



Verkehrsunfallstatistik 2023

Polizeiinspektion Emsland/Grafschaft Bentheim

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Zuständigkeitsbereich der PI Emsland/Grafschaft Bentheim ist ländlich geprägt, was sich in Bezug auf die Verkehrsinfrastruktur vor allem in Kreis-, Land- und Bundesstraßen außerhalb von Ortschaften darstellt. Darüber hinaus quert die A31 den Bereich in Nord-Süd-Richtung und die A30 in West-Ost-Richtung. Damit einhergehend kommt es zu einem deutlich differenzierten Verkehrsaufkommen in Art und Weise, als beispielsweise in Ballungsgebieten. Ich möchte voranstellen, dass eine umsichtige und rücksichtsvolle Fahrweise auch in Hinblick auf die Zunahme des Verkehrs wichtiger denn je ist, um (schwere) Unfälle zu vermeiden.

Die vorliegende Verkehrsunfallstatistik zeigt Ihnen eine Übersicht über die Entwicklung der Verkehrsunfallzahlen und deren dazugehörigen Parameter wie Unterschiede in der Beteiligung, zum Beispiel im Alter. Sie dient nicht nur der Berichterstattung, sondern ist ein wichtiger Indikator für die tägliche Polizeiarbeit, sowie im Besonderen der Präventionsarbeit.

Mit 9446 Verkehrsunfällen ist die Gesamtunfallzahl wieder steigend. Besonders alarmierend ist hierbei die Entwicklung der Verkehrsunfälle mit tödlich verletzten Personen (+ 62,96 %). Trotz intensiver Bemühungen und Maßnahmen in Bezug auf Geschwindigkeitsüberwachungen, sowie sonstiger Präventionsarbeit, ist hier erneut die Hauptursache eine nicht angepasste Geschwindigkeit. Ebenso verhält es sich bei den schweren Verkehrsunfällen, die aber insgesamt in der Anzahl gesunken sind.

Eine besondere Entwicklung zeigt die Altersgruppe der 35 – 44-Jährigen, die sowohl bei den tödlichen, als auch bei den schweren Verkehrsunfällen, sowie bei Unfällen mit dem Pedelec deutlich in der Beteiligung gestiegen sind. Ebenso gestiegen ist auch der Anteil von Kindern in der Beteiligung an Verkehrsunfällen, das gilt vor allem auch bei Fahrradunfällen. Auch Senior*innen steigen seit 2020 in der Anzahl der Beteiligungen an Verkehrsunfällen. Positiv hingegen ist die Entwicklung der Altersgruppe der jungen Erwachsenen, die im 10-Jahresvergleich weiter sinkt.

In Bezug auf Verkehrsunfälle mit Pedelec kann festgehalten werden, dass diese deutlich öfter beteiligt sind. Dabei kommt es im Vergleich zu Fahrradunfällen häufiger zu Verletzungen.

Eine auffällige Entwicklung nehmen auch die Verkehrsunfälle unter dem Einfluss von Alkohol und anderer berauscheinender Mittel. Trotz intensiver Kontrollen und weitreichenden Präventionsmaßnahmen bilden die Zahlen den Höchststand der letzten 10 Jahre. In diesem Zusammenhang möchte ich ausdrücklich an die Verkehrsteilnehmer*innen appellieren, auf die Nutzung des Autos (oder anderer Fahrzeuge) zu verzichten, wenn zuvor Alkohol oder Drogen konsumiert worden sind. Es besteht kein Grund in einem berauschten Zustand ein Fahrzeug zu führen. Insbesondere in Hinblick auf die Legalisierung von Cannabis möchte ich darauf aufmerksam machen, dass ein Führen von Kraftfahrzeugen in der Regel auch nach mehreren Stunden nicht möglich ist und erhebliche Gefahren birgt.

Möglicherweise eine mit dem Präventionsprojekt „Motorradfahrerstammtisch“ im Zusammenhang stehende positive Entwicklung nehmen die Unfallzahlen im Zusammenhang mit Motorrädern.

Dennoch ist auch hier ein tödlicher Verkehrsunfall zu verzeichnen.

Die Entwicklung der Verkehrsunfallzahlen der noch jungen Gruppe der Elektrokleinstfahrzeuge (E-Scooter) ist ebenfalls negativ zu betrachten. Insbesondere der hohe Anteil an Verletzten sticht heraus.

„Uns reicht's!“, so titelt eines unserer Verkehrspräventionsprojekte, das insbesondere auf die Hauptursache Geschwindigkeit aufmerksam machen soll. „Uns reicht's!“ heißt aber auch, wir wollen keine schlimmen Bilder, die die Beteiligten sehen müssen und schweren Situationen, mit denen Beamtinnen und Beamte sowie die Einsatzkräfte der Feuerwehr und der Rettungsdienste an Unfallorten und in der Folgezeit konfrontiert werden. „Uns reicht's!“, steht zudem für die schwierige und kräftezehrende Aufgabe, Todesbenachrichtigungen an die Familien zu überbringen.

Ich bitte Sie also: Fahren Sie vorausschauend und planen gegebenenfalls mehr Zeit ein, um eine ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht zu ermöglichen!



Nicola Simon

Leiterin der PI Emsland/Grafschaft Bentheim

Lingen, 17.04.2024

Inhalt:

1. ERLÄUTERUNGEN ZUR VUS	- 4 -
2. GESAMTENTWICKLUNG DER VERKEHRSUNFÄLLE	- 5 -
2.1 VERKEHRSUNFÄLLE GESAMT	- 5 -
2.2 VERKEHRSUNFÄLLE GESAMT: MIT VERLETZTEN PERSONEN	- 5 -
2.3 VERKEHRSUNFÄLLE GESAMT: VERLETzte BETEILIGTE	- 7 -
3. TÖDLICHE VERKEHRSUNFÄLLE	- 7 -
3.1 ANZAHL VERKEHRSUNFÄLLE	- 8 -
3.2 HAUPTURSACHEN	- 9 -
3.3 BETEILIGTE: VERSTORBENE PERSONEN	- 10 -
3.4 BETEILIGTE: GESCHLECHT, ALTER	- 10 -
4. SCHWERE VERKEHRSUNFÄLLE	- 12 -
4.1 ANZAHL VERKEHRSUNFÄLLE	- 12 -
4.2 HAUPTURSACHEN	- 13 -
4.3 BETEILIGTE: SCHWER VERLETzte PERSONEN	- 13 -
4.4 BETEILIGTE: GESCHLECHT, ALTER	- 14 -
5. RISIKOGRUPPEN	- 15 -
5.1 RISIKOGRUPPE: KINDER	- 15 -
5.2 RISIKOGRUPPE: JUNGE ERWACHSENE	- 16 -
5.3 RISIKOGRUPPE: SENIOR*INNEN	- 17 -
6. SONDERAUSWERTUNGEN	- 19 -
6.1 VERKEHRSUNFÄLLE UNTER DEM EINFLUSS VON ALKOHOL/ANDEREN BERAUSCHENDEN MITTELN	- 20 -
6.2 VERKEHRSUNFÄLLE IM ZUSAMMENHANG MIT BETEILIGUNG MOTORRAD	- 21 -
6.3 VERKEHRSUNFÄLLE IM ZUSAMMENHANG MIT BETEILIGUNG FAHRRAD, PEDELEC, E-BIKE	- 21 -
6.4 VERKEHRSUNFÄLLE IM ZUSAMMENHANG MIT E-SCOOTERN	- 25 -
6.5 VERKEHRSUNFÄLLE AUF DER BAB 30 UND 31	- 26 -
6.6 VERKEHRSUNFÄLLE IM ZUSAMMENHANG MIT WILD	- 27 -
6.7 VERKEHRSUNFALLFLUCHT	- 27 -

1. Erläuterungen zur VUS

Erhebungsinhalte der Verkehrsunfallstatistik sind Angaben zu den Unfällen, Beteiligten, Fahrzeugen, Verunglückten und Unfallursachen. Außerdem wird die Zahl der Benutzer bei unfallbeteiligten Fahrzeugen erfasst.

Zu den Erhebungsinhalten der Verkehrsunfallstatistik zählen u. a.:

- Angaben zu Unfällen
- Beteiligte
- Art der Verkehrsbeteiligung
- Verunglückte
- Unfallursachen
- Unfalltyp
- Unfallart

Die Verkehrsunfallstatistik erfasst nur Unfälle, die von der Polizei aufgenommen worden sind. In der Regel sind das Unfälle mit schwereren Folgen. Verkehrsunfälle bei denen eine Einigung zwischen den Verkehrsteilnehmer*innen ohne Kontakt zur Polizei erfolgt, fließen in die Statistik demnach nicht ein.

2. Gesamtentwicklung der Verkehrsunfälle

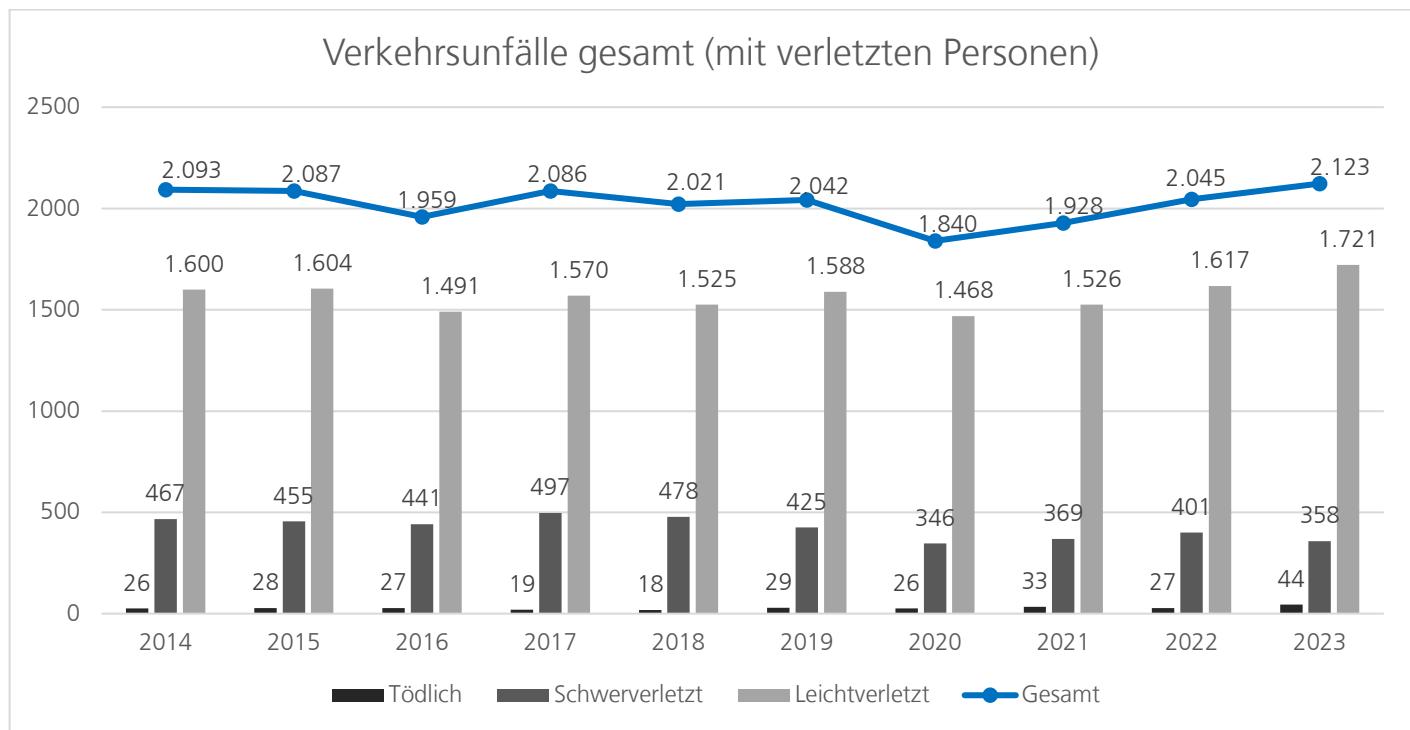
2.1 Verkehrsunfälle gesamt

Die Anzahl der Verkehrsunfälle ist in Niedersachsen um **6,93 %** und in der Polizeidirektion Osnabrück um **5,09 %** gestiegen. Für die PI ist eine Steigerung um **3,42 %** zu verzeichnen.

Verkehrsunfälle	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Niedersachsen	202.460	211.347	194.737	197.346	204.078	205.637	174.146	178.992	186.488	199.413
PD Osnabrück	32.788	33.586	31.113	31.431	30.648	31.444	27.389	29.074	30.040	31.568
PI Emsland/ Grafschaft Bentheim	9.959	10.386	9.625	9.550	9.274	9.754	8.831	9.167	9.134	9.446
Landkreis Emsland	7.021	7.477	6.956	6.924	6.540	6.855	6.230	6.387	6.454	6.702
Landkreis Grafschaft Bentheim	2.938	2.909	2.669	2.626	2.734	2.899	2.601	2.780	2.680	2.764

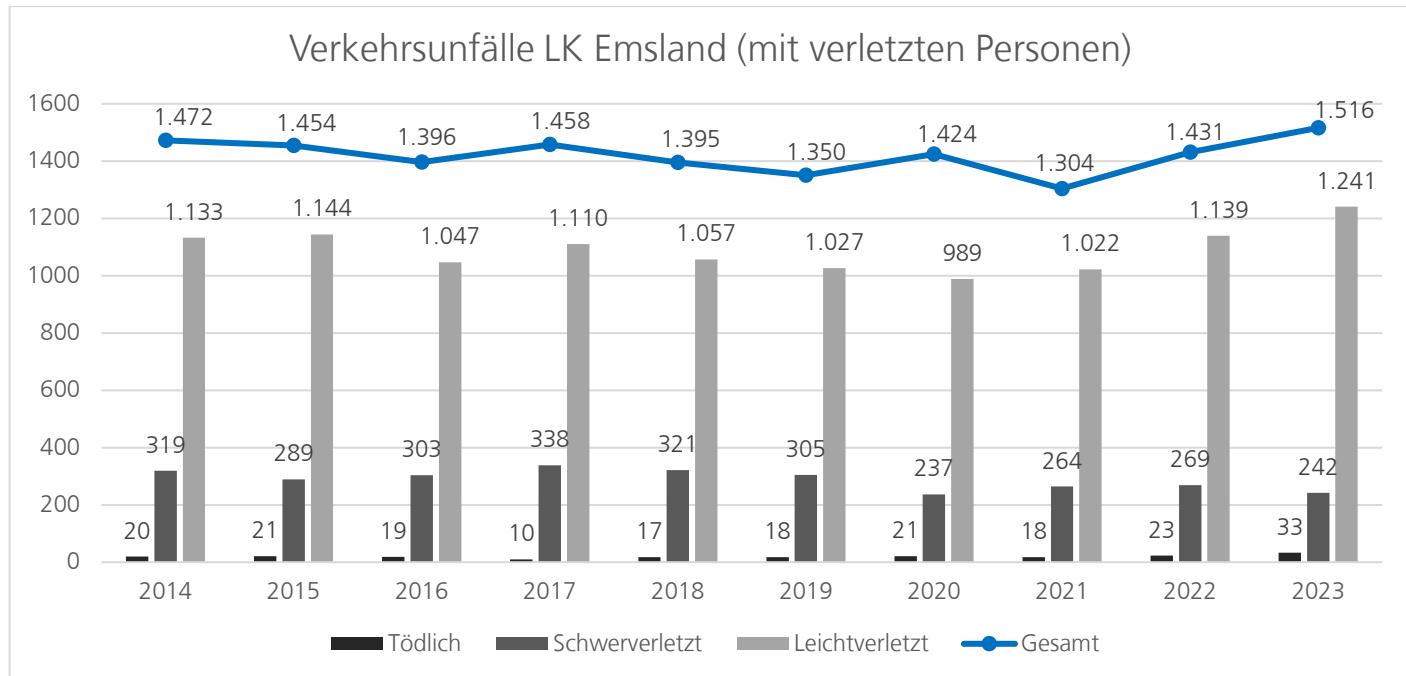
2.2 Verkehrsunfälle gesamt: mit verletzten Personen

Sank die Anzahl der Verkehrsunfälle mit verletzten Personen im Jahr 2020 deutlich ab, so stieg sie in den Folgejahren kontinuierlich auf einen Höchststand von **2.123** Unfällen für das Jahr 2023 an.

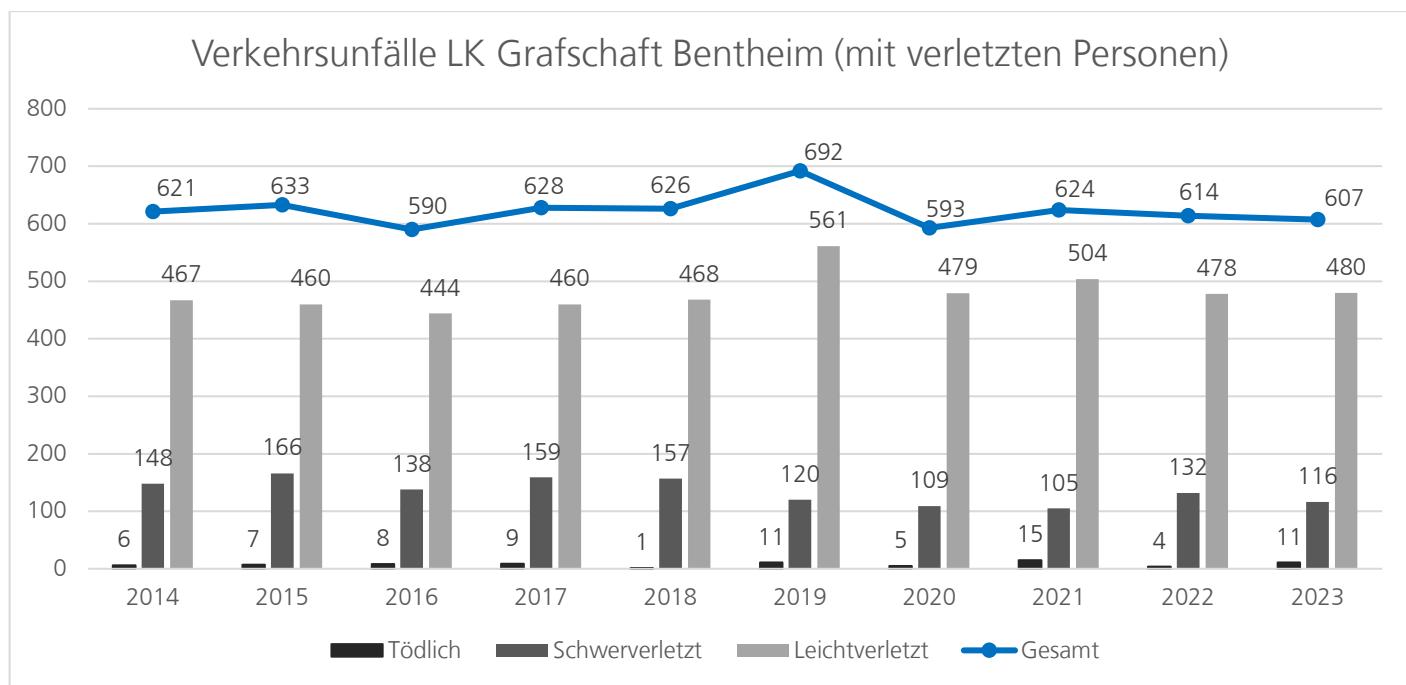


Insbesondere ist hier der Anstieg im Bereich der Unfälle mit tödlich verletzten Personen von **62,96 %** zu beachten (vgl. Ziff.3).

Landkreis Emsland:

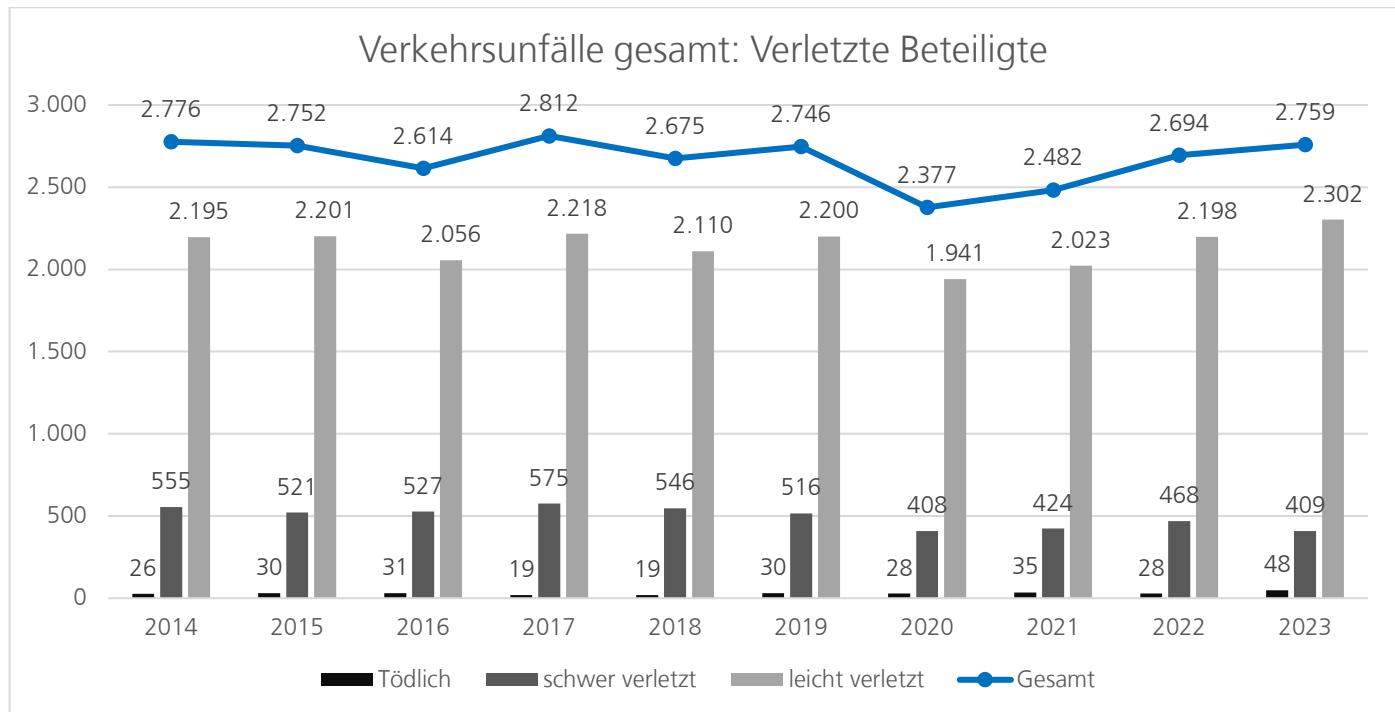


Landkreis Grafschaft Bentheim:



2.3 Verkehrsunfälle gesamt: verletzte Beteiligte

Die Zahl der verletzten Beteiligten stieg entsprechend der Verkehrsunfallzahlen im Bereich der PI Emsland/Grafschaft Bentheim um **2,41 %** an.

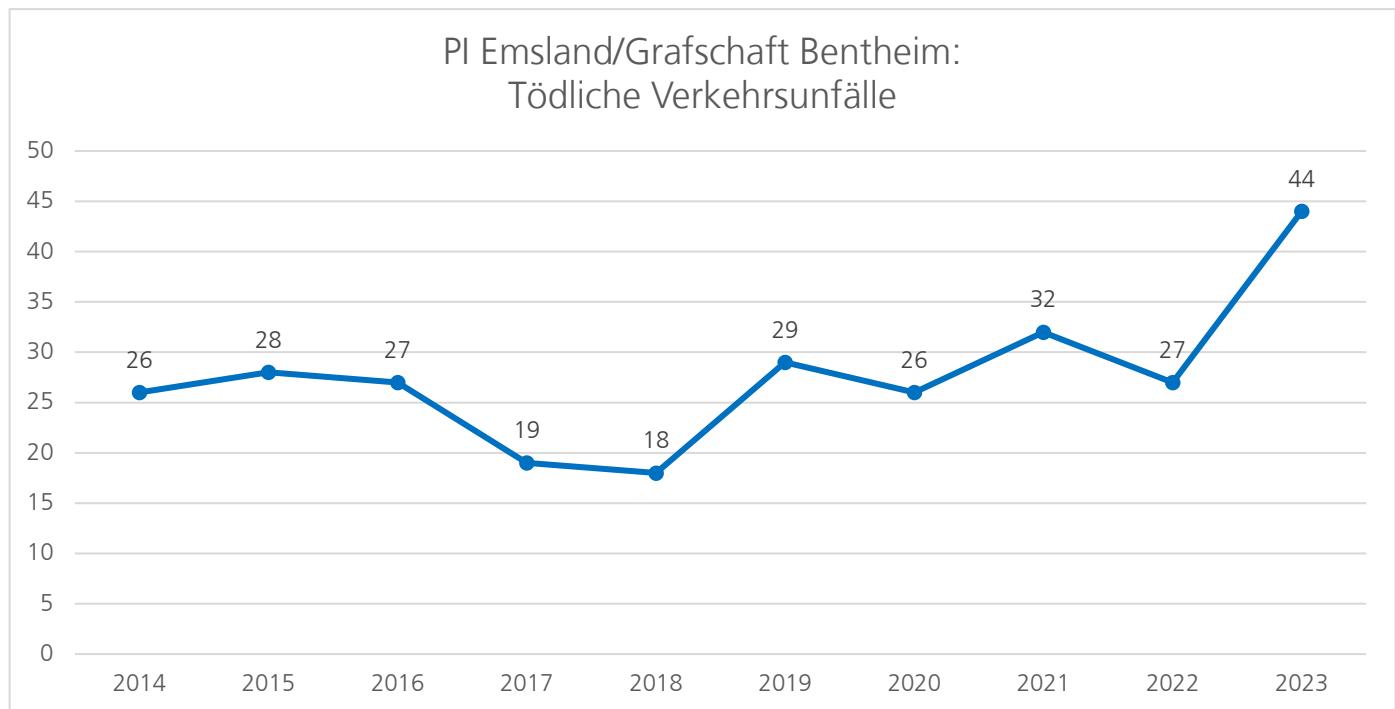


Im Landkreis Emsland stieg die Zahl um **136** auf **1.995** (2022: 1.859). Im Landkreis Grafschaft Bentheim hingegen kann ein Rückgang der Zahlen um **18** Verletzte auf **764** (2022: 782) verzeichnet werden.

3. Tödliche Verkehrsunfälle

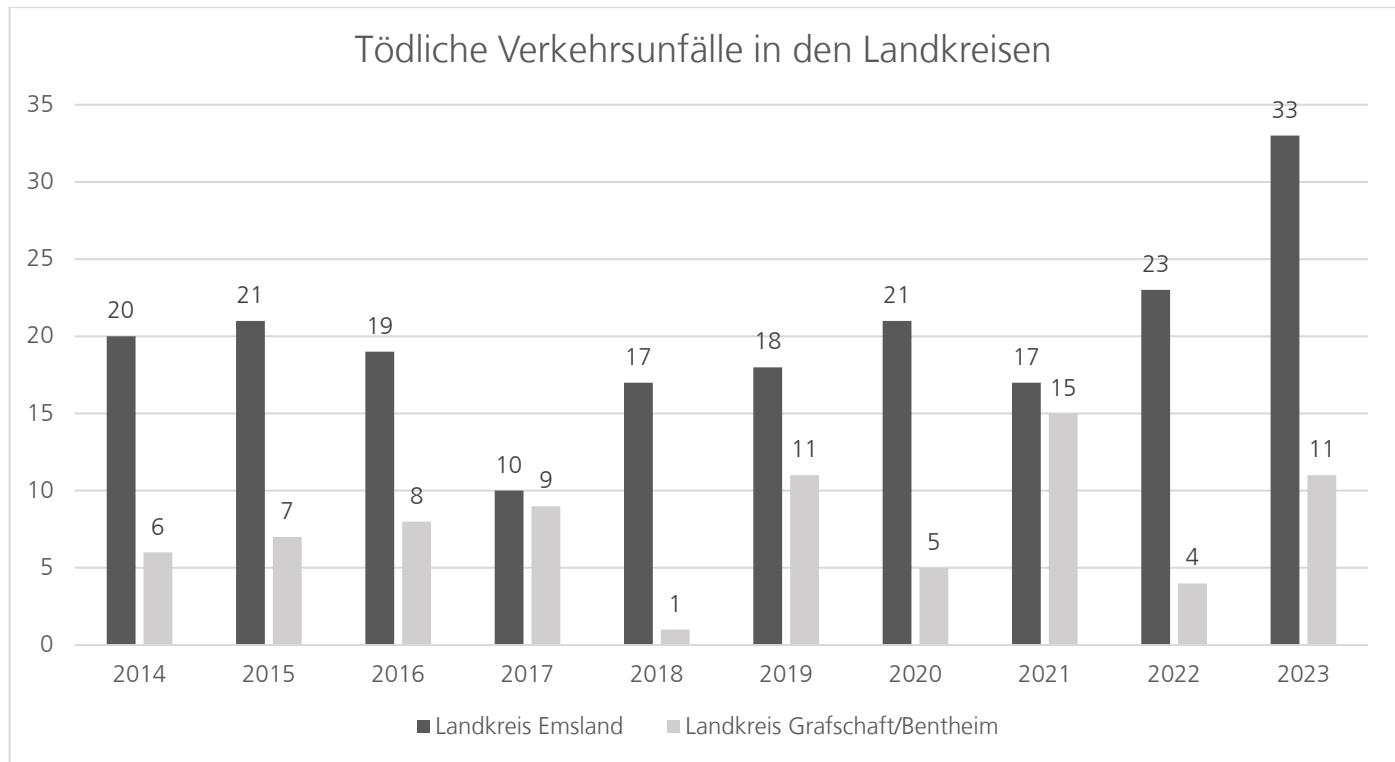
Als tödliche Verkehrsunfälle werden alle Unfälle registriert, bei denen als Folge mindestens eine Person verstorben ist. Dazu zählen Personen, die innerhalb von 30 Tagen an den Folgen des Unfalls verstorben sind. Wird im Rahmen der Ermittlungen zu einem Verkehrsunfall festgestellt, dass dem Unfall ein medizinischer Notfall vorausging, der zum Tode führte (z. B. Herzinfarkt), handelt es sich nicht um einen tödlichen Verkehrsunfall im Sinne dieser Auswertung, ebenso wie Unfälle die in suizidabler Absicht herbeigeführt wurden.

3.1 Anzahl Verkehrsunfälle



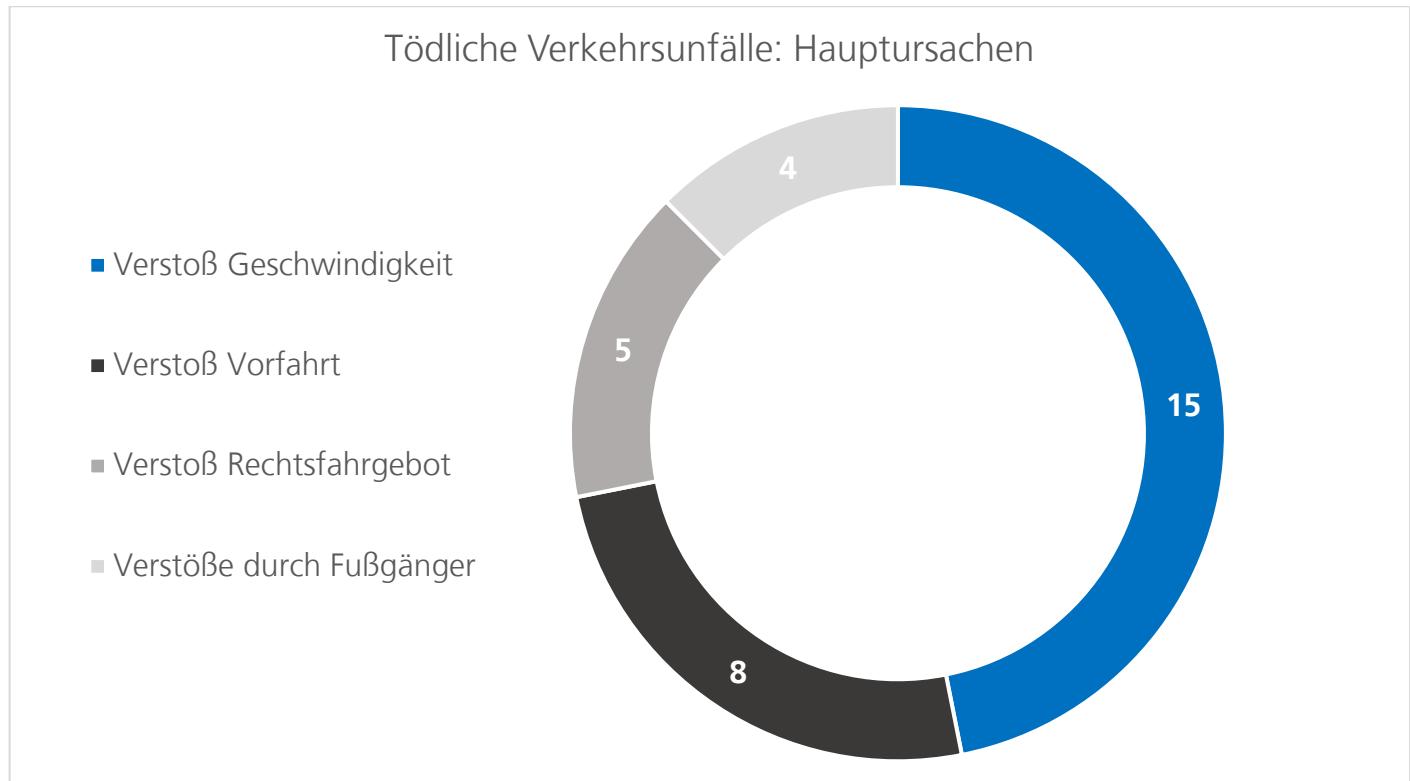
Für das Jahr 2023 ist ein deutlicher Anstieg von **62,96 %** der tödlichen Verkehrsunfälle zu verzeichnen.

Die Verteilung der tödlichen Verkehrsunfälle innerhalb der Landkreise:



3.2 Hauptursachen

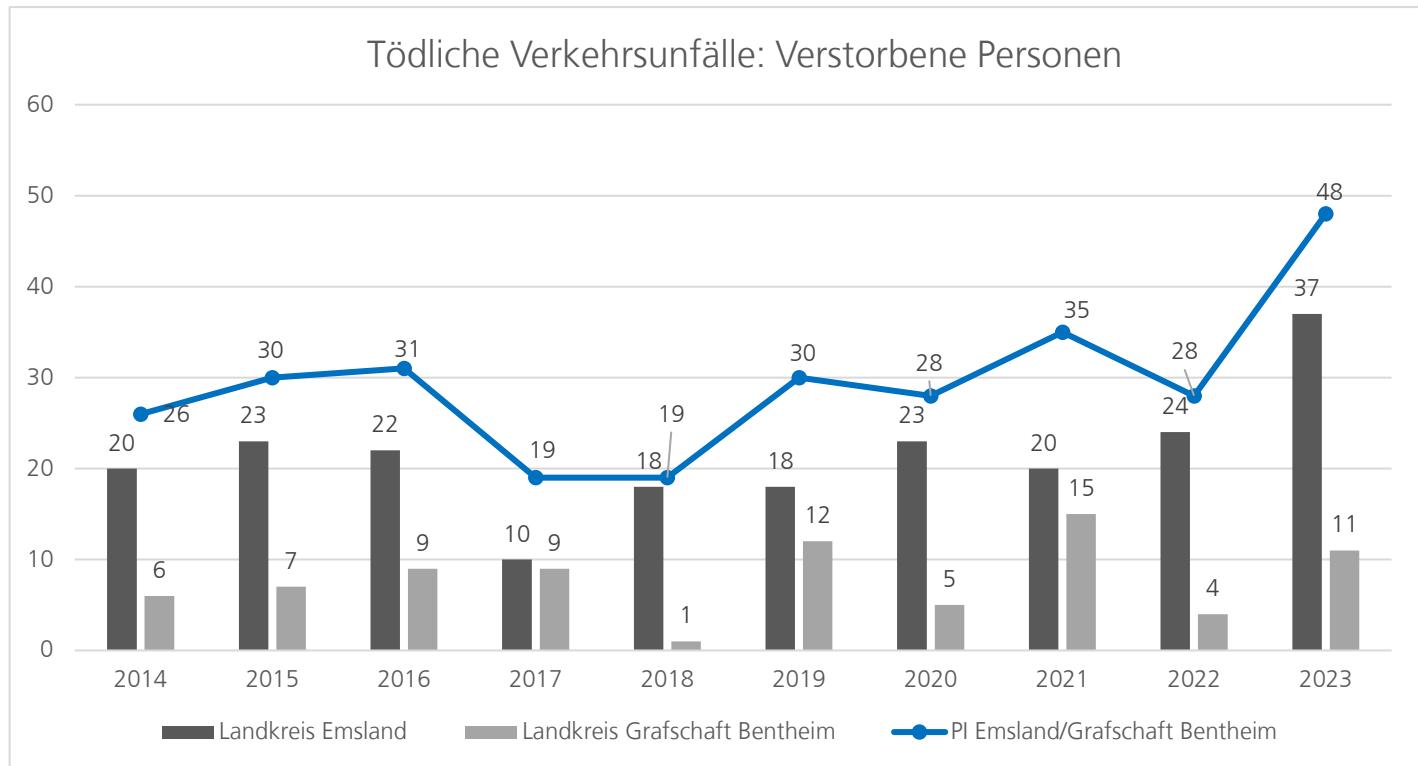
Zu jedem Verkehrsunfall wird mindestens eine Unfallursache erfasst. Diese bilden jegliches Fehlverhalten im Zusammenhang mit der Teilnahme am Straßenverkehr ab. Ist ein bestimmtes Fehlverhalten nicht näher definiert bzw. nicht mehr abschließend zu ermitteln handelt es sich um die Ursache „andere Fehler beim Fahrzeugführer“. Diese Ursache wurde für die tödlichen Verkehrsunfälle insgesamt 11-mal verzeichnet.



Verstöße im Zusammenhang mit der Geschwindigkeit sind nach wie vor die Hauptursache von tödlichen Verkehrsunfällen. Die reine Überschreitung der Höchstgeschwindigkeit spielt dabei aber eine deutlich untergeordnete Rolle (3x). Insgesamt kam es 12-mal zu einer nicht angepassten Geschwindigkeit, d. h., dass die Geschwindigkeit den örtlichen Gegebenheiten oder den Witterungsverhältnissen nicht angepasst war. Das gilt insbesondere auch für Pedelec-Fahrer*innen.

Bei den Verstößen gegen das Rechtsfahrgebot könnte es sich auch um die Ursache „Ablenkung“ handeln. In der Regel sind die Ermittlungen zu dieser Ursache nur schwer möglich bzw. für das Verfahren nicht weiter relevant.

3.3 Beteiligte: Verstorbene Personen



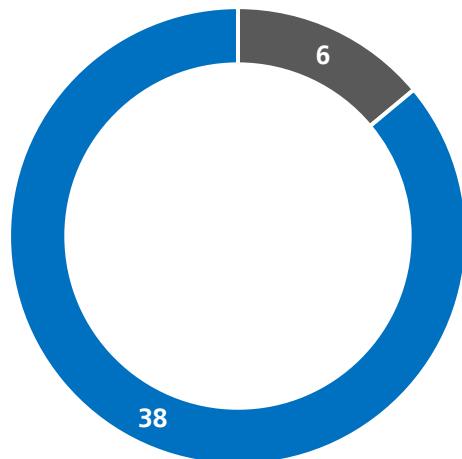
Koinzident zu der Anzahl an tödlichen Verkehrsunfällen verläuft auch die Anzahl verstorbener Personen.

3.4 Beteiligte: Geschlecht, Alter

Bei den Hauptverursacher*innen eines Verkehrsunfalls handelt es sich um die Verkehrsteilnehmer*innen, deren Fehlverhalten zu dem Unfall geführt hat. In der Verteilung des Geschlechts haben die männlichen Verursacher einen Anteil von **86,05 %** (85,19 %). Die weiblichen Verursacherinnen einen Anteil von **13,95 %** (14,81 %). Das gleiche Bild findet sich in den beiden Landkreisen wieder. In der Grafschaft Bentheim sind sogar alle Verursacher männlich.

Tödliche Verkehrsunfälle: Geschlecht Hauptverursacher

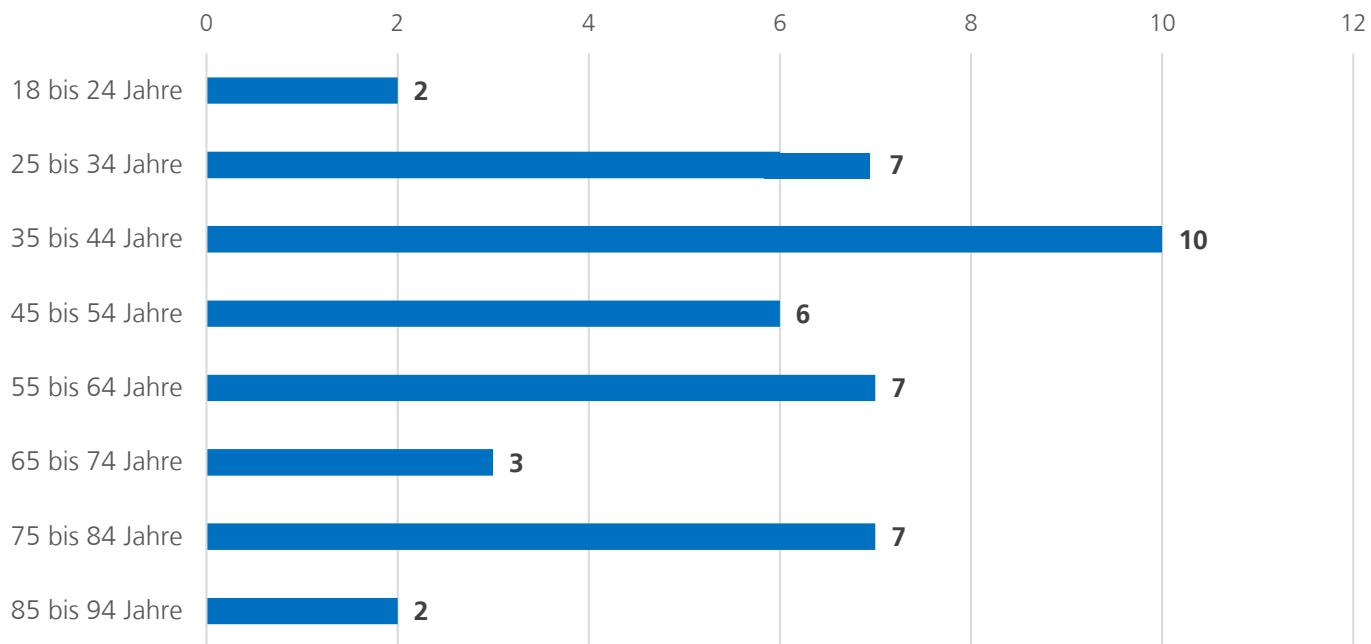
■ Weiblich ■ Männlich



Auf die Darstellung des Geschlechts „divers“ wurde hier verzichtet, da diese „0“ beträgt.

Die Aufteilung der Hauptverursacher nach Alter ergibt einige Veränderungen im Vergleich zum Vorjahr. Konnte sich der Anteil der 18-24-jährigen auf **13,95 %** (14,81 %) und der Anteil der über 65-jährigen auf **27,91 %** (29,6 %) verbessern, so sticht der Anteil der 35-44-jährigen mit einer deutlichen Verschlechterung des Anteils von **23,26 %** (11,11 %) heraus.

Tödliche Verkehrsunfälle: Alter Hauptverursacher

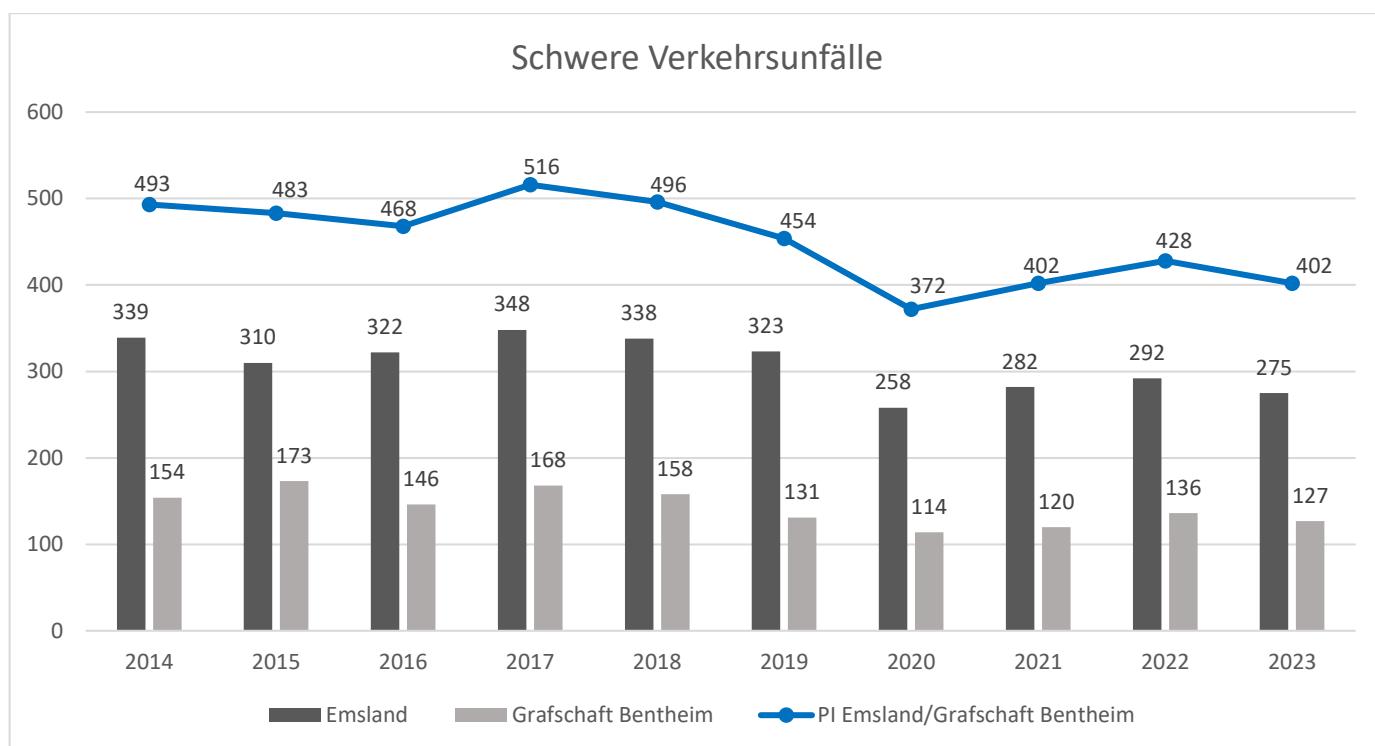


4. Schweren Verkehrsunfälle

Die schweren Verkehrsunfälle bilden alle Verkehrsunfälle ab, bei denen mindestens eine Person schwer verletzt wurde. Das bedeutet, dass diese Zahlen auch die Unfälle mit tödlich verletzten Personen beinhalten.

Personen zählen als schwer verletzt, wenn diese unmittelbar zur stationären Behandlung (mindestens 24 Stunden) in einem Krankenhaus aufgenommen wurden.

4.1 Anzahl Verkehrsunfälle

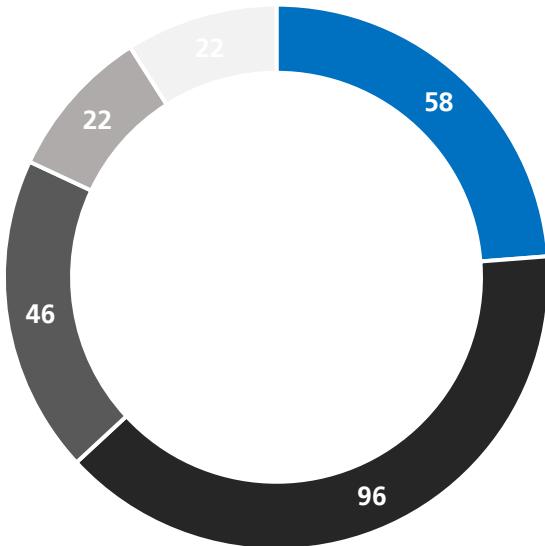


Für das Jahr 2023 kann ein Rückgang der schweren Verkehrsunfälle von **4,73 %** verzeichnet werden.

4.2 Hauptursachen

Schwere Verkehrsunfälle: Hauptursachen

- Verstoß Vorfahrt
- Verstoß Geschwindigkeit
- Verstoß Alkohol/andere berauschende Mittel
- Verstoß Sicherheitsabstand
- Fehler beim Überholen

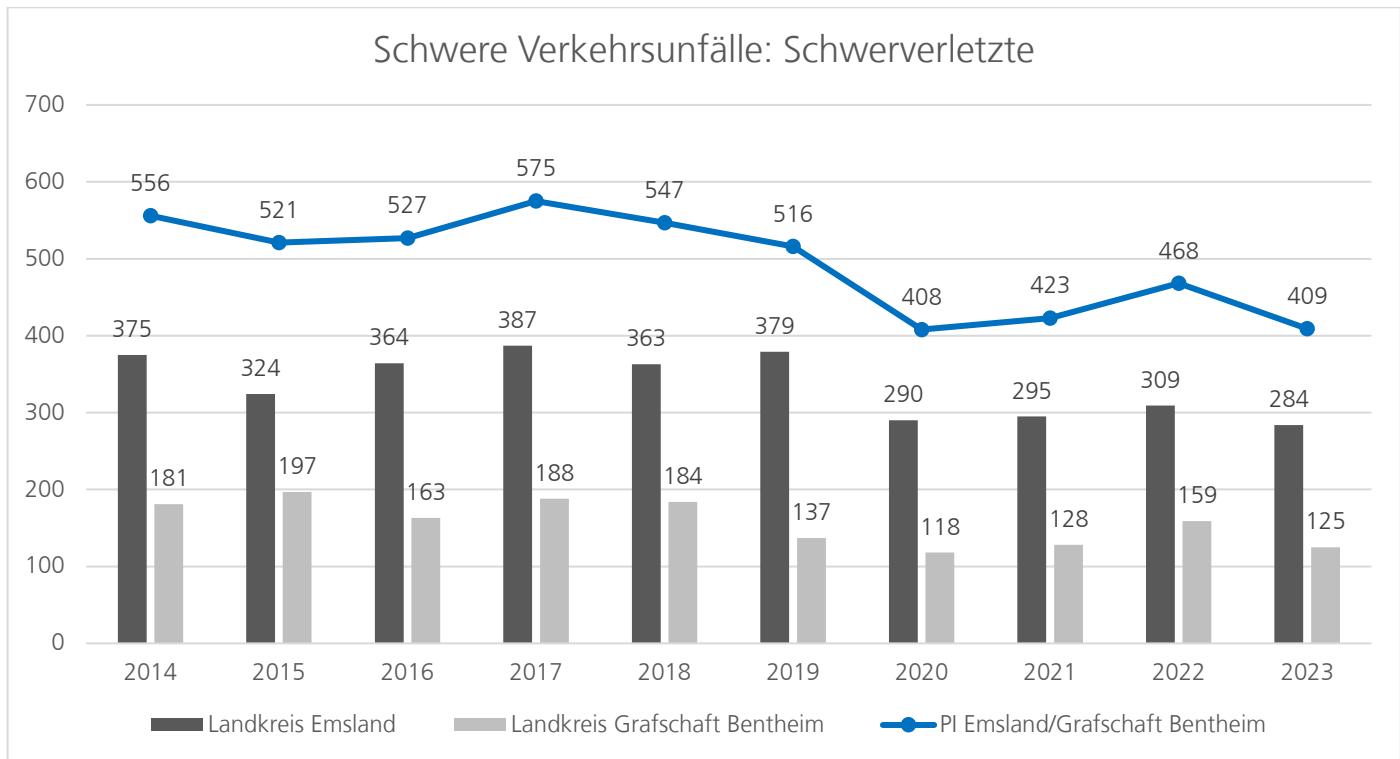


Auch für die Gruppe der schweren Unfälle bleiben die Geschwindigkeitsverstöße mit einem Anteil von **26,82 %** Hauptursache. Dabei haben auch hier die reinen Geschwindigkeitsüberschreitungen mit einer Anzahl von 7 einen sehr geringen Anteil an der Gesamtanzahl an Geschwindigkeitsverstößen. Die übrigen 89 registrierten Verstöße entfallen alle auf „nicht angepasste Geschwindigkeit“.

Insgesamt **46-mal** (56-mal) wurde die Ursache „Alkoholbeeinflussung bzw. Beeinflussung durch andere berauschende Mittel“ registriert. Damit entwickelt sich die Zahl wieder in eine positive Richtung.

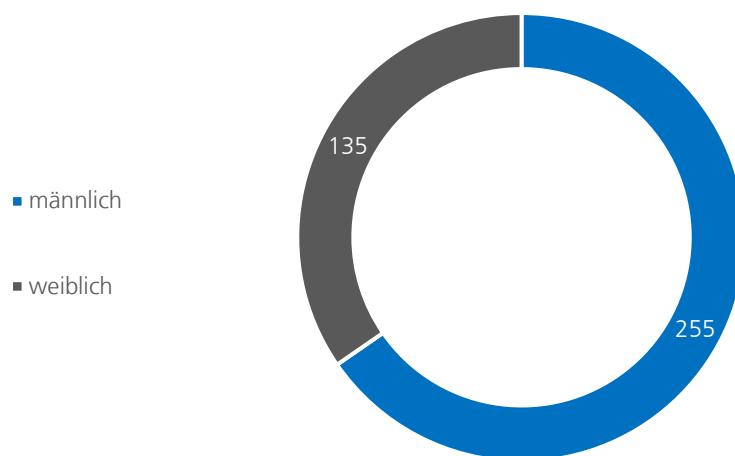
4.3 Beteiligte: schwer verletzte Personen

Bei den registrierten 402 schweren Verkehrsunfällen verletzten sich 409 Personen schwer. Analog zu den leicht sinkenden Unfallzahlen, sinkt damit auch die Anzahl der Schwerverletzten.

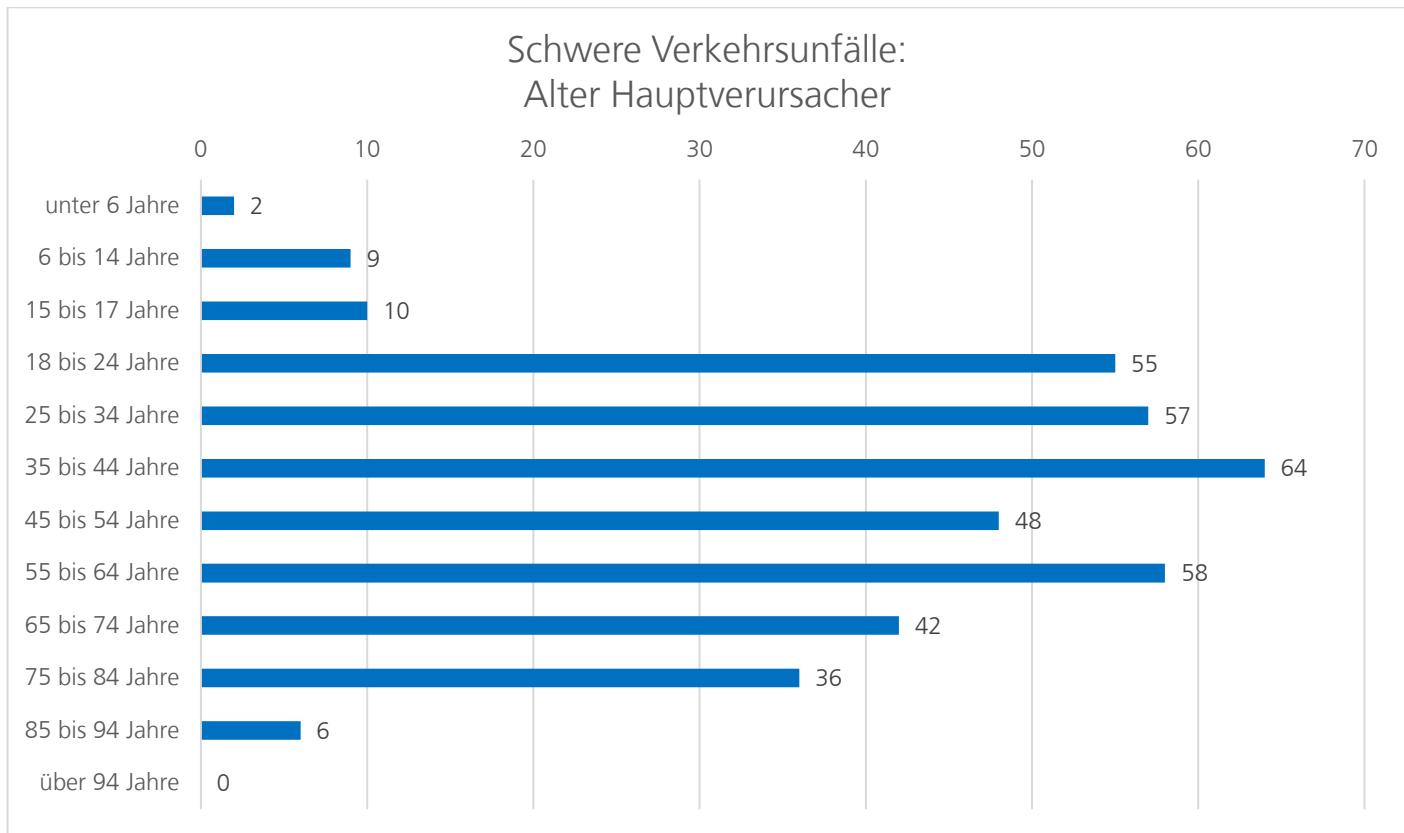


4.4 Beteiligte: Geschlecht, Alter

Schwere Verkehrsunfälle:
Geschlecht Hauptverursacher



Auf die Darstellung des Geschlechts „divers“ wurde hier verzichtet, da keiner der Beteiligten dieses angegeben hatte.



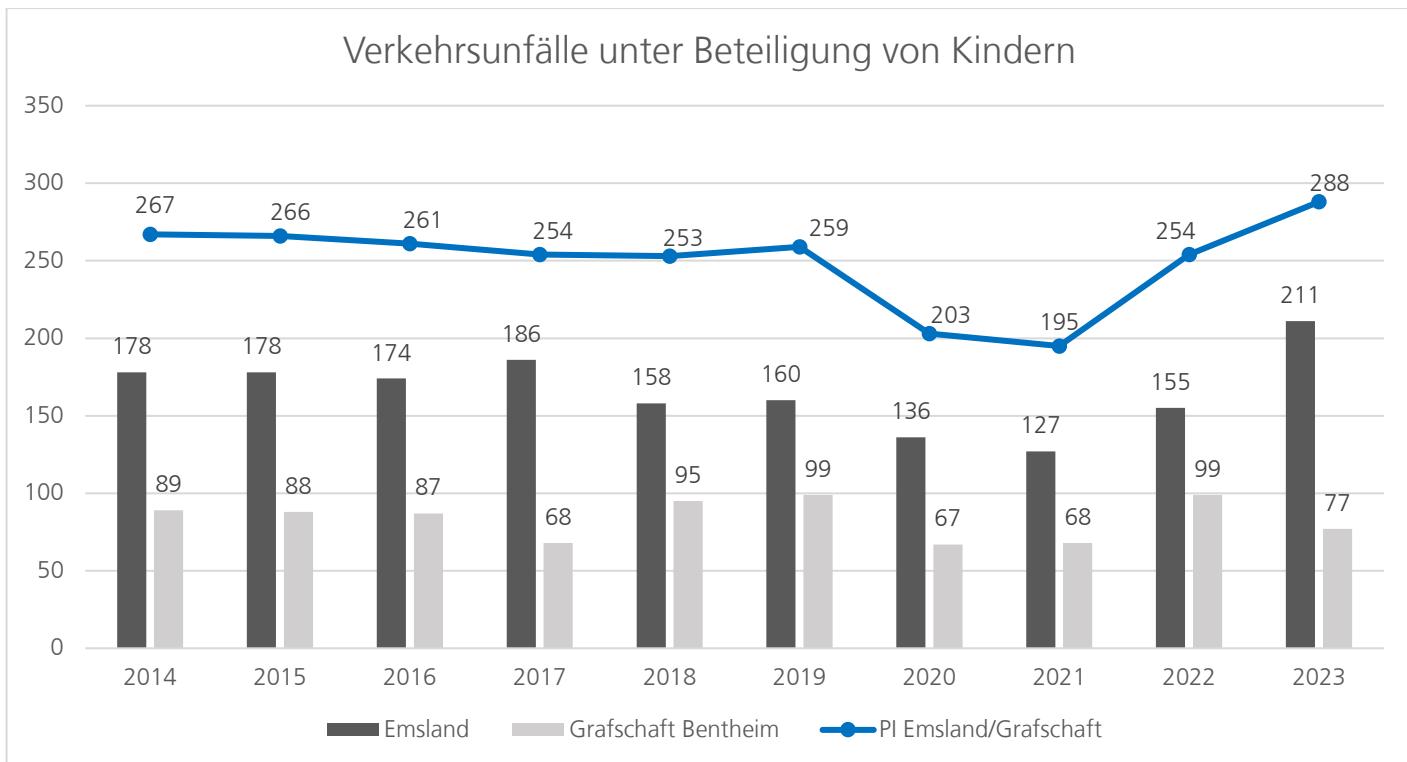
Die Aufteilung der Hauptverursacher nach Alter ergibt auch für die schweren Verkehrsunfälle einige Veränderungen im Vergleich zum Vorjahr. Analog zu der Altersverteilung bei den tödlichen Verkehrsunfällen konnte sich der Anteil der 18-24-jährigen auf 14,21 % (18,55 %) verbessern. Innerhalb der Altersgruppe der über 65-jährigen ist der Anteil nahezu identisch mit 22,71 % (22,65 %). Ebenso wie bei den tödlichen Verkehrsunfällen sticht hier die Altersgruppe der 35-44-jährigen mit einem Anteil von 16,54 % (10,6 %) negativ heraus. Darüber hinaus ist eine negative Entwicklung bei den 55-64-jährigen mit einem Anteil von 14,99 % (12,05 %) zu verzeichnen.

5. Risikogruppen

Risikogruppen stellen Personengruppierungen dar, die innerhalb der Statistik aufgrund ihrer besonderen Altersstruktur, Merkmale und Eigenschaften gesondert betrachtet werden sollten. Im Folgenden wurden die Risikogruppen Kinder, Junge Erwachsene und Senior*innen genauer betrachtet.

5.1 Risikogruppe: Kinder

Im Folgenden werden alle Verkehrsunfälle dargestellt, bei dem mindestens ein Kind beteiligt war, unabhängig von der Verursachung, des Verletzungsgrades oder der Art der Beteiligung.

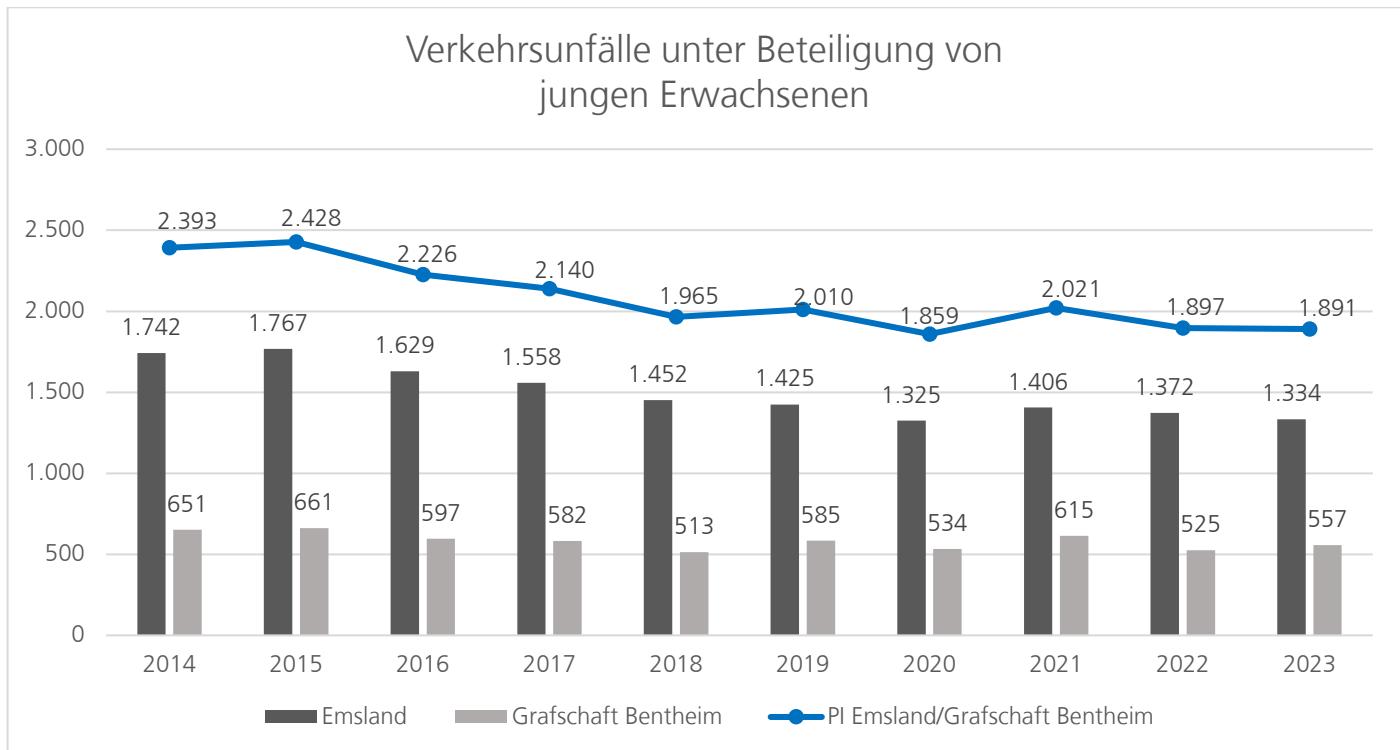


In der Risikogruppe der Kinder (0 – 14 Jahre) ist ein Anstieg der Beteiligung an Verkehrsunfällen um **13,39 %** zu verzeichnen. Im Vergleich zum Anstieg der Gesamtunfallzahlen (+3,42 %) ist hier eine deutliche Zunahme zu verzeichnen. In **87** (74) Fällen (Anteil: 30,21 %) ist das Kind als Hauptverursach*in eines Unfalls registriert.

Bei den benannten 288 Verkehrsunfällen wurden 182 leicht, 24 schwer verletzt. 2 Kinder kamen bei Unfällen ums Leben. Das stellt einen Gesamtanteil im Land Niedersachsen (10 tödlich verletzte Kinder) für die PI Emsland/Grafschaft Bentheim von 20% dar.

5.2 Risikogruppe: Junge Erwachsene

Bei den jungen Erwachsenen (18- 24 Jahre), den sogenannten Fahranfänger*innen, werden im Folgenden alle Verkehrsunfälle dargestellt, bei dem mindestens eine*r von diesen beteiligt war, unabhängig von der Verursachung, des Verletzungsgrades oder der Art der Beteiligung.

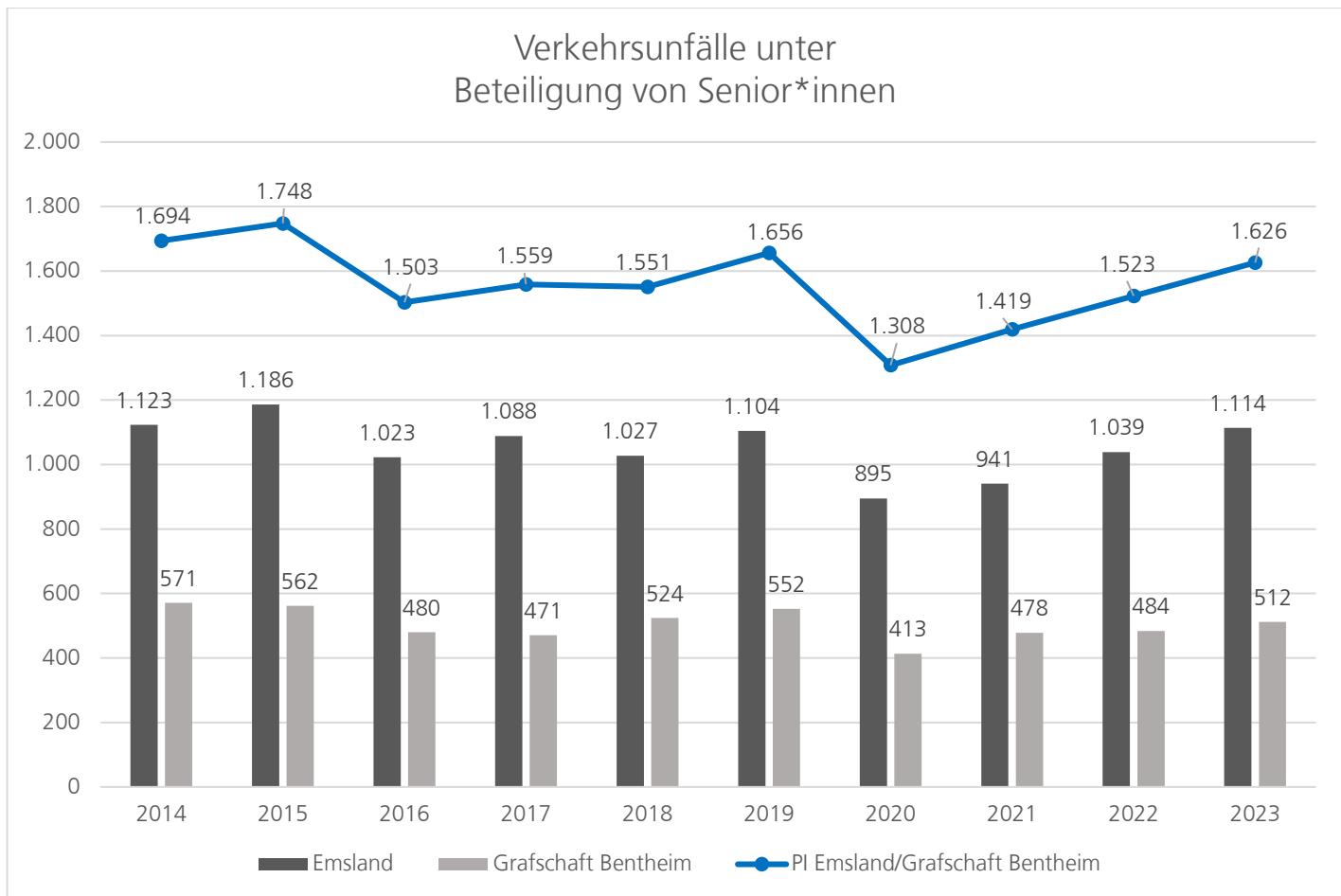


Seit dem Jahr 2015 ist ein stetiger Rückgang (mit zwei kleineren Ausnahmen) der Verkehrsunfallzahlen im Zusammenhang mit der Beteiligung von jungen Erwachsenen zu verzeichnen. Die Gruppe der jungen Erwachsenen hat mit 1.891 Verkehrsunfällen dennoch einen Anteil von **20,02 %** an der Gesamtunfallzahl. In 1.414 registrierten Unfällen sind junge Erwachsene als Hauptverursacher verzeichnet. Das macht einen Anteil von **14,97 %** (15,26 %) aus. In **88,39 %** dieser Fälle waren die Hauptverursacher mit dem Pkw unterwegs.

Bei den benannten 1.891 Verkehrsunfällen wurden 342 leicht, 54 schwer verletzt. 2 junge Erwachsene kamen bei Unfällen ums Leben.

5.3 Risikogruppe: Senior*innen

In der Risikogruppe der Senior*innen (über 65 Jahre) werden im Folgenden alle Verkehrsunfälle dargestellt, bei dem mindestens eine*r von diesen beteiligt war, unabhängig von der Verursachung, des Verletzungsgrades oder der Art der Beteiligung.



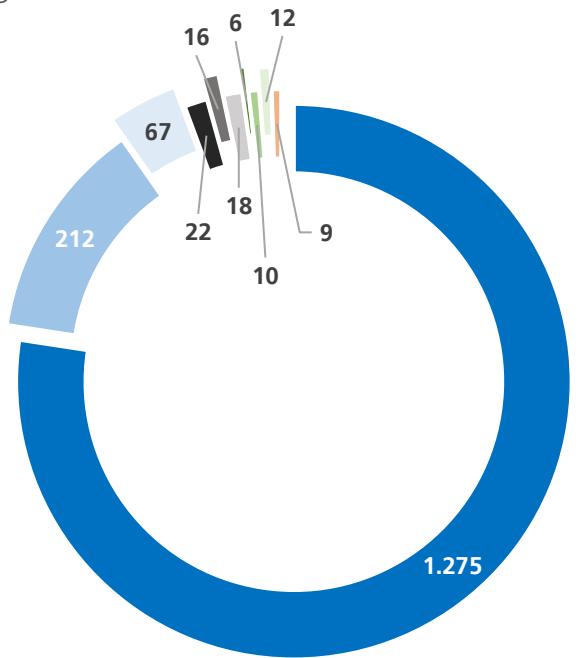
Der Grafik ist zu entnehmen, dass die Anzahl der Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Senior*innen seit 2020 stetig steigt. Seit 2020 ist die Zahl um **24,31 %** gestiegen. Auffällig hoch ist die Anzahl der Senior*innen bei der Beteiligung an tödlichen Verkehrsunfällen mit 18. Das ist ein Anteil von **40,91 %**.

In **1.107** (1.042) der oben genannten Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Senior*innen wurden diese auch als Hauptverursacher*innen verzeichnet. Das sind **68,08 %** (68,42 %) dieser Unfälle.

Bei den benannten 1.626 Verkehrsunfällen wurden 303 leicht, 81 schwer verletzt. 13 Senior*innen kamen bei Unfällen ums Leben.

Verkehrsunfälle Senior*innen: Art der Beteiligung

- PKW
- Fahrrad
- LKW
- Fußgänger
- Busse
- Motorisierte Zweiräder mit Hubraum $\leq 125 \text{ cm}^3$
- Motorisierte Zweiräder mit Hubraum $> 125 \text{ cm}^3$
- Zugmaschine
- Spezialfahrzeuge
- Sonstige



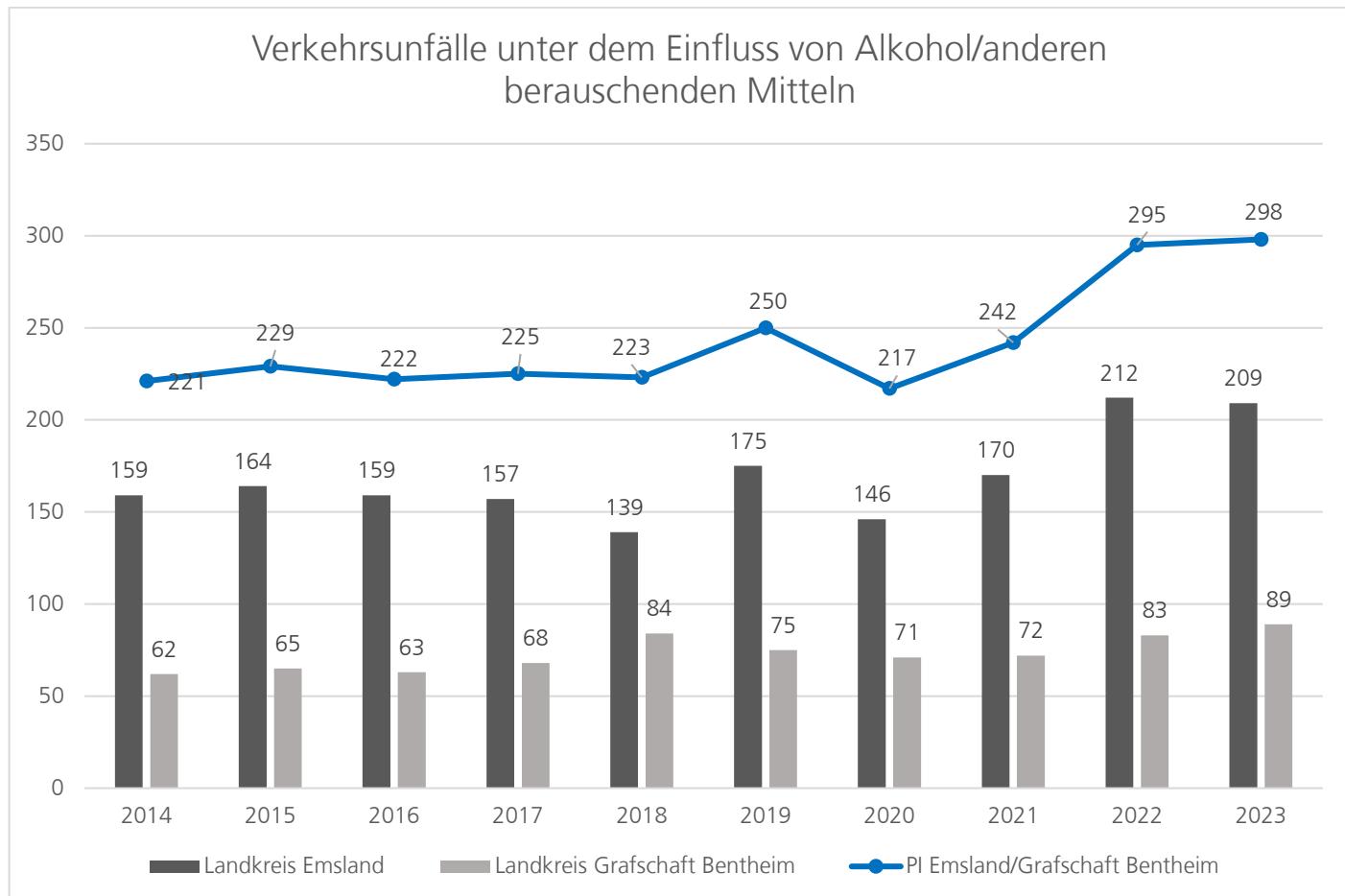
Auf die Darstellung der Schienenfahrzeuge wird hier verzichtet, da der Wert bei „0“ liegt.

Mit **78,41 %** an der Gesamtzahl der Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Senior*innen liegt die Beteiligung mit dem Pkw weit vorn. Durch die Verbreitung der Pedelecs/E-Bikes, insbesondere auch in dieser Altersgruppe, liegt auch der Anteil an der Beteiligung Fahrrad bei **13,04 %** (vgl. Ziff. 6.3).

6. Sonderauswertungen

Neben der Auswertung der oben dargestellten Risikogruppen, werden im Folgenden einige Sonderauswertungen zu speziellen Themen dargestellt.

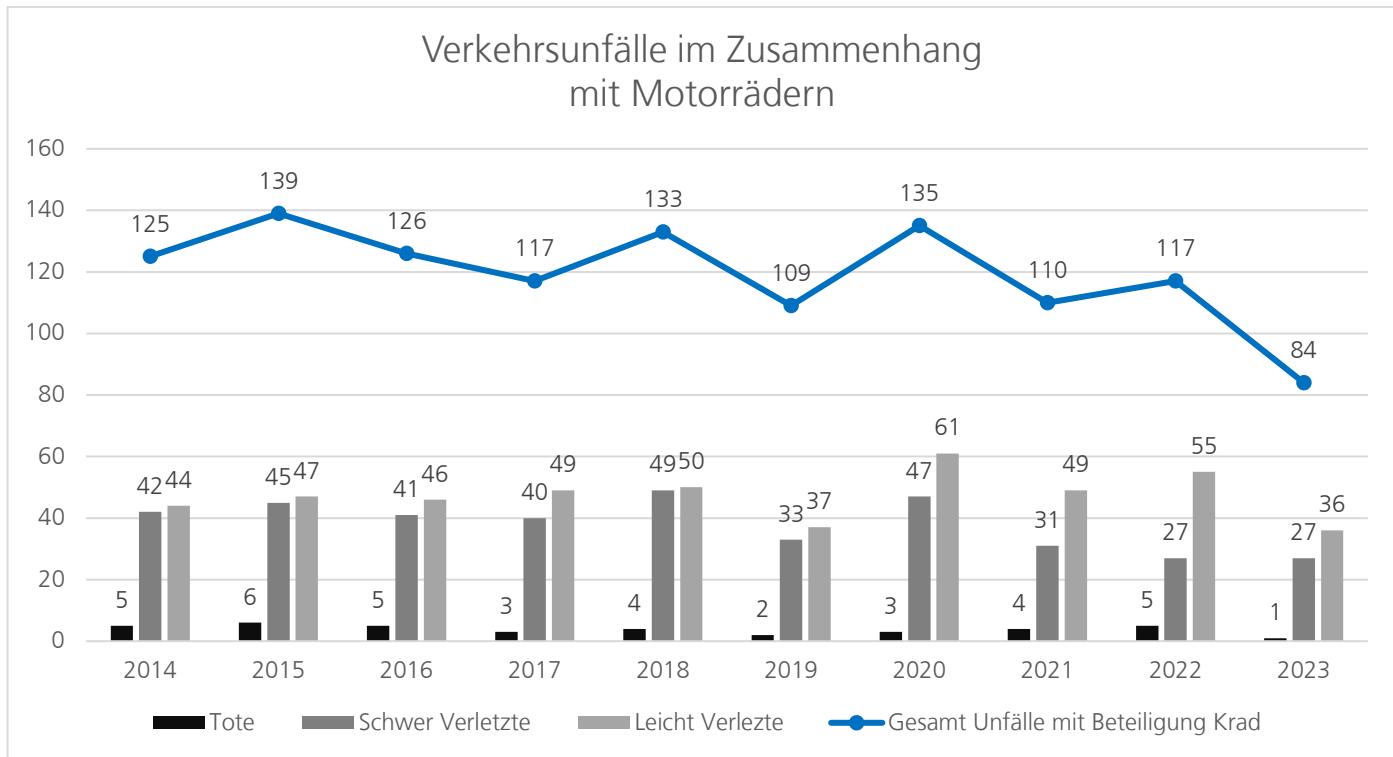
6.1 Verkehrsunfälle unter dem Einfluss von Alkohol/anderen berauschenen Mitteln



Die Entwicklung der Verkehrsunfallzahlen im Zusammenhang mit der Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit durch Alkohol oder andere berauschende Mittel ist seit den letzten 10 Jahren stetig steigend. Mit 298 registrierten Unfällen macht das einen Anteil von **3,15 %** (3,23 %) aus.

Seit dem 01.04.2024 ist der Konsum von Cannabis legal. Inwieweit sich die Legalisierung auf die Entwicklung der Verkehrsunfallzahlen auswirkt, kann zu diesem Zeitpunkt noch nicht beurteilt werden. Festzuhalten ist dabei, dass der Nachweis einer Fahruntüchtigkeit durch den Konsum von Betäubungsmitteln bei einem Verkehrsunfall deutlich schwerer erbracht werden kann, als zum Beispiel die Beeinflussung durch Alkohol. Hier spielt insbesondere die Art und Weise des Testverfahrens eine Rolle.

6.2 Verkehrsunfälle im Zusammenhang mit Beteiligung Motorrad



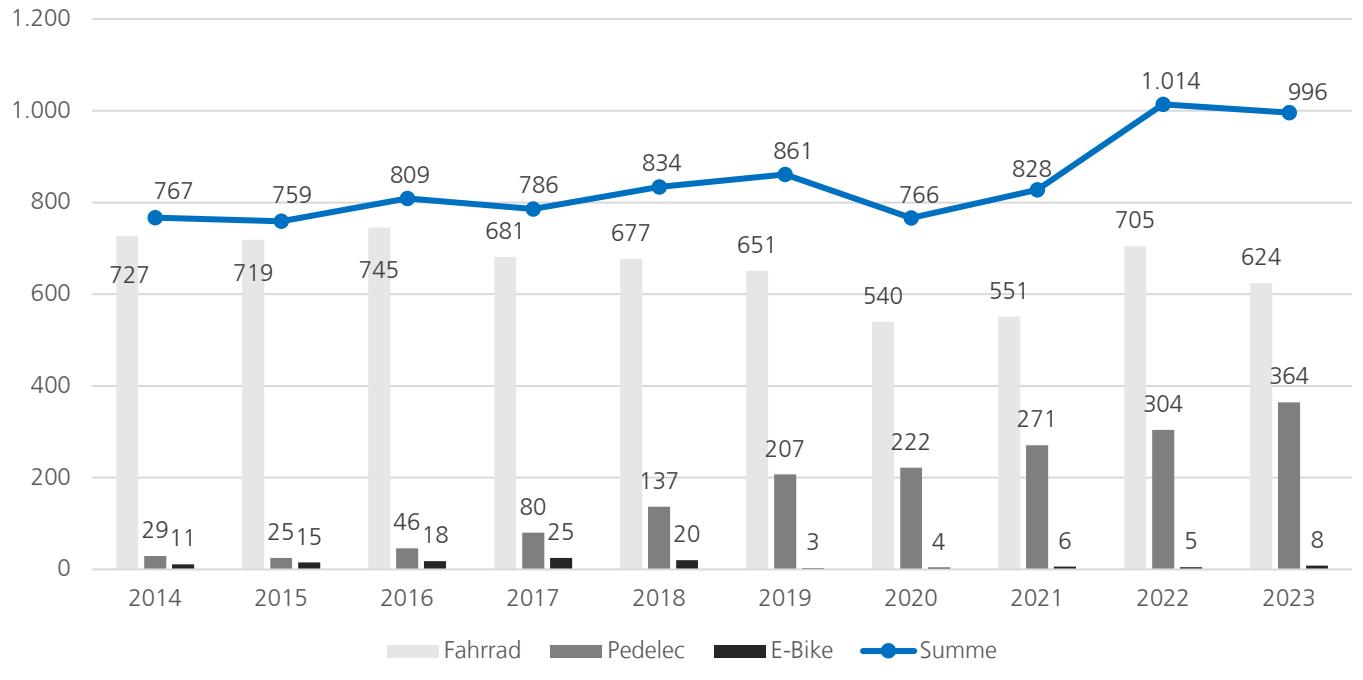
Bei den Verkehrsunfällen unter Beteiligung von Motorrädern kann für das Jahr 2023 ein Rekord-Tiefstand verzeichnet werden. Damit einhergehend sinkt auch die Anzahl der Beteiligung an tödlichen Verkehrsunfällen. Dem entgegenstehend bleiben die Zahlen der Beteiligung an Verkehrsunfällen mit schwer verletzten Personen auf dem Vorjahres-Niveau.

6.3 Verkehrsunfälle im Zusammenhang mit Beteiligung Fahrrad, Pedelec, E-Bike

Im Folgenden werden die Zahlen für Fahrräder, Pedelecs und E-Bikes dargestellt. Nicht enthalten sind die S-Pedelecs, da diese unter die Rubrik Kleinkrafträder fallen.

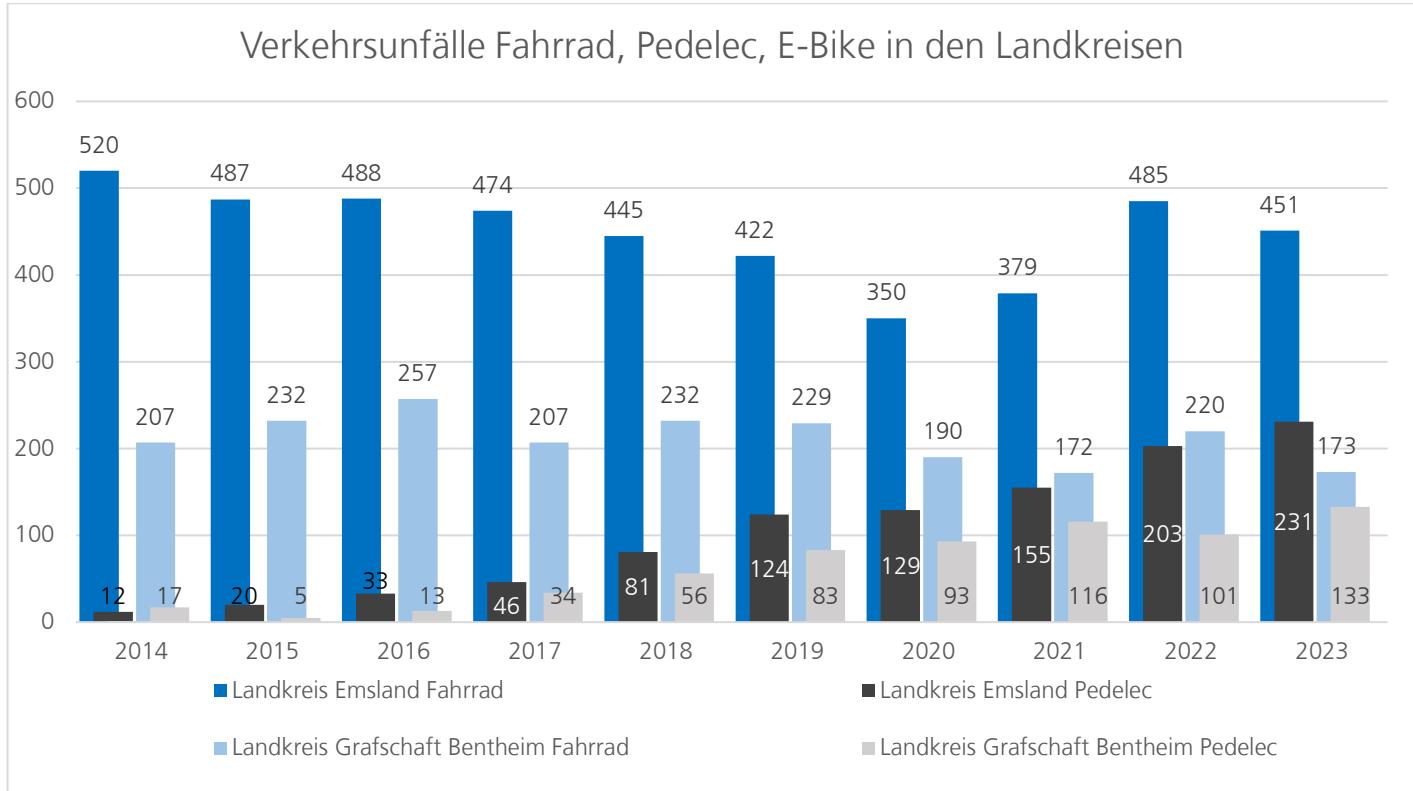
Bei einem Pedelec (Pedal Electric Cycle) handelt es sich im Sinne dieser Auswertung um ein Fahrrad mit elektrischem Antrieb, das nur durch eigenen Pedalantrieb bis zu einer Geschwindigkeit von 25 km/h unterstützt. Ein E-Bike hingegen ist ein Fahrrad mit Elektromotor, der ohne eigene Pedalunterstützung beschleunigen kann und 25 – 45 km/h erreicht.

Verkehrsunfälle im Zusammenhang mit Beteiligung von Fahrrädern, Pedelecs und E-Bikes



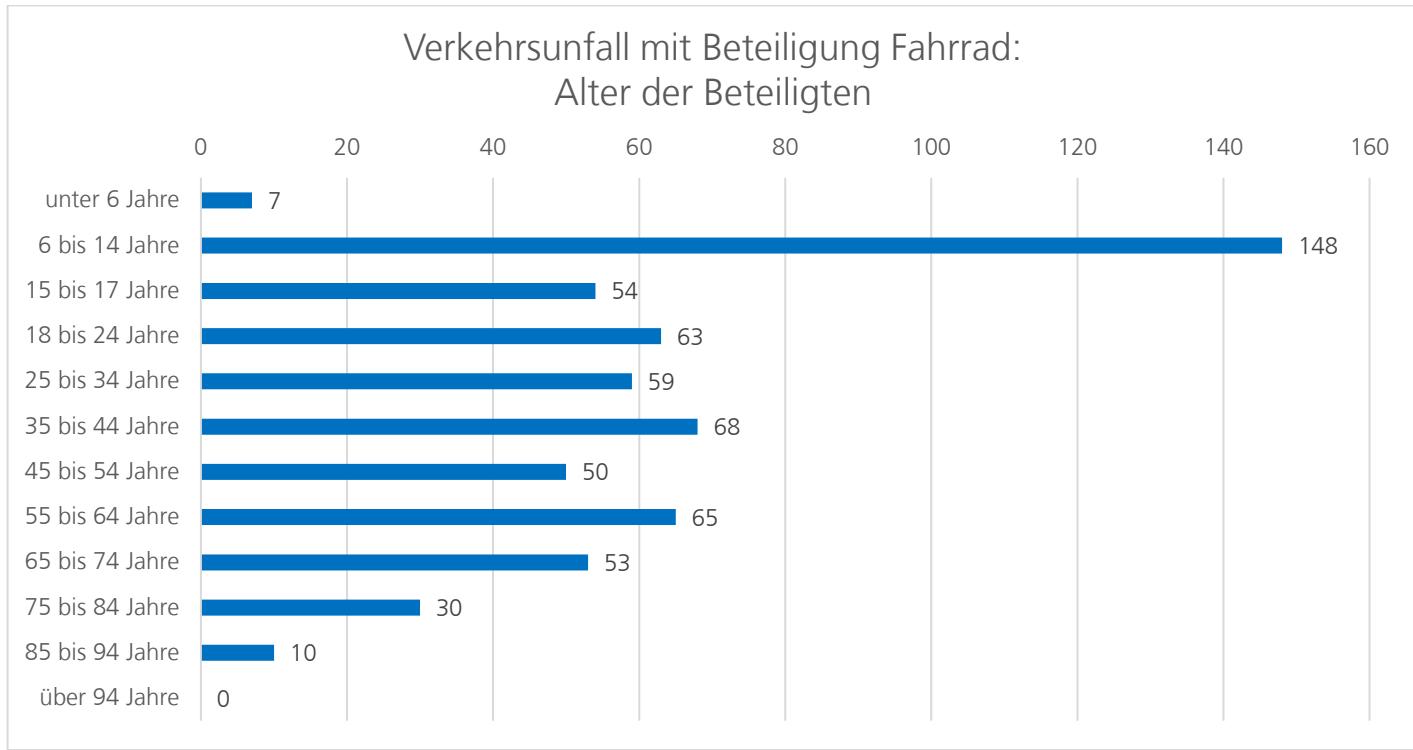
Auch, wenn die Zahlen in dieser Auswertung der Verkehrsunfälle gesamt wieder leicht gesunken sind, so ist die Anzahl der Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Pedelecs wieder gestiegen. Den Zahlen ist weiter zu entnehmen, dass weniger Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Fahrrädern verzeichnet wurden. Es ist anzunehmen, dass es sich um eine Verschiebung von Fahrradunfällen zu Pedelecunfällen handelt, da die Verkaufszahlen von Pedelec gegenüber Fahrrädern deutlich gestiegen sind (Verkaufszahlen Deutschland 2023: 1,9 Mio. Fahrräder; 2,1 Mio. E-Bikes (damit sind Pedelec + E-Bike gemeint); Quelle: Zweirad Industrie Verband).

Entwicklung in den Landkreisen (hier wird auf die Darstellung von E-Bike verzichtet):

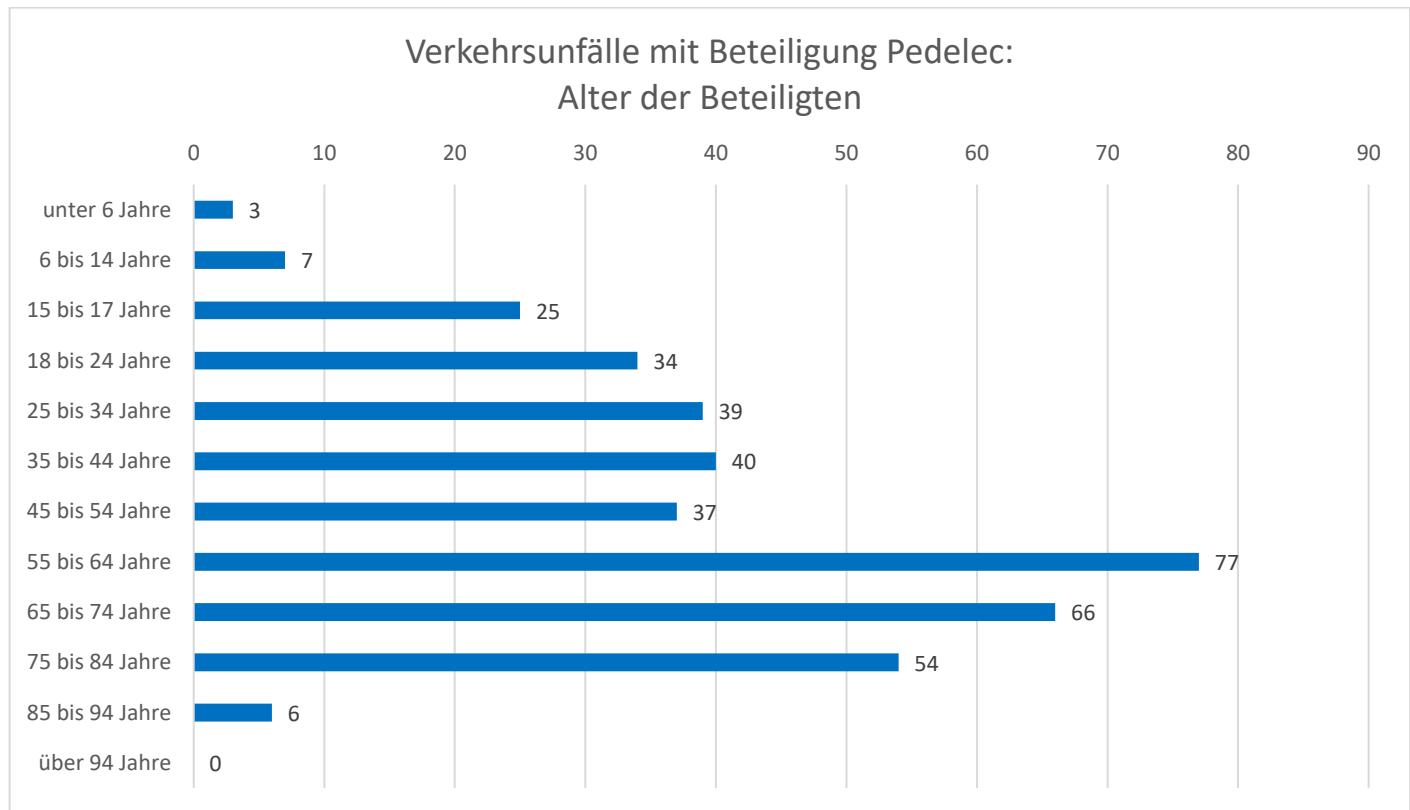


Das Bild auf PI-Ebene spiegelt sich in den beiden Landkreisen demnach wieder.

Nachfolgend werden die Verkehrsunfälle für das Jahr 2023 auf PI – Ebene den Altersgruppen zugeordnet:

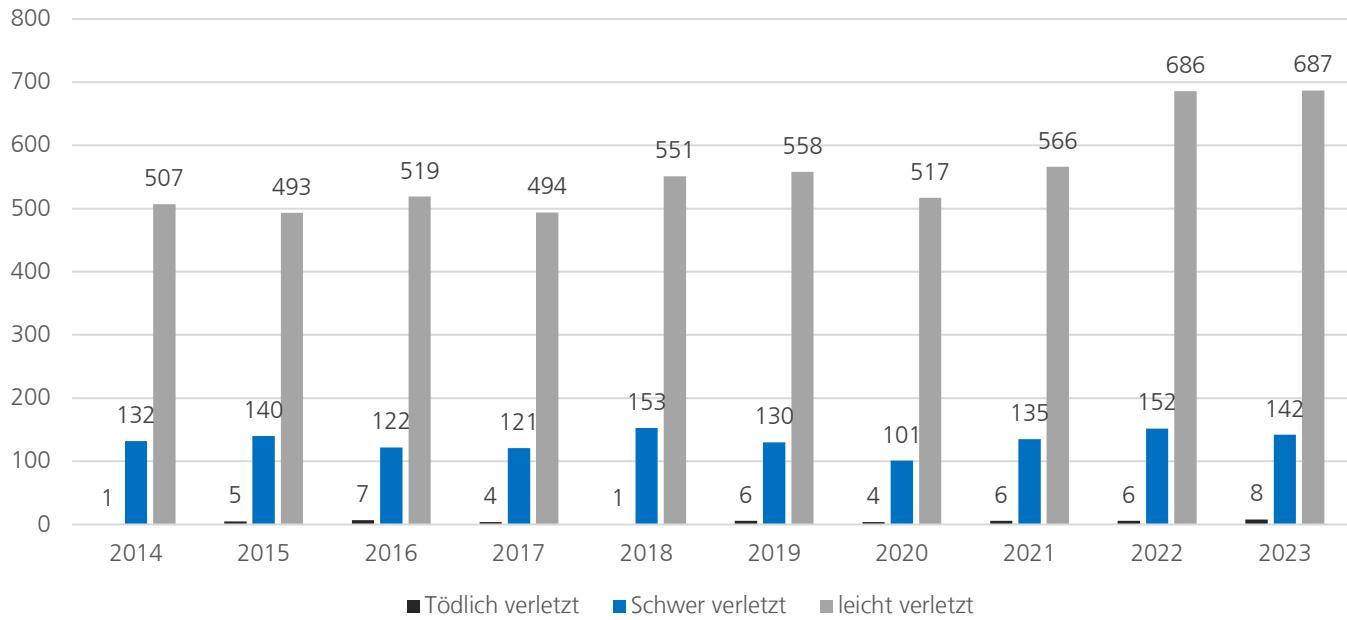


Für das Jahr 2023 fällt die hohe Beteiligung an Radunfällen bei den Kindern (6 - 14 Jahre) auf. Während in allen anderen Altersklassen die Zahlen der Beteiligung gesunken sind, sind sie bei den Kindern unter 6 (**+1**) und bei den Kindern 6 – 14 Jahre (**+17**) gestiegen.



Für das Pedelec kann eine Zunahme in allen Altersklassen ab 15 Jahren verzeichnet werden. Die Gruppe der 35 – 44-Jährigen hat auch hier eine Zunahme in der Anzahl von **48,15 %** (von 27 (2022) zu 40) zu verzeichnen. Die Jugendlichen (15 – 17 Jahre) steigen von 12 (2022) auf 25, was einer Zunahme von **108,33 %** entspricht. Deutlich wird auch, dass die Gruppe der über 55-Jährigen einen Anteil an der Gesamtzahl der Pedelec-Unfälle von **52,32 %** haben.

Anzahl Verkehrsunfälle mit Fahrrad, Pedelec und E-Bike: Verletzungsgrad

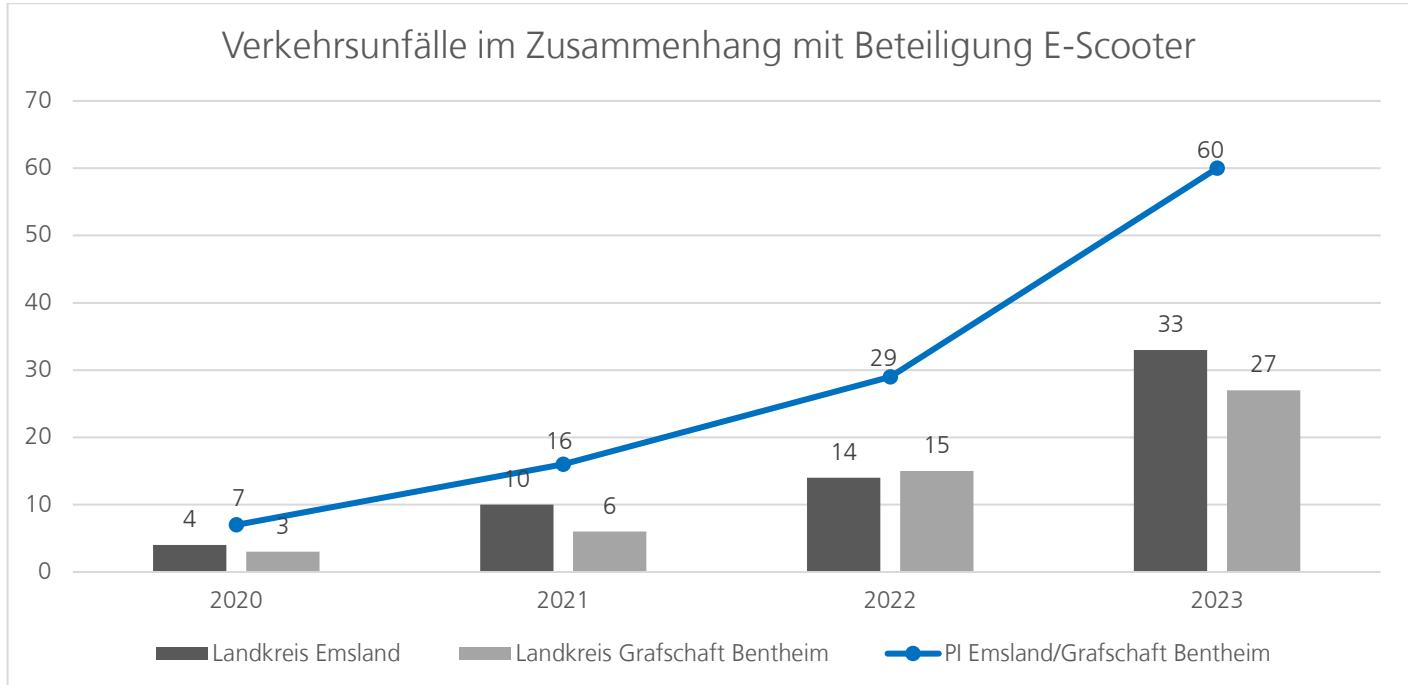


Insgesamt wurden 837 Personen bei Verkehrsunfällen mit dem Fahrrad, Pedelec oder E-Bike verletzt. Der Anteil der Schwerverletzte liegt dabei bei **16,97 %**.

Dabei wurden 465 Personen bei Unfällen mit dem Fahrrad und 316 Personen mit dem Pedelec verletzt. Das entspricht einem Anteil von **55,56 %** bei den Fahrrädern und **37,75 %** bei den Pedelecs. Da der Gesamtanteil beider Fahrzeuge nicht koinzident mit der Beteiligung der Fahrzeuge verläuft (Fahrrad: 62,65 %; Pedelec: 36,55 %), kann festgestellt werden, dass es häufiger zu Verkehrsunfällen unter Beteiligung von Pedelecs mit Verletzten kommt, als unter Beteiligung mit dem Fahrrad.

6.4 Verkehrsunfälle im Zusammenhang mit E-Scootern

Seit dem 15. Juni 2019 sind E-Scooter im deutschen Straßenverkehr erlaubt. Es werden die Zahlen ab dem Jahr 2020 dargestellt.



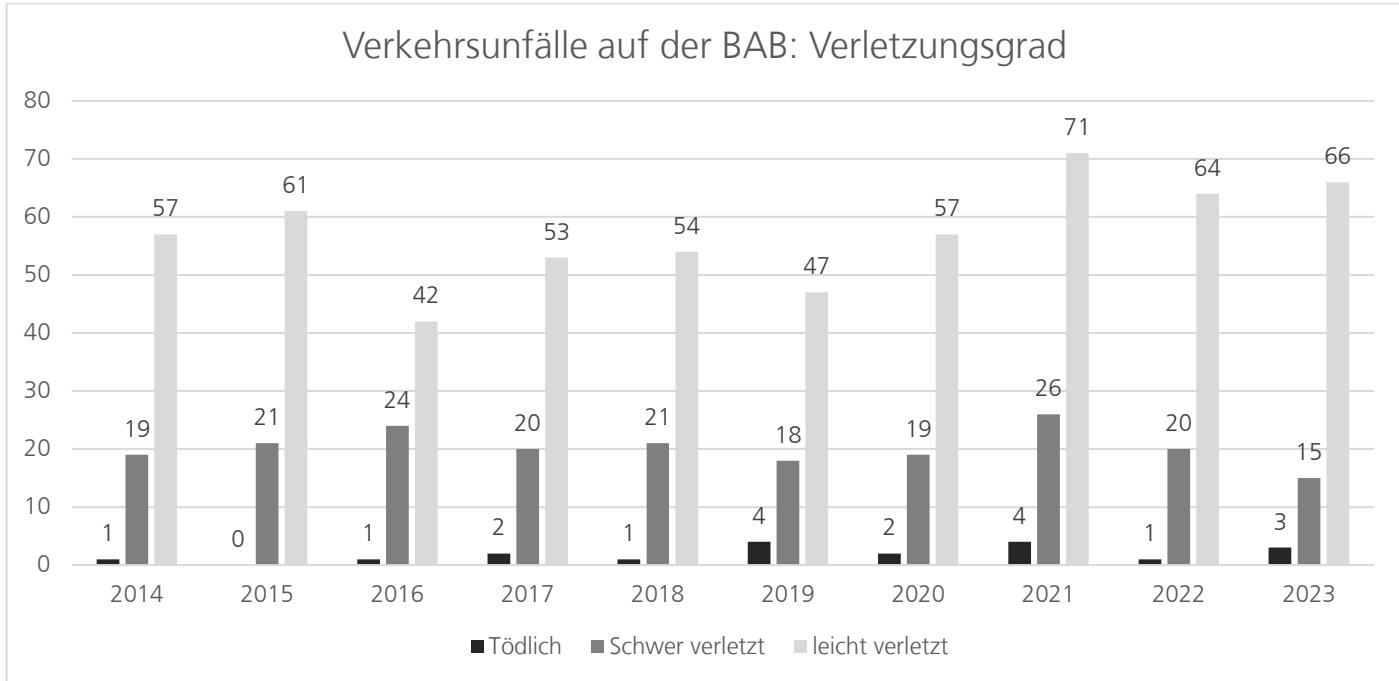
Der Entwicklung der Verkehrsunfallzahlen mit Beteiligung von E-Scootern ist zu entnehmen, dass sich diese seit Beginn der Einführung jährlich etwa verdoppelt haben. Der Anstieg verläuft also bisher exponentiell.

Das Alter der Verkehrsunfallbeteiligten verteilt sich dabei eher auf die jüngeren Generationen. Die 6 – 34-jährigen haben demnach einen Anteil von **70 %** für das Jahr 2023. Weitere **26,67 %** Anteil bilden die 35 – 65-jährigen ab.

Bei den 60 Beteiligungen an Verkehrsunfällen wurden **49** Personen verletzt. 8 davon schwer und 41 leicht verletzt.

6.5 Verkehrsunfälle auf der BAB 30 und 31

Insgesamt kam es auf den beiden Autobahnen A30 und A31 zu **570** (540) Verkehrsunfällen. Bei den registrierten Unfällen verletzten sich 81 Personen, 3 Personen kamen ums Leben:



Insbesondere auf den Autobahnen herrscht reger Verkehr durch Lastkraftwagen. Aus diesem Grund kommt es auf den Autobahnen zu einer überproportionalen Beteiligung an Lkw bei Verkehrsunfällen. Für das Jahr 2023 waren bei 162 (156) Unfällen Lkw beteiligt, was einen Anteil an der Gesamtzahl von **28,42 %** ausmacht.

6.6 Verkehrsunfälle im Zusammenhang mit Wild

Insgesamt kam es im Bereich der PI Emsland/Grafschaft Bentheim im Jahr 2023 zu **2.181** (2.198) Unfällen mit Wild. Bei **30** (21) Unfällen wurden Personen leicht und bei **5** (4) Unfällen Personen schwer verletzt.

6.7 Verkehrsunfallflucht

Innerhalb der PI Emsland/Grafschaft Bentheim kam es zu **3.670** (3.374) Strafverfahren wegen des Unerlaubten Entfernens vom Unfallort. Dabei wurden **2.544** (2.316) im Landkreis Emsland und 1.126 (**1.058**) im Landkreis Grafschaft Bentheim registriert.

Die Aufklärungsquote liegt bei 41,52 % (42,92 %).

Kontakt:

Bei Fragen zu den dargestellten Zahlen wenden Sie sich bitte an:



Polizeiinspektion Emsland / Grafschaft Bentheim

-Öffentlichkeitsarbeit-

Brockhauser Weg 21

49809 Lingen (Ems)



0591 – 87 104



pressestelle@pi-el.polizei.niedersachsen.de