

Verkehrsunfallstatistik 2022

Polizeiinspektion Osnabrück



Inhalt

1. Allgemeines	3
2. Unfallentwicklung Polizeiinspektion Osnabrück	3
2.1 Gesamtentwicklung.....	3
2.2 Unfalltote	5
2.3 Verletzte.....	6
2.4 Verkehrsunfälle mit Rad- / Pedelec-Fahrern	7
2.5 Unfallursachen	9
2.6 Verkehrsunfallfluchten.....	9
2.7 Elektrokleinstfahrzeuge (e-Scooter)	10
2.8 Alkohol / Drogen im Straßenverkehr	11
3. Unfallentwicklung in der Stadt Osnabrück	12
3.1 Gesamtentwicklung.....	12
3.2 Verkehrsunfälle mit Getöteten und Verletzten.....	13
3.3 Verkehrsunfälle mit Rad- / Pedelec-Fahrern	14
3.4 Verkehrsunfälle mit Fußgängern	16
3.5 Alkohol / Drogen im Straßenverkehr	17
4. Unfallentwicklung im Landkreis Osnabrück	18
4.1 Gesamtentwicklung.....	18
4.2 Verkehrsunfälle mit Getöteten und Verletzten.....	19
4.3 Verkehrsunfälle mit Rad- / Pedelec-Fahrern	20
4.4 Baumunfälle	21
4.5 Kradunfälle.....	22
4.6 Wildunfälle.....	23
4.7 Alkohol / Drogen im Straßenverkehr	24

5. Unfallentwicklung auf den Autobahnen	25
5.1 Gesamtentwicklung.....	25
5.2 Verkehrsunfälle mit Getöteten und Verletzten.....	26
5.3 Verkehrsunfälle mit Lkw-Beteiligung	27
5.4 Alkohol / Drogen im Straßenverkehr	28
6. Unfallprävention und Verkehrssicherheitsarbeit	29
7. Tipps für Verkehrsteilnehmer	32

1. Allgemeines

In der Unfallstatistik für die Polizeiinspektion Osnabrück werden alle Verkehrsunfälle in der Stadt Osnabrück, dem Landkreis Osnabrück und auf Teilstrecken der Autobahnen A1, A30 und A33 erfasst.

Im Zuständigkeitsbereich umfasst das Straßennetz deutlich mehr als 2000 Kilometer. Sie schlüsseln sich auf in ca. 105 km Autobahn, 1500 km klassifizierte Straßen in Stadt & Landkreis und unzählige nicht klassifizierte Gemeinde- und sonstige Straßen.

Die durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge (DTV) ist dabei sehr unterschiedlich. Auf einigen Autobahnabschnitten sind bis zu 70.000 Fahrzeuge unterwegs. Im Stadtgebiet werden einige Kreuzungen von mehr als 30.000 Fahrzeugen pro Tag passiert.

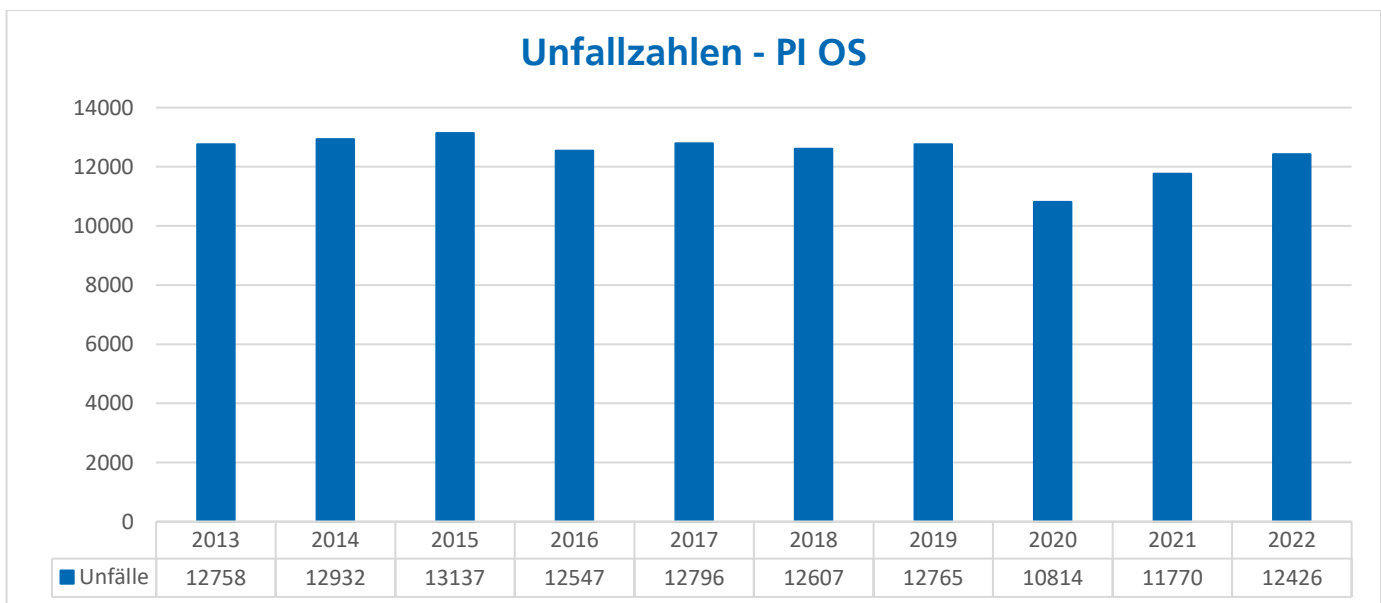
2. Unfallentwicklung Polizeiinspektion Osnabrück

2.1 Gesamtentwicklung

Im Zuständigkeitsbereich der Polizeiinspektion Osnabrück leben über **526.000** Menschen.

Im Berichtsjahr 2022 wurden **12.426** (11.770)¹ Verkehrsunfälle polizeilich aufgenommen.

Dies entspricht etwa dem Niveau vor der Corona-Pandemie.



Hinweis:

()¹ Zahlen des Vorjahres in Klammern

Monatliche Übersicht 2019, 2020, 2021 und 2022

	Jan.	Feb.	März	Apr.	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sep.	Okt.	Nov.	Dez.
2019	984	928	1036	1139	1123	1122	967	1094	1050	1117	1145	1060
2020	971	986	776	734	882	993	887	894	1019	971	899	802
2021	685	744	911	879	1015	1105	1082	977	1046	1178	1118	1030
2022	927	879	1014	1054	1116	1051	986	1032	1049	1061	1177	1080

Der monatliche Vergleich der Jahre 2019, 2020, 2021 gegenüber 2022 soll insbesondere die Auswirkungen der Corona-Pandemie auch auf die Verkehrsunfallzahlen innerhalb der Polizeiinspektion Osnabrück darstellen. Es ist festzustellen, dass gerade in den Monaten ab Beginn des Lockdowns – März/April 2020 – die Zahl der Verkehrsunfälle gegenüber dem Vorjahr deutlich abnahm.

Im Jahr 2022 war wiederum eine deutliche Zunahme der Verkehrsunfälle zum Vorjahr zu verzeichnen, nämlich um über **5 %**. Dabei wurden im November die meisten und im Februar die wenigsten Verkehrsunfälle polizeilich registriert.

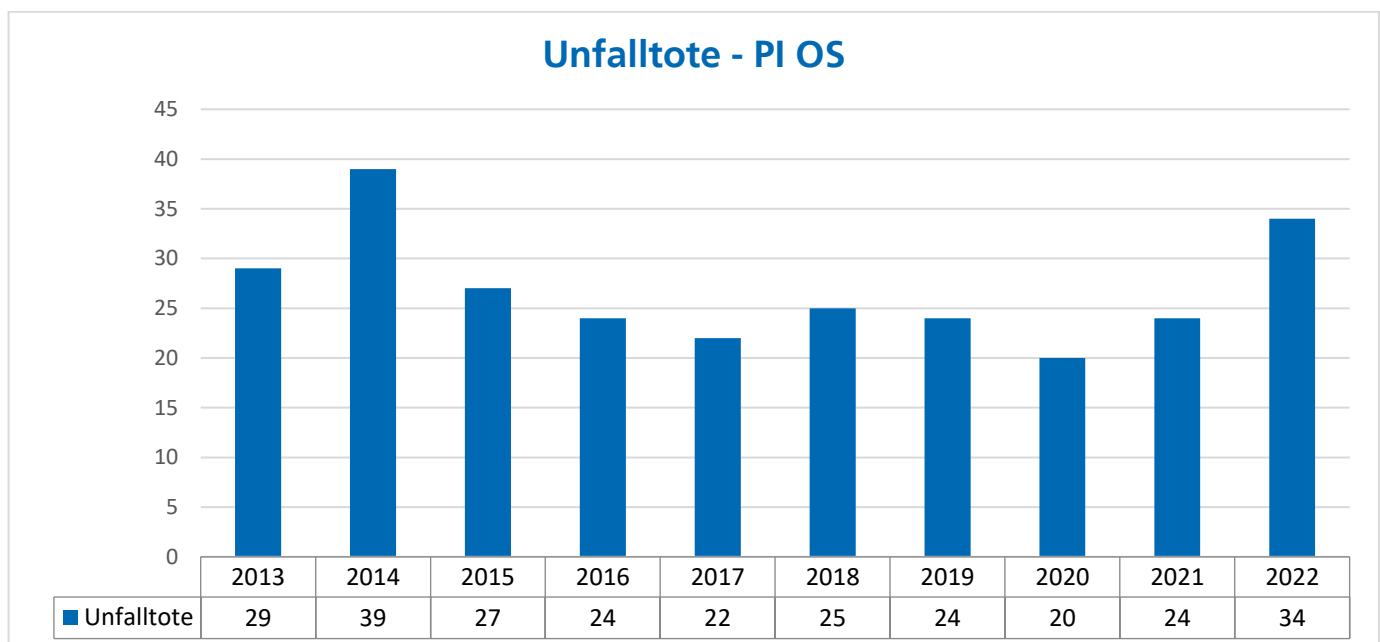
2.2 Unfalltote

Im Berichtsjahr 2022 verloren **34** (24)¹ Personen bei **29** Unfällen ihr Leben.

Dabei verunfallten **4** Senioren (Risikogruppe ü. 65 Jahre) und **4** Junge Fahrer (Risikogruppe 18-24 Jahre), tödlich. Unglücklicherweise verunfallten **4 Kinder** tödlich, davon 2 als Fußgänger und 2 als Mitfahrer im Pkw. Zudem waren **4** tödliche Unfälle im Zusammenhang mit Bäumen, **2** Tote Kradfahrer/Quad-Fahrer und **4** tote Radfahrer -alle Pedelec-fahrer- zu beklagen. Hiervon verunfallte **1** Pedelec-fahrer alleinbeteiligt.

Bei **2** Verkehrsunfällen mussten jeweils **2** tote Beteiligte erfasst werden, bei **1** Verkehrsunfall sogar **4** Tote.

Außerdem wurde in der Polizeiinspektion Osnabrück die erste tote FahrerIn eines **E-Scooters** in Niedersachsen registriert.



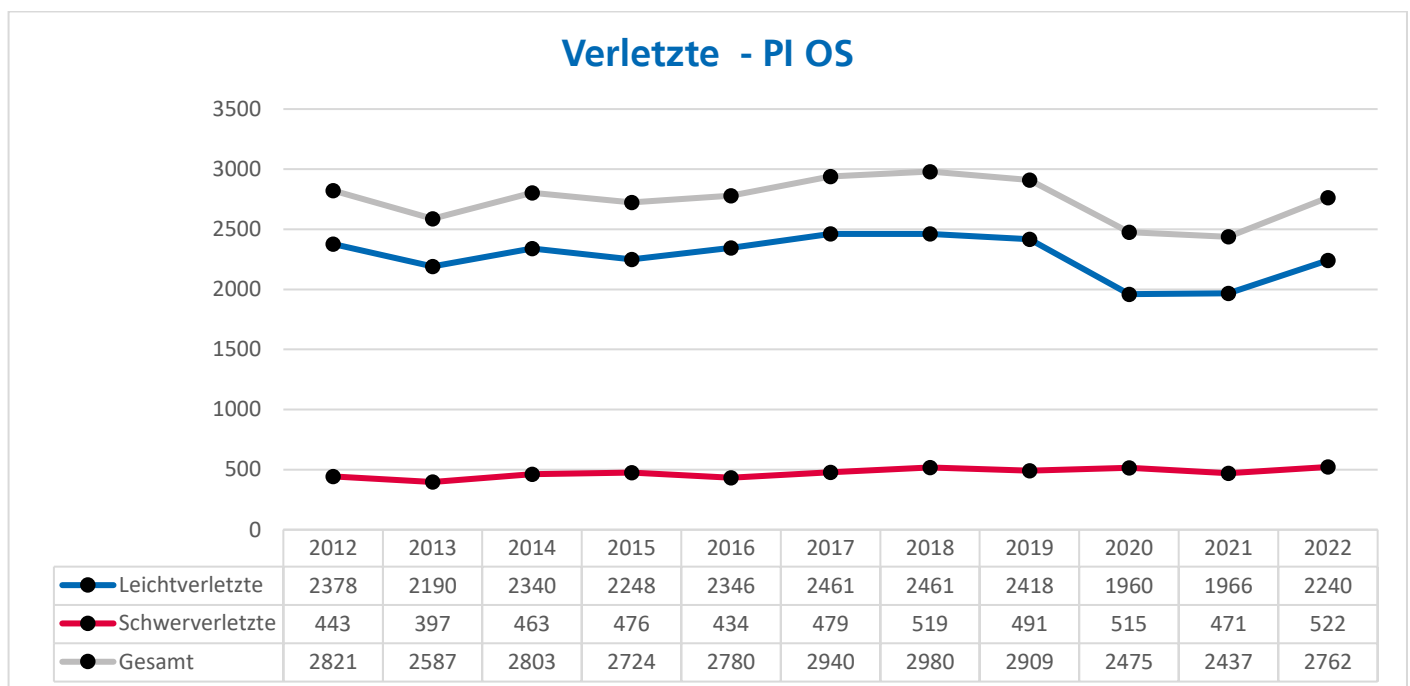
Verkehrstote nach Beteiligungsart:

Pkw-Fahrer	12	Radfahrer:	4 x Pedelec
Mitfahrer Pkw:	7	Kradfahrer:	2 (1 x Quad)
Lkw-Fahrer:	2	Fußgänger:	5
Kraftomnibus:	1 (Kleinbus)	E-Scooter:	1

2.3 Verletzte

Die Zahl der Schwerverletzten stieg auf **522** (471)¹ und die Zahl der Leichtverletzten auf **2.240** (1.966)¹ deutlich an.

Festzustellen ist hier, dass alle Unfallzahlen – sowohl bei den Toten als auch bei den Verletzten – gegenüber dem Vorjahr spürbar angestiegen sind. Bei den Toten um **42 %**, bei den Schwerverletzten um **11 %** und bei den Leichtverletzten um **14 %**.



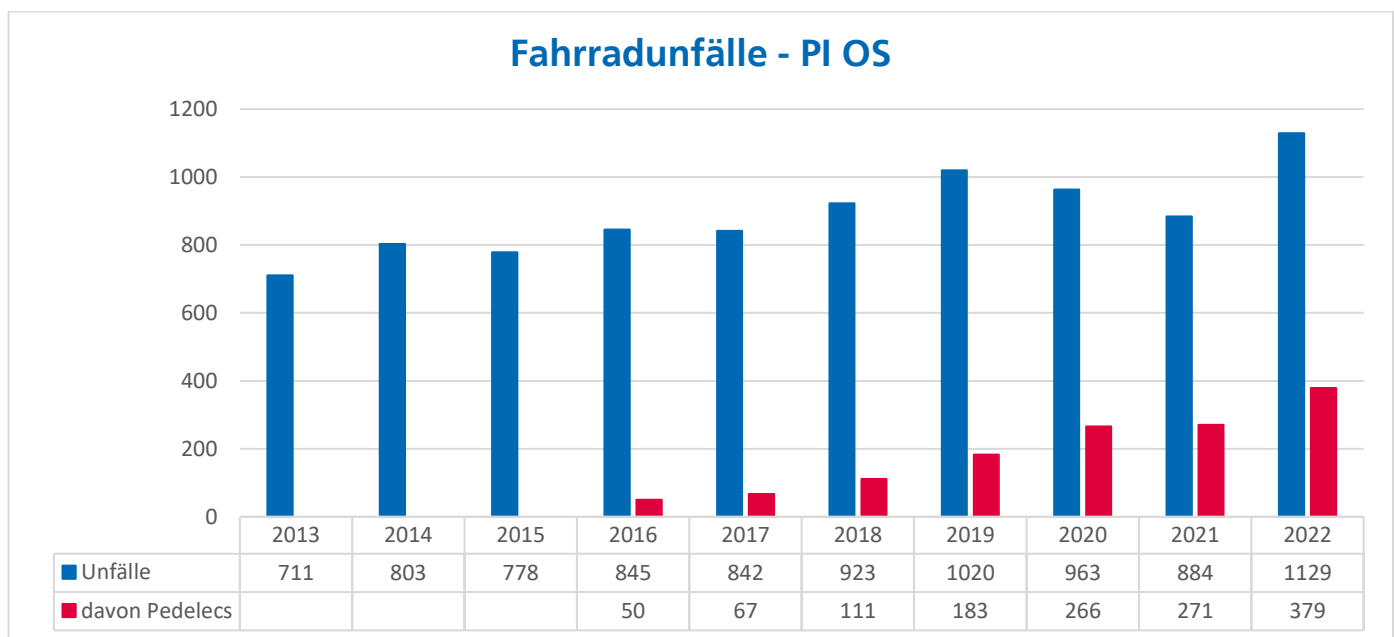
Als Verunglückte zählen Personen (auch Mitfahrer), die beim Unfall verletzt oder getötet wurden, dabei werden erfasst als:

- **Getötete:** Personen, die innerhalb von 30 Tagen an den Unfallfolgen sterben,
- **Schwerverletzte:** Personen, die unmittelbar zur stationären Behandlung in einem Krankenhaus aufgenommen werden,
- **Leichtverletzte:** alle übrigen Verletzten.

2.4 Verkehrsunfälle mit Rad- / Pedelec-Fahrern

Die Zahl der registrierten Unfälle mit Fahrradfahrern ist im Berichtsjahr 2022 um **28 %** angestiegen. Es wurden **1.129** (884)¹ Unfälle mit Radfahrerbeteiligung erfasst. Davon wurden in **379** (271)¹ Fällen Pedelecs registriert, was einen Anstieg um **40 %** im Vergleich zum Vorjahr bedeutet.

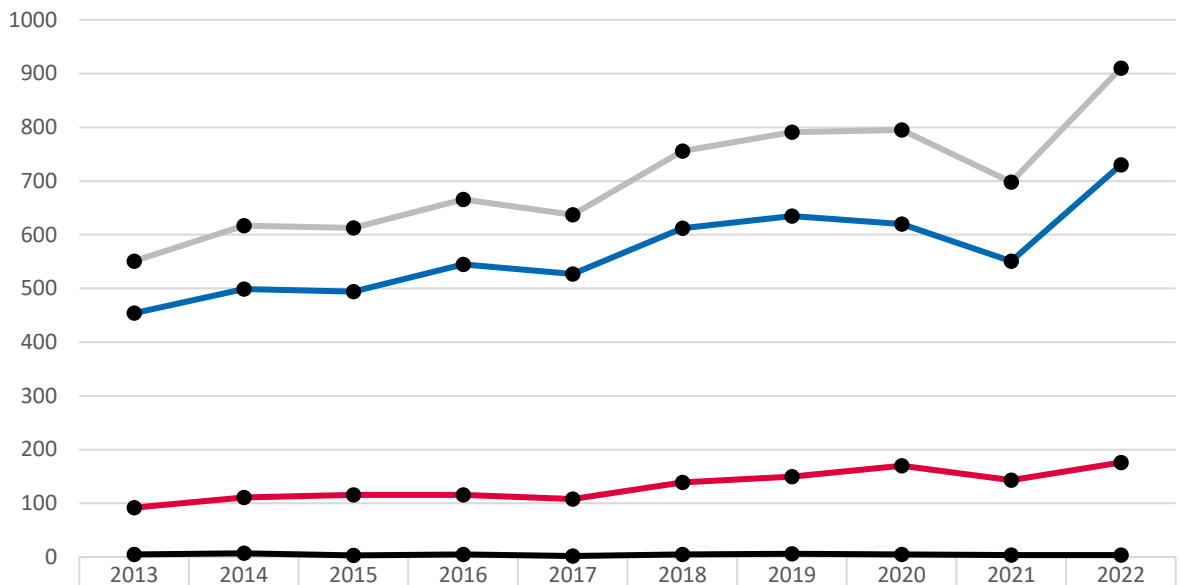
Die Radunfälle verteilen sich mit einer kleinen Differenz zwischen Stadt (**539**) und Landkreis (**590**) auf einem ähnlichen Niveau.



Bei den registrierten Unfällen mit Fahrrädern und Pedelecs setzten deren Fahrer in **52 %** der Fälle die Hauptursache für den jeweiligen Unfall.

Bei den registrierten Unfällen mit **Personenschäden** unter Beteiligung von Pedelecs setzten die Fahrer in **52 %** die Hauptursache für den jeweiligen Unfall. Bei normalen Fahrradfahrern waren es **49 %**.

Verletzte und getötete Radfahrer - PI OS



● Leichtverletzte	454	499	494	545	527	612	635	620	551	730
● Schwerverletzte	92	111	116	116	108	139	150	170	143	176
● Getötete	5	7	3	5	2	5	6	5	4	4
● Gesamt	551	617	613	666	637	756	791	795	698	910

Von **730** (551)¹ Leichtverletzten bei Radunfällen waren **271** (169)¹ mit Pedelecs beteiligt.

Von **176** (143)¹ Schwerverletzten waren **72** (61)¹ mit Pedelecs beteiligt.

Die **4** (4)¹ Getöteten waren **alle** mit Pedelecs unterwegs.

Von den Getöteten gehörte **1** Pedelec-fahrerin der Risikogruppe Senioren an und war über 65 Jahre alt.

Im Jahr 2022 wurden vier Unfälle mit E-Bikes (bis 45 km/H) registriert.

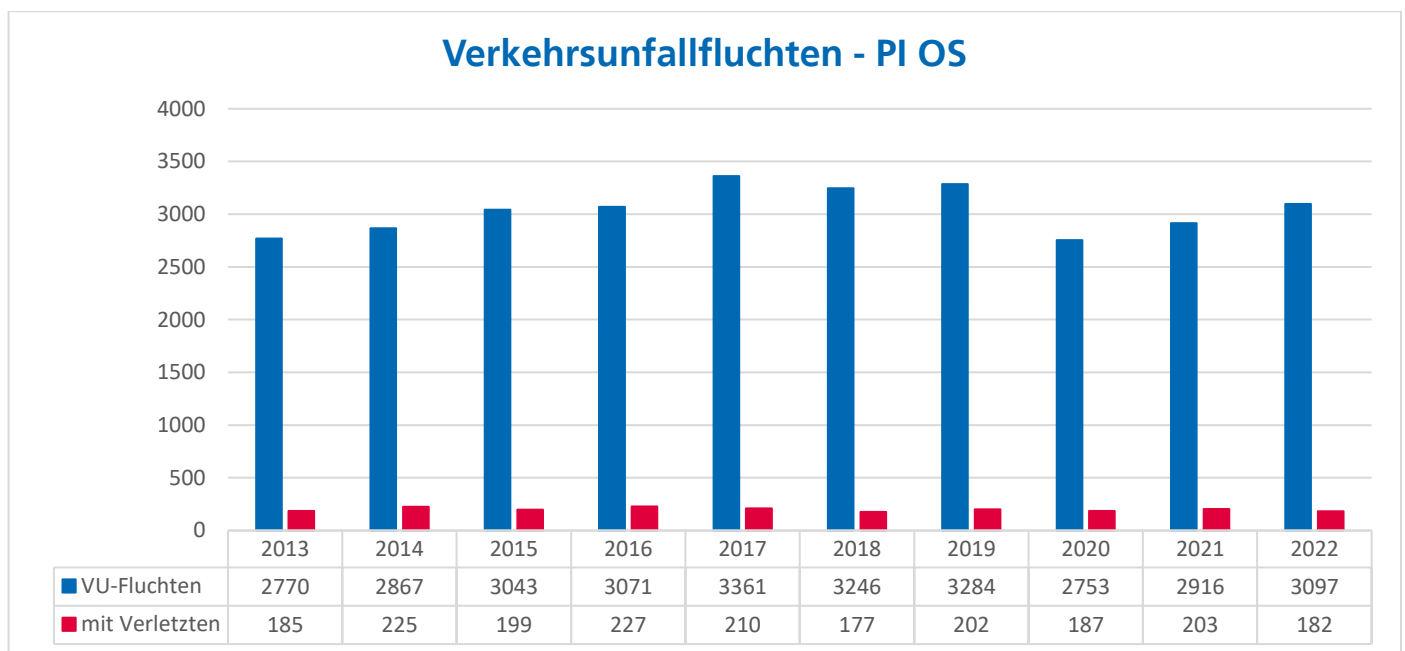
2.5 Unfallursachen

Bei den Unfallursachen wurden am häufigsten, wie auch in der Vergangenheit, folgende Punkte registriert:

- nicht angepasste Geschwindigkeit
- Fehler beim Überholen
- Fehler beim Abbiegen
- zu geringer Abstand
- Vorfahrtsverstöße
- Ablenkungen aller Art

2.6 Verkehrsunfallfluchten

Im Berichtsjahr 2022 belief sich die Zahl auf **3.097** (2.916)¹ Taten, dies entspricht – wie im Vorjahr auch – etwa **25 %** aller registrierten Unfälle. Die Aufklärungsquote lag mit **1.349** (1.218)¹ aufgeklärten Fällen bei rund **44 %**.



Im Berichtsjahr 2022 wurden **182** (203)¹ Menschen bei Verkehrsunfallfluchten verletzt.

2.7 Elektrokleinstfahrzeuge (e-Scooter)

In der Stadt Osnabrück sind zwei Anbieter zum Ausleihen von E-Scootern tätig und erlaubt. Dabei handelt es sich um die Fa. Tier aus Berlin (Markteintritt am 03.06.2020) und die Fa. LimeBike aus Berlin (Markteintritt zum 01.10.2020). Zurzeit betreibt die Fa. Tier bis zu 600 und die Fa. LimeBike bis zu 550 E-Scooter, sodass momentan bis zu **1.150** E-Scooter in Osnabrück betrieben werden dürfen.

Der Betrieb der E-Scooter durch die beiden o.g. Firmen erfolgt durch die Stadt Osnabrück im Rahmen von Sondernutzungserlaubnissen, die noch bis zum 30.06.2024 datiert sind. Dabei werden konkrete Vorgaben durch die Stadt Osnabrück (z.B. Bereitstellungsflächen) gemacht.

Im Berichtsjahr 2022 wurden **63** Verkehrsunfälle polizeilich aufgenommen. Dabei wurde **1** Person getötet, **11** Personen schwer und **46** Personen leicht verletzt. Als Hauptunfallverursacher sind **14** Fahrer von E-Scootern registriert worden, das sind etwa **22 %**. Leider sind auch **92** Trunkenheitsfahrten und **23** Fahrten ohne Versicherungsschutz zu verzeichnen gewesen. **9** Verkehrsunfälle wurden unter Alkoholeinfluss registriert.

2.8 Alkohol / Drogen im Straßenverkehr

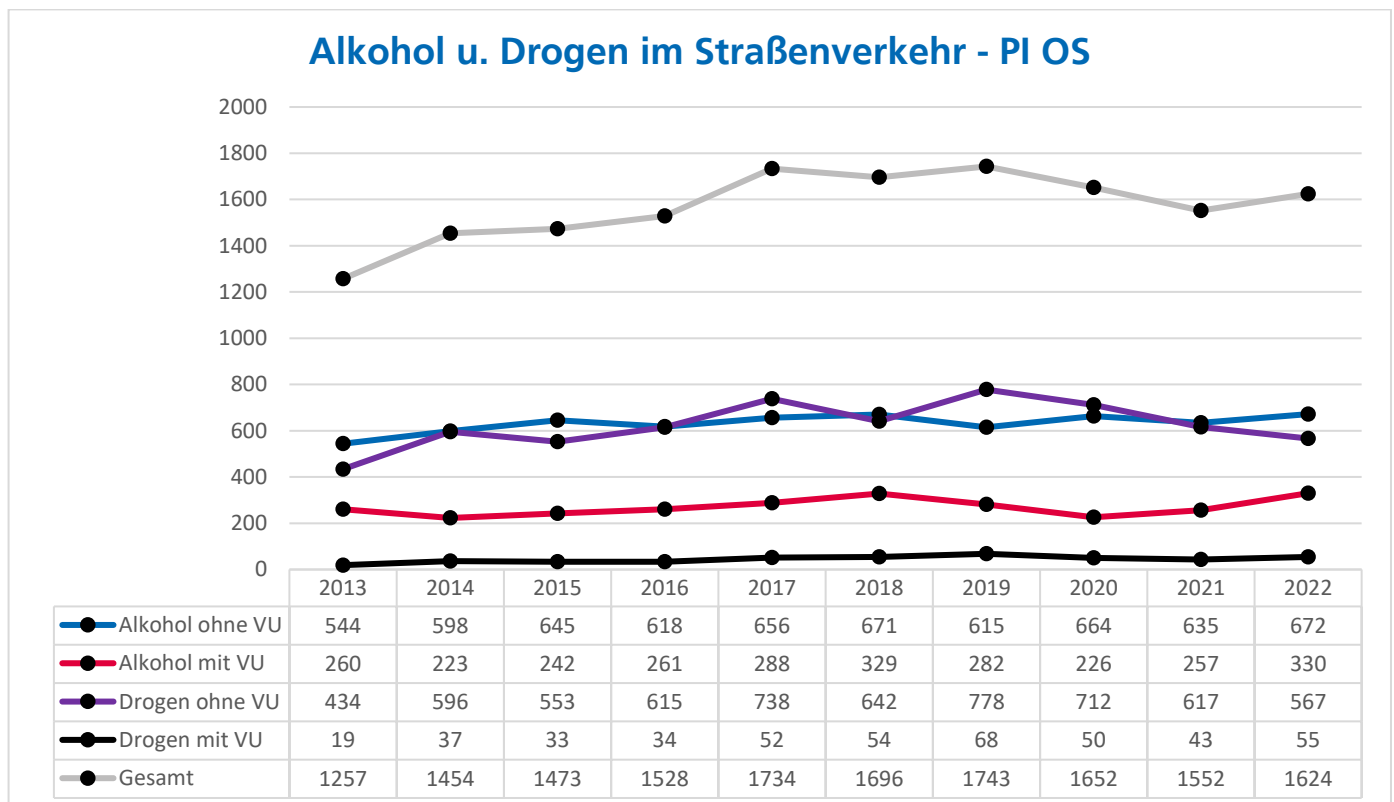
1.624 (1.552)¹ Fälle wurden in diesem Zusammenhang 2022 in der Polizeiinspektion Osnabrück registriert. Dabei fiel die Fallzahl im Bereich des folgenlosen Drogenkonsums im Straßenverkehr leicht, während alle anderen Fallzahlen anstiegen.

Unfälle unter der Einwirkung von Alkohol: **330** (257)¹

Unfälle unter der Einwirkung von Drogen: **55** (43)¹

Folgenlose Alkoholfahrten: **672** (635)¹

Folgenlose Drogenfahrten: **567** (617)¹



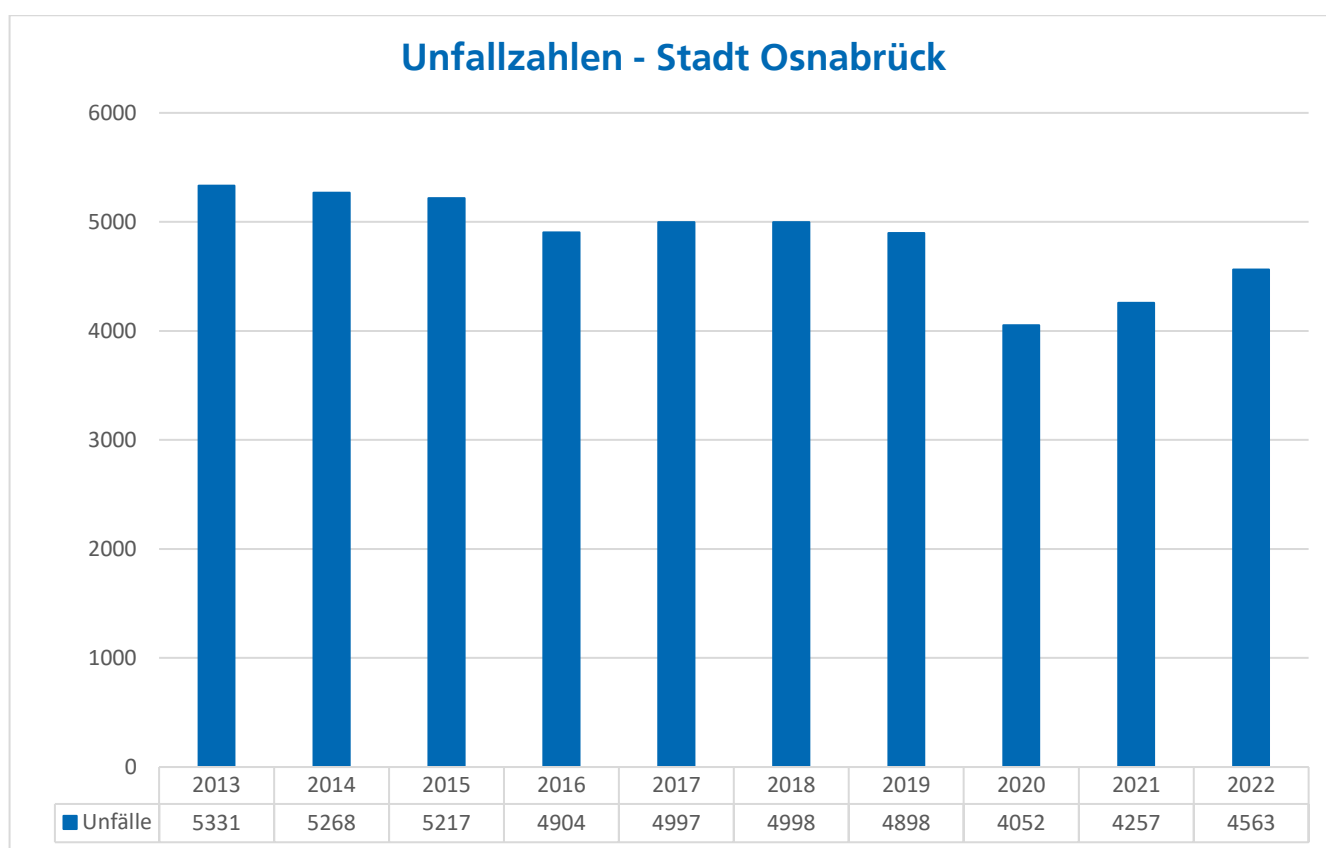
*Alkohol / Drogen = Alkohol- / Drogenfahrten

3. Unfallentwicklung in der Stadt Osnabrück

3.1 Gesamtentwicklung

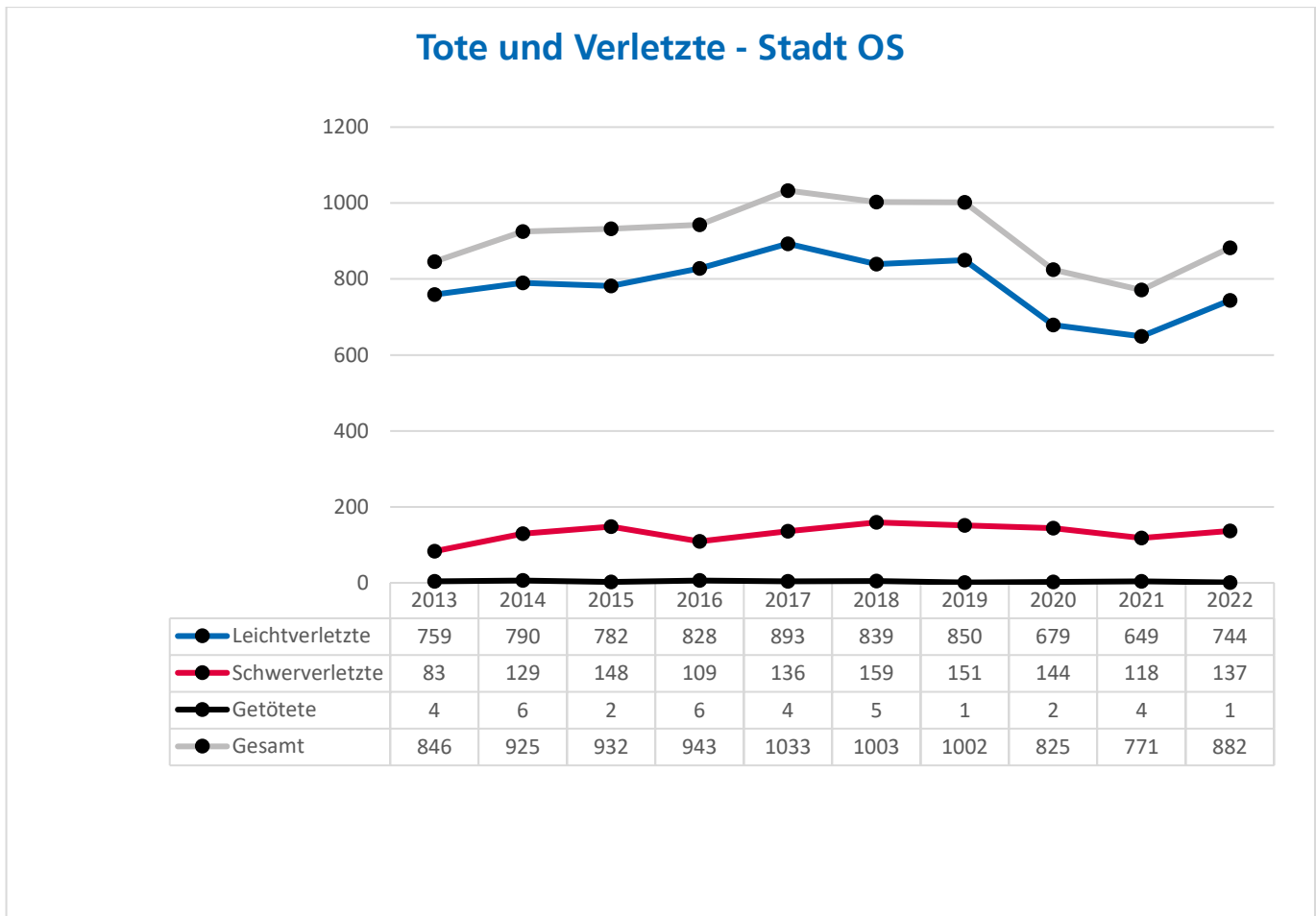
Die Zahl der Unfälle ist im Vergleich zum Vorjahr wieder angestiegen, auf **4.563** (4.257)¹. Dies bedeutet einen Anstieg um **7 %**.

Dieser Zuwachs dürfte auch maßgeblich durch das Ende der Pandemie beeinflusst worden sein. Das öffentliche Leben und die Verkehrsdichte erreichten wieder das Vor-Corona-Niveau.



3.2 Verkehrsunfälle mit Getöteten und Verletzten

In 2022 kamen im Stadtgebiet **882** (771)¹ Personen bei Unfällen zu Schaden. **1** (4)¹ wurde dabei getötet. Es wurden **137** (118)¹ Schwerverletzte und **774** (649)¹ Leichtverletzte gezählt. Die Zahlen im Bereich der Verletzten sind deutlich angestiegen und nähern sich wieder den Zahlen vor der Pandemie an.



Im Stadtgebiet Osnabrück ereigneten sich **438** (525)¹ Unfälle unter der Beteiligung von **Lkw**. Dies entspricht ca. **10 %** der Unfälle. Es wurden dabei **1** (1)¹ Unfall mit Getöteten, **3** (6)¹ Unfälle mit Schwerverletzten und **39** (23)¹ Unfälle mit Leichtverletzten erfasst.

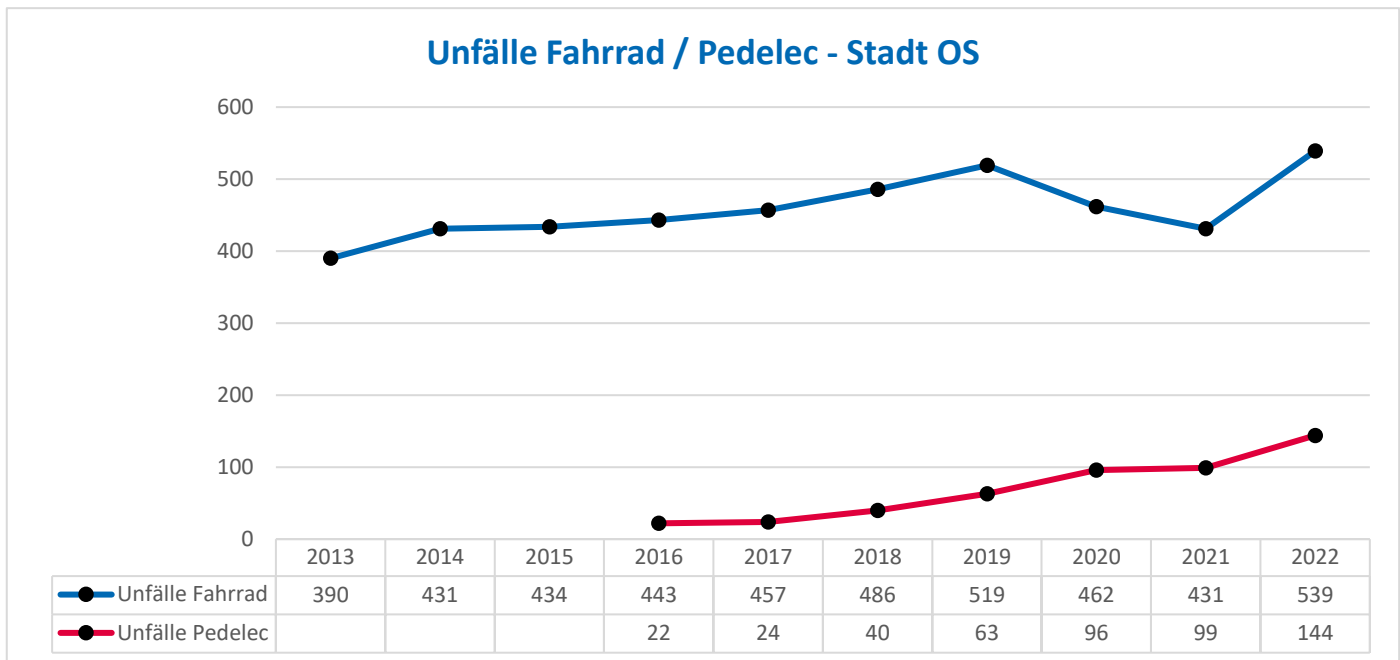
3.3 Verkehrsunfälle mit Rad- / Pedelec-Fahrern

Die Zahl der an Unfällen beteiligten Radfahrer ist auf einem konstant hohen Niveau. Zunehmender Radverkehr seit der Pandemie, sowie unterstützende Maßnahmen der Stadt Osnabrück (vgl. Radverkehrsplan 2030) sollen den Radverkehr auf **30 %** des Gesamtverkehrsaufkommens ansteigen lassen. Neben dem Ausbau der Radverkehrswege sind hier natürlich auch die (umgesetzten) Förderprogramme, z.B. beim Kauf von Lastenfahrrädern, zu nennen. Mehr Radverkehr bedingt eine höhere Zahl von Verkehrsunfällen mit Radfahrerbeteiligung. Bei dem getöteten Pedelec-Fahrer handelt es sich um einen 62-jährigen Mann.

Aufschlüsselung nach Fahrrad / Pedelec, bereinigte Zahlen:

Stadt OS	2021		2022	
	Fahrrad	Pedelec	Fahrrad	Pedelec
Unfälle	325	99	395	144
Getötete	0	1	0	1
Schwerverletzte	36	19	37	23
Leichtverletzte	186	59	240	107

Bei den registrierten Unfällen mit Pedelecs in der Stadt Osnabrück, setzen diese in **53 %** der Fälle die Hauptursache für den jeweiligen Unfall. Bei normalen Fahrradfahrern waren es **52 %**.



Im Bereich der alleinbeteiligten Radfahrurfälle ist eine Steigerung von etwa **67 %** zum Vorjahr zu verzeichnen.

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Tote	0	3	1	2	1	3	1	2	1	1
Schwer- verletzte	33	50	52	49 (1)	50 (7)	75 (7)	68 (17)	63 (19)	55 (19)	60 (23)
Leicht- verletzte	241	253	259	274 (17)	268 (14)	305 (24)	301 (31)	272 (60)	243 (58)	347 (107)
Unfälle gesamt	390	431	434	443 (22)	457 (24)	486 (40)	519 (63)	462 (96)	431 (99)	539 (144)

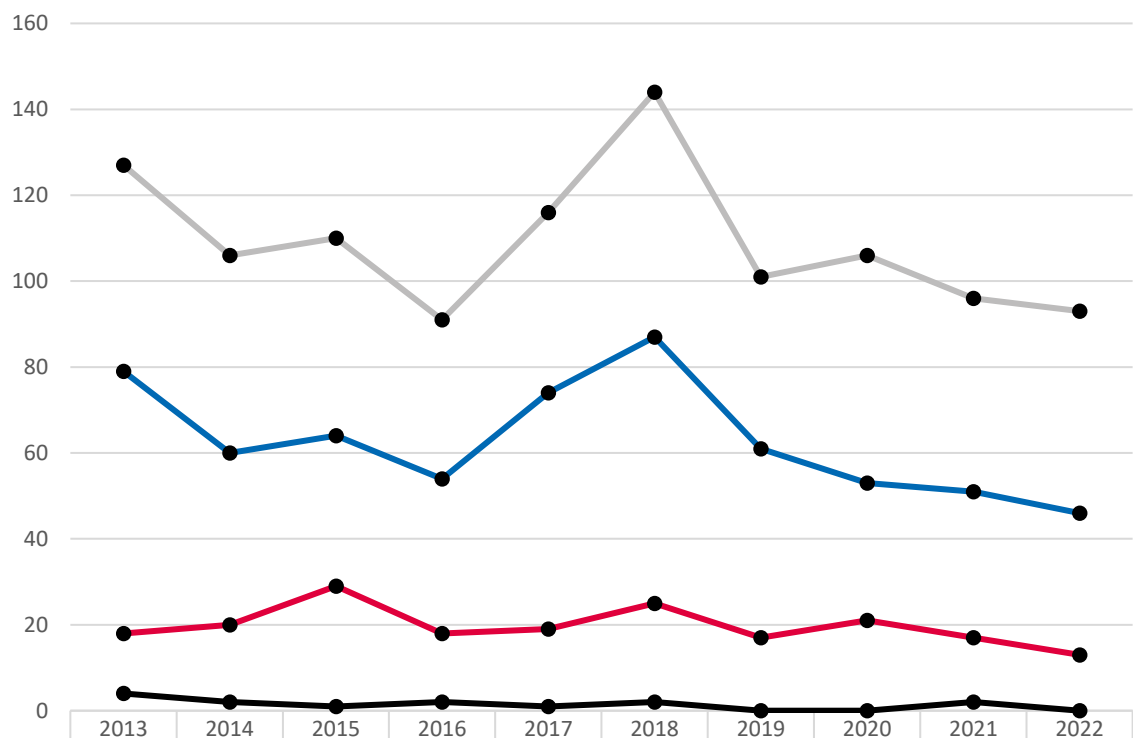
*Zahlen in Klammern = davon Pedelec-Fahrer

Bei den Unfällen mit **Personenschäden** unter Beteiligung von Pedelecs setzten die Fahrer in **49 %** der Fälle die Hauptursache für den jeweiligen Unfall. Bei normalen Fahrradfahrern waren es **47 %**.

3.4 Verkehrsunfälle mit Fußgängern

Gemessen an der Zahl aller Verkehrsunfälle im Stadtgebiet, sind Fußgänger nur selten beteiligt. 2022 in **93** (96)¹ Fällen. Größtenteils kommt es dann jedoch zu Verletzungen bei den Beteiligten. Im Berichtsjahr wurde **kein** Fußgänger getötet. **13** (17)¹ Schwerverletzte und **46** (51)¹ Leichtverletzte wurden erfasst.

Verletzte und getötete Fußgänger - Stadt OS



● Leichtverletzte	79	60	64	54	74	87	61	53	51	46
● Schwerverletzte	18	20	29	18	19	25	17	21	17	13
● Getötete	4	2	1	2	1	2	0	0	2	0
● Gesamt	127	106	110	91	116	144	101	106	96	93

3.5 Alkohol / Drogen im Straßenverkehr

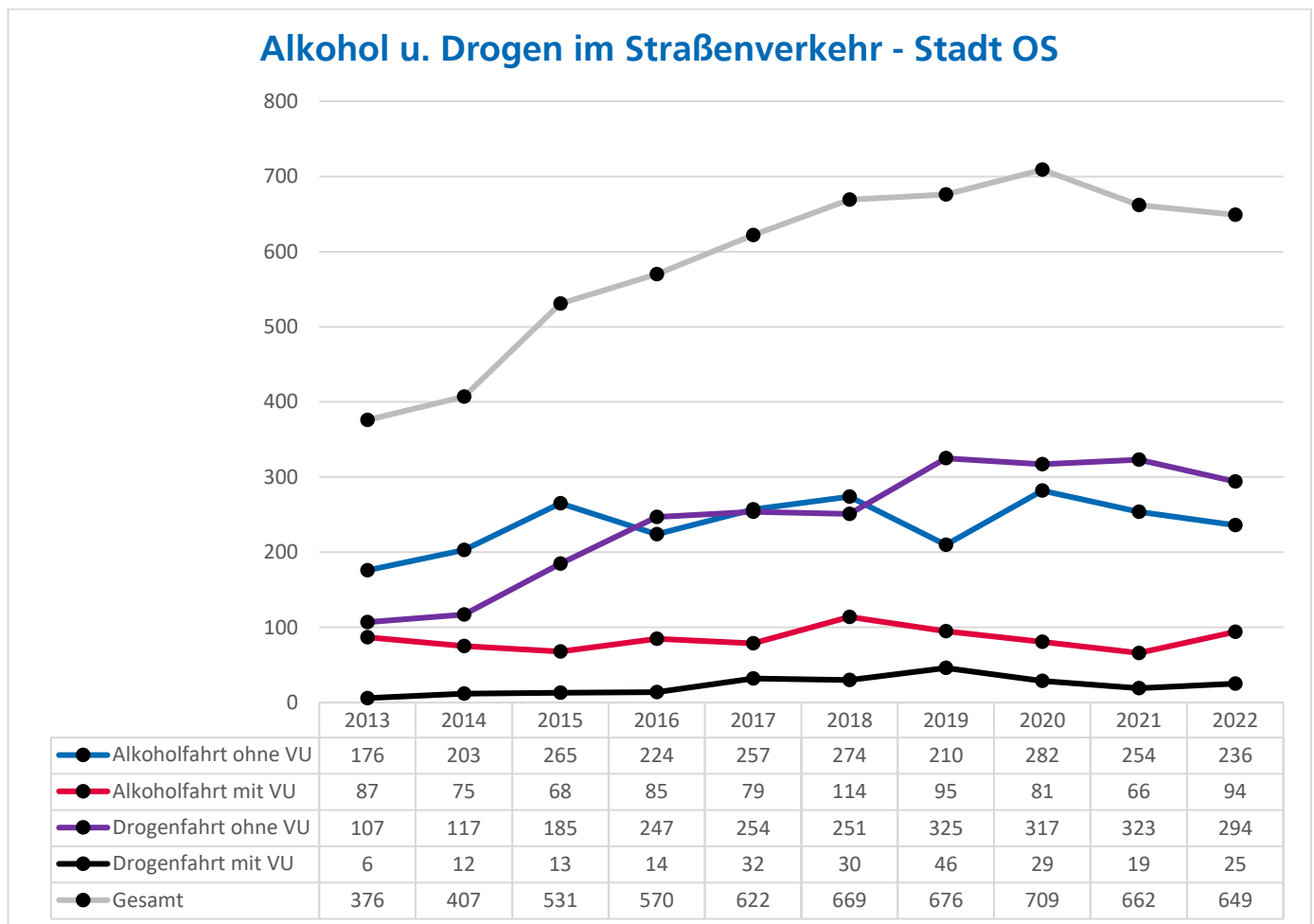
Im Berichtsjahr 2022 wurden im Stadtgebiet **649** (662)¹ Fälle gezählt, bei denen Fahrzeugführer unter dem Einfluss von Alkohol oder Drogen standen.

Unfälle unter der Einwirkung von Alkohol: **94** (66)¹

Unfälle unter der Einwirkung von Drogen: **25** (19)¹

Folgenlose Alkoholfahrten: **236** (254)¹

Folgenlose Drogenfahrten: **294** (323)¹



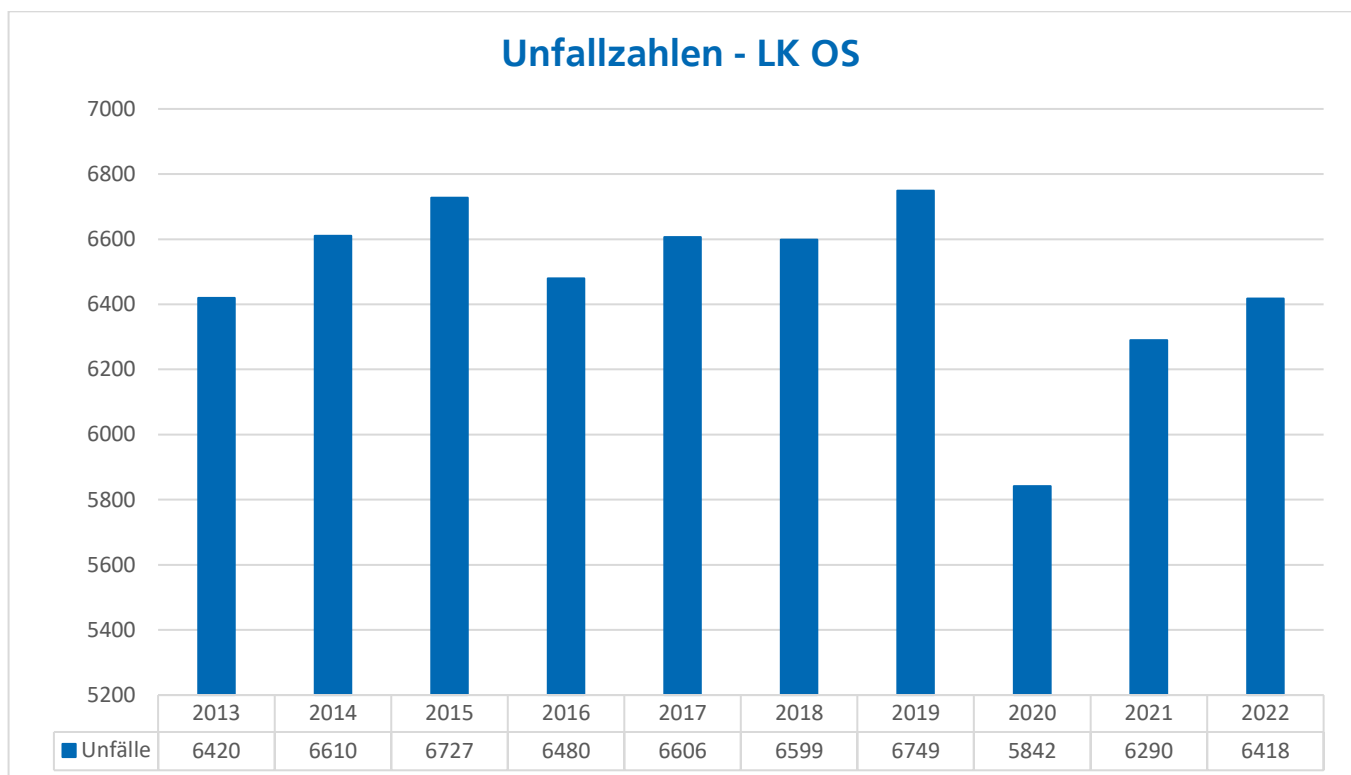
*Alkohol / Drogen = Alkohol- / Drogenfahrten

Im Stadtgebiet ist ein ähnlicher Trend wie auf Inspektionsebene festzustellen: Insbesondere bei den Alkohol- und Drogendelikten im Zusammenhang mit einem Verkehrsunfall sind die Fallzahlen angestiegen.

4. Unfallentwicklung im Landkreis Osnabrück

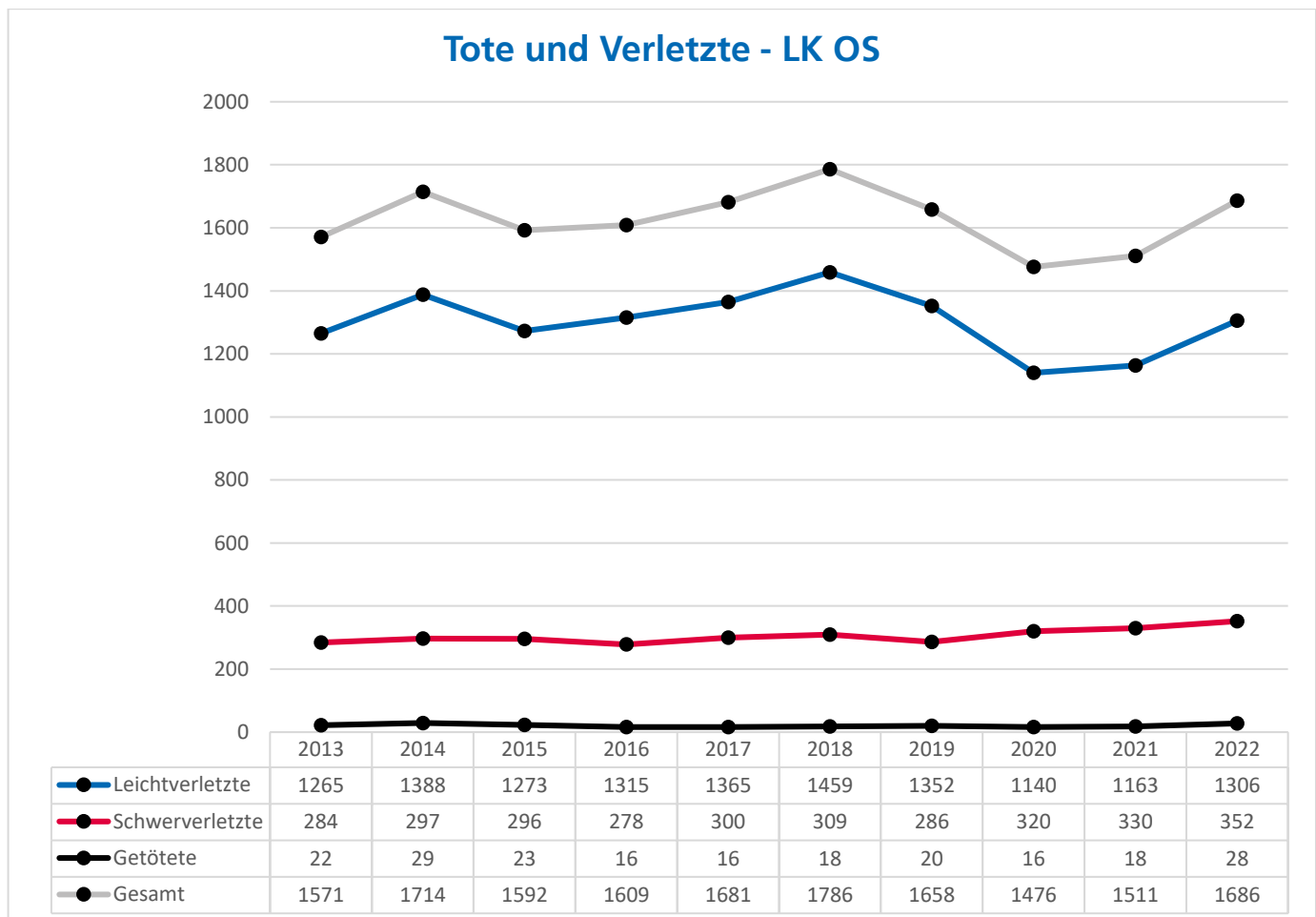
4.1 Gesamtentwicklung

Im Landkreis Osnabrück wurden im Jahr 2022 insgesamt **6.418** (6.290)¹ Verkehrsunfälle registriert. Der Wert ist gegenüber 2021 um **2%** gestiegen.



4.2 Verkehrsunfälle mit Getöteten und Verletzten

Auf den Straßen des Landkreises verloren im Betrachtungszeitraum **28** (18)¹ Personen ihr Leben. Insgesamt wurden **1.686** (1.511)¹ Personen verletzt. **352** (330)¹ Schwerverletzte und **1.306** (1.163)¹ Leichtverletzte wurden registriert.



4.3 Verkehrsunfälle mit Rad- / Pedelec-Fahrern

Im Landkreis ist die Zahl der Fahrradunfälle deutlich um **28 %** angestiegen. Es wurden **590** (460)¹ Unfälle registriert, bei denen **3** (3)¹ Radfahrer getötet, **116** (88)¹ schwer verletzt und **383** (306)¹ leicht verletzt wurden.

Aufschlüsselung nach Fahrrad / Pedelec, bereinigte Zahlen:

LK OS	2021		2022	
	Fahrrad	Pedelec	Fahrrad	Pedelec
Unfälle	290	170	355	235
Getötete	1	2	0	3
Schwerverletzte	46	42	67	49
Leichtverletzte	196	110	219	164

Der getötete Pedelec-Fahrer war 55 Jahre alt, die getöteten Pedelec-Fahrerinnen 85 und 56 Jahre alt.

Die Hauptunfallursache setzten Pedelec-Fahrer im Landkreis Osnabrück in **51 %** der Fälle. Bei normalen Fahrradfahrern waren es **54 %**.

Bei den registrierten Unfällen mit **Personenschäden** unter Beteiligung von Pedelecs setzten die Fahrer in **53 %** die Hauptursache für den jeweiligen Unfall. Bei normalen Fahrradfahrern waren es **51 %**.

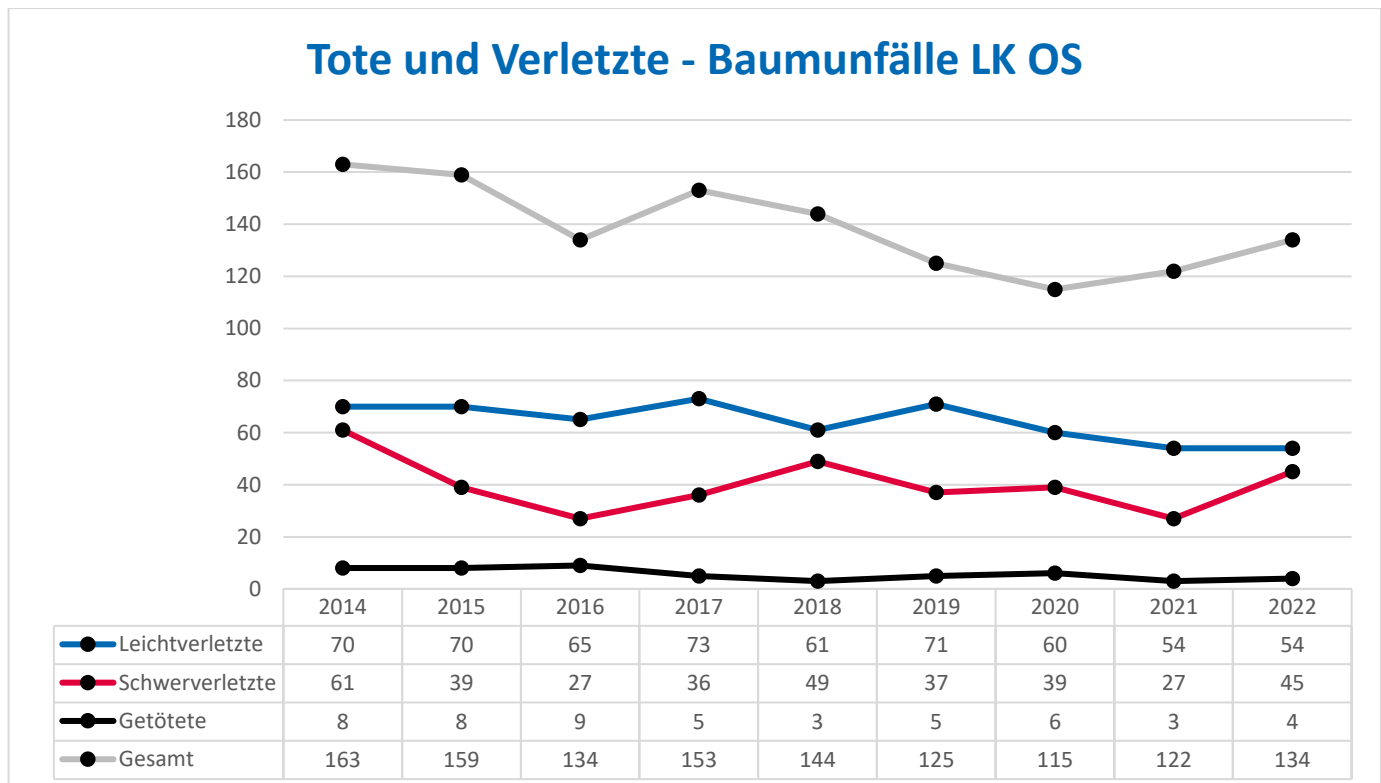
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Tote	5	4	2	3 (1)	1 (0)	2 (1)	5 (4)	3 (2)	3 (2)	3 (3)
Schwer- verletzte	59	61	64	67 (9)	59 (8)	64 (13)	82 (29)	107 (42)	88 (42)	116 (49)
Leicht- verletzte	213	246	235	271 (16)	273 (33)	324 (48)	361 (80)	348 (121)	306 (110)	383 (164)
Unfälle gesamt	321	372	344	402 (28)	383 (42)	434 (70)	501 (120)	501 (170)	460 (170)	590 (235)

*Zahlen in Klammern = davon Pedelec-Fahrer

4.4 Baumunfälle

Baumunfälle ereignen sich vornehmlich außerhalb von geschlossener Bebauung und auf freien Streckenabschnitten. Deshalb wurde eine Auswertung nur für den Landkreis Osnabrück vorgenommen. Seit 2014 werden die Zahlen nur noch außerhalb geschlossener Ortschaften (a.g.O.) erhoben.

Es kam zu **134** (122)¹ Baumunfällen. Durch den Anprall an einen Baum kamen **4** (3)¹ Personen ums Leben, **3** Pkw-Fahrer und **1** Kleinbusfahrer. **45** (27)¹ Personen verletzten sich schwer, **54** (54)¹ leicht.



*Gesamt = auch VU ohne Verletzte

Ab Juni 2014 wurde für drei Jahre auf ausgewählten Baumunfallstrecken in ganz Niedersachsen ein Modellversuch durchgeführt. Dazu wurden die Strecken besonders beschildert und ein Tempolimit von 70 km/h festgesetzt. Der Modellversuch lief im Jahr 2017 aus, im Landkreis Osnabrück wurde das getestete Tempolimit auf vielen Strecken beibehalten.

Im Rahmen von Straßensanierungen werden an Baumunfallstrecken häufig Schutzplanken angebracht, so werden sukzessive mehr und mehr Strecken entschärft.

Nach Baumunfällen mit Schwerverletzten und Toten finden regelmäßig Ortstermine mit den Trägern der Verkehrssicherheitsarbeit statt. Daraufhin werden angemessene Maßnahmen beschlossen und umgesetzt. Es findet also eine dauerhafte Betrachtung statt.

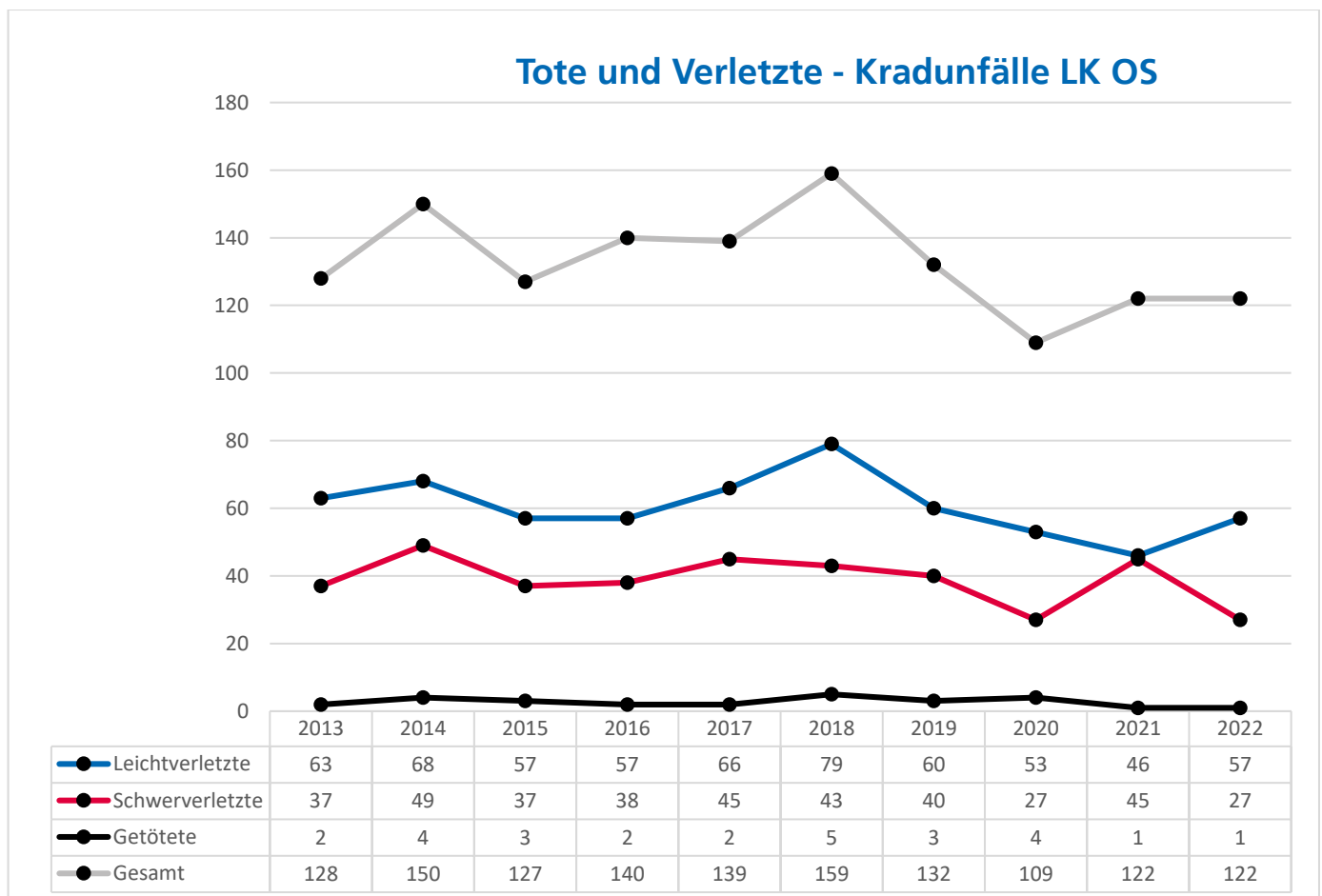
4.5 Kradunfälle

Im Landkreis Osnabrück gibt es einige kurvenreiche Streckenabschnitte, die von Kradfahrern gerne befahren werden. Betrachtet werden Kräder über 125 ccm Hubraum.

In 2022 wurden **122** (122)¹ Verkehrsunfälle mit Krädern gezählt. Dabei wurden **1** (1)¹ Fahrer getötet, **27** (45)¹ schwer und **57** (46)¹ leicht verletzt. Insbesondere im Bereich der Schwerverletzten ist ein deutlicher Rückgang zu verzeichnen.

In **57 %** der Fälle waren die Hauptunfallverursacher die Kradfahrer. Zwei der Hauptunfallursachen sind die unangepasste Geschwindigkeit und der ungenügende Sicherheitsabstand.

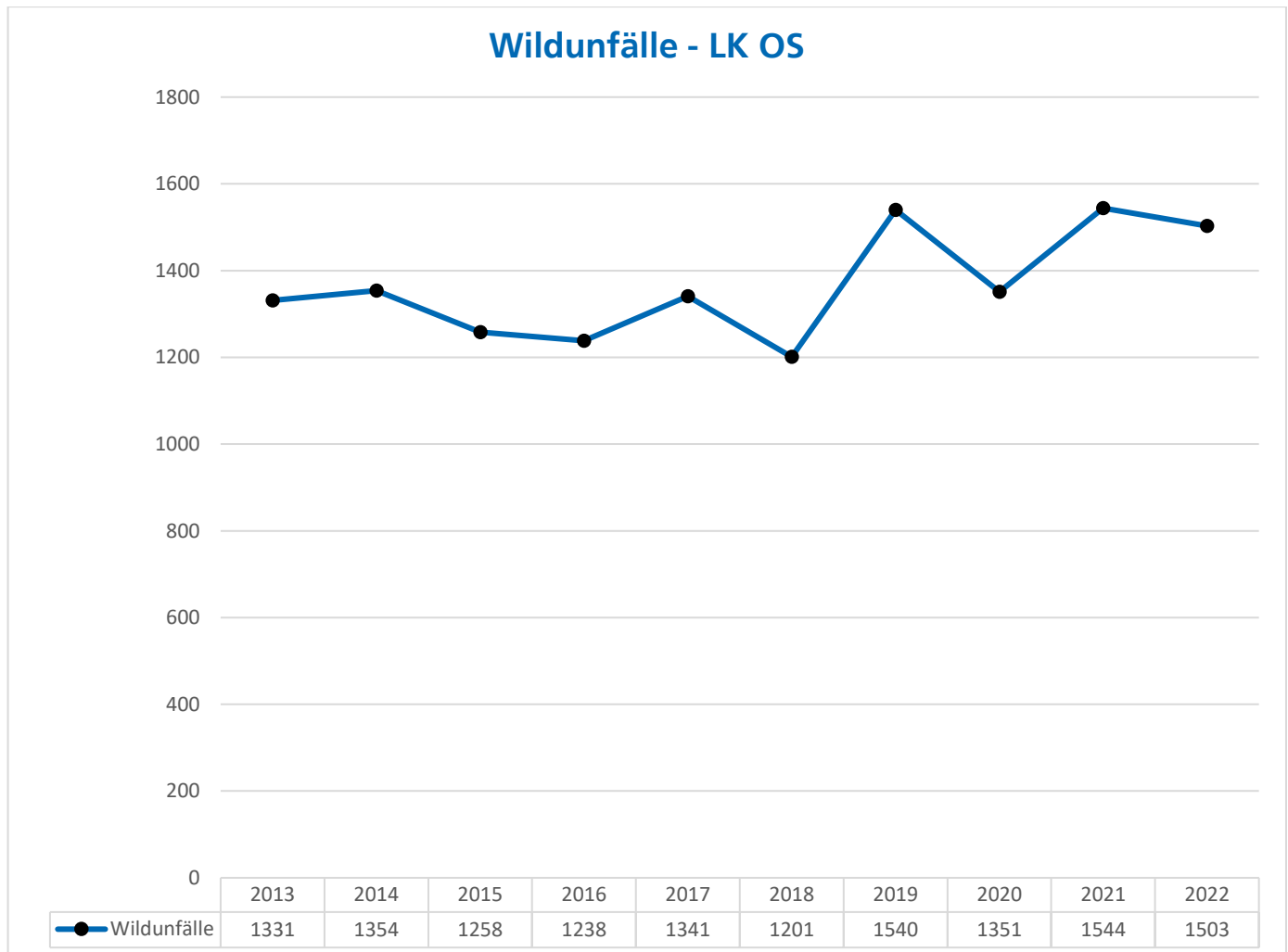
In **39 %** der Fälle verunfallten die Kradfahrer alleinbeteiligt.



4.6 Wildunfälle

Bei Wildunfällen wird ebenfalls nur der Landkreis Osnabrück betrachtet.

Die Zahl der Zusammenstöße mit Wildtieren liegt weiterhin auf einem hohen Niveau. 2022 wurden **1.503** (1.544)¹ Fälle registriert. In den meisten Fällen blieb es bei Sachschäden, bei **16** (27)¹ Unfällen kam es auch zu Personenschäden.



4.7 Alkohol / Drogen im Straßenverkehr

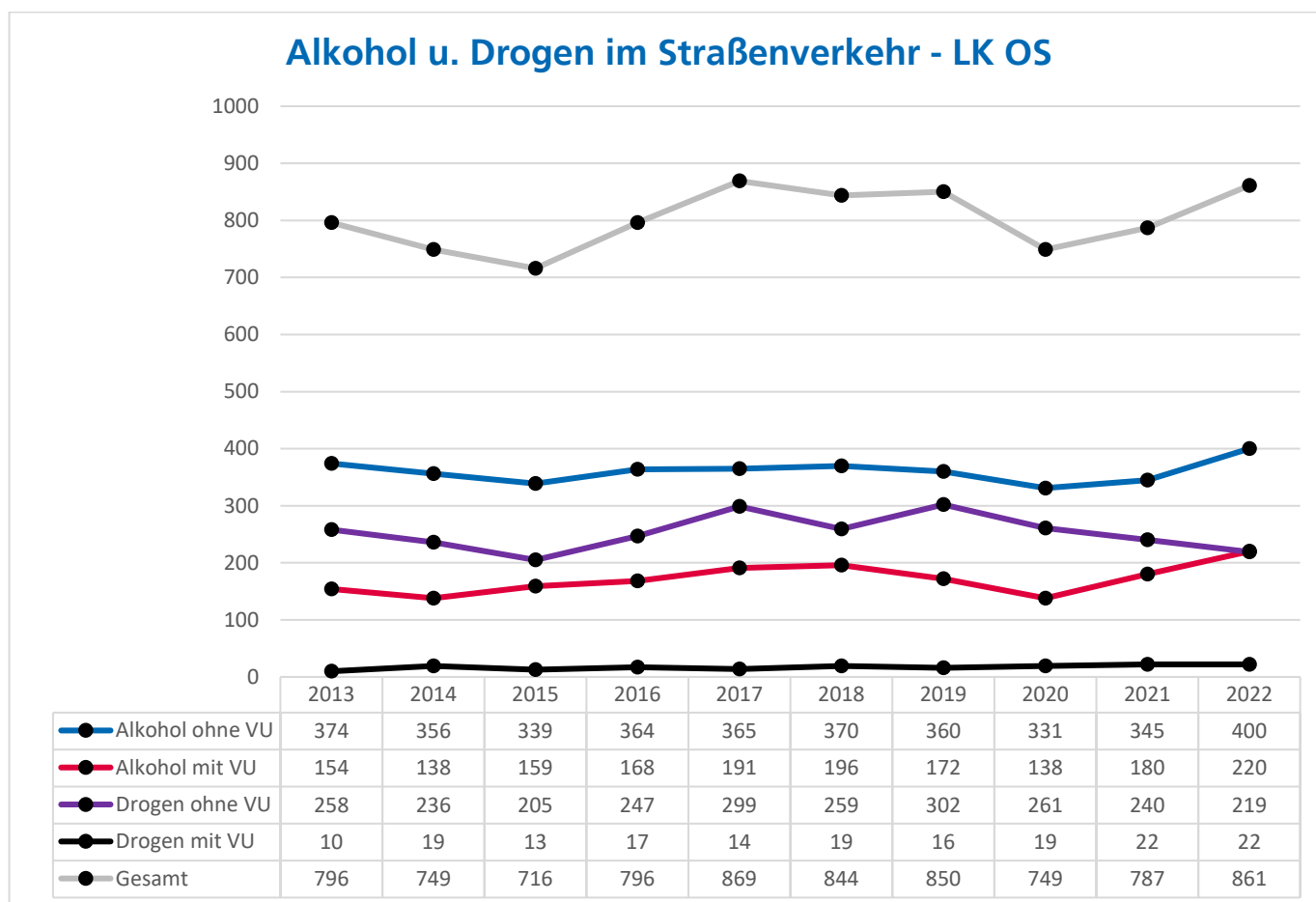
Im Berichtsjahr 2022 wurden im Landkreis **861** (787)¹ Fälle gezählt, bei denen Fahrzeugführer unter dem Einfluss von Alkohol oder Drogen standen.

Unfälle unter der Einwirkung von Alkohol: **220** (180)¹

Unfälle unter der Einwirkung von Drogen: **22** (22)¹

Folgenlose Alkoholfahrten: **400** (345)¹

Folgenlose Drogenfahrten: **219** (240)¹



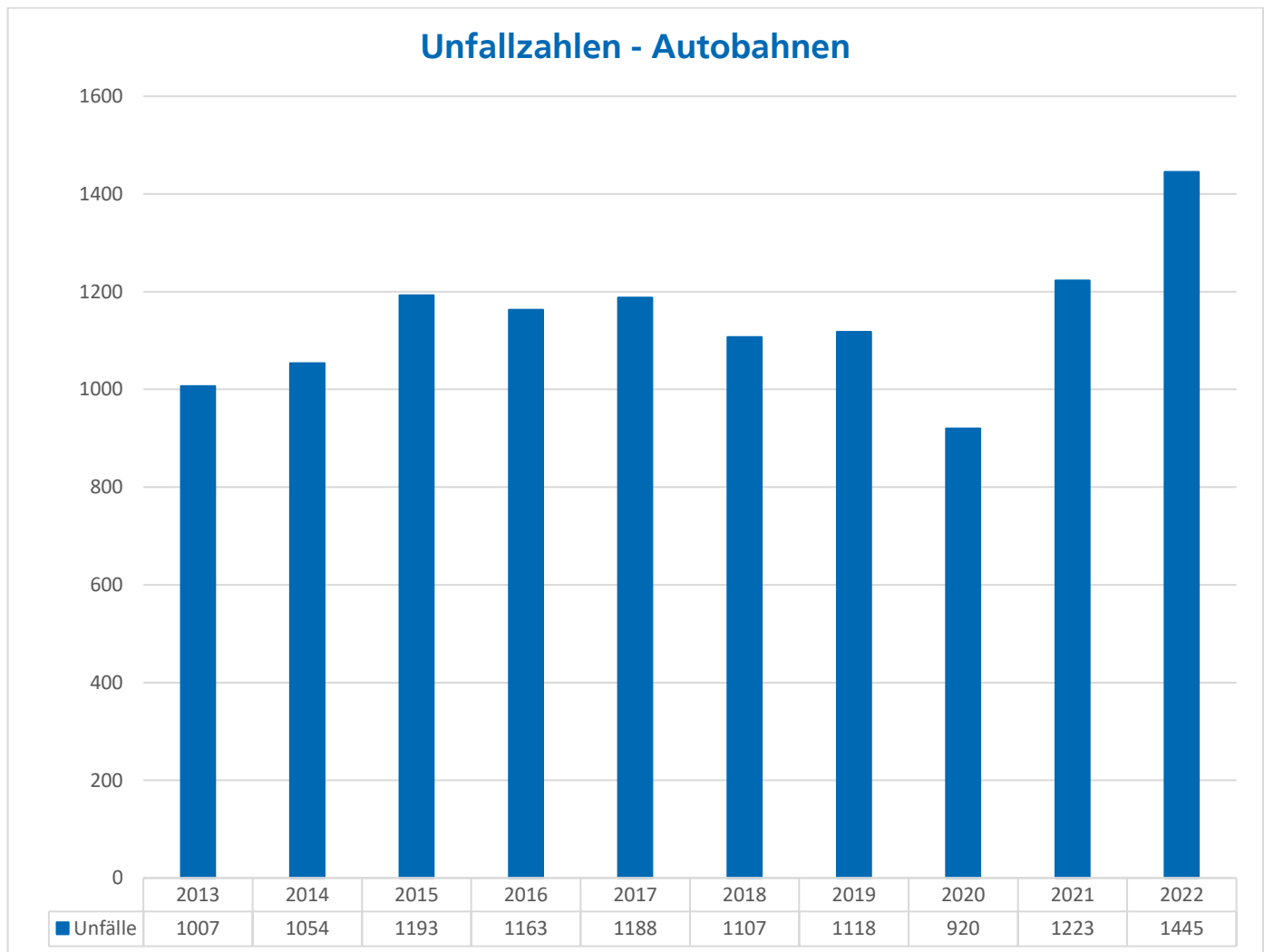
*Alkohol / Drogen = Alkohol- / Drogenfahrten

Im Landkreis sind insbesondere die Zahlen im Bereich der Delikte mit / unter Alkoholeinwirkung angestiegen.

5. Unfallentwicklung auf den Autobahnen

5.1 Gesamtentwicklung

Auf den Bundesautobahnen im hiesigen Zuständigkeitsbereich (A1, A30 und A33) ereigneten sich **1.445** (1.223)¹ Verkehrsunfälle. Dies stellt einen prozentualen Anstieg zum Vorjahr um **18 %** dar.

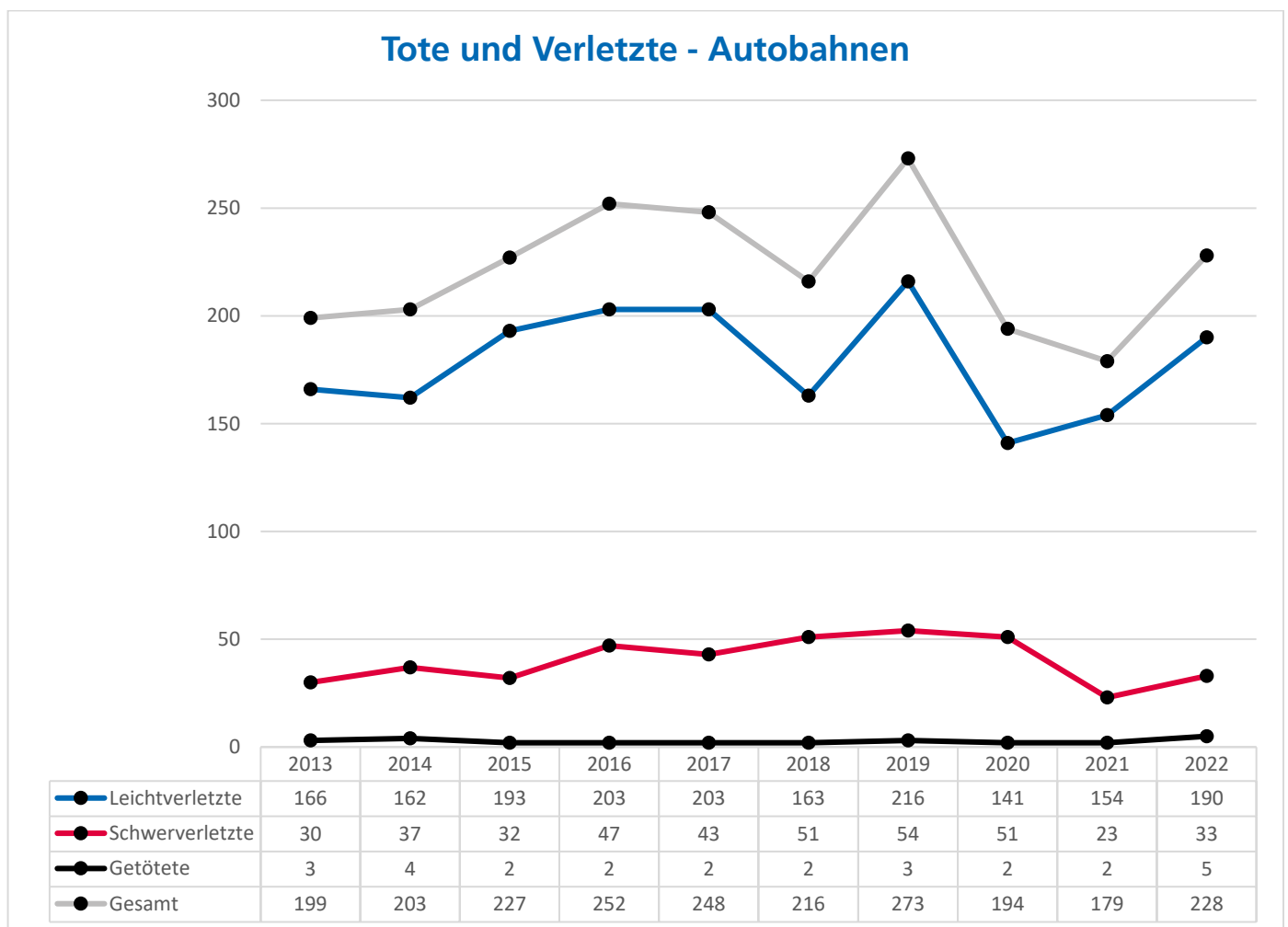


Im Bereich der A1 finden umfangreiche Ausbauarbeiten auf sechs Spuren statt. Die Bauarbeiten bedeuten wechselnde Verkehrsführungen, lange Baustellenbereiche mit beschränkten Fahrbahnbreiten und mehr Stau. Diese Umstände führen zu einer Vielzahl von Verkehrsunfällen ohne Verletzte. Bei 84,2 % aller Unfälle auf Autobahnen blieb es in 2022 bei Sachschäden.

5.2 Verkehrsunfälle mit Getöteten und Verletzten

Die Unfallfolgen nahmen auch im Bereich der Autobahnen in 2022 wieder zu. Insgesamt wurden **228** (179)¹ Personen verletzt. Zu Tode kamen **5** (2)¹ Verkehrsteilnehmer, **33** (23)¹ verletzten sich schwer und **190** (154)¹ verletzten sich leicht.

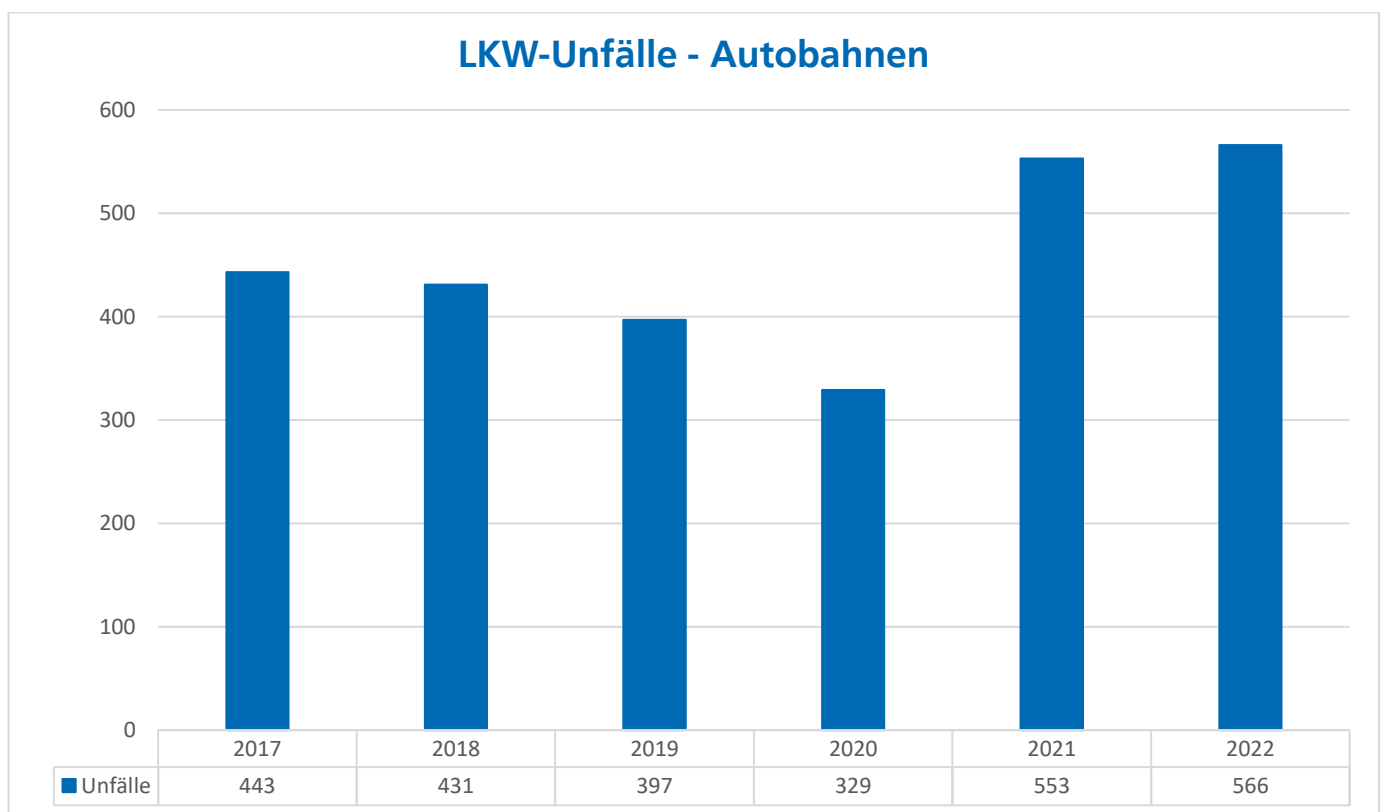
Bei den **Getöteten** handelt es sich um 1 Lkw-Fahrer, 1 Pkw-Fahrer, 1 Pkw-Mitfahrer und 2 Fußgänger.



5.3 Verkehrsunfälle mit Lkw-Beteiligung

Da Lkw auf Autobahnen bei Verkehrsunfällen besonders häufig beteiligt sind, werden diese gesondert ausgewertet. Die Zahl der Lkw-Unfälle stieg leicht auf **566** (553)¹, an **39 %** aller Autobahnunfälle waren Lkw beteiligt. **1** (1)¹ Lkw-Fahrer kam ums Leben, **6** (8)¹ wurden schwer und **13** (11)¹ leicht verletzt.

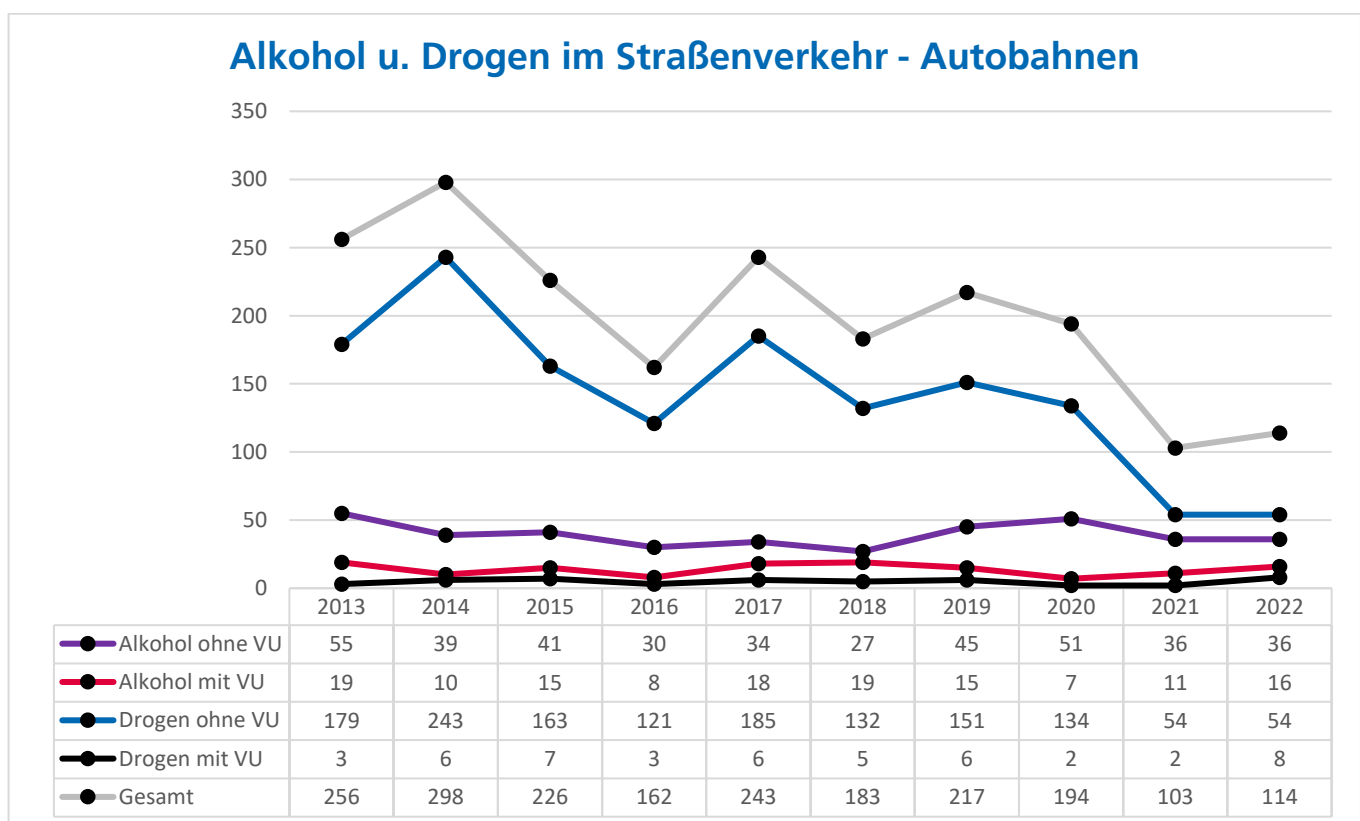
In **102** (71)¹ Fällen wurde Überholen bzw. Überholt werden als Hauptunfallursache erfasst, in **37** (45)¹ Fällen ungenügender Sicherheitsabstand und in **7** (9) Fällen war der Unfall auf eine Ablenkung zurückzuführen.



5.4 Alkohol / Drogen im Straßenverkehr

Auch auf den Autobahnen standen Verkehrsteilnehmer wiederholt unter dem Einfluss von Alkohol und Drogen, **114** (103)¹ Fälle wurden gezählt.

Unfälle unter der Einwirkung von Alkohol:	16 (11) ¹
Unfälle unter der Einwirkung von Drogen:	8 (2) ¹
Folgenlose Alkoholfahrten:	36 (36) ¹
Folgenlose Drogenfahrten:	54 (54) ¹



*Alkohol / Drogen = Alkohol- / Drogenfahrten

6. Unfallprävention und Verkehrssicherheitsarbeit

Ziel und Aufgabe der Polizei ist es, Verkehrsunfälle möglichst zu verhindern, zu reduzieren und die Unfallfolgen zu mildern. Dazu erfolgen unterschiedliche präventive polizeiliche Maßnahmen insbesondere im Bereich der Risikogruppen.

In diesem Kontext stellt die polizeiliche Arbeit bei der Unfallprävention, der Verkehrsüberwachung und in den Unfallkommissionen eine wichtige Aufgabe dar.

Im **Präventionsbereich** werden die verschiedenen Altersgruppen hinsichtlich der besonderen Gefahren im Straßenverkehr informiert und sensibilisiert. Bei Kindern spielt beispielsweise die Puppenbühne aufklärende Theaterstücke, an Schulen werden Radfahrprüfungen und Fahrradüberprüfungen (Sicherheit / Technik) durchgeführt. Ergänzend dazu werden Schüler- und Elternlotsen ausgebildet.

Durch Vorträge und die Teilnahme an unterschiedlichsten Veranstaltungen sollen thematisch möglichst alle Altersgruppen erreicht werden.

Neben einer **landesweiten Verkehrssicherheitskampagne zur Steigerung der Radverkehrssicherheit** hat die Polizeiinspektion Osnabrück auch Präventionskonzepte für Rad fahrende Senioren entwickelt. „**Fit mit dem Pedelec**“ richtet sich an Senioren*innen ab 60 Jahren bislang nur in der Stadt Osnabrück. In Zusammenarbeit mit den örtlichen Verkehrswachten und ansässigen Fahrradhändlern setzen sich die Senioren*innen mit den (technischen und rechtlichen) Möglichkeiten eines Pedelecs auseinander und erhalten in theoretischen und praktischen Übungen Hinweise zum verkehrssicheren Umgang im öffentlichen Straßenverkehr. Bei dem Projekt „**Sicherheit erfahren**“ werden die Senioren*innen auf Unfallschwerpunkte in den verschiedenen Osnabrücker Stadtteilen hingewiesen und fahren zum besseren Verständnis einzelne Strecken zusammen mit dem Präventionsteam ab.

Die **Verkehrsüberwachung** der Polizei ist verbunden mit aufklärenden und repressiven Maßnahmen. Ihre Ziele, die Reduzierung und Verhütung von Verkehrsunfällen, fanden sich bis zum Ende des Jahres 2019 in der „**Verkehrssicherheitsinitiative 2020**“ wieder.

Die Polizei hat ihre Strategie aktualisiert und die „**Fachstrategie Verkehr**“ entwickelt.

An diesem Werk orientieren sich in den nächsten Jahren die polizeilichen Aktivitäten in Bezug auf die Verhinderung und Verringerung von Verkehrsunfällen.

Aktuell liegt der **Schwerpunkt** in unserer Inspektion, wie auch landesweit, im Bereich der **Rücksichtnahme** im Straßenverkehr.

Rund 80 Prozent der Radfahrer, Autofahrer und Fußgänger in deutschen Großstädten wünschen sich laut einer Umfrage des ADAC aus dem Jahr 2020 mehr gegenseitige Rücksichtnahme. Die meisten Menschen verhalten sich situationsangemessen und partnerschaftlich; doch angesichts des steigenden Verkehrsaufkommens und immer neuer Verkehrsmittel wird der Platz auf der Straße enger, was zu Konflikten führen kann. Hier kommt gerade dem § 1 Abs. 1 StVO - Die Teilnahme am Straßenverkehr erfordert ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht - eine besondere Bedeutung zu.

Zudem steht das Thema **Radverkehr** – Verkehrsverstöße von und gegenüber Radfahrenden – weiter im Fokus. So wird es auch im Jahr 2023 regelmäßige Schwerpunktkontrollen in Stadt und Landkreis Osnabrück geben.

Die besonderen Umstände der Jahre 2020, 2021 und 2022 haben die Veränderung im Mobilitätsverhalten der Bevölkerung beschleunigt.

In Verbindung mit technischen Innovationen rund um den nichtmotorisierten und motorisierten Zweiradverkehr (z.B. Pedelec, e-Bike und Elektrokleinstfahrzeuge) stellt dies in Zukunft eine große Herausforderung in der Verkehrssicherheitsarbeit dar.

Die Unfalluhr 2022 in der PI Osnabrück (durchschnittlich):

alle 42 Minuten nahm die Polizei einen Verkehrsunfall auf
 alle 3 Tage endete ein Verkehrsunfall an einem Baum
 alle 3 Stunden wurde eine Person im Straßenverkehr verletzt
 alle 1,5 Tage war ein verunglücktes Kind darunter
 alle 3,5 Stunden eine Person im Alter zwischen 18 und 24 Jahren
 alle 4 Stunden verunglückte ein älterer Mensch ab 65 Jahren
 alle 8 Stunden war ein Unfall mit Radfahrbeteiligung zu verzeichnen
 jeden Tag verunfallte ein Pedelec-Fahrender
 jeden zweiten Tag verunfallte ein zu Fuß gehender Verkehrsteilnehmer
 jeden 10 Tag kam ein Mensch im Straßenverkehr ums Leben



7. Tipps für Verkehrsteilnehmer

Mehr als 95% aller Verkehrsunfälle sind auf das **falsche Verhalten** von Verkehrsteilnehmern zurückzuführen, oftmals im Zusammenhang mit weiteren Faktoren. Jeder Verkehrsteilnehmer kann und sollte also dazu beitragen, die Gefahren im Straßenverkehr zu verringern.

Jeder muss sich bewusst sein, dass er, sobald er sein Haus verlässt, Teilnehmer am Straßenverkehr ist und die dort gültigen Regelungen zu beachten hat. Sei es als Fußgänger, Radfahrer oder als Führer eines Kraftfahrzeuges.

Da auch Verkehrsvorschriften einem stetigen Wandel unterliegen, ist es empfehlenswert, sich von Zeit zu Zeit mit den Neuerungen zu befassen. Die Einhaltung dieser Regeln durch alle Verkehrsteilnehmer macht das Verhalten gegenseitig einschätz- und vorhersehbar. Alle Teilnehmer im Straßenverkehr können sich somit aufeinander einstellen.

Gerade im Bereich der neuen Verkehrsarten, wie z.B. **e-Scooter**, ist festzustellen, dass viele Nutzer überhaupt nicht richtig über die geltenden Verkehrsregeln informiert sind. Eine Forsa-Umfrage aus dem Jahr 2020 im Auftrag des DVR zeigt, dass gerade einmal 49 % wissen, dass für e-Scooter-Fahrende die gleichen Promillegrenzen wie für Fahrende anderer Kraftfahrzeuge gelten. Mehr als die Hälfte der Befragten gab an, bereits regelwidrig auf dem Gehweg oder in einer Fußgängerzone gefahren zu sein. Die DVR Kampagne „Roll ohne Risiko“ soll hier über die Regeln und Risiken aufklären.

Die **Ablenkungen** werden im Straßenverkehr immer vielfältiger. Im Rahmen einer BAST-Studie (Bundesanstalt für Straßenwesen) gaben 80 % der Fahrer an, dass sie ein bis drei fahrfremde Tätigkeiten in der letzten halben Stunde vor der Befragung ausgeführt haben. Smartphones, Navigationsgeräte und andere elektronische Geräte lenken den Fokus weg von der Straße, sie bilden den größten Teil der Ablenkung im Straßenverkehr. Der Begriff Ablenkung umfasst aber auch viele weitere Dinge, z.B. die Konversation mit Mitfahrern, gedankliches Befassen mit eindringlichen Themen, Beachtung von Geschehnissen außerhalb des Verkehrsraumes. Diese Dinge lenken Verkehrsteilnehmer von der eigentlichen Tätigkeit, dem Fahren, ab. Ablenkungen sind aber nicht nur bei den Führern von Fahrzeugen und Kraftfahrzeugen problematisch.

Bei den schwächeren Verkehrsteilnehmern, den **Fußgängern und Radfahrern**, ist die Erkennbarkeit wichtig. Nicht nur in der dunklen Jahreszeit sollte auffällige, helle oder sogar Signalkleidung mit Reflexionsflächen getragen werden. In den vergangenen Jahren hat sich vieles zum Positiven entwickelt. Eine gute Erkennbarkeit und Signalkleidung sind immer öfter wahrzunehmen. Die Sichtbarkeit ist auch bei den **Pedelec-Fahrern** ein besonderer Sicherheitsaspekt. Die durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit liegt höher als beim klassischen Fahrrad, einer guten Erkennbarkeit kommt deshalb eine große Bedeutung zu. Eine schnelle, einfache und wirkungsvolle Schutzmaßnahme stellen Schutzhelme dar. Sie können die Folgen bei Fahrradstürzen entscheidend abmildern.

Deshalb: Wer einen Helm trägt, fährt sicherer!

Impressum

Polizeiinspektion Osnabrück
Kollegienwall 6-8
49074 Osnabrück

0541 327-0
www.pi-os.polizei-nds.de

Die PI Osnabrück wird vertreten durch:

Oliver Voges, Kriminaldirektor

Leiterin Einsatz / Verkehr:

Ann Oldiges, Polizeidirektorin

Fachberater und Verfasser:

Ingo Grewe, PHK
- Sachgebiet Verkehr -

Redaktionelle Begleitung:

Matthias Bekermann, POK
- Presse- und Öffentlichkeitsarbeit –