

# Lagebild Radverkehr 2020

PD Hannover

Dezernat 12.3



Stand: 31.12.2020



**POLIZEIDIREKTION**  
HANNOVER

## Inhaltsverzeichnis

1. Allgemeines.....	1
2. Verkehrsunfallentwicklung Radverkehr.....	2
2.1. Anzahl der Verkehrsunfälle.....	2
2.2. Verteilung nach örtlicher Zuständigkeit und Ortslage.....	3
2.3. Verteilung nach Jahreszeit.....	4
2.4. Verteilung nach Wochentagen und Tageszeit.....	5
2.5. Verkehrsbeteiligung Radfahrende – Unfallfolgen.....	6
2.6. Hauptunfallursachen.....	7
2.7. Verteilung nach Altersklassen.....	8 - 10
2.8. Verteilung nach Geschlecht.....	11
3. Verkehrsunfallentwicklung Pedelecverkehr.....	12
3.1. Anzahl der Verkehrsunfälle.....	12
3.2. Verteilung nach örtlicher Zuständigkeit und Ortslage.....	13
3.3. Verteilung nach Jahreszeit.....	14
3.4. Verteilung nach Wochentagen und Tageszeit.....	15
3.5. Verkehrsunfallbeteiligung Pedelecfahrende – Unfallfolgen.....	16
3.6. Hauptunfallursachen.....	17
3.7. Verteilung nach Altersklassen.....	18 - 19
3.8. Verteilung nach Geschlecht.....	20
4. Fazit.....	21

## 1. Allgemeines

Das Fahrrad erfreut sich bundesweit einer immer größeren Beliebtheit als alternatives und umweltfreundliches Fortbewegungsmittel. Auch in der Stadt und Region Hannover nimmt der Anteil der mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege zu, so hat alleine die Landeshauptstadt Hannover an zehn Zählstellen im Jahr 2020 mehr als zwölf Millionen Radfahrende gezählt.<sup>1</sup>

Die Landeshauptstadt Hannover hat in ihrem Leitbild Radverkehr, als Teil des Masterplans Mobilität 2025<sup>2</sup>, eine Steigerung des Anteils des Fahrrades am Gesamtverkehr von derzeit 13% auf 25% als vorrangiges Ziel definiert.

Dementsprechend wird auf der politischen Agenda des Oberbürgermeisters der LH Hannover der verstärkten Nutzung umweltfreundlicher Fortbewegungsmittel, der steigenden Bedeutung des Radverkehrs und der Entwicklung zur „autofreien Innenstadt“ eine hohe Bedeutung zugemessen.<sup>3</sup>

Im Zuge der Covid 19 Pandemie hat sich der Trend zum Radfahren noch einmal deutlich verstärkt. Automatisierte Zählstellen der Großstädte Berlin (+ 26%), München (+ 20%) und Paris (+ 30%) melden für den Monat Juni signifikante Steigerungsraten im Vergleich zum Vorjahresmonat.<sup>4</sup>

Neue technische Konzepte, wie z.B. Pedelecs, gewinnen im Rahmen umweltpolitischer Diskussionen, einer stetig zunehmenden Verkehrsdichte im innerstädtischen Bereich und einer grundlegenden Veränderung von Mobilität, auch unter demografischen Gesichtspunkten, erheblich an Attraktivität.

Im ersten Halbjahr 2020 wurden 3,2 Mio. Fahrräder (+9,2%) in Deutschland verkauft, wovon 1,1 Mio. (+15,8%) als Pedelec an die Kunden übergeben wurden.<sup>5</sup>

Mit der Zunahme des Radverkehrs in Kombination mit der verstärkten Nutzung neuer Mobilitätsformen, dem insgesamt hohen Anteil des motorisierten Individualverkehrs, aber auch den Bedürfnissen des öffentlichen Nahverkehrs werden die innerstädtischen Verkehrsströme noch vielfältiger und die Nutzung des zur Verfügung stehenden Verkehrsraumes noch intensiver. Diese konfliktfördernde Grundkonstellation wird sich auch auf die Verkehrsunfallentwicklung des Radverkehrs auswirken.

Auf Grundlage der Datenbasis des Vorgangsbearbeitungssystems NIVADIS wurde das folgende Lagebild Radverkehr erstellt. Es gibt Auskunft über die Verkehrsunfallentwicklung seit dem Jahr 2010. Die Nutzung von Pedelecs wird seit 2013 als gesonderter Unterpunkt im Bereich Radverkehr statistisch erfasst. Elektrokleinstfahrzeuge und E-Bikes gelten als Kraftfahrzeuge und sind statistisch nicht dem Bereich Radverkehr zugeordnet.

---

<sup>1</sup> Bericht der Verwaltung – Lust auf Fahrrad und Radverkehr in Zahlen, LH Hannover vom 20.01.2021

<sup>2</sup> Internetpräsenz der LH Hannover

<sup>3</sup> Bericht NDR 1 Niedersachsen vom 19.02.2020, „Onay macht autofreies Hannover zur Chefsache“

<sup>4</sup> Artikel der Zeit vom 02.09.2020

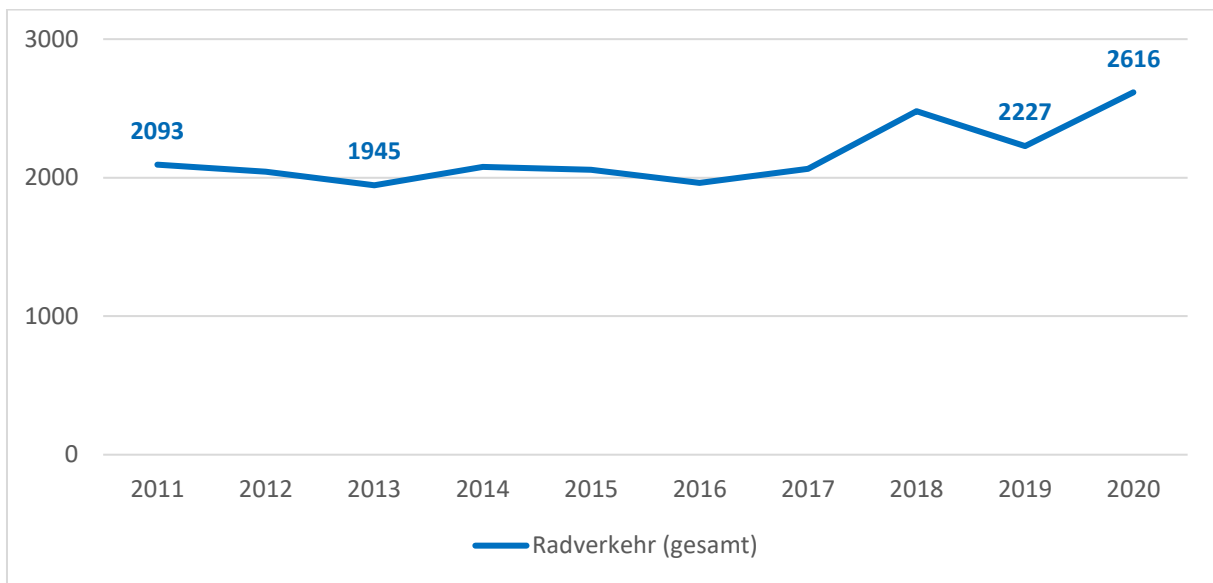
<sup>5</sup> Pressemitteilung des Zweirad-Industrie-Verbandes, [www.ziv-zweirad.de](http://www.ziv-zweirad.de)

## 2. Verkehrsunfallentwicklung Radverkehr

### 2.1. Anzahl der Verkehrsunfälle

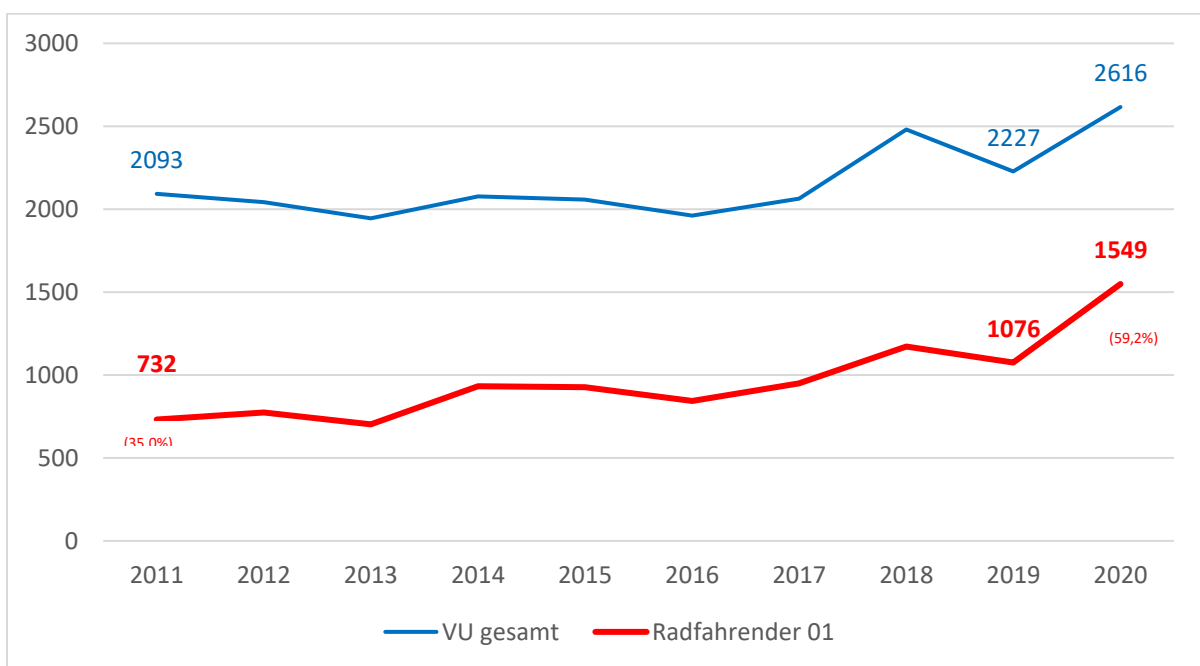
Die Nutzung von Fahrrädern hat seit 2011 stetig zugenommen, was sich auch in der Repräsentanz in den Verkehrsunfallzahlen widerspiegelt. So hat die Anzahl der Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Radfahrenden um 25% (+523) zugenommen. Bei über der Hälfte der aufgenommenen Verkehrsunfälle wurde der Radfahrende statistisch als Verursachender erfasst. Hierbei ist festzustellen, dass sich der Anteil der Radfahrenden als Verursachende seit 2011 von 35,0% auf 59,2% im Jahr 2020 deutlich erhöht hat.

Abbildung 1 - Anzahl der Verkehrsunfälle unter Beteiligung eines Radfahrenden



Quelle: Nivadis Auswertung

Abbildung 2 - Anzahl der Verkehrsunfälle unter Beteiligung eines Radfahrenden als Verursachenden (01)



Quelle: Nivadis Auswertung

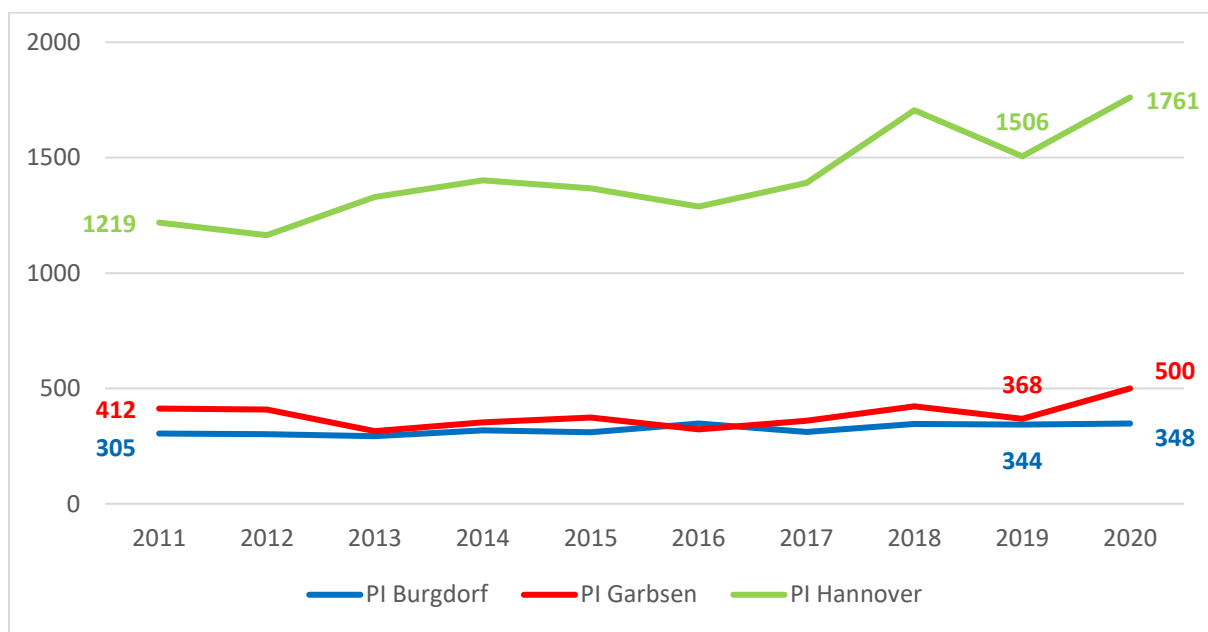
## 2.2. Verteilung nach örtlicher Zuständigkeit und Ortslage

Zwei Drittel (67,5%) der Verkehrsunfälle unter Beteiligung des Radverkehrs wurden im Jahr 2020 im Zuständigkeitsbereich der PI Hannover erfasst, während 19,2% für die PI Garbsen und 13,3% für die PI Burgdorf polizeilich aufgenommen wurden.

Gleichzeitig ist festzustellen, dass die überwiegende Anzahl der Verkehrsunfälle unter Beteiligung des Radverkehrs innerhalb geschlossener Ortschaften erfasst wurde, lediglich etwa jeder fünfzehnte ereignete sich außerhalb geschlossener Ortschaften.

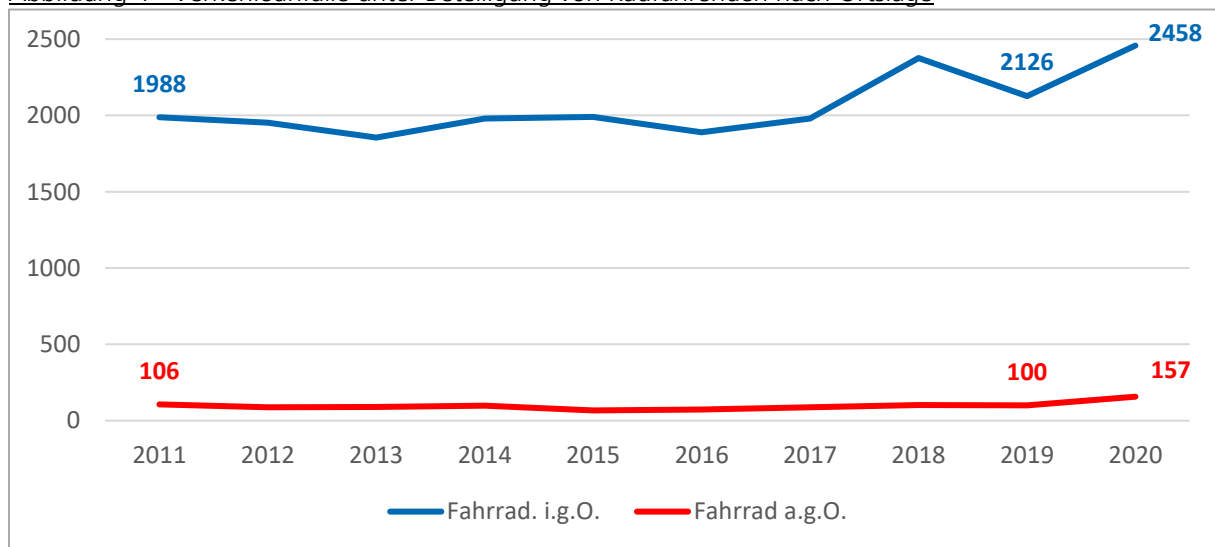
Im Ergebnis ist ein deutlicher Schwerpunkt im innerstädtischen Verkehrsraum der PI Hannover zu erkennen.

Abbildung 3 - Anzahl der Verkehrsunfälle u. Beteiligung von Radfahrenden nach örtlicher Zuständigkeit



Quelle: Nivadis Auswertung

Abbildung 4 - Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Radfahrenden nach Ortslage



Quelle: Nivadis Auswertung

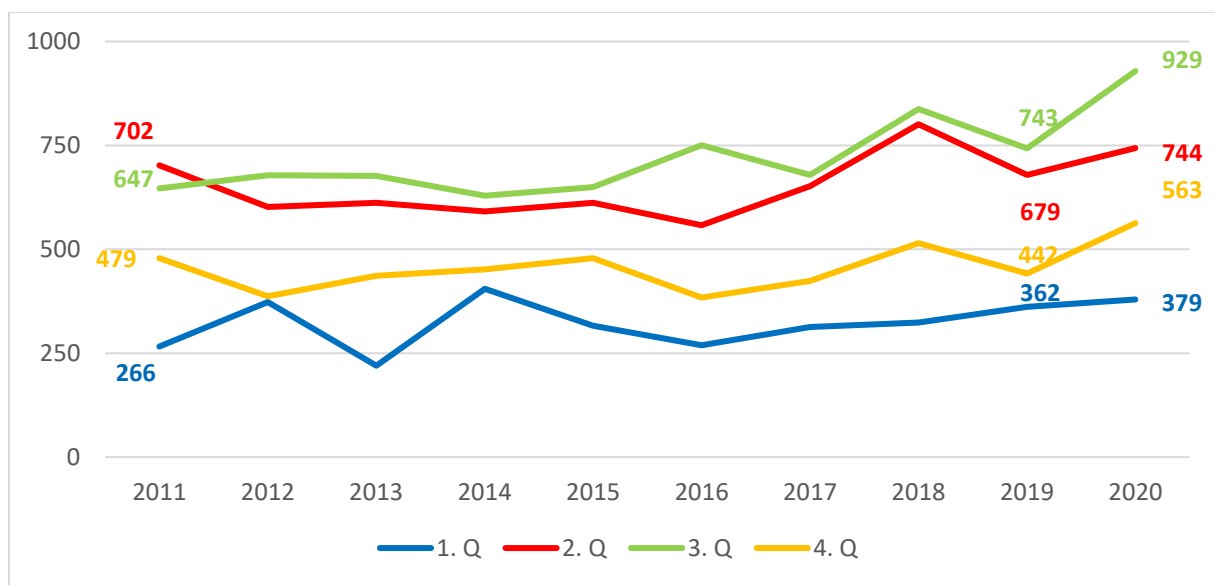
### 2.3. Verteilung nach Jahreszeit

Ganzjährig ist eine Zunahme der Verkehrsunfälle unter Beteiligung des Radverkehrs seit dem Jahr 2011 festzustellen. Besonders auffällig dabei ist, dass sich die Anzahl der erfassten Verkehrsunfälle im ersten (+42,5% / +113) und dritten Quartal (+43,6% / +282) seit 2011 deutlich erhöht hat.

Bei der Betrachtung der Wintermonate ist ein Trend zu einer verstärkten Nutzung des Fahrrades und damit steigenden Unfallzahlen zu erkennen. Für den Januar ergibt sich in den letzten zehn Jahren eine Steigerung um 116% (+80).

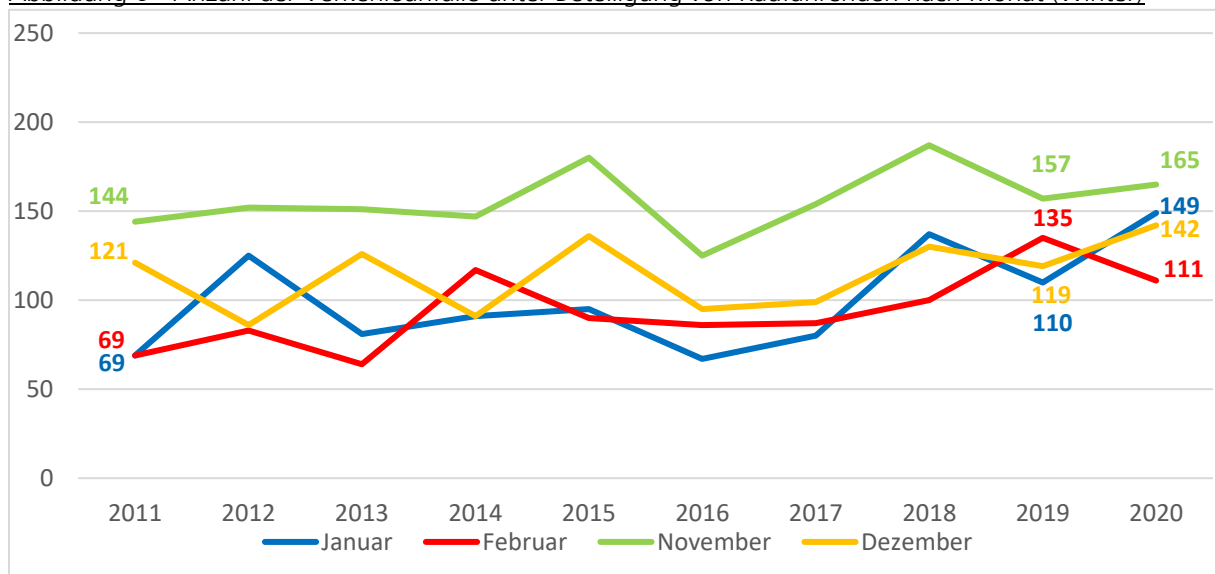
Im Ergebnis ist festzustellen, dass sich die monatlichen Verkehrsunfallzahlen unter Beteiligung des Radverkehrs angleichen und die jahreszeitlich unterschiedlichen Witterungsbedingungen offensichtlich an Einfluss auf die Nutzung des Fahrrades verlieren.

Abbildung 5 - Anzahl der Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Radfahrenden nach Quartal



Quelle: Nivadis Auswertung

Abbildung 6 - Anzahl der Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Radfahrenden nach Monat (Winter)



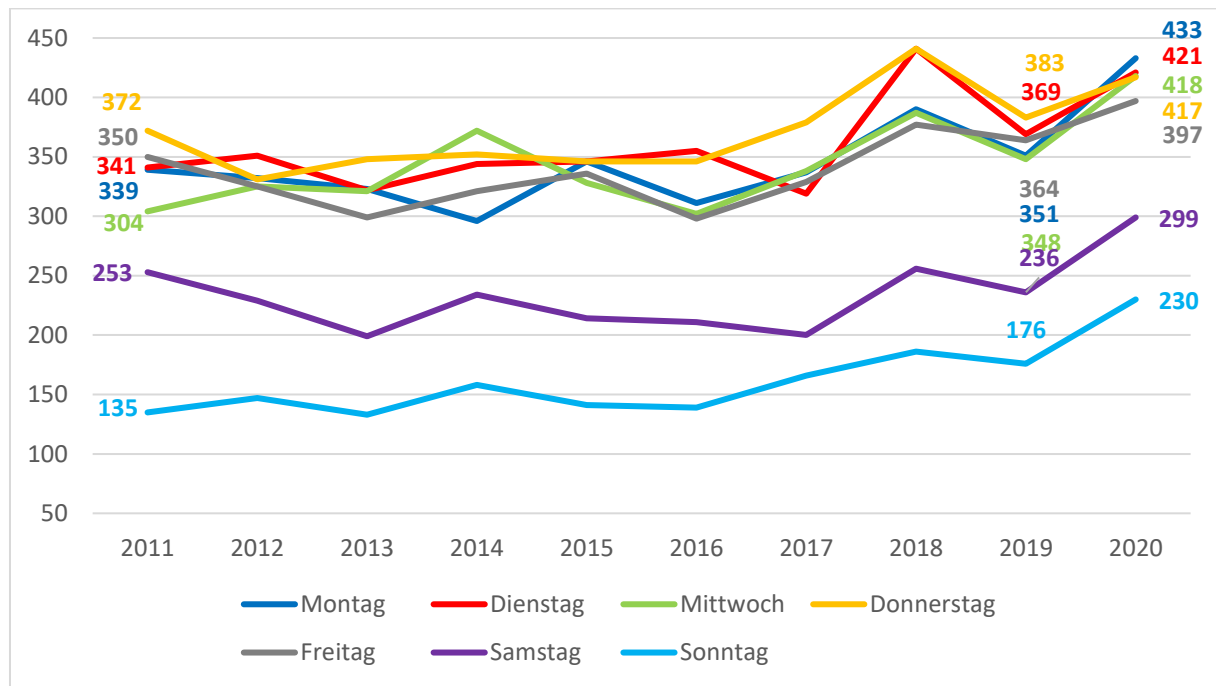
Quelle: Nivadis Auswertung

## 2.4. Verteilung nach Wochentagen und Tageszeit

Grundsätzlich ist von Montag bis Freitag eine vergleichbare Anzahl an Verkehrsunfällen unter Beteiligung des Radverkehrs erkennbar. Für das Wochenende sind geringere Werte festzustellen, die in den letzten vier Jahren aber kontinuierlich angewachsen sind.

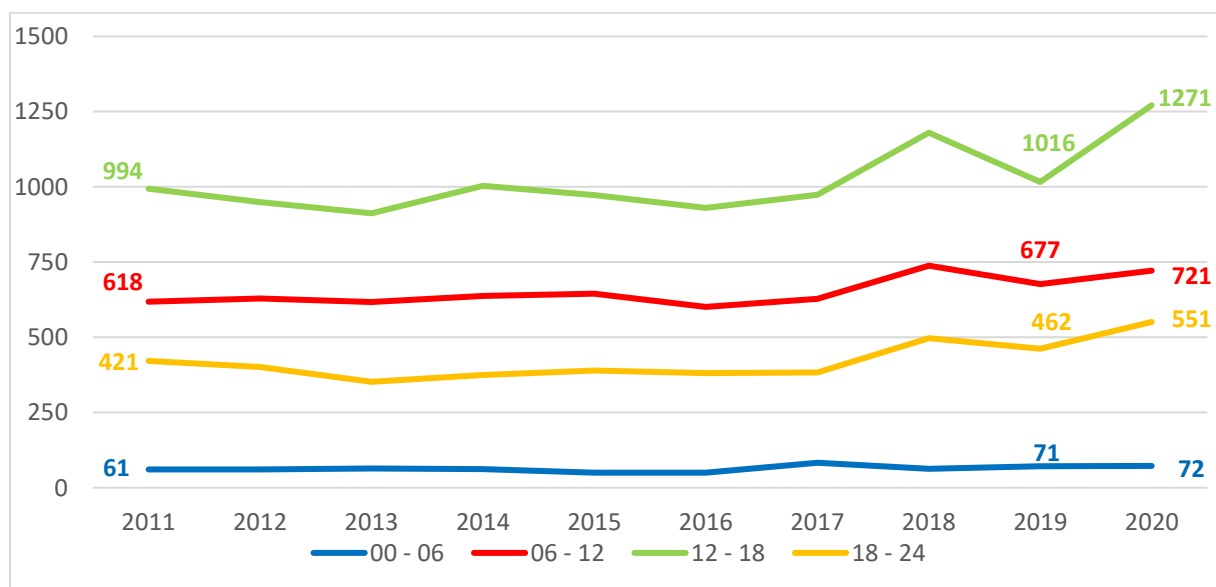
Bei den Tageszeiten liegen erhöhte Unfallzahlen am Nachmittag, mit Abstrichen auch am Vormittag, vor. Es ist insgesamt betrachtet ein deutlicher Schwerpunkt von Montag bis Freitag, jeweils am Nachmittag, erkennbar.

Abbildung 7 - Anzahl der Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Radfahrenden nach Wochentag



Quelle: Nivadis Auswertung

Abbildung 8 - Anzahl der Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Radfahrenden nach Uhrzeit



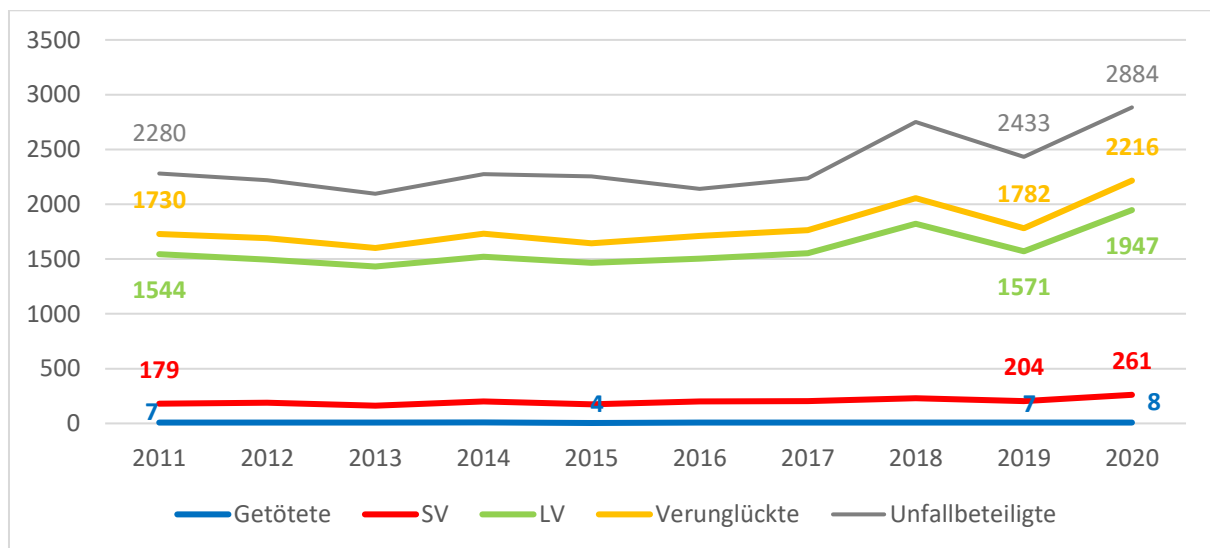
Quelle: Nivadis Auswertung

## 2.5. Verkehrsbeteiligung Radfahrende - Unfallfolgen

Die Anzahl der an einem Verkehrsunfall beteiligten Radfahrenden hat seit dem Jahr 2011 deutlich zugenommen (+26,5% / +604). Sie werden dabei überwiegend (76,8% aller Beteiligten) als verunglückt (Summe der leicht-, schwer- und tödlich verletzten Unfallbeteiligten) erfasst, wobei zu vermuten ist, dass eine hohe Anzahl von Verkehrsunfällen ohne Personenschaden nicht polizeilich aufgenommen und/oder erfasst wird. Anders als z.B. bei beteiligten Pkw-Fahrenden ist das Interesse an der polizeilichen Aufnahme eines Verkehrsunfalls ohne verletzte Person weniger ausgeprägt, da die entstandenen Sachschäden deutlich geringer und deren Regulierung oftmals unkomplizierter sind.

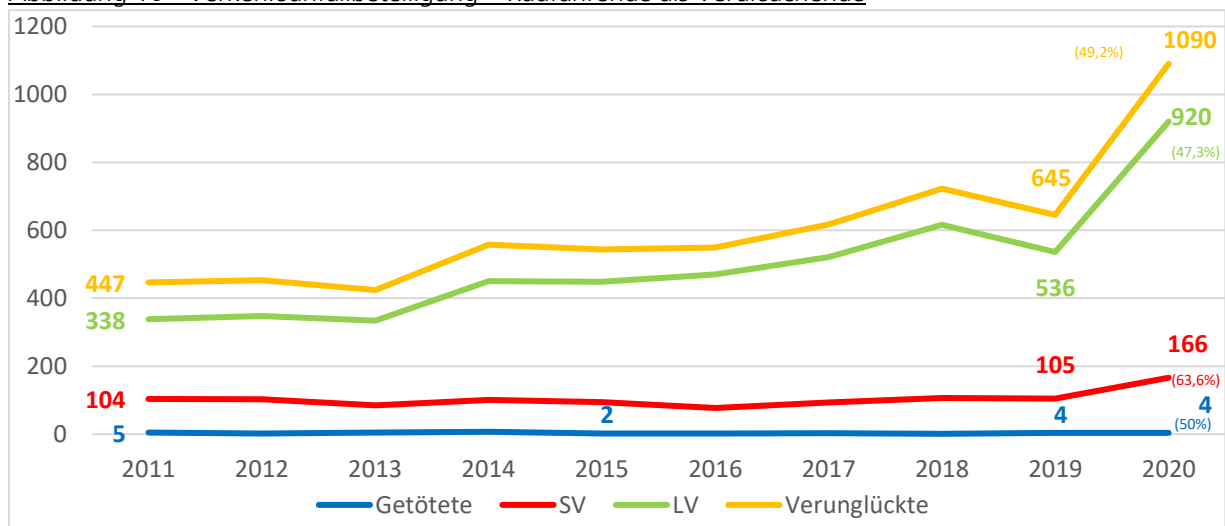
Auffällig ist, dass inzwischen der Anteil der Radfahrenden als Verursachende eines Unfalls mit Personenschaden (Verunglückte) bei 49,2% liegt, während im Jahr 2011 nur ein Wert von 25,8% erreicht wurde. Im Jahr 2020 ist im Vergleich zum Vorjahr ein deutlicher Anstieg (+69,0% / +445) bei der Verursachung von Verkehrsunfällen mit Verunglückten durch Radfahrende zu beobachten gewesen.

Abbildung 9 - Verkehrsunfallbeteiligung – Radfahrende – Unfallfolgen



Quelle: Nivadis Auswertung

Abbildung 10 - Verkehrsunfallbeteiligung – Radfahrende als Verursachende



Quelle: Nivadis Auswertung

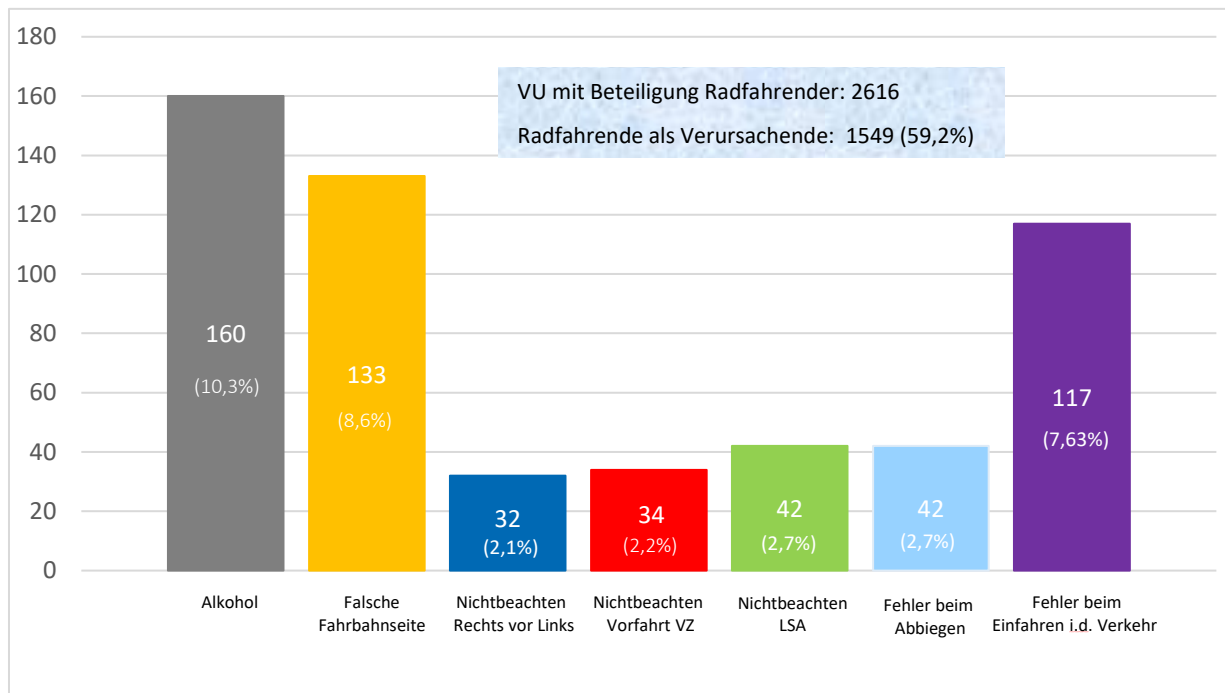


## 2.6. Hauptunfallursachen

Wie bei anderen Verkehrsmitteln verursachen auch Radfahrende aufgrund „anderer Fehler“ zu meist Verkehrsunfälle. Diese eher unspezifische Unfallursache erfasst in der Regel einen Unfallhergang, der nicht klar einer anderen Unfallursache zugeordnet werden kann. Als Entscheidungsgrundlage für polizeiliche Maßnahmen sind jedoch die aufgeführten Unfallursachen maßgeblich.

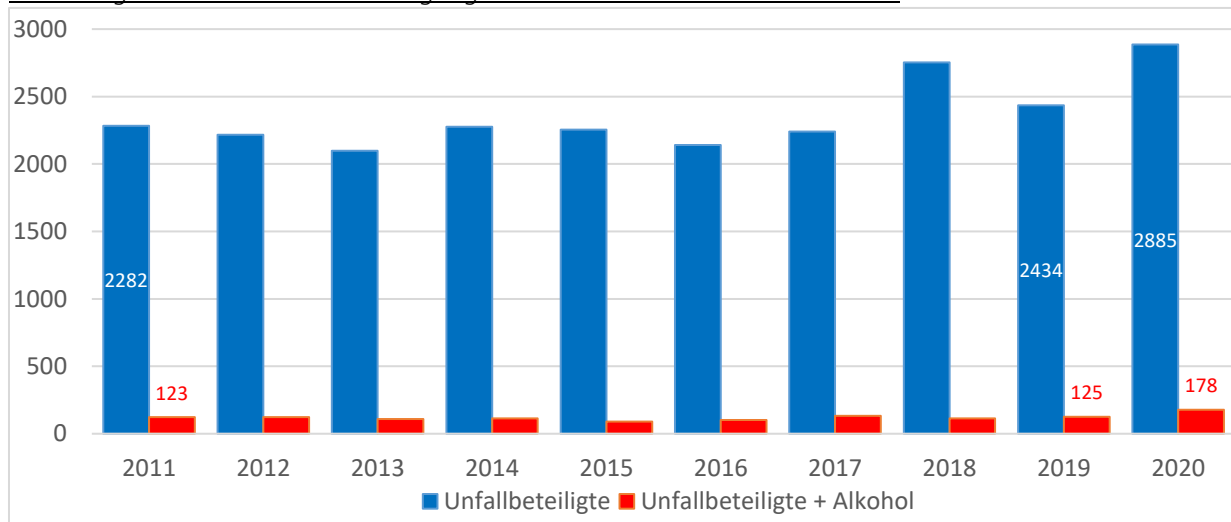
Die Anzahl der unter dem berauschenden Einfluss von Alkohol stehenden und an Unfällen beteiligten Radfahrenden liegt seit 2011 im Verhältnis zur steigenden Gesamtzahl der Unfallbeteiligten auf einem gleichbleibenden Niveau. Eine Beeinflussung durch Betäubungsmittel und Medikamente wird aufgrund der bisher nur sehr geringen Anzahl nicht betrachtet.

Abbildung 11 - Hauptunfallursachen – Radfahrende als Verursachende in 2020



Quelle: Nivadis Auswertung

Abbildung 12 - Verkehrsunfallbeteiligung – Radfahrende unter Alkoholeinfluss



Quelle: Nivadis Auswertung

## 2.7. Verteilung nach Altersklassen

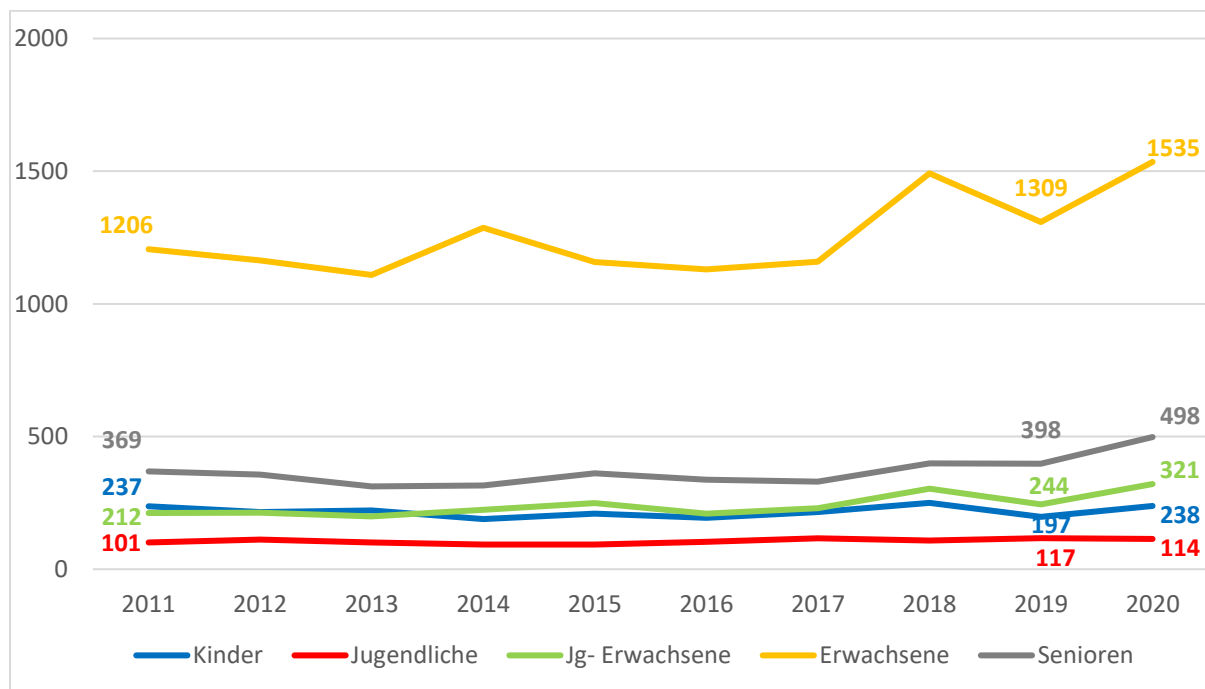
Bei den Altersklassen Junge Erwachsene, Erwachsene und Senioren hat die Verkehrsunfallbeteiligung seit 2011 kontinuierlich zugenommen. Bei Kindern und Jugendlichen ist eine durchgängige Konstanz festzustellen. Der Trend zu einer verstärkten Nutzung des Fahrrades scheint die Altersklassen der Kinder und Jugendlichen weniger zu betreffen. Offensichtlich hat sich deren Nutzungsverhalten von Fahrrädern und damit die Beteiligung an Verkehrsunfällen kaum verändert.

Bei der Verursachung von Verkehrsunfällen ist bei allen Alterklassen eine deutliche Zunahme zu erkennen. Auffällig dabei ist, dass beispielsweise Erwachsene im Jahr 2011 26,0%, im Jahr 2020 jedoch schon 49,1% der Verkehrsunfälle verursachten.

Bei den durch Verkehrsunfälle getöteten Radfahrenden ist die Altersklasse der Senioren deutlich überrepräsentiert, was in einer weniger gut ausgeprägten körperlichen Konstitution, Vorerkrankungen und Komplikationen im Heilungsverlauf begründet liegen dürfte.

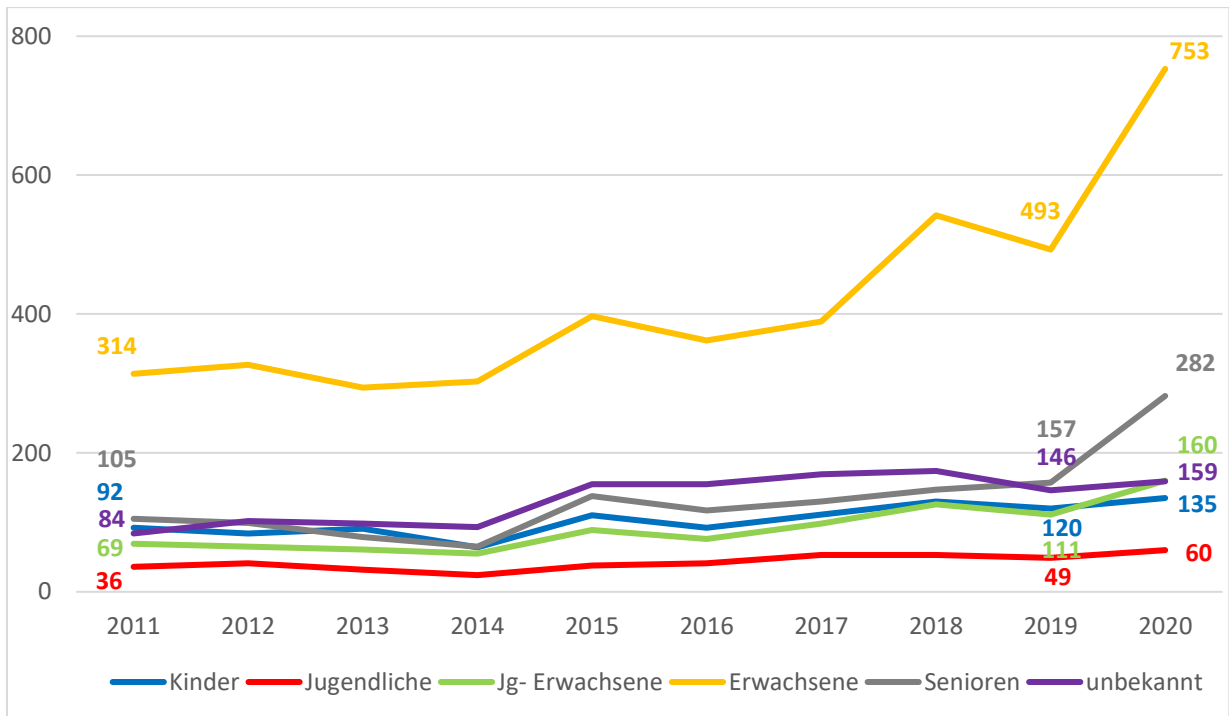
Auffällig ist, dass in Bezug auf Verkehrsunfälle mit schwerverletzten Radfahrenden die Anzahl der betroffenen Senioren (+55,4% / +31) und Erwachsenen (+48% / +48) in den letzten zehn Jahren sehr deutlich gestiegen ist, während die übrigen Altersklassen auf einem vergleichbaren, deutlich niedrigeren Niveau verbleiben. Möglicherweise ist dies mit der verstärkten Nutzung von Pedelecs als Teil des Radverkehrs, insbesondere durch finanzstärkere, lebensältere Altersklassen, zu erklären.

Abbildung 13 - Verkehrsunfallbeteiligung – Radfahrende nach Altersklassen



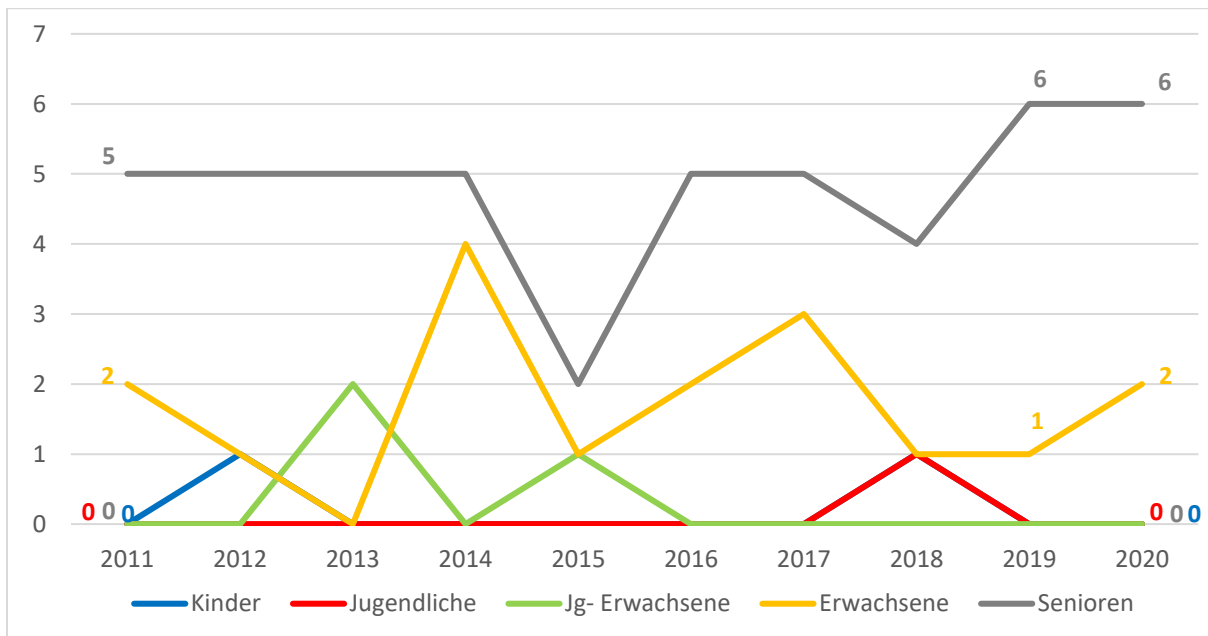
Quelle: Nivadis Auswertung

Abbildung 14 - Verkehrsunfallbeteiligung – Radfahrende als Verursachende nach Altersklassen



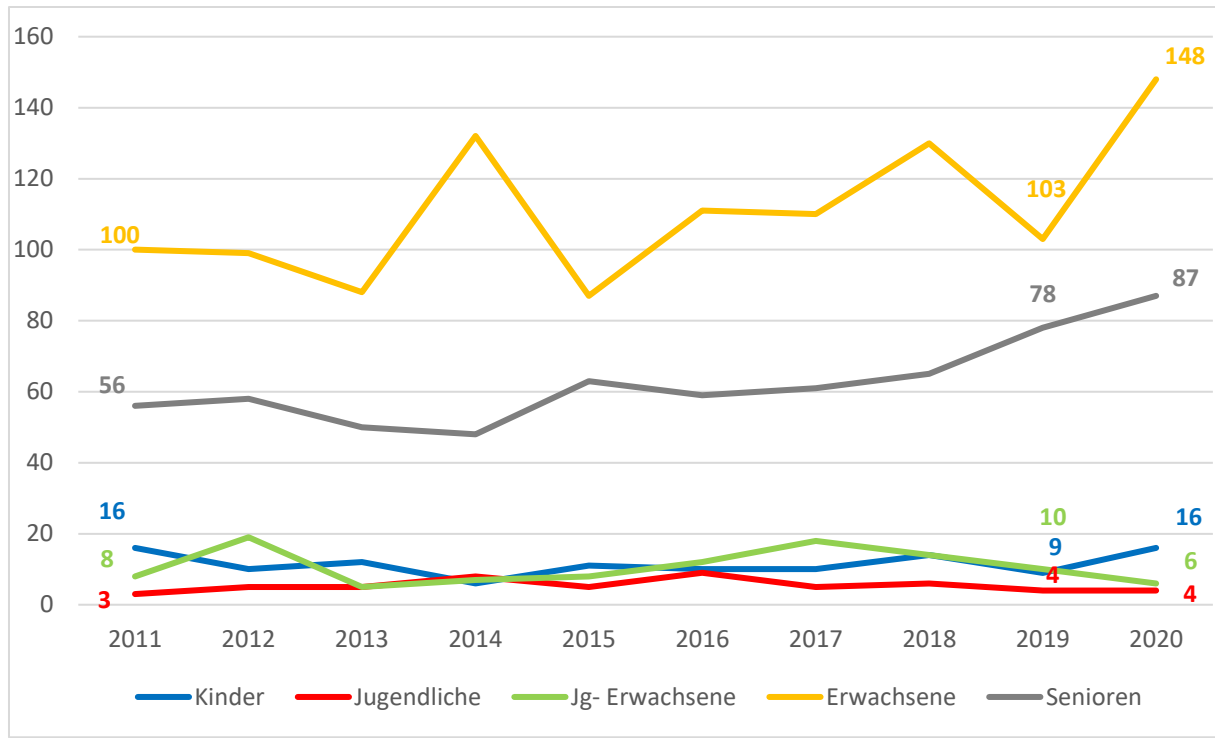
Quelle: Nivadis Auswertung

Abbildung 15 - Verkehrsunfallbeteiligung – Radfahrende nach Altersklassen – Getötete



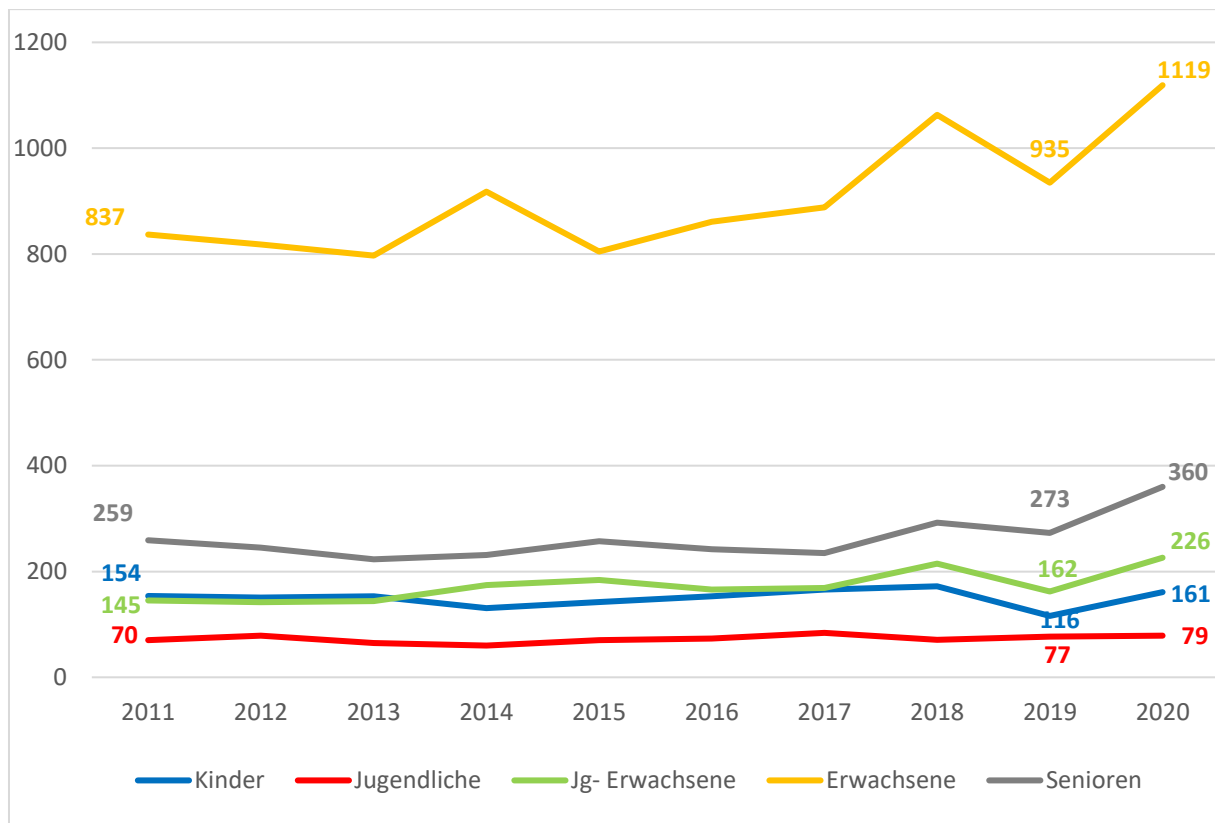
Quelle: Nivadis Auswertung

Abbildung 16 - Verkehrsunfallbeteiligung – Radfahrende nach Altersklassen – Schwerverletzte



Quelle: Nivadis Auswertung

Abbildung 17 - Verkehrsunfallbeteiligung – Radfahrende nach Altersklassen – Leichtverletzte



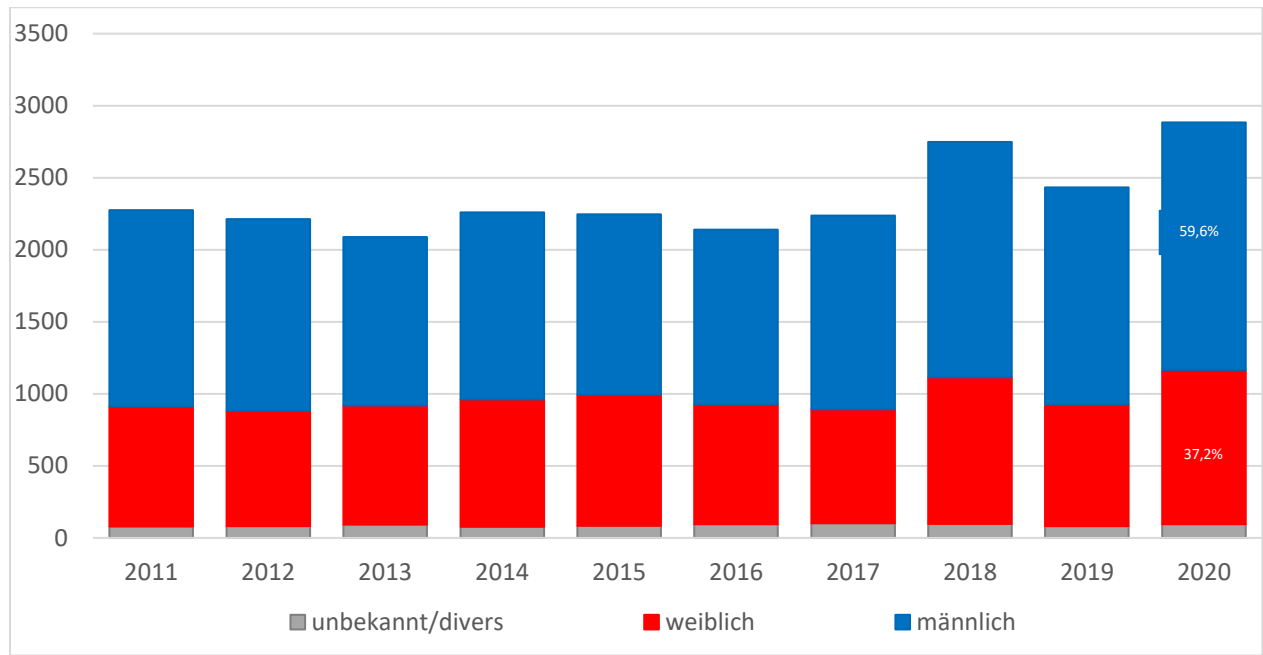
Quelle: Nivadis Auswertung

## 2.8. Verteilung nach Geschlecht

Männer sind mit 59,8% häufiger an Verkehrsunfällen im Radverkehr beteiligt als Frauen mit 37,2%.

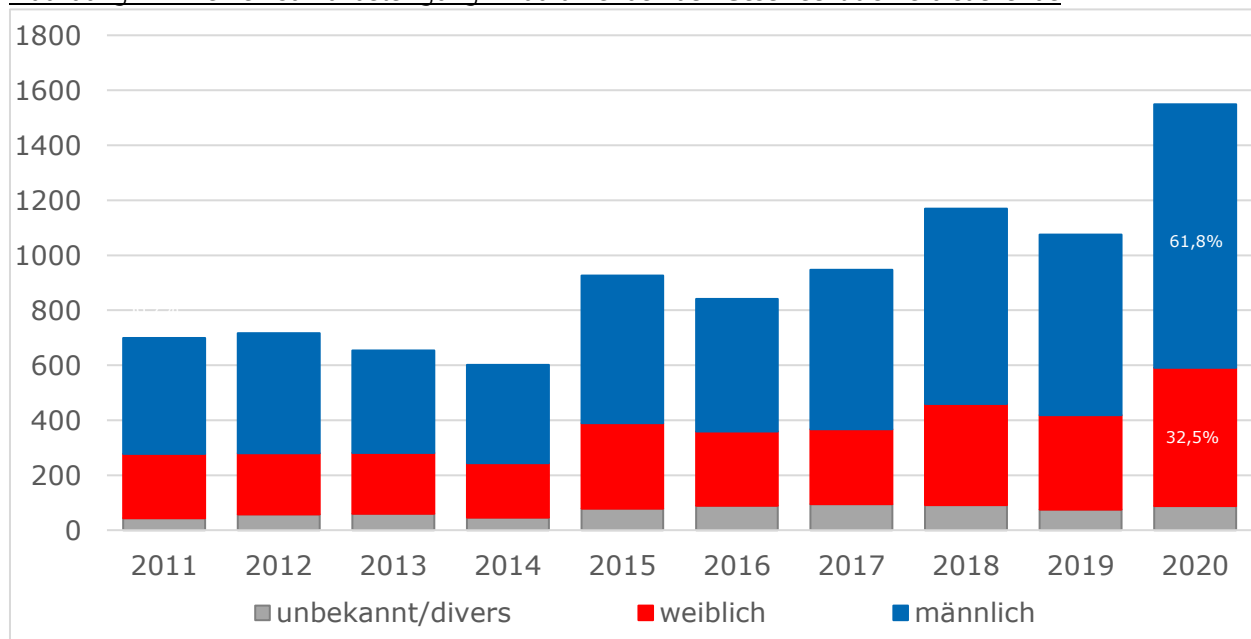
Bei der Verursachung von Verkehrsunfällen unter der Beteiligung Radfahrender ist ein entsprechendes Geschlechterverhältnis erkennbar.

Abbildung 18 - Verkehrsunfallbeteiligung – Radfahrende nach Geschlecht



Quelle: Nivadis Auswertung

Abbildung 19 - Verkehrsunfallbeteiligung – Radfahrende nach Geschlecht als Verursachende



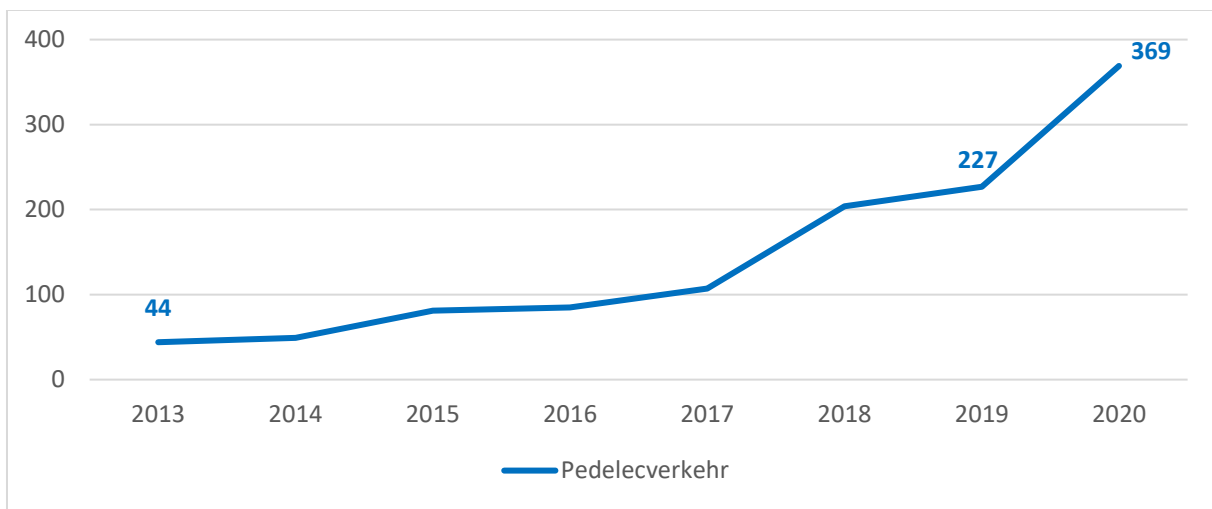
Quelle: Nivadis Auswertung

### 3. Verkehrsunfallentwicklung Pedelecverkehr

#### 3.1. Anzahl der Verkehrsunfälle

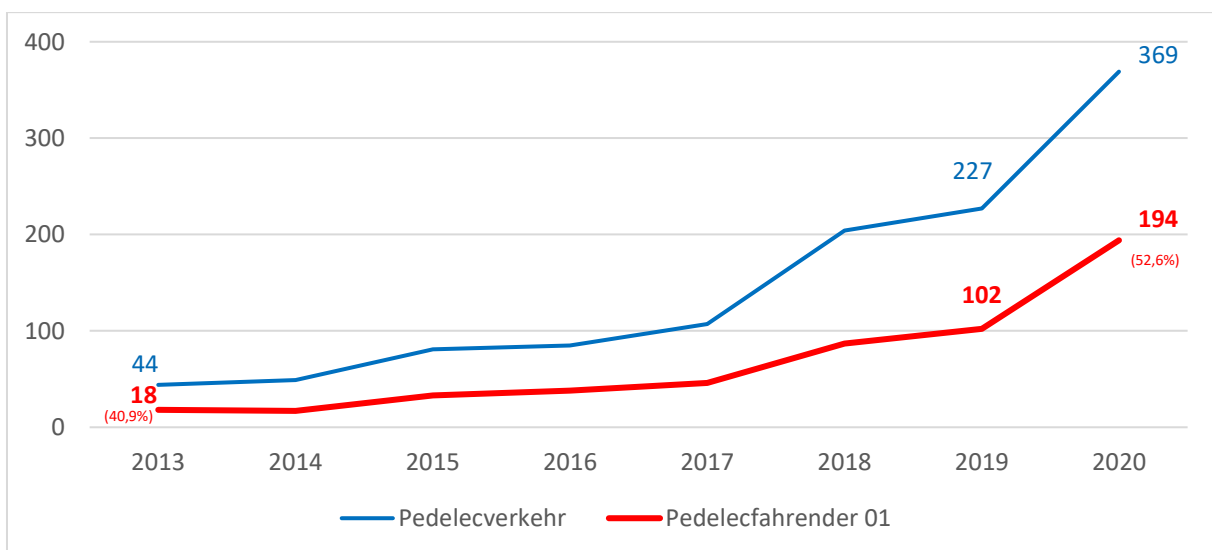
Die erst seit 2013 gesondert erfassten Verkehrsunfälle unter Beteiligung eines Pedelecs haben sich seitdem mit einer Steigerung um 738,6% (+ 325) vervielfacht. Dabei handelt es sich aber im Vergleich zum Radverkehr noch um eine geringe Gesamtanzahl von Verkehrsunfällen (2020: 14,1% aller Verkehrsunfälle unter Beteiligung des Radverkehrs). Die Entwicklung ist mit der zunehmend stärkeren Nutzung dieses relativ neuen Verkehrsmittels zu erklären. Sie unterstreicht die steigende Bedeutung des Pedelecverkehrs für die Entwicklung der Verkehrssicherheit. Bei über der Hälfte (52,6%) der Verkehrsunfälle wurde der Pedelecfahrende als Verursachender erfasst. Im Jahr 2013 lag dieser Wert noch bei 40,9%.

Abbildung 20 – Anzahl der Verkehrsunfälle unter Beteiligung eines Pedelecfahrenden



Quelle: Nivadis Auswertung

Abbildung 21 – Anzahl der Verkehrsunfälle unter Beteiligung eines Pedelecfahrenden



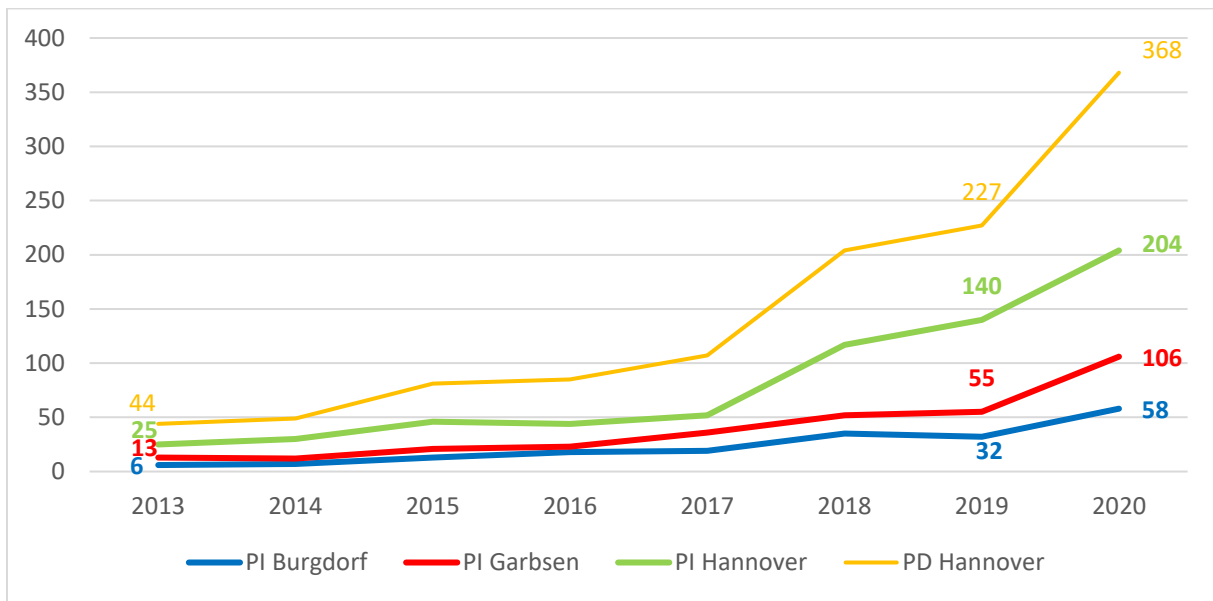
Quelle: Nivadis Auswertung

### 3.2 Verteilung nach örtlicher Zuständigkeit und Ortslage

Im Jahr 2020 wurde die überwiegende Anzahl der Verkehrsunfälle unter Beteiligung des Pedelecverkehrs der PI Hannover (55,4%) zugeordnet. Der Anteil der PI Garbsen liegt bei 28,8% und der PI Burgdorf bei 15,8%.

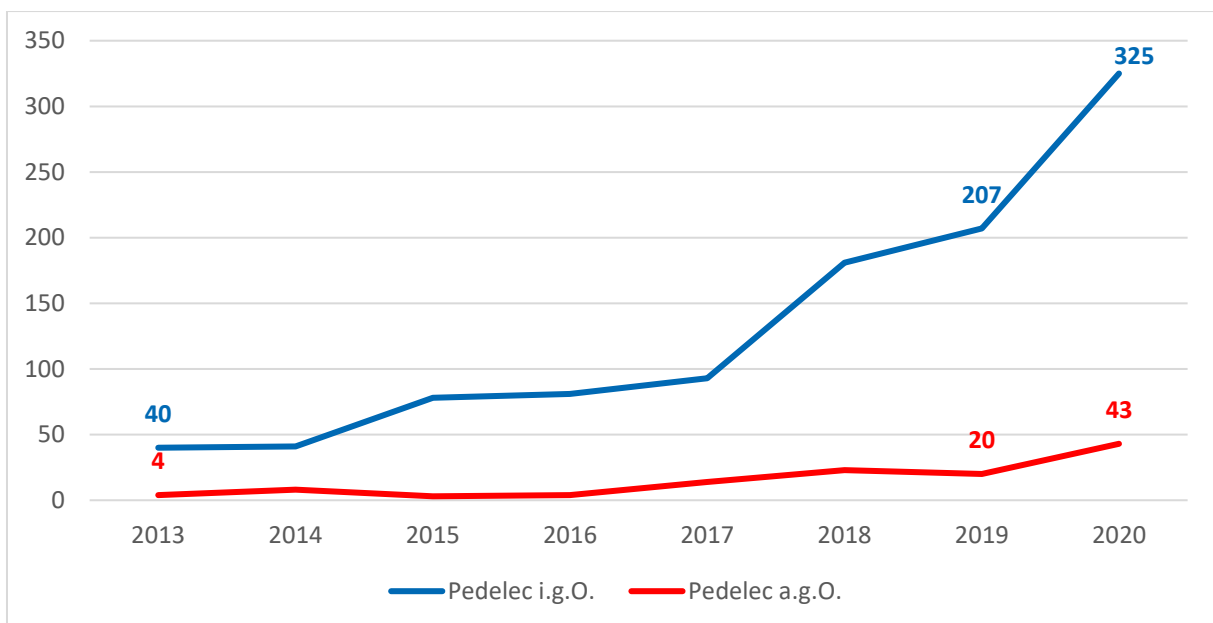
Der deutlich überwiegende Anteil der Verkehrsunfälle unter Beteiligung des Pedelecverkehrs wird innerhalb geschlossener Ortschaften erfasst. Nur jeder achte Unfall wird außerhalb geschlossener Ortschaften polizeilich aufgenommen.

Abbildung 22 - Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Pedelecfahrenden nach örtlicher Zuständigkeit



Quelle: Nivadis Auswertung

Abbildung 23 - Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Pedelecfahrenden nach Ortslage



Quelle: Nivadis Auswertung

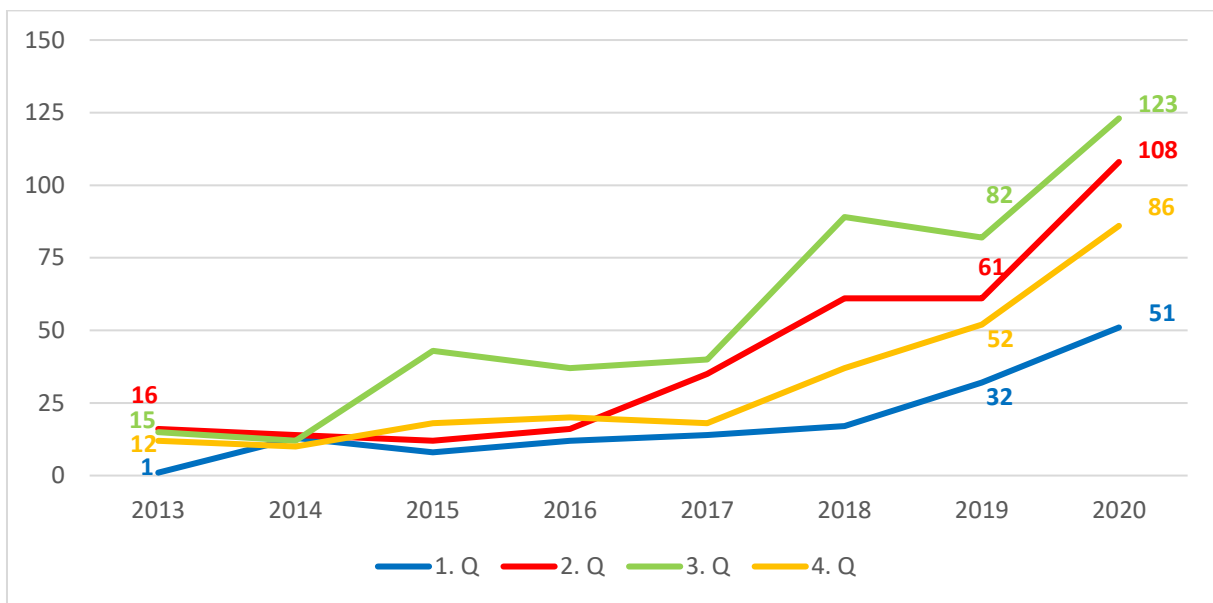
### 3.3 Verteilung nach Jahreszeit

Etwa zwei Drittel der Verkehrsunfälle mit Beteiligung Pedelec-fahrender ereignen sich im Sommerhalbjahr. Die Anzahl der Unfälle im Winterhalbjahr hat in den letzten Jahren aber erheblich zugenommen. Im ersten Quartal 2013 wurde ein Unfall erfasst, im Jahr 2020 belief sich deren Anzahl im Vergleichsquarteral bereits auf einundfünfzig.

Dieser Trend wird bei einer Betrachtung der klassischen Wintermonate noch deutlicher. Während im Jahr 2013 im Januar und Februar noch kein Verkehrsunfall unter Beteiligung eines Pedelec-fahrenden erfasst wurde, so sind es im Jahr 2020 bereits jeweils sechzehn.

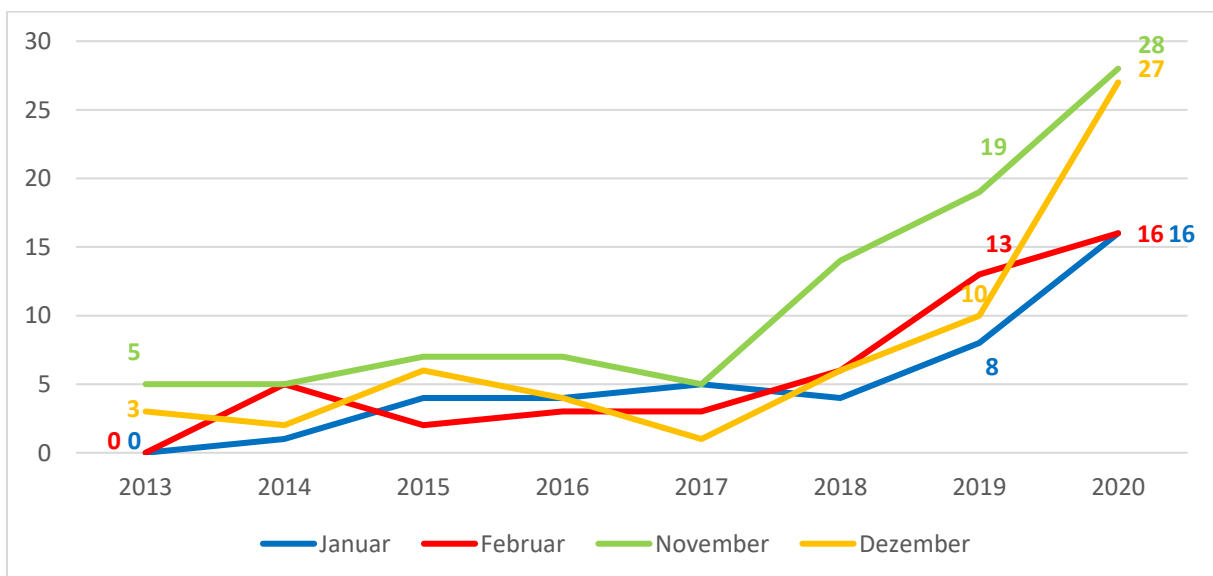
Im Ergebnis ist festzustellen, dass inzwischen ganzjährig ein deutliches Unfallaufkommen im Pedelecverkehr vorhanden ist.

Abbildung 24 - Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Pedelec-fahrenden nach Quartal



Quelle: Nivadis Auswertung

Abbildung 25 - Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Pedelec-fahrenden nach Monat (Winter)



Quelle: Nivadis Auswertung

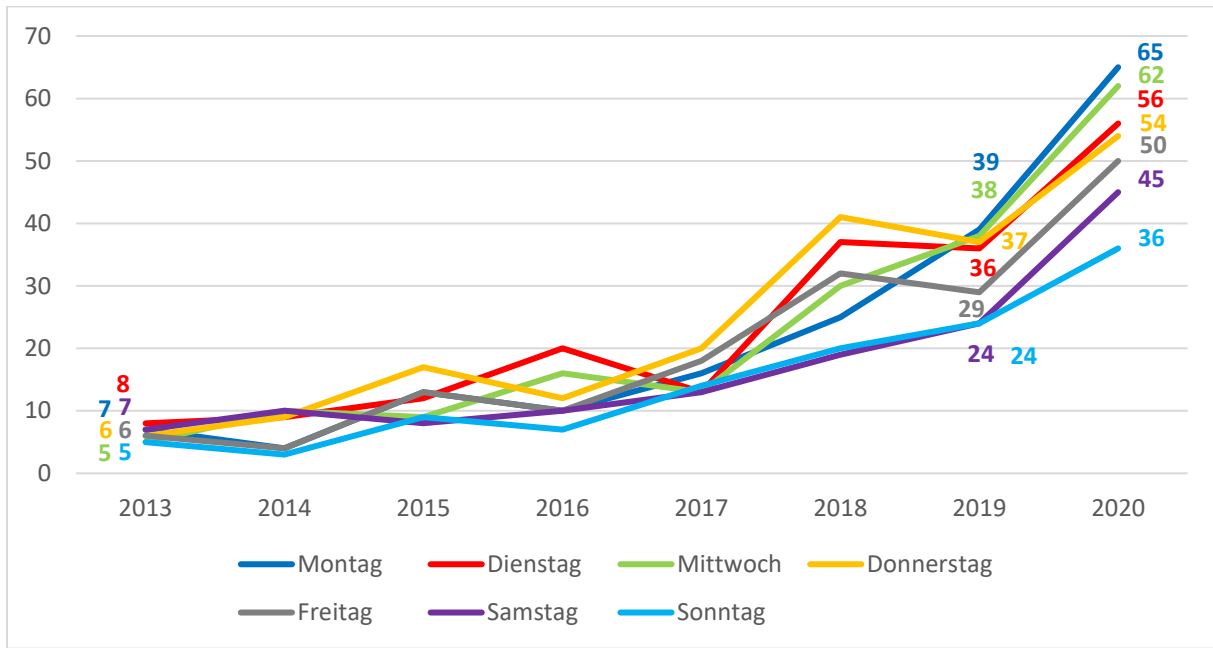


### 3.4 Verteilung nach Wochentag und Tageszeit

Im Gegensatz zum Radverkehr ist eine gleichmäßige Belastung in Bezug auf die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Beteiligung Pedelec-fahrender pro Wochentag erkennbar. Auch am Samstag und Sonntag ist nur eine geringe Abweichung nach unten feststellbar. Eine stärkere Nutzung im Freizeitbereich könnte hierfür die Erklärung sein.

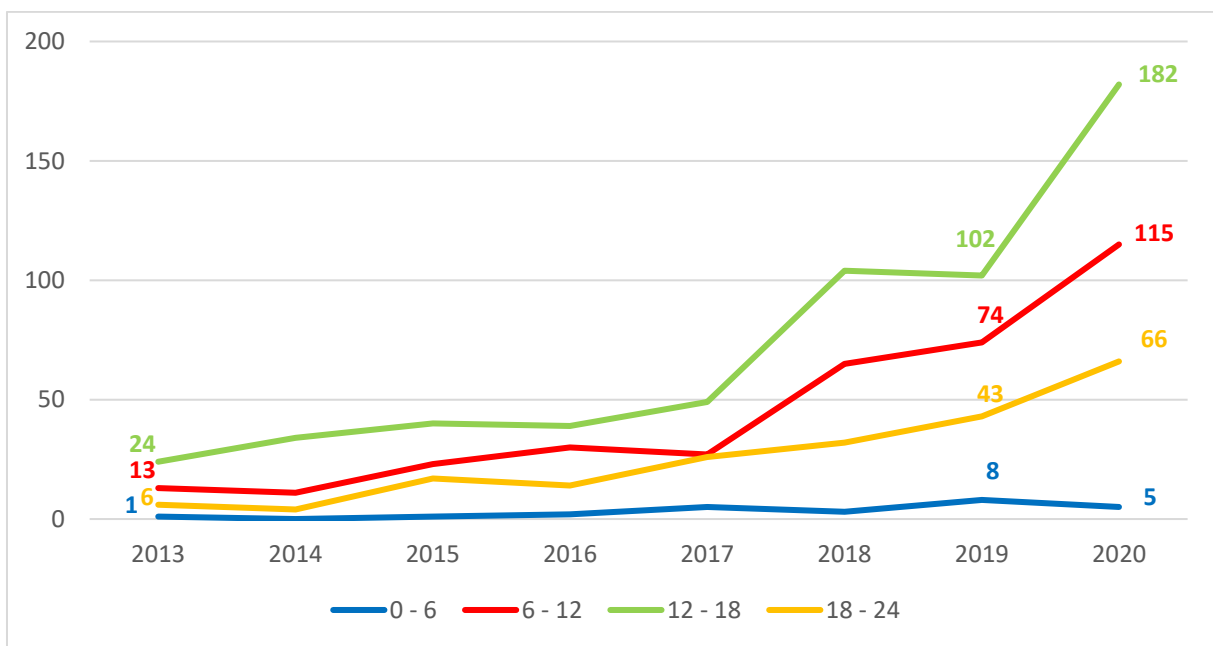
Eine eindeutige Häufung ist bei Verkehrsunfällen im Pedelecverkehr am Vor- und insbesondere am Nachmittag zu erkennen.

Abbildung 26 - Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Pedelec-fahrenden nach Wochentag



Quelle: Nivadis Auswertung

Abbildung 27 - Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Pedelec-fahrenden nach Tageszeit

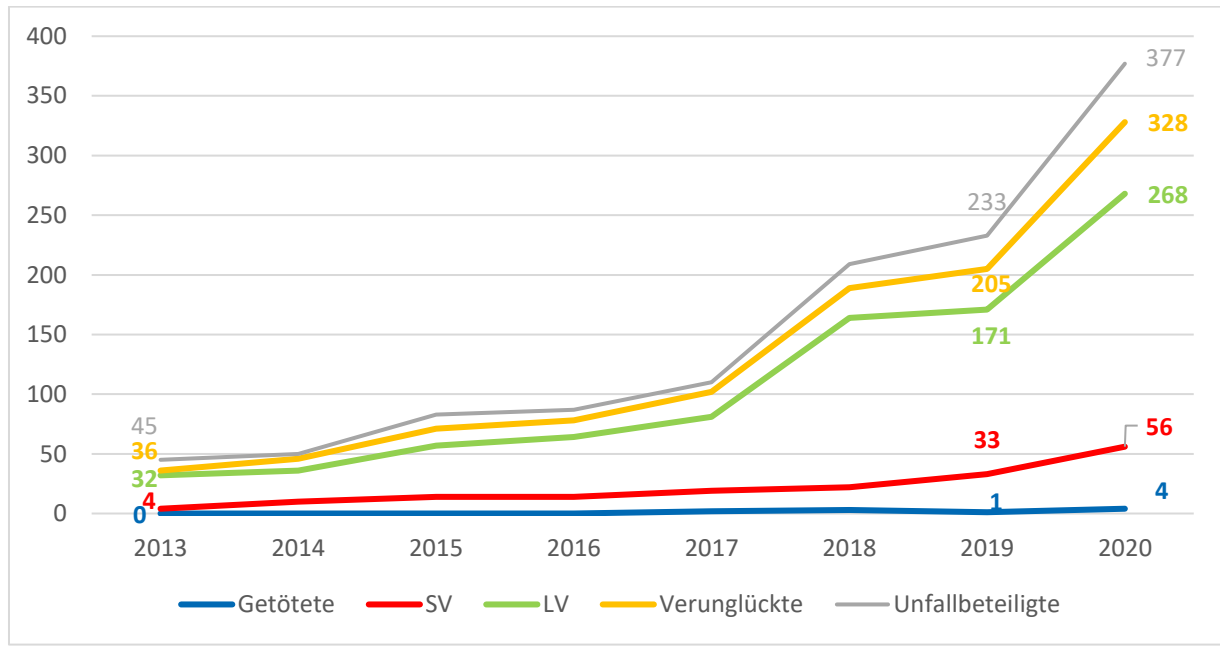


Quelle: Nivadis Auswertung

### 3.5 Verkehrsunfallbeteiligung Pedelec-fahrende – Unfallfolgen

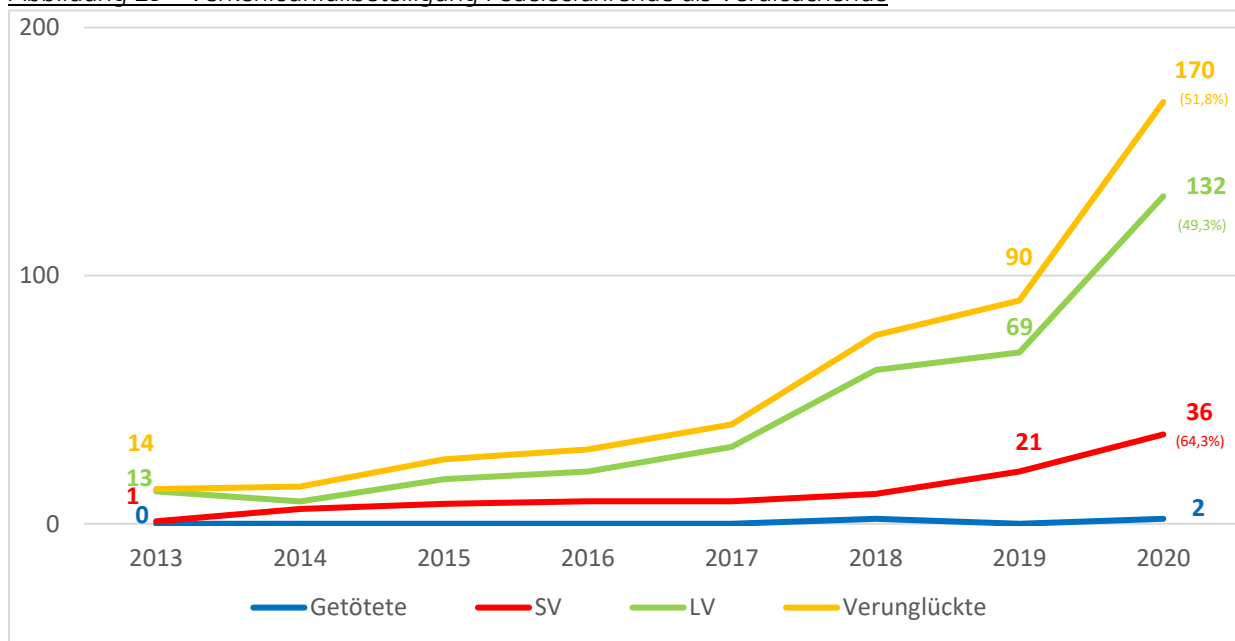
Die Anzahl der an einem Verkehrsunfall beteiligten Pedelec-fahrenden hat seit 2013 sehr deutlich zugenommen (+417,8% / +323), was sich auch bei den leicht- und schwerverletzten Personen abbildet. Insgesamt ist festzustellen, dass die Anzahl der erfassten beteiligten Personen nahezu deckungsgleich mit der Gesamtzahl der Verunglückten ist. Analog zum Fahrradverkehr ist auch hier davon auszugehen, dass eine beträchtliche Anzahl von Unfällen ohne Personenschaden nicht polizeilich aufgenommen und/oder erfasst wird. Die Verursachung der Verkehrsunfälle mit Personenschäden liegt etwa zur Hälfte bei den Pedelec-fahrenden.

Abbildung 28 - Verkehrsunfallbeteiligung Pedelec-fahrende – Unfallfolgen



Quelle: Nivadis Auswertung

Abbildung 29 - Verkehrsunfallbeteiligung Pedelec-fahrende als Verursachende

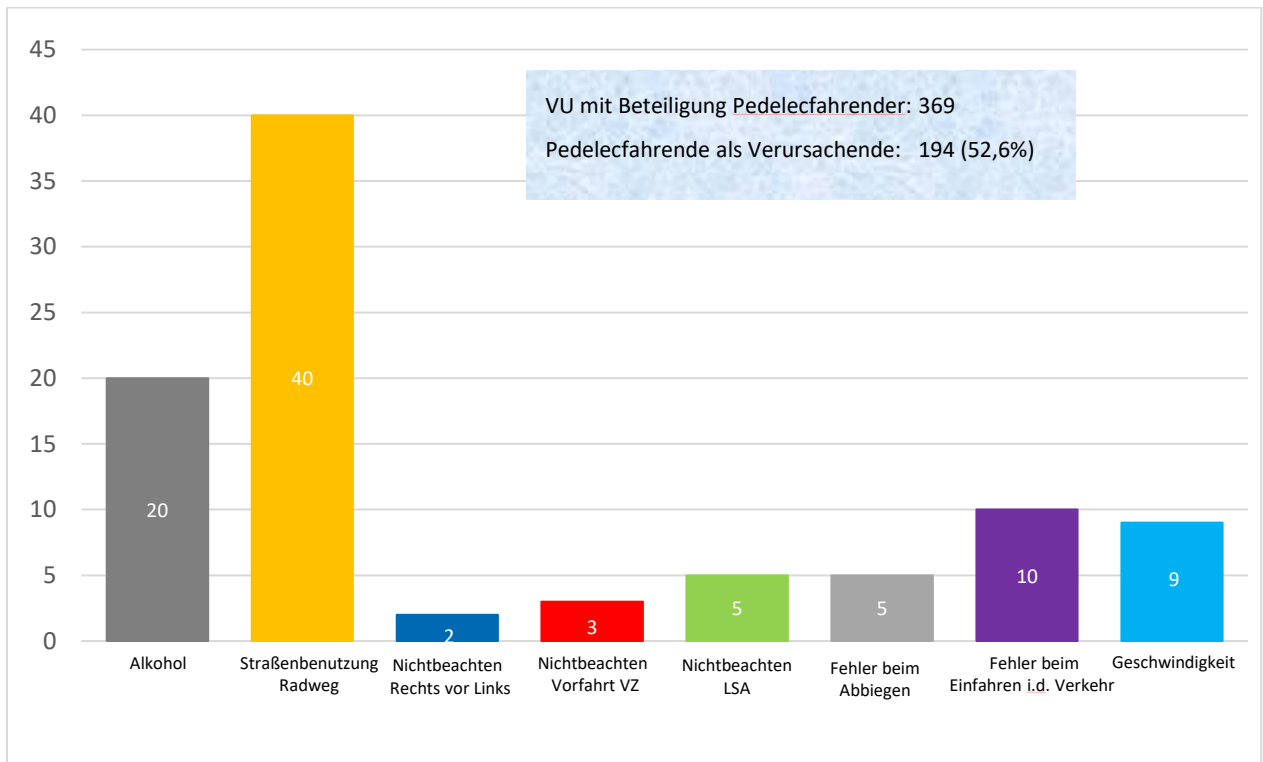


Quelle: Nivadis Auswertung

### 3.6 Hauptunfallursachen

Wie bei anderen Verkehrsmitteln verursachen auch Pedelec-fahrende aufgrund „anderer Fehler“ zumeist (36,3%) Verkehrsunfälle. Diese eher unspezifische Unfallursache erfasst in der Regel einen Unfallhergang, der nicht klar einer anderen Unfallursache zugeordnet werden kann. Als Entscheidungsgrundlage für polizeiliche Maßnahmen sind jedoch die aufgeführten Unfallursachen maßgeblich.

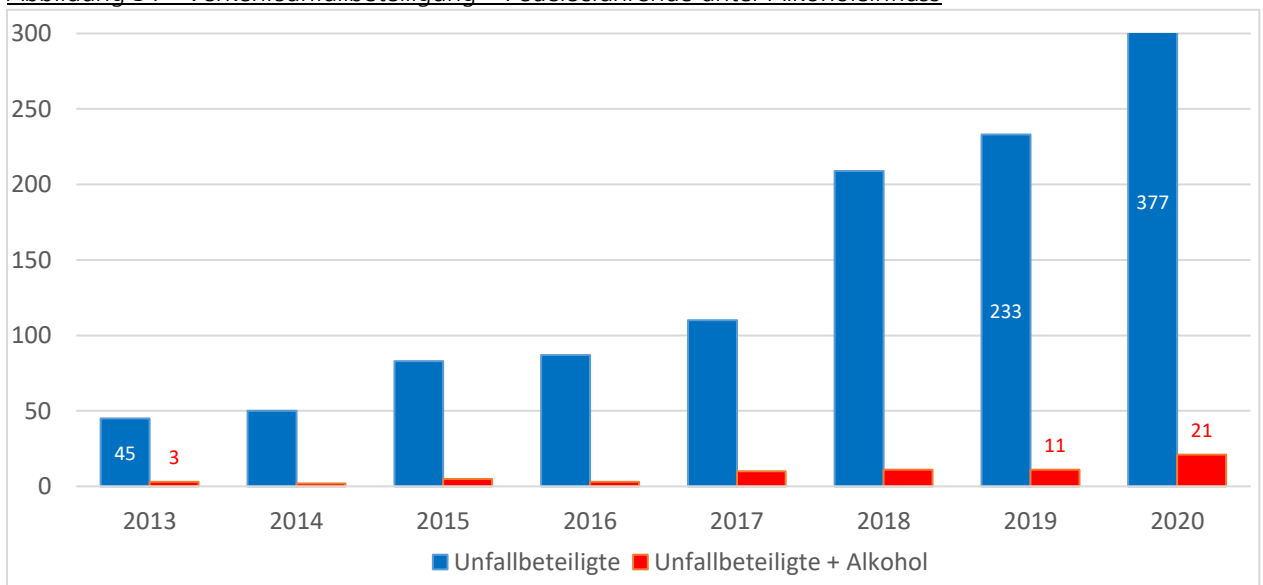
Abbildung 30 – Pedelec-fahrende als Verursachende in 2020



Quelle: Nivadis Auswertung

Die Anzahl der alkoholisierten Pedelec-fahrenden, die an einem Verkehrsunfall beteiligt waren, ist gering und liegt etwa auf dem Niveau des Radverkehrs.

Abbildung 31 - Verkehrsunfallbeteiligung – Pedelec-fahrende unter Alkoholeinfluss



Quelle: Nivadis Auswertung

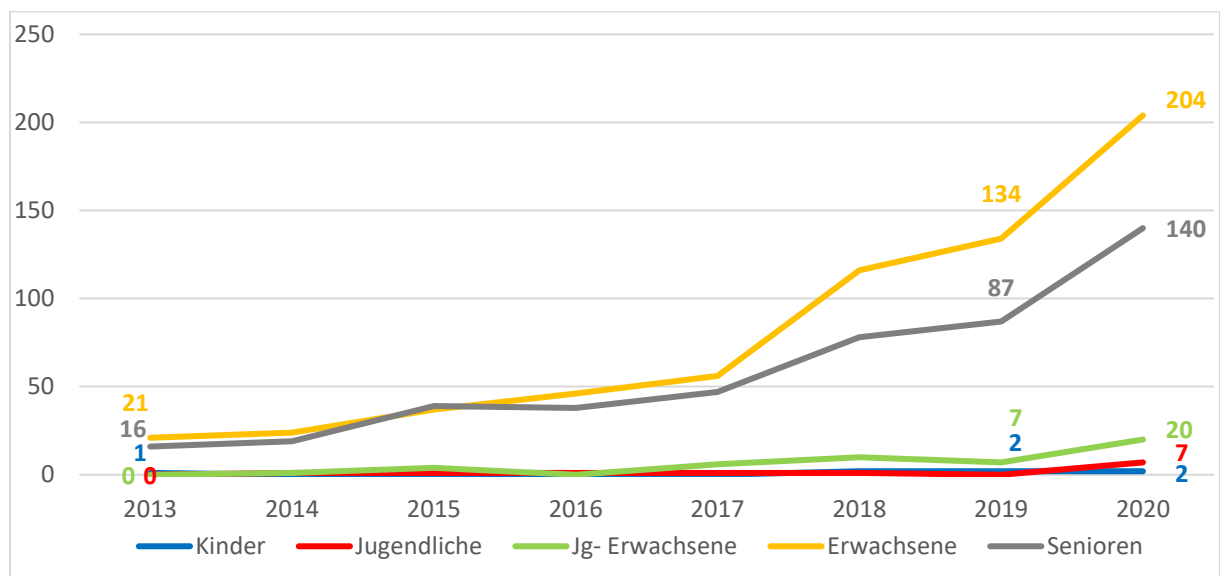
### 3.7 Verteilung nach Altersklassen

Es wurde nahezu ausschließlich eine Verkehrsunfallbeteiligung der Altersklassen der Erwachsenen und der Senioren festgestellt. Vermutlich fehlen Kindern, Jugendlichen und jungen Erwachsenen die finanziellen Mittel, um Pedelecs zu nutzen.

Durch Verkehrsunfälle unter Beteiligung eines Pedelec-fahrenden wurden mit einer Ausnahme bisher nur Senioren getötet.

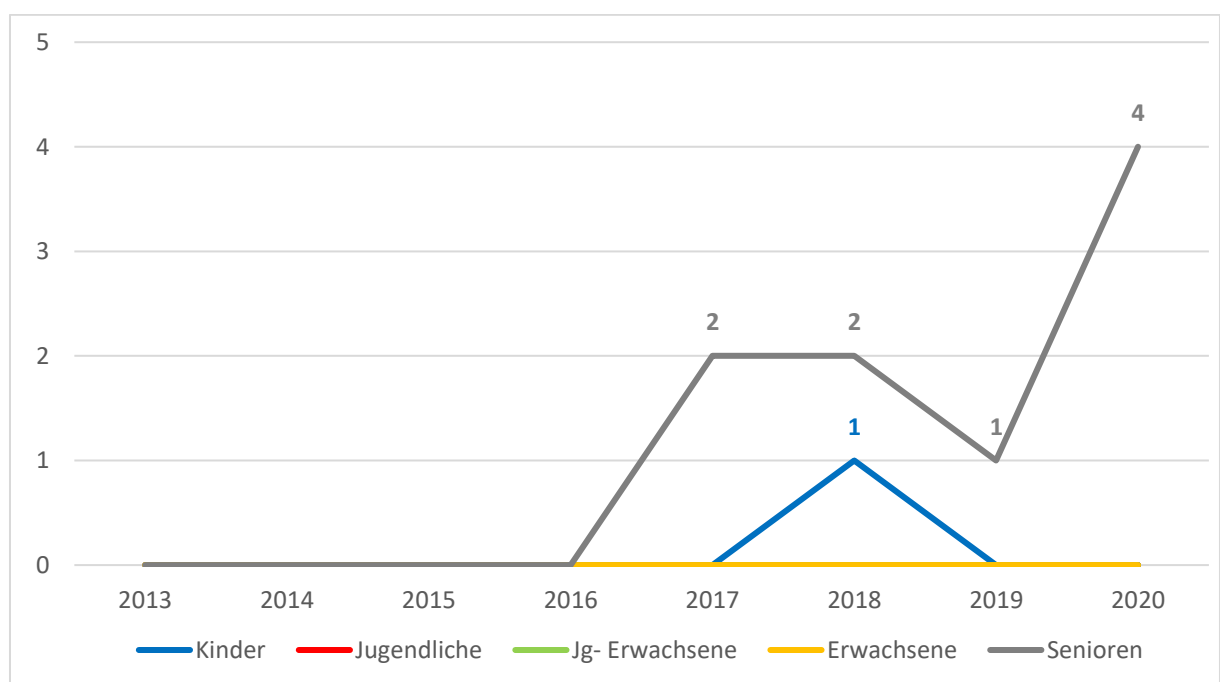
Bei der Anzahl der Schwer- und Leichtverletzten ist bei Senioren und Erwachsenen seit 2013 jeweils eine Vervielfachung festzustellen.

Abbildung 32 - Verkehrsunfallbeteiligung – Pedelec-fahrende nach Altersklassen



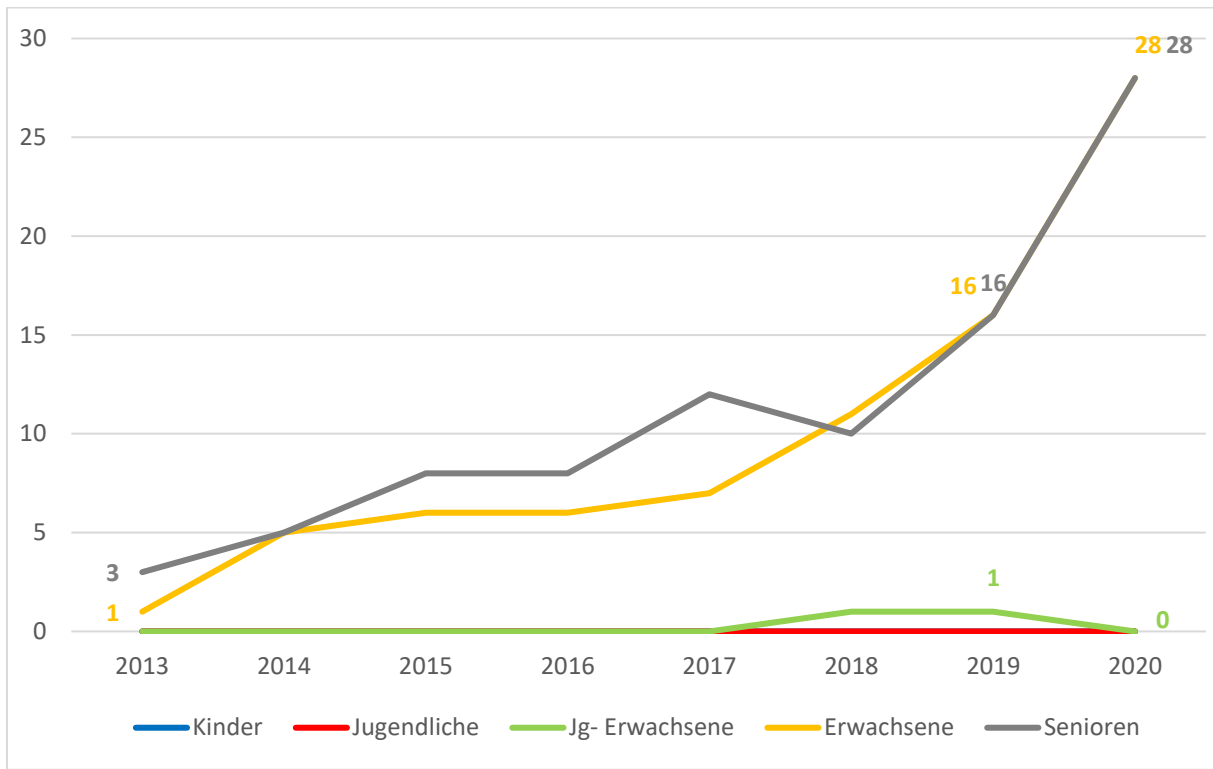
Quelle: Nivadis Auswertung

Abbildung 33 - Verkehrsunfallbeteiligung – Pedelec-fahrende nach Altersklassen – Getötete



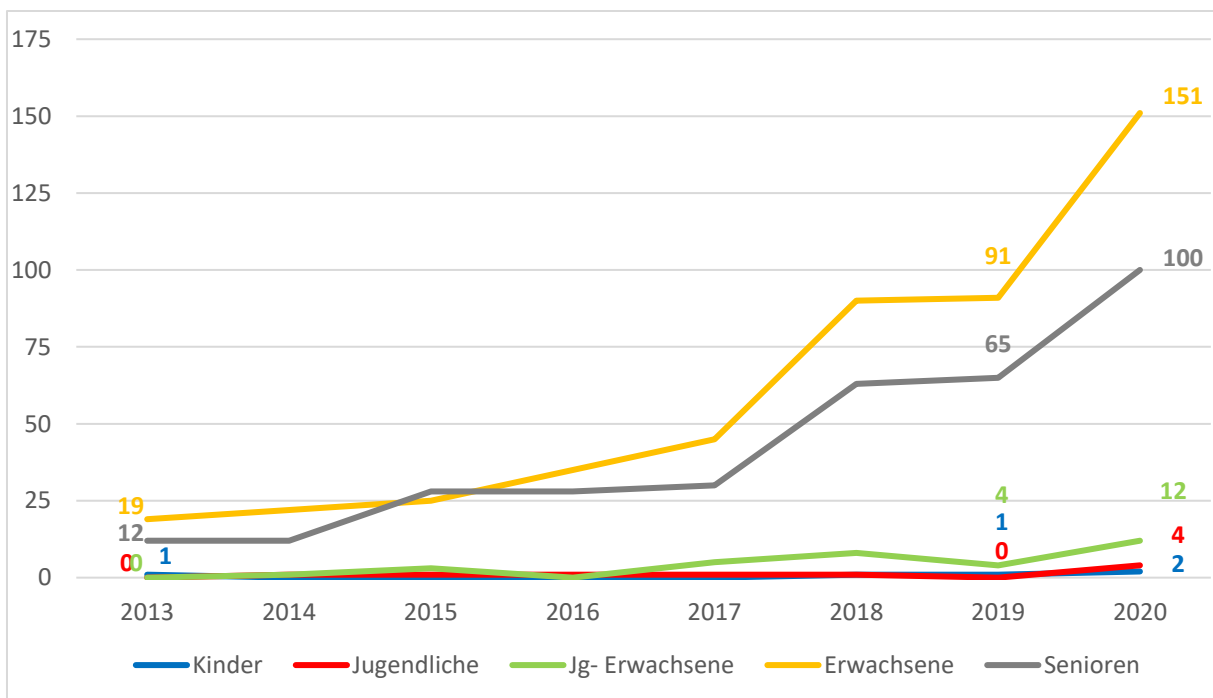
Quelle: Nivadis Auswertung

Abbildung 34 - Verkehrsunfallbeteiligung – Pedelec-fahrende nach Altersklassen – Schwerverletzte



Quelle: Nivadis Auswertung

Abbildung 35 - Verkehrsunfallbeteiligung – Pedelec-fahrende nach Altersklassen – Leichtverletzte

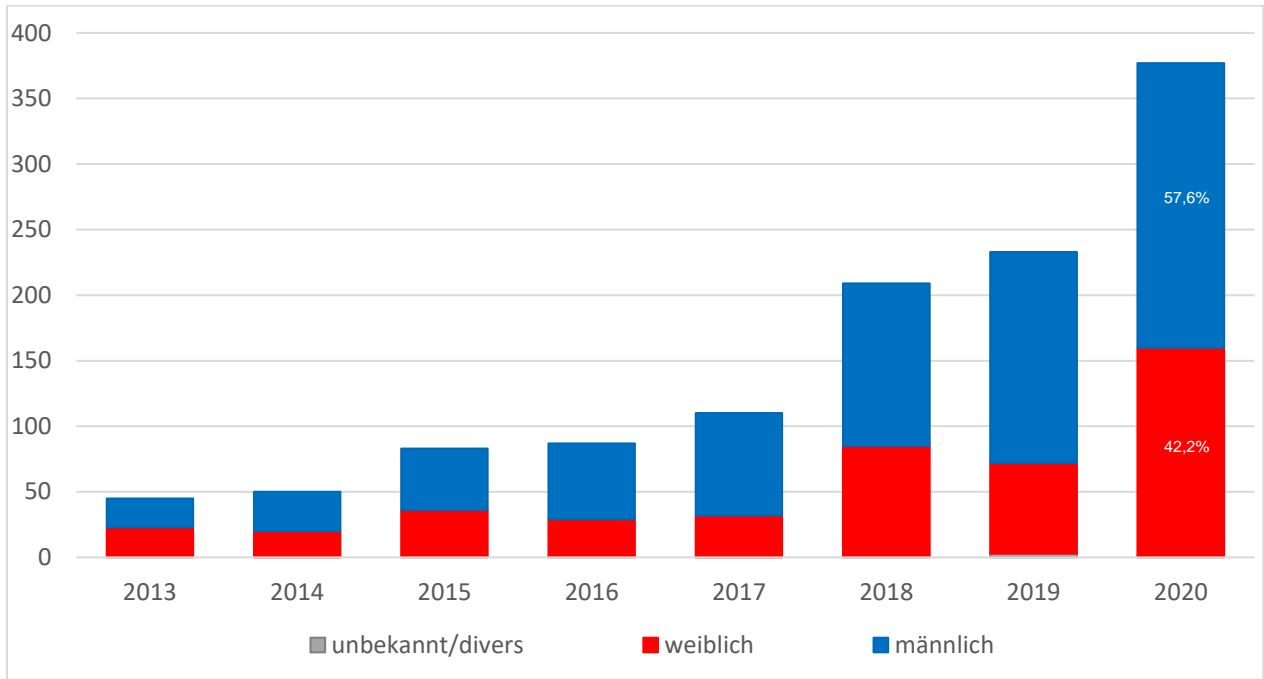


Quelle: Nivadis Auswertung

### 3.8 Verteilung nach Geschlecht

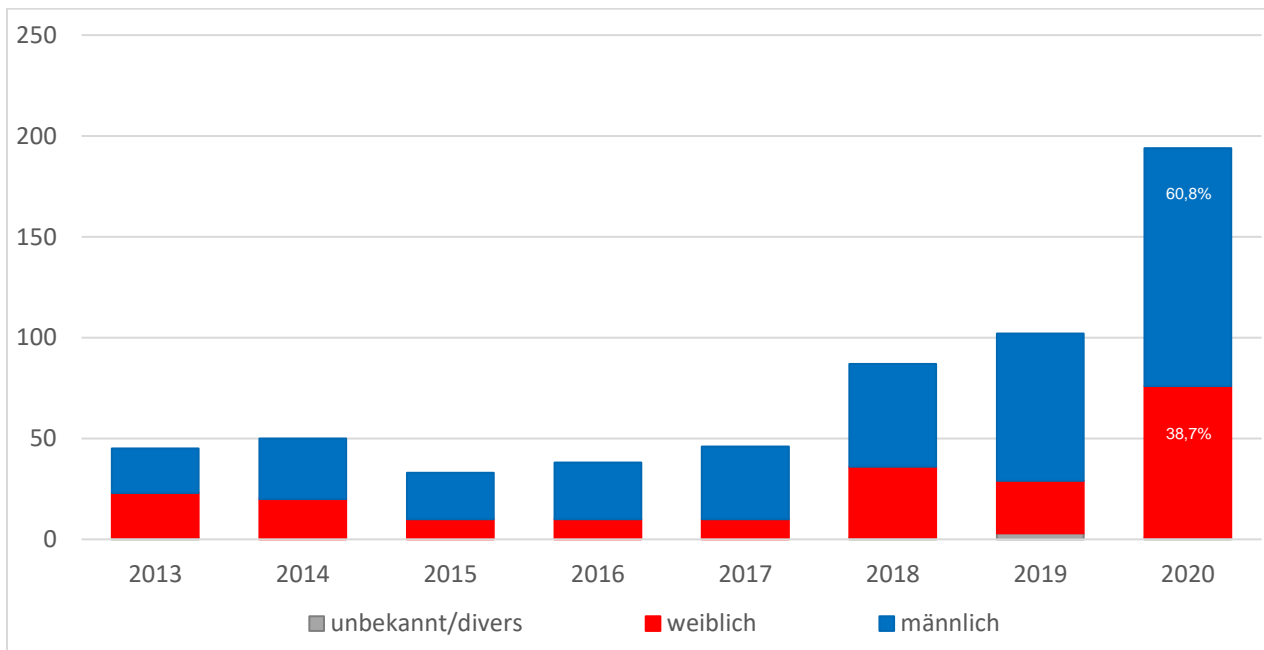
Im Jahr 2013 wurde eine nahezu gleiche Anzahl von Männern und Frauen an Verkehrsunfällen unter Beteiligung eines Pedelec-fahrenden erfasst. Zwischenzeitlich waren deutlich mehr Männer Verursachende. Im Jahr 2020 näherte sich die Verteilung mit 57,6% (Männer) und 42,2% (Frauen) wieder an. Die Zuordnung bei der Verursachung des Unfalls nach Geschlecht ist in etwa entsprechend.

Abbildung 36 - Verkehrsunfallbeteiligung – Pedelec-fahrende nach Geschlecht



Quelle: Nivadis Auswertung

Abbildung 37 - Verkehrsunfallbeteiligung – Pedelec-fahrende nach Geschlecht als Verursachende



Quelle: Nivadis Auswertung

## 4 Fazit

### Radverkehr

- Die Beteiligung von Radfahrenden an Verkehrsunfällen hat deutlich zugenommen
- Über die Hälfte der Verkehrsunfälle wird durch Radfahrende verursacht
- Verkehrsunfälle unter Beteiligung Radfahrender ereignen sich überwiegend innerorts (Verhältnis 15 : 1), zwei Drittel davon im Zuständigkeitsbereich der PI Hannover
- Die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Beteiligung Radfahrender hat im Winterhalbjahr deutlich zugenommen
- Montag bis Freitag, am Nachmittag und mit Abstrichen am Vormittag, ereignen sich die meisten Verkehrsunfälle unter Beteiligung Radfahrender
- Die Anzahl der verunglückten Radfahrenden (Summe aus leicht- und schwerverletzten sowie getöteten Personen) ist deutlich gestiegen
- Nutzung der falschen Fahrbahnseite, Alkoholbeeinflussung und Fehler beim Einfahren in den Verkehr sind die häufigsten, spezifischen Unfallursachen Radfahrender
- Die Beteiligung nahezu aller Altersklassen an Unfällen im Radverkehr steigt deutlich an, ausgenommen davon sind Kinder (0 – 14 Jahre)
- Besonders bei den schwerverletzten und getöteten Personen ist die Altersklasse der Senioren (65+ Jahre) deutlich überrepräsentiert

### Pedelecverkehr

- Die Anzahl der Verkehrsunfälle hat sich vervielfacht
- Über die Hälfte der Verkehrsunfälle wird durch Pedelec-fahrende verursacht
- Die Verkehrsunfälle unter Beteiligung Pedelec-fahrender ereignen sich überwiegend innerorts (Verhältnis 8 : 1) und zu knapp zwei Dritteln im Zuständigkeitsbereich der PI Hannover
- Die Anzahl der Verkehrsunfälle in den Wintermonaten hat stark zugenommen, so dass inzwischen ganzjährig ein erkennbares Verkehrsunfallaufkommen zu verzeichnen ist
- Die Verkehrsunfälle sind in etwa gleichmäßig auf die Wochentage verteilt, mit einer geringen Abweichung nach unten am Samstag und Sonntag
- Die meisten Unfälle im Pedelecverkehr ereignen sich am Nachmittag, mit einigen Abstrichen auch am Vormittag
- Die Anzahl der verunglückten Pedelec-fahrenden (Summe aus leicht- und schwerverletzten sowie getöteten Personen) hat sich vervielfacht
- Fast ausschließlich sind die Altersgruppen der Erwachsenen (25 – 64 Jahre) und Senioren (65+ Jahre) an Verkehrsunfällen mit Pedelec-fahrenden beteiligt
- Getötet wurden nahezu ausschließlich Personen aus der Altersgruppe der Senioren (65+ Jahre)
- Bei Personen, die bei Verkehrsunfällen unter Beteiligung des Pedelecverkehrs leicht- oder schwerverletzt wurden ist eine deutliche Zunahme in den Altersklassen der Erwachsenen (25 – 64 Jahre) und Senioren (65+ Jahre) festzustellen