

Verkehrsunfallstatistik 2024

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 75.000 Fahrzeuge unterwegs. Im Stadtgebiet werden einige Kreuzungen von mehr als 40.000 Fahrzeugen pro Tag passiert.

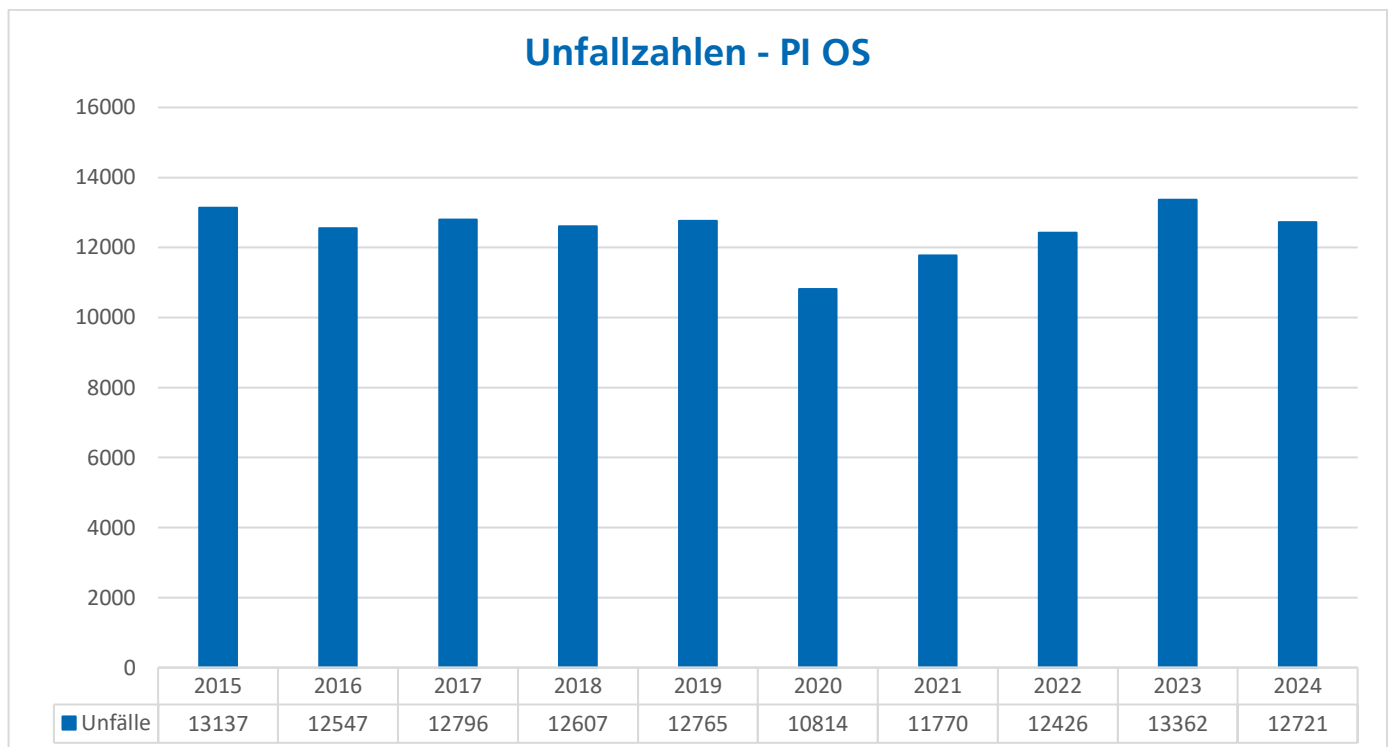
2. Unfallentwicklung Polizeiinspektion Osnabrück

2.1 Gesamtentwicklung

Im Zuständigkeitsbereich der Polizeiinspektion Osnabrück leben über **538.000** Menschen.

Im Berichtsjahr 2024 wurden **12.721** (13.362)¹ Verkehrsunfälle polizeilich aufgenommen.

Im 10 Jahresvergleich stellt dies einen mittleren Wert dar.



¹ Zahlen des Vorjahres in ()

Monatliche Übersicht 2020, 2021, 2022, 2023 und 2024

	Jan.	Feb.	März	Apr.	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sep.	Okt.	Nov.	Dez.
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
2024	1025	926	980	1110	1224	1052	947	1089	1019	1167	1161	1021

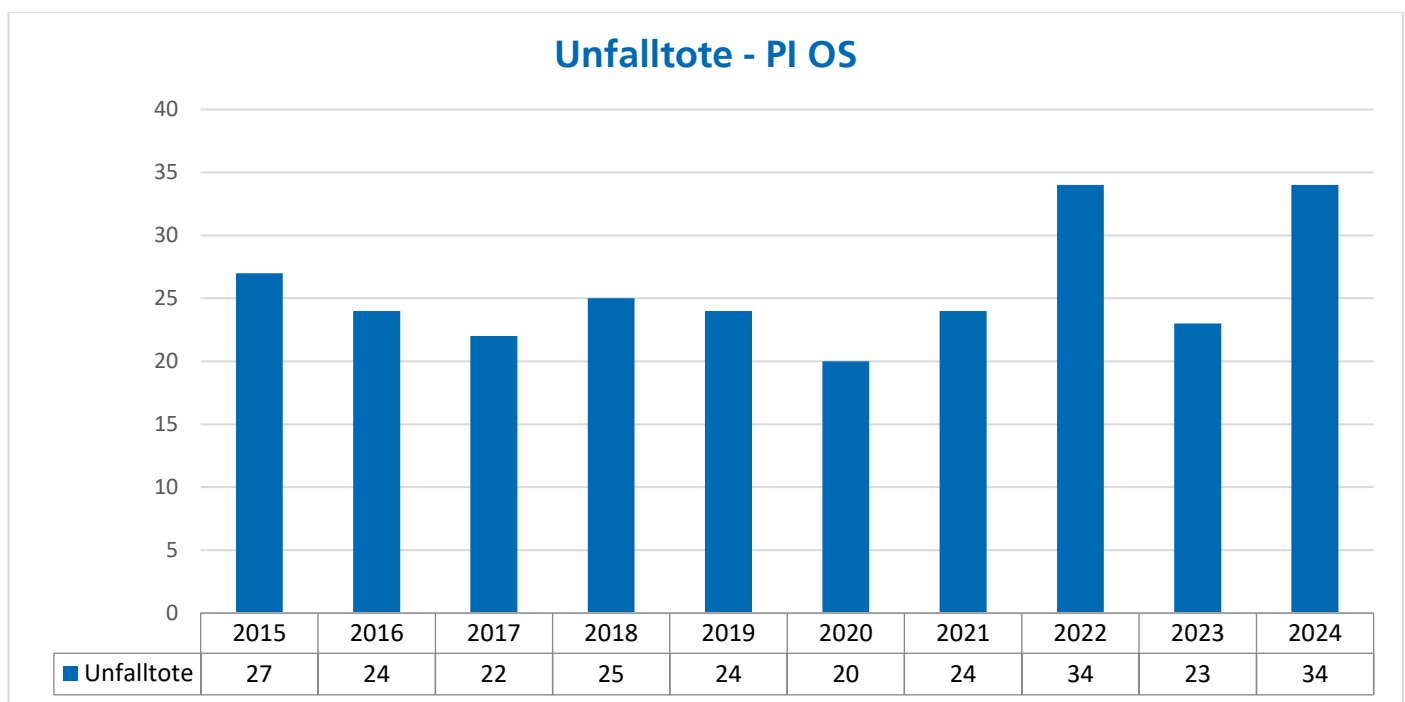
Der monatliche Vergleich der Jahre 2020 und 2021 gegenüber 2022, 2023 und 2024 soll insbesondere die Auswirkungen der Corona-Pandemie auch auf die Verkehrsunfallzahlen innerhalb der Polizeiinspektion Osnabrück darstellen. Es ist festzustellen, dass gerade in den Monaten ab Beginn des Lockdowns – März/April 2020 – die Zahl der Verkehrsunfälle gegenüber dem Vorjahr deutlich zurückgegangen ist.

Im Jahr 2024 war ein **ca. 5 %** Rückgang der Verkehrsunfälle zum Vorjahr zu verzeichnen. Die meisten Verkehrsunfälle wurden unüblicher Weise im Mai registriert. Das Schlusslicht war – wie immer nach der Pandemie – der Februar.

2.2 Unfalltote

Im Berichtsjahr 2024 verloren **34** (23)¹ Personen bei **32** Unfällen ihr Leben. Dabei verunfallten **9** Senioren (ü. 65 Jahre) und **6** Junge Fahrer (18-24 Jahre), die einer Risikogruppe angehörten, tödlich. Unglücklicherweise verunfallten **2 Kinder** tödlich, eins als Fußgänger und das zweite als Mitfahrer im Pkw. Zudem waren **9** tödliche Unfälle im Zusammenhang mit einem Anprall an einem Baum, **4** getötete Kradfahrer und **9** getötete Radfahrer – **5** davon mit Pedelecs und **1** mit einem S-Pedelec- zu beklagen. Hiervon verunfallten **1** Radfahrer und **4** Pedelecfahrer alleinbeteiligt. Zudem verunfallten **4** Fußgänger tödlich.

Bei **2** Verkehrsunfällen wurden jeweils **2** Personen getötet.



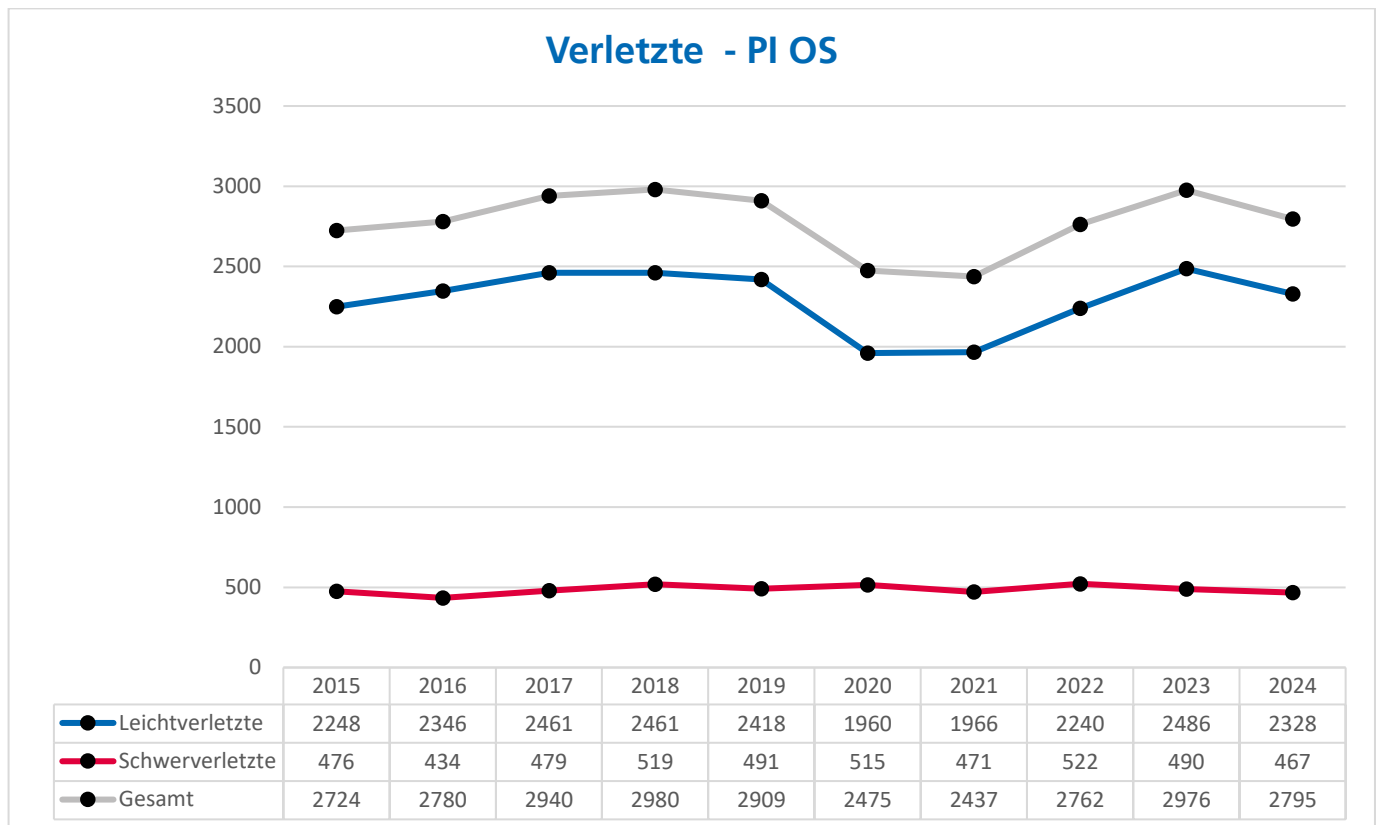
Verkehrstote nach Beteiligungsart:

Pkw-Fahrer	10	Radfahrer:	9, davon: 5 x Pedelec, 1 x S-Pedelec
Mitfahrer Pkw:	5	Kradfahrer:	4
Leichtkraftrad:	1	Fußgänger:	4
Lkw-Fahrer:	0	Krankenfahrstuhl:	1

¹ Zahlen des Vorjahres in ()

2.3 Verletzte

Die Zahl der Verkehrsunfälle ist leicht auf **12.721** (13.362)¹ gefallen und ist damit etwa auf dem Niveau vor der Corona-Pandemie. Bei den Schwerverletzten und Leichtverletzten gab es ebenfalls einen Rückgang zu verzeichnen. Bei den Schwerverletzten auf **467** (490)¹ und bei den Leichtverletzten auf **2.328** (2.486)¹.



Insgesamt ist somit bei der Anzahl der Verkehrsunfälle und bei den Verletzten ein positiver Trend zu verzeichnen. Leider ist die Zahl der Getöteten im Zeitraum der 10-jährigen Betrachtung wieder auf einem Rekordniveau.

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,

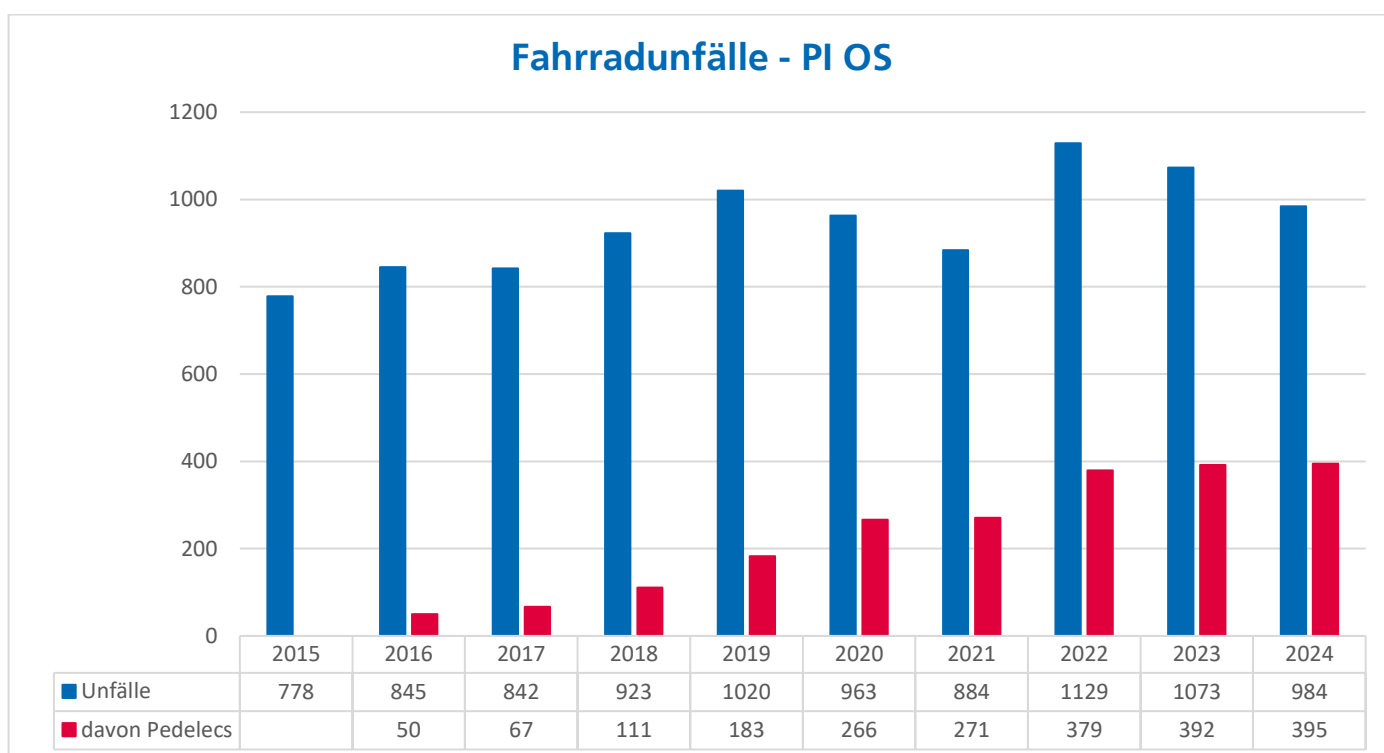
Leichtverletzte: alle übrigen Verletzten.

¹ Zahlen des Vorjahres in ()

2.4 Verkehrsunfälle mit Rad- / Pedelecfahrern

Die Zahl der registrierten Unfälle mit Fahrradfahrern ist im Berichtsjahr 2024 um **über 8 %** gefallen. Es wurden insgesamt **984** (1.073)¹ Unfälle mit Radfahrerbeteiligung erfasst. Trotz des insgesamt positiven Trends wurden in **395** (392)¹ Fällen Pedelecs registriert, was einen Anstieg um **ca. 1 %** zum Vorjahr bedeutet.

Die Radunfälle verteilen sich mit einer kleinen Differenz zwischen Stadt (**488**) und Landkreis (**496**) auf einem ähnlichen Niveau.



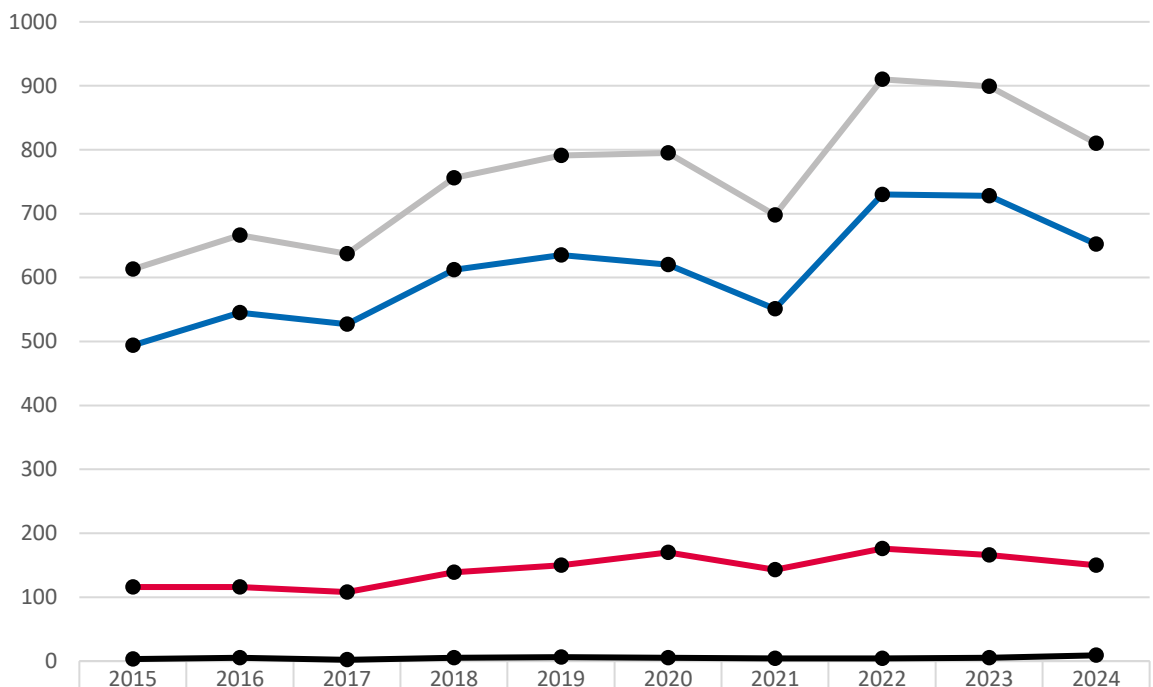
Bei den registrierten Unfällen mit Pedelecs setzten die Fahrer in **45 %** der Fälle die Hauptursache für den jeweiligen Unfall. Bei herkömmlichen Fahrradfahrern waren es **51 %**.

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 **48 %**.

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

¹ Zahlen des Vorjahres in ()

Verletzte und getötete Radfahrer - PI OS



Von den **9** (5)¹ Getöteten waren **6** mit Pedelecs unterwegs (inklusive 1 S-Pedelec).

Von den Getöteten gehörten **5 Radfahrer (davon 2 Pedelecfahrer)** der Risikogruppe Senioren an.
8 von 9 Getöteten waren männlich.

Von **150** (166)¹ Schwerverletzten waren **75** (73)¹ mit Pedelecs beteiligt.

Von **652** (728)¹ Leichtverletzten bei Radunfällen waren **279** (280)¹ mit Pedelecs beteiligt.

Die Anzahl der registrierten Unfälle mit S-Pedelecs (bis 45 km/h) ist mit **4** (8) im Jahr 2024 eher gering und wird daher nicht weiter betrachtet. Leider befand sich darunter **1** Toter.

¹ Zahlen des Vorjahres in ()

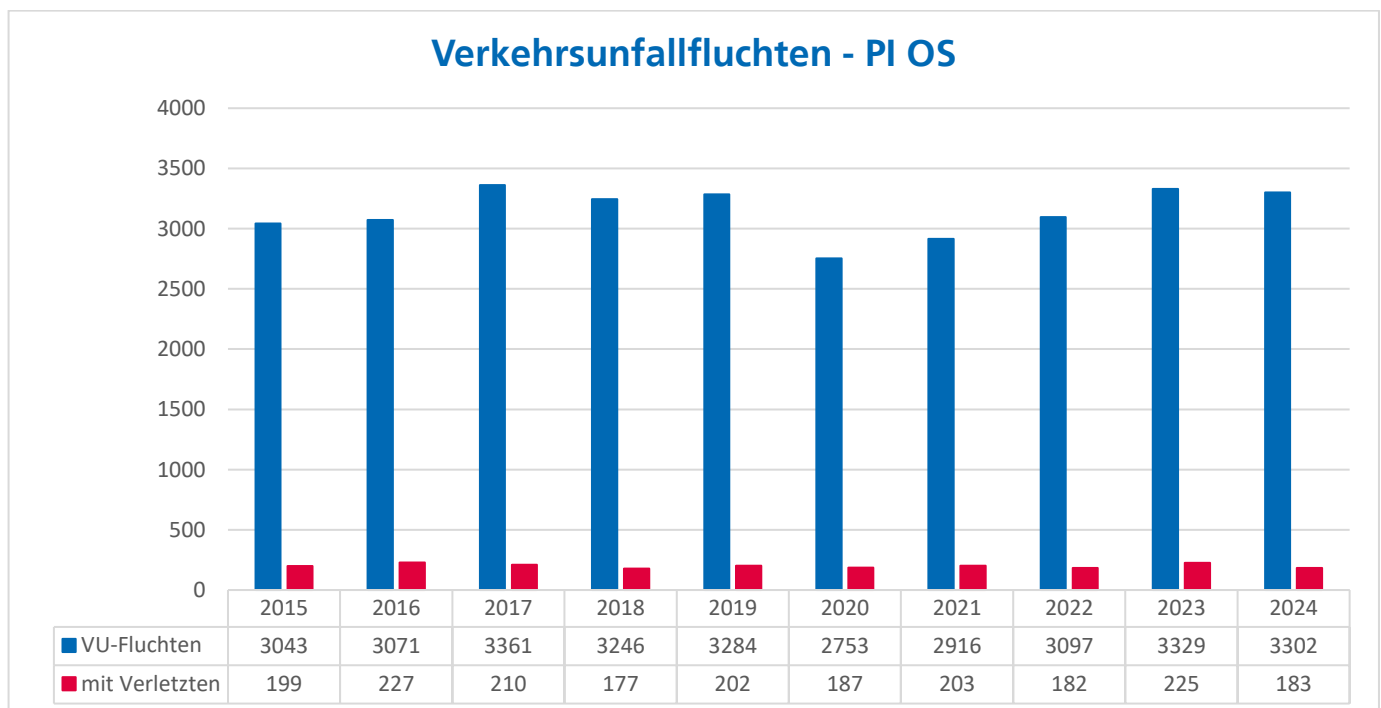
2.5 Unfallursachen

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 2024 belief sich die Zahl auf **3.302** (3.329)¹ Taten, dies entspricht etwa **26 %** aller registrierten Unfälle und zeigt eine leichte prozentuale Steigerung. Die Aufklärungsquote lag mit **1.317** (1.383)¹ aufgeklärten Fällen bei rund **40 %** und zeigt einen leicht negativen Trend.



Besonders verwerflich sind Verkehrsunfallfluchten, bei denen Menschen verletzt wurden. Dies war im Berichtsjahr 2024 bei **183** (225)¹ Taten der Fall, was ein Minus von ca. **19 %** zum Vorjahr bedeutet.

¹ Zahlen des Vorjahres in ()

2.7 Elektrokleinstfahrzeuge (e-Scooter)

In der Stadt Osnabrück gibt es nur noch einen Anbieter zum Ausleihen von e-Scootern. Dabei handelt es sich um die Firma Tier (jetzt Fa. dott SE) aus Berlin (Markteintritt am 03.06.2020 mit 350 e-Scootern). Zurzeit betreibt die Firma bis zu 600 e-Scooter.

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

Im Berichtsjahr 2024 wurden **91** (95) Verkehrsunfälle polizeilich aufgenommen. Dabei wurden **16** (9) Personen schwer und **57** (69) leicht verletzt. Als Hauptunfallverursacher sind **13** (18) Fahrer von e-Scootern registriert worden, das entspricht etwa **13 %**. Leider sind auch **41** (41) Trunkenheitsfahrten/Fahrten unter BTM-Einfluss zu verzeichnen gewesen. **15** (15) Verkehrsunfälle wurden unter Alkoholeinfluss registriert.

2.8 Alkohol / Drogen im Straßenverkehr

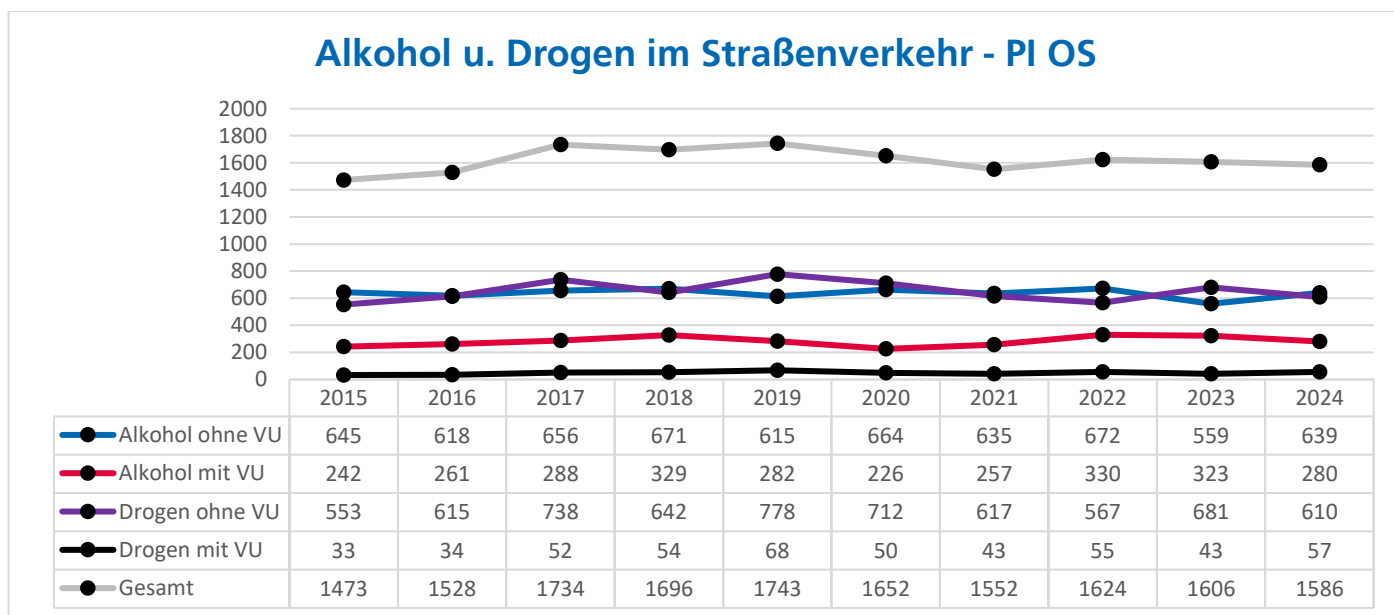
1.586 (1.606)¹ Fälle wurden in diesem Zusammenhang 2024 in der Polizeiinspektion Osnabrück registriert. Dabei ist festzustellen, dass sich die Gesamtanzahl kaum zum Vorjahr verändert hat, während die einzelnen Delikte merkbliche Unterschiede aufweisen.

Unfälle unter der Einwirkung von Alkohol: **280** (323)¹

Unfälle unter der Einwirkung von Drogen: **57** (43)¹

Folgenlose Alkoholfahrten: **639** (559)¹

Folgenlose Drogenfahrten: **610** (681)¹

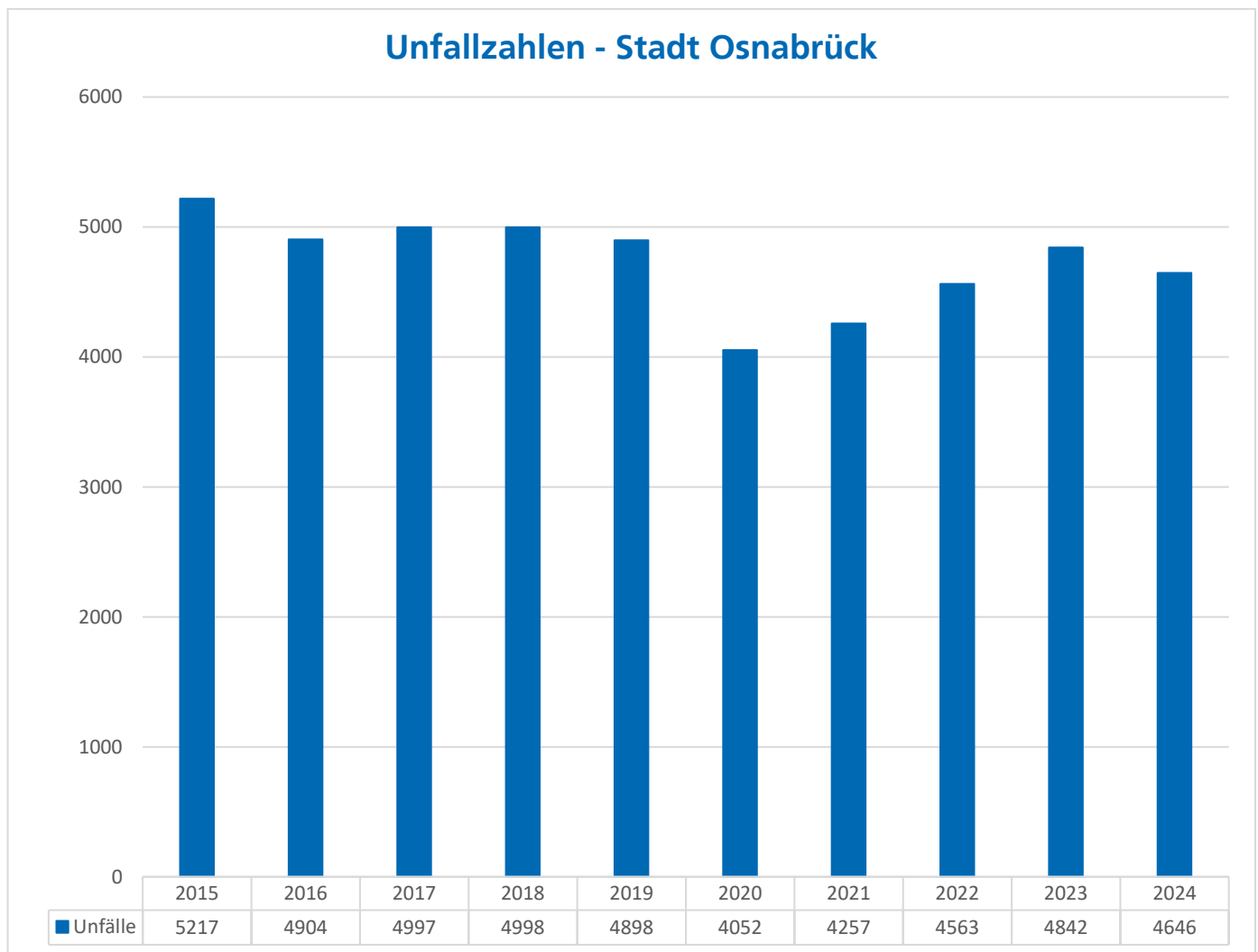


*Alkohol / Drogen = Alkohol- / Drogenfahrten, ¹ Zahlen des Vorjahres in ()

3. Unfallentwicklung in der Stadt Osnabrück

3.1 Gesamtentwicklung

Die Zahl der Unfälle ist im Vergleich zum Vorjahr leicht gefallen, auf **4.646** (4.842)¹. Dies bedeutet einen Rückgang um ca. **4 %**.

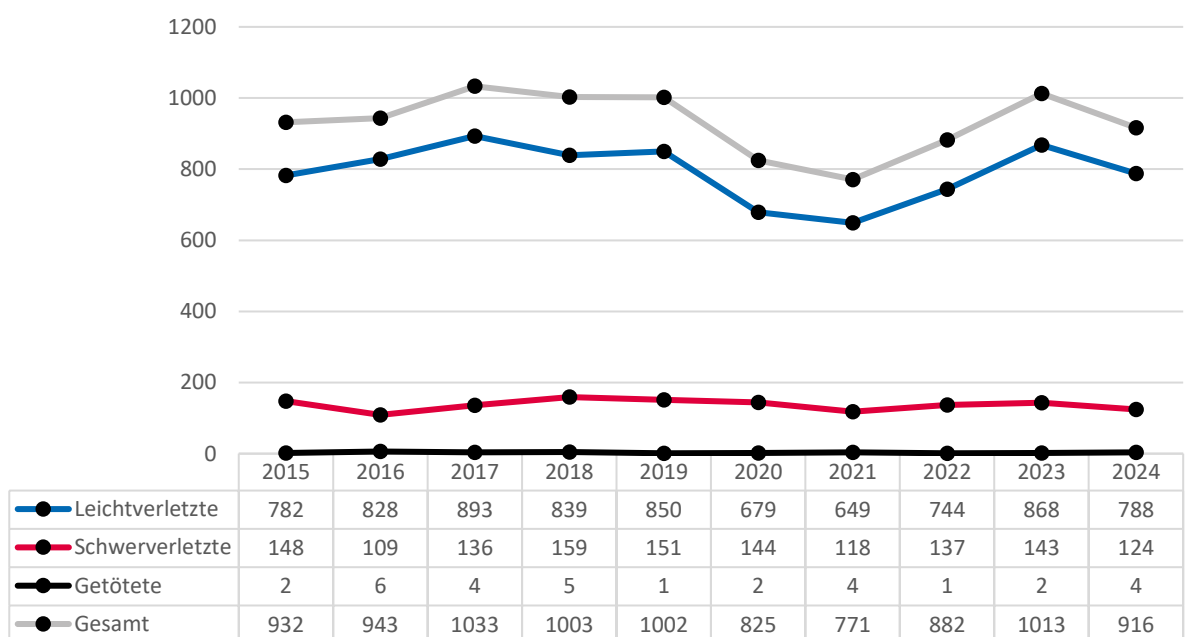


¹ Zahlen des Vorjahres in ()

3.2 Verkehrsunfälle mit Getöteten und Verletzten

In 2024 kamen im Stadtgebiet **916** (1.013)¹ Personen bei Unfällen zu Schaden. **4** Personen wurden getötet (alle männlich), **2** (67 J. und 50 J.) waren mit dem Pedelec unterwegs, **1** (56 J.) mit dem S-Pedelec und **1** (95 J.) mit einem Krankenfahrstuhl. Es wurden **124** (143)¹ Schwerverletzte und **788** (868)¹ Leichtverletzte gezählt. Die Zahlen im Bereich der Verletzten sind merklich zurückgegangen, während sich leider die Zahl im Bereich der Unfalltoten verdoppelten.

Tote und Verletzte - Stadt OS



Merke:

Im Stadtgebiet Osnabrück ereigneten sich **430** (454)¹ Unfälle unter der Beteiligung von **Lkw**. Dies entspricht - wie im Vorjahr - ca. **9 %** der Unfälle. Es wurden **4** (7)¹ Unfälle mit Schwerverletzten und **35** (28)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.

Aufschlüsselung nach Fahrrad / Pedelec, bereinigte Zahlen:

Stadt OS	2023		2024	
	Fahrrad	Pedelec	Fahrrad	Pedelec
Unfälle	378	164	313	175
Getötete	0	0	0	3
Schwerverletzte	46	23	26	36
Leichtverletzte	241	116	190	127

Bei den registrierten Unfällen mit Pedelecs in der Stadt Osnabrück setzen diese in **42 %** der Fälle die Hauptursache für den jeweiligen Unfall. Bei herkömmlichen Fahrradfahrern waren es hingegen **52 %**.

Bei den registrierten Unfällen mit **Personenschäden** unter Beteiligung von Pedelecs setzten die Fahrer in **39 %** die Hauptursache für den jeweiligen Unfall. Bei herkömmlichen Fahrradfahrern waren es **47 %**.

In ca. 22 % der Fälle verunfallten die Radfahrer/Pedelec-Fahrer alleinbeteiligt. (EUSKA-Auswertung).

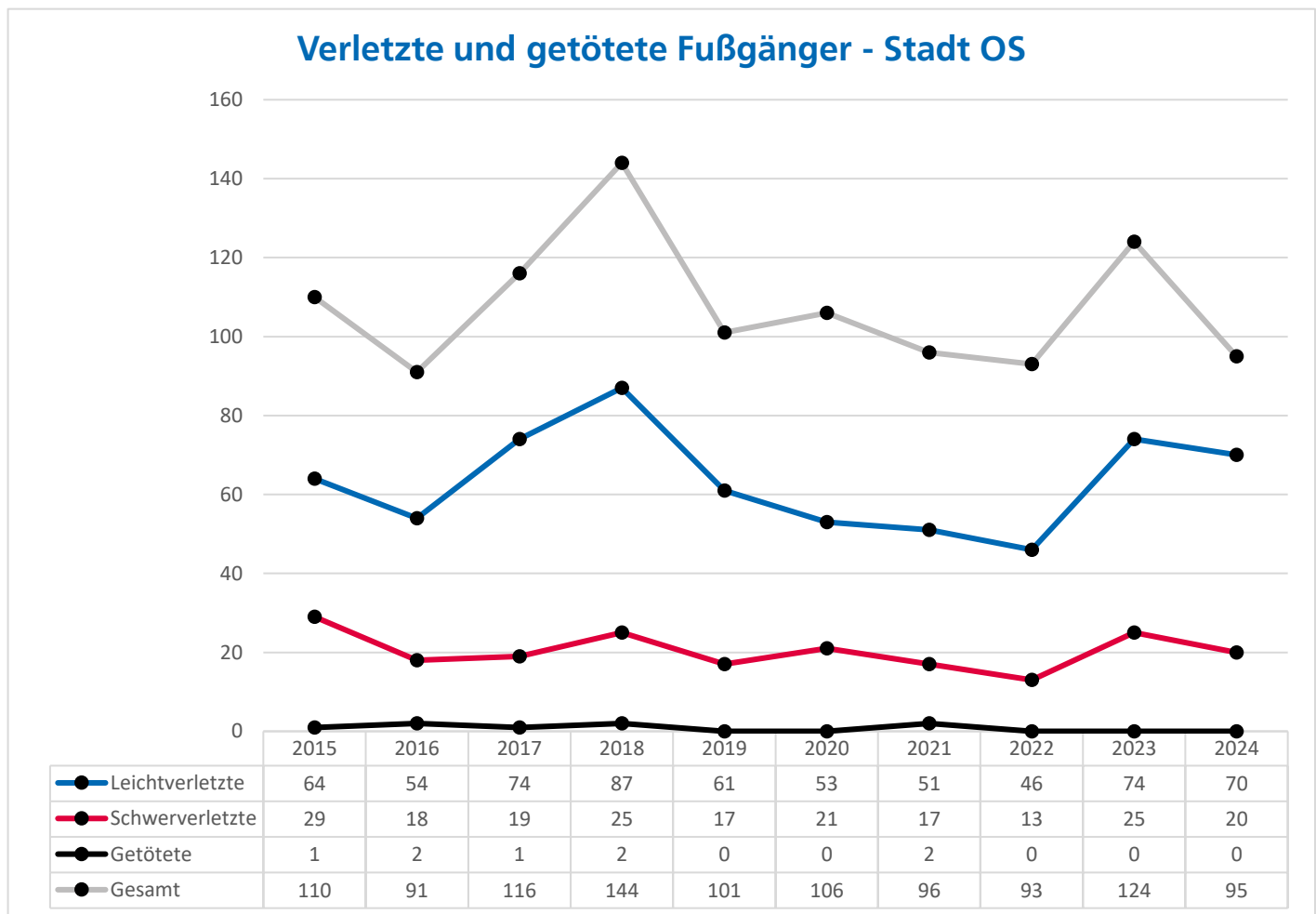
	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Tote	1	2	1	3	1	2	1	1	0	3 (3)
Schwer-verletzte	52	49 (1)	50 (7)	75 (7)	68 (17)	63 (19)	55 (19)	60 (23)	69 (23)	62 (36)
Leicht-verletzte	259	274 (17)	268 (14)	305 (24)	301 (31)	272 (60)	243 (58)	347 (107)	357 (116)	317 (127)
Unfälle gesamt	434	443 (22)	457 (24)	486 (40)	519 (63)	462 (96)	431 (99)	539 (144)	542 (164)	488 (175)

*Zahlen in Klammern = davon Pedelecfahrer

3.4 Verkehrsunfälle mit Fußgängern

Gemessen an der Zahl aller Verkehrsunfälle im Stadtgebiet, sind Fußgänger nur selten beteiligt. 2024 in **95** (124)¹ Fällen. Dennoch sind die Unfälle nicht zu vernachlässigen, da es größtenteils zu Verletzungen bei den Beteiligten kam. Im Berichtsjahr wurde **kein** Fußgänger getötet. **20** (25)¹ Schwerverletzte und **70** (74)¹ Leichtverletzte wurden erfasst.

Festzustellen ist, dass sich die Unfallzahlen im Bereich der Verletzten leicht verbessert haben.



¹ Zahlen des Vorjahres in ()

3.5 Alkohol / Drogen im Straßenverkehr

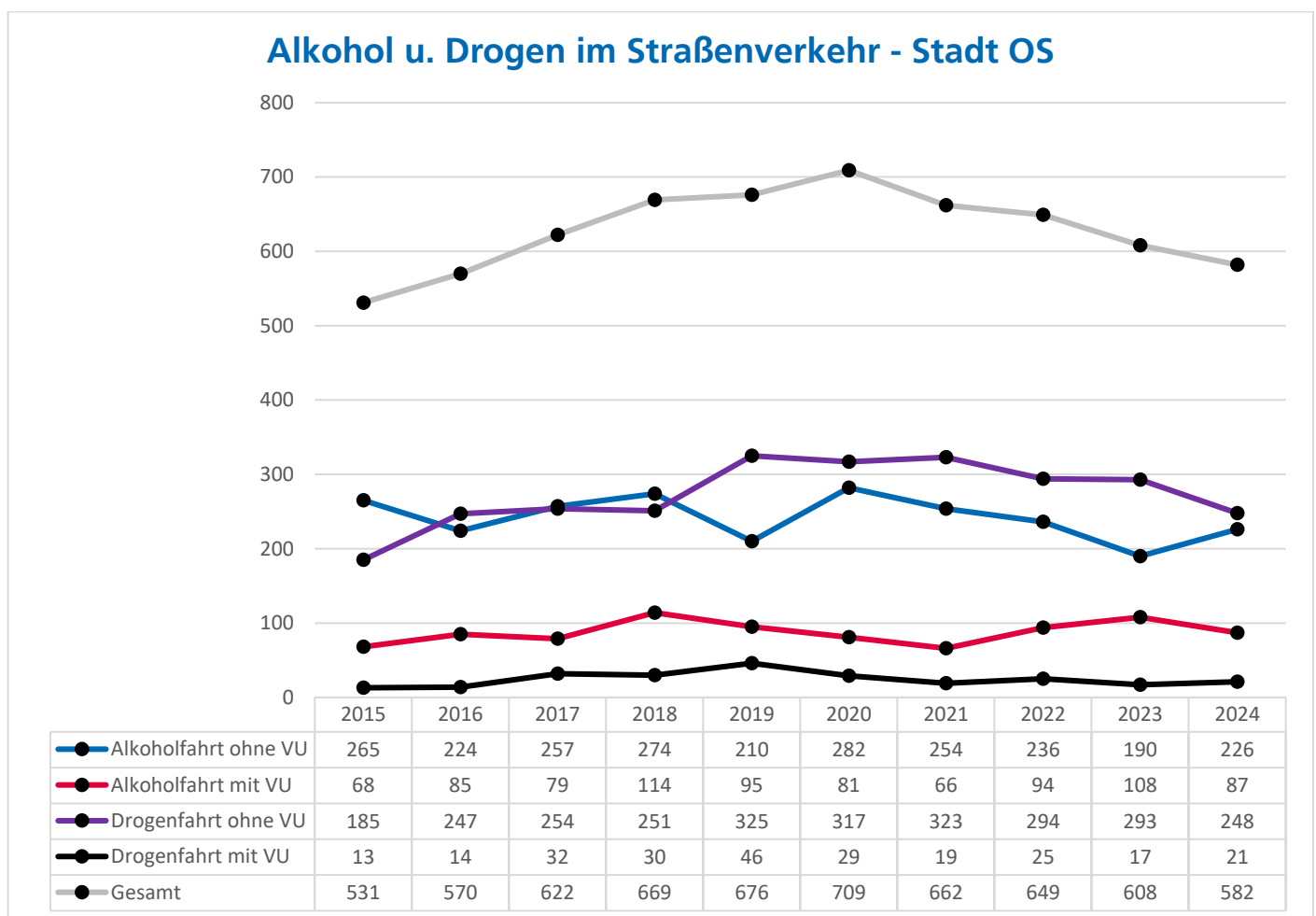
Im Berichtsjahr 2023 wurden im Stadtgebiet **582** (608)¹ Fälle gezählt, bei denen Fahrzeugführer unter dem Einfluss von Alkohol oder Drogen standen.

Unfälle unter der Einwirkung von Alkohol: **87** (108)¹

Unfälle unter der Einwirkung von Drogen: **21** (17)¹

Folgenlose Alkoholfahrten: **226** (190)¹

Folgenlose Drogenfahrten: **248** (293)¹



*Alkohol / Drogen = Alkohol- / Drogenfahrten

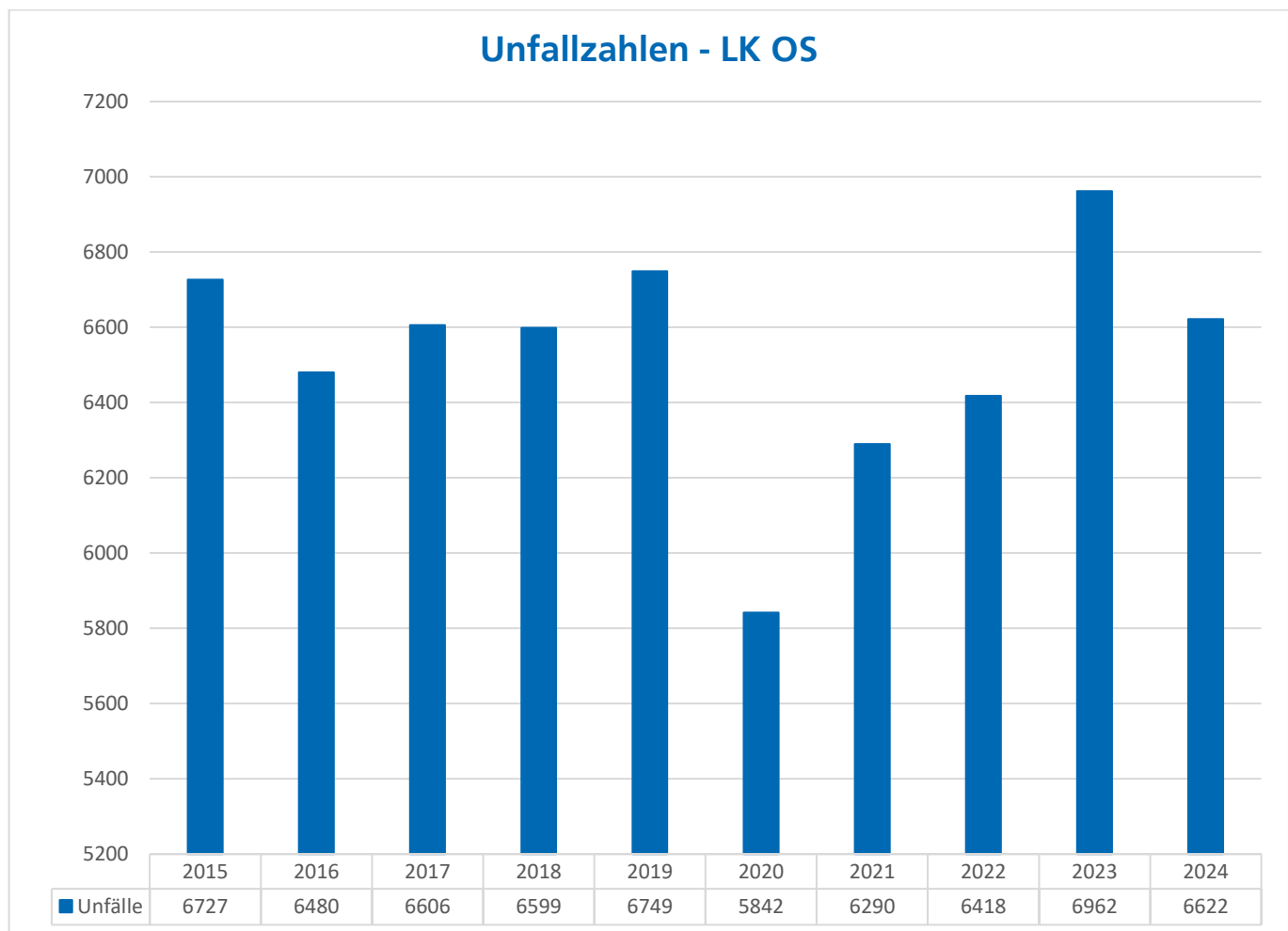
In der Stadt Osnabrück sind die Fallzahlen im Bereich der folgenlosen Alkoholfahrten und die Verkehrsunfälle unter Drogeneinfluss angestiegen, während die anderen Delikte leicht gesunken sind. Ein ähnlicher Trend wie auf Inspektionsebene.

¹ Zahlen des Vorjahres in ()

4. Unfallentwicklung im Landkreis Osnabrück

4.1 Gesamtentwicklung

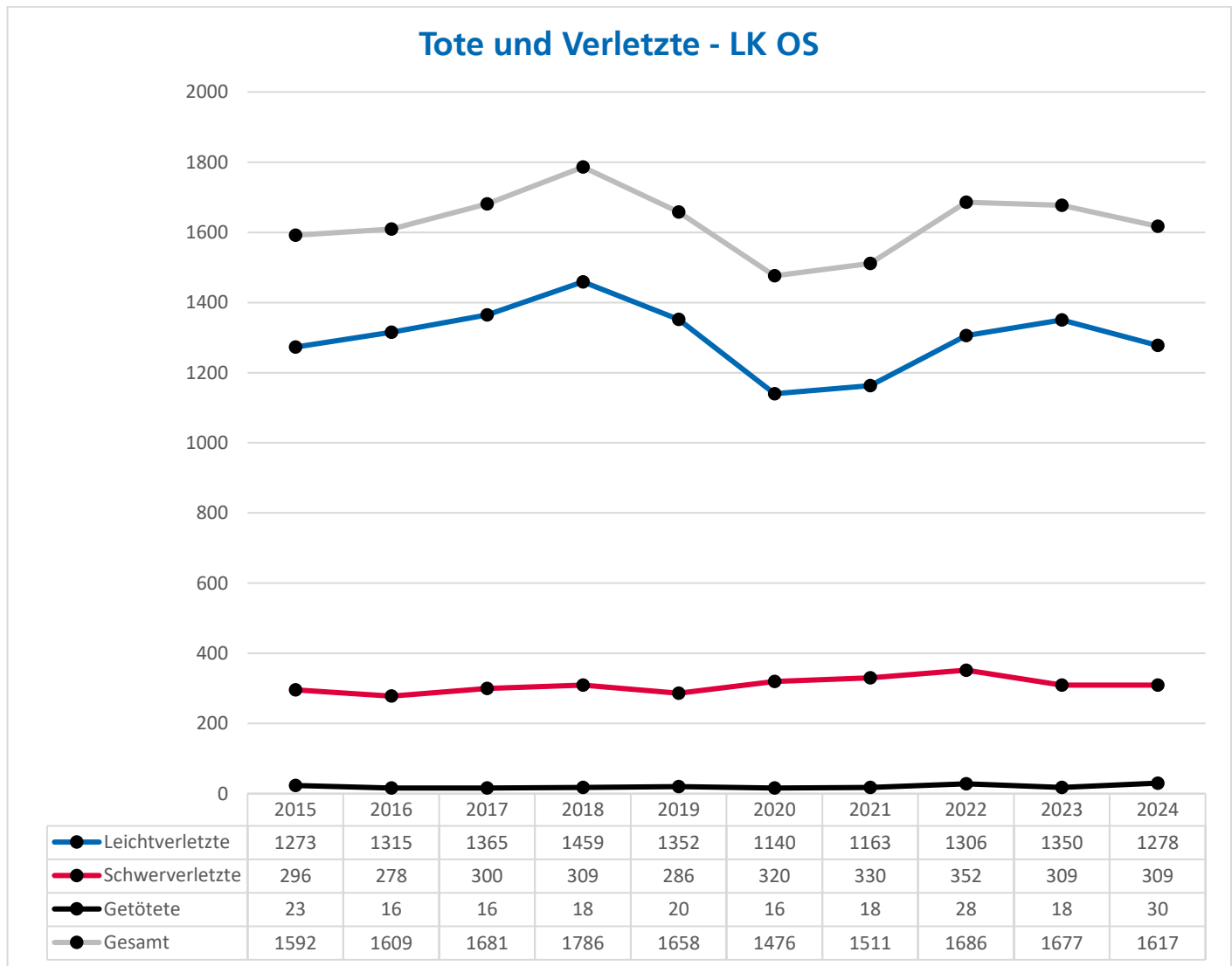
Im Landkreis Osnabrück wurden im Jahr 2024 insgesamt **6.622** (6.962)¹ Verkehrsunfälle registriert. Der Wert ist gegenüber 2023 gefallen, nämlich um ca. **5 %**. Autobahnen werden unter Punkt 5. gesondert betrachtet.



¹ Zahlen des Vorjahres in ()

4.2 Verkehrsunfälle mit Getöteten und Verletzten

Auf den Straßen des Landkreises verloren im Betrachtungszeitraum **30** (18)¹ Personen ihr Leben. Insgesamt wurden **1.617** (1.677)¹ Personen verletzt. **309** (309)¹ Schwerverletzte und **1.278** (1.350)¹ Leichtverletzte wurden registriert.



¹ Zahlen des Vorjahres in ()

4.3 Verkehrsunfälle mit Rad- / Pedelecfahrern

Im Landkreis ist die absolute Anzahl der Fahrradunfälle gesunken, nämlich um ca. **7 %**. Es wurden **496** (531)¹ Unfälle registriert, bei denen **6** (5)¹ Radfahrer/Pedelecfahrer getötet, **88** (97)¹ schwer und **335** (371)¹ leicht verletzt wurden.

Aufschlüsselung nach Fahrrad / Pedelec, bereinigte Zahlen:

LK OS	2023		2024	
	Fahrrad	Pedelec	Fahrrad	Pedelec
Unfälle	303	228	276	220
Getötete	2	3	3	3
Schwerverletzte	47	50	49	39
Leichtverletzte	207	164	183	152

Die getöteten Pedelecfahrer waren 78 Jahre, 67 Jahre und 55 Jahre alt, die getöteten Fahrradfahrer 80 Jahre, 73 Jahre und 61 Jahre alt. 5 von 6 waren männlich.

Die Hauptunfallursache setzten Pedelecfahrer im Landkreis Osnabrück in **47 %** der Fälle. Bei herkömmlichen Fahrradfahrern waren es **51 %**.

Bei den registrierten Unfällen mit **Personenschäden** unter Beteiligung von Pedelecs setzten die Fahrer in **45 %** die Hauptursache für den jeweiligen Unfall. Bei herkömmlichen Fahrradfahrern waren es **49 %**.

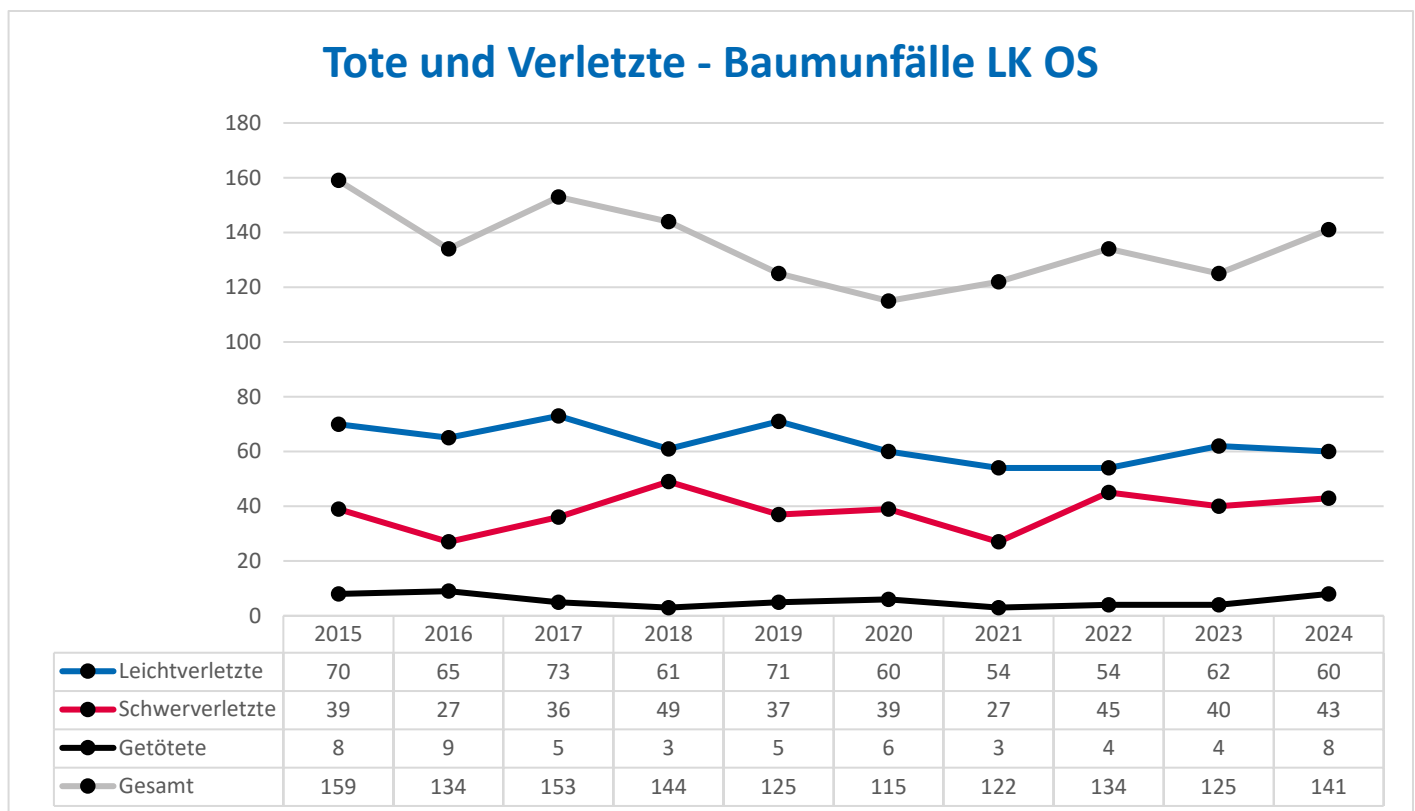
	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Tote	2	3 (1)	1 (0)	2 (1)	5 (4)	3 (2)	3 (2)	3 (3)	5 (3)	6 (3)
Schwer-verletzte	64	67 (9)	59 (8)	64 (13)	82 (29)	107 (42)	107 (42)	116 (49)	97 (50)	88 (39)
Leicht-verletzte	235	271 (16)	273 (33)	324 (48)	361 (80)	348 (121)	306 (110)	383 (164)	371 (164)	335 (152)
Unfälle gesamt	344	402 (28)	383 (42)	434 (70)	501 (120)	501 (170)	460 (170)	590 (235)	531 (228)	496 (220)

*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 2024 kam es leider zu einem negativen Trend. So stieg die Zahl der Baumunfälle auf **141** (125)¹ an. Durch den Anprall an einen Baum kamen **8** (4)¹ Personen ums Leben: **6** Pkw-Fahrer und **2** Mitfahrer. **43** (40)¹ Personen verletzten sich schwer, **60** (62)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.

¹ Zahlen des Vorjahres in ()

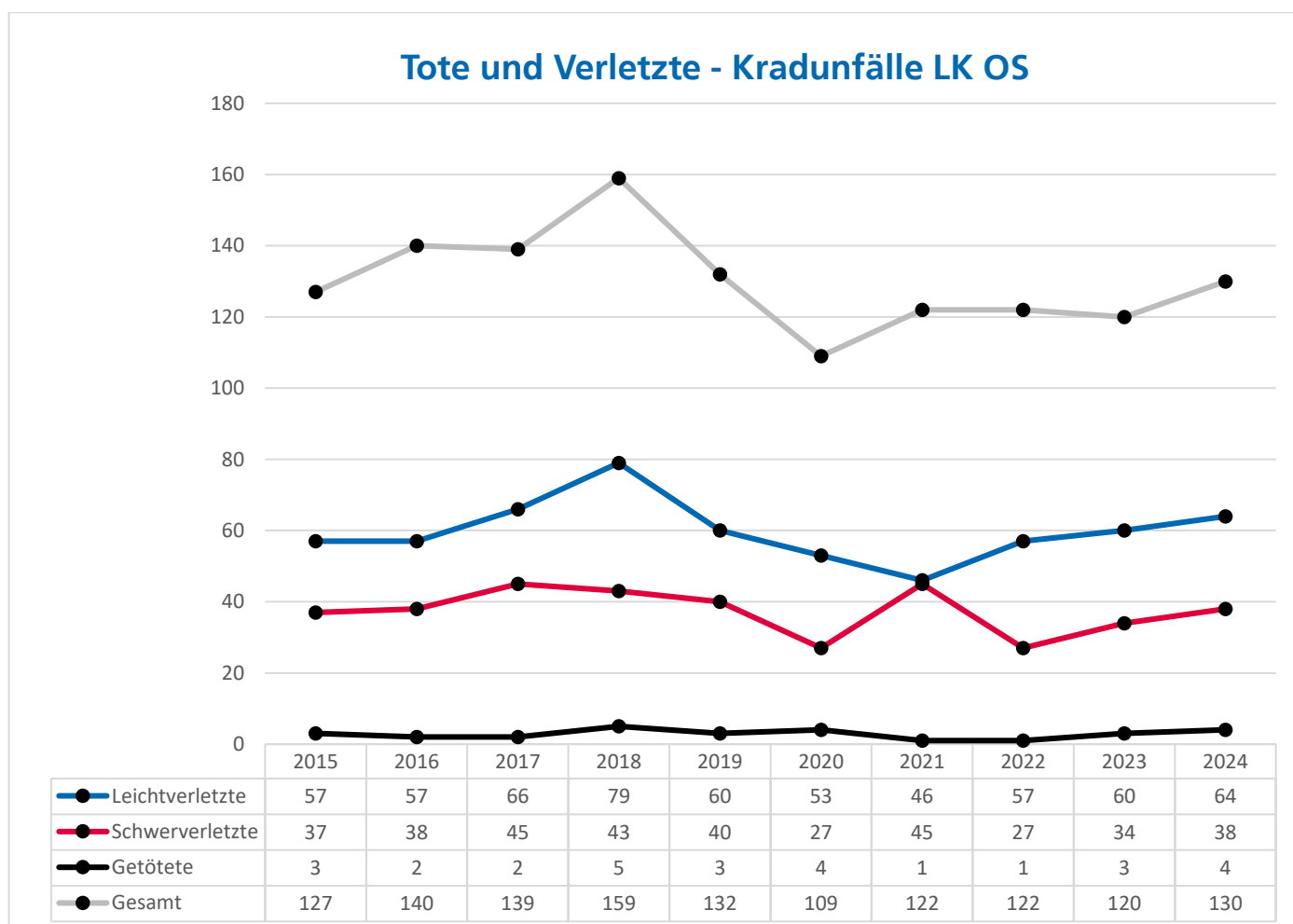
4.5 Kradunfälle

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

In 2024 wurden **130** (120)¹ Verkehrsunfälle mit Krädern gezählt. Dabei wurden **4** (3)¹ Fahrer getötet, **38** (34)¹ schwer und **64** (60)¹ leicht verletzt. Insgesamt ist ein negativer Trend zu verzeichnen. Bei den Getöteten handelt es sich ausschließlich um Männer (31 J., 23 J., 21 J. und 19 J.)

In **57 %** der Fälle waren die Hauptunfallverursacher die Kradfahrer. Eine der Hauptunfallursachen ist die nicht angepasste Geschwindigkeit, der ungenügende Sicherheitsabstand und das Überholen trotz unklarer Verkehrslage.

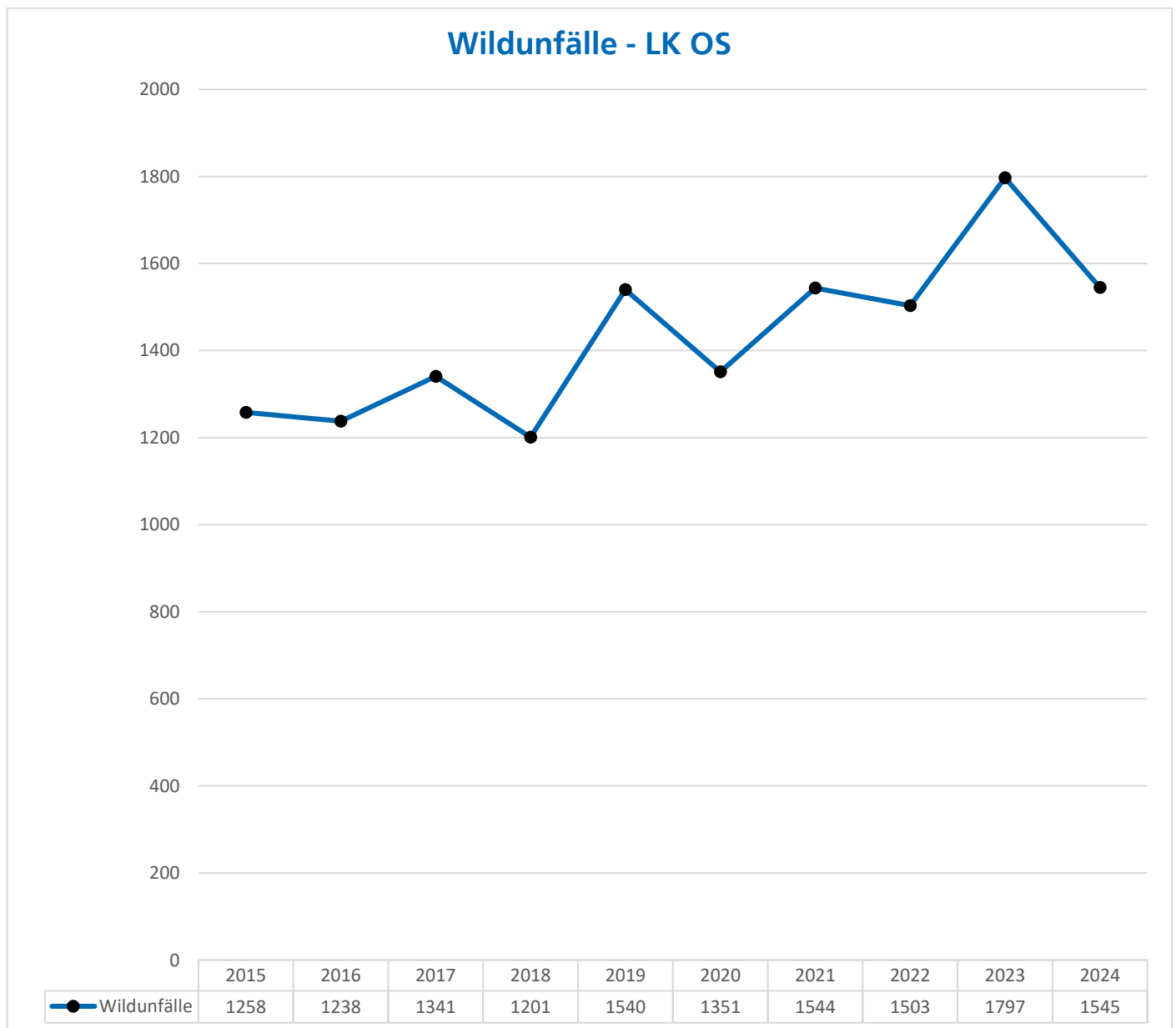
In **39 %** der Fälle verunfallten sie alleinbeteiligt. (EUSKA-Auswertung)



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 erhöhten Niveau. 2024 wurden **1.545** (1.797)¹ Fälle registriert, was einen Rückgang zum Vorjahr um etwa **14 %** entspricht. In den meisten Fällen blieb es bei Sachschäden, bei **24** (27)¹ Unfällen kam es auch zu Personenschäden, davon auch einmal mit tödlichem Ausgang.



¹ Zahlen des Vorjahres in ()

4.7 Alkohol / Drogen im Straßenverkehr

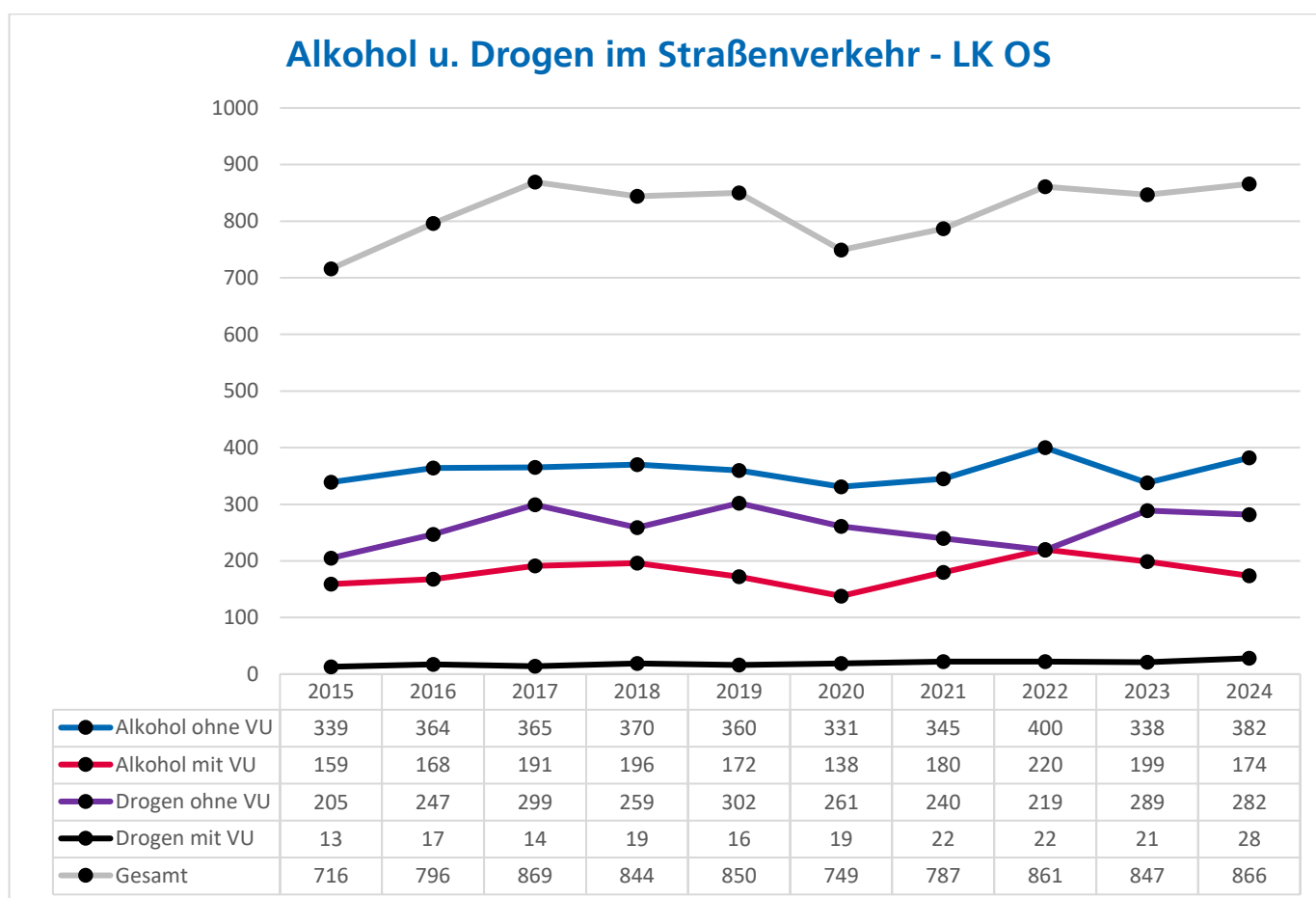
Im Berichtsjahr 2024 wurden im Landkreis **866** (847)¹ Fälle gezählt, bei denen Fahrzeugführer unter dem Einfluss von Alkohol oder Drogen standen.

Unfälle unter der Einwirkung von Alkohol: **174** (199)¹

Unfälle unter der Einwirkung von Drogen: **28** (21)¹

Folgenlose Alkoholfahrten: **382** (338)¹

Folgenlose Drogenfahrten: **282** (289)¹



*Alkohol / Drogen = Alkohol- / Drogenfahrten

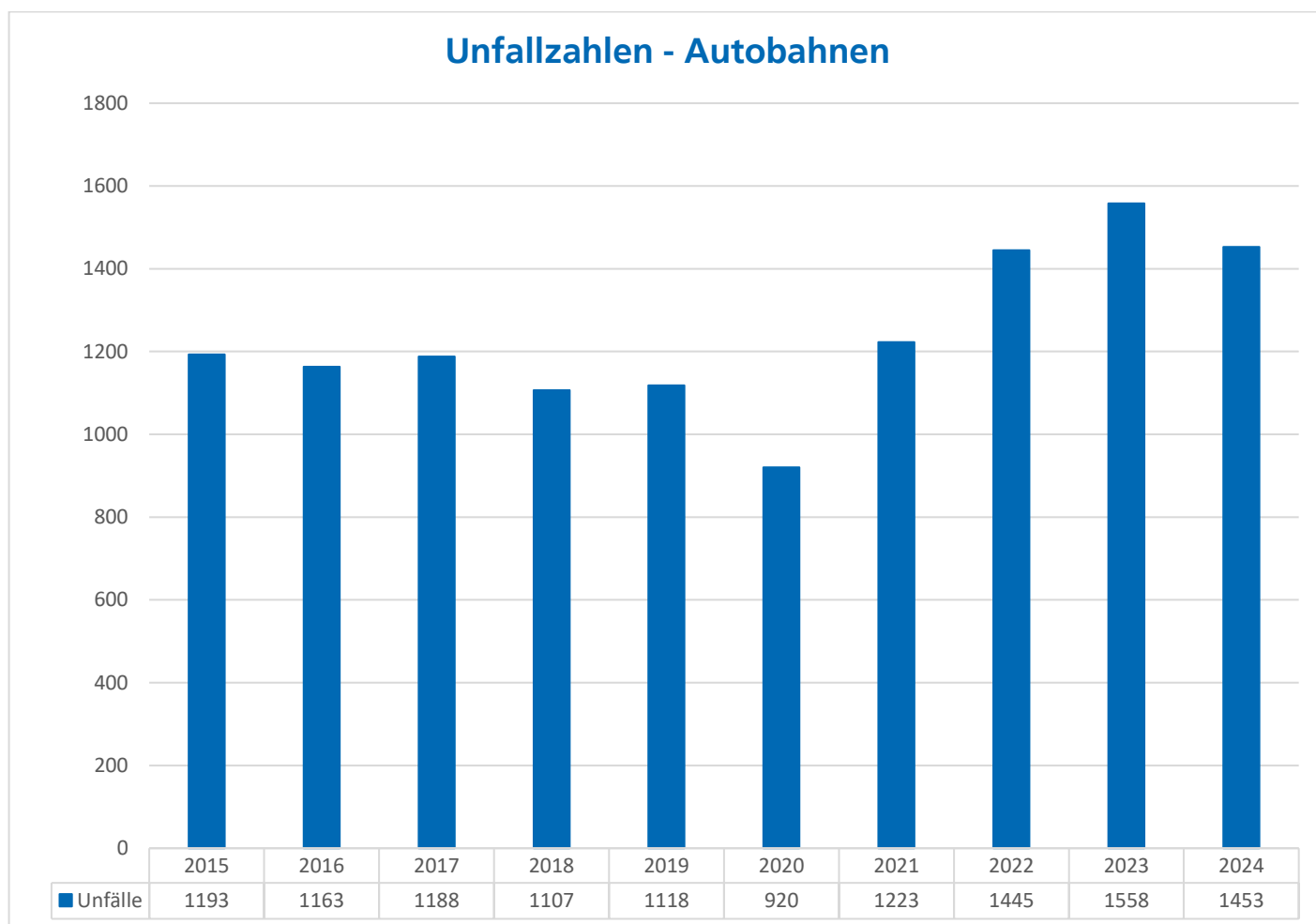
Im Landkreis ist der gleiche Trend wie auf Inspektionsebene und in der Stadt Osnabrück festzustellen.

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 **1.453** (1.558)¹ Verkehrsunfälle. Dies stellt einen prozentualen Rückgang zum Vorjahr um ca. **7 %** dar.

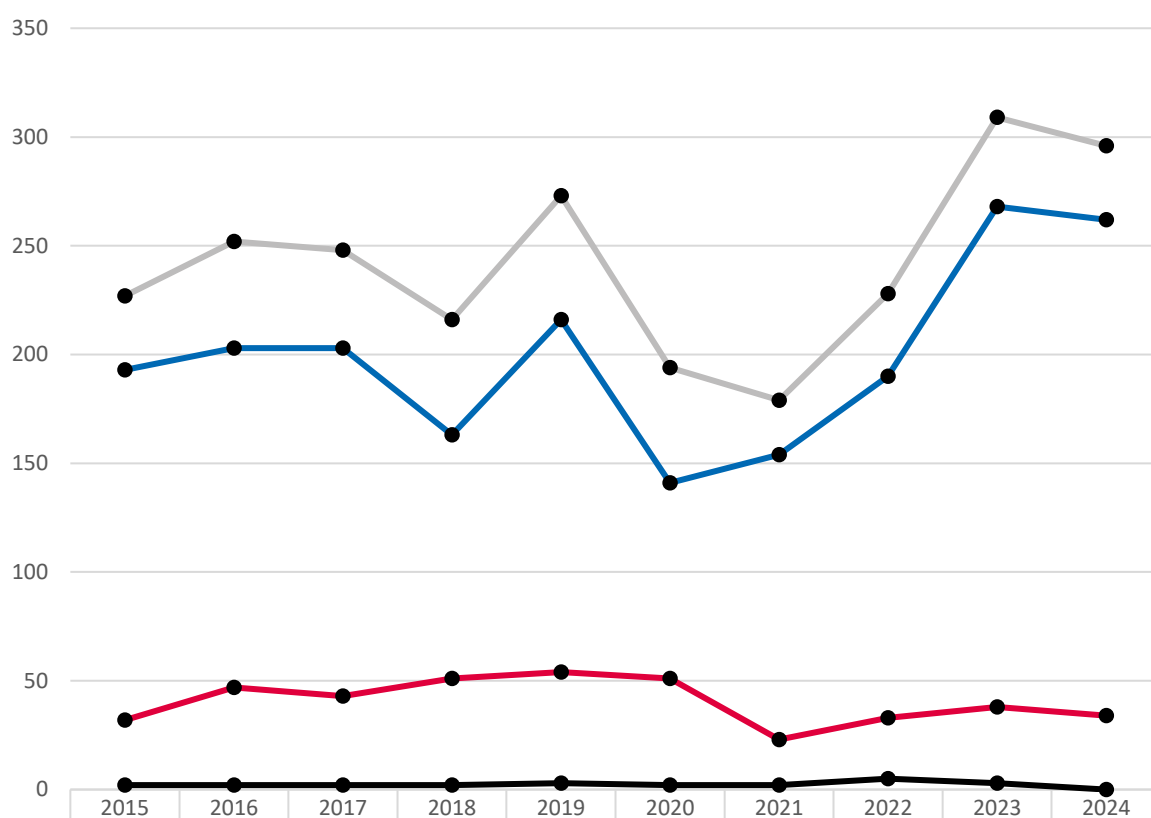


¹ Zahlen des Vorjahres in ()

5.2 Verkehrsunfälle mit Getöteten und Verletzten

Die Unfallfolgen gingen im Bereich der Autobahnen in 2024 leicht zurück. Insgesamt wurden **296** (309)¹ Personen verletzt. **34** (38)¹ verletzten sich schwer und **262** (268)¹ leicht. Niemand wurde getötet.

Tote und Verletzte - Autobahnen

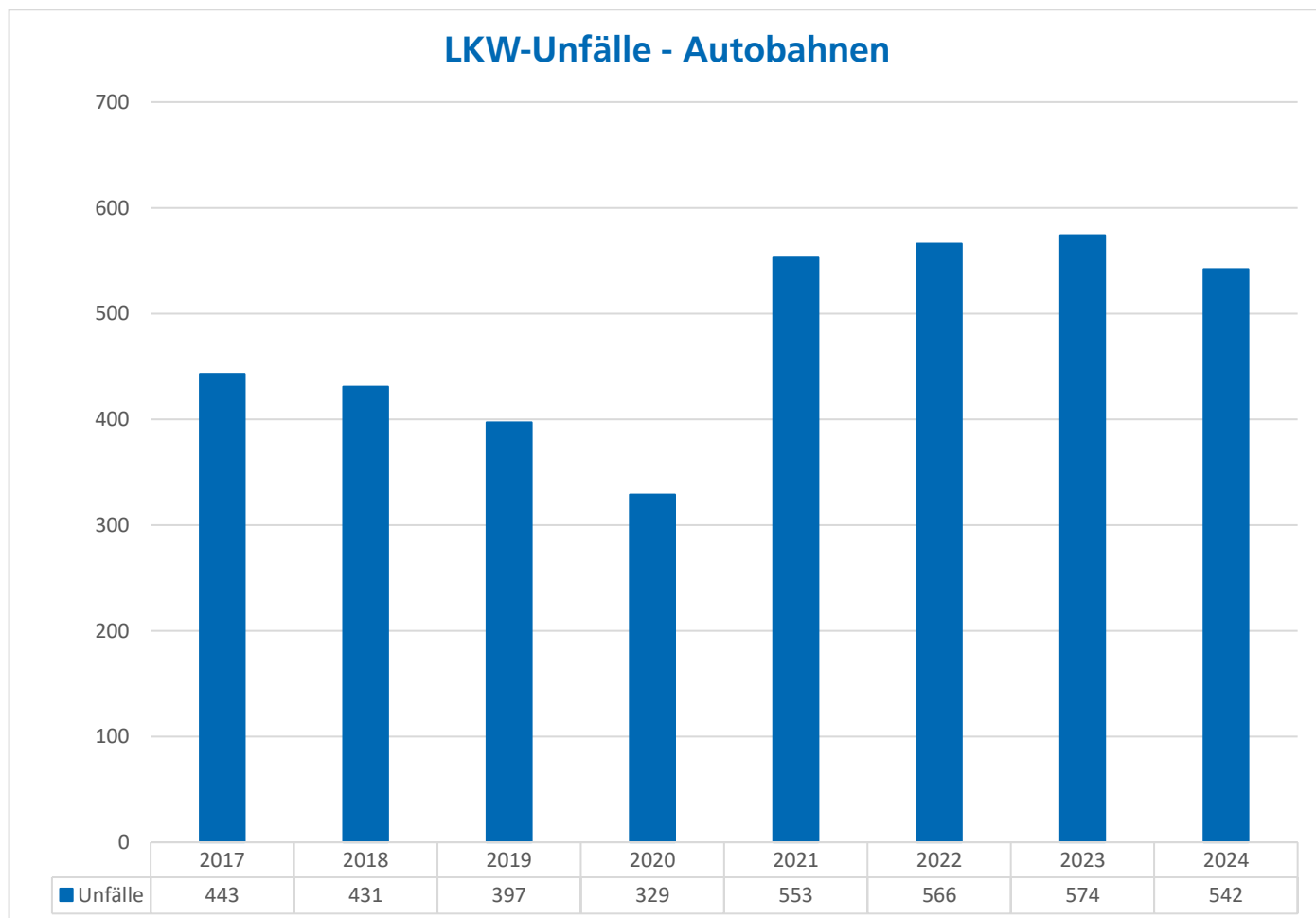


¹ Zahlen des Vorjahres in ()

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 fiel leicht auf **542** (574)¹. Wie im Vorjahr waren **37 %** der Autobahnunfälle mit einer Lkw-Beteiligung zu verzeichnen. 2024 war **kein** getöteter Lkw-Fahrer zu beklagen. Als Schwerverletzte wurden **2** (3)¹ Lkw-Fahrer registriert, als Leichtverletzte waren es **17** (18)¹.

In **34** (72)¹ Fällen wurde Überholen bzw. Überholt werden als Hauptunfallursache erfasst, in **42** (59)¹ Fällen ungenügender Sicherheitsabstand und in **56** (41) Fällen ist das fehlerhafte Wechseln des Fahrstreifens verantwortlich.



¹ Zahlen des Vorjahres in ()

5.4 Alkohol / Drogen im Straßenverkehr

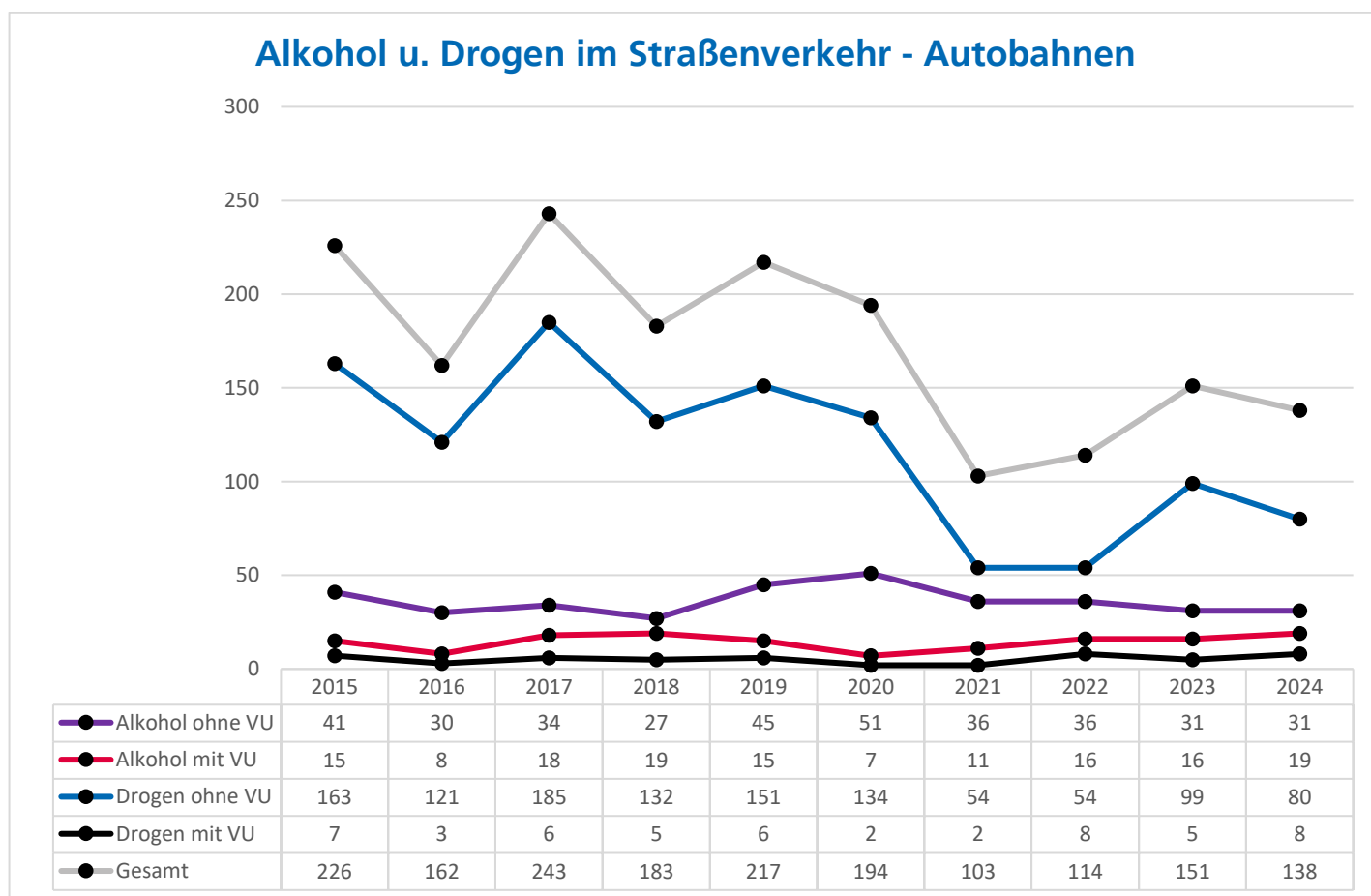
Auch auf den Autobahnen standen Verkehrsteilnehmer wiederholt unter dem Einfluss von Alkohol und Drogen; **138** (151)¹ Fälle wurden gezählt.

Unfälle unter der Einwirkung von Alkohol: **19** (16)¹

Unfälle unter der Einwirkung von Drogen: **8** (5)¹

Folgenlose Alkoholfahrten: **31** (31)¹

Folgenlose Drogenfahrten: **80** (99)¹



*Alkohol / Drogen = Alkohol- / Drogenfahrten

Auf den Autobahnen ist ein ähnlicher Trend wie auf Inspektionsebene zu verzeichnen. Ein Unterschied ist lediglich bei den Verkehrsunfällen unter Alkoholeinfluss festzustellen. Hier ist ein leichter Anstieg 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. Ein anderes Angebot richtet sich an Weiterführenden Schulen an Schülerinnen und Schüler des 7./8. Jahrgangs zur Ausbildung als **Buslotsen**.

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.

Das Projekt **„Integration erFAHREN“** richtet sich an Erwachsene und junge Frauen mit Migrationshintergrund. Dabei sollen vorwiegend junge Menschen (18-24 Jahre) das Fahrradfahren erlernen und zur selbstständigen Teilnahme am Straßenverkehr animiert 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 dieser Strategie orientieren sich immer noch die polizeilichen Aktivitäten in Bezug auf die Verhinderung und Verringerung von Verkehrsunfällen.

Im Jahr 2024 lagen die landesweiten Schwerpunkte im Bereich der Themen „**Fahrtüchtigkeit und Geschwindigkeit**“ und zusätzlich in der Polizeidirektion Osnabrück auch noch auf den Themen „**Radverkehr**“ und „**Ablenkung**“. Somit lag der Fokus im verkehrlichen Bereich bei der Polizeiinspektion Osnabrück auf diesen vier Schwerpunktthemen, die sowohl präventiv als auch repressiv durch ganzheitliche Verkehrskontrollen begleitet wurden.

Im Jahr 2025 bleibt es thematisch bei der Bekämpfung der Hauptunfallursachen. Lediglich das Thema „**Ablenkung**“ wird nicht mehr gesondert betrachtet, sondern in die bestehenden Verkehrskontrollen integriert.

Wie auch in den Vorjahren liegt uns das Thema **Radverkehr** – Verkehrsverstöße von und gegenüber Radfahrenden – besonders am Herzen. So wird es auch im Jahr 2025 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 weiterhin eine bedeutende Herausforderung in der Verkehrssicherheitsarbeit dar.

Die Unfalluhr 2024 in der PI Osnabrück (durchschnittlich):

- alle **41 Minuten** nahm die Polizei einen Verkehrsunfall auf
- alle **160 Minuten** kam es zu einer Verkehrsunfallflucht
- alle **3 Tage** endete ein Verkehrsunfall an einem Baum
- alle **3 Stunden** verunglückte eine Person im Straßenverkehr
- alle **2 Tage** war ein verunglücktes Kind darunter
- alle **20 Stunden** eine Person im Alter zwischen 18 und 24 Jahren
- alle **16 Stunden** verunglückte ein älterer Mensch ab 65 Jahren
- alle **9 Stunden** war ein Unfall mit Radfahrbeteiligung zu verzeichnen
- **jeden Tag** verunfallte mindestens ein Pedelecfahrer
- jeden **zweiten Tag** kam es zu einem Unfall mit einer Fußgängerbeteiligung
- jeden **11 Tag** kam ein Mensch im Straßenverkehr ums Leben

Alle **41** Minuten nahm die Polizei
einen Verkehrsunfall auf.



alle **3 Stunden** verunglückte eine
Person im Straßenverkehr.



alle **160 Minuten** kam es zu einer
Verkehrsunfallflucht.



alle **16 Stunden** verunglückte ein
älterer Mensch ab 65 Jahren.



alle **9 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 könnten 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.

Dazu gilt selbstverständlich: **Wer einen Helm trägt, fährt sicherer!**

Weiterhin ist zu beobachten, dass man im Straßenverkehr immer mehr **Fahrradstraßen** vorfindet.

Welche Verkehrsregeln gelten dort überhaupt?

Die Straßenverkehrsordnung (StVO) erlaubt in Fahrradstraßen eine **Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h**. Falls Pkw und/oder Motorräder zulässig sind, dürfen sie **den Radverkehr weder behindern noch gefährden**. Sie dürfen also nicht drängeln, wenn **Radler nebeneinander** fahren – was hier ausdrücklich erlaubt ist.

Beim Überholen innerorts ist auch in Fahrradstraßen auf den **Mindestabstand von 1,50 Metern** von Kraftfahrzeugführern gegenüber Radfahrenden zu achten.

Zu beachten sind auch die Vorschriften zur Fahrbahnnutzung, wie z.B. das Rechtsfahrgebot.

Falls die **Vorfahrt** nicht durch Zeichen geregelt ist, gilt für alle rechts vor links.

Pkw und Motorräder dürfen in Fahrradstraßen **Parken**, falls keine Beschilderung dies verbietet oder einschränkt.

Bei der **Kombination** aus Fahrradstraße und Zusatzschild **„Anlieger frei“** dürfen sogenannte Anlieger ebenfalls in die Straße einfahren.

Fakt ist: „Fahrradstraßen sind ein besonders geschützter Raum für Radfahrer.“

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:

Maika Elixmann, Polizeioberkommissarin
Presse- und Öffentlichkeitsarbeit