



# VERKEHRSBILANZ

## **Verkehrsaufgaben**

PHK Ulrich Kaiser  
Sachgebiet E 2 – Verkehr  
Telefon: 0841 9343-1064

Cathrin Blankenhagen  
Sachgebiet E 2 – Verkehr  
Telefon: 0841 9343-1058

## Inhaltsverzeichnis

1. Unfallentwicklung .....	3
1.1 Räumliche Aufteilung der Unfälle .....	4
1.2 Verkehrsunfalltote .....	17
2. Alkohol und Drogen .....	19
3. Geschwindigkeit.....	21
4. Junge Fahranfänger (18-24 Jahre) .....	23
5. Seniorenunfälle (ab 65 Jahren).....	24
6. Gurt- und Helmpflicht .....	26
7. Motorradunfälle .....	27
8. Schulwegunfälle.....	28
9. Fußgängerunfälle .....	31
10. Radfahrurfälle.....	32
10.1 Verkehrsunfälle mit Pedelecs und E-Bikes .....	33
11. Schwerverkehr .....	34
13. Bundesautobahnen.....	37
14. Landstraßen außerorts.....	38
15. Wildunfälle .....	39
16. Falschfahrerstatistik* .....	41
17. Unfallursachen .....	42
18. Verkehrsüberwachung .....	43
19. Verkehrsaufklärung.....	44

## 1. Unfallentwicklung

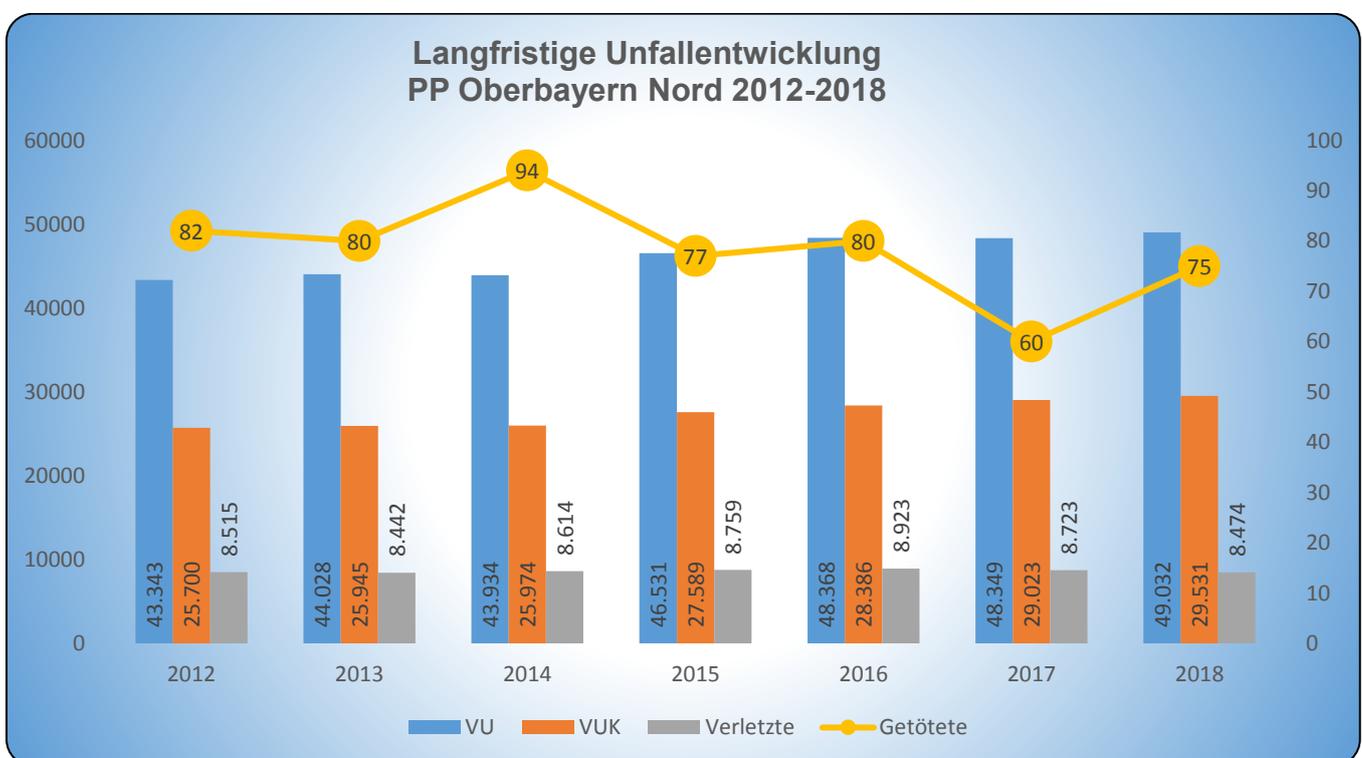
Die Verkehrsunfallentwicklung des Jahres 2018 im Zuständigkeitsbereich des Polizeipräsidiums Oberbayern Nord zeigt eine leicht steigende Tendenz bei den Gesamtunfallzahlen. Es wurden

**49.032** Verkehrsunfälle

(48.349) - Vorjahreswerte in Klammern - aufgenommen. Dieser Bereich umfasst die zehn Landkreise Erding, Freising, Ebersberg, Dachau, Starnberg, Landsberg a. Lech, Fürstenfeldbruck, Eichstätt, Pfaffenhofen a. d. Ilm, Neuburg-Schrobenhausen und die Stadt Ingolstadt.

Es ereigneten sich 6.486 (6.617) Verkehrsunfälle mit Personenschaden, bei denen 8.474 (8.723) Personen verletzt wurden.

Im Jahr 2018 verloren 75 Menschen auf den Straßen in den Landkreisen des Präsidialbereichs Oberbayern Nord ihr Leben, 15 Personen mehr als im Vorjahr.



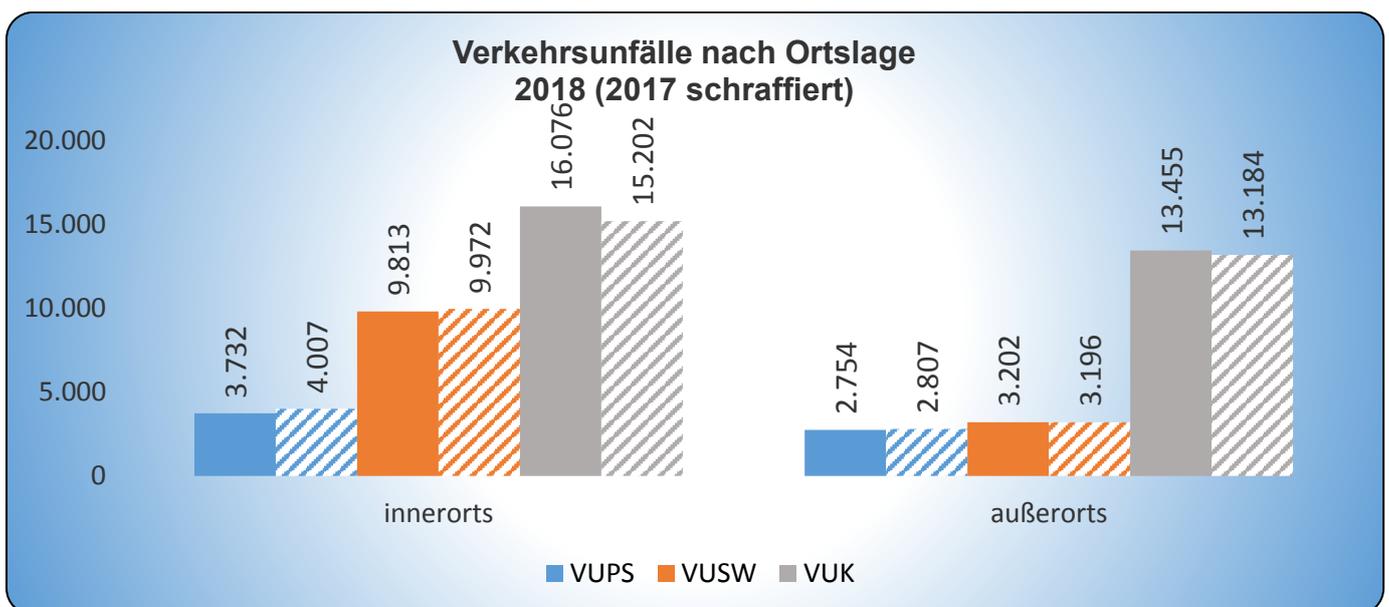
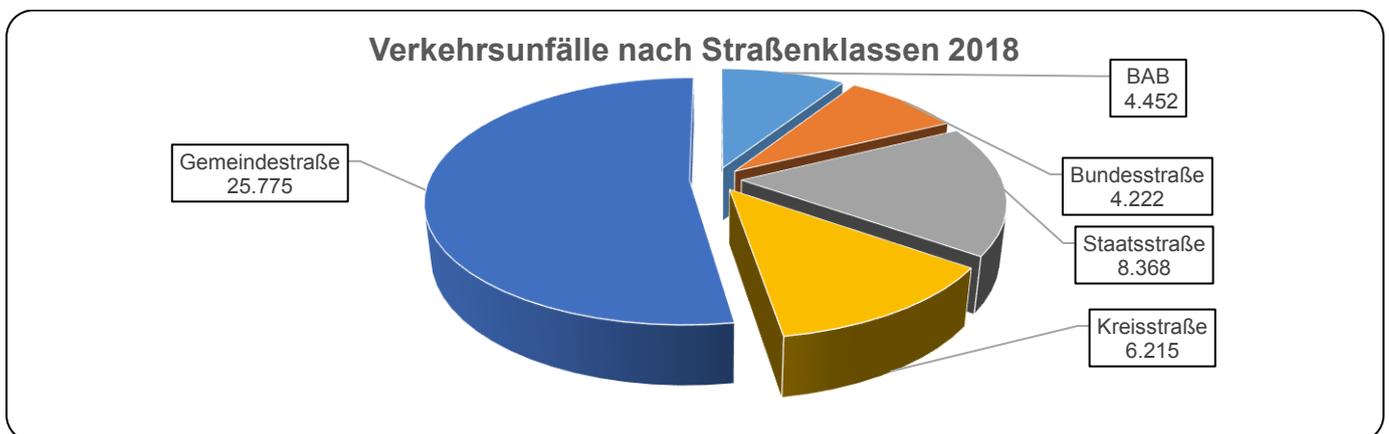
**1.1 Räumliche Aufteilung der Unfälle**

Innerhalb geschlossener Ortschaften wurden bei 29.621 Verkehrsunfällen 17 Menschen getötet.

Außerhalb geschlossener Ortschaften kamen bei 19.411 Verkehrsunfällen 58 Personen ums Leben.

Die Aufteilung der tödlichen Verkehrsunfälle auf die einzelnen Straßenarten stellt sich wie folgt dar: Die Zahl der Todesopfer auf Staatsstraßen stieg von 15 auf 26 (davon 23 außerorts). Damit waren die Staatsstraßen bei den tödlichen Verkehrsunfällen am höchsten belastet, gefolgt von den Kreisstraßen mit 17 (davon 14 außerorts) und den Bundes- und Gemeindestraßen mit jeweils 13 Verkehrsunfalltoten (davon 11 und 4 außerorts).

Somit ereigneten sich zwar 60,4 % aller Verkehrsunfälle innerorts, jedoch sind 77,3 % der Todesopfer auf klassifizierten Straßen außerorts zu beklagen.

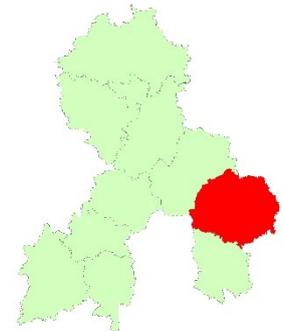


Die nachfolgende Tabelle zeigt die Unfallentwicklung in den einzelnen Landkreisen im Bereich des Polizeipräsidiums Oberbayern Nord:

Gesamtunfall- entwicklung	Verkehrsunfälle			Verletzte			Tote		
	2018	2017	%	2018	2017	%	2018	2017	%
Lkrs. Erding	5.110	4.930	+ 3,7	776	799	- 2,9	9	4	+ 125
Lkrs. Freising	6.613	6.446	+ 2,6	991	980	+ 1,1	6	6	0
Lkrs. Ebersberg	3.715	3.593	+ 3,4	607	629	- 3,5	9	6	+ 66,7
Lkrs. Dachau	4.820	4.833	- 0,3	876	969	- 9,6	8	4	+ 100
Lkrs. Starnberg	4.474	4.290	+ 4,3	695	733	- 5,2	5	3	+ 50
Lkrs. Fürstenfeldbruck	5.224	5.248	- 0,5	867	969	- 10,5	5	9	- 44,4
Lkrs. Landsberg a. Lech	3.332	3.103	+ 7,4	714	708	+ 0,8	6	4	+ 50
Lkrs. Eichstätt	3.777	3.765	+ 0,3	781	722	+ 8,2	11	10	+ 10
Lkrs. Pfaffen- hofen	4.333	4.441	- 2,4	717	738	- 2,8	5	9	- 44,4
Lkrs. Neuburg- Schrobenhausen	2.842	2.861	- 0,7	542	569	- 4,7	9	3	+ 200
Stadt Ingolstadt	4.792	4.839	- 1,0	908	907	+ 0,1	2	2	0
<b>Gesamtunfälle</b>	<b>49.032</b>	48.349	<b>+ 1,4</b>	<b>8.474</b>	8.723	<b>- 2,9</b>	<b>75</b>	60	<b>+ 25</b>

**LANDKREIS ERDING**

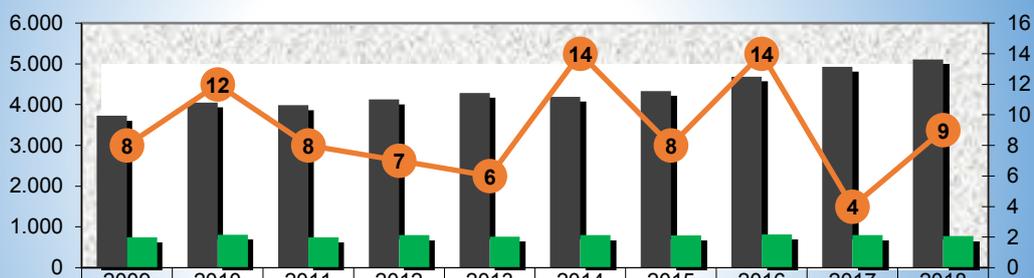
Unfallanalyse	2017	2018	Abw. Vj.	Tendenz
Gesamtunfälle	4.930	<b>5.110</b>	<b>+ 3,7 %</b>	▼
VUPS	600	<b>563</b>	<b>- 6,2 %</b>	▲
Verletzte	799	<b>776</b>	<b>- 2,9 %</b>	▲
Tote	4	<b>9</b>	<b>+ 125 %</b>	▼
VU-Flucht	817	<b>829</b>	<b>+ 1,5 %</b>	▼
VU mit Alkohol	56	<b>51</b>	<b>- 8,9 %</b>	▲
VU mit anderen berauschenden Mitteln	0	<b>4</b>	<b>+</b>	▼



**Langzeitentwicklung Verkehrsunfallgeschehen (10-Jahresvergleich)**

Jahr	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Gesamtunfälle	3.730	4.051	3.987	4.132	4.289	4.193	4.332	4.681	4.930	5.110
VUPS	543	560	546	559	575	582	591	607	600	563
Verletzte	747	807	744	799	758	798	795	815	799	776
Tote	8	12	8	7	6	14	8	14	4	9
VU-Flucht	596	667	705	742	763	766	797	806	817	829
VU mit Alkohol	78	57	56	68	67	43	49	46	56	51
VU mit anderen berauschenden Mitteln	5	3	4	2	2	3	5	2	0	4
VU mit Ursachen Geschwindigkeit	167	238	152	185	197	97	126	160	158	130
Schulwegunfälle	5	6	6	9	6	4	6	9	11	3

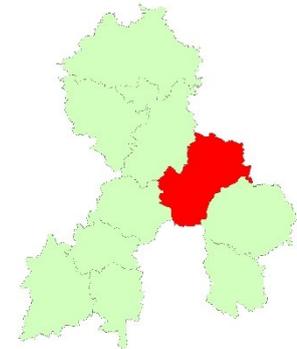
**Verkehrsunfallentwicklung 2009-2018**  
Landkreis Erding



■ Gesamtunfälle	3.730	4.051	3.987	4.132	4.289	4.193	4.332	4.681	4.930	5.110
■ Verletzte	747	807	744	799	758	798	795	815	799	776
—●— Tote	8	12	8	7	6	14	8	14	4	9

**LANDKREIS FREISING**

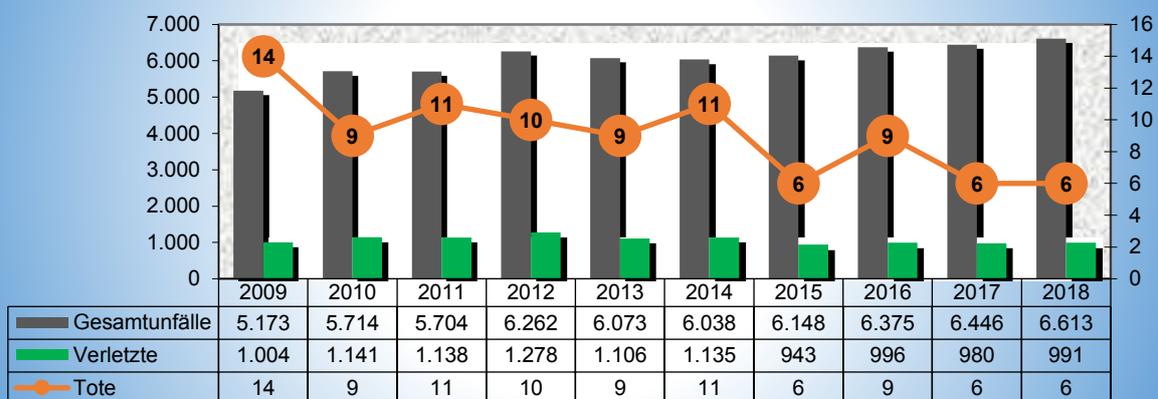
Unfallanalyse	2017	2018	Abw. Vj.	Tendenz
Gesamtunfälle	6.446	<b>6.613</b>	<b>+ 2,6 %</b>	▼
VUPS	745	<b>753</b>	<b>+ 1,1 %</b>	▼
Verletzte	980	<b>991</b>	<b>+ 1,1 %</b>	▼
Tote	6	<b>6</b>	<b>0</b>	
VU-Flucht	1.007	<b>1.110</b>	<b>+ 10,2 %</b>	▼
VU mit Alkohol	61	<b>73</b>	<b>+ 19,7 %</b>	▼
VU mit anderen berauschenden Mitteln	10	<b>7</b>	<b>- 30 %</b>	▲



**Langzeitentwicklung Verkehrsunfallgeschehen (10-Jahresvergleich)**

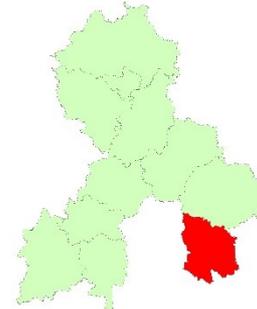
Jahr	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Gesamtunfälle	5.173	5.714	5.704	6.262	6.073	6.038	6.148	6.375	6.446	6.613
VUPS	746	787	828	849	758	782	711	762	745	753
Verletzte	1.004	1.141	1.138	1.278	1.106	1.135	943	996	980	991
Tote	14	9	11	10	9	11	6	9	6	6
VU-Flucht	931	947	998	987	990	934	950	1.101	1.007	1.110
VU mit Alkohol	82	69	63	67	68	63	70	67	61	73
VU mit anderen berauschenden Mitteln	5	5	4	6	8	4	9	3	10	7
VU mit Ursachen Geschwindigkeit	380	542	404	485	370	346	316	356	335	311
Schulwegunfälle	11	8	12	13	9	11	4	9	6	4

**Verkehrsunfallentwicklung 2009-2018  
Landkreis Freising**



**LANDKREIS EBERSBERG**

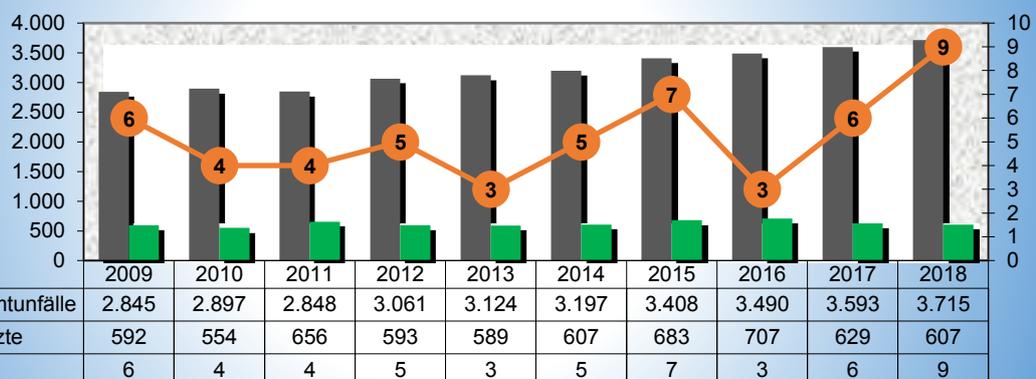
Unfallanalyse	2017	2018	Abw. Vj.	Tendenz
Gesamtunfälle	3.593	<b>3.715</b>	<b>+ 3,4 %</b>	▼
VUPS	474	<b>470</b>	<b>- 0,8 %</b>	▲
Verletzte	629	<b>607</b>	<b>- 3,5 %</b>	▲
Tote	6	<b>9</b>	<b>+ 50 %</b>	▼
VU-Flucht	731	<b>768</b>	<b>+ 5,1 %</b>	▼
VU mit Alkohol	52	<b>39</b>	<b>- 25 %</b>	▲
VU mit anderen berauschenden Mitteln	2	<b>3</b>	<b>+ 50 %</b>	▼



**Langzeitentwicklung Verkehrsunfallgeschehen (10-Jahresvergleich)**

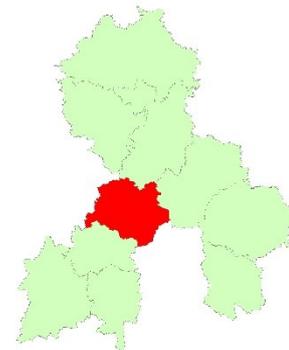
Jahr	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Gesamtunfälle	2.845	2.897	2.848	3.061	3.124	3.197	3.408	3.490	3.593	3.715
VUPS	461	418	481	427	433	441	495	512	474	470
Verletzte	592	554	656	593	589	607	683	707	629	607
Tote	6	4	4	5	3	5	7	3	6	9
VU-Flucht	613	659	653	688	685	697	702	710	731	768
VU mit Alkohol	50	54	54	42	34	46	42	73	52	39
VU mit anderen berauschenden Mitteln	5	3	1	1	1	1	4	2	2	3
VU mit Ursachen Geschwindigkeit	233	259	203	259	242	191	216	295	254	251
Schulwegunfälle	6	10	7	10	11	13	11	5	7	8

**Verkehrsunfallentwicklung 2009-2018  
Landkreis Ebersberg**



**LANDKREIS DACHAU**

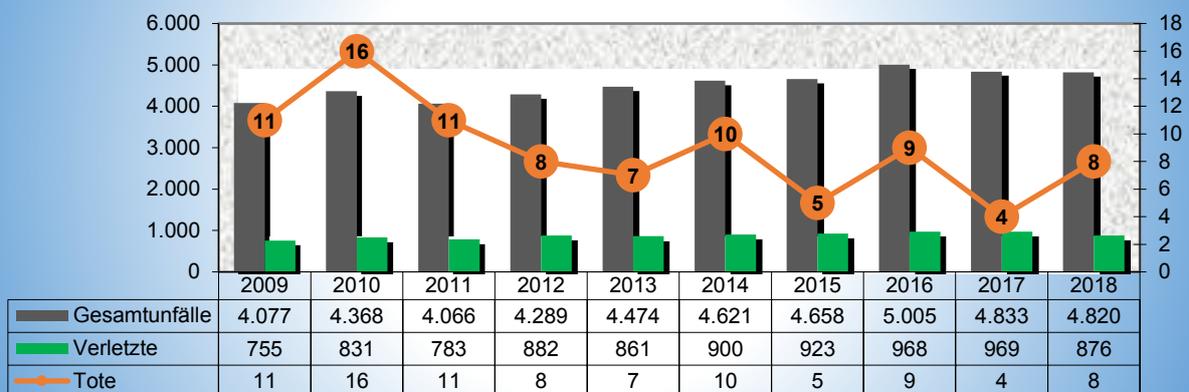
<i>Unfallanalyse</i>	2017	2018	Abw. Vj.	Tendenz
Gesamtunfälle	4.833	<b>4.820</b>	- 0,3 %	▲
VUPS	699	<b>649</b>	- 7,2 %	▲
Verletzte	969	<b>876</b>	- 9,6 %	▲
Tote	4	<b>8</b>	+ 100 %	▼
VU-Flucht	933	<b>908</b>	- 2,7 %	▲
VU mit Alkohol	57	<b>61</b>	+ 7,0 %	▼
VU mit anderen berauschenden Mitteln	1	<b>4</b>	+ 300 %	▼



**Langzeitentwicklung Verkehrsunfallgeschehen (10-Jahresvergleich)**

Jahr	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Gesamtunfälle	4.077	4.368	4.066	4.289	4.474	4.621	4.658	5.005	4.833	4.820
VUPS	581	656	602	654	661	643	678	726	699	649
Verletzte	755	831	783	882	861	900	923	968	969	876
Tote	11	16	11	8	7	10	5	9	4	8
VU-Flucht	773	796	797	814	899	944	920	957	933	908
VU mit Alkohol	57	73	58	71	42	69	47	66	57	61
VU mit anderen berauschenden Mitteln	2	1	8	6	1	1	1	2	1	4
VU mit Ursachen Geschwindigkeit	179	248	149	199	185	158	172	187	165	135
Schulwegunfälle	11	6	11	13	6	9	8	7	10	8

**Verkehrsunfallentwicklung 2009-2018  
Landkreis Dachau**



**LANDKREIS STARNBERG**

<b>Unfallanalyse</b>	2017	2018	Abw. Vj.	Tendenz
Gesamtunfälle	4.290	<b>4.474</b>	<b>+ 4,3 %</b>	▼
VUPS	548	<b>566</b>	<b>+ 3,3 %</b>	▼
Verletzte	733	<b>695</b>	<b>- 5,2 %</b>	▲
Tote	3	<b>5</b>	<b>+ 66,7 %</b>	▼
VU-Flucht	992	<b>1.052</b>	<b>+ 6,0 %</b>	▼
VU mit Alkohol	36	<b>45</b>	<b>+ 25 %</b>	▼
VU mit anderen berauschenden Mitteln	2	<b>2</b>	<b>0</b>	

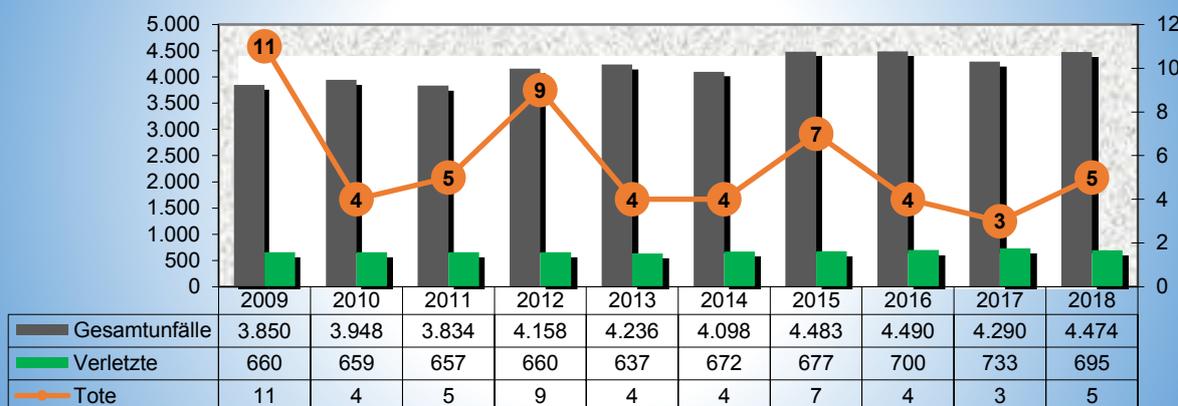


**Langzeitentwicklung Verkehrsunfallgeschehen (10-Jahresvergleich)\***

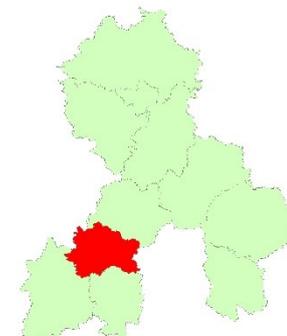
Jahr	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Gesamtunfälle	3.850	3.948	3.834	4.158	4.236	4.098	4.483	4.490	4.290	4.474
VUPS	526	520	513	508	510	533	560	563	548	566
Verletzte	660	659	657	660	637	672	677	700	733	695
Tote	11	4	5	9	4	4	7	4	3	5
VU-Flucht	900	979	966	958	937	992	1.051	1.086	992	1.052
VU mit Alkohol	52	59	37	60	50	42	54	47	36	45
VU mit anderen berauschenden Mitteln	2	3	4	1	3	2	6	3	2	2
VU mit Ursachen Geschwindigkeit	262	271	174	190	201	148	144	168	132	100
Schulwegunfälle	8	4	10	11	5	12	6	9	12	9

\* Nicht enthalten sind darin bis einschließlich 2013 die Verkehrsunfälle aus dem Gemeindebereich Krailling, die vom Zuständigkeitsbereich dem Polizeipräsidium München zugeordnet wurden.

**Verkehrsunfallentwicklung 2009-2018  
Landkreis Starnberg**



**LANDKREIS FÜRSTENFELDBRUCK**

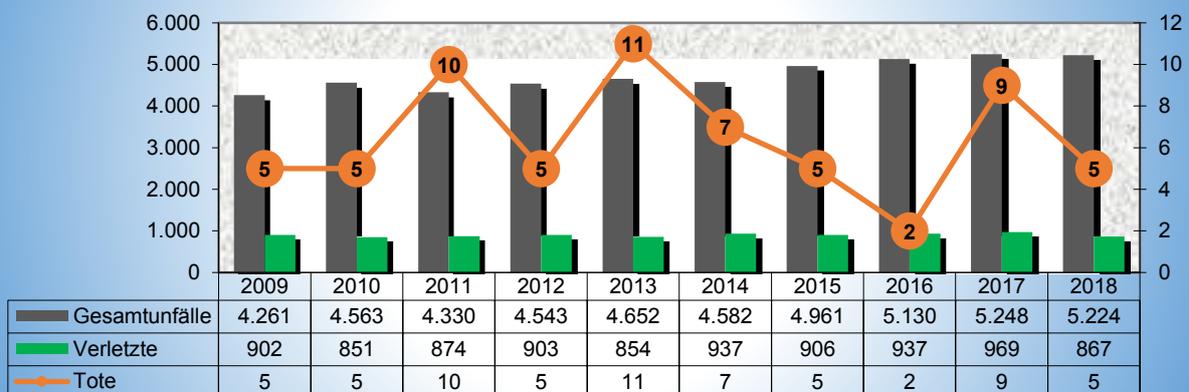


<b>Unfallanalyse</b>	2017	2018	Abw. Vj.	Tendenz
Gesamtunfälle	5.248	<b>5.224</b>	- 0,5 %	▲
VUPS	765	<b>713</b>	- 6,8 %	▲
Verletzte	969	<b>867</b>	- 10,5 %	▲
Tote	9	<b>5</b>	- 44,4 %	▲
VU-Flucht	1.256	<b>1.288</b>	+ 2,5 %	▼
VU mit Alkohol	86	<b>68</b>	- 20,9 %	▲
VU mit anderen berauschenden Mitteln	3	<b>6</b>	+ 100 %	▼

**Langzeitentwicklung Verkehrsunfallgeschehen (10-Jahresvergleich)**

Jahr	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Gesamtunfälle	4.261	4.563	4.330	4.543	4.652	4.582	4.961	5.130	5.248	5.224
VUPS	684	681	668	702	686	726	734	755	765	713
Verletzte	902	851	874	903	854	937	906	937	969	867
Tote	5	5	10	5	11	7	5	2	9	5
VU-Flucht	1.022	1.105	1.099	1.125	1.171	1.054	1.243	1.245	1.256	1.288
VU mit Alkohol	76	78	67	64	63	59	56	70	86	68
VU mit anderen berauschenden Mitteln	1	2	1	4	1	4	2	2	3	6
VU mit Ursachen Geschwindigkeit	153	250	126	136	150	110	108	131	136	124
Schulwegunfälle	16	11	12	12	12	11	24	15	17	17

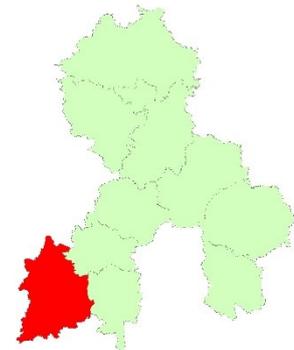
**Verkehrsunfallentwicklung 2009-2018  
Landkreis Fürstentumbruck**



**LANDKREIS LANDSBERG AM LECH**



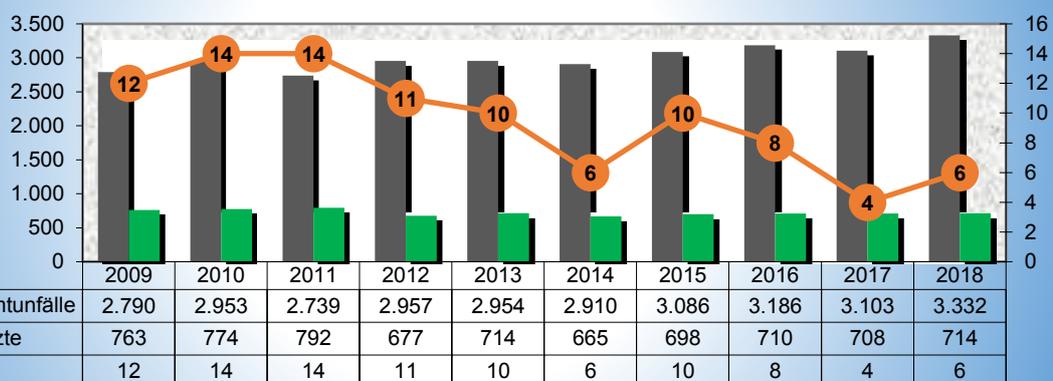
<b>Unfallanalyse</b>	2017	2018	Abw. Vj.	Tendenz
Gesamtunfälle	3.103	<b>3.332</b>	<b>+ 7,4 %</b>	▼
VUPS	528	<b>542</b>	<b>+ 2,7 %</b>	▼
Verletzte	708	<b>714</b>	<b>+ 0,8 %</b>	▼
Tote	4	<b>6</b>	<b>+ 50 %</b>	▼
VU-Flucht	582	<b>684</b>	<b>+ 17,5 %</b>	▼
VU mit Alkohol	38	<b>47</b>	<b>+ 23,7 %</b>	▼
VU mit anderen berauschenden Mitteln	4	<b>4</b>	<b>0</b>	



**Langzeitentwicklung Verkehrsunfallgeschehen (10-Jahresvergleich)**

Jahr	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Gesamtunfälle	2.790	2.953	2.739	2.957	2.954	2.910	3.086	3.186	3.103	3.332
VUPS	550	554	565	490	510	480	524	548	528	542
Verletzte	763	774	792	677	714	665	698	710	708	714
Tote	12	14	14	11	10	6	10	8	4	6
VU-Flucht	564	547	573	593	568	592	649	665	582	684
VU mit Alkohol	60	45	61	36	38	44	37	49	38	47
VU mit anderen berauschenden Mitteln	2	4	3	1	0	2	1	3	4	4
VU mit Ursachen Geschwindigkeit	269	376	274	271	266	265	237	267	284	212
Schulwegunfälle	9	3	6	7	4	7	8	6	9	4

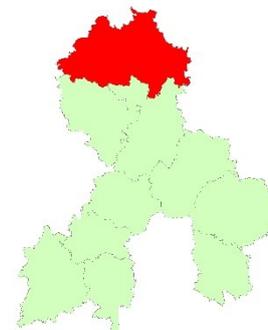
**Verkehrsunfallentwicklung 2009-2018  
Landkreis Landsberg/ Lech**



**LANDKREIS EICHSTÄTT**



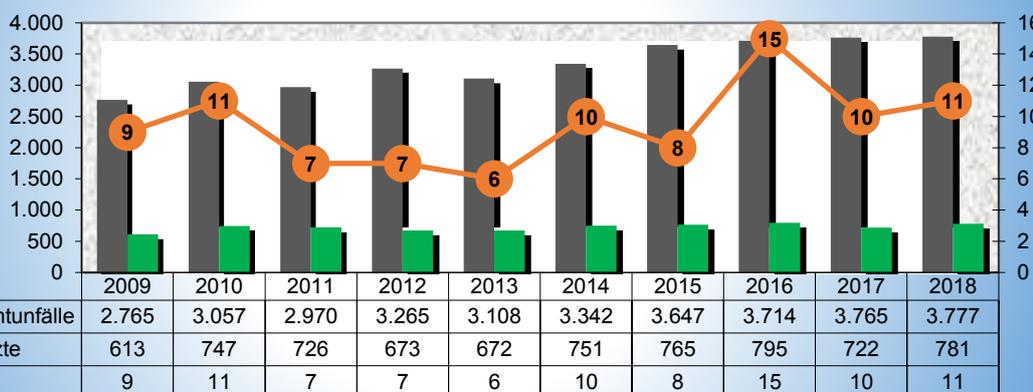
<b>Unfallanalyse</b>	2017	2018	Abw. Vj.	Tendenz
Gesamtunfälle	3.765	<b>3.777</b>	<b>+ 0,3 %</b>	▼
VUPS	532	<b>571</b>	<b>+ 7,3 %</b>	▼
Verletzte	722	<b>781</b>	<b>+ 8,2 %</b>	▼
Tote	10	<b>11</b>	<b>+ 10 %</b>	▼
VU-Flucht	587	<b>544</b>	<b>- 7,3 %</b>	▲
VU mit Alkohol	48	<b>45</b>	<b>- 6,3 %</b>	▲
VU mit anderen berauschenden Mitteln	2	<b>4</b>	<b>+ 100 %</b>	▼



**Langzeitentwicklung Verkehrsunfallgeschehen (10-Jahresvergleich)**

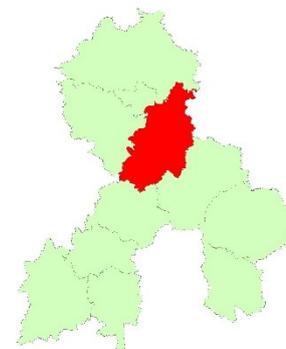
Jahr	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Gesamtunfälle	2.765	3.057	2.970	3.265	3.108	3.342	3.647	3.714	3.765	3.777
VUPS	445	502	532	468	497	517	551	567	532	571
Verletzte	613	747	726	673	672	751	765	795	722	781
Tote	9	11	7	7	6	10	8	15	10	11
VU-Flucht	329	348	362	395	392	436	507	570	587	544
VU mit Alkohol	42	42	39	37	42	39	33	55	48	45
VU mit anderen berauschenden Mitteln	2	5	3	2	4	3	6	5	2	4
VU mit Ursachen Geschwindigkeit	298	402	269	310	270	268	325	410	247	234
Schulwegunfälle	2	8	9	8	3	2	3	2	3	5

**Verkehrsunfallentwicklung 2009-2018  
Landkreis Eichstätt**



**LANDKREIS PFAFFENHOFEN**

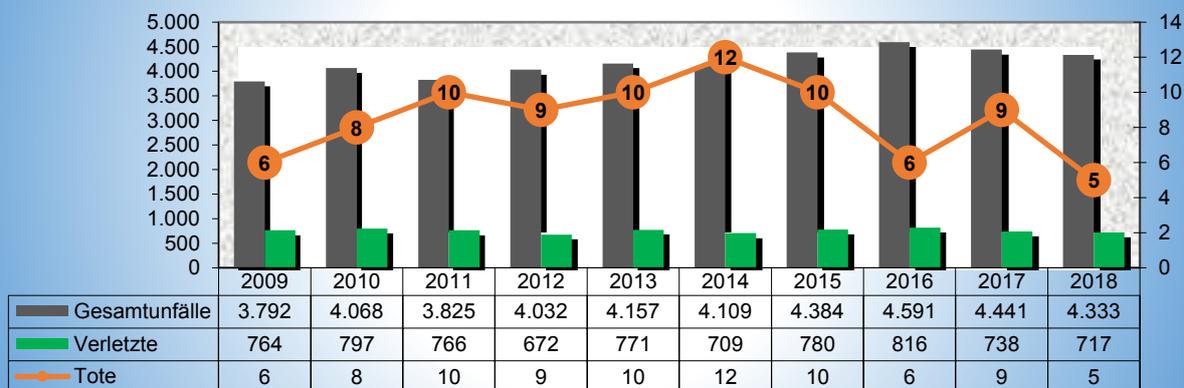
<b>Unfallanalyse</b>	2017	2018	Abw. Vj.	Tendenz
Gesamtunfälle	4.441	<b>4.333</b>	- 2,4 %	▲
VUPS	557	<b>502</b>	- 9,9 %	▲
Verletzte	738	<b>717</b>	- 2,8 %	▲
Tote	9	<b>5</b>	- 44,4 %	▲
VU-Flucht	680	<b>699</b>	+ 2,8 %	▼
VU mit Alkohol	50	<b>57</b>	+ 14 %	▼
VU mit anderen berauschenden Mitteln	4	<b>5</b>	+ 25 %	▼



**Langzeitentwicklung Verkehrsunfallgeschehen (10-Jahresvergleich)**

Jahr	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Gesamtunfälle	3.792	4.068	3.825	4.032	4.157	4.109	4.384	4.591	4.441	4.333
VUPS	530	566	541	499	533	504	554	586	557	502
Verletzte	764	797	766	672	771	709	780	816	738	717
Tote	6	8	10	9	10	12	10	6	9	5
VU-Flucht	549	606	550	656	649	670	696	722	680	699
VU mit Alkohol	67	59	67	66	55	55	52	58	50	57
VU mit anderen berauschenden Mitteln	0	2	3	3	2	3	6	2	4	5
VU mit Ursachen Geschwindigkeit	328	442	283	293	329	266	291	336	252	187
Schulwegunfälle	10	7	7	4	2	5	10	6	4	7

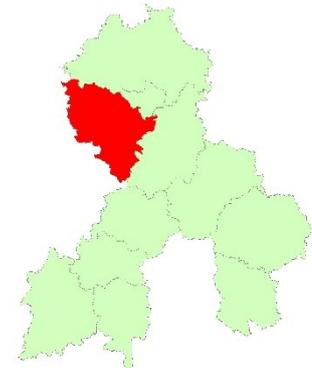
**Verkehrsunfallentwicklung 2009-2018  
Landkreis Pfaffenhofen**



**LANDKREIS NEUBURG/SCHROBENHAUSEN**



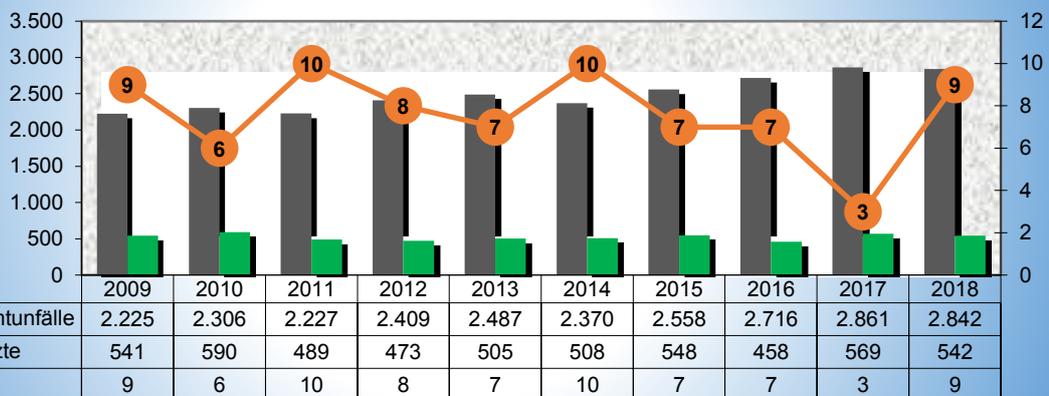
<b>Unfallanalyse</b>	2017	2018	Abw. Vj.	Tendenz
Gesamtunfälle	2.861	<b>2.842</b>	- 0,7 %	▲
VUPS	424	<b>414</b>	- 2,4 %	▲
Verletzte	569	<b>542</b>	- 4,7 %	▲
Tote	3	<b>9</b>	+ 200 %	▼
VU-Flucht	507	<b>517</b>	+ 2,0 %	▼
VU mit Alkohol	44	<b>38</b>	- 13,6 %	▲
VU mit anderen berauschenden Mitteln	2	<b>1</b>	- 50 %	▲



**Langzeitentwicklung Verkehrsunfallgeschehen (10-Jahresvergleich)**

Jahr	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Gesamtunfälle	2.225	2.306	2.227	2.409	2.487	2.370	2.558	2.716	2.861	2.842
VUPS	393	402	361	359	382	390	411	358	424	414
Verletzte	541	590	489	473	505	508	548	458	569	542
Tote	9	6	10	8	7	10	7	7	3	9
VU-Flucht	392	421	432	419	473	466	466	514	507	517
VU mit Alkohol	53	44	57	48	34	49	48	53	44	38
VU mit anderen berauschenden Mitteln	1	0	2	0	2	3	5	1	2	1
VU mit Ursachen Geschwindigkeit	136	203	95	114	127	85	65	72	98	68
Schulwegunfälle	12	6	9	8	12	11	4	7	7	7

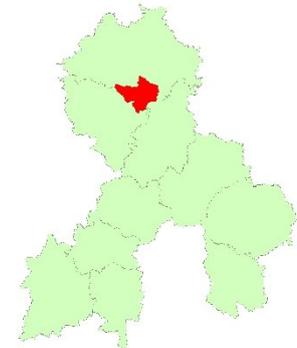
**Verkehrsunfallentwicklung 2009-2018  
Landkreis Neuburg/ Schrobenhausen**



**STADT INGOLSTADT**



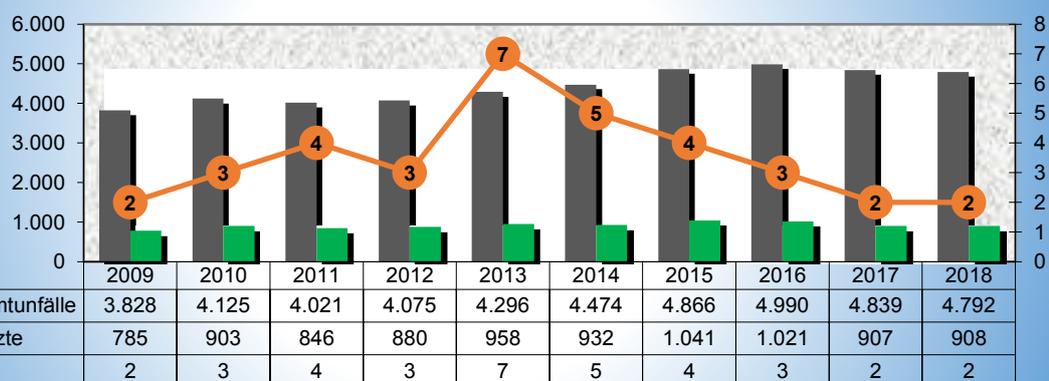
<b>Unfallanalyse</b>	2017	2018	Abw. Vj.	Tendenz
Gesamtunfälle	4.839	<b>4.792</b>	-1,0 %	▲
VUPS	745	<b>743</b>	-0,3 %	▲
Verletzte	907	<b>908</b>	+0,1 %	▼
Tote	2	<b>2</b>	0	
VU-Flucht	1.184	<b>1.169</b>	-1,3 %	▲
VU mit Alkohol	67	<b>77</b>	+14,9 %	▼
VU mit anderen berauschenden Mitteln	6	<b>11</b>	+83,3 %	▼



**Langzeitentwicklung Verkehrsunfallgeschehen (10-Jahresvergleich)**

Jahr	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Gesamtunfälle	3.828	4.125	4.021	4.075	4.296	4.474	4.866	4.990	4.839	4.792
VUPS	624	687	695	692	720	757	830	830	745	743
Verletzte	785	903	846	880	958	932	1.041	1.021	907	908
Tote	2	3	4	3	7	5	4	3	2	2
VU-Flucht	857	864	950	957	979	1.079	1.178	1.203	1.184	1.169
VU mit Alkohol	81	80	79	99	55	84	72	86	67	77
VU mit anderen berauschenden Mitteln	6	5	1	1	1	4	5	7	6	11
VU mit Ursachen Geschwindigkeit	227	327	208	261	237	181	241	233	135	129
Schulwegunfälle	8	13	10	10	8	10	9	12	13	12

**Verkehrsunfallentwicklung 2009-2018**  
Stadt Ingolstadt

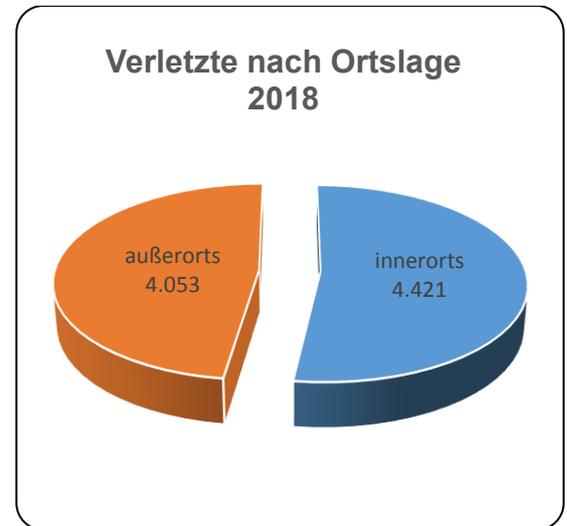
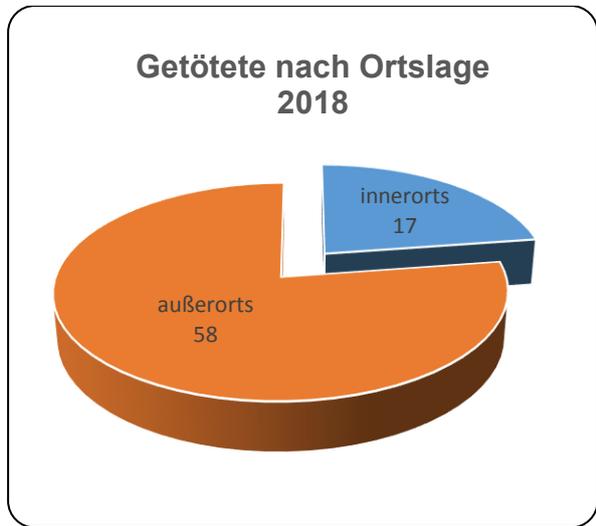
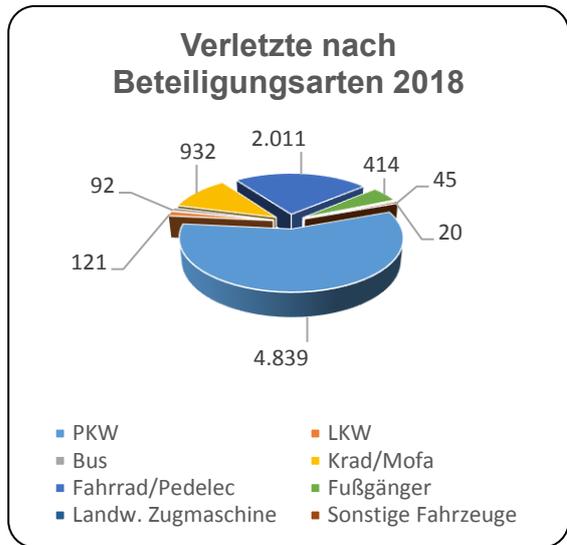
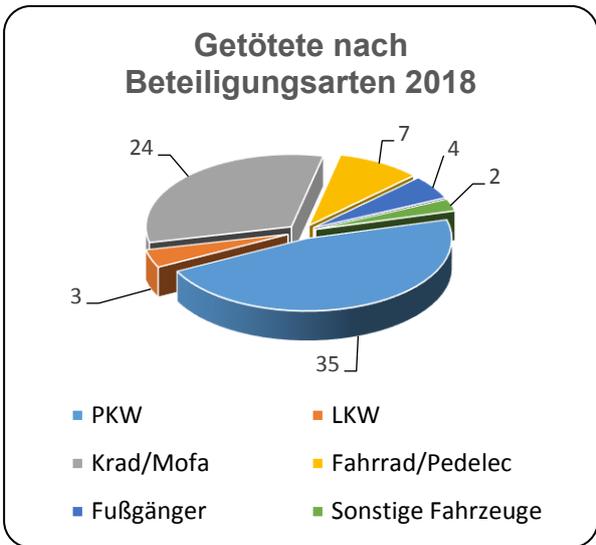


**1.2 Verkehrsunfalltote**

Im Jahr 2018 verloren 75 Menschen auf den Straßen des Präsidialbereichs Oberbayern Nord ihr Leben, 15 Personen mehr als im Vorjahr. Ein Anstieg war vor allem bei der Zielgruppe der Kradfahrer festzustellen.

In der nachfolgenden Tabelle sind die Unfallfolgen nach Beteiligungsarten des letzten Jahres detailliert aufgeschlüsselt:

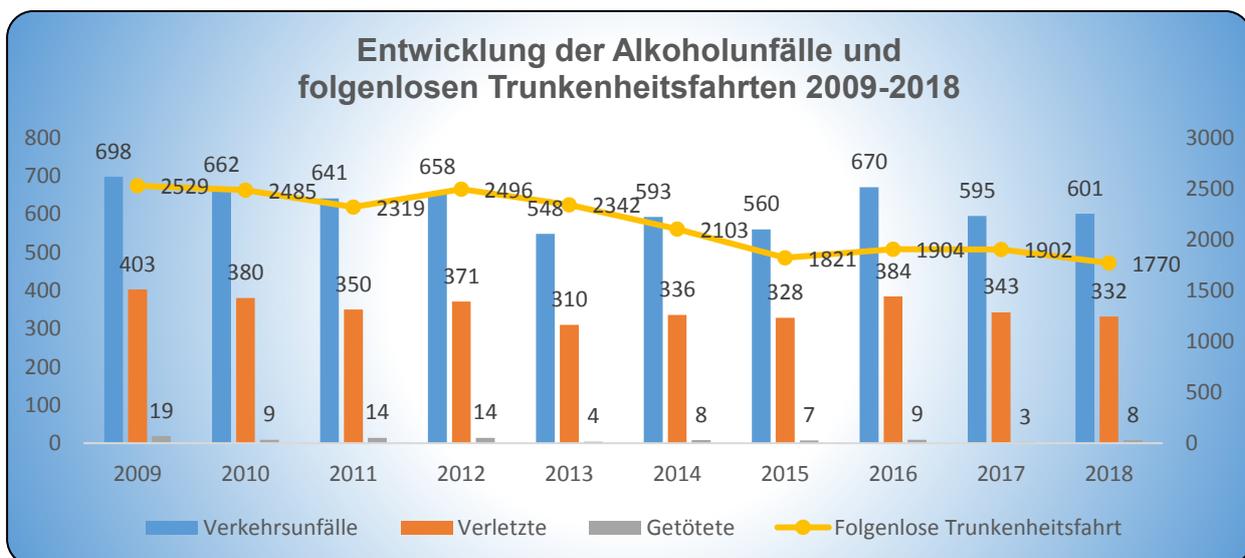
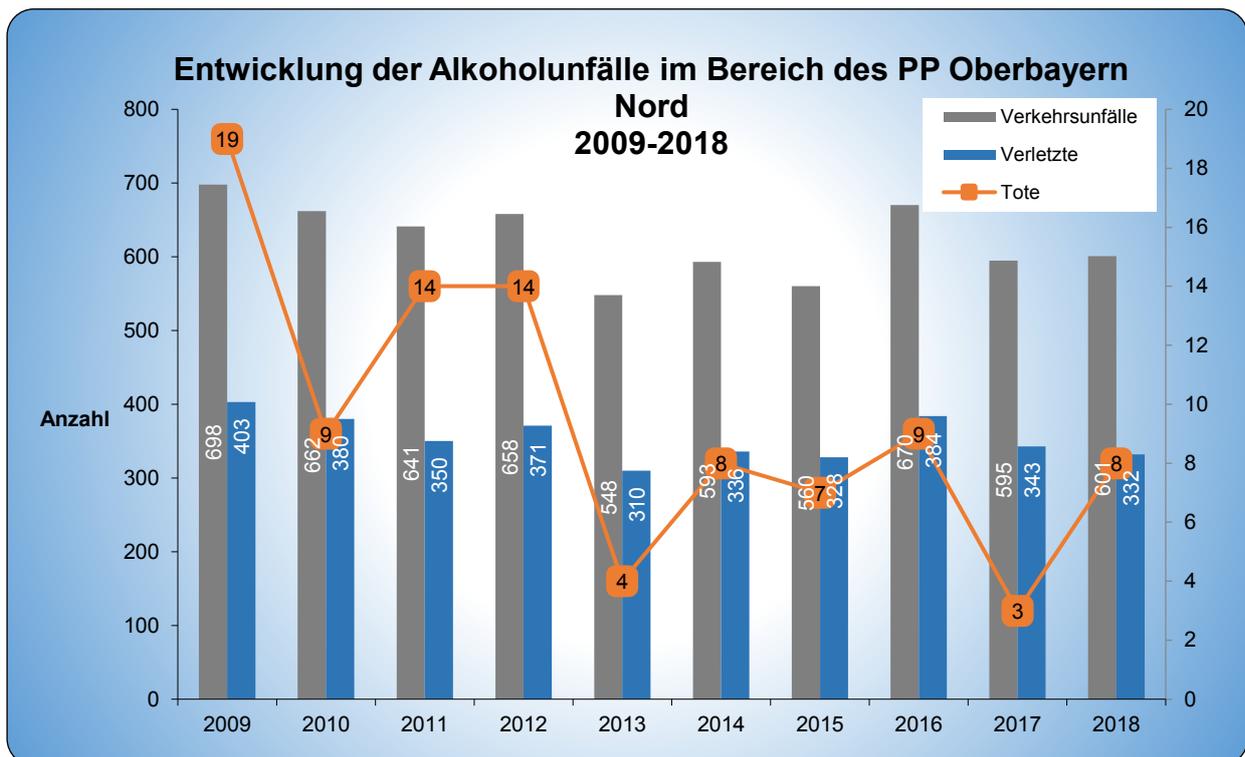
	Beteiligte Fzg./Fußgänger			Verletzte			Tote		
	2018	2017	%	2018	2017	%	2018	2017	%
PKW	25.596	25.519	+ 0,3	4.839	5.135	- 5,8	35	32	+ 9,4
Lkw	2.475	2.346	+ 5,5	121	164	- 26,2	3	2	+ 50
KOM	296	265	+ 11,7	92	56	+ 64,3	0	0	0
Krad/ Mofa	1.123	1.115	+ 0,7	932	936	- 0,4	24	7	+ 242,9
Fahrrad/ Pedelec	2.342	2.321	+ 0,9	2.011	1.978	+ 1,7	7	6	+ 16,7
Fußgänger	549	534	+ 2,8	414	398	+ 4,0	4	10	- 60
Landw. Zugm.	132	151	- 12,6	20	11	+ 81,8	1	0	+
Sonst. Fzg.	4.059	3.871	+ 4,9	45	45	0	1	3	- 66,7

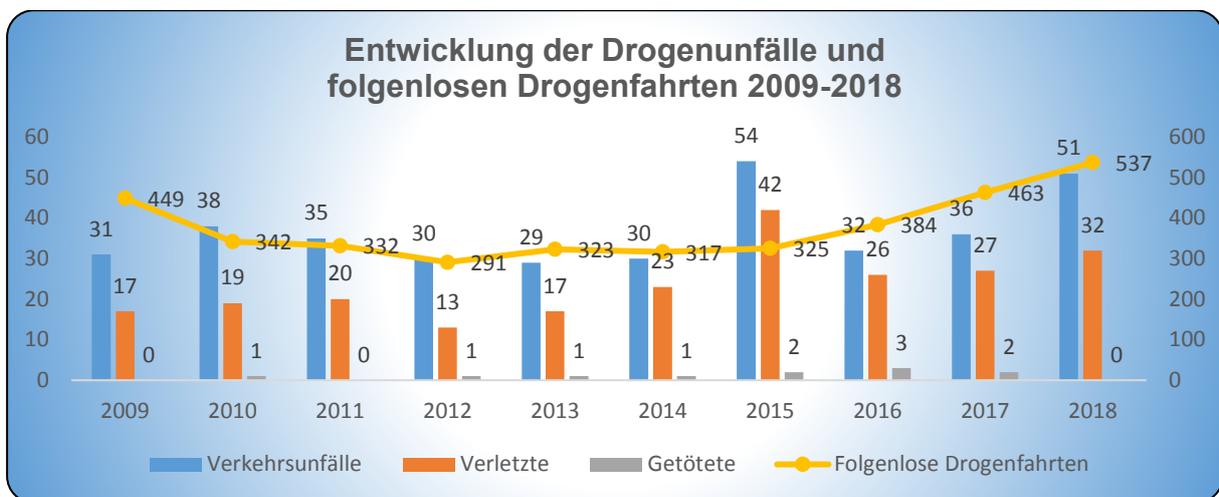
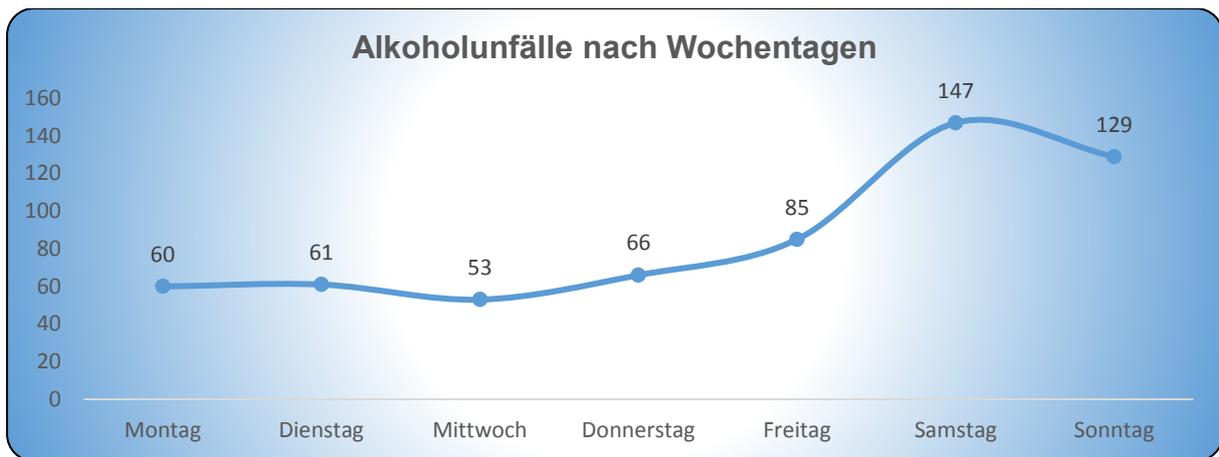


## 2. Alkohol und Drogen

2018 war bei 601 (595) Verkehrsunfällen Alkoholgenuss unfallursächlich. Dies stellt einen Anstieg um ein Prozent dar. Bei diesen Unfällen wurden 332 (343) Personen verletzt. 8 (3) Menschen fanden dabei den Tod.

Die Unfälle unter Drogeneinfluss stiegen von 36 auf 51 an. Bei diesen Unfällen wurden 32 (27) Personen verletzt, keine Person (2) wurde getötet.



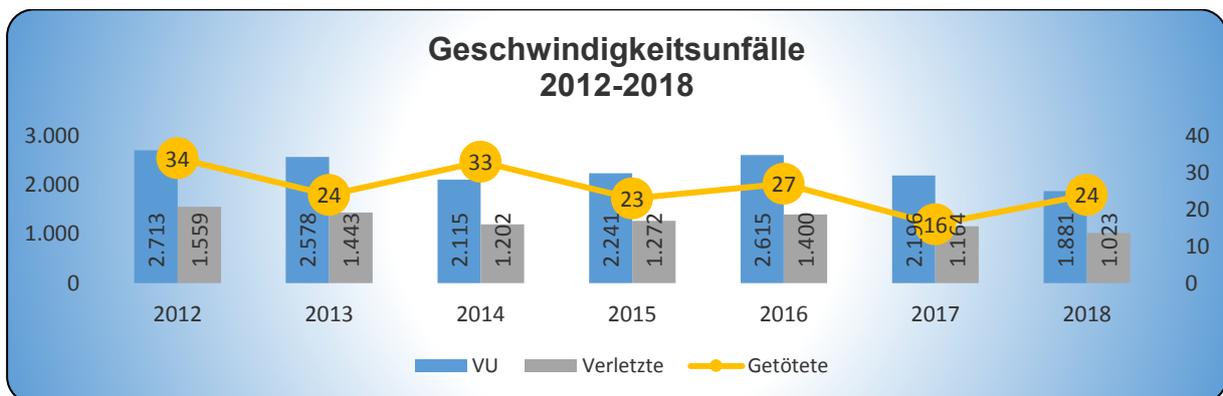


Gemessen an der Gesamtzahl der Verkehrsunfälle, bei denen die Fahrer/-innen durch psychoaktive Stoffe beeinflusst waren, beträgt der Anteil der Drogenunfälle etwa nur 8%. Cannabisprodukte, aber auch Amphetamine und Methamphetamine wurden am häufigsten bei Kontrollen festgestellt und machen zusammen mehr als 90 % der eingenommenen Substanzen aus.

Im Allgemeinen sind die Wochenenden sowie die Tage vor arbeitsfreien Feiertagen besonders unfallrelevant. Über alle Wochentage hinweg finden die meisten der Unfälle und folgenlosen Aufgriffe etwa zwischen 16 und 24 Uhr und in der Zeit der „letzten Heimfahrer“ zwischen etwa 04:00 – 06:00 Uhr statt. Pkw- und Radfahrer stellen mit regelmäßig mehr als 80 % die weitaus größte Gruppe der Unfallbeteiligten. Fehleinschätzungen der Geschwindigkeit, des Abstandes oder des Gegenverkehrs beim Abbiegen zählen zu den am häufigsten im Straßenverkehr vorkommenden kognitiven Fehlleistungen bei Drogen- und Alkoholbeeinflussung.

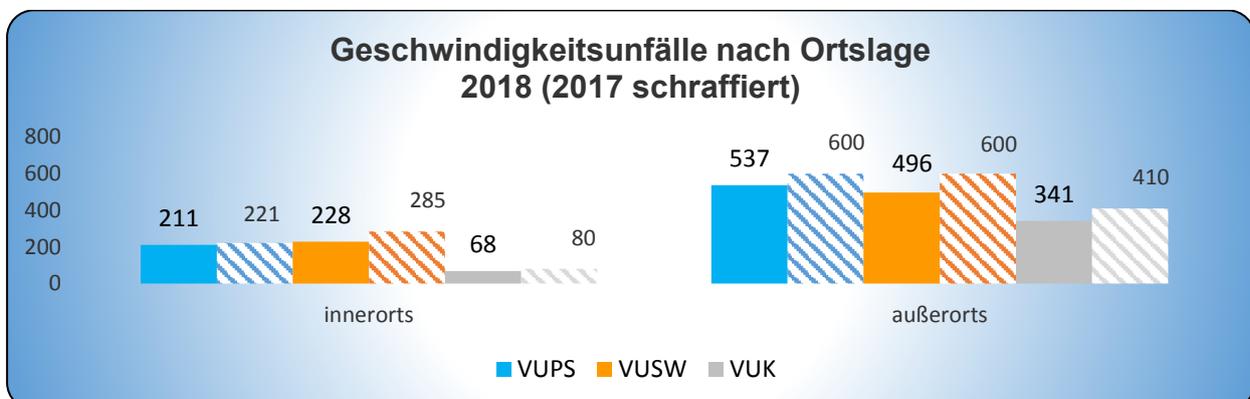
### 3. Geschwindigkeit

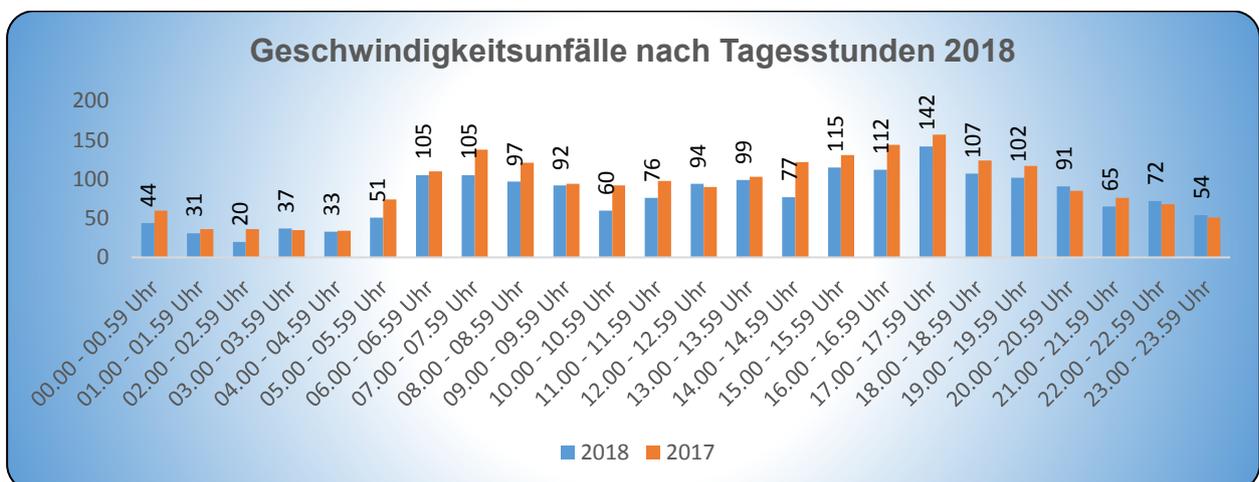
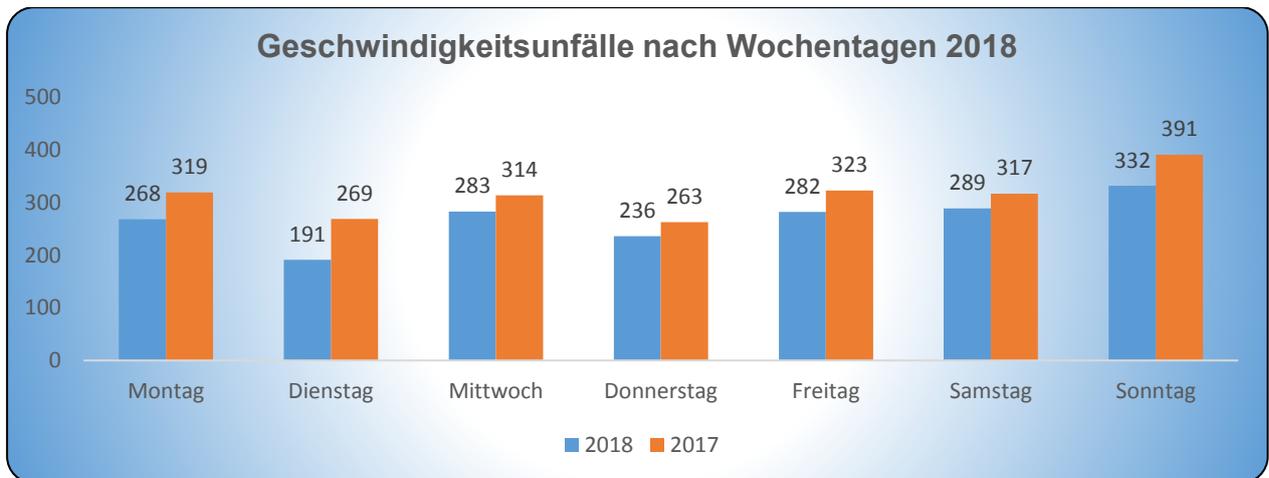
Die gefahrene Geschwindigkeit ist seit jeher direkt, mindestens aber indirekt dafür (mit)entscheidend, ob ein Verkehrsunfall geschieht und welche Folgen dieser nach sich zieht. Nicht zuletzt deshalb ist dieser Aspekt bei den Hauptunfallursachen für schwere und tödliche Verkehrsunfälle alljährlich auf den ersten Rangfolgen der Unfallstatistiken zu finden. Die Bekämpfung dieser Unfallursache hat bei der gesamten bayerischen Polizei einen hohen Stellenwert. Es werden durch Verkehrsüberwachungsmaßnahmen unvermindert Anstrengungen unternommen, um langfristig die Durchschnittsgeschwindigkeit der Verkehrsteilnehmer zu senken.



Insgesamt **24** Verkehrsteilnehmer und damit fast jeder **Dritte (32%)** getötete Verkehrsteilnehmer im Bereich des PP Oberbayern Nord kam bei einem Geschwindigkeitsunfall ums Leben.

Bei 1.881 Geschwindigkeitsunfällen kamen im Jahr 2018 insgesamt 24 Menschen ums Leben. Im Vergleich zum Vorjahr konnte damit eine Reduktion dieser Unfälle um 14,3 % erreicht werden. Bei den Verkehrsunfällen mit tödlichem Ausgang mussten aber 8 Personen oder 50 % mehr Opfer registriert werden – die Unfälle erwiesen sich damit deutlich folgenschwerer. Der Anteil der Geschwindigkeitsunfälle im Kontext des Gesamtunfallgeschehens bleibt überproportional hoch.





Vorstehende Grafiken zeigen, dass die Geschwindigkeitsunfälle recht gleichmäßig auf alle Wochentage verteilt sind. Zudem ist deutlich, dass sich die nicht angepasste Geschwindigkeit außerhalb von Ortschaften als besonders folgenschwer darstellt. Erklärtes Strategieziel des Verkehrssicherheitsprogramms 2020 „Bayern mobil, Sicher ans Ziel“ ist es nach wie vor, möglichst durch Einsicht bei den Verkehrsteilnehmern eine dauerhafte Senkung der gefahrenen Durchschnittsgeschwindigkeiten und damit mehr Rücksichtnahme untereinander zu erreichen. Daher wird auch im Jahre 2019 weiterhin ein besonderes Augenmerk auf die Geschwindigkeitsüberwachung gerichtet werden.

Dichter Verkehr, aber auch eine mangelhafte Selbstorganisation wirken sich unfallträchtig aus, wenn es darum geht, möglichst rasch zur Arbeit oder nach Hause zu kommen. Im morgendlichen Berufsverkehr sowie während der Rush Hour am späten Nachmittag werden deshalb besonders viele Verkehrsunfälle verursacht.

### 4. Junge Fahranfänger (18-24 Jahre)

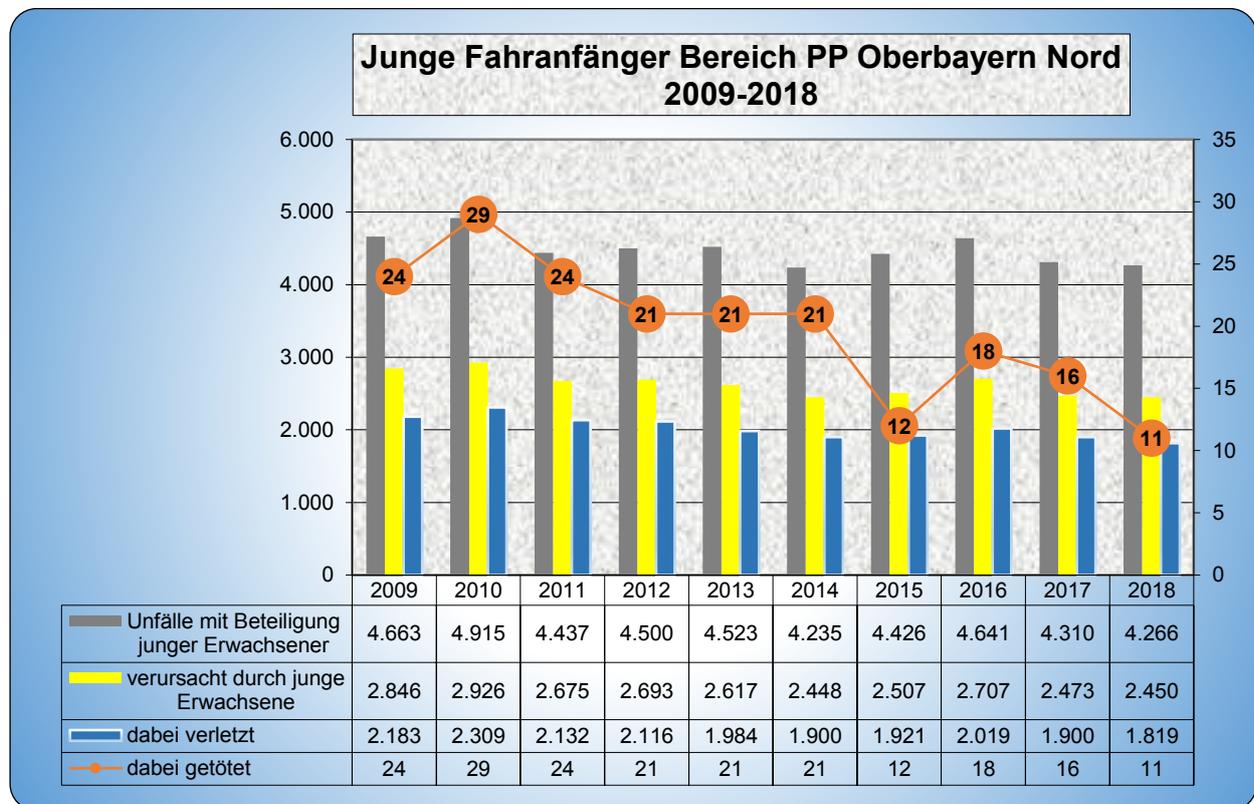
Die Unfallzahlen des Jahres 2018 zeigen erneut, dass die jungen Fahrer im Alter von 18 bis 24 Jahren, die selbst nur etwa 8% der Bevölkerung stellen, überproportional an schweren Verkehrsunfällen beteiligt sind.

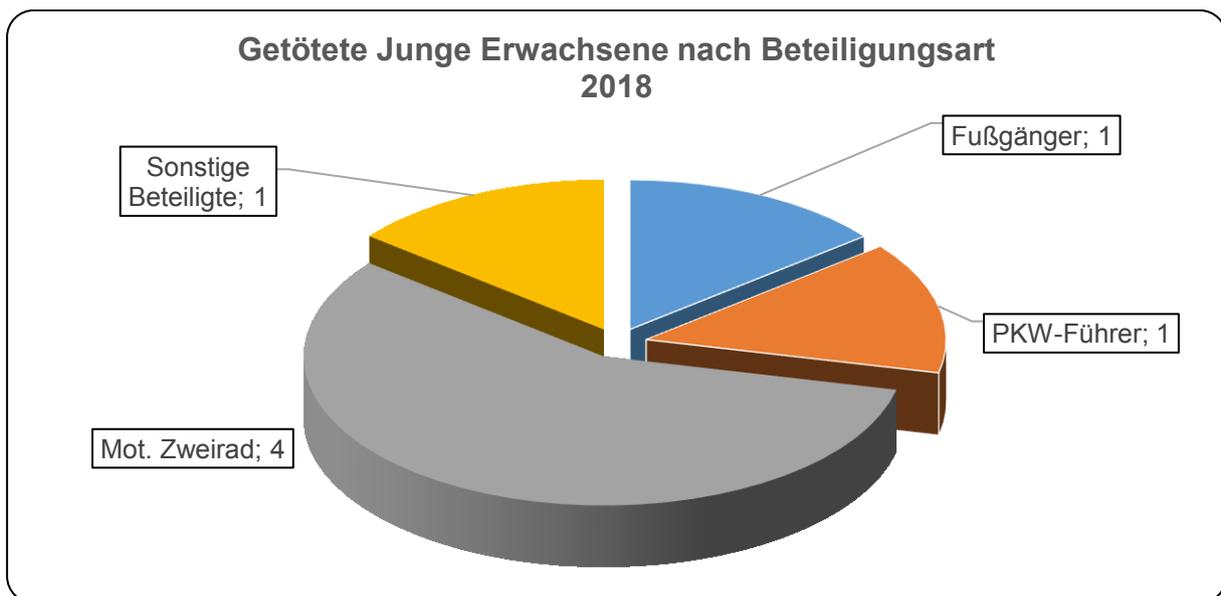
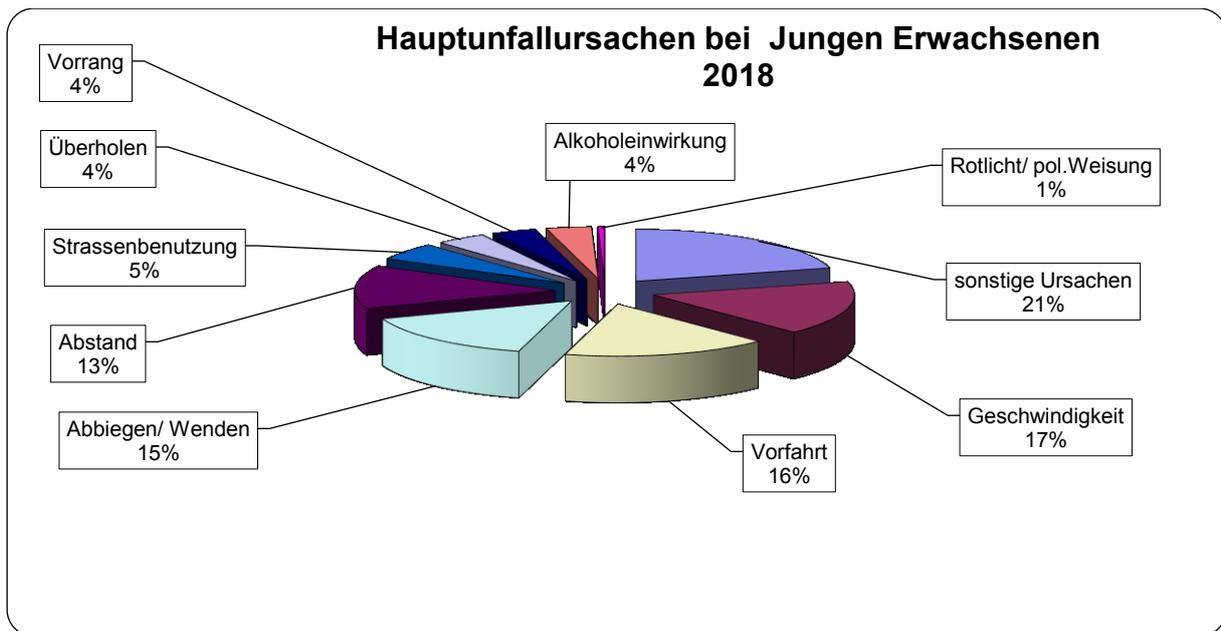
Diese Risikogruppe war demnach an 4.266 Verkehrsunfällen (4.310) beteiligt. Dies stellt einen Anteil von 8,7 % an der Summe aller Unfälle dar. Dabei wurden etwas mehr als die Hälfte, nämlich 2.450 (2.473) Unfälle durch die jungen Fahrer verursacht.

11 (16) Menschen fanden bei den durch diese Altersgruppe verursachten Unfällen den Tod (14,7 % aller Getöteten). 7 (7) Getötete waren selbst junge Verkehrsteilnehmer. 1.819 (1.900) Personen wurden bei diesen Unfällen verletzt (21,5 % aller Verletzten).

Die altersbedingte Risikobereitschaft und noch nicht hinreichend ausgereifte Fahrpraxis führen immer wieder zu Geschwindigkeits-, Vorfahrts- und Abbiegeunfällen, gerade bei nächtlichen Fahrten. Dies belegt auch die Tatsache, dass diese Zielgruppe zu 24,8 % an den Geschwindigkeitsunfällen und zu 22,2 % an den Alkoholunfällen beteiligt ist.

#### Entwicklung der Verkehrsunfälle mit jungen Fahranfängern im 10-Jahresvergleich:



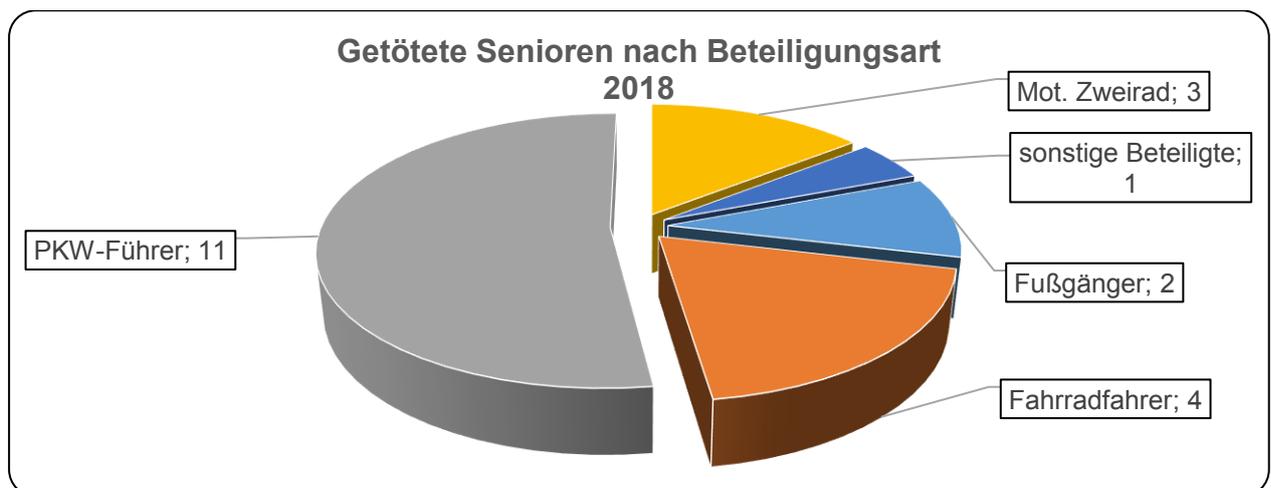
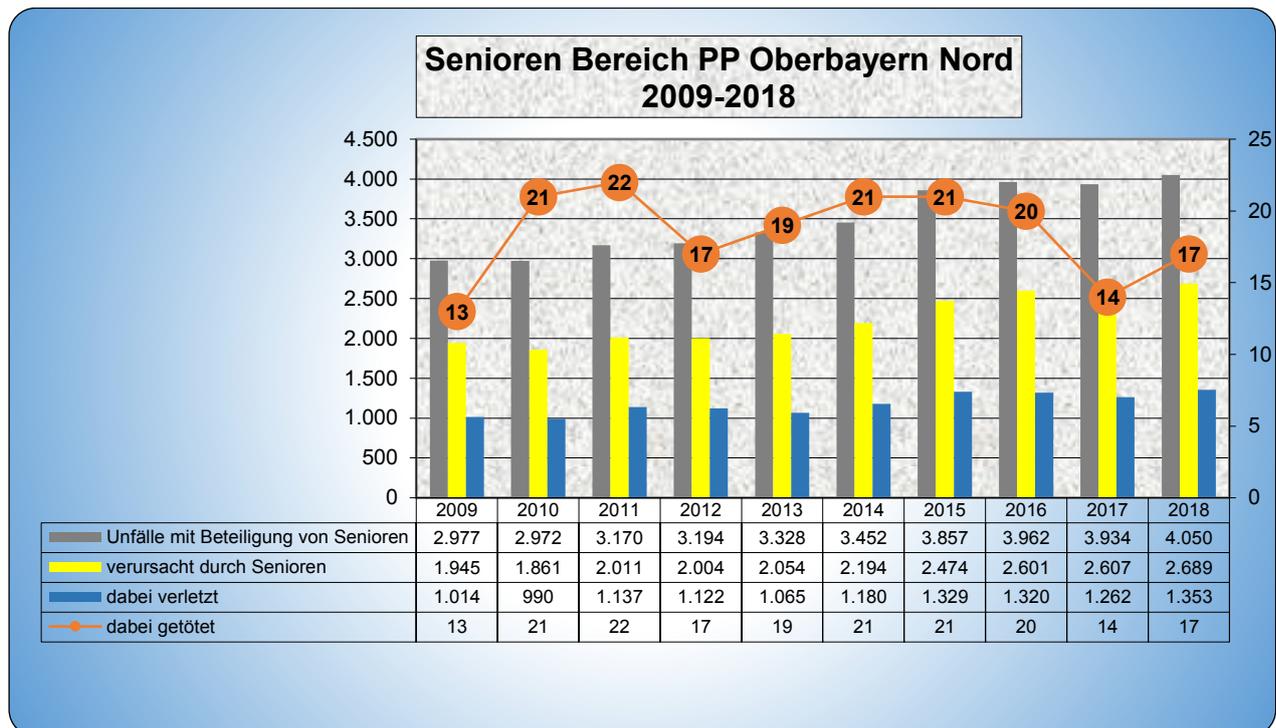


## 5. Seniorenunfälle (ab 65 Jahren)

Die sichere Verkehrsteilnahme stellt an die älteren Menschen höchste Anforderungen. Gutes Reaktionsvermögen und schnelle Entscheidungen werden aufgrund komplexer Verkehrssituationen in der modernen Verkehrswirklichkeit abverlangt. Gerade diese Fähigkeiten werden jedoch durch den Alterungsprozess, unabhängig von Krankheiten verlangsamt. Oft betroffen sind Sehstärke und das Hörvermögen, aber auch geistige Kompetenzen bei der Reizverarbeitung. Der Anteil der Senioren an der

Gesamtbevölkerung steigt weiter an. Der Mobilitätsanspruch dieser Zielgruppe wird dabei durch neue Formen der Fortbewegung, allen voran den Pedelecs, verstärkt. Damit steigt auch die Zahl der Verkehrsunfälle an.

Zu den Hauptunfallursachen bei Senioren gehören Abbiegefehler, besonders gegenüber Fußgängern und Radfahrern, Vorfahrtsmissachtungen und Spurfehler.



Im Jahr 2018 waren ältere Menschen an 4.050 Verkehrsunfällen beteiligt, dies entspricht einem Anteil von 8,3 % an den Gesamtunfällen. Insgesamt ist ein stetiger Anstieg (17,3 %) bei den Unfällen mit Beteiligung von Senioren in den letzten 5 Jahren festzustellen. Diese Entwicklung ist auch bei den von Senioren verursachten Verkehrsunfällen (20,3 %) zu beobachten. Die Zahl der getöteten Senioren ist mit 21 (23) im vergangenen Jahr erfreulicherweise um 8,6 % zurückgegangen.

### 6. Gurt- und Helmpflicht

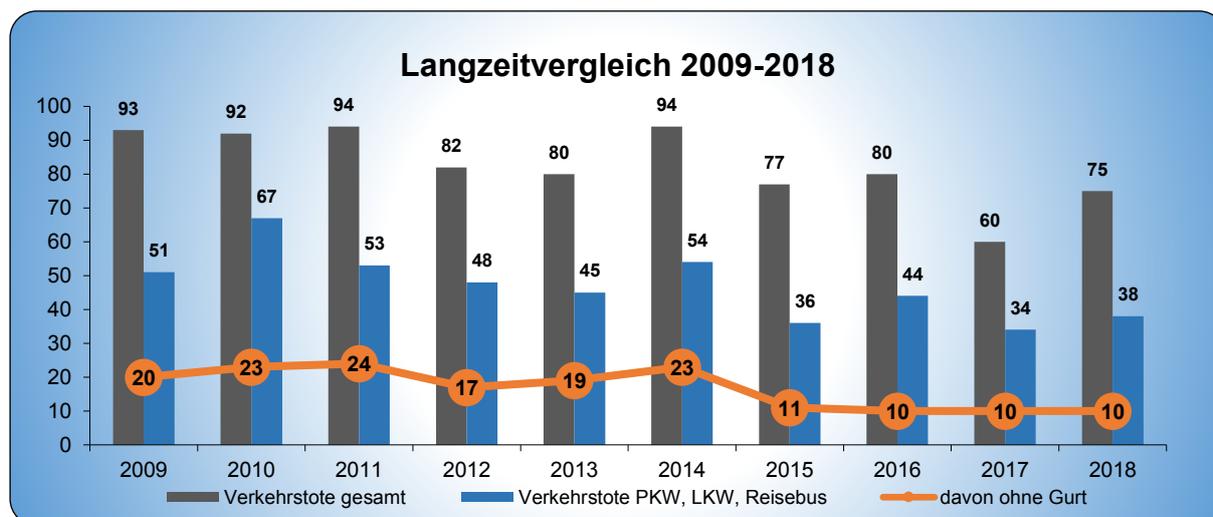
Anders als die Unfallursachen „Geschwindigkeit“ und „Alkohol“ stellt der Verstoß „Nichtbenutzen des Gurtes/Helmes“ keine Unfallursache dar, sondern hat vielmehr erheblichen Einfluss auf die Unfallfolgen. Trotz der unbestrittenen Rolle des Sicherheitsgurtes als Lebensretter Nr. 1 sind nach wie vor Todesopfer zu beklagen. Eine verstärkte Verkehrsüberwachung mit konsequenter Ahndung von Verstößen bleibt neben der Aufklärungsarbeit ein wichtiges polizeiliches Ziel in der Verkehrssicherheitsarbeit.

Zehn der insgesamt 38 Todesopfer in PKW, LKW und Reisebus waren im vergangenen Jahr bei Verkehrsunfällen nachweislich nicht angegurtet. Dies entspricht einem Anteil von 26,3 %.

Ein getöteter Kradfahrer trug keinen Schutzhelm.

#### Entwicklung der Verkehrsunfalltoten ohne Sicherheitsgurt

Jahr	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Verkehrstote gesamt	92	94	82	80	94	94	77	80	60	75
davon in Pkw, LKW, Reisebus	51	67	53	48	45	54	36	44	34	38
davon ohne Gurt	20	23	24	17	19	23	11	10	10	10
Anteil in Prozent	39,2%	34,3%	45,3%	35,4%	42,2%	42,6%	30,6%	22,7%	29,4%	26,3 %



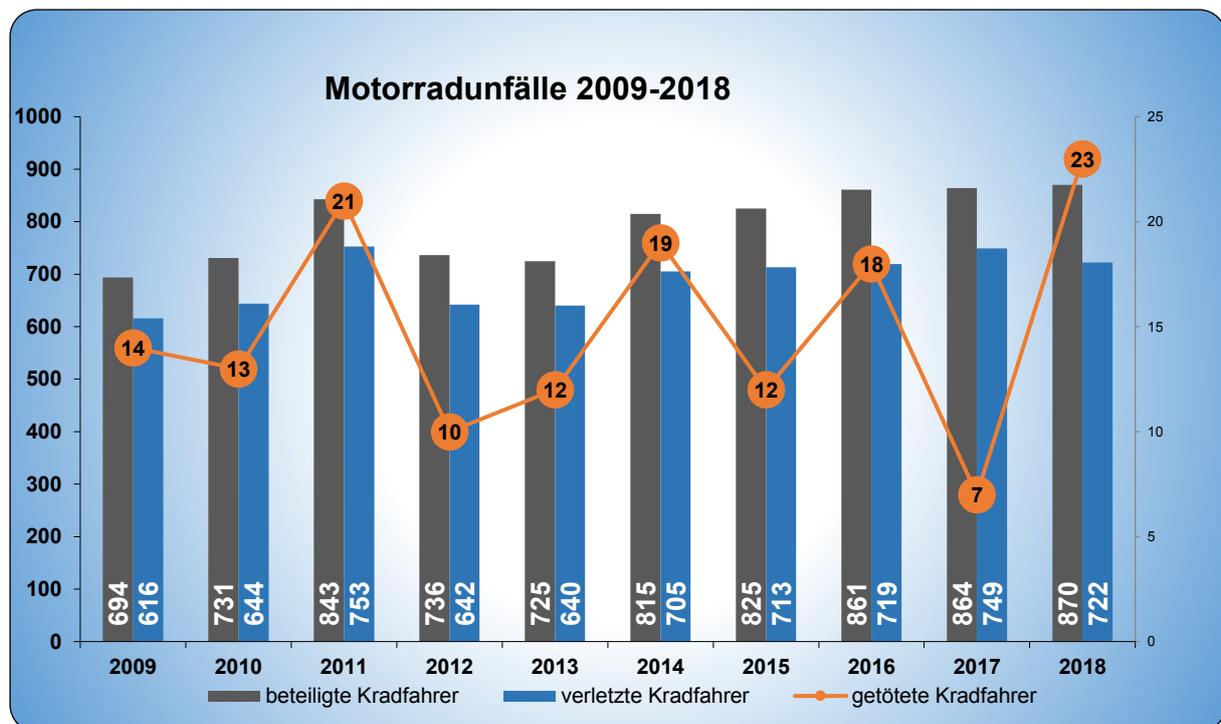
## 7. Motorradunfälle

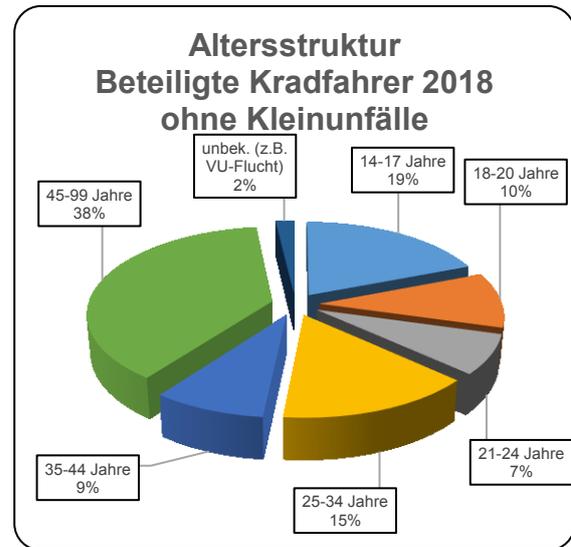
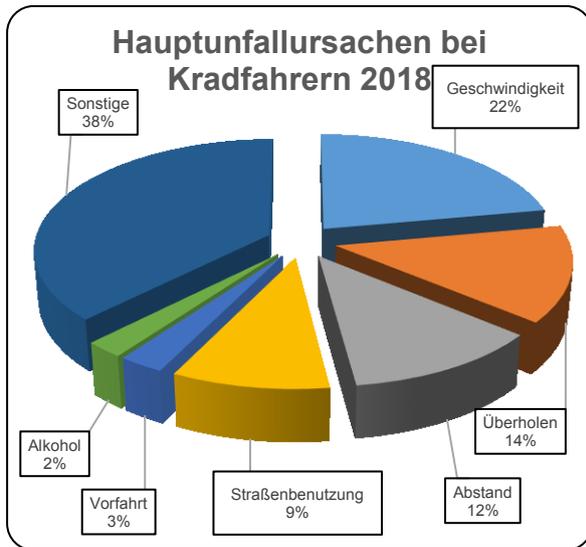
Wie die Statistiken zu Verkaufs- und Zulassungszahlen belegen, erfreut sich das Motorradfahren in Deutschland weiter wachsender Beliebtheit. Damit einhergehend und selbstverständlich auch durch das saisonale Wettergeschehen wird die Wahrscheinlichkeit für Motorradunfälle beeinflusst. Vergangenes Jahr 2018 waren 870 (864) Kradfahrer an Verkehrsunfällen beteiligt, 23 Kradfahrer wurden hierbei tödlich verletzt, während 2017 noch 7 Kradfahrer ihr Leben ließen. Die Zahl der verletzten Kradfahrer sank bei diesen Unfällen zuletzt hingegen leicht von 749 auf 722 Personen (- 3,6%).

Damit musste seit Start des Verkehrssicherheitsprogramms ein Höchststand bei den tödlich verletzten Bikern festgestellt werden, während noch unmittelbar im Jahr zuvor mit 7 Personen die wenigsten Todesopfer registriert wurden.

Im Zuständigkeitsbereich des PP Oberbayern Nord sind derzeit nur vereinzelt Unfallhäufungspunkte vorhanden. Zumeist wird der Dienstbereich als Transit in für Motorradfahrer attraktivere Gebiete, etwa dem Alpenraum, genutzt. Die Unfallorte verteilten sich auch vergangenes Jahr deshalb wieder räumlich auf den gesamten Präsidialbereich. Außerörtliche Staatsstraßen stellen hierbei einen Schwerpunkt dar.

Die häufigsten Unfallursachen bei Motorradunfällen waren erneut zu hohe Geschwindigkeit (22 %), fehlender Sicherheitsabstand (12 %), Fehler beim Überholen (14 %). In 150 Fällen waren die Motorradfahrer selbst die Verursacher. Motorradfahrende ab 45 Jahren waren in diesem Zusammenhang deutlich höher (ca. 38 %) als andere Altersgruppen an Motorradunfällen beteiligt.





## 8. Schulwegunfälle

Bei Schulwegunfällen handelt es sich um Verkehrsunfälle, bei dem Schüler/-innen bis zur Vollendung des 15. Lebensjahres auf dem Weg von und zu einer schulischen Veranstaltung, einer Betreuungseinrichtung oder einem Hort verletzt oder getötet werden.

Im Zuständigkeitsbereich des PP Oberbayern Nord mussten in den vergangenen Jahren mit leichten Schwankungen zwischen 80 und 106 Schulwegunfälle aufgenommen werden. Die Zahl der dabei verletzten Kinder hängt von Art und Ausmaß der Unfälle ab und ist regelmäßig leicht höher als die Unfallzahlen selbst.

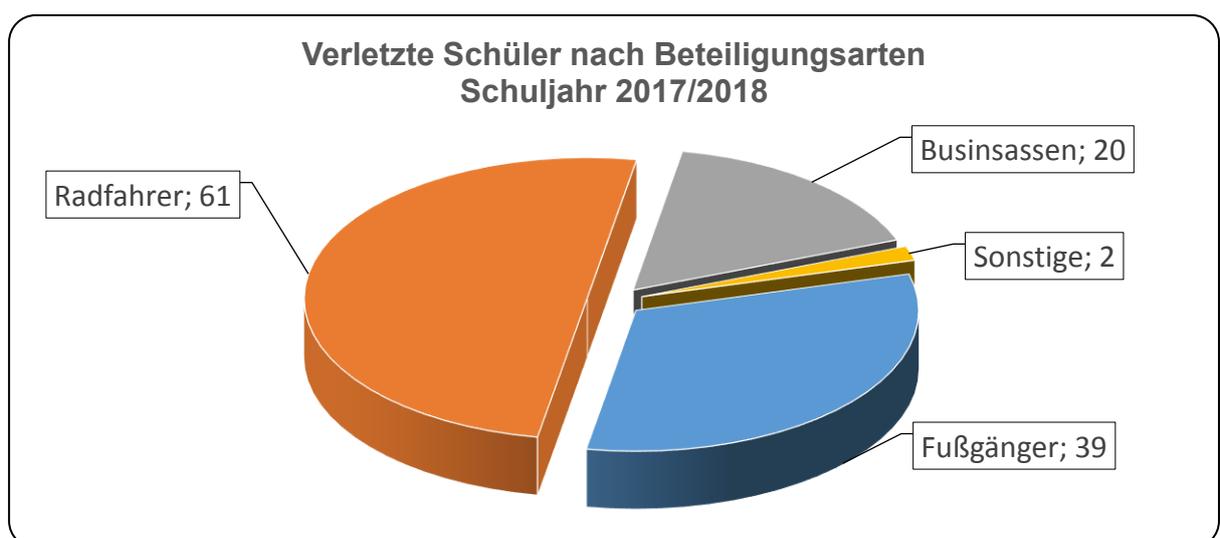
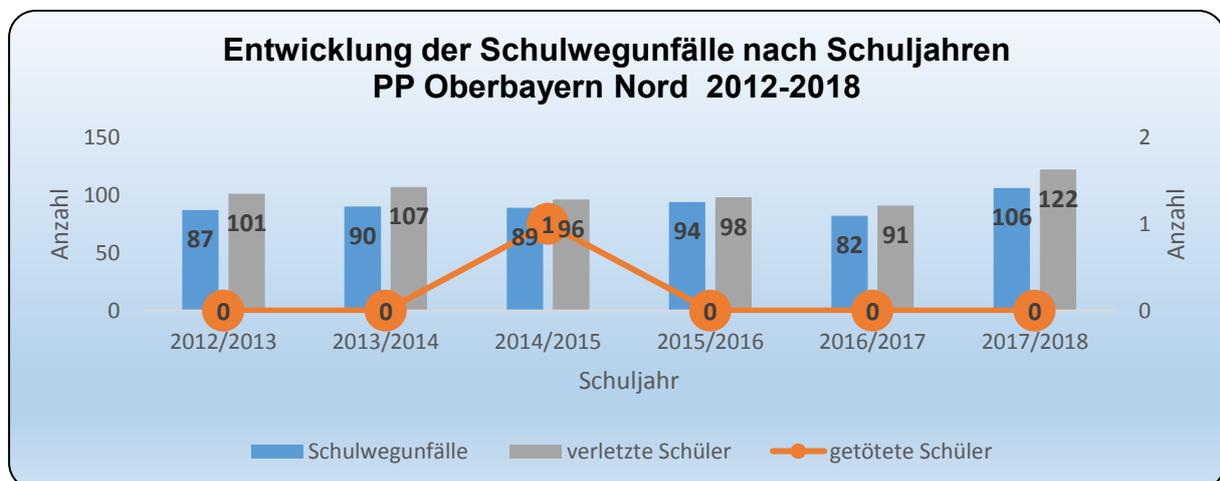
Im abgelaufenen Schuljahr war mit 106 Schulwegunfällen ein Anstieg im Vergleich zum Vorjahreszeitraum 2016/2017 um knapp 30 % (+ 24) zu verzeichnen. Die Zahl der verletzten Schüler stieg von 91 auf 122 an. Hierzu ist jedoch anzumerken, dass allein 17 Schüler bei einem einzigen Schulbusunfall verletzt wurden. Glücklicherweise wurde im vergangenen Schuljahr zum dritten Mal in Folge wieder kein Schüler tödlich verletzt. Wo eine Verkehrsregelung durch Polizei oder Schulweghelfern stattfand, war nur ein Unfall zu verzeichnen (2016/2017: kein Unfall). Letzteres zeigt einmal mehr, wie wichtig der Einsatz von Schulwegdiensten ist.

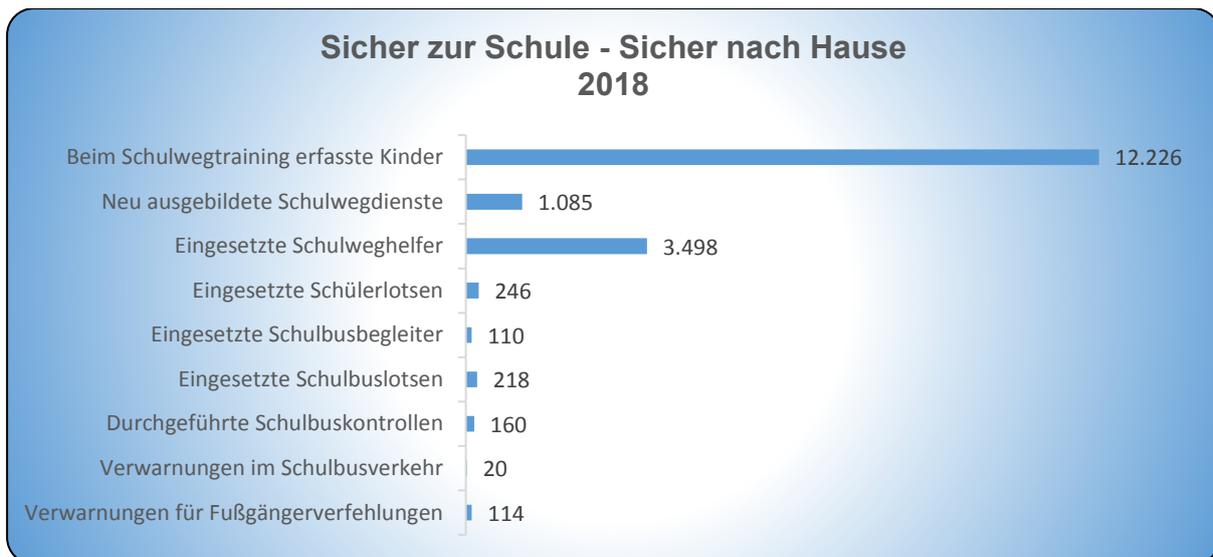
Mehr als im Vorjahr spielte sich das Unfallgeschehen auf der Fahrbahn ab (+19). Die Geschlechterverteilung spielte bei der Unfallentwicklung keine besondere Rolle (Jungen +18, Mädchen +17). Es passierten mehr Schulwegunfälle beim Überschreiten der Fahrbahn (+8) sowie im Zusammenhang mit Schulbushaltestellen (+3). Bei den Schulwegunfällen an Fußgängerüberwegen wurde ein leichter Anstieg (+3) festgestellt. Allgemein gestiegen sind die Schulwegunfälle mit der Beteiligung von

Fußgängern (+15). Rückgänge gab es hingegen bei den Schulwegunfällen, die sich auf Geh- und Radwegen (-5) ereignet haben.

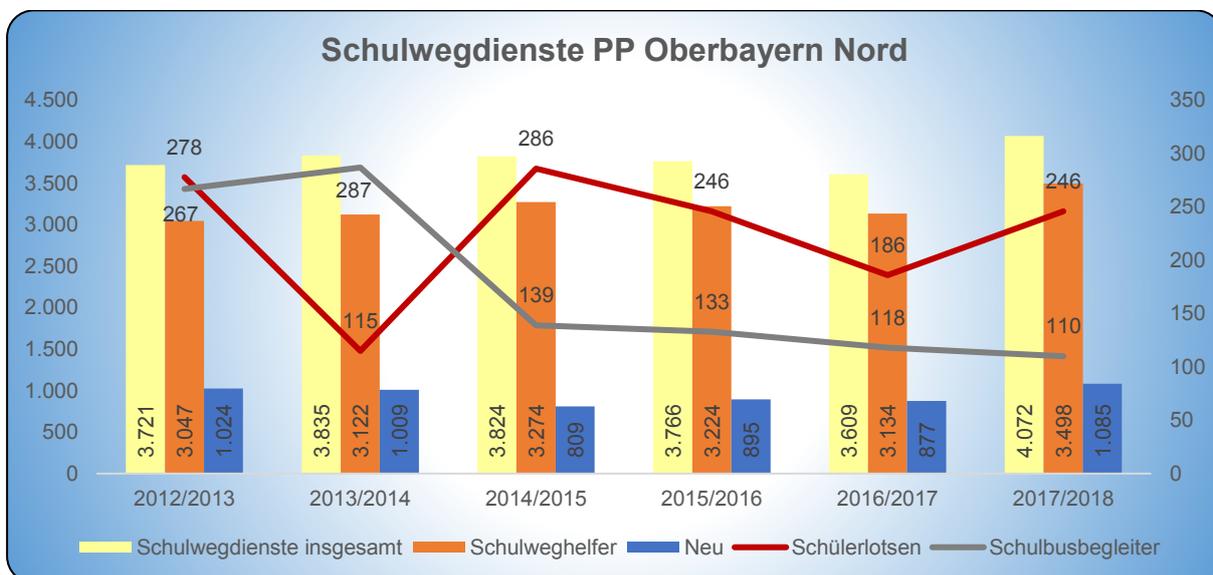
Etwa die Hälfte aller Schulwegunfälle wurde wie in den vergangenen Jahren von den Schülern selbst verursacht. Die meisten Fälle ereigneten sich in der Summe auf der Fahrbahn (48), gefolgt von solchen auf Geh- und Radwegen (24). Die meisten Schulwegunfälle ereigneten sich zu Schulbeginn und –ende, also zwischen 7 und 8 Uhr sowie 13 und 14 Uhr. Kinder zwischen 10 und 13 Jahren bildeten die größte Altersgruppe der Unfallbeteiligten. Bei Schulwegunfällen war die Beteiligungsart der Radfahrer am häufigsten betroffen, erst dann folgten die Fußgänger.

Häufigste Unfallursachen waren nach den Alleinunfällen mit „Sonstiger Ursache“ (z.B. Fehler bei der Fahrradhandhabung) Fehler beim Abbiegen und das Fehlverhalten von Fahrzeugführern gegenüber Fußgängern.





Seit der Einführung der Schulwegdienste in Bayern im Jahre 1975 ist kein Schüler an einem von ihnen gesicherten Übergang tödlich auf dem Schulweg verunglückt. Deshalb gilt es, auch weiterhin engagierte Menschen für diese wichtige Sache für die schwächsten unserer Verkehrsteilnehmer zu gewinnen und für ihren Dienst wertzuschätzen.



Die Anzahl der beim PP Oberbayern Nord eingesetzten Schulwegdienste insgesamt ist in den letzten 5 Jahren erfreulich konstant geblieben und hat zuletzt mit über 4000 einen neuen Rekord erreicht.

Die Zahl der Schülerlotsen ist von 2015 auf 2016 analog der landesweiten Situation leicht zurückgegangen (-14 %).

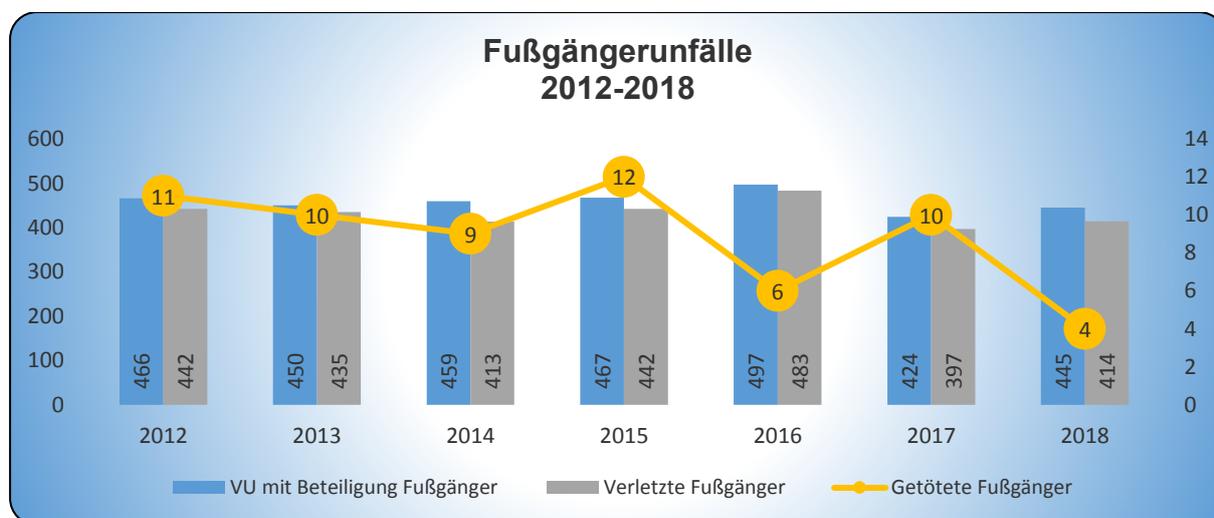
Die Zahl der Schulbusbegleiter hat sich von 2014 auf 2015 nahezu halbiert und seither auf einem stabilen Niveau von etwas mehr als 100 Personen eingependelt.

### 9. Fußgängerunfälle

Fußgänger haben keine Knautschzone und sind naturgemäß besonderen Unfallgefahren ausgesetzt. Unfallursachen werden etwa hälftig von den Fußgängern und von den Kraftfahrern gesetzt. Häufigste Fehler bei Autofahrern sind solche beim Abbiegen (z.B. Verletzung der Rückschaupflicht) und Nichtbeachten des Vorranges von Fußgängern. Die meisten durch Fußgänger zu verantwortenden Unfälle ereignen sich bei Rotlichtverstößen und beim (oft eiligen) Überqueren der Fahrbahnen abseits sicherer Querungsstellen, z.B. zwischen geparkten Fahrzeugen. Im Jahr 2018 ereigneten sich im Bereich der Polizeipräsidiums Oberbayern Nord insgesamt 445 (424) Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Fußgängern. Dabei kamen 4 (10) Fußgänger ums Leben und 414 (398) wurden verletzt.

#### Personenschäden bei Fußgängern (5-Jahresvergleich)

Jahr	Altersgruppen	0-5	06-13	14-17	18-24	25-44	45-64	65-99	Summe
2014	getötet	0	1	0	0	2	2	4	9
	verletzt	17	69	40	30	66	81	110	413
2015	getötet	2	0	0	2	0	2	6	12
	verletzt	13	69	24	36	87	102	111	442
2016	getötet	0	0	1	2	1	0	2	6
	verletzt	23	87	36	38	88	114	97	483
2017	getötet	0	1	0	2	0	0	7	10
	verletzt	17	55	24	26	68	100	108	398
2018	getötet	0	0	0	1	1	0	2	4
	verletzt	17	66	24	32	71	92	112	414



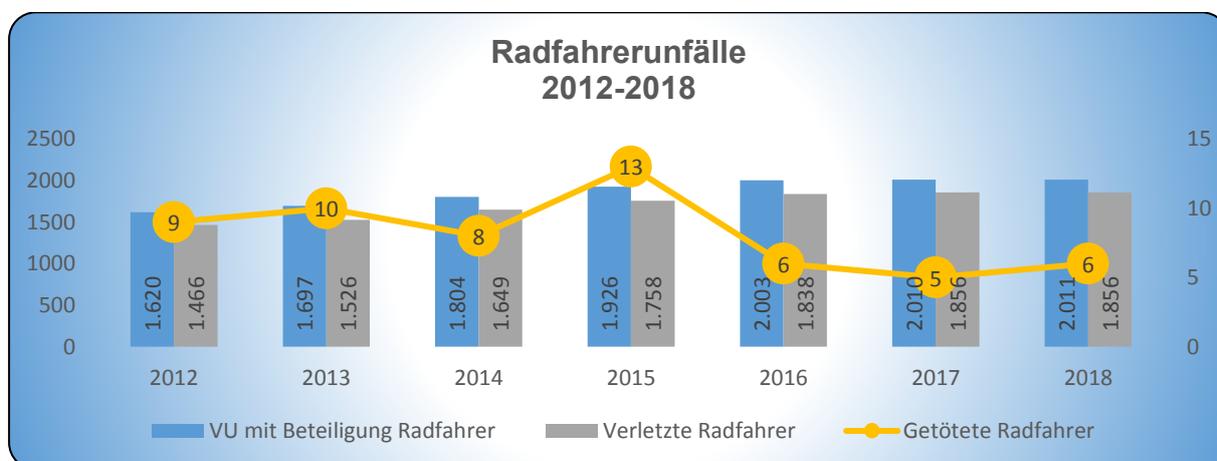
### 10. Radfahrurfälle

Radfahrer werden vor allem durch abbiegende und einbiegende Kfz gefährdet bzw. schaffen selbst unfallträchtige Situationen durch unangemessene Fahrgeschwindigkeit, Nichtbenutzen vorgeschriebener Radwege oder von solchen in der falschen Richtung („Geisterradler“), durch Fahren auf dem Gehweg und durch Alkoholeinfluss beim Radfahren. Örtlich vereinzelt unzureichende Infrastruktur, abgestellte Kfz und hohe Fahrgeschwindigkeiten auch auf Seiten der Kfz-Lenker spielen eine zusätzliche Rolle. Gab es im Jahr 2017 noch 2.010 Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Radfahrern, waren dies im Jahr 2018 mit 2.011 fast genauso viele. Dabei wurden 6 (5) Radfahrer getötet, 1.856 (1.856) Radfahrer wurden bei diesen Unfällen verletzt. Die deutliche Mehrheit, nämlich 65,2 % der Unfälle wurden von den Radfahrern selbst verursacht.

Um Unfallfolgen zu minimieren, tragen die Fahrradfahrer auch selbst eine Verantwortung. Fahrradunfälle ohne Helm führen meistens zu gravierenden Kopfverletzungen – vor allem bei einem Zusammenstoß mit einem Kfz. So ist es besonders auffällig, dass ausnahmslos alle getöteten Radfahrer keinen Helm trugen. Auch bei den schwerverletzten Radfahrern ist festzustellen, dass 204 (59,8%) der Radler keinen Helm trugen, bei den Leichtverletzten waren es 1.013 (66,9%).

#### Personenschäden bei Radfahrern (Beteiligungsart 71)

Jahr	Altersgruppen	0-5	6-13	14-17	18-20	21-30	31-40	41-50	51-60	61-99	Summe
2016	getötet	0	0	0	0	0	0	0	1	5	6
	verletzt	17	154	160	86	244	175	229	275	498	1.838
2017	getötet	0	0	0	0	0	0	0	0	5	5
	verletzt	21	201	157	83	216	193	210	283	492	1.856
2018	getötet	0	0	1	0	0	0	0	0	5	6
	verletzt	18	143	153	88	216	235	228	307	468	1.856

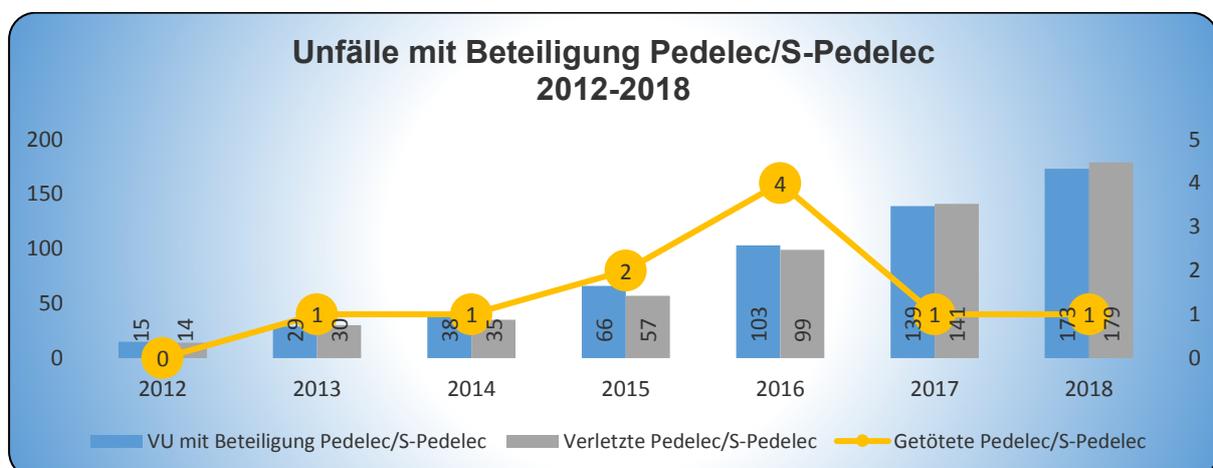


### 10.1 Verkehrsunfälle mit einspurigen Elektrofahrzeugen

Elektroantriebe sorgen in den letzten Jahren für neue Mobilitätsformen. Seit dem Einsatz neuerer und leichter Akkus ab dem Jahr 2005 hält der Verkaufsboom von landläufig „E-Bikes“ genannten Pedelecs (Fahrrad mit elektrischer Unterstützung beim Treten bis 25 km/h und einer max. Leistung von 250W) unvermindert an. Der Anteil der Unfälle mit Pedelecs und S-Pedelecs (das sind schlicht ausgedrückt einspurige Fahrzeuge mit Elektroantrieben und Geschwindigkeiten von über 25 km/h und/oder ohne die Notwendigkeit des Tretens) ist im Verhältnis zur Gesamtzahl der Radunfälle verhältnismäßig gering. Gleichwohl zeigt sich jedoch in den letzten Jahren eine deutlich ansteigende Tendenz. So wurden im Jahr 2018 insgesamt 173 Unfälle (+24,5% im Vergleich zum Vorjahr) mit Pedelecs und S-Pedelecs aufgenommen. Hierbei wurden insgesamt 179 Pedelec-Fahrer verletzt und einer getötet.

#### Personenschäden bei Fahrern von einspurigen Elektrofahrzeugen (3-Jahresvergleich, Beteiligungsarten 03 S-Pedelec und 72 Pedelec)

Jahr	Altersgruppen	0-5	6-13	14-17	18-20	21-30	31-40	41-50	51-60	61-99	Summe
2016	getötet	0	0	0	0	0	0	0	0	4	4
	schwer verletzt	0	0	0	0	0	0	0	8	23	31
	leicht verletzt	0	0	1	1	1	6	8	7	44	68
2017	getötet	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1
	schwer verletzt	0	0	1	0	2	1	4	8	32	48
	leicht verletzt	0	1	2	3	6	4	10	16	51	93
2018	getötet	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1
	schwer verletzt	0	0	1	0	1	3	4	12	29	50
	leicht verletzt	0	1	3	2	11	9	12	25	66	129

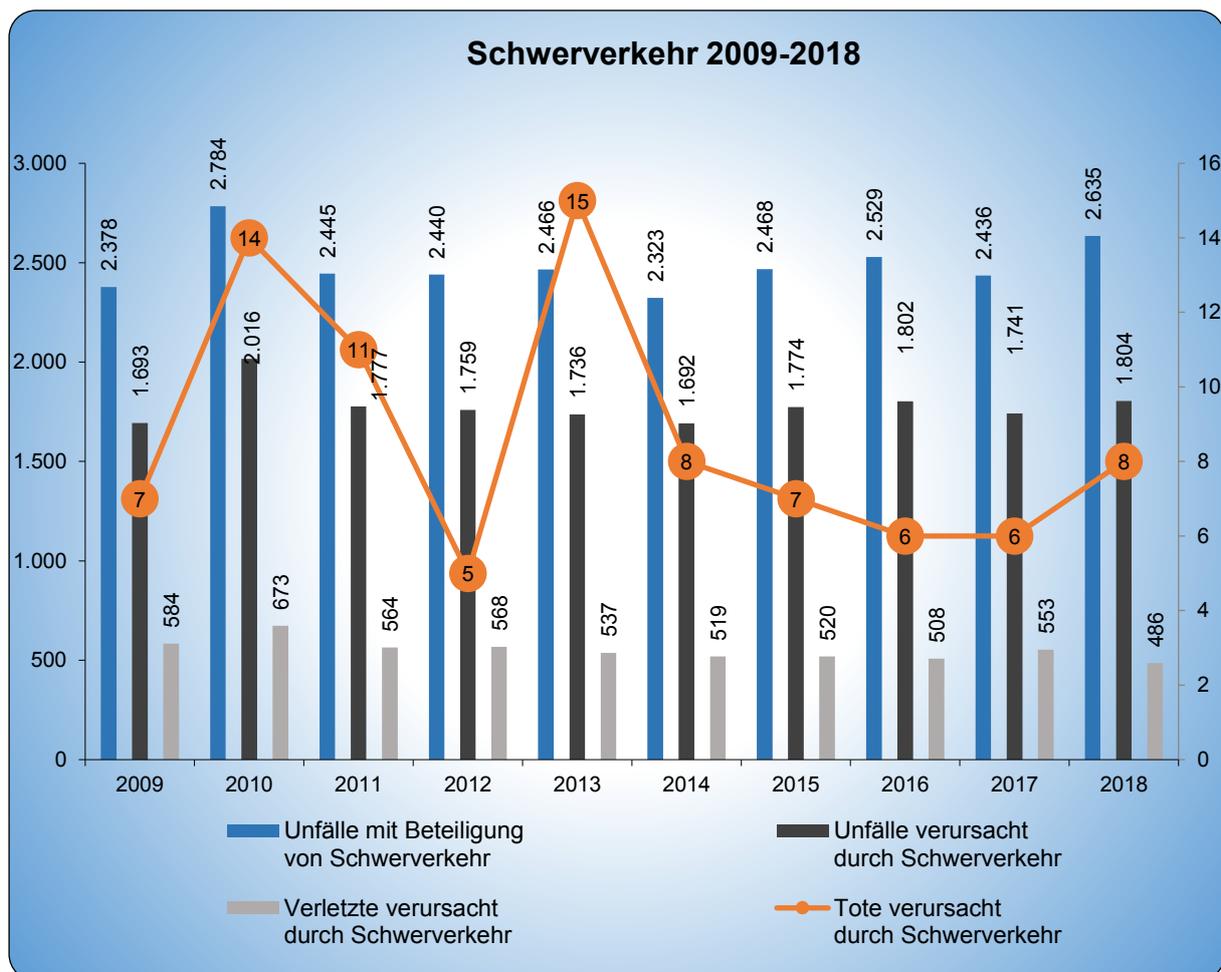


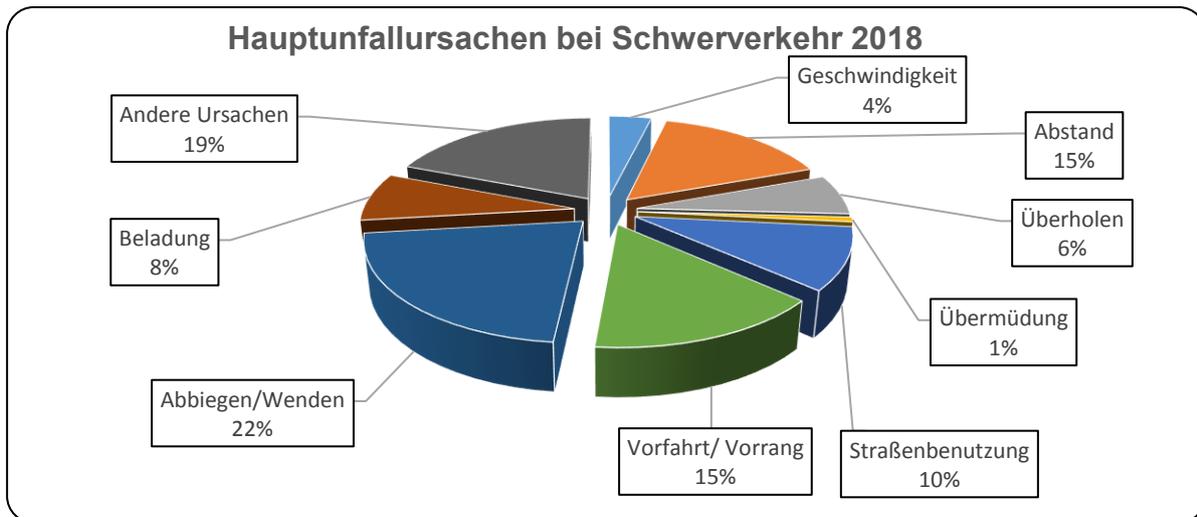
### 11. Schwerverkehr

Die Bundesautobahnen und Bundesstraßen im Bereich des Polizeipräsidiums Oberbayern Nord sind hinsichtlich des Schwerlastverkehrs teils hochbelastet. Das vergangene Jahr weist einen Anstieg von rund 8 % bei den Schwerverkehrsunfällen auf.

Im Jahr 2018 ereigneten sich 2.635 (2.436) Verkehrsunfälle, bei denen Schwerverkehrsfahrzeuge beteiligt waren.

Bei 1.804 (1.741) Unfällen, also bei 68,5 % aller Unfälle mit Schwerverkehrsbeteiligung, war der Schwerverkehr selbst der Unfallverursacher. 8 (6) Menschen wurden bei diesen Unfällen getötet und 486 (553) wurden verletzt.





Die Ursachen für Schwerverkehrsunfälle verteilen sich im Allgemeinen auf alle Hauptunfallursachen. Ein leichter Schwerpunkt ist bei den Vorfahrts- und Vorrangfehlern, oft i.Z.m. dem Abbiegen erkennbar. Trotz voranschreitender Verbreitung von Fahrerassistenzsystemen wie z.B. den Notbrems- und Totwinkelassistent spielt nach wie vor die Problematik des Toten Winkels bei den Abbiegevorgängen eine erhebliche Rolle.

Mittels polizeilicher Verkehrsüberwachung sind v.a. Geschwindigkeitsverstöße, Fehler bei Beladung, Abstandsunterschreitungen und Fälle der Übermüdung bedingt beeinflussbar, die zusammen i.d.R. mehr als ein Drittel aller Unfälle ausmachen.

Der vorgeschriebenen Berufskraftfahrerqualifikation bzw. deren Fortbildungsmaßnahmen kommt im Zusammenhang mit der präventiven Abwehr von spezifischen Unfallgefahren für den Schwerverkehr eine wichtige Rolle zu und wird deshalb ebenso bei Kontrollen überprüft.

## 12. Polizeiliche Begleitung von Großraum- und Schwertransporten

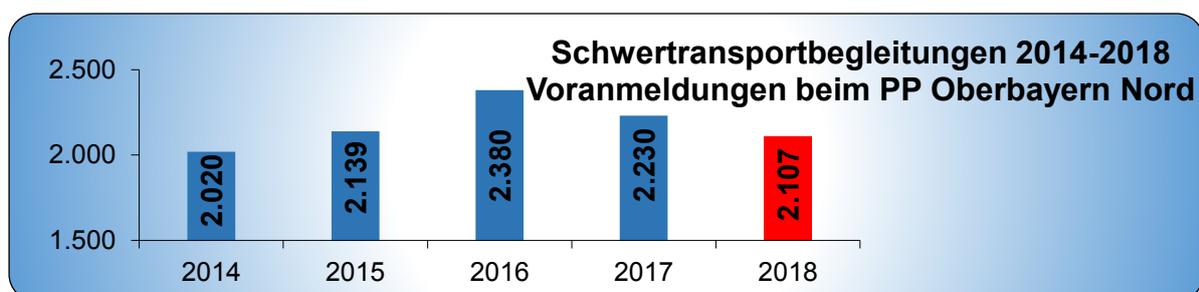
Die Entlastung der Polizei von Aufgaben der Großraum- und Schwertransportbegleitung zeigt nach und nach Wirkung. Trotz weiter rückläufiger Gesamtanzahl der Schwertransportanmeldungen im Jahr 2018 bewegt sich die Zahl der polizeilichen Großraum- und Schwertransportbegleitung aber weiterhin noch auf einem hohen Niveau. Beim Polizeipräsidium Oberbayern Nord gingen 2.107 (Vorjahr: 2.230) Anmeldungen von Firmen im Rahmen der 48-stündigen Voranmeldepflichtung ein. Die Bewältigung der Transporte stellt nach wie vor für viele Dienststellen eine große Belastung dar.

Um die Polizei von dieser Aufgabe zu entlasten, werden in Bayern bisher die Modelle „Verwaltungshelfer der Straßenverkehrsbehörde (VwHS)“ und „Verwaltungshelfer der Polizei (VwHP)“ praktiziert. Aufgrund dessen werden polizeiliche Transportbegleitungen im Zuge der Bundesstraßen (z.B. B 300 und B 471) entweder gänzlich hinfällig oder der polizeiliche Kräfteansatz kann aufgrund der Unterstützung von privaten Begleitfahrzeugen der Stufe 4 minimiert werden.

Im Bereich des PP Oberbayern Nord konnten vergangenes Jahr bei ca. 350 Anmeldungen mindestens eines, teilweise auch alle beiden Verwaltungshelfermodelle zumindest auf Teilstrecken Anwendung finden.

Eine weitere Entlastung erfahren die Dienststellen durch die Anhebung der polizeilichen Einsatzgrenzen bei der Begleitung von Großraum- und Schwertransporten auf der Autobahn. Der bisher durchgeführte Pilotversuch auf der Autobahn A 9 wurde im Januar 2019 um eine zusätzliche Pilotstrecke erweitert. Demnach wurde die Einsatzgrenze auf der Autobahn A 8 zwischen AD München/Eschenried und der Landesgrenze Bayern/Baden-Württemberg für beide Richtungen auf 6,50 m, bezogen auf die Breite des Schwertransportes, angehoben.

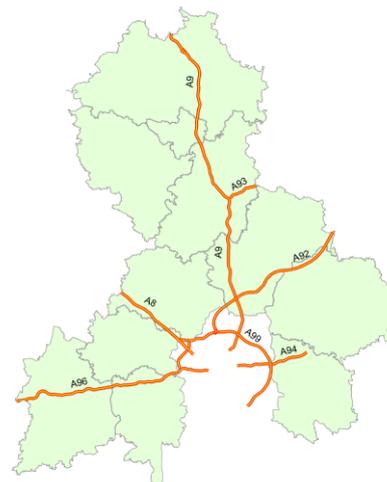
Langfristiges Ziel ist es, die Polizei mit der Aufgabe der Schwertransportbegleitung umfassend zu entlasten. Private beliehene Transportbegleiter sollen zukünftig mit verkehrsrechtlichen Befugnissen ausgestattet werden, um im eigenen Ermessen den Verkehr durch Visualisierung von Verkehrszeichen zu regeln. Derzeit befindet sich das Thema in den Fachgremien von Bund und Ländern, um einen rechtlichen Rahmen dafür zu schaffen. Bis beliehene Transportbegleiter regelmäßig einsetzbar sind, wird allerdings noch längere Zeit vergehen.



### 13. Bundesautobahnen



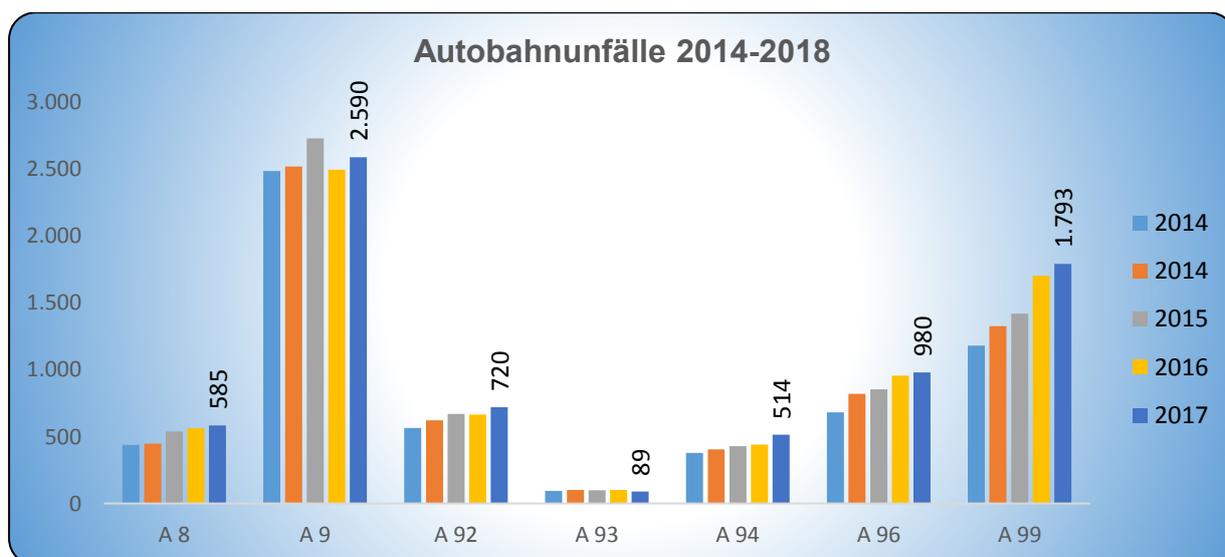
- A 8
- A 9
- A 92
- A 93
- A 94
- A 96
- A 99



#### Gliederung der Autobahnunfälle im Bereich PP Oberbayern Nord (\*)

Unfallanalyse	A 8		A 9		A 92		A 93		A 94		A 96		A 99		Gesamt		
	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018	%
Unfälle gesamt	562	<b>585</b>	2.496	<b>2.590</b>	666	<b>720</b>	102	<b>89</b>	440	<b>514</b>	956	<b>980</b>	1.703	<b>1.793</b>	6.925	<b>7.271</b>	<b>+ 5,0</b>
Getötete	0	<b>0</b>	3	<b>3</b>	1	<b>0</b>	0	<b>0</b>	1	<b>0</b>	1	<b>2</b>	2	<b>4</b>	8	<b>9</b>	<b>+12,5</b>
Schwerverletzte	18	<b>20</b>	46	<b>54</b>	2	<b>7</b>	2	<b>1</b>	3	<b>6</b>	10	<b>30</b>	20	<b>23</b>	101	<b>141</b>	<b>+39,6</b>
Leichtverletzte	252	<b>192</b>	489	<b>541</b>	118	<b>115</b>	6	<b>7</b>	92	<b>66</b>	254	<b>223</b>	287	<b>287</b>	1.477	<b>1.431</b>	<b>- 3,1</b>
VU mit Beteiligung Schwerverkehr	86	<b>82</b>	257	<b>293</b>	83	<b>112</b>	7	<b>8</b>	93	<b>166</b>	99	<b>117</b>	247	<b>305</b>	872	<b>1.083</b>	<b>+24,2</b>
- dabei getötet	0	<b>0</b>	2	<b>1</b>	1	<b>0</b>	0	<b>0</b>	0	<b>0</b>	0	<b>0</b>	1	<b>4</b>	4	<b>5</b>	<b>+25</b>
- dabei verletzt	73	<b>48</b>	109	<b>78</b>	30	<b>39</b>	1	<b>2</b>	20	<b>13</b>	38	<b>42</b>	96	<b>113</b>	367	<b>334</b>	<b>-8,7</b>

(\*) Diese Unfallstatistik umfasst auch Verkehrsunfälle im Übertragungsbereich der BAB im Bereich des Polizeipräsidiums München



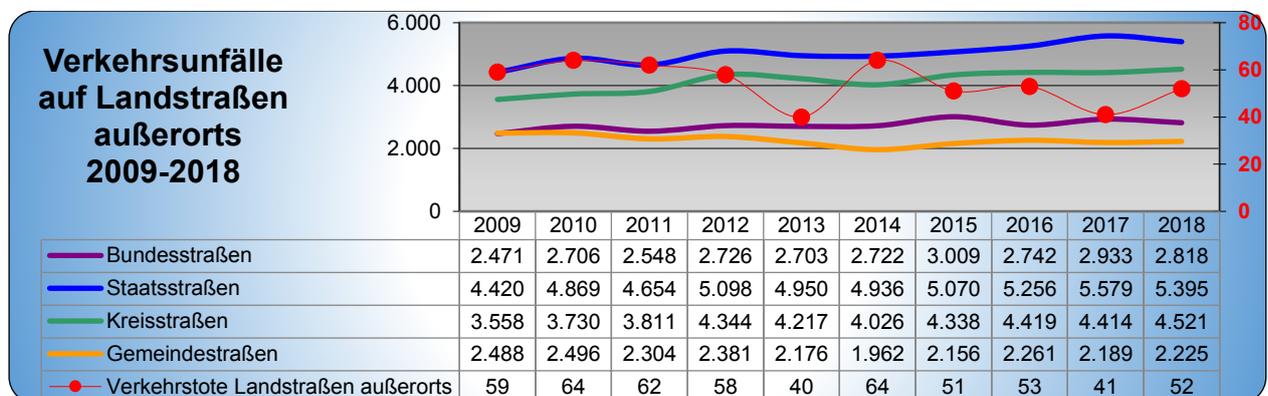
### 14. Landstraßen außerorts

Seit Jahren sind Geschwindigkeitsüberschreitungen und nicht angepasste Geschwindigkeit die Unfallursache Nr. 1 bei den Verkehrsunfällen mit Schwerverletzten oder Toten, insbesondere auf der Landstraße. Daher ist die Erhöhung der Sicherheit auf den Bundes-, Staats-, Kreis- und sonstigen Straßen außerhalb von Ortschaften als strategisches Gesamtziel im Verkehrssicherheitsprogramm 2020 verankert. Die polizeiliche Verkehrsüberwachung hat sich deshalb auch weiterhin besonders an „der Landstraße“ zu orientieren. Das Verkehrssicherheitsprogramm setzt gleichzeitig auch auf mehr 'gebaute' Verkehrssicherheit. Es geht hier vor allem um die Entschärfung unfallträchtiger Strecken, beispielsweise durch die Begradigung von engen Kurven, den Umbau gefährlicher Kreuzungen und den Einbau von Schutzplanken.

Im Rahmen von außerörtlichen Verkehrsschauen berät die Polizei zum Thema Landstraße im Rahmen der ganzheitlichen Programme und Aktionen „Sichere Landstraße“, „Fehlerverzeihender Seitenraum“ sowie „Erkennbare Kreuzung“.

Die Geschwindigkeitsüberwachung mit Schwerpunkt auf der Landstraße wurde aufgrund ihrer hohen Bedeutung abermals in die Zielvereinbarung des PP Oberbayern Nord für das Jahr 2019 aufgenommen.

Jahr/ %	Bundesstraße			Staatsstraße			Kreisstraße			Gemeindestraße			Gesamt		
	2018	2017	%	2018	2017	%	2018	2017	%	2018	2017	%	2018	2017	%
Verkehrsunfälle außerorts	2.818	2.933	- 3,9	5.395	5.579	-3,3	4.521	4.414	+2,4	2.225	2.189	+1,6	14.959	15.115	-1,0
davon mit Personenschaden	447	541	- 17,4	854	869	-1,7	508	495	+2,6	327	281	+16,4	2.136	2.186	-2,3
dabei getötet	11	17	- 35,3	23	13	+76,9	14	9	+55,6	4	2	+100	52	41	+26,8
dabei verletzt	706	841	- 16,1	1.282	1.300	-1,4	707	672	+5,2	385	339	+13,6	3.080	3.152	-2,3
mit Sachschaden	489	524	- 6,7	774	754	+2,7	396	404	-2,0	304	291	+4,5	1.963	1.973	-0,5
Kleinunfälle	1.882	1.868	+ 0,7	3.767	3.956	-4,8	3.617	3.515	+2,9	1.594	1.617	-1,4	10.860	10.956	-0,9



## 15. Wildunfälle

Die Anzahl der Wildunfälle bildet mit rund 21 % einen erheblichen Anteil am gesamten Unfallgeschehen im Bereich des Polizeipräsidiums Oberbayern Nord. Bei den Wildunfällen gab es im Präsidialbereich einen leichten Rückgang um knapp ein Prozent von 10.247 auf 10.160.

43 (55) dieser Unfälle waren Unfälle mit Personenschaden, dabei wurden keine (0) Person getötet und 44 (60) Personen verletzt, schwere Verletzungen erlitten 10 (14) Personen. 12 (12) dieser Unfälle waren schwerwiegende Unfälle mit Sachschaden und bei 99,5 % (10.105) aller Wildunfälle handelte es sich um Kleinunfälle.

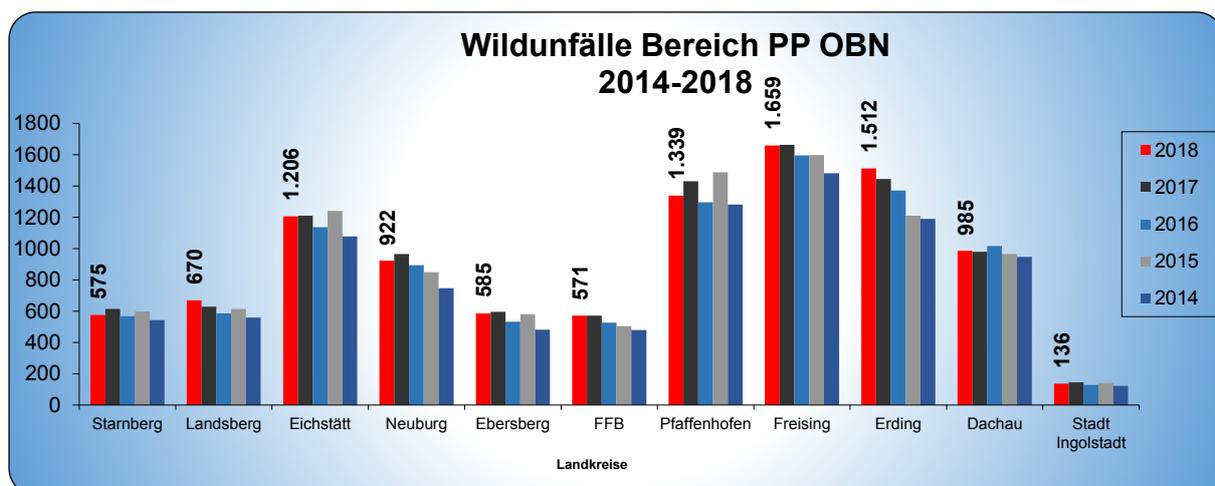
Wildunfälle ereignen sich im gesamten Jahresverlauf, wobei der späte Frühling bzw. Frühsommer und der Herbst im natürlichen Jahreskreislauf einen Schwerpunkt bilden.

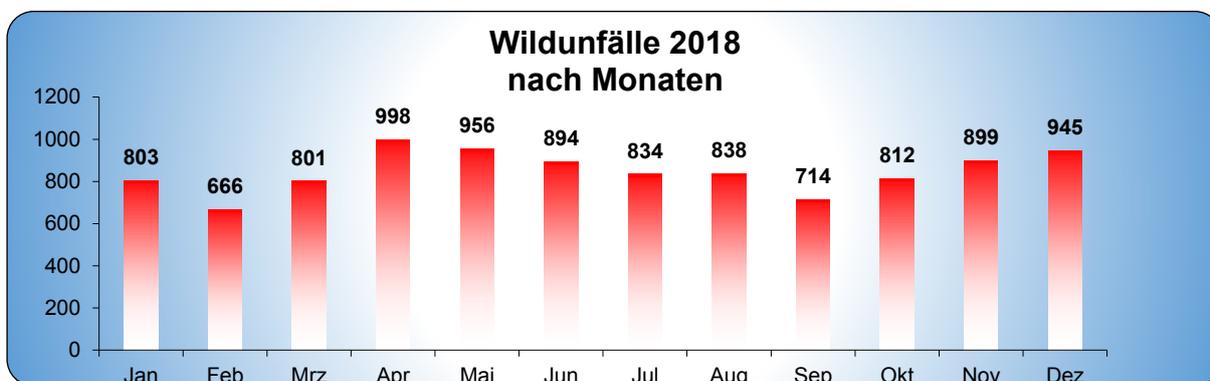
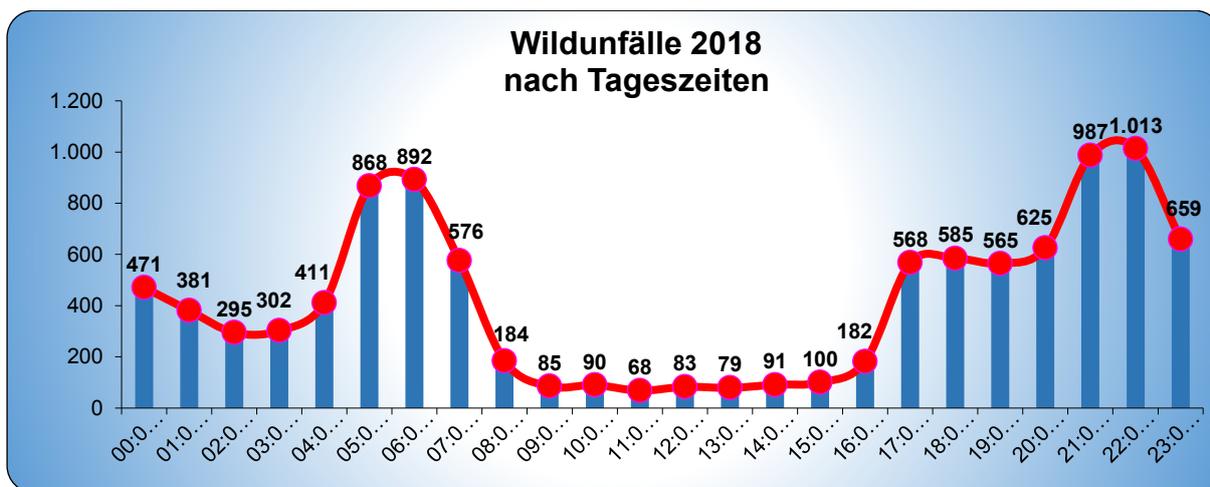
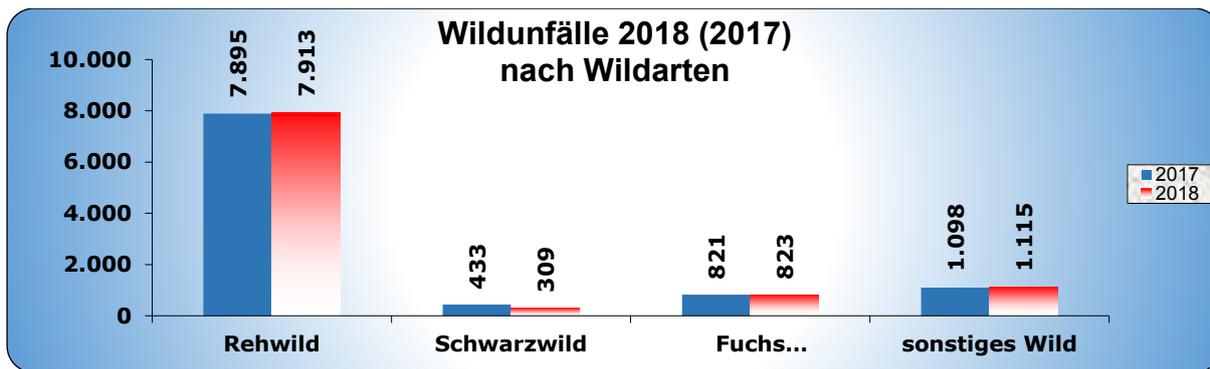
Zudem verteilen sich Wildunfälle gleichmäßig auf alle Wochentage, wobei am Wochenende mangels Berufsverkehr etwa 16 Prozent weniger Unfälle aufgenommen werden.

Vom Tagesverlauf gesehen konzentriert sich das Unfallgeschehen auf die Morgenstunden von 5 bis 7 Uhr und die Zeit von 21 Uhr bis Mitternacht.

Die größte prozentuale Steigerungen verzeichnen der Landkreis Landsberg mit 6,7 % und der Landkreis Erding mit 4,6%, den größten Rückgang die Landkreise Starnberg und Pfaffenhofen mit je 6,4%.

Etwa 77,9 % der Wildunfälle werden durch Rehwild verursacht, den prozentual größten Rückgang gab es mit 28,6 % bei den Wildunfällen mit Schwarzwild.





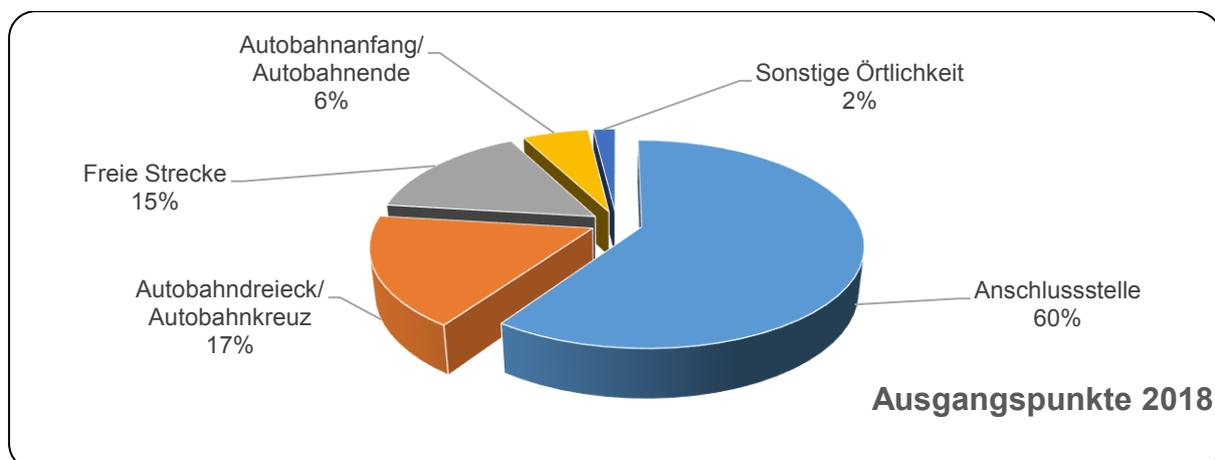
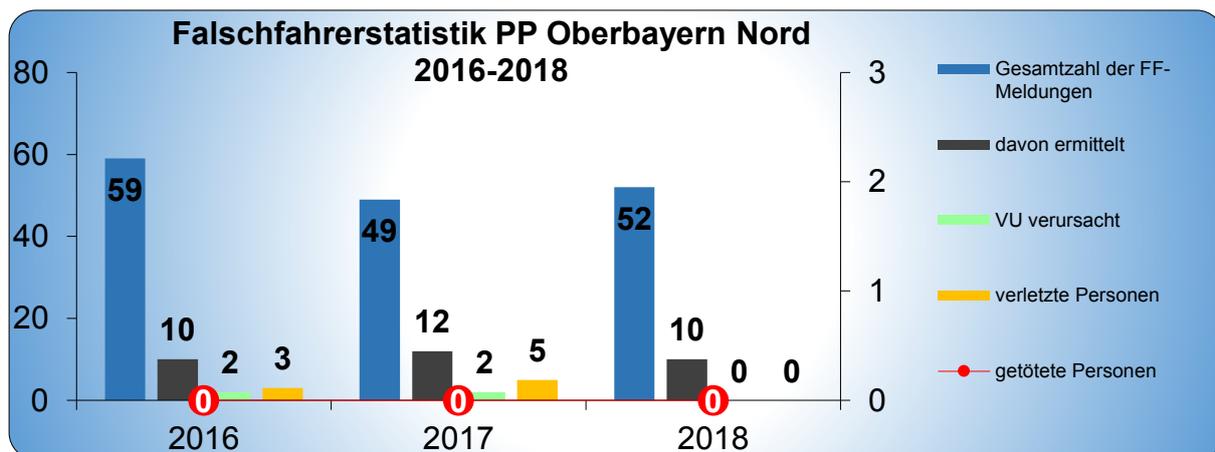
### 16. Falschfahrerstatistik\*

Fast täglich melden Verkehrsfunksender die im Volksmund „Geisterfahrer“ genannten Falschfahrer. Hierbei handelt es sich um Fahrzeugführer, die auf Autobahnen oder autobahnähnlich ausgebauten Bundesstraßen mit getrennten Richtungsfahrbahnen entgegen der vorgeschriebenen Fahrtrichtung unterwegs sind.

Im Zuständigkeitsbereich des Polizeipräsidiums Oberbayern Nord wurden im vergangenen Jahr 52 Falschfahrer auf Bundesautobahnen gemeldet. Zehn der Falschfahrer konnten ermittelt werden. Sieben waren männlich, drei weiblich. Fünf der ermittelten Falschfahrer waren über 70 Jahre alt. Ein ermittelter Falschfahrer hatte einen Blutalkoholwert von 0,3 Promille. Durch die Falschfahrer wurden keine Verkehrsunfälle verursacht.

Die häufigsten Ausgangspunkte für Falschfahrten sind mit 60% die Autobahnanschlussstellen, es folgen Autobahndreiecke und Autobahnkreuze mit 17% und freie Streckenbereiche mit 15%.

(\*) Diese Statistik umfasst auch Falschfahrmeldungen/ Verkehrsunfälle im Übertragungsbereich der BAB im Bereich des Polizeipräsidiums München



**17. Unfallursachen**

Hauptunfallursachen bei Fahrzeugführern (ohne Kleinunfälle)		Rang 2017	Zahlen	%
1	Fehler beim Abbiegen/ Wenden/ Rückwärtsfahren/ Ein- und Anfahren	1	4.246	19,3%
2	Ungenügender Sicherheitsabstand	2	3.086	14,1%
3	Nichtbeachten der Vorfahrt/ des Vorranges	3	2.801	12,8%
4	Falsche Straßenbenutzung/ Nichtbeachtung des Rechtsfahrgebotes	4	1.804	8,2%
5	Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit/ nicht angepasste Geschwindigkeit	5	1.487	6,8%
6	Fehler beim Überholen/ Vorbeifahren	6	987	4,4%
7	Alkoholbeeinflussung beim Fahrzeugführer	7	600	2,7%
	Sonstige Ursachen		6.946	31,7%

Die im gesamten Bundesgebiet bekannten Hauptunfallursachen bilden sich jährlich auch in der Statistik des PP Oberbayern Nord ab, wenngleich sich auch geringe Unterschiede innerhalb der Rangfolge zeigen.

Die Unfallursache „Ablenkung“, die seit der Massenverbreitung von Smartphones und umfangreicher Entertainment-Technik in den Fahrzeugen auf breiter Ebene auch im Rahmen polizeilicher Verkehrsüberwachung bekämpft wird, soll künftig ebenfalls bei der Unfallbearbeitung erfasst werden – entsprechende Bestrebungen auf Bundesebene laufen bereits. Im benachbarten Ausland wurde „Ablenkung“ im Jahr 2017 als Ursache für jeden vierten schweren VU angegeben. Nach einer Studie der Allianz Versicherung wird im Bundesgebiet etwa jeder zehnte Verkehrsunfall durch abgelenkte Autofahrer verursacht.

Die Unfallursache Geschwindigkeit ist ein Dauerbrenner. Oft übersehen wird nämlich, dass Überschreitungen bisweilen nicht nachweisbar sind und dass die gefahrene Fahrgeschwindigkeit meistens auch indirekt mitbestimmend dafür ist, ob ein Verkehrsunfall passiert und welche Folgen dieser hat. Daher muss der Rang der Geschwindigkeit im Grunde deutlich weiter oben gesehen werden.

## 18. Verkehrsüberwachung

Das Verkehrssicherheitsprogramm „Bayern mobil, sicher ans Ziel“ ist bis 2020 langfristig angelegt. Es verfolgt u.a. die Ziele:

- Reduktion der Verkehrstoten in Bayern um 30 % im Vergleich zu 2011
- Sicherheit auf Landstraßen erhöhen
- Mehr Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmer erreichen

Zur Erreichung der ausgegebenen Ziele sieht das Verkehrssicherheitsprogramm ein Paket von insgesamt 32 Maßnahmen vor, die bis 2020 umgesetzt werden sollen. Diese sind an den bekannten vier Themenfeldern ausgerichtet, von denen das Themenfeld „Recht und Überwachung“ das Haupthandlungsfeld der Polizei darstellt.

Die allgemeine Verkehrsüberwachung im Rahmen des täglichen Dienstes wird so durch regelmäßige Schwerpunktaktionen ergänzt und verstärkt. Unter der Federführung des StMI werden jährlich mindestens 2 landesweite Schwerpunktaktionen durchgeführt. Meist handelt es sich um die Beteiligung am sog. „Blitzmarathon“ sowie Aktionen zu einem bestimmten Schwerpunktthema. Als solche standen die Bekämpfung der „Ablenkung“ sowie die Motorradsicherheit im Fokus der Bemühungen des Jahres 2018. Im Zuge dessen führten die Dienststellen teils mit Unterstützung der Bereitschaftspolizei, etliche Sonderkontrollen durch.

Zusätzlich führen die Polizeiverbände jährlich präsidiale Schwerpunktaktionen nach eigener Lagebeurteilung durch. Neben Verkehrssicherheitswochen oder Verkehrskonzept einsätzen in Zusammenarbeit mit der Bereitschaftspolizei gehören hierzu Tätigkeiten wie z.B. Sonderkontrollen zur Faschings- und Oktoberfestzeit.

Insgesamt wurden im Jahr 2018 im Rahmen der Verkehrsüberwachung mit technischem Gerät 198.920 Verkehrsteilnehmer beanstandet. Davon lagen 99.546 im Anzeigenbereich und 99.374 wurden verwart.

Im Schwerverkehrs- und Nutzfahrzeugsektor setzten die Dienststellen des PP Oberbayern Nord ihre konsequente Kontrolltätigkeit fort: Im Jahr 2018 wurden insgesamt 13.212 Nutzfahrzeuge überprüft. Davon wurden 5.946 Fahrzeuge beanstandet. Unter den kontrollierten Nutzfahrzeugen befanden sich 263 Kraftomnibusse. Darüber hinaus wurden 455 Gefahrguttransporte einer Kontrolle unterzogen. 109 dieser Fahrzeuge mussten beanstandet werden, in 61 Fällen wurde die Weiterfahrt der Gefahrguttransporte unterbunden.

## 19. Verkehrsaufklärung

Bayern mobil -  
sicher ans Ziel.

Verkehrssicherheit 2020 

Die Dienststellen des PP Oberbayern Nord haben im Jahre 2018 fast 100 teils öffentlichkeitswirksame Präventionsveranstaltungen und -tätigkeiten im Hinblick auf die Ziele des Verkehrssicherheitsprogramms 2020 durchgeführt. Hierzu gehören auch Unterrichte, Vorträge, Elternabende und vieles mehr.

Schwerpunkte wurden u.a. bei den Themen Ablenkung, Alkohol und Drogen, Verkehrssicherheit im Radverkehr und den Gefahren für spezifische, besonders gefährdete Zielgruppen von Verkehrsteilnehmern gesetzt. Wie jedes Jahr fand Ende April die Aktion „Ankommen statt Umkommen“ mit der Motorradsternfahrt nach Kulmbach statt. Diese ist mittlerweile die größte Präventionsveranstaltung im süddeutschen Raum und wird traditionell zu Beginn der Motorradsaison veranstaltet. Das PP Oberbayern Nord beteiligte sich im Vorfeld der Sternfahrt wieder in Form von Fahrsicherheitstrainings, mit dem sich die motorradfahrenden Dienstkräfte für eine sichere und unfallfreie Saison wappnen konnten.

Die Jugendverkehrserzieherinnen und -erzieher bildeten in ihren 40 stationären und sechs mobilen Jugendverkehrsschulen 14.979 Schülerinnen und Schüler der 4. Klassen zum sog. „Fahrradführerschein“ aus. Am Ende bestanden 14.216 (also rund 95%) die Fahrradprüfung. Die Verkehrserzieher leisteten damit bei weiter steigenden Schülerzahlen der vierten Klassen in Oberbayern wieder einen hervorragenden Präventionsbeitrag, indem sie die Jüngsten und Schwächsten unter uns abermals zu sicheren Radfahrern ausgebildet haben.

Vorschultrainings, die Ausbildung von Schulweghelfern und etliche weitere präventive Tätigkeiten wurden von den Verkehrserziehern ebenfalls wieder in alljährlich bewährter Art und Weise durchgeführt.