

Innerörtliche Unfälle zwischen zu Fuß Gehenden und Radfahrenden

Pressekonferenz, 19. Oktober 2023

Siegfried Brockmann

Leiter Unfallforschung der Versicherer



Ziele der Untersuchung

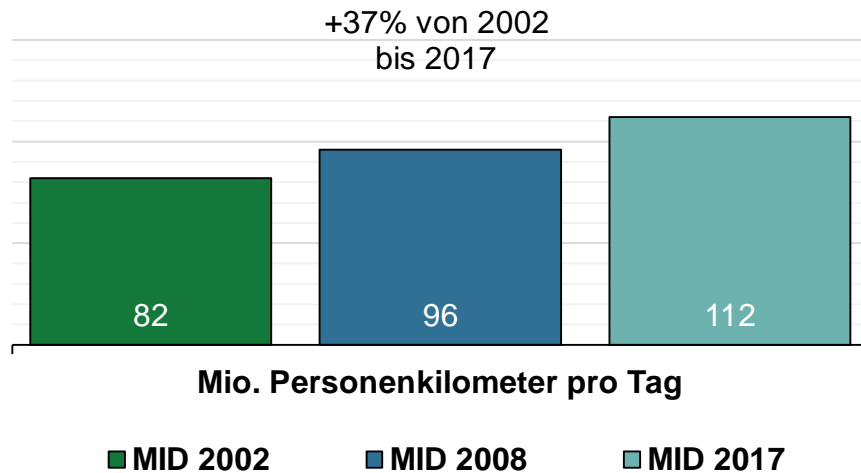
Ausgangslage und Untersuchungsfragen

Radverkehr gewinnt stark an Bedeutung

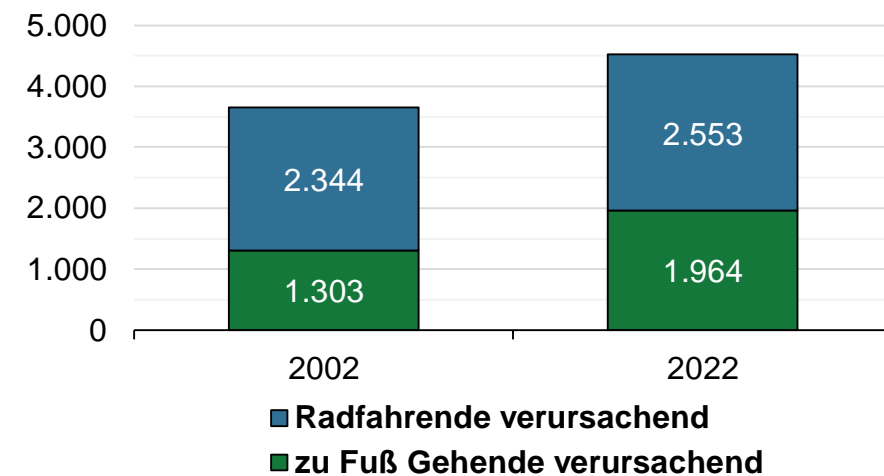
Zunehmende Interaktion zwischen zu Fuß Gehenden und Radfahrenden

Zahl der polizeilich registrierten Fuß-Rad-Unfälle steigt (von 2002 bis 2022 um 24 Prozent)

Verkehrsleistung des Radverkehrs
(MID - Analysen zum Radverkehr)



Fuß-Rad-Unfälle mit Personenschaden (zwei Beteiligte)
(Destatis, Verkehrsunfälle, Jahresberichte, Tabelle 3.1.1)



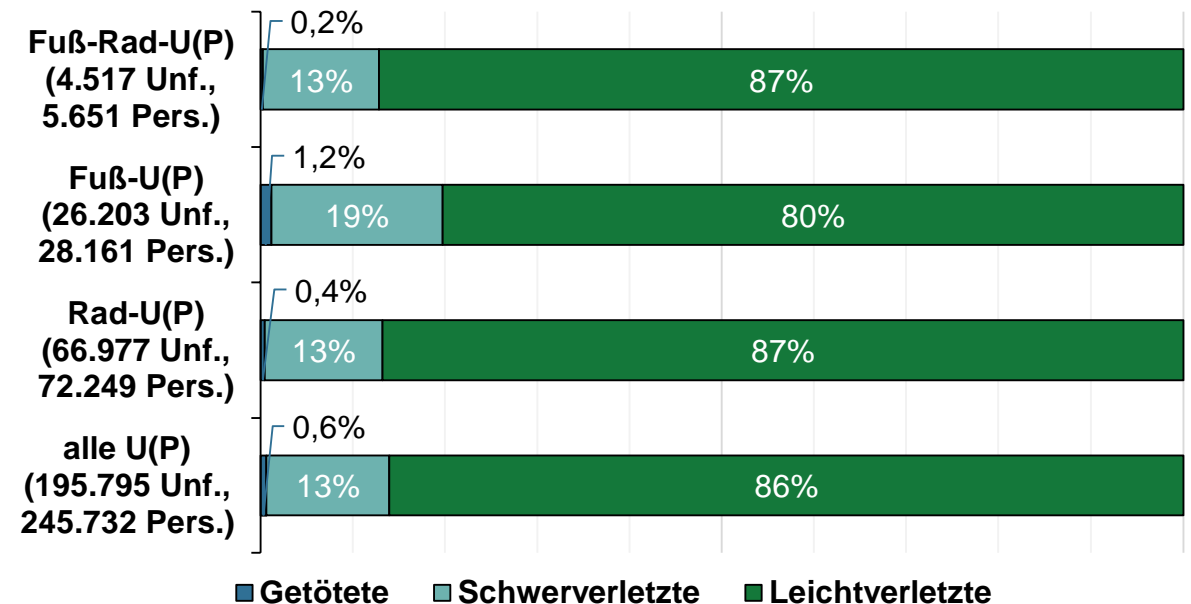
Fuß-Rad-Unfälle und allgemeine Statistik

Schwere Unfallfolgen bei Fuß-Rad-Unfällen mit Personenschaden kaum seltener als in anderen Unfallkonstellationen

711 Schwerverletzte und 13 Getötete bei Fuß-Rad-Unfällen im Jahr 2022

Hohe Dunkelziffer vermutet

Opferzahlen 2022 im Vergleich (Unfälle mit Personenschaden, zwei Beteiligte)
(Destatis, Verkehrsunfälle, Jahresberichte, Tabelle 3.1.2)



Fuß-Rad-Unfälle und allgemeine Statistik

Hohe Verletzungswahrscheinlichkeit zu Fuß Gehender bei Fuß-Rad-U(P)

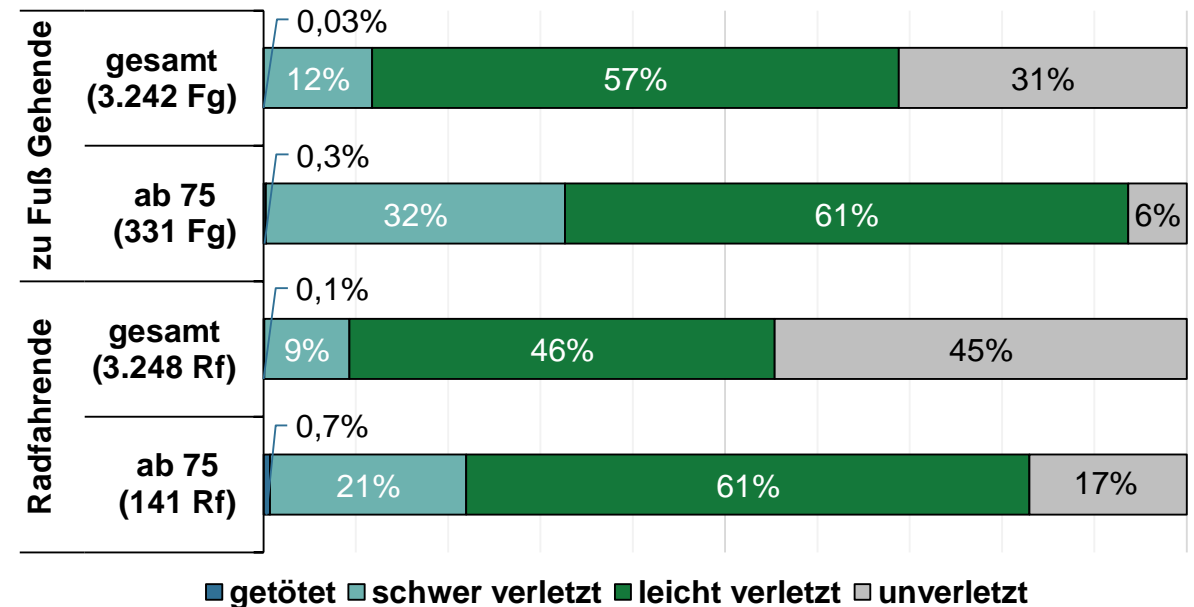
7 von 10 zu Fuß Gehende mit Verletzungen

Nur etwa jeder zweite Radfahrende verletzt

Vor allem ältere Personen sehr oft verletzt

Hohe Dunkelziffer vermutet

Verletzungsfolgen der Fuß-Rad-Unfälle
(3.067 U(P), pol. Einzelunfalldaten, 3 BL + Hannover, 2016 bis 2020)



Fuß-Rad-Unfälle und allgemeine Statistik

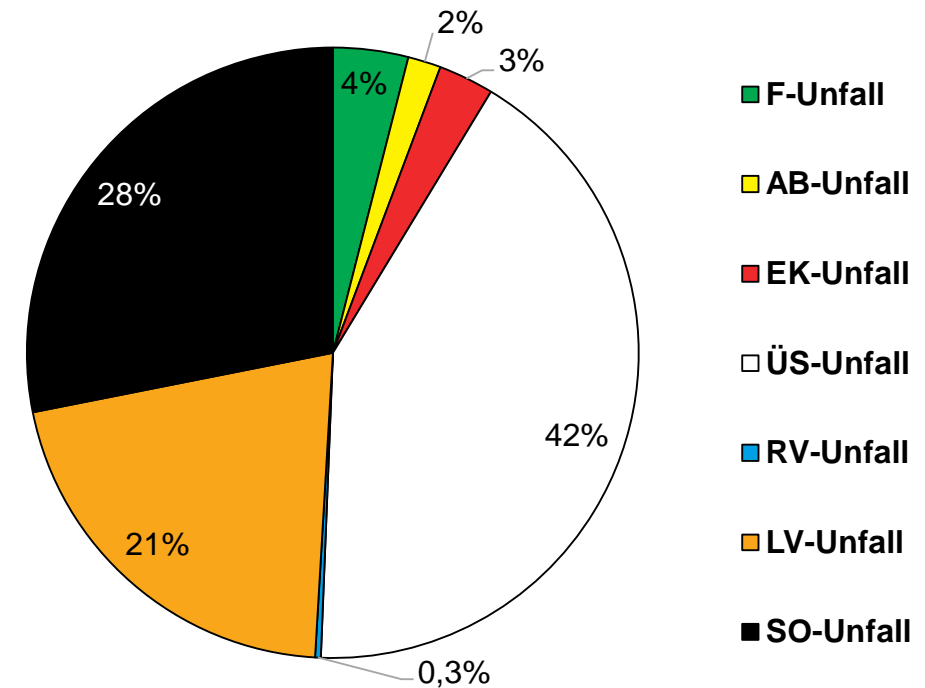
Dominanz von ÜS- und LV-Unfällen

Typische Unfallkonstellationen

Zu Fuß Gehende von Rechts und Radfahrende auf der Fahrbahn (parkende Kfz begünstigend)

LV-Unfälle (gleich- und entgegengerichtet) im Seitenraum und auf selbständigen Wegen

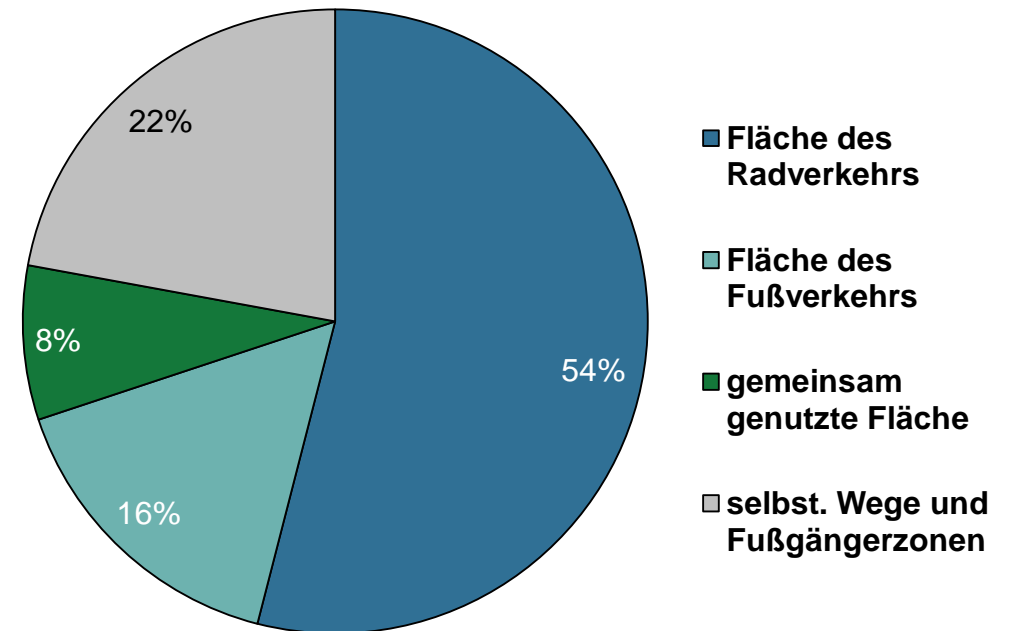
Unfalltypen der Fuß-Rad-Unfälle
(6.352 U(P), Unfallatlas, 15 BL, 2019 und 2020)



Fuß-Rad-Unfälle und allgemeine Statistik

Unfälle überwiegend auf freier Strecke,
dabei häufiger auf Flächen des Radverkehrs

Unfallorte der Fuß-Rad-Unfälle
(1.482 U(P,S), Hergänge pol. Unfalldaten, 6 Städte, 2016 bis 2020)

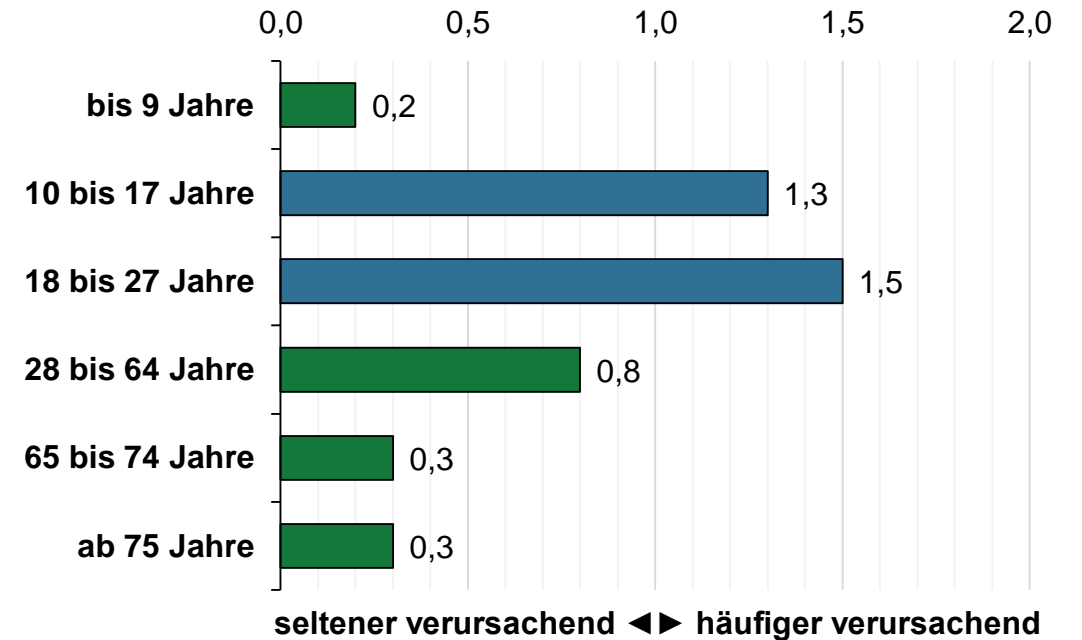


Fuß-Rad-Unfälle und allgemeine Statistik

Unfallverursachung etwas häufiger
(6 von 10 Fälle) durch Radfahrende

Junge Altersgruppen überproportional
häufig

**Altersgruppen verursachender Radfahrender
(in 59 % der Fälle) ggü. ihrem Anteil in der Bevölkerung**
(3.067 U(P), pol. Einzelunfalldaten, 3 BL + Hannover, 2016 bis 2020)

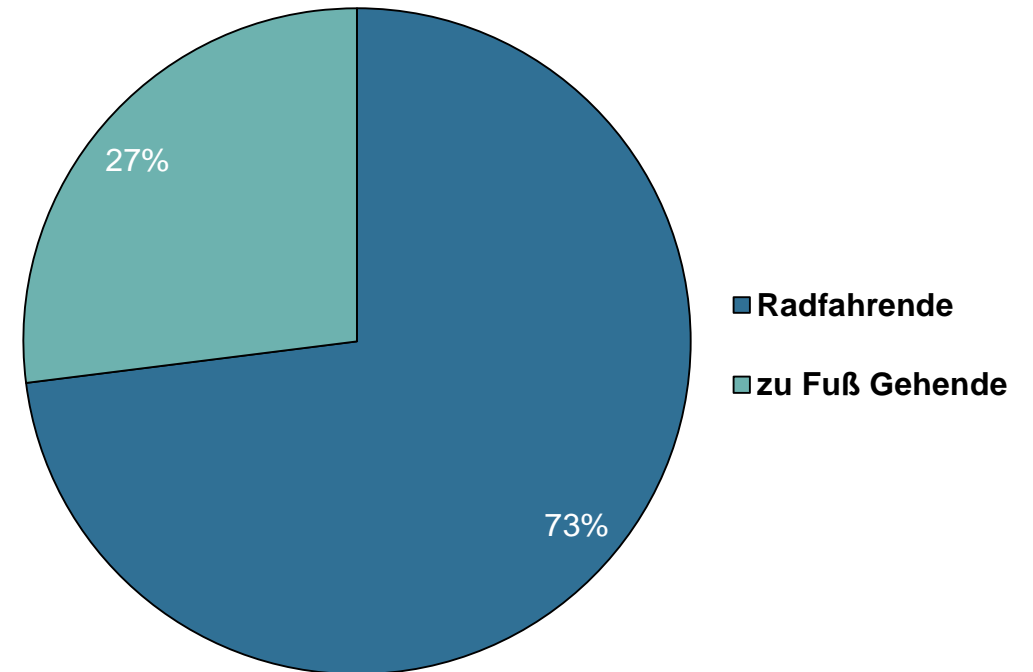


Fuß-Rad-Unfälle und allgemeine Statistik

„Unfallflucht“ sehr auffällig

Mehr als jeder 4. Unfall mit Unfallflucht

Unfallflucht bei Fuß-Rad-Unfällen (bei 28,3% der 3.067 U(P))
(polizeiliche Einzelunfalldaten, 3 BL + Hannover, 2016 bis 2020)



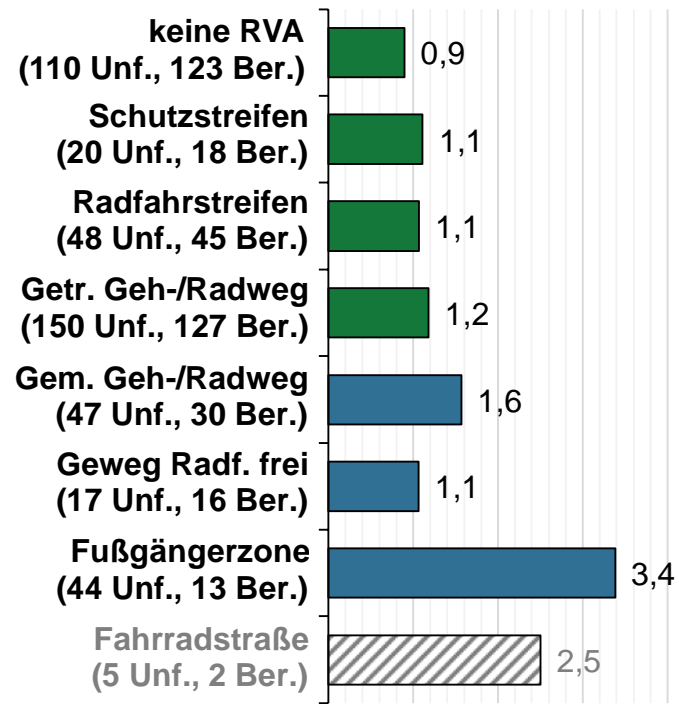
Unfallgeschehen und Infrastruktur - Führungsform

Gemeinsame Flächen unsicherer als getrennte Führungsformen

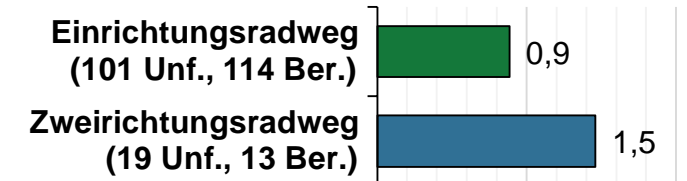
Fußgängerzonen besonders auffällig und von Fußgängern auch als unsicherer empfunden

Zweirichtungsradwege auffällig

Fuß-Rad-U(P,S) je Bereich
(441 U(P,S) insg., 6 Städte, 2016 bis 2020)



Fuß-Rad-U(P,S) im Seitenraum auf Ein- und Zweirichtungsradwegen



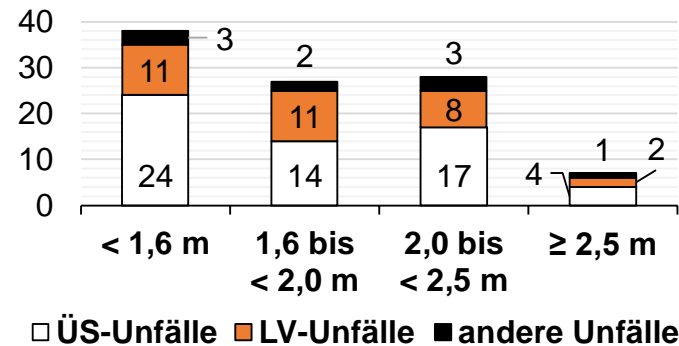
Unfallgeschehen und Infrastruktur - Breiten

Bei getrennten Führungen sind schmale aneinander grenzende Anlagen unsicherer

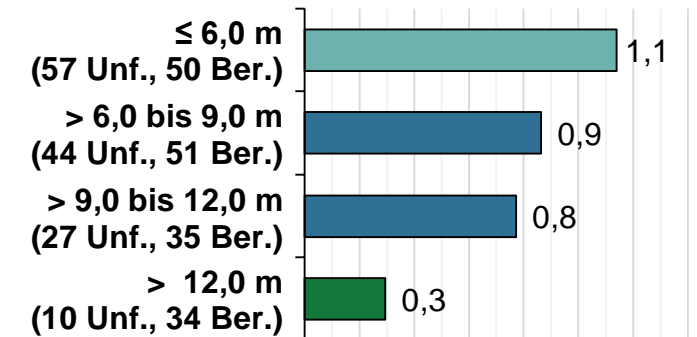
Mehr Unfälle bei schmalen Fahrbahnen

Bei steigender Fahrbahnbreite Querungen zunehmend an gesicherten Stellen

Unfälle im Seitenraum auf getrennten Geh- und Radwegen nach Radwegbreite



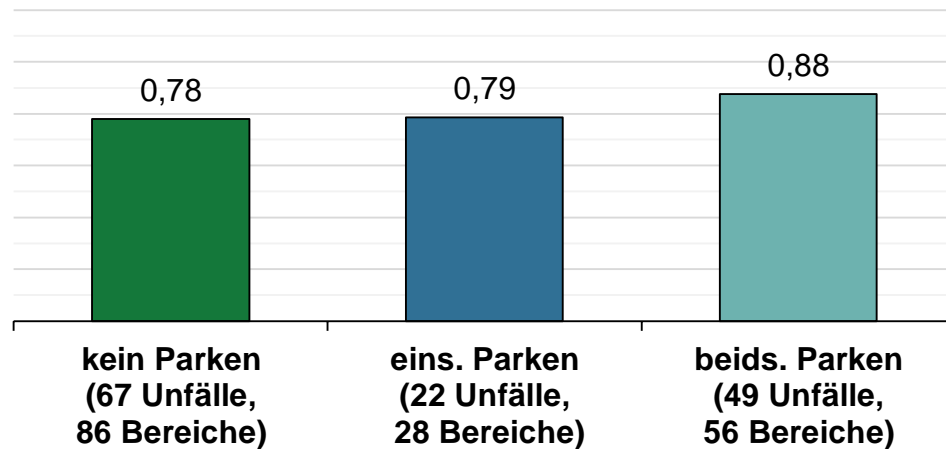
Fuß-Rad-U_{Typ4}(P,S) auf der Fahrbahn je Bereich nach der Fahrbahnbreite



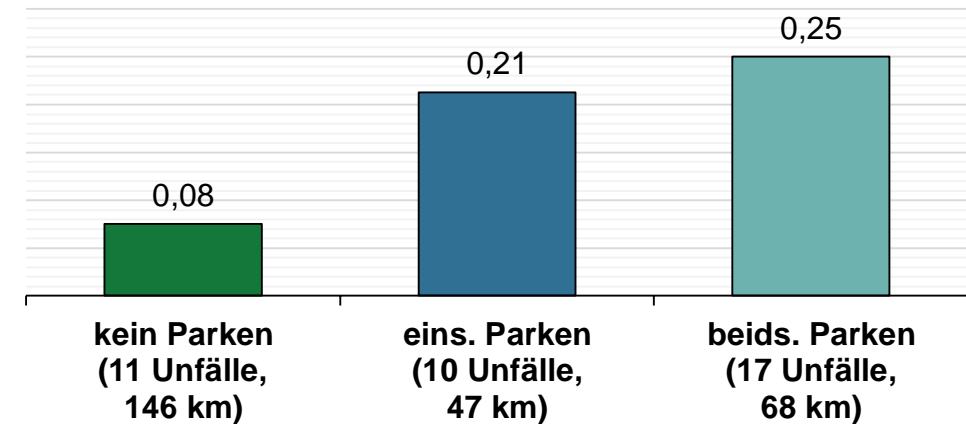
Unfallgeschehen und Infrastruktur - Parken

Markantes Unfallgeschehen bei parkenden Fahrzeugen

Fuß-Rad-U_{Typ4}(P,S) je Bereich



Fuß-Rad-U_{Typ4}(P,S) pro km und 5 Jahre im analysierten Straßennetz Dresden



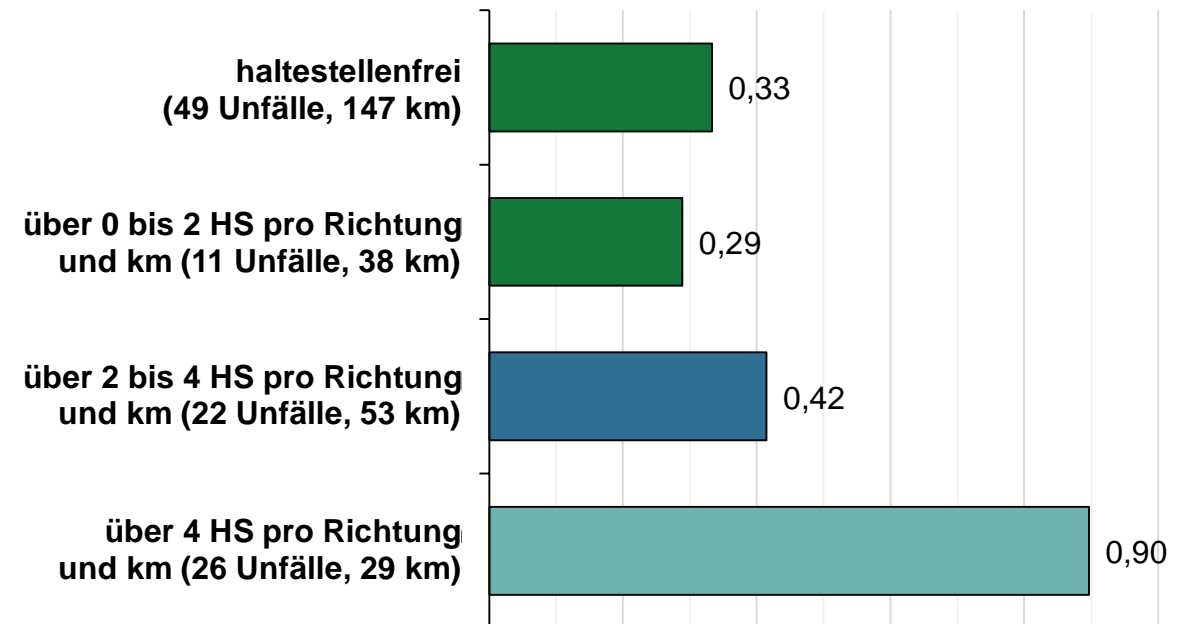
Unfallgeschehen und Infrastruktur - Haltestellen

Markantes Unfallgeschehen an Haltestellen des ÖPNV

Mehr als jeder 5. Unfall in den untersuchten auffälligen Bereichen ereignet sich an einer Haltestelle

Mehr Unfälle bei steigender Anzahl von Haltestellen pro Richtung

Fuß-Rad-U(P,S) pro km und 5 Jahre im analysierten Straßennetz Dresden



Beobachtete Konflikte und berichtete Fuß-Rad-Unfälle

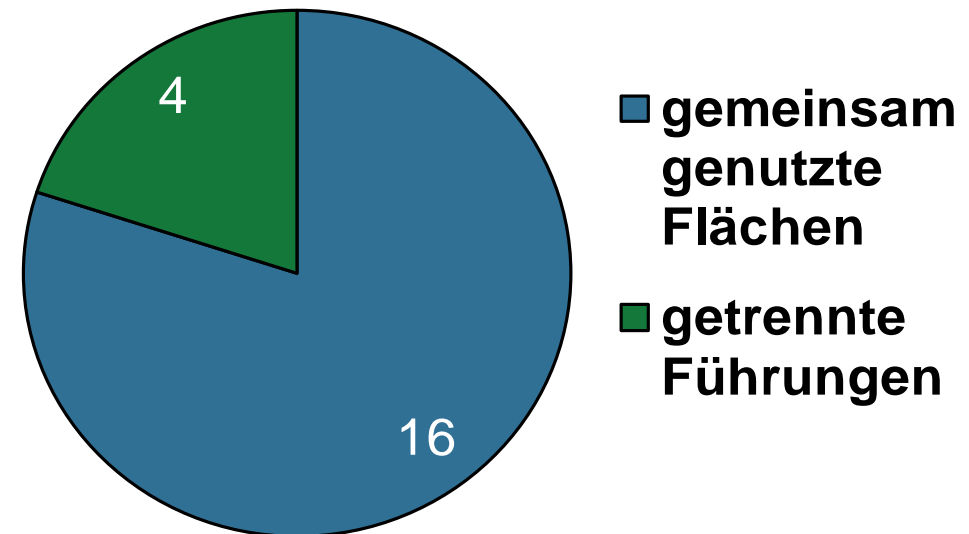
Insgesamt 20 Konflikte beobachtet

Konfliktgeschehen deutlich auffälliger bei gemeinsam genutzten Flächen

Beobachtete Konfliktkonstellationen ähneln dem Unfallgeschehen

Vor allem Überschreiten und Längsverkehr

Beobachtete Konflikte und grundsätzliche Führungsform



Zusammenfassung

Fuß-Rad-Unfälle gewinnen an Relevanz: Schwerere und schnellere Räder

Hohe Verletzungswahrscheinlichkeit für Fußgänger: demographischer Wandel

Unfallflucht sehr häufig (rund 25 % aller polizeibekanntes Unfälle)

Fußgängerzonen auffällig und von zu Fuß Gehenden auch als unsicher empfunden

Hoher Anteil der untersuchten Unfälle steht im Zusammenhang mit ÖPNV-Haltestellen

Große Probleme bei parkenden Fahrzeugen

Unfallverursachung häufig durch jüngere Altersgruppen

Empfehlungen

Reduzierung des ruhenden Kfz-Verkehrs an Stellen mit hoher Querungsfrequenz zu Fuß Gehender

Möglichst keine Zweirichtungsradswege bei hoher Querungsfrequenz zu Fuß Gehender

Keine Freigabe von Fußgängerzonen für den Radverkehr

Schmale Hochbordradswege zurückbauen

An Haltestellen Einzelfallabwägung erforderlich (Rad-Kfz-Konflikt vs. Fuß-Rad-Konflikt)

Verhaltenskampagnen für beide Beteiligten, vor allem junge Radfahrende

Danke für Ihre Aufmerksamkeit. Ihre Fragen?

wilhelmstraße 43 / 43G
10117 Berlin
T: 030-2020 5821
F: 030-2020 6821
E: unfallforschung@gdv.de

www.udv.de
facebook.com/unfallforschung
[Twitter.com/unfallforschung](https://twitter.com/unfallforschung)
www.youtube.com/unfallforschung