

Verkehrsunfallstatistik 2023

PRESSE



Polizeiinspektion **Osnabrück**

Im Interesse der Lesbarkeit haben wir auf geschlechtsbezogene Formulierungen verzichtet.
Selbstverständlich sind immer männliche, weibliche und diverse Personen gemeint, auch wenn das generische Maskulinum genannt wird.

Inhaltsverzeichnis

1. Allgemeines	2
2. Unfallentwicklung Polizeiinspektion Osnabrück	2
2.1 Gesamtentwicklung	2
2.2 Unfalltote	4
2.3 Verletzte	5
2.4 Verkehrsunfälle mit Rad- / Pedelec-Fahrern	6
2.5 Unfallursachen	8
2.6 Verkehrsunfallfluchten	8
2.7 Elektrokleinstfahrzeuge (e-Scooter)	9
2.8 Alkohol / Drogen im Straßenverkehr	9
3. Unfallentwicklung in der Stadt Osnabrück	10
3.1 Gesamtentwicklung	10
3.2 Verkehrsunfälle mit Getöteten und Verletzten	11
3.3 Verkehrsunfälle mit Rad- / Pedelec-Fahrern	12
3.4 Verkehrsunfälle mit Fußgängern	13
3.5 Alkohol / Drogen im Straßenverkehr	14
4. Unfallentwicklung im Landkreis Osnabrück	15
4.1 Gesamtentwicklung	15
4.2 Verkehrsunfälle mit Getöteten und Verletzten	16
4.3 Verkehrsunfälle mit Rad- / Pedelec-Fahrern	17
4.4 Baumunfälle	18
4.5 Kradunfälle	19
4.6 Wildunfälle	20
4.7 Alkohol / Drogen im Straßenverkehr	21
5. Unfallentwicklung auf den Autobahnen	22
5.1 Gesamtentwicklung	22
5.2 Verkehrsunfälle mit Getöteten und Verletzten	23
5.3 Verkehrsunfälle mit Lkw-Beteiligung	24
5.4 Alkohol / Drogen im Straßenverkehr	25
6. Unfallprävention und Verkehrssicherheitsarbeit	26
7. Tipps für Verkehrsteilnehmer	28

1. Allgemeines

In der Unfallstatistik für die Polizeiinspektion Osnabrück werden alle Verkehrsunfälle in der Stadt Osnabrück, dem Landkreis und auf Teilabschnitten 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.

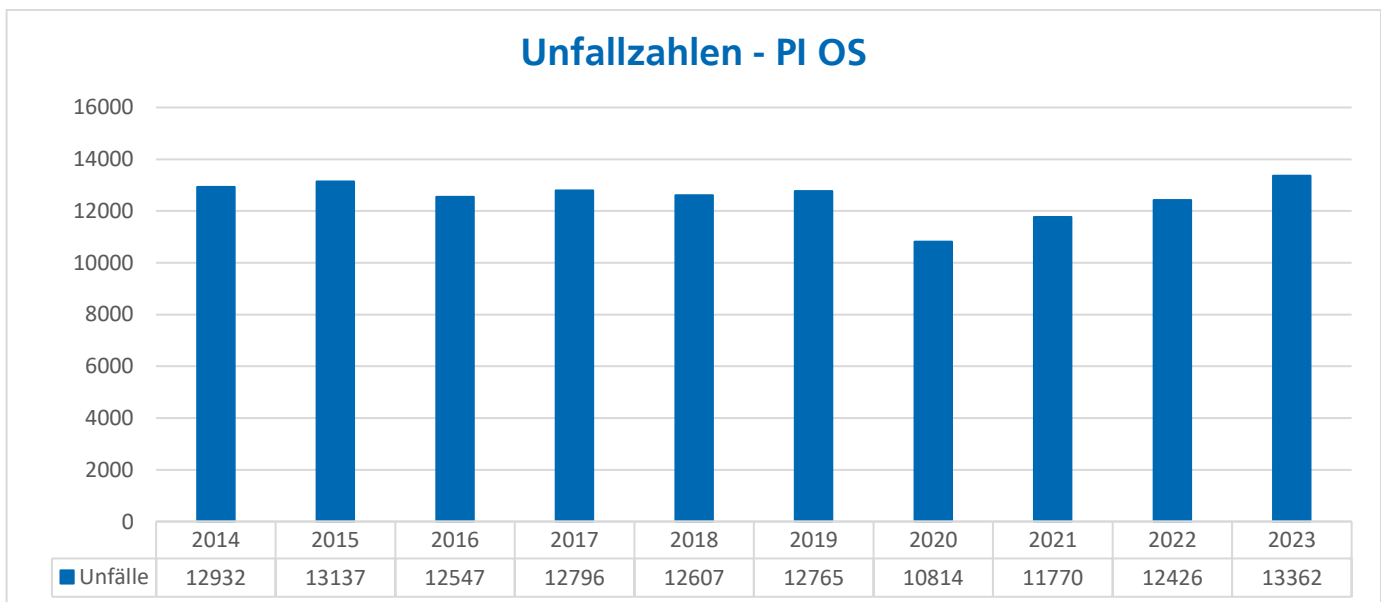
Die durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge (DTV) ist dabei sehr unterschiedlich. Auf einigen Autobahnabschnitten sind bis zu 70.000 Fahrzeuge unterwegs. Im Stadtgebiet werden einige Kreuzungen von mehr als 40.000 Fahrzeugen pro Tag passiert.

2. Unfallentwicklung Polizeiinspektion Osnabrück

2.1 Gesamtentwicklung

Im Zuständigkeitsbereich der Polizeiinspektion Osnabrück leben über **522.000** Menschen. Im Berichtsjahr 2023 wurden **13.362** (12.426)¹ Verkehrsunfälle polizeilich aufgenommen.

Dies stellt innerhalb der letzten 10 Jahre den höchsten Wert dar.



¹ Zahlen des Vorjahres in ()

Monatliche Übersicht 2019, 2020, 2021, 2022 und 2023

	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
2023	1042	925	1115	1160	1199	1248	1047	1109	1079	1072	1261	1105

Der monatliche Vergleich der Jahre 2020 und 2021 gegenüber 2019, 2022 und 2023 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 zurückgegangen ist.

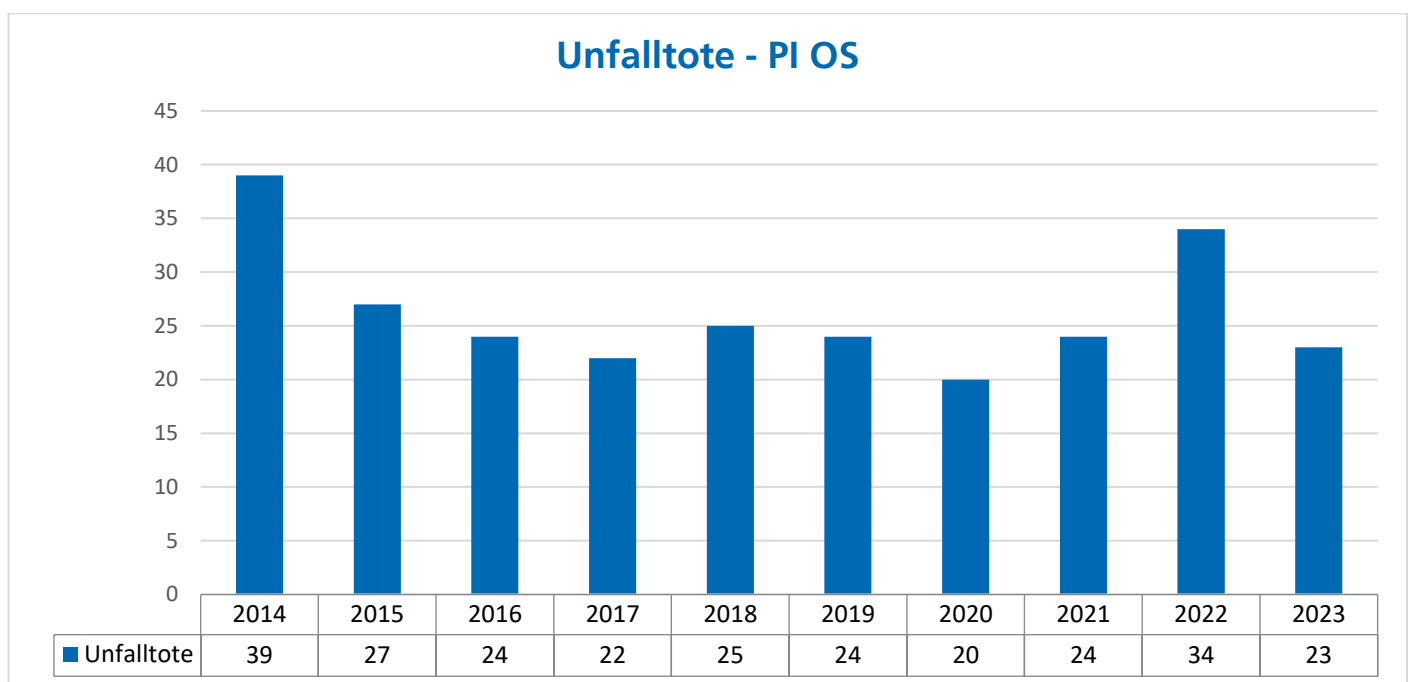
Im Jahr 2023 war wiederum eine deutliche Zunahme der Verkehrsunfälle zum Vorjahr zu verzeichnen, nämlich um über **7,5 %**. Dabei wurden - wie im Vorjahr - im November die meisten und im Februar die wenigsten Verkehrsunfälle polizeilich registriert.

2.2 Unfalltote

Im Berichtsjahr 2023 verloren **23** (34)¹ Personen bei **23** Unfällen ihr Leben.

Dabei verunfallten **8** Senioren (ü. 65 Jahre) und **3** Junge Fahrer (18-24 Jahre), die einer Risikogruppe angehörten, tödlich. Unglücklicherweise verunfallte **1 Kind** tödlich, das als Fußgänger unterwegs war. Zudem waren **5** tödliche Unfälle im Zusammenhang mit einem Anprall an einem Baum, **5** getötete Kradfahrer und **5** getötete Radfahrer – **3** davon mit Pedelecs - zu beklagen. Hiervon verunfallten **1** Radfahrer und **2** Pedelecfahrer alleinbeteiligt.

Ein Verkehrsunfall mit mehreren Getöteten ereignete sich glücklicherweise im Berichtsjahr 2023 nicht.



Verkehrstote nach Beteiligungsart:

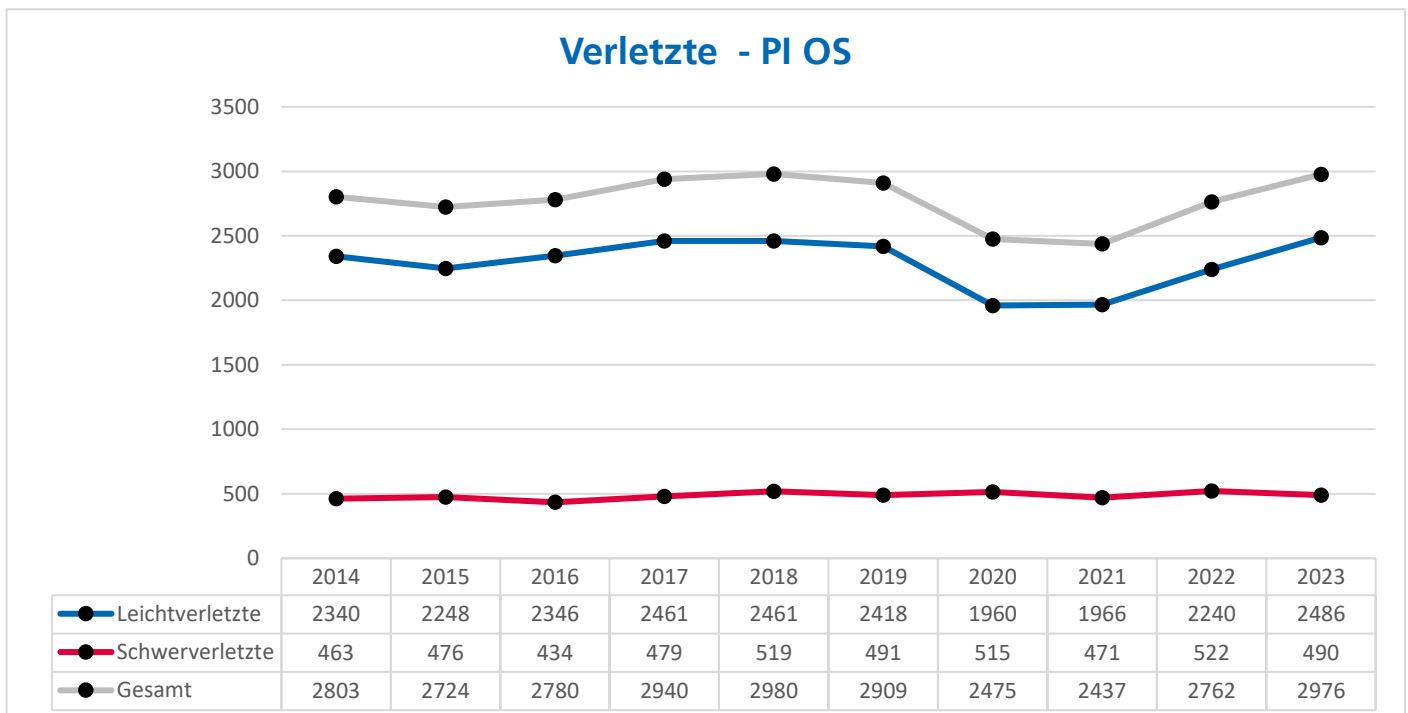
Pkw-Fahrer	9	Radfahrer:	5 (3 x Pedelec)
Mitfahrer Pkw:	0	Kradfahrer:	5
Lkw-Fahrer:	1 (Transporter)	Fußgänger:	3
Kraftomnibus:	0	E-Scooter:	0

¹ Zahlen des Vorjahres in ()

2.3 Verletzte

Die Zahl der Verkehrsunfälle ist auf **13.362** (12.426)¹ angestiegen und übersteigt damit auch das Niveau vor der Corona-Pandemie. Die Zahl der Schwerverletzten fiel leicht auf **490** (522)¹ während die Zahl der Leichtverletzten leicht auf **2.486** (2.240)¹ anstieg.

Festzustellen ist hier, dass sich die Unfallzahlen heterogen entwickelt haben. Während sich die Gesamtanzahl der Unfälle und die Zahl der Leichtverletzten negativ entwickelten, ging die Zahl bei den Schwerverletzten und gerade bei den Getöteten zum Vorjahr deutlich zurück. Bei den Getöteten alleine um fast $\frac{1}{3}$.



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,

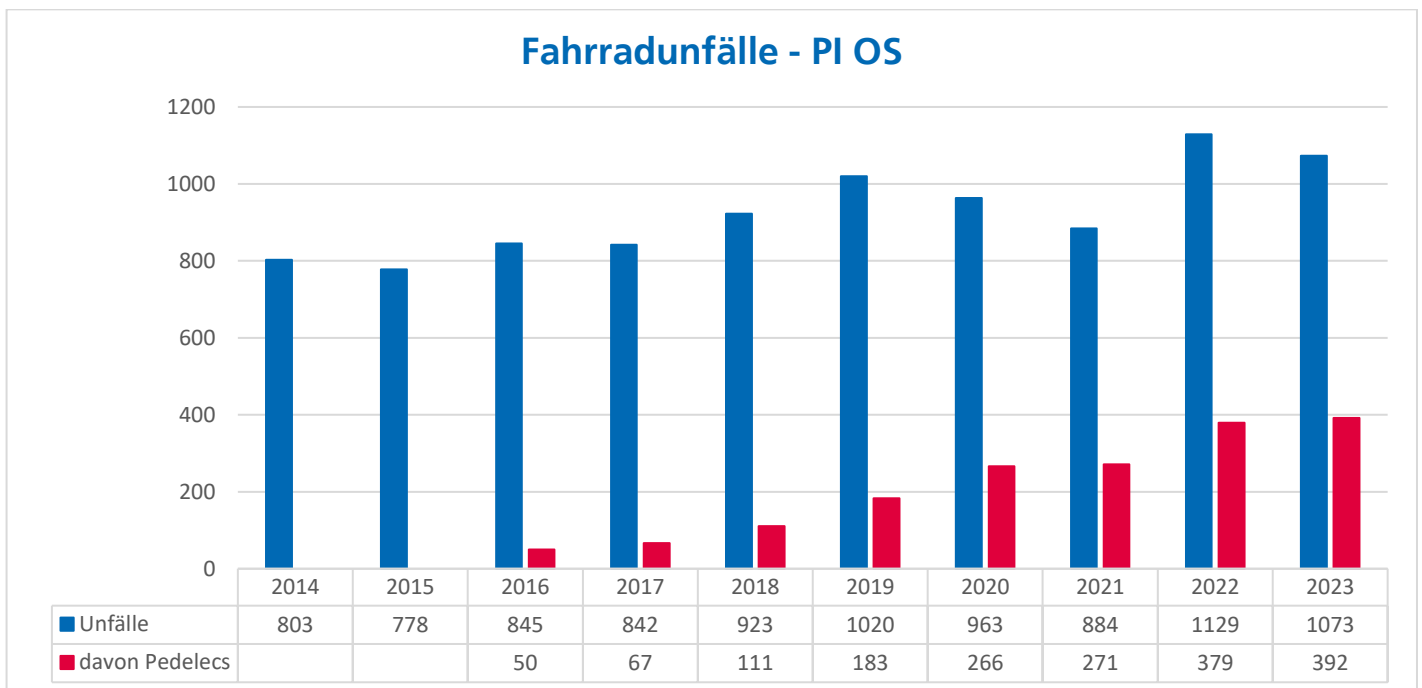
Leichtverletzte: alle übrigen Verletzten.

¹ Zahlen des Vorjahres in ()

2.4 Verkehrsunfälle mit Rad- / Pedelecfahrern

Die Zahl der registrierten Unfälle mit Fahrradfahrern ist im Berichtsjahr 2023 um **5 %** gefallen. Es wurden insgesamt **1.073** (1.129)¹ Unfälle mit Radfahrerbeteiligung erfasst. Davon wurden in **392** (379)¹ Fällen Pedelecs registriert, was einen Anstieg um **ca. 3,5 %** zum Vorjahr bedeutet.

Die Radunfälle verteilen sich mit einer kleinen Differenz zwischen Stadt (**542**) und Landkreis (**531**) auf einem ähnlichen Niveau.



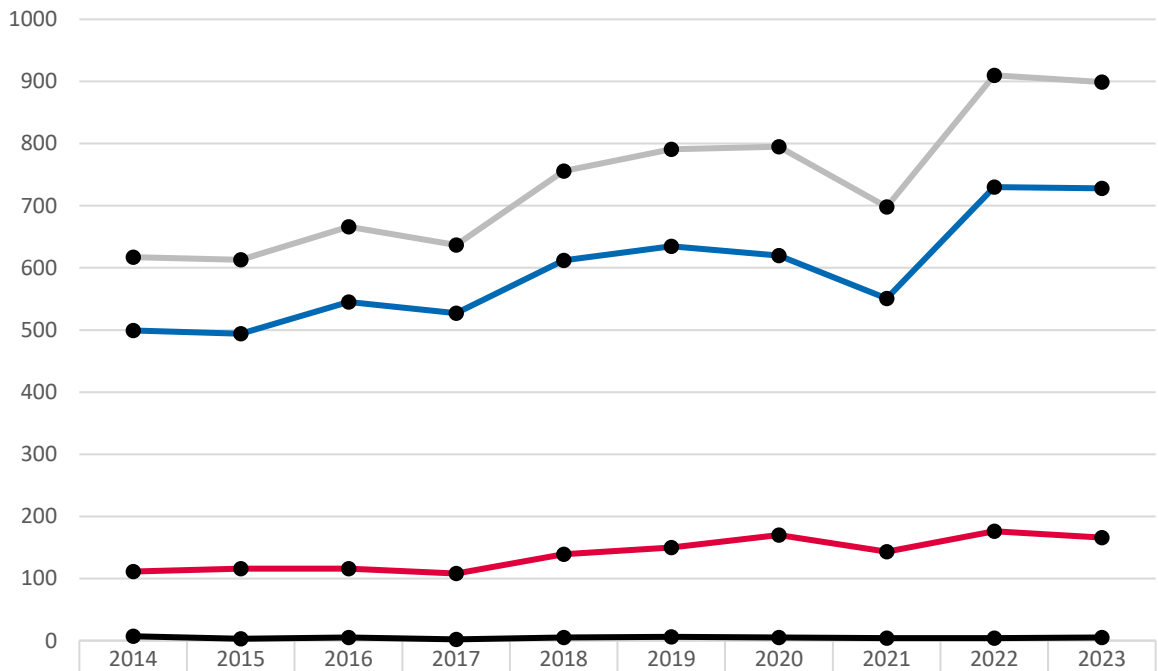
Bei den registrierten Unfällen mit Pedelecs setzten die Fahrer in **46 %** der Fälle die Hauptursache für den jeweiligen Unfall. Bei herkömmlichen Fahrradfahrern waren es **54 %**.

Bei den registrierten Unfällen mit **Personenschäden** unter Beteiligung von Pedelecs setzten die Fahrer in **47 %** die Hauptursache für den jeweiligen Unfall. Bei normalen Fahrradfahrern waren es **51 %**.

Festzustellen ist hier, dass die prozentualen Verteilungen zum Vorjahr nur wenig variieren.

¹ Zahlen des Vorjahres in ()

Verletzte und getötete Radfahrer - PI OS



	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
● Leichtverletzte	499	494	545	527	612	635	620	551	730	728
● Schwerverletzte	111	116	116	108	139	150	170	143	176	166
● Getötete	7	3	5	2	5	6	5	4	4	5
● Gesamt	617	613	666	637	756	791	795	698	910	899

Von den **5** (4)¹ Getöteten waren **3** mit Pedelecs unterwegs.

Von den Getöteten gehörten **4 Radfahrer (davon 2 Pedelec-fahrer)** der Risikogruppe Senioren an. Bei den Getöteten handelte es sich ausschließlich um Männer.

Von **166** (176)¹ Schwerverletzten waren **73** (72)¹ mit Pedelecs beteiligt.

Von **728** (730)¹ Leichtverletzten bei Radunfällen waren **280** (271)¹ mit Pedelecs beteiligt.

Die Anzahl der registrierten Unfälle mit E-Bikes (bis 45 km/h) ist mit **8** (4) im Jahr 2023 eher gering und wird daher nicht weiter betrachtet.

¹ Zahlen des Vorjahres in ()

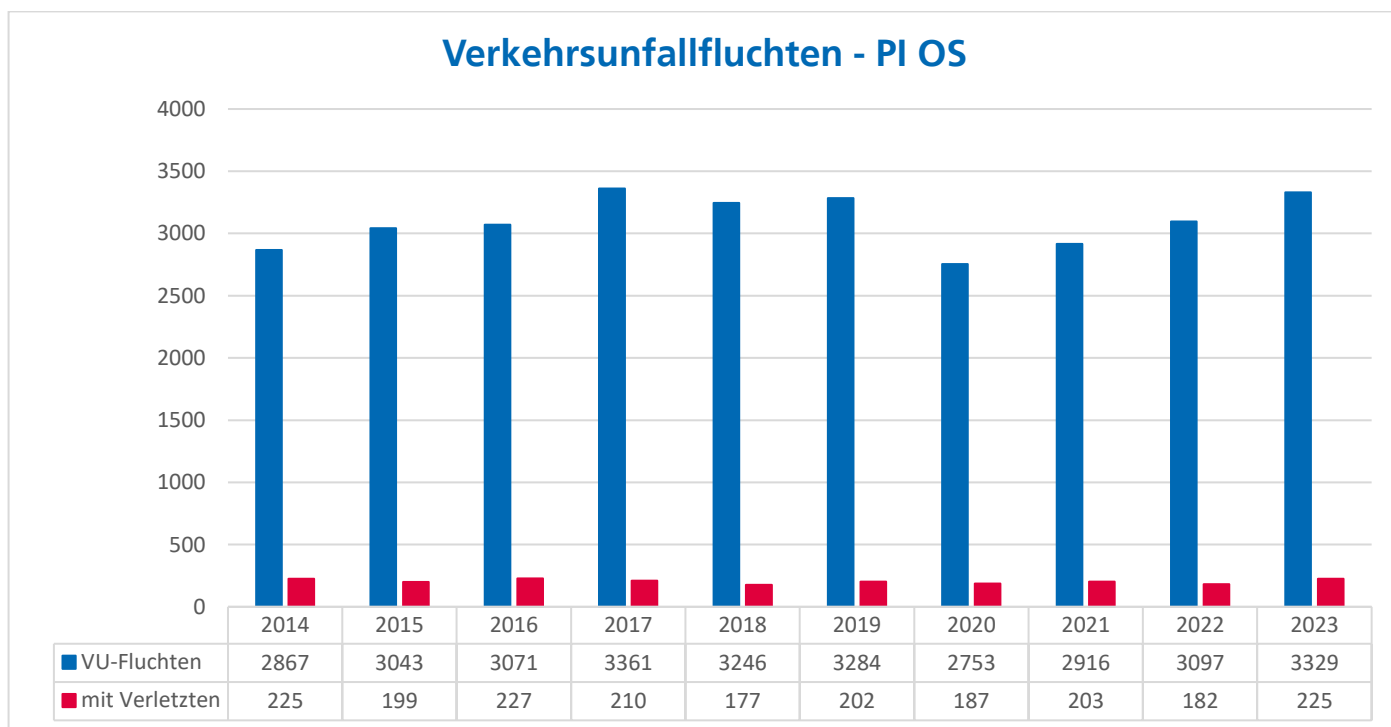
2.5 Unfallursachen

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

- nicht angepasste Geschwindigkeit
- Fehler beim Überholen
- Fehler beim Abbiegen
- Fehler beim Wenden oder Rückwärtsfahren
- zu geringer Abstand
- Vorfahrtsverstöße
- Ablenkungen aller Art
- Fehler beim Fahrstreifenwechsel

2.6 Verkehrsunfallfluchten

Sorgen bereitet weiterhin der immer noch hohe Anteil von Verkehrsunfallfluchten. Im Berichtsjahr 2023 belief sich die Zahl auf **3.329** (3.097)¹ Taten, dies entspricht – wie im Vorjahr auch - etwa **25 %** aller registrierten Unfälle. Die Aufklärungsquote lag mit **1.383** (1.349)¹ aufgeklärten Fällen bei rund **42 %**.



Besonders verwerflich sind Verkehrsunfallfluchten, bei denen Menschen verletzt wurden. Dies war im Berichtsjahr 2023 bei **225** (182)¹ Taten der Fall, was einer Steigerung um ca. **24 %** zum Vorjahr entspricht.

¹ Zahlen des Vorjahres in ()

2.7 Elektrokleinstfahrzeuge (e-Scooter)

In der Stadt Osnabrück sind zwei Anbieter zum Ausleihen von e-Scootern tätig und genehmigt. Dabei handelt es sich um die Firma Tier aus Berlin (Markteintritt am 03.06.2020 mit 350 e-Scootern) und die Firma LimeBike aus Berlin (Markteintritt zum 01.10.2020 mit 580 e-Scootern). Zurzeit betreibt die Firma Tier bis zu 600 und die Firma LimeBike ebenfalls bis zu 600 e-Scooter, sodass momentan bis zu **1.200** e-Scooter in Osnabrück betrieben werden dürfen.

Der Betrieb der e-Scooter wird durch Sondernutzungserlaubnissen durch die Stadt Osnabrück reglementiert. Dabei werden konkrete Vorgaben durch die Stadt Osnabrück (z.B. Bereitstellungsflächen) gemacht.

Im Berichtsjahr 2023 wurden **95** Verkehrsunfälle polizeilich aufgenommen. Dabei wurden **9** (11) Personen schwer und **69** (46) leicht verletzt. Als Hauptunfallverursacher sind **18** (14) Fahrer von e-Scootern registriert worden, das entspricht etwa **19 %**. Leider sind auch **41** (92) Trunkenheitsfahrten zu verzeichnen gewesen. **15** (9) Verkehrsunfälle wurden unter Alkoholeinfluss registriert.

2.8 Alkohol / Drogen im Straßenverkehr

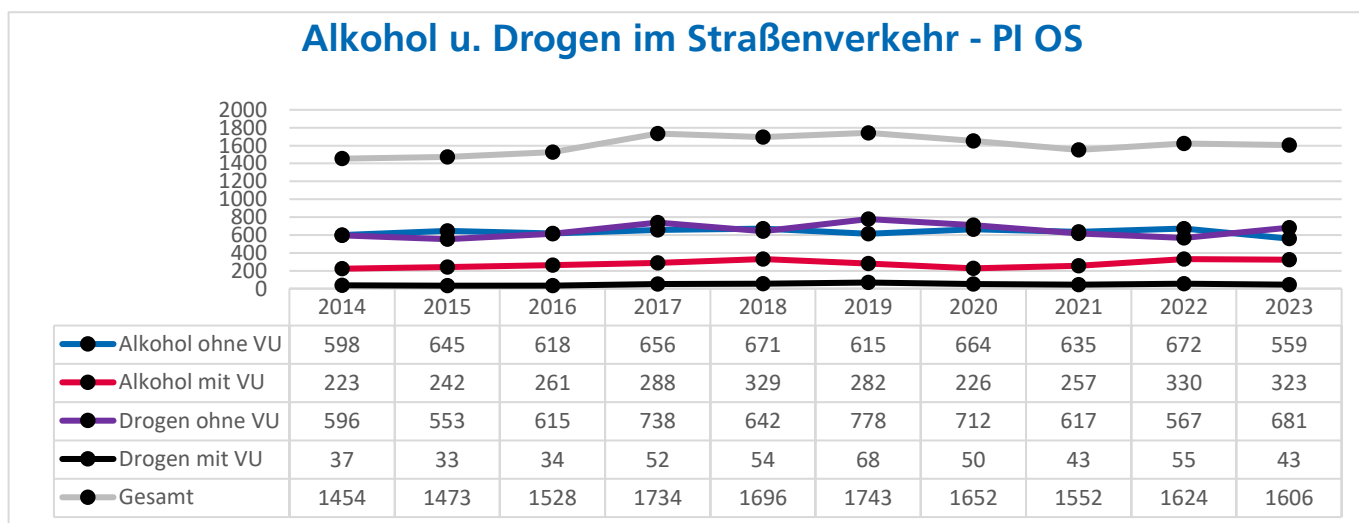
1.606 (1.624)¹ Fälle wurden in diesem Zusammenhang 2023 in der Polizeiinspektion Osnabrück registriert. Dabei stieg die Fallzahl im Bereich des folgenlosen Drogenkonsums im Straßenverkehr deutlich an, während alle anderen Fallzahlen fielen.

Unfälle unter der Einwirkung von Alkohol: **323** (330)¹

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

Folgenlose Alkoholfahrten: **559** (672)¹

Folgenlose Drogenfahrten: **681** (567)¹



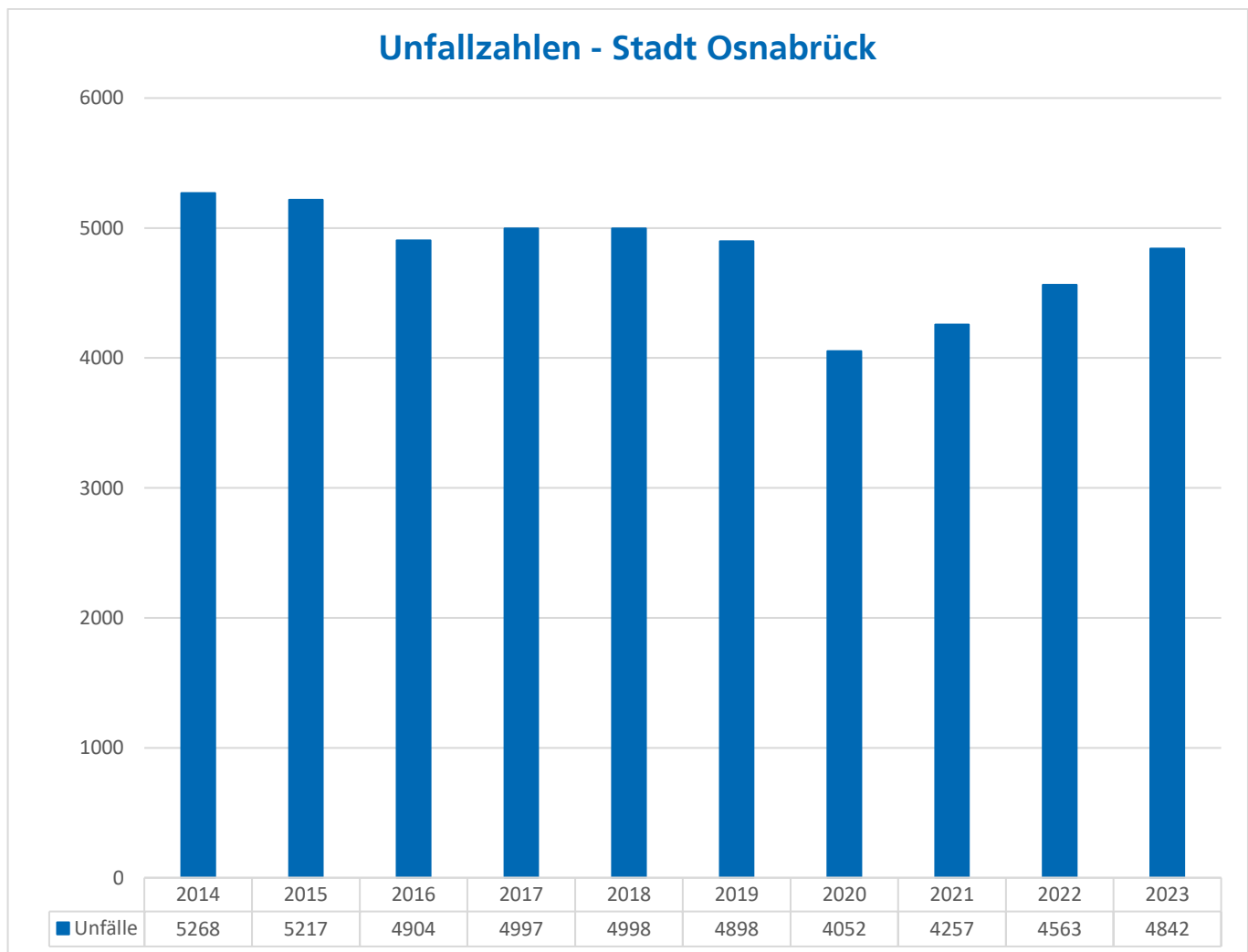
*Alkohol / Drogen = Alkohol- / Drogenfahrten, ¹ Zahlen des Vorjahres in ()

3. Unfallentwicklung in der Stadt Osnabrück

3.1 Gesamtentwicklung

Die Zahl der Unfälle ist im Vergleich zum Vorjahr wieder angestiegen, auf **4.842** (4.563)¹. Dies bedeutet einen Anstieg um **6 %**.

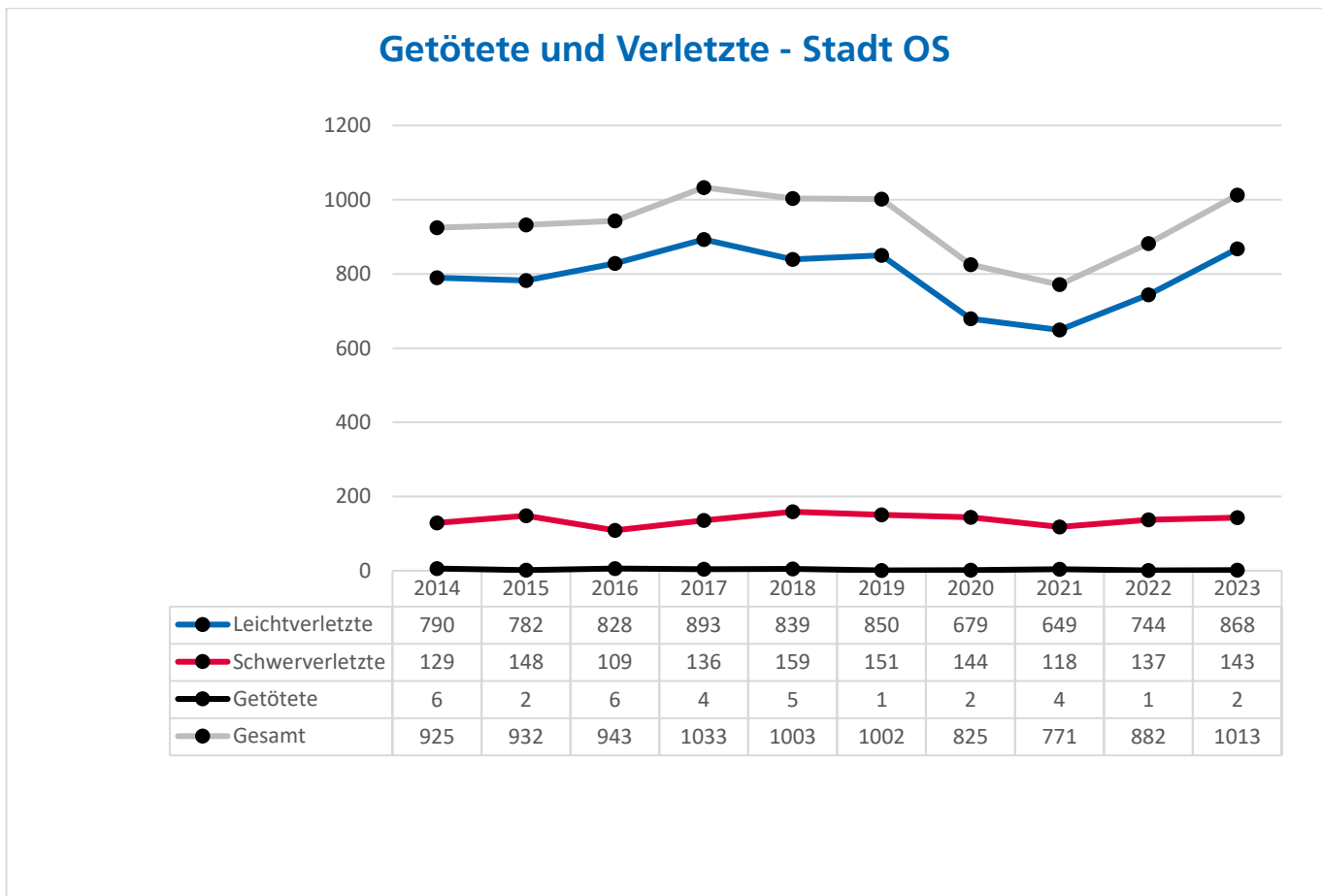
Dieser Zuwachs dürfte auch maßgeblich durch das Ende der Pandemie beeinflusst sein, so dass langsam wieder das Niveau vor Corona erreicht wird.



¹ Zahlen des Vorjahres in ()

3.2 Verkehrsunfälle mit Getöteten und Verletzten

In 2023 kamen im Stadtgebiet **1.013** (882)¹ Personen bei Unfällen zu Schaden. **2** Personen, die als Pkw-Fahrer unterwegs waren, wurden getötet. Dabei handelte es sich um eine Frau (85 J.) und einen Mann (38 J.). Es wurden **143** (137)¹ Schwerverletzte und **868** (774)¹ Leichtverletzte gezählt. Die Zahlen im Bereich der Verletzten sind teilweise deutlich angestiegen und nähern sich wieder den Zahlen vor der Pandemie an.



Merke:

Im Stadtgebiet Osnabrück ereigneten sich **454** (438)¹ Unfälle unter der Beteiligung von **Lkw**. Dies entspricht ca. **9 %** der Unfälle. Es wurden **7** (3)¹ Unfälle mit Schwerverletzten und **28** (39)¹ Unfälle mit Leichtverletzten erfasst.

¹ Zahlen des Vorjahres in ()

3.3 Verkehrsunfälle mit Rad- / Pedelecfahrern

Die Zahl der an Unfällen beteiligten Radfahrer ist konstant auf einem hohen Niveau. Ein Grund dürfte neben der Corona-Pandemie das ausgegebene Ziel der Stadt Osnabrück sein, den Radverkehr auf **30 %** des Gesamtverkehrsaufkommens (siehe Radverkehrsplan 2030 der Stadt Osnabrück) ansteigen zu lassen. Neben dem Ausbau der Radverkehrswege sind hier natürlich auch die umgesetzten Förderprogramme, z.B. beim Kauf von Lastenfahrrädern, zu nennen. Mehr Radverkehr bedingt aber auch eine höhere Zahl von Verkehrsunfällen mit Radfahrerbeteiligung. Glücklicherweise wurde im Stadtgebiet Osnabrück kein Radfahrer/Pedelecfahrer getötet.

Aufschlüsselung nach Fahrrad / Pedelec, bereinigte Zahlen:

Stadt OS	2022		2023	
	Fahrrad	Pedelec	Fahrrad	Pedelec
Unfälle	395	144	378	164
Getötete	0	1	0	0
Schwerverletzte	37	23	46	23
Leichtverletzte	240	107	241	116

Bei den registrierten Unfällen mit Pedelecs in der Stadt Osnabrück, setzen diese in **40 %** der Fälle die Hauptursache für den jeweiligen Unfall. Bei herkömmlichen Fahrradfahrern waren es hingegen **54 %**.

Bei den registrierten Unfällen mit **Personenschäden** unter Beteiligung von Pedelecs setzten die Fahrer in **42 %** die Hauptursache für den jeweiligen Unfall. Bei herkömmlichen Fahrradfahrern waren es **51 %**.

In ca. 25 % der Fälle verunfallten die Radfahrernfälle alleinbeteiligt. (EUSKA-Auswertung).

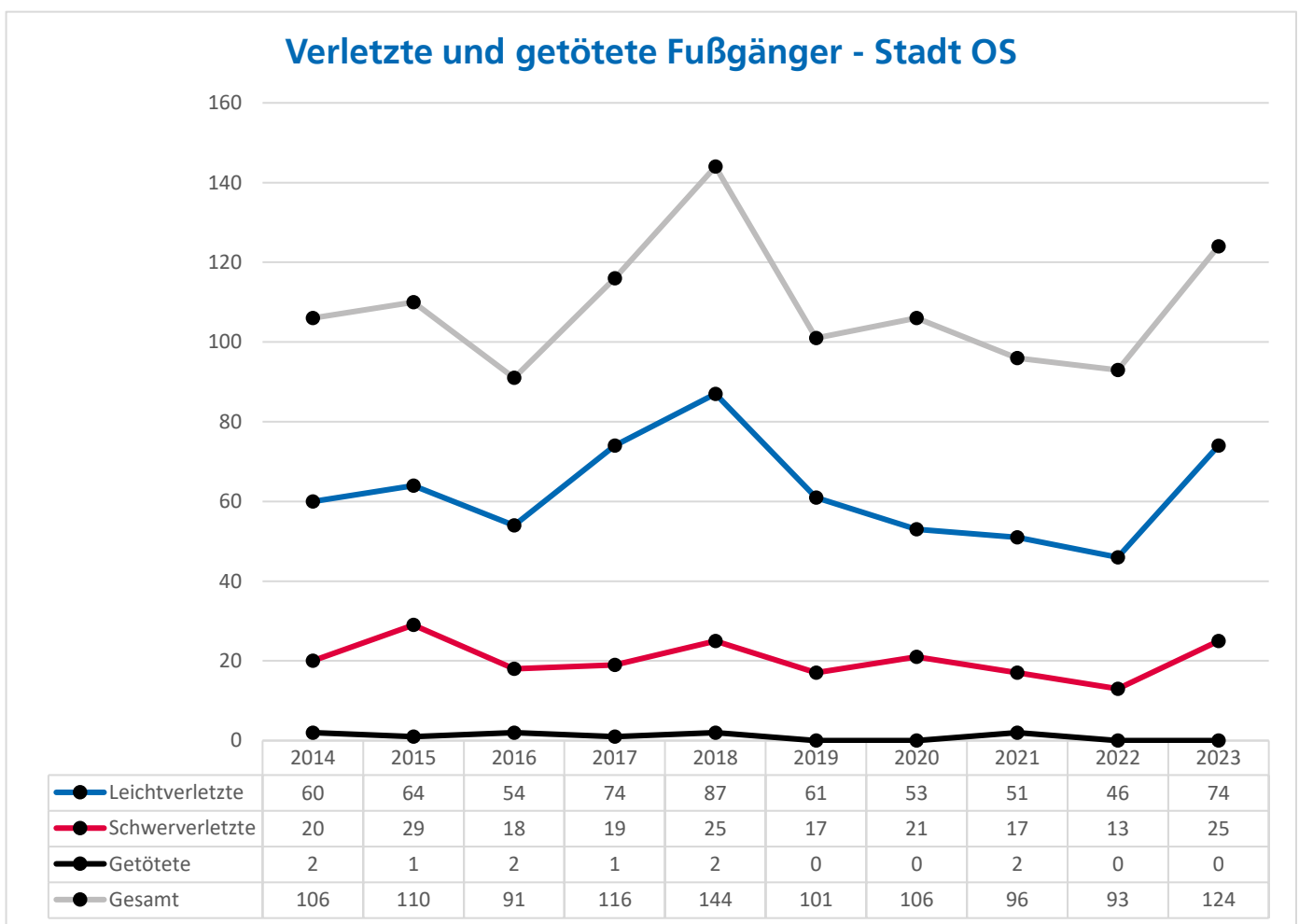
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Getötete	3	1	2	1	3	1	2	1	1	0
Schwer- verletzte	50	52	49 (1)	50 (7)	75 (7)	68 (17)	63 (19)	55 (19)	60 (23)	69 (23)
Leicht- verletzte	253	259	274 (17)	268 (14)	305 (24)	301 (31)	272 (60)	243 (58)	347 (107)	357 (116)
Unfälle gesamt	431	434	443 (22)	457 (24)	486 (40)	519 (63)	462 (96)	431 (99)	539 (144)	542 (164)

*Zahlen in Klammern = davon Pedelecfahrer

3.4 Verkehrsunfälle mit Fußgängern

Gemessen an der Zahl aller Verkehrsunfälle im Stadtgebiet, sind Fußgänger nur selten beteiligt. 2023 in **124** (93)¹ Fällen. Dennoch sind die Unfälle nicht zu vernachlässigen, da es größtenteils zu Verletzungen bei den Beteiligten kommt. Im Berichtsjahr wurde **kein** Fußgänger getötet. **25** (13)¹ Schwerverletzte und **74** (46)¹ Leichtverletzte wurden erfasst.

Festzustellen ist, dass im Bereich der Verletzten ein sehr deutlicher Anstieg zum Vorjahr zu verzeichnen ist.



¹ Zahlen des Vorjahres in ()

3.5 Alkohol / Drogen im Straßenverkehr

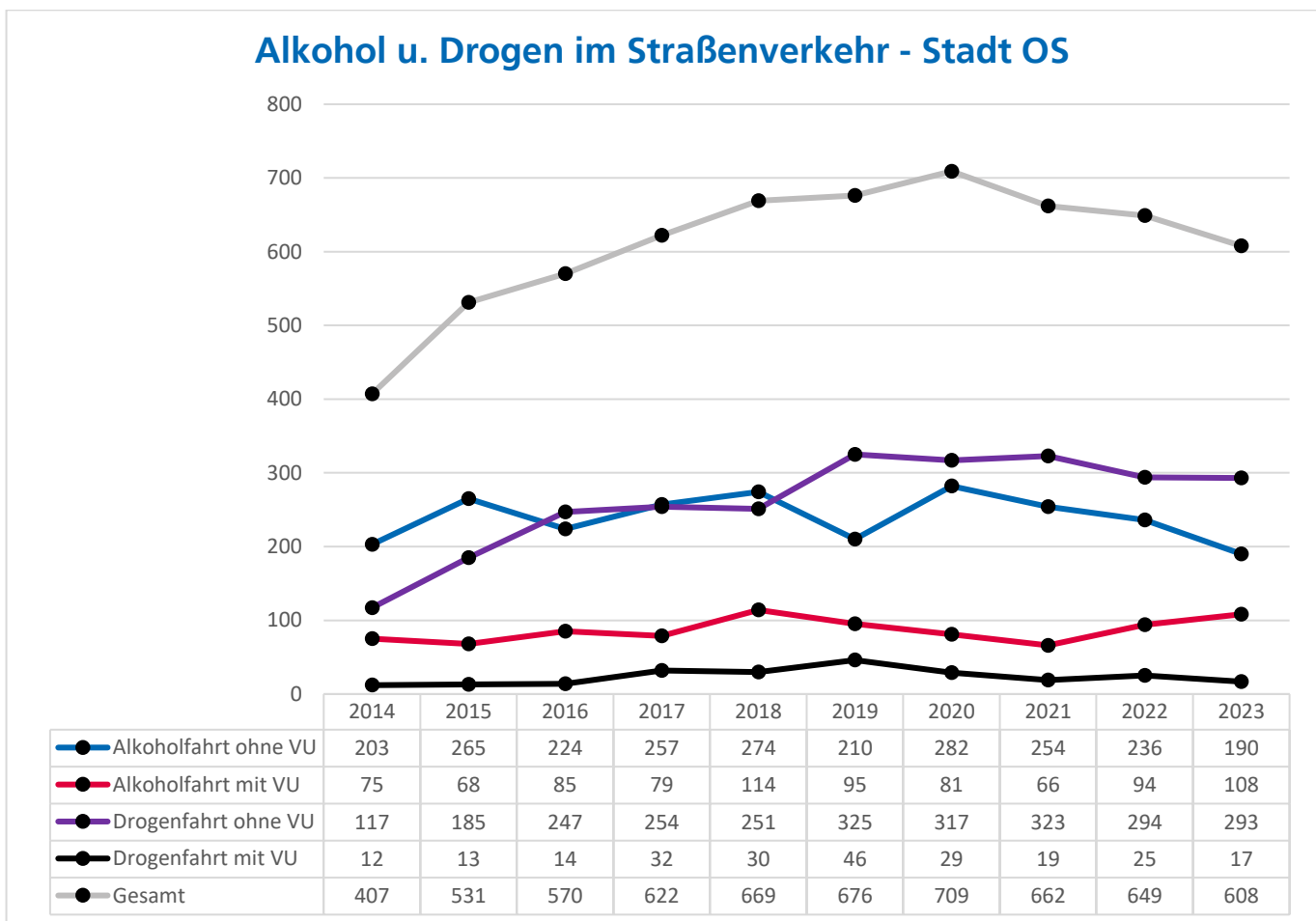
Im Berichtsjahr 2023 wurden im Stadtgebiet **649** (662)¹ Fälle gezählt, bei denen Fahrzeugführer unter dem Einfluss von Alkohol oder Drogen standen.

Unfälle unter der Einwirkung von Alkohol: **108** (94)¹

Unfälle unter der Einwirkung von Drogen: **17** (25)¹

Folgenlose Alkoholfahrten: **190** (236)¹

Folgenlose Drogenfahrten: **293** (294)¹



*Alkohol / Drogen = Alkohol- / Drogenfahrten

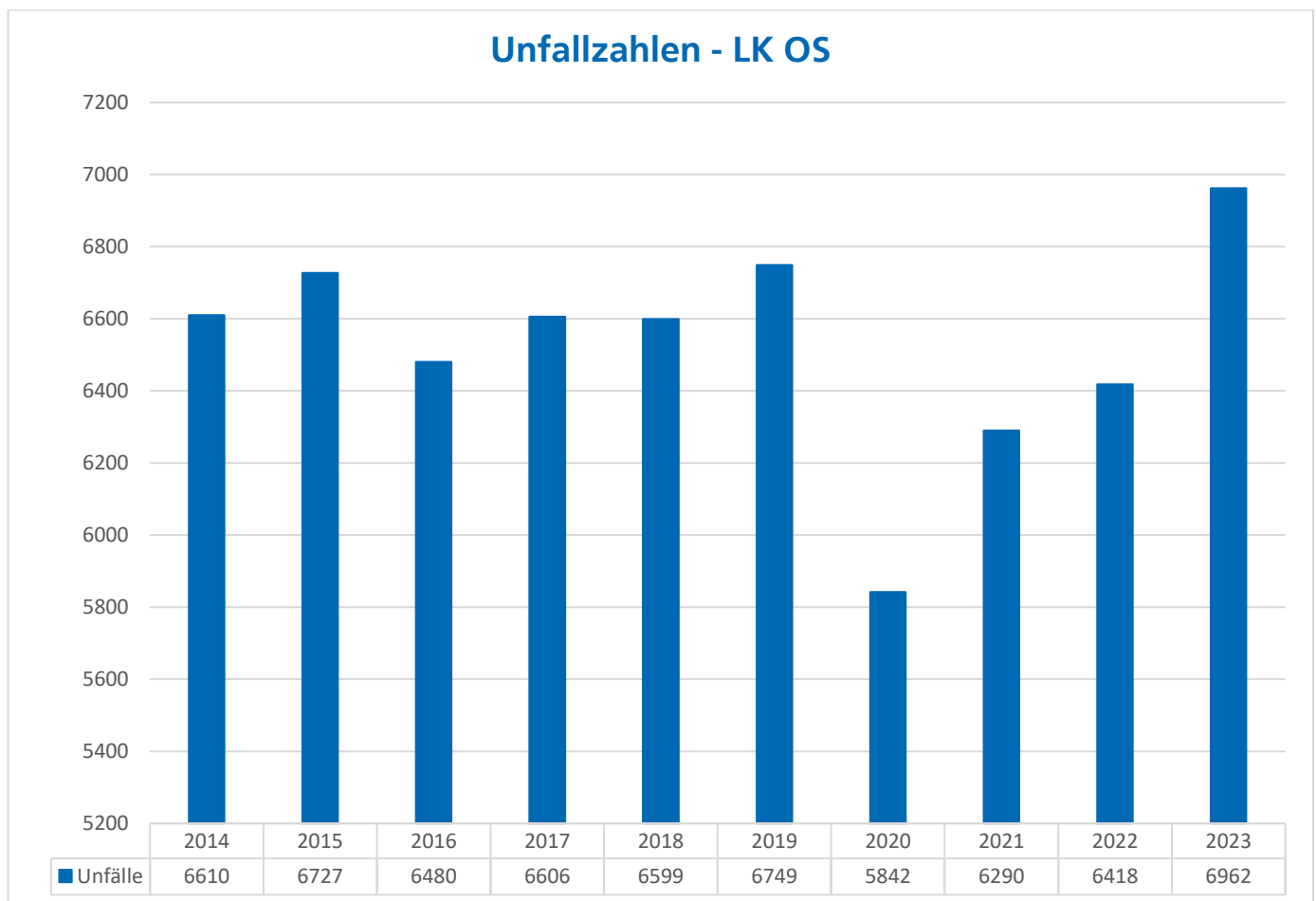
Im Stadtgebiet ist ein leicht veränderter Trend wie auf Inspektionsebene festzustellen: Hier haben nur die Unfälle unter der Einwirkung von Alkohol zugelegt.

¹ Zahlen des Vorjahres in ()

4. Unfallentwicklung im Landkreis Osnabrück

4.1 Gesamtentwicklung

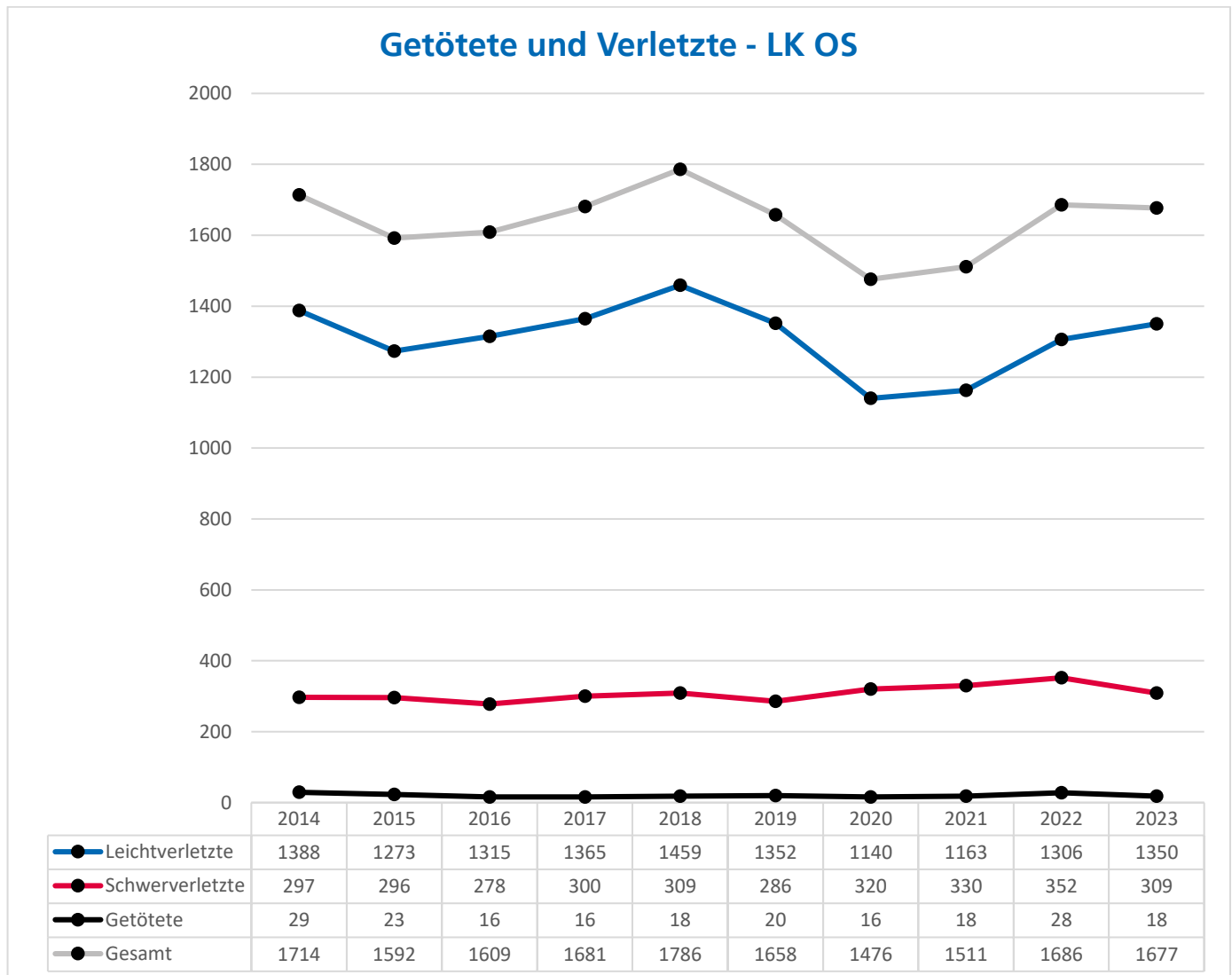
Im Landkreis Osnabrück wurden im Jahr 2023 insgesamt **6.962** (6.418)¹ Verkehrsunfälle registriert. Der Wert ist gegenüber 2022 gestiegen, nämlich um ca. **8,5 %**. Auch hier ein Höchstwert im Vergleich der letzten 10 Jahre. Autobahnen werden unter Punkt 5. gesondert betrachtet.



¹ Zahlen des Vorjahres in ()

4.2 Verkehrsunfälle mit Getöteten und Verletzten

Auf den Straßen des Landkreises verloren im Betrachtungszeitraum **18** (28)¹ Personen ihr Leben. Insgesamt wurden **1.677** (1.686)¹ Personen verletzt. **309** (352)¹ Schwerverletzte und **1.350** (1.306)¹ Leichtverletzte wurden registriert.



¹ Zahlen des Vorjahres in ()

4.3 Verkehrsunfälle mit Rad- / Pedelecfahrern

Im Landkreis ist die absolute Anzahl der Fahrradunfälle deutlich um **10 %** gesunken. Es wurden **531** (590)¹ Unfälle registriert, bei denen **5** (3)¹ Radfahrer getötet, **97** (116)¹ schwer und **371** (383)¹ leicht verletzt wurden.

Aufschlüsselung nach Fahrrad / Pedelec, bereinigte Zahlen:

LK OS	2022		2023	
	Fahrrad	Pedelec	Fahrrad	Pedelec
Unfälle	355	235	303	228
Getötete	0	3	2	3
Schwerverletzte	67	49	47	50
Leichtverletzte	219	164	207	164

Die getöteten Pedelecfahrer waren 89 Jahre, 73 Jahre und 62 Jahre alt, die getöteten Fahrradfahrer 76 Jahre und 68 Jahre alt.

Die Hauptunfallursache setzten Pedelecfahrer im Landkreis Osnabrück in **49 %** der Fälle. Bei herkömmlichen Fahrradfahrern waren es **54 %**.

Bei den registrierten Unfällen mit **Personenschäden** unter Beteiligung von Pedelecs setzten die Fahrer in **49 %** die Hauptursache für den jeweiligen Unfall. Bei herkömmlichen Fahrradfahrern waren es **51 %**.

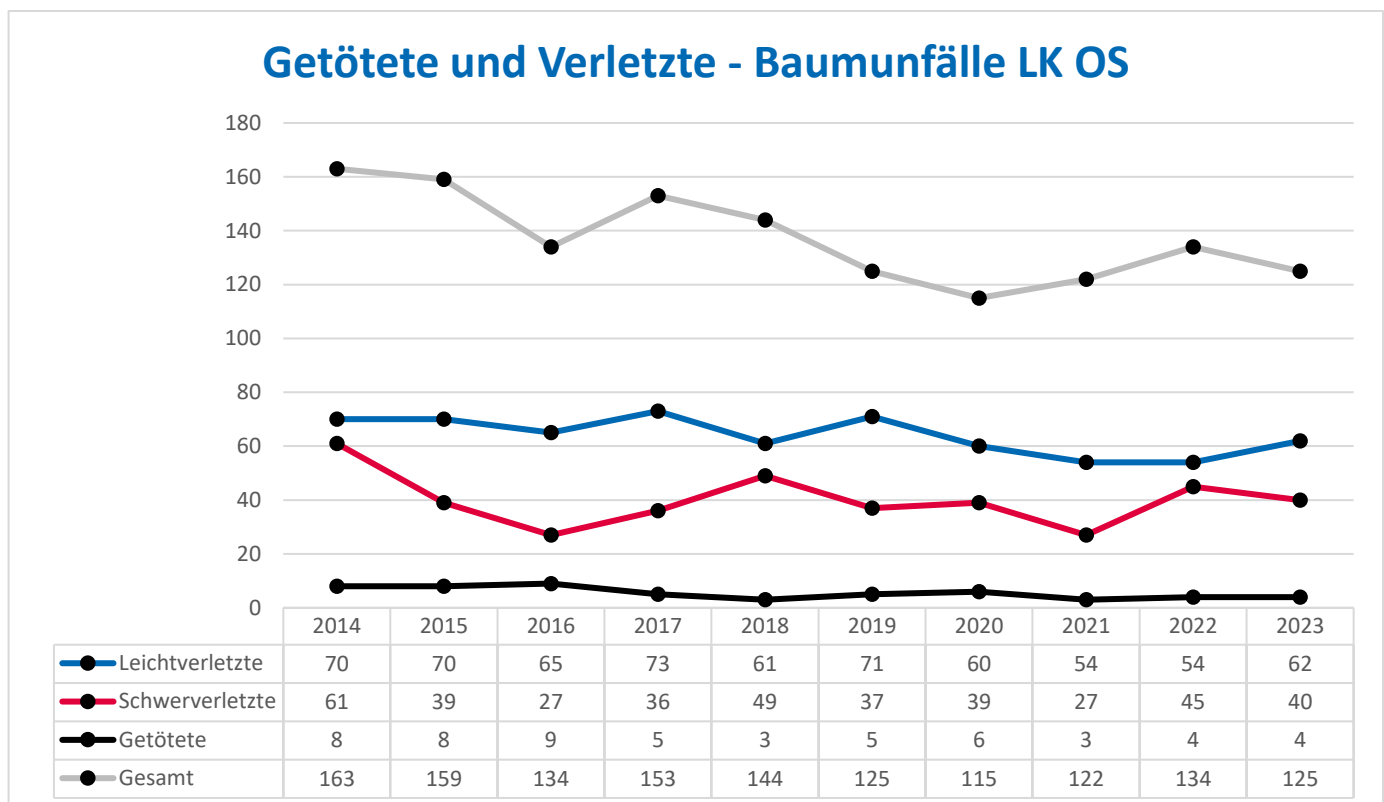
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Getötete	4	2	3 (1)	1 (0)	2 (1)	5 (4)	3 (2)	3 (2)	3 (3)	5 (3)
Schwer- verletzte	61	64	67 (9)	59 (8)	64 (13)	82 (29)	107 (42)	107 (42)	116 (49)	97 (50)
Leicht- verletzte	246	235	271 (16)	273 (33)	324 (48)	361 (80)	348 (121)	306 (110)	383 (164)	371 (164)
Unfälle gesamt	372	344	402 (28)	383 (42)	434 (70)	501 (120)	501 (170)	460 (170)	590 (235)	531 (228)

*Zahlen in Klammern = davon Pedelecfahrer

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.

Im Jahr 2023 kam es zu einem leicht positiven Trend. So fiel die Zahl der Baumunfälle auf **125** (134)¹. Durch den Anprall an einen Baum kamen **4** (4)¹ Personen ums Leben: **3** Pkw-Fahrer und **1** Transporter Fahrer. **40** (45)¹ Personen verletzten sich schwer, **62** (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 Getöteten finden regelmäßig Ortstermine mit den Trägern der Verkehrssicherheitsarbeit statt. Daraufhin werden angemessene Maßnahmen beschlossen und umgesetzt. Es findet also eine dauerhafte Evaluation statt.

¹Zahlen des Vorjahres in ()

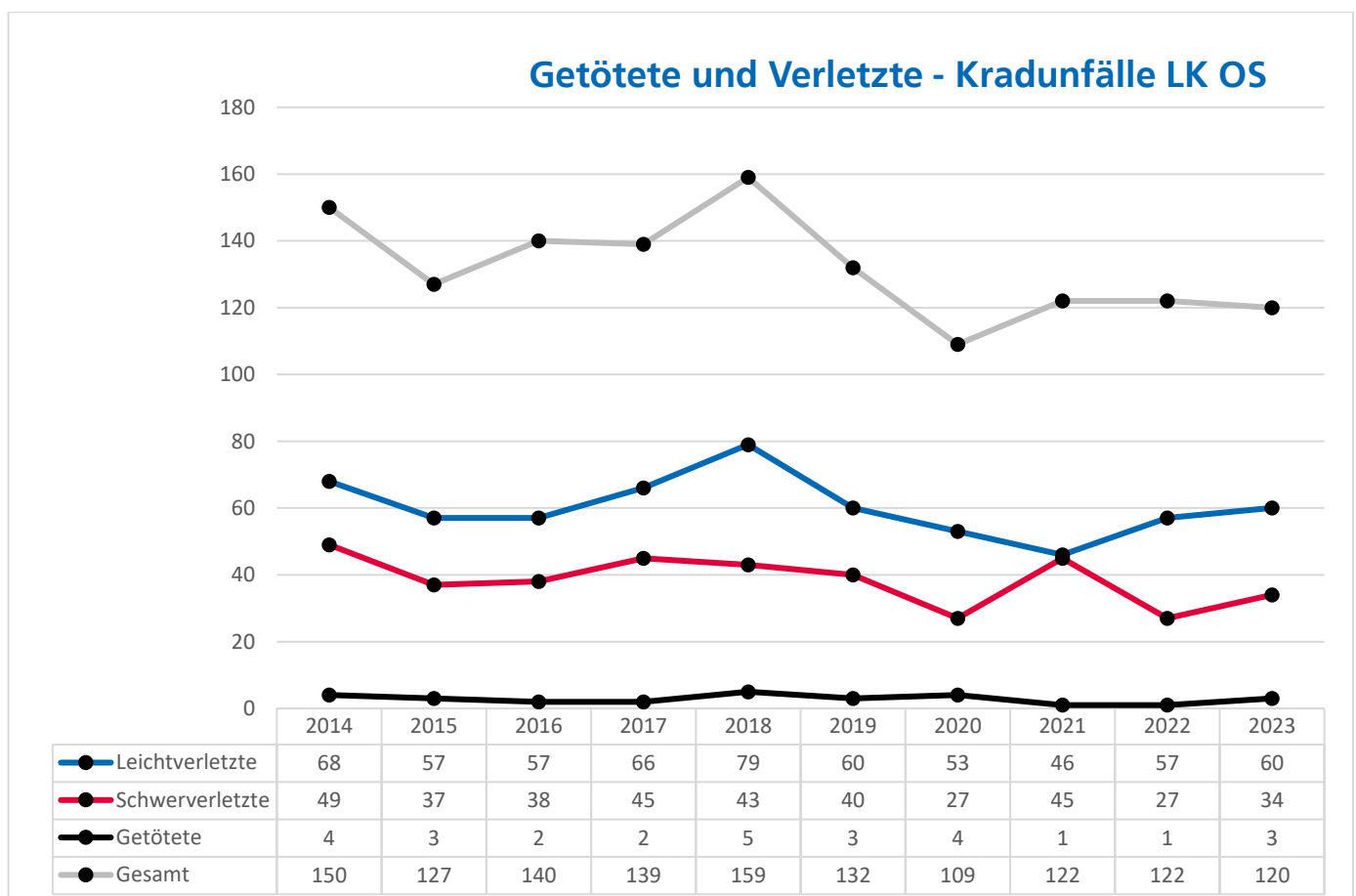
4.5 Kradunfälle

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

In 2023 wurden **120** (122)¹ Verkehrsunfälle mit Krädern gezählt. Dabei wurden **3** (1)¹ Fahrer getötet, **34** (27)¹ schwer und **60** (57)¹ leicht verletzt. Insgesamt ist bei den Getöteten und Verletzten ein negativer Trend zu verzeichnen. Bei den Getöteten handelt es sich ausschließlich um Männer (57 J., 44 J. und 19 J.)

In **62 %** der Fälle waren die Hauptunfallverursacher die Kradfahrer. Eine der Hauptunfallursachen ist die nicht angepasste Geschwindigkeit, der ungenügende Sicherheitsabstand und das Überholen trotz unklarer Verkehrslage.

In **47 %** der Fälle verunfallten sie alleinbeteiligt. (EUSKA-Auswertung)

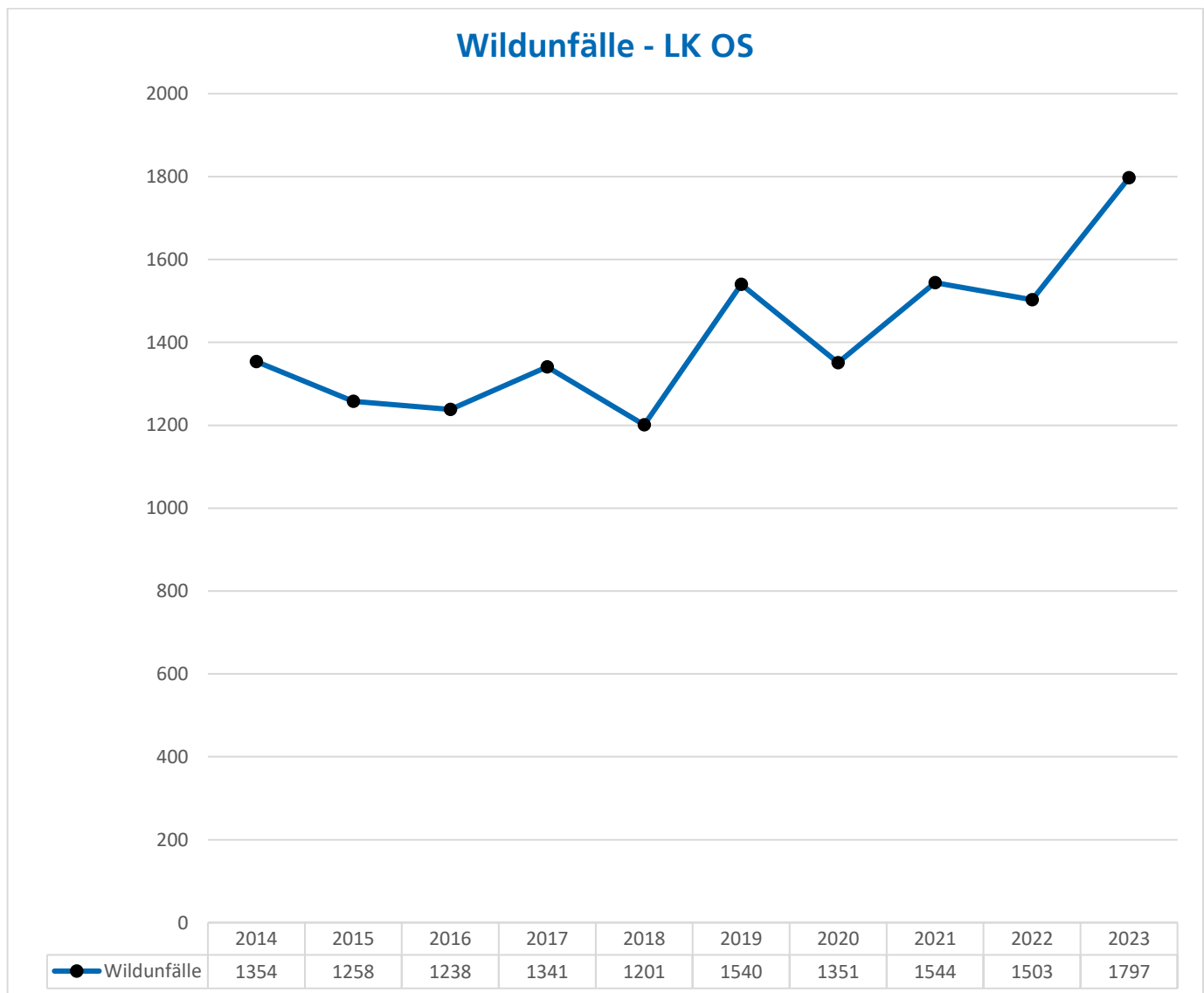


¹ Zahlen des Vorjahres in ()

4.6 Wildunfälle

Wildunfälle wurden ebenfalls nur für den Landkreis ausgewertet.

Leider liegt die Zahl der Zusammenstöße mit Wildtieren weiterhin auf einem hohen Niveau. 2023 wurden **1.797** (1.503)¹ Fälle registriert, was einer Steigerung zum Vorjahr um etwa **20 %** entspricht und einen Höchstwert im gesamten Betrachtungszeitraum darstellt. In den meisten Fällen blieb es bei Sachschäden, bei **27** (16)¹ Unfällen kam es auch zu Personenschäden.



¹ Zahlen des Vorjahres in ()

4.7 Alkohol / Drogen im Straßenverkehr

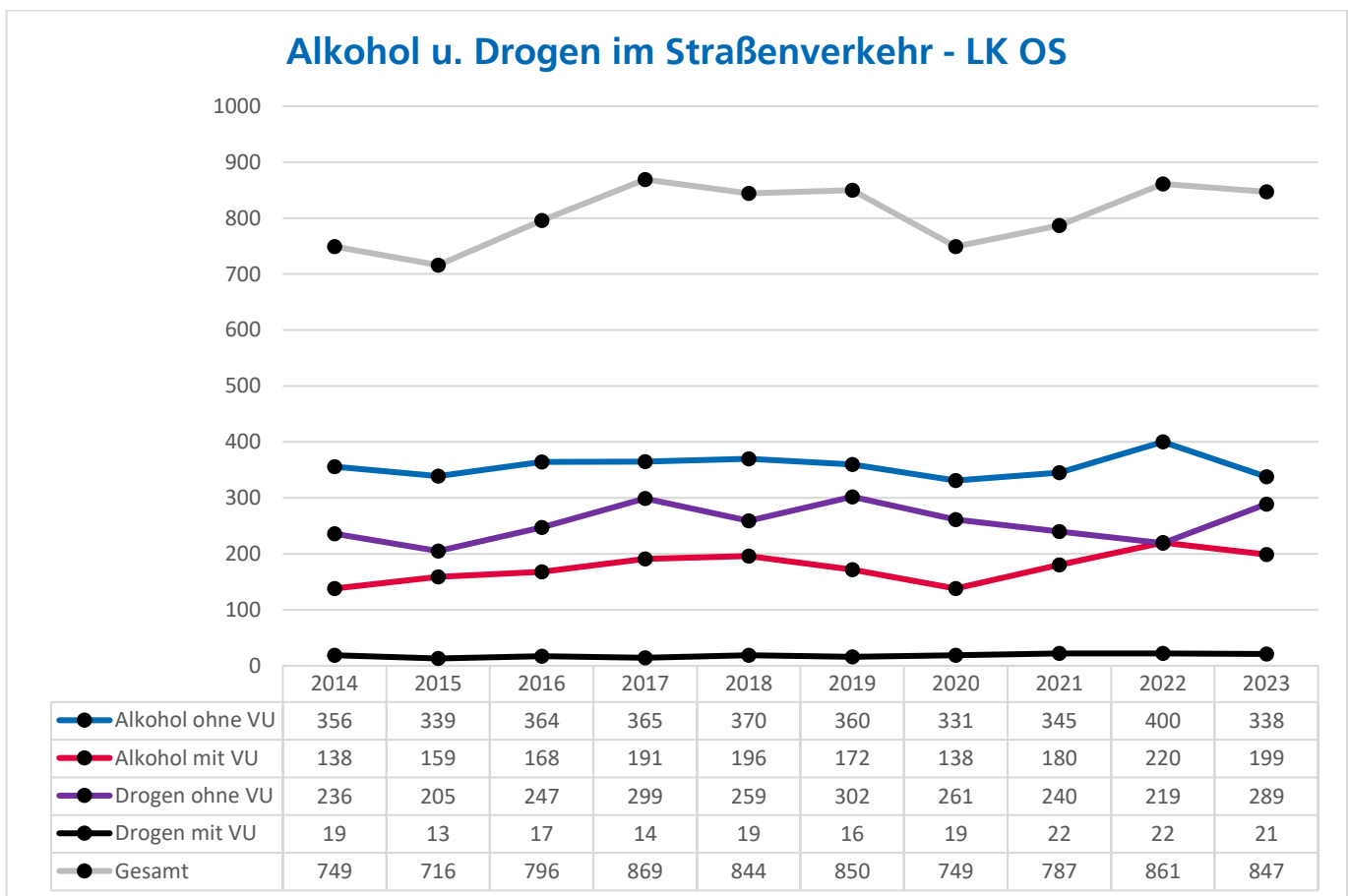
Im Berichtsjahr 2023 wurden im Landkreis **847** (861)¹ Fälle gezählt, bei denen Fahrzeugführer unter dem Einfluss von Alkohol oder Drogen standen.

Unfälle unter der Einwirkung von Alkohol: **199** (220)¹

Unfälle unter der Einwirkung von Drogen: **21** (22)¹

Folgenlose Alkoholfahrten: **338** (400)¹

Folgenlose Drogenfahrten: **289** (219)¹



*Alkohol / Drogen = Alkohol- / Drogenfahrten

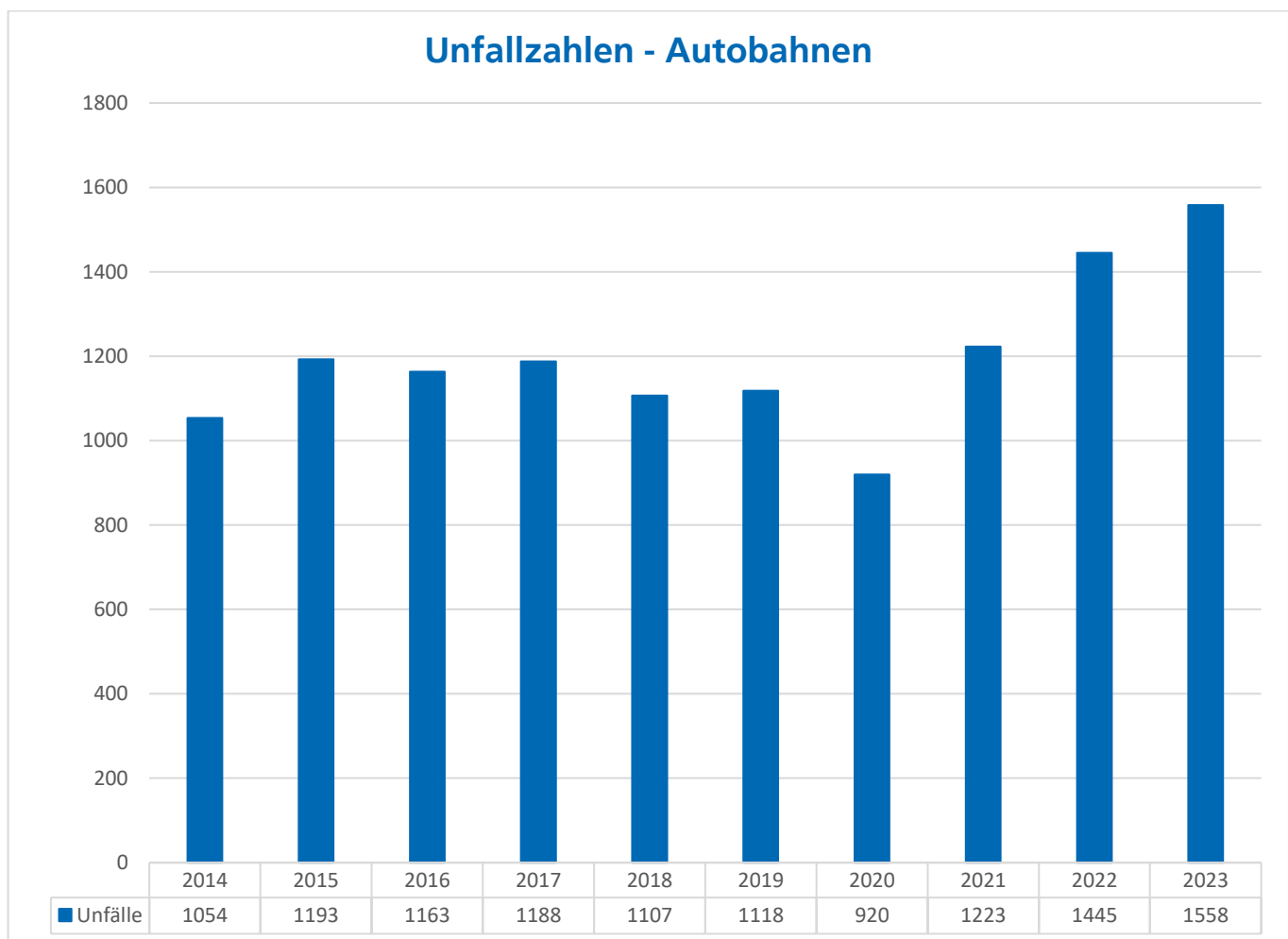
Im Landkreis ist die Fallzahl im Bereich der folgenlosen Drogenfahrten angestiegen, während alle anderen Delikte (leicht) gesunken sind. Ein ähnlicher Trend wie auf Inspektionsebene.

¹ Zahlen des Vorjahres in ()

5. Unfallentwicklung auf den Autobahnen

5.1 Gesamtentwicklung

Auf den Bundesautobahnen im hiesigen Zuständigkeitsbereich (A1, A30 und A33) ereigneten sich **1.558** (1.445)¹ Verkehrsunfälle. Dies stellt etwa einen prozentualen Anstieg zum Vorjahr um **8 %** und insgesamt einen neuen Höchstwert in dieser Statistik dar.



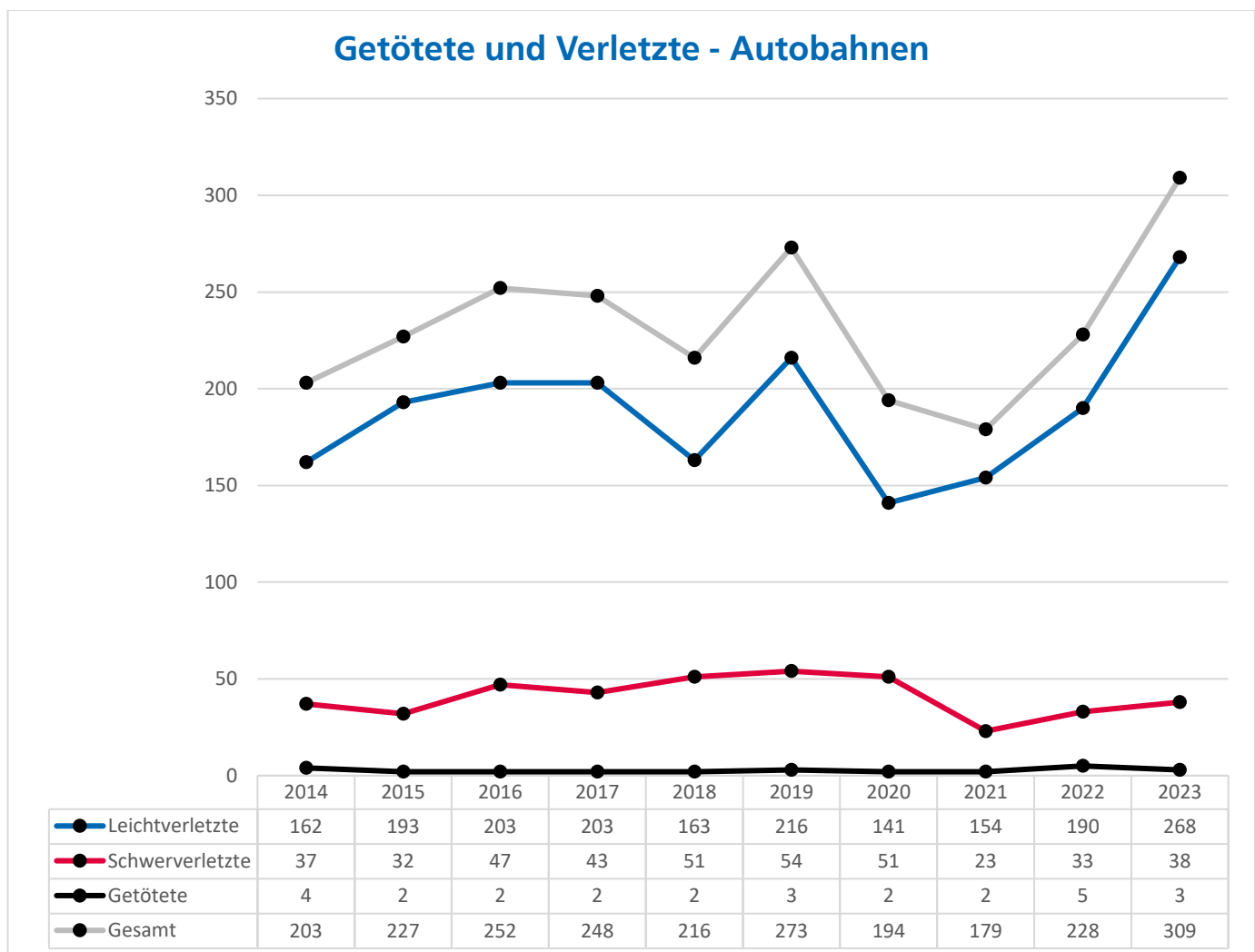
¹ Zahlen des Vorjahres in ()

5.2 Verkehrsunfälle mit Getöteten und Verletzten

Die Unfallfolgen nahmen auch im Bereich der Autobahnen in 2023 auch weiter zu. Insgesamt wurden **309** (228)¹ Personen verletzt. Zu Tode kamen **3** (5)¹ Verkehrsteilnehmer, **38** (33)¹ verletzten sich schwer und **268** (190)¹ verletzten sich leicht.

Bei den **Getöteten** handelt es sich ausschließlich um Pkw-Fahrer (59 J., 49 J. und 40 J.).

Insgesamt ist festzustellen, dass es sich bei der Gesamtzahl (Getötete und Verletzte) um einen Höchstwert im 10-Jahresvergleich handelt.

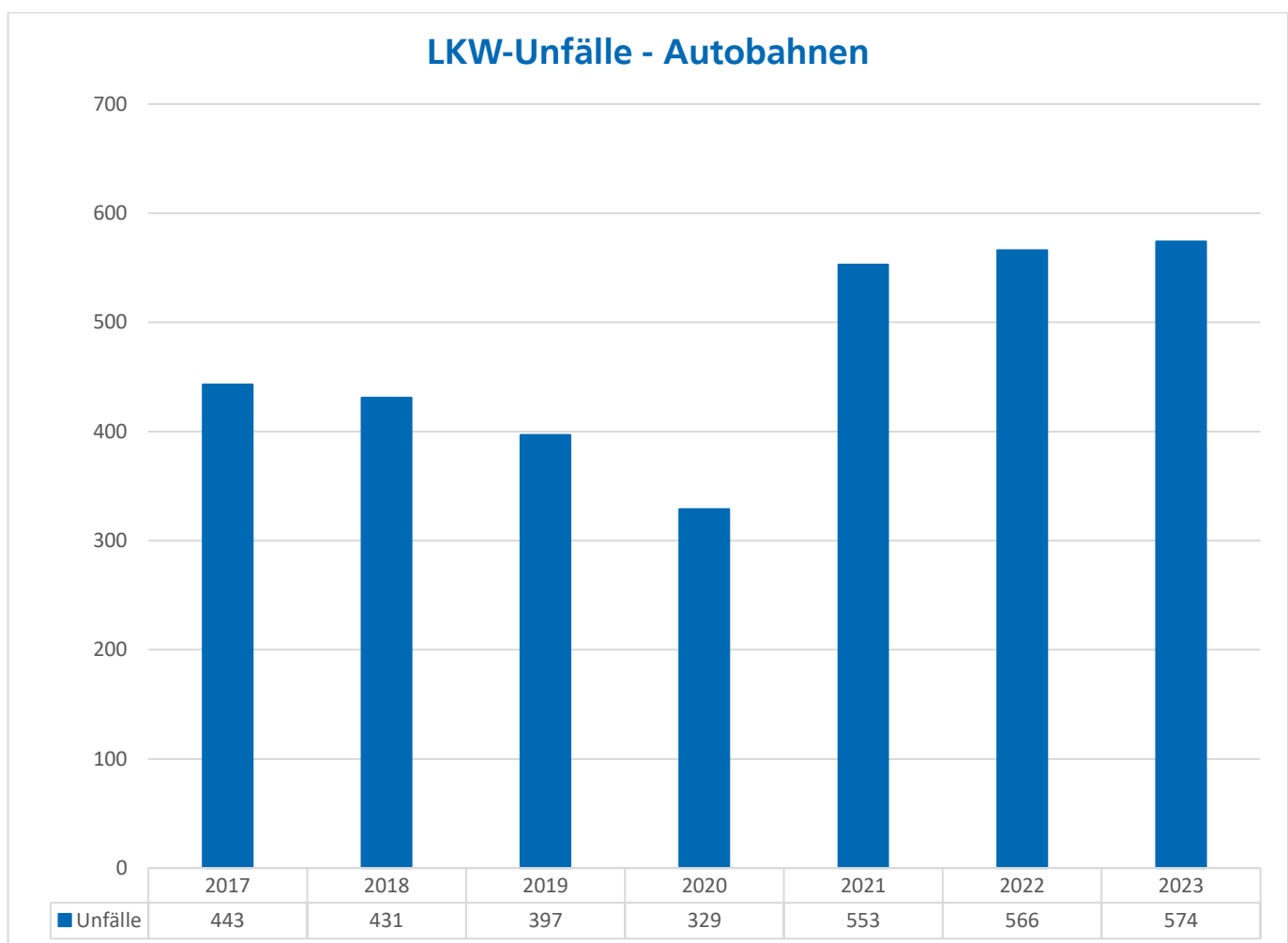


¹ Zahlen des Vorjahres in ()

5.3 Verkehrsunfälle mit Lkw-Beteiligung

Da Lkw auf Autobahnen bei Verkehrsunfällen besonders häufig beteiligt sind, werden diese gesondert ausgewertet. Die Anzahl der Lkw-Unfälle stieg leicht an auf **574** (566)¹. An **37 %** der Autobahnunfälle waren also Lkw beteiligt. 2023 war **kein** getöteter Lkw-Fahrer zu beklagen. Als Schwerverletzte wurden **3** (6)¹ Fahrer registriert, als Leichtverletzte waren es **18** (13)¹.

In **72** (102)¹ Fällen wurde Überholen bzw. Überholt werden als Hauptunfallursache erfasst, in **59** (37)¹ Fällen ungenügender Sicherheitsabstand und in **41** (45) Fällen ist das fehlerhafte Wechseln des Fahrstreifens verantwortlich.

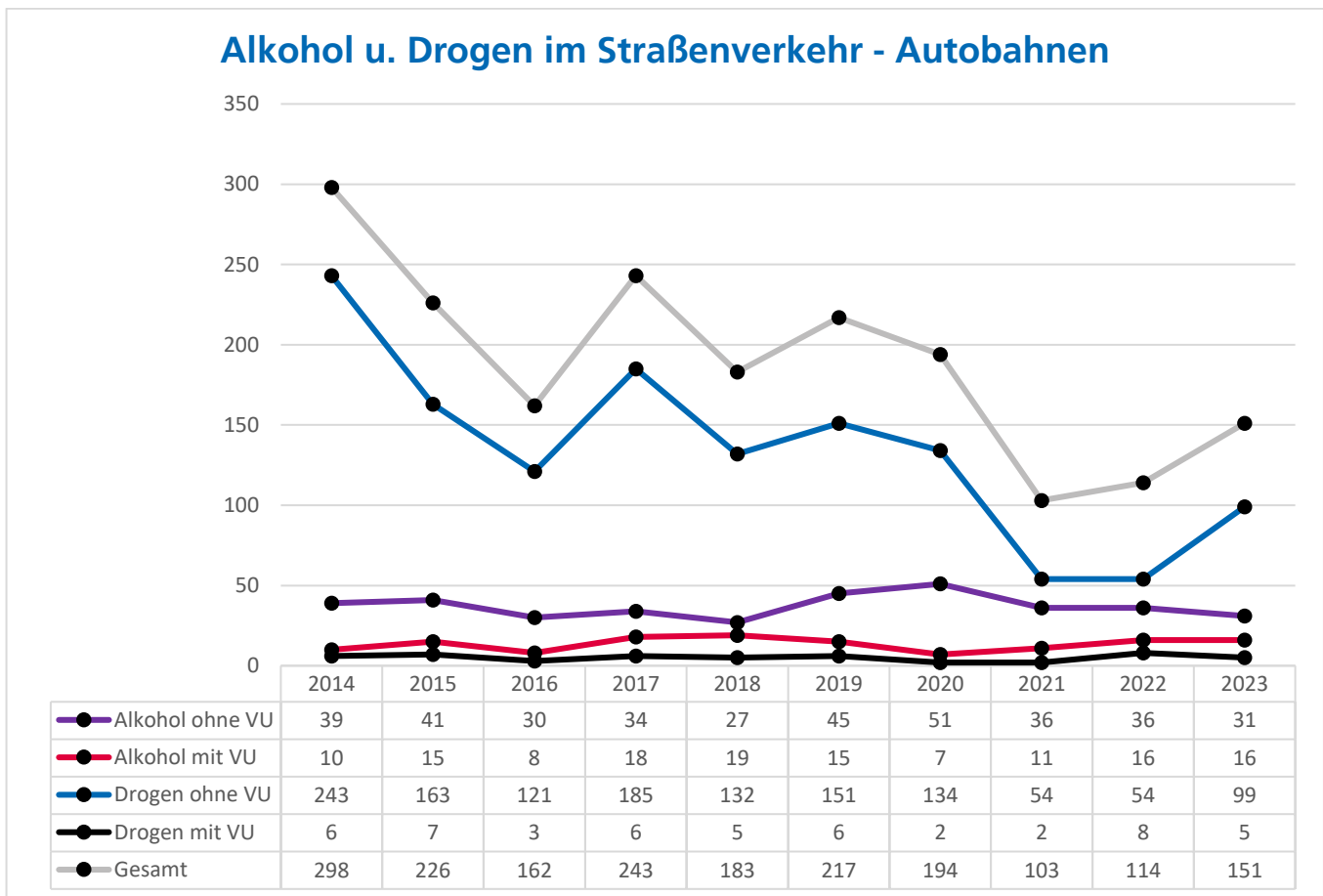


¹ Zahlen des Vorjahres in ()

5.4 Alkohol / Drogen im Straßenverkehr

Auch auf den Autobahnen standen Verkehrsteilnehmer wiederholt unter dem Einfluss von Alkohol und Drogen, **151** (114)¹ Fälle wurden gezählt.

Unfälle unter der Einwirkung von Alkohol:	16 (16) ¹
Unfälle unter der Einwirkung von Drogen:	5 (8) ¹
Folgenlose Alkoholfahrten:	31 (36) ¹
Folgenlose Drogenfahrten:	99 (54) ¹



*Alkohol / Drogen = Alkohol- / Drogenfahrten

Auf den Autobahnen ist ein ähnlicher Trend wie auf Inspektionsebene zu verzeichnen: Insbesondere bei den folgenlosen Drogenfahrten ist eine negative Entwicklung festzustellen.

¹ Zahlen des Vorjahres in ()

6. Unfallprävention und Verkehrssicherheitsarbeit

Ziel und Aufgabe der Polizei ist es, Verkehrsunfälle möglichst zu verhindern, zu reduzieren und die Unfallfolgen zu mildern. Dazu erfolgen unterschiedlichste polizeiliche Aktivitäten.

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.

In der Polizeiinspektion Osnabrück gibt es in Zusammenarbeit mit der Caritas das Projekt **Junge Fahrer „Für dich und für mich“**. Dabei soll bei den Fahranfängern und jungen Fahrern das Bewusstsein für Verantwortung im Straßenverkehr geweckt und auf das Gefahrenpotential innerhalb der Risikogruppe **Junge Fahrer** hingewiesen werden. Ziel ist es, dass Projekt an verschiedenen Berufsbildenden Schulen im Bereich Osnabrück anzubieten und zu etablieren.

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 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 der Polizeiinspektion Osnabrück ab.

Darüber hinaus initiierte die Polizei im Kalenderjahr 2023 zahlreiche weitere Präventionskampagnen wie z.B. die Aktion „Kaffee statt Knöllchen“, in der sich thematisch mit den Motorradverkehr im Osnabrücker Landkreis beschäftigt wurde.

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**“ aufgestellt. An dieser Strategie orientieren sich immer noch die polizeilichen Aktivitäten in Bezug auf die Verhinderung und Verringerung von Verkehrsunfällen.

Aktuell liegen die landesweiten Schwerpunkte im Bereich der Themen „**Fahrtüchtigkeit und Geschwindigkeit**“, während der Fokus in der Polizeidirektion Osnabrück auch noch auf die Themen „**Radverkehr**“ und „**Ablenkung**“ gelegt wird. Insgesamt werden also durch die Polizeiinspektion Osnabrück vier Schwerpunktthemen im Jahr 2024 bearbeitet und (präventive und repressive) Verkehrskontrollen durchgeführt.

Wie auch in den Vorjahren liegt uns das Thema **Radverkehr** – Verkehrsverstöße von und gegenüber Radfahrenden – besonders am Herzen. So wird es auch im Jahr 2024 regelmäßige Schwerpunktkontrollen in und um 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 bedeutende Herausforderung in der Verkehrssicherheitsarbeit dar.

Die Unfalluhr 2023 in der PI Osnabrück (durchschnittlich):

- alle **39 Minuten** nahm die Polizei einen Verkehrsunfall auf
- alle **2,5 Stunden** kam es zu einer Verkehrsunfallflucht
- alle **3 Tage** endete ein Verkehrsunfall an einem Baum
- alle **3 Stunden** verunglückte eine Person im Straßenverkehr
- alle **1,5 Tage** war ein verunglücktes Kind darunter
- alle **17 Stunden** eine Person im Alter zwischen 18 und 24 Jahren
- alle **21 Stunden** verunglückte ein älterer Mensch ab 65 Jahren
- alle **7,5 Stunden** war ein Unfall mit Radfahrbeteiligung zu verzeichnen
- **jeden Tag** verunfallte ein Pedelecfahrer
- jeden **dritten Tag** kam es zu einem Unfall mit einer Fußgängerbeteiligung
- jeden **16 Tag** kam ein Mensch im Straßenverkehr ums Leben

Alle **39** Minuten nahm die Polizei einen Verkehrsunfall auf.



-  alle **3 Stunden** verunglückte eine Person im Straßenverkehr.
-  alle **2,5 Stunden** kam es zu einer Verkehrsunfallflucht.
-  alle **21 Stunden** verunglückte ein älterer Mensch ab 65 Jahren.
-  alle **7,5 Stunden** war ein Unfall mit Radfahrbeteiligung zu verzeichnen.



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.

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 **Pedelecfahrern** 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!

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 der Diskussion von Risikofaktoren und Risikogruppen im Straßenverkehr wird auch immer wieder die Gruppe der **Senioren** in den Mittelpunkt der Analyse gestellt. Gerade der sich schon seit längerem vollziehende demografische Wandel, der neben dem Bevölkerungsrückgang vor allem durch gravierende Verschiebungen im Altersgefüge gekennzeichnet ist, veranlasst derzeit eine verstärkte Auseinandersetzung mit der Situation älterer Menschen im Straßenverkehr. Im Bereich der Polizeiinspektion Osnabrück wurden alleine **8 Senioren** im Jahr 2023 bei Verkehrsunfällen getötet. Dies entspricht etwa einem Drittel aller getöteten Personen im Straßenverkehr.

Impressum

Polizeiinspektion Osnabrück
Kollegienwall 6-8
49074 Osnabrück

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

Die Polizeiinspektion Osnabrück wird vertreten durch:

Oliver Voges, Leitender Kriminaldirektor

Leiterin Einsatz / Verkehr

Ann Oldiges, Polizeidirektorin

Fachberater und Verfasser:

Ingo Grewe, Polizeihauptkommissar
Sachgebiet Verkehr

Redaktionelle Begleitung:

Jannis Gervelmeyer, Polizeikommissar
Presse- und Öffentlichkeitsarbeit