

# Verkehrsunfallstatistik 2020

## Polizeiinspektion Osnabrück



## Inhaltsverzeichnis

	- Seite -
1. Allgemeines	2
2. Unfallentwicklung in der PI Osnabrück	2
2.1 Gesamtentwicklung	2
Monatlicher Vergleich 2019 zu 2020	3
2.2 Unfalltote	4
2.3 Verletzte	5
2.4 Verkehrsunfälle mit Rad- / Pedelec-Fahrern	6/7
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	
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	26/27
7. Tipps für Verkehrsteilnehmer	27/28

## 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.

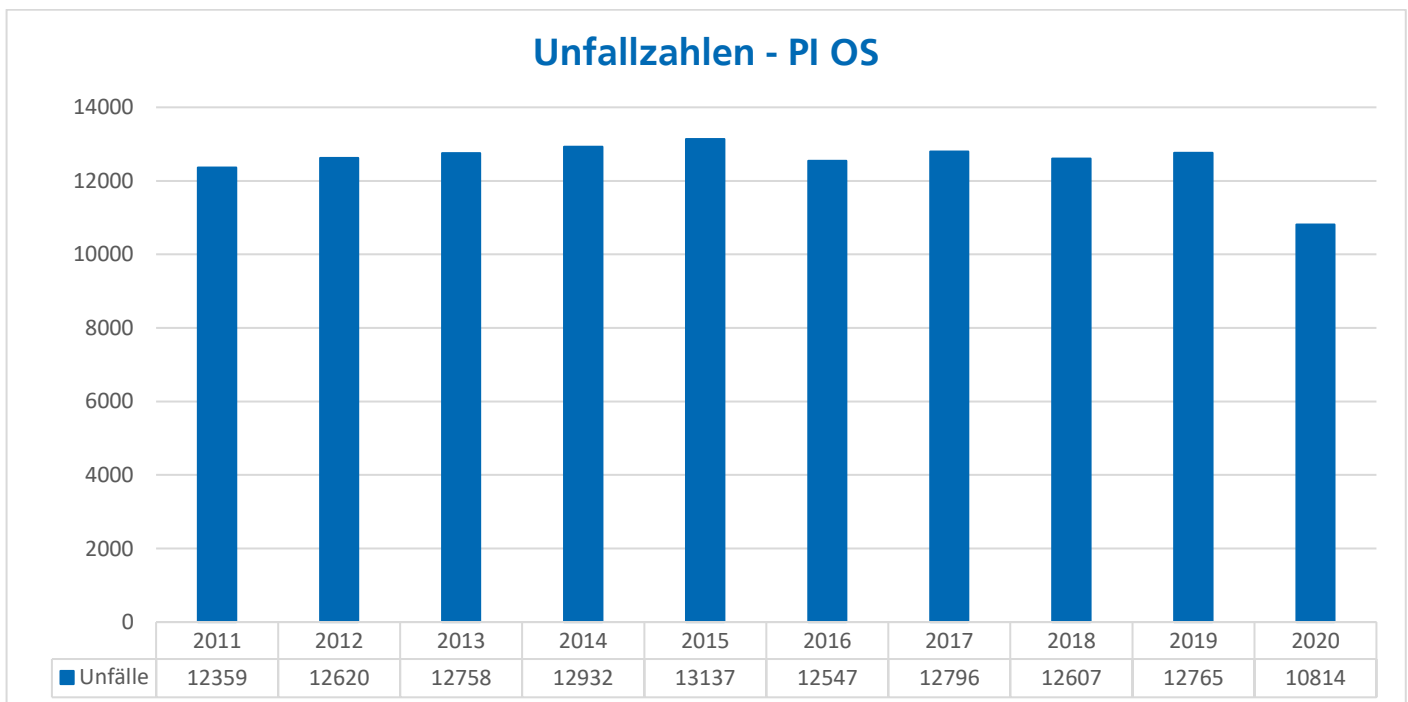
Die durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge (DTV) ist dabei sehr unterschiedlich. Auf einigen Autobahnabschnitten sind bis zu 70.000 Fahrzeuge unterwegs. Im Stadtgebiet werden einige Kreuzungen von mehr als 30.000 Fahrzeugen pro Tag passiert.

## 2. Unfallentwicklung Polizeiinspektion Osnabrück

### 2.1 Gesamtentwicklung

Im Zuständigkeitsbereich der Polizeiinspektion Osnabrück leben über **523.000** Menschen.

Im Berichtsjahr 2020 wurden insgesamt **10.814** (12.765)<sup>1</sup> Verkehrsunfälle polizeilich aufgenommen.



<sup>1</sup> Zahlen des Vorjahres in ( )

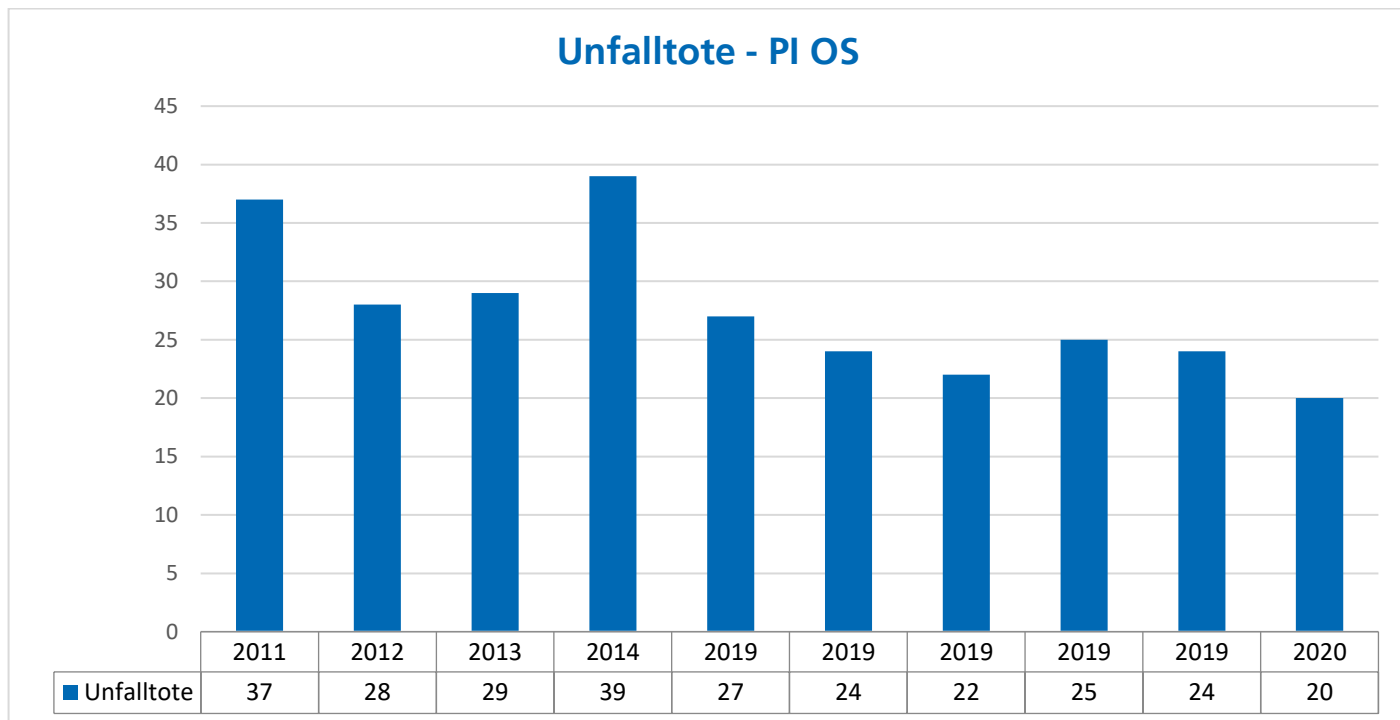
## Monatliche Übersicht 2019 gegenüber 2020

	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

Der monatliche Vergleich der Jahre 2019 gegen 2020 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.

Insgesamt ist im Jahresvergleich ein prozentualer Rückgang von ca. **15%** zu verzeichnen.

## 2.2 Unfalltote



Im Berichtsjahr 2020 verloren **20** (24)<sup>1</sup> Personen bei **19** Unfällen ihr Leben.

Dabei verunfallten **4** Senioren (ü. 65 Jahre) und **2** Junge Fahrer (18-24 Jahre), die einer Risikogruppe angehörten, tödlich. Glücklicherweise verunfallte **kein** Kind tödlich. Leider waren **7** tödliche Unfälle im Zusammenhang mit Bäumen, **4** Tote Kradfahrer (inkl. **1** Sozius) und **5** tote Radfahrer (inkl. **2** Pedelecfahrer) zu beklagen. Hiervon verunfallten jeweils **1** Radfahrer und **1** Pedelecfahrer alleinbeteiligt.

In 2020 waren in **164** (149)<sup>1</sup> Fällen Kinder an Unfällen beteiligt. Senioren (ab 65 Jahre) waren mit einer Zahl von **1.860** (2.320)<sup>1</sup> deutlich weniger an Unfällen beteiligt. Bei den Jungen Fahrern (18-24 Jahre) sank die Zahl auch deutlich, auf **2.134** (2876)<sup>1</sup>.

Der deutliche Rückgang von Unfällen in den Risikogruppen *Senioren* und *Junge Fahrer* dürfte neben der Corona-Pandemie u.a. auch auf die Verkehrssicherheitsarbeit der Polizei zurückzuführen sein.

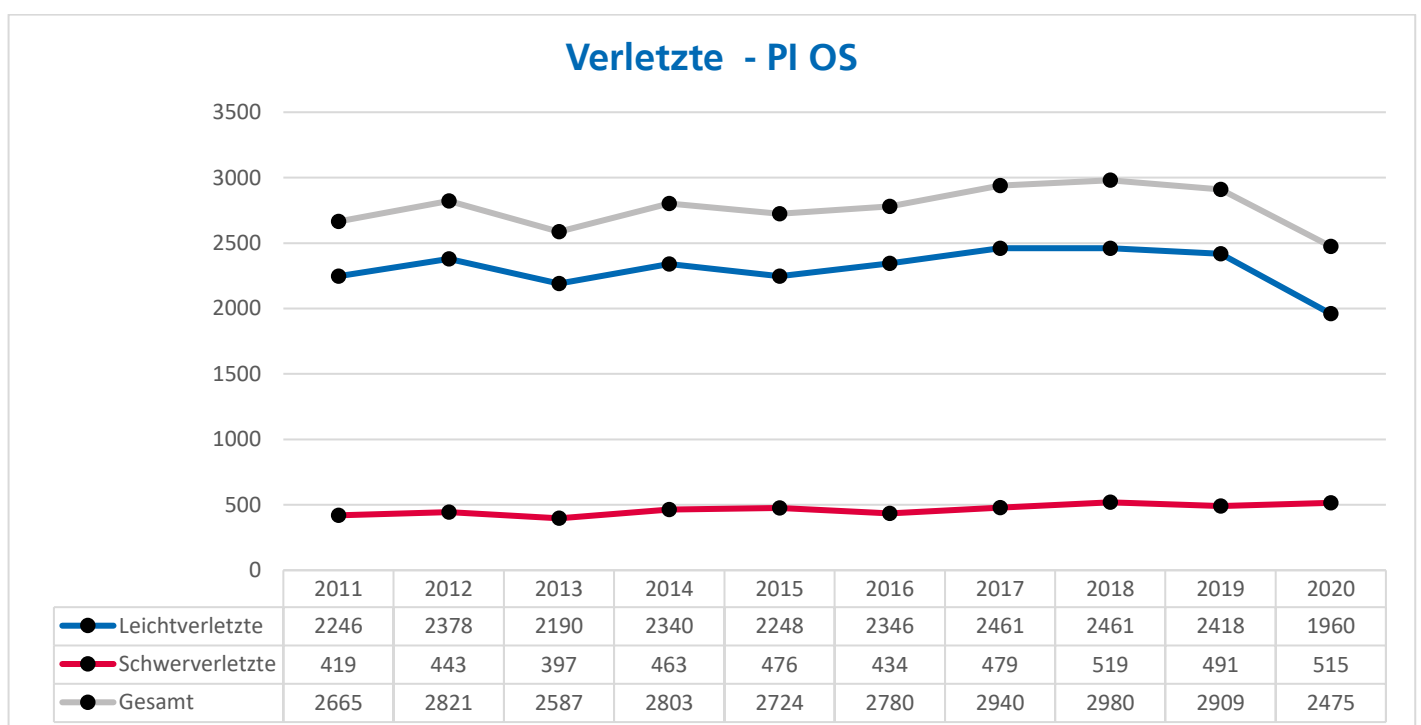
### Verkehrstote nach Beteiligungsart:

<b>Pkw-Fahrer:</b>	7	<b>Radfahrer:</b>	5 (2 x Pedelec)
<b>Mitfahrer Pkw:</b>	2 (1 x n. angeschnallt)	<b>Kradfahrer:</b>	4 (1 x Mitf. Beiwagen)
<b>Lkw-Fahrer:</b>	0	<b>Fußgänger:</b>	2

<sup>1</sup> Zahlen des Vorjahres in ( )

## 2.3 Verletzte

Die Zahl der Verkehrsunfälle ist - durch die Corona-Pandemie stark beeinflusst – auf **10.814** gesunken. Leider beträgt die Zahl der Schwerverletzten dabei **515** (491)<sup>1</sup> und ist damit auf einem leicht höheren Niveau als 2019, während die Zahl der Leichtverletzten auf **1.960** (2.418)<sup>1</sup> deutlich zurückging. Eine Erklärung, warum gerade die Zahl der Verkehrsunfälle mit Schwerverletzten auf fast gleichem Niveau wie 2019 lagen und die Zahl der Unfälle mit Leichtverletzten deutlich zurückgingen, ist schwer nachzuvollziehen.



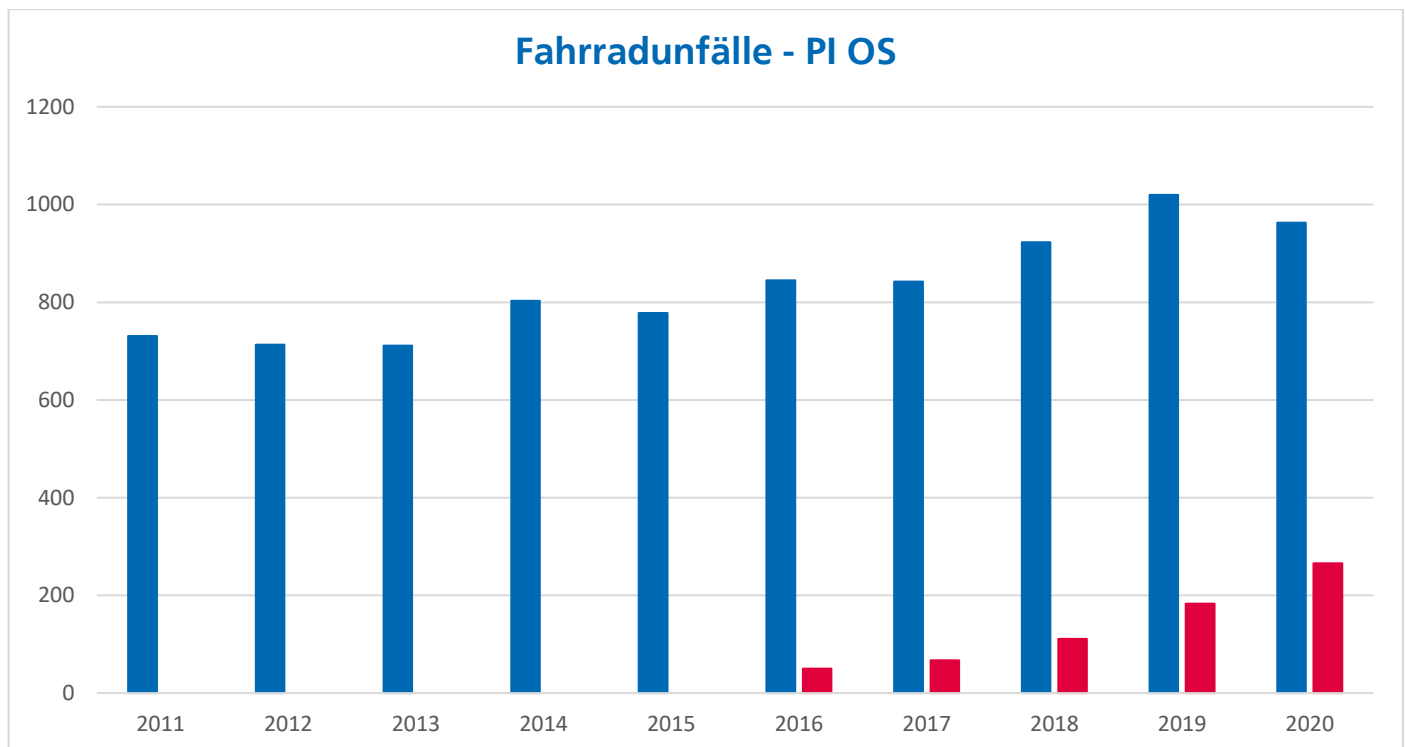
Als Verunglückte zählen Personen (auch Mitfahrer), die beim Unfall verletzt oder getötet wurden, dabei werden erfasst als:

- **Getötete:** Personen, die innerhalb von 30 Tagen an den Unfallfolgen starben,
- **Schwerverletzte:** Personen, die unmittelbar zur stationären Behandlung (mindestens 24 Stunden) in einem Krankenhaus aufgenommen wurden,
- **Leichtverletzte:** alle übrigen Verletzten.

## 2.4 Verkehrsunfälle mit Rad- / Pedelec-Fahrern

Die Zahl der registrierten Unfälle mit Fahrradfahrern ging im Berichtsjahr 2020 leicht zurück. Es wurden 963 (1020)<sup>1</sup> Unfälle mit Radfahrereteiligung erfasst. Davon wurden in **266** (183)<sup>1</sup> Fällen Pedelecs registriert.

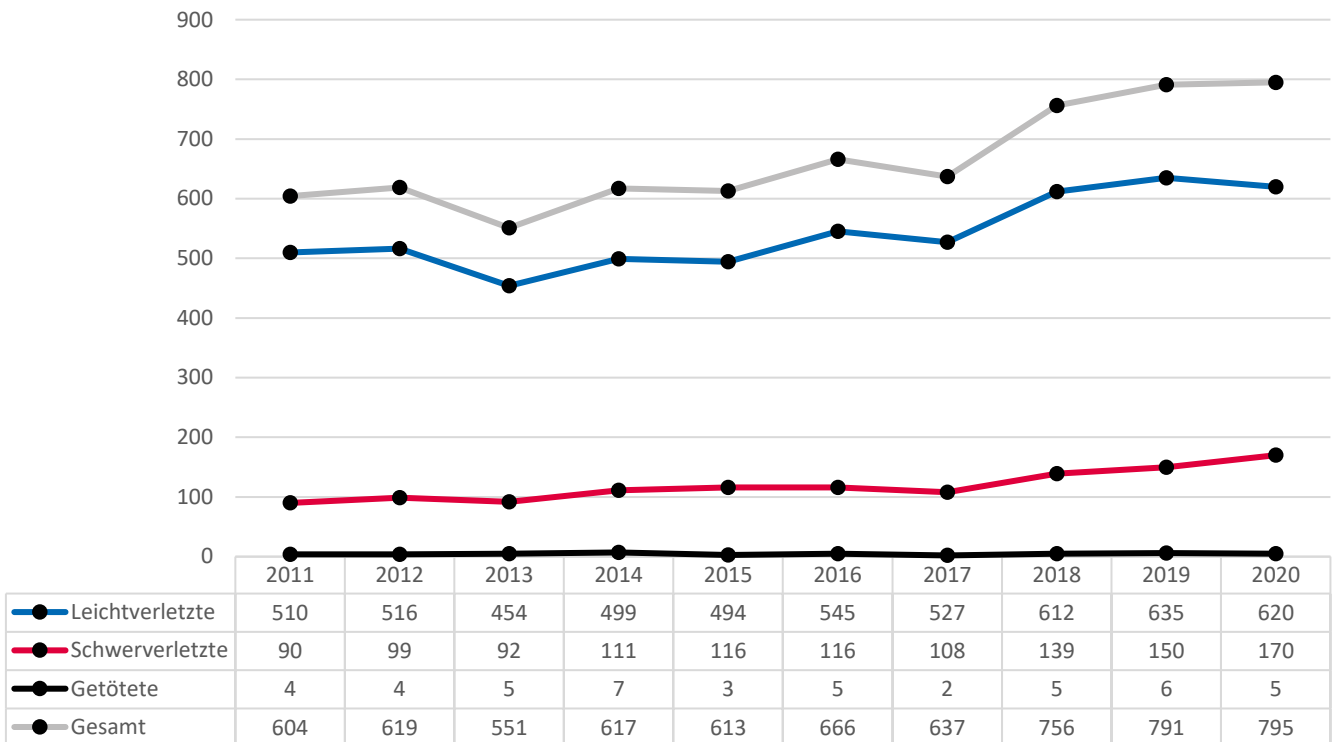
Die Radunfälle verteilen sich mit einer kleinen Differenz zwischen Stadt (462) und Landkreis (501) auf einem ähnlichen Niveau.



Bei den registrierten Unfällen mit Pedelecs setzten die Fahrer in **54 %** der Fälle die Hauptursache für den jeweiligen Unfall. Bei normalen Fahrradfahrern waren es **52 %**.

Bei den registrierten Unfällen mit **Personenschäden** unter Beteiligung von Pedelecs setzten die Fahrer ebenfalls in **54 %** die Hauptursache für den jeweiligen Unfall. Bei normalen Fahrradfahrern waren es **48 %**.

## Verletzte und getötete Radfahrer - PI OS



Von **620** (635)<sup>1</sup> Leichtverletzten bei Radunfällen waren **181** (111)<sup>1</sup> mit Pedelecs beteiligt.

Von **170** (150)<sup>1</sup> Schwerverletzten waren **61** (46)<sup>1</sup> mit Pedelecs beteiligt.

Von den **5** (6)<sup>1</sup> Getöteten waren **2** (4)<sup>1</sup> mit Pedelecs unterwegs.

Von den Getöteten gehörten **2** – jeweils einmal Fahrrad und einmal Pedelec - der Risikogruppe Senioren an und waren über 65 Jahre alt.

Die Anzahl der registrierten Unfälle mit E-Bikes (bis 45 km/h) ist mit **6** im Jahr 2020 eher gering und wird daher nicht weiter betrachtet.



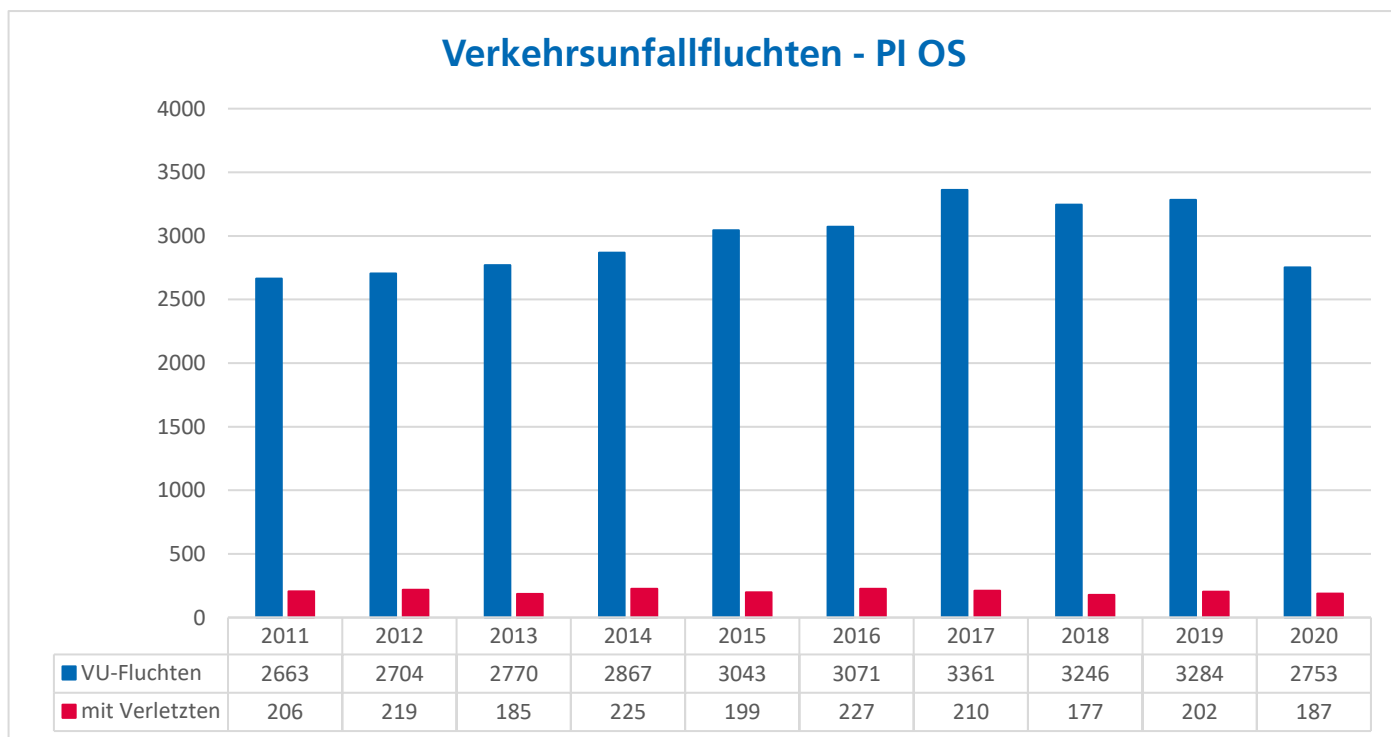
## 2.5 Unfallursachen

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

Sorgen bereitet weiterhin der immer noch hohe Anteil von Verkehrsunfallfluchten. Im Berichtsjahr 2020 belief sich die Zahl auf **2.753** (3.284)<sup>1</sup> Taten, dies entspricht über **25 %** aller registrierten Unfälle. Die Aufklärungsquote lag mit **1.144** (1320)<sup>1</sup> aufgeklärten Fällen bei rund **42 %**.



Besonders verwerflich sind Verkehrsunfallfluchten, bei denen Menschen verletzt wurden. Dies war im Berichtsjahr 2020 bei **187** (202)<sup>1</sup> Taten der Fall.

## 2.7 Elektrokleinstfahrzeuge (e-Scooter)

In der Stadt Osnabrück sind zwei Anbieter zum Ausleihen von e-Scootern zurzeit tätig und erlaubt. Dabei handelt es sich um die Fa. Tier aus Berlin (Markteintritt am 03.06.2020 mit 350 e-Scootern) und die Fa. LimeBike aus Berlin (Markteintritt zum 01.10.2020 mit 580 e-Scootern). Ab dem 01.10.2020 dürfen dann beide Anbieter bis zu 580 e-Scooter anbieten, sodass zurzeit 1160 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 Sondernutzungsurlaubnissen, die jeweils über 1 Jahr laufen. Dabei werden konkrete Vorgaben durch die Stadt Osnabrück (z.B. Bereitstellungsflächen) gemacht.

Seit dem Betrieb der e-Scooter wurden 33 Verkehrsunfälle polizeilich aufgenommen. Dabei verletzten sich 20 Personen leicht. Als Hauptunfallverursacher sind 21 Fahrer von e-Scootern registriert worden, das sind etwa **64 %**. Leider sind auch **132** Trunkenheitsfahrten zu verzeichnen gewesen und 7 Verkehrsunfälle wurden unter Alkoholeinfluss registriert.

## 2.8 Alkohol / Drogen im Straßenverkehr

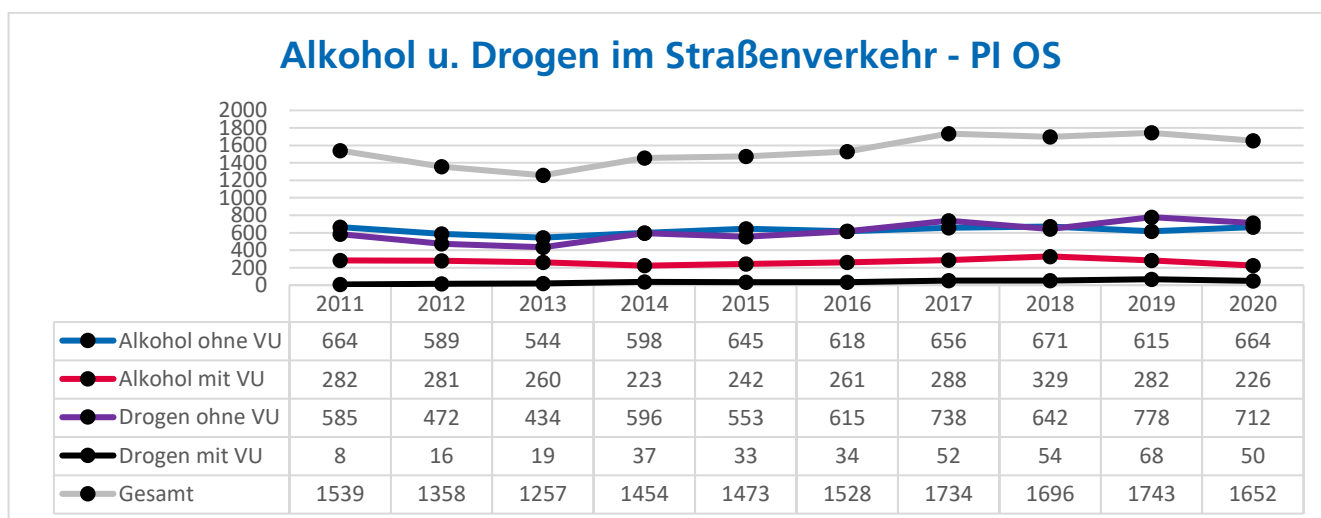
**1.652** (1.743)<sup>1</sup> Fälle wurden in diesem Zusammenhang 2020 in der Polizeiinspektion Osnabrück registriert. Dabei fielen die Fallzahlen im Bereich des Drogenkonsums im Straßenverkehr leicht, während die Fallzahlen beim folgenlosen Alkoholkonsum wieder anstiegen.

Unfälle unter der Einwirkung von Alkohol: **226** (282)<sup>1</sup>

Unfälle unter der Einwirkung von Drogen: **50** (68)<sup>1</sup>

Folgenlose Alkoholfahrten: **664** (615)<sup>1</sup>

Folgenlose Drogenfahrten: **712** (778)<sup>1</sup>



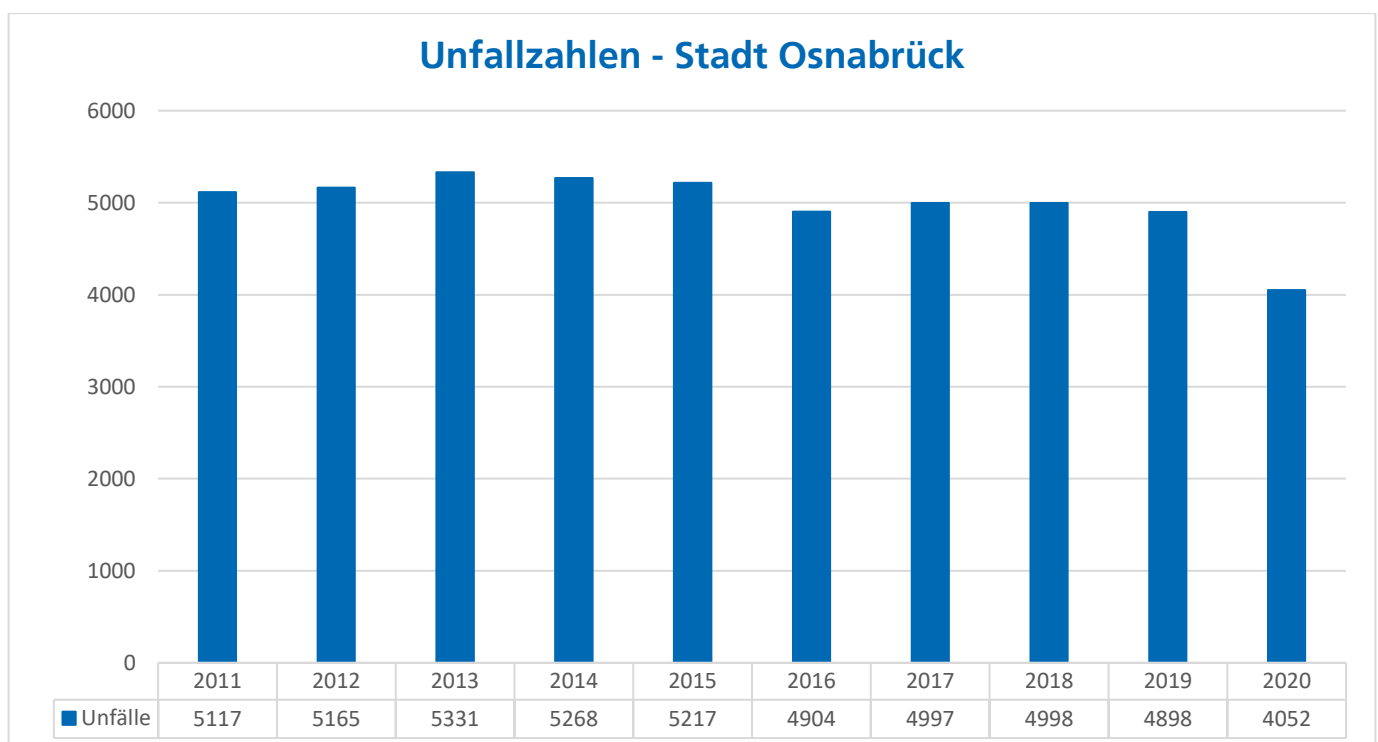
\*Alkohol / Drogen = Alkohol- / Drogenfahrten

### 3. Unfallentwicklung in der Stadt Osnabrück

#### 3.1 Gesamtentwicklung

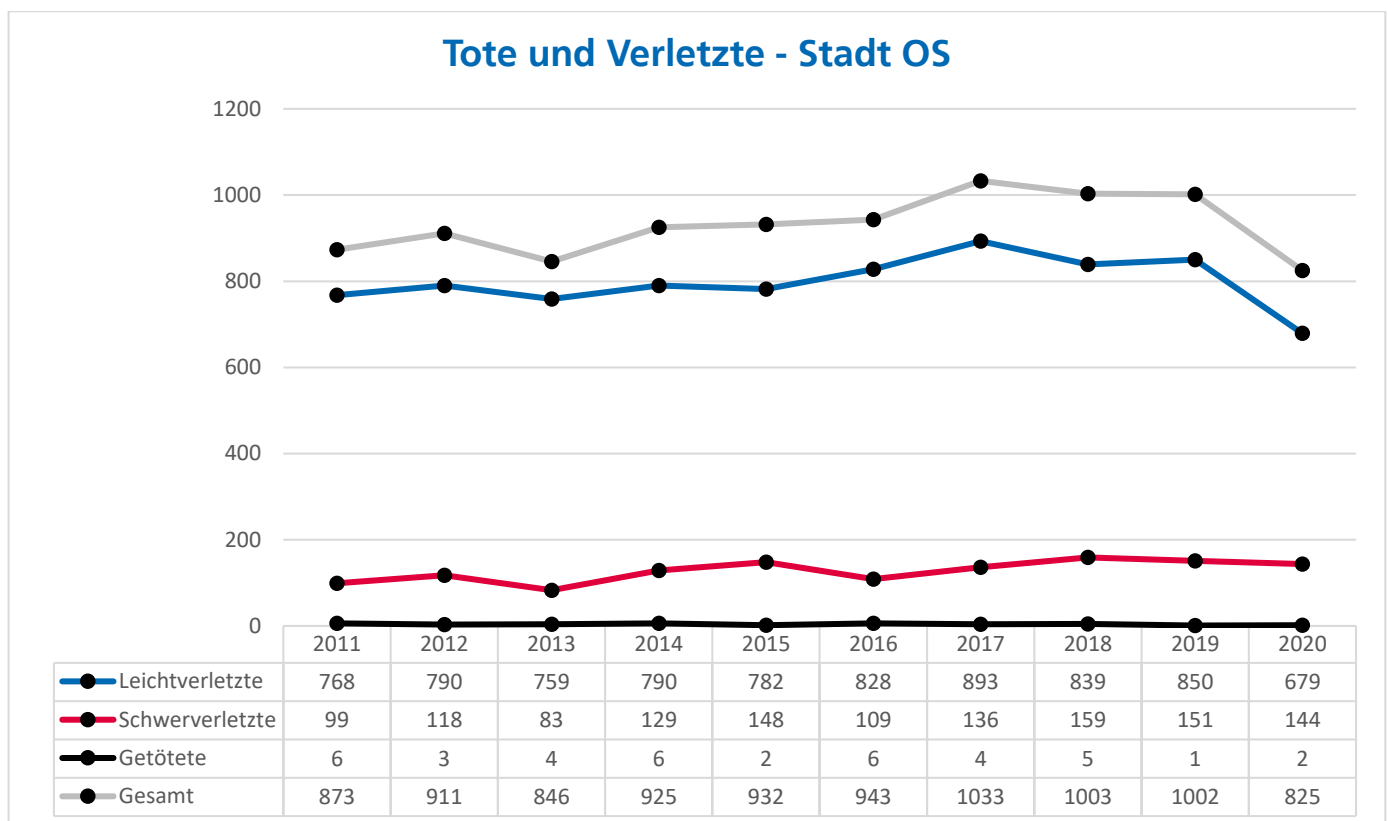
Die Zahl der Unfälle ist im Vergleich zum Vorjahr stark gesunken, auf **4.052** (4.898)<sup>1</sup>. Dies bedeutet einen Rückgang um **17** %.

Eine erfreuliche Entwicklung, die wiederum maßgeblich durch die Corona-Pandemie beeinflusst sein dürfte.



### 3.2 Verkehrsunfälle mit Getöteten und Verletzten

In 2020 kamen im Stadtgebiet **825** (1002)<sup>1</sup> Personen bei Unfällen zu Schaden. Zwei Personen, die als Radfahrer unterwegs waren, wurden getötet. Es wurden **144** (151)<sup>1</sup> Schwerverletzte und **679** (850)<sup>1</sup> Leichtverletzte gezählt. Die Zahlen im Bereich der Verletzten liegen unter dem Niveau der Vorjahre.



Im Stadtgebiet Osnabrück ereigneten sich **433** (497)<sup>1</sup> Unfälle unter der Beteiligung von **Lkw**. Dies entspricht ca. **11 %** der Unfälle. Es wurden dabei **2** (0)<sup>1</sup> Unfälle mit Getöteten, **12** (2)<sup>1</sup> Unfälle mit Schwerverletzten und **21** (30)<sup>1</sup> Unfälle mit Leichtverletzten erfasst.

### 3.3 Verkehrsunfälle mit Rad- / Pedelec-Fahrern

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 Förderprogramme, z.B. beim Kauf von Lastenfahrrädern, zu nennen. Mehr Radverkehr bedingt aber auch eine höhere Zahl von Verkehrsunfällen mit Radfahrereteiligung.

Aufschlüsselung nach Fahrrad / Pedelec, bereinigte Zahlen:

Stadt OS	2019		2020	
	Fahrrad	Pedelec	Fahrrad	Pedelec
<b>Unfälle</b>	456	63	366	96
<b>Getötete</b>	1	0	2	0
<b>Schwerverletzte</b>	51	17	44	19
<b>Leichtverletzte</b>	270	31	212	60

Bei den registrierten Unfällen mit Pedelecs in der Stadt Osnabrück, setzen diese in **46 %** der Fälle die Hauptursache für den jeweiligen Unfall. Bei normalen Fahrradfahrern waren es hingegen **51 %**.

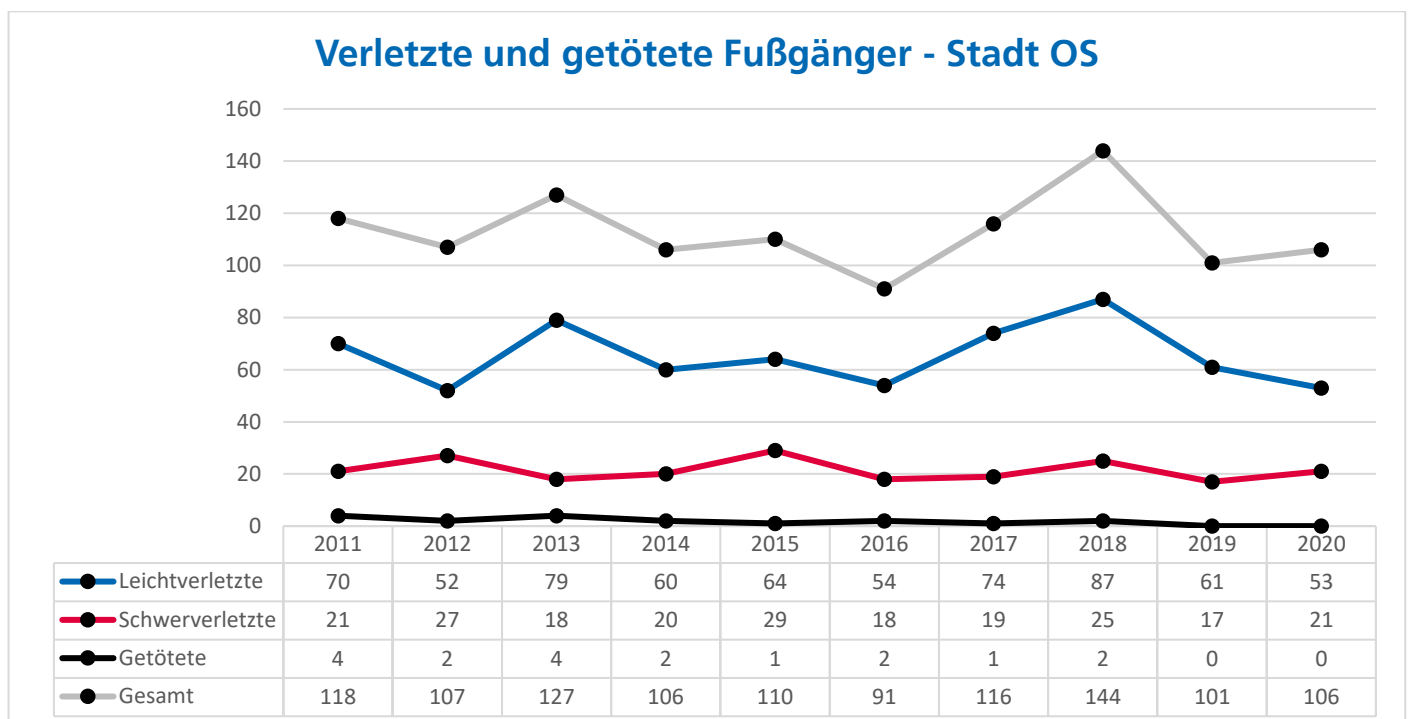
Bei den registrierten Unfällen mit **Personenschäden** unter Beteiligung von Pedelecs setzten die Fahrer in **43 %** die Hauptursache für den jeweiligen Unfall. Bei normalen Fahrradfahrern waren es **46 %**.

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
<b>Tote</b>	1	1	0	3	1	2	1	3	1	2
<b>Schwer- verletzte</b>	48	33	33	50	52	49 (1)	50 (7)	75 (7)	68 (17)	63 (19)
<b>Leicht- verletzte</b>	243	245	241	253	259	274 (17)	268 (14)	305 (24)	301 (31)	272 (60)
<b>Unfälle gesamt</b>	<b>387</b>	<b>357</b>	<b>390</b>	<b>431</b>	<b>434</b>	<b>443 (22)</b>	<b>457 (24)</b>	<b>486 (40)</b>	<b>519 (63)</b>	<b>462 (96)</b>

\*Zahlen in Klammern = davon Pedelec-Fahrer

### 3.4 Verkehrsunfälle mit Fußgängern

Gemessen an der Zahl aller Verkehrsunfälle im Stadtgebiet, sind Fußgänger nur selten beteiligt. 2020 in **106** (101)<sup>1</sup> Fällen. Dennoch sind die Unfälle nicht zu vernachlässigen, da es größtenteils zu Verletzungen bei den Beteiligten kommt. Im Berichtsjahr wurde kein Fußgänger getötet. **21** (17)<sup>1</sup> Schwerverletzte und **53** (61)<sup>1</sup> Leichtverletzte wurden erfasst.



### 3.5 Alkohol / Drogen im Straßenverkehr

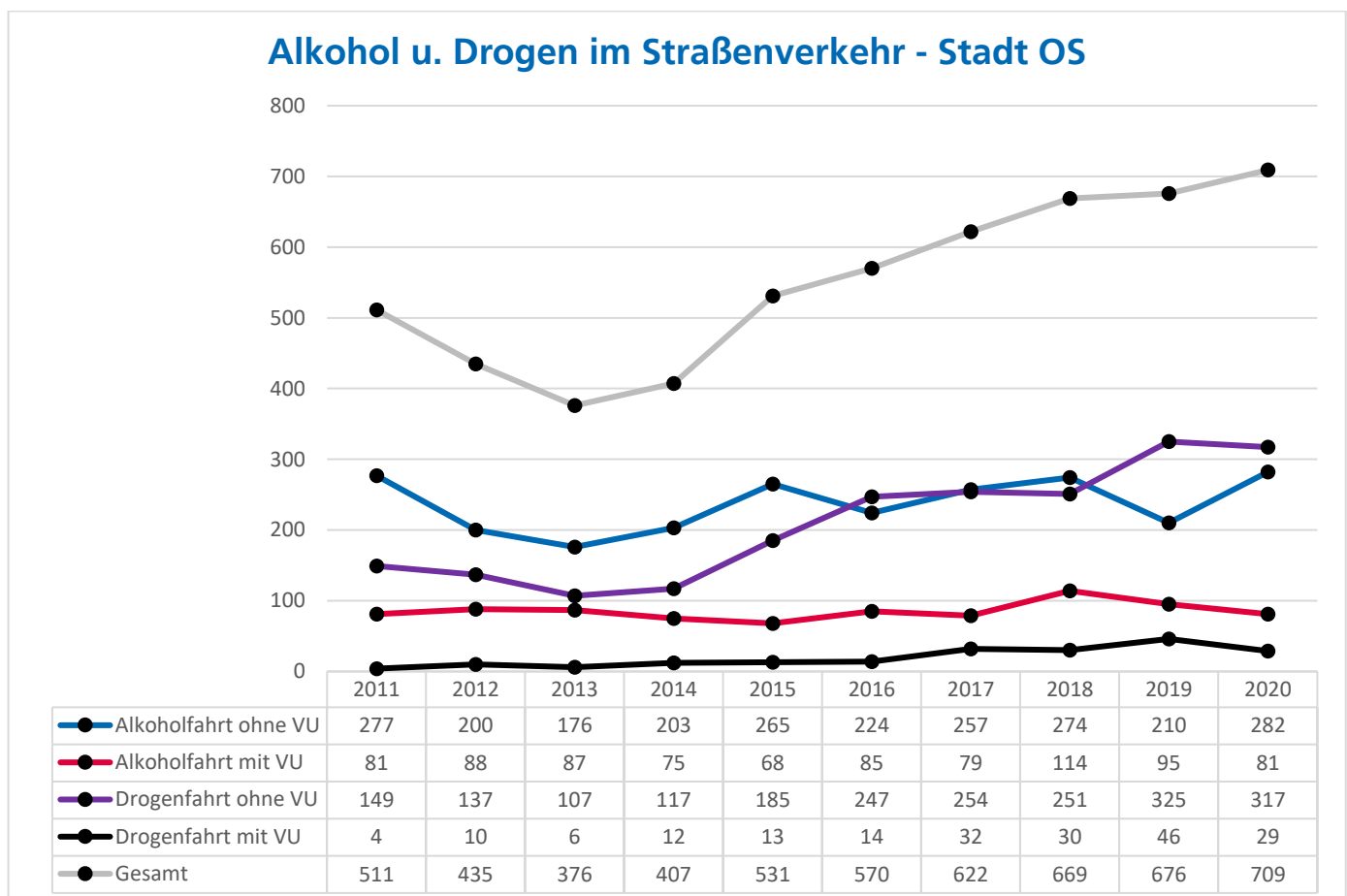
Im Berichtsjahr 2020 wurden im Stadtgebiet **709** (676)<sup>1</sup> Fälle gezählt, bei denen Fahrzeugführer unter dem Einfluss von Alkohol oder Drogen standen.

Unfälle unter der Einwirkung von Alkohol: **81** (95)<sup>1</sup>

Unfälle unter der Einwirkung von Drogen: **29** (46)<sup>1</sup>

Folgenlose Alkoholfahrten: **282** (210)<sup>1</sup>

Folgenlose Drogenfahrten: **317** (325)<sup>1</sup>



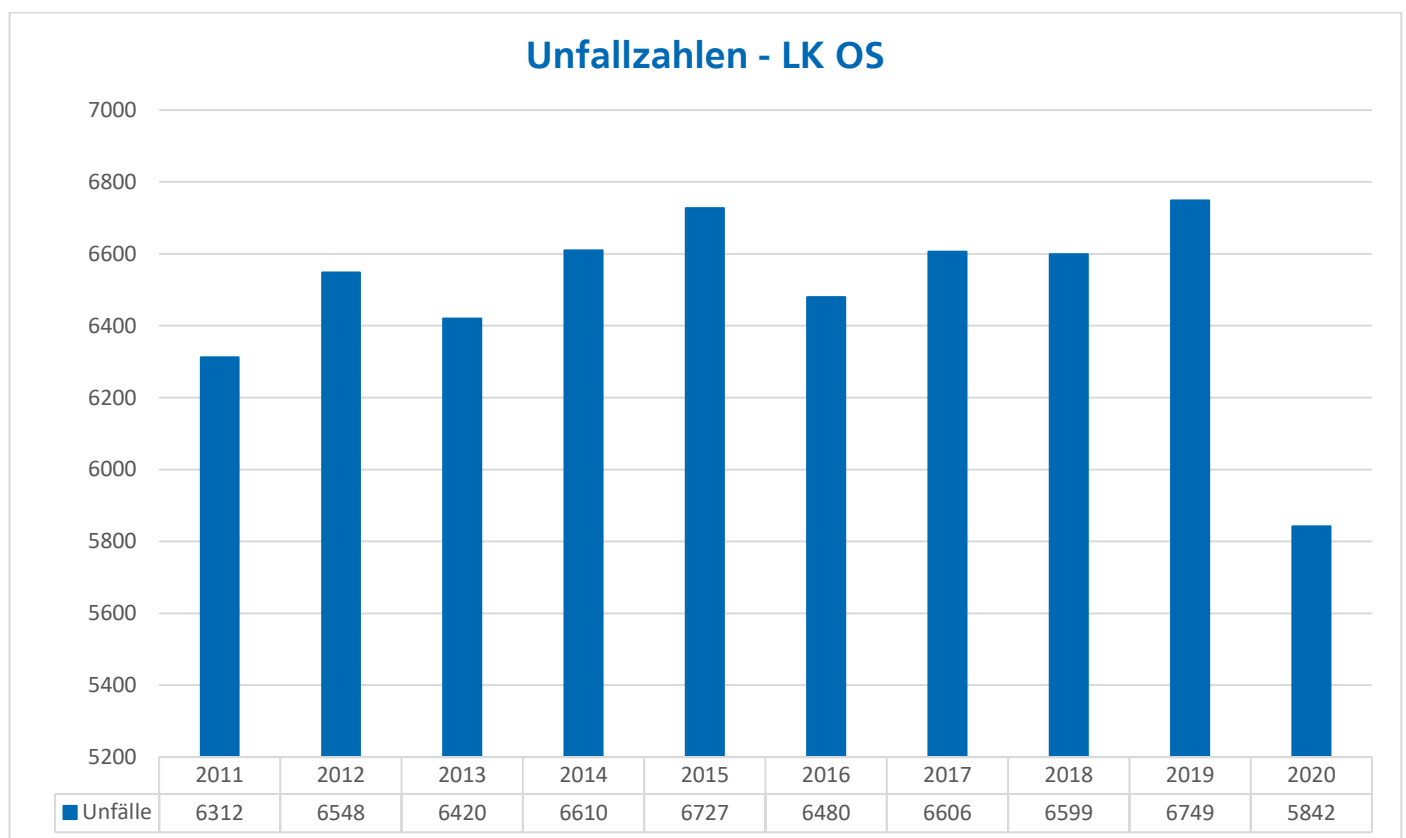
\*Alkohol / Drogen = Alkohol- / Drogenfahrten

Auch im Stadtgebiet ist ein ähnlicher Trend wie auf Inspektionsebene festzustellen: Bei den folgenlosen Trunkenheitsfahrten ist ein deutlich höheres Niveau abzulesen, während die Zahlen im Bereich der Fahrten und Unfälle unter Drogeneinfluss leicht zurückgingen.

## 4. Unfallentwicklung im Landkreis Osnabrück

### 4.1 Gesamtentwicklung

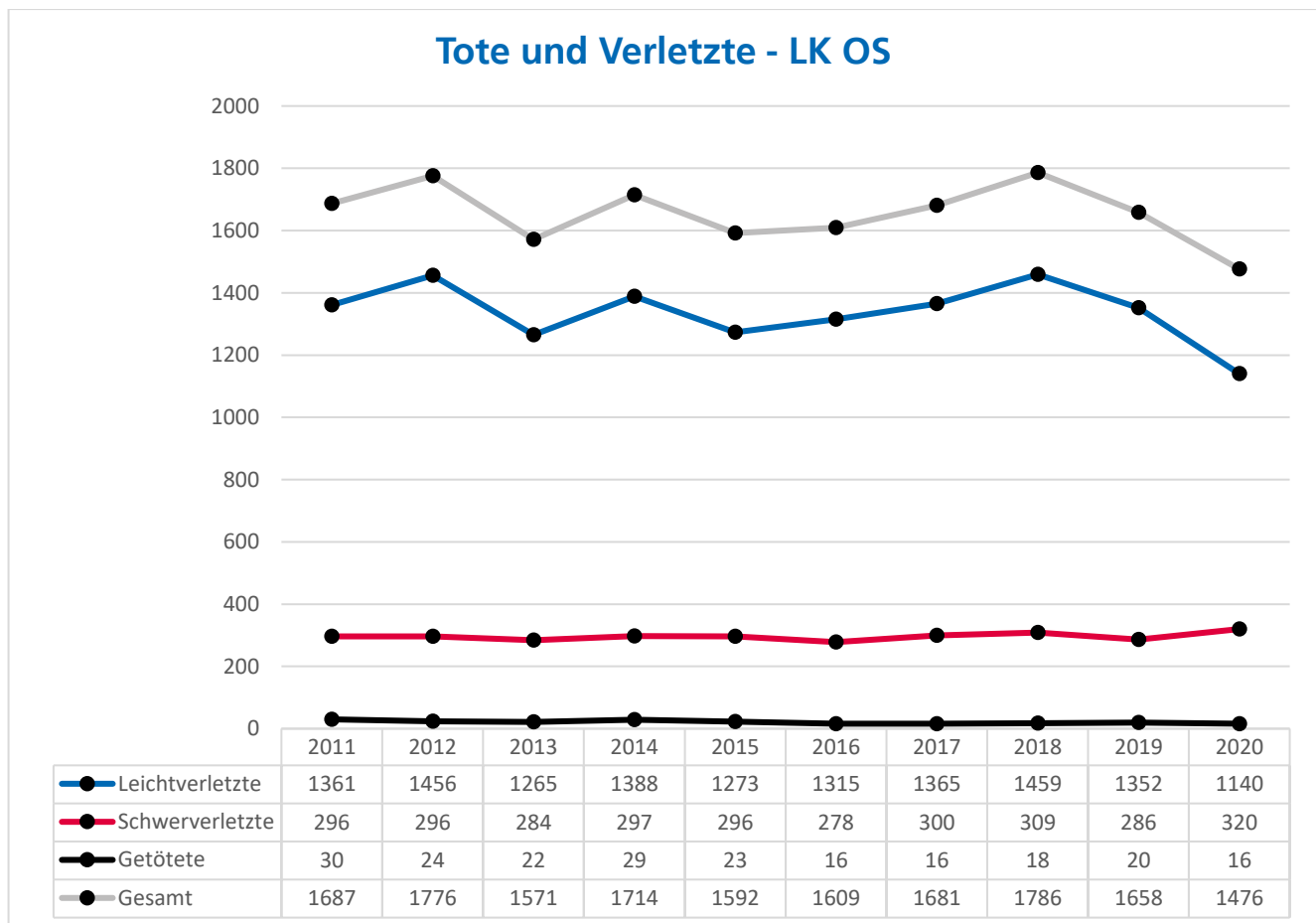
Im Landkreis Osnabrück wurden im Jahr 2020 insgesamt **5.842** (6749)<sup>1</sup> Verkehrsunfälle registriert. Der Wert ist gegenüber 2019 deutlich zurückgegangen, nämlich um **13 %**.





## 4.2 Verkehrsunfälle mit Getöteten und Verletzten

Auf den Straßen des Landkreises verloren im Betrachtungszeitraum **16** (20)<sup>1</sup> Personen ihr Leben. Insgesamt wurden **1.476** (1657)<sup>1</sup> Personen verletzt. **320** (286)<sup>1</sup> Schwerverletzte und **1.140** (1352)<sup>1</sup> Leichtverletzte wurden registriert.



### 4.3 Verkehrsunfälle mit Rad- / Pedelec-Fahrern

Im Landkreis hat sich die absolute Anzahl der Fahrradunfälle nicht verändert. Es wurden **501** (501)<sup>1</sup> Unfälle registriert, bei denen **3** (5)<sup>1</sup> Radfahrer getötet, **107** (82)<sup>1</sup> schwer verletzt und **348** (361)<sup>1</sup> leicht verletzt wurden.

Aufschlüsselung nach Fahrrad / Pedelec, bereinigte Zahlen:

LK OS	2019		2020	
	Fahrrad	Pedelec	Fahrrad	Pedelec
<b>Unfälle</b>	381	120	331	170
<b>Getötete</b>	1	4	1	2
<b>Schwerverletzte</b>	53	29	65	42
<b>Leichtverletzte</b>	281	80	227	121

Die getöteten Pedelec-Fahrer waren alle älter als 50 Jahre. Bei dem getöteten Fahrradfahrer handelt es sich um einen 28-jährigen Mann.

Die Hauptunfallursache setzten Pedelec-Fahrer im Landkreis Osnabrück in **59 %** der Fälle. Bei „normalen“ Fahrradfahrern waren es **54 %**.

Bei den registrierten Unfällen mit **Personenschäden** unter Beteiligung von Pedelecs setzten die Fahrer in **59 %** die Hauptursache für den jeweiligen Unfall. Bei normalen Fahrradfahrern waren es **51 %**.

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
<b>Tote</b>	3	3	5	4	2	3 (1)	1 (0)	2 (1)	5 (4)	3 (2)
<b>Schwer- verletzte</b>	42	66	59	61	64	67 (9)	59 (8)	64 (13)	82 (29)	107 (42)
<b>Leicht- verletzte</b>	267	271	213	246	235	271 (16)	273 (33)	324 (48)	361 (80)	348 (121)
<b>Unfälle gesamt</b>	<b>344</b>	<b>356</b>	<b>321</b>	<b>372</b>	<b>344</b>	<b>402 (28)</b>	<b>383 (42)</b>	<b>434 (70)</b>	<b>501 (120)</b>	<b>501 (170)</b>

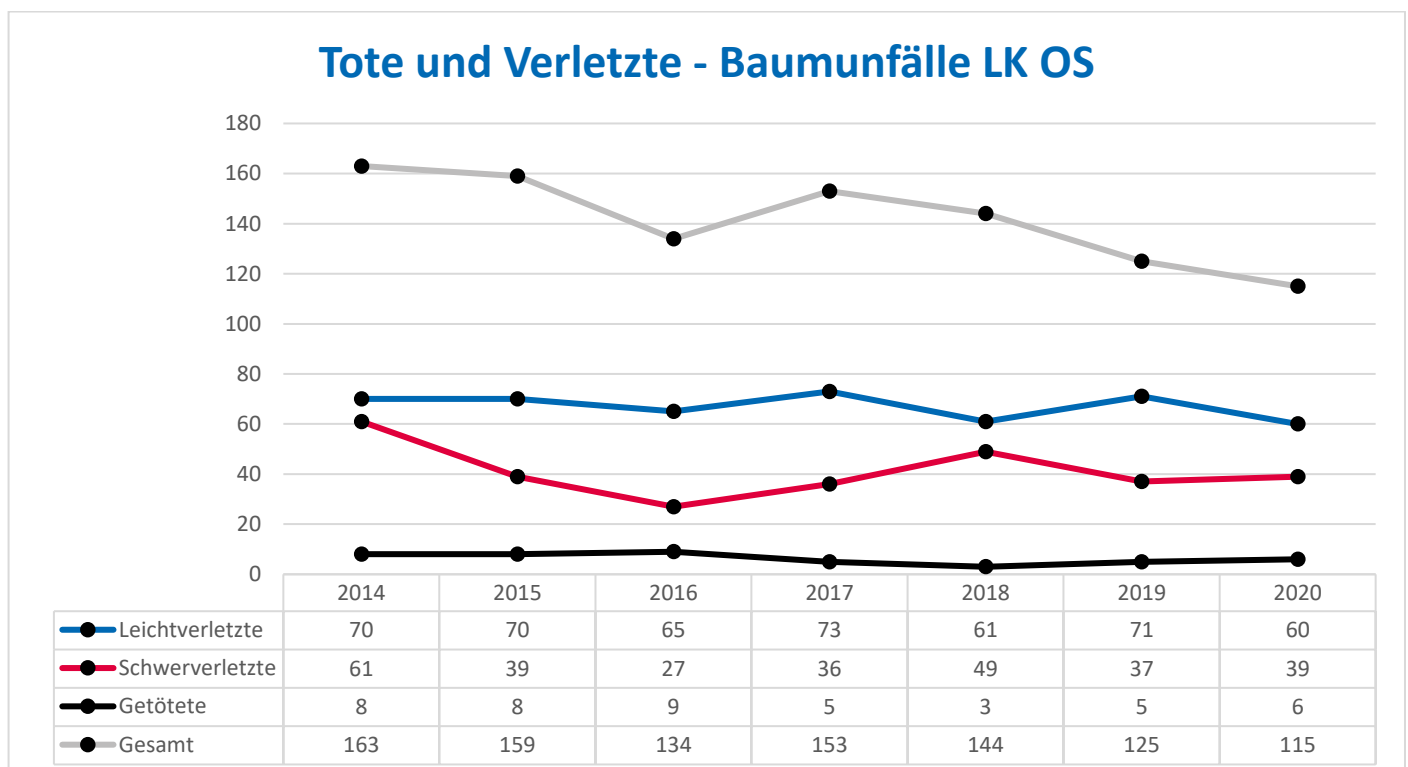
\*Zahlen in Klammern = davon Pedelec-Fahrer

## 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.

Auch 2020 war wieder ein kleiner, erfreulicher Abwärtstrend zu verzeichnen. So kam es zu **115** (125)<sup>1</sup> Baumunfällen. Durch den Anprall an einen Baum kamen **6** (5)<sup>1</sup> Personen ums Leben, **4** Pkw-Fahrer, **1** Pkw-Mitfahrer und **1** Radfahrer. **39** (37)<sup>1</sup> Personen verletzten sich schwer, **60** (71)<sup>1</sup> leicht.

Innerhalb geschlossener Ortschaft (i.g.O.) kam **1** Mitfahrer ums Leben.



\*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 mehr als 10 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.

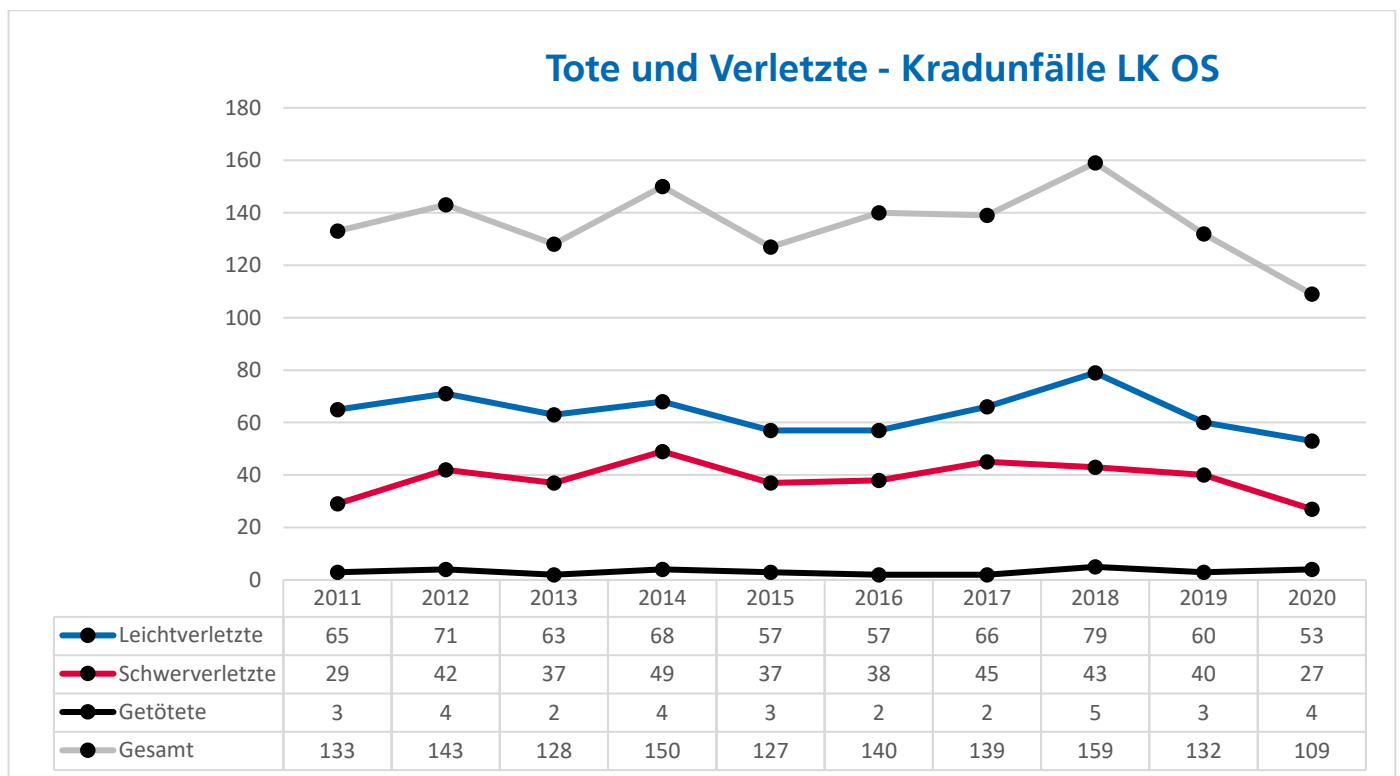
## 4.5 Kradunfälle

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

In 2020 wurden **109** (132)<sup>1</sup> Verkehrsunfälle mit Krädern gezählt. Dabei wurden **3** (3)<sup>1</sup> Fahrer und **1** Mitfahrer im Beiwagen getötet, **27** (40)<sup>1</sup> wurden schwer und **53** (60)<sup>1</sup> leicht verletzt. Dies bedeutet in zwei Kategorien eine Verbesserung, verglichen zum Vorjahr.

In **56 %** der Fälle waren die Hauptunfallverursacher die Kradfahrer. Eine der Hauptunfallursachen ist die nicht angepasste Geschwindigkeit.

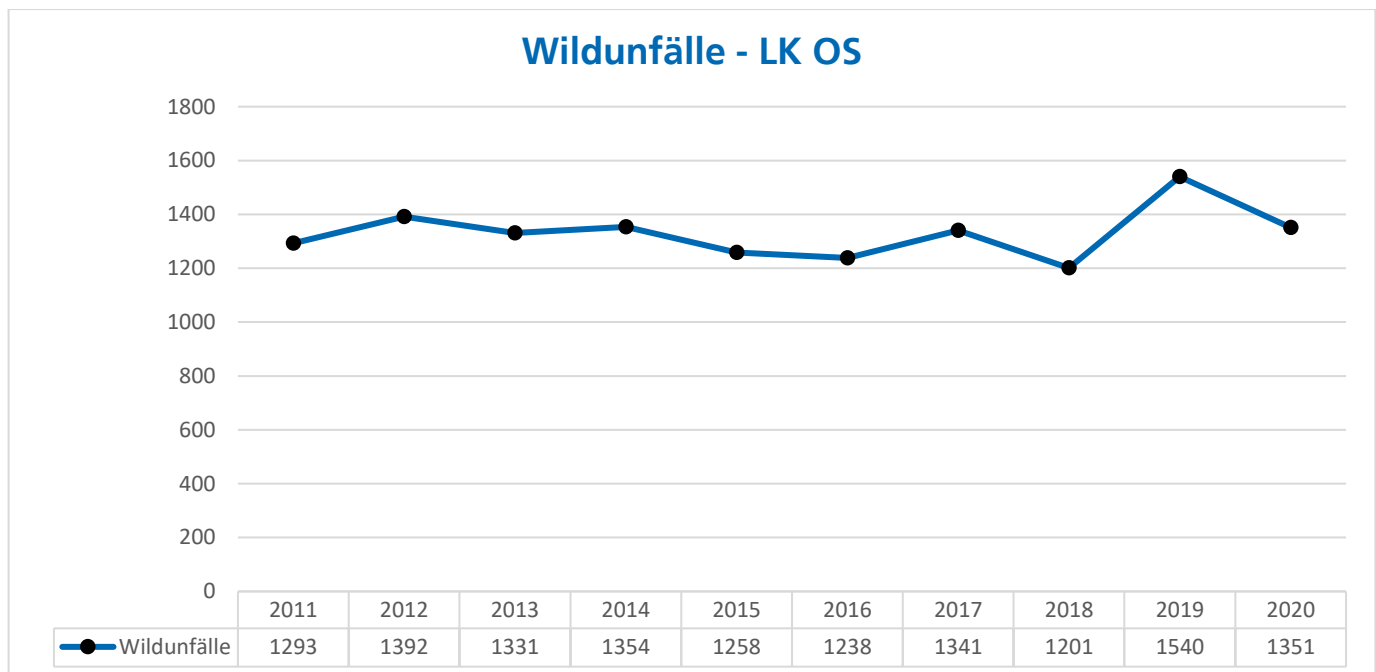
In **38 %** der Fälle verunfallten sie alleinbeteiligt.



## 4.6 Wildunfälle

Wildunfälle wurden ebenfalls nur für den Landkreis ausgewertet.

Leider liegt die Zahl der Zusammenstöße mit Wildtieren weiterhin auf einem hohen Niveau. 2020 wurden **1351** (1.540)<sup>1</sup> Fälle registriert. In den meisten Fällen blieb es bei Sachschäden, bei **11** (13)<sup>1</sup> Unfällen kam es auch zu Personenschäden.



## 4.7 Alkohol / Drogen im Straßenverkehr

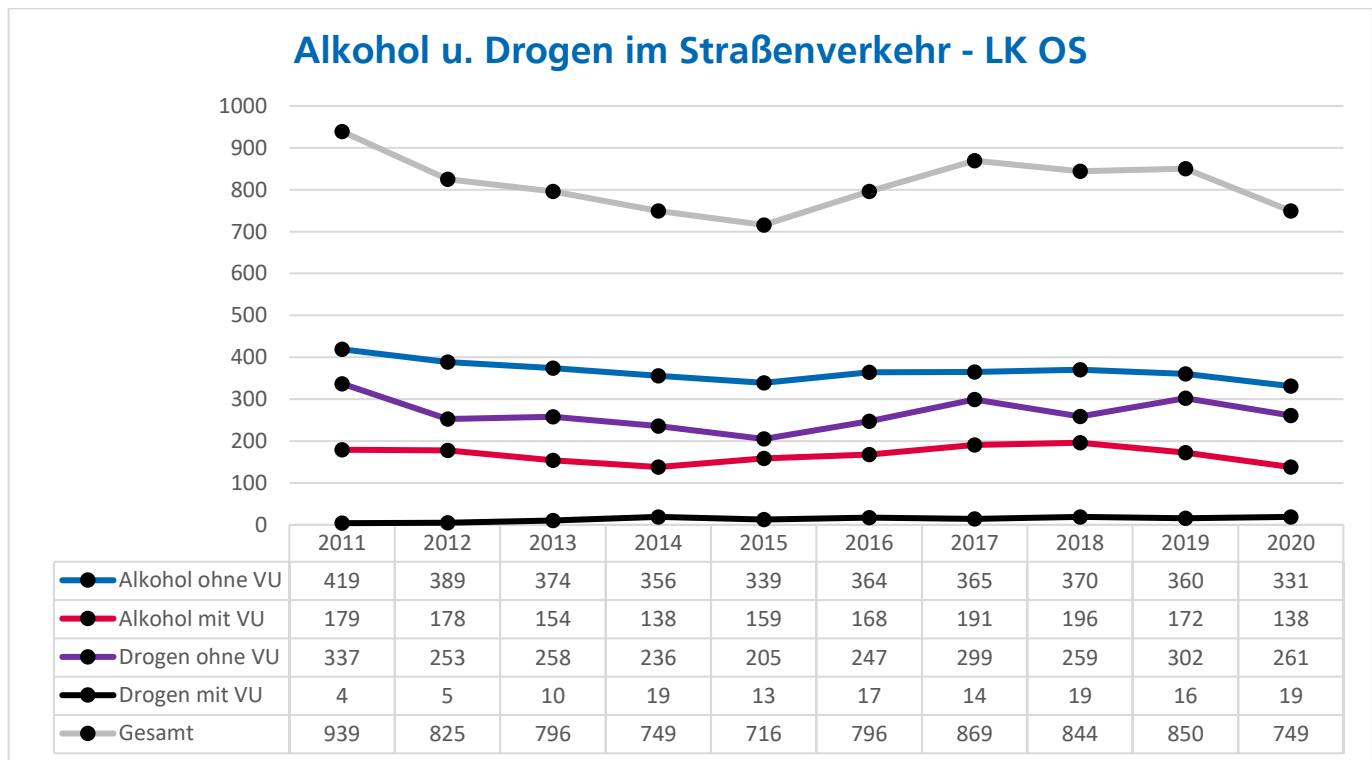
Im Berichtsjahr 2020 wurden im Landkreis **749** (850)<sup>1</sup> Fälle gezählt, bei denen Fahrzeugführer unter dem Einfluss von Alkohol oder Drogen standen.

Unfälle unter der Einwirkung von Alkohol: **138** (172)<sup>1</sup>

Unfälle unter der Einwirkung von Drogen: **19** (16)<sup>1</sup>

Folgenlose Alkoholfahrten: **331** (360)<sup>1</sup>

Folgenlose Drogenfahrten: **261** (302)<sup>1</sup>



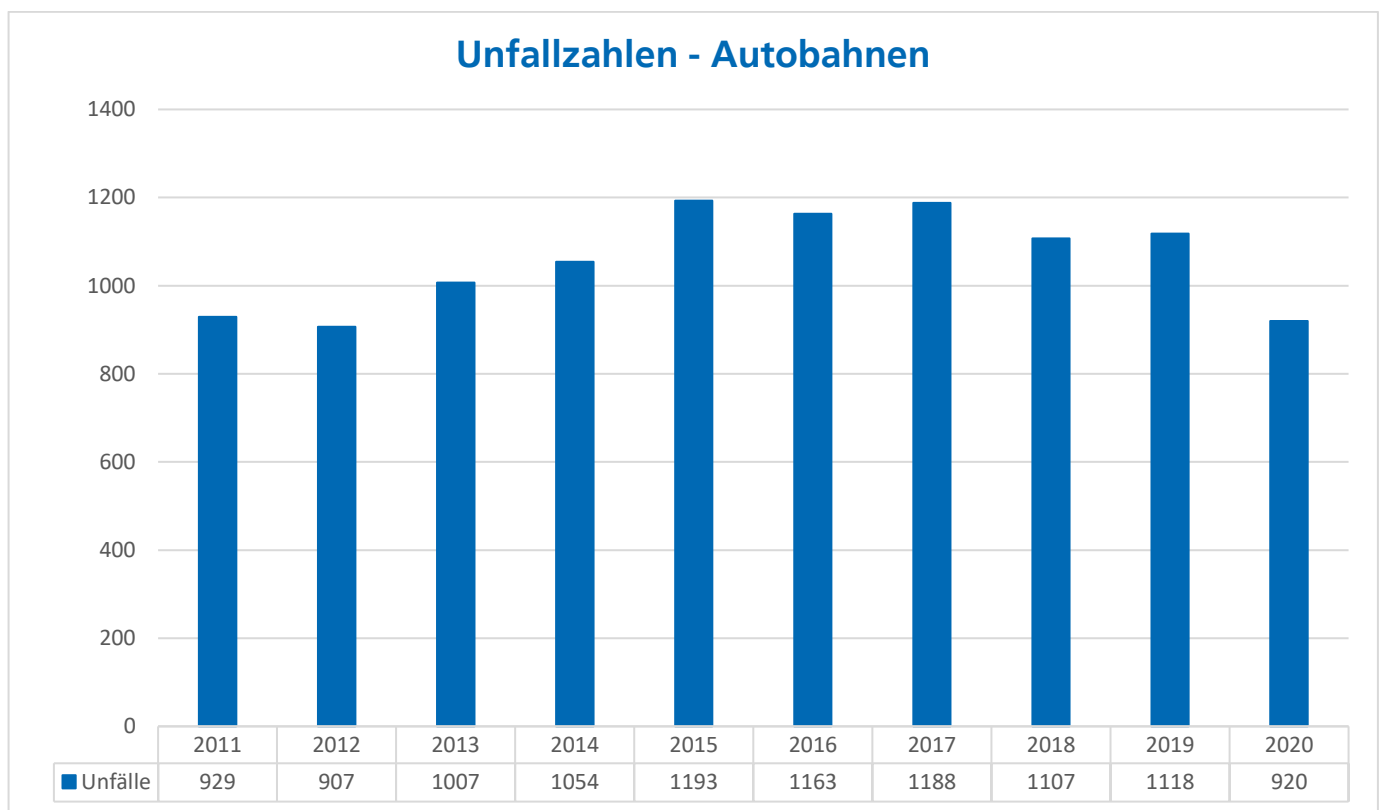
\*Alkohol / Drogen = Alkohol- / Drogenfahrten

Im Landkreis ist ein leicht veränderter Trend gegenüber der Stadt Osnabrück festzustellen. Hier sind insbesondere die Fallzahlen im Bereich der Unfälle unter Drogeneinfluss angestiegen, während alle anderen Zahlen im Bereich Alkohol- und Drogenbeeinflussung zurückgingen.

## 5. Unfallentwicklung auf den Autobahnen

### 5.1 Gesamtentwicklung

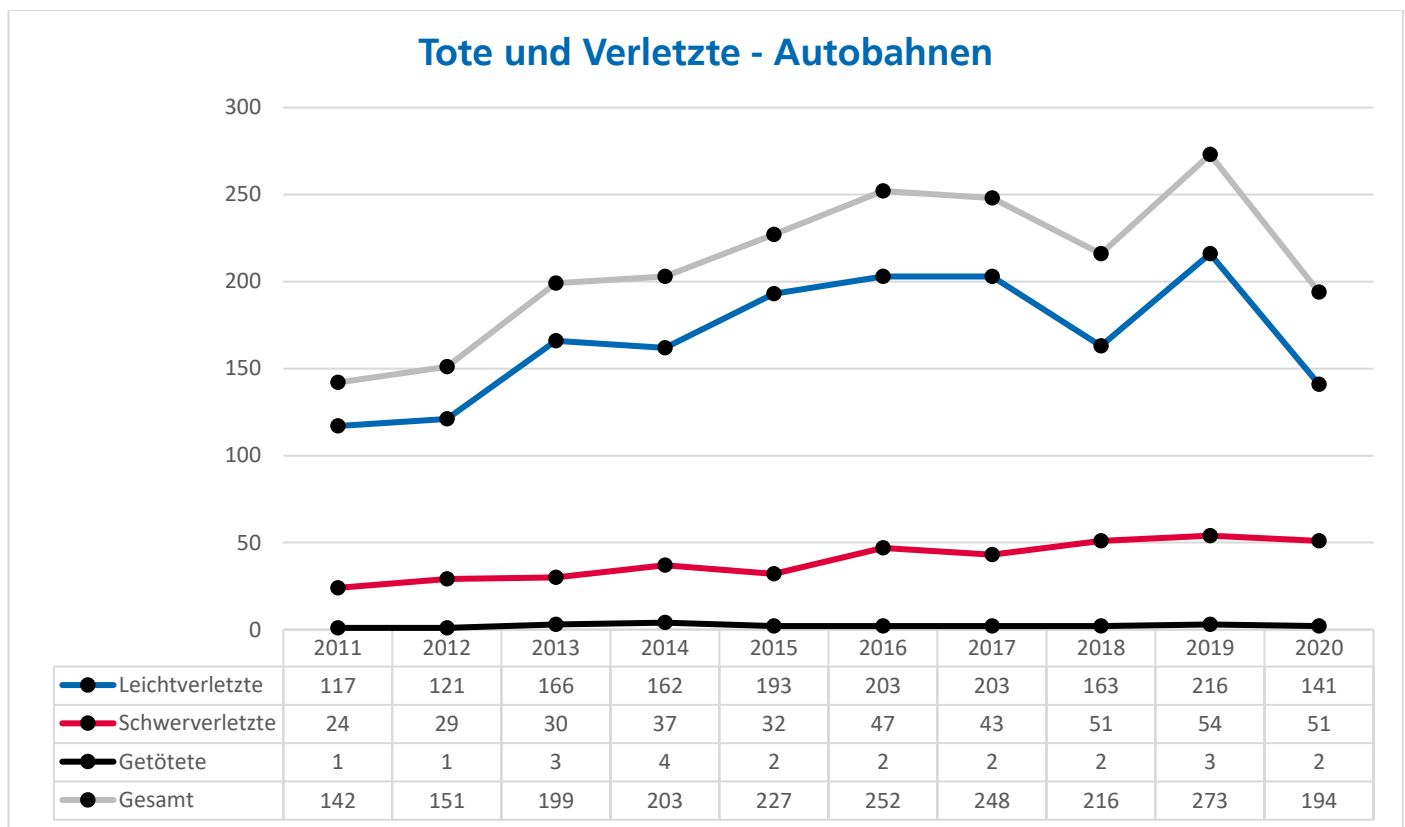
Auf den Bundesautobahnen im hiesigen Zuständigkeitsbereich (A1, A30 und A33) ereigneten sich **920** (1.118)<sup>1</sup> Verkehrsunfälle. Dies stellt einen prozentualen Rückgang zum Jahr 2019 um **18 %** dar.



## 5.2 Verkehrsunfälle mit Getöteten und Verletzten

Die Unfallfolgen nahmen auch im Bereich der Autobahnen in 2020 ab. Insgesamt wurden **194** (273)<sup>1</sup> Personen verletzt. Zu Tode kamen **2** (3)<sup>1</sup> Verkehrsteilnehmer, **51** (54)<sup>1</sup> verletzten sich schwer und **141** (216)<sup>1</sup> verletzten sich leicht.

Hier ist bei allen Fallzahlen ein deutlicher Rückgang zum Vorjahr zu erkennen.

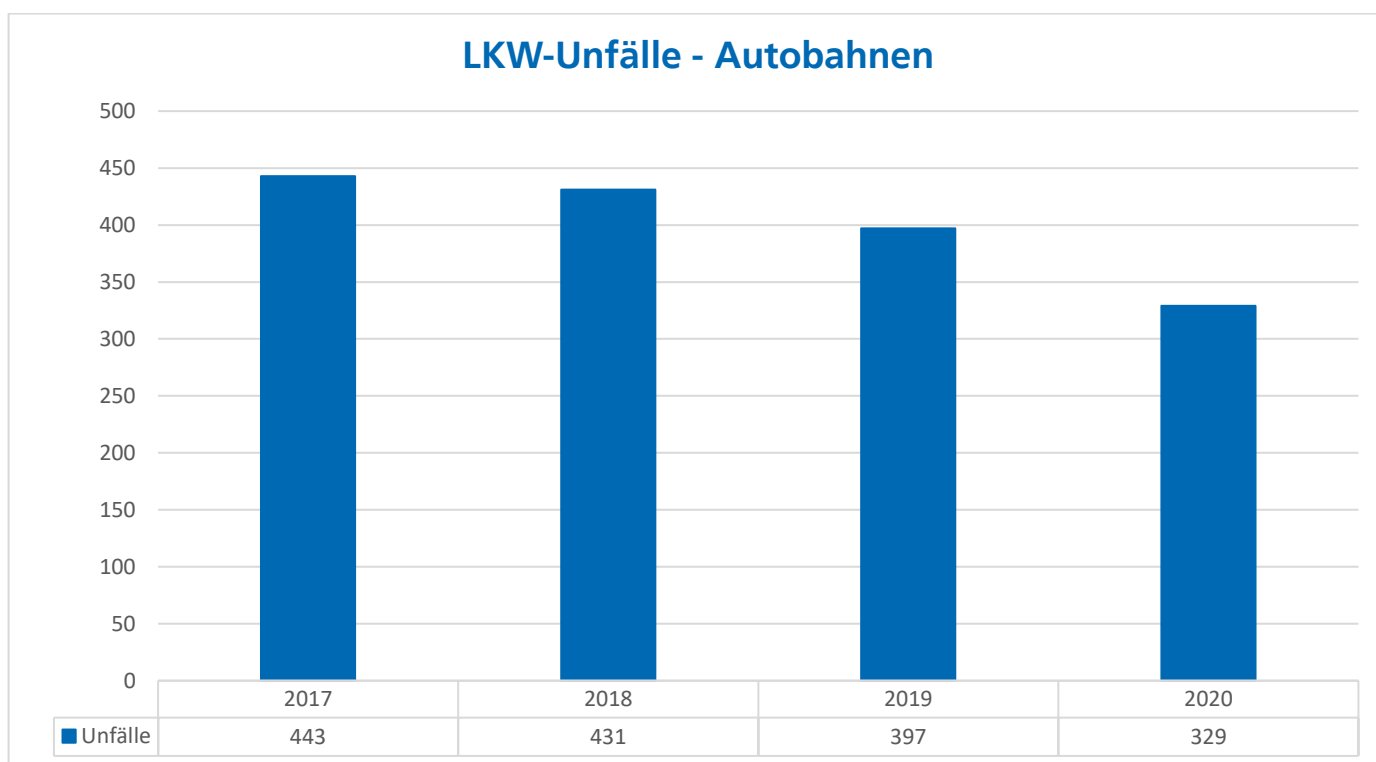




### 5.3 Verkehrsunfälle mit Lkw-Beteiligung

Da Lkw auf Autobahnen bei Verkehrsunfällen besonders häufig beteiligt sind, werden diese gesondert ausgewertet. Die Anzahl der Lkw-Unfälle sank auf **329** (397)<sup>1</sup>. An **36 %** der Autobahnunfälle waren also Lkw beteiligt. 2017 kam ein Fahrer ums Leben, 2018 waren es zwei, 2019 und 2020 war kein toter Lkw-Fahrer zu beklagen. Als Schwerverletzte wurden **6** (4)<sup>1</sup> Fahrer registriert, als Leichtverletzte waren es **8** (13)<sup>1</sup>.

In **43** (63)<sup>1</sup> Fällen wurde Überholen bzw. Überholt werden als Hauptunfallursache erfasst, in **24** (30)<sup>1</sup> Fällen ungenügender Sicherheitsabstand.



## 5.4 Alkohol / Drogen im Straßenverkehr

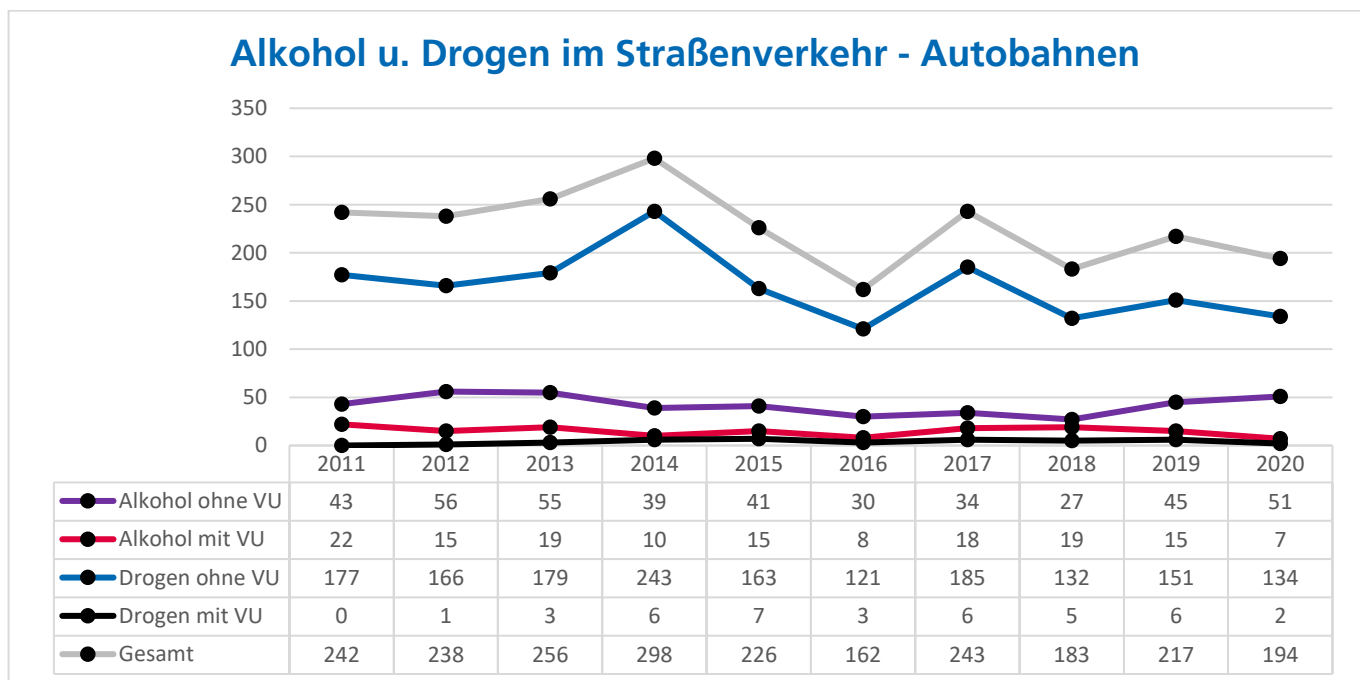
Auch auf den Autobahnen standen Verkehrsteilnehmer wiederholt unter dem Einfluss von Alkohol und Drogen, **194** (217)<sup>1</sup> Fälle wurden gezählt.

Unfälle unter der Einwirkung von Alkohol: **7** (15)<sup>1</sup>

Unfälle unter der Einwirkung von Drogen: **2** (6)<sup>1</sup>

Folgenlose Alkoholfahrten: **51** (45)<sup>1</sup>

Folgenlose Drogenfahrten: **134** (151)<sup>1</sup>



\*Alkohol / Drogen = Alkohol- / Drogenfahrten

Auf den Autobahnen zeigen sich die Zahlen bei den folgenlosen Trunkenheitsfahrten leicht erhöht, während alle anderen Zahlen rückläufig sind.

## 6. Unfallprävention und Verkehrssicherheitsarbeit

---

Ziel und Aufgabe der Polizei ist es, Verkehrsunfälle möglichst zu verhindern, ihre Anzahl 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.

Für das neu eingeführte Ausleihen von **e-Scootern** im Stadtbereich Osnabrück wurde extra – in Abstimmung mit der Stadt Osnabrück - ein Flyer entwickelt und an Interessierte verteilt, der über die Rechte und Pflichten vor einer Inbetriebnahme informieren soll.

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

Auch im Jahr **2021** liegt der **Schwerpunkt** in unserer Inspektion, wie auch landesweit, auf dem Thema **Radverkehr**.

Die Aufgabe von **Unfallkommissionen** ist es, die Straßen sicherer zu machen, Unfälle und ihre schweren Folgen zu vermeiden. Hierfür bündeln sie das Wissen zahlreicher Experten und gehen Unfallursachen auf den Grund. Unfallkommissionen haben die Aufgabe, Unfallhäufungen zu erkennen, sie zu bewerten und Maßnahmen (bauliche oder verkehrsregelnde) zur Beseitigung zu beschließen. Das Maßnahmenpektrum kann von der Aufstellung eines Verkehrszeichens bzw. Beschilderungsmaßnahmen bis hin zum Umbau einer unfallauffälligen Stelle oder Strecke reichen.

"Die Bekämpfung der Verkehrsunfälle" im Rahmen der örtlichen Unfalluntersuchung und Analyse in Unfallkommissionen ist gemeinsame Aufgabe von Polizei, Straßenverkehrs- und Straßenbaubehörden. Sie ist in der Verwaltungsvorschrift zu § 44 der Straßenverkehrs-Ordnung verankert. Dabei ist es insbesondere die Aufgabe der Polizei, für die Überwachung der StVO zu sorgen, der Verkehrsbehörde, die festgelegten Verkehrszeichen der StVO anzuordnen und der Baubehörde, diese Anordnungen auszuführen und ggf. erforderliche Baumaßnahmen umzusetzen.

Die Arbeit der Unfallkommissionen ist ein wesentlicher Bestandteil der Gesamtkonzeption zur Verbesserung der Verkehrssicherheit. Es gibt 9 Unfallkommissionen in der Polizeiinspektion Osnabrück, welche für den Landkreis und die Stadt Osnabrück, sowie die Bundesautobahnen zuständig sind.

## 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 aktuelle Forsa Umfrage im Auftrag des DVR zeigt, dass gerade einmal 49 Prozent wissen, dass für e-Scooter-Fahrende die gleichen Promillegrenzen wie für Fahrende anderer Kraftfahrzeuge gelten.

Wichtig ist und bleibt aber immer noch die **gegenseitige 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.

Die **Ablenkungen** werden im Straßenverkehr immer vielfältiger. 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 nicht nur bei den Führern von 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. Hier hat sich in den vergangenen Jahren vieles zum Positiven entwickelt, gute Erkennbarkeit und Signalkleidung sind immer öfter im Verkehrsraum 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.

## **Impressum**

Polizeiinspektion Osnabrück  
Kollegienwall 6-8  
49074 Osnabrück

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

## **Die PI Osnabrück wird vertreten durch:**

Andrea Menke, Leitende Polizeidirektorin

## **Leiter Einsatz / Verkehr (m.d.W.d.G.b.):**

Volker Scholz, Polizeioberrat

## **Fachberater:**

Ingo Grewe, PHK  
- Sachgebiet Verkehr -

## **Gestaltung:**

Matthias Bekermann, PK  
- Presse- und Öffentlichkeitsarbeit -

## **Präventionsteam der Polizeiinspektion Osnabrück:**

[https://www.pd-os.polizei-nds.de/startseite/dienststellen/polizeiinspektion\\_osnabrueck/praevention/praevention-in-der-polizeiinspektion-osnabrueck-112241.html](https://www.pd-os.polizei-nds.de/startseite/dienststellen/polizeiinspektion_osnabrueck/praevention/praevention-in-der-polizeiinspektion-osnabrueck-112241.html)