



# Lagebild Radverkehr 2022

PD Hannover

Dezernat 12.3



**POLIZEIDIREKTION**  
HANNOVER

## Inhalt

1.	Allgemeines .....	3
2.	Verkehrsunfallentwicklung Radverkehr .....	4
2.1	Anzahl der Verkehrsunfälle .....	4
2.2	Verteilung nach örtlicher Zuständigkeit und Ortslage .....	5
2.3	Verteilung nach Jahreszeit .....	6
2.4	Verteilung nach Wochentagen und Tageszeit.....	6
2.5	Verkehrsbeteiligung Radfahrende – Unfallfolgen .....	7
2.6	Hauptunfallursachen .....	8
2.7	Verkehrsunfälle zum Nachteil des Radverkehrs.....	9
2.8	Verteilung nach Altersklassen .....	11
2.9	Verteilung nach Geschlecht.....	14
3.	Verkehrsunfallentwicklung Pedelecverkehr.....	15
3.1	Anzahl der Verkehrsunfälle .....	15
3.2	Verteilung nach örtlicher Zuständigkeit und Ortslage .....	16
3.3	Verteilung nach Jahreszeit .....	17
3.4	Verteilung nach Wochentag und Tageszeit.....	17
3.5	Verkehrsunfallbeteiligung Pedelec-fahrende - Unfallfolgen .....	18
3.6	Hauptunfallursachen .....	19
3.7	Verteilung nach Altersklassen .....	20
3.8	Verteilung nach Geschlecht.....	22
4.	Verkehrsüberwachung .....	24
5.	Verkehrsunfallprävention.....	25
6.	Fazit .....	25

## 1. Allgemeines

Das Fahrrad spielt im Rahmen der Verkehrswende bundesweit weiterhin eine wichtige Rolle und bietet als umweltfreundliches Fortbewegungsmittel eine gute Alternative zu anderen Mobilitätsformen. Längst hat sich das Fahrrad vom beliebten Freizeitobjekt zum etablierten Verkehrsmittel entwickelt.

Auch die Stadt und Region Hannover verzeichnen in den letzten Jahren ein kontinuierliches Plus bei der Betrachtung des Radverkehrs. So wurden 2022 an den zehn Zählstellen in der Landeshauptstadt 11,84 Millionen Radfahrende gezählt.<sup>1</sup>

Festgeschriebenes Ziel im Leitbild Radverkehr als Teil des Masterplans Mobilität 2025<sup>2</sup> ist es, den Anteil des Radverkehrs in der Landeshauptstadt Hannover bis 2025 auf 25% zu steigern. Ein vermehrter Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur und das Ausweisen neuer Fahrradstraßen sind nur einige Projekte, die widerspiegeln, dass die Förderung des Radverkehrs auf dem Weg zur „autofreien Innenstadt“ in Hannover auch einen hohen politischen Stellenwert hat.

Insgesamt sollen zukünftig 13 Velorouten die Innenstadt von Hannover mit dem Umland verbinden. Die Landeshauptstadt Hannover will so ein komfortables, zügiges und sicheres Radfahren gewährleisten.

Mit der Zunahme des Radverkehrs, auch in Kombination mit einer verstärkten Nutzung neuer Mobilitätsformen und der ohnehin schon hohen Verkehrsdichte im innerstädtischen Bereich entwickelt sich eine nicht immer konfliktfreie Verkehrssituation, die sich auch auf die Verkehrsunfallentwicklung des Radverkehrs auswirkt.

Auf Grundlage der Datenbasis des polizeilichen Vorgangsbearbeitungssystems NIVADIS wurde das vorliegende Lagebild Radverkehr erstellt. Es gibt Auskunft über die Verkehrsunfallentwicklung seit dem Jahr 2013. Die Nutzung von Pedelecs (Fahrrad mit Motorunterstützung bis 25 km/h bei max. 250 Watt Leistung) wird seit 2013 als gesonderter Unterpunkt im Bereich Radverkehr statistisch erfasst. Elektrokleinstfahrzeuge, S-Pedelecs und E-Bikes gelten als Kraftfahrzeuge und sind statistisch nicht dem Bereich Radverkehr zugeordnet.

Die polizeiliche Aufnahme, Sachbearbeitung, Auswertung und insbesondere die Analyse von Verkehrsunfällen orientiert sich am gesetzlichen Auftrag Verkehrsordnungswidrigkeiten und Verkehrsstraftaten zu verfolgen und vorzubeugen. Daher steht der Verursachende eines Verkehrsunfalls, auch bezogen auf die Auswertemöglichkeiten, im Blickpunkt der polizeilichen Betrachtung und damit auch in der Darstellung in diesem Lagebild. Die Perspektive aus Sicht von weiteren Unfallbeteiligten, die möglicherweise gesundheitliche und/oder wirtschaftliche Folgen durch den Verkehrsunfall erlitten, kann nur eingeschränkt wiedergegeben werden.

Die zunehmende Bedeutung des Radverkehrs für die Sicherheit im Straßenverkehr findet auch in die Schwerpunktsetzung der polizeilichen Verkehrssicherheitsarbeit Eingang. Mit dem Einrichten einer Fahrradstaffel als festen Bestandteil in der Organisation der PD Hannover werden

---

<sup>1</sup> Zeitungsartikel der HAZ vom 02.03.2023, S. 18

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

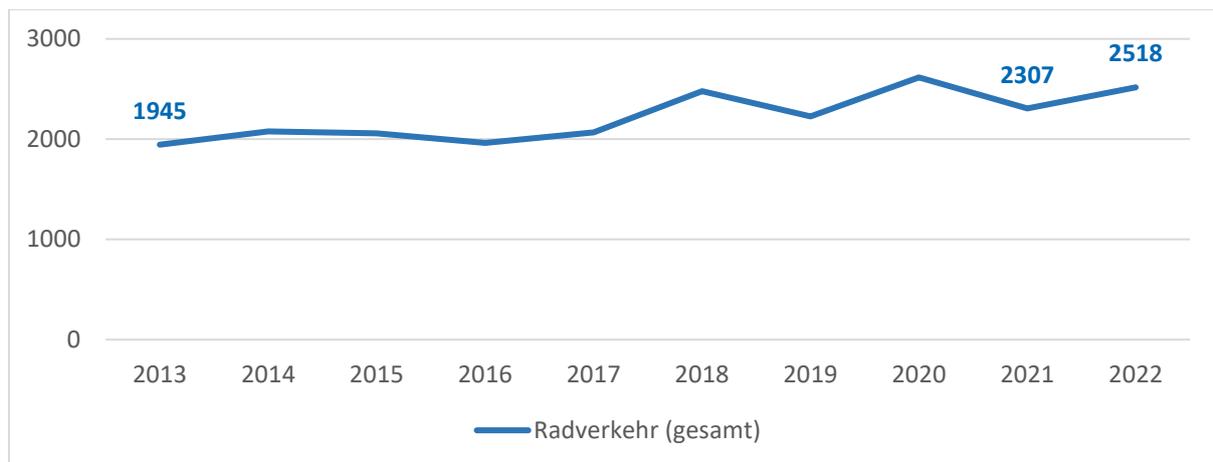
erfolgreiche, neue Wege im Rahmen der Prävention und Repression gegangen. Gleichzeitig erlangt eine intensive Vernetzung mit den weiteren Stakeholdern der Verkehrssicherheitsarbeit, beispielsweise durch gemeinsame Radstreifen der Fahrradstaffel der PD Hannover und dem Verkehrsaußendienst der LH Hannover, eine immer stärkere Bedeutung.

## 2. Verkehrsunfallentwicklung Radverkehr

### 2.1 Anzahl der Verkehrsunfälle

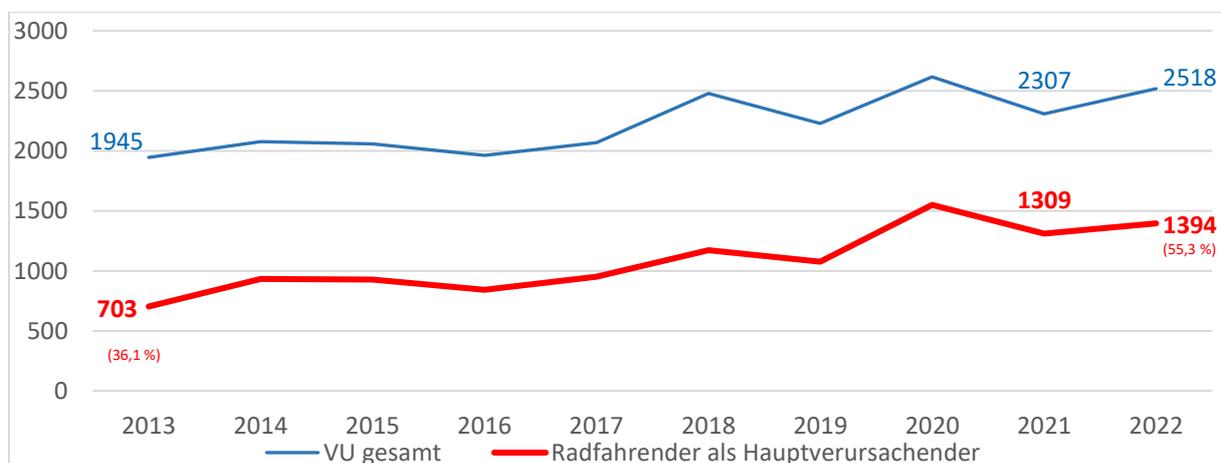
Die Anzahl der polizeilich erfassten Verkehrsunfälle unter Beteiligung des Radverkehrs ist 2022 um 9,14 % (+210) gestiegen. Bei etwas mehr als der Hälfte (55,3 %) der aufgenommenen Verkehrsunfälle wurde der Radfahrende als Verursachender erfasst. Hierbei ist festzustellen, dass sich der Anteil der Radfahrenden als Verursachende seit 2013 von 36,1% auf 55,3% im Jahr 2022 deutlich erhöht hat.

Abbildung 1 – Anzahl der Verkehrsunfälle unter Beteiligung eines Radfahrenden



Quelle: Nivadis Auswertung / Sachbearbeitende Zuständigkeit PD Hannover

Abbildung 2 – Anzahl der Verkehrsunfälle unter Beteiligung eines Radfahrenden als Verursachenden



Quelle: Nivadis Auswertung / Sachbearbeitende Zuständigkeit PD Hannover

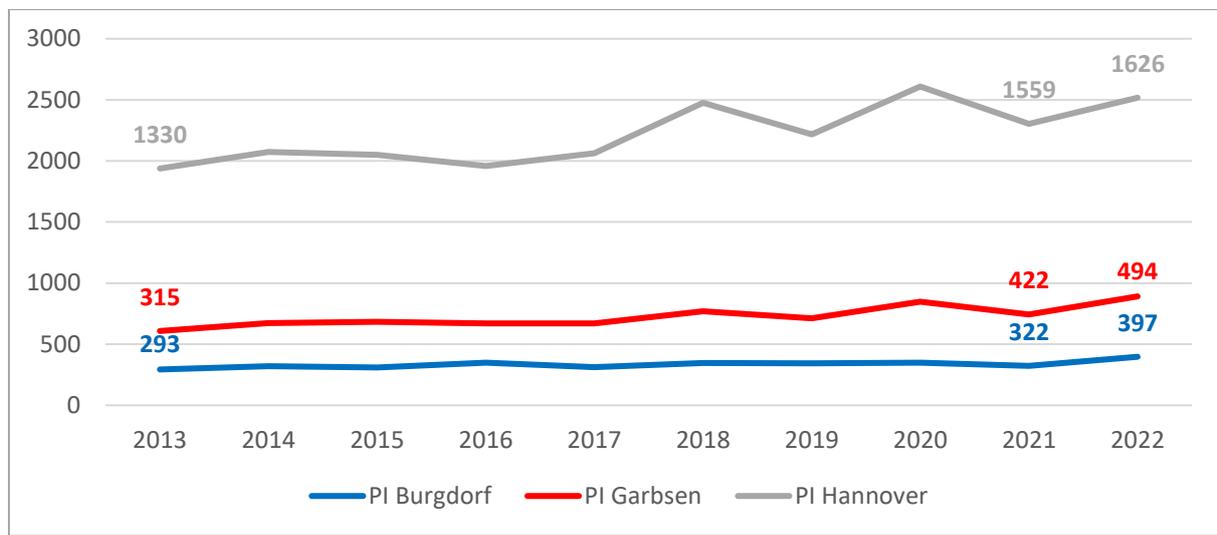
## 2.2 Verteilung nach örtlicher Zuständigkeit und Ortslage

Knapp zwei Drittel (64,6%) der Verkehrsunfälle unter Beteiligung des Radverkehrs wurden im Jahr 2022 im Zuständigkeitsbereich der PI Hannover erfasst, während 19,6% im Bereich der PI Garbsen und 15,8 % im Bereich der PI Burgdorf aufgenommen wurden.

Weiterhin ist festzustellen, dass die überwiegende Anzahl (94,5%) der Verkehrsunfälle unter Beteiligung des Radverkehrs innerhalb geschlossener Ortschaften zu verzeichnen war.

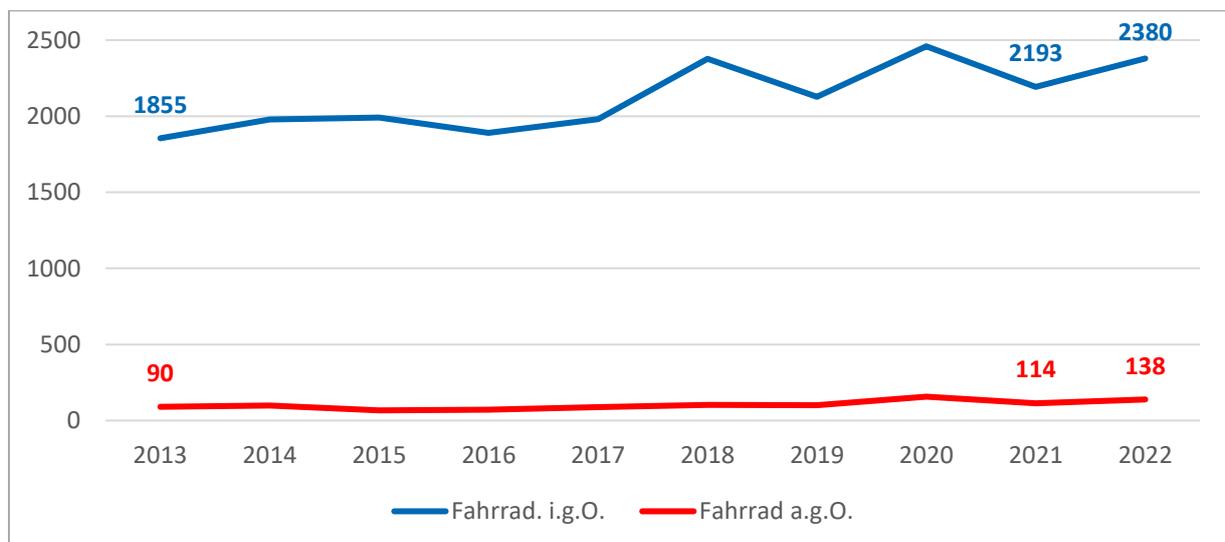
Im Ergebnis liegt der Schwerpunkt der Verkehrsunfallentwicklung im Radverkehr weiterhin im innerstädtischen Verkehrsraum der PI Hannover.

Abbildung 3 – Anzahl der Verkehrsunfälle u. Beteiligung eines Radfahrenden nach örtlicher Zuständigkeit



Quelle: Nivadis Auswertung / Sachbearbeitende Zuständigkeit PD Hannover

Abbildung 4 – Anzahl der Verkehrsunfälle unter Beteiligung eines Radfahrenden nach Ortslage



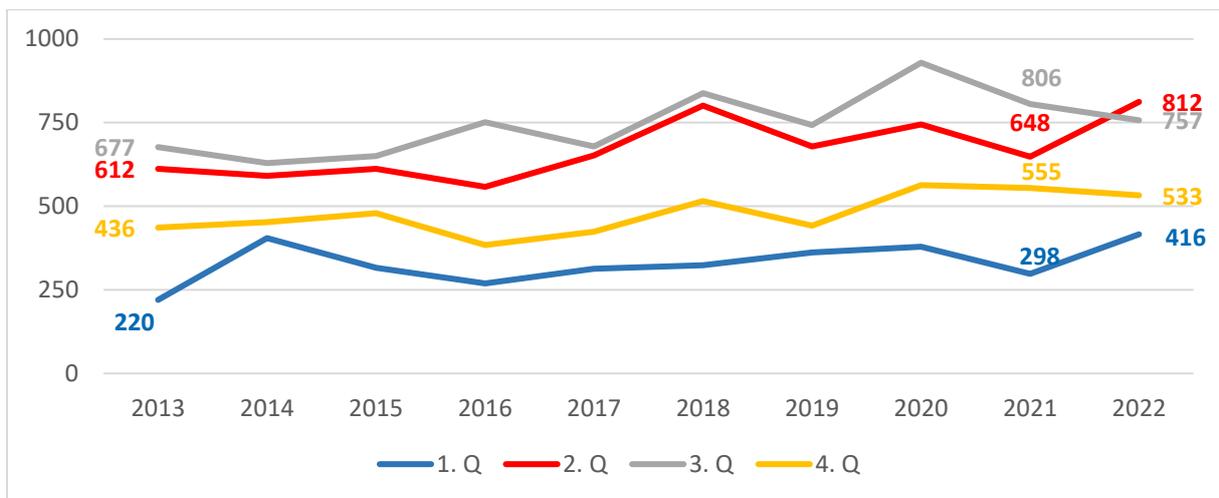
Quelle: Nivadis Auswertung / Sachbearbeitende Zuständigkeit PD Hannover

## 2.3 Verteilung nach Jahreszeit

Im Jahr 2022 ist in den ersten beiden Quartalen ein deutlicher Anstieg der Verkehrsunfallzahlen unter Beteiligung des Radverkehrs festzustellen (1. Quartal: +39,6% / 2. Quartal: +25,3%). Im dritten und vierten Quartal hingegen sinken die Zahlen leicht (3. Quartal: -6,5% / 4. Quartal: -4,1%).

Die Betrachtung bestätigt eine zunehmende Fahrradnutzung und damit steigende Unfallzahlen über das gesamte Jahr hinweg.

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



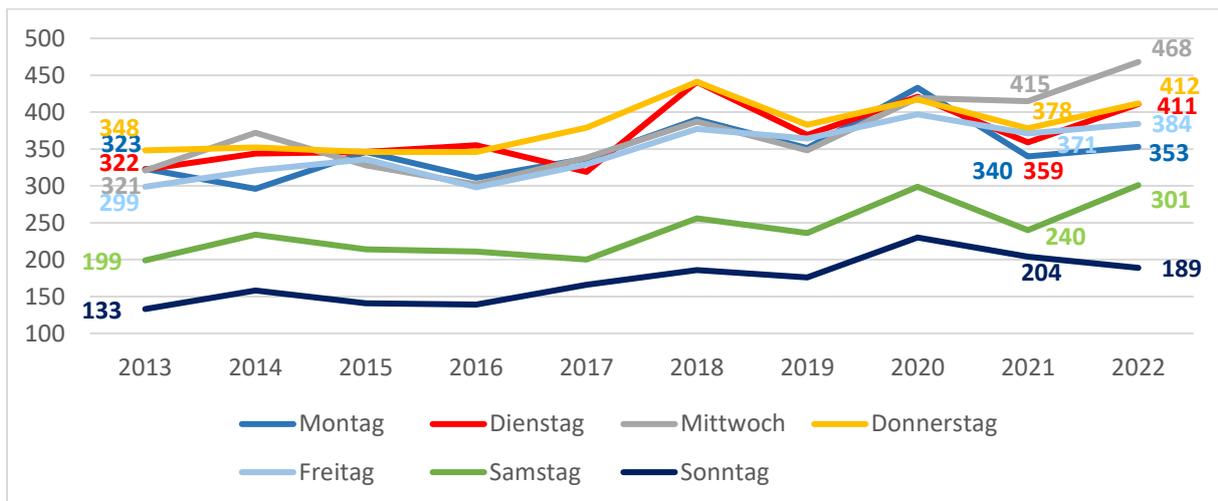
Quelle: Nivadis Auswertung / Sachbearbeitende Zuständigkeit PD Hannover

## 2.4 Verteilung nach Wochentagen und Tageszeit

Die überwiegende Anzahl der Verkehrsunfälle unter Beteiligung des Radverkehrs ereignet sich in der Woche von Montag bis Freitag. Die Zahlen sind im Vergleich zum Vorjahr an allen Wochentagen, ausgenommen der Sonntag, steigend. Auffallend ist ein deutlicher Anstieg der Unfallzahlen am Samstag (+25,4%).

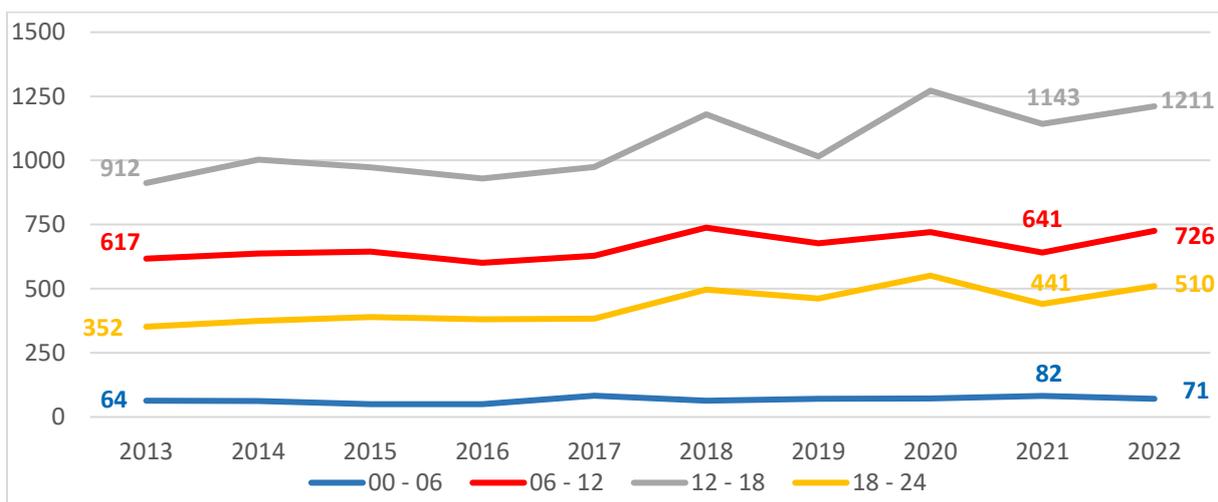
Auf Tageszeiten verteilt folgen die Unfallzahlen dem Trend der Vorjahre mit erhöhten Unfallzahlen am Nachmittag.

Abbildung 6 – Anzahl der Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Radfahrenden nach Wochentag



Quelle: Nivadis Auswertung / Sachbearbeitende Zuständigkeit PD Hannover

Abbildung 7 – Anzahl der Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Radfahrenden nach Uhrzeit

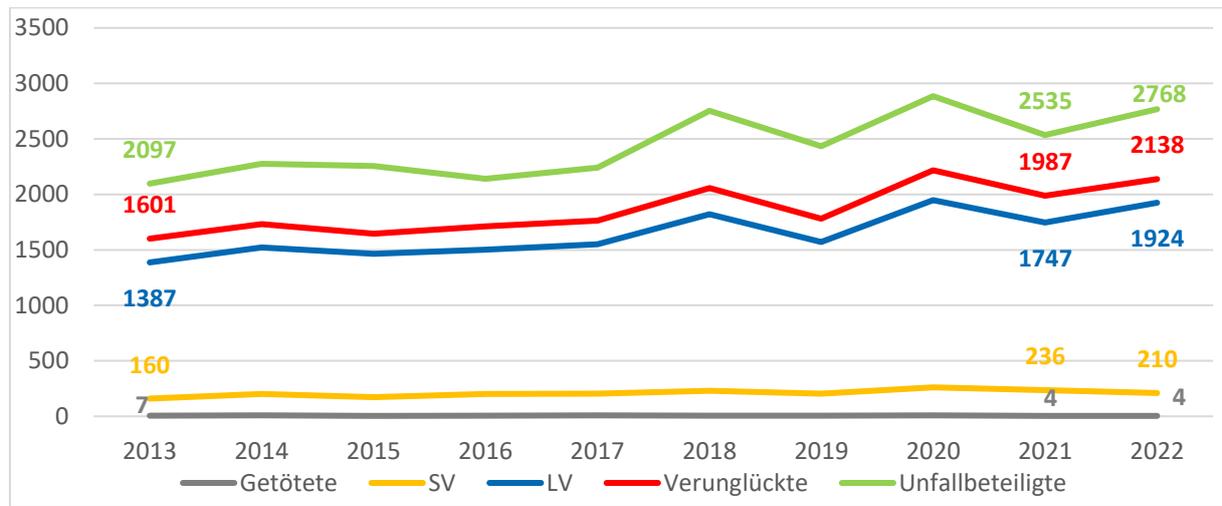


Quelle: Nivadis Auswertung / Sachbearbeitende Zuständigkeit PD Hannover

## 2.5 Verkehrsbeteiligung Radfahrende – Unfallfolgen

Die Anzahl der an einem Verkehrsunfall beteiligten Radfahrenden hat in den letzten Jahren insgesamt deutlich zugenommen. Nachdem die Zahlen im Jahr 2021 deutlich gesunken waren, verzeichnet die PD Hannover in 2022 wieder eine Zunahme (+9,2% / +233) an unfallbeteiligten Radfahrenden. Die beteiligten Radfahrenden werden überwiegend (77,2%) als verunglückt (Summe der leicht-, schwer- und tödlich verletzten Unfallbeteiligten) erfasst. Wobei zu vermuten ist, dass eine nicht geringe Anzahl an Verkehrsunfällen ohne Personenschaden nicht polizeilich aufgenommen und erfasst wird. Aufgrund der i.d.R. deutlich geringeren Sachschäden und einer damit einhergehenden unkomplizierteren Schadensregulierung, ist das Interesse an einer polizeilichen Aufnahme bei Unfällen ohne Personenschaden oftmals gering.

Abbildung 8 – Verkehrsunfallbeteiligung Radfahrende - Unfallfolgen

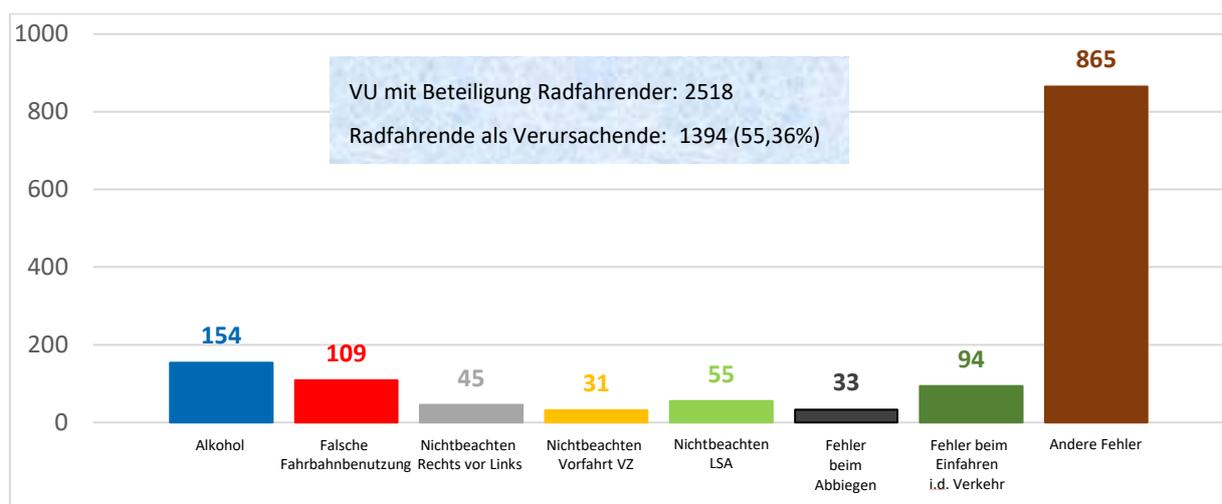


Quelle: Nivadis Auswertung / Sachbearbeitende Zuständigkeit PD Hannover

## 2.6 Hauptunfallursachen

Als Hauptunfallursache bei Radfahrenden werden vor allem „andere Fehler“ erfasst. Unter dieser eher unspezifischen Unfallursache werden Unfallhergänge erfasst, die nicht klar einer anderen Unfallursache zugeordnet werden können. Als Grundlage für polizeiliche Maßnahmen dienen jedoch vor allem die klar definierten Unfallursachen. Hier sind, wie bereits in den letzten Jahren, die häufigsten Ursachen für Verkehrsunfälle von Radfahrenden Alkoholbeeinflussung (154), die falsche Benutzung der Fahrbahn (94) und Fehler beim Einfahren in den Verkehr (94).

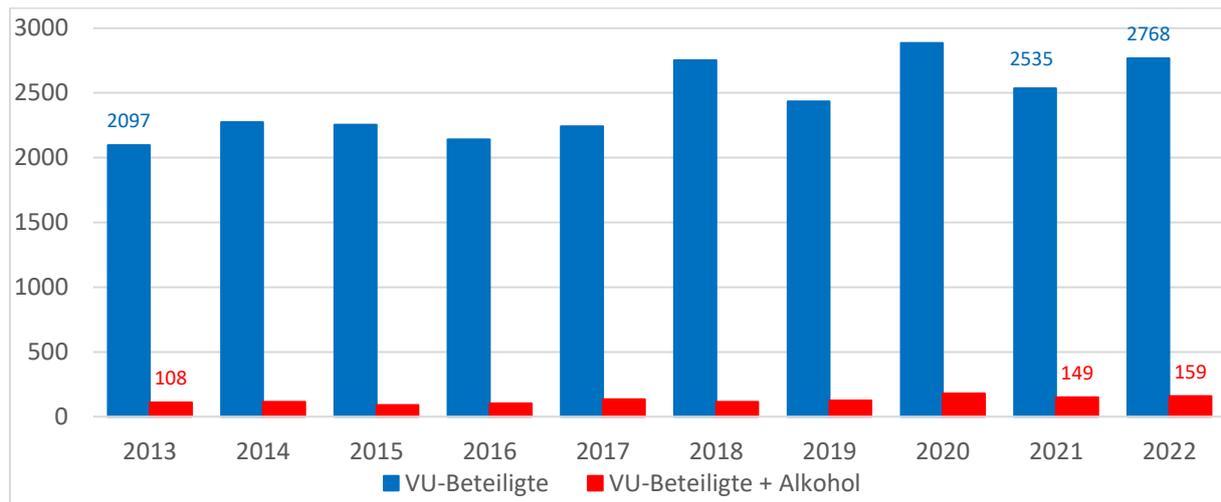
Abbildung 9 – Hauptunfallursachen – Radfahrende als Verursachende in 2022



Quelle: Nivadis Auswertung / Sachbearbeitende Zuständigkeit PD Hannover

Die Anzahl der unter dem Einfluss alkoholischer Getränke stehenden Radfahrenden, die an Verkehrsunfällen beteiligt sind, ist seit 2013 (5,2%) im Verhältnis zu der Anzahl aller an einem Unfall beteiligten Radfahrenden konstant geblieben (2022: 5,7%). Eine Beeinflussung durch Betäubungsmittel und Medikamente wird aufgrund der weiterhin sehr geringen Anzahl nicht näher betrachtet.

Abbildung 10 – Verkehrsunfallbeteiligung – Radfahrende unter Alkoholeinfluss



Quelle: Nivadis Auswertung / Sachbearbeitende Zuständigkeit PD Hannover

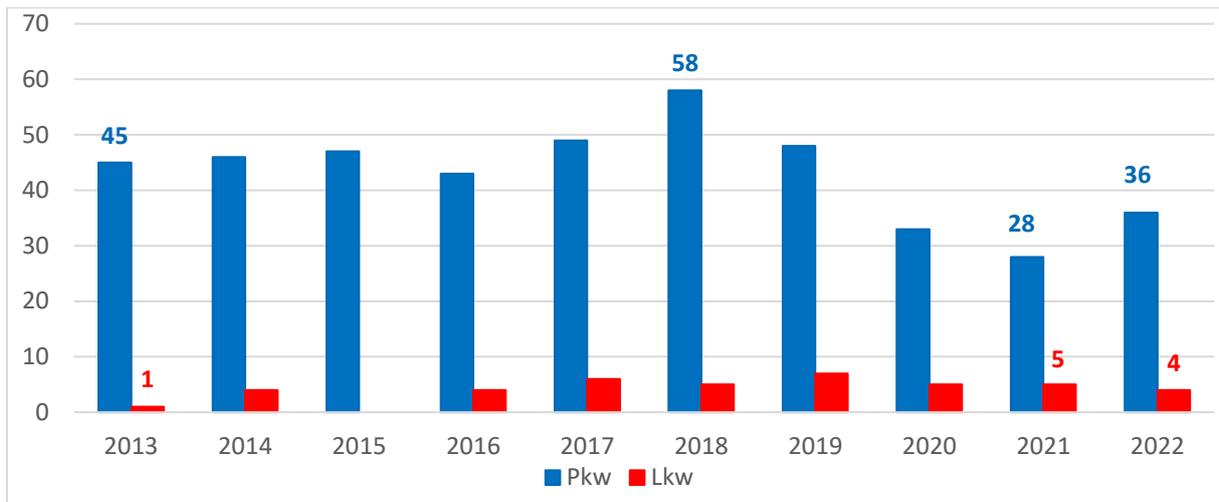
## 2.7 Verkehrsunfälle zum Nachteil des Radverkehrs

Bei bestimmten, statistischen Unfalltypen ist der Radverkehr als geschädigte Verkehrsbeteiligungsart bereits enthalten. Hierbei handelt es sich um regelmäßig wiederkehrende Unfallsituationen, die aufgrund ihrer Häufigkeit für die polizeiliche Verkehrssicherheitsarbeit besonders relevant sind. Es werden insbesondere Fehler beim Abbiegen, Einbiegen und Kreuzen sowie Fehler beim Aussteigen, die zu einem Unfallgeschehen mit Beteiligung des Radverkehrs führen, jeweils differenziert betrachtet.

Generell kann man feststellen, dass das Unfallgeschehen der nachfolgend dargestellten Unfallursachen hauptsächlich durch Pkw-Fahrende verursacht wird. Das Fehlverhalten von Lkw-Fahrenden spielt hierbei eine untergeordnete Rolle, wenngleich die Folgen der Unfälle zwischen Lkw und Fahrrad schwerwiegend sein können.

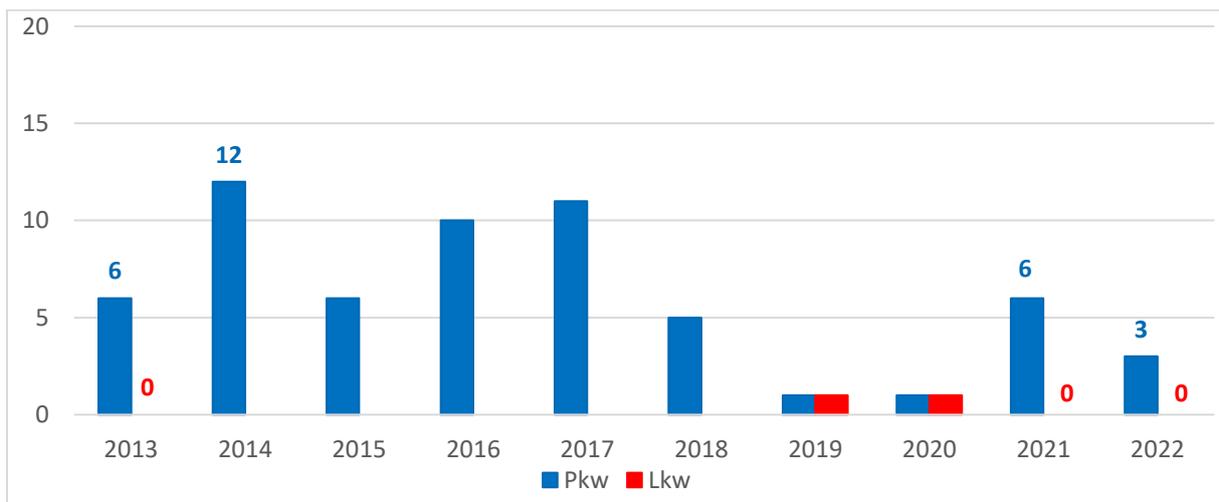
Deutlich hervor sticht die Zahl von 393 Verkehrsunfällen (+ 61 / + 18,4%), die durch fehlerhaftes Einbiegen oder Kreuzen von Pkw-Fahrenden zum Nachteil des Radverkehrs verursacht wurden. Insgesamt 146 Verkehrsunfälle wurden durch Fehler beim Aussteigen aus einem Pkw oder Lkw zum Nachteil des Radverkehrs verursacht. Hier ist die Anzahl der Verkehrsunfälle im Vergleich zum Vorjahr, in welchem das Phänomen „Dooring“ einen Tiefstand in der PD Hannover verzeichnete, wieder stark angestiegen (+44 / + 47,3%). Erstmals wurde im Jahr 2022 ein Radfahrender durch das sogenannte Dooring tödlich verletzt.

Abbildung 11 – Verkehrsunfälle z.N. des Radverkehrs – Fehler beim Abbiegen nach rechts



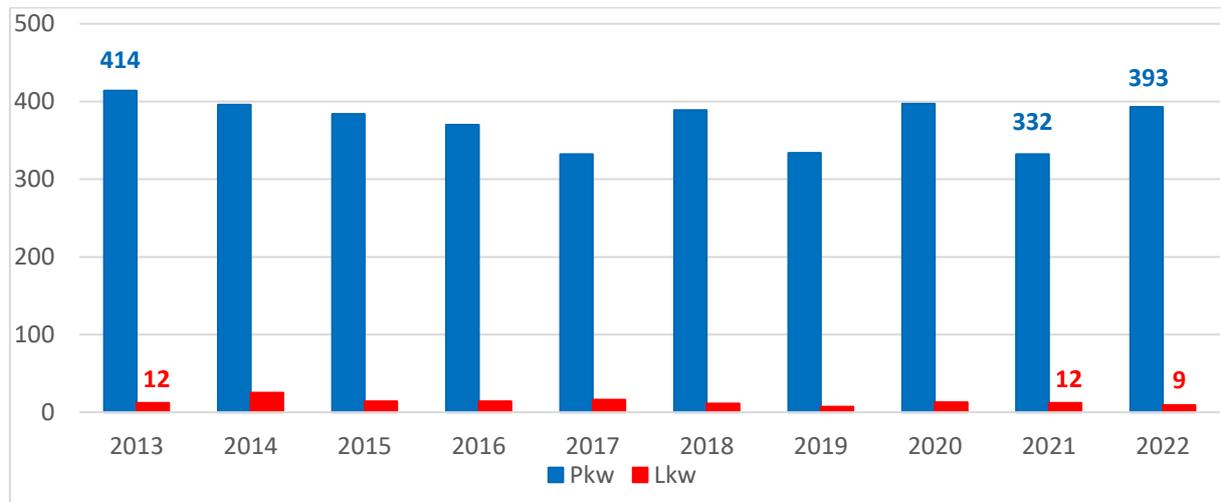
Quelle: Nivadis Auswertung / Sachbearbeitende Zuständigkeit PD Hannover / VU-Typ 241, 242

Abbildung 12 – Verkehrsunfälle z.N. des Radverkehrs – Fehler beim Abbiegen mit LSA



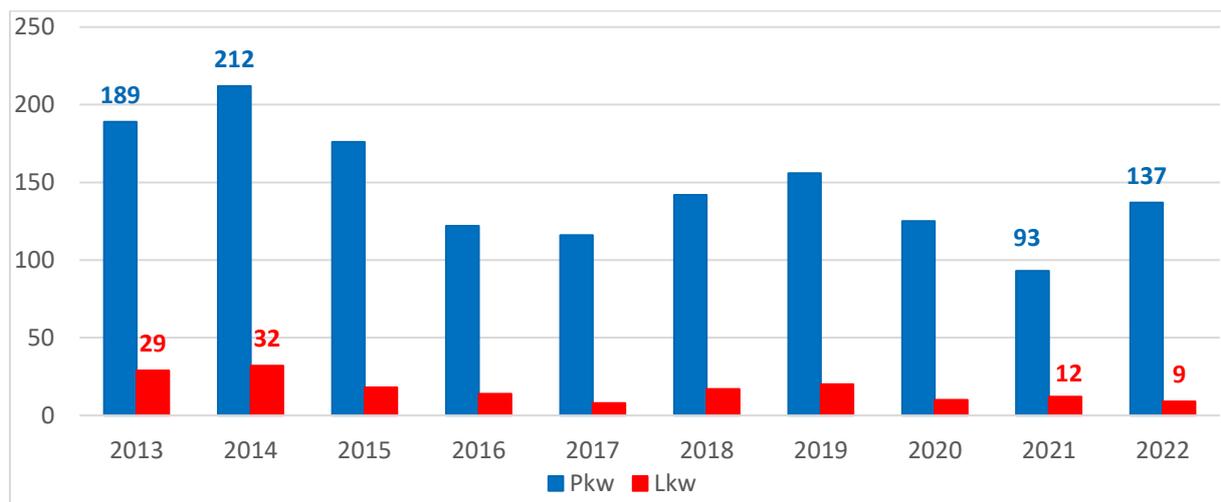
Quelle: Nivadis Auswertung / Sachbearbeitende Zuständigkeit PD Hannover / VU-Typ 282, 284

Abbildung 13 – Verkehrsunfälle z.N. des Radverkehrs – Fehler beim Einbiegen / Kreuzen



Quelle: Nivadis Auswertung / Sachbearbeitende Zuständigkeit PD Hannover / VU-Typ 34

Abbildung 14 – Verkehrsunfälle z.N. des Radverkehrs – Fehler beim Aussteigen / Dooring

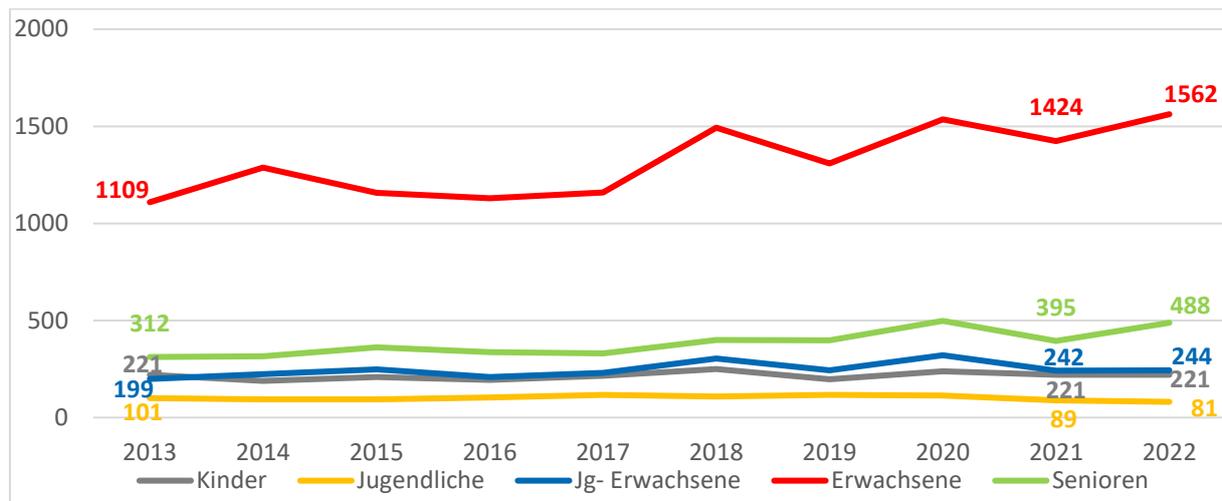


Quelle: Nivadis Auswertung / Sachbearbeitende Zuständigkeit PD Hannover / VU-Typ 581, 582

## 2.8 Verteilung nach Altersklassen

Die Verkehrsunfallbeteiligung nimmt vor allem in den Altersklassen der Erwachsenen und Senioren weiterhin zu. Während 2021 die Unfallzahlen in allen Altersgruppen zurückgegangen sind, ist in 2022 wieder ein Anstieg zu verzeichnen. Die Zahlen befinden sich jetzt wieder auf dem Niveau vor der Corona Pandemie. Bei Kindern und Jugendlichen und jungen Erwachsenen sind die Zahlen auf einem konstant niedrigen Niveau. Der Trend zu einer verstärkten Nutzung des Fahrrades spiegelt sich in diesen Altersgruppen nicht in den Unfallzahlen wider.

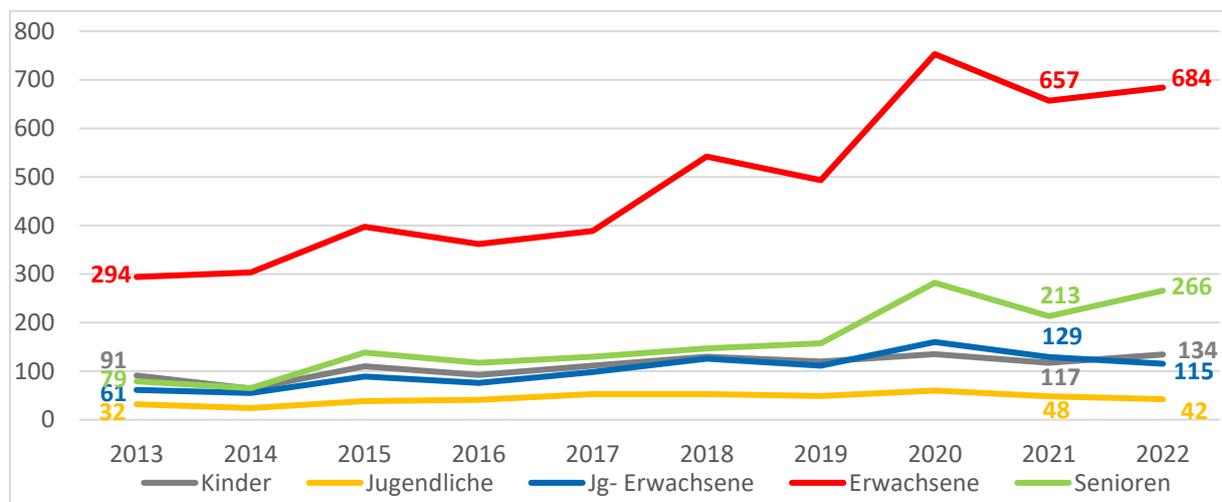
Abbildung 15 – Verkehrsunfallbeteiligung – Radfahrende nach Altersklassen



Quelle: Nivadis Auswertung / Sachbearbeitende Zuständigkeit PD Hannover

Bei der Verursachung von Verkehrsunfällen sind in den Altersklassen der Kinder, Erwachsenen und Senioren steigende Zahlen zu verzeichnen. Bei den Jugendlichen und jungen Erwachsenen sind die Zahlen leicht gesunken.

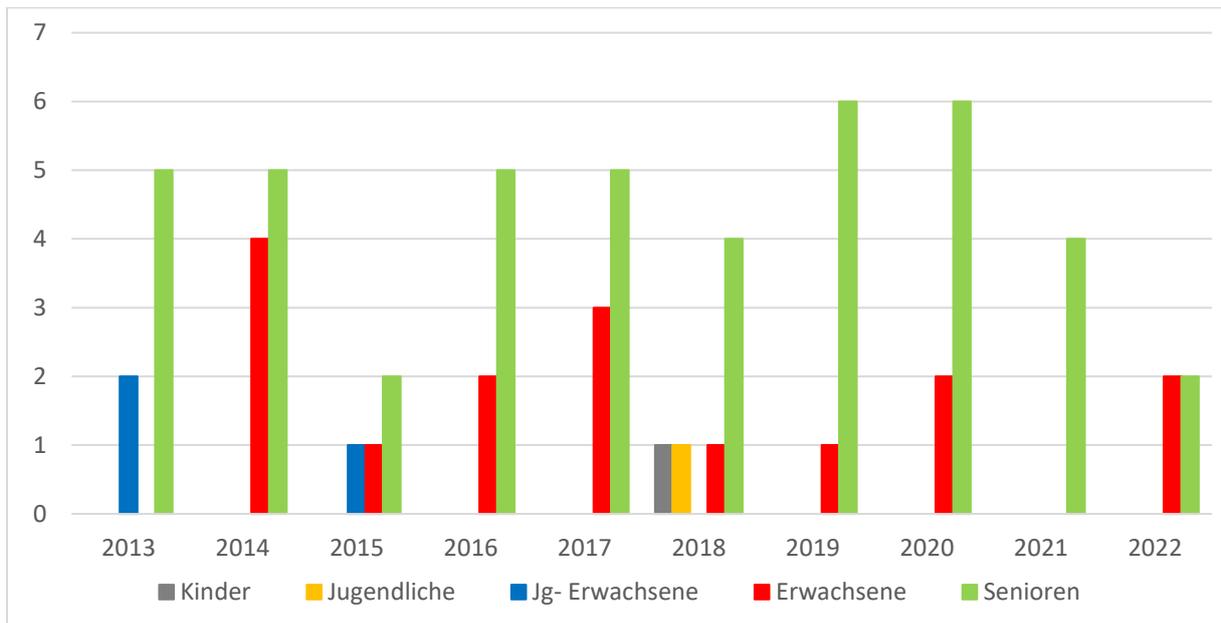
Abbildung 16 – Verkehrsunfallbeteiligung – Radfahrende als verursachende nach Altersklassen



Quelle: Nivadis Auswertung / Sachbearbeitende Zuständigkeit PD Hannover

2022 wurden jeweils zwei Radfahrende aus der Altersklasse der Erwachsenen und der Senioren in Verkehrsunfällen tödlich verletzt. Im 10-Jahres-Vergleich ist festzustellen, dass insgesamt 65 Radfahrende bei Verkehrsunfällen getötet wurden. Davon gehörten 44 (67,7%) der Altersklasse der Senioren (über 64 Jahre), 16 (24,6%) der Erwachsenen, 3 (4,6%) der Jungen Fahrenden (18 – 24 Jahre), 1 Jugendlicher (15 – 17 Jahre) und 1 Kind an.

Abbildung 17 – Verkehrsunfallbeteiligung – Radfahrende nach Altersklassen – Getötete



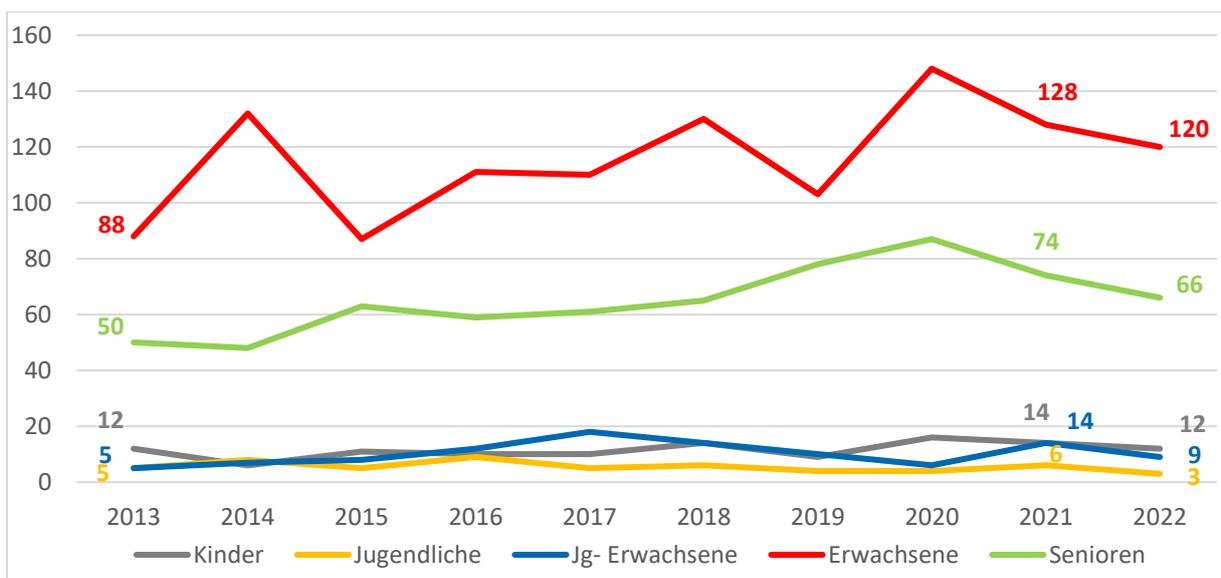
Quelle: Nivadis Auswertung / Sachbearbeitende Zuständigkeit PD Hannover

Bei den Radfahrenden, die bei Verkehrsunfällen im Jahr 2022 schwerverletzt wurden, ist in allen Altersklassen ein Rückgang zu erkennen.

Demgegenüber steht ein leichter Anstieg der Radfahrenden, die durch Verkehrsunfälle leichtverletzt wurden. Wobei sich auch hier die Zahlen in den Altersgruppen der Kinder, Jugendlichen und jungen Erwachsenen auf einem gleichbleibenden, niedrigen Niveau bewegen.

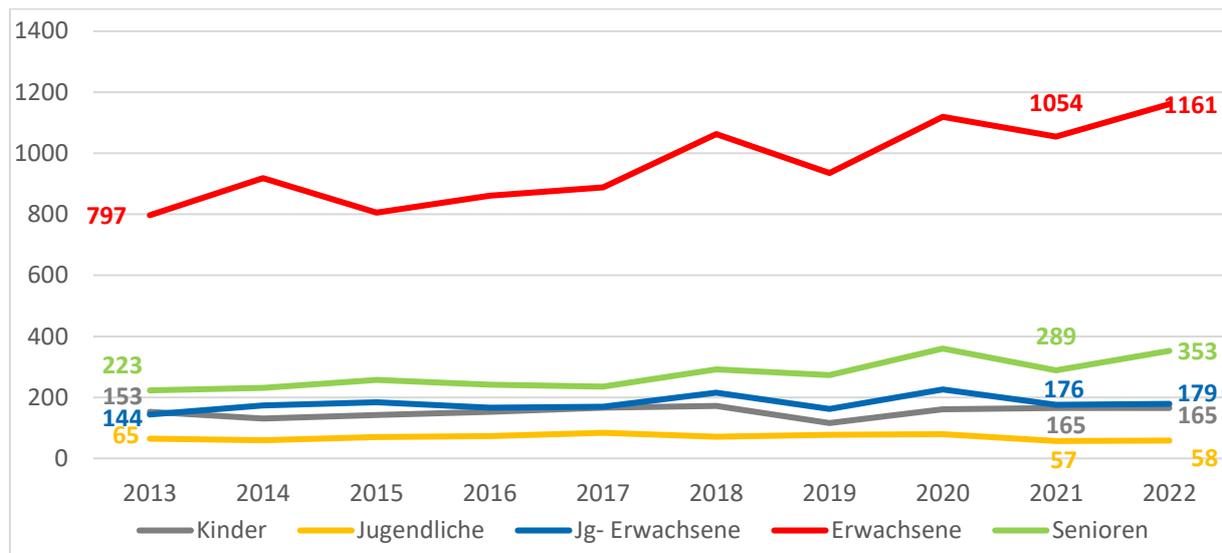
Insgesamt sind Erwachsene und Senioren am häufigsten an Verkehrsunfällen mit schweren Unfallfolgen beteiligt.

Abbildung 18 – Verkehrsunfallbeteiligung – Radfahrende nach Altersklasse - Schwerverletzte



Quelle: Nivadis Auswertung / Sachbearbeitende Zuständigkeit PD Hannover

Abbildung 19 – Verkehrsunfallbeteiligung – Radfahrende nach Altersklasse - Leichtverletzte



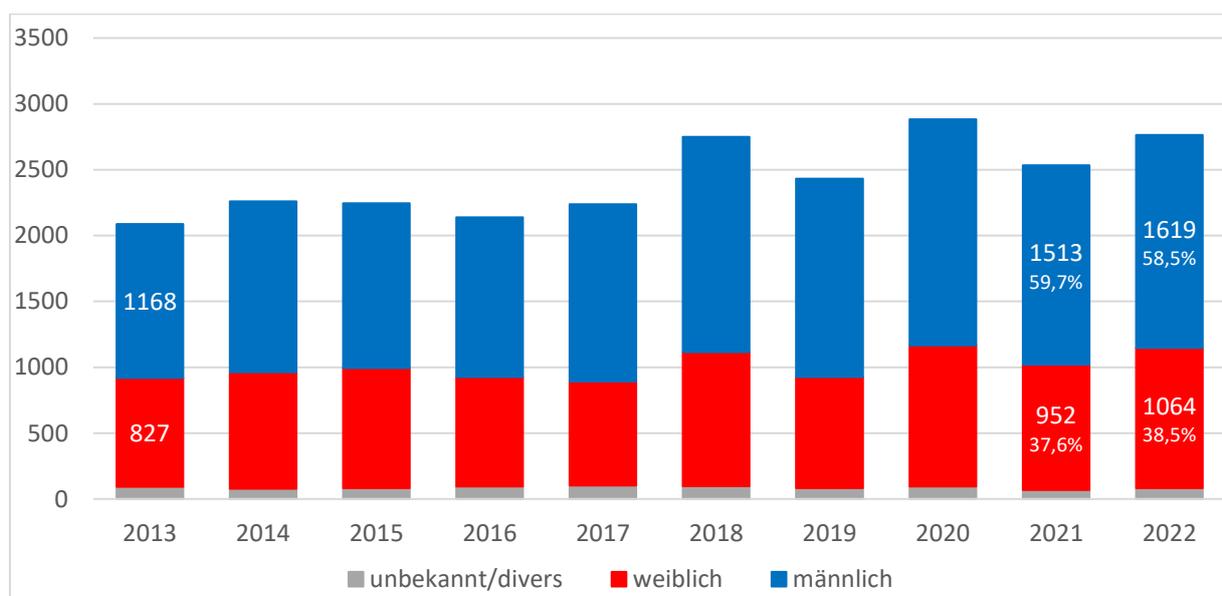
Quelle: Nivadis Auswertung / Sachbearbeitende Zuständigkeit PD Hannover

## 2.9 Verteilung nach Geschlecht

Männer sind mit 58,5% häufiger an Verkehrsunfällen im Radverkehr beteiligt als Frauen mit 38,5%.

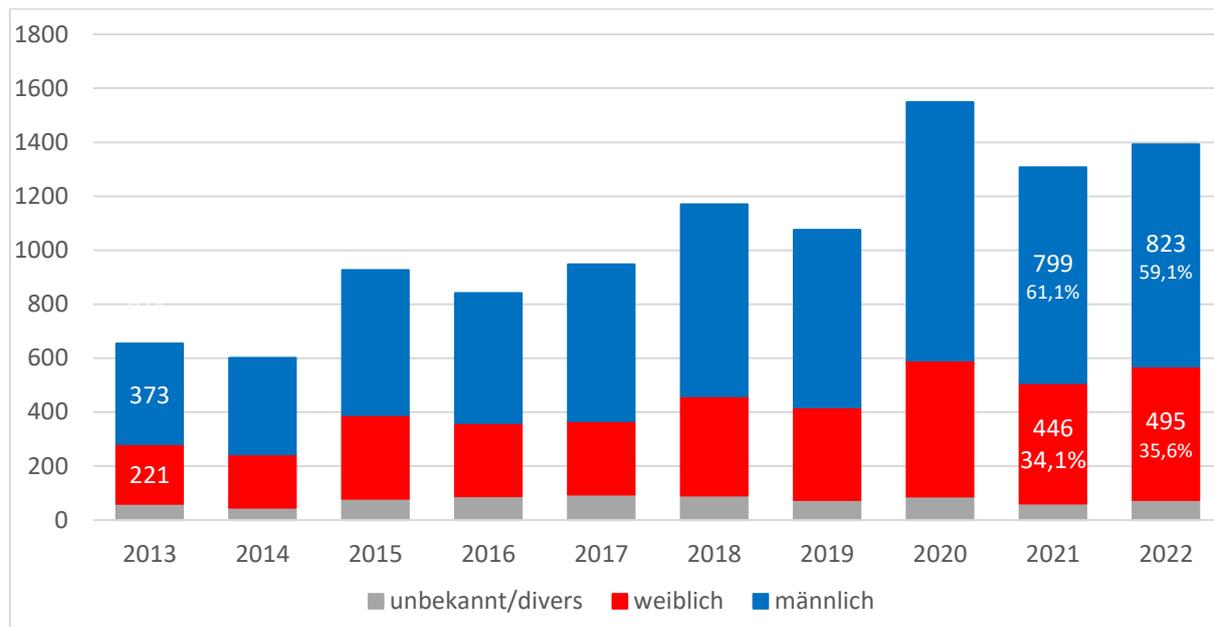
Bei der Verursachung von Verkehrsunfällen unter der Beteiligung Radfahrender ist ein entsprechendes Geschlechterverhältnis erkennbar.

Abbildung 20 – Verkehrsunfallbeteiligung – Radfahrende nach Geschlecht



Quelle: Nivadis Auswertung / Sachbearbeitende Zuständigkeit PD Hannover

Abbildung 21 – Verkehrsunfallbeteiligung – Radfahrende als Verursachende nach Geschlecht



Quelle: Nivadis Auswertung / Sachbearbeitende Zuständigkeit PD Hannover

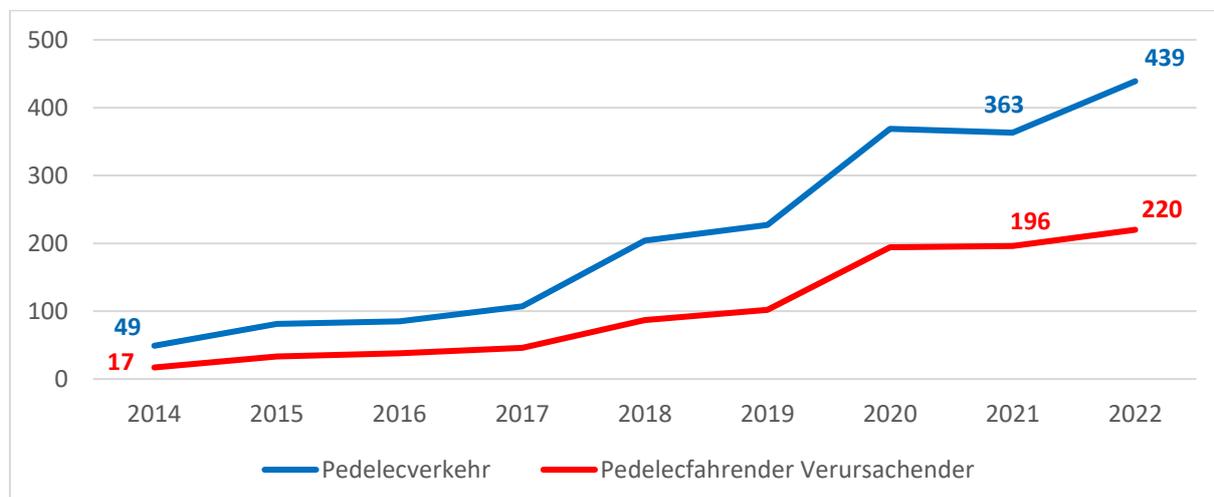
### 3. Verkehrsunfallentwicklung Pedelecverkehr

#### 3.1 Anzahl der Verkehrsunfälle

Nachdem im Jahr 2021 ein leichter Rückgang der erfassten Verkehrsunfälle zu verzeichnen war, sind die Zahlen in 2022 wieder deutlich angestiegen (+20,9% / +76). Der Trend der stetig steigenden Unfallzahlen seit Beginn der Erfassung im Jahr 2013 setzt sich somit fort. In Relation zu den Unfallzahlen unter Beteiligung des Radverkehrs insgesamt stellen die Unfälle mit Beteiligung von Pedelecs noch einen kleinen Anteil dar (17,4%).

Bei der Hälfte (50,1%) der Verkehrsunfälle wurde der Pedelecfahrende als Verursachender erfasst. Im Vorjahr lag dieser Wert noch bei 54%.

Abbildung 22 – Entwicklung der Verkehrsunfälle unter Beteiligung eines Pedelecfahrenden



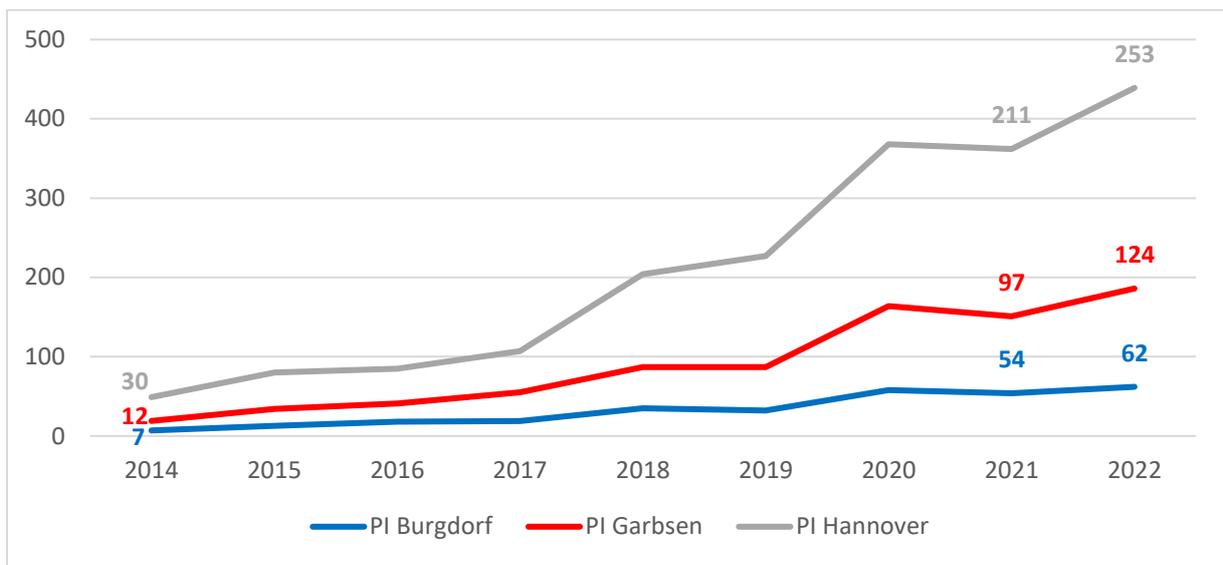
Quelle: Nivadis Auswertung / Sachbearbeitende Zuständigkeit PD Hannover

### 3.2 Verteilung nach örtlicher Zuständigkeit und Ortslage

Die überwiegende Anzahl der Verkehrsunfälle unter Beteiligung des Pedelecverkehrs wurde in der PI Hannover (57,6%) erfasst. Der Anteil der PI Garbsen lag bei 28,2% und der PI Burgdorf bei 14,2%.

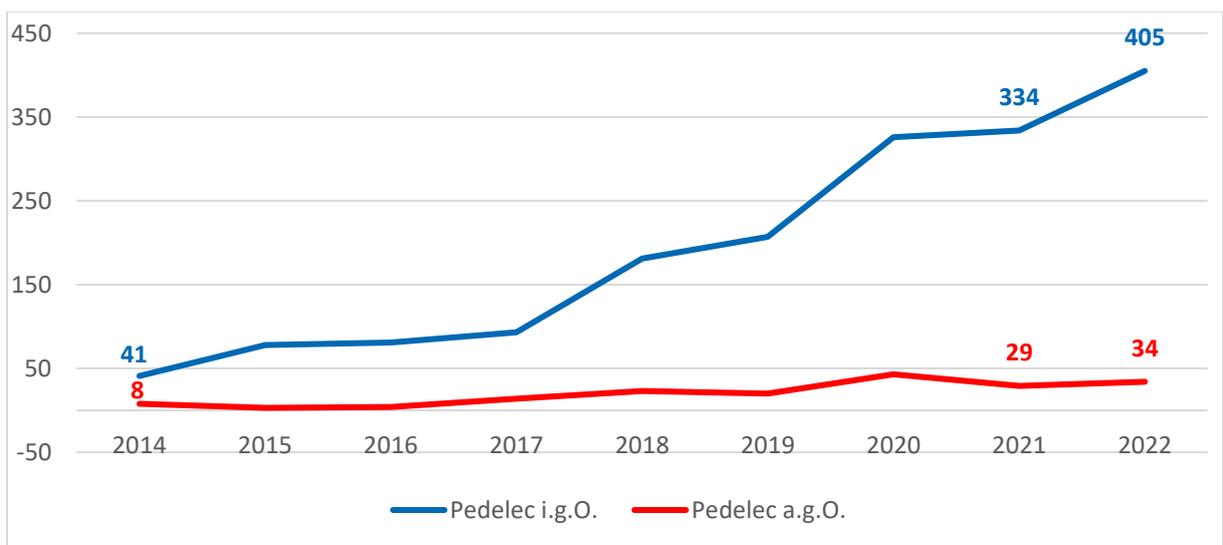
Der Großteil der Verkehrsunfälle unter Beteiligung des Pedelecverkehrs wurde innerhalb geschlossener Ortschaften erfasst.

Abbildung 23 – Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Pedelec-fahrenden nach örtlicher Zuständigkeit



Quelle: Nivadis Auswertung / Sachbearbeitende Zuständigkeit PD Hannover

Abbildung 24 – Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Pedelec-fahrenden nach Ortslage



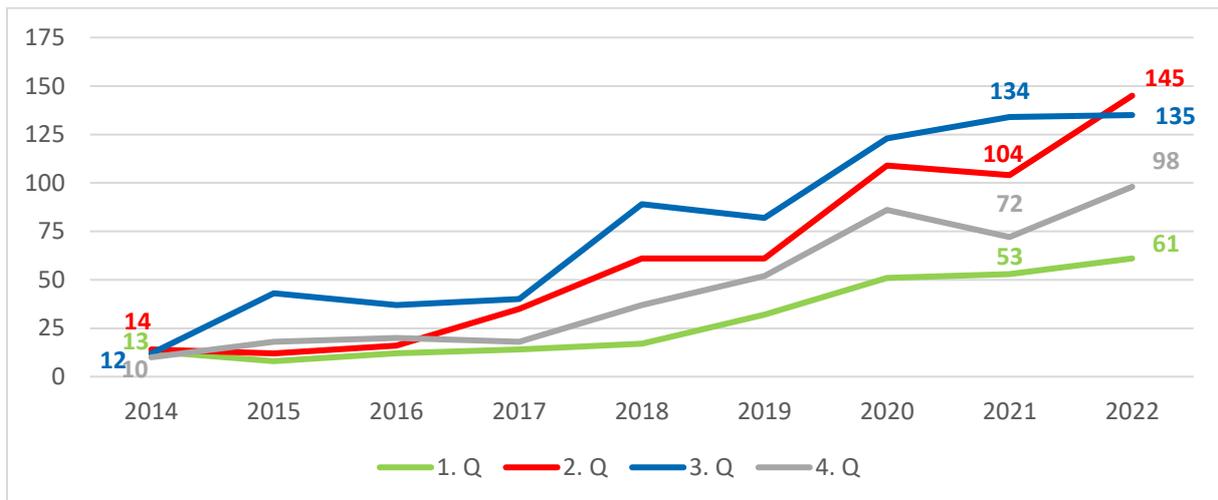
Quelle: Nivadis Auswertung / Sachbearbeitende Zuständigkeit PD Hannover

### 3.3 Verteilung nach Jahreszeit

Etwas mehr als zwei Drittel der Verkehrsunfälle unter Beteiligung Pedelecfahrender ereignen sich im Sommerhalbjahr.

Seit 2018 steigen jedoch die Unfallzahlen auch in den Winterquartalen stetig an. Vor allem im 4. Quartal wurden 2022 deutlich mehr Unfälle erfasst, als in den Jahren zuvor. Insgesamt ist von einer immer stärkeren, ganzjährigen Nutzung von Pedelecs auszugehen.

Abbildung 25 – Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Pedelecfahrenden nach Quartal



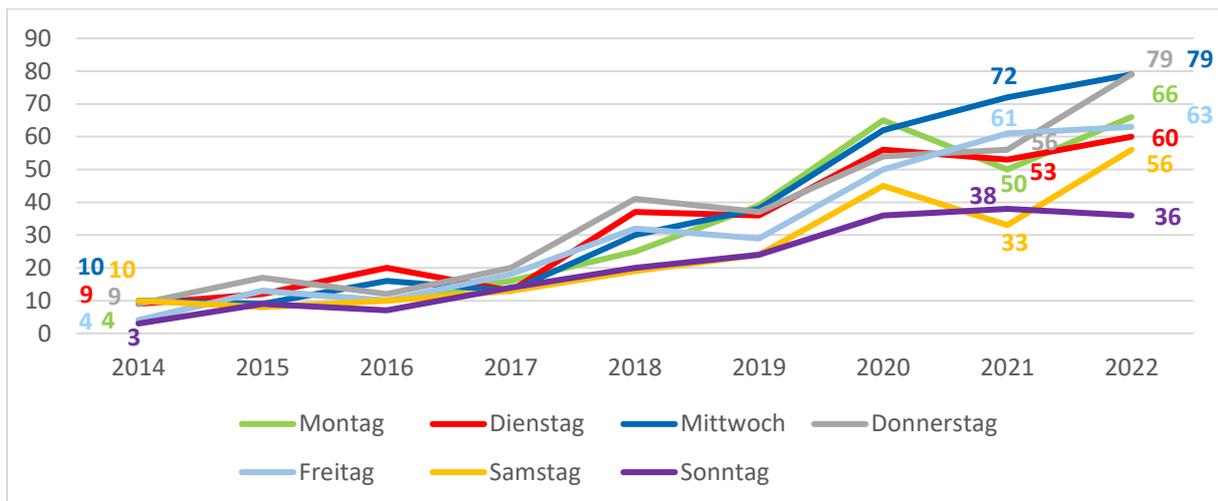
Quelle: Nivadis Auswertung / Sachbearbeitende Zuständigkeit PD Hannover

### 3.4 Verteilung nach Wochentag und Tageszeit

Verkehrsunfälle unter Beteiligung Pedelecfahrender verteilen sich relativ gleichmäßig auf alle Wochentage. Einzig der Sonntag weicht ein wenig nach unten ab. Im Jahr 2022 sind die Unfallzahlen an allen Wochentagen, ausgenommen vom Sonntag, gestiegen. Ein besonders starker Anstieg ist hier am Samstag (+69,7%) und am Donnerstag (+ 41%) zu erkennen.

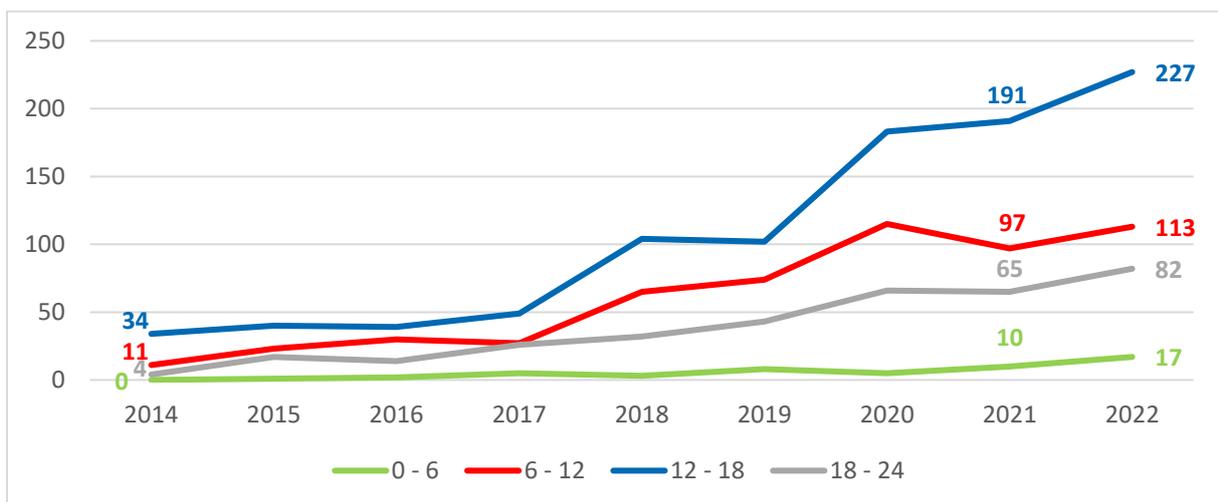
Betrachtet man das Unfallgeschehen in Bezug auf Tageszeiten, so ereignen sich die meisten Verkehrsunfälle im Pedelecverkehr am Nachmittag.

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



Quelle: Nivadis Auswertung / Sachbearbeitende Zuständigkeit PD Hannover

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

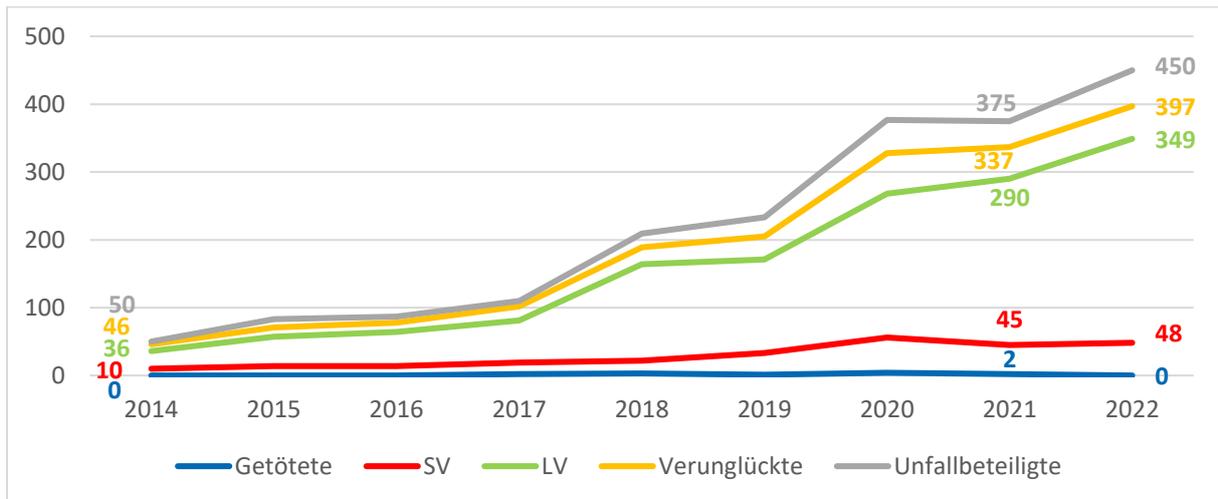


Quelle: Nivadis Auswertung / Sachbearbeitende Zuständigkeit PD Hannover

### 3.5 Verkehrsunfallbeteiligung Pedelec-fahrende - Unfallfolgen

Die gesonderte statistische Erfassung von Pedelec-fahrenden, die an Verkehrsunfällen beteiligt sind, erfolgt seit 2013. Auffallend ist, dass seit 2017 die Zahlen alle zwei Jahre deutlich zunehmen. Wie in den Vorjahren ist festzustellen, dass die Anzahl der Verunglückten nur minimal unter der Anzahl aller an Verkehrsunfällen beteiligten Personen liegt. Hier ist analog zum Fahrradverkehr davon auszugehen, dass eine große Anzahl von Unfällen ohne Personenschaden nicht polizeilich aufgenommen und erfasst wird.

Abbildung 28 – Verkehrsunfallbeteiligung Pedelecfahrende - Unfallfolgen

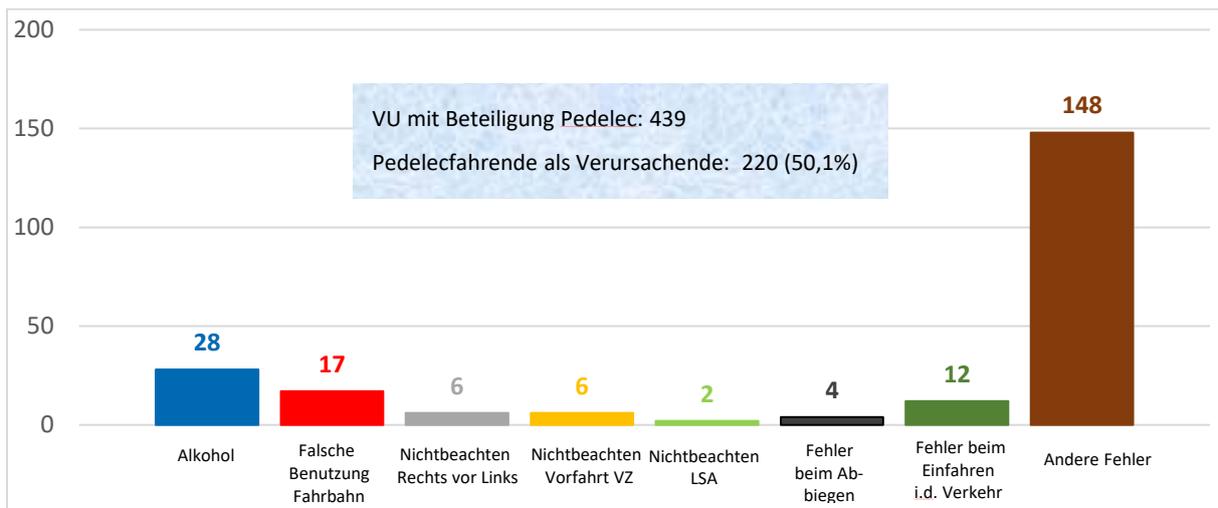


Quelle: Nivadis Auswertung / Sachbearbeitende Zuständigkeit PD Hannover

### 3.6 Hauptunfallursachen

Die Verteilung der Hauptunfallursachen stellt sich analog zu den Radfahrenden dar. Auch Pedelecfahrende verursachen die meisten Verkehrsunfälle aufgrund „anderer Fehler“. Neben dieser unspezifischen Unfallursache sind es aber vor allem die aufgeführten und klar definierten Unfallursachen, die die Grundlage für polizeiliche Maßnahmen bilden. Hiervon sind die Alkoholbeeinflussung (28), die falsche Benutzung der Fahrbahn (17) und Fehler beim Einfahren in den Verkehr (12) die mit Abstand am häufigsten ermittelten Ursachen für einen Unfall im Pedelecverkehr.

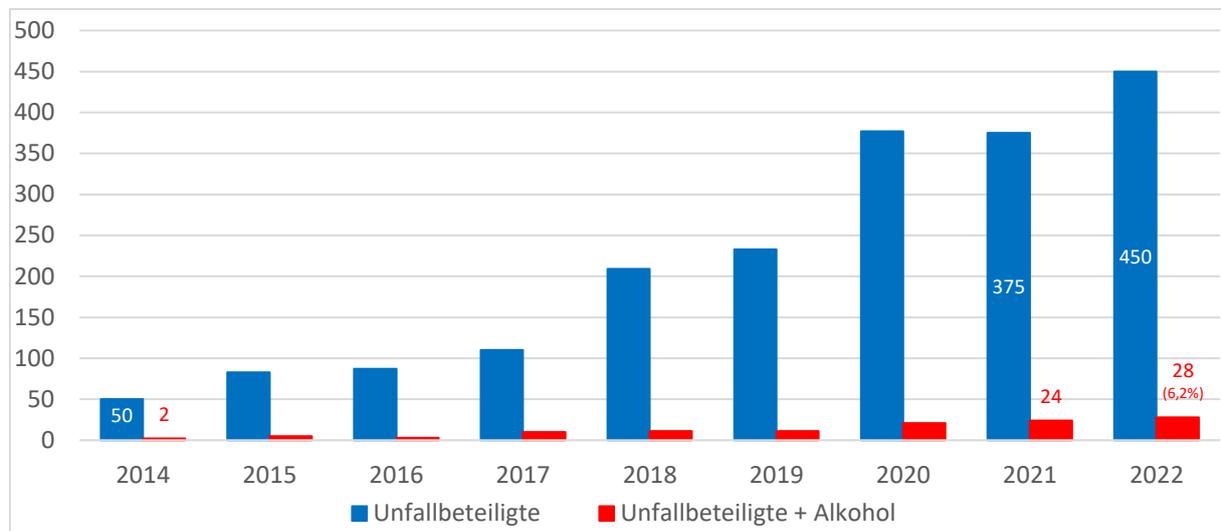
Abbildung 29 – Pedelecfahrende als Verursachende in 2022



Quelle: Nivadis Auswertung / Sachbearbeitende Zuständigkeit PD Hannover

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

Abbildung 30 – Verkehrsunfallbeteiligung – Pedelec-fahrende unter Alkoholeinfluss



Quelle: Nivadis Auswertung / Sachbearbeitende Zuständigkeit PD Hannover

### 3.7 Verteilung nach Altersklassen

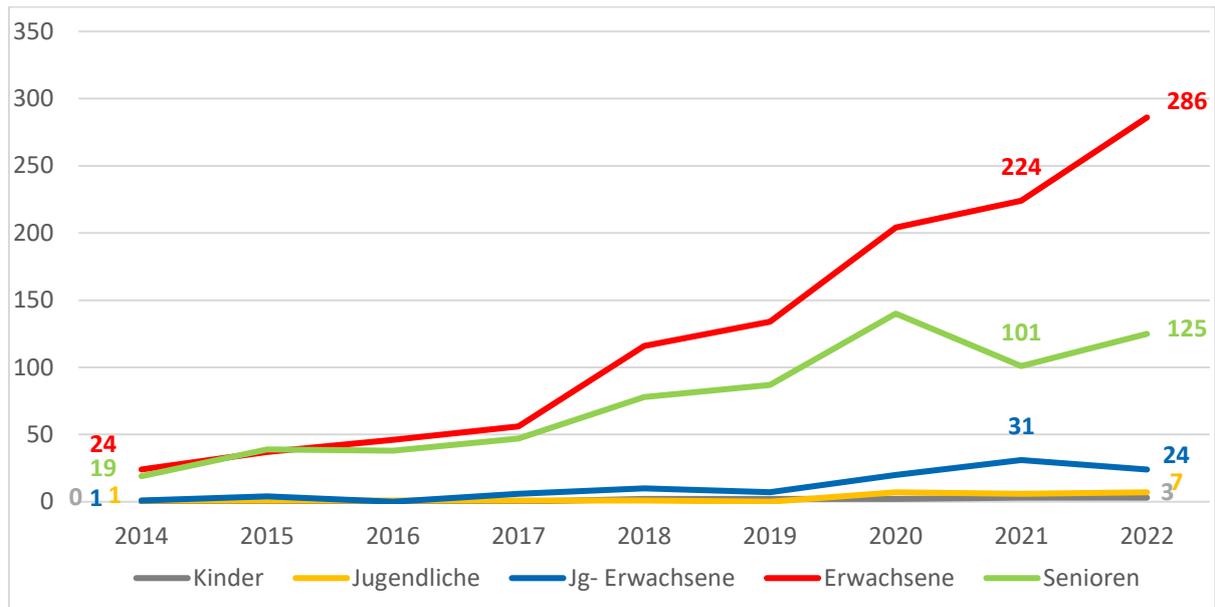
Die Altersgruppen der Erwachsenen und Senioren waren auch im Jahr 2022 wieder deutlich überrepräsentiert. Kinder und Jugendliche scheinen weiterhin nicht als Zielgruppe der Pedelec-nutzung erschlossen zu sein.

Die Zahl der an einem Pedelecunfall beteiligten Erwachsenen (+27,7%) und Senioren (+23,8%) ist in 2022 erneut deutlich gestiegen. Rückläufig sind hingegen die Zahlen bei den jungen Erwachsenen (-22,5%).

Im Jahr 2022 sind keine getöteten Pedelec-fahrende zu verzeichnen. Auffällig ist, dass seit 2013 insgesamt 13 Pedelec-fahrende im Straßenverkehr getötet wurden. Darunter befanden sich 12 (92,3%) Senioren und 1 (7,7%) Kind. Das Durchschnittsalter der getöteten Pedelec-fahrenden liegt bei 73,2 Jahren, ohne Einbeziehung des getöteten Kindes bei 78,3 Jahren.

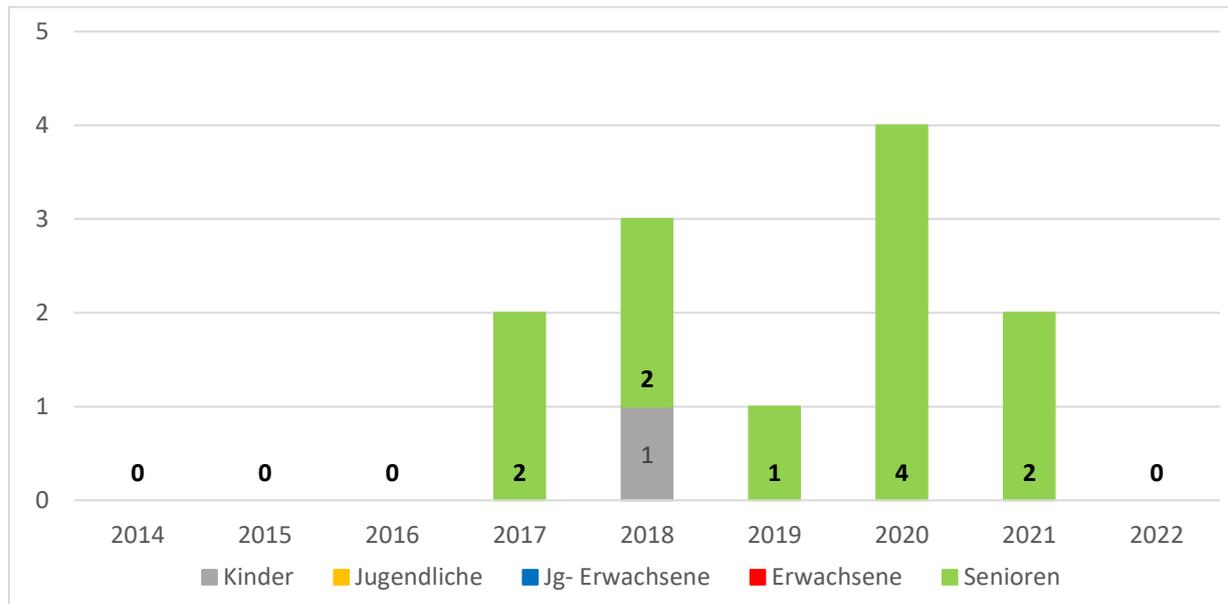
Bei der Anzahl der Schwer- und Leichtverletzten ist bei den Erwachsenen nach wie vor eine Steigerung erkennbar. Bei den Senioren ist die Zahl der Leichtverletzten, nach einem deutlichen Rückgang im Jahr 2021, wieder gestiegen. Die Zahl der schwerverletzten Senioren ist leicht rückläufig.

Abbildung 31 – Verkehrsunfallbeteiligung Pedelecfahrende nach Altersklassen



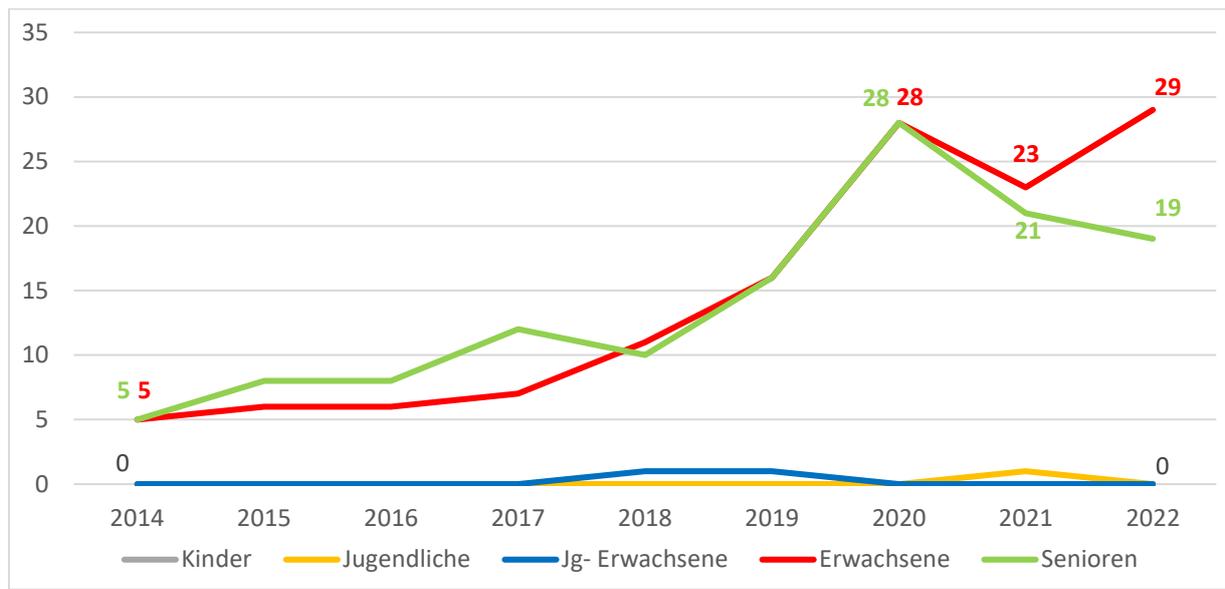
Quelle: Nivadis Auswertung / Sachbearbeitende Zuständigkeit PD Hannover

Abbildung 32 – Verkehrsunfallbeteiligung – Pedelecfahrende nach Altersklassen - Getötete



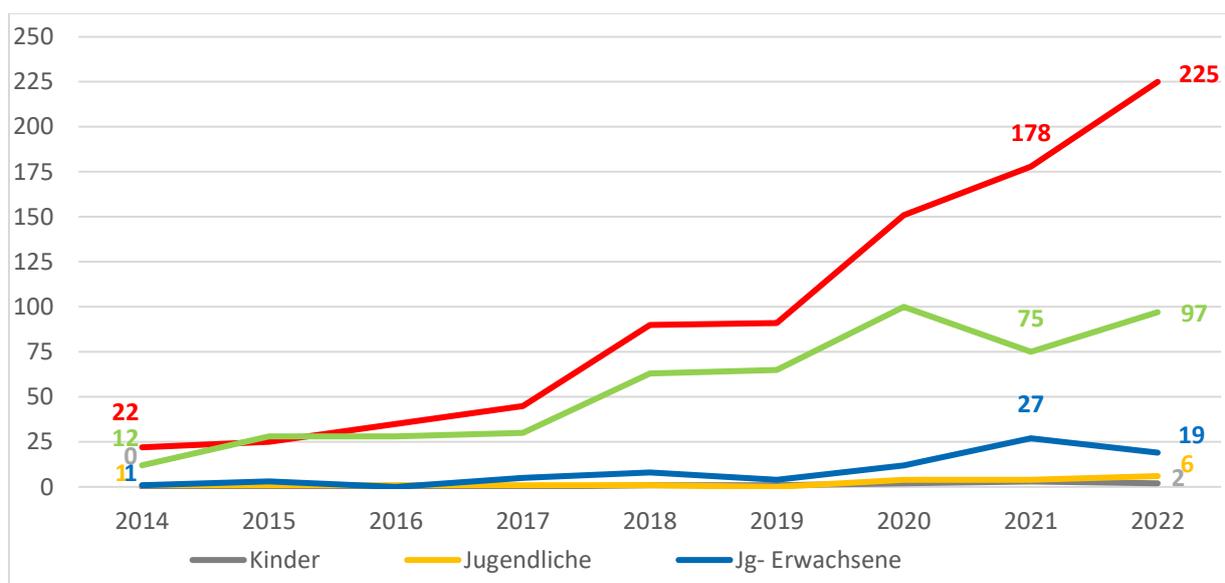
Quelle: Nivadis Auswertung / Sachbearbeitende Zuständigkeit PD Hannover

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



Quelle: Nivadis Auswertung / Sachbearbeitende Zuständigkeit PD Hannover

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

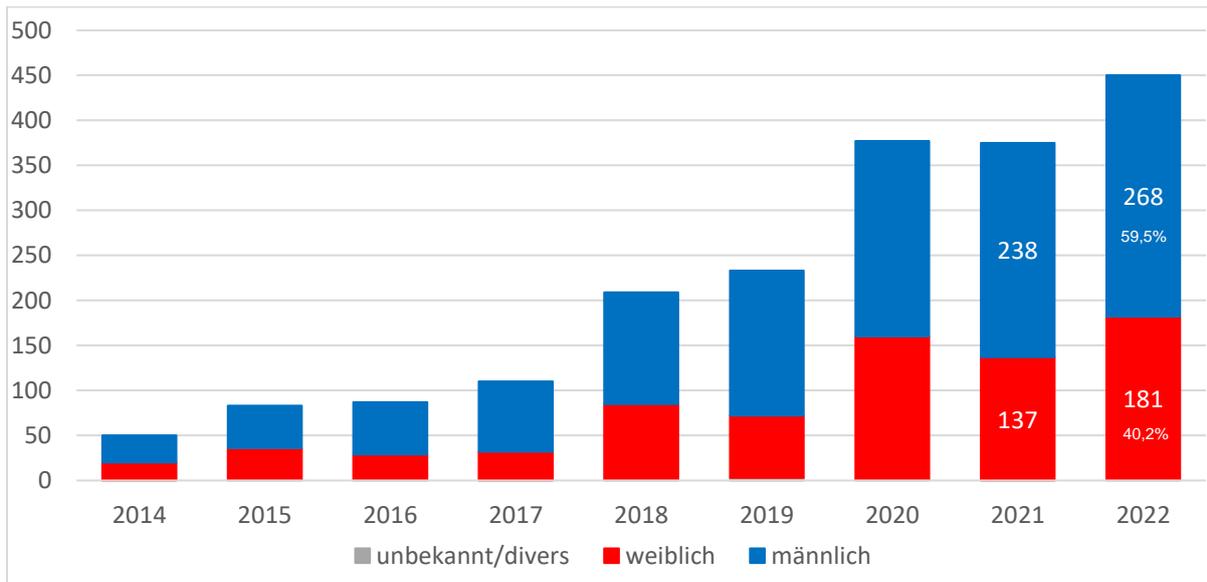


Quelle: Nivadis Auswertung / Sachbearbeitende Zuständigkeit PD Hannover

### 3.8 Verteilung nach Geschlecht

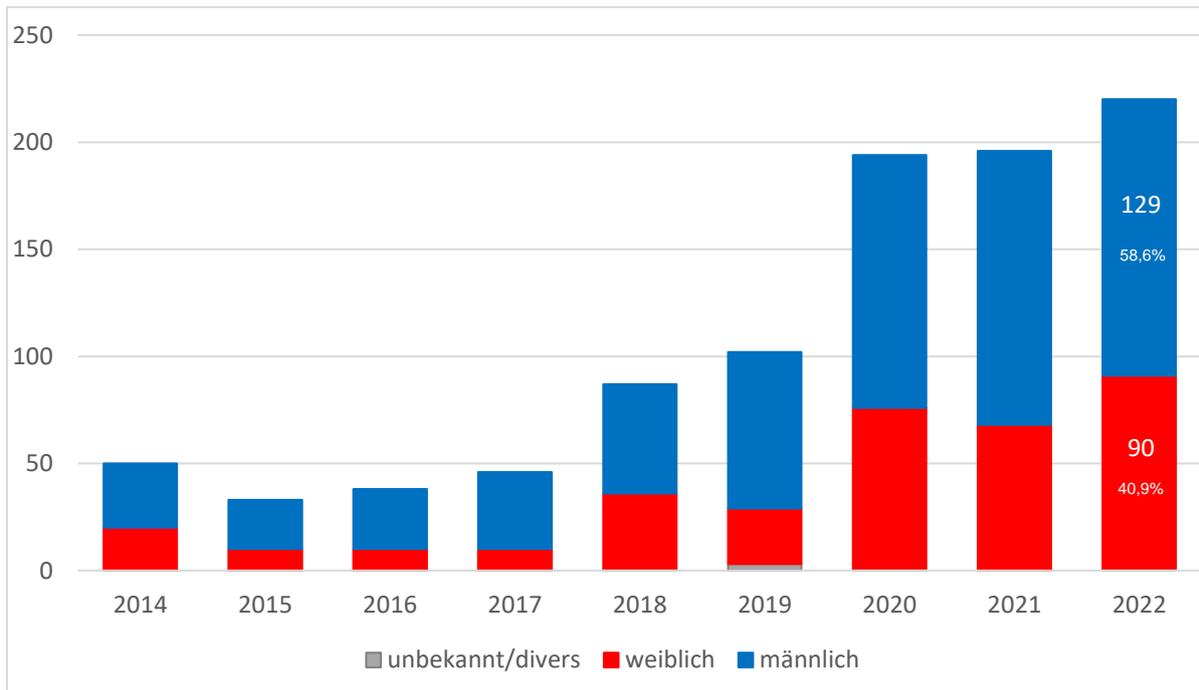
Wie auch in den vergangenen Jahren waren 2022 überwiegend Männer (59,5%) an Verkehrsunfällen mit Pedelecs beteiligt. Die Zuordnung bei der Verursachung des Unfalls nach Geschlecht ist etwa gleich.

Abbildung 35 – Verkehrsunfallbeteiligung – Pedelec-fahrende nach Geschlecht



Quelle: Nivadis Auswertung / Sachbearbeitende Zuständigkeit PD Hannover

Abbildung 36 – Verkehrsunfallbeteiligung Pedelec-fahrende nach Geschlecht als Verursachende



Quelle: Nivadis Auswertung / Sachbearbeitende Zuständigkeit PD Hannover

## 4. Verkehrsüberwachung

Aufgrund der demografischen Entwicklung und aus ökologischen Gründen nimmt die Anzahl der Radfahrenden stetig zu. Es ist das erklärte Ziel des Landes Niedersachsen, die Fahrradinfrastruktur auszubauen und den Radverkehrsanteil weiter zu erhöhen. Damit einher geht eine hohe Anzahl von Verkehrsunfällen unter Beteiligung von Radfahrenden. Im Jahr 2022 wurden dabei 4 Radfahrende getötet. Aus den genannten Gründen wird im Rahmen der Schwerpunktbildung der polizeilichen Verkehrssicherheitsarbeit in der PD Hannover ein besonderes Augenmerk auf die Sicherheit im Radverkehr gelegt. Die Polizeiinspektion führen zwei gemeinsame Kontrollwochen mit der Zielrichtung der Sicherheit im Radverkehr jährlich durch. Die dabei zu treffenden Maßnahmen sollen sich im Rahmen der Verkehrsüberwachung gleichermaßen gegen das Fehlverhalten von Radfahrenden, insbesondere im Zusammenhang mit der fehlenden Rücksichtnahme gegenüber Fußgängern, als auch gegen das Fehlverhalten gegenüber dem Radverkehr richten. Durch den Einsatz von erkennbaren polizeilichen Fahrradstreifen soll die Akzeptanz der Maßnahmen erhöht werden.

Neben den vorgegebenen Kontrollwochen setzen die Polizeiinspektionen eigene Schwerpunkte im Kontext Sicherheit des Radverkehrs. Die PI Garbsen führt beispielsweise quartalsweise Schwerpunktkontrollen durch. Ein großer Teil des festgestellten Fehlverhaltens wird jedoch durch die Mitarbeitenden der Einsatz- und Streifendienste und der Verfügungseinheiten erkannt und sanktioniert, die im Rahmen ihrer regulären Tätigkeiten auch Verkehrssicherheitsarbeit leisten.

Die zielgerichtete Verkehrsüberwachung im Zusammenhang mit der Sicherheit des Radverkehrs wird durch die Fahrradstaffel der Polizeiinspektion Besondere Dienste gewährleistet. Dabei entwickeln und setzen die Mitarbeitenden z.T. technisch anspruchsvolle Überwachungsverfahren ein, um beispielsweise das Unterschreiten des seitlichen Sicherheitsabstandes beim Überholen eines Radfahrenden oder auch die technische Manipulation eines Pedelecs gerichtsverwertbar verfolgen zu können. An erkannten Unfallhäufungs- oder Gefahrenstellen setzt die Fahrradstaffel einen Tätigkeitsschwerpunkt. Dies betrifft oftmals das fehlerhafte Benutzen von Geh- und Radwegen, aber auch die Überwachung des abbiegenden, motorisierten Kraftfahrzeugverkehrs.

Bei der Überwachung des parkenden Verkehrs, gerade in eng bebauten Wohnquartieren mit nicht ausreichendem Parkraum, gehen die Mitarbeitenden der Fahrradstaffel in Zusammenarbeit mit dem Verkehrsaußendienst der Landeshauptstadt Hannover neue Wege. Durch gemeinsame Fahrradstreifen und damit verbunden einem abgestimmten Vorgehen bei Parkverstößen, werden insbesondere Gefahren für Kinder durch sogenannte Eckenparker minimiert.

Insgesamt wurden im Jahr 2022 4.831 Verstöße von Radfahrenden und 3.852 gegenüber Radfahrenden von Mitarbeitenden der PD Hannover erfasst und verfolgt.

## 5. Verkehrsunfallprävention

Bestimmte Personengruppen stehen aufgrund ihrer besonderen Schutzwürdigkeit oder aber einem signifikant erhöhten Risiko bei einem Verkehrsunfall verletzt oder getötet zu werden im besonderen Fokus der polizeilichen Verkehrssicherheitsarbeit.

Hierunter fallen Radfahrende, die im Falle eines Verkehrsunfalls kaum gegen schwere Verletzungen geschützt sind, aber auch Kinder und Senioren.

Für diese Risikogruppen halten die Dienststellen der PD Hannover eine Vielzahl von Angeboten bereit.

Grundsätzlich wird jedem Kind in der 4. Klasse eine technische Überprüfung seines Fahrrades sowie die Begleitung der Radfahrausbildung inklusive Überprüfung angeboten. Die Polizeiinspektionen beteiligen sich weiterhin an unterschiedlichen Themenwochen, beispielsweise „Gib mir acht – Kinderverkehrssicherheitswoche auf dem Trammplatz“, um gezielt Kinder auf eine sichere Teilnahme am Radverkehr vorzubereiten.

Für Senioren wird „Pedelec fahren – aber sicher“ und Sichtbarkeit im Dunkeln gezielt angeboten. Mit einem Fahrradparcours und einem Fahrradsimulator sind die Verkehrssicherheitsberaterinnen und –berater bei diversen Veranstaltungen im Rahmen eines offenen Angebotes für alle Altersgruppen vertreten.

Bei der Durchführung von Schwerpunktaktionen zur Sicherheit im Radverkehr hat es sich inzwischen bewährt, dass sogenannte Gelbe-Karte-Aktionen im Vorfeld durchgeführt werden. Mit der Aushändigung der gelben Karte, auf deren Rückseite die wichtigsten Verkehrsregeln abgedruckt sind, wird ein Verkehrsverstoß angesprochen und durch eine mündliche Verwarnung sanktioniert. Erst in den folgenden Tagen erfolgt eine Verkehrsüberwachung mit einer konsequenten Ahndung erkannter Verstöße durch die Einleitung eines Verkehrsordnungswidrigkeitenverfahrens.

Im Rahmen der Verkehrsunfallprävention erlangt die Vernetzung mit weiteren Trägern der Verkehrssicherheitsarbeit eine immer stärkere Bedeutung. Aktuell besteht auf Ebene der PD Hannover eine ständige Teilnahme am „Runden Tisch Radverkehr / Region Hannover“ und am „Runden Tisch Radverkehr / Landeshauptstadt Hannover“ sowie am Aktionsnetzwerk Movidu und am Mobilnetzwerk der Region Hannover.

## 6. Fazit

### Verkehrsunfallentwicklung Radverkehr

- Die Beteiligung von Radfahrenden an Verkehrsunfällen steigt leicht, liegt insgesamt auf dem Level der Vorjahre ein.
- Über die Hälfte der Verkehrsunfälle (55,3%) wird durch die Radfahrenden selbst verursacht.
- Verkehrsunfälle unter Beteiligung Radfahrender ereignen sich überwiegend innerorts (Verhältnis 18:1), knapp zwei Drittel davon im Zuständigkeitsbereich der PI Hannover.
- Die Gesamtzahl der Unfälle pro Quartal bleibt insgesamt auf dem Niveau der Vorjahre mit einer deutlichen Zunahme im 1. und 2. Quartal.

- Die meisten Unfälle unter Beteiligung Radfahrenden ereignen sich von Montag bis Freitag am Nachmittag. Eine deutliche Zunahme der Fahrradunfälle ist 2022 an Samstagen erkennbar.
- Die Anzahl der verunglückten Radfahrenden (Summe aus leicht- und schwerverletzten, sowie getöteten Personen) ist wieder gestiegen (+9,2%).
- Neben den unspezifischen „anderen Fehlern“ sind Alkoholbeeinflussung, Nutzung der falschen Fahrbahnseite und Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr die häufigsten Unfallursachen Radfahrender.
- Durch Fehler beim Einbiegen und Kreuzen werden die meisten Verkehrsunfälle zum Nachteil des Radverkehrs verursacht.
- Die Unfallursache „Dooring“ hat deutlich zugenommen (+47,3%).
- Die Beteiligung von Erwachsenen und Senioren an Unfällen im Radverkehr steigt, in den anderen Altersklassen liegen die Zahlen auf dem Niveau der Vorjahre.
- Männer sind deutlich häufiger an Verkehrsunfällen im Radverkehr beteiligt, auch als Verursacher.

### **Verkehrsunfallentwicklung Pedelecverkehr**

- Die Anzahl der Verkehrsunfälle ist 2022 wieder deutlich angestiegen (+20,9%).
- Die Hälfte der erfassten Verkehrsunfälle wird durch Pedelec-fahrende verursacht.
- Verkehrsunfälle unter Beteiligung Pedelec-fahrender ereignen sich überwiegend innerorts (Verhältnis 12:1), über die Hälfte davon im Zuständigkeitsbereich der PI Hannover.
- Die Anzahl der Verkehrsunfälle ist vor allem im 1. und 4. Quartal deutlich gestiegen.
- Die Verkehrsunfälle sind nahezu gleichmäßig auf die Wochentage verteilt, mit einer leichten Abweichung nach unten am Sonntag.
- Die meisten Unfälle im Pedelecverkehr ereignen sich am Nachmittag.
- Die Anzahl der verunglückten Pedelec-fahrenden (Summe aus leicht- und schwerverletzten, sowie getöteten Personen) steigt, wobei es sich hierbei zum überwiegenden Teil um leichtverletzte Personen handelt.
- 2022 wurde kein Pedelec-fahrender bei einem Verkehrsunfall getötet.
- Seit 2013 wurden 13 Pedelec-fahrende getötet (Durchschnittsalter 73,2 Jahre).
- Die häufigsten Unfallursachen im Pedelecverkehr sind andere Fehler, Alkoholbeeinflussung, Nutzung der falschen Fahrbahnseite und Fehler beim Einfahren in den Verkehr.
- Die Altersgruppen der Erwachsenen und Senioren sind mit Abstand am häufigsten an Verkehrsunfällen mit Pedelecs beteiligt.
- Männer sind deutlich häufiger an Verkehrsunfällen beteiligt, auch als Verursacher.

### **Verkehrsüberwachung**

- Die Aktionswochen „Sicherheit im Radverkehr“ finden zweimal jährlich statt.
- Die Fahrradstaffel wird verstärkt an Unfallhäufungs- und Gefahrenstellen tätig.
- Gemeinsame Fahrradstreifen von Polizei und LHH sind ein Erfolg.

### **Verkehrsunfallprävention**

- Die Risikogruppe Radfahrende steht im besonderen polizeilichen Fokus.
- Eine intensive Vernetzung fördert die Verkehrsunfallprävention.