



Deutscher Verkehrssicherheitsrat Presseseminar „Sicherer Radverkehr“

Situation des Radverkehrs – Daten und Fakten

Wolfgang Bohle

Entwicklung der Fahrradnutzung und des Unfallgeschehen

Der Anteil des Radverkehrs an der Zahl aller täglichen Wege hat sich seit Mitte der 90er Jahre leicht erhöht. Die Fahrleistung des Radverkehrs stieg von etwa 24 Mrd. Personen-km in den 90er Jahren deutlich auf etwa 33 Mrd. Personen-km im Jahr 2008. Zahlreiche Städte konnten in den vergangenen Jahren erhebliche Zunahmen der Radnutzung verzeichnen.

Die Zahl der jährlich im Straßenverkehr verunglückten Radfahrer lag von 1995 bis 2004 zwischen 70.000 und 75.000, stieg seitdem allerdings auf bis zu etwa 79.000 im Jahr 2008 an. Die Zahl der Schwerverletzten liegt in den 2000er Jahren zwischen 14.000 und 16.000. Die Zahl der Getöteten sank von über 700 im Jahre 1995 auf jährlich etwa 400-500 Radfahrer in den Jahren 2006-2008.

Gemessen an der gestiegenen Fahrleistung des Radverkehrs lassen diese Zahlen ein im Mittel verringertes Unfallrisiko erkennen. Verglichen mit der Entwicklung bei anderen Verkehrsteilnehmergruppen ist allerdings insbesondere die Abnahme der schweren Unfälle deutlich geringer.

Bundesweit werden Radfahrer in der polizeilichen Unfallstatistik zu etwa 40 % als Hauptunfallverursacher eingestuft. Bei den zahlenmäßig häufigsten Unfällen mit anderen Beteiligten, bei Pkw-Radfahrer-Unfällen, sind Radfahrer zu etwa 28 % Hauptverursacher, bei den (polizeilich gemeldeten) Fußgänger-Unfällen sind dagegen Radfahrer zu 63 % die Hauptverursacher.

Einfluss von Anlagentypen und des Verkehrsverhaltens auf das Unfallgeschehen

Auf Straßen mit

- benutzungspflichtigen Radwegen,
- nicht benutzungspflichtigen Radwegen,
- Radfahrstreifen sowie
- Schutzstreifen

Planungsgemeinschaft Verkehr

Stadt und Verkehr
Entwerfen und Gestalten
Radverkehr fördern
ÖPNV in Stadt und Region
Theorie und Praxis
Kommunikation

Große Barlinge 72a
30171 Hannover

Telefon 0511 220601-80
Telefax 0511 220601-990
pgv@pgv-hannover.de
www.pgv-hannover.de

Bohle_Planungsgemeinschaft
Verkehr_SituationRadverkehr
Deutschland_KF

08. Juni 2009

Diplomingenieure Verkehrswesen Beratende Ingenieure für Bauwesen

Dankmar Alrutz
Rainer Dargel
Edzard Hildebrandt

Sie erreichen uns
vom Hauptbahnhof
mit der Buslinie 121,
Haltestelle Stolzestraße

Sparkasse Hannover
Konto 793 574
BLZ 250 501 80

Steuernummer 26/231/92809

streuen die Dichten und die Raten von Unfällen mit Radfahrereteiligung in einem weiten Bereich. Die mittleren Unfallraten (Radfahrerunfälle bezogen auf die Radverkehrsstärke und die von Radfahrern zurückgelegte Streckenlänge) der Straßen mit Radwegen liegen etwas höher als die der Straßen mit Radfahrstreifen und der Schutzstreifen. Jeder Anlagentyp weist jedoch auch hoch unfallbelastete Abschnitte auf.

Der Anteil regelwidrig Linksfahrender liegt bei 20 % bei Radwegen und bei 10 % bei markierten Führungen. Regelwidrig links fahrende Radfahrer haben ein mehrfach höheres Unfallrisiko als Radfahrer in rechter Fahrtrichtung.

Die mittlere Unfallrate Rechtsfahrender ist bei anforderungsgerechten Radwegen niedriger als bei nicht anforderungsgerechten Radwegen und annähernd mit der Unfallrate anforderungsgerechter Radfahrstreifen vergleichbar. Ausreichenden Sichtbeziehungen zwischen der Radverkehrsanlage und Kfz-Fahrstreifen sowie ausreichenden Sicherheitsräumen zu Kfz-Parkständen kommen hohe Bedeutung für die Sicherheit zu. Die Beachtung der technischen Entwurfsempfehlungen hat maßgeblichen Einfluss auf eine niedrige Unfallbelastung.

Typische Regelverstöße von Radfahrern sind nicht durch mangelndes Regelwissen bedingt. Stattdessen besteht sogar ein ausgeprägt deutliches Bewusstsein für Regelübertritte. Jugendliche und erwachsene Radfahrer sollten breiter über typische Gefahrenstellen bei Unfällen mit Kfz informiert werden.