

**Protokoll**  
über das Gespräch mit der Straßenverkehrsbehörde des Landkreises Osnabrück  
am 10.06.2020

**Gesprächsteilnehmer:**

Stadtdirektor Benno Trütken  
Bürgermeisterin Manuela Nestroy (als Vertreterin der CDU-FDP Gruppe, Stadtrat)  
Beigeordneter Matthias Wübbel (als Vertreter der SPD-Grüne Gruppe, Stadtrat)  
Motzek, Manfred, Landkreis Osnabrück, Straßenverkehrsbehörde  
Grewe, Ingo Polizeidirektion Osnabrück SG Verkehr  
Kröger, Heiner, Polizeidirektion Osnabrück SG Verkehr  
Wagener, Thomas, FDL II  
Föcke, Magdalena, FBL 2, Protokollführerin

Verkehrskonzept zu Geschwindigkeitsbeschränkungen in Wohngebieten:

Stadtdirektor Trütken begrüßt die Gesprächsteilnehmer, insbesondere Herrn Motzek von der Straßenverkehrsbehörde beim Landkreis Osnabrück und die Vertreter der Polizeidirektion Osnabrück SG Verkehr. Er gibt einen Überblick über die bisherigen Beratungen im Straßen- und Wegeausschuss der Stadt Fürstenau zum o.g. Thema.

Herr Wagener führt ergänzend aus, dass neben der von der Verwaltung im Straßen- und Wegeausschuss vorgeschlagenen Vereinheitlichung der Geschwindigkeitsregelung in Wohngebieten von der Politik der Wunsch geäußert wurde, für das gesamte Stadtgebiet generell die Möglichkeit einer Regelgeschwindigkeit von 30 km/h zu prüfen.

Beigeordneter Wübbel berichtet, dass derzeit für einige Straßen im Stadtgebiet innerhalb des Straßenverlaufs unterschiedliche Geschwindigkeitsregelungen bestehen und aufgrund dieser „Flickschusterei“ es für Autofahrer schwer zu erkennen ist, welche Regelung gerade besteht. Als Beispiel führt er die Situation der Konrad-Adenauer-Straße und der Schorfteichstraße auf.

Herr Motzek berichtet zunächst allgemein über die Historie und Entwicklung von Tempo-30 Bereichen in Stadtgebieten. Er teilt mit, dass nach der StVO innerhalb geschlossener Ortschaften weiterhin die 50 km/h Regelung besteht und Tempo 30 oder Tempo 30-Zonen von den Straßenverkehrsbehörden nur unter bestimmten Vorgaben und im Einvernehmen mit den Gemeinden angeordnet werden dürfen.

Die Zonen-Anordnung darf sich lt. Herrn Motzek weder auf Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) noch auf Vorfahrtsstraßen erstrecken. Sie darf nur Straßen ohne Lichtzeichenanlagen, Fahrstreifenbegrenzungen, Leitlinien und benutzungspflichtige Radwege umfassen. An Kreuzungen und Einmündungen innerhalb der Zone gilt grundsätzlich die Vorfahrtregel "rechts vor links".

Nach Aussage von Herrn Motzek muss lt. StVO der Verkehrsteilnehmer innerhalb geschlossener Ortschaften abseits von Vorfahrtsstraßen mit der Einrichtung von Tempo 30 Zonen rechnen. Für diese Bereiche bietet sich aufgrund ihrer untergeordneten Bedeutung für die Verkehrsabwicklung eine Geschwindigkeitsbeschränkung an.

Er weist ergänzend darauf hin, dass Verkehrsschilder allein in der Regel das Problem überhöhter Geschwindigkeit nicht aus der Welt schaffen. Es muss bei den Verkehrsteilnehmern die Akzeptanz der Beschilderung erreicht werden. Damit der Verkehr wirksam entschleunigt wird, sollten ergänzend zum Verkehrsschild entsprechende

Rahmenbedingungen geschaffen werden, wie z.B. Bodenschwellen, wechselseitige Parkstände oder versetzte Pflanzkübel.

So wäre lt. Herr Motzek z.B. die Koppelstraße aufgrund ihres baulichen Zustandes bzw. vorgenommenen Ausbaues eine klassische 30 km/h Straße.

Neben der Tempo- 30-Zone gibt es den verkehrsberuhigten Bereich, die sog. Spielstraße. Hier sind weitere baulichen Vorgaben zu erfüllen. So muss zum Beispiel dort die Straßenfläche niveaugleich verbaut sein, so dass kein Hochbordgehweg vorhanden sein darf.

Lt. Herrn Motzek ist für Neuanlagen von Straßen die Erfüllung der entsprechenden Anforderungen unproblematisch, wogegen jedoch Umrüstungen sehr kostenaufwändig sein dürften.

Für den Innenstadtbereich von Fürstenau wurde lt. Herrn Motzek vor einigen Jahren nach intensiver Diskussion ein verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 20 km/h geschaffen. Damaliges Ziel war es, den Verkehr nach Möglichkeit aus dem Innenstadtbereich rauszuhalten. Er hält diese Regelung auch weiterhin für eine gute Lösung.

Zu den unterschiedlichen Geschwindigkeitsregelungen für die Konrad-Adenauer-Straße und Schorfteichstraße berichtet Herr Motzek, dass diese in den vergangenen Jahren den baulichen Veränderungen angepasst wurden. So wurde der zunächst beim Pastor-Arning-Hauses angeordnete 30 Km/h Bereich später ausgeweitet auf das Gebiet um das Ärztehaus.

In der Schorfteichstraße wurde für den Schulbereich die Geschwindigkeitsreduzierung getroffen.

Grundsätzlich spricht aus seiner Sicht nichts dagegen, über eine einheitliche Geschwindigkeitsregelung nachdenken.

Herr Kröger gibt zu bedenken, dass neue Geschwindigkeitsregelungen leicht zu treffen sind, vorab jedoch geprüft werden sollte, ob diese auch praktikabel sind. Anschließend berichtet er über die Verkehrsunfalldaten von 2011 bis heute. Er weist darauf hin, dass von den 439 erfassten Verkehrsunfällen nur 9 Unfälle auf Geschwindigkeitsüberschreitungen zurückzuführen sind und diese daher nur eine untergeordnete Rolle spielen. Die Auswertung wurde dem Protokoll als Anlage beigefügt.

Herr Wagener hält die mit einer Tempo-30 Zone für das gesamte Stadtgebiet verbundene Vorfahrtsregel „rechts vor links“ für die Leichtigkeit des Straßenverkehrs nicht förderlich.

Beigeordneter Wübbel gibt zu Bedenken, dass diese Vorfahrtsregel für Schulkinder und andere Verkehrsteilnehmer zu Problemen führen könnte.

Zum Thema „Verkehrskonzept zu Geschwindigkeitsbeschränkungen in Wohngebieten“ wird als Gesprächsergebnis festgehalten, dass 30 Km/h Beschränkungen/Tempo-30 Zonen für ausgewählte Straßen/Straßenbereiche sinnvoll sind. Nach weiterer Besprechung in den Fraktionen soll hierüber erneut im Straßen- und Wegeausschuss beraten werden.

#### Kreuzungsbereich Konrad-Adenauer-Straße/Bahnhofstr./Schorfteichstraße

Stadtdirektor weist auf die besonderen Probleme im Kreuzungsbereich der Konrad-Adenauer-Straße/Bahnhofstraße/Schorfteichstraße hin. Direkt im Kreuzungsbereich gibt es keine Geschwindigkeitsreduzierung.

Bürgermeisterin Nestroy berichtet, dass die Bewohner der anliegenden Altenwohnanlagen Probleme beim Überqueren der Straßen haben. Sie schlägt vor, die Geschwindigkeit hier durchgehend auf 30 km/h zu reduzieren.

Herr Motzek verweist auf die Ergebnisse der dort durchgeführten Geschwindigkeitsmessungen. Danach gab es keine nennenswerten Geschwindigkeitsüberschreitungen. Er hält die Verkehrssituation in diesem Kreuzungsbereich jedoch insgesamt für nicht optimal. Möglicherweise bietet sich für diesen Bereich ein

Minikreisels an. Er schlägt vor, durch einen Verkehrsplaner die Möglichkeiten einer verbesserten Verkehrsführung prüfen zu lassen.  
Hierbei ist auch der über die Bahnhofstraße und Schorfeichstraße laufende Busverkehr zu berücksichtigen.

Nach weiterer Besprechung in den Fraktionen soll die Angelegenheit im Straßen- und Wegeausschuss behandelt werden.

Kreuzungsbereich Dalumer Straße/Schorfeichstraße:

Herr Motzek spricht weiterhin die Verkehrssituation im Kreuzungsbereich Dalumer Straße/Schorfeichstraße an. Auch hier würde sich die Verkehrsführung über einen Kreisell anbieten.

Beigeordneter Wübbel berichtet von der schlechten Beleuchtungssituation in diesem Bereich.

Auch dieser Punkt soll nach einer Besprechung innerhalb der Fraktionen im Straßen- und Wegeausschuss behandelt werden.

Ortstafel Dalumer Straße:

Stadtdirektor Trütken berichtet außerdem von einem Antrag auf Versetzung der Ortstafel an der Dalumer Straße.

Herr Motzek teilt hierzu mit, dass dies bereits Thema der Verkehrsschau am 01.10.19 war. Lt. Herrn Motzek ist der Standort einer Ortstafel an bestimmte örtliche Gegebenheiten gebunden. Danach sind Ortstafeln dort anzubringen, wo die geschlossene Bebauung auf einer der beiden Seiten der Straße beginnt oder endet. Bei der Verkehrsschau wurde festgestellt, dass der Standort richtig gewählt wurde. Nur bei einer baulichen Weiterentwicklung der nördlichen Fläche ist ein Standortwechsel in östlicher Richtung möglich.

Die Möglichkeit der beantragten Geschwindigkeitsreduzierung von 70 km/h auf 50 km/h sieht er derzeit ebenfalls als nicht gegeben an. Eine von der Verwaltung durchgeführte Geschwindigkeitsmessung hat ergeben, dass die dortige Geschwindigkeitsbegrenzung eine gute Akzeptanz hat. Das Vorliegen einer besonderen Unfall- oder Gefährdungslage wird von ihm nicht gesehen.

In diesem Zusammenhang wird allgemein festgestellt, dass Radfahrer, insbesondere Schüler, diesen Straßenbereich zum Überqueren der Dalumer Straße kaum nutzen.

Nachdem keine weiteren Punkte zur Beratung anstehen, bedankt sich Stadtdirektor Trütken sich abschließend bei den Gesprächsteilnehmern.

  
Föcke

b.j. Wk, 16.06.2020

AT 17.6.2020

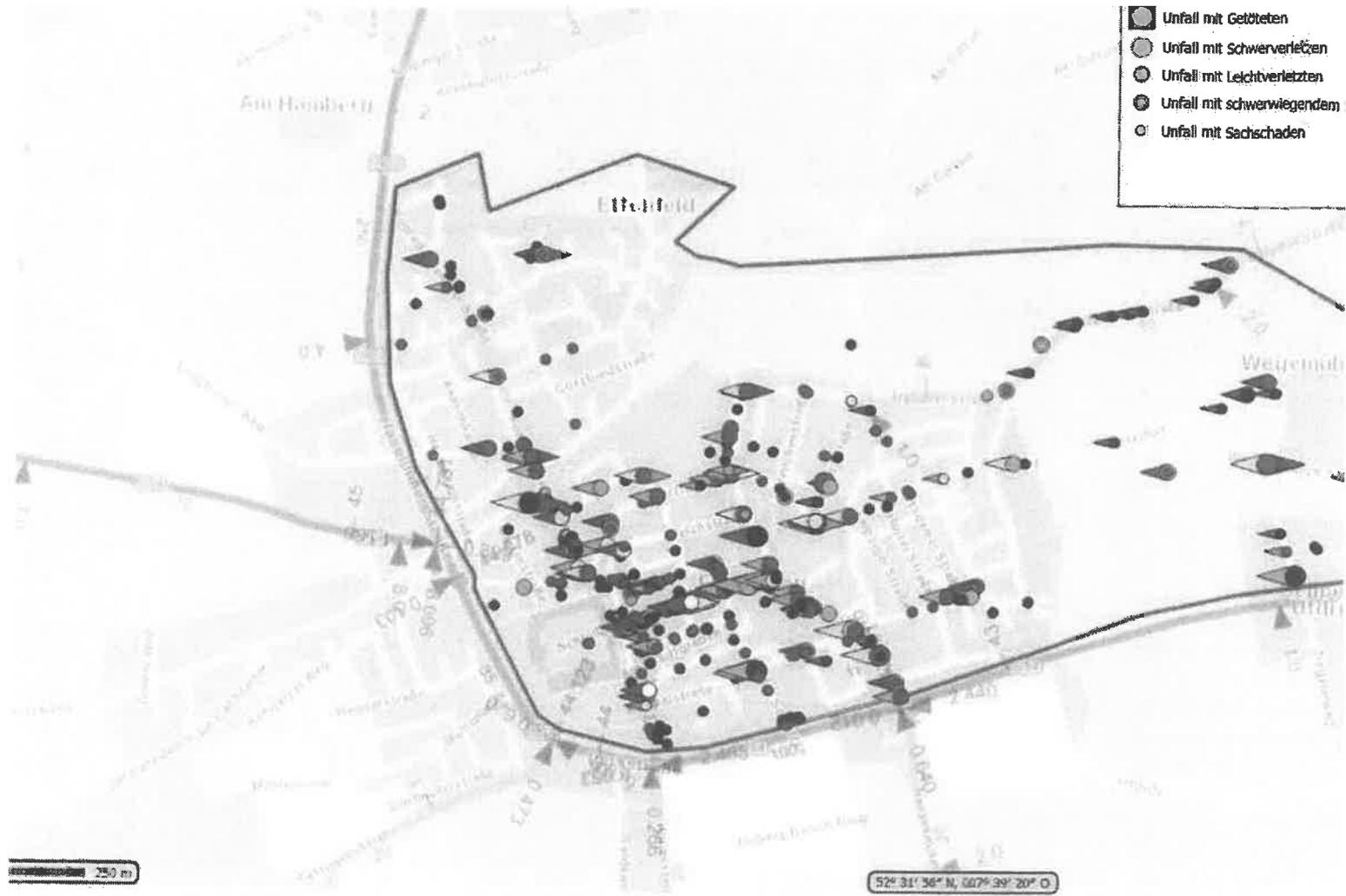
# Auswertung der Verkehrsunfalldaten

## Beschreibung des Berichts:

alle VU ab 2011 - Analyse: 10.06.2010 - PHK Heiner Kröger PI OS SG Verkehr

<b>Unfallort:</b>	Stadtgebiet Fürstenu - östl. B 402 + nördl. B 214
<b>Anzahl VU:</b>	439
<b>Zeitraum der vorhandenen Unfälle:</b>	10.01.2011 - 17.05.2020

- Unfall mit Getöteten
- Unfall mit Schwerverletzten
- Unfall mit Leichtverletzten
- Unfall mit schwerwiegendem Sachschaden
- Unfall mit Sachschaden



250 m

52° 31' 36" N, 007° 39' 20" O

# Auswertung der Verkehrsunfalldaten

## Beschreibung des Berichts:

alle VU ab 2011 - Analyse: 10.06.2010 - PHK Heiner Kröger PI OS SG Verkehr

## Unfälle nach Kategorien:

	Kat 2	Kat 3	Kat 4	Kat 5	Kat 6	Gesamt
2011	0	12	4	32	0	48
2012	3	10	1	31	2	47
2013	2	10	1	37	1	51
2014	1	5	0	36	3	45
2015	0	11	2	48	1	62
2016	3	3	1	32	0	39
2017	2	6	2	35	3	48
2018	0	5	1	31	1	38
2019	1	11	1	35	1	49
2020	0	2	0	10	0	12
<b>Gesamt</b>	<b>12</b>	<b>75</b>	<b>13</b>	<b>327</b>	<b>12</b>	<b>439</b>

Kat 1: Unfall mit Getöteten

Kat 2: Unfall mit Schwerverletzten

Kat 3: Unfall mit Leichtverletzten

Kat 4: Unfall mit schwerem Sachschaden

Kat 5: Sonstiger Sachschadensunfall ohne Alkohol / anderer berauschender Mittel

Kat 6: Sachschadensunfall mit Alkohol / anderer berauschender Mittel

## Anzahl getöteter, verletzter und schwer verletzter Personen:

Jahr	Anz. Tote	Anz. schwer Verletzte	Anz. leicht Verletzte	Gesamt
2011	0	0	17	17
2012	0	4	15	19
2013	0	2	10	12
2014	0	1	7	8
2015	0	0	13	13
2016	0	3	3	6
2017	0	2	7	9
2018	0	0	5	5
2019	0	1	12	13
2020	0	0	2	2
<b>Gesamt</b>	<b>0</b>	<b>13</b>	<b>91</b>	<b>104</b>

## Unfälle gleichen Typs:

	Typ 1	Typ 2	Typ 3	Typ 4	Typ 5	Typ 6	Typ 7	Gesamt
2011	4	1	8	0	7	5	23	48
2012	6	4	7	0	10	5	15	47
2013	9	3	9	1	9	2	18	51

# Auswertung der Verkehrsunfalldaten

## Beschreibung des Berichts:

alle VU ab 2011 - Analyse: 10.06.2010 - PHK Heiner Kröger PI OS SG Verkehr

	Typ 1	Typ 2	Typ 3	Typ 4	Typ 5	Typ 6	Typ 7	Gesamt
2014	3	3	5	0	6	2	26	45
2015	6	2	12	2	13	4	23	62
2016	3	1	2	0	9	2	22	39
2017	4	0	8	0	8	5	23	48
2018	3	2	6	0	8	3	16	38
2019	3	2	6	1	13	5	19	49
2020	2	0	3	0	0	0	7	12
<b>Gesamt</b>	<b>43</b>	<b>18</b>	<b>66</b>	<b>4</b>	<b>83</b>	<b>33</b>	<b>192</b>	<b>439</b>

Typ 1: Fahr Unfall (F)

Typ 2: Abbiegeunfall (AB)

Typ 3: Einbiegen/Kreuzen-Unfall (EK)

Typ 4: Überschreiten-Unfall (ÜS)

Typ 5: Unfall durch ruhenden Verkehr (RV)

Typ 6: Unfall im Längsverkehr (LV)

Typ 7: Sonstiger Unfall (SO)

## Straßenzustände zum Zeitpunkt der Unfälle (bis zu 2 Angaben pro Unfall):

Straßenzustand	Anzahl	%
0: trocken	338	77 %
1: nass/feucht	94	21 %
2: winterglatt	8	2 %
5: Schlüpfrigkeit (Öl, Dung, Laub usw.)	1	0 %
<b>Gesamtzahl</b>	<b>441</b>	

## Anzahl Unfälle mit Radfahrer- und / oder Fußgängerbeteiligung:

Jahr	Fußgängerunfälle	Radfahrernfälle	Gesamt
2011	2	7	9
2012	0	6	6
2013	1	2	3
2014	1	3	4
2015	2	6	8
2016	2	3	5
2017	2	6	8
2018	0	1	1
2019	3	6	9
2020	0	1	1
<b>Gesamt</b>	<b>13</b>	<b>41</b>	<b>54</b>

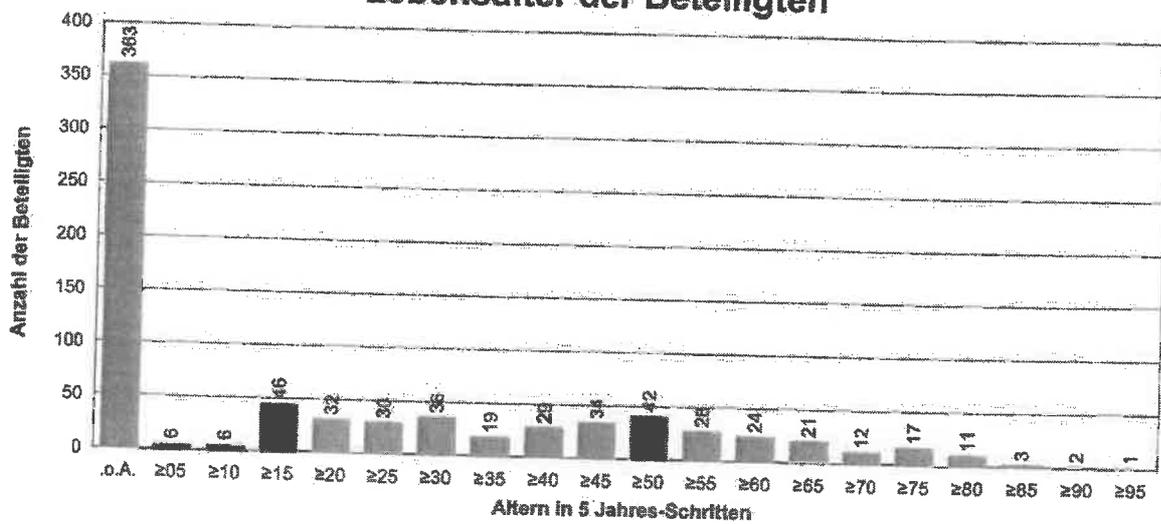
## Beschreibung des Berichts:

alle VU ab 2011 - Analyse: 10.06.2010 - PHK Heiner Kröger PI OS SG Verkehr

### Verkehrsbeteiligung:

	Anzahl
Gruppe 1: Personenkraftwagen	416
Gruppe 2: Fahrräder	42
Gruppe 3: Fußgänger	13
Gruppe 4: Liefer- und Lastkraftwagen	27
Gruppe 5: Busse	5
Gruppe 6: motorisierte Zweiräder	22
Gruppe 7: andere Fahrzeuge	53
<b>Gesamt</b>	<b>578</b>

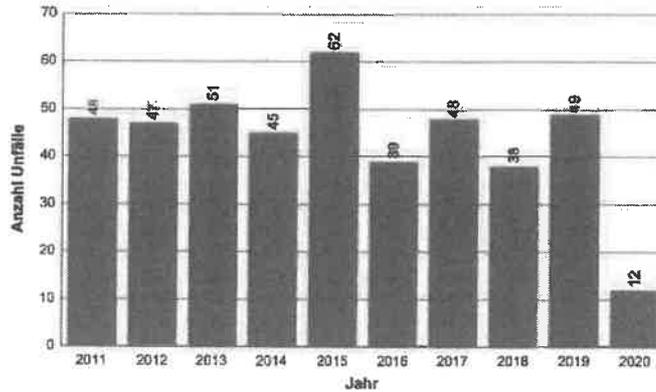
### Lebensalter der Beteiligten



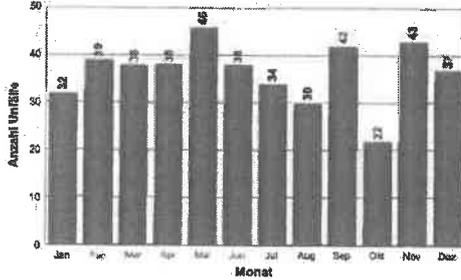
## Beschreibung des Berichts:

alle VU ab 2011 - Analyse: 10.06.2010 - PHK Heiner Kröger PI OS SG Verkehr

### Verkehrsunfälle in Jahren

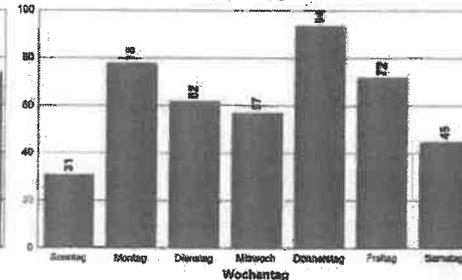


### VU in Monaten

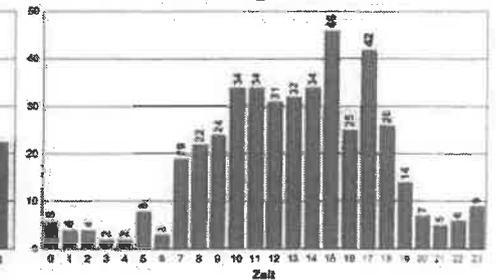


### 2011 - 2020

### VU an Tagen

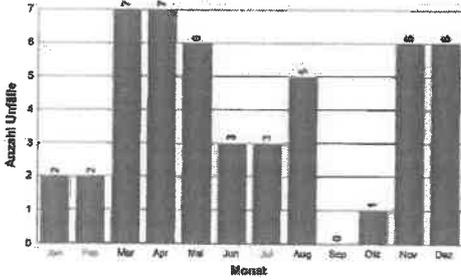


### VU im Tagesverlauf

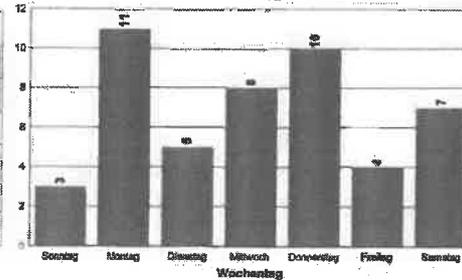


### 2011

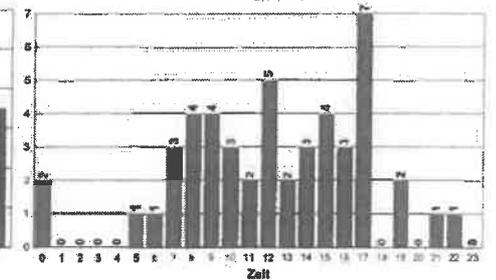
### VU in Monaten



### VU an Tagen

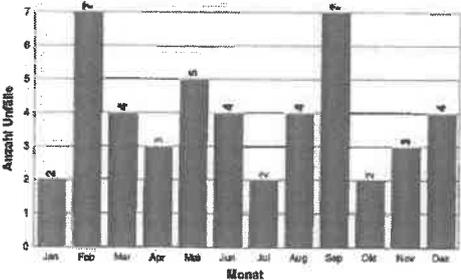


### VU im Tagesverlauf

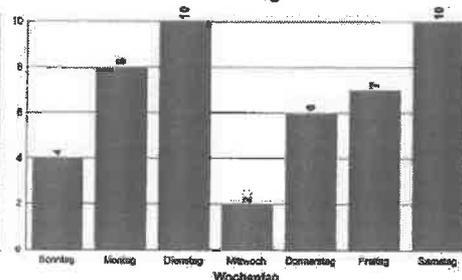


### 2012

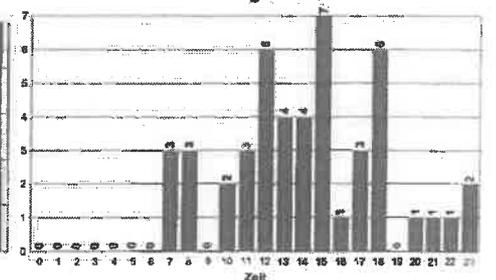
### VU in Monaten



### VU an Tagen

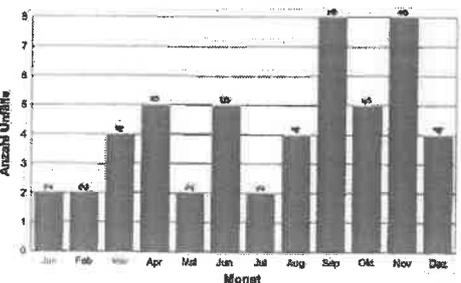


### VU im Tagesverlauf

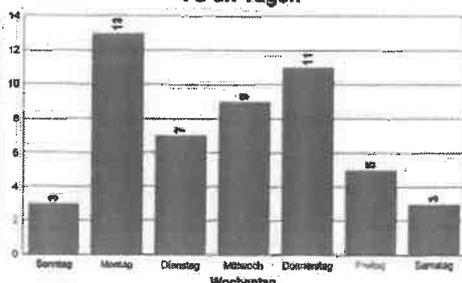


### 2013

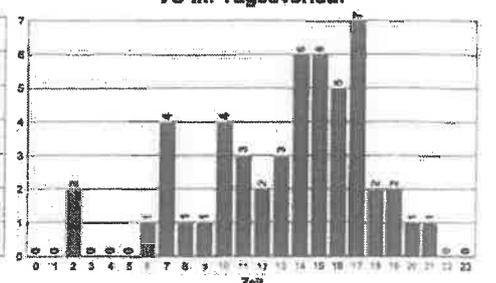
### VU in Monaten



### VU an Tagen



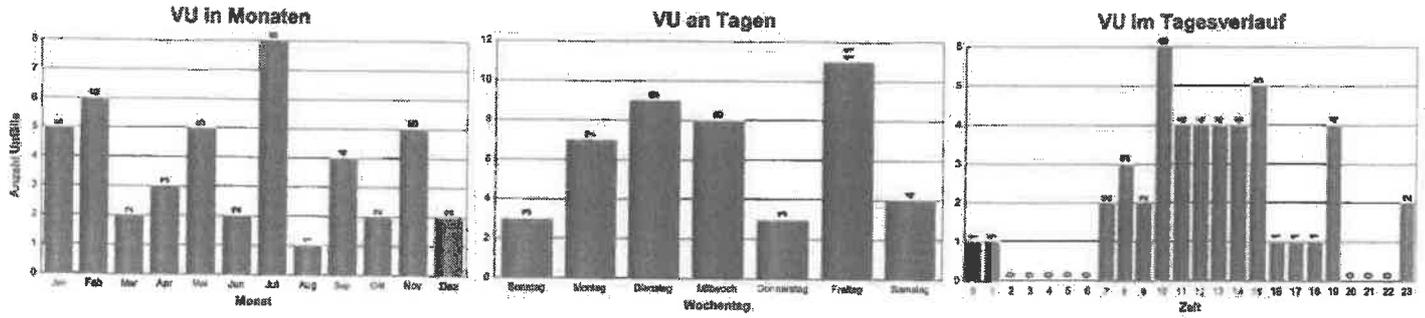
### VU im Tagesverlauf



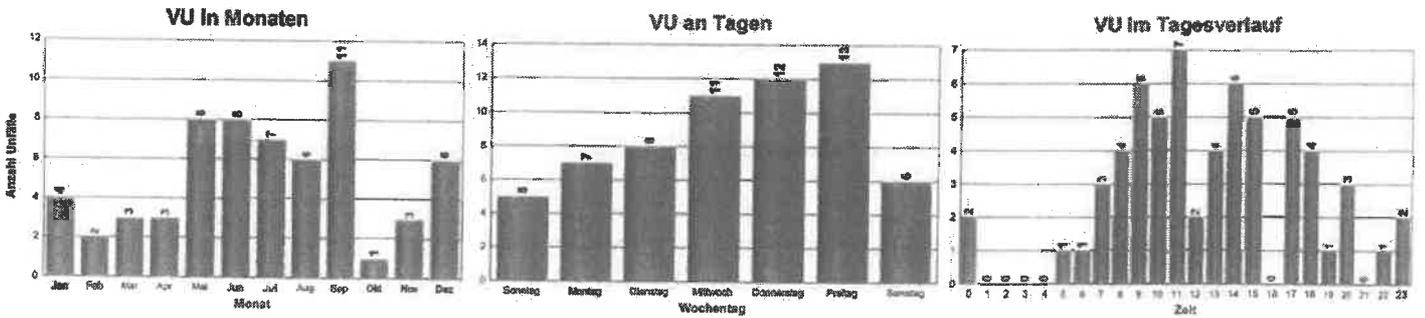
## Beschreibung des Berichts:

alle VU ab 2011 - Analyse: 10.06.2010 - PHK Hainer Kröger PI OS SG Verkehr

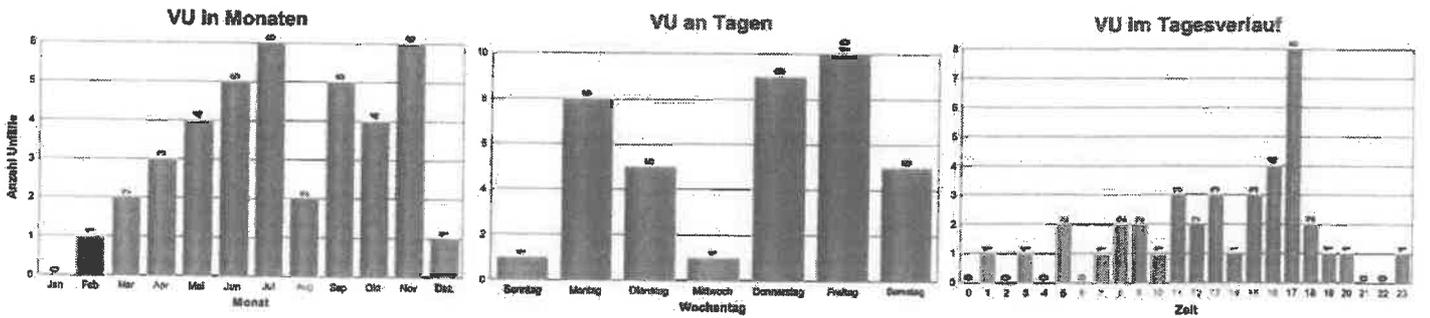
### 2014



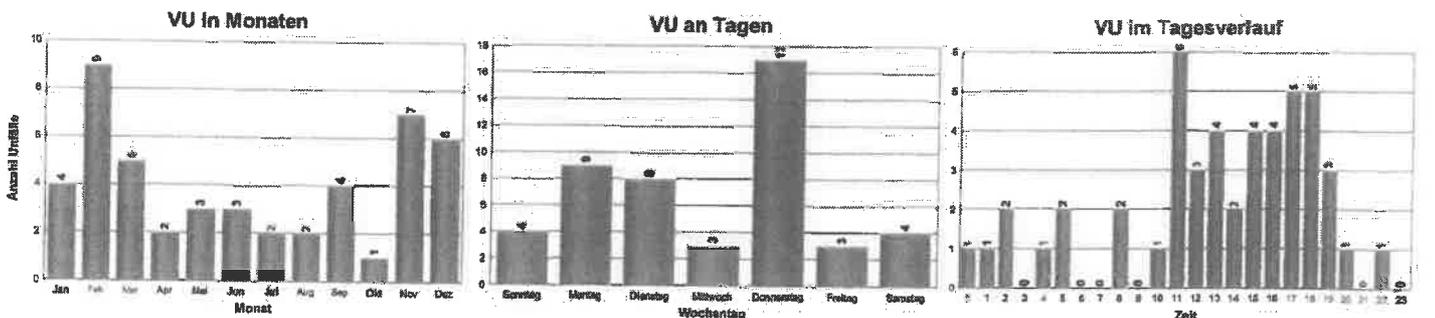
### 2015



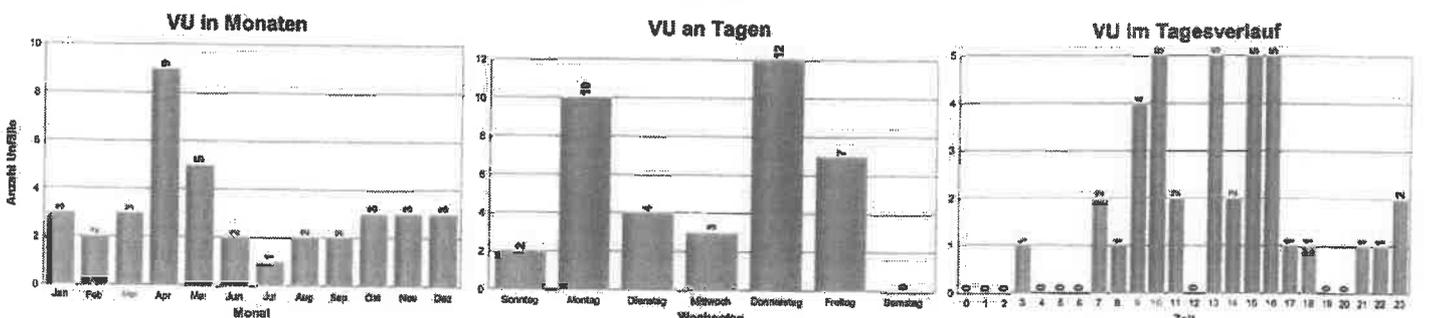
### 2016



### 2017



### 2018

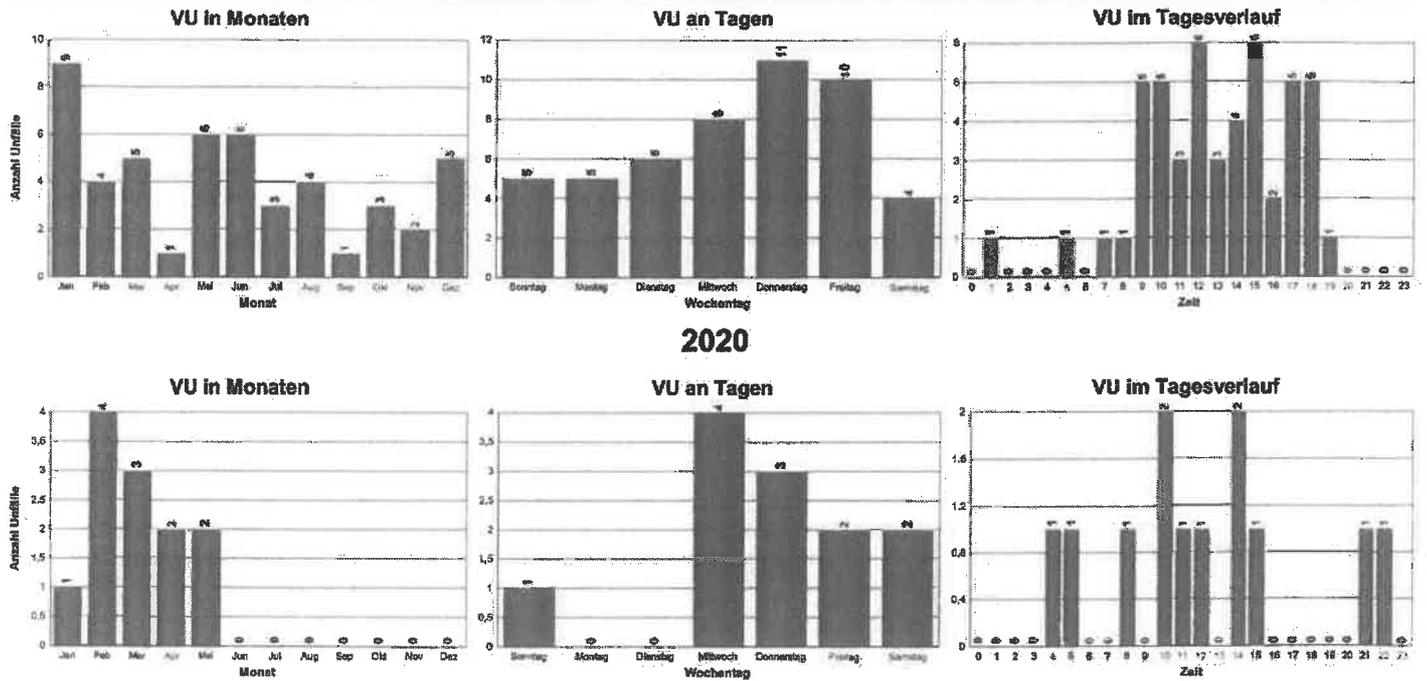


### 2019

# Auswertung der Verkehrsunfalldaten

## Beschreibung des Berichts:

alle VU ab 2011 - Analyse: 10.06.2010 - PHK Heiner Kröger PI OS SG Verkehr



# Auswertung der Verkehrsunfalldaten

## Beschreibung des Berichts:

alle VU ab 2011 - Analyse: 10.06.2010 - PHK Heiner Kröger PI OS SG Verkehr

## Ursachen:

	Ursache 1	Ursache 2	Gesamt
01: Alkoholeinfluss	20	0	20
02: Einfluss anderer berauschender Mittel (z.B. Drogen, Rauschgift)	0	1	1
03: Übermüdung	1	0	1
04: Sonstige körperliche oder geistige Mängel	3	0	3
10: Verbotswidr. Benutzung der Fahrbahn oder and. Straßenteile (z.B. Gehweg, Radweg)	8	0	8
11: Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot	19	0	19
13: Nicht angepasste Geschwindigkeit in anderen Fällen	9	0	9
14: Ungenügender Sicherheitsabstand	11	0	11
16: Unzulässiges Rechtsüberholen	1	0	1
18: Überholen trotz unklarer Verkehrslage	5	0	5
21: Fehler beim Wiedereinordnen nach rechts (nach Überholen)	2	1	3
23: Fehler beim Überholtwerden	1	0	1
24: Nichtbeachten der entgegengk. Fz. beim Vorbeifahren an Hindernis usw.	1	0	1
25: Nichtbeachten des nachfol. Verkehrs beim Vorbeifahren an Hindernis usw.	1	0	1
27: Nichtbeachten der Regel 'rechts vor links'	9	0	9
28: Nichtbeachten der die Vorfahrt regelnden Verkehrszeichen	36	0	36
31: Missachtung der Verkehrsregelung durch Polizeibeamte. oder Lichtzeichen	1	0	1
32: Nichtbeachten des Vorranges entgegengkommender Fahrzeuge	1	0	1
34: Fehler beim Abbiegen (§ 9) nach rechts (ausgen. Pos. 33,40)	3	0	3
35: Fehler beim Abbiegen (§9) nach links (ausgen. Pos. 33, 40)	17	0	17

# Auswertung der Verkehrsunfalldaten

## Beschreibung des Berichts:

alle VU ab 2011 - Analyse: 10.06.2010 - PHK Heiner Kröger PI OS SG Verkehr

	Ursache 1	Ursache 2	Gesamt
36: Fehler beim Wenden oder Rückwärtsfahren	79	0	79
37: Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr (Grundstück, beim Anfahren)	20	0	20
39: Falsches Verhalten gegenüber Fußgängern an Fußgängerfurten	1	0	1
40: Falsches Verhalten gegenüber Fußgängern beim Abbiegen	1	0	1
42: Falsches Verhalten gegenüber Fußgängern an anderen Stellen	3	0	3
44: Mangelnde Sicherung haltender oder defekter Fz., Unfallstellen, Schulbus	1	0	1
45: Verkehrswidriges Verhalten beim Ein- oder Aussteigen oder Be- oder Entladen	1	0	1
46: Nichtbeachten der Beleuchtungsvorschriften (ausgenommen Pos. 50)	1	0	1
48: Unzureichend gesicherte Ladung oder Fahrzeugzubehöerteile	1	0	1
49: Andere Fehler beim Fahrzeugführer	183	2	185
55: Technische Mängel, Wartungsmängel: Andere Mängel	2	0	2
63: an anderen Stellen durch plötzliches Hervortreten hinter Sichthindernissen	1	0	1
69: Andere Fehler der Fußgänger	3	0	3
72: Schnee, Eis	2	0	2
76: Anderer Zustand der Straße	1	0	1
77: Nicht ordnungsgemäßer Zustand der Verkehrszeichen oder -einrichtungen	2	0	2
82: Sichtbehinderung durch blendende Sonne	1	0	1
86: Wild auf der Fahrbahn	22	0	22
87: Andere Tiere auf der Fahrbahn	1	0	1
88: Sonstiges Hindernis auf der Fahrbahn (ausgenommen Pos. 43, 44)	1	0	1
89: Sonstige Ursachen (mit kurzer Beschreibung im Unfallhergang)	90	0	90

Ausgabedatum:

10.06.2020

Zeitraum der Unfälle: 10.01.2011 - 17.05.2020

Seite 1 von 4

## 1. Gesamtzahl aller Verkehrsunfälle (VU) und Verkehrsunfälle mit Personenschaden (VUP)

1.1 VU gesamt	Anzahl
auf BAB	0
innerorts (ohne BAB)	389
außerorts (ohne BAB)	50
Summe	439

1.2 VUP gesamt	Anzahl
auf BAB	0
innerorts (ohne BAB)	77
außerorts (ohne BAB)	10
Summe	87

## 2. Anzahl verunglückter Personen

2.1 Verunglückte	Anzahl
Tote	0
Schwerverletzte	13
Leichtverletzte	91
Summe	104

### 2.2 Verunglückte nach ausgew. Altersgrupp.

	Anzahl
Kinder ≤14	13
Junge Erw. ≥18 ≤24	19
Senioren ≥65	18
Senioren ≥75	13

### 2.3 Verunglückte nach ausgew. Verkehrsbot.

	Anzahl
Fußgänger	9
Radfahrer	34
PKW	38
LKW	1
Busse	0
alle mot. Zweiräder	22
davon: Motorräder (Statt 11)	4

## 3. Anteil der häufigsten Unfallursachen an allen Unfällen mit Personenschaden an der Summe aller aufgetretenen Ursachen

Ursachen gem. Ursachenverzeichnis

	Anzahl	%
01 Alkoholeinfluss	4	4%
02 Einfluss anderer berauschender Mittel (z.B. Drogen, Rauschgift)	1	1%
1. 28 Nichtbeachten der die Vorfahrt regelnden Verkehrszeichen	22	22%
2. 35 Fehler beim Abbiegen (§9) nach links (ausgen. Pos. 33, 40)	9	9%
3. 11 Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot	7	7%
4. 10 Verbotswidr. Benutzung der Fahrbahn oder and. Straßenteile (z.B. Gehweg, Radweg)	5	5%
5. 37 Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr (Grundstück, beim Anfahren)	4	4%
6. 27 Nichtbeachten der Regel 'rechts vor links'	3	3%
7. 13 Nicht angepasste Geschwindigkeit in anderen Fällen	3	3%
8. 55 Technische Mängel, Wartungsmängel: Andere Mängel	2	2%
9. 14 Ungenügender Sicherheitsabstand	2	2%
10. 42 Falsches Verhalten gegenüber Fußgängern an anderen Stellen	2	2%

#### 4. Anteil der Hauptverursacher (in %) für ausgewählte Verkehrsteilnehmergruppen von Unfällen mit Personenschaden

##### 4.1 Hauptverurs. nach ausgew. Altersgruppen

	Anzahl	%
Kinder ≤14	5	6 %
Junge Erw. ≥18 ≤24	17	20 %
Senioren ≥65	16	18 %
Senioren ≥75	6	7 %

##### 4.2 Hauptverurs. nach ausgew. Verkehrsbet.

	Anzahl	%
Fußgänger	1	1 %
Radfahrer	14	16 %
PKW	59	68 %
LKW	4	5 %
Busse	0	0 %
alle mot. Zweiräder	9	10 %
davon: Motorräder (Statt 11)	2	2 %

## Anlage 1 zum VU-Lagebild

### 1. Anzahl der bei Verkehrsunfällen verunglückten Personen

	Anzahl
Tote	0
Schwerverletzte	13
Leichtverletzte	91

### 2. Anzahl der bei Verkehrsunfällen verunglückten Personen nach Altersgruppen

Kinder ≤14	Anzahl
Tote	0
Schwerverletzte	0
Leichtverletzte	13

Junge Erwachsene ≥18 ≤24	Anzahl
Tote	0
Schwerverletzte	4
Leichtverletzte	15

Senioren ≥65	Anzahl
Tote	0
Schwerverletzte	4
Leichtverletzte	14

Senioren ≥75	Anzahl
Tote	0
Schwerverletzte	4
Leichtverletzte	9

### 3. Anzahl der bei Verkehrsunfällen verunglückten Personen nach Verkehrsbeteiligung

Fussgänger	Anzahl
Tote	0
Schwerverletzte	1
Leichtverletzte	8

Radfahrer	Anzahl
Tote	0
Schwerverletzte	4
Leichtverletzte	30

Pkw	Anzahl
Tote	0
Schwerverletzte	2
Leichtverletzte	36

Lkw	Anzahl
Tote	0
Schwerverletzte	0
Leichtverletzte	1

Busse	Anzahl
Tote	0
Schwerverletzte	0
Leichtverletzte	0

motorisierte Zweiräder	Anzahl
Tote	0
Schwerverletzte	6
Leichtverletzte	16

davon Motorräder (Statistikwert 11)	Anzahl
Tote	0
Schwerverletzte	3
Leichtverletzte	1

## Anlage 2 zum VU-Lagebild

Häufigkeit der Unfallursachen der Beteiligten 01 und 02 bei allen Unfällen mit Personenschäden  
Die Quotenrechnung bezieht sich auf die Summe aller Ursachen, nicht auf die Anzahl der Unfälle!

Ursachen gem. Ursachenverzeichnis		
01 Alkoholeinfluss	4	4 %
02 Einfluss anderer berauschender Mittel (z.B. Drogen, Rauschgift)	1	1 %
03 Übermüdung	1	1 %
10 Verbotswidr. Benutzung der Fahrbahn oder and. Straßenteile (z.B. Gehweg, Radweg)	5	5 %
11 Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot	7	7 %
13 Nicht angepasste Geschwindigkeit in anderen Fällen	3	3 %
14 Ungenügender Sicherheitsabstand	2	2 %
18 Überholen trotz unklarer Verkehrslage	1	1 %
21 Fehler beim Wiedereinordnen nach rechts (nach Überholen)	1	1 %
24 Nichtbeachten der entgegengk. Fz. beim Vorbeifahren an Hindernis usw.	1	1 %
25 Nichtbeachten des nachfol. Verkehrs beim Vorbeifahren an Hindernis usw.	1	1 %
27 Nichtbeachten der Regel 'rechts vor links'	3	3 %
28 Nichtbeachten der die Vorfahrt regelnden Verkehrszeichen	22	22 %
31 Missachtung der Verkehrsregelung durch Polizeibeamte oder Lichtzeichen	1	1 %
35 Fehler beim Abbiegen (§9) nach links (ausgen. Pos. 33, 40)	9	9 %
36 Fehler beim Wenden oder Rückwärtsfahren	2	2 %
37 Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr (Grundstück, beim Anfahren)	4	4 %
39 Falsches Verhalten gegenüber Fußgängern an Fußgängerfurten	1	1 %
40 Falsches Verhalten gegenüber Fußgängern beim Abbiegen	1	1 %
42 Falsches Verhalten gegenüber Fußgängern an anderen Stellen	2	2 %
46 Nichtbeachten der Beleuchtungsvorschriften (ausgenommen Pos. 50)	1	1 %
49 Andere Fehler beim Fahrzeugführer	24	24 %
55 Technische Mängel, Wartungsmängel: Andere Mängel	2	2 %
63 an anderen Stellen durch plötzliches Hervortreten hinter Sichthindernissen	1	1 %
69 Andere Fehler der Fußgänger	1	1 %
Summe	101	100 %

