



Presseinformation

10.03.2020

Unfallentwicklung auf Straßen im Schwalm-Eder-Kreis 2019



**Impressum:
Pressestelle**

August-Vilmar-Str. 20
34576 Homberg (Efze)
Tel.: 05681/774-130
<mailto:pp-poea-homberg-ast.ppnh@polizei.hessen.de>

Ihr Ansprechpartner für Fragen und Anregungen zu diesem Bericht:

Jörg Grösch: 05681 774-120

Schwalm - Eder - Kreis



- ▲ Anzahl der Verkehrsunfälle (ohne Wildunfälle) weiter im absteigenden Trend
- ▼ Anstieg der Verkehrsunfälle mit schweren Personenschäden
- ▲ niedrige Anzahl an Verkehrstoten und Unfällen mit leichten Personenschäden

Inhaltsverzeichnis

1. Das Unfallgeschehen 2019	5
1.1. Polizeipräsidium Nordhessen	5
1.2. Polizeidirektion Schwalm-Eder	5
1.2.1. Entwicklung der Unfallzahlen.....	5
1.2.2. Unfälle und Verunglückte im Straßenverkehr	7
1.2.3. Entwicklung der Verkehrsunfälle mit Personenschäden	7
1.2.4. Verunglückte nach Art der Verkehrsbeteiligung.....	9
1.2.5. Betrachtung der Entwicklung bei Personenschäden	9
2. Besondere Unfallarten.....	10
2.1. Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort (Verkehrsunfallflucht).....	10
2.1.1. Allgemein.....	10
2.1.2. Unfallfluchten mit Personenschaden.....	11
2.2. Wildunfälle	11
3. Rauschunfälle (Alkohol und Drogen).....	13
4. Verkehrsarten	14
4.1. Fahrradfahrer.....	14
4.2. Motorisierte Zweiräder	15
4.3. Fußgänger.....	16
5. Risikogruppen	17
5.1. Kinder.....	17
5.2. Jugendliche	17
5.3. Junge Fahrende	17
5.4. Altersgruppe 65 bis 74.....	18
5.5. Altersgruppe 75+	18
6. Unfallursachen.....	18
6.1. Unfallursachen Junge Fahrende Fehler! Textmarke nicht definiert.	19
6.2. Junge Fahrende und Rauschunfälle	21
6.3. Unfallursachen der Altersgruppe 65 bis 74.....	22
6.4. Unfallursachen der Altersgruppe 75+	22
6.5. Unfallursachen bei den verschiedenen Geschlechtern	23
7. Verkehrsraum	233

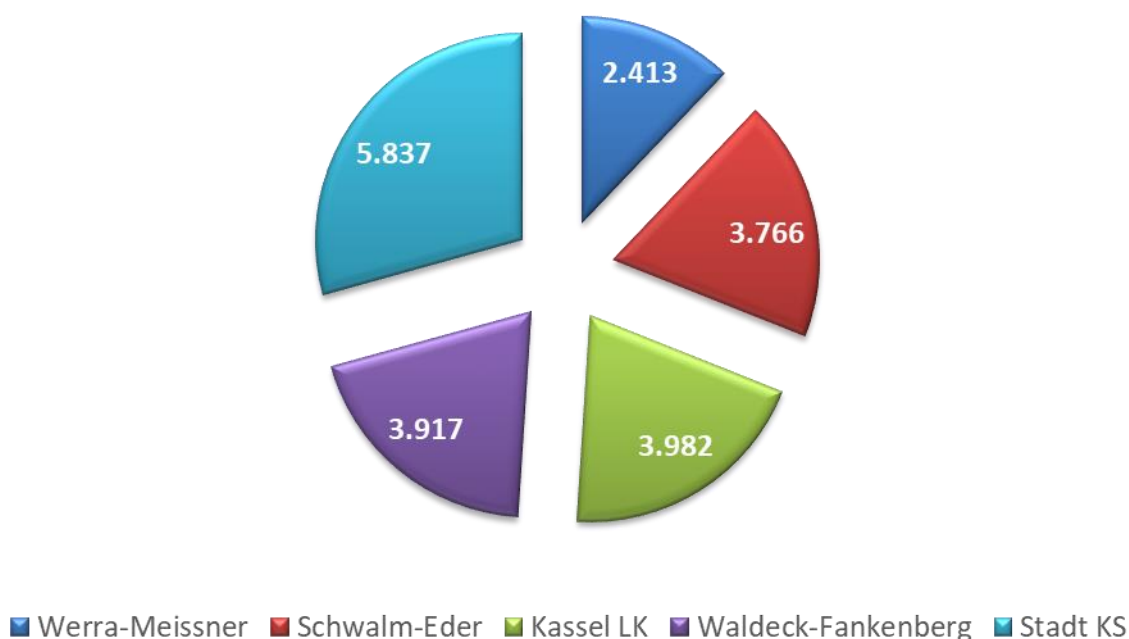
7.1. Straßenklassen	233
7.2. Personenschäden und Straßenklassen.....	244
7.3. Unfallursachen und Straßenklassen	244
8. Unfallzeiten.....	255
9. Annex: Grundbegriffe der Unfallstatistik	277

1. Das Unfallgeschehen 2019

1.1. Polizeipräsidium Nordhessen

Der Schwalm-Eder-Kreis ist flächenmäßig nach dem Landkreis Waldeck-Frankenberg der zweitgrößte Landkreis Hessens mit einer Straßenlänge von 1.229 Kilometern (Bundes-, Land- und Kreisstraßen). Im Jahr 2019 verteilten sich die Verkehrsunfälle beim PP Nordhessen wie in der nachstehenden Grafik dargestellt.

Verkehrsunfälle PP Nordhessen



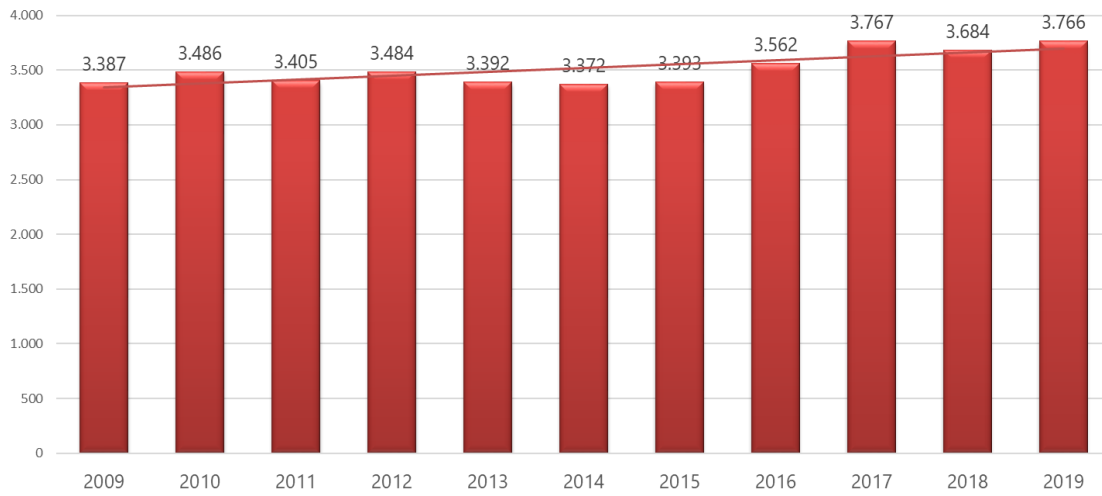
1.2. Polizeidirektion Schwalm-Eder

1.2.1. Entwicklung der Unfallzahlen

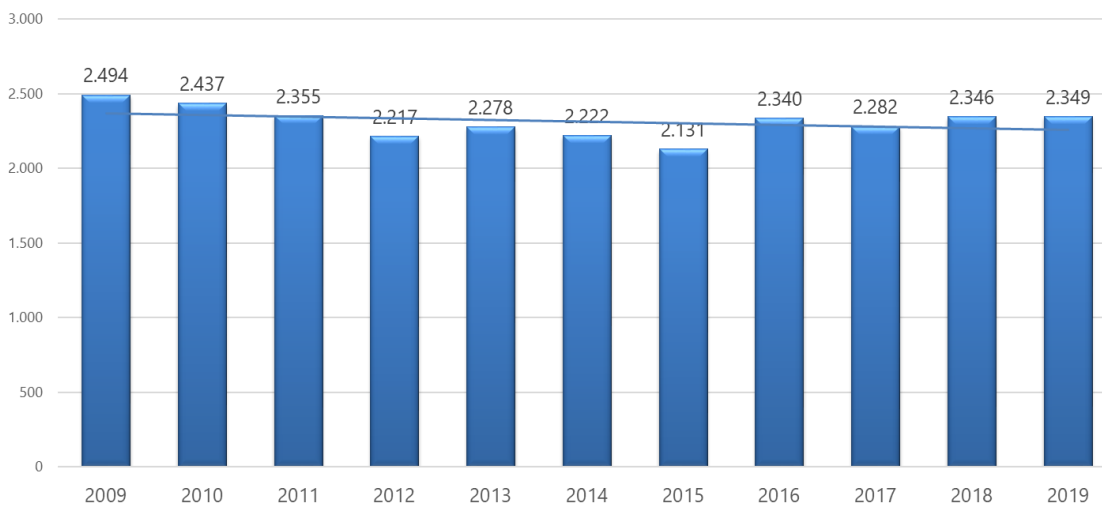
Im Vergleich zu 2018 stiegen die Verkehrsunfälle von 3.684 auf 3.766 Verkehrsunfälle an.

In der Langzeitbetrachtung der Verkehrsunfallentwicklung steigen die Zahlen seit 2009 tendenziell leicht an. Die Begründung ist in dem stetigen Anstieg der Wildunfälle zu suchen.

Langzeitbetrachtung der Verkehrsunfälle im Schwalm-Eder-Kreis



Unfallentwicklung (ohne Wildunfälle)

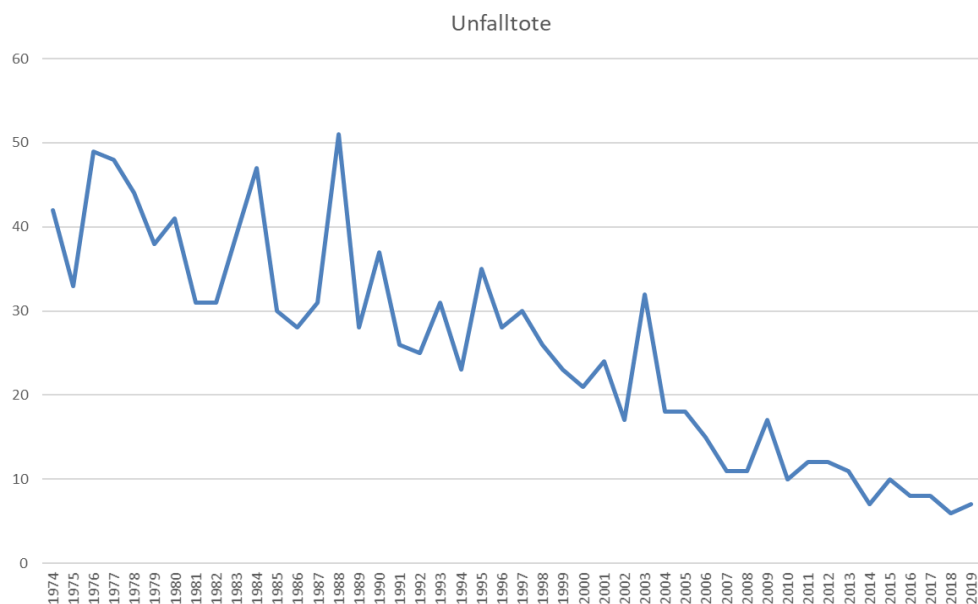


1.2.2. Unfälle und Verunglückte im Straßenverkehr

Gegenstand der Nachweisung	2019	2018	Veränderung 2019 gegen- über 2018
	Anzahl		%
Polizeilich erfasste Unfälle insge- samt.....	3.766	3.684	+ 2,2
davon:			
Unfälle mit Personenschaden.....	487	522	- 6,7
schwerwiegende Unfälle mit Sachschaden im engeren Sinn ¹	158	143	+ 10,5
sonstige Sachschadensunfälle ²	3.279	3.162	+ 3,7
Verunglückte insgesamt.....	647	698	- 7,3
davon:			
Getötete.....	7	6	+ 16,7
Schwerverletzte.....	157	127	+ 23,6
Leichtverletzte.....	483	565	- 14,5

1.2.3. Entwicklung der Verkehrsunfälle mit Personenschäden

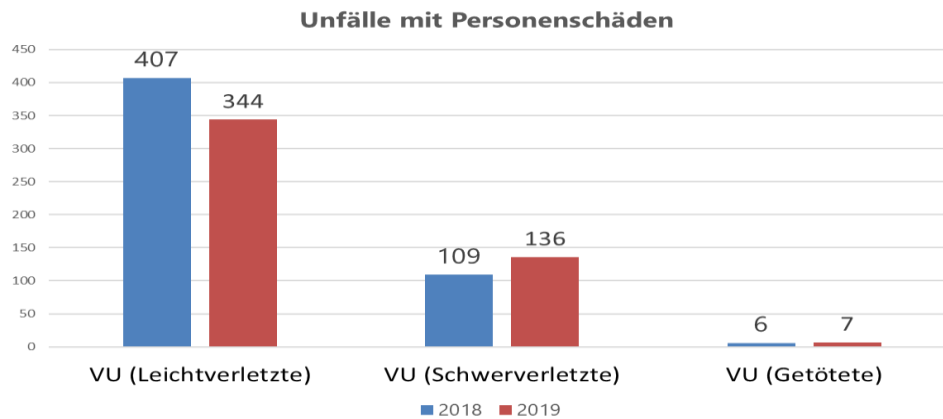
Im Jahr 2019 stieg die Anzahl der Verkehrstoten von sechs auf sieben Personen an. In der langfristigen Betrachtung ist jedoch weiterhin ein deutlicher Rückgang zu verzeichnen.



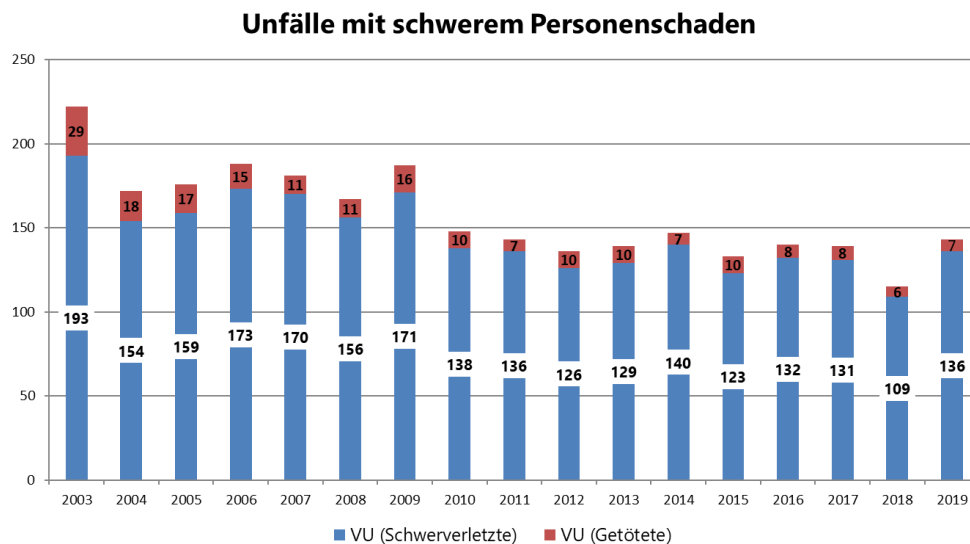
¹ Unfälle in Verbindung mit einem Straftatbestand oder einer Ordnungswidrigkeit (Bußgeld) und mindestens ein Fahrzeug musste abgeschleppt werden.

² Einschließlich Unfälle unter dem Einfluss berauschender Mittel

Im Vergleich zum Vorjahr fiel die Anzahl der Unfälle mit leichtverletzten³ Personen von 407 auf 344 Verkehrsunfälle ab. Die Anzahl der Unfälle mit schwerverletzten und getöteten Personen stieg hingegen geringfügig an.

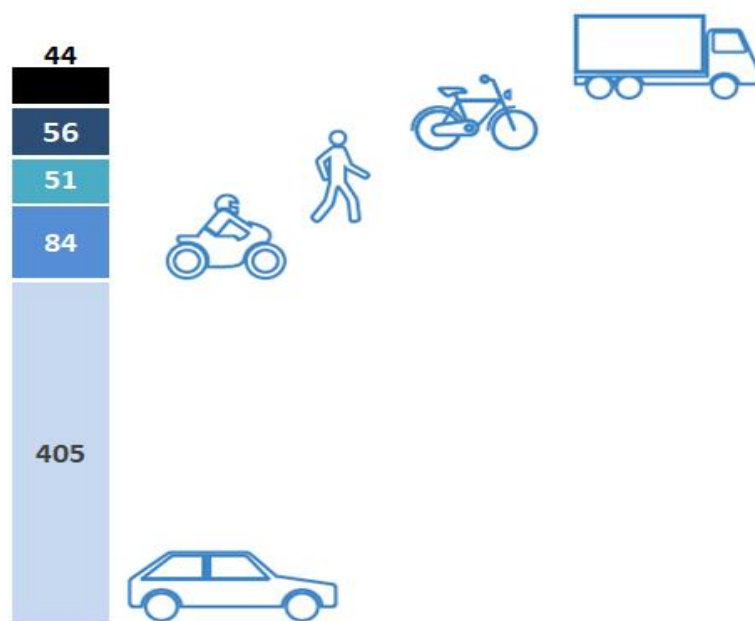


Das Hauptaugenmerk der polizeilichen Verkehrssicherheitsarbeit liegt in der Bekämpfung von Verkehrsunfällen mit schwerem Personenschaden. Im Jahr 2019 stieg die Zahl zum Vorjahr an; ein absteigender Trend seit Einführung der polizeilichen Verkehrsunfallstatistik ist im Schwalm-Eder-Kreis jedoch weiterhin sichtbar. Unfallursächlich sind hierfür überwiegend nicht angepasste Geschwindigkeit und das Nichtbeachten der Vorfahrt.



³ Kein Verletzter wurde 24 Stunden oder länger stationär in einem Krankenhaus aufgenommen.

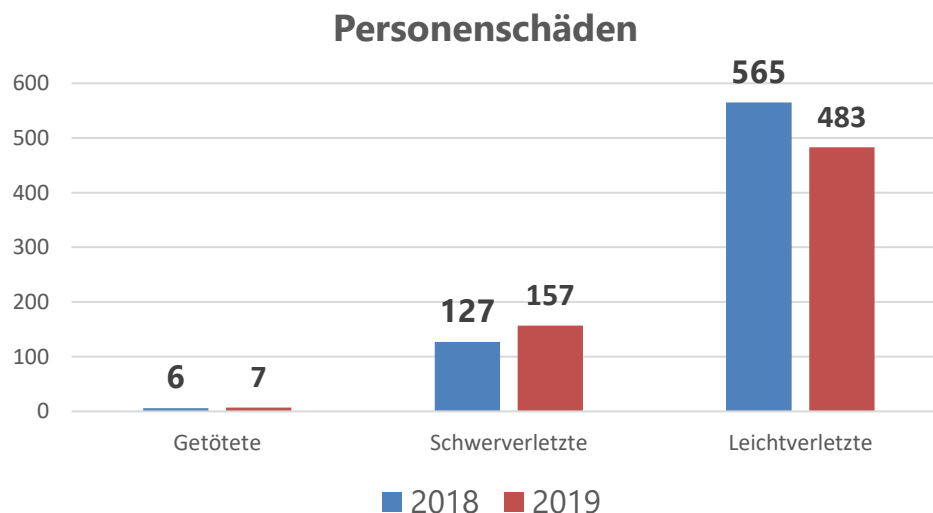
1.2.4. Verunglückte nach Art der Verkehrsbeteiligung



1.2.5. Betrachtung der Entwicklung bei Personenschäden

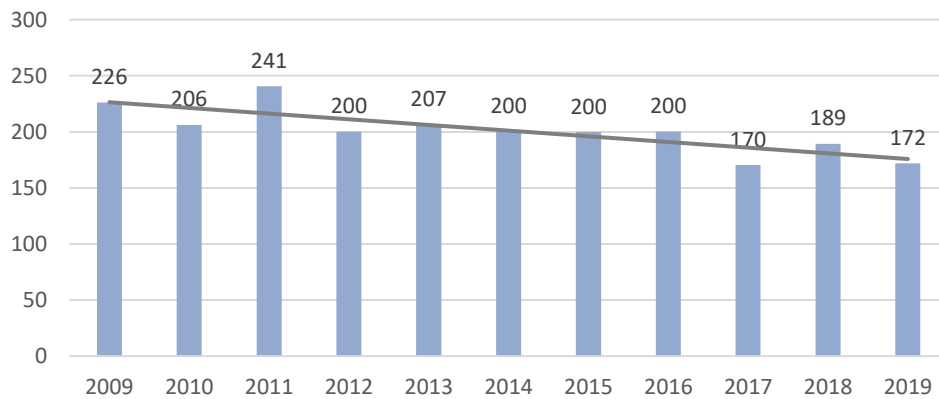
Im Jahr 2019 wurden 82 Personen (-17 %) weniger leicht verletzt als im Vorjahr. Die Anzahl der schwer verletzten Personen stieg hingegen von 127 auf 157 (23,6 %) an.

Die Anzahl der getöteten Menschen stieg von sechs auf sieben.



Ein positiver Trend lässt sich bei der Betrachtung der Personenschäden pro 1.000 Verkehrsunfälle im Langzeitvergleich darstellen. Im Jahr 2019 wurde der abfallende Trend mit 172 Personen bestätigt.

Personenschäden pro 1.000 Verkehrsunfälle



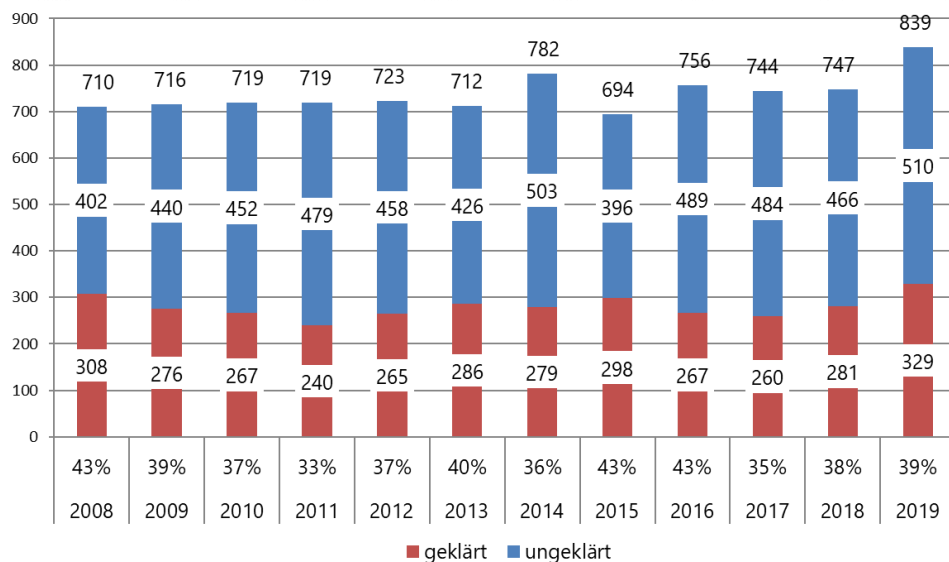
2. Besondere Unfallarten

2.1. Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort (Verkehrsunfallflucht)

2.1.1. Allgemein

Die Zahl der Verkehrsunfallfluchten ist nach wie vor mit 839 sehr hoch. 39 Prozent (329) der Straftaten⁴ konnten aufgeklärt werden.

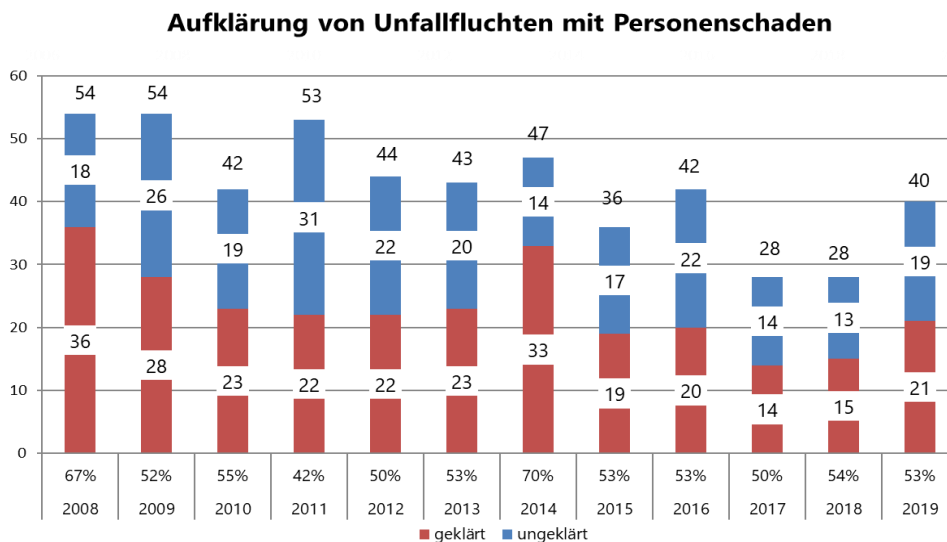
Unfallfluchten und deren Aufklärung



⁴ § 142 StGB

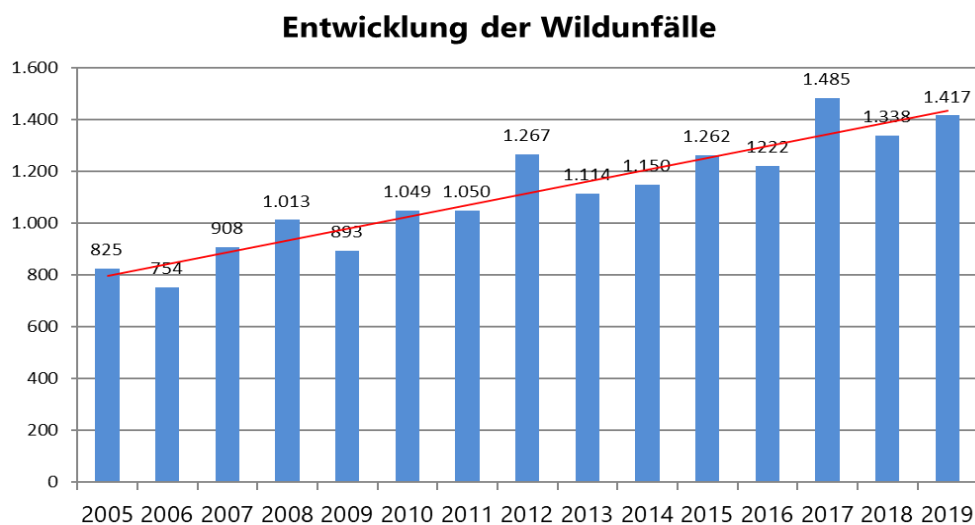
2.1.2. Unfallfluchten mit Personenschaden

Die Anzahl der Verkehrsunfallfluchten mit Personenschaden ist im Vergleich zum Vorjahr um 12 Unfälle gestiegen. Die Aufklärungsquote von 53 Prozent ist vergleichbar mit der des letzten Jahres.



2.2. Wildunfälle

Die Anzahl der Wildunfälle steigt seit Jahren tendenziell stetig an, lag im Jahr 2019 bei 1.417 und macht somit einen Anteil von über 37 Prozent von allen Verkehrsunfällen aus.

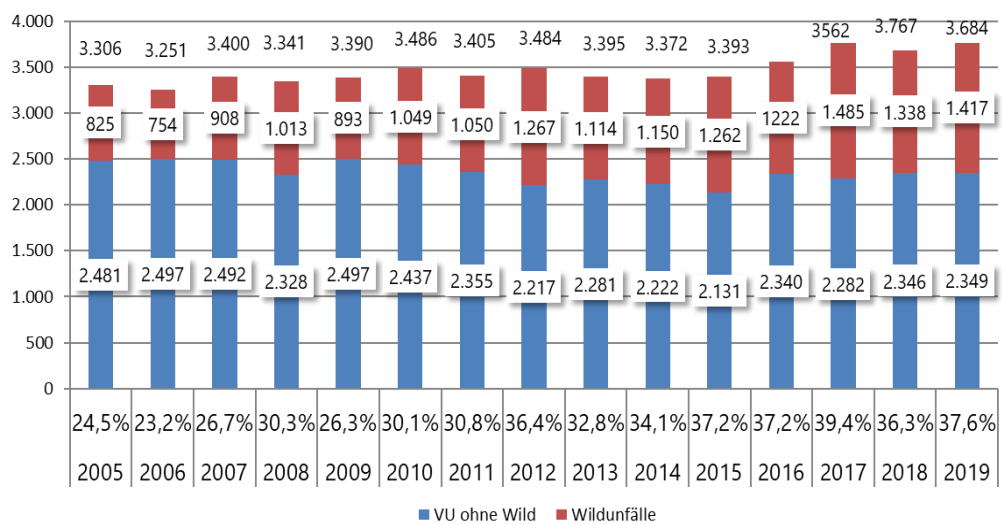


Alle bisher getesteten Wildwarnreflektoren, akustische, optische und geruchsspezifische Systeme (sogenannte Duftzäune) sorgten nur

kurzfristig für eine Verbesserung der Unfallsituation. Tatsächlich sind Zusammenhänge von Abschusszahlen und anschließende Anzahl der Wildunfälle zu beobachten.

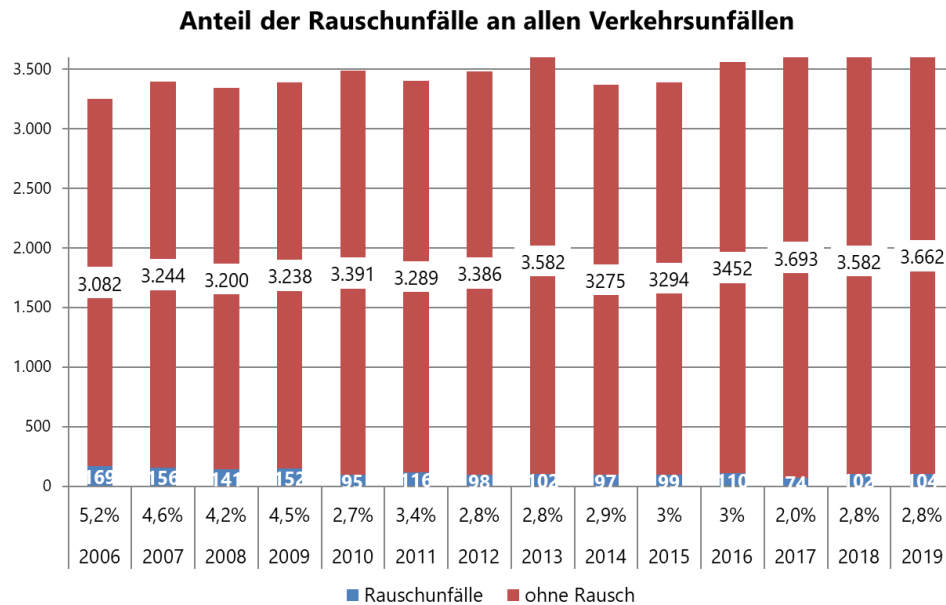
Auf insgesamt vier vergleichbaren Streckenabschnitten im Schwalm-Eder-Kreis wurde ein Pilotprojekt initiiert. In diesem Projekt warnt eine orangefarbene Rundumleuchte über dem Verkehrszeichen (Z.142-10 Wildwechsel) zusätzlich auf die Gefahrenstelle. Valide Zahlen werden erst nach einer längeren Laufzeit darstellbar sein.

Anteil der Wild- an den Gesamtunfällen

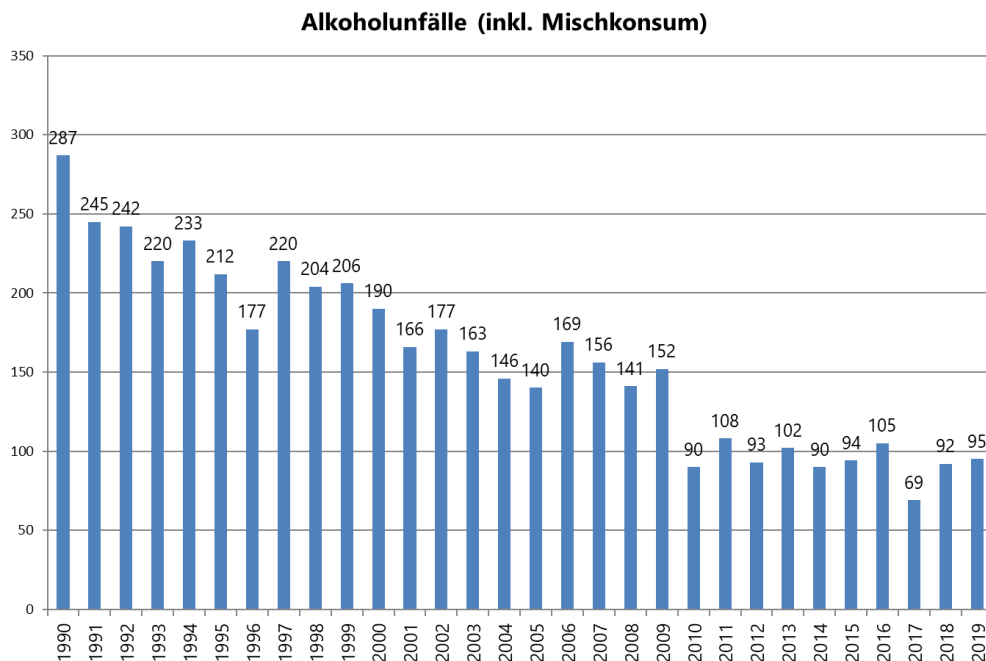


3. Rauschunfälle (Alkohol und Drogen)

Der Anteil der Rauschunfälle lag 2019 mit 104 bei 2,8 % aller Unfälle.

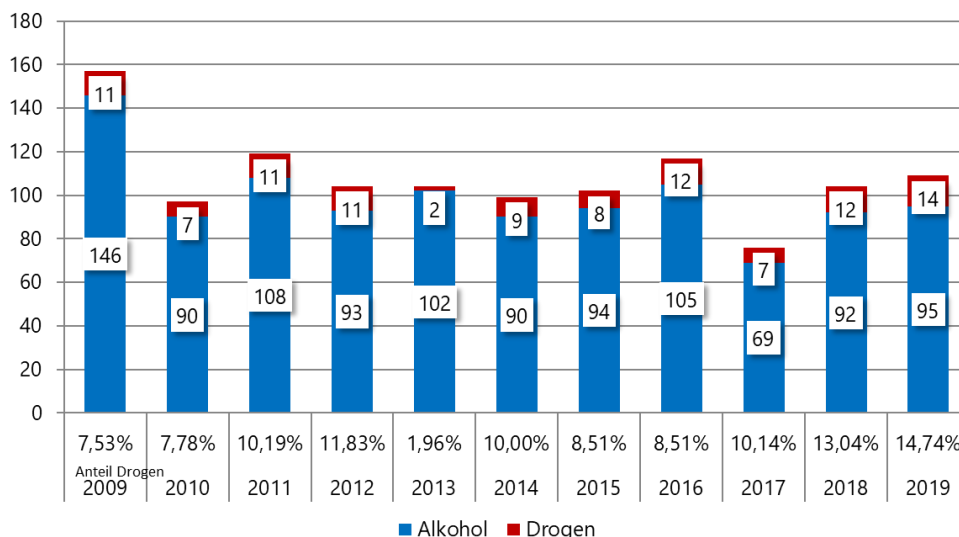


Im Jahr 2019 wurden 104 Verkehrsunfälle registriert, die unter dem Einfluss von Alkohol und vereinzelt kombiniert mit Drogenkonsum verursacht wurden. Das Ergebnis konnte zwar nicht den historischen Tiefstand aus dem Jahr 2017 bestätigen liegt jedoch noch immer im Trend der stetigen Reduzierung von Rauschunfällen.



Der Anteil der Unfallursache Drogenkonsum liegt bei den Rauschunfällen aktuell bei etwa 14,7 %.

Unfälle mit Ursache Alkohol/Drogen (inkl. Mischkonsum)

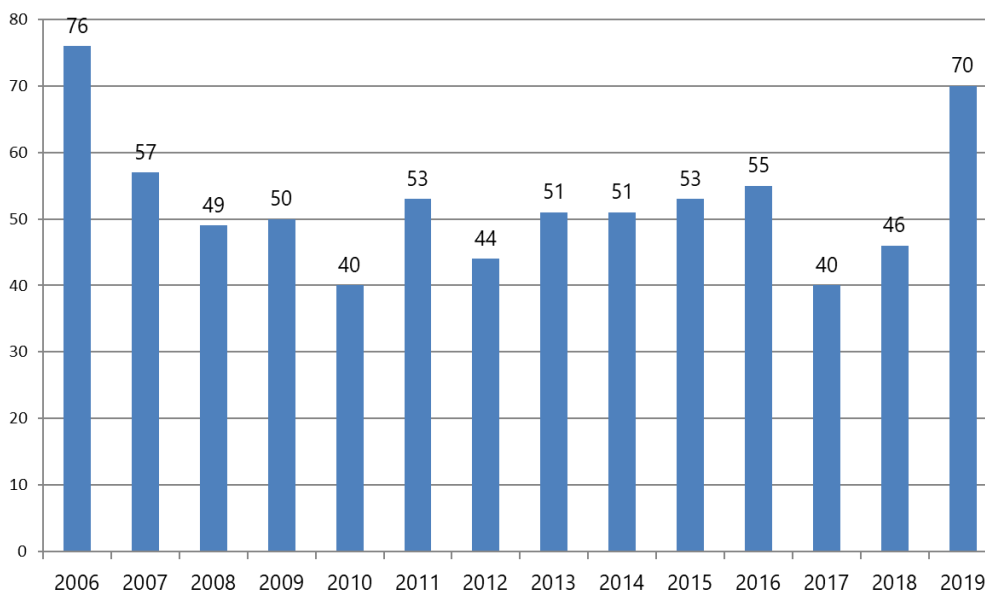


4. Verkehrsarten

4.1. Fahrradfahrer

Die Anzahl der Fahrradunfälle (71 und 72)⁵ ist im Vergleich zum Vorjahr auf 70 deutlich angestiegen. Teils ist dies auf die steigende Beliebtheit des Pedelecs zurückzuführen.

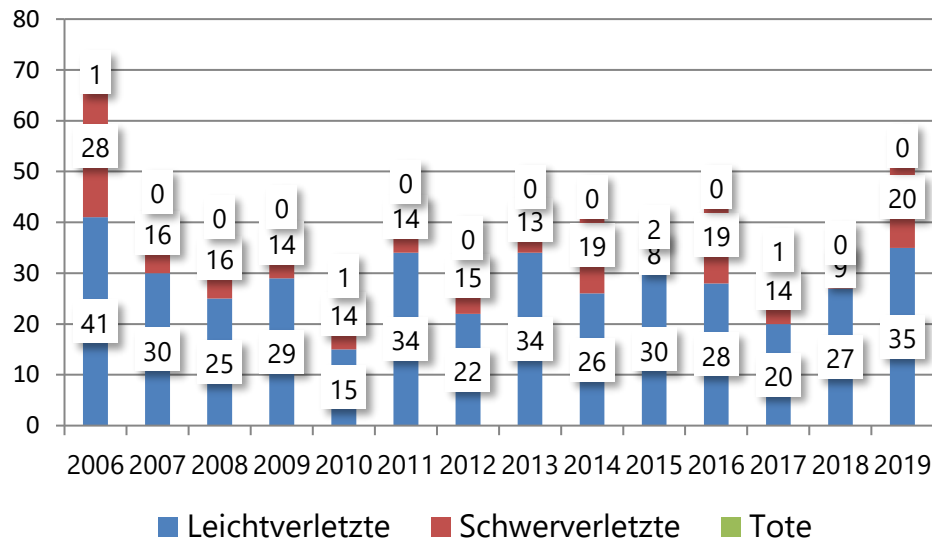
Fahradunfälle (71, 72)



Bei Fahrradunfällen wurde im Jahr 2019 keine Person getötet, 20 Personen schwer und 35 Personen leicht verletzt. Pedelecs waren davon an 15 Verkehrsunfällen beteiligt, hierbei sind 3 Personen schwer und 12 leicht verletzt worden.

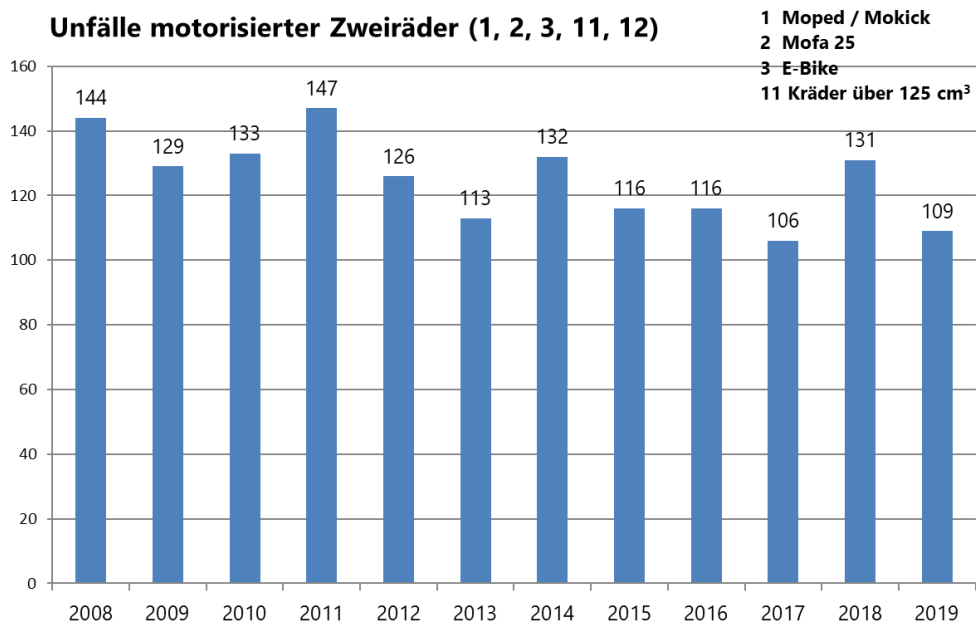
⁵ 71= Fahrrad, 72=Pedelec

Unfallfolgen bei Fahrradunfällen



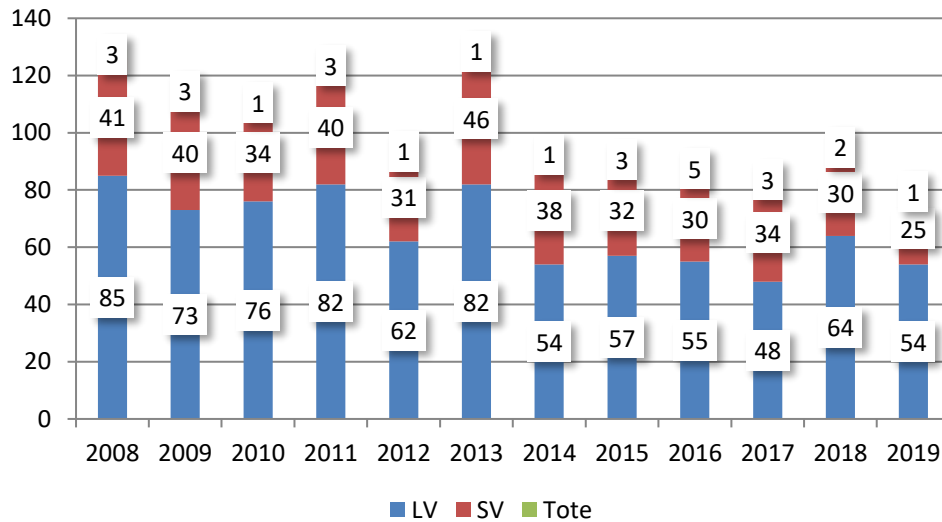
4.2. Motorisierte Zweiräder⁶

Die Anzahl der Verkehrsunfälle mit motorisierten Zweirädern ist weiterhin rückläufig und lag im Jahr 2019 bei 109 Unfällen; im Vorjahr bei 131 Verkehrsunfällen. Es wurde eine Person getötet, 25 schwer und 54 Personen leicht verletzt.



⁶ Moped / Mokick, Mofa 25, E-Bike, Kräder über 125 cm³, LKR über 50 bis 125 cm³

Personenschäden mot. Zweiradfahrer



4.3. Fußgänger

Es wurden insgesamt 128 Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Fußgängern gezählt. Hierbei kam kein Fußgänger zu Tode, 13 sind schwer und 27 leicht verletzt worden. In 28 Fällen war falsches Verhalten der Fußgänger unfallursächlich.

5. Risikogruppen

5.1. Kinder

Bei 31 Verkehrsunfällen waren Kinder beteiligt. Hierbei wurden 12 Kinder schwer und 16 leicht verletzt.

0 bis 13 Jahre	Fahrer und Mitfahrer von						Fußgänger	Gesamt
	Mofa	Krad	LKW	PKW	Fahrrad	Andere		
Gesamtunfälle	0	0	0	12	12	1	6	31
davon Schulwegunfälle	0	0	0	0	2	0	1	3
Verunglückte	0	0	0	14	8	1	5	28
davon Getötete	0	0	0	0	0	0	0	0
davon Schwerverletzte	0	0	0	3	5	1	3	12
davon Leichtverletzte	0	0	0	11	3	0	2	16
männlich	0	0	0	6	8	1	3	18
weiblich	0	0	0	8	0	0	2	10

5.2. Jugendliche

Bei 58 Verkehrsunfällen waren Jugendliche beteiligt. 11 Jugendliche wurden schwer, 61 leicht verletzt.

14 bis 17 Jahre	Fahrer und Mitfahrer von						Fußgänger	Gesamt
	Mofa	Krad	LKW	PKW	Fahrrad	Andere		
Gesamtunfälle	6	25	0	14	4	2	7	58
Verunglückte	5	20	0	12	3	2	5	72
davon Getötete	0	0	0	0	0	0	0	0
davon Schwerverletzte	0	3	0	1	1	1	2	11
davon Leichtverletzte	5	17	0	11	2	1	3	61
männlich	3	15	0	9	2	2	1	50
weiblich	2	5	0	3	1	0	4	22

5.3. Junge Fahrende

18 bis 24 Jahre	Fahrer und Mitfahrer von						Fußgänger	Gesamt
	Mofa	Krad	LKW	PKW	Fahrrad	Andere		
Gesamtunfälle	1	13	19	685	3	17	8	740
Verunglückte	1	13	1	116	2	0	5	152
davon Getötete	0	0	0	1	0	0	0	1
davon Schwerverletzte	0	6	0	23	0	0	1	36
davon Leichtverletzte	1	7	1	92	2	0	4	115
männlich	1	12	1	66	2	0	2	97
weiblich	0	1	0	50	0	0	3	55

5.4. Altersgruppe 65 bis 74

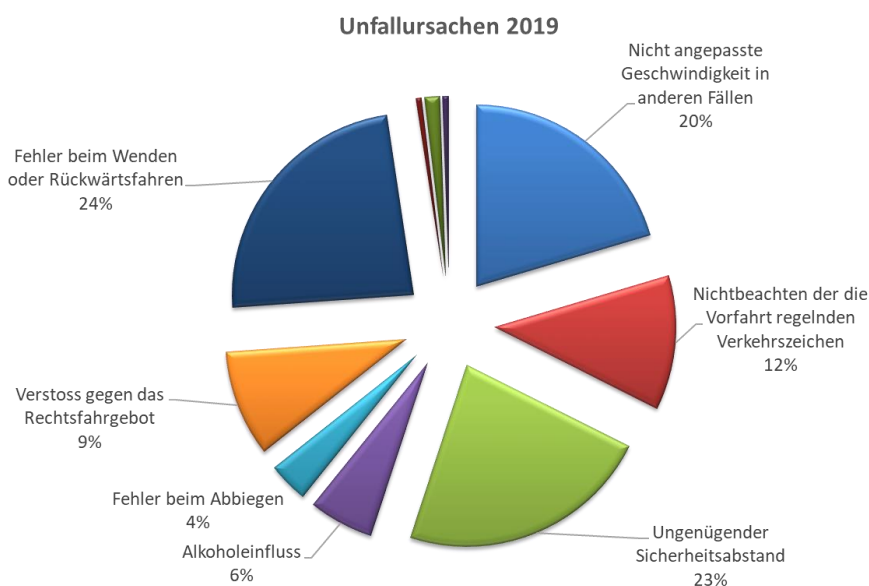
65 bis 74 Jahre	Fahrer und Mitfahrer von						Fußgänger	Gesamt
	Mofa	Krad	LKW	PKW	Fahrrad	Andere		
Gesamtunfälle	3	2	9	333	8	9	8	370
Verunglückte	1	0	0	28	7	0	3	40
davon Getötete	0	0	0	2	0	0	0	2
davon Schwerverletzte	1	0	0	8	2	0	1	13
davon Leichtverletzte	0	0	0	18	5	0	2	25
männlich	1	0	0	12	4	0	2	20
weiblich	0	0	0	16	3	0	1	20

5.5. Altersgruppe 75+

über 75 Jahre	Fahrer und Mitfahrer von						Fußgänger	Gesamt
	Mofa	Krad	LKW	PKW	Fahrrad	Andere		
Gesamtunfälle	0	1	0	253	9	3	16	279
Verunglückte	0	1	0	26	7	0	7	42
davon Getötete	0	0	0	0	0	0	0	0
davon Schwerverletzte	0	1	0	8	2	0	4	16
davon Leichtverletzte	0	0	0	18	5	0	3	26
männlich	0	1	0	17	5	0	0	24
weiblich	0	0	0	9	2	0	7	18

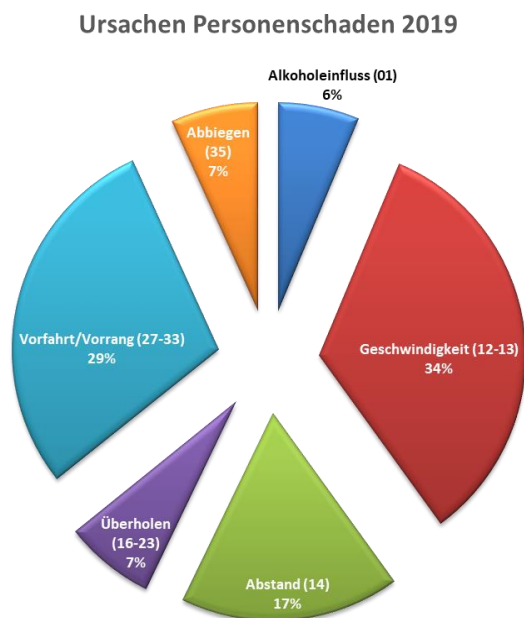
6. Unfallursachen

Die Verteilung der Unfallursachen⁷ weicht auch 2019 nicht von den Vorjahren ab. Die Hauptunfallursachen waren erneut, neben den Aufmerksamkeitsverstößen (Fehler beim Wenden und Rückwärtsfahren), die nicht angepasste Geschwindigkeit sowie das Nichtbeachten der die Vorfahrt regelnden Verkehrszeichen und ungenügender Sicherheitsabstand.



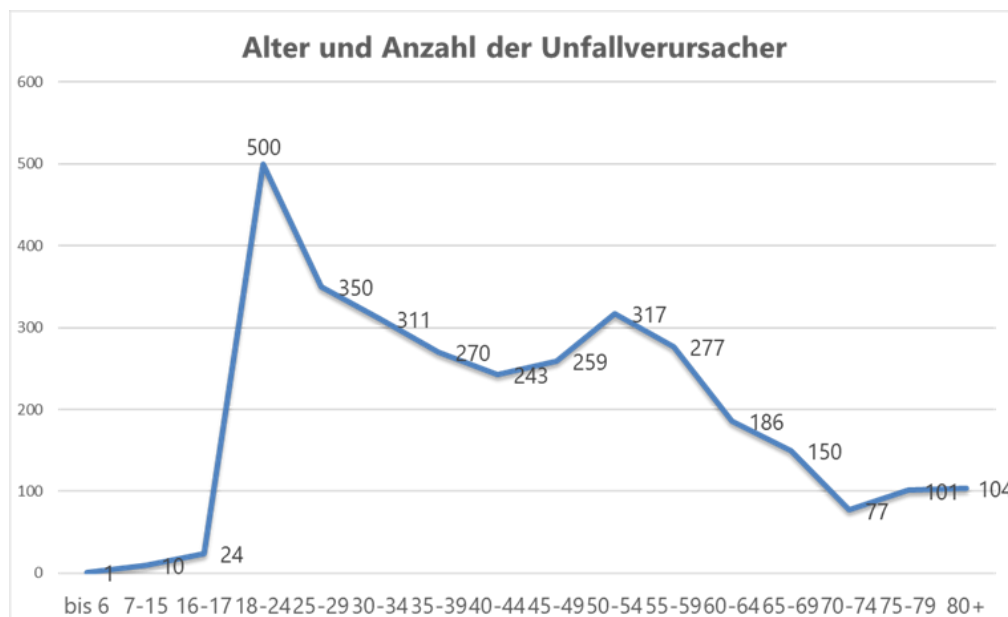
⁷ Es sind Mehrfachnennungen möglich. D. h., ein Verkehrsunfall kann mehrere Ursachen und auch mehrere Verursacher haben.

Bei den Unfällen mit Personenschaden ist die Unfallursache Geschwindigkeit (34 %) im Jahr 2019 erneut führend vor den Vorfahrtsverletzungen (29 %). Weitere Hauptursachen sind ungenügender Sicherheitsabstand (17 %) und Alkoholeinfluss (6 %)

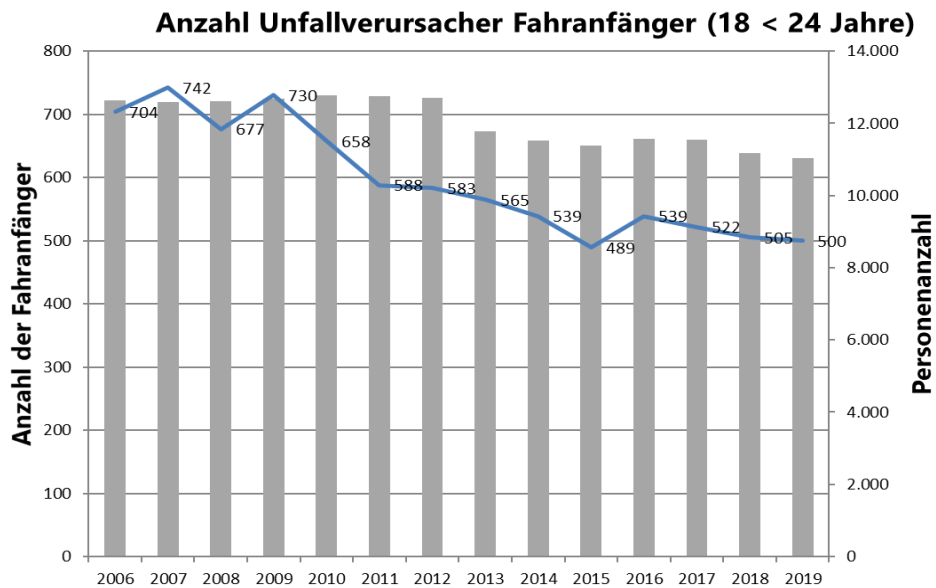


6.1. Unfallursachen Junge Fahrende

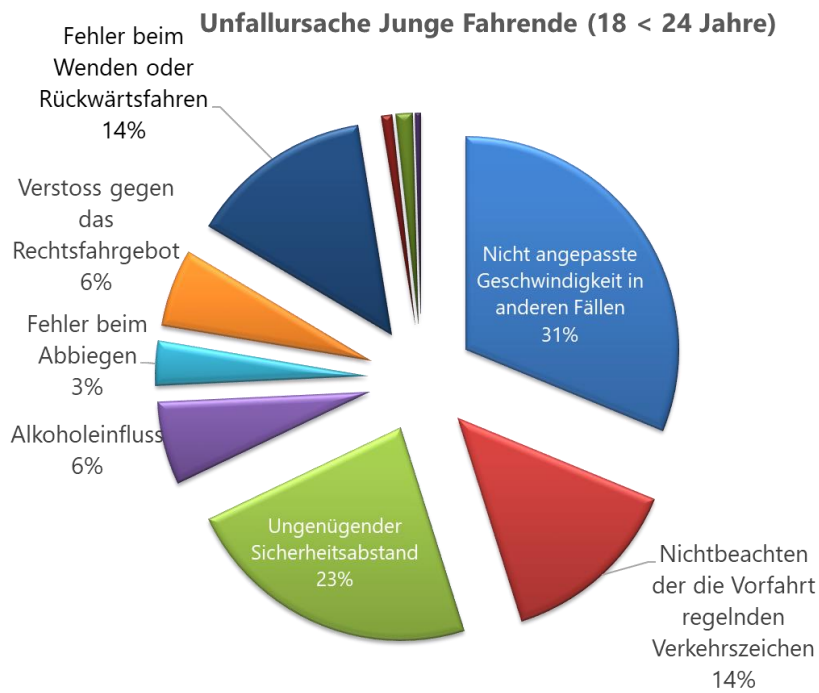
500 Unfallverursacher kommen aus den Reihen der Risikogruppe der sogenannten jungen Fahrenden (18 < 24 Jahre).



Die Anzahl der Unfallverursacher ist in den vergangenen 10 Jahren, wie auch die Anzahl der jungen Fahrenden, rückläufig.

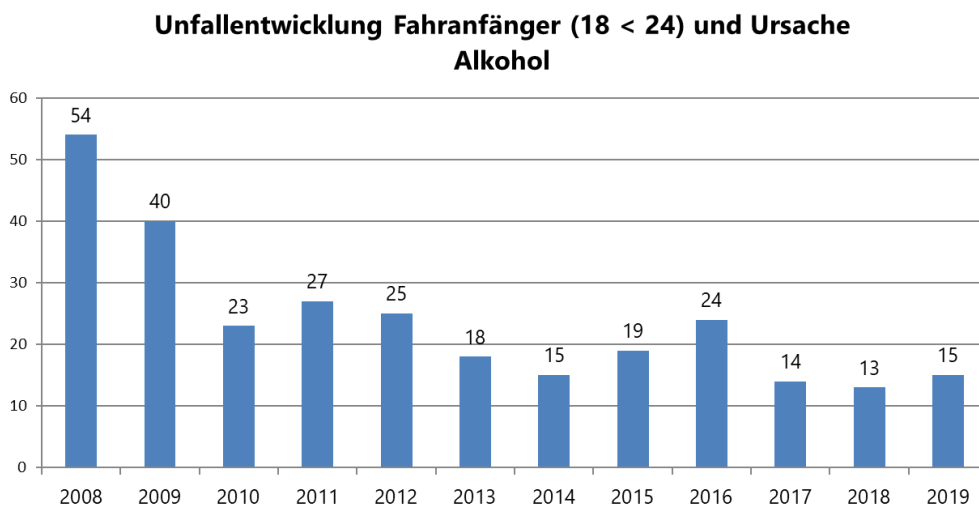


Die Kurve der Unfallverursacher folgt dem Bevölkerungsanteil. Fahranfänger fallen regelmäßig durch zu schnelles Fahren (31% der Unfallursachen), gefolgt von mangelndem Sicherheitsabstand (23 %) und mit je 14 % durch Fehler beim Wenden und Rückwärtsfahren sowie des Nichtbeachtens der die Vorfahrt regelnde Verkehrszeichen auf.



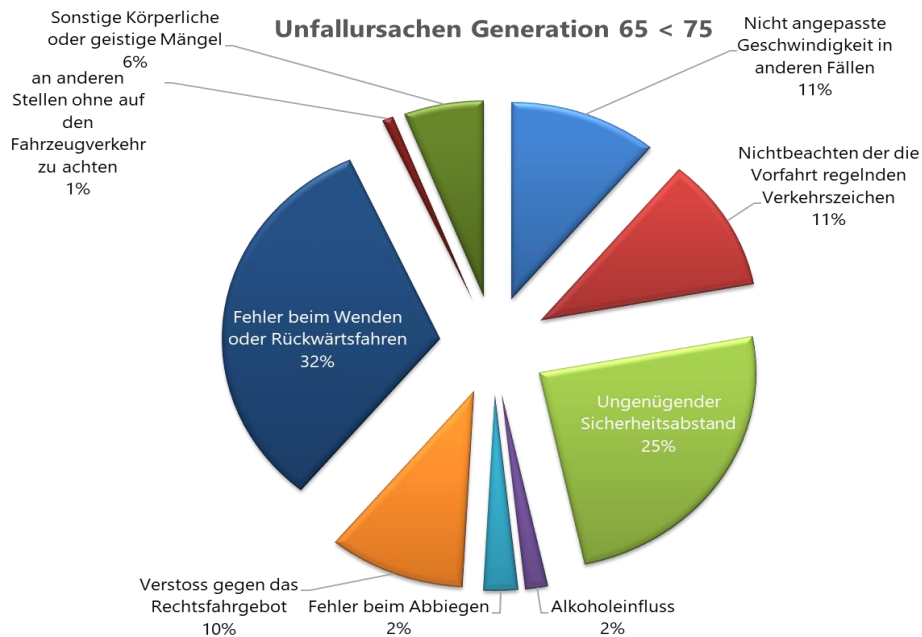
6.2. Junge Fahrende und Rauschunfälle

Der Alkoholeinfluss liegt bei den Unfallursachen bei 6 Prozent. Wobei hier festzustellen ist, dass junge Fahrende ihr Konsumverhalten im Zusammenhang mit dem Fahren in der Vergangenheit änderten, was zu einem Rückgang auf 15 Fälle dieser Unfallursache führte.



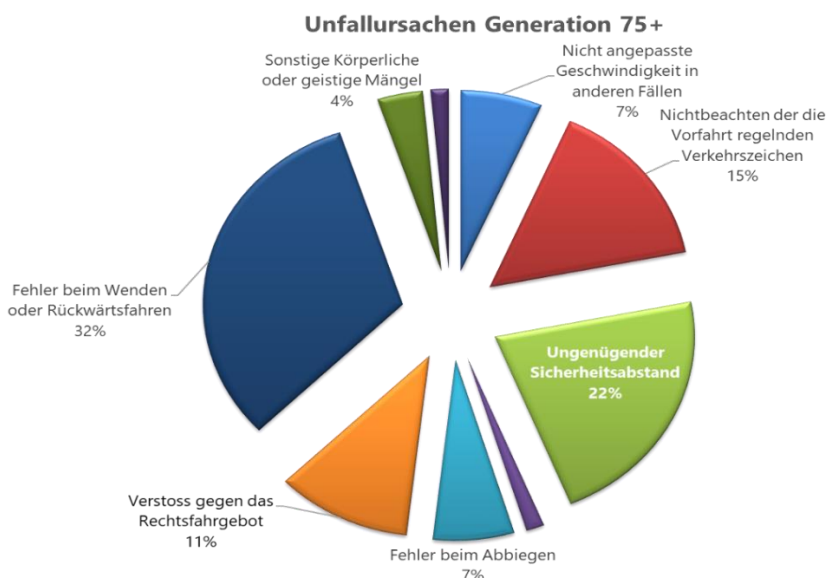
6.3. Unfallursachen der Altersgruppe 65 bis 74

Die Hauptunfallursachen stellen in dieser Altersgruppe zur Hälfte die Aufmerksamkeitsverstöße und ungenügender Sicherheitsabstand dar.



6.4. Unfallursachen der Altersgruppe 75+

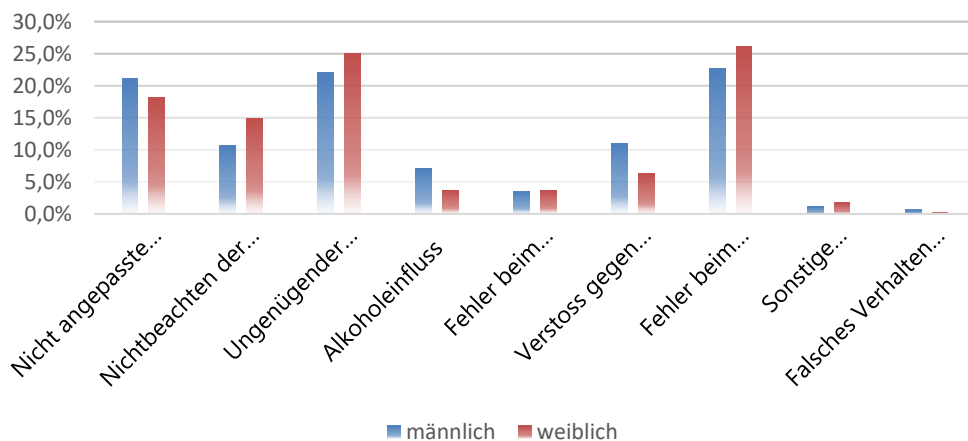
Erwartungsgemäß ist der Anteil der Aufmerksamkeitsverstöße, der Vorfahrtsverstöße und des mangelnden Sicherheitsabstands hier noch höher, als bei der vorgenannten Gruppe. Zusätzlich werden als Ursache altersbedingt sonstige körperliche und geistige Defizite auffällig.



6.5. Unfallursachen bei den verschiedenen Geschlechtern

Anteilig bei den Hauptunfallursachen liegen bei Frauen die Bereiche Vorfahrtsverstöße, ungenügender Sicherheitsabstand und Fehler beim Wenden und Rückwärtsfahren vor den unfallverursachenden Männern. Diese liegen jedoch anteilig bei Geschwindigkeitsverstößen, beim Alkoholkonsum und dem Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot vorn.

ANTEIL DER URSACHEN AM GESAMT JEWELNS NACH GESCHLECHT

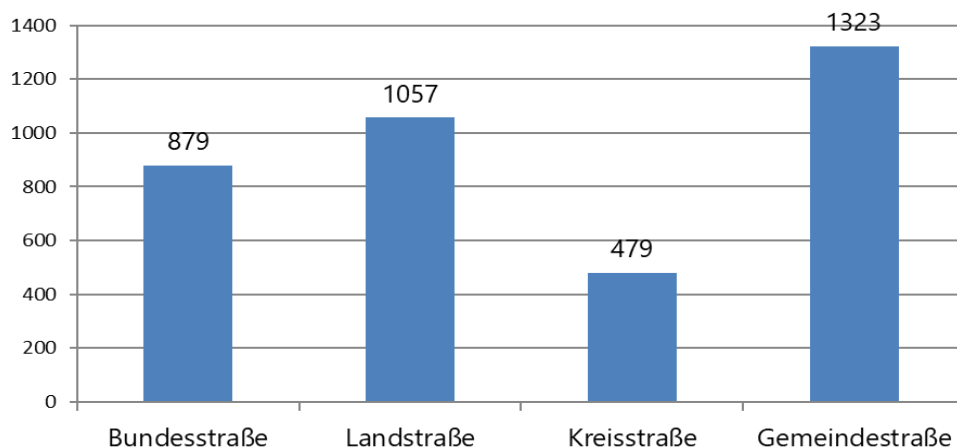


7. Verkehrsraum

7.1. Straßenklassen

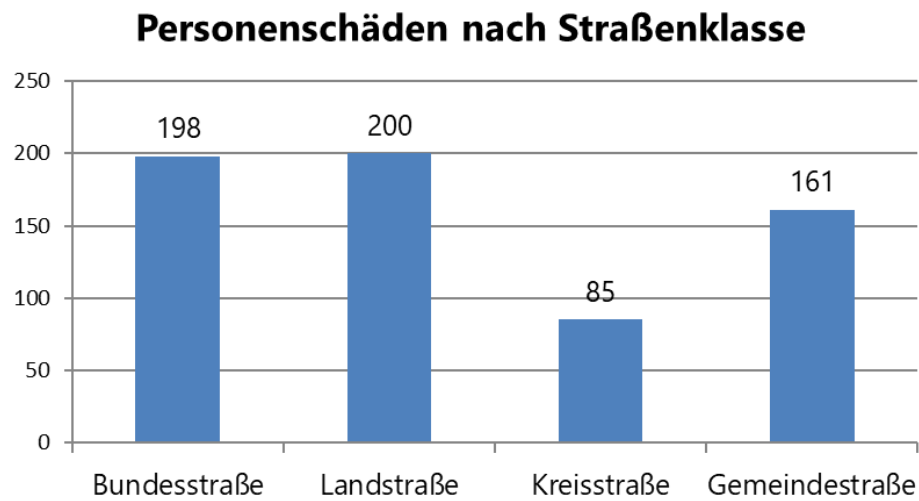
Insgesamt ereigneten sich die meisten Verkehrsunfälle auf den Gemeindestraßen, danach auf den Landstraßen im Schwalm-Eder-Kreis. 56 % der Unfälle fanden außerhalb geschlossener Ortschaften statt.

Gesamtunfälle und Straßenklassen

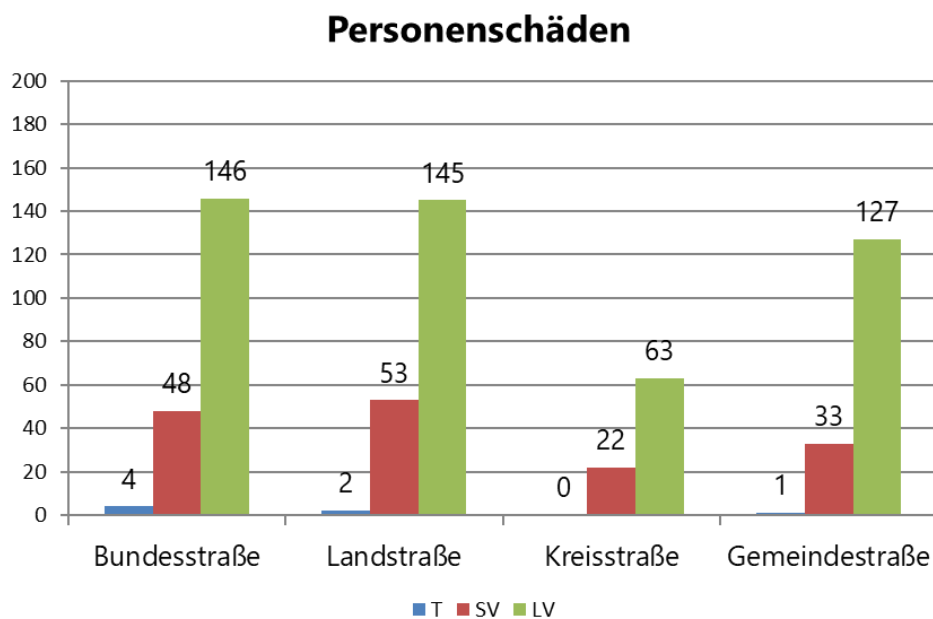


7.2. Personenschäden und Straßenklassen

Personenschäden wurden zumeist auf Landstraßen (200) registriert, knapp vor den Bundesstraßen (198).



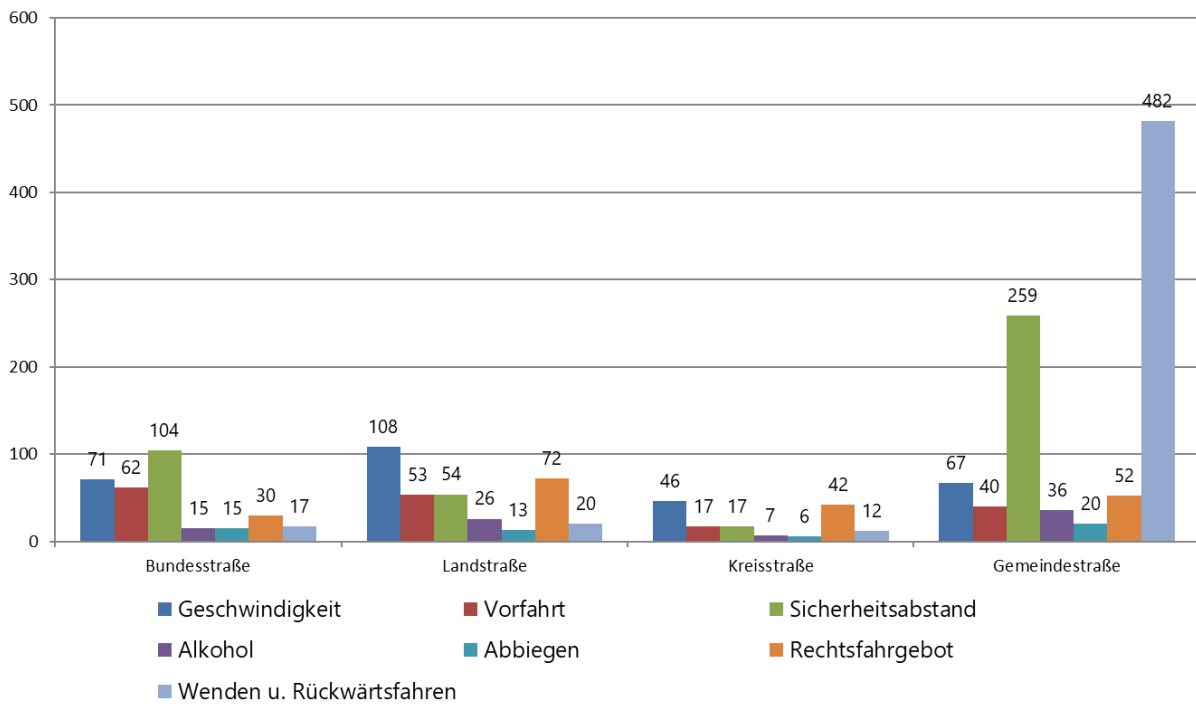
Vier Menschen starben bei Unfällen auf Bundesstraßen, zwei auf Landstraßen eine auf Gemeindestraßen.



7.3. Unfallursachen und Straßenklassen

Die Hauptunfallursache auf Landstraßen ist aufgrund der baulichen Gegebenheiten die nicht angepasste Geschwindigkeit. Auf Bundesstraßen stellen Geschwindigkeit und mangelnder Sicherheitsabstand die Hauptursachen dar. Ähnlich sieht es auf Gemeindestraßen aus, wobei dort die meisten Unfälle aufgrund der Unaufmerksamkeit beim Rückwärtsfahren (sogenannte Parkunfälle) passieren.

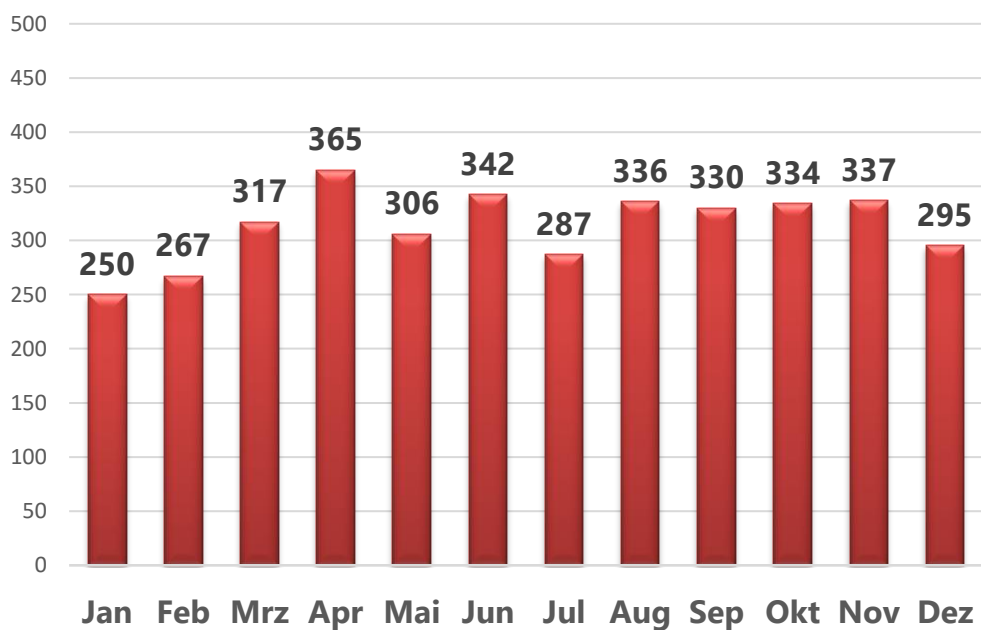
Unfallursachen auf Straßenklassen



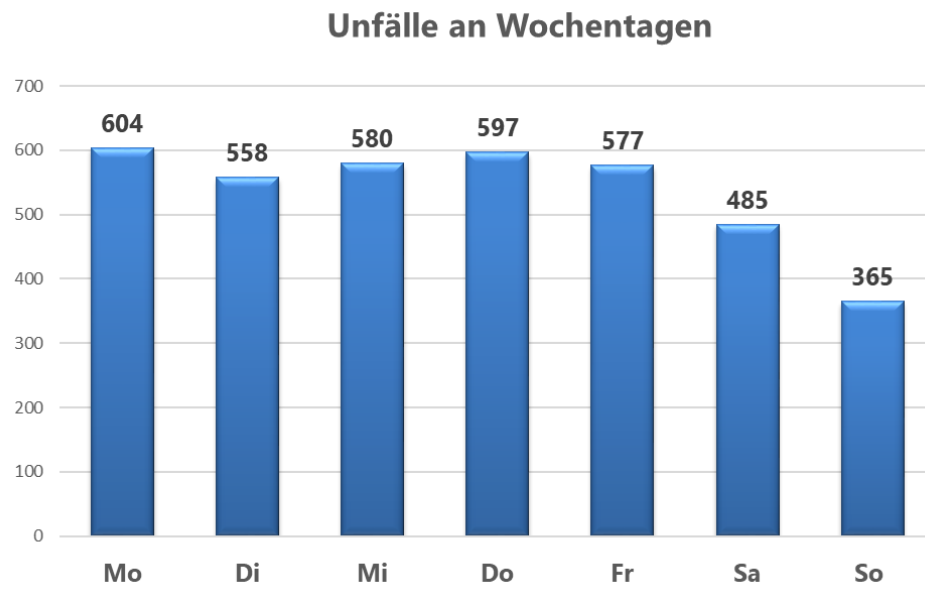
8. Unfallzeiten

Ca. die Hälfte aller Unfälle ereignete sich bei Tageslicht. In der Mehrheit wurden in 2019 Unfälle im Sommerhalbjahr gezählt.

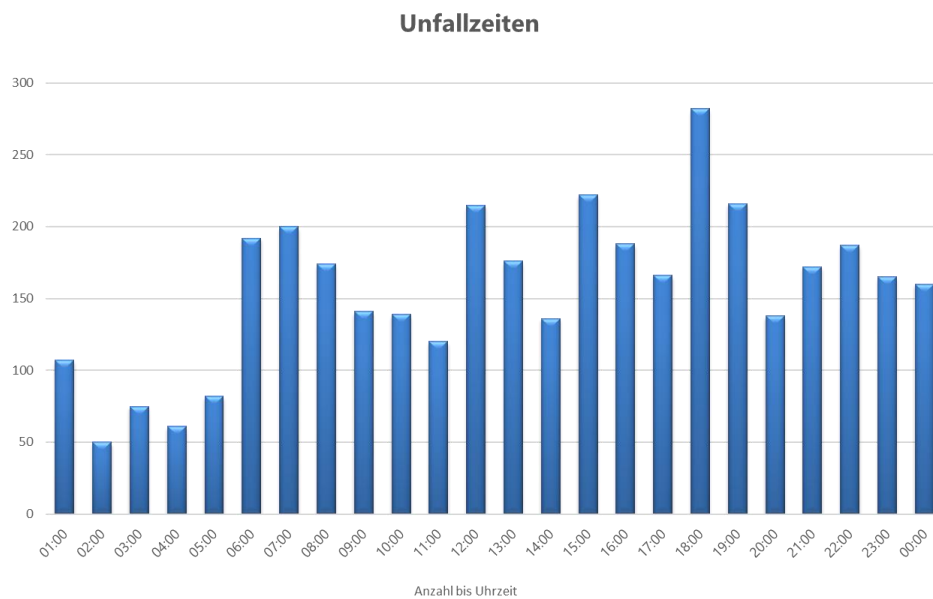
Unfälle pro Monat



Die meisten Unfälle geschahen montags.



Die Unfallzeiten korrespondieren mit den üblichen Zeiten des Berufsverkehrs.



9. Annex: Grundbegriffe der Unfallstatistik⁸

Allgemeines

Die Straßenverkehrsunfallstatistik unterscheidet traditionell zwischen den vier Grundbegriffen Unfälle, Beteiligte, Verunglückte und Unfallursachen. Zusätzlich werden auch noch die Benutzer unfallbeteiligter Fahrzeuge ausgezählt.

Unfälle

Unfälle werden unterschieden nach der Schwere der Unfallfolgen, z.B. Unfälle mit Personenschaden, schwerwiegende Unfälle mit Sachschaden im engeren Sinne (i.e.S.), Unfälle unter dem Einfluss berauschender Mittel sowie übrige Sachschadensunfälle. Kriterium der Zuordnung ist jeweils die schwerste Unfallfolge, d.h. bei einem Unfall mit nur Sachschaden sind keine Verkehrsteilnehmer verunglückt.

Unfälle mit Personenschaden sind solche, bei denen unabhängig von der Höhe des Sachschadens Personen verletzt oder getötet wurden.

Schwerwiegende Unfälle mit nur Sachschaden i.e.S. sind Unfälle, bei denen als Unfallursache eine Ordnungswidrigkeit (Bußgeld) oder Straftat im Zusammenhang mit der Teilnahme am Straßenverkehr vorliegt, und bei denen gleichzeitig ein Kraftfahrzeug aufgrund eines Unfallschadens von der Unfallstelle abgeschleppt werden muss (Kfz nicht fahrbereit), dies betrifft auch Fälle unter dem Einfluss berauschender Mittel.

Detailliert erfasst werden auch alle sonstigen Sachschadensunfälle, bei denen ein Unfallbeteiligter unter dem Einfluss berauschender Mittel stand (bis 2007 sonstige Alkoholunfälle).

Alle übrigen Sachschadensunfälle werden nur zahlenmäßig nach der Ortslage (innerorts, außerorts, auf Autobahnen) nachgewiesen. Dabei wird die Ortslage der Unfälle durch die gelben Ortstafeln bestimmt. Alle Unfälle auf Autobahnen, auch die auf Stadtautobahnen, gelten als Unfälle außerhalb von Ortschaften. Bei Unfällen auf Kreuzungen wird die höherrangige Straße geschlüsselt.

Als Alleinunfälle gelten Unfälle, an denen nur ein Fahrzeug beteiligt ist. Es können jedoch mehrere Insassen verunglücken. Ursache dieser Unterscheidung nach der Schwere der Unfallfolgen ist einmal die Absicht, die Unfallstatistik nicht unnötig aufzublähen und die große Zahl der leichteren

Unfälle nur zahlenmäßig nach der Ortslage nachzuweisen. Zum anderen ist die Definition des Unfalls mit Personenschaden sowohl für internationale Vergleiche als auch für die Aufstellung langfristiger Zeitreihen relativ gut geeignet. Außerdem wird vermutet, dass die Genauigkeit der Unfallaufnahme mit der Schwere der Unfallfolgen ansteigt und die Daten von Personenschadensunfällen verlässlicher sind als die für Unfälle mit nur Sachschaden. Allerdings ändert sich mit der Unfallschwere auch die Merkmalsstruktur. So ist der Anteil der ungeschützten Verkehrsteilnehmer (Fußgänger und Kraftradfahrer) bei den Unfällen mit Personenschaden größer als bei reinen Sachschadensunfällen.

Beteiligte

Als Beteiligte an einem Straßenverkehrsunfall werden alle Fahrer oder Fußgänger erfasst, die selbst - oder deren Fahrzeug - Schäden erlitten oder hervorgerufen haben.

Verunglückte Mitfahrer zählen somit nicht zu den Unfallbeteiligten.

Der **Hauptverursacher** (1. Beteiligter) ist der Beteiligte, der nach Einschätzung der Polizei die Hauptschuld am Unfall trägt. Beteiligte an Alleinunfällen gelten immer als Hauptverursacher.

⁸ Statistisches Bundesamt 2018

Fahrzeugbenutzer

Es werden die Fahrzeugbenutzer der unfallbeteiligten Fahrzeuge, also die Verletzten und Unverletzten Personen in oder auf dem Fahrzeug, ausgezählt. Mit diesen Angaben lassen sich nicht nur durchschnittliche Fahrzeugbesetzungen errechnen. Das Verhältnis von potentiell gefährdeten (Fahrzeugbenutzer) zu wirklich Verletzten oder Getöteten Verkehrsteilnehmern gibt Aufschluss über die Verletzungsrisiken bei den einzelnen Verkehrsbeteiligungsarten.

Verunglückte/sonstige Geschädigte

Als Verunglückte zählen Personen (auch Mitfahrer), die beim Unfall verletzt oder getötet wurden, dabei werden erfasst als

- Getötete

Personen, die innerhalb von 30 Tagen an den Unfallfolgen starben,

- Schwerverletzte

Personen, die unmittelbar zur stationären Behandlung (mindestens 24 Stunden) in einem Krankenhaus aufgenommen wurden,

- Leichtverletzte

alle übrigen Verletzten.

Sonstige Geschädigte sind Personen, die Sachschäden erlitten haben, aber nicht als Verkehrsteilnehmer in den Unfall verwickelt sind (z.B. Hausbesitzer, Träger von Verkehrseinrichtungen usw.). Sie werden in der Unfallstatistik nicht gezählt.

Unfallursachen

Die Unfallursachen werden von den aufnehmenden Polizeibeamten entsprechend ihrer Einschätzung in das Erhebungspapier eingetragen. Es wird unterschieden nach allgemeinen Ursachen (u. a. Straßenverhältnisse, Witterungseinflüsse, Hindernisse), die dem Unfall und nicht einzelnen Beteiligten zugeordnet werden, sowie personenbezogenem Fehlverhalten (wie Vorfahrtsmissachtung, zu schnelles Fahren usw.), das bestimmten Fahrern oder Fußgängern - d.h. den Beteiligten - zugeschrieben wird.

Je Unfall können bis zu zwei allgemeine Ursachen angegeben werden. Beim ersten Beteiligten (Hauptverursacher) und einem weiteren Beteiligten sind jeweils bis zu drei Angaben möglich, so dass je Unfall bis zu 8 Unfallursachen eingetragen sein können.

Unterscheidung E-Bike / Pedelec:

- Pedelecs: Nur Motorunterstützung, wenn der Fahrer in die Pedale tritt. Erfolgt die Pedalunterstützung bis 25 Kilometer pro Stunde, gelten Pedelecs als Fahrrad und sind nicht zulassungspflichtig.

- E-Bikes: Auf Knopfdruck fahren diese auch ohne Pedalunterstützung. Dieses System ist ab sechs Kilometer pro Stunde zulassungspflichtig.