



POLIZEIINSPEKTION  
OSNABRÜCK



# Verkehrsunfallstatistik 2025

Entwicklungen in der **Polizeiinspektion Osnabrück**

Wie sicher sind unsere Straßen?

Stadt und Landkreis **Osnabrück**

Betrachtungszeitraum **2025**



## Inhaltsverzeichnis

<b>1. Allgemeines</b> .....	2
<b>2. Unfallentwicklung Polizeiinspektion Osnabrück</b> .....	2
<b>2.1 Gesamtentwicklung</b> .....	2/3
<b>2.2 Unfalltote</b> .....	4
<b>2.3 Verletzte</b> .....	5
<b>2.4 Verkehrsunfälle mit Rad-/Pedelecfahrern</b> .....	6/7
<b>2.5 Unfall-Ursachen</b> .....	8
<b>2.6 Verkehrsunfallfluchten</b> .....	8
<b>2.7 Elektrokleinstfahrzeuge (E-Scooter)</b> .....	9
<b>2.8 Alkohol/Drogen im Straßenverkehr</b> .....	9
<b>3. Unfallentwicklung in der Stadt Osnabrück</b> .....	10
<b>3.1 Gesamtentwicklung</b> .....	10
<b>3.2 Verkehrsunfälle mit Getöteten und Verletzten</b> .....	11
<b>3.3 Verkehrsunfälle mit Rad-/Pedelecfahrern</b> .....	12
<b>3.4 Verkehrsunfälle mit Fußgängern</b> .....	13
<b>3.5 Alkohol/Drogen im Straßenverkehr</b> .....	14
<b>4. Unfallentwicklung im Landkreis Osnabrück</b> .....	15
<b>4.1 Gesamtentwicklung</b> .....	15
<b>4.2 Verkehrsunfälle mit Getöteten und Verletzten</b> .....	16
<b>4.3 Verkehrsunfälle mit Rad-/Pedelecfahrern</b> .....	17
<b>4.4 Baumunfälle</b> .....	18
<b>4.5 Kradunfälle</b> .....	19
<b>4.6 Wildunfälle</b> .....	20
<b>4.7 Alkohol/Drogen im Straßenverkehr</b> .....	21
<b>5. Unfallentwicklung auf den Autobahnen</b> .....	22
<b>5.1 Gesamtentwicklung</b> .....	22
<b>5.2 Verkehrsunfälle mit Getöteten und Verletzten</b> .....	23
<b>5.3 Verkehrsunfälle mit Lkw-Beteiligung</b> .....	24
<b>5.4 Alkohol/Drogen im Straßenverkehr</b> .....	25
<b>Das Unfallgeschehen im etwas anderen Überblick</b> .....	26
<b>6. Unfallprävention und Verkehrssicherheitsarbeit</b> .....	26/28
<b>7. Tipps für Verkehrsteilnehmer</b> .....	29
<b>Impressum</b> .....	30



## 1. Allgemeines

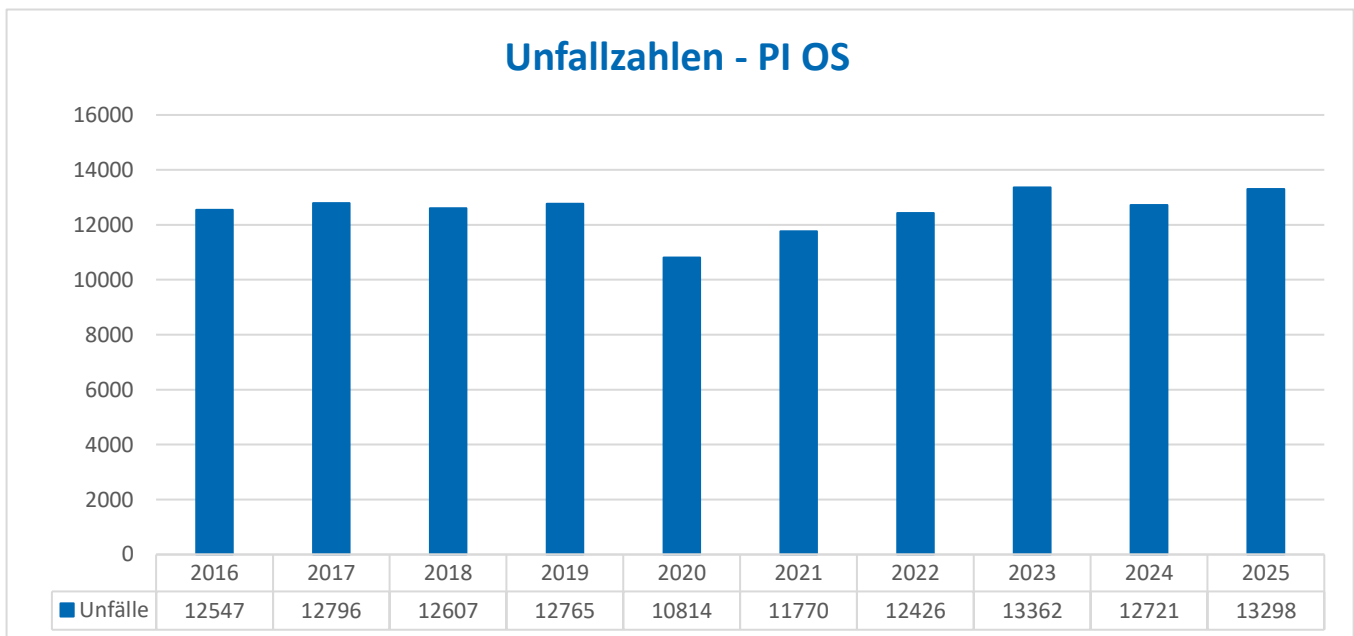
In der Unfallstatistik für die Polizeiinspektion Osnabrück werden alle Verkehrsunfälle in der Stadt und im Landkreis Osnabrück sowie auf Teilabschnitten der umliegenden Autobahnen (A1, A30 und A33) erfasst. Im Zuständigkeitsbereich umfasst das Straßennetz deutlich mehr als 2000 Kilometer. Diese Zahl schlüsselt sich wie folgt auf: etwa 105 Kilometer Autobahn, 1500 Kilometer klassifizierte Straßen in Stadt und Landkreis, unzählige nicht klassifizierte Gemeindestraßen/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. Im Zuständigkeitsbereich der Polizeiinspektion Osnabrück leben mehr als 522.000 Menschen.

## 2. Unfallentwicklung Polizeiinspektion Osnabrück

### ➤ 2.1 Gesamtentwicklung

Im Berichtsjahr wurden 13.298 (12.721)<sup>1</sup> Verkehrsunfälle polizeilich aufgenommen. Im Vergleich der vergangenen zehn Jahre ist das der zweithöchste Wert.



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



Monatliche Übersicht für die Jahre 2021 bis 2025

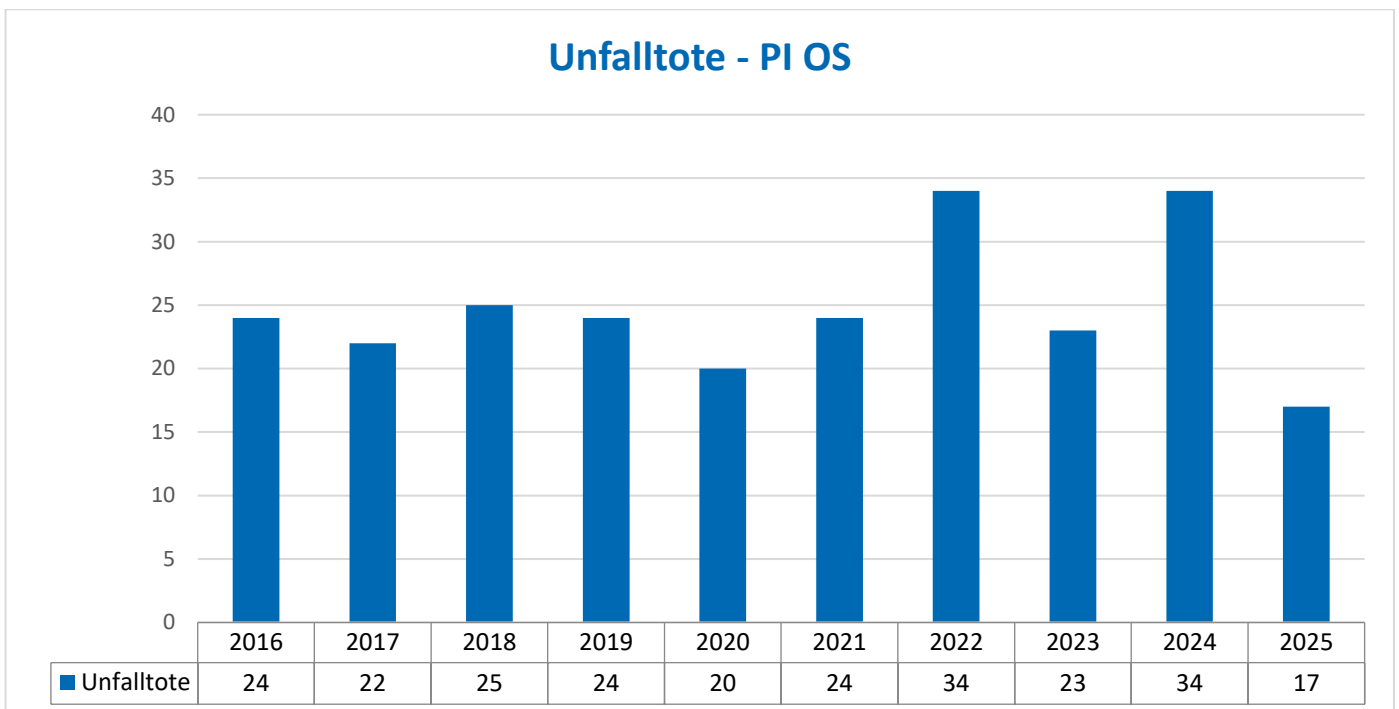
	Januar	Februar	März	April	Mai	Juni	Juli	August	September	Oktober	November	Dezember
2021	685	744	911	879	1015	1105	1082	977	1046	1178	1118	1030
2022	927	879	1014	1054	1116	1051	986	1032	1049	1061	1177	1080
2023	1042	925	1115	1160	1199	1248	1047	1109	1079	1072	1261	1105
2024	1025	926	980	1110	1224	1052	947	1089	1019	1167	1161	1021
2025	1062	932	1137	1171	1218	1149	1006	1065	1152	1184	1179	1044

Im Jahr 2025 war ein Anstieg der Verkehrsunfälle um etwa 4,5 % gegenüber dem Vorjahr zu verzeichnen. Die meisten Verkehrsunfälle wurden 2025 wieder im Mai registriert, die wenigsten im Februar.



## ➤ 2.2 Unfalltote

Im Berichtsjahr 2025 verloren 17 (34)<sup>1</sup> Personen bei 16 Unfällen ihr Leben. Gegenüber dem Vorjahr ist das ein Rückgang um 50 %. Ein historischer Tiefstwert. Dabei verunfallten fünf Senioren (Risikogruppe „Über 65 Jahre“) und ein junger Fahrer (Risikogruppe „18 bis 24 Jahre“). Auch ein Kind verunglückte tödlich. Darüber hinaus gab es drei tödliche Unfälle aus der Kategorie „Baumunfälle“, fünf getötete Kradfahrer, zwei getötete Radfahrer (ein Radfahrer/ein Pedelec-Fahrer) sowie einen getöteten Fußgänger zu beklagen. Bei einem Verkehrsunfall wurden zwei Personen getötet.



### Verkehrstote nach Beteiligungsart:

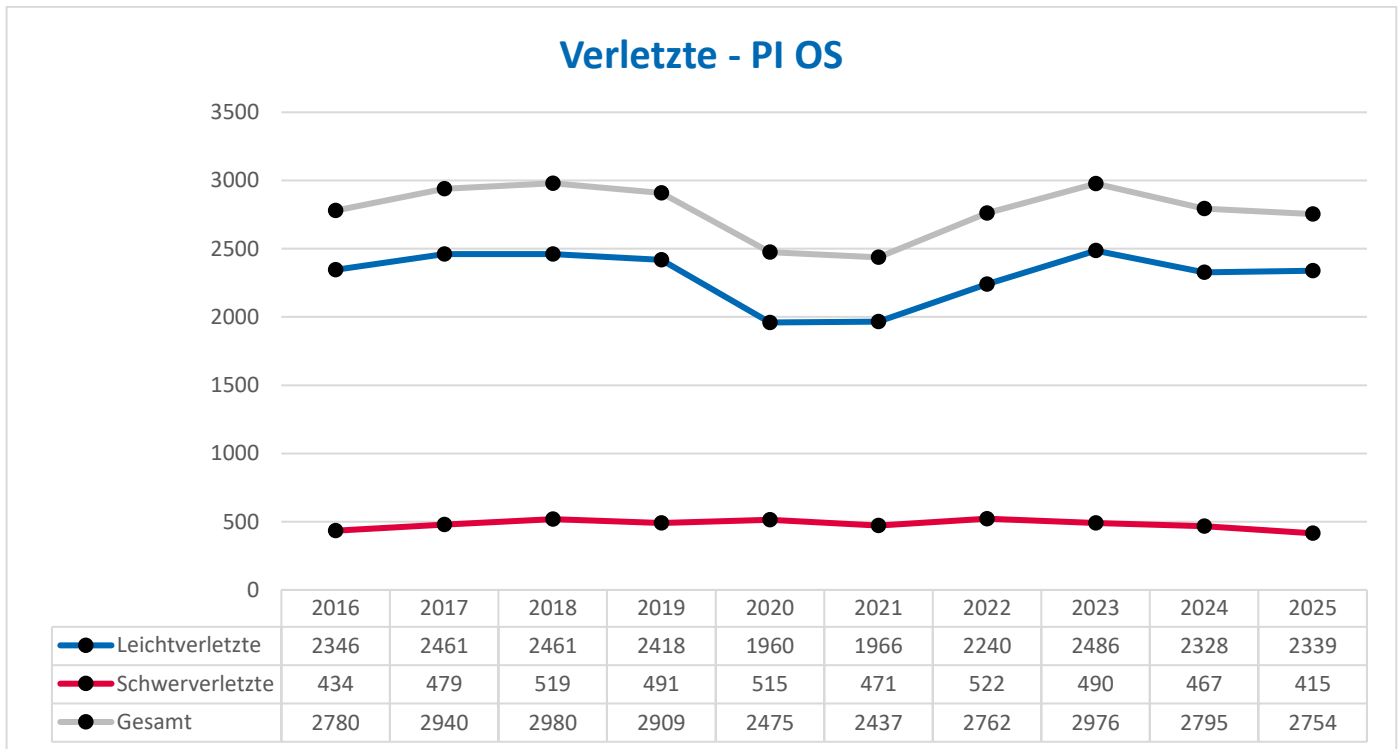
<b>Pkw-Fahrer</b>	7	<b>Radfahrer</b>	2, davon 1x Pedelec
<b>Mitfahrer Pkw</b>	1	<b>Kradfahrer</b>	4
<b>Leichtkraftrad</b>	1	<b>Fußgänger</b>	1
<b>Lkw-Fahrer</b>	1 (bis 3,5 t)		

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



### ➤ 2.3 Verletzte

Die Zahl der Schwerverletzten entwickelte sich mit 415 (467)<sup>1</sup> leicht zurück. Dagegen war bei den Leichtverletzten ein minimaler Anstieg zu verzeichnen: 2339 (2328)<sup>1</sup>.



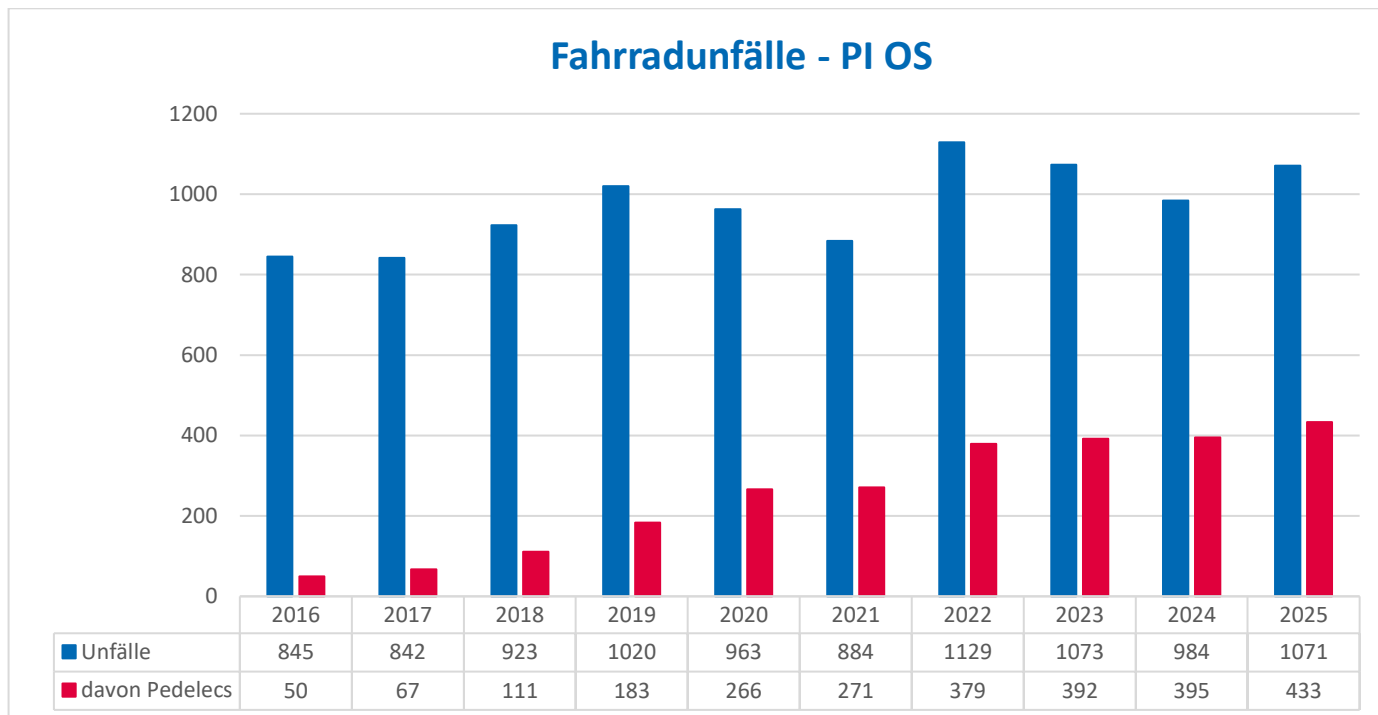
Zur Verdeutlichung: Personen, die innerhalb von 30 Tagen an den Unfallfolgen sterben, fließen in die Statistik als getötete Personen ein. Als schwerverletzt werden die Personen erfasst, die unmittelbar zur stationären Behandlung in einem Krankenhaus aufgenommen werden. Als Leichtverletzte werden alle übrigen Verletzten eingestuft.

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



## ➤ 2.4 Verkehrsunfälle mit Rad- und Pedelecfahrern

Die Zahl der registrierten Unfälle in dieser Kategorie ist im Berichtsjahr um mehr als 6 % gestiegen. Es wurden 1071 (984)<sup>1</sup> Unfälle mit Radfahrerbeteiligung erfasst. In dieser Gesamtzahl sind 433 (395)<sup>1</sup> Fälle mit Pedelec-Beteiligung enthalten. In der Stadt Osnabrück wurden 548 Radunfälle registriert, im Landkreis 523.

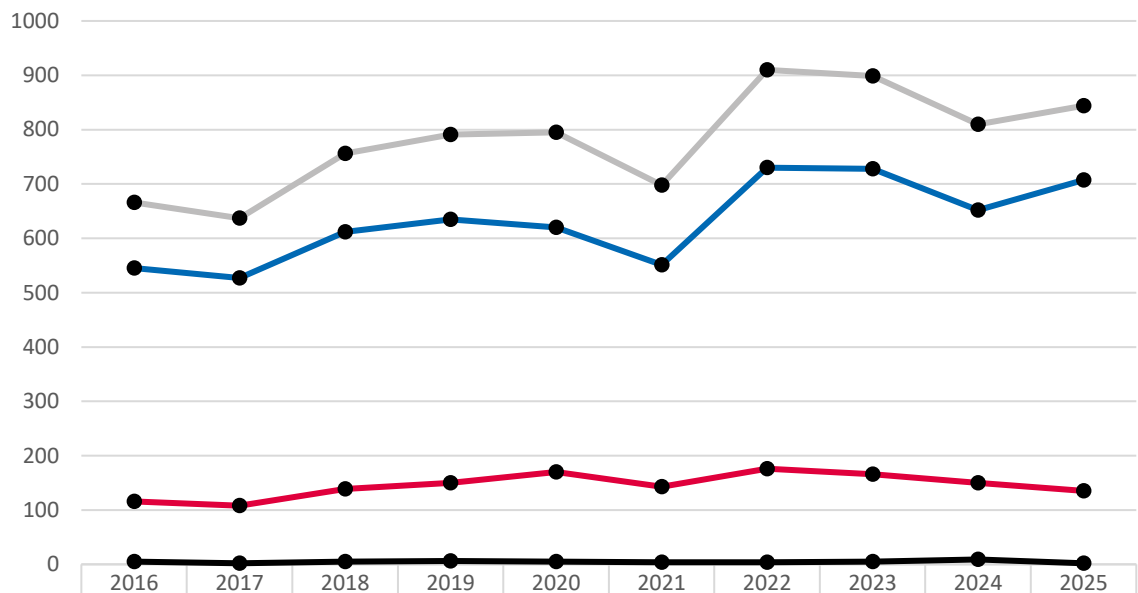


Bei den registrierten Unfällen mit Pedelecs setzten die Fahrer in 46 % der Fälle die Hauptursache für den jeweiligen Unfall; bei den „normalen“ Fahrradfahrern waren es 52 Prozent. Bei den erfassten Radunfällen mit Personenschäden unter Beteiligung von Pedelecs und Fahrrädern setzten jeweils in 46 % der Fälle die Fahrer die Hauptursache.

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



## Verletzte/getötete Radfahrer - PI OS



● Leichtverletzte	545	527	612	635	620	551	730	728	652	707
● Schwerverletzte	116	108	139	150	170	143	176	166	150	135
● Getötete	5	2	5	6	5	4	4	5	9	2
● Gesamt	666	637	756	791	795	698	910	899	810	844

Von den 2 (9)<sup>1</sup> getöteten Radfahrern war einer mit einem Pedelec unterwegs. Dieser Pedelecfahrer gehörte der Risikogruppe „Über 65 Jahre“ an. Bei der zweiten Person handelte es sich um ein siebenjähriges Kind. Von 135 (150)<sup>1</sup> Schwerverletzten waren 65 (75)<sup>1</sup> mit Pedelecs beteiligt; bei den 707 (652)<sup>1</sup> Leichtverletzten 315 (279)<sup>1</sup>.

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

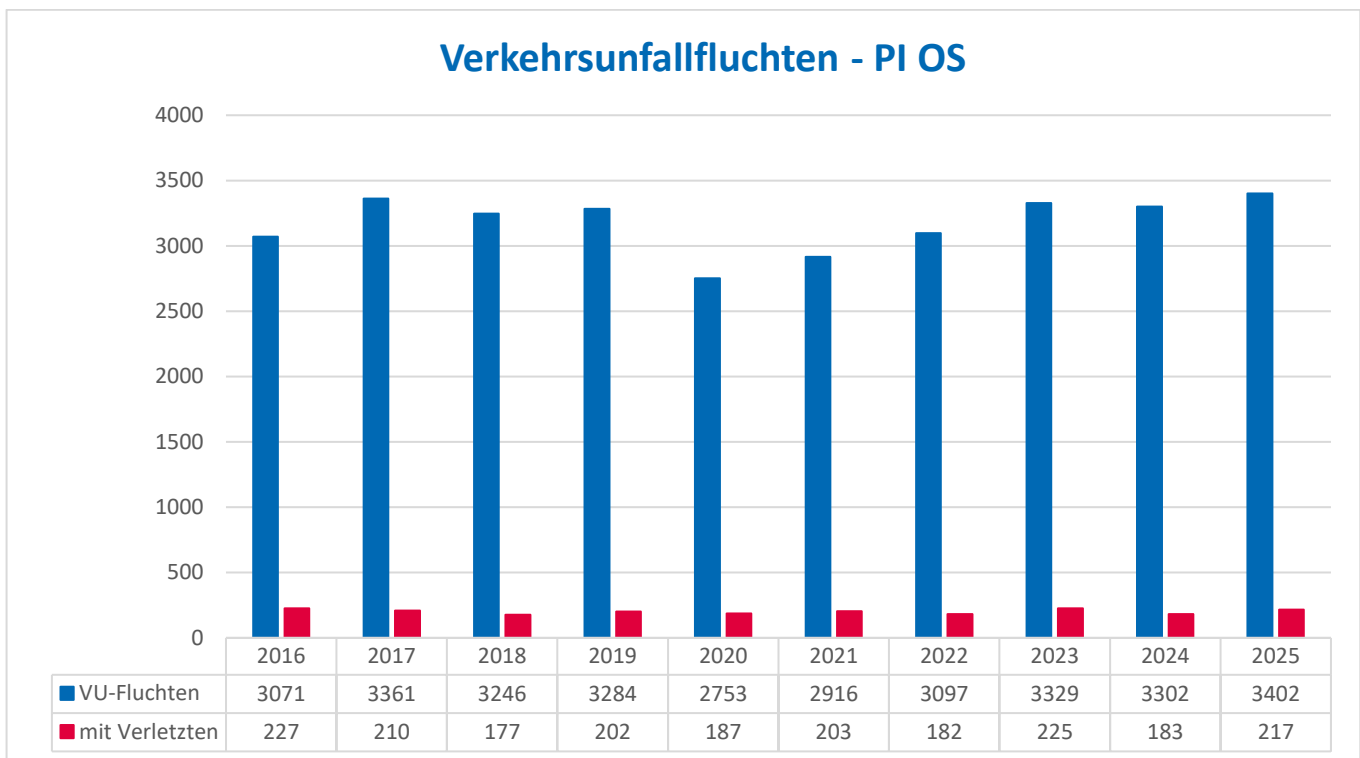


## ➤ 2.5 Unfall-Ursachen

Bei den Unfall-Ursachen wurden am häufigsten, wie auch in der Vergangenheit, folgende Punkte registriert: nicht angepasste Geschwindigkeit, zu geringer Abstand, Fehler beim Überholen, Vorfahrtsverstöße, Fehler beim Abbiegen, Fehler beim Wenden oder Rückwärtsfahren, Fehler beim Fahrstreifenwechsel, Ablenkungen aller Art.

## ➤ 2.6 Verkehrsunfallfluchten

Im Berichtsjahr wurden in dieser Kategorie 3402 (3302)<sup>1</sup> Taten registriert. Dies entspricht etwa 26 % aller erfassten Unfälle – und zeigt eine leichte Steigerung bei den Fallzahlen. Die Aufklärungsquote lag mit 1336 (1317)<sup>1</sup> Fällen bei rund 39 %. Die Zahl der Verkehrsunfallfluchten, bei denen zuvor Menschen verletzt wurden, ist auf 217 (183)<sup>1</sup> gestiegen. Dies bedeutet ein Plus von etwa 19 % gegenüber dem Vorjahr.



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

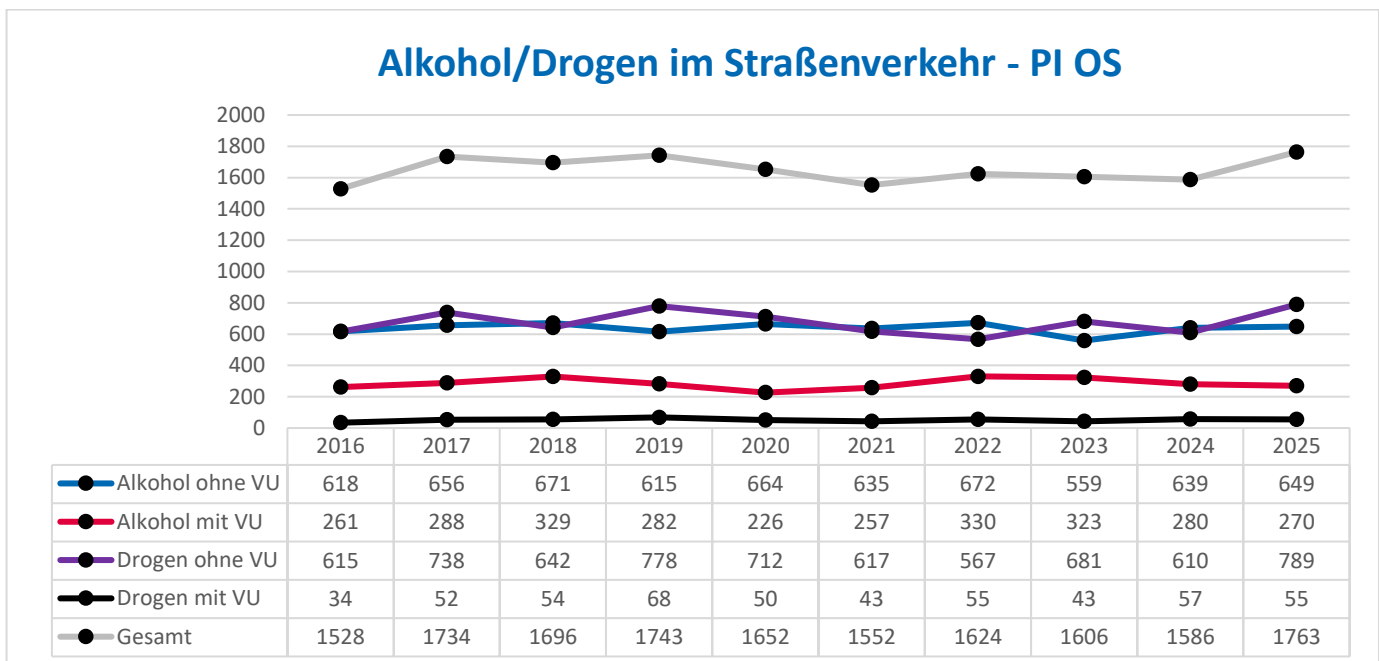


## ➤ 2.7 Elektrokleinstfahrzeuge (E-Scooter)

In der Stadt Osnabrück gibt es wieder zwei Anbieter zum Ausleihen von E-Scootern. Dabei handelt es sich um die Firma Dott SE aus Berlin und die Firma VOI aus Ismaning. Der Betrieb der E-Scooter wird durch Sondernutzungserlaubnisse durch die Stadt reglementiert. Im Berichtsjahr wurden 143 (91)<sup>1</sup> Verkehrsunfälle mit Beteiligung von E-Scootern polizeilich aufgenommen. 20 (16)<sup>1</sup> Personen verletzten sich schwer, 100 (57)<sup>1</sup> leicht. Als Hauptunfallverursacher wurden 31 (13)<sup>1</sup> Fahrer von E-Scootern registriert. In dieser Statistik sind auch 54 (41)<sup>1</sup> Trunkenheitsfahrten/Fahrten unter Einfluss von Betäubungsmitteln verzeichnet.

## ➤ 2.8 Alkohol/Drogen im Straßenverkehr

In dieser Kategorie wurden 1763 (1586)<sup>1</sup> Fälle registriert. Die Gesamtzahl hat sich deutlich erhöht – mit folgender Aufteilung: 270 (280)<sup>1</sup> Unfälle unter Einwirkung von Alkohol, 55 (57)<sup>1</sup> Unfälle unter Einwirkung von Drogen (davon 27 unter THC<sup>2</sup>-Einwirkung), 649 (639)<sup>1</sup> folgenlose Alkoholfahrten, 789 (610)<sup>1</sup> folgenlose Drogenfahrten (davon 228 THC-Fahrten).



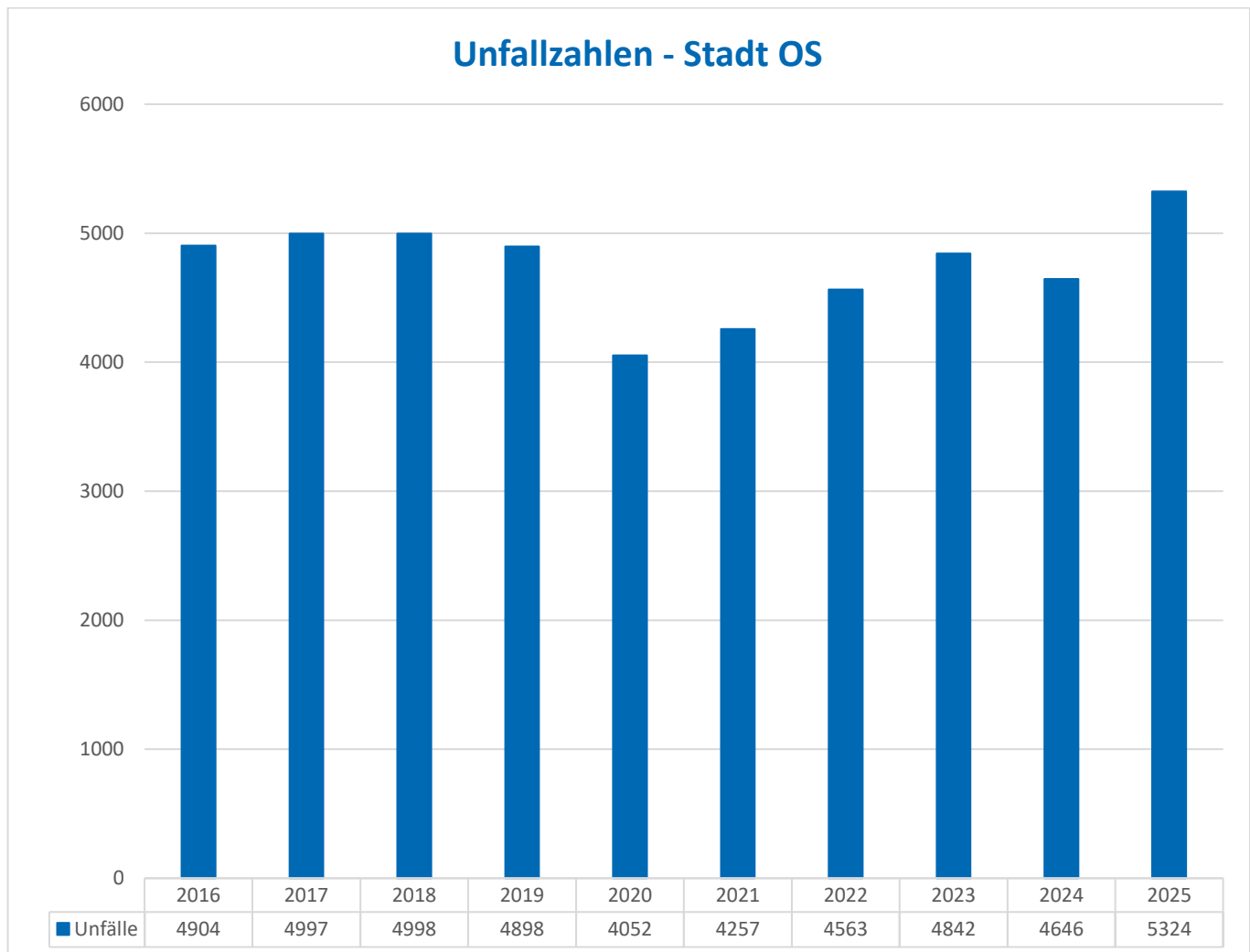
<sup>1</sup>Zahlen des Vorjahres in (), <sup>2</sup>THC = Tetrahydrocannabinol



### 3. Unfallentwicklung in der Stadt Osnabrück

#### ➤ 3.1 Gesamtentwicklung

Die Zahl der Unfälle ist im Vergleich zum Vorjahr auf 5324 (4646)<sup>1</sup> gestiegen. Dies ist ein Anstieg um etwa 15 %.



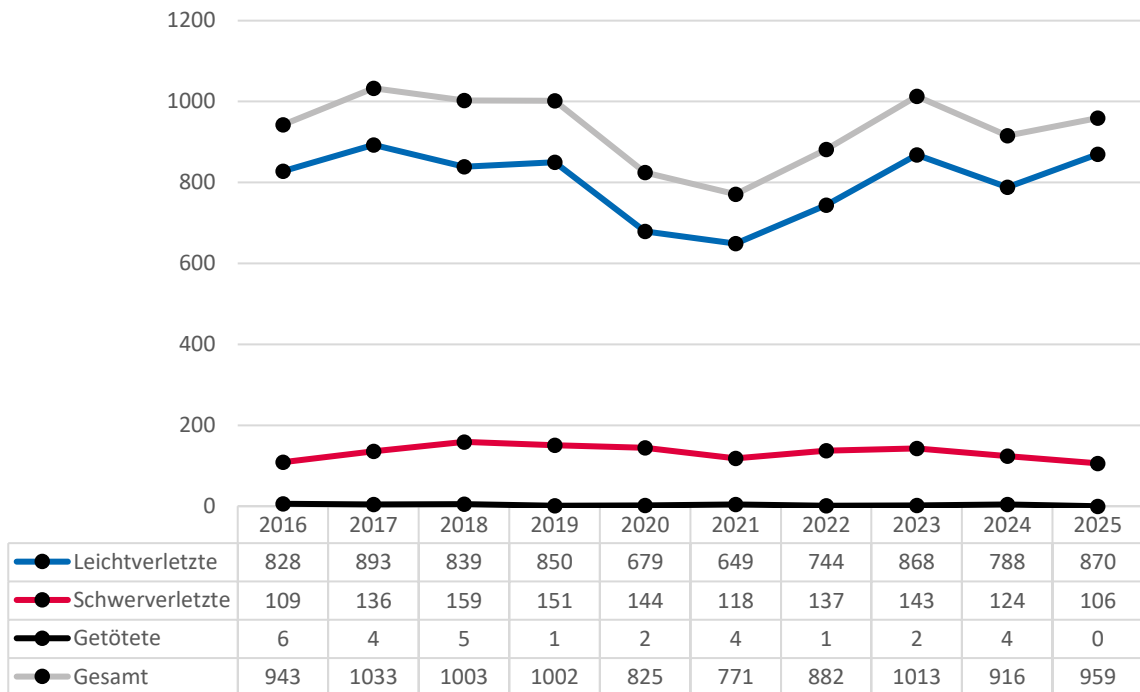
<sup>1</sup>Zahlen des Vorjahres in ()



### ➤ 3.2 Verkehrsunfälle mit Getöteten und Verletzten

In 2025 kamen im Stadtgebiet 959 (913)<sup>1</sup> Personen bei Unfällen zu Schaden. Es gab keine getöteten Personen. Es wurden 106 (124)<sup>1</sup> Schwerverletzte und 870 (788)<sup>1</sup> Leichtverletzte gezählt.

#### Tote und Verletzte - Stadt OS



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



### ➤ 3.3 Verkehrsunfälle mit Rad-/Pedelecfahrern

Die Zahl der an Unfällen beteiligten Radfahrer ist konstant auf einem hohen Niveau. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass die Stadt Osnabrück das Ziel ausgegeben hat, den Radverkehr auf 30 % des Gesamtverkehrsaufkommens (siehe Radverkehrsplan 2030 der Stadt) ansteigen zu lassen. Neben dem Ausbau der Radverkehrswege sind hier natürlich auch die umgesetzten Förderprogramme, zum Beispiel beim Kauf von Lastenfahrrädern, zu nennen.

#### Aufschlüsselung nach Fahrrad/Pedelec:

Stadt OS	2024		2025	
	Fahrrad	Pedelec	Fahrrad	Pedelec
<b>Unfälle</b>	313	175	322	226
<b>Getötete</b>	0	3	0	0
<b>Schwerverletzte</b>	26	36	24	25
<b>Leichtverletzte</b>	190	127	180	173

Bei den registrierten Unfällen mit Pedelecs in der Stadt Osnabrück setzen die Pedelec-Fahrer in 46 % der Fälle die Hauptursache für den jeweiligen Unfall. Bei herkömmlichen Fahrradfahrern waren es 55 %. Bei den Unfällen mit Personenschäden setzten die Pedelecfahrer in 47 % der Fälle die Hauptursache für den jeweiligen Unfall. Bei den „normalen“ Fahrradfahrern waren es 48 %.

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
<b>Tote</b>	2	1	3	1	2	1	1	0	3 (3)	0 (0)
<b>Schwer- verletzte</b>	49 (1)	50 (7)	75 (7)	68 (17)	63 (19)	55 (19)	60 (23)	69 (23)	62 (36)	49 (25)
<b>Leicht- verletzte</b>	274 (17)	268 (14)	305 (24)	301 (31)	272 (60)	243 (58)	347 (107)	357 (116)	317 (127)	353 (173)
<b>Unfälle gesamt</b>	<b>443 (22)</b>	<b>457 (24)</b>	<b>486 (40)</b>	<b>519 (63)</b>	<b>462 (96)</b>	<b>431 (99)</b>	<b>539 (144)</b>	<b>542 (164)</b>	<b>510 (140)</b>	<b>548 (226)</b>

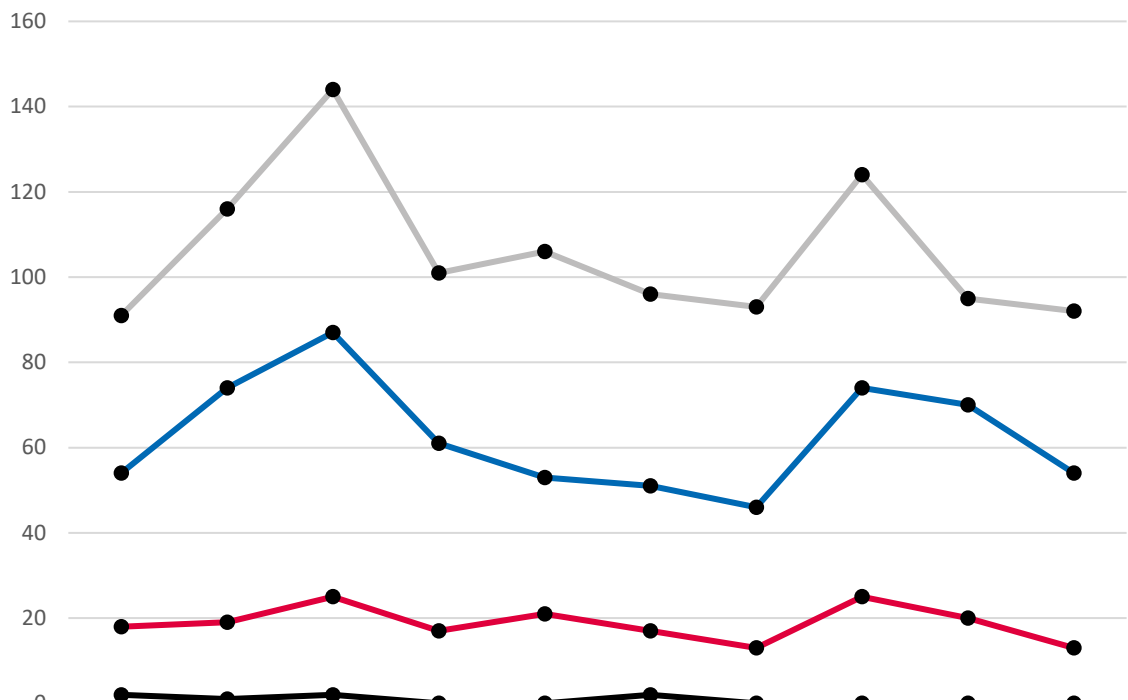
\*Zahlen in Klammern = davon Pedelecfahrer



### ➤ 3.4 Verkehrsunfälle mit Fußgängern

Gemessen an der Zahl aller Verkehrsunfälle im Stadtgebiet, sind Fußgänger nur selten beteiligt. 2025 in 92 (95)<sup>1</sup> Fällen. Dennoch sind die Unfälle nicht zu vernachlässigen, da es größtenteils zu Verletzungen bei den Beteiligten kam. Im Berichtsjahr wurde kein Fußgänger getötet. 13 (20)<sup>1</sup> Schwerverletzte und 54 (70)<sup>1</sup> Leichtverletzte wurden erfasst.

#### Verletzte und getötete Fußgänger - Stadt OS



	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Leichtverletzte	54	74	87	61	53	51	46	74	70	54
Schwerverletzte	18	19	25	17	21	17	13	25	20	13
Getötete	2	1	2	0	0	2	0	0	0	0
Gesamt	91	116	144	101	106	96	93	124	95	92

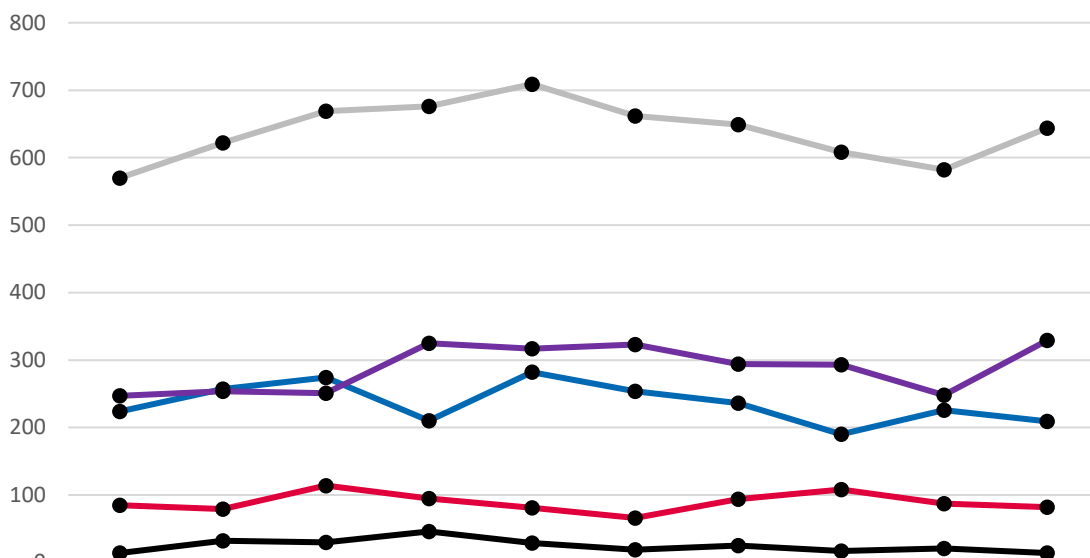
<sup>1</sup>Zahlen des Vorjahres in ( )



### ➤ 3.5 Alkohol/Drogen im Straßenverkehr

Im Berichtsjahr wurden im Stadtgebiet 644 (582)<sup>1</sup> Fälle gezählt, bei denen Fahrzeugführer unter Einfluss von Alkohol oder Drogen standen. Die Aufteilung im Detail: 82 (87)<sup>1</sup> Unfälle unter Einwirkung von Alkohol, 24 (21)<sup>1</sup> Unfälle unter Einwirkung von Drogen (davon 14 unter THC-Einwirkung), 209 (226)<sup>1</sup> folgenlose Alkoholfahrten, 329 (248)<sup>1</sup> folgenlose Drogenfahrten (davon 91 folgenlose THC-Fahrten).

#### Alkohol/Drogen im Straßenverkehr - Stadt OS



	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Alkoholfahrt ohne VU	224	257	274	210	282	254	236	190	226	209
Alkoholfahrt mit VU	85	79	114	95	81	66	94	108	87	82
Drogenfahrt ohne VU	247	254	251	325	317	323	294	293	248	329
Drogenfahrt mit VU	14	32	30	46	29	19	25	17	21	14
Gesamt	570	622	669	676	709	662	649	608	582	644

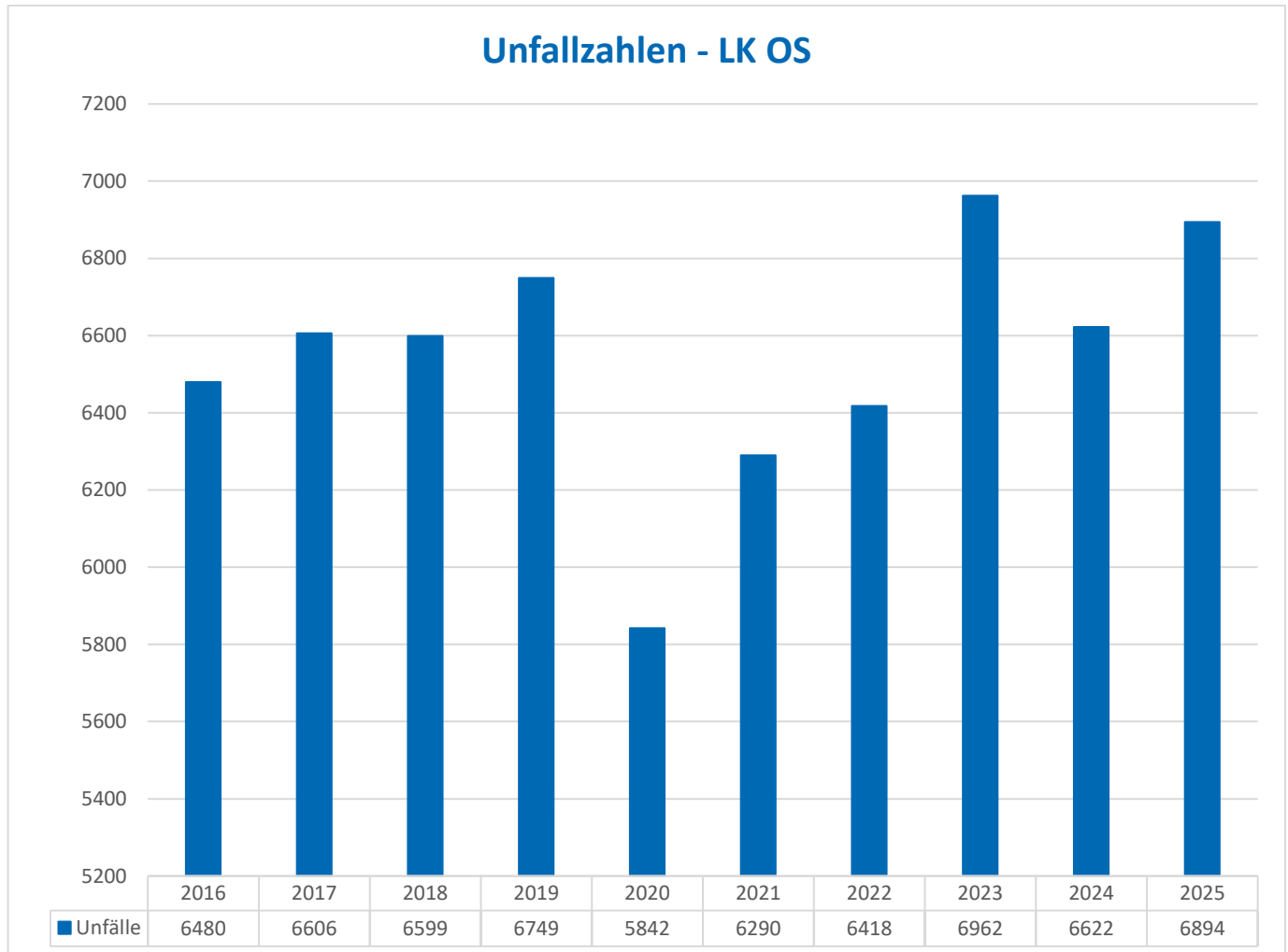
<sup>1</sup>Zahlen des Vorjahres in ()



## 4. Unfallentwicklung im Landkreis Osnabrück

### ➤ 4.1 Gesamtentwicklung

Im Landkreis Osnabrück wurden im Jahr 2025 insgesamt 6894 (6622)<sup>1</sup> Verkehrsunfälle registriert. Das ist ein Anstieg um etwa 4 %. Autobahnen werden in der Statistik gesondert betrachtet (unter Punkt 5).

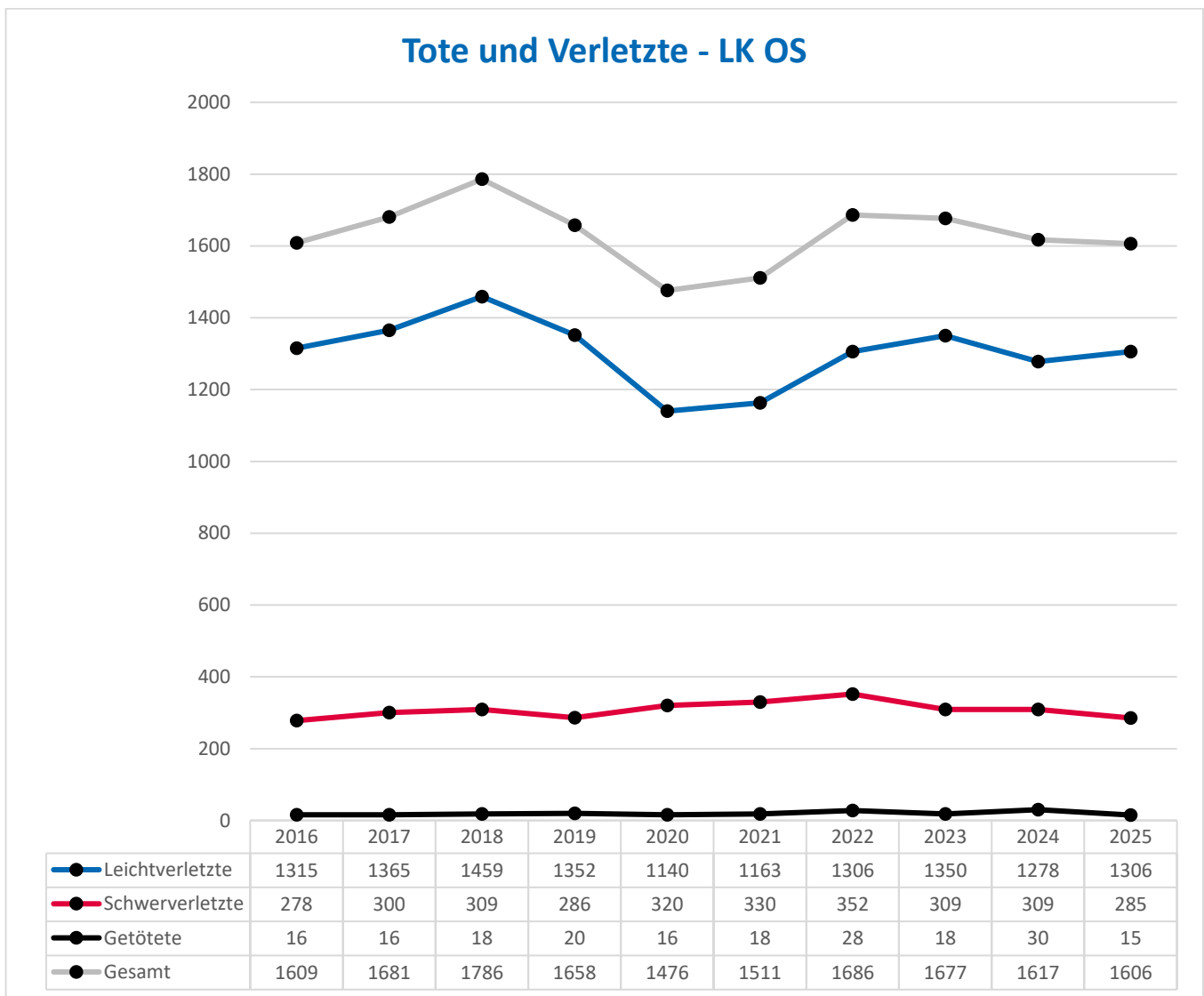


<sup>1</sup>Zahlen des Vorjahres in ( )



## ➤ 4.2 Verkehrsunfälle mit Getöteten und Verletzten

Auf den Straßen des Landkreises verloren im Betrachtungszeitraum 15 (30)<sup>1</sup> Personen ihr Leben. Insgesamt wurden 1606 (1617)<sup>1</sup> Personen verletzt. 285 (309)<sup>1</sup> Schwerverletzte und 1306 (1287)<sup>1</sup> Leichtverletzte wurden registriert.



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



### ➤ 4.3 Verkehrsunfälle mit Rad-/Pedelecfahrern

Im Landkreis wurden in dieser Kategorie 523 (496)<sup>1</sup> Unfälle registriert. Zwei Radfahrer/Pedelecfahrer erlitten tödliche Verletzungen (ein 78-jähriger Pedelecfahrer, ein siebenjähriges Kind). 86 (88)<sup>1</sup> Personen wurden schwer, 354 (335)<sup>1</sup> leicht verletzt.

#### Aufschlüsselung nach Fahrrad/Pedelec:

LK OS	2024		2025	
	Fahrrad	Pedelec	Fahrrad	Pedelec
<b>Unfälle</b>	276	220	316	207
<b>Getötete</b>	3	3	1	1
<b>Schwerverletzte</b>	39	49	46	40
<b>Leichtverletzte</b>	183	152	212	142

Im Landkreis Osnabrück setzten in 45 % der Fälle Pedelecfahrer die Hauptunfallursache. Bei herkömmlichen Fahrradfahrern waren es 49 %. Bei den Unfällen mit Personenschäden setzten die Pedelecfahrer in 44 % der Fälle die Hauptursache. Bei „normalen“ Fahrradfahrern waren es ebenfalls 44 %.

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
<b>Tote</b>	3 (1)	1 (0)	2 (1)	5 (4)	3 (2)	3 (2)	3 (3)	5 (3)	6 (3)	2 (1)
<b>Schwer- verletzte</b>	67 (9)	59 (8)	64 (13)	82 (29)	107 (42)	107 (42)	116 (49)	97 (50)	88 (39)	86 (40)
<b>Leicht- verletzte</b>	271 (16)	273 (33)	324 (48)	361 (80)	348 (121)	306 (110)	383 (164)	371 (164)	335 (152)	354 (142)
<b>Unfälle gesamt</b>	<b>402 (28)</b>	<b>383 (42)</b>	<b>434 (70)</b>	<b>501 (120)</b>	<b>501 (170)</b>	<b>460 (170)</b>	<b>590 (235)</b>	<b>531 (228)</b>	<b>496 (220)</b>	<b>523 (207)</b>

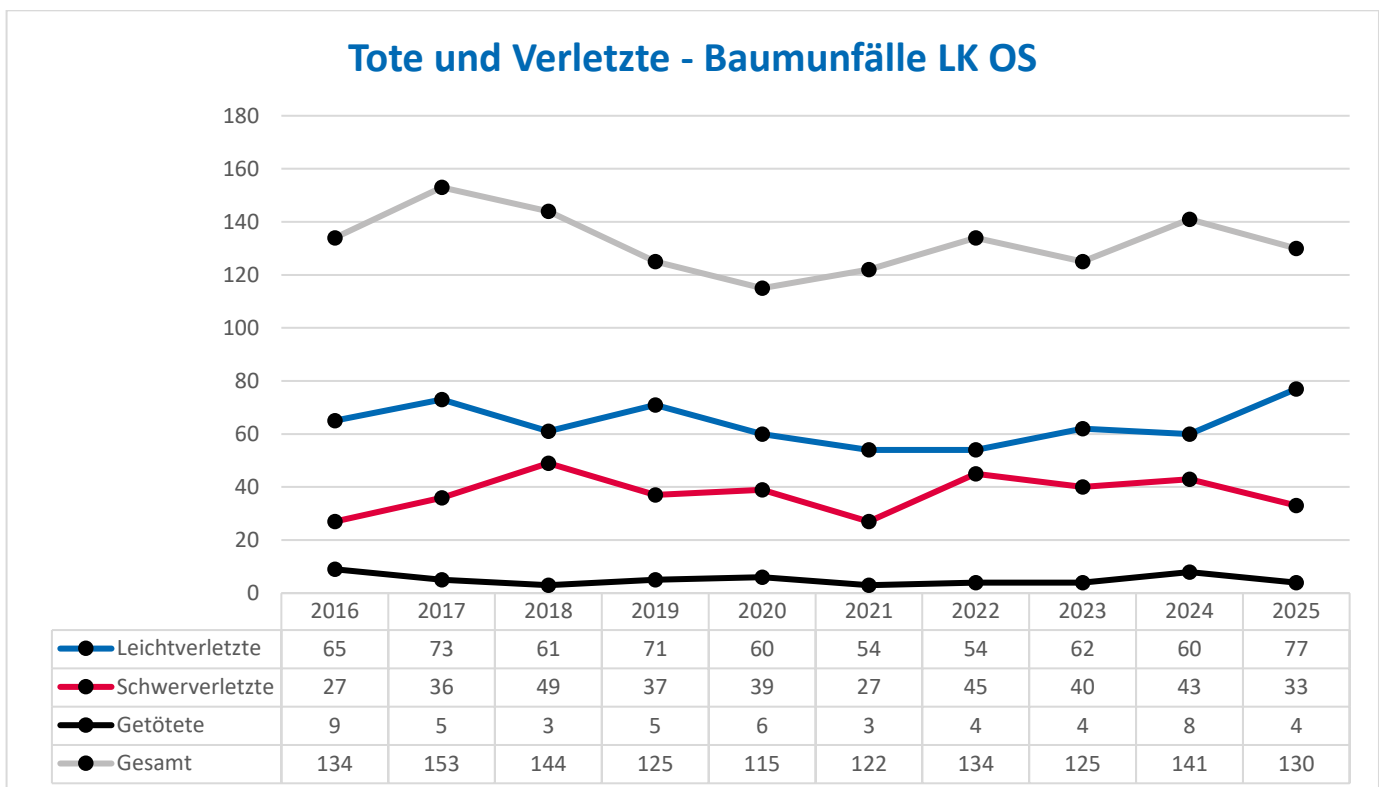
\*Zahlen in Klammern = davon Pedelecfahrer

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



## ➤ 4.4 Baumunfälle

Baumunfälle ereignen sich in erster Linie 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 erhoben. Im Jahr 2025 fiel die Zahl der Baumunfälle auf 130 (141)<sup>1</sup>. 4 (8)<sup>1</sup> Personen kamen ums Leben: zwei Pkw-Fahrer, eine Mitfahrerin und ein Leichtkraftradfahrer. 33 (43)<sup>1</sup> Personen verletzten sich schwer, 77 (60)<sup>1</sup> leicht.



\*Gesamt = auch Unfälle ohne Verletzte

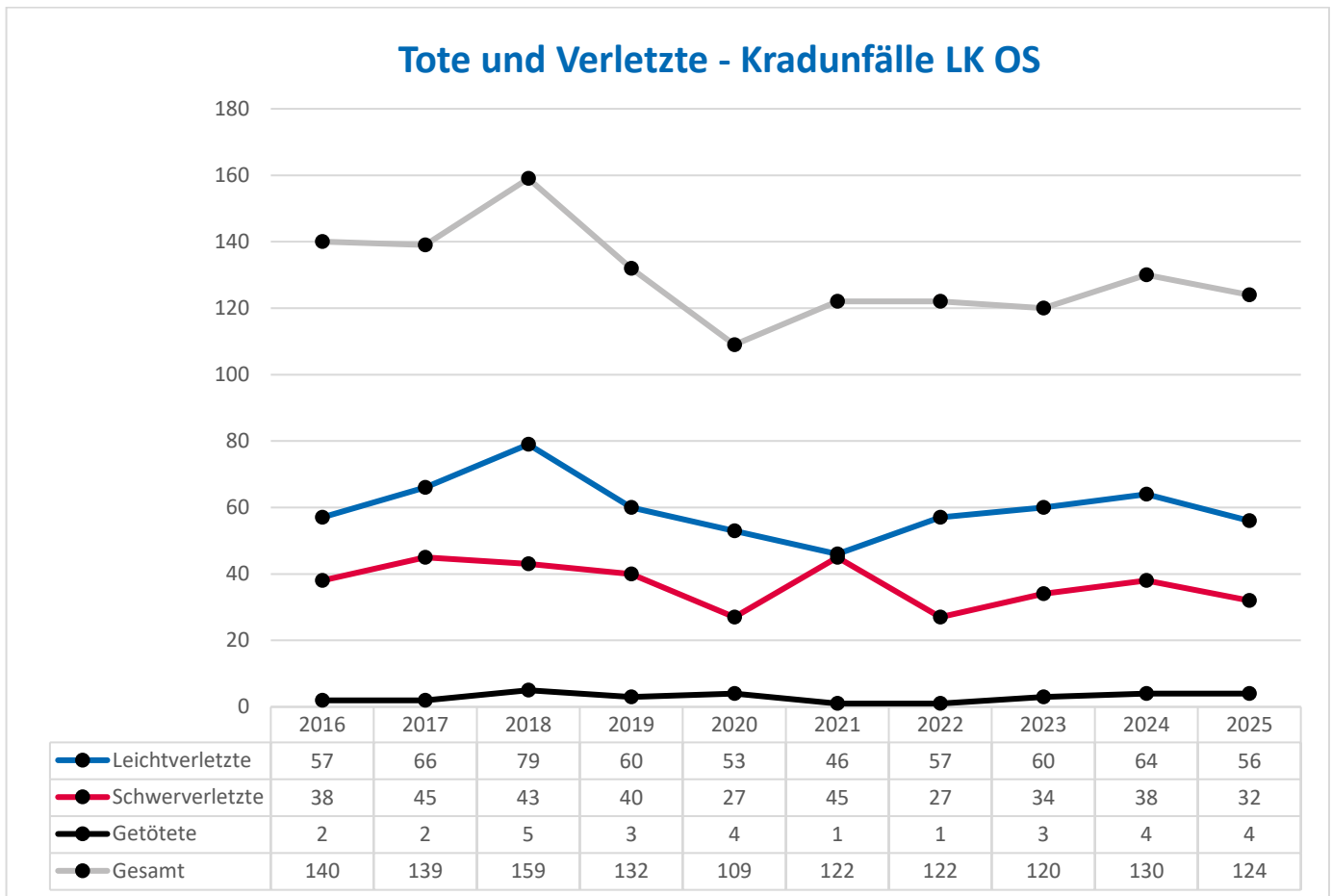
Ab Juni 2014 wurde für drei Jahre auf ausgewählten Baumunfallstrecken in ganz Niedersachsen ein Modellversuch durchgeführt. Dazu wurden die Strecken besonders beschildert und ein Tempolimit von 70 km/h festgesetzt. Der Modellversuch lief im Jahr 2017 aus, im Landkreis Osnabrück wurde das getestete Tempolimit auf vielen Strecken beibehalten. Im Rahmen von Straßensanierungen werden an Baumunfallstrecken häufig Schutzplanken angebracht, so werden zunehmend Strecken entschärft. Nach Baumunfällen mit Schwerverletzten und Getöteten finden regelmäßig Ortstermine mit den Trägern der Verkehrssicherheitsarbeit statt. Daraufhin werden angemessene Maßnahmen beschlossen und umgesetzt.

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



## ➤ 4.5 Kradunfälle

Betrachtet werden Kräder über 125 ccm Hubraum. In 2025 wurden in dieser Kategorie 124 (130)<sup>1</sup> Verkehrsunfälle gezählt. Dabei wurden 4 (4)<sup>1</sup> Fahrer getötet, 32 (38)<sup>1</sup> schwer und 56 (64)<sup>1</sup> leicht verletzt. Bei den Getöteten handelte es sich um drei Männer (56, 37 und 27 Jahre alt) und um eine Frau (26 Jahre alt). In 57 % der Fälle waren die Hauptunfallverursacher die Kradfahrer. Hauptunfallursachen: nicht angepasste Geschwindigkeit, ungenügender Sicherheitsabstand.

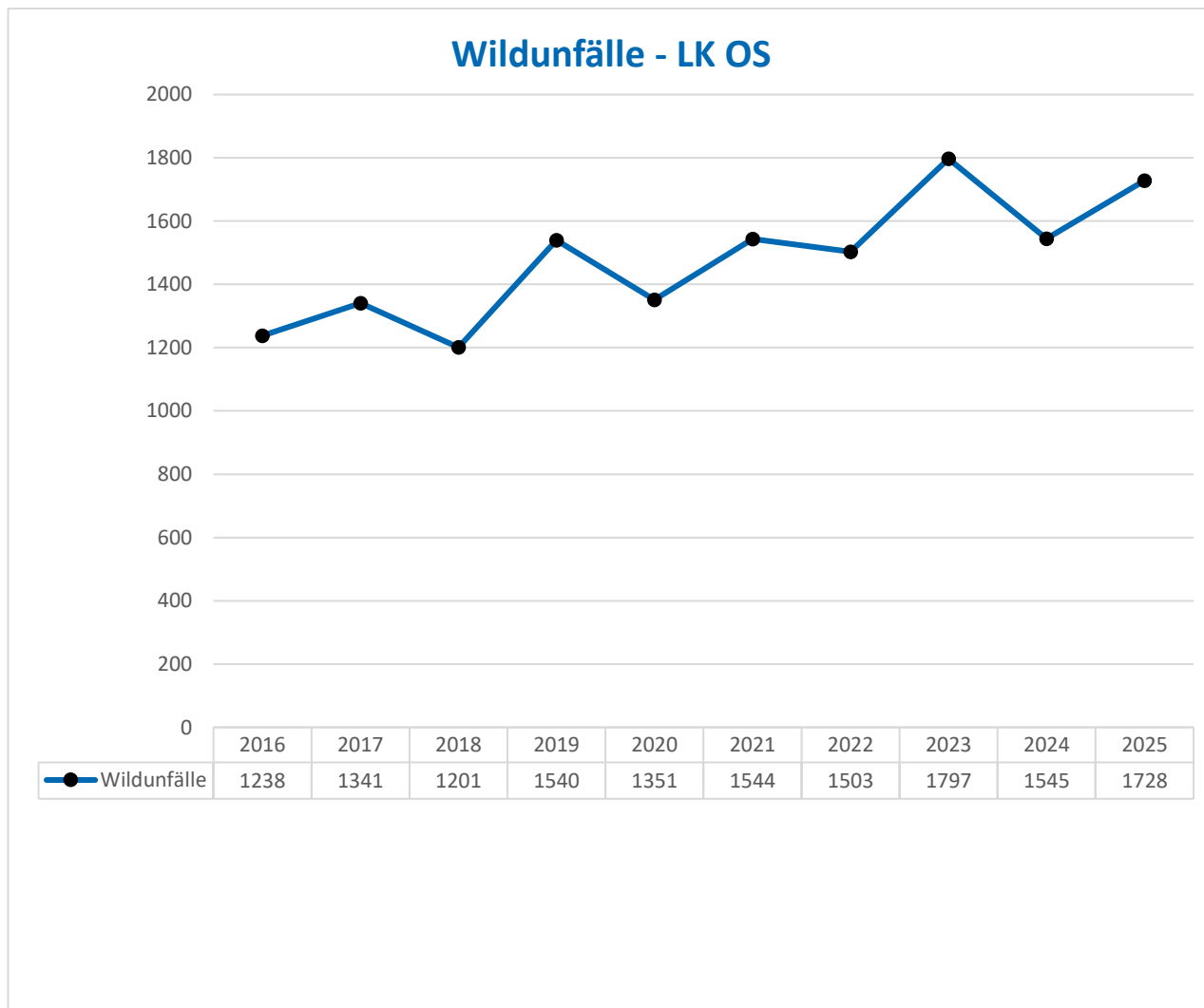


<sup>1</sup>Zahlen des Vorjahres in ( )



## ➤ 4.6 Wildunfälle

Wildunfälle wurden ebenfalls nur für den Landkreis ausgewertet. Die Zahl der Zusammenstöße mit Wildtieren bewegt sich weiterhin auf einem hohen Niveau. 2025 wurden 1728 (1545)<sup>1</sup> Fälle registriert – ein Anstieg zum Vorjahr um etwa 12 %. In den meisten Fällen blieb es bei Sachschäden, bei 37 (24)<sup>1</sup> Unfällen kam es auch zu einem Personenschaden.



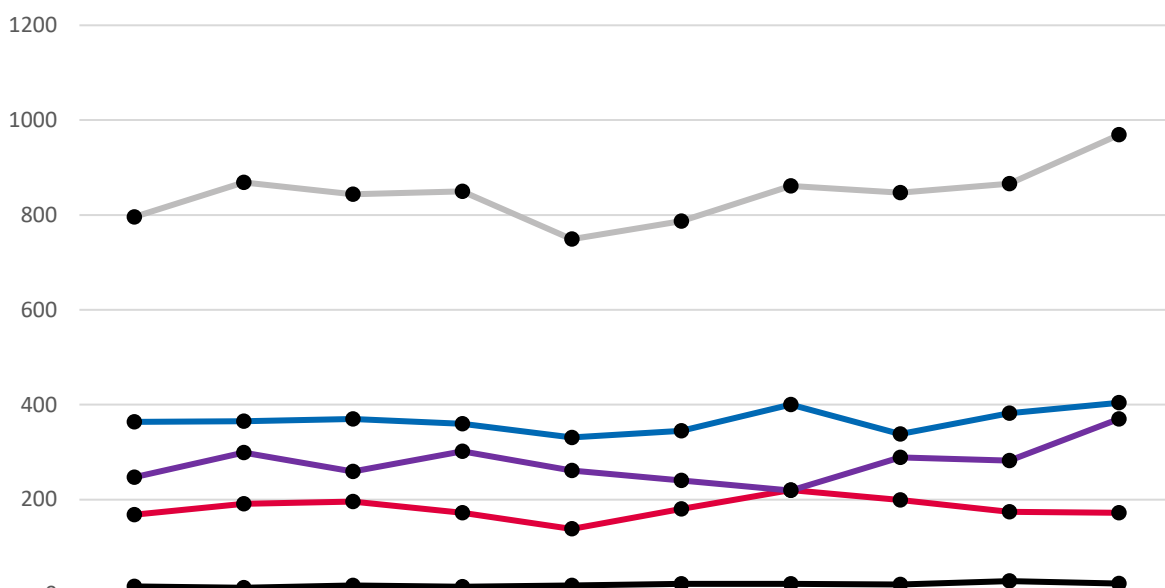
<sup>1</sup>Zahlen des Vorjahres in ( )



## ➤ 4.7 Alkohol/Drogen im Straßenverkehr

Im Berichtsjahr wurden im Landkreis 969 (866)<sup>1</sup> Fälle gezählt, bei denen Fahrzeugführer unter Einfluss von Alkohol oder Drogen standen. Die Aufteilung im Detail: 172 (174)<sup>1</sup> Unfälle unter Einwirkung von Alkohol, 23 (28)<sup>1</sup> Unfälle unter Einwirkung von Drogen (davon 9 unter THC-Einwirkung), 404 (382)<sup>1</sup> folgenlose Alkoholfahrten, 370 (282)<sup>1</sup> folgenlose Drogenfahrten (davon 102 folgenlose THC-Fahrten).

### Alkohol/Drogen im Straßenverkehr - LK OS



	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Alkohol ohne VU	364	365	370	360	331	345	400	338	382	404
Alkohol mit VU	168	191	196	172	138	180	220	199	174	172
Drogen ohne VU	247	299	259	302	261	240	219	289	282	370
Drogen mit VU	17	14	19	16	19	22	22	21	28	23
Gesamt	796	869	844	850	749	787	861	847	866	969

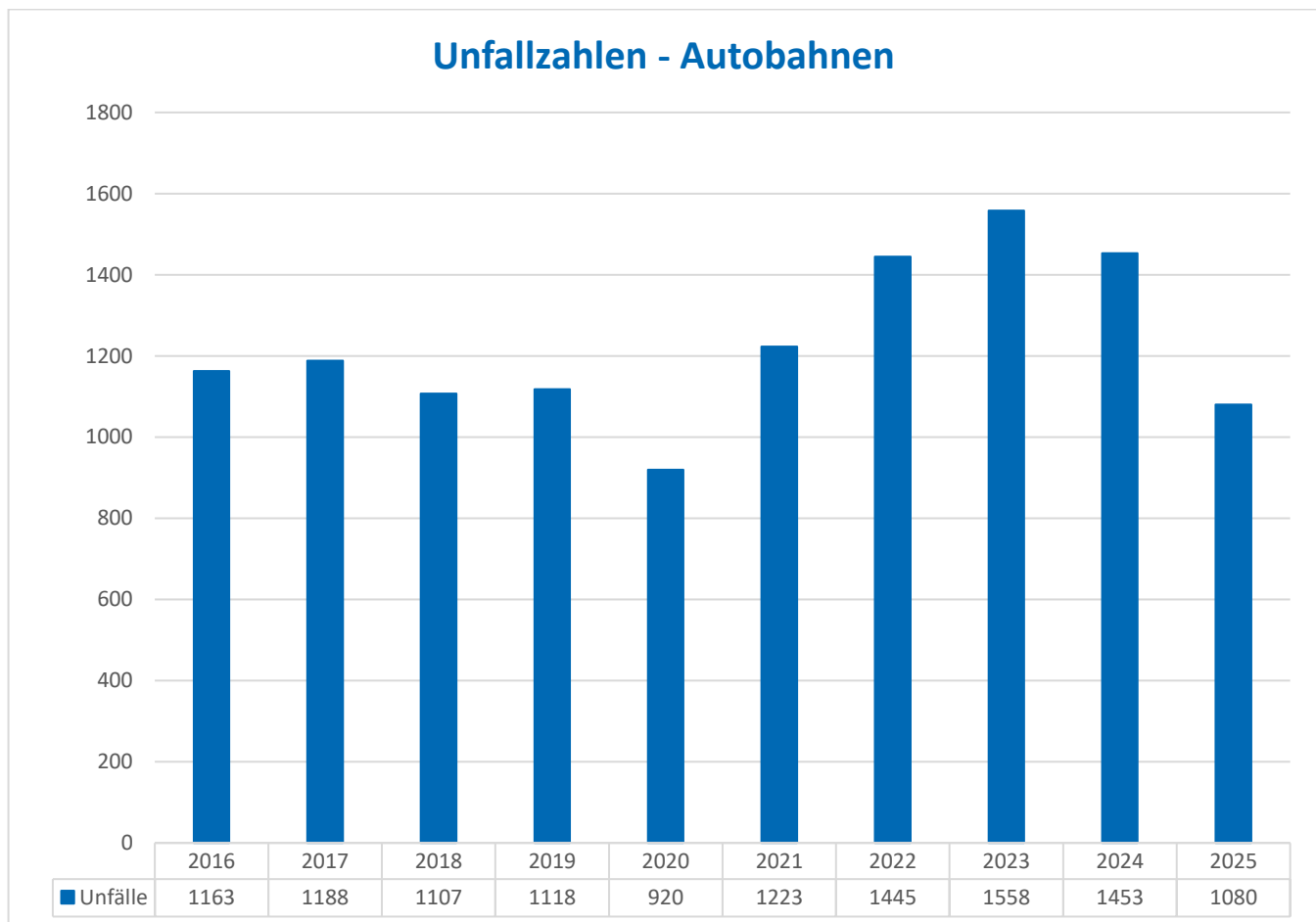
<sup>1</sup>Zahlen des Vorjahres in ( )



## 5. Unfallentwicklung auf den Autobahnen

### ➤ 5.1 Gesamtentwicklung

Auf den Bundesautobahnen im Zuständigkeitsbereich der Polizeiinspektion Osnabrück (A1, A30 und A33) ereigneten sich 1080 (1453)<sup>1</sup> Unfälle. Das ist ein Rückgang zum Vorjahr um etwa 26 %. Ein Grund dafür dürfte die deutliche Reduzierung von Baustellen sein.

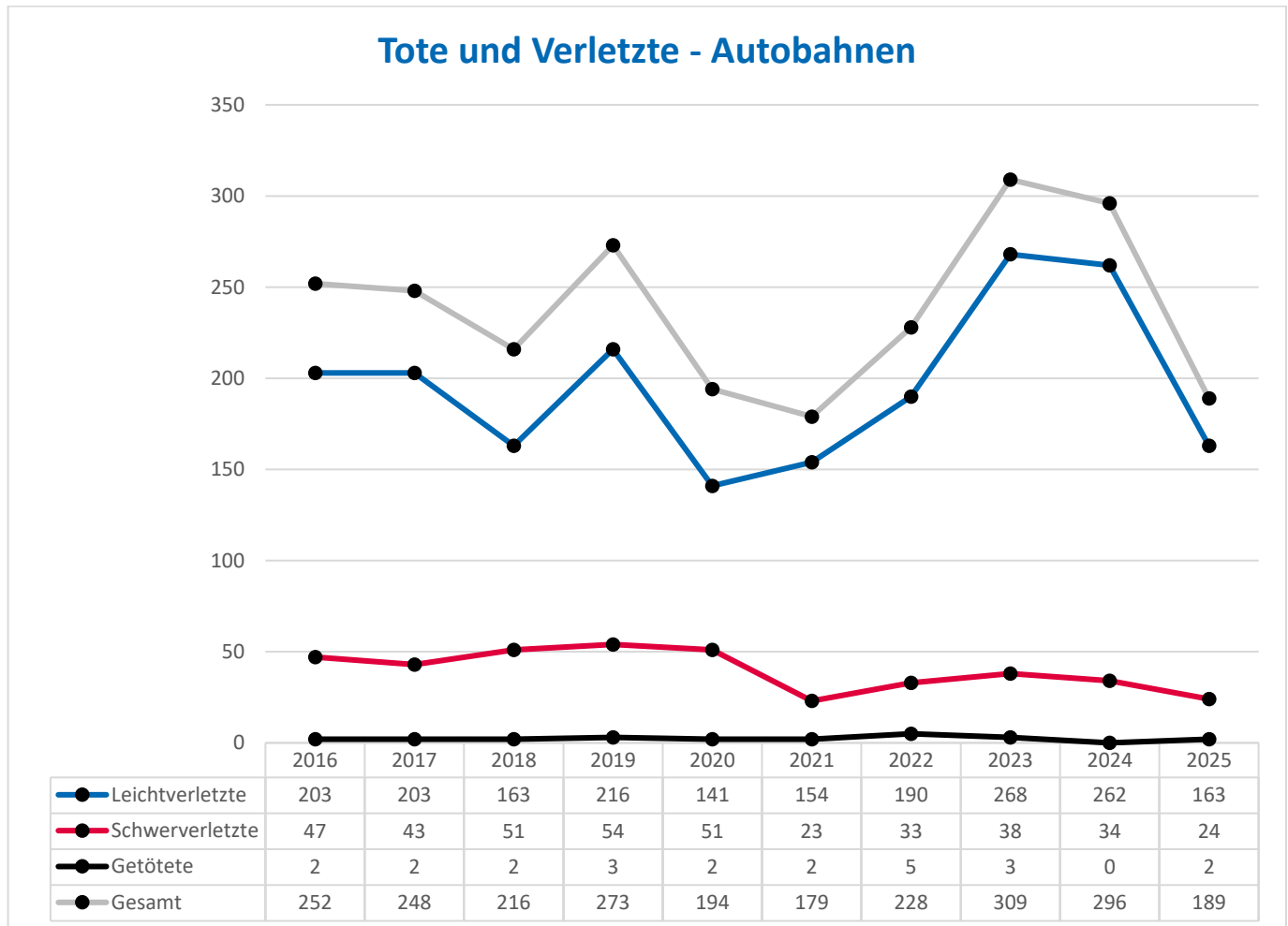


<sup>1</sup>Zahlen des Vorjahres in ( )



## ➤ 5.2 Verkehrsunfälle mit Getöteten und Verletzten

Insgesamt wurden 189 (296)<sup>1</sup> Personen verletzt. 24 (34)<sup>1</sup> zogen sich schwere und 163 (262)<sup>1</sup> leichte Verletzungen zu. 2 (0)<sup>1</sup> Personen, die mit dem Pkw unterwegs waren, wurden getötet.

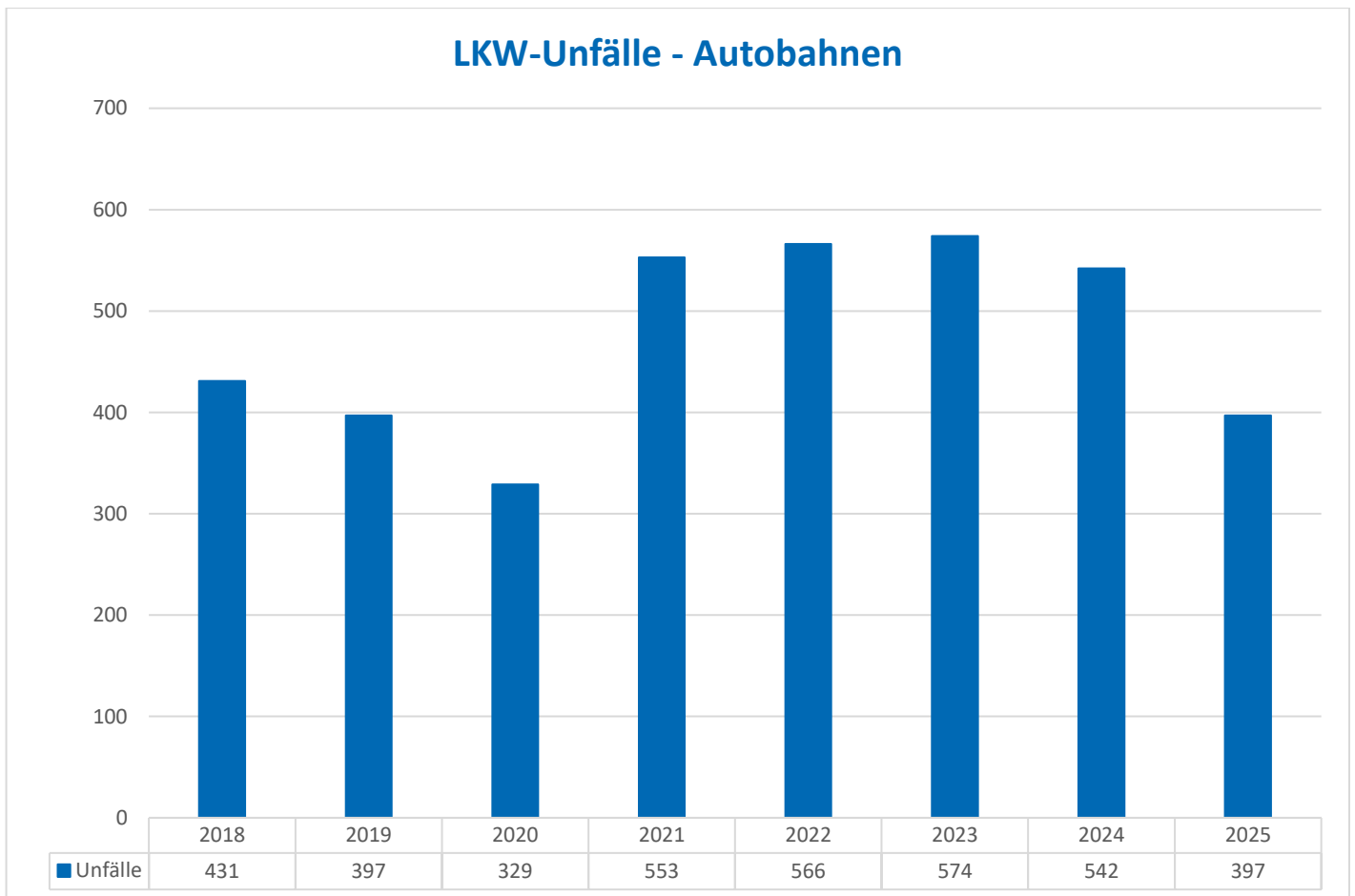


<sup>1</sup>Zahlen des Vorjahres in ()



### ➤ 5.3 Verkehrsunfälle mit Lkw-Beteiligung

Die Anzahl der Lkw-Unfälle fiel deutlich auf 397 (542)<sup>1</sup> zurück. 2025 war kein getöteter Lkw-Fahrer zu beklagen. Als Schwerverletzte wurden 4 (2)<sup>1</sup> Lkw-Fahrer registriert, als Leichtverletzte 9 (17)<sup>1</sup>. In 24 (34)<sup>1</sup> Fällen wurden Überholvorgänge als Hauptunfallursachen erfasst, in 35 (42)<sup>1</sup> Fällen ungenügender Sicherheitsabstand – und in 39 (56)<sup>1</sup> Fällen das fehlerhafte Wechseln des Fahrstreifens.



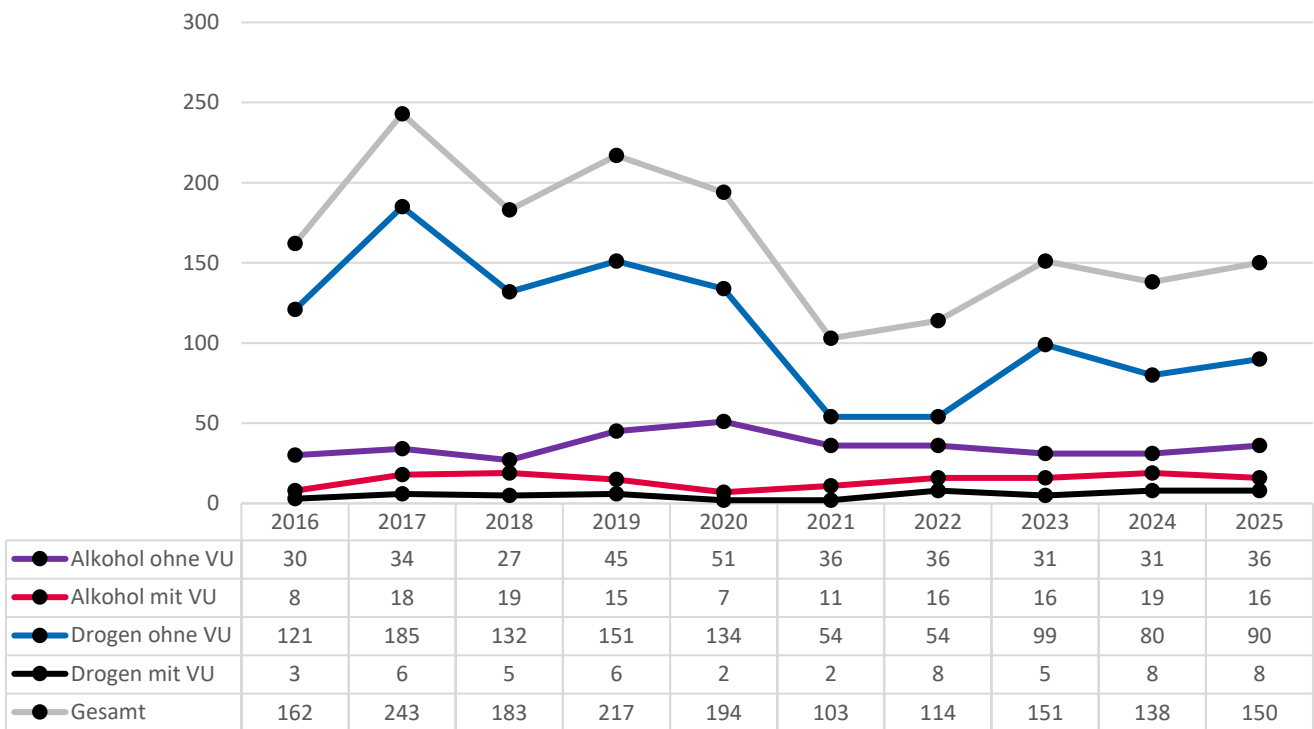
<sup>1</sup>Zahlen des Vorjahres in ( )



## ➤ 5.4 Alkohol/Drogen im Straßenverkehr

Auch auf den Autobahnen im Zuständigkeitsbereich der Polizeiinspektion Osnabrück standen Verkehrsteilnehmer wiederholt unter Einfluss von Alkohol und Drogen: 150 (138)<sup>1</sup> Fälle wurden gezählt. Die Aufteilung im Detail: 16 (19)<sup>1</sup> Unfälle unter Einwirkung von Alkohol, 8 (8)<sup>1</sup> Unfälle unter Einwirkung von Drogen (davon 4 unter THC-Einwirkung), 36 (31)<sup>1</sup> folgenlose Alkoholfahrten, 90 (80)<sup>1</sup> folgenlose Drogenfahrten (davon 35 folgenlose THC-Fahrten).

### Alkohol/Drogen im Straßenverkehr - Autobahnen



Zahlen des Vorjahres in ()



- Das Unfallgeschehen 2025 im Bereich der PI Osnabrück etwas anders aufbereitet:

Alle **39,5** Minuten nahm die Polizei einen Unfall auf.



- Alle **2,5 Stunden** verunglückte eine Person im Straßenverkehr.
- Alle **154 Minuten** kam es zu einer Unfallflucht.
- Alle **22 Stunden** verunglückte ein älterer Mensch ab 65 Jahren.
- Alle **8 Stunden** war ein Unfall mit Radfahrern zu verzeichnen.





## 6. Unfallprävention und Verkehrssicherheitsarbeit

- Ziel und Aufgabe der Polizei ist es, Verkehrsunfälle möglichst zu verhindern, zu reduzieren und die Unfallfolgen zu mildern. 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. Für Kinder werden beispielsweise von der **Puppenbühne** aufklärende Theaterstücke angeboten, an Schulen werden **Radfahrprüfungen und Fahrradüberprüfungen** (Sicherheit/Technik) durchgeführt. An **Fahrrad-Aktionstagen** erhalten Schüler der Jahrgangsstufen 6 und 7 verschiedene Aufgaben, die eigeninitiativ mit und ohne Fahrrad bearbeitet werden können. Dadurch soll die Kompetenz geschult werden, sich selbstständig im öffentlichen Verkehrsraum bewegen zu können. Ergänzend dazu werden **Schüler- und Elternlotsen** ausgebildet.
- Ein weiteres Angebot richtet sich an Schüler des 7. und 8. Jahrgangs mit der Ausbildung zum **Buslotsen**. Ferner beschäftigt sich der Präventionsbereich mit den Themen „**Schulwegsicherung**“ und „**Walking Bus**“. 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 Fahrende**“. Dabei soll bei den Fahranfängern und jungen Fahrern das Bewusstsein für Verantwortung im Straßenverkehr geweckt und auf das Gefahrenpotenzial 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 ein Präventionskonzept in Kooperation mit der Verkehrswacht für Rad fahrende Senioren entwickelt. „**Fit mit dem Pedelec**“ richtet sich an Senioren ab 60 Jahren in der Stadt Osnabrück. In Zusammenarbeit mit der örtlichen Verkehrswacht und ansässigen Fahrradhändlern setzen sich die Senioren mit den technischen Voraussetzungen und rechtlichen Themen 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 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 bis 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 2025 lagen wiederum die landesweiten Schwerpunkte im Bereich der Themen **„Fahrtüchtigkeit und Geschwindigkeit“** und zusätzlich in der Polizeidirektion Osnabrück auf dem Thema **„Radverkehr“**. Somit lag der Fokus im verkehrlichen Bereich auf diesen drei Schwerpunktthemen, die sowohl präventiv als auch repressiv durch ganzheitliche Verkehrskontrollen begleitet wurden.
- Wie auch in den Vorjahren, lag uns das Thema **„Radverkehr – Verkehrsverstöße von und gegenüber Radfahrenden“** besonders am Herzen. So wird es auch im Jahr 2026 regelmäßige Schwerpunktkontrollen in und um Osnabrück geben. In Verbindung mit technischen Innovationen rund um den nichtmotorisierten und motorisierten Zweiradverkehr (zum Beispiel Pedelec, E-Bike und Elektrokleinstfahrzeuge) stellt dies weiterhin eine bedeutende Herausforderung in der Verkehrssicherheitsarbeit dar.



## 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.
- Da auch Verkehrsvorschriften einem stetigen Wandel unterliegen, ist es empfehlenswert, sich regelmäßig mit den Neuerungen zu befassen. Die Einhaltung dieser Regeln durch alle Verkehrsteilnehmer macht das Verhalten gegenseitig berechenbarer.
- 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. Die Sichtbarkeit ist auch bei den Pedelec-Fahrern ein besonderer Sicherheitsaspekt. Die durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit liegt höher als beim klassischen Fahrrad. Dazu gilt selbstverständlich: **Wer einen Helm trägt, fährt sicherer!**
- Eine Studie des ADAC aus dem Jahr 2023 sagt aus, dass rund 44 % der Radfahrenden in Deutschland innerorts einen Helm tragen. Nach dieser Studie ist die Quote bei Pedelec-Nutzern (65 %) deutlich höher als bei konventionellen Fahrradfahrern (35,4 %). Besonders hoch ist die Helm-Nutzung bei Kindern (6 bis 10 Jahre: etwa 83 bis 85 %), während sie bei Jugendlichen niedriger ausfällt.
- Welche Verkehrsregeln gelten überhaupt auf Fahrradstraßen? Die Straßenverkehrsordnung erlaubt dort 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 (1,50 Meter) von Kraftfahrzeugführern gegenüber Radfahrenden zu achten (außerorts sogar zwei Meter). Zu beachten sind auch die Vorschriften zur Fahrbahnnutzung, wie zum Beispiel 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 nur Anlieger die Straße befahren. **Klar 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](http://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:**

Stefan Alberti, Redakteur  
Michael Außendorf, Polizeihauptkommissar  
Presse- und Öffentlichkeitsarbeit