

Verkehrsunfallstatistik 2021

Polizeiinspektion Osnabrück



Inhaltsverzeichnis

	- Seite -
1. Allgemeines	2
2. Unfallentwicklung in der PI Osnabrück	
2.1 Gesamtentwicklung	2
Monatlicher Vergleich 2019, 2020 zu 2021	3
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	10
3. Unfallentwicklung in der Stadt Osnabrück	
3.1 Gesamtentwicklung	11
3.2 Verkehrsunfälle mit Getöteten und Verletzten	12
3.3 Verkehrsunfälle mit Rad- / Pedelec-Fahrern	13
3.4 Verkehrsunfälle mit Fußgängern	14
3.5 Alkohol / Drogen im Straßenverkehr	15
4. Unfallentwicklung im Landkreis Osnabrück	
4.1 Gesamtentwicklung	16
4.2 Verkehrsunfälle mit Getöteten und Verletzten	17
4.3 Verkehrsunfälle mit Rad- / Pedelec-Fahrern	18
4.4 Baumunfälle	19
4.5 Kradunfälle	20
4.6 Wildunfälle	21
4.7 Alkohol / Drogen im Straßenverkehr	22
5. Unfallentwicklung auf den Autobahnen	
5.1 Gesamtentwicklung	23
5.2 Verkehrsunfälle mit Getöteten und Verletzten	24
5.3 Verkehrsunfälle mit LKW-Beteiligung	25
5.4 Alkohol / Drogen im Straßenverkehr	26
6. Unfallprävention und Verkehrssicherheitsarbeit	27
7. Tipps für Verkehrsteilnehmer	29

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. Es schlüsselt 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 2021 wurden insgesamt **11.770** (10.814)¹ Verkehrsunfälle polizeilich aufgenommen.



¹ Zahlen des Vorjahres in ()

Monatliche Übersicht 2019, 2020 und 2021

	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

Der nach Monaten aufgeschlüsselte Vergleich der Jahre 2019 bis 2021 soll insbesondere die Auswirkungen der Corona-Pandemie auf die Verkehrsunfallzahlen innerhalb der Polizeiinspektion Osnabrück darstellen. Es ist festzustellen, dass gerade in den Monaten ab Beginn des ersten Lockdowns (März/April 2020) die Zahl der Verkehrsunfälle gegenüber des Vorjahres deutlich zurückgegangen ist.

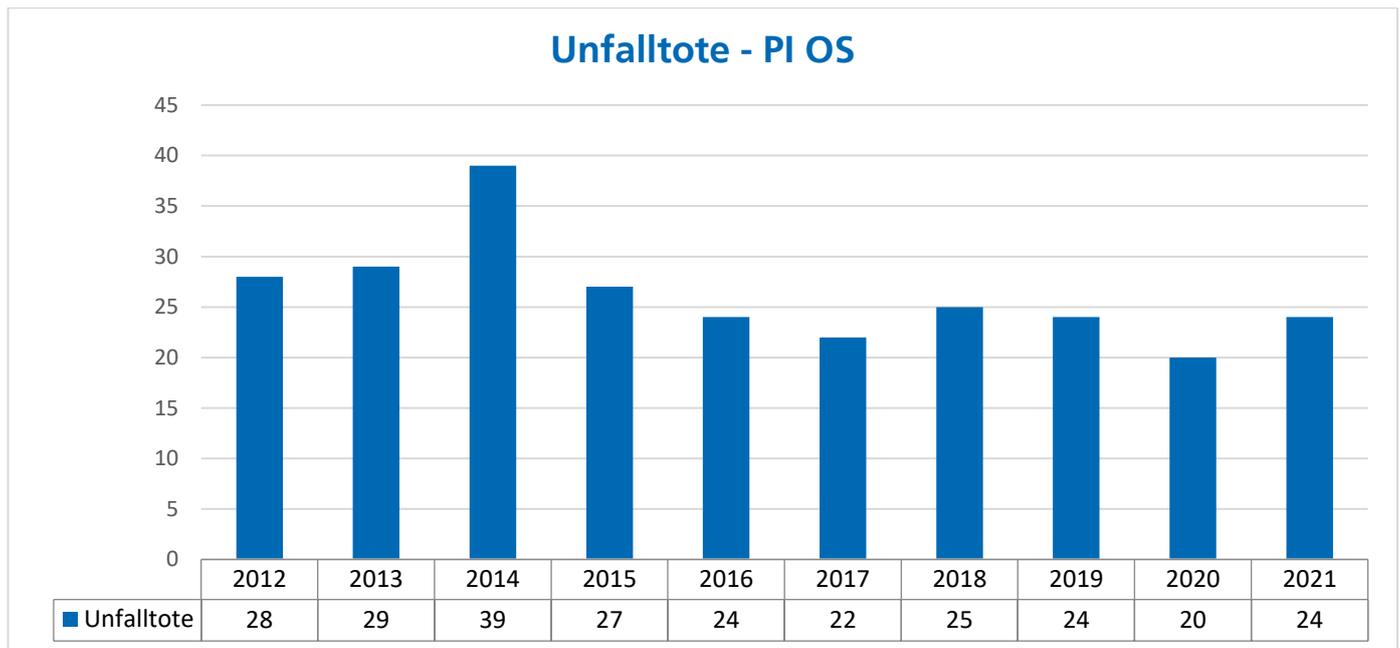
Im Jahr 2021 war wieder eine deutliche Zunahme der Verkehrsunfälle zu verzeichnen. Dabei wurden im Oktober 2021 die meisten und im Januar 2021 die wenigsten Verkehrsunfälle polizeilich registriert.

Insgesamt ist im Jahresvergleich von 2021 zu 2020 ein prozentualer Anstieg von ca. **9 %** zu verzeichnen.

2.2 Unfalltote

Im Berichtsjahr 2021 verloren **24** (20)¹ Personen bei **24** Unfällen ihr Leben.

Dabei verunfallten **10** Senioren (ü. 65 Jahre) und **3** junge Fahrer (18-24 Jahre), die einer Risikogruppe angehörten. **Ein Jugendlicher** (14 J., Fußgänger) verlor sein Leben. Weiterhin waren **3** tödliche Unfälle im Zusammenhang mit Bäumen, **2** Tote Kradfahrer und **4** tote Radfahrer (davon 3 Pedelecfahrer) zu beklagen. Ein Pedelecfahrer verunfallte alleinbeteiligt.



Verkehrstote nach Beteiligungsart:

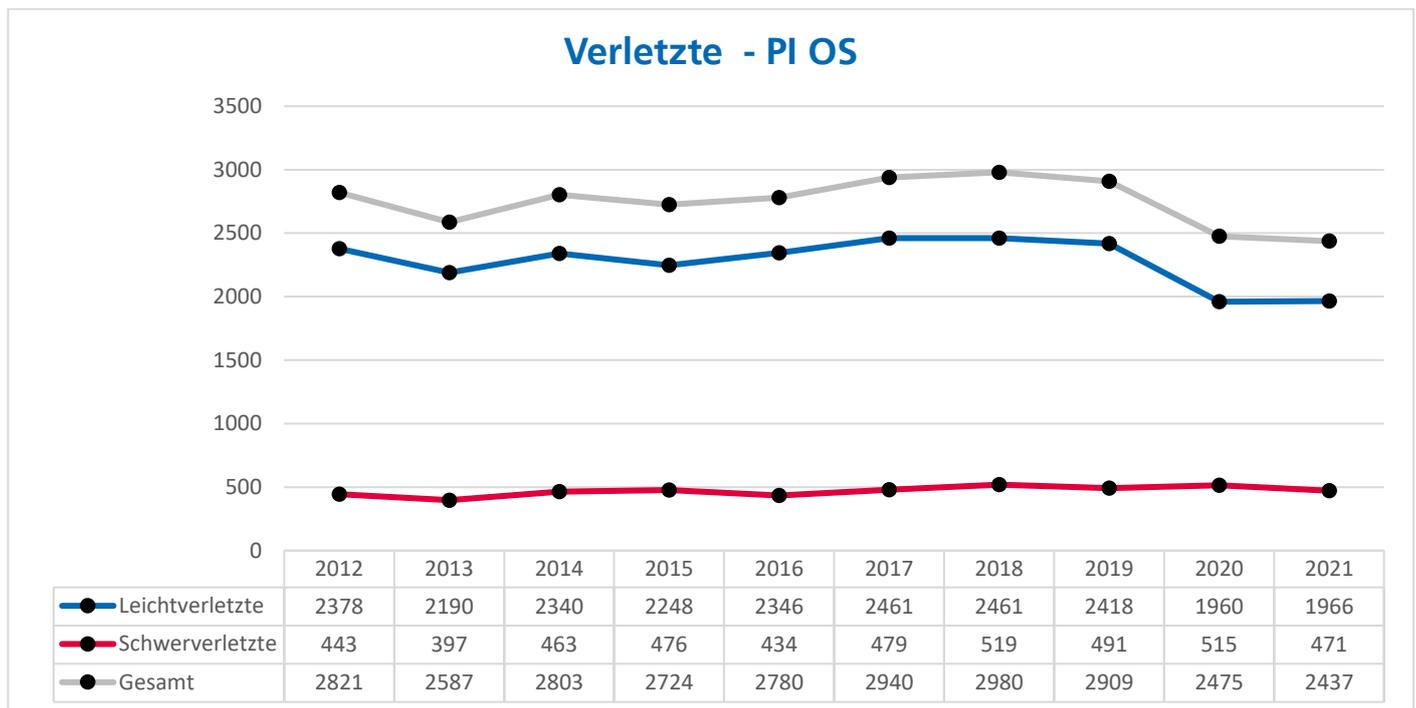
Pkw-Fahrer:	7	Radfahrer:	4 (3 x Pedelec)
Mitfahrer Pkw:	3	Kradfahrer	2 + 1 x KKR (Roller)
Lkw-Fahrer:	2	Fußgänger:	5

¹ Zahlen des Vorjahres in ()

2.3 Verletzte

Die Zahl der Verkehrsunfälle ist auf **11.770** (10.814)¹ angestiegen, erreicht damit aber noch nicht wieder das Niveau vor der Corona-Pandemie. Die Zahl der Schwerverletzten ist dabei auf **471** (515)¹ gesunken, während die Zahl der Leichtverletzten **1.966** (1960)¹ ganz leicht anstieg.

Festzustellen ist hier, dass die Zahlen für Tote und Schwerverletzte seit Jahren auf einem relativ konstanten Niveau stagnieren, während die Zahl der Leichtverletzten seit 2019 spürbar zurückgegangen ist.



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.

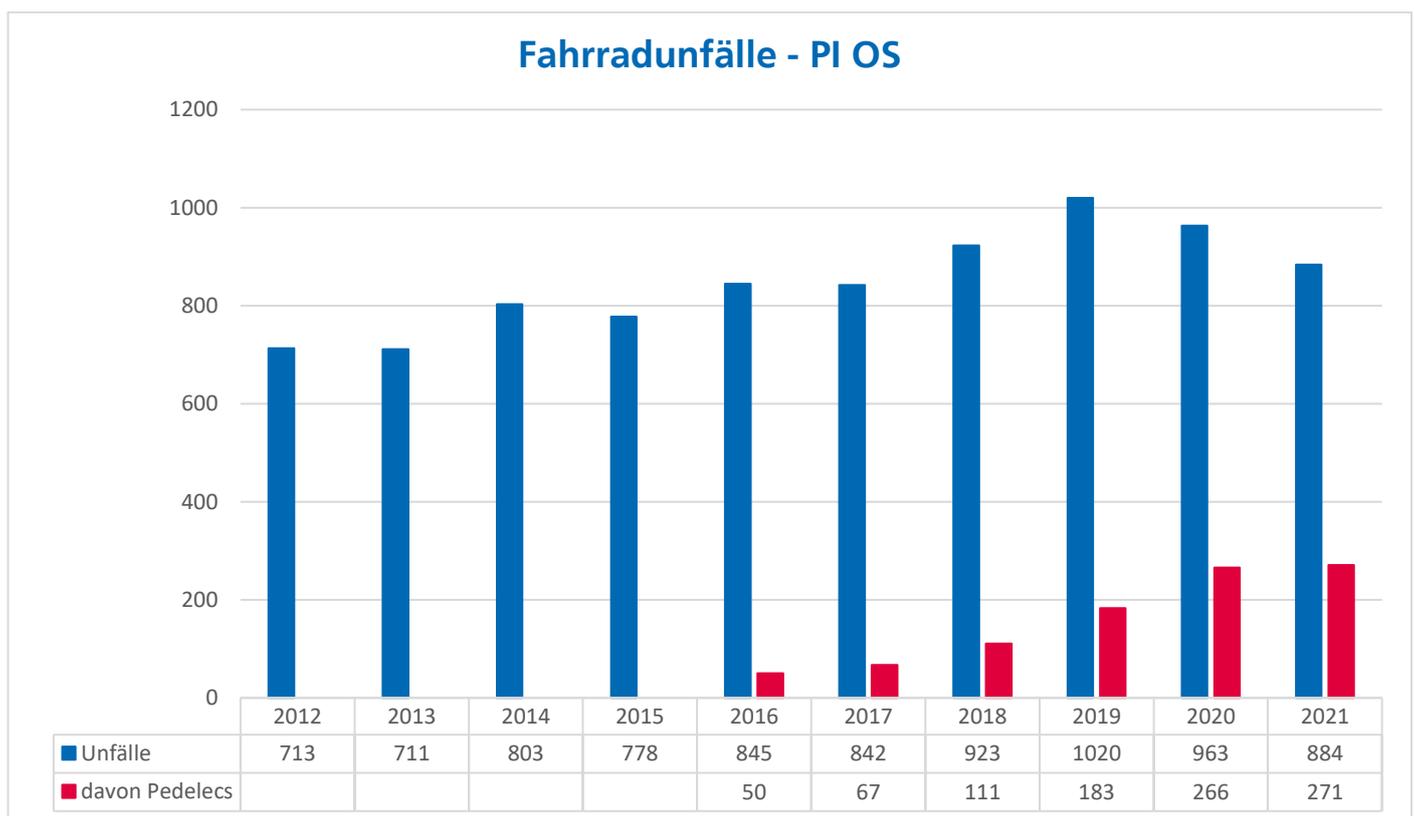
In 2021 waren in **213** (164)¹ Fällen Kinder an Unfällen beteiligt. Senioren (ab 65 Jahre) waren mit einer Zahl von **1.976** (1.860)¹ ebenso wieder mehr an Unfällen beteiligt. Bei den Jungen Fahrern (18-24 Jahre) stieg die Zahl auf **2.373** (2.134)¹ an.

Bei allen Risikogruppen ist somit ein negativer Trend zu verzeichnen. Der coronabedingte Rückgang aus dem Vorjahr ist hier nicht mehr festzustellen. Die Höchstwerte von vor der Pandemie sind aber noch nicht wieder erreicht.

2.4 Verkehrsunfälle mit Rad- / Pedelec-Fahrern

Die Zahl der registrierten Unfälle mit Fahrradfahrern ging im Berichtsjahr 2021 leicht zurück. Es wurden **884** (963)¹ Unfälle mit Radfahrerbeteiligung erfasst. Davon wurden in **269** (266)¹ Fällen Pedelecs registriert.

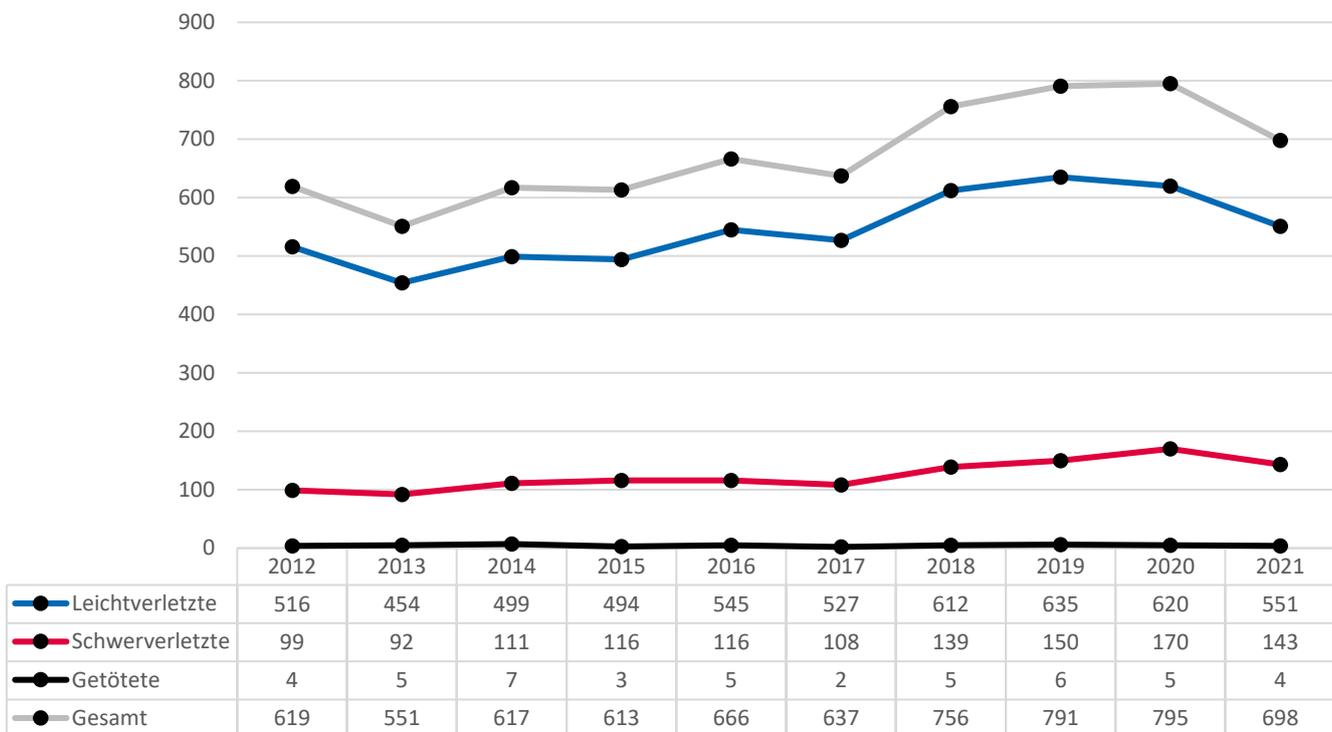
Die Radunfälle verteilen sich mit einer kleinen Differenz zwischen Stadt (**424**) und Landkreis (**460**) auf einem ähnlichen Niveau.



Bei den registrierten Unfällen mit Pedelecs setzten die Fahrer in **48 %** der Fälle die Hauptursache für den jeweiligen Unfall. Bei normalen Fahrradfahrern waren es **49 %**.

Bei den registrierten Unfällen mit **Personenschäden** unter Beteiligung von Pedelecs setzten die Fahrer in **50 %** die Hauptursache für den jeweiligen Unfall. Bei normalen Fahrradfahrern waren es **40 %**.

Verletzte und getötete Radfahrer - PI OS



Von **551** (620)¹ Leichtverletzten bei Radunfällen waren **169** (181)¹ mit Pedelecs beteiligt.

Von **143** (170)¹ Schwerverletzten waren **61** (61)¹ mit Pedelecs beteiligt.

Von den **4** (5)¹ Getöteten waren **3** (2)¹ mit Pedelecs unterwegs.

Von den Getöteten gehörten **3** – einmal Fahrrad und zweimal 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 **9** im Jahr 2021 eher gering und wird daher nicht weiter betrachtet.

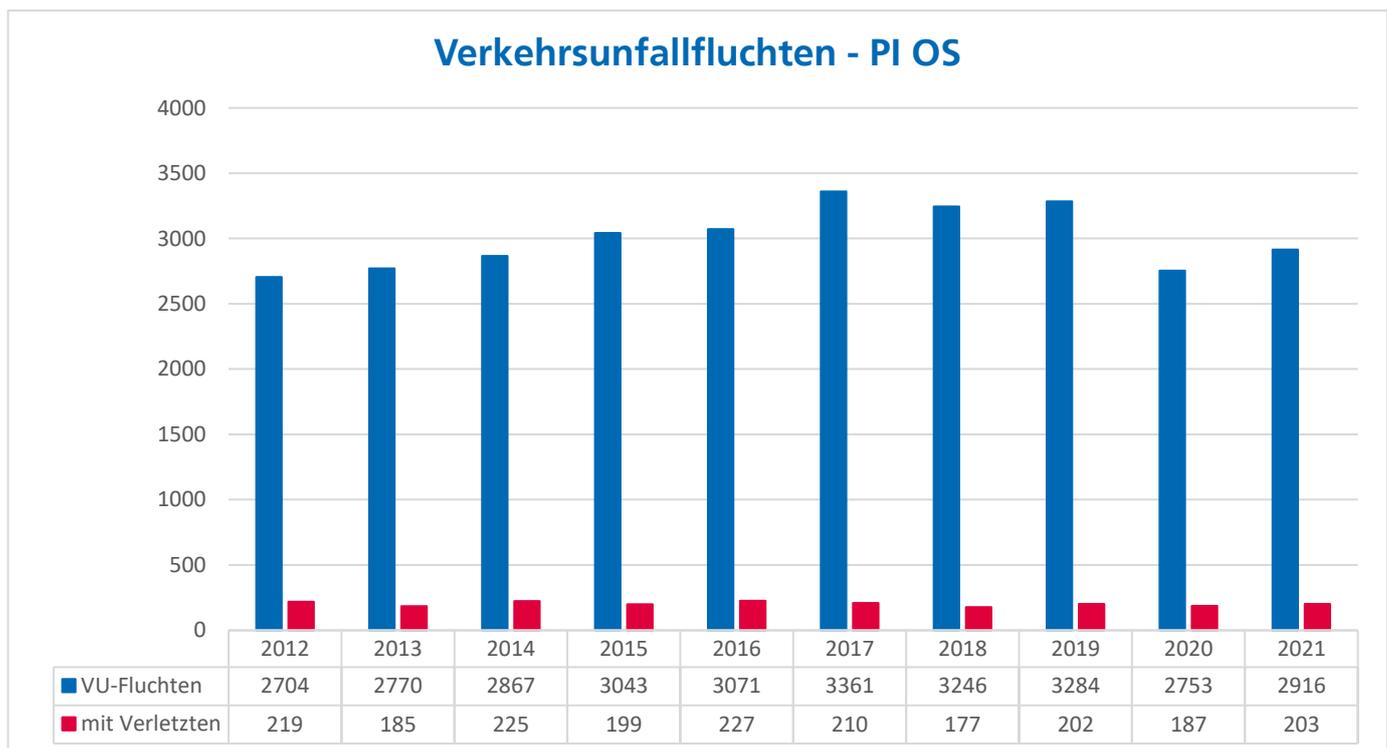
2.5 Unfallursachen

Bei den Unfallursachen wurden am häufigsten, wie auch in der Vergangenheit, folgende Faktoren 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 2021 belief sich die Zahl auf **2.916** (2.753)¹ Taten, dies entspricht ca. **25 %** aller registrierten Unfälle. Die Aufklärungsquote lag mit **1.218** (1.444)¹ aufgeklärten Fällen bei rund **42 %**.



Besonders verwerflich sind Verkehrsunfallfluchten, bei denen Menschen verletzt wurden. Dies war im Berichtsjahr 2021 bei **203** (187)¹ Taten der Fall.

2.7 Elektrokleinstfahrzeuge (e-Scooter)

In der Stadt Osnabrück haben zurzeit zwei Anbieter eine Erlaubnis zur Ausleihe von e-Scootern. Dabei handelt es sich um die Fa. Tier aus Berlin (Markteintritt am 03.06.2020 mit bis zu 350 e-Scootern) und die Fa. LimeBike aus Berlin (Markteintritt zum 01.10.2020 mit bis zu 580 e-Scootern). Ab dem 01.10.2020 durften dann beide Anbieter bis zu 580 e-Scooter anbieten, sodass zurzeit 1160 e-Scooter in Osnabrück verliehen werden dürfen.

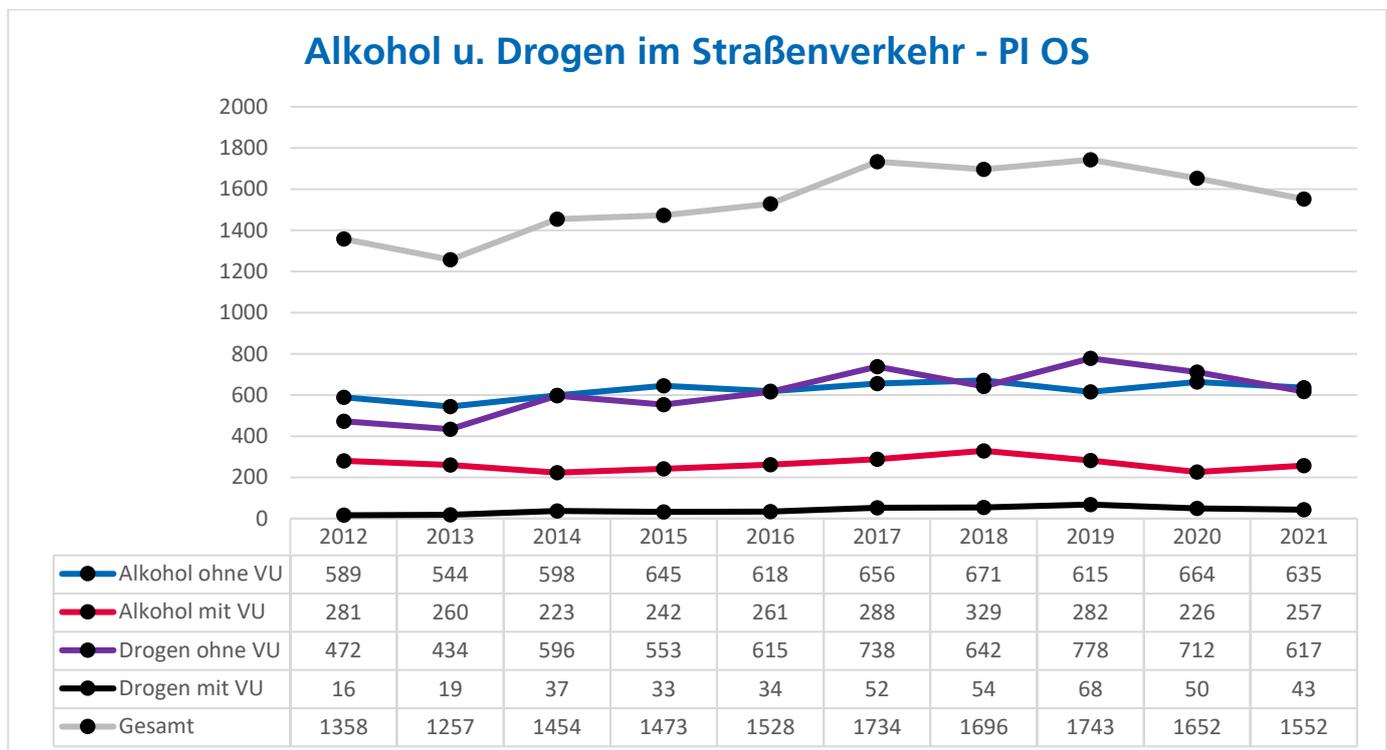
Der Betrieb der e-Scooter durch die beiden o.g. Firmen erfolgt durch die Stadt Osnabrück im Rahmen von Sondernutzungserlaubnissen, die jeweils über ein Jahr laufen. Dabei werden konkrete Vorgaben durch die Stadt Osnabrück (z.B. Bereitstellungsflächen) gemacht.

Im Berichtsjahr 2021 wurden **60** (33)¹ Verkehrsunfälle mit e-Scootern polizeilich aufgenommen. Dabei verletzten sich **12** (0)¹ Personen schwer und **32** (20)¹ leicht. Als Hauptunfallverursacher sind **12** Fahrer von e-Scootern registriert worden, dies entspricht **20 %** der Verkehrsunfälle. Leider sind **78** Trunkenheitsfahrten und **190** Fahrten ohne Versicherungsschutz zu verzeichnen gewesen. **10** (7)¹ Verkehrsunfälle wurden unter Alkoholeinfluss registriert.

2.8 Alkohol / Drogen im Straßenverkehr

1.552 (1.652)¹ Fälle wurden in diesem Zusammenhang 2021 in der Polizeiinspektion Osnabrück registriert. Dabei stiegen die Fallzahlen im Bereich der Verkehrsunfälle unter Alkoholeinwirkung an, während alle anderen Fallzahlen leicht zurückgingen.

Unfälle unter der Einwirkung von Alkohol:	257 (226) ¹
Unfälle unter der Einwirkung von Drogen:	43 (50) ¹
Folgenlose Alkoholfahrten:	635 (664) ¹
Folgenlose Drogenfahrten:	617 (712) ¹



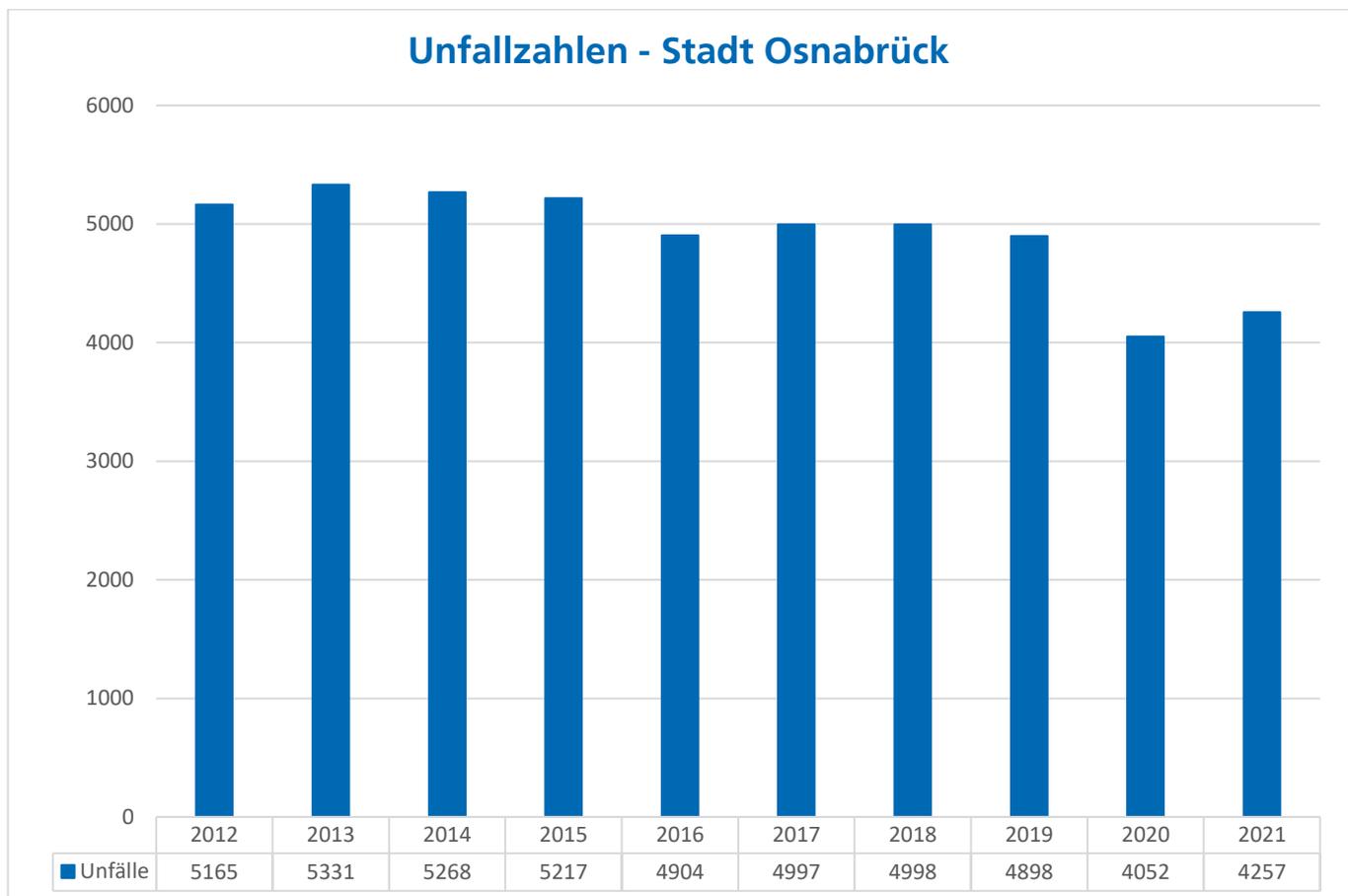
*Alkohol / Drogen = Alkohol- / Drogenfahrten

3. Unfallentwicklung in der Stadt Osnabrück

3.1 Gesamtentwicklung

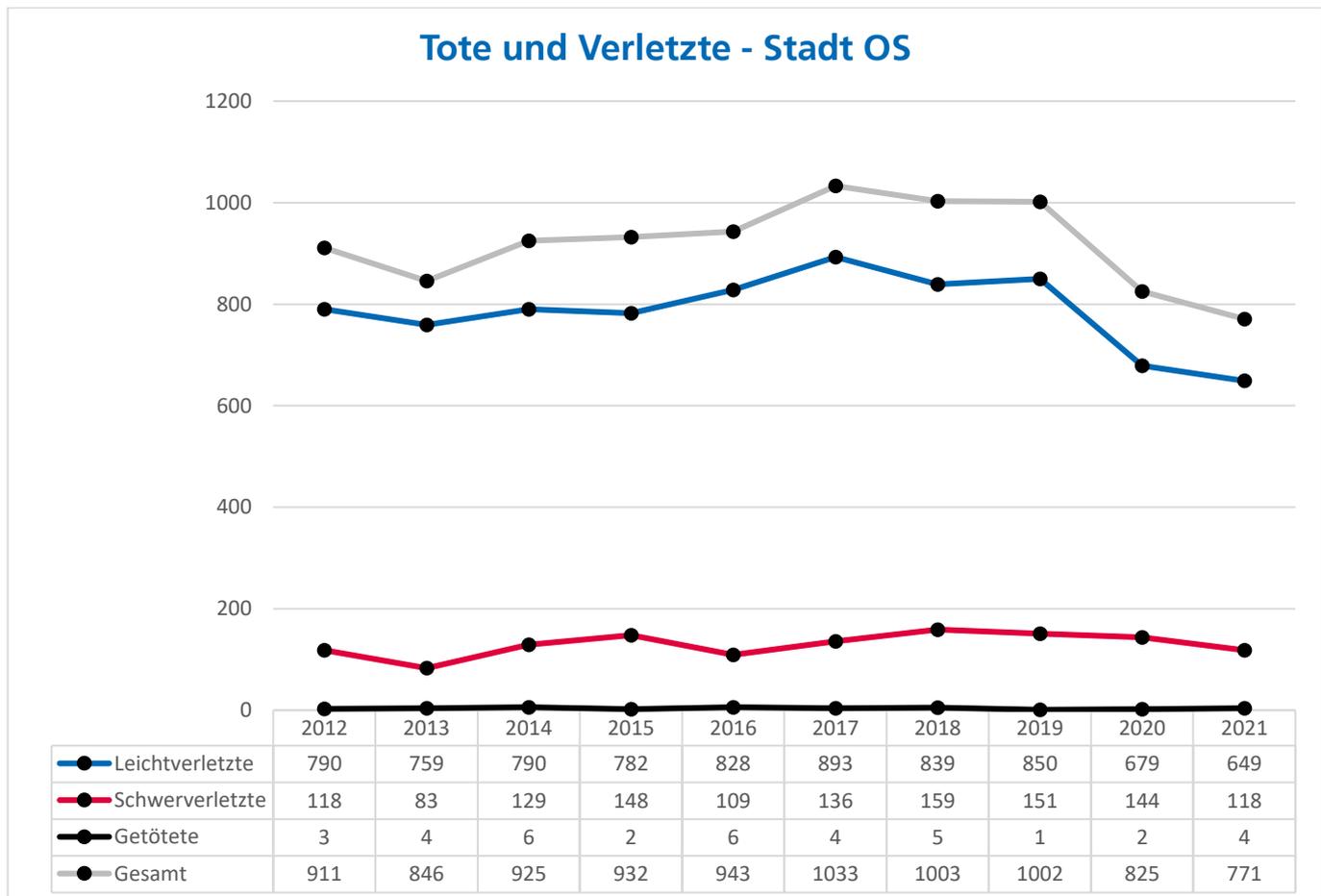
Die Zahl der Unfälle im Stadtgebiet ist im Vergleich zum Vorjahr wieder angestiegen, auf **4.257** (4.052)¹. Dies bedeutet einen Anstieg um **ca. 5 %**.

Auch diese Entwicklung dürfte noch stark durch die Corona-Pandemie beeinflusst sein, nähert sich aber wieder leicht der Zeit vor Corona an.



3.2 Verkehrsunfälle mit Getöteten und Verletzten

In 2021 kamen im Stadtgebiet **771** (825)¹ Personen bei Unfällen zu Schaden. Dabei wurden **zwei** Fußgänger, **ein** Pedelec-Fahrer und **ein** Pkw-Fahrer getötet. Es wurden **118** (144)¹ Schwerverletzte und **649** (679)¹ Leichtverletzte gezählt.



Im Stadtgebiet Osnabrück ereigneten sich **525** (433)¹ Unfälle unter der Beteiligung von **Lkw**. Dies entspricht ca. **12 %** der Gesamtunfälle. Es wurden dabei **1** (2)¹ Unfall mit einem Getöteten, **6** (12)¹ Unfälle mit Schwerverletzten und **23** (21)¹ Unfälle mit Leichtverletzten erfasst.

3.3 Verkehrsunfälle mit Rad- / Pedelec-Fahrern

Die Zahl der an Unfällen beteiligten Radfahrer ist insgesamt leicht zurückgegangen, verbleibt aber 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 Radfahrerbeteiligung.

Aufschlüsselung nach Fahrrad / Pedelec, bereinigte Zahlen:

Stadt OS	2020		2021	
	Fahrrad	Pedelec	Fahrrad	Pedelec
Unfälle	366	96	325	99
Getötete	2	0	0	1
Schwerverletzte	44	19	36	19
Leichtverletzte	212	60	186	59

Bei den registrierten Unfällen mit Pedelecs in der Stadt Osnabrück, setzen diese in **47 %** der Fälle die Hauptursache für den jeweiligen Unfall. Bei normalen Fahrradfahrern waren es hingegen **50 %**.

Bei den registrierten Unfällen mit **Personenschäden** unter Beteiligung von Pedelecs setzten die Fahrer in **46 %** die Hauptursache für den jeweiligen Unfall. Bei normalen Fahrradfahrern waren es **40 %**.

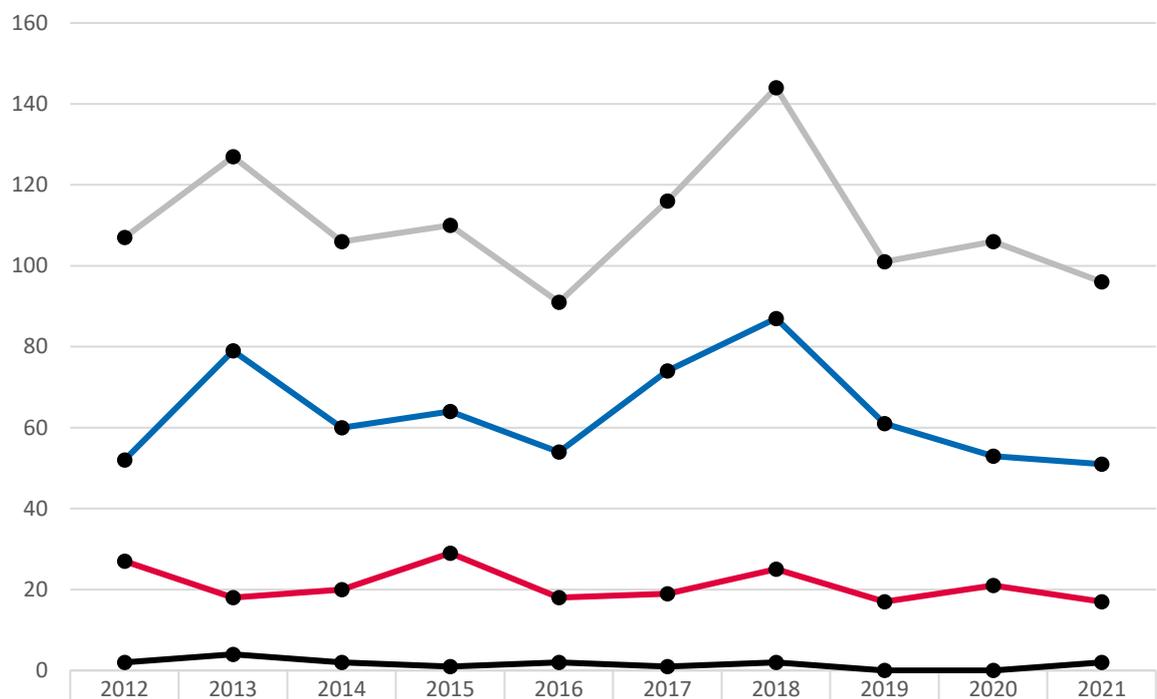
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Tote	1	0	3	1	2	1	3	1	2	1
Schwer- verletzte	33	33	50	52	49 (1)	50 (7)	75 (7)	68 (17)	63 (19)	55 (19)
Leicht- verletzte	245	241	253	259	274 (17)	268 (14)	305 (24)	301 (31)	272 (60)	245 (59)
Unfälle gesamt	357	390	431	434	443 (22)	457 (24)	486 (40)	519 (63)	462 (96)	424 (99)

*Zahlen in Klammern = davon Pedelec-Fahrer

3.4 Verkehrsunfälle mit Fußgängern

Gemessen an der Zahl aller Verkehrsunfälle im Stadtgebiet, sind Fußgänger nur selten beteiligt. 2021 in **96** (106)¹ Fällen. Dennoch sind die Unfälle nicht zu vernachlässigen, da es größtenteils zu Verletzungen bei den Beteiligten kommt. Im Berichtsjahr wurden leider **2** Fußgänger getötet. Dabei verstarben eine 93-jährige Fußgängerin und ein 80-jähriger Fußgänger. **17** (21)¹ Schwerverletzte und **51** (53)¹ Leichtverletzte wurden polizeilich erfasst.

Verletzte und getötete Fußgänger - Stadt OS



● Leichtverletzte	52	79	60	64	54	74	87	61	53	51
● Schwerverletzte	27	18	20	29	18	19	25	17	21	17
● Getötete	2	4	2	1	2	1	2	0	0	2
● Gesamt	107	127	106	110	91	116	144	101	106	96

3.5 Alkohol / Drogen im Straßenverkehr

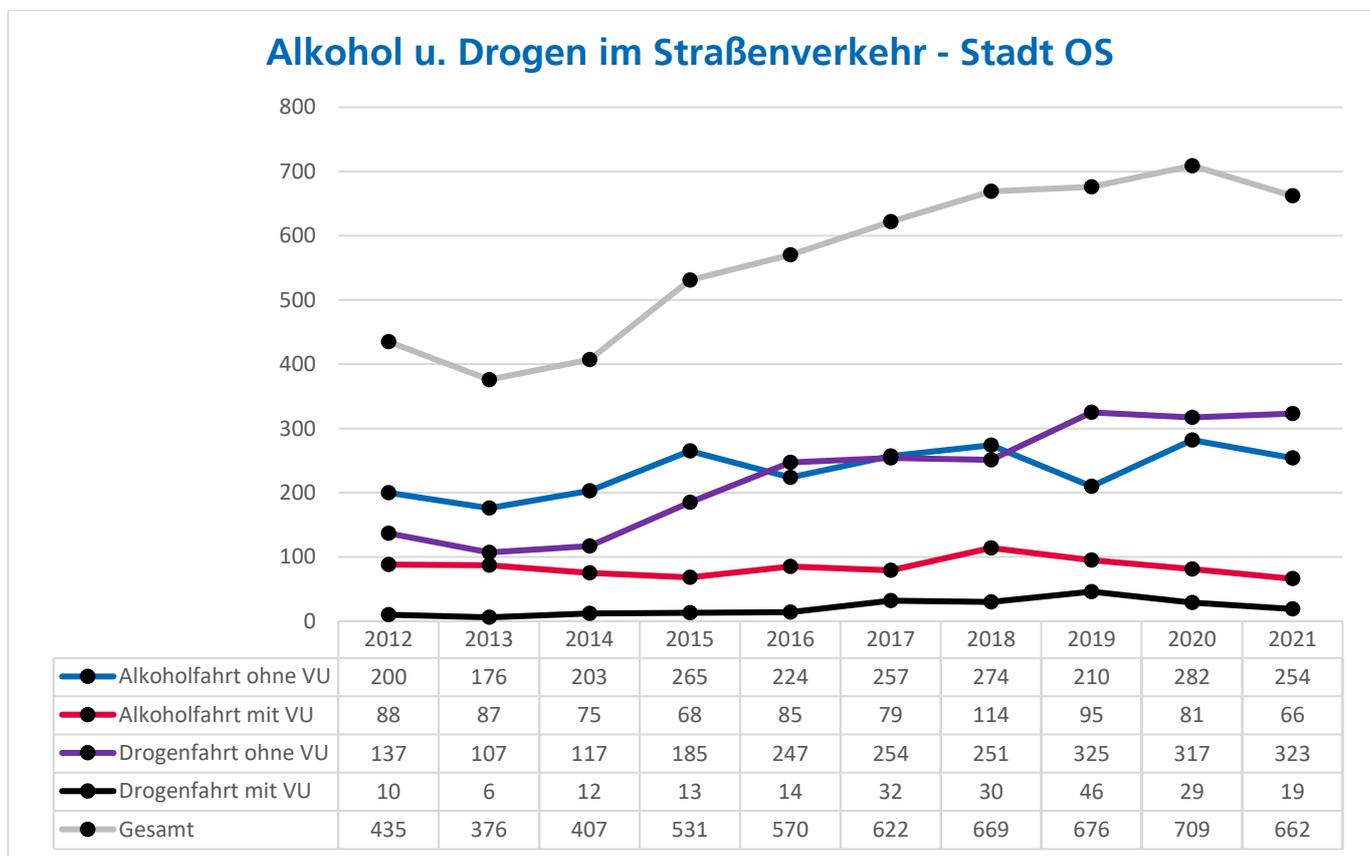
Im Berichtsjahr 2021 wurden im Stadtgebiet **662** (709)¹ Fälle gezählt, bei denen Fahrzeugführer unter dem Einfluss von Alkohol oder Drogen standen.

Unfälle unter der Einwirkung von Alkohol: **66** (81)¹

Unfälle unter der Einwirkung von Drogen: **19** (29)¹

Folgenlose Alkoholfahrten:** **254** (282)¹

Folgenlose Drogenfahrten:** **323** (317)¹



*Alkohol / Drogen = Alkohol- / Drogenfahrten

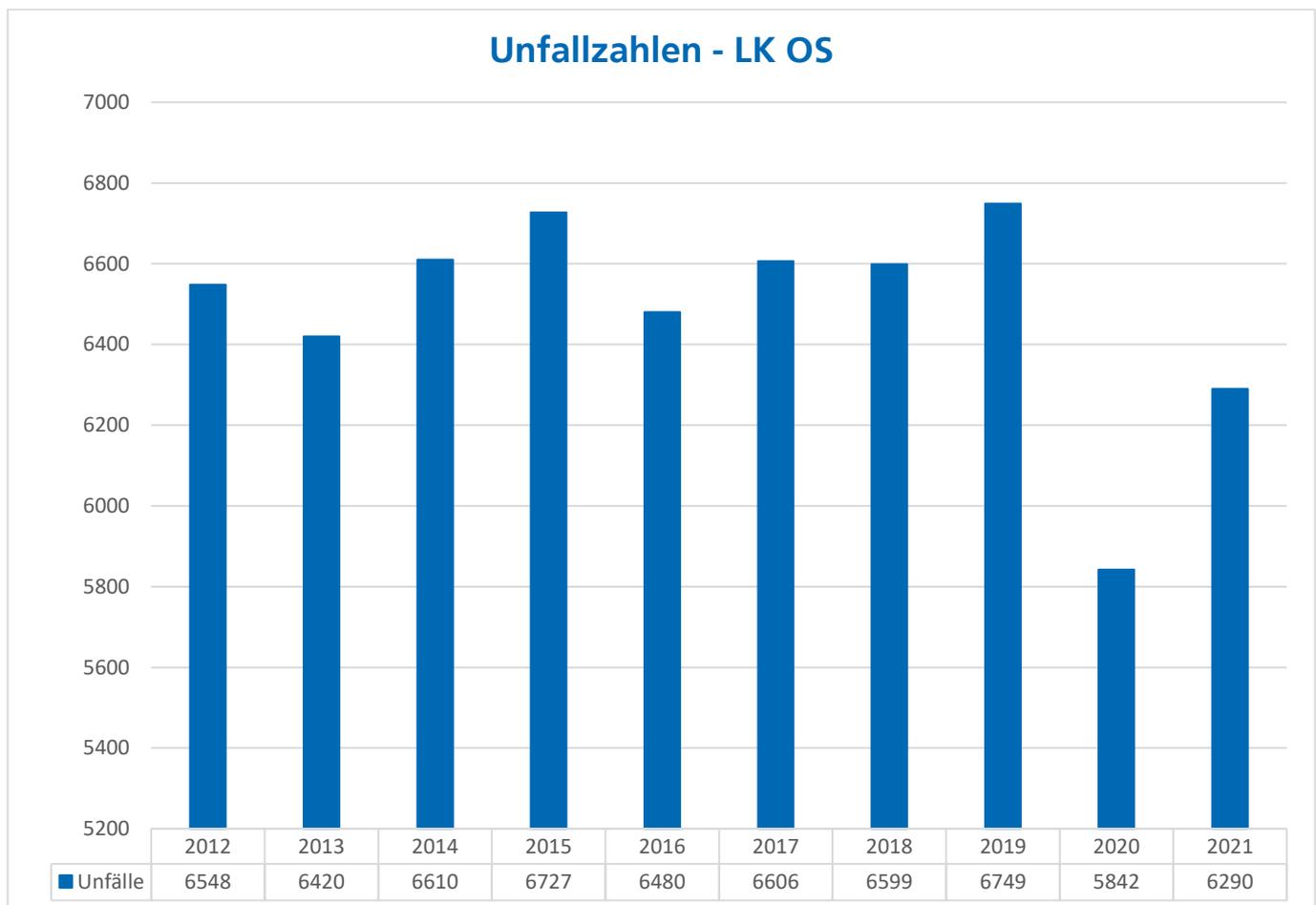
**inklusive städtischem Bereich auf der Autobahn

Im Stadtgebiet Osnabrück ist ein geringer Anstieg der folgenlosen Fahrten unter dem Einfluss von Drogen zu verzeichnen, während sich alle anderen Zahlen geringfügig verringerten.

4. Unfallentwicklung im Landkreis Osnabrück

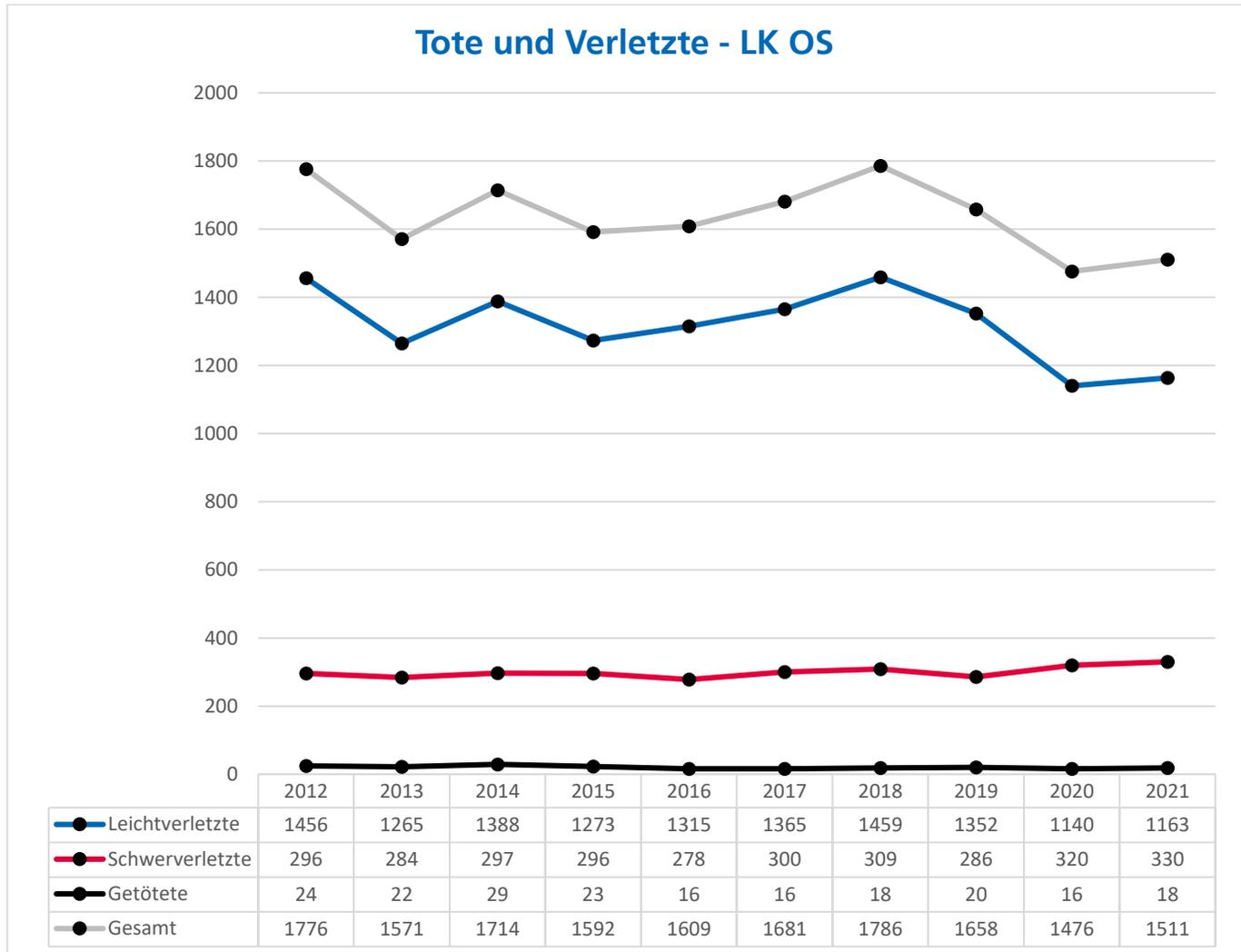
4.1 Gesamtentwicklung

Im Landkreis Osnabrück wurden im Jahr 2021 insgesamt **6.290** (5.842)¹ Verkehrsunfälle registriert. Der Wert ist gegenüber 2020 wieder angestiegen, nämlich um **ca. 8 %**.



4.2 Verkehrsunfälle mit Getöteten und Verletzten

Auf den Straßen des Landkreises verloren im Betrachtungszeitraum **18** (16)¹ Personen ihr Leben. Insgesamt wurden **1.511** (1.475)¹ Personen verletzt. **330** (320)¹ Schwerverletzte und **1.163** (1.140)¹ Leichtverletzte wurden registriert.



4.3 Verkehrsunfälle mit Rad- / Pedelec-Fahrern

Im Landkreis hat sich die Zahl der Fahrradunfälle um ca. **8 %** verringert. Es wurden **460** (501)¹ Unfälle registriert, bei denen **3** (3)¹ Radfahrer getötet, **88** (107)¹ schwer verletzt und **306** (348)¹ leicht verletzt wurden.

Aufschlüsselung nach Fahrrad / Pedelec, bereinigte Zahlen:

LK OS	2020		2021	
	Fahrrad	Pedelec	Fahrrad	Pedelec
Unfälle	331	170	290	170
Getötete	1	2	1	2
Schwerverletzte	65	42	46	42
Leichtverletzte	227	121	196	110

Die getöteten Pedelec-Fahrer waren beide älter als 80 Jahre. Bei dem getöteten Fahrradfahrer handelt es sich um einen 60-jährigen Mann.

Die Hauptunfallursache setzten Pedelec-Fahrer im Landkreis Osnabrück in **49 %** der Fälle. Bei „normalen“ Fahrradfahrern waren es **48 %**.

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 **41 %**.

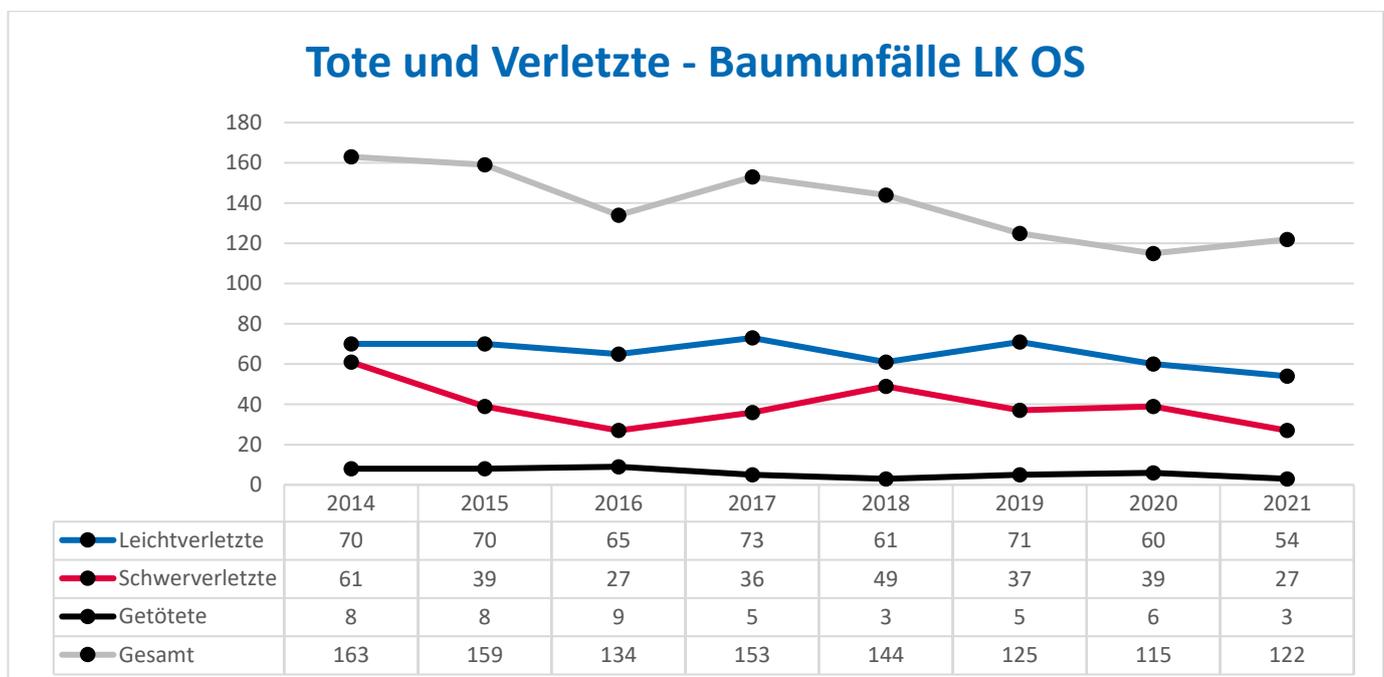
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Tote	3	5	4	2	3 (1)	1 (0)	2 (1)	5 (4)	3 (2)	3 (2)
Schwer- verletzte	66	59	61	64	67 (9)	59 (8)	64 (13)	82 (29)	107 (42)	88 (42)
Leicht- verletzte	271	213	246	235	271 (16)	273 (33)	324 (48)	361 (80)	348 (121)	306 (110)
Unfälle gesamt	356	321	372	344	402 (28)	383 (42)	434 (70)	501 (120)	501 (170)	460 (170)

*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.

Im Berichtsjahr 2021 wurden leider wieder mehr Baumfälle registriert, wobei die Zahlen bei den Unfallfolgen aber zurückgegangen sind. So kam es zu **122** (115)¹ Baumunfällen. Durch den Anprall an einen Baum kamen **3** (6)¹ Personen ums Leben, **alle alleinbeteiligte Pkw-Fahrer**. **27** (39)¹ Personen verletzten sich schwer und **54** (60)¹ leicht. Insgesamt ein erfreulicher Abwärtstrend bei den Unfällen mit Verletzten und Getöteten.



*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.

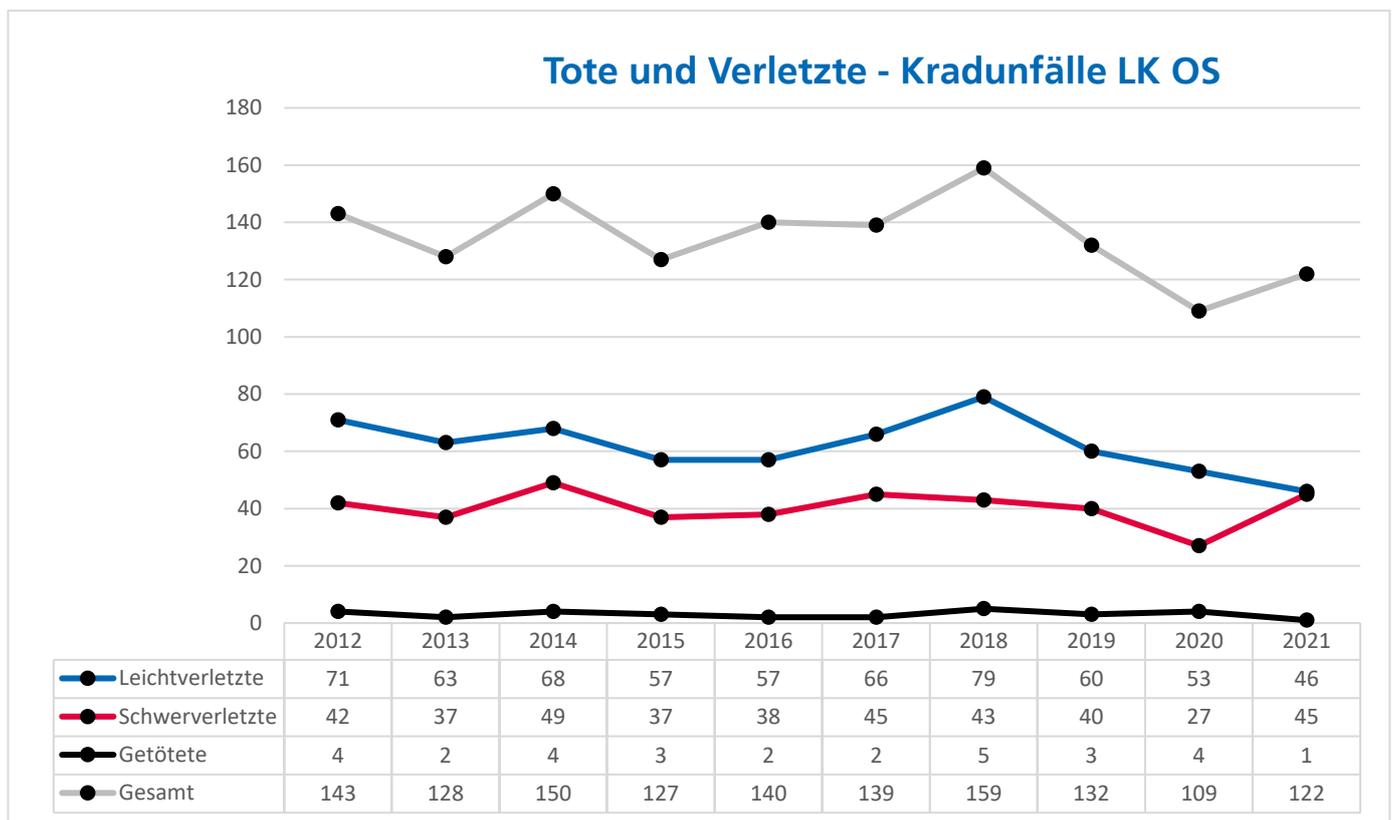
4.5 Kradunfälle

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

In 2021 wurden **122** (109)¹ Verkehrsunfälle mit Krädern gezählt. Dabei wurden **1** (3)¹ Fahrer getötet (männlich, 56 Jahre alt), **45** (27)¹ schwer und **46** (53)¹ leicht verletzt. Dies bedeutet in zwei Kategorien eine Verbesserung, verglichen zum Vorjahr. Leider ist die Zahl der Schwerverletzten deutlich gestiegen, nämlich um ca. **67 %**.

In **61 %** der Fälle waren die Hauptunfallverursacher die Kradfahrer. Eine der Hauptunfallursachen ist die nicht angepasste Geschwindigkeit.

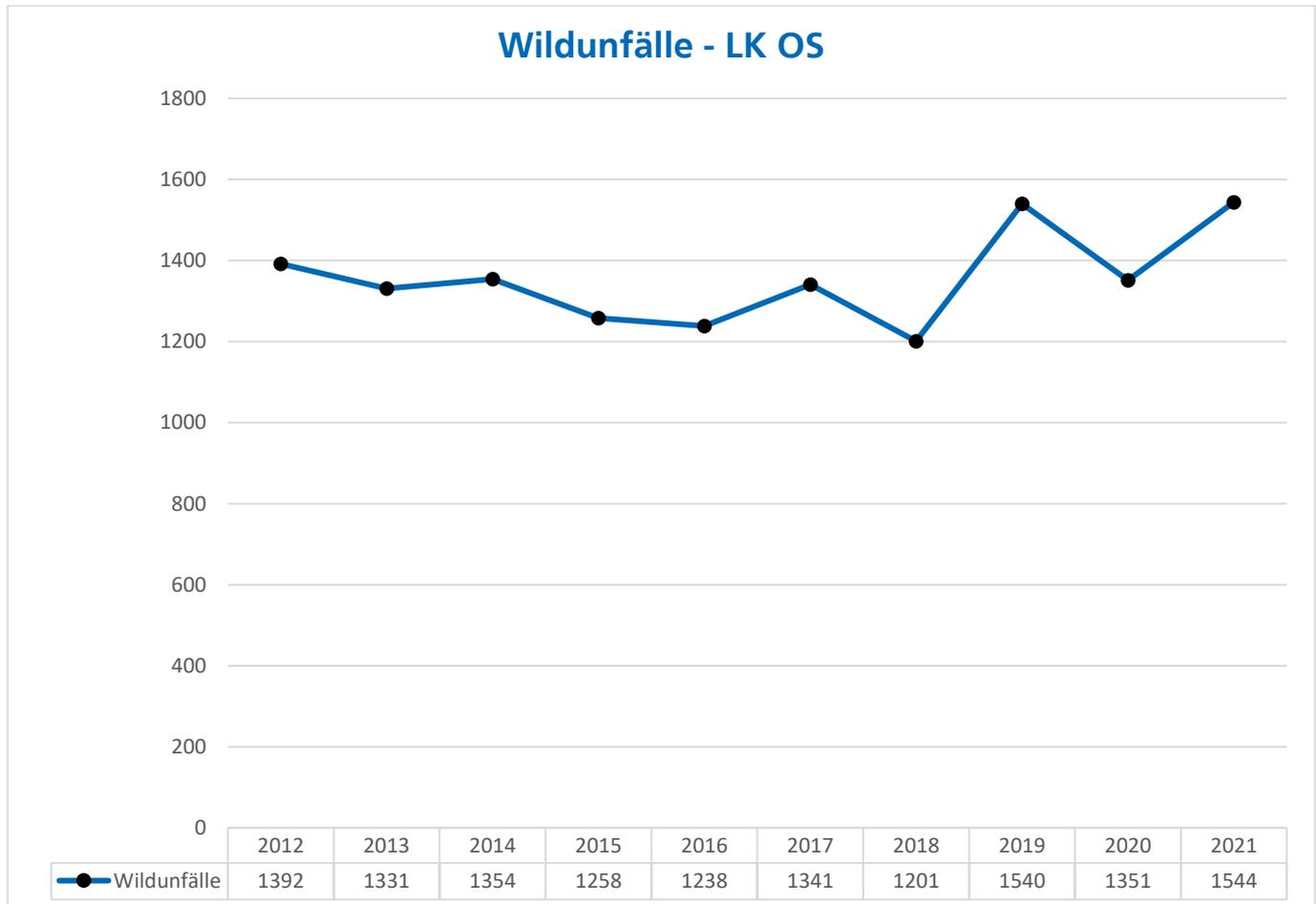
In **37 %** der Fälle verunfallten sie alleinbeteiligt.



4.6 Wildunfälle

Wildunfälle wurden ebenfalls nur für den Landkreis ausgewertet.

Leider liegt die Zahl der Zusammenstöße mit Wildtieren weiterhin auf einem hohen Niveau und markiert 2021 einen Höchstwert. Es wurden **1.544** (1.351)¹ Fälle registriert. In den meisten Fällen blieb es bei Sachschäden, bei **27** (11)¹ Unfällen kam es auch zu Personenschäden.



4.7 Alkohol / Drogen im Straßenverkehr

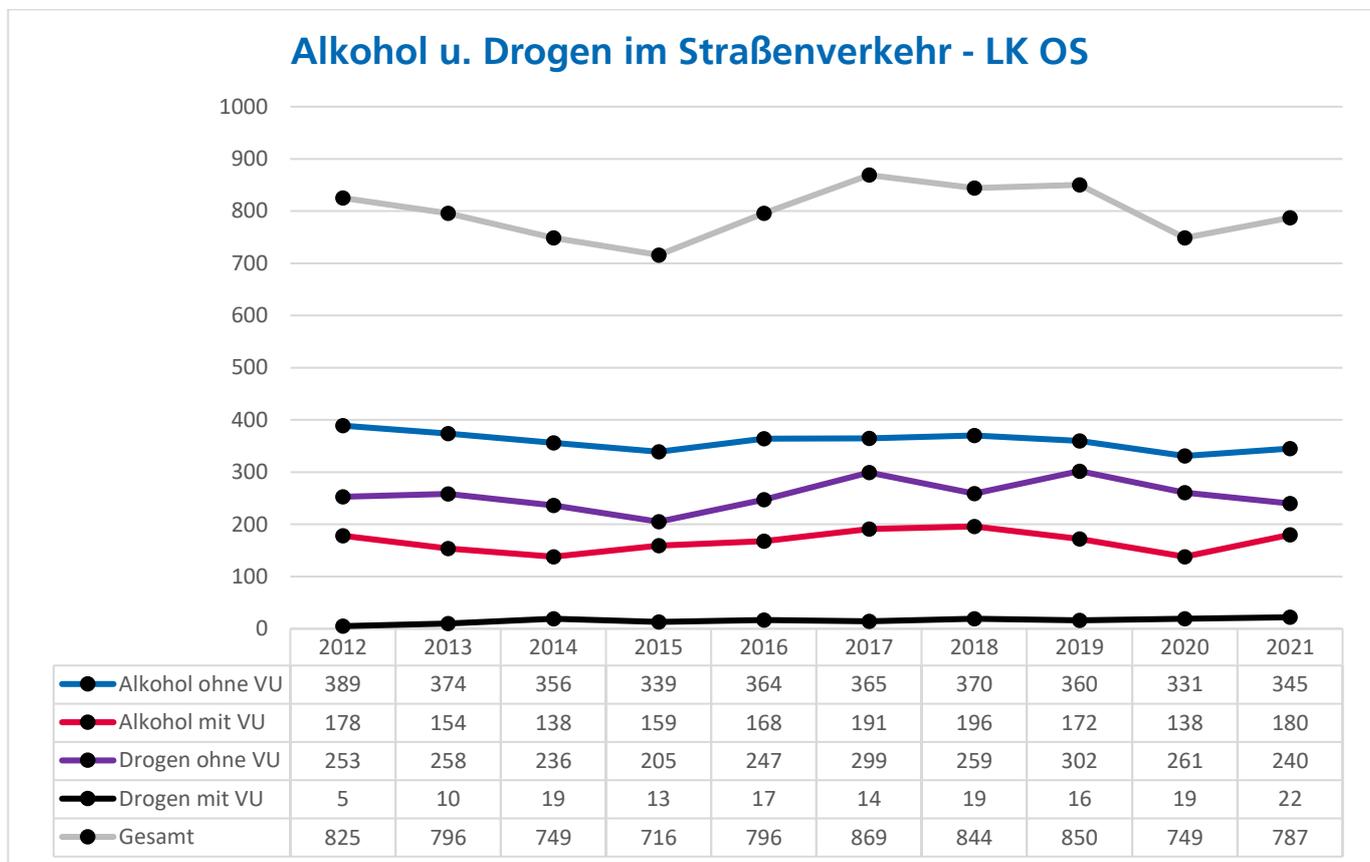
Im Berichtsjahr 2021 wurden im Landkreis **787** (749)¹ Fälle gezählt, bei denen Fahrzeugführer unter dem Einfluss von Alkohol oder Drogen standen.

Unfälle unter der Einwirkung von Alkohol: **180** (138)¹

Unfälle unter der Einwirkung von Drogen: **22** (19)¹

Folgenlose Alkoholfahrten: **345** (331)¹

Folgenlose Drogenfahrten: **240** (261)¹



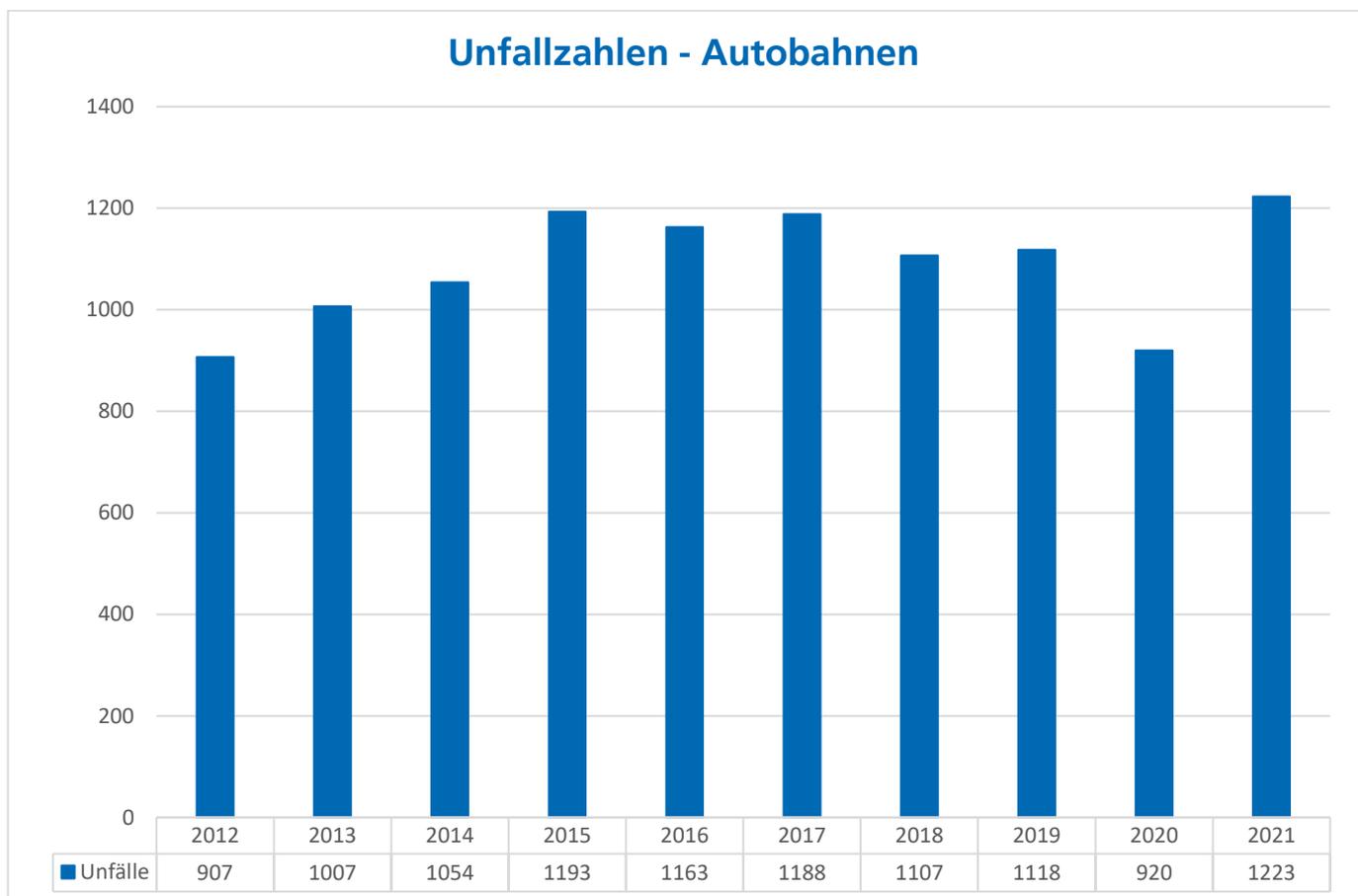
*Alkohol / Drogen = Alkohol- / Drogenfahrten

Im Landkreis Osnabrück ist im Gegensatz zur Stadt ein genau gegenläufiger Trend festzustellen. Hier ist nur die Zahl der folgenlosen Fahrten unter dem Einfluss von Drogen gefallen, während alle anderen Zahlen angestiegen sind.

5. Unfallentwicklung auf den Autobahnen

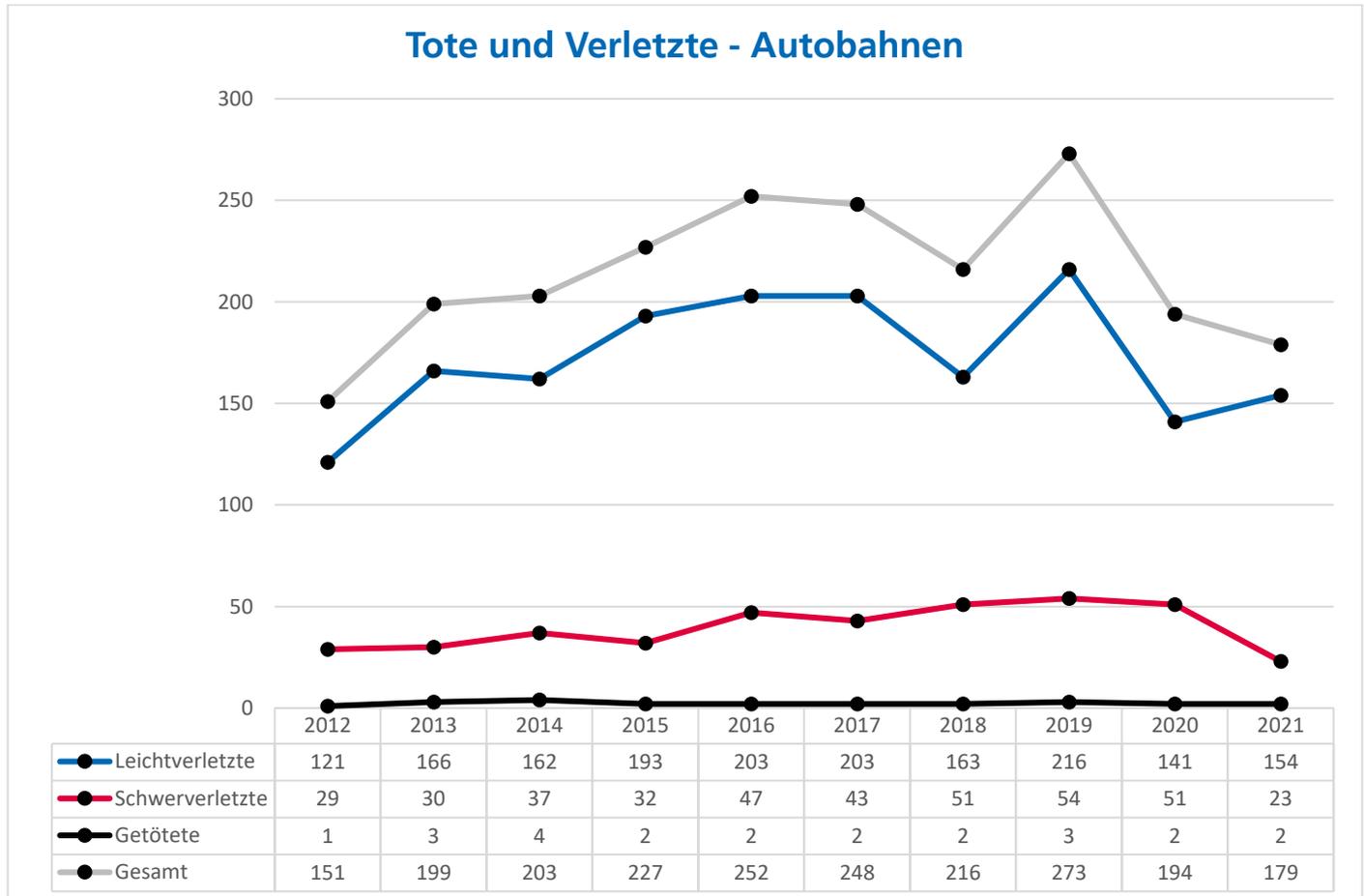
5.1 Gesamtentwicklung

Auf den Bundesautobahnen im hiesigen Zuständigkeitsbereich (A1, A30 und A33) ereigneten sich **1.223** (920)¹ Verkehrsunfälle. Dies stellt einen prozentualen Zuwachs zum Jahr 2020 um ca. **33 %** dar. Diese deutliche Steigerung dürfte im Zusammenhang mit den Baustellen auf der A 1 stehen. Vielfach ist es hier zu sogenannten „Spiegelunfällen“ gekommen.



5.2 Verkehrsunfälle mit Getöteten und Verletzten

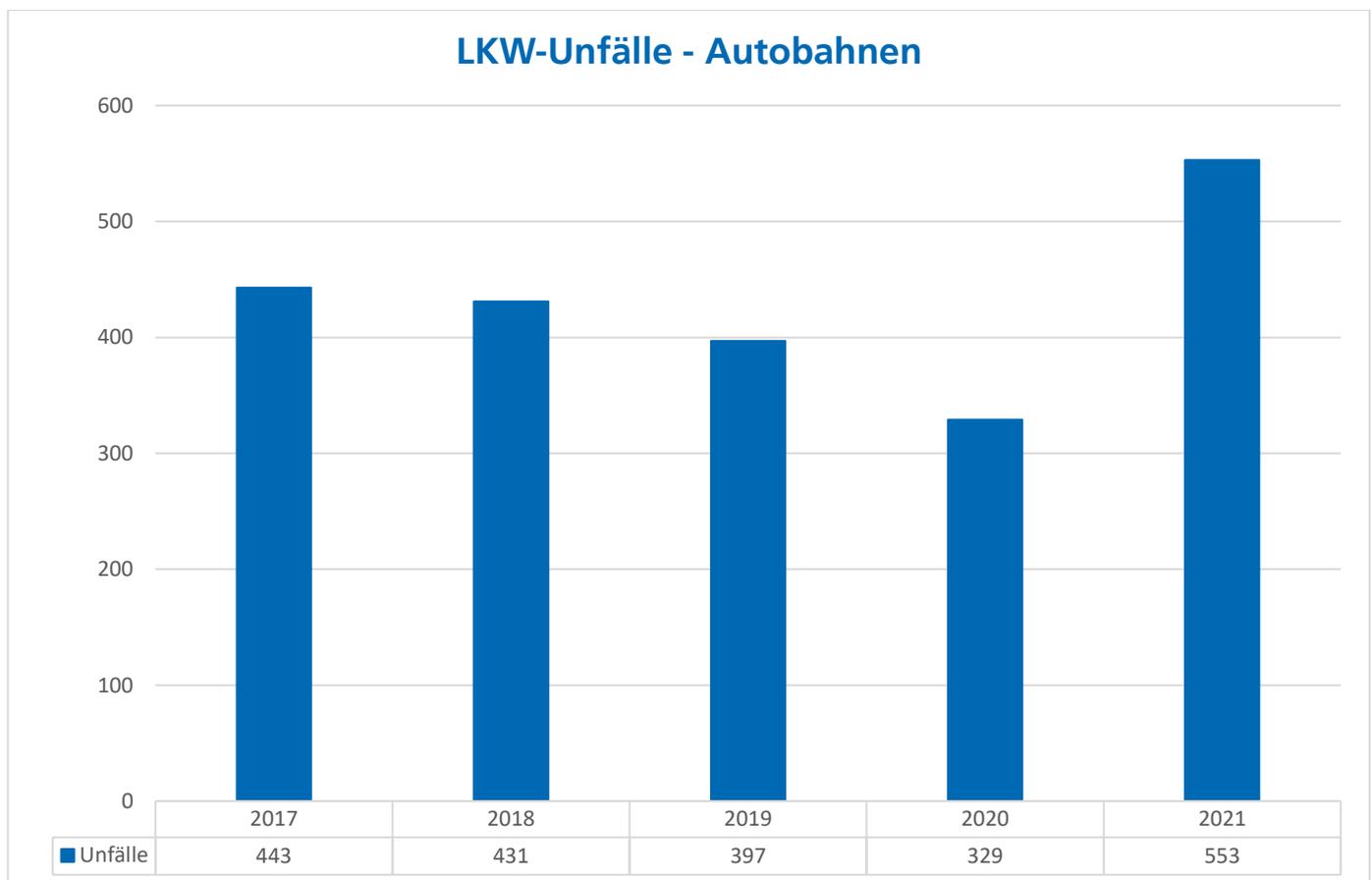
Die schweren Unfallfolgen nahmen im Bereich der Autobahnen in 2021 ab. Insgesamt wurden **179** (194)¹ Personen verletzt. Zu Tode kamen **2** (2)¹ Verkehrsteilnehmer, **23** (51)¹ verletzten sich schwer und **154** (141)¹ verletzten sich leicht.



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 um ca. **68 %** an, auf **553** (329)¹. An ca. **45 %** der Unfälle auf Autobahnen waren also Lkw beteiligt. 2017 kam ein Fahrer ums Leben, 2018 waren es zwei, 2019 und 2020 war kein toter Lkw-Fahrer zu beklagen. Im Berichtsjahr 2021 kam **ein** Lkw-Fahrer ums Leben. Als Schwerverletzte wurden **8** (6)¹ Fahrer registriert, als Leichtverletzte waren es **11** (8)¹.

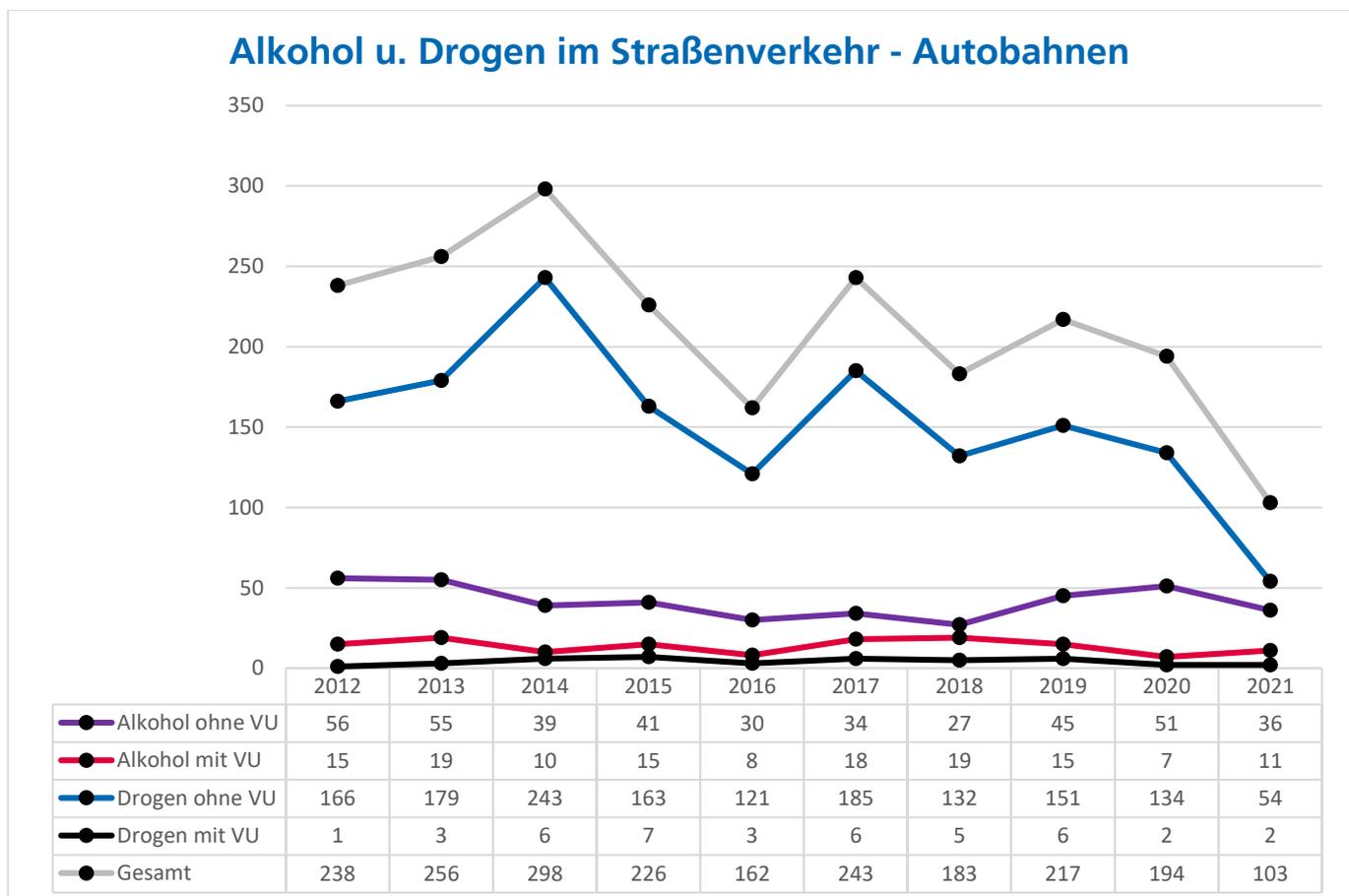
In **71** (43)¹ Fällen wurde Überholen bzw. Überholt werden als Hauptunfallursache erfasst, in **45** (24)¹ Fällen ungenügender Sicherheitsabstand. In **24** (4)¹ Fällen lag ein Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot vor.



5.4 Alkohol / Drogen im Straßenverkehr

Auch auf den Autobahnen standen Verkehrsteilnehmer wiederholt unter dem Einfluss von Alkohol und Drogen, **103** (194)¹ Fälle wurden gezählt.

Unfälle unter der Einwirkung von Alkohol:	11 (7) ¹
Unfälle unter der Einwirkung von Drogen:	2 (2) ¹
Folgenlose Alkoholfahrten:	36 (51) ¹
Folgenlose Drogenfahrten:	54 (134) ¹



*Alkohol / Drogen = Alkohol- / Drogenfahrten

Auf den Autobahnen zeigen sich die Zahlen der folgenlosen Fahrten unter dem Einfluss von Alkohol- und Drogen stark rückläufig.

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.

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. Im Jahr **2021** lag der **Schwerpunkt** in unserer Inspektion, wie auch landesweit, weiterhin auf dem Thema **Radverkehr**. Auch wenn es im Jahr 2022 ein neues landesweites Schwerpunktthema gibt, wird die Polizeiinspektion Osnabrück weiterhin das Thema Radverkehr präventiv und repressiv im Fokus behalten. So wird es immer noch inspektionsweite Verkehrskontrollen geben, bei denen Verstöße von Radfahrenden und gegenüber Radfahrenden geahndet werden sollen.

Für das Jahr 2022 wurde landesweit ein neues Schwerpunktthema ausgewählt, es ist die **Fahrtüchtigkeit im Straßenverkehr**. Die Thematik der Beeinflussung der Fahrtüchtigkeit bei Verkehrsteilnehmenden steht seit längerer Zeit im Fokus und wird weiter forciert. Neben der Müdigkeit, akuten sowie chronischen physischen und psychischen Erkrankungen haben dabei im besonderen Maße auch die Einflussfaktoren des Konsums von Alkohol oder sonstigen berauschenden Mitteln sowie Medikamenteneinnahmen eine hohe Bedeutung.

Die polizeilichen Maßnahmen werden dabei nicht nur auf den motorisierten Verkehr ausgerichtet. Vielmehr steht hier der ganzheitliche Ansatz im Fokus. So werden jegliche Arten der Verkehrsbeteiligung (z.B. E-Scooter-Nutzende, Radfahrende, Motorradfahrer, Pkw-fahrer, Lkw-Fahrer), Altersklassen und Formen bei der Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit berücksichtigt.

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 Maßnahmenspektrum 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 die Stadt und den Landkreis Osnabrück, sowie die Bundesautobahnen zuständig sind.

Polizeioberärztin Ann Oldiges – Leiterin Einsatz & Verkehr bei der PI Osnabrück:

„Im Jahr 2021 ereigneten sich in der Polizeiinspektion Osnabrück dreihundert Verkehrsunfälle, bei denen die Polizei eine Beeinflussung durch Alkohol oder Drogen registrierte. Dies bedeutet, dass in der Region Osnabrück statistisch gesehen alle 30 Stunden ein Verkehrsunfall geschieht, bei dem Unfallbeteiligte unter dem Einfluss berauschender Substanzen stehen. Im selben Zeitraum wurden von den Beamten 1.252 folgenlose Drogen- und Alkoholfahrten aufgedeckt. Das sind durchschnittlich mehr als drei Fälle pro Tag. Gleichzeitig dürfte die Dunkelziffer nochmals signifikant höher liegen.“

Das Thema der Fahrtüchtigkeit bildet 2022 den Schwerpunkt der Verkehrssicherheitsarbeit in Niedersachsen. Es wurde eine landesweite Kampagne unter dem Motto #FAHRKLAR ins Leben gerufen. Die Beamtinnen und Beamten in der Polizeiinspektion Osnabrück werden ihre Kontrollen hierzu nicht nur im alltäglichen Streifendienst verstärken, sondern auch konzentrierte Schwerpunktaktionen durchführen. Dabei stehen alle Teilnehmenden des Straßenverkehrs, egal ob mit oder ohne Motorisierung, im Fokus.“

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.

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.

Wichtig ist aber auch das Thema **Müdigkeit** am Lenkrad. Der Sekundenschlaf ist ein unterschätztes Risiko. Laut der Vereinigung Foundation for Traffic wird **jeder sechste Unfall** mit Toten durch Müdigkeit verursacht.

Nach 17 Stunden ohne Schlaf ist ein verzögertes Reaktionsvermögen, vergleichbar mit einem Blutalkoholspiegel von ca. 0,5 Promille festzustellen. Bei 22 Stunden sind es sogar 1,0 Promille. Bei Reisevorbereitungen sollte auf genügend Schlaf geachtet werden und ein frühzeitiger Gang ins Bett erfolgen.

Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) startete mit Unterstützung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) sowie dem ACV Automobil-Club Verkehr die Kampagne „Vorsicht Sekundenschlaf! Die Aktion gegen Müdigkeit am Steuer“.

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 größere Bedeutung zu.

Die **Sicherheit** des Rad- und Pedelec-Fahrers sollte an oberster Stelle stehen und daher sollten einige einfache Grundregeln beachtet werden, diese sind:

- Die Straßenverkehrsordnung gilt auch für Radfahrer.
- Die Wartung des Fahrrads ist wichtig.
- Eine Fahrradbeleuchtung ist Pflicht und sollte auch am Tag eingeschaltet sein.
- Nebeneinander Fahren kann gefährlich sein, auch wenn es unter Umständen gesetzlich erlaubt ist.
- Immer und überall aufmerksam und wachsam bleiben.
- Bei Regen ist doppelte Vorsicht geboten (z.B. Sichtbarkeit /Rutschgefahr).
- Die Fahrtrichtung ist einzuhalten, fahren Sie eindeutig.
- Unterschätzen Sie die Unvorhersehbarkeit anderer Verkehrsteilnehmer nicht.
- Die Arme sind von großem Nutzen (z.B. die Fahrtrichtung anzuzeigen).
- Man darf nicht überall fahren (z.B. auf dem Gehweg, in der Fußgängerzone).
- Fahren Sie nur, wenn Sie auch wirklich fit und gesund sind.
- Tragen Sie einen Fahrradhelm.

Radfahrer sollten unbedingt einen **Helm** tragen! So banal diese Aussage anmutet, so sehr zeigt die Realität im alltäglichen Straßenverkehr, dass diese Botschaft bei Vielen noch nicht angekommen ist. Dabei zeigen viele Studien, wie wichtig der Kopfschutz ist. Forscher der Universität von Arizona in Tuscon fanden beispielsweise heraus, dass Helmträger bei einem Sturz ein um **58 %** geringeres Risiko für schwere traumatische Hirnverletzungen haben. 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.

Leitende Polizeidirektorin Andrea Menke – Leiterin der Polizeiinspektion Osnabrück:

„Die Zahl der Verkehrsunfälle in der Region Osnabrück ist im Jahr 2021, nach einem starken Abfall im Jahr 2020, wieder leicht angestiegen. Ein nachvollziehbarer Ausfluss aus der wieder angestiegenen Verkehrsmenge. Leider verunglückten dabei 24 Personen in unserer Region tödlich. Im Durchschnitt verlor damit alle 15 Tage ein Mensch sein Leben im Straßenverkehr; Angehörige und Freunde einen geliebten Menschen. Alle 15 Tage eilten Einsatzkräfte zu Unfallorten, an denen ein Mensch ums Leben kam. Zeugen, Ersthelfer, Einsatzkräfte von Polizei, Rettungsdienst und Feuerwehr nahmen schreckliche Eindrücke von diesen Verkehrsunfällen mit. Alle 15 Tage standen meine Kolleginnen und Kollegen vor der Bürde, einer Familie die schreckliche Nachricht vom Tod eines Angehörigen zu übermitteln. Bei allen Beteiligten werden diese Bilder und Emotionen nie wieder ganz aus dem Gedächtnis verblassen. Zu den häufigsten Unfallursachen gehören noch immer nicht angepasste Geschwindigkeit und auch Ablenkung am Steuer. Verkehrssicherheit und die Reduzierung schwerer und tödlicher Verkehrsunfälle sind nicht allein Aufgabe der Polizei, es handelt sich um eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe. Wir als Polizei sind auf die Mithilfe aller Bürger angewiesen, um auf diesem wichtigen Gebiet notwendige Erfolge zu erzielen.“

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

Leiterin Einsatz / Verkehr:

Ann Oldiges, Polizeioberrätin

Fachberater und Verfasser:

Ingo Grewe, PHK
- ZVD / Sachgebiet Verkehr -

Interviewer:

Matthias Bekermann, PK
- Presse- und Öffentlichkeitsarbeit -