

Verkehrsbericht 2002



**Polizeiinspektion
Ammerland**

Verkehrsbericht 2002

Polizeiinspektion Ammerland
Sachgebiet Verkehr
Wilhelm-Geiler-Straße 12
26655 Westerstede
§ 04488 833-0

Arnold Hasseler
Sachbearbeiter Verkehr
Enno Warntjen
Verkehrssicherheitsberater
Gerhild Oltmanns
Mitarbeiterin Verkehr

erstellt von
POK Enno Warntjen

Verkehrsunfallgeschehen 2002

Bilanz im Landkreis Ammerland: Weniger Verkehrsunfälle, weniger Leichtverletzte, aber mehr Getötete und Schwerverletzte

Die Verkehrsunfallsituation 2002 im Landkreis Ammerland ist geprägt von:

- einem deutlichen Rückgang der Verkehrsunfälle (minus 5,7 %),
- einem Rückgang der Leichtverletzten (minus 4,8 %),
- aber einer drastischen Zunahme der Getöteten (plus 140 %) und
- einem starken Anstieg der Schwerverletzten (plus 15,8 %).

So erfreulich die Tatsache auch sein mag, dass die Zahl der Gesamtunfälle im letzten Jahr so niedrig wie zuletzt vor 20 Jahren und 23,7 % niedriger als 1989, dem Jahr mit dem Höchststand an Verkehrsunfällen, liegt, desto betrüblicher ist aber doch der erhebliche Anstieg der schweren Unfallfolgen.

Insbesondere bei Verkehrsunfällen mit Beteiligung von motorisierten Zweiradfahrern waren die Unfallfolgen erheblich; so erlitten 5 motorisierte Zweiradfahrer tödliche Verletzungen.

Die Polizeiinspektion Ammerland wird im laufenden Jahr im Rahmen der Prävention ein Fahrsicherheitstraining für Jedermann zur Verbesserung der Handhabung von Zweirädern, insbesondere in verkehrssicherheitskritischen Situationen, anbieten

Hauptunfallursachen sind:

- Ungenügender Sicherheitsabstand
- Nichtbeachten der die Vorfahrt regelnden Verkehrszeichen
- Nichtangepasste Geschwindigkeit
- Fehler beim Abbiegen

Der nachfolgende Verkehrsbericht der Polizeiinspektion Ammerland gibt detailliertere Auskünfte über das Unfallgeschehen im Landkreis Ammerland.

Werner Lindemann
Polizeidirektor und Leiter der
Polizeiinspektion Ammerland

Inhaltsverzeichnis:**Seite:**

1.	Übersicht über die Unfallsituation im Landkreis Ammerland 2001 / 2002	5
1.2	Diagramm 1: Verkehrsunfallgeschehen in den letzten 25 Jahren	5
1.3	Verkehrsunfälle mit tödlichen Ausgang in den letzten 25 Jahren	6
1.4	Diagramm 2: Tödliche Verkehrsunfälle	6
1.5	Verkehrsunfälle mit Schwer-/ Leichtverletzten in den letzten 10 Jahren	6
1.6	Diagramm 3: Schwer-/Leichtverletzte	6
2.	Unfallzeiten	7
2.1	Diagramm 4: Verkehrsunfälle in den Monaten ...	7
2.2	Diagramm 5: Verkehrsunfälle an den Wochentagen ...	7
2.3	Diagramm 6: Verkehrsunfälle im Tagesverlauf ...	8
3.	Diagramm 7: Verteilung der Verkehrsunfälle auf die einzelnen Gemeinden	8
4.	Alkoholunfälle	9
4.1	Diagramm 8: Alkohol im Verkehr – Verkehrsunfälle / Verfolgungsmaßnahmen	9
4.2	Diagramm 9: Alkoholunfälle und die Folgen	9
4.3	Auflistung 10: Verkehrsunfälle unter Alkohol-/ Drogeneinfluss Alter / Geschlecht / Promille	10
5.	Unfallbeteiligungen	10
5.1	Radfahrerunfälle und ihre Folgen	10
5.2	Diagramm 11: Radfahrerunfälle und die Folgen	11
5.3	Diagramm 12: Fußgängerunfälle und ihre Folgen	11
5.4	Verkehrsunfälle mit Beteiligung von ‚mot. Zweirädern‘	12
6.	Betrachtung der Risikogruppen im Straßenverkehr	12
6.1	Diagramm 13: Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Kindern und die Folgen	12
6.2	Diagramm 14: Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Kindern -Verkehrsbeteiligung	12
6.3	Unfallbeteiligung der Altersgruppe ‚18 – 24 Jahre‘	13
6.4	Diagramm 15: Verursacher / Alter	13
7.	Schulwegunfälle	13
8.	Hauptunfallursache	14

Anlage:

Liste der tödlichen Verkehrsunfälle

Liste der Schulwegunfälle

Deutliche Verringerung der Verkehrsunfälle, jedoch erhebliche Zunahme der tödlichen Verkehrsunfälle im Landkreis Ammerland (ohne Bundesautobahn)

Im Jahr 2002 wurden von den Polizeidienststellen des Ammerlandes **2034 Verkehrsunfälle** aufgenommen. Gegenüber dem Vorjahr eine Verringerung um **124 (minus 5,7 %)**.

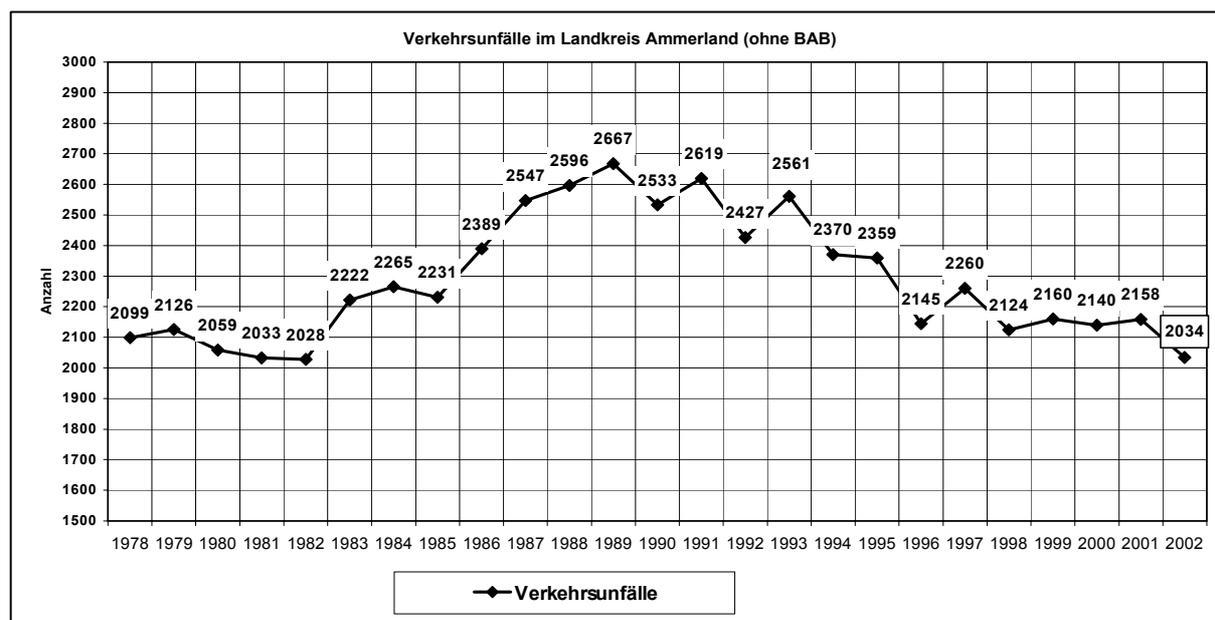
Leider war eine erhebliche Zunahme der tödlichen Verkehrsunfälle zu verzeichnen.

Auch die Zahl der Schwerverletzten stieg an. Die Zahl der Leichtverletzten sank geringfügig.

1. Übersicht über die Unfallsituation im Landkreis Ammerland 2001 / 2002

Anzahl der	im Jahre 2001	im Jahre 2002	Veränderungen in %
Verkehrsunfälle	2158	2034	minus 5,7 %
Unfalltote	5	12	plus 140 %
Schwerverletzte	76	88	plus 15,8 %
Leichtverletzte	586	558	minus 4,8 %

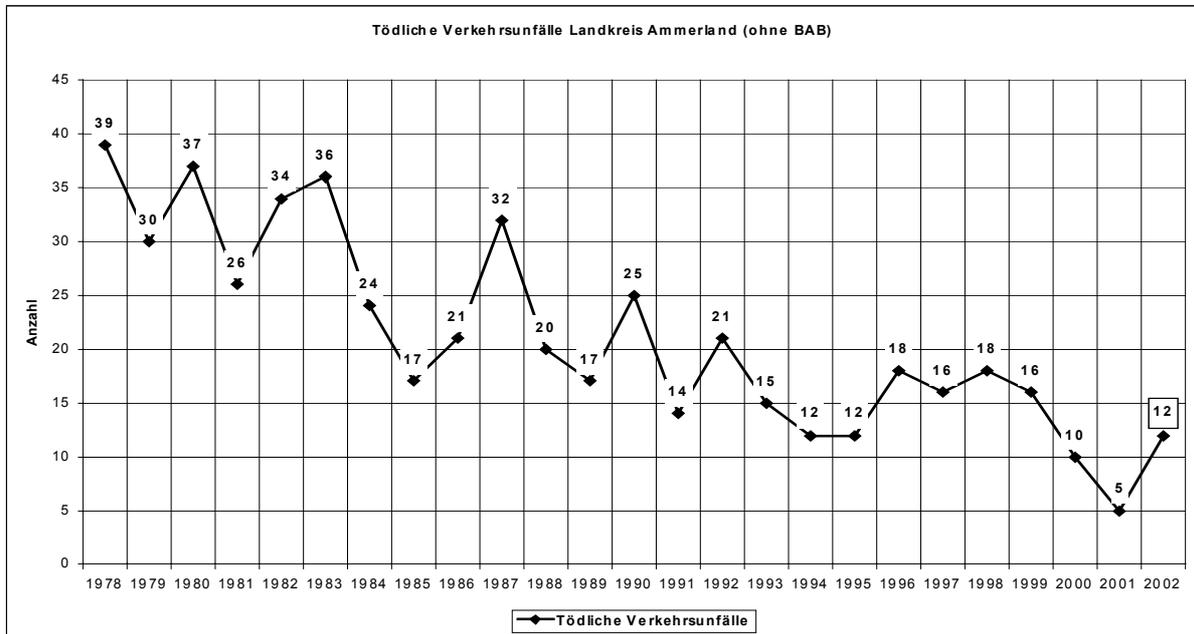
1.1 Diagramm 1: Verkehrsunfallgeschehen in den letzten 25 Jahren



Wie aus dem Diagramm zu ersehen ist, liegt die Zahl der Gesamtunfälle im letzten Jahr so niedrig wie zuletzt vor **20 Jahren** und **23,7 %** niedriger als 1989, dem Jahr mit dem Höchststand an Verkehrsunfällen.

1.2 Verkehrsunfälle mit tödlichem Ausgang in den letzten 25 Jahren

1.3 Diagramm 2: Tödliche Verkehrsunfälle



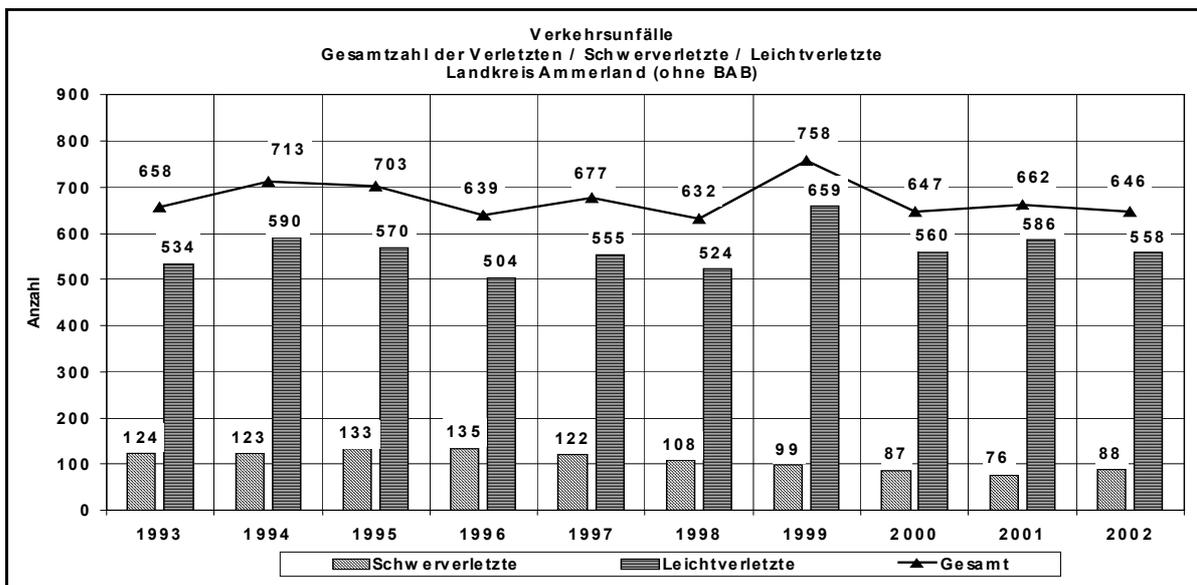
Obwohl im letzten Jahr die Zahl der Verkehrstoten wieder erheblich angestiegen ist, kann man über 25 Jahre betrachtet einen deutlichen positiven Trend feststellen.

Hier dürfte eine über die Jahre erhebliche Verbesserung der passiven Sicherheit der Fahrzeuge und der Verkehrstechnik einen erheblichen Beitrag geleistet haben. Auch hat sicherlich der immer weiter verbesserte Rettungsdienst dazu beigetragen.

Eine Darstellung der tödlichen Unfälle befindet sich in der Anlage.

1.4 Verkehrsunfälle mit Schwer-/ Leichtverletzten in den letzten 10 Jahren

1.6 Diagramm 3: Schwer-/ Leichtverletzte

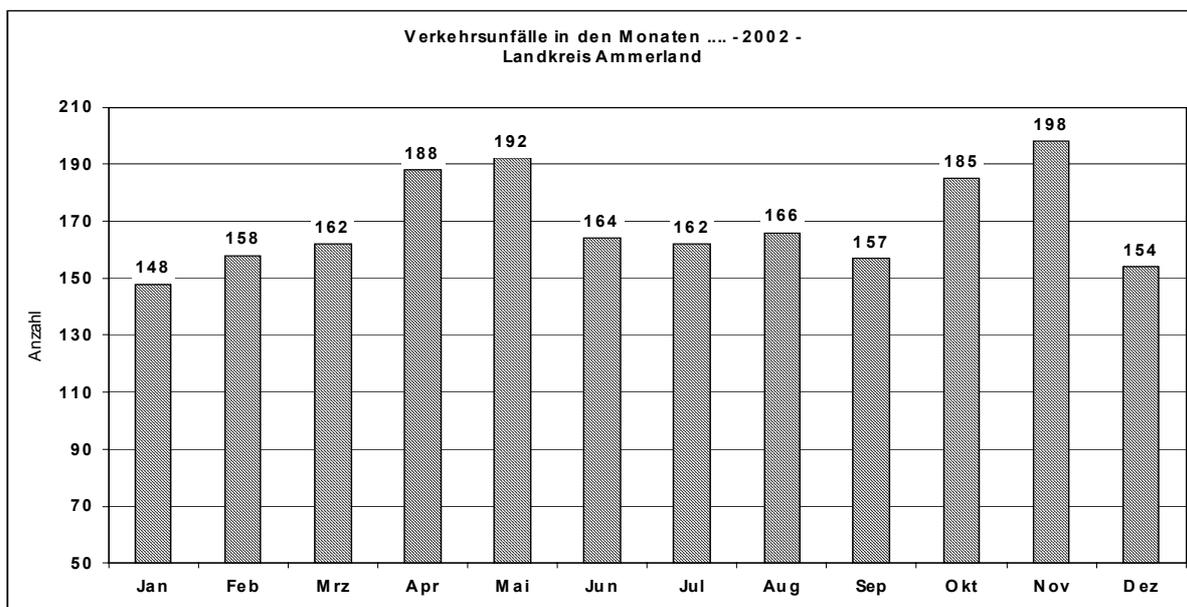


Im Vergleich zum Vorjahr stieg 2002 die Zahl der Schwerverletzten wieder deutlich an. Auch hier ist jedoch im Trend über 10 Jahre ein deutlicher Rückgang festzustellen. Die Zahl der Leichtverletzten sank auf 558.

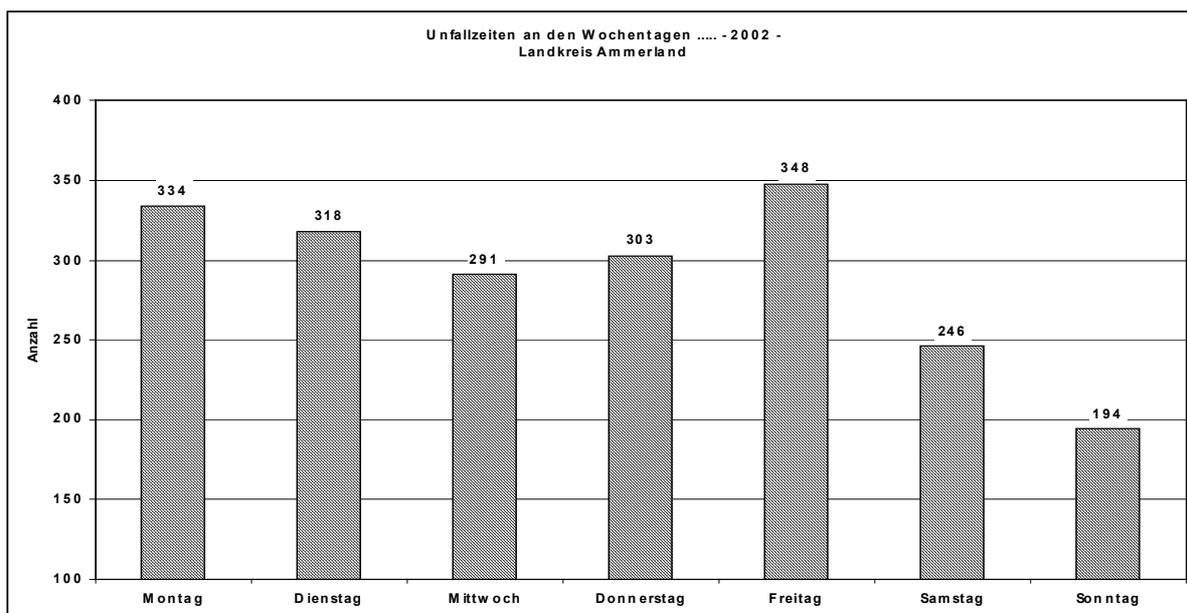
2. Unfallzeiten

Wie bereits im Jahr 2001 wurden im Jahr 2002 im Monat November die meisten Verkehrsunfälle aufgenommen gefolgt vom Mai und April. Hierfür dürften Witterungseinflüsse mit feuchten Fahrbahnen, die ja bekanntlich den Bremsweg verlängern, ursächlich sein.

2.1 Diagramm 4: Verkehrsunfälle in den Monaten ...

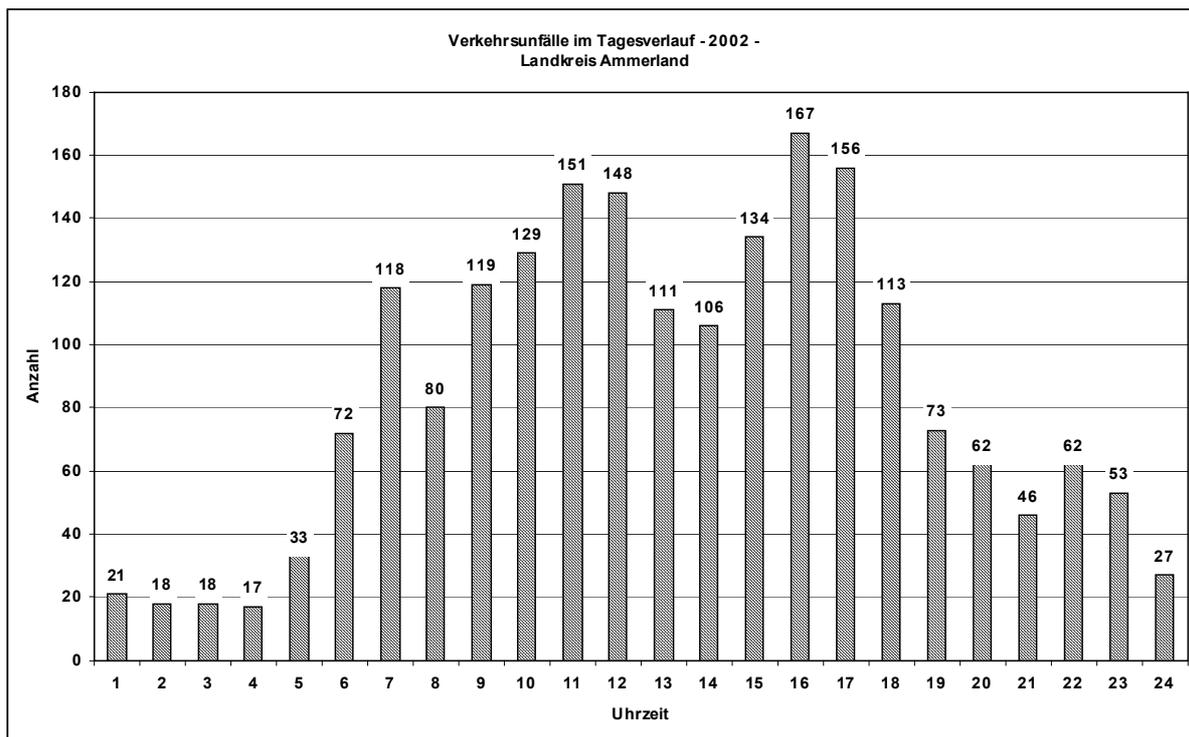


2.2 Diagramm 5: Verkehrsunfälle an den Wochentagen ...



Seit Jahren ist festzustellen, daß jeweils am Freitag die meisten Verkehrsunfälle verursacht werden. Erklärung hierfür könnte das erheblich höhere Verkehrsaufkommen bedingt durch Wochenendeinkäufe etc. sein.

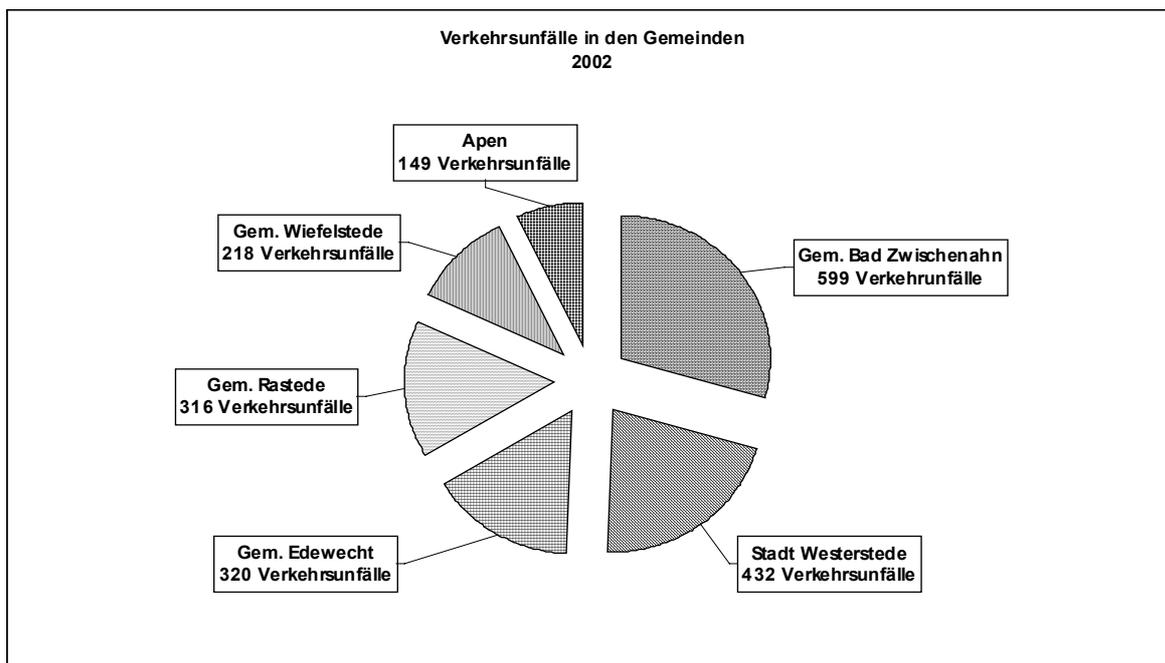
2.3 Diagramm 6: Verkehrsunfälle im Tagesverlauf



Die Verkehrsunfall-Spitzenzeiten im Tagesverlauf liegen im morgendlichen Berufsverkehr zwischen 7 und 8 Uhr. In der Mittagszeit zwischen 11 und 13 Uhr steigt die Zahl der Unfälle deutlich an und erreicht am Abend zwischen 16 und 18 den Höchststand.

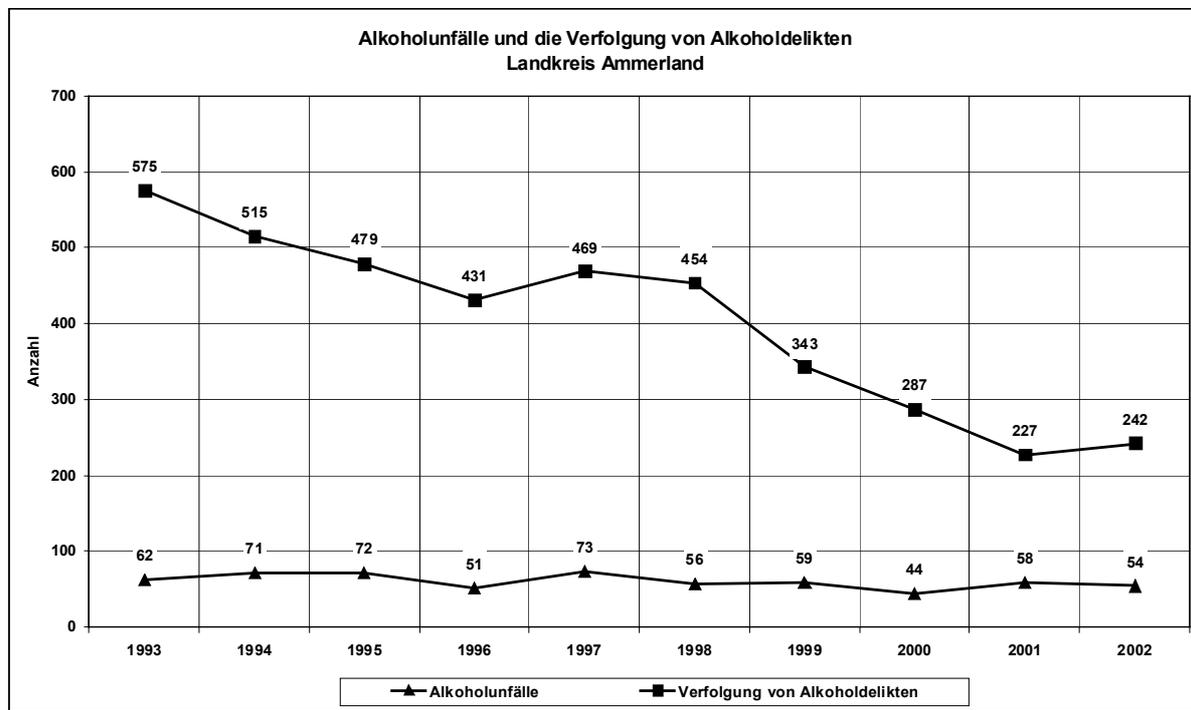
Als Ursache dieses Anstiegs der Verkehrsunfälle im Tagesverlauf ist die physische und psychische Belastung der Verkehrsteilnehmer anzusehen, die dazu führt, daß die Konzentrations- und Reaktionsfähigkeit abnimmt.

3. Diagramm 7: Verteilung der Verkehrsunfälle auf die einzelnen Gemeinden

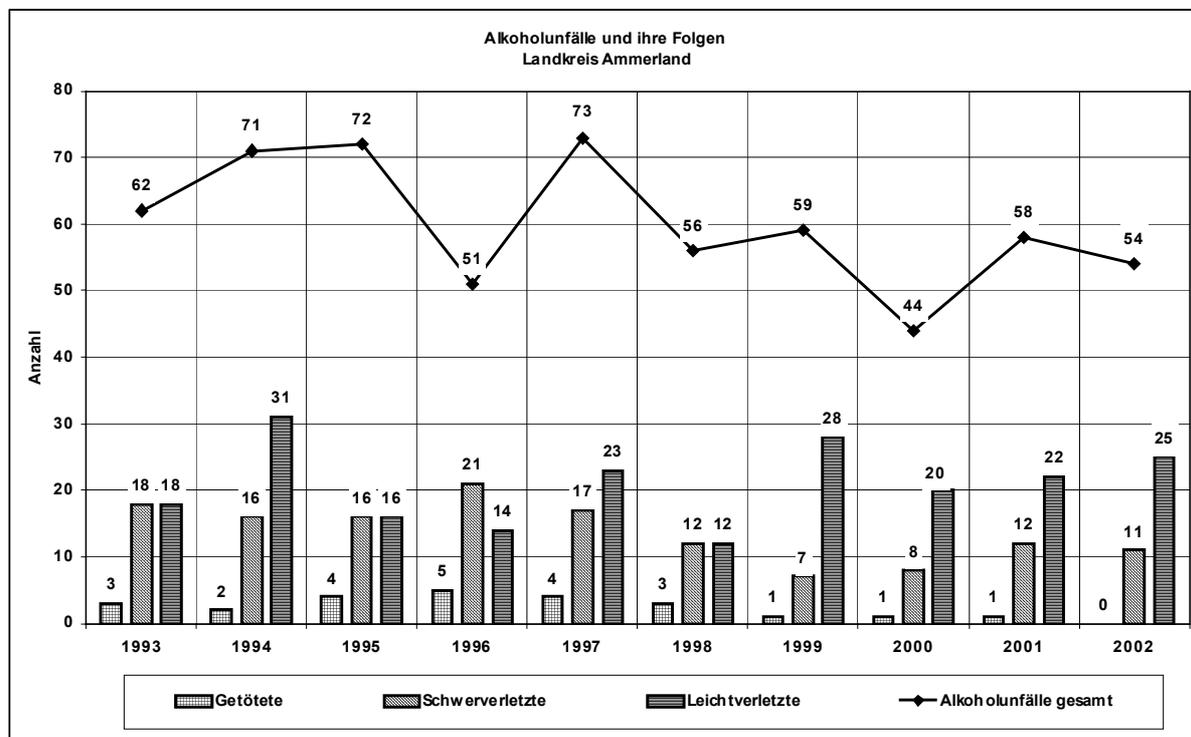


4. Alkoholunfälle

4.1 Diagramm 8: Alkohol im Verkehr – Verkehrsunfälle / Verfolgungsmaßnahmen



4.2 Diagramm 9: Alkoholunfälle und die Folgen



4.3 Auflistung 10: Verkehrsunfälle unter Alkohol-/ Drogeneinfluss Alter / Geschlecht / Promille

Alter	Geschlecht (bei Alkohol)		Promille					Drogen	Gesamt:
	männl.	weibl.	0,3 - 0,49	0,5 - 0,79	0,8 - 1,09	1,1 - 1,59	1,6 - >		
15									
16									
17									
18	4				1	2	1	1	5
19	3			1	1	1			3
20	2				1	1		1	3
21	2		1			1			2
22	2					1	1	2	4
23	3					2	1		3
24	1						1		1
25								1	1
26	2					2			2
27									
28	1			1					1
29								2	2
30	2	1					3		3
31 - 40	11	2		1	1	5	6	1	14
41 - 50	8	1	1			1	7		9
51 - 60	4		1			1	2		4
61 - 70	5		1	3	1				5
71 - >									
gesamt:	50	4	4	6	5	17	22	8	62

Die Zahl der Alkoholunfälle nahm im letzten Jahr leicht von 58 auf 54 Fälle ab.

Anhand der Tabelle lässt sich erkennen, daß die Aussage „je höher der Alkoholwert, je größer das Risiko einen Verkehrsunfall zu verursachen“ richtig ist.

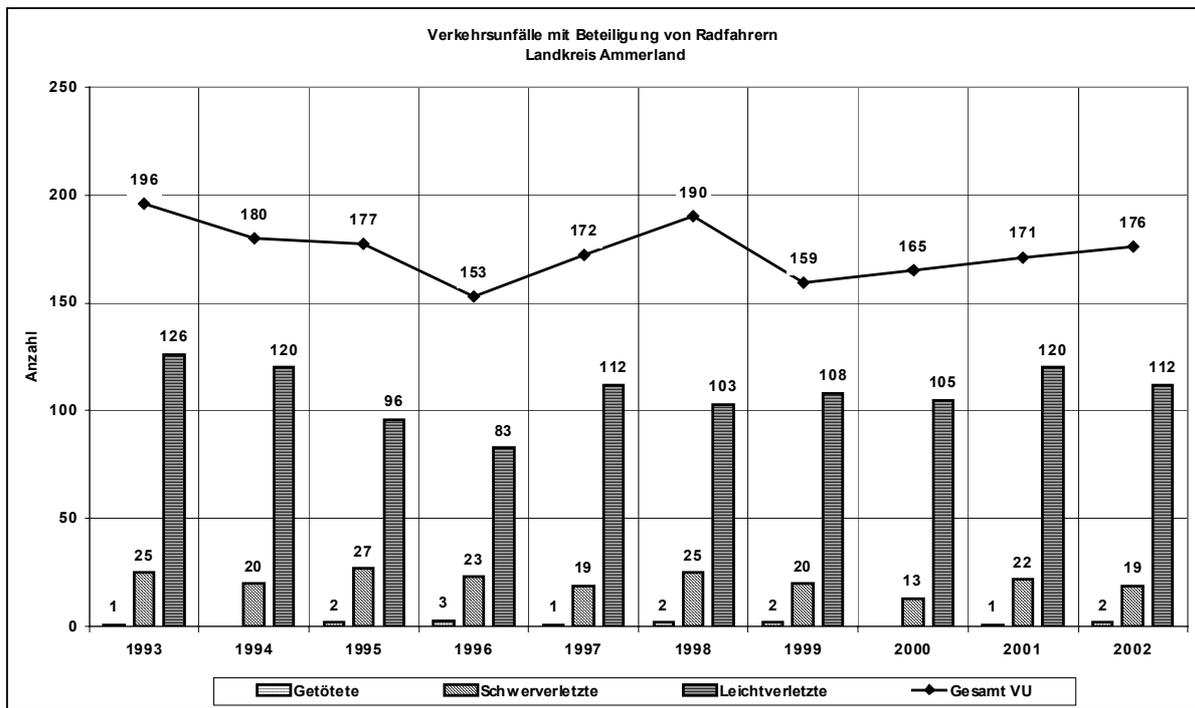
5. Unfallbeteiligungen

5.1 Radfahrerunfälle und ihre Folgen

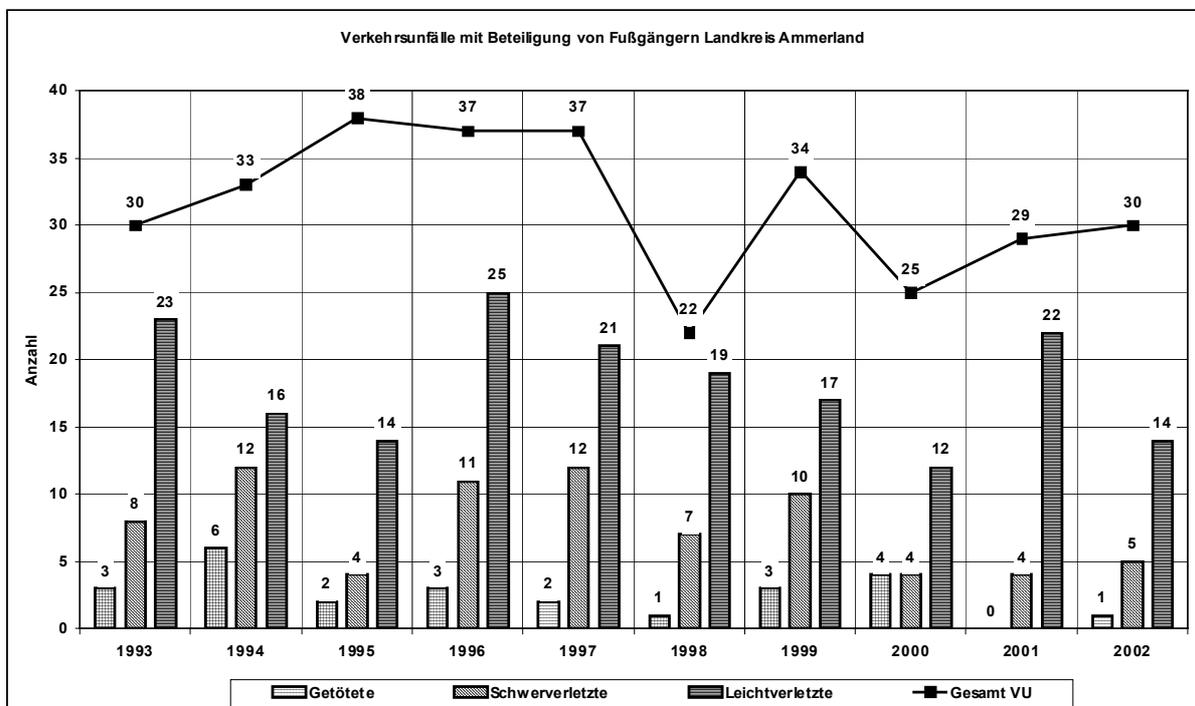
Die Zahl der Radfahrerunfälle bewegt sich seit Jahren schon zwischen 153 und 190, ohne daß ein Trend zu erkennen ist. **70 %** aller Radfahrerunfälle wurden in **geschlossenen Ortschaften** verursacht, hier ist also ein besonderes Augenmerk auf die Radwegegestaltung zu legen.

Im übrigen wurden zu fast 70 % die Radfahrerunfälle von den Kraftfahrzeugführern verursacht.

5.2 **Diagramm 11: Radfahrerunfälle und die Folgen**



5.3 **Diagramm 12: Fußgängerunfälle und ihre Folgen**



5.4 Verkehrsunfälle mit Beteiligung von ‚motorisierten Zweirädern‘

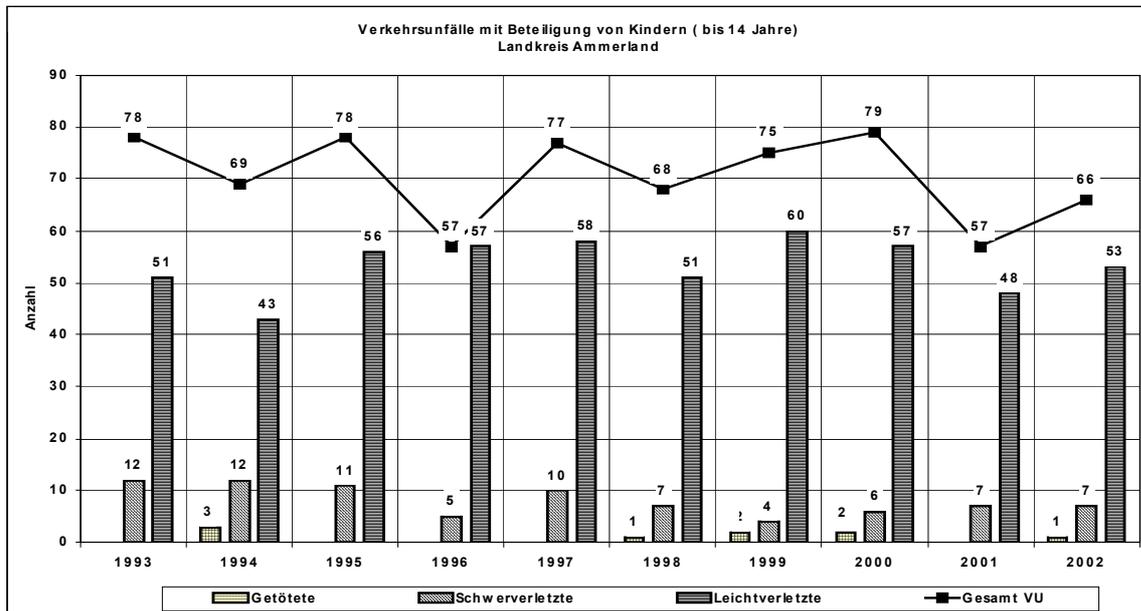
Die Zahl der Verkehrsunfälle an denen ‚motorisierte Zweiräder‘ (hier sind alle Fahrzeuge dieser Art erfasst) beteiligt waren, stieg leicht von 76 (2001) auf 79 (2002) an.

Die Unfallfolgen waren jedoch erheblich. So erlitten 5 motorisierte Zweiradfahrer tödliche Verletzungen (2001 = 0) Die Zahl der Schwerverletzten sank von 14 auf 10 und die Zahl der Leichtverletzten lag mit 44 genau bei dem Wert von 2001.

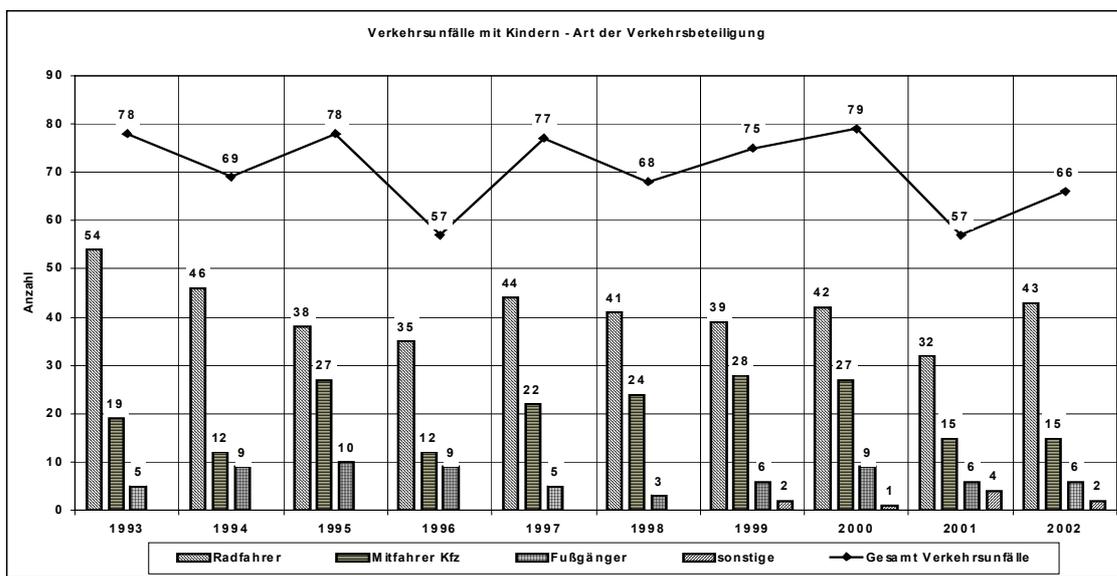
45,5 % der Verkehrsunfälle wurde von den mot. Zweiradfahrern selbst verursacht.

6. Betrachtung der Risikogruppen im Straßenverkehr

6.1 Diagramm 13: Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Kindern und die Folgen



6.2 Diagramm 14: Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Kindern - Verkehrsbeteiligung



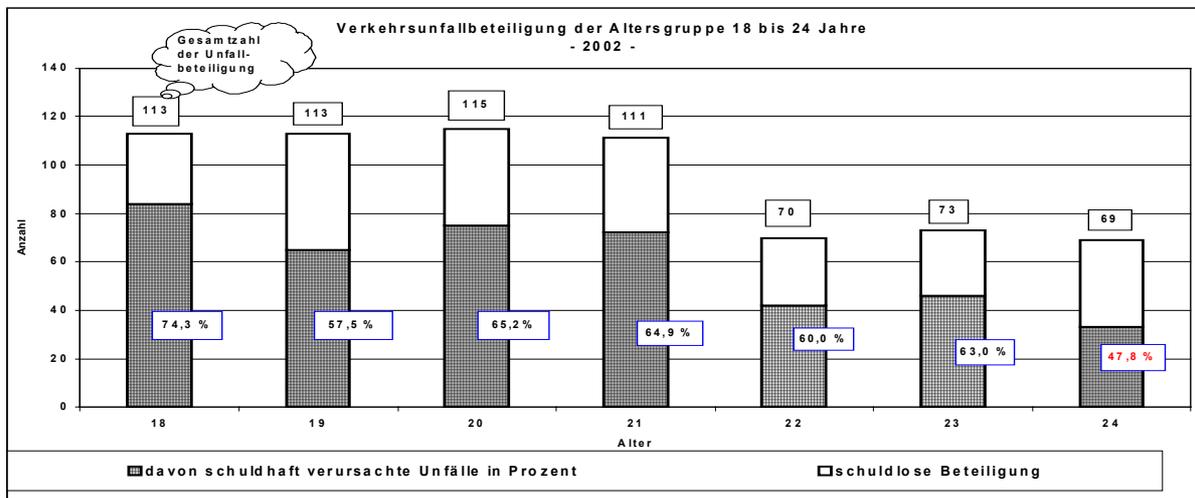
Die Anzahl der Verkehrsunfälle an denen Kinder (bis zum 14. Lebensjahr) beteiligt sind, nahm im letzten Jahr leicht zu, lag aber im Schnitt unterhalb der Zahl der Verkehrsunfälle der letzten 10 Jahre.

Die Kinder sind ganz überwiegend als Radfahrer an Verkehrsunfällen beteiligt. Danach folgt die Gruppe ‚Kinder als Mitfahrer‘, die oftmals nicht oder nicht richtig gesichert in Kraftfahrzeugen mitgenommen wurden.

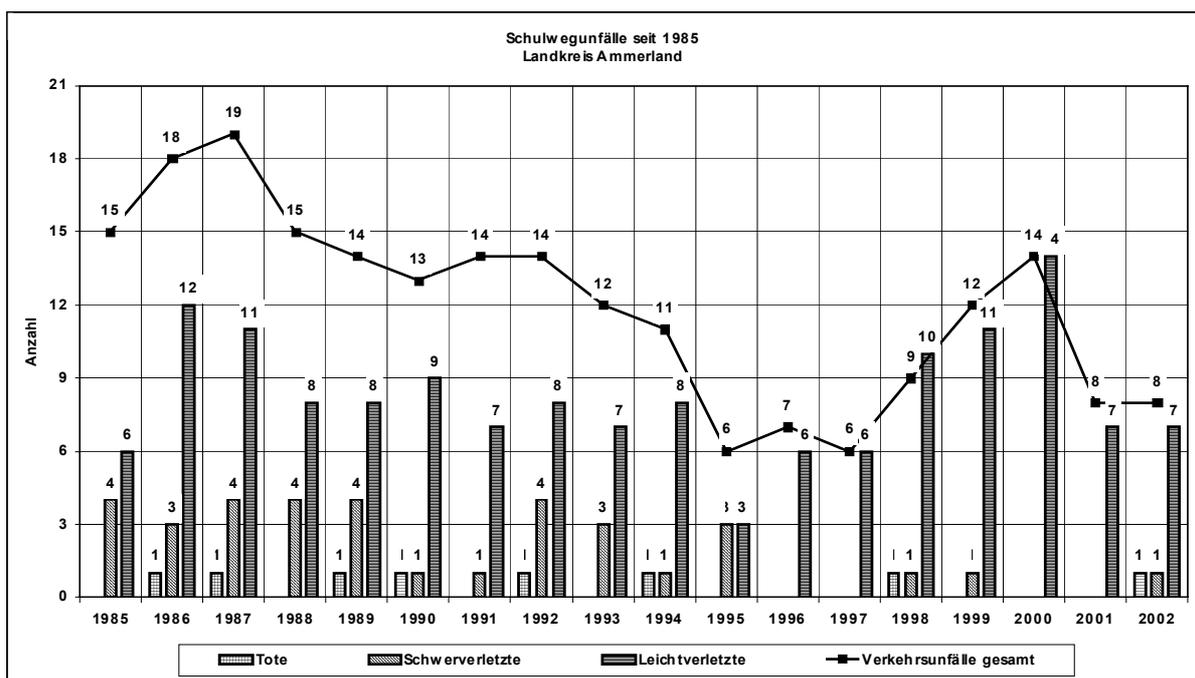
6.3 Unfallbeteiligung der Altersgruppe ‚18 – 24 Jahre‘

An den Gesamtunfällen waren 664 Personen der Altersgruppe 18 – 24 Jahre beteiligt. Aus der Grafik ist zu ersehen, in welchem Verhältnis die einzelnen Jahrgänge beteiligt sind und in welchem prozentualen Verhältnis der Unfall von ihnen verursacht wurde.

6.4 Diagramm 15: Verursacher / Alter



7. Schulwegunfälle



Die Zahl der Schulwegunfälle hat im Trend seit 1985 deutlich abgenommen. Im Jahr 2002 ereignete sich jedoch ein tödlicher Verkehrsunfall, 1 Schüler wurde schwer und 7 leicht verletzt.

Als Anlage wurde eine Liste der Schulwegunfälle beigelegt.

8. Übersicht: Hauptunfallursachen

Ursache Nr.	Erläuterungen:	Anzahl der Verkehrsunfälle
12	Nichtangepasste Geschwindigkeit mit gleichzeitigem Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit	22
13	Nichtangepasste Geschwindigkeit in anderen Fällen	150
14	Ungenügender Sicherheitsabstand	198
17	Überholen trotz Gegenverkehrs	11
18	Überholen trotz unklarer Verkehrslage	47
22	Sonstige Fehler beim Überholen (z. B. ohne genügenden Seitenabstand)	8
23	Fehler beim Überholtwerden	8
27	Nichtbeachten der Regel ‚rechts vor links‘	20
28	Nichtbeachten der die Vorfahrt regelnden Verkehrszeichen	195
31	Nichtbeachten der Verkehrsregelung durch Lichtzeichen	15
32	Nichtbeachten des Vorranges entgegenkommender Fahrzeuge	8
35	Fehler beim Abbiegen (§ 9)	126

Aus der Übersicht ergibt sich, daß vier Unfallursachen auf Grund ihrer Häufung herausragen.

Reihenfolge der Hauptunfallursachen:

- 1) **‚Ungenügender Sicherheitsabstand‘**
- 2) **‚Nichtbeachten der die Vorfahrt regelnden Verkehrszeichen‘**
- 3) **‚Nichtangepasste Geschwindigkeit in anderen Fällen‘**
(nicht gleichzeitiges überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit)
- 4) **‚Fehler beim Abbiegen‘**