

Verkehrsunfalllagebild 2017



POLIZEIINSPEKTION
OSNABRÜCK



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.....	25
1.8 Verkehrsunfallflucht	27
1.9 Was ist zu tun?	28
1.9.1 Verkehrsteilnehmer.....	28
1.9.2 Polizei	29
2. Einzelgrafiken.....	30
2.1 Landkreis Osnabrück.....	30
2.1.1 Landkreis Osnabrück - Langzeitentwicklung	30
2.1.2 Landkreis Osnabrück - Unfalltote	30
2.1.3 Landkreis Osnabrück - Schwerverletzte.....	31
2.1.4 Landkreis Osnabrück - Leichtverletzte	31
2.1.5 Landkreis Osnabrück - Hauptunfallursachen.....	32
2.1.6 Landkreis Osnabrück - Alkohol / Drogen.....	32
2.1.7 Landkreis Osnabrück - Fahrradunfälle	33
2.2 Stadt Osnabrück.....	34
2.2.1 Stadt Osnabrück - Langzeitentwicklung	34
2.2.2 Stadt Osnabrück - Unfalltote	34
2.2.3 Stadt Osnabrück - Schwerverletzte	35
2.2.4 Stadt Osnabrück - Leichtverletzte	35
2.2.5 Stadt Osnabrück - Hauptunfallursachen.....	36
2.2.6 Stadt Osnabrück - Alkohol / Drogen.....	36
2.2.7 Stadt Osnabrück - Fahrradunfälle.....	37
2.3 Bundesautobahn	38
2.3.1 Bundesautobahn - Langzeitentwicklung.....	38
2.3.2 Bundesautobahn - Unfalltote.....	38
2.3.3 Bundesautobahn - Schwerverletzte	39
2.3.4 Bundesautobahn - Leichtverletzte.....	39
2.3.5 Bundesautobahn - Hauptunfallursachen	40
2.3.6 Bundesautobahn - Alkohol / Drogen	40
2.3.7 Bundesautobahn - Anzahl Unfälle pro Autobahn.....	41

Osnabrück im März 2017

Grußwort:

Sehr geehrte Damen, sehr geehrte Herren,

das diesjährige Verkehrsunfalllagebild zeigt Ihnen wie bereits in den vergangenen Jahren das Unfallgeschehen auf den Straßen im Zuständigkeitsbereich der Polizeiinspektion Osnabrück auf. Es betrifft wiederum alle Verkehrswege in der Stadt- und im Landkreis Osnabrück, sowie die durchführenden Streckenabschnitte der Bundesautobahnen A 1, A 30 und A 33. Ihnen werden hier textlich und mittels Grafiken die unterschiedlichen Facetten und Entwicklungen der 2017 polizeilich aufgenommenen Verkehrsunfälle aufgezeigt. Ebenso werden Ausführungen zur polizeilichen Verkehrssicherheitsarbeit gemacht.

Ich gebe an dieser Stelle bereits die wichtigsten Zahlen vorweg bekannt. Im Jahr 2017 kamen in Osnabrück und Umgebung 22 Personen bei Verkehrsunfällen ums Leben, was erneut einen Rückgang von 2 Toten gegenüber dem Vorjahr bedeutet. Bei den Schwer- und Leichtverletzten dagegen ist eine Zunahme von 45 (schwerverletzt) bzw. 115 (leichtverletzt) zu verzeichnen. Die Anzahl aller polizeilich aufgenommenen Verkehrsunfälle beläuft sich auf 12796 und stellt damit einen leichten Anstieg dar.

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

Dort werden die Entwicklungen des Jahres 2017 für die gesamte Polizeiinspektion, sowie separat für die Bereiche Stadt Osnabrück, Landkreis Osnabrück und für die Bundesautobahnen dargestellt.

Der ‚Modellversuch zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf Straßen mit Baumbestand‘ prägte auch im vergangenen Jahr die Verkehrsüberwachung. Mittlerweile ist er beendet, bedarf aber noch einer endgültigen Auswertung. Ebenso waren weiterhin auch die Thematiken „Radfahrunfälle“ und „Krad-Unfälle“ Ziele der Verkehrsüberwachung.

Im Präventionsbereich wurde mittels der Puppenbühne, die hier im Hause fest installiert ist, die Verkehrserziehung im Grundschulbereich fortgeführt. Auch wurde bei etlichen weiteren Gelegenheiten Verkehrsprävention geleistet.

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

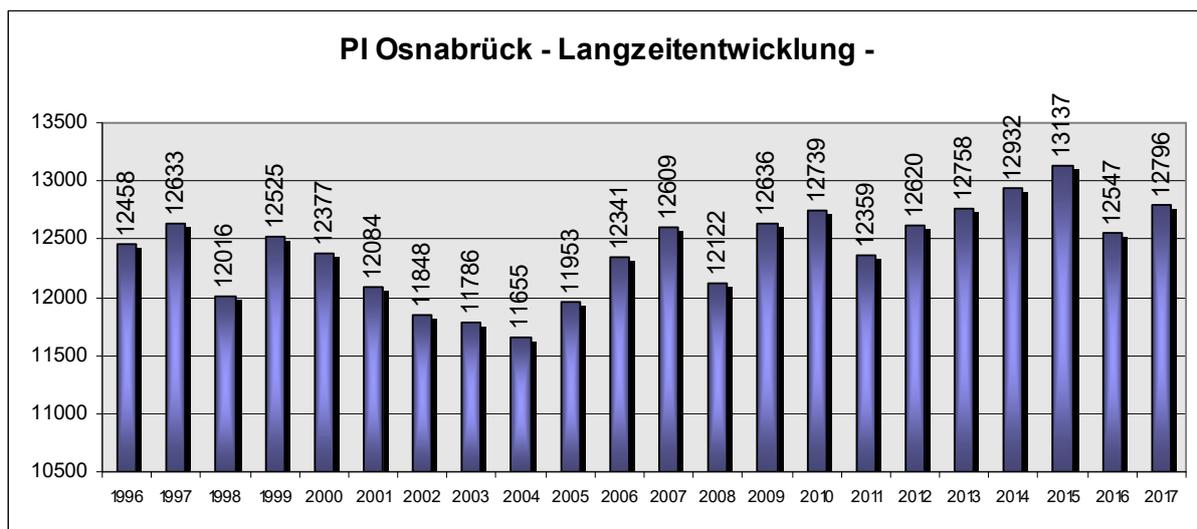
1.1 Unfälle gesamt

Gegenüber dem Vorjahr stieg 2017 die Zahl aller polizeilich registrierten Verkehrsunfälle um 249 auf insgesamt 12796 an, was eine prozentuale Erhöhung um 2 % bedeutet. Bedenkt man, dass mit Beginn des Jahres 2016 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 werden, dürfte die tatsächliche Anzahl etwa 800 Unfälle mehr betragen. Diese sog. Parkplatzrempler werden zwar noch, damit sich die Unfallbeteiligten nicht alleingelassen fühlen, polizeilich aufgenommen, aber nicht weiter statistisch erfasst.

Rechnet man fiktiv die Parkplatzrempler mit dazu, so ergibt das den Höchstwert an Unfällen des Betrachtungszeitraumes von 22 Jahren.

Sucht man nach einem Grund für den Anstieg, spielt sicherlich das Wachstum bei den zugelassenen Kraftfahrzeugen, sowie die florierende Wirtschaft mit erheblich gestiegenem Verkehrsaufkommen eine Rolle. Auch der erhebliche Berufs- und Pendlerverkehr und der Anstieg bei den Touristen- und Übernachtungszahlen darf dabei nicht unerwähnt bleiben.

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

2017 kamen im Zuständigkeitsbereich der Polizeiinspektion Osnabrück bei Verkehrsunfällen insgesamt 2962 Personen zu körperlichen Schäden. Dabei umfasst diese Zahl alle an Verkehrsunfällen direkt beteiligte Personen, die bei dem jeweiligen Ereignis einen Körperschaden, von einer leichten Blessur über schwerwiegenden Verletzungen bis hin zur tödlichen Folge erlitten. Die jetzt registrierte Anzahl an Verletzten ist leider mittlerweile der Spitzenwert der vergangenen Jahre, was auf der nachstehenden Grafik deutlich zu erkennen ist. Wenn auch die Zahl der tödlich verunglückten Personen zurückging, stieg sie jedoch bei den Schwer- und Leichtverletzten an. Insgesamt bedeutet die Zunahme bei den verunglückten Personen einen Anstieg um 5,2 %.

Bezogen auf alle polizeilich erfassten Unfallbeteiligten wurden von ihnen 13,8 % verletzt oder getötet.

Weitere Ausführungen dazu erfolgen nachstehend.

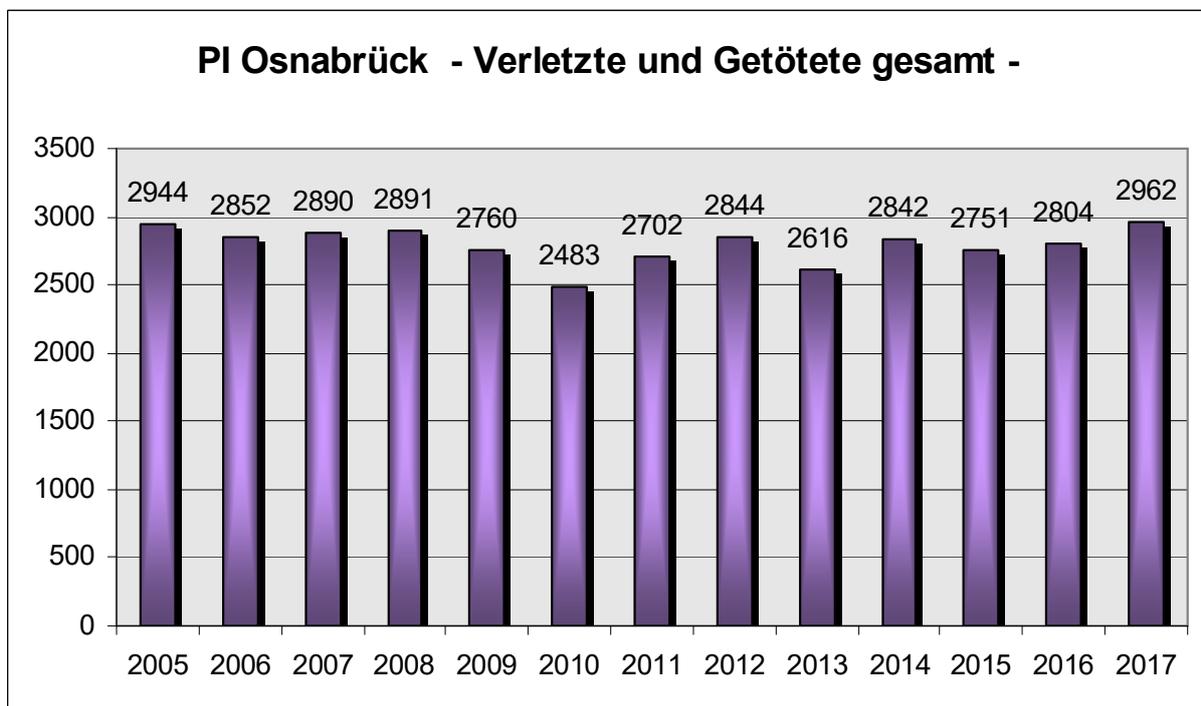




Foto: - Polizei-

1.3 Tote

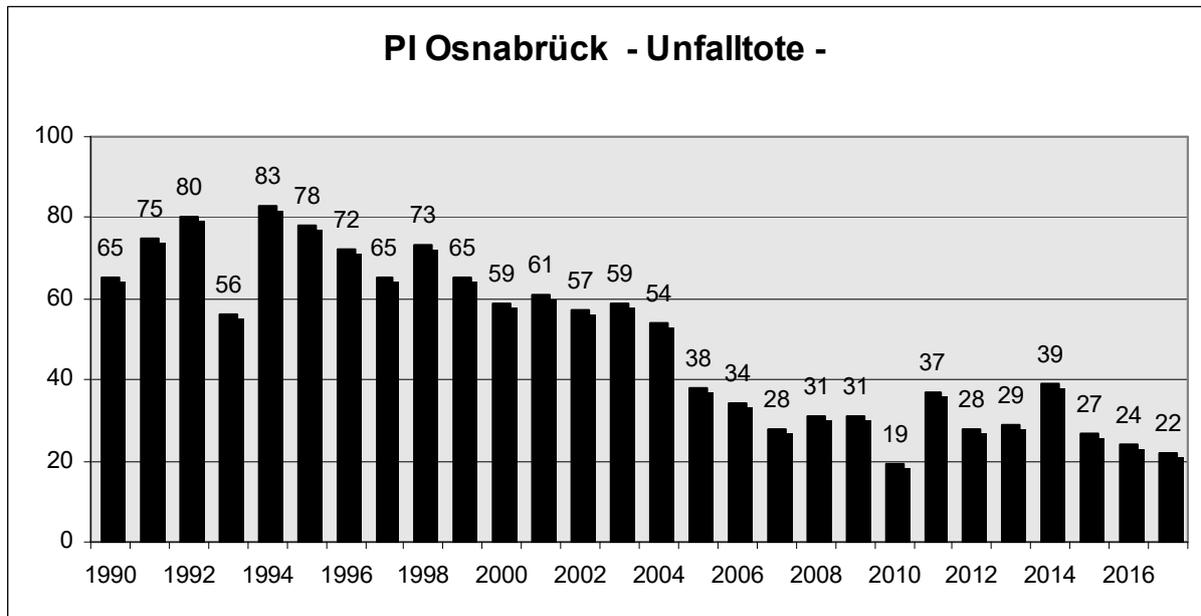
Wiederum ist ein Rückgang bei den im Straßenverkehr tödlich Verunglückten zu verzeichnen. 2017 kamen bei Verkehrsunfällen insgesamt 22 Personen ums Leben. 16 der tödlichen Unfälle ereigneten sich im Landkreis, 4 im Stadtgebiet Osnabrück und 2 auf den Autobahnen.

Der Rückgang von 2 Unfalltoten bedeutet ein Minus von 8 %.

Das nachstehende Langzeitdiagramm zeigt, dass mit 22 Verkehrstoten, außer im Jahr 2010 mit 19 Toten, die zweitniedrigste Zahl der vergangenen 27 Jahre zu verzeichnen ist.

Die Tendenz der vergangenen Jahre ist weiterhin insgesamt als positiv anzusehen.

Weitere detaillierte Angaben zu den Verkehrsunfällen mit getöteten Personen sind auf den nächsten Seiten zu finden.



1.3.1 Details zu den Verkehrsunfällen mit getöteten Personen

1.3.1.1 Aufteilung der tödlichen Verkehrsunfälle

2017 wurden bei keinem der Verkehrsunfälle mehrere Verkehrsteilnehmer tödlich verletzt. Dementsprechend gilt hier die gleiche Aufteilung der Ereignisorte wie unter 1.3 aufgeführt .

Bei diesen Unfällen starben 6 Fußgänger, 2 Radfahrer, 3 Krad-Fahrer, 1 Lkw-Fahrer und 10 Pkw-Fahrer.

Von den 22 Verkehrstoten waren 17 männlich und 5 weiblich.

1 Person befand sich im Alter zwischen 15-17 Jahren, 3 zwischen 18 und 24, 5 Verunglückte waren älter als 65. 13 der tödlich Verunglückten waren zwischen 25 und 64 Jahre alt.

Auffällig war in 2017, dass sich 3 tödlich verlaufene Unfälle auf Bahnübergängen zutrugen.

Bei weiteren 5 Unfällen handelte es sich um sog. Baumunfälle.

1.3.1.2 Verteilung auf Landstraßen, Ortschaften und Autobahnen

Von den insgesamt 22 Verkehrsunfällen mit tödlichem Ausgang waren 10 innerhalb und 12 außerhalb einer geschlossenen Ortschaft zu verzeichnen. Davon wiederum 2 auf den Bundesautobahnen. Das bedeutet, dass sich die inner- und außerörtlichen tödlichen Verkehrsunfälle nahezu die Waage halten.

Als auffällig ist anzusehen, dass sowohl inner- als auch außerörtlich jeweils 3 Fußgänger verunglückten.

Von den 12 außerörtlichen Verkehrsunfällen handelt es sich in 5 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

Auch in Bezug auf die Lichtverhältnisse zur jeweiligen Unfallzeit ist zu sagen, dass diese sich nahezu die Waage halten.

11 Unfälle ereigneten sich bei Tageslicht, 9 bei Dunkelheit und 2 während der Dämmerung.

Bezüglich der Lichtverhältnisse ist besonders auffällig, dass sich 5 der tödlichen Fußgängerunfälle während der Dunkelheit ereigneten.

Zu den Uhrzeiten ist zu sagen, dass 5 Unfälle in den Zeitraum zwischen 12.00 und 18.00 Uhr fielen, 7 Unfälle zwischen 06.00 und 12.00 Uhr sowie 10 zwischen 18.00 und 06.00 Uhr.

Betrachtet man die Wochentage, fällt auf, dass die Hälfte der tödlichen Unfälle an Wochenenden stattfanden. Davon entfielen 6 auf einen Samstag und 5 auf einen Sonntag. Innerhalb der Woche war 4 x ein Montag, 3 x ein Freitag, sowie jeweils 2 x ein Dienstag und ein Mittwoch betroffen.

Im Gegensatz zum vergangenen Jahr spielen 2017 die Lichtverhältnisse wieder eine besondere Rolle, zumal 5 Fußgänger während der Dunkelheit tödlich verunglückten. Deshalb wird an dieser Stellen nochmals besonders darauf hingewiesen, dass gerade die Erkennbarkeit der Verkehrsteilnehmer von besonderer Wichtigkeit ist, was nicht nur bei Nacht, sondern auch tagsüber und während der Dämmerung von Bedeutung ist. Um im Straßenverkehr besser wahrgenommen zu werden, ist es aus polizeilicher Sicht insbesondere gerade für die schwächeren Verkehrsteilnehmer (Fußgänger und Radfahrer) ratsam optisch auffällig zu sein.

Kraftfahrzeugführern, denen es nicht bereits vorgeschrieben ist, wird empfohlen, auch am Tage die Beleuchtung einzuschalten.

Zu den Straßenzuständen ist zu sagen, dass sich 14 der tödlichen Unfälle bei trockener Fahrbahn und 8 bei feuchter bzw. nasser Fahrbahn ereigneten.

1.3.1.4 Anteil nach Geschlecht

Von den insgesamt 22 Unfallopfern in 2017 innerhalb des Bereichs der Polizeiinspektion Osnabrück waren 17 männlich und 5 weiblich.

1.3.1.5 Ursachen

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

Als allgemeine Ursachen, die zum Unfallgeschehen beigetragen haben, sind in 1 Fall die Schlüpfrigkeit durch Regen, in 1 weiteren Fall die Blendwirkung der tiefstehenden Sonne, sowie in weiteren 3 Fällen sonstige (hier nicht näher erläuterte) Ursachen aufgeführt.

Bei den individuellen, fahrerbezogenen Ursachen sind zu nennen:

2 x Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot.

3 x Missachtung der Vorfahrt.

2 x Nichtbeachten des Vorranges von Schienenfahrzeugen an Bahnübergängen

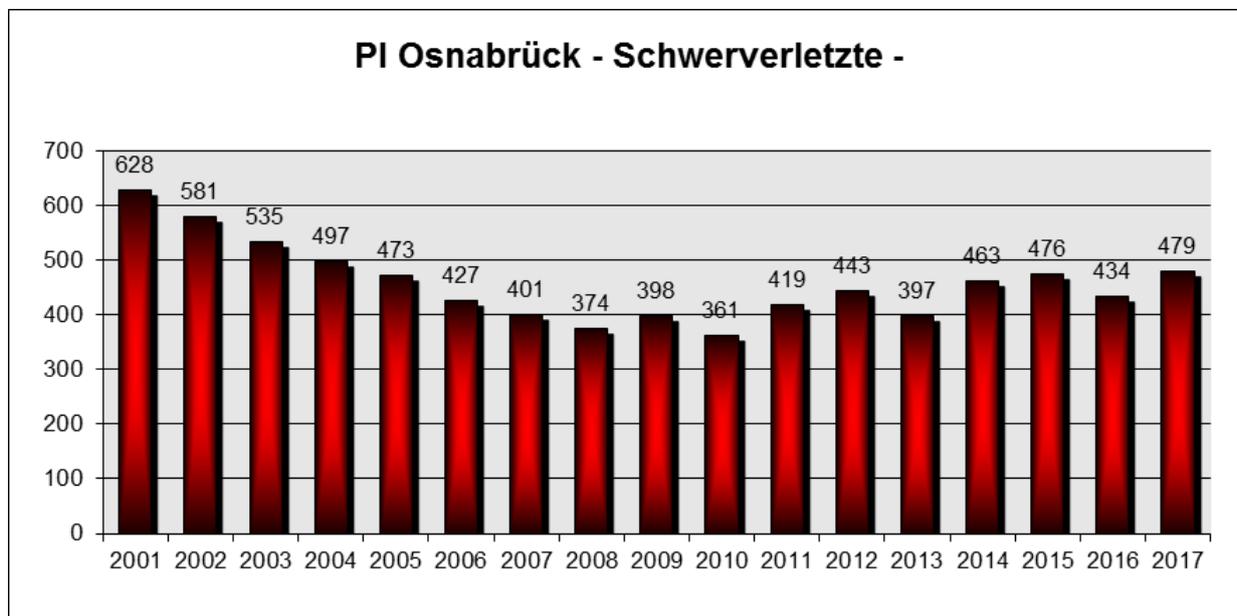
4 x falsches Verhalten der Fußgänger.

5 x andere Fehler (nicht weiter konkretisierbar).

1.4 Schwerverletzte

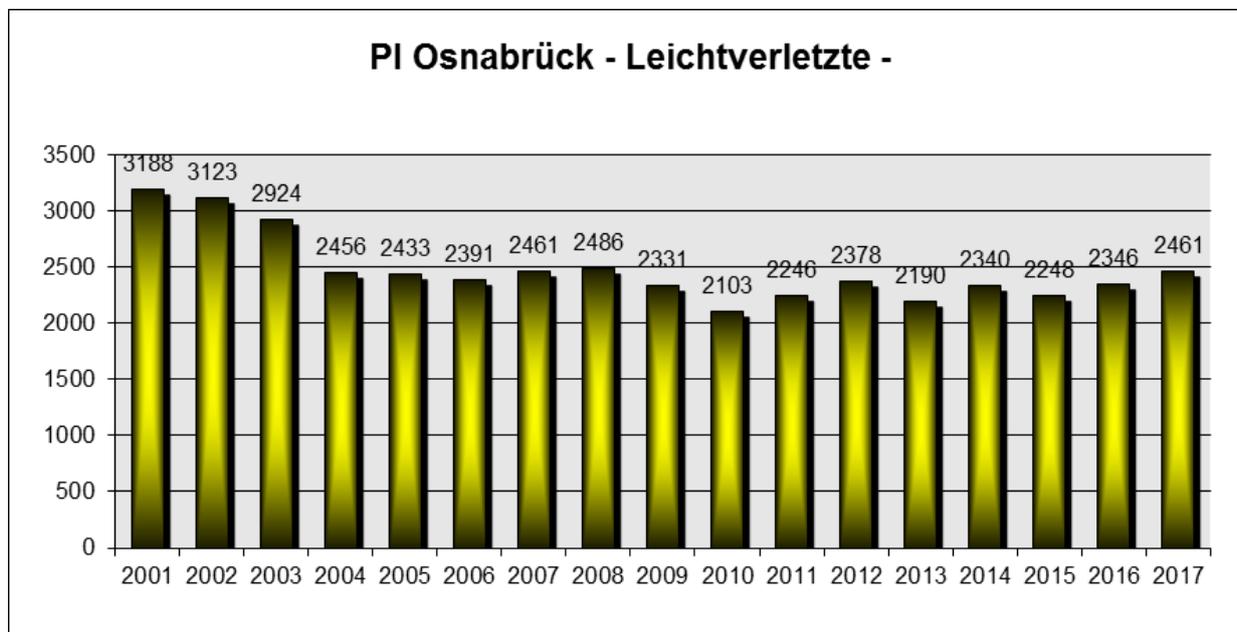
2017 sind im Inspektionsbereich 479 Schwerverletzte zu verzeichnen. Im Vergleich zum Vorjahr stieg damit deren Anzahl um 45 Personen an, was gleichzeitig den höchsten Stand der vergangenen 13 Jahre bedeutet (s. auch nachstehende Grafik).

Die zu verzeichnende negative Entwicklung bei den Schwerverletzten ist nicht nur im Bereich der Polizeiinspektion, sondern auch im Bereich der Polizeidirektion sowie auf Landesebene gegeben.



1.5 Leichtverletzte

Nicht nur bei den Schwer- sondern auch bei den Leichtverletzten ist eine negative Entwicklung zu verzeichnen. Die Zahl der bei Verkehrsunfällen betroffenen Personen mit leichteren Verletzungen stieg 2017 um 115 gegenüber dem Vorjahr an und erreichte eine Gesamtzahl von 2461. Auch hier zeichnet sich die gleichfalls gegebene negative Tendenz auf Landes- und Direktionsebene ab. Dennoch ist auf der nachstehende Tabelle ersichtlich, dass auf längere Sicht eine relativ gleichbleibende Entwicklung gegeben ist.



1.6 Unfallbeteiligte Altersgruppen

Im Jahr 2017 waren insgesamt 21409 polizeilich registrierte Personen an Verkehrsunfällen beteiligt. Dabei erfasst wurden 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. Nicht in dieser Zahl enthalten sind Personen, die nach Unfallbeteiligung 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 der Vorjahre etwas geringer aus.

Bei Betrachtung der jeweiligen Altersanteile ist folgendes zu erkennen:

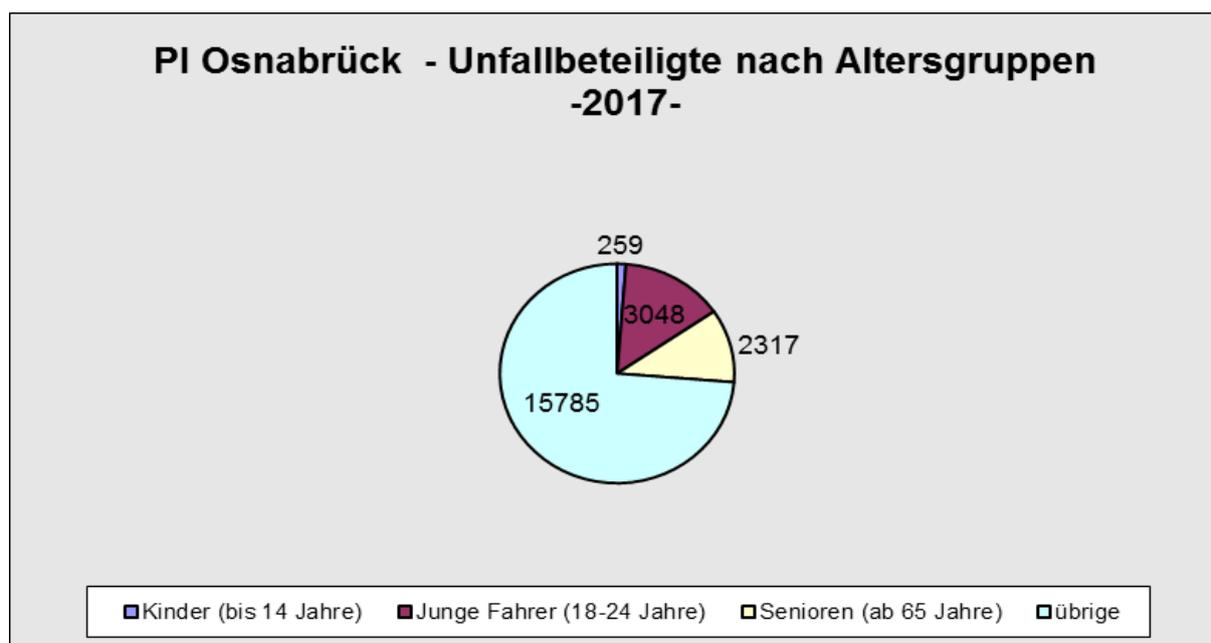
Etwa 1,2 % (Vorjahr 1,1 %) aller Unfallbeteiligten befanden sich im Kindesalter zwischen 0 und 14 Jahre.

206 Jugendlichen zwischen 15 und 17 Jahren waren 2017 an Verkehrsunfällen beteiligt und liegen mit 0,9 % hinter dem vorherigen Wert (1,1 %).

Bei den „Jungen Fahrern“, den 18 - 24-Jährigen, waren 14,2 % (Vorjahr 15,0 %) an Verkehrsunfällen beteiligt.

Mit 10,8 % (Vorjahr 10,7 %) erreichte der Anteil der beteiligten Senioren über 65 wieder das Niveau von 2015. 178 von ihnen waren sogar über 85 Jahre.

Alle übrigen Beteiligten (15785) 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 aufwärts.

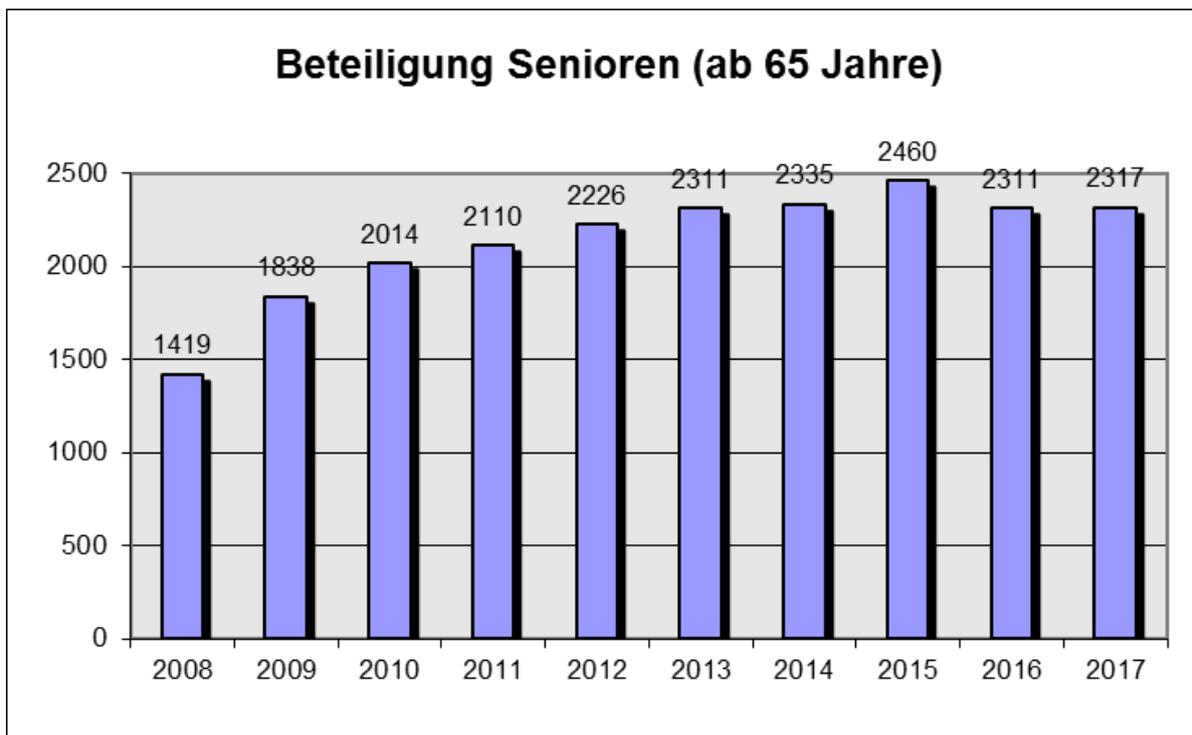
Die demografische Entwicklung führt dazu, dass es immer mehr ältere Menschen gibt, mit ebenfalls einem zunehmenden Anteil an Führerscheininhabern in dieser Altersklasse. Aber es gibt auch immer mehr ältere Personen, die relativ lange rüstig sind und am öffentlichen Straßenverkehr teilnehmen.

Aufgrund dieser Umstände ist deshalb davon auszugehen, dass auch zunehmend ältere Personen an Verkehrsunfällen beteiligt sein werden.

Im Jahr 2017 wurden im hiesigen Bereich 2314 Senioren registriert, die an Unfällen beteiligt waren. Das sind genau 6 mehr als im Vorjahr. Die oben beschriebene Tendenz setzt sich auch 2017 erkennbar kontinuierlich fort, jedoch, bedingt durch den Wegfall der Erfassung der Parkplatzrempler, mit etwas niedrigeren Gesamtzahlen.

Von den unfallbeteiligten Senioren kamen 5 ums Leben. 2 als Pkw-Fahrer (Insasse), 2 als Radfahrer und 1 als Fußgänger.

Auch wenn die Entwicklung für das vergangene Jahr als positiv anzusehen ist, bleibt weiterhin festzustellen, dass gerade Senioren im Straßenverkehr ein erhöhtes Verletzungsrisiko tragen und vermehrt erhebliche Unfallfolgen davontragen.

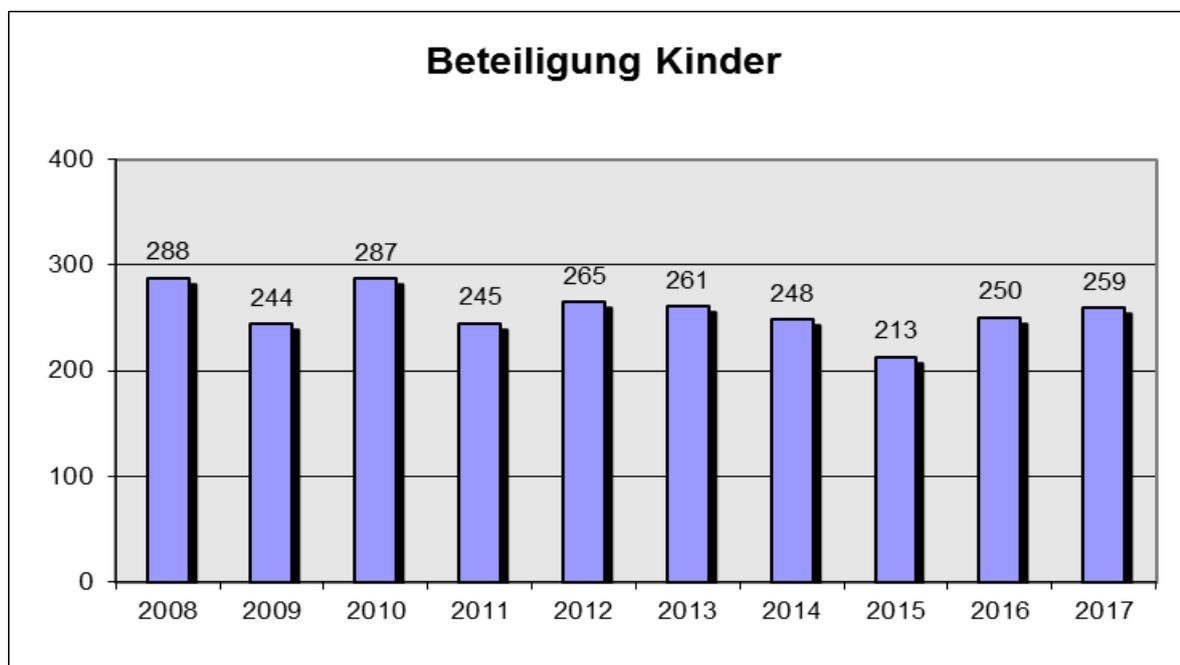


1.6.2 Kinder

2017 waren 259 Kinder an Verkehrsunfällen beteiligt, 9 mehr als im Vorjahr und 46 mehr als in 2015. Davon waren 50 noch keine 6 Jahre alt. Glücklicherweise kam im vergangenen Jahr kein Kind zu Tode. Schwerverletzt wurden jedoch wieder 18 Kinder, leichtverletzt 172.

Bei den verunfallten Kindern bis 6 Jahre waren 34 Mitfahrer in einem Pkw, 1 Mitfahrer in einem LKW, 2 Mitfahrer in einem Bus, 3 Kinder waren als Fußgänger und 2 mit dem Fahrrad unterwegs.

Die älteren Kinder von 6-14 Jahren waren in den meisten Fällen als Radfahrer (113) beteiligt. 45 befanden sich als Mitfahrer in Pkw, 43 waren als Fußgänger in Verkehrsunfälle verwickelt.



1.6.3 Junge Fahrer

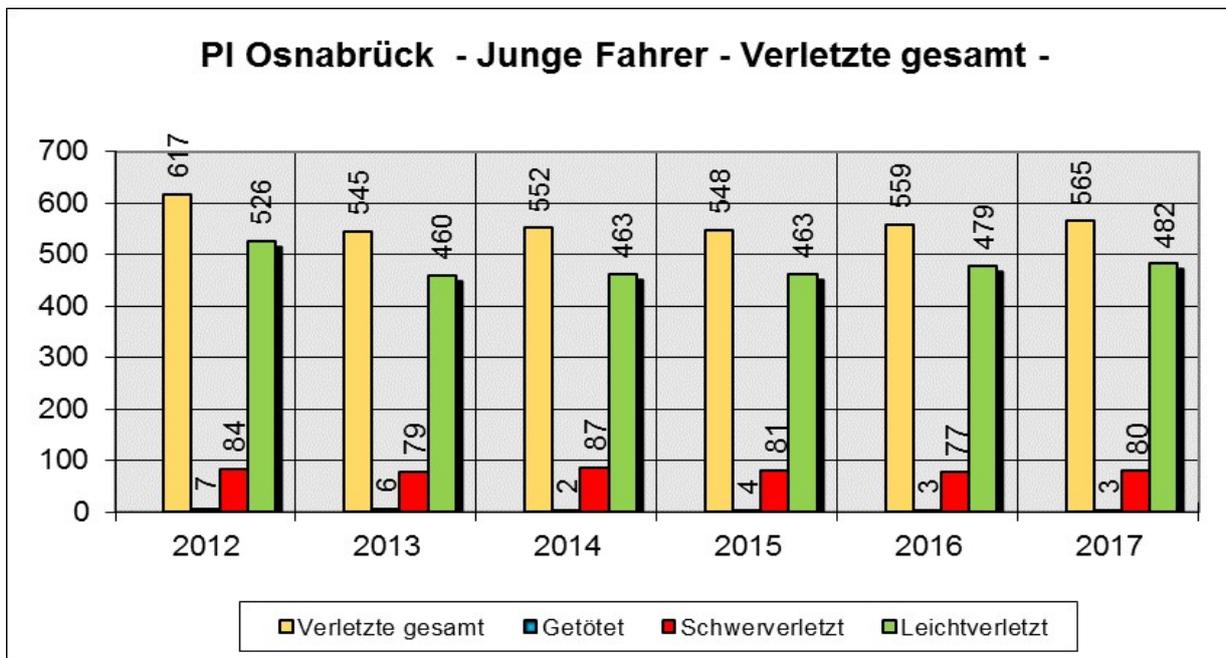
Als besondere „Risikogruppe“ auf unseren Straßen werden immer wieder die sogenannten „Jungen Fahrer“ genannt. Diese Gruppe umfasst die Verkehrsteilnehmer in der Altersklasse von 18 – 24 Jahren. Sowohl ihre Unerfahrenheit als auch teilweise ihr Bedürfnis sich gegenüber anderen darzustellen, trägt in besonderem Maße dazu bei, in Verkehrsunfälle verwickelt zu werden.

2017 waren insgesamt 3048 junge Personen der genannten Altersgruppe an Verkehrsunfällen beteiligt, was 31 weniger als noch im Vorjahr bedeutet. Das zeigt auch hier die bereits länger andauernde rückläufige Entwicklung an. „Junge Fahrer“ waren 2017 zu 14,2 % an Unfällen beteiligt. Ihr Anteil an den Getöteten und Schwerverletzten liegt bei 16,6 %, bei der Anzahl aller Verletzten bei 19 %.

Die rückläufige Tendenz ist nach hiesiger Ansicht in der demografischen Entwicklung, insbesondere aber auch in der Einführung des „Begleiteten Fahrens ab 17 Jahre“ zu finden. Auch dürften die Änderungen in den führerscheinrechtlichen Bestimmungen und den angehobenen Bußgeldern ihren Beitrag dazu liefern.

Die Altersklasse gehört trotz permanentem leichtem zahlenmäßigem Rückgang bei den Unfallbeteiligten weiterhin zu Recht zu den als Risikogruppe eingestuften Verkehrsteilnehmern.

Die nachstehende Grafik zeigt die Unfallfolgen bei den „Jungen Fahrern“

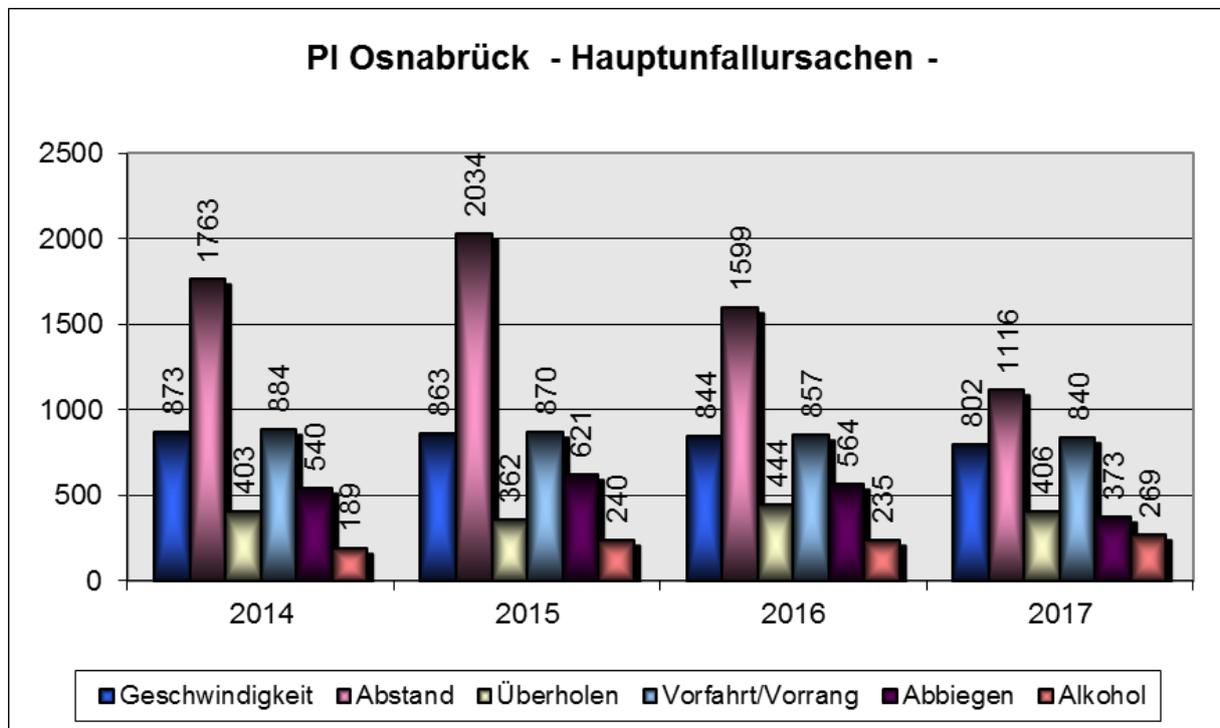


1.7 Hauptunfallursachen

Bei den klassischen Hauptunfallursachen handelt es sich noch immer um die überhöhte bzw. wesentlich öfter vorkommende nicht angepasste Geschwindigkeit, dem ungenügenden Abstand, der Nichtbeachtung der Vorfahrt und des Vorranges anderer Verkehrsteilnehmer, dem fehlerhaften Abbiegen, falsches Verhaltens beim Überholen bzw. beim Überholt werden, sowie dem Alkoholgenuss.

Im Vergleich zum Vorjahr erkennt man, dass in den Bereichen Geschwindigkeit, Überholen, und Vorfahrt keine eklatante Veränderung gegeben ist. Hingegen ist bei den Ursachen Abstand und Abbiegen ein Rückgang zu verzeichnen. Lediglich bei den alkoholbedingten Verkehrsunfällen ist ein Anstieg zu verzeichnen.

Hier nicht dargestellt ist die Unfallursache, die als „andere Fehler beim Fahrzeugführer“ erfasst wird. Gerade bei dieser Ursache ist ein erheblicher Anstieg von 3483 auf 4310 Fälle zu verzeichnen. Diese Steigerung gleicht den Rückgang der anderen erfassten Ursachen zahlenmäßig nahezu aus.



1.7.1 Geschwindigkeit

Die Unfallursache Geschwindigkeit ist hier als dritthäufigste Ursache erfasst. Dennoch bedeutet das wiederum einen leichten Rückgang um 5 %. 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. 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 ein erheblicher Rückgang zu verzeichnen, bleibt aber bei den klassischen Erfassungen die am Häufigsten verzeichnete Ursache. Dieser Abfall läßt sich am ehestem mit dem erheblichen Anstieg bei den registrierten „sonstigen Ursachen des Fahrzeugführers“ begründen. Möglicherweise spielen aber auch die zunehmend wachsende Ausstattung der Fahrzeuge mit Assistenzsystemen eine Rolle.

Erläuternd sei gesagt, dass sich hinter diesen Zahlen in erster Linie Auffahrunfälle verbergen.

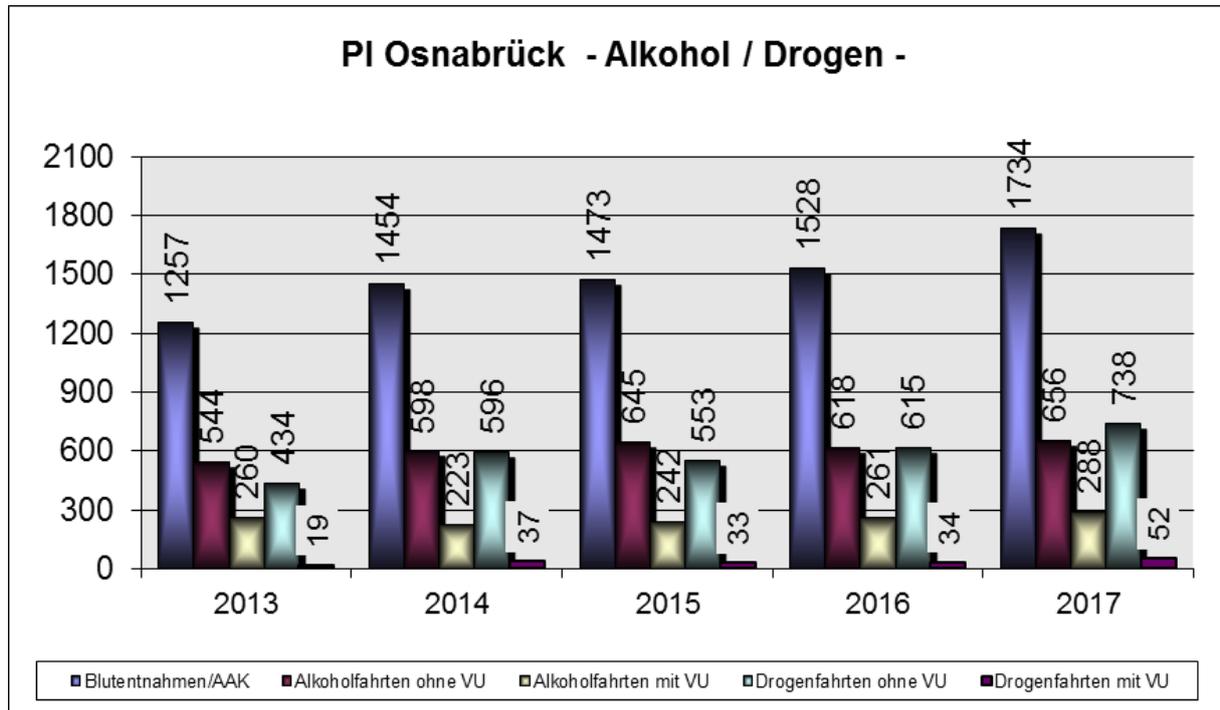
1.7.3 Alkohol / Drogen

Als eine der Hauptunfallursachen gilt u.a. auch der Alkoholenuss bzw. das Fahren unter Alkoholenusses und/oder von Drogen.

288 mal wurde im vergangenen Jahr bei einem Unfallbeteiligten Alkoholenuss festgestellt. In 52 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 auch dieses Fehlverhalten der Verkehrsteilnehmer weiterhin im polizeilichen Fokus liegen muss. Bezogen auf Alkohol und Drogen im Straßenverkehr geht man zudem von einer großen Dunkelziffer aus.

2017 wurden polizeilich insgesamt 1734 Feststellungen von Alkohol und/ oder Drogen im Straßenverkehr getroffen. Hierbei besonders auffällig ist die hohe Anzahl an folgenlosen Drogenfahrten. Mit 738 Fällen liegen diese damit um 123 Feststellungen höher als im Jahr zuvor und mittlerweile auch höher als die Anzahl der folgenlosen Alkoholfahrten (656).



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, 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.

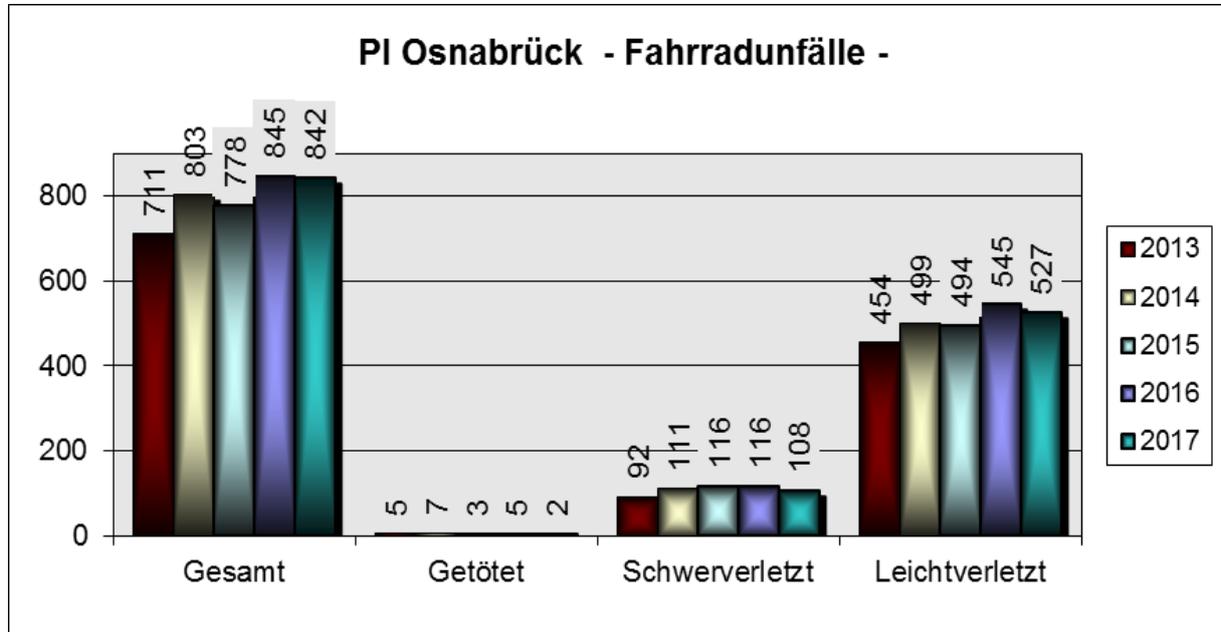
Es fehlt dazu jedoch eine eindeutige Definition.

Sonstige Fehler der Fahrzeugführer wurden 2017 mit 4305 Fällen insgesamt 822 mal mehr als im Jahr 2016 erfasst.

Insbesondere die Thematik Ablenkung wird derzeit mittels einer Arbeitsgruppe aufgegriffen. Besonders betrachtet wird dabei die Ablenkung durch die Bedienung von Mobiltelefonen während der Fahrt.

Da es bisher dazu noch keinerlei gesicherten Erkenntnisse und Zahlenmaterial gibt, soll jetzt möglicherweise mehr Klarheit geschaffen werden.

1.7.5 Fahrradunfälle



Ziel fast aller Städte und Gemeinden, so auch der Stadt- und des Landkreises Osnabrück, ist es weiterhin, mehr Radfahrer auf die Straße zu bringen, um so die Masse an motorisierten Fahrzeugen zu reduzieren und 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.

Ob die Zahl der Rad fahrenden Verkehrsteilnehmer gestiegen ist kann von hier aus nicht gesagt werden.

Es ist aber festzustellen, dass 2017 kein Anstieg der an Unfällen beteiligten Radfahrer zu verzeichnen ist. Ebenfalls ist es erfreulich, dass auch die Folgen bei den unfallbeteiligten Radfahrern leicht zurückgegangen ist.

Insgesamt wurden 842 Radunfälle polizeilich erfasst, bei denen 2 Radler ums Leben kamen (Vorjahr 5), 108 schwer verletzt wurden (Vorjahr 116), sowie 527 leichtere Verletzungen erlitten (Vorjahr 545). Sofern tatsächlich auf eine erhöhte Anzahl an Radfahrern auf unseren Straßen und Radwegen unterwegs gewesen sein sollte, könnte das den Rückgang bei den Unfallfolgen als noch positiver darstellen.

Als Radfahrer werden in der Statistik auch die sog. Pedelec-Fahrer erfasst, da es sich dabei rechtlich um Fahrräder handelt. Bezogen auf diese Fahrer 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.

Insgesamt waren 2017 71 Pedelec-Fahrer in Verkehrsunfälle verwickelt, von denen glücklicherweise niemand getötet wurde, von denen aber 15 schwer- und 47 leicht verletzt wurden.

Festzustellen war auch, dass von den beteiligten Pedelec-Fahrern lediglich 2 selbst die Unfallursache gesetzt hatten.

Im Vergleich dazu war bei den Radfahrern in 345 Fällen (41 %) das eigene Verhalten unfallursächlich.

Im Stadtgebiet Osnabrück ereigneten sich 457, im Landkreis 383 Radunfälle. Leider wurden auch auf den Autobahnen 2 Radunfälle aufgenommen.

Insgesamt kann man in Bezug auf die Rad-Verkehrsunfälle sagen, dass sich deren Entwicklung für 2017 positiv darstellt.

Zurückzuführen dürfte das auch insbesondere darauf sein, dass die Radinfrastruktur durch die Städte und Kommunen permanent erweitert und verbessert wird.

Bezüglich des Verhaltens der Radfahrer, die, wie bereits gesagt, in 41 % der Fälle die Unfallursache selbst gesetzt haben muss aus hiesiger Sicht gesagt werden, dass hier kein Beitrag zur Verbesserung der Unfallsituation zu erkennen ist.

Weitere Fakten:

In 41 % (Vorjahr 40 %) der Radfahrunfälle wurde die Hauptunfallursache von den Radlern gesetzt.

Dabei wurde bei 36 Radfahrern Alkoholgenuss festgestellt.

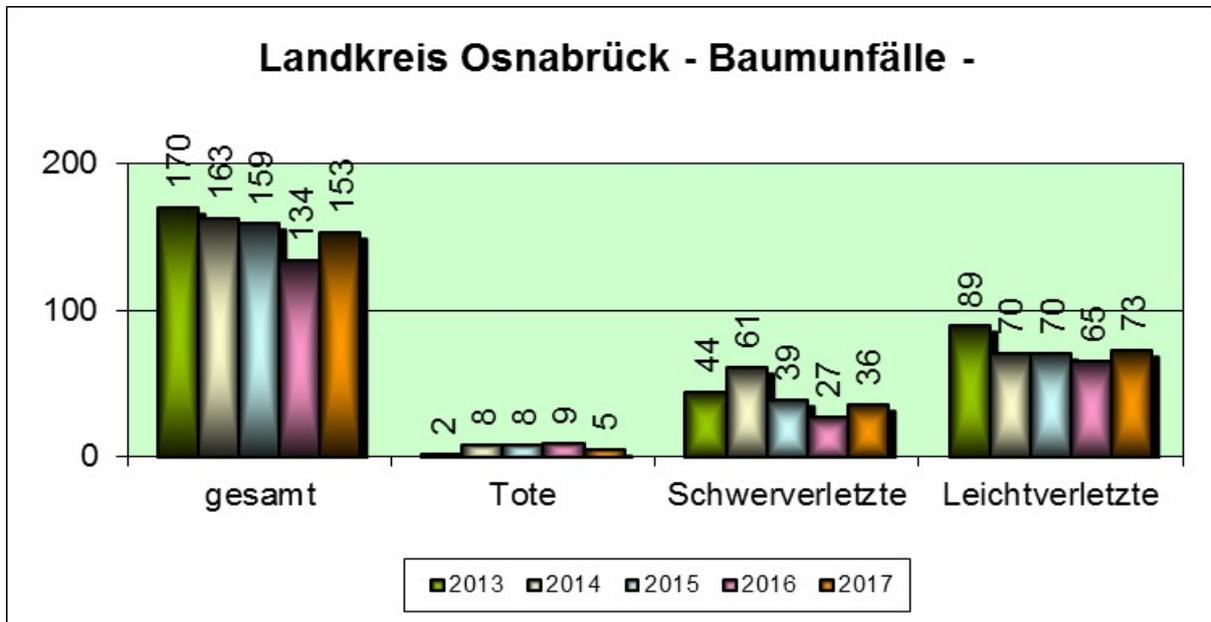
Sonstige häufig erfasste Fehlverhalten bei Radfahrern sind

- 180 x sonstiges Fehlverhalten (nicht näher definiert),
- 83 x Benutzung der falschen Fahrbahn und falscher Straßenteile (Gehwege)
- 14 x mal ungenügender Sicherheitsabstand,
- 31 x mal Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr,
- 33 x mal Vorfahrt nicht beachtet,
- 28 x mal nicht angepasste Geschwindigkeit
- 33 x mal Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot,
- 15 x mal Fehler beim Abbiegen,
- 14 x mal Rotlicht missachtet.

Als Radfahrer waren an Unfällen unter anderem 115 Kinder bis 14 Jahre, 61 Jugendliche zwischen 15 und 17 Jahren sowie 126 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. Bei den 2 tödlich verunglückten Radfahrern handelte es sich um Senioren.

1.7.6 Baumunfälle



Nach wie vor befindet sich die Thematik Baumunfälle im Fokus sowohl der Polizei und der Verkehrsbehörden, sowie auch der Medien.

Vornehmlich betroffen sind dabei die außerorts gelegenen Verkehrswege, 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.

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.

Betrachtet man die Zahlen ist festzustellen, dass sich gegenüber dem Vorjahr die Anzahl an Baumunfällen um 19 auf 153 insgesamt erhöht hat, die Personenzahl, die dabei zu Tode kamen, aber von 9 auf 5 zurückgingen. 36 Verkehrsteilnehmer wurden schwer- und 73 leicht verletzt wurden.

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.

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 ist noch in Arbeit. Dem Gesamtergebnis kann und soll hier nicht vorgegriffen werden.

Für den Bereich des Landkreises Osnabrück, der in diesen Modellversuch eingebunden war, kann von hier aus aber gesagt werden, dass der Versuch im hiesigen Bereich dahingehend zu Veränderungen geführt hat, dass die Zahl der Todesopfer bei Baumunfällen, wie bereits aufgeführt, von 9 auf 5 zurückgingen. Die Gesamtzahl der Baumunfälle stieg insgesamt leicht an. Die Verletztenzahlen liegen etwa auf dem Niveau der Vorjahre. Eine Auswertung nur bezogen auf die Strecken des Modellversuchs steht noch aus. Die Landkreiszahlen beziehen sich auf alle außerörtlichen Straßen, nicht nur auf die, die entsprechend der Vorgaben des Versuchs beschildert waren (s. Foto).



Da der Modellversuch mit Ablauf Juni 2018 beendet ist, werden in den nächsten Monaten die entsprechenden Beschilderungen wieder entfernt. Auf vielen Strecken ist dann die Geschwindigkeitsbegrenzung wieder aufgehoben. Einige Strecken bleiben aber geschwindigkeitsbeschränkt, die Zusatzschilder werden jedoch bis auf wenige entfernt.

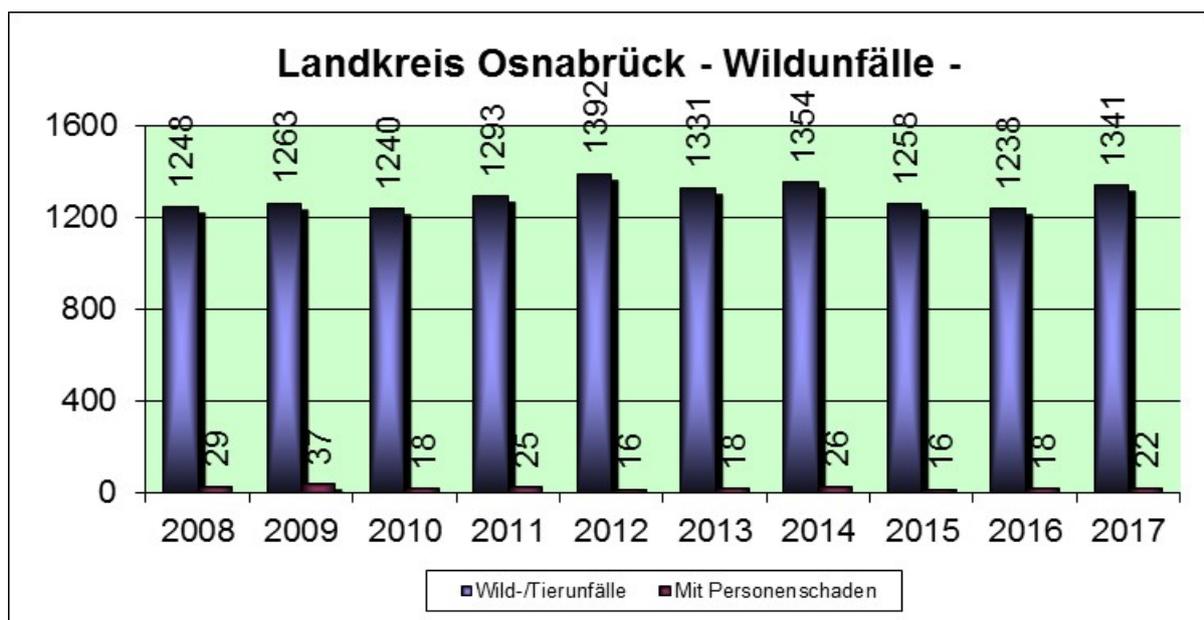
1.7.7 Wildunfälle

Zum Thema Wildunfälle können hier nur die Aussagen des Vorjahres wiederholt werden. In Unfälle, die vornehmlich ebenfalls außerorts stattfinden, sind dabei 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. Dabei treten die schweren Folgen in fast allen Fällen beim 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 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.

2017 wurden im Landkreis 1341 Wildunfälle registriert, bei denen in 22 Fällen Fahrzeugführer Verletzungen erlitten. Die Zahl lag damit etwas höher als im Vorjahr (s. Grafik).



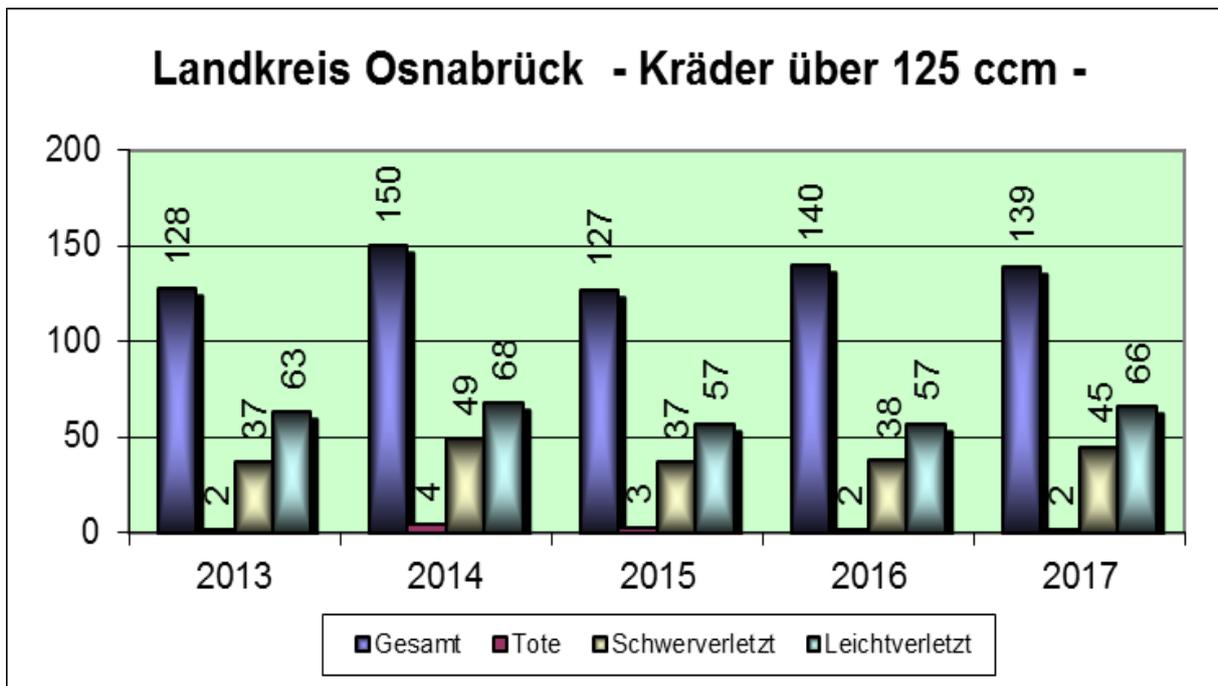
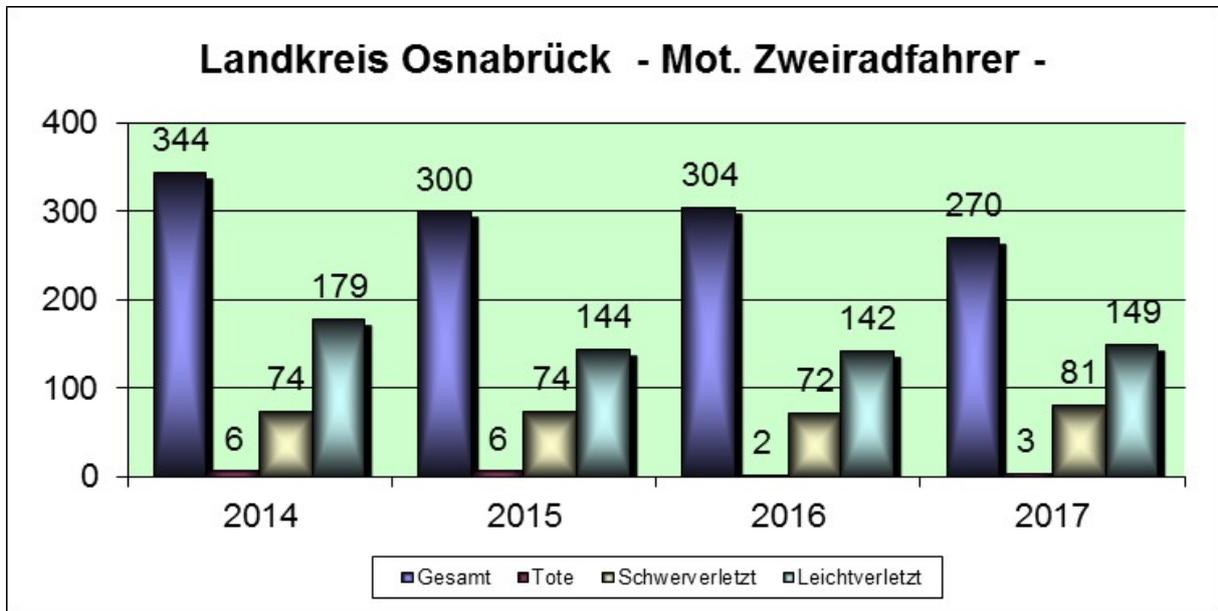
1.7.8 Krad-Unfälle

Krad-Unfälle sind alle Verkehrsunfälle mit Beteiligung von motorisierten Zweirädern, vom Mofa bis hin zum schweren Krad, sowohl innerhalb als auch außerhalb der geschlossenen Ortschaftslagen. In den Medien finden dabei vornehmlich die Unfälle mit den leistungsstarken Krädern Bedeutung, was verbunden ist mit der Tatsache, dass der Landkreis Osnabrück Straßenabschnitte aufweist, die gern von Krad-Fahrern befahren werden. Initiativen genervter Anwohner an beliebten Krad-Strecken nutzen oftmals die Medien, um ihre Interessen und Anliegen zu untermauern. Sie beklagen sich über die gefahrenen Geschwindigkeiten, über erhebliche Lärmentwicklung, sowie über Fahrten mit Renncharakter, die vornehmlich an Wochenenden in den Sommermonaten stattfinden.

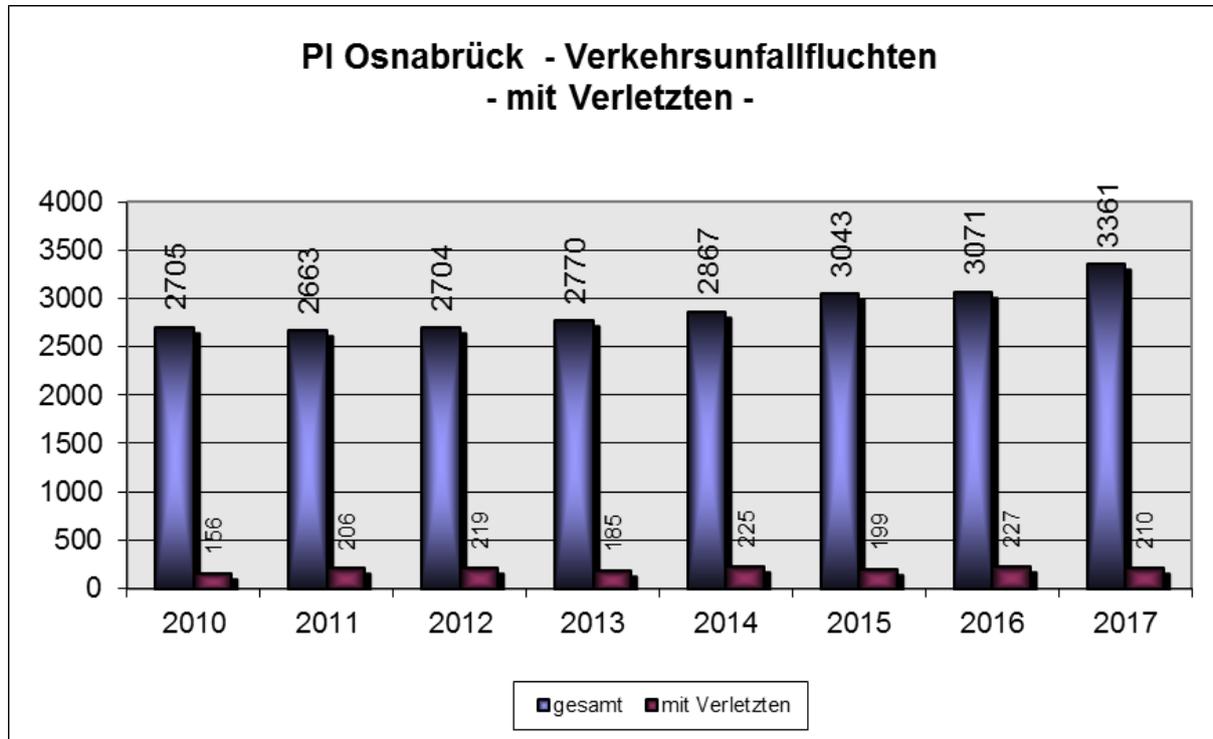
In den nachstehenden Unfalldarstellungen wird unterschieden zwischen allen motorisierten Zweirädern, sowie Krädern und Motorrollern über 125 Kubikzentimeter. Eine Auswertung wird auch hier nur für den Landkreis Osnabrück aufgezeigt, da sich die Unfälle der hochmotorisierten Kräder und mit den schweren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

Für 2017 ist festzustellen, dass sich im Bereich der gesamten Polizeiinspektion Osnabrück der Anteil der an Unfällen beteiligten Kräder unter und über 125 ccm fast die Waage halten. Auf die Größenordnung unter 125 ccm entfallen 201, darüber 209 Kräder. Insgesamt ist gegenüber dem Vorjahr ein leichter Rückgang zu verzeichnen, der auf geringere Unfälle mit kleineren Krädern sowohl innerhalb des Stadtgebietes Osnabrück als auch im Landkreis beruht. Bei den Krad-Unfällen mit Fahrzeugen über 125 ccm hat sich die Zahl nahezu gehalten.

Die Auswertung für den Landkreis ist in der nachstehenden Grafiken zu sehen. Es kamen 3 Krad-Fahrer zu Tode, davon 2 mit Krädern über 125 ccm. Weiterhin erlitten 81 Fahrer schwere- und 149 leichtere Verletzungen. Alle im Landkreis registrierten Krad-Unfälle belaufen sich auf eine Zahl von 270.



1.8 Verkehrsunfallflucht



Die vorstehende Grafik zeigt, dass die Zahl der Verkehrsunfallfluchten in den vergangenen Jahren stetig steigt. Die Entwicklung wird zunehmend bedenklich. Die für 2017 erreichte Zahl von 3361 Unfallfluchten liegt erneut höher als im Vorjahr und bedeutet eine Zunahme um 290 Fälle. Bei den damit verbundenen Personenschäden sind mit 210 Unfällen 17 weniger als 2016 registriert worden. Anhand der Grafik ist deutlich der stetige Anstieg der vergangenen Jahre zu sehen. Die Aufklärungsquote fiel leicht auf 41,36 % zurück (Vorjahr 42,72 %) ebenso bei den Fluchten mit Personenschaden von 52,44 % auf 50,48 %.

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

Der prozentuale Anteil der Unfallfluchten bezogen auf die Gesamtunfallzahl beträgt mittlerweile 26,3 %. Das bedeutet, dass bei mehr als jedem 4. Verkehrsunfall mindestens einer der Beteiligten Unfallflucht beging.

Bei der Aufklärung von Unfallfluchten ist die Polizei nach wie vor vornehmlich auf Zeugen angewiesen. Deshalb erfolgt von hier erneut der Appell an alle, die derartige Vorfälle beobachten, sich bei der Polizei zu melden.

1.9 Was ist zu tun?

1.9.1 Verkehrsteilnehmer

Hier ist eigentlich wie in jedem Jahr das Gleiche zu sagen.

Der § 1 der Straßenverkehrsordnung (StVO) sagt grundsätzlich alles aus.

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 zu erwarten. Zudem sollte sich jeder bewusst machen, dass er, sobald er seine Haustür verlässt, Verkehrsteilnehmer ist und sich an die rechtlichen Vorgaben zu halten hat.

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

Vor dem Hintergrund, dass die Städte und Kommunen bestrebt sind den Radfahreranteil auf den Straßen zu erhöhen, können insbesondere die schwächeren Verkehrsteilnehmer, die oftmals als Fußgänger oder Radfahrer unterwegs sind, selbst dazu beitragen, ihre Erkennbarkeit für andere Verkehrsteilnehmer zu erhöhen. 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. Daneben wird Radfahrern empfohlen einen Fahrradhelm zu tragen, der einen zusätzlichen Schutz bei einem Sturz bewirkt.

Auch die übrigen Verkehrsteilnehmer, vom motorisierten Zweirad über Pkw-Fahrer bis hin zum LKW-Fahrer und den Fahrern von landwirtschaftlichen Fahrzeugen, können und sollten präventiv mitwirken. Sie sollten versuchen, während ihrer Teilnahme am Straßenverkehr 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.

Verkehrsteilnehmer hinterlassen zunehmend den Eindruck, dass bei ihnen ein Informationsdefizit hinsichtlich der im Laufe der vergangenen Jahrzehnte geänderten straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften besteht. Diesbezüglich sollte ggfls. jeder selbst nachbessern.

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 fortgesetzt einer zunehmenden Beliebtheit. Nutzer dieser Räder sind mittlerweile nicht nur überwiegend ältere Verkehrsteilnehmer sondern auch jüngere. Da die Handhabung dieser Fahrzeuge anfangs sehr gewöhnungsbedürftig ist wird ihnen empfohlen, sich auf jeden Fall durch sachkundiges Personal auf die Fahrzeuge einweisen zu lassen.

1.9.2 Polizei

Was tut die Polizei?

Die Polizei erfasst und analysiert das gesamte Unfallgeschehen, um so mögliche verkehrliche Probleme oder unfallauffällige Stellen auf den Straßen festzustellen.

Die erkannten Probleme werden im Rahmen von Unfallkommissionen behandelt und abgearbeitet, um so möglichst die erkannten Mängel im Verkehrsraum zu beseitigen. Diese Arbeit erfolgt im Zusammenwirken zwischen der Polizei, den Verkehrsbehörden und den Straßenbulasträgern.

In übrigen Fällen werden verkehrliche Probleme unter Beteiligung der gleichen Beteiligten im Rahmen von Verkehrsbesprechungen und Verkehrsschauen behandelt.

Da aber nachweislich die Ursachen für Verkehrsunfälle in über 90 % von den Verkehrsteilnehmern selbst gesetzt werden, 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.

Daneben werden auch Möglichkeiten initiiert, um das Unfallgeschehen möglichst zu reduzieren. Beispielhaft ist der Modellversuch zur Reduzierung von Verkehrsunfällen mit Anprall an Bäumen, der gerade abgeschlossen wurde, sowie ein Arbeitskreis, der möglichst Daten und Fakten zur Thematik Ablenkung im Straßenverkehr erfassen und auswerten soll.

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. Auch die Puppenbühne, die mittlerweile fest im Gebäude der Polizeiinspektion Osnabrück installiert ist, trägt zur Verkehrssicherheit bei.

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.

Im Stadtgebiet Osnabrück wird aktuell durch die Kommune, mit Unterstützung u.a. durch die Polizei, das Umfeld von Schulen analysiert, um auch hier Verbesserung zu erreichen.

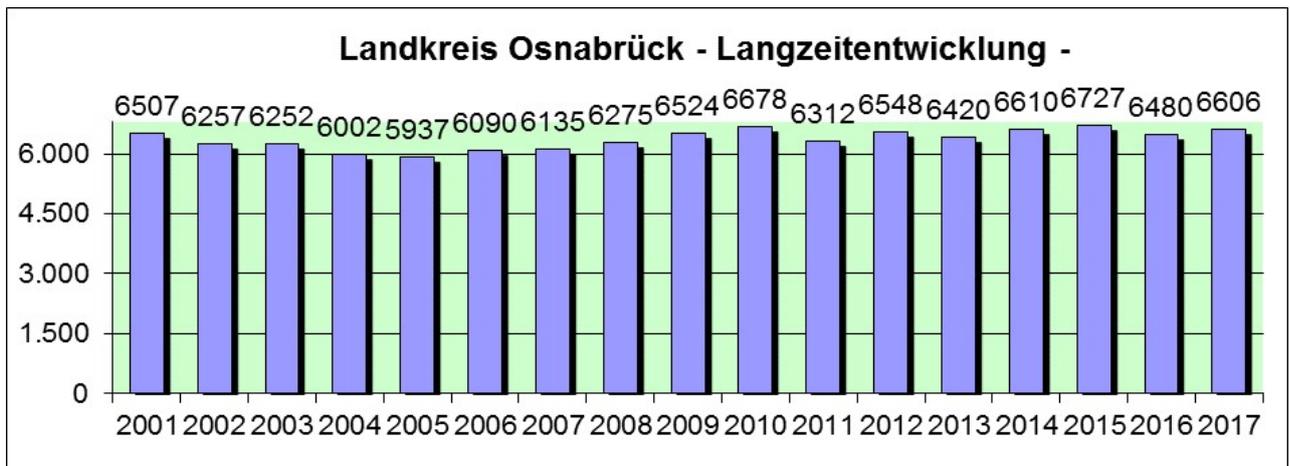
Hintergrund sind die häufig vorgebrachten Klagen über die sogenannten „Eltern-Taxis“. Ein Teil der Eltern bringen ihre Kinder mit dem PKW möglichst in unmittelbare Nähe der Schuleingänge, um ihnen einen sicheren Schulweg zu gestalten. Dabei verhalten sie sich leider häufig verkehrswidrig (insbesondere durch falsches Halten und Parken), was die Sicherheit anderer Schulkinder zum Teil erheblich reduziert.

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

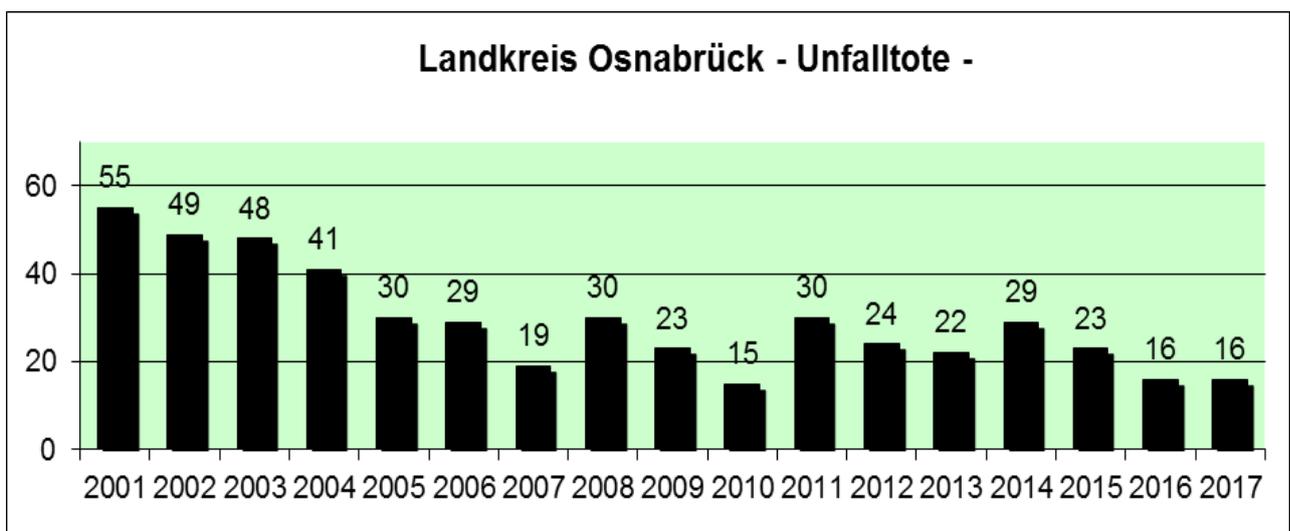
2. Einzelgrafiken

2.1 Landkreis Osnabrück

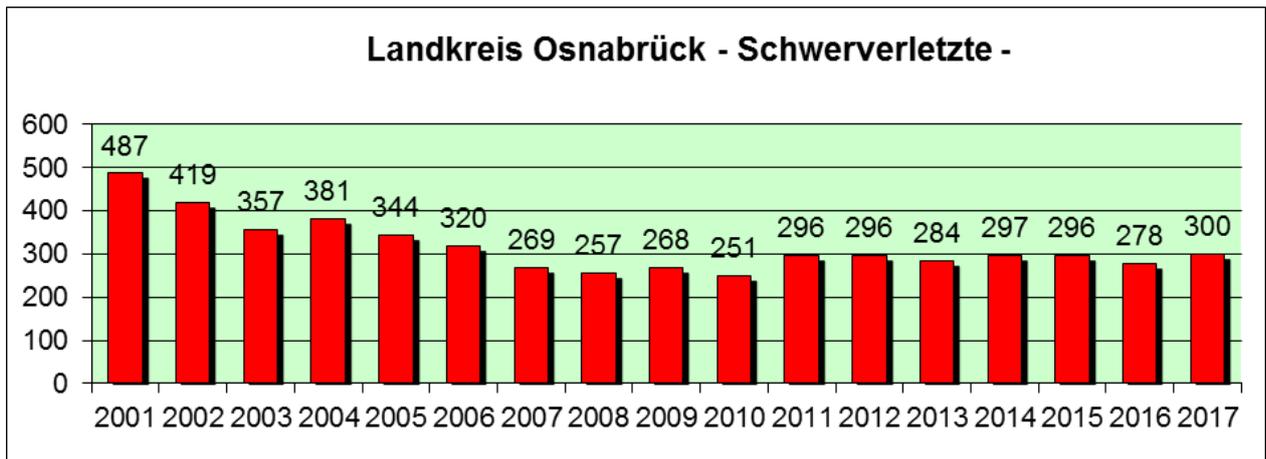
2.1.1 Landkreis Osnabrück – Langzeitentwicklung



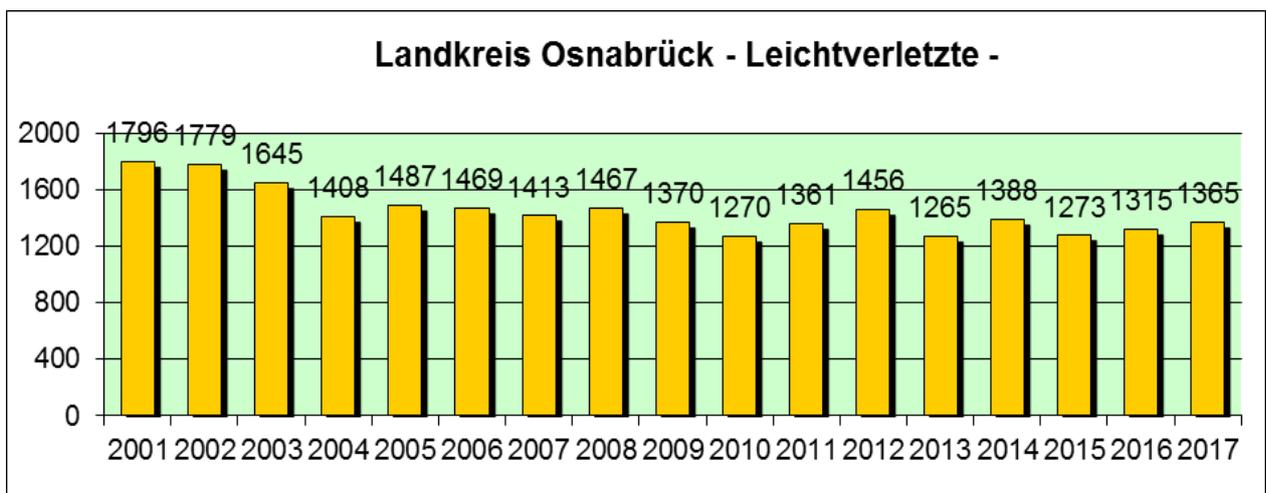
2.1.2 Landkreis Osnabrück – Unfalltote



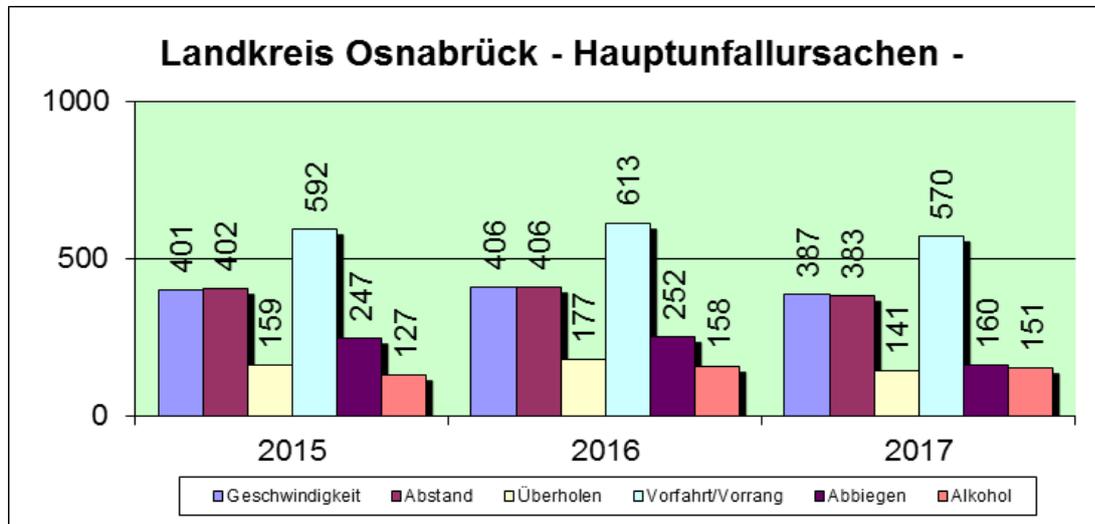
2.1.3 Landkreis Osnabrück – Schwerverletzte



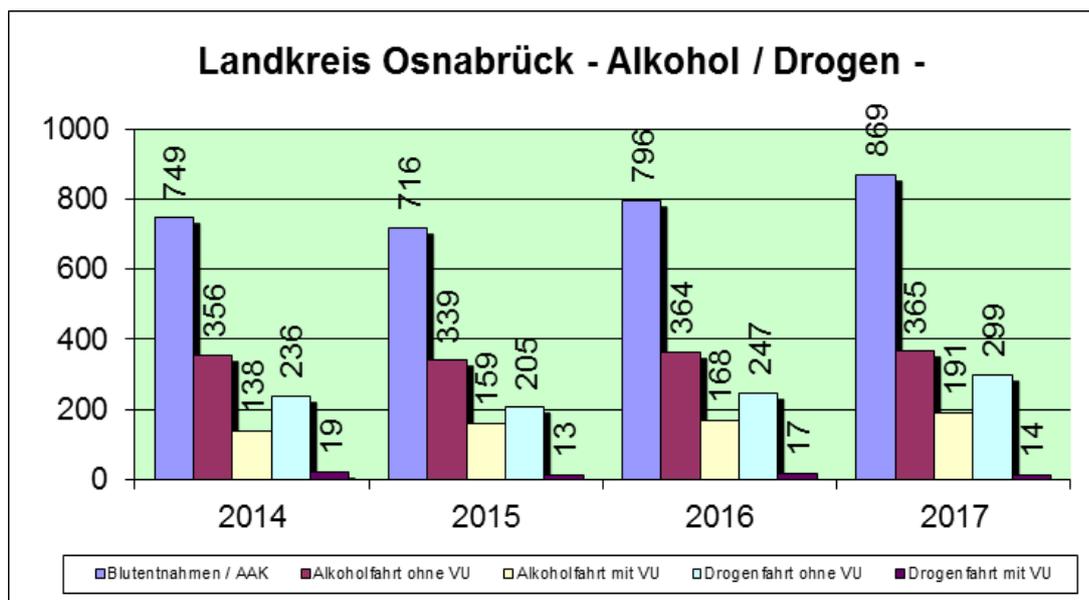
2.1.4 Landkreis Osnabrück - Leichtverletzte



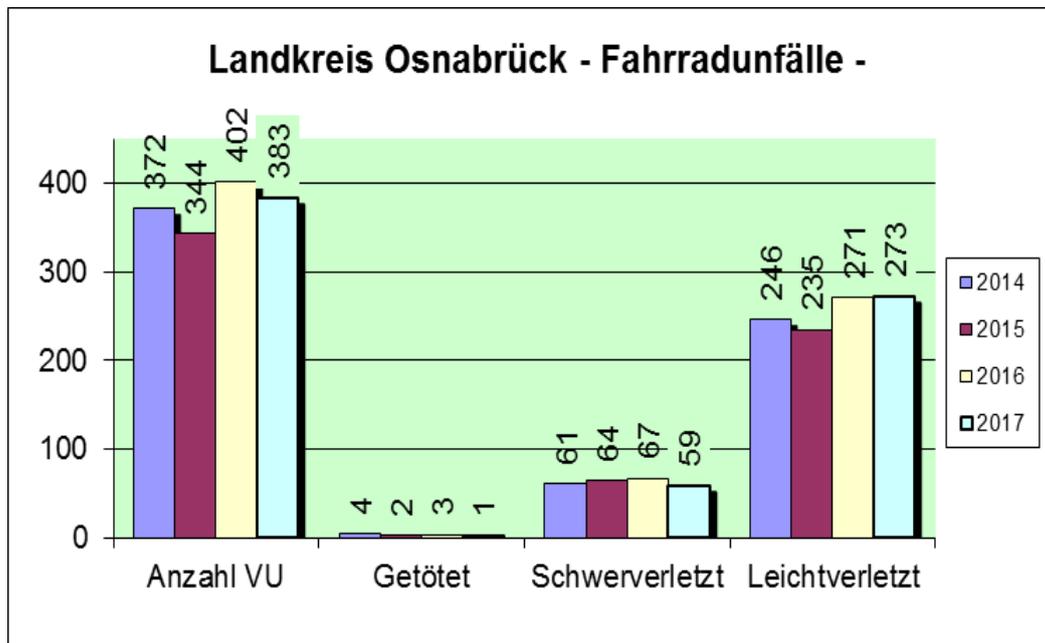
2.1.5 Landkreis Osnabrück – Hauptunfallursachen



2.1.6 Landkreis Osnabrück - Alkohol / Drogen

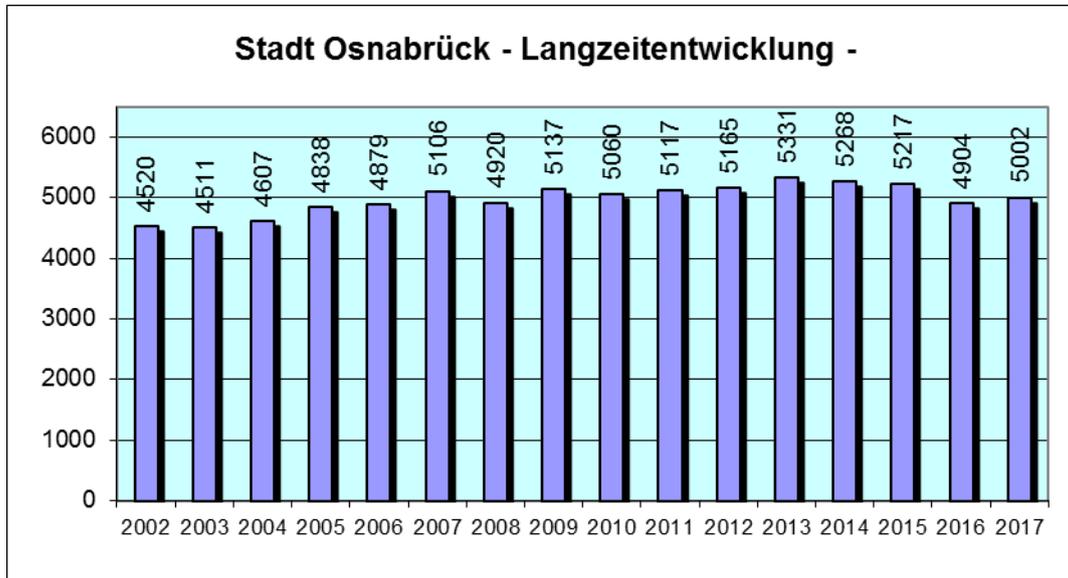


2.1.7 Landkreis Osnabrück – Fahrradunfälle

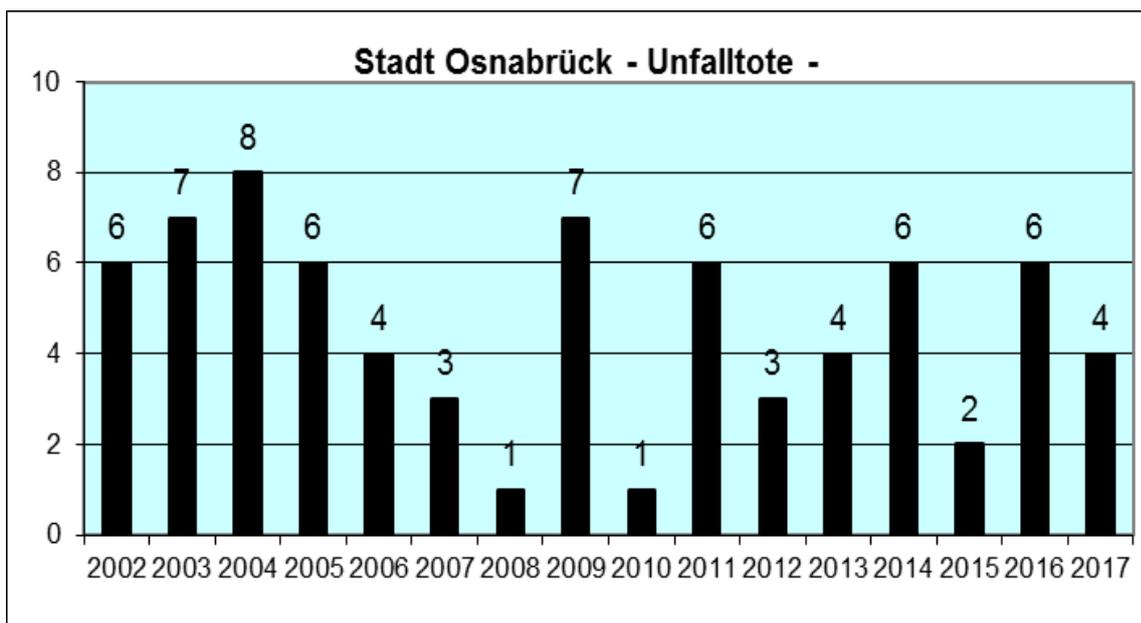


2.2 Stadt Osnabrück

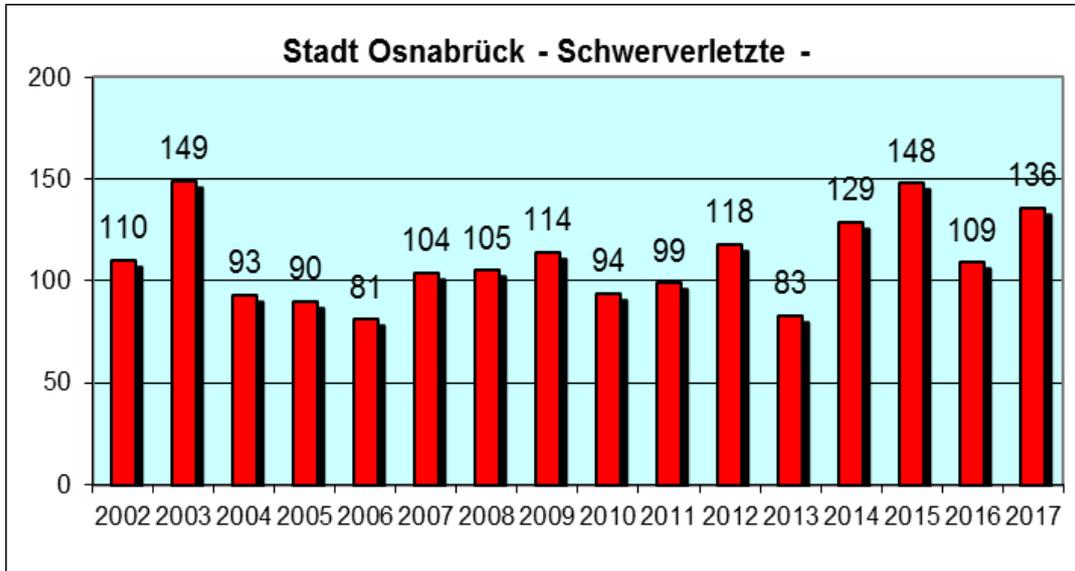
2.2.1 Stadt Osnabrück - Langzeitentwicklung



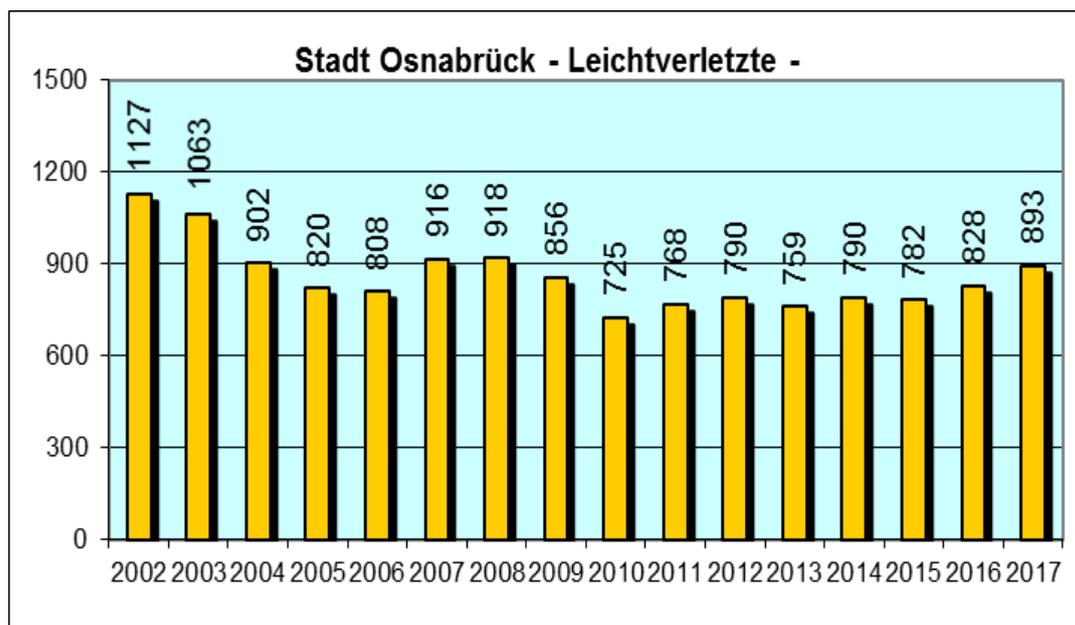
2.2.2 Stadt Osnabrück – Unfalltote



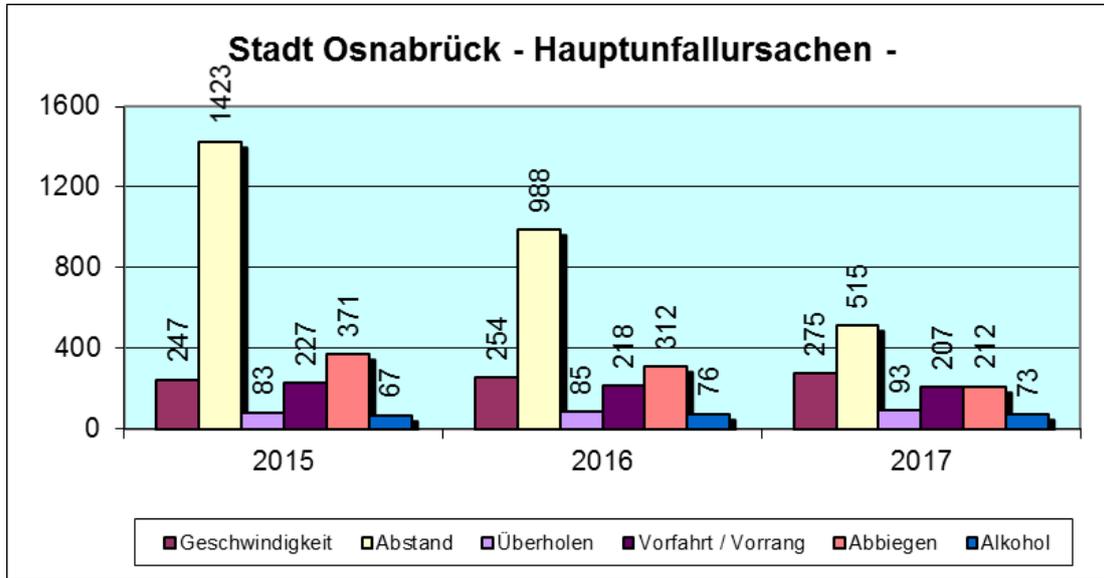
2.2.3 Stadt Osnabrück – Schwerverletzte



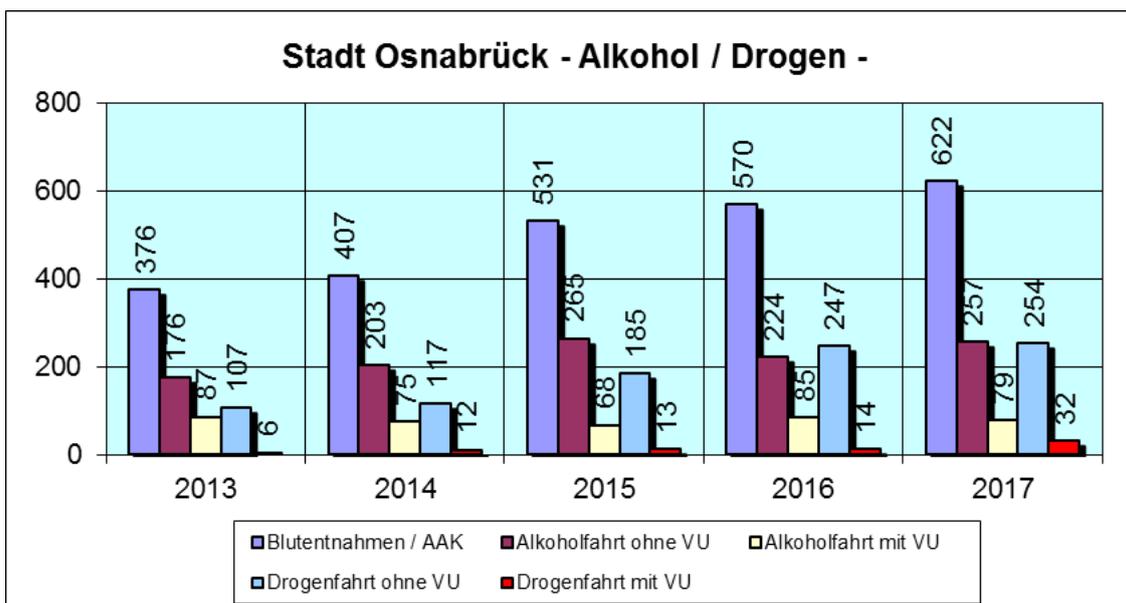
2.2.4 Stadt Osnabrück – Leichtverletzte



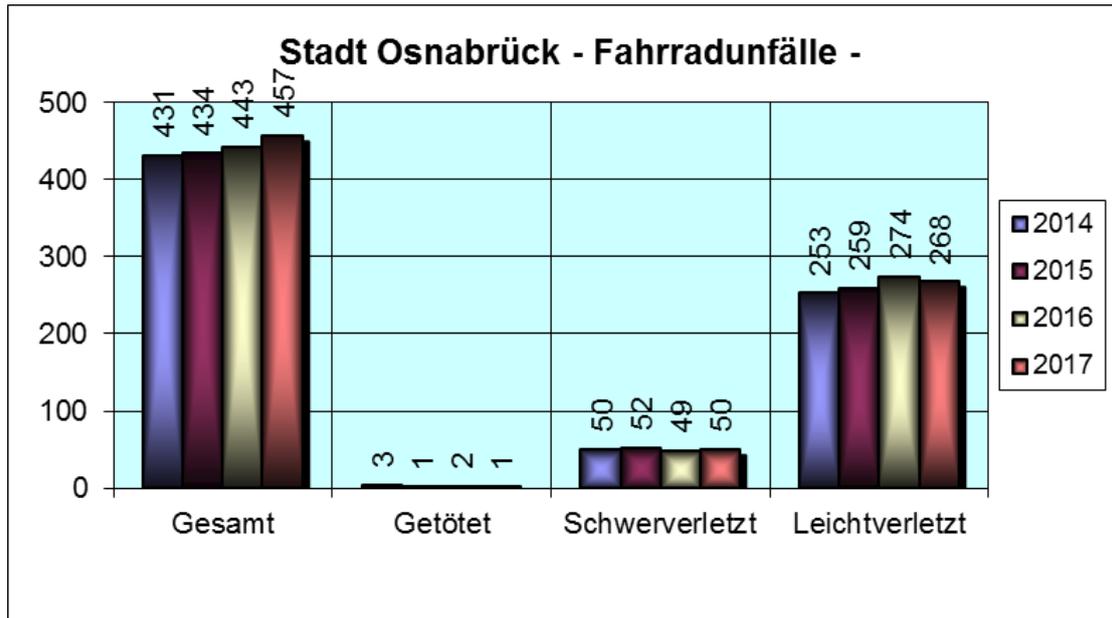
2.2.5 Stadt Osnabrück – Hauptunfallursachen



2.2.6 Stadt Osnabrück - Alkohol / Drogen

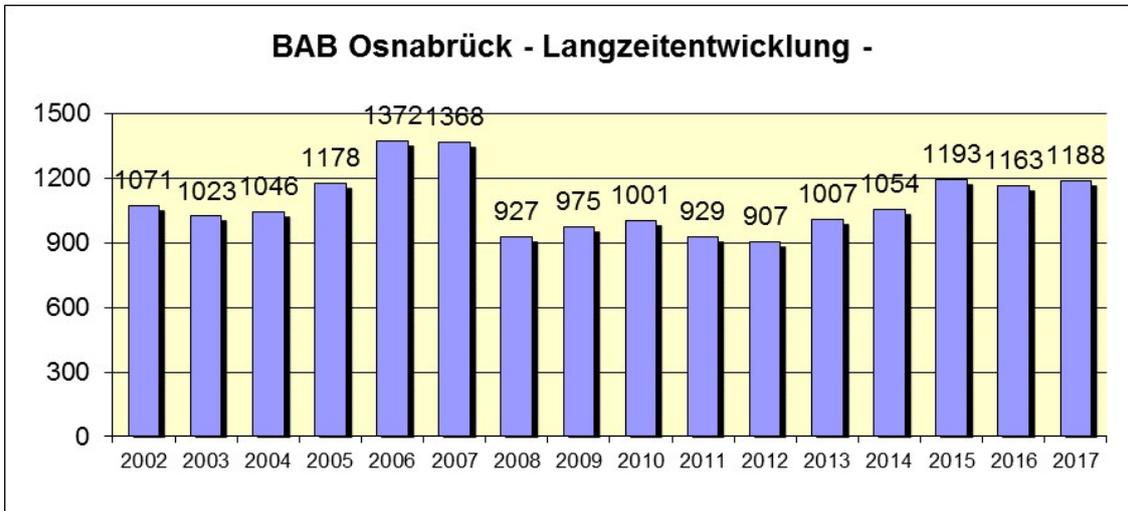


2.2.7 Stadt Osnabrück – Fahrradunfälle

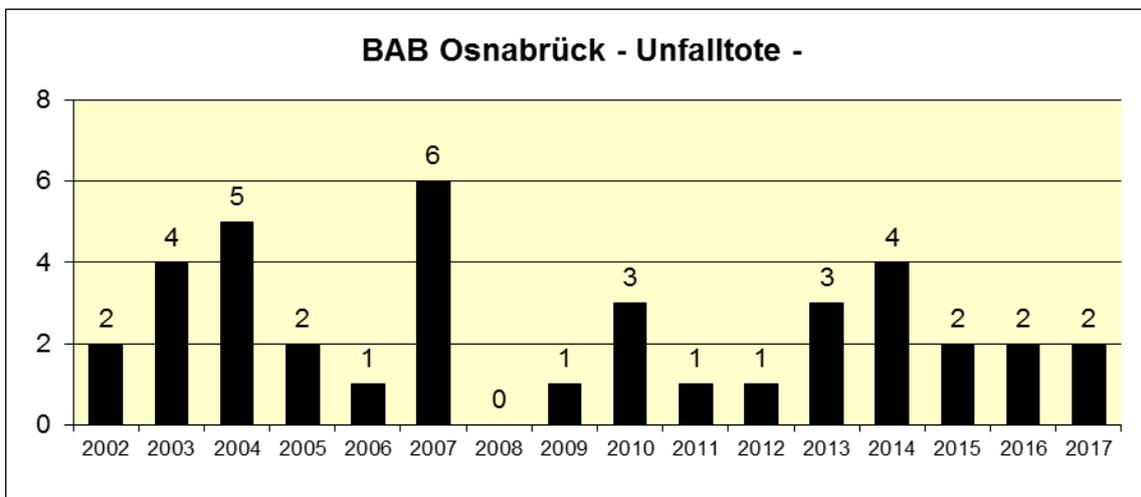


2.3 Bundesautobahn

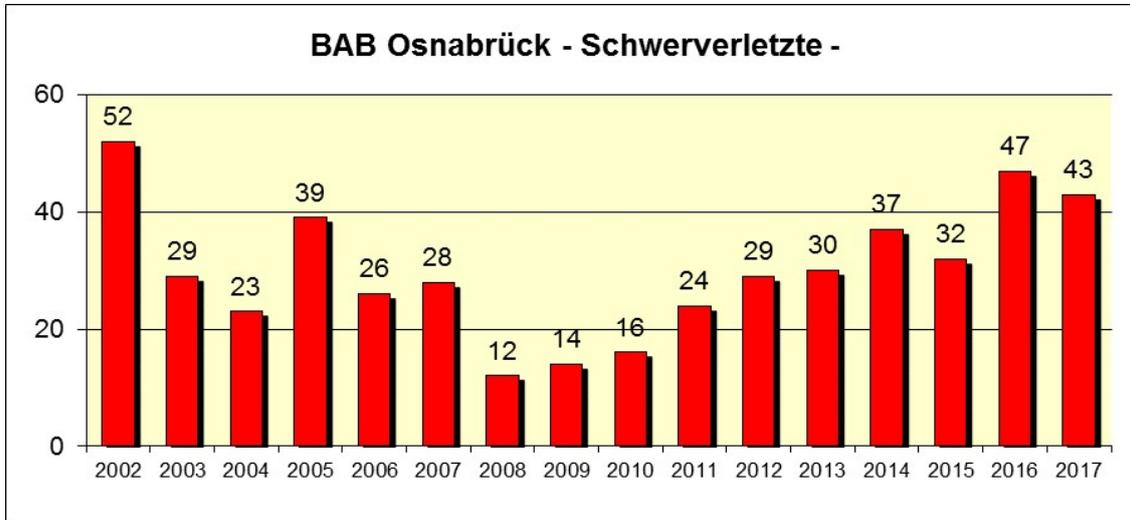
2.3.1 Bundesautobahn - Langzeitentwicklung



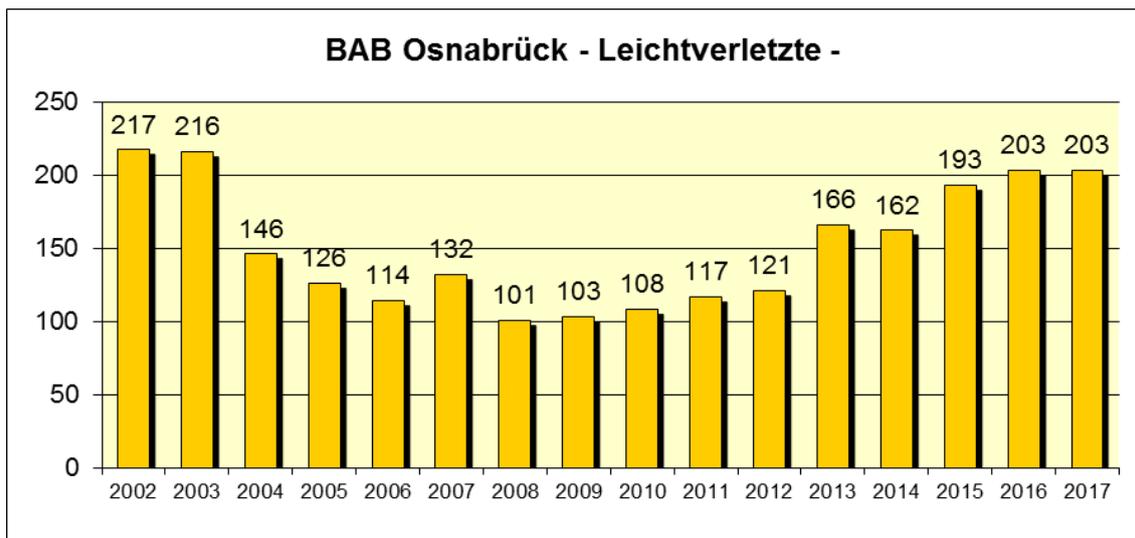
2.3.2 Bundesautobahn - Unfalltote



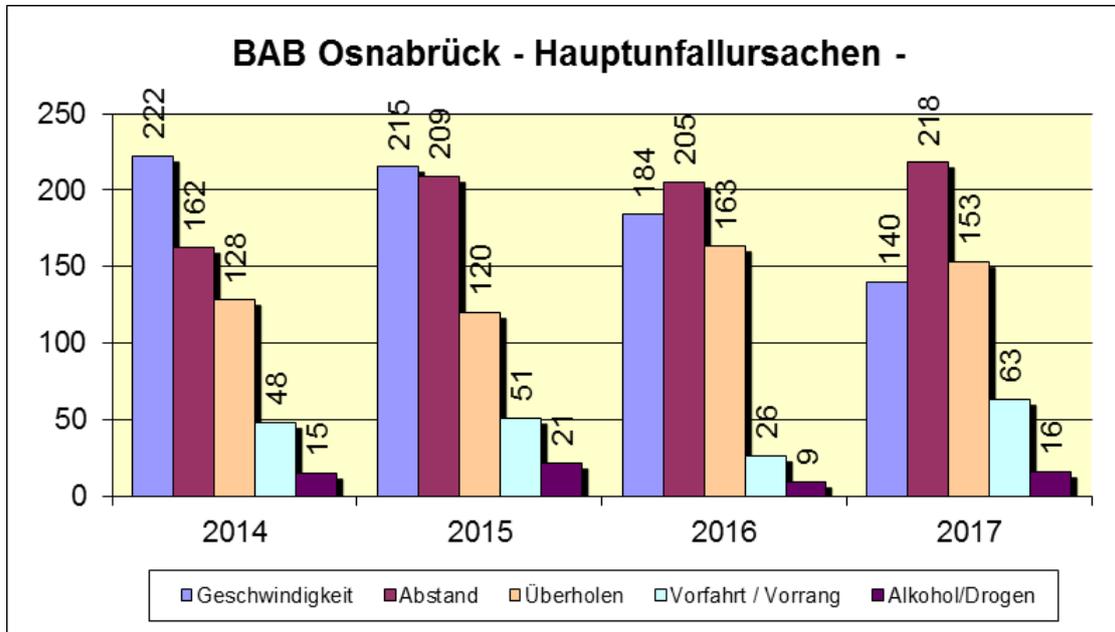
2.3.3 Bundesautobahn - Schwerverletzte



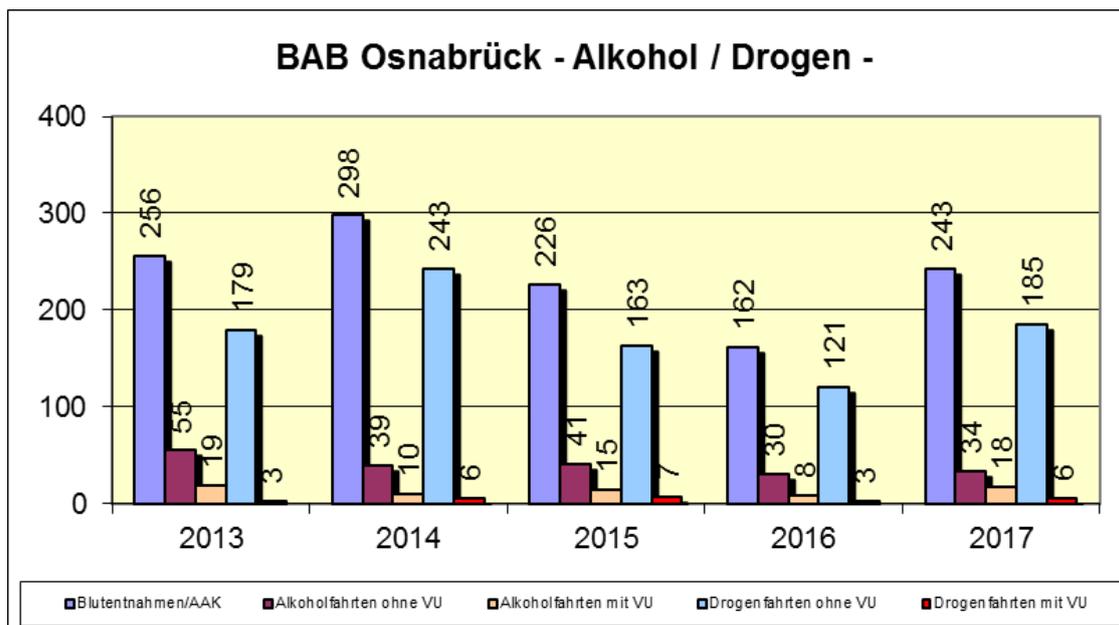
2.3.4 Bundesautobahn – Leichtverletzte



2.3.5 Bundesautobahn - Hauptunfallursachen



2.3.6 Bundesautobahn - Alkohol / Drogen



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

