

**Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung
gemäß § 46 Abs. 1 GO LT
mit Antwort der Landesregierung**

Anfrage der Abgeordneten Detlev Schulz-Hendel, Christian Meyer, Meta Janssen-Kucz, Eva Viehoff, Dragos Pancescu, Susanne Menge und Imke Byl (GRÜNE)

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Inneres und Sport namens der Landesregierung

Verkehrstote: Warum steigt in Niedersachsen die Zahl der tödlichen Unfälle im Straßenverkehr?

Anfrage der Abgeordneten Detlev Schulz-Hendel, Christian Meyer, Meta Janssen-Kucz, Eva Viehoff, Dragos Pancescu, Susanne Menge und Imke Byl (GRÜNE), eingegangen am 05.05.2020 - Drs. 18/6445

an die Staatskanzlei übersandt am 14.05.2020

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Inneres und Sport namens der Landesregierung vom 12.06.2020

Vorbemerkung der Abgeordneten

Niedersachsen ist im Jahr 2019 bundesweit Spitzenreiter bei der Zahl der Verkehrstoten, wenn man die absolute Zunahme der Zahl von 14 Toten mehr im Vergleich zum Vorjahr zugrunde legt. Dies belegen die vorläufigen Zahlen des Statistischen Bundesamtes zur Zahl der Verkehrstoten in Deutschland und die Polizeiliche Verkehrsunfallstatistik Niedersachsen 2019. Insgesamt starben 2019 in Niedersachsen 432 Menschen bei Unfällen im Straßenverkehr. Ansonsten zeigt der Bundestrend in die gegenteilige Richtung, bundesweit befindet sich die Zahl der Verkehrstoten auf einem Tiefstand.

Vorbemerkung der Landesregierung

Die Sicherheit aller Teilnehmenden am Straßenverkehr hat für die Landesregierung eine hohe Priorität. Um unter Berücksichtigung des Leitgedankens zur „VISION ZERO“ eine möglichst vollständige Verhinderung schwerer Verkehrsunfallereignisse, insbesondere derer mit Todesopfern zu erreichen, setzt sich die Landesregierung seit Jahren konsequent dafür ein, die Zahl der Verkehrsunfälle und deren Folgen nachhaltig zu reduzieren und führt hierzu vielfältige Maßnahmen durch.

Verkehrsunfälle und deren Folgen können insbesondere durch eine frühzeitige Mobilitätserziehung, durch die Verbesserung der Ausbildung von Fahrzeugführenden, durch Gefahrentraining, durch Verkehrsverlagerung, durch Verkehrsvermeidung, durch Verbesserung der Fahrzeugtechnik, der Straßenplanung, der Überprüfung und Instandhaltung eines optimalen Straßenzustandes einschließlich der Entschärfung von Gefahrenstellen und durch Überwachung vermieden oder verringert werden. Ebenso kann eine stetige Information und Sensibilisierung aller Verkehrsteilnehmenden über die Gefahren und Ursachen von Verkehrsunfällen durch eine breit angelegte und zielgruppengerechte Öffentlichkeitsarbeit dazu beitragen.

Dazu gewinnt die niedersächsische Polizei im Rahmen ihrer örtlichen Unfalluntersuchung detaillierte statistische Erkenntnisse über Unfallursachen, unfallbegünstigende oder folgenverschärfende Faktoren sowie besonders unfallauffällige Zeiten, Örtlichkeiten, Verkehrsmittel und Personengruppen. Erkenntnisse der Wissenschaft und Forschung zu Verkehrsunfallursachen, Feststellungen über die Verkehrsdelinquenz und das Sicherheitsgefühl der Bevölkerung sowie die Kriminalitätslage ergänzen das Unfallagebild. Die Analyse dieses Unfallagebildes bildet die Grundlage für wirkungsorientierte Verkehrssicherheitskonzeptionen der niedersächsischen Polizei gemeinsam mit ihren Partnern in der

Verkehrssicherheitsarbeit. Die Analyseergebnisse werden auch anderen Beteiligten, gesellschaftlichen Trägern von Verkehrssicherheitsarbeit und wissenschaftlichen Forschungseinrichtungen für deren Zwecke zur Verfügung gestellt.

Wie allgemein bekannt, ist ein Verkehrsunfall grundsätzlich ein zumindest für einen Unfallbeteiligten unvorhergesehenes plötzliches Ereignis, das im ursächlichen Zusammenhang mit dem Straßenverkehr und seinen typischen Gefahren steht und einen Sach- oder Personenschaden zur Folge hat. Dabei können Verkehrsunfälle im Straßenverkehr unterschiedliche Ursachen haben. Im Regelfall beruht das Zustandekommen eines Verkehrsunfalls auf menschlichem Fehlverhalten in Form von Verstößen gegen Verkehrsregeln, auf einer Fehleinschätzung der jeweiligen Verkehrssituation bei mindestens einem der Beteiligten oder auf technischem Versagen.

Aufgrund dieses Zusammentreffens mehrerer Kausallinien können mitunter deutliche Schwankungen im Unfalllagebild auftreten und dies insbesondere, je kürzer ein Betrachtungszeitraum ist. Vor diesem Hintergrund wird in der Verkehrssicherheitsarbeit insbesondere in Bezug auf die Belastbarkeit der Ergebnisse regelmäßig ein längerfristiger Betrachtungszeitraum herangezogen. Damit wird gewährleistet, dass beispielsweise auch klimatische und jahreszeitliche Einflüsse, aber auch weitere Faktoren wie die Anpassung des Straßenverkehrsrechts und viele mehr, gleichermaßen berücksichtigt werden. Für die Analyse der Verkehrssicherheit ist nicht nur die Anzahl an Verkehrstoten entscheidend. Vielmehr sind die Entwicklung der Gesamtunfallzahlen und die dabei vorliegenden Verkehrsunfälle mit Personenschaden im Verhältnis zu weiteren Faktoren, wie der Anteil einzelner Verkehrsbeteiligungsarten oder Risikogruppen zu betrachten.

1. Wie erklärt die Landesregierung die Zunahme der Zahl an Verkehrstoten in Niedersachsen?

Die Polizei registrierte im Jahr 2019 auf Niedersachsens Straßen insgesamt mehr Verkehrsunfälle als 2018. Bei diesen Verkehrsunfällen sind im Jahr 2019 anteilig weniger Menschen verunglückt als noch im Jahr zuvor. Während die Anzahl an leicht und schwer verletzten Personen bei Verkehrsunfällen zurückgegangen ist, nahm jedoch die Anzahl der tödlich verunglückten Personen von 417 im Jahr 2018 auf 432 Todesopfer in 2019 zu. In dem Zusammenhang sind folgende Besonderheiten für das Jahr 2019 im Vergleich zum Vorjahr ersichtlich:

Auf den niedersächsischen Bundesautobahnabschnitten kamen im Jahr 2019 deutlich weniger Menschen bei Verkehrsunfällen zu Tode. Gleiches gilt für die Gruppe der motorisierten Zweirad-Fahrenden und für die Gruppe der zu Fuß Gehenden. Auch hier hat die Anzahl der Verkehrsunfälle mit tödlichem Ausgang abgenommen. Steigerungen tödlich verunglückter Personen im Straßenverkehr in 2019 sind insbesondere im Bereich der sogenannten Baumunfälle und bei den Pedelec-Fahrenden zu verzeichnen. Weitergehende Ausführungen hierzu sind den Antworten zu den Fragen 7 und 8 (Baumunfälle) und zu Frage 9 (Pedelecs) zu entnehmen.

2. Wie viele Menschen sind in den Jahren 2018 und 2019 auf Landesstraßen in Niedersachsen zu Tode gekommen (bitte nach inner- und außerorts differenzieren)?

| Anzahl tödlich Verunglückter im Straßenverkehr | 2018 | 2019 |
|---|------|------|
| Landesstraßen innerhalb geschlossener Ortschaften | 13 | 20 |
| Landesstraßen außerhalb geschlossener Ortschaften | 75 | 90 |

Quelle: Polizeiliche Auskunftssysteme

3. Wie viele Menschen sind in den Jahren 2018 und 2019 auf Bundesstraßen in Niedersachsen zu Tode gekommen (bitte nach inner- und außerorts differenzieren)?

| Anzahl tödlich Verunglückter im Straßenverkehr | 2018 | 2019 |
|---|------|------|
| Bundesstraßen innerhalb geschlossener Ortschaften | 17 | 13 |
| Bundesstraßen außerhalb geschlossener Ortschaften | 74 | 108 |

Quelle: Polizeiliche Auskunftssysteme

4. Wie viele Menschen sind in den Jahren 2018 und 2019 auf Kreis- und Gemeindestraßen in Niedersachsen zu Tode gekommen (bitte nach inner- und außerorts differenzieren)?

| Anzahl tödlich Verunglückter im Straßenverkehr | 2018 | 2019 |
|---|------|------|
| Kreisstraßen innerhalb geschlossener Ortschaften | 14 | 17 |
| Kreisstraßen außerhalb geschlossener Ortschaften | 87 | 72 |
| Gemeindestraßen innerhalb geschlossener Ortschaften | 55 | 56 |
| Gemeindestraßen außerhalb geschlossener Ortschaften | 23 | 14 |

Quelle: Polizeiliche Auskunftssysteme

5. Wie viele der Verstorbenen waren zu Fuß, mit dem Fahrrad, dem E-Bike, Pedelec, E-Roller oder mit dem Auto unterwegs (bitte nach Landes-, Bundes-, Kreis- und Gemeindestraßen aufschlüsseln)?

| Anzahl tödlich Verunglückter im Straßenverkehr im Jahr 2019 | Bundesstraße | Landesstraße | Kreisstraße | Gemeindestraße |
|---|--------------|--------------|-------------|----------------|
| zu Fuß Gehende | 8 | 12 | 6 | 11 |
| Fahradfahrende (ohne Pedelec-Fahrende) | 4 | 9 | 7 | 23 |
| Pedelec-Fahrende | 7 | 6 | 10 | 7 |
| E-Bike-Fahrende | 0 | 0 | 0 | 0 |
| E-Roller-Fahrende* | -* | -* | -* | -* |
| Pkw-Nutzende | 80 | 54 | 47 | 21 |

Quelle: Polizeiliche Auskunftssysteme

* Die Fragestellung lässt sich in der gestellten Form auf zwei Arten der Verkehrsbeteiligung beziehen. Zu beiden Arten liegen in den polizeilichen Auskunftssystemen keine differenzierten bzw. validen Daten vor.

Die Verkehrsmittel der Elektrotretroller („E-Scooter“) werden erst seit dem 01.01.2020 je nach Bauart unter der Verkehrsbeteiligungsart „Elektrokleinstfahrzeuge mit Lenk-/Haltestange, die der Elektrokleinstfahrzeugeverordnung entsprechen bzw. die der Elektro-Kleinstfahrzeugeverordnung nicht entsprechen“ im polizeilichen Vorgangsbearbeitungssystem registriert. Darüber hinaus werden Roller mit E-Motor entsprechend ihrer Nutzleistung unter der Verkehrsbeteiligungsart der Krafträder mit Versicherungskennzeichen oder der mit amtlichen Kennzeichen im polizeilichen Vorgangsbearbeitungssystem registriert und können nicht gesondert analysiert werden.

Demzufolge liegen für das Kalenderjahr 2019 aufgrund des Fehlens bundeseinheitlicher Standards im Bereich der statistischen Erfassung der Elektrokleinstfahrzeuge keine validen Daten vor. Dieser Umstand begründet sich u. a. auf dem Zeitpunkt der Veröffentlichung der Elektro-Kleinstfahrzeugeverordnung und damit einhergehender, bundesweiter Beschlüsse hinsichtlich der Klassifizierung und Erfassung dieser neuen Fahrzeugart in der Verkehrsunfallbearbeitung. Dementsprechend erfolgten erforderliche Anpassungen innerhalb Niedersachsens erst im dritten Quartal 2019, wodurch lediglich

eine wenig aussagekräftige, landesweit heterogene und unvollständige statistische Datengrundlage besteht.

- 6. Wie viele der 432 Verkehrstoten im Jahr 2019 sind aufgrund von Abstandsfehlern, Fahren mit unangepasster Geschwindigkeit, falscher Straßenbenutzung, Überholen, Einschränkung der Verkehrstüchtigkeit (u. a. durch Alkohol oder Medikamente eines oder mehrerer Unfallteilnehmer), Missachten der Vorfahrt / des Vorrangs oder Fehler beim Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren, Ein- und Anfahren tödlich verletzt worden (bitte immer auch mit der Vergleichszahl aus dem Jahr 2018 angeben)?**

| Anzahl der Unfallursachen bei Verkehrsunfällen mit tödlich Verunglückten im Straßenverkehr | 2018 | 2019 |
|--|------|------|
| Ungenügender Sicherheitsabstand (Ursache 14) | 17 | 6 |
| Nicht angepasste Geschwindigkeit (Ursachen 12, 13) | 76 | 80 |
| Straßenbenutzung fehlerhaft (Ursachen 8-11) | 32 | 18 |
| Fehler beim Überholen (Ursachen 16-23) | 17 | 24 |
| Einschränkung der Verkehrstüchtigkeit (Ursachen 01-05) | 27 | 45 |
| davon Alkoholeinfluss (Ursache 01) | 12 | 22 |
| davon Einfluss anderer berauschender Mittel (Ursache 02) | 0 | 0 |
| davon Medikamenteneinfluss (Ursache 05) | 0 | 0 |
| Nichtbeachten Vorfahrt / Vorrang (Ursachen 27-33) | 28 | 31 |
| Fehler beim Abbiegen (Ursachen 34-35) | 3 | 6 |
| Fehler beim Wenden oder Rückwärtsfahren (Ursache 36) | 0 | 0 |
| Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr (Ursache 37) | 7 | 8 |

Quelle: Polizeiliche Auskunftssysteme

- 7. Was sind die Ursachen für die Zunahme der Zahl der Verkehrstoten durch sogenannte Baumunfälle?**

Die Anzahl aller polizeilich registrierten „Baumunfälle“ hat im Jahr 2019 im Vergleich zum Vorjahr um rund 2 % abgenommen (von 3 304 in 2018 auf 3 239 in 2019). Ebenso reduzierte sich die Anzahl der „Baumunfälle“ mit Personenschaden um rund 1 % von 1 833 im Jahr 2018 auf 1 815 in 2019.

Während die Anzahl der „Baumunfälle“ mit tödlichem Ausgang von 85 im Jahr 2018 auf 115 in 2019 gestiegen ist, nahm die Anzahl der „Baumunfälle“ mit Schwerverletzten um mehr als 7 % ab (von 654 in 2018 auf 606 in 2019) und bei den „Baumunfällen“ mit Leichtverletzten blieb die Anzahl nahezu identisch (1 093 in 2018 / 1 094 in 2019).

Bei den „Baumunfällen“ mit tödlichem Ausgang ist in 2019 insbesondere eine Zunahme bei den tödlich Verunglückten in der Altersklasse der jungen Erwachsenen (18 bis 24 Jahren) von 24 Personen im Jahr 2018 auf 43 Personen in 2019 und in der Altersklasse der älteren Menschen (ab 64 Jahren) von 15 Personen in 2018 auf 26 Personen in 2019 festzustellen.

Im Zusammenhang mit der Altersgruppe der jungen Erwachsenen sticht ein typisches Unfallbild besonders heraus: Eine Person alleine im Pkw unterwegs auf einer Straße außerhalb geschlossener

Ortschaften, nicht angepasste Geschwindigkeit und plötzliches Abkommen von der Fahrbahn, mitunter auf gerader Strecke, und anschließendem Anprall an einen Baum neben der Fahrbahn. Nicht in jedem Fall lässt sich der Unfallhergang rekonstruieren. Anhand der polizeilichen Bewertung dürfte in diesen Fällen neben der Geschwindigkeit entweder Müdigkeit oder Ablenkung eine maßgebliche Rolle für den Unfallhergang gespielt haben.

Darüber hinaus lassen sich bei den „Baumunfällen“ mit tödlichem Ausgang im Jahr 2019 im Vergleich zum Vorjahr in Bezug auf die polizeilich festgestellten Unfallursachen vorrangig Steigerungen im Bereich der nicht angepassten Geschwindigkeit, der Einschränkung der Verkehrstüchtigkeit (Alkoholeinfluss, Übermüdung, sonstige körperliche oder geistige Mängel) und anderer Fehler beim Fahrzeugführenden erkennen. Die letztgenannte Unfallursache wird in den Verkehrsunfällen ausgewählt, in denen keine konkreten personenbezogenen oder allgemeinen Unfallursachen des Ursachenkatalogs zugeordnet werden konnten oder die Unfallursache konkret nicht feststellbar war.

8. Welche Maßnahmen will die Landesregierung ergreifen, um die Risikogruppen 18- bis 24-Jährige, Menschen ab 65 Jahren und Männer besser vor Baumunfällen zu schützen?

Die Thematik der sogenannten Baumunfälle hat die Landesregierung bereits seit vielen Jahren im Fokus ihrer Verkehrssicherheitsarbeit. Mit vielfältigen Maßnahmen, sowohl auf Landesebene aber auch im regionalen Bereich durch die Arbeit der Unfallkommissionen, wird dem Phänomen wiederkehrend intensiv begegnet. Für das Jahr 2018 konnte mit 96 Todesopfern ein Tiefstand bei den bei „Baumunfällen“ getöteten Personen registriert werden. Im Jahr 2019 starben dagegen 24 Personen mehr bei dieser Unfallart, als noch im Jahr zuvor.

Die Landesregierung wird ihre Aktivität zur Reduzierung und Verhinderung von sogenannten Baumunfällen intensiv fortführen. Diese beinhalten sowohl präventive Maßnahmen, aber auch bauliche Veränderungen. So sind bereits in den letzten Jahren durch das „Schutzplanken-Programm“ stetige Verbesserungen an der Infrastruktur, insbesondere an Außerortsstraßen erfolgt.

Konkret wurden rund 50 km im Bereich von unfallauffälligen Bundes- und Landesstraßen im Rahmen des dreijährigen Modellprojekts „Baumunfälle in Niedersachsen“ ausgestattet. Diese sogenannten Nachrüstprogramme von Fahrzeug-Rückhaltesystemen werden perspektivisch auch über das Jahr 2021 hinaus fortgeschrieben.

Darüber hinaus wird die Zusammenarbeit mit den Partnern in der Verkehrssicherheitsarbeit fortgeführt und wie z. B. dem ADAC, der Landesverkehrswacht Niedersachsen e. V. die Thematik regelmäßig erörtert und findet Berücksichtigung in deren Fahrverhaltenstrainings „FairFitnessCheck für Senioren“ und „Fit im Auto“. Aber auch andere Institutionen, wie z. B. der Landesseniorenrat Niedersachsen e. V., werden weiterhin in die gemeinsame Präventionsarbeit eingebunden.

Die Polizei Niedersachsen führt darüber hinaus für die beiden besonders betroffenen Risikogruppen der Jungen Fahrenden und der Senioren eine Vielzahl an Präventionsaktionen durch, bei denen die Thematik wiederkehrend und verstärkt behandelt wird. Als Beispiele sind hier das Fahrschulprogramm oder die Kampagne „Abgefahren, wie krass ist das denn?“ zu nennen.

Ebenso unterstützt die Polizei eine Vielzahl von Forschungsprojekten, wie beispielsweise das Projekt „Regio Protect“ des Instituts für Prävention und Verkehrssicherheit, das sich auf eine weitere Optimierung der Fahrschulausbildung konzentriert.

Begleitende Themenfelder, die maßgeblich bei den „Baumunfällen“ insbesondere mit tödlichem Ausgang im ursächlichen Zusammenhang stehen wie Ablenkung, Verkehrstüchtigkeit und Geschwindigkeit, werden ebenso intensiv von der Polizei und in Zusammenarbeit mit ihren Partnern in der Präventionsarbeit und im Rahmen der Überwachung berücksichtigt.

Die präventiven Maßnahmen in diesem Themengebiet sind ausgerichtet auf altersspezifische Risikogruppen. Trotz des überproportional hohen Anteils des männlichen Geschlechts bei den in 2019 tödlich verunglückten Verkehrsteilnehmenden in Zusammenhang mit Baumunfällen sind entsprechende Maßnahmen grundsätzlich geschlechtsneutral ausgelegt. Hintergrund hierbei ist, dass mögliche Synergieeffekte durch Beteiligung und Ansprechen eines möglichst breiten Adressatenkreises

genutzt werden sollen und darüber hinaus, trotz der verhältnismäßig geringen Anzahl weiblicher Verkehrstote bei Baumunfällen, ein Ausklammern dieser Gruppe aus Präventionsprogrammen dem grundsätzlichen Ansatz der „Vision Zero“ widersprechen würde.

9. Was sind die Ursachen für die Zunahme der Zahl der Verkehrstoten mit Pedelecs, und welche Maßnahmen will die Landesregierung gegen den Anstieg der Zahl der Verkehrstoten mit Pedelecs ergreifen?

Die Anzahl aller polizeilich registrierten Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Pedelec-Fahrenden hat im Jahr 2019 im Vergleich zum Vorjahr um rund 45 % zugenommen (von 1 170 im Jahr 2018 auf 1 693 in 2019). Ebenso stieg die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden unter Beteiligung von Pedelec-Fahrenden um rund 42 % von 1 062 im Jahr 2018 auf 1 511 in 2019.

Wie bekannt, werden Pedelecs den Fahrrädern verkehrsrechtlich grundsätzlich gleichgestellt (Ausnahme S-Pedelecs). Im Jahr 2019 sind von der Polizei 12 420 Verkehrsunfälle mit Fahrradfahrenden (inkl. Pedelec-Fahrende) registriert worden und damit lediglich rund 0,4 % mehr als im Jahr 2018. Dagegen nahm die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden mit Fahrradfahrenden (inkl. Pedelec-Fahrende) von 9 806 im Jahr 2018 auf 9 764 in 2019 und damit um minus 0,4 % ab.

Seitens des Zweirad-Industrie-Verbandes wird wiederkehrend jedes Jahr über neue Zunahmen der Verkaufszahlen an Pedelecs berichtet. Der Marktanteil dieser Fahrräder steigt jährlich. Unter Berücksichtigung dieses Umstandes lässt sich anhand der polizeilichen Feststellungen im Rahmen der Unfallaufnahmen feststellen, dass der Anteil der Pedelecs am Radverkehrsaufkommen in Niedersachsen augenscheinlich jährlich deutlich zunimmt und sich im Gegenzug der Bestand und die Nutzung von „normalen“ Fahrrädern im Straßenverkehr stetig reduziert.

Bei den Verkehrsunfällen mit tödlichem Ausgang unter Beteiligung der Pedelec-Fahrenden ist insbesondere eine Zunahme bei den tödlich Verunglückten in der Altersklasse der älteren Menschen (ab 64 Jahren) von 16 Personen in 2018 auf 25 Personen in 2019 festzustellen.

Bei den polizeilich festgestellten Unfallursachen lassen sich bei den Verkehrsunfällen mit tödlichem Ausgang unter Beteiligung von Pedelec-Fahrenden im Jahr 2019 im Vergleich zum Vorjahr vorrangig Steigerungen im Bereich des Nichtbeachtens der Vorfahrt und Fehler beim Abbiegen und beim Einfahren in den fließenden Verkehr erkennen.

Wie bereits in der Vorbemerkung dargestellt, hat die Landesregierung insbesondere auch den Radverkehr im besonderen Fokus ihrer Tätigkeit und führt in dem Zusammenhang bereits verstärkt umfangreiche Maßnahmen zur Optimierung der Infrastruktur für diese Verkehrsbeteiligungsart durch.

Darüber hinaus hat die niedersächsische Polizei für das Jahr 2020 ihren Schwerpunkt in der Verkehrssicherheitsarbeit auf den Radverkehr ausgerichtet. So werden von ihr neben der Durchführung von Präventionsaktionen, wie z. B. zum Thema Abstandseinhaltung beim Überholen von Fahrradfahrenden und thematische Verkehrssicherheitstage, auch zielgerichtete Überwachungsmaßnahmen intensiviert. In dem Zusammenhang kam es auch zu einer Erhöhung der sichtbaren Präsenz durch Fahrradeinheiten der Polizei, insbesondere in urbanen Bereichen. Aber auch die Zusammenarbeit und Aktivitäten von Partnern werden intensiv gefördert, wie z. B. mit der Landesverkehrswacht Niedersachsen e. V. Verhaltenstrainings der Landesverkehrswacht zum Thema „Fit mit dem Fahrrad“ und „Fit mit dem Pedelec“ werden durch die niedersächsische Polizei unterstützt und ebenso die Aktion „Niedersachsenhelm“, mit der vermehrt für das freiwillige Tragen eines Fahrradhelms geworben wird.

Auch mit dem Landesseniorenrat Niedersachsen e. V. und vielen weiteren Partnern ist bereits ein intensiver Austausch und die Abstimmung von Präventionsmaßnahmen zur Thematik der Pedelecs erfolgt und wird intensiv fortgeführt.

10. Wie alt waren die Unfallverursacherinnen und Unfallverursacher bei den 432 Unfällen mit Todesfolge?

Im Jahr 2019 verunglückten auf Niedersachsens Straßen 432 Personen bei 411 Verkehrsunfällen tödlich. Das Alter der unfallverursachenden Personen bei den 411 Verkehrsunfällen mit tödlichem Ausgang gliedert sich wie folgt:

| Alter in Jahren | 2019 |
|-----------------|------|
| unter 6 Jahre | - |
| 6 bis 14 Jahre | 1 |
| 15 bis 17 Jahre | 4 |
| 18 bis 24 Jahre | 78 |
| 25 bis 34 Jahre | 52 |
| 35 bis 44 Jahre | 59 |
| 45 bis 54 Jahre | 60 |
| 55 bis 64 Jahre | 41 |
| 65 bis 74 Jahre | 44 |
| 75 bis 84 Jahre | 56 |
| 85 bis 94 Jahre | 15 |
| über 94 Jahre | 1 |

Quelle: Polizeiliche Auskunftssysteme

11. Was ist die Hauptursache bei Unfällen mit Todesfolge bei Verursachern unter 24 Jahren?

Laut polizeilicher Auskunftssysteme ist bei Verkehrsunfällen mit Todesfolge im Jahr 2019 die Hauptunfallursache bei den Verursachern unter 24 Jahren (bzw. im Alter von 0 bis 24 Jahren) nicht angepasste Geschwindigkeit.

Weitere Unfallursachen sind Alkoholeinfluss, Übermüdung, ungenügender Abstand, Nichtbeachten der Vorfahrt, Fehler beim Überholen, Fehler beim Abbiegen, falsches Verhalten der Fußgänger und sonstige Fehler.

12. Was ist die Hauptursache bei Unfällen mit Todesfolge bei Verursachern über 24 Jahren?

Laut polizeilicher Auskunftssysteme ist bei Verkehrsunfällen mit Todesfolge im Jahr 2019 die Hauptunfallursache bei den Verursachern über 24 Jahren bzw. im Alter von 25 bis 64 Jahren nicht angepasste Geschwindigkeit.

Weitere Unfallursachen sind Alkoholeinfluss, Übermüdung, ungenügender Abstand, Nichtbeachten der Vorfahrt, Fehler beim Überholen, Fehler beim Abbiegen, falsches Verhalten der Fußgänger und sonstige Fehler.

13. Was ist die Hauptursache bei Unfällen mit Todesfolge bei Verursachern über 64 Jahren?

Laut polizeilicher Auskunftssysteme liegt bei Verkehrsunfällen mit Todesfolge im Jahr 2019 als Hauptunfallursache bei den Verursachern über 64 Jahren die Ursache Nr. 49 - andere Fehler beim Fahrzeugführer vor.

Die benannte Unfallursache Nr. 49 wird in den Verkehrsunfällen ausgewählt, in denen keine konkreten personenbezogenen oder allgemeinen Unfallursachen des Ursachenkatalogs zugeordnet werden konnten oder die Unfallursache konkret nicht feststellbar war.

Weitere Ursachen sind Einschränkung in der Verkehrstüchtigkeit (Alkoholeinfluss oder sonstige körperliche oder geistige Mängel), Nichtbeachten der Vorfahrt, falsches Verhalten der Fußgänger, Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot, Fehler beim Überholen, unangepasste Geschwindigkeit, Fehler beim Abbiegen und beim Einfahren in den fließenden Verkehr.

(Verteilt am 16.06.2020)