.1 Ältere Menschen

Zu dieser Altersgruppe zählen statistisch alle Unfallbeteiligten mit einem Lebensalter beginnend ab 65 Jahren.

War für das Jahr 2015 noch eine Zunahme von 125 Beteiligten zu verzeichnen, ging deren Anzahl in 2016 um 149 zurück auf 2311. Von ihnen erlitten 10 Senioren tödliche Verletzungen. 4 von den Getöteten waren als Pkw-Fahrer, 2 als Mitfahrer in einem Pkw, 2 als Fußgänger und 2 als Radfahrer –davon 1 E-Bike-Fahrer- an den jeweiligen Unfällen beteiligt.

Der Anteil der Senioren an Verkehrsunfälle insgesamt beträgt in 2016 10,7%. Ihr Anteil bei den Getöteten liegt bei 42 %, bei den Schwerverletzten bei 18,5%

Auch für das vergangene Jahr bleibt festzustellen, dass gerade Senioren im Straßenverkehr ein erhöhtes Verletzungsrisiko tragen und vermehrt erhebliche Unfallfolgen davontragen.



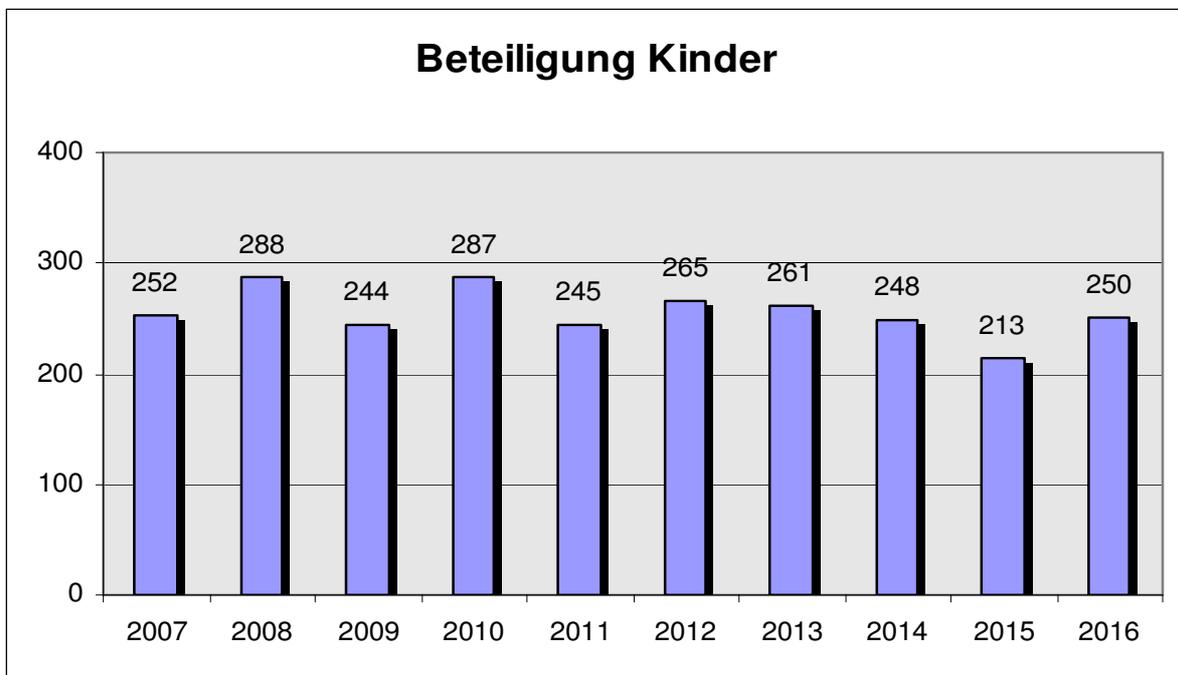
### 1.6.2 Kinder

Im Verlauf des Jahres 2016 waren 250 Kinder an Verkehrsunfällen beteiligt, 37 mehr als im Vorjahr. Davon waren 53 noch keine 6 Jahre alt. Leider erlitt ein Kind dabei als Mitfahrer in einem Pkw tödliche Verletzungen. Schwerverletzt wurden 18, Leichtverletzt 165 Kinder.

Von den 250 Kindern waren 197 im Alter von 6 bis 14 Jahren.

Bei den verunfallten Kindern bis 6 Jahre handelte es sich überwiegend um Mitfahrer in einem Pkw, 2 waren Mitfahrer in einem Bus, 7 Kinder waren als Fußgänger und 2 mit dem Fahrrad unterwegs.

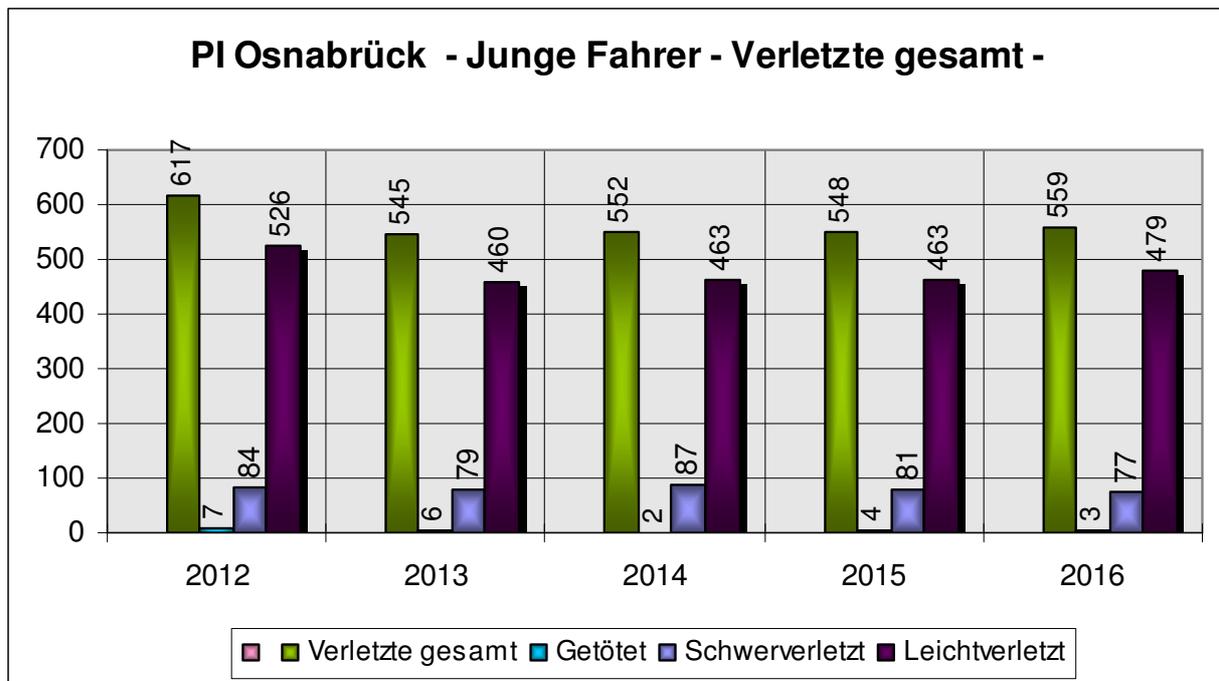
Die älteren Kinder von 6-14 Jahren waren in den meisten Fällen als Radfahrer ( 94 ) beteiligt. 57 befanden sich als Mitfahrer in Pkw, 36 waren als Fußgänger in Verkehrsunfälle verwickelt.



### 1.6.3 Junge Fahrer

Zu den besonderen „Risikogruppen“ auf unseren Straßen sind nach wie vor die sogenannten „Jungen Fahrer“ zu zählen. Diese Gruppe umfasst die Verkehrsteilnehmer in der Altersklasse von 18 – 24 Jahren. Sowohl ihre Unerfahrenheit als auch teilweise ihr Bedürfnis sich gegenüber anderen darzustellen trägt in besonderem Maße dazu bei in Verkehrsunfälle verwickelt zu werden. 2016 waren insgesamt 3079 junge Personen der genannten Altersgruppe an Verkehrsunfällen beteiligten. Gegenüber dem Jahr 2015 ist das eine Zunahme von 11. Beteiligten. „Junge Fahrer“ waren 2016 zu 14,3 % an Unfällen beteiligt. Ihr Anteil an den Getöteten und Schwerverletzten liegt bei 17,5 %, bei der Anzahl aller Verletzten bei 19,95 %.

Diese Altersklasse gehört weiterhin zu Recht zu den als Risikogruppe eingestuft Verkehrssteilnehmern.

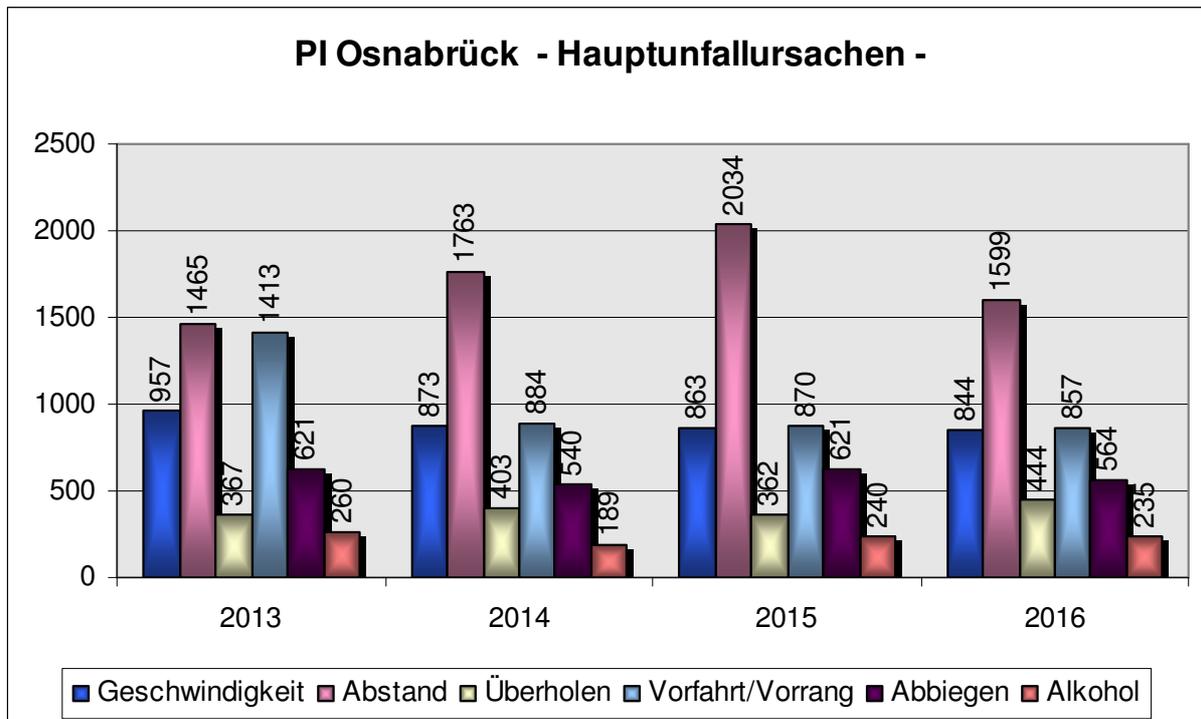


## 1.7 Hauptunfallursachen

Die klassischen Hauptunfallursachen werden mit den Begriffen Geschwindigkeit, Abstand, Vorfahrt, Abbiegen sowie dem Alkoholgenuss erfasst und dargestellt. Ergänzt wird die Liste um die Ursache Überholen.

Die Ursachen überhöhte- bzw. nicht angepasste Geschwindigkeit, das Nichteinhalten eines ausreichenden Abstandes sowie das Missachten von Vorfahrtsregeln wurden in 2016 am zahlreichsten aufgeführt.

Bei der Ursache Abstand, die erneut die häufigste Unfallursache darstellt, ist in 2016 der auffälligste Rückgang zu verzeichnen. Es verbergen sich dahinter in erster Linie die sogenannten Auffahrunfälle, die sich vermehrt bei starkem, dichten Verkehrsaufkommen auf innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen und auf Autobahnen ereignen. Bei den übrigen Hauptunfallursachen sind kaum nennenswerte Veränderungen gegenüber 2015 zu erkennen. Der insgesamt leichte Rückgang liegt in der Tatsache, dass 2016 die Parkplatzunfälle mit lediglich leichten Sachschäden aus der polizeilichen Erfassung herausgefallen sind.



### 1.7.1 Geschwindigkeit

Bei der Ursache Geschwindigkeit, die auch 2016 als dritthäufigste Unfallursache auftritt, ist wiederum ein leichter Rückgang zu verzeichnen. In den wenigsten Fällen ( 4 % ) lag dabei eine Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit vor. Bei dem überwiegenden Teil der Geschwindigkeitsunfälle wurde mit einer nicht den Verkehrs- und/oder Witterungsverhältnissen angepassten Geschwindigkeit gefahren. 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

Hier ist erfreulicherweise entgegen der Entwicklung der vergangenen Jahre ein Rückgang zu verzeichnen. Das Nichteinhalten von genügendem Abstand ist aber auch 2016 die am häufigsten aufgeführte Unfallursache. Der Trend der vergangenen Jahre setzt sich hier nicht fort.

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

### 1.7.3 Alkohol / Drogen

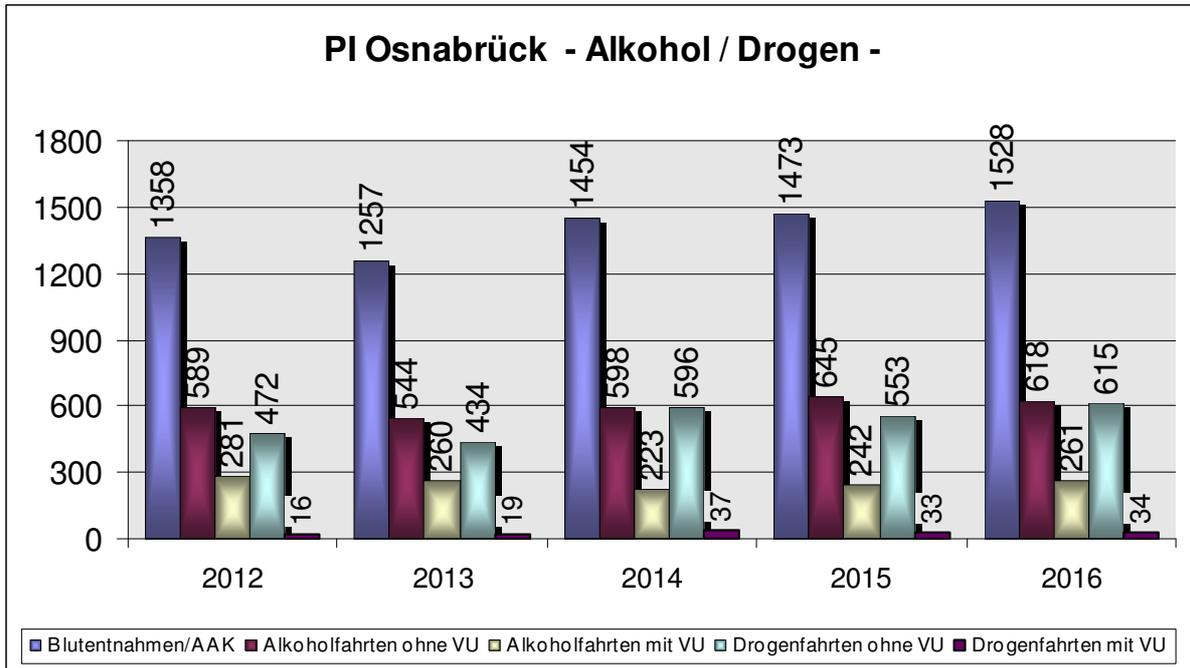
Neben den übrigen Unfallursachen spielt insbesondere auch die Teilnahme am Straßenverkehr unter dem Einfluss von Alkohol und/oder von Drogen ein besonderes Problem dar.

In 261 Fällen war Alkoholgenuss unfallursächlich, in 34 Fällen Drogenkonsum.

Rechnet man die Feststellungen an folgenlosen Alkohol- ( 618 ) und Drogenfahrten ( 615 ) dazu, kommt man auf eine Summe von zusammen 1528 angeordneten Blutentnahmen und Atemalkoholkontrollen in 2016.

Die Zahl der Verkehrsunfälle unter Alkoholeinwirkung sowie unter dem Einfluss von Drogen stieg gegenüber 2015 leicht an.

Auch diese Problematik muss und wird polizeilich weiter im Fokus stehen, zumal die Dunkelziffern in diesen Bereichen sehr hoch liegen dürften.



#### 1.7.4 Sonstige Fehler der Fahrzeugführer

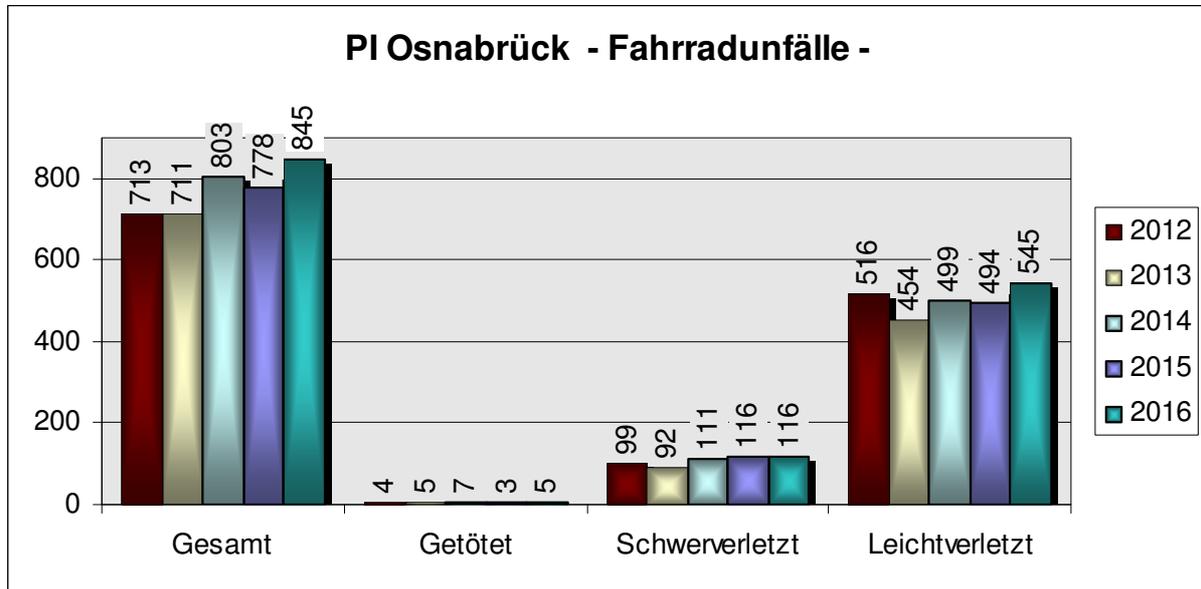
Dieser Bereich umfasst neben den klassischen Unfallursache alle durch Fahrzeugführer gesetzten Verhaltensweisen, die in irgendeiner Art zum Verkehrsunfall beigetragen haben, aber nicht den klassischen Ursachen zuzurechnen sind.

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 2016 mit einem Anteil von über 27,57 % aller personenbezogenen Ursachen relativ oft erfasst.

### 1.7.5 Fahrradunfälle



Ziel fast aller Städte und Gemeinden, so auch der Stadt- und des Landkreises Osnabrück ist es, mehr Radfahrer auf die Straße zu bringen, um so die Masse an motorisierten Fahrzeugen zu reduzieren sowie etwas für die Umwelt zu tun. Eine höhere Anzahl an Radfahrern erhöht allerdings auch die Wahrscheinlichkeit, dass mehr von ihnen an Verkehrsunfällen beteiligt sein werden.

Für das Jahr 2016 ist ein Anstieg der an Unfällen beteiligten Radfahrer zu verzeichnen. Ob das tatsächlich auf eine erhöhte Anzahl an Rad fahrenden Personen zurückzuführen ist kann nicht definitiv gesagt werden. Ihre Anzahl stieg von 778 auf 845. Davon waren 49 mit einem Pedelec ( Elektrofahrrad ) unterwegs.

Im Stadtgebiet Osnabrück ereigneten sich 443, im Landkreis 402 Radunfälle. Wenig erfreulich ist die Tatsache, dass 5 Radfahrer dabei ums Leben kamen, einer davon als Pedelec-Fahrer.

Schwer verletzt wurden 116 Fahrradfahrer, leicht verletzt 494.

Aufgrund 2-er tödlicher Radunfälle an der Kreuzung Johannistorwall / Kommenderiestraße in Osnabrück wurde 2014 das Thema Radunfälle in der örtlichen Presseberichterstattung ausführlich aufgegriffen.

Mittlerweile wurden von der Stadt Osnabrück, auch auf Vorschlag der Unfallkommission, am besagten Kreuzungsbereich die Verkehrsführung geändert, so dass Radfahrer im Schutz der Lichtsignalanlage konfliktfrei den Kreuzungsbereich überqueren können.



Foto: - Polizei -

#### Weitere Fakten:

In 40 % der Radfahrunfälle wurde die Hauptunfallursache von den Radlern gesetzt.

Dabei wurde bei 35 Radfahrern Alkoholgenuss festgestellt.

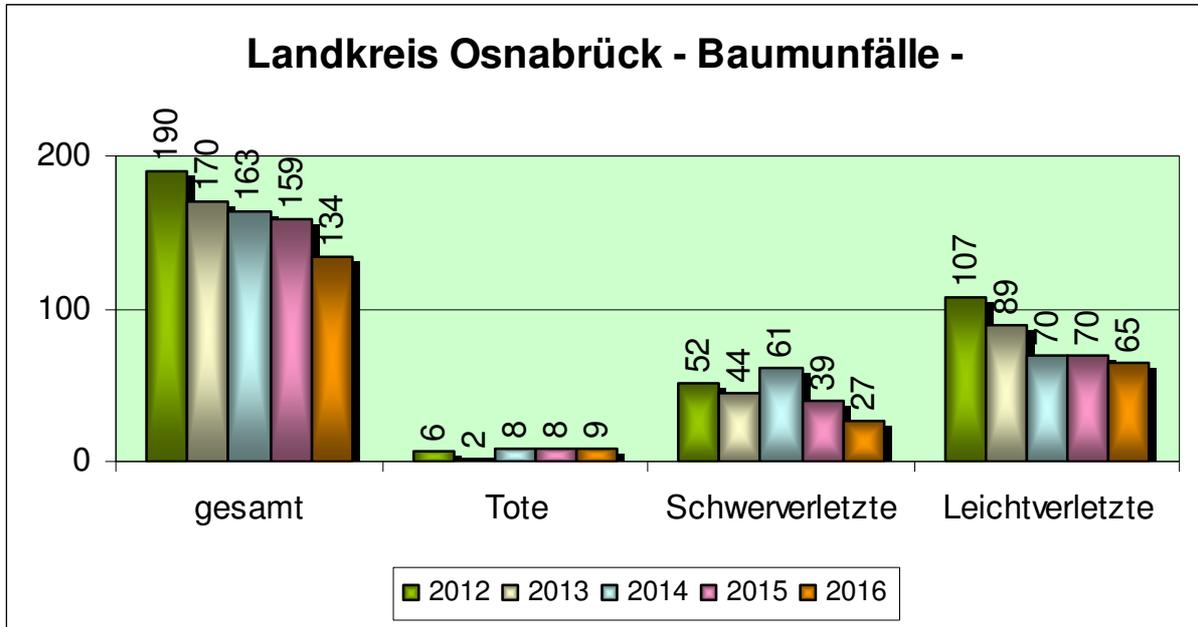
Sonstige häufig erfasste Fehlverhalten bei Radfahrern sind

- 171 mal sonstiges Fehlverhalten ( nicht näher definiert ),
- 64 mal Benutzung der falschen Fahrbahn und falscher Straßenteile ( Gehwege )
- 23 mal ungenügender Sicherheitsabstand,
- 32 mal Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr,
- 24 mal Vorfahrt nicht beachtet,
- 26 mal nicht angepasste Geschwindigkeit
- 20 mal Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot,
- 20 mal Fehler beim Abbiegen,
- 14 mal Rotlicht missachtet.

Als Radfahrer waren an Unfällen unter anderem 96 Kinder bis 14 Jahre, 59 Jugendliche zwischen 15 und 17 Jahren sowie 117 Senioren über 65 Jahre beteiligt. Der Rest verteilt sich auf die übrigen Altersklassen.

Die bei den Unfällen verletzten Radfahrer sind in allen Altersklassen zu finden. Die 5 getöteten Radfahrer waren älter als 35 Jahre, von ihnen 2 älter als 75 Jahre.

### 1.7.6 Baumunfälle



Die Thematik Baumunfälle ist seit jeher im Fokus der Unfallanalysten und wird seit 2014 auch vermehrt von den örtlichen Medien aufgegriffen. Vornehmlich betroffen ist dabei der Landkreis Osnabrück, da sich außerhalb 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 außerhalb 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.

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

Seit etlichen Jahren werden derartig Unfälle genauestens betrachtet. Insbesondere die Unfälle mit Anprall an Baum, die zu schwerwiegenden Folgen führten, haben dabei nach Analyse und Ortsbesichtigung oftmals zu Änderungen im Bereich der jeweiligen Unfallstelle geführt. Das reichte von Beschilderungen über Markierungen, Aufstellen von Schutzplanken bis hin zum Fällen von Bäumen. Zudem wurden vermehrt Geschwindigkeitsüberwachungen durchgeführt.



Da alles nicht zu einem signifikanten Rückgang der Baumunfälle führte, hat die Landesregierung im Sommer 2014 einen Modellversuch -- Modellversuch zur Erhöhung der Verkehrssicherheit an Straßen 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 Zusatzhinweis auf Baumunfälle ( s. oben ) die Zahl derartiger Verkehrsunfälle und die damit einhergehenden Folgen zu reduzieren.

Der Modellversuch der Landesregierung führte dazu, dass im Landkreis Osnabrück nahezu 400 Kilometer an Landes- und Kreisstraßen mit oben dargestellten Beschilderung versehen wurden.

Begleitend wurden seitens des Landkreises Osnabrück an verschiedenen Straßen mittels Dialogdisplays auf die Gefahr von Baumunfälle aufmerksam machten.

Einhergehend mit den Beschilderungen erfolgten intensive Geschwindigkeitsüberwachungen seitens der Polizei und des Landkreises Osnabrück. Die polizeiliche Geschwindigkeitsüberwachung konzentrierte sich nach 2015 auch 2016 vornehmlich auf die Straßen des Modellversuchs. Dabei wurden bei 385 polizeilichen Messeinsätzen insgesamt 3669 Überschreitungen festgestellt, die eine Verkehrsordnungswidrigkeitsanzeige nach sich zogen, welche wiederum in 274 Fällen zu einem Fahrverbot bei den jeweiligen Fahrzeugführern führten. In 2548 Fällen mussten Fahrzeugführer ein Verwarnungsgeld entrichten.

Betrachtet man die Entwicklung der Baumunfälle auf den Straßen des Modellversuchs ist festzustellen, dass hier seit Beginn ein Rückgang der Unfälle und damit verbunden auch eine Reduzierung der Unfallfolgen, insbesondere der

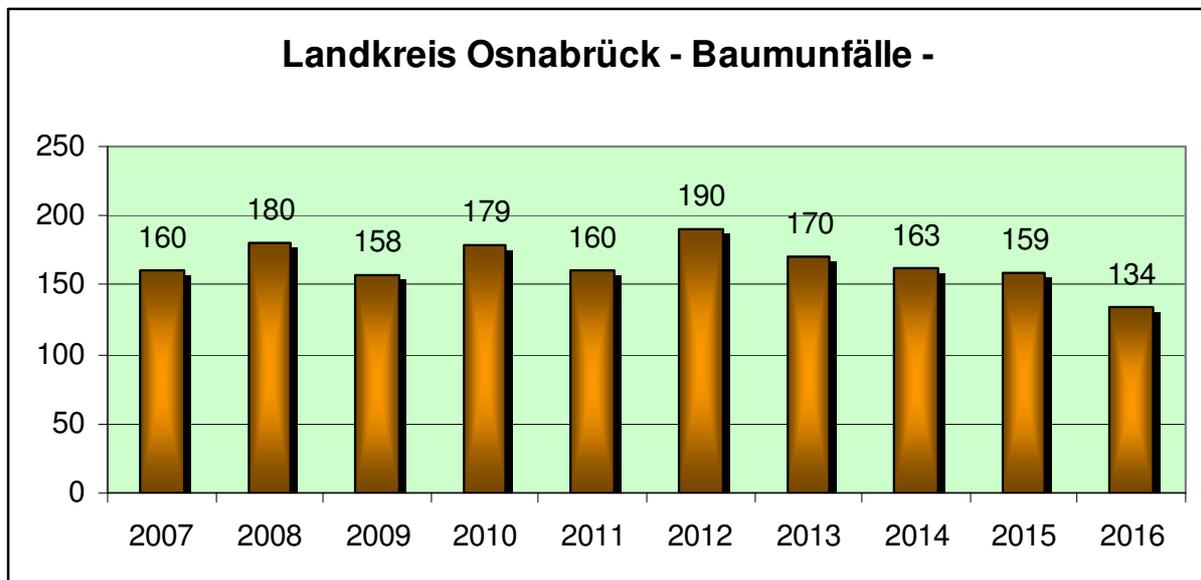
schweren Folgen, gegeben ist. So reduzierte sich die Zahl der Getöteten, Schwer- und Leichtverletzten auf diesen Abschnitten um rund ein Drittel. Der Modellversuch hat somit bislang zu einem positiveren Ergebnis geführt und ist als erfolgreich anzusehen.

Insgesamt ereigneten sich 2016 im Landkreis Osnabrück 134 ( Vorjahr 159 ) Baumunfälle, bei denen 9 ( 8 ) Personen tödlich- 27 ( 39 ) schwer- und 65 ( 70 ) leicht verletzt wurden.

Bei den tödlich Verletzten handelte es sich um 1 LKW- und 7 Pkw-Fahrer. Bei einem Verkehrsunfall kam 1 mitfahrendes Kind zu Tode.

Als Ursache für die Baumunfälle sind in 48 Fällen die „sonstigen Fehler der Fahrzeugführer“ erfasst worden. Danach folgt in 36 Fällen die nicht angepasste und zum Teil überhöhte Geschwindigkeit. In 11 Fällen war Alkoholeinfluss ursächlich.

Für 2016 ist festzuhalten, dass sich im Vergleich zu den Vorjahresunfallzahlen erneut eine Verbesserung ergeben hat. Bei den Schwer- und Leichtverletzten ist ein Rückgang zu verzeichnen. Leider kam aber eine Person mehr ums Leben. Die Entwicklung lässt aber erwarten, dass sich die Baumunfälle in den kommenden Jahren weiter reduzieren.



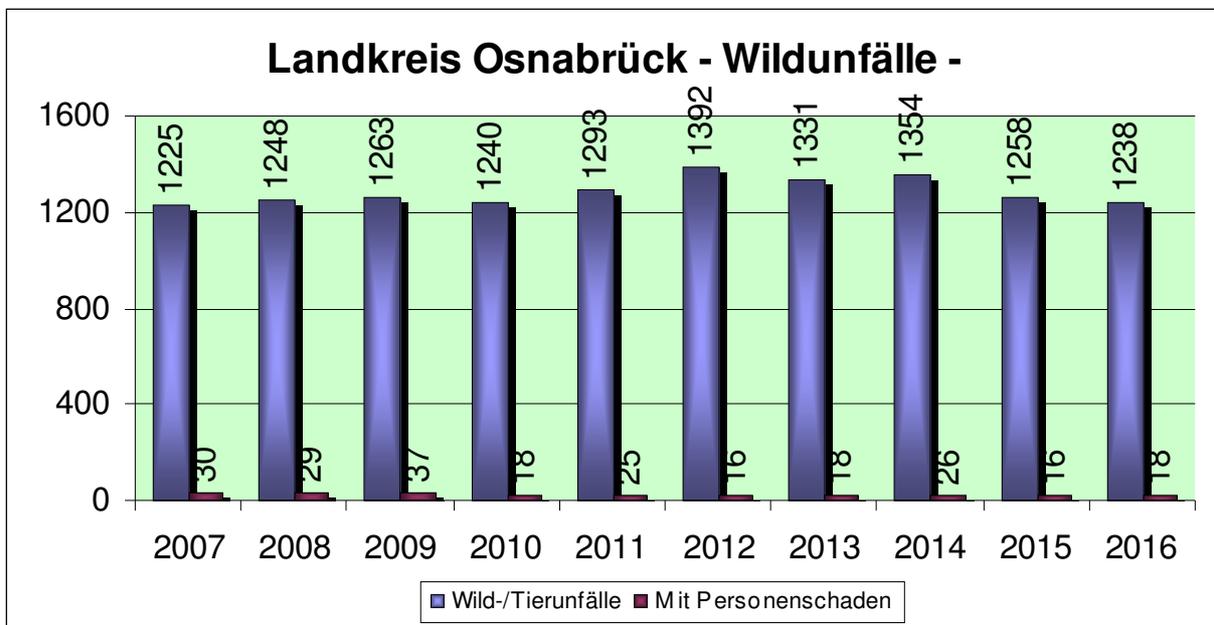
### 1.7.7 Wildunfälle

Ebenfalls außerorts kommt es häufig zu Verkehrsunfällen mit Wildtieren. In Unfälle verwickelt sind dabei vornehmlich Rehe, Hasen und Wildschweine, aber auch Flugwild ( Tauben, Fasane pp.) geraten vor ein Fahrzeug. Die Anzahl der polizeilich registrierten Wildunfälle stellen einen Anteil von ca. 20 % aller Unfälle im Landkreis dar. Dabei treten die schweren Folgen eher für das Wild ein. Bei den Verkehrsteilnehmern bleibt es glücklicherweise in den meisten Fällen bei Sachschäden.

Auch hier wurde die Auswertung nur für den Landkreis erstellt, da sich innerhalb des Stadtgebietes Osnabrück und auf den Bundesautobahnen nur eine relativ geringe Anzahl an Wildunfällen ereignet.

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 den Straßen zu rechnen ist.

Gegenüber 2015 wurden 2016 erneut etwas weniger Wildunfälle gezählt. Die Zahl lag bei 1238 Wildunfällen (s. Grafik ).



## 1.7.8 Krad-Unfälle

Unter Krad-Unfälle sind alle Verkehrsunfälle mit motorisierten Zweirädern, vom Mofa bis hin zum schweren Krad zu finden. Die Thematik fand 2016 immer wieder Platz in der örtlichen Presse. Gerade Initiativen genervter Anwohner von beliebten Krad-Strecken schürten die Berichterstattung immer wieder an.

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



Foto: - Polizei -

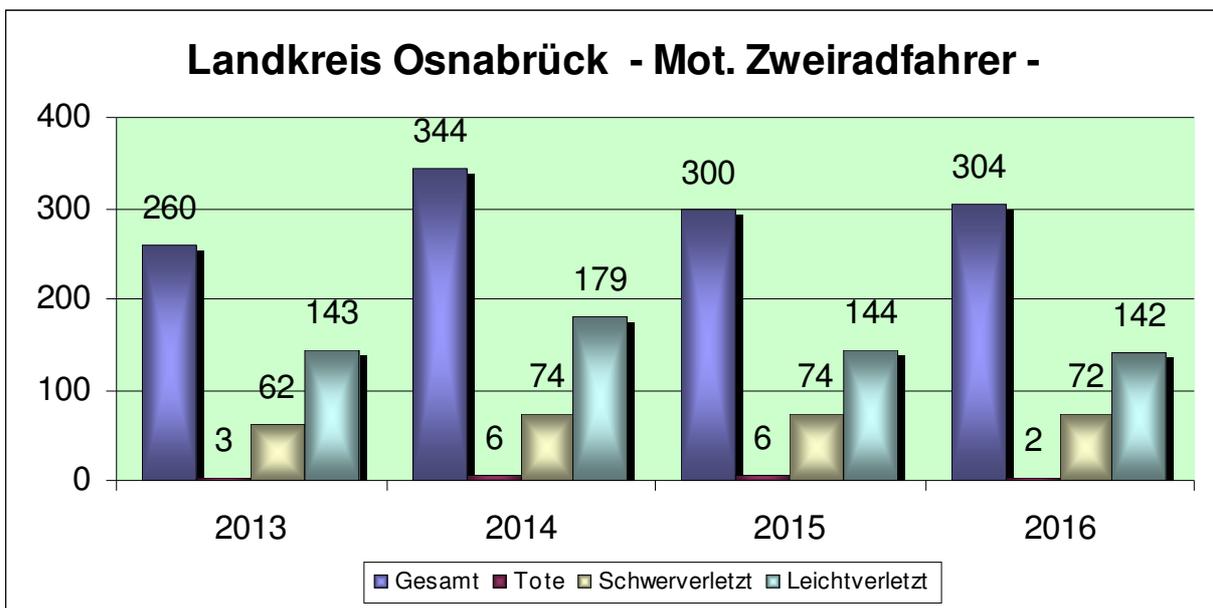
Grundsätzlich ist festzustellen, dass sich etwa 60% aller Verkehrsunfälle mit motorisierten Zweirädern unter 125 ccm innerhalb einer geschlossenen Ortschaft ereignen. Über 50 % dieser Fahrzeuglenker befinden sich im Alter zwischen 15 und 24 Jahre.

40 % der motorisierten Zweiräder ( 140 ) waren mit Krädern über 125 Kubikzentimeter an Unfällen beteiligt.

2016 kamen im Landkreis Osnabrück 2 Krad-Fahrer ums Leben, beide mit Krädern über 125 ccm.

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

2016 kam es im Landkreis Osnabrück zu insgesamt 304 Unfällen mit motorisierten Zweiradfahrern. Dabei erlitten 2 Personen tödliche und 72 schwere Verletzungen. Bei 142 motorisierten Zweiradfahrern kam es zu leichteren Blessuren.



Von den 140 Unfällen im Landkreis Osnabrück mit Krädern über 125 ccm ereigneten sich ca. 60 % an Wochenenden ( Freitag, Samstag, Sonntag ).

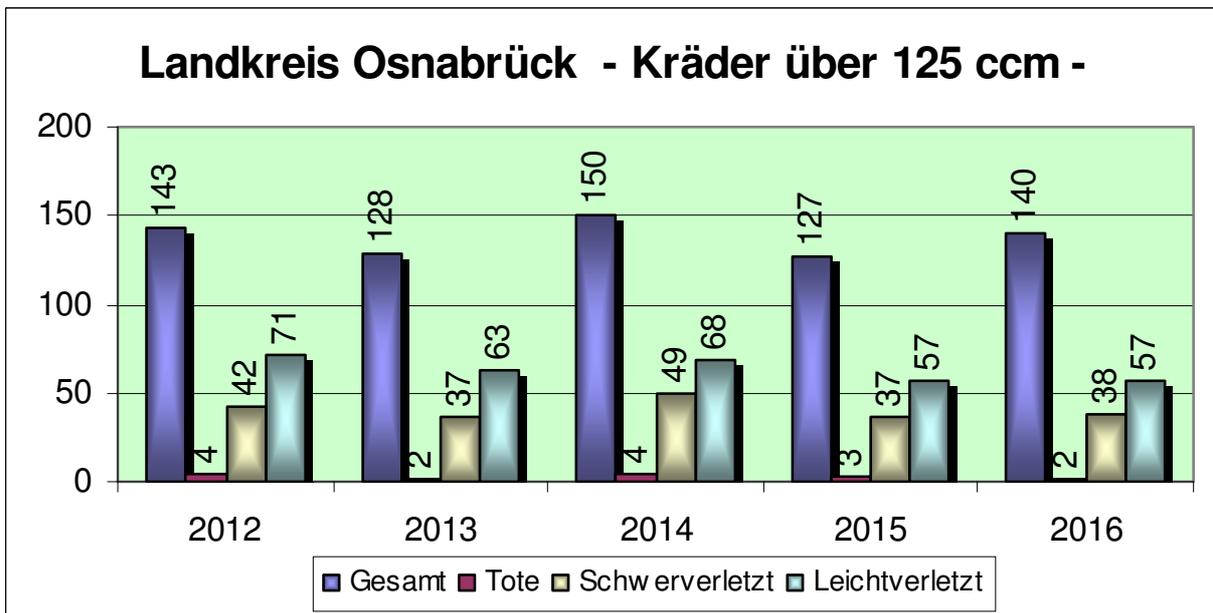
74 % ereigneten sich nachmittags in den Stunden zwischen 12.00 und 21.00 Uhr.

Zu 60 % verursachten die Kradfahrer den Unfall selbst.

Den größten Anteil mit 30 % hatten sogenannte Fahrnufälle, bei denen der Lenker die Kontrolle über sein Fahrzeug verlor. 20 % waren Vorfahrtsunfälle, 12 % Abbiegeunfälle.

Hauptunfallursachen sind dabei in 29 Fällen die nicht angepasste Geschwindigkeit und in 12 Fällen ein Fehler beim Überholen. 18 mal ist als Ursache ein „sonstiger Fehler des Fahrers“, verzeichnet.

In der Gruppe Kräder über 125 Kubikzentimeter erlitten 2 Fahrer tödliche, 38 Fahrer schwere und 57 Fahrer leichtere Verletzungen.



Im Landkreis Osnabrück gibt es mehrere bei Krad-Fahrern beliebte Streckenabschnitte, die von ihnen überwiegend an Wochenenden befahren werden. In Bezug auf das Unfallgeschehen sind dabei insbesondere die Straße zwischen Evinghausen und Engter, sowie die Strecke zwischen Bissendorf und Borgloh zu nennen. Es handelt sich dabei um kurvenreiche Abschnitte. Auf diesen beiden Streckenabschnitten ereigneten sich in den vergangenen Jahren derart viele Krad-Unfälle, auch mit erheblichen Folgen, dass sich die örtlichen Unfallkommissionen damit ausgiebig befassten.

Die Vorschläge der Unfallkommissionen zur Verhinderung weiterer Unfälle bzw. zur Verhinderung schwerwiegender Folgen wurden von den Verkehrsbehörden und den Straßenbaulastträgern umgesetzt.

Es wurden Geschwindigkeitsbeschränkungen ausgeschildert, es wurden Schutzplanken montiert, es wurden sogenannte Rüttelstreifen aufgetragen. Zudem wurden unregelmäßig Geschwindigkeitsüberwachungen und Fahrzeugkontrollen durchgeführt.

Auf der Straße zwischen Engter und Evinghausen wurde seitens der Verkehrsbehörde bereits im Frühjahr 2015 ein Verkehrsverbot für Kräder angeordnet.

Leider haben alle diese Maßnahmen bisher nicht zu einer signifikanten Verbesserung auf der bezeichneten Strecke geführt, was ja auch die fortlaufenden Unfallzahlen zeigen.

Das angeordnete Verkehrsverbot für Kräder auf der Strecke in Evinghausen wurde beklagt und vom Verwaltungsgericht Osnabrück vorläufig, bis zu einer endgültigen Entscheidung, außer Kraft gesetzt. Das ist jetzt bereits zwei Krad-Saisons her, ohne dass ein abschließendes Urteil erging. In dieser Zeit ereigneten sich auf der Strecke, obwohl dort 2016 etliche Schutzplanken zur passiven Sicherheit montiert wurden, 13 Krad-Unfälle mit 9 schwer- und 2 leicht verletzten Personen, die vermutlich bei einem bestehenden Verbot für Motorradfahrer ausgeblieben wären.

Seitens der Unfallkommission wartet man, leider bereits seit nahezu 2 Jahren, gespannt auf das Urteil.

Auf der zweiten genannten Strecke, der Bergrennstrecke zwischen Bissendorf und Borgloh, ereigneten sich allein 2016 insgesamt 11 Krad-Unfälle mit 5 schwer- und 6 leicht verletzten Personen.

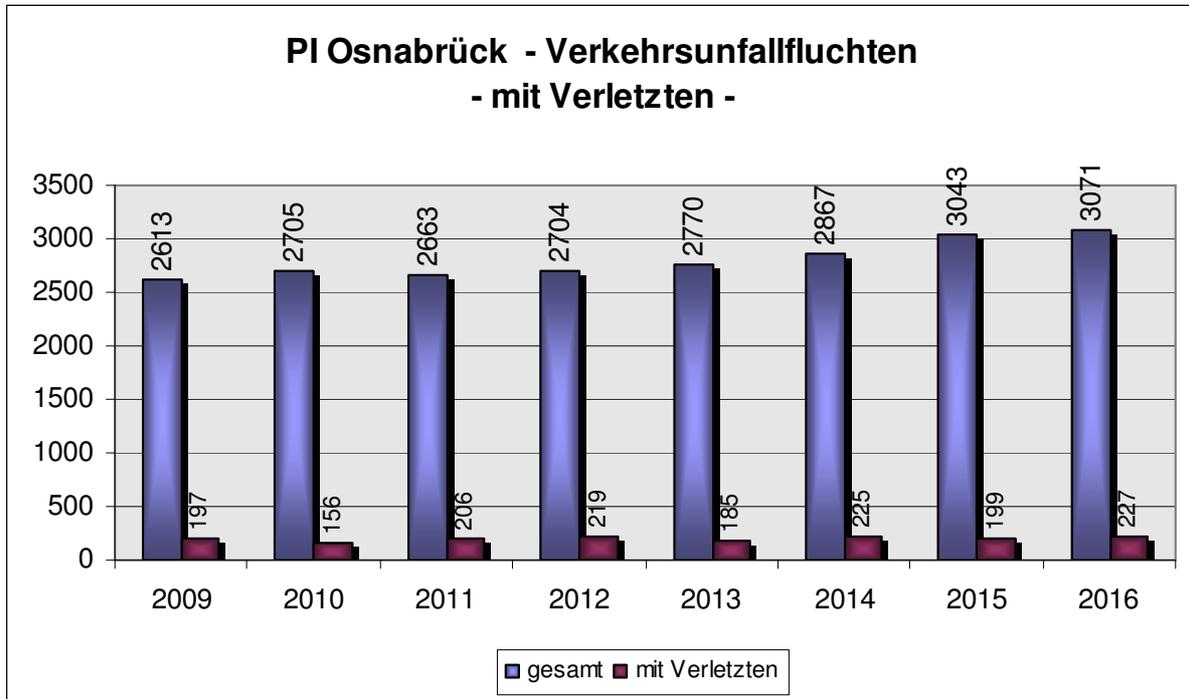
An dieser Straße besteht die Problematik, dass es sich um die Strecke handelt, auf der jährlich das ADAC-Bergrennen durchgeführt wird. Neben vorhandenen Schutzplanken und Geschwindigkeitsbeschränkungen auf zum Teil 50 km/h gestalten sich die Umsetzung weiterer möglicher Maßnahmen schwierig. Auf beiden Seiten der Strecke wurde 2016 sog. Rüttelstreifen aufgetragen. Der Bereich

dazwischen ist aber bisher frei davon, da sich ansonsten für die tiefliegenden Rennfahrzeuge Probleme mit der Bodenfreiheit ergeben. Das ADAC-Bergrennen soll auf jeden Fall auf dieser Strecke weiter stattfinden.

Weiterhin bleibt in Bezug auf Krad-Fahrer festzustellen, dass eine Geschwindigkeitsüberwachung, insbesondere ohne dass die betreffenden Verkehrssünder angehalten werden ( können ), wenig erfolgversprechend ist. Die Fahrer sind aufgrund des zu tragenden Helms nicht zu identifizieren. Zudem fehlt bei Frontaufnahmen das Kennzeichen. Beim ‚Blitzen‘ von hinten ist lediglich das Kennzeichen, jedoch nicht der Fahrer bekannt, was häufig zur Folge hat, dass der Halter die Fahrt verneint und keine Angaben zum tatsächlichen Fahrer macht. Die Gesetzgebung schreibt dazu vor, dass dem Fahrer sein Fehlverhalten vorgeworfen werden muss. Dazu ist es eben erforderlich dass er bekannt ist.

Ebenso stellen die Kollegen vor Ort immer wieder fest, dass insbesondere an Wochenenden, wenn die entsprechenden Strecken vermehrt von Krad-Fahrern befahren werden, sich eine Art Posten an beiden Seiten aufhalten, die sofort mögliche Polizei- und Kontrollfahrzeuge feststellen und an andere Fahrer weitergeben, was dann intensivere Kontrollen bzw. Geschwindigkeitskontrollen nahezu überflüssig machen.

## 1.8 Verkehrsunfallflucht



In den vergangenen Jahren nahm die Zahl der Verkehrsunfallfluchten stetig zu. Die Entwicklung wird zunehmend bedenklich. Mit 3071 erfassten Verkehrsunfällen mit Flucht lag die Zahl erneut etwas höher als im Vorjahr. Die Grafik zeigt deutlich den stetigen Anstieg der vergangenen Jahre. Unfallfluchten bei denen Personen zu Schaden kamen lagen dabei mit 227 Fällen auf einem relativ hohen Niveau. Die Aufklärungsquote stieg gegenüber dem Vorjahr von 42,25 auf 42,72 % und fiel bei den Fluchten mit Personenschaden von 55,3 % auf 52,44 %.

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 24,5 %. Das bedeutet, dass nahezu bei jedem 4. Verkehrsunfall mindestens einer der Beteiligten Unfallflucht beging.

Bei der Aufklärung von Unfallfluchten ist die Polizei vornehmlich auf Zeugen angewiesen. Deshalb erfolgt von hier aus der Appell an alle die derartige Vorfälle beobachten sich bei der Polizei zu melden. Bedacht werden sollte dabei auch, dass jeder auch mal Geschädigter sein könnte und froh sein dürfte, wenn ihm/ihr entsprechende Zeugen zur Verfügung stünden.

## 1.9 Was ist zu tun?

### 1.9.1 Verkehrsteilnehmer

Im Grunde genommen kann hier nur jedes Jahr wieder dasselbe angeführt werden.

Der § 1 der Straßenverkehrsordnung ( StVO ) sagt eigentlich alles aus. Sofern sich jeder Verkehrsteilnehmer daran halten würde, dürfte das Unfallgeschehen auf unseren Straßen drastisch zurückgehen. Wenn sich also jeder so verhielte, dass kein Anderer geschädigt, gefährdet oder mehr als nach den Umständen unvermeidbar behindert oder belästigt wird, wäre ein erheblicher Rückgang von Unfällen vorprogrammiert. Es sollte sich auch jeder bewusst machen, dass, sobald er seine Haustür verlässt, Verkehrsteilnehmer ist und sich an die rechtlichen Vorgaben zu halten hat.

Ergänzend dazu kann jeder selbst dazu beitragen, dass Unfälle oder die daraus resultierenden Folgen verhindert oder zumindest begrenzt gehalten werden.

Insbesondere die schwächeren Verkehrsteilnehmer, die oftmals als Fußgänger oder Radfahrer unterwegs sind, können durch ihre Erkennbarkeit für andere Verkehrsteilnehmer dazu beitragen. 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 bei einem Sturz bewirkt.

Aber auch die übrigen Verkehrsteilnehmer, angefangen vom Fußgänger, Radfahrer usw. bis hin zum LKW-Fahrer, können und sollten mitwirken. Sie sollten versuchen während ihrer Teilnahme am Straßenverkehr möglichst viele ablenkende Faktoren zu minimieren. Die Konzentration auf die Teilnahme am Straßenverkehr ist das Grundlegendste und beugt so gefährlichen Situationen vor, da diese dann in der Regel rechtzeitig erkannt werden oder erst gar nicht auftreten. Eine besondere Rolle spielt auch der Faktor Zeit. Ohne Zeitdruck ist man in der Regel gelassener und rücksichtsvoller gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern.

Außerdem sollte sich jeder Verkehrsteilnehmer bewusst machen, dass sein Verhalten in der Regel immer ein daraus resultierendes Gegenverhalten Anderer bewirkt. Zum Teil erfolgen dabei auch heftig Reaktionen die es zu vermeiden gilt.

Pedelecs und E-Bikes erfreuen sich einer zunehmenden Beliebtheit. Nutzer dieser Räder sind überwiegend ältere Verkehrsteilnehmer. Da die Handhabung dieser Fahrzeuge doch sehr gewöhnungsbedürftig ist wird ihnen empfohlen, sich auf jeden Fall durch sachkundiges Personal darauf einweisen zu lassen.

## 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.

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.

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.

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. Nachdem der „Puppenbus“ ausgesondert wurde finden die Vorstellungen im Gebäude der Polizeiinspektion auf einer fest installierten Puppenbühne statt.

Weiter werden Vorträge in Seniorenforen und ähnlichen Gruppierungen angeboten und durchgeführt.

Ergänzt werden diese Aktionen durch das Auftreten der Polizei zum Beispiel auf Ausstellungen und Messen. Dabei findet häufig ein Überschlagssimulator Verwendung. Oftmals werden auch verunfallte Fahrzeug mit ausgestellt, um auf die Gefahren im Straßenverkehr hinzuweisen.

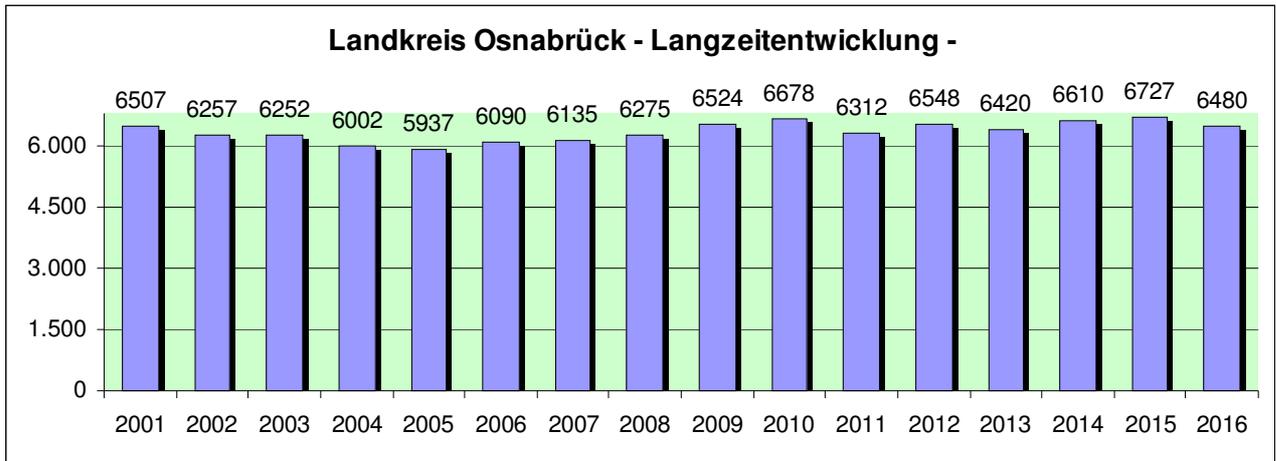
Abschließend muss hier gesagt werden, dass das polizeiliche Handlungsfeld, gerade in Bezug auf Verkehrskontrollen, durch die sich in 2015 ergebene allgemeine Entwicklung hinsichtlich der Flüchtlingssituation die sich auch 2016 fortsetzte, eingeschränkt wurde. Die polizeilichen Ressourcen mussten in vielen Fällen anderweitig eingesetzt werden.

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

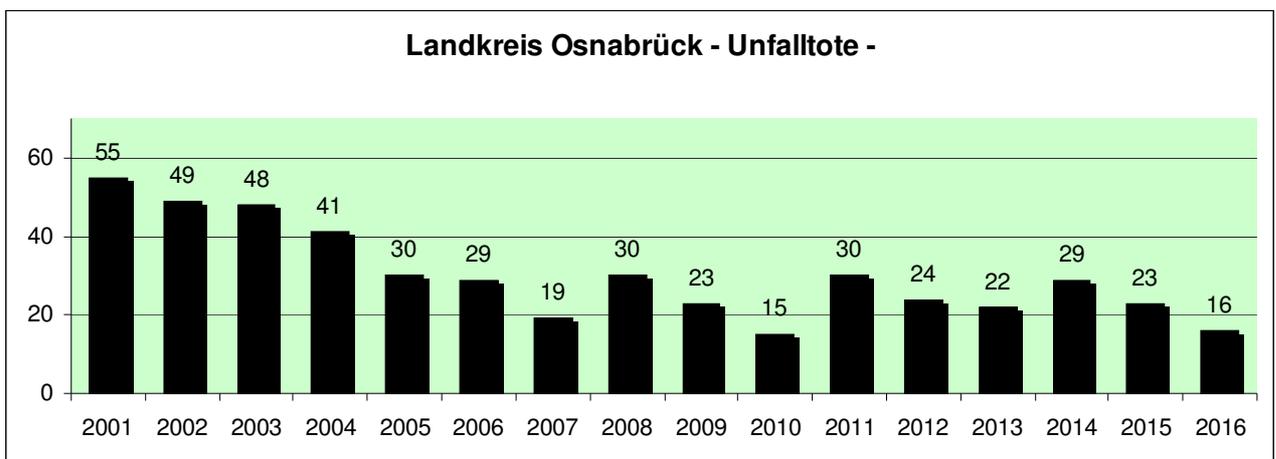
## 2. Einzelgrafiken

### 2.1 Landkreis Osnabrück

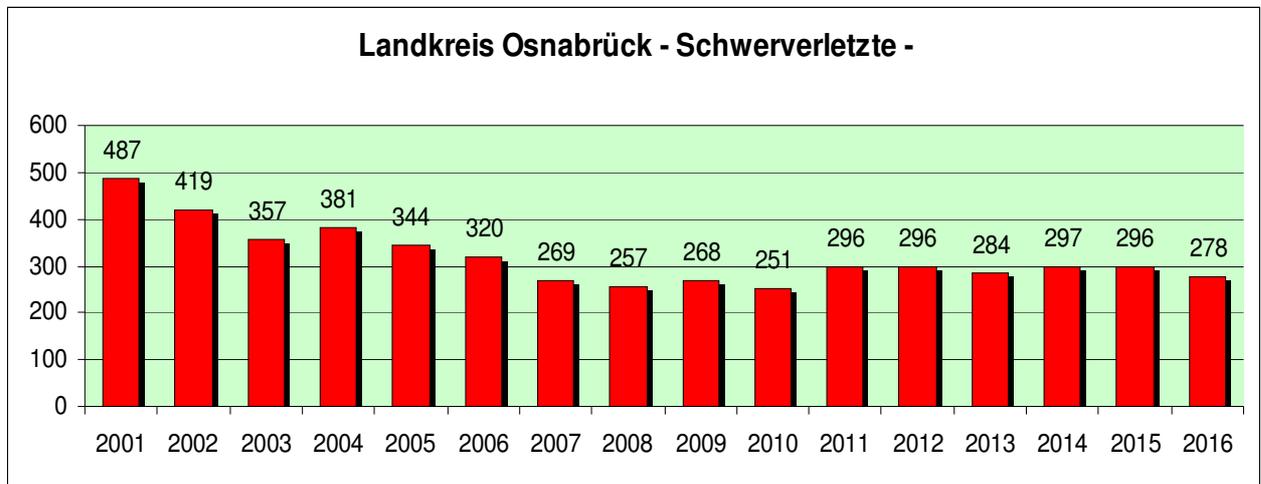
#### 2.1.1 Landkreis Osnabrück - Langzeitentwicklung



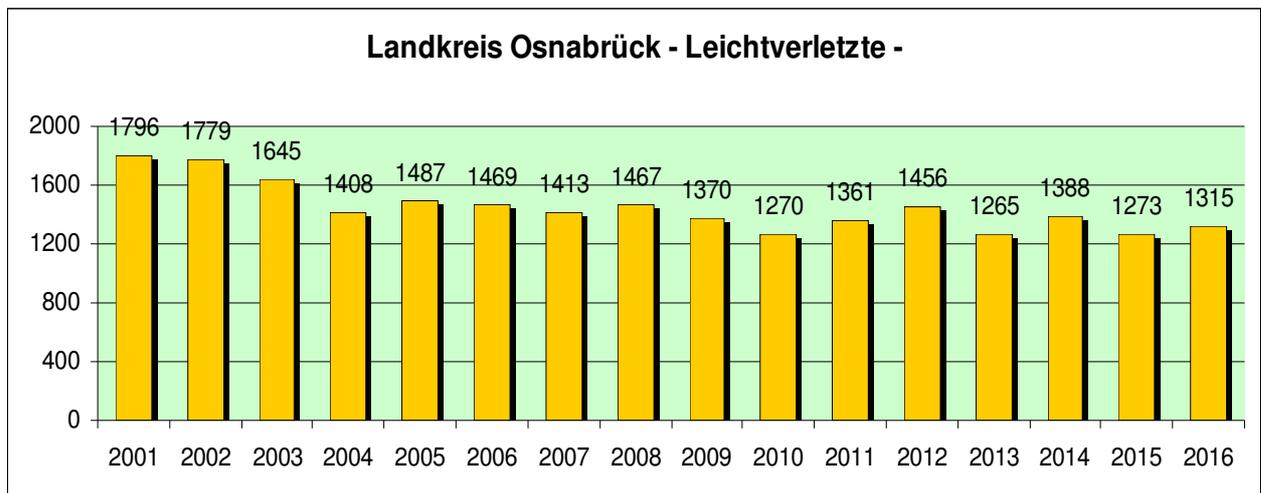
#### 2.1.2 Landkreis Osnabrück - Unfalltote



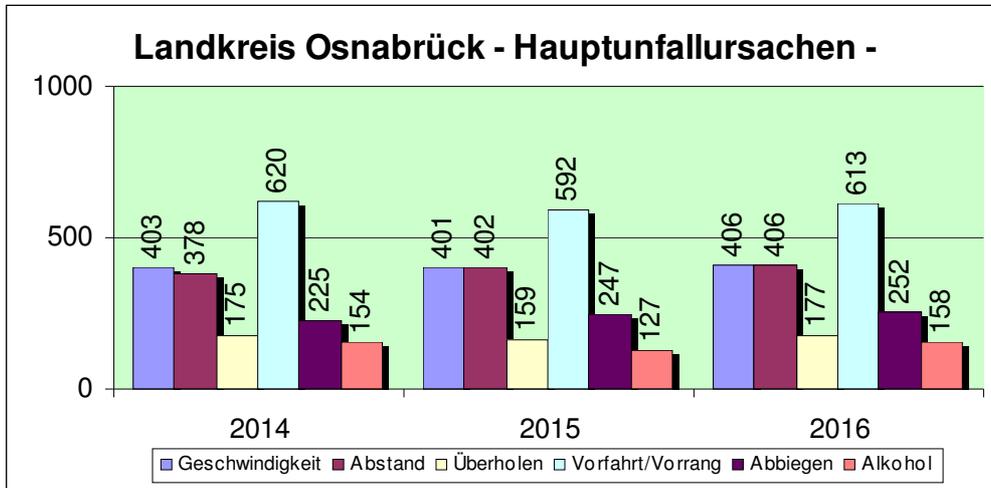
### 2.1.3 Landkreis Osnabrück - Schwerverletzte



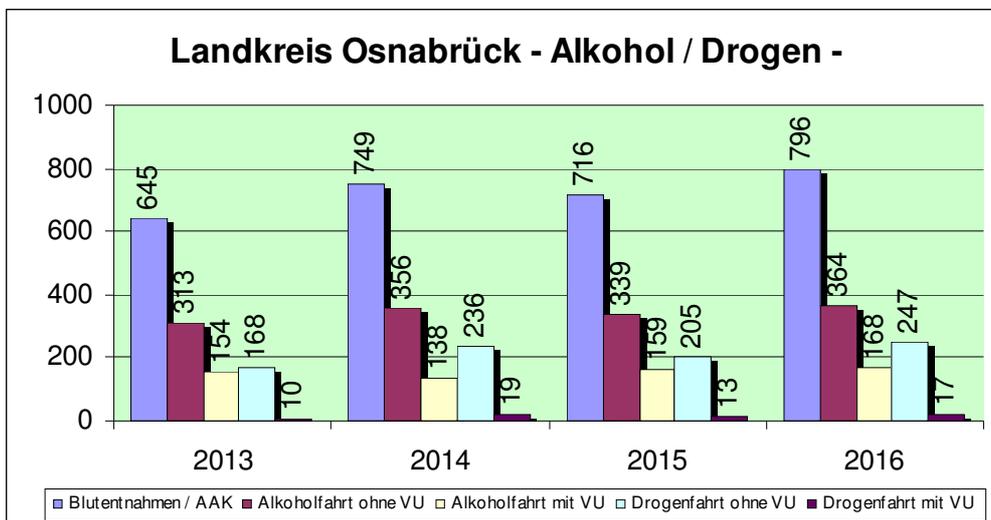
### 2.1.4 Landkreis Osnabrück - Leichtverletzte



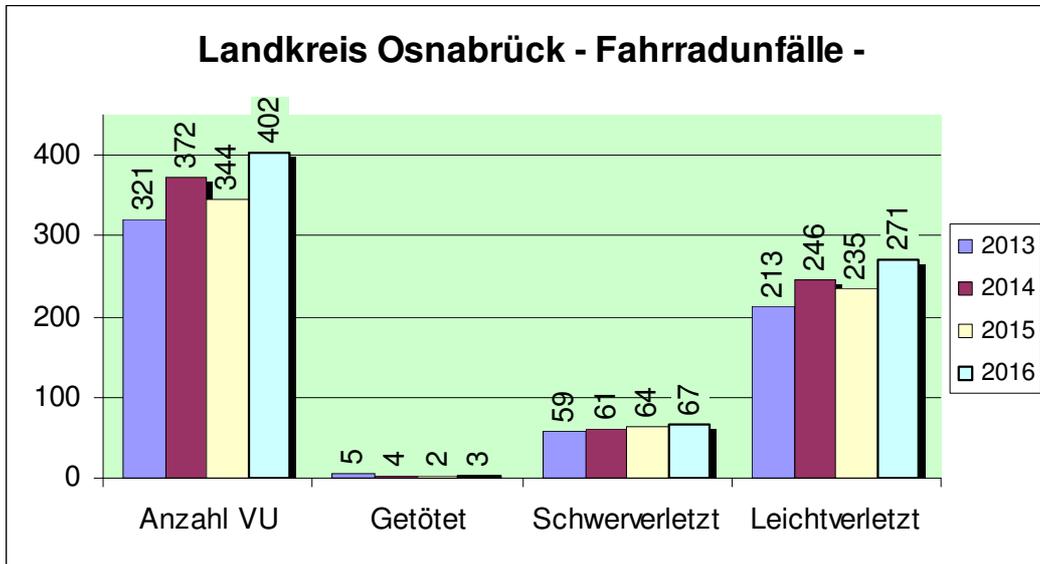
### 2.1.5 Landkreis Osnabrück - Hauptunfallursachen



### 2.1.6 Landkreis Osnabrück - Alkohol / Drogen

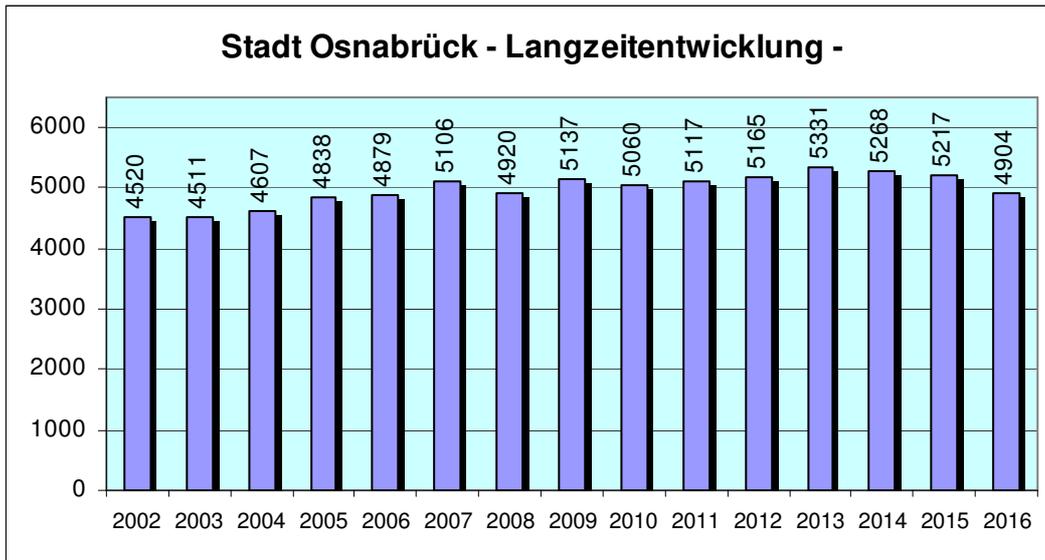


### 2.1.7 Landkreis Osnabrück - Fahrradunfälle

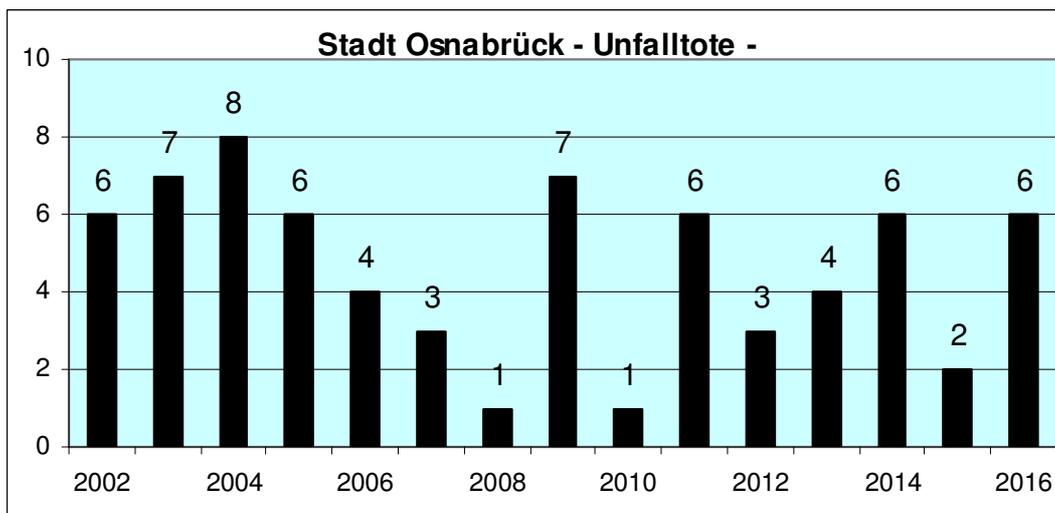


## 2.2 Stadt Osnabrück

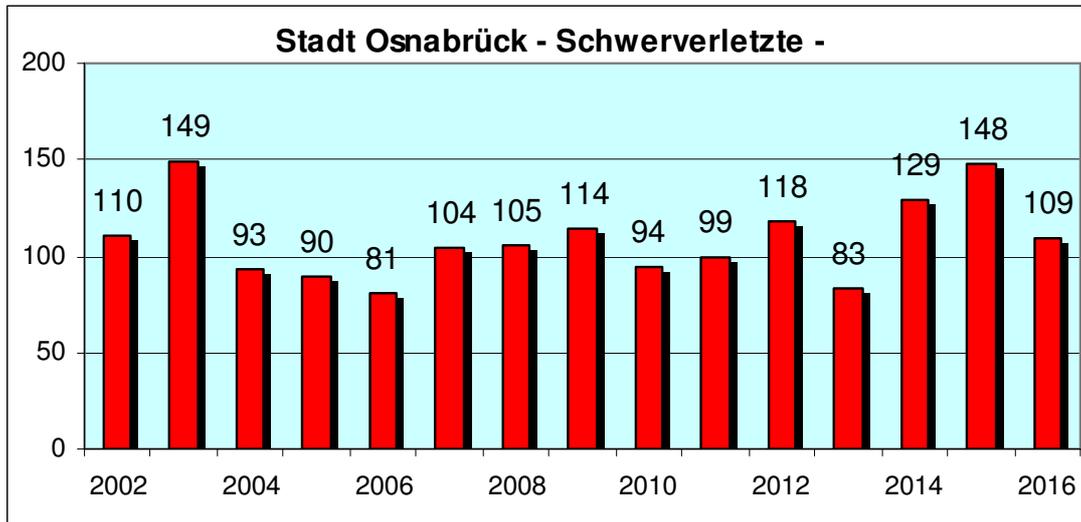
### 2.2.1 Stadt Osnabrück - Langzeitentwicklung



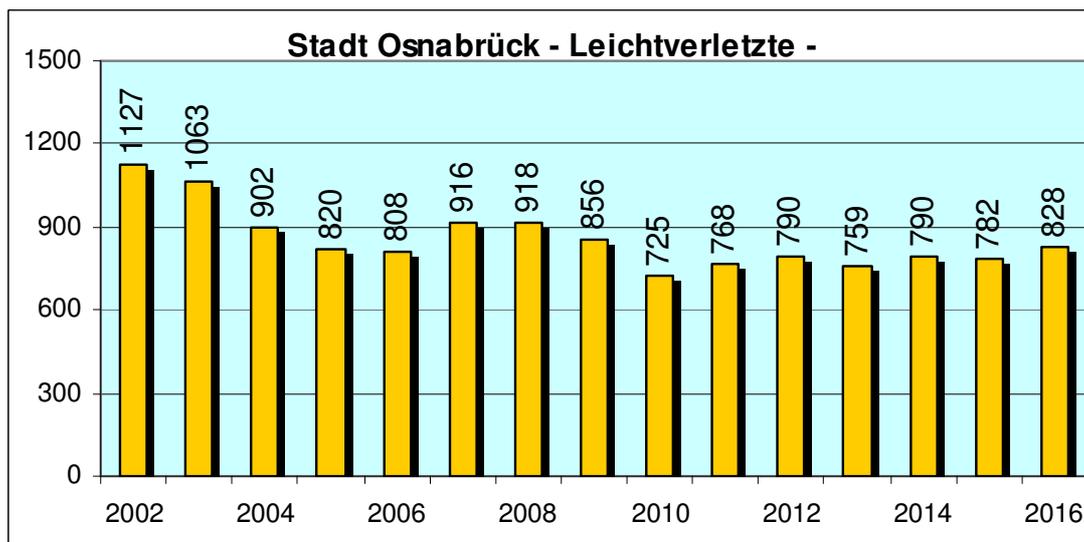
### 2.2.2 Stadt Osnabrück - Unfalltote



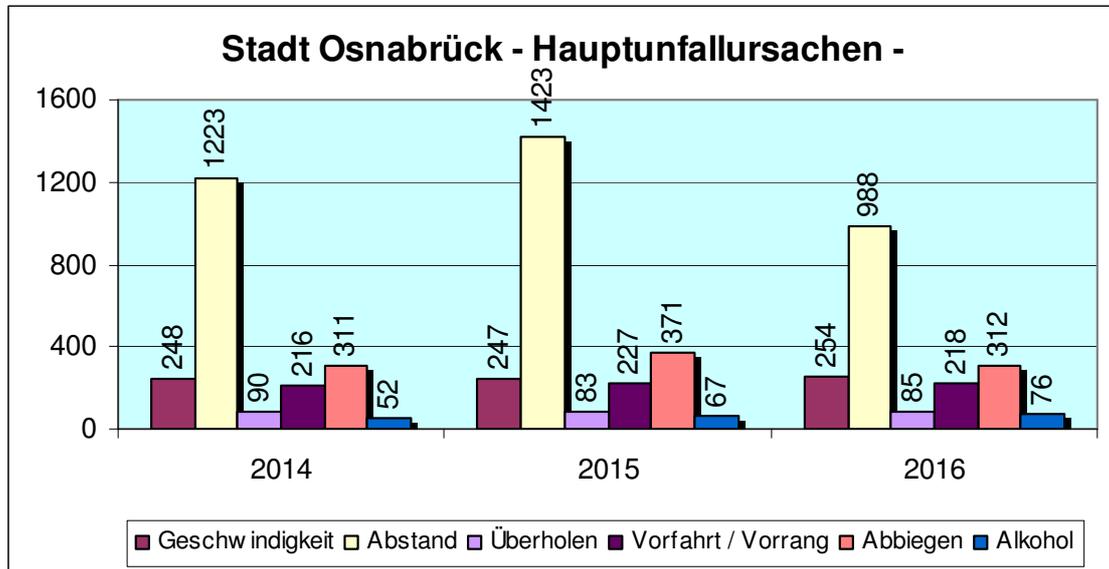
### 2.2.3 Stadt Osnabrück - Schwerverletzte



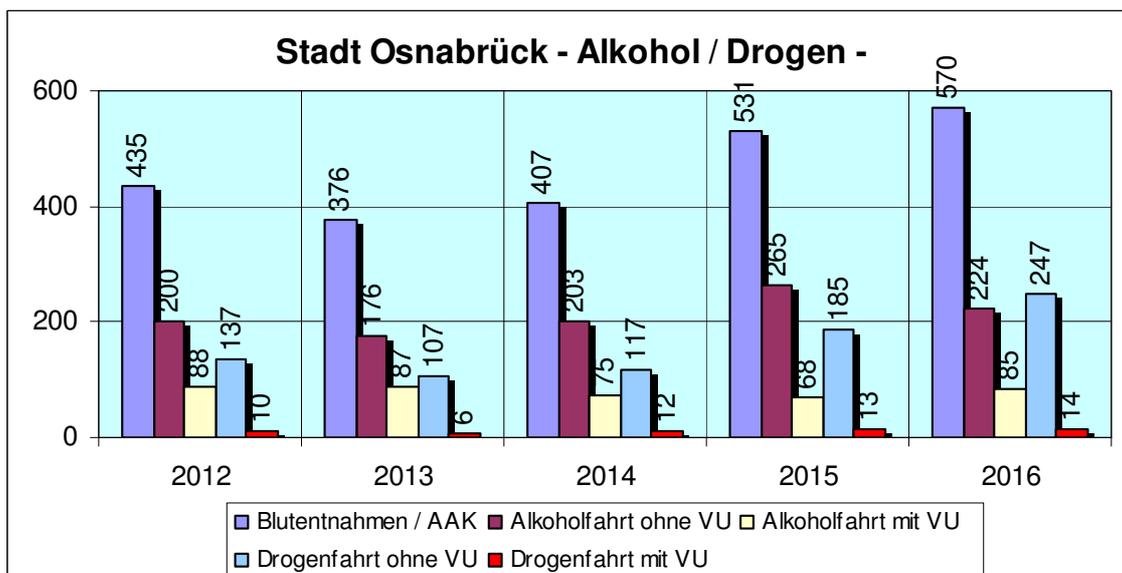
### 2.2.4 Stadt Osnabrück - Leichtverletzte



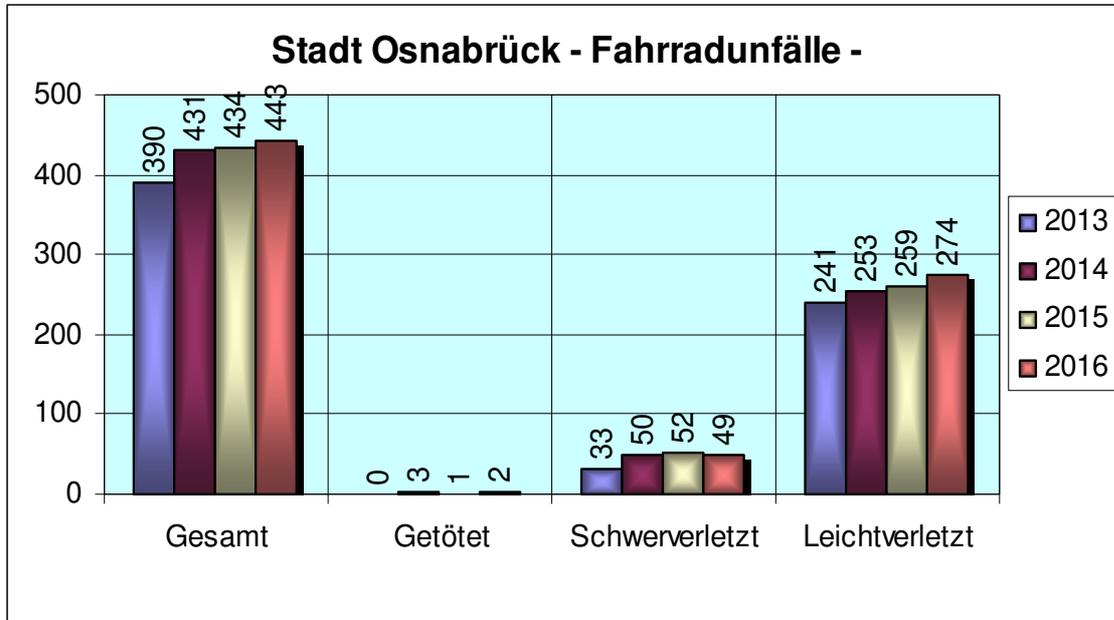
### 2.2.5 Stadt Osnabrück - Hauptunfallursachen



### 2.2.6 Stadt Osnabrück - Alkohol / Drogen

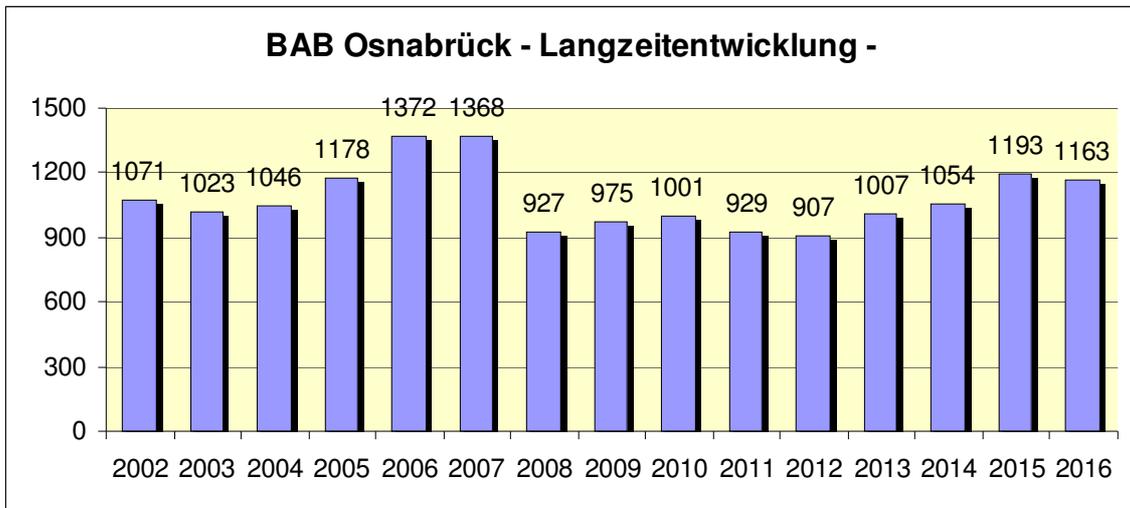


### 2.2.7 Stadt Osnabrück – Fahrradunfälle

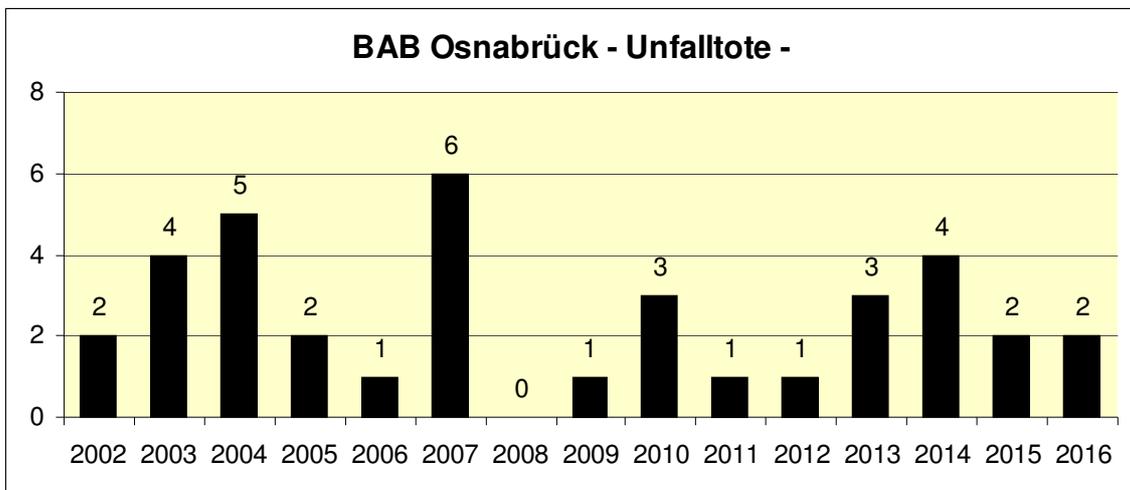


## 2.3 Bundesautobahn

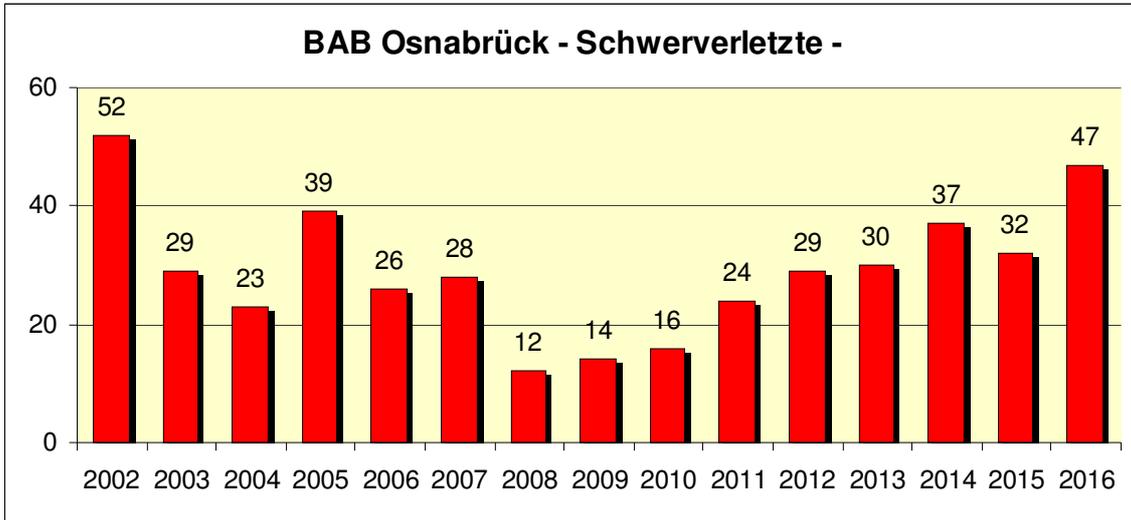
### 2.3.1 Bundesautobahn - Langzeitentwicklung



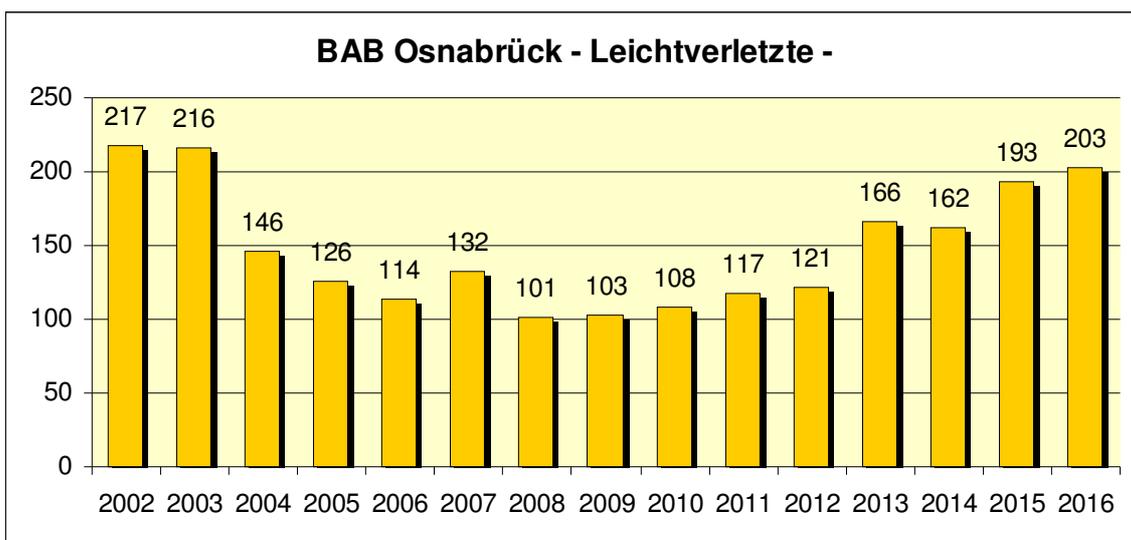
### 2.3.2 Bundesautobahn - Unfalltote



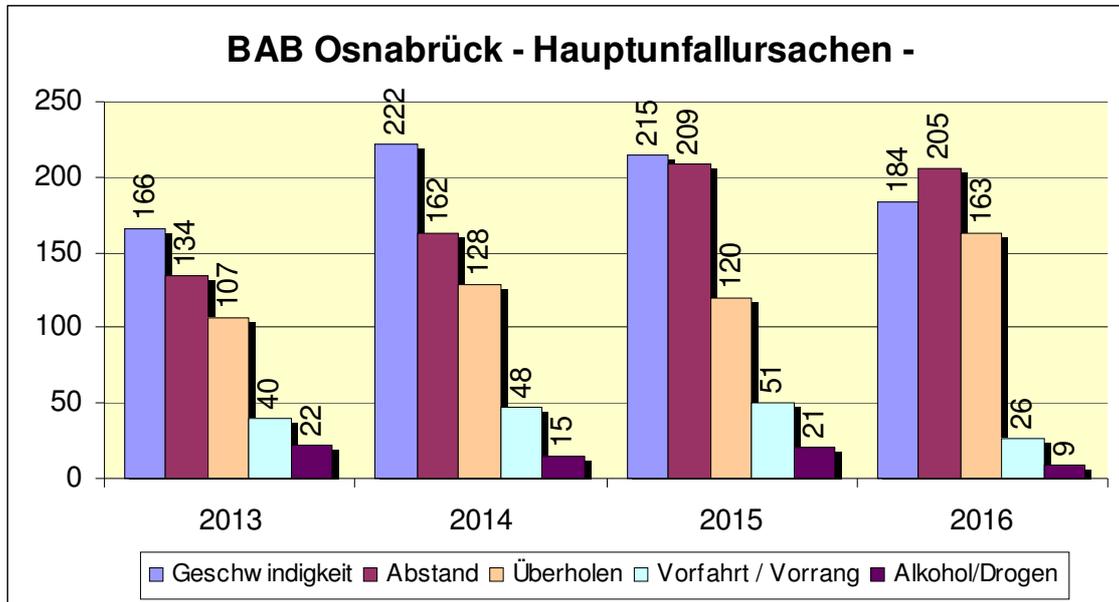
### 2.3.3 Bundesautobahn - Schwerverletzte



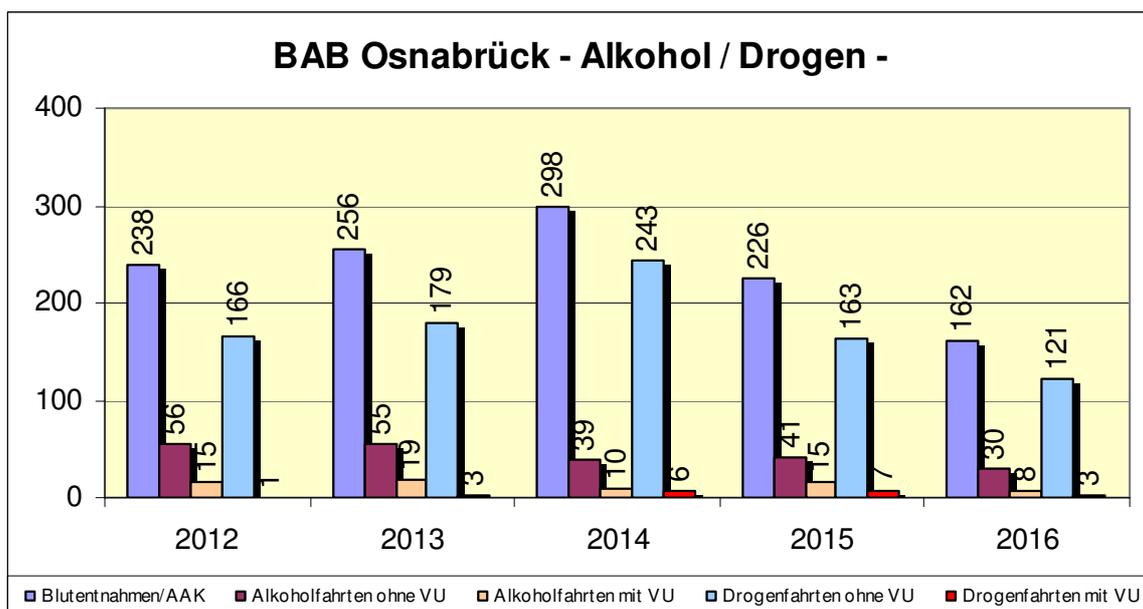
### 2.3.4 Bundesautobahn - Leichtverletzte



### 2.3.5 Bundesautobahn - Hauptunfallursachen



### 2.3.6 Bundesautobahn - Alkohol / Drogen



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

