GDV
Unfallforschung
der Versicherer

Pressekonferenz

Schwere Radunfälle auf Landstraßen

11. Juli 2024, Münster

Kirstin Zeidler, Leiterin Unfallforschung der Versicherer im Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft

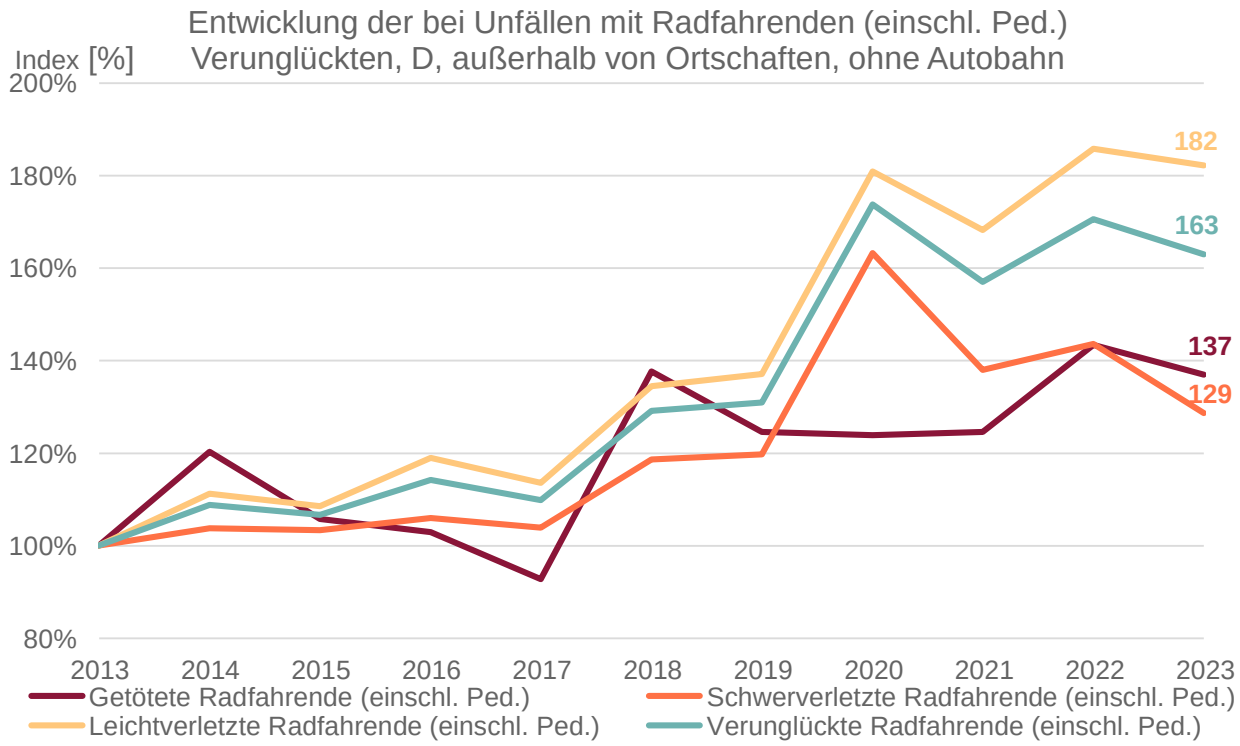
Zahl verunglückter Radfahrender außerorts wächst

Radverkehr nimmt zu
Personenkilometer in Mio. pro Tag
zwischen 2002 und 2017 +37 Prozent*

Immer mehr Radfahrende verunglücken

Zahl getöteter Radfahrender steigt
außerorts seit 2013 +37 Prozent
2023: 189 Getötete

Zahl schwer verletzter Radfahrender steigt
außerorts seit 2013 +29 Prozent
2023: 2.996 Schwerverletzte



*„Personenkilometer mit Fahrrad“ aus infas, DLR, IVT und infas 360 (2019): Mobilität in Deutschland (im Auftrag des BMVI)
**Quelle: Statistisches Bundesamt, Fachserie 8 Reihe 7 Verkehr Verkehrsunfälle, Tab. 5.1.1 ; 2023: destatis 2024 Genesis online Tab. 46241-0007 – Stand 5.7.24

Methodisches Vorgehen

Vorhandene Erkenntnisse

- Radverkehrsunfallgeschehen
- Radverkehrsführungen auf Außerortsstraßen
- Bereits identifizierte Defizite

Unfallanalyse

- Makroskopische Unfallanalyse (Deutschland)
- Mikroskopische Unfallanalyse (9 Bundesländer)

Detailanalyse

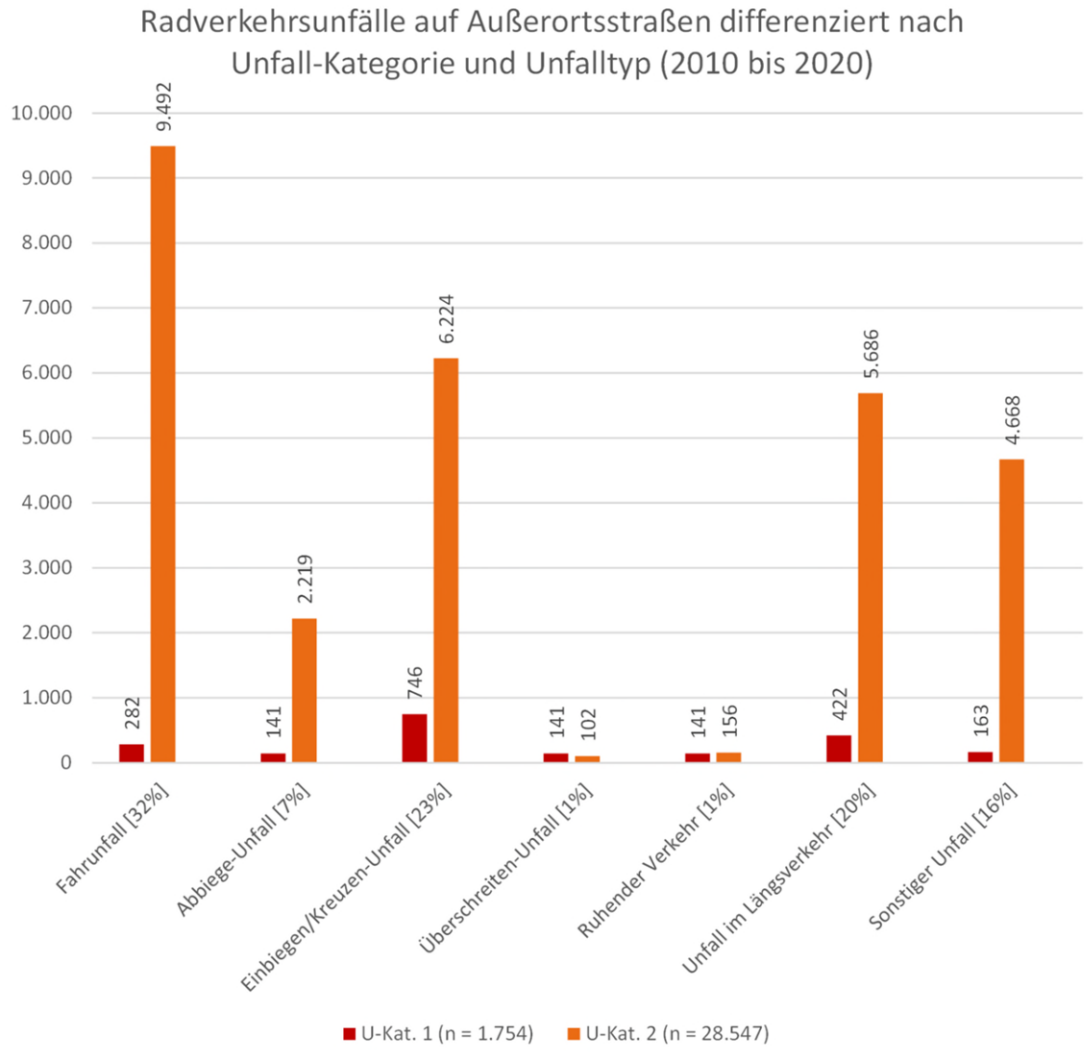
- Analyse Unfallhergänge
  (392 Unfälle mit Getöteten/Schwerverletzten)
- Bestandsauditierung (40 Örtlichkeiten)



Unfalltypen

Schwere Radunfälle außerhalb von Ortschaften…

- meist bei **Fahrunfällen**, beim **Einbiegen/Kreuzen** und im **Längsverkehr**
- **keine strukturellen Unterschiede zwischen** Unfällen mit **Pedelec** oder **klassischem Fahrrad**



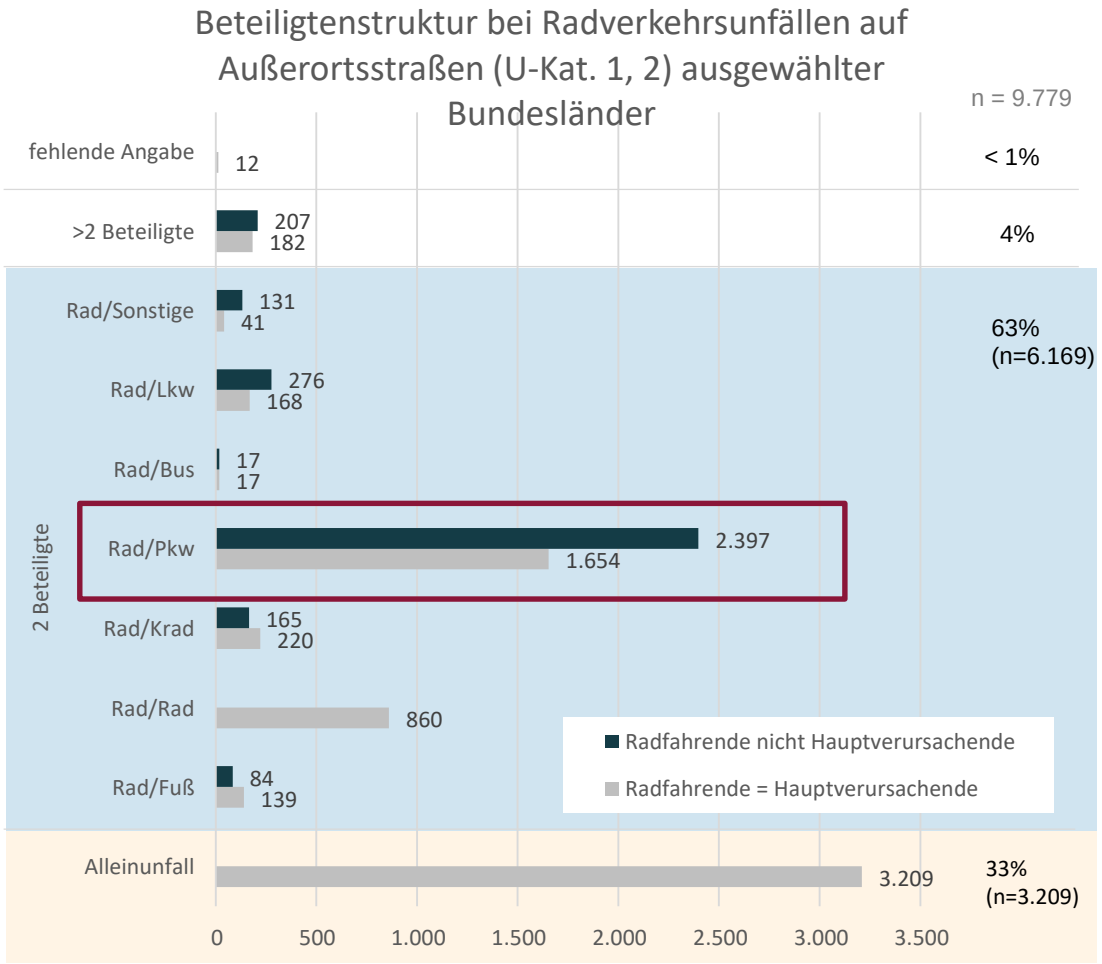
Forschungsdatenzentrum (FDZ) der Statistischen Ämter des Bundes und der Länder, Mikrodaten aus der Statistik der Straßenverkehrsunfälle, 2010-2020, eigene Berechnungen

Unfallbeteiligte schwere Radunfälle

Schwere Radunfälle außerorts…

- **Hauptunfallgegner Pkw,**
  auch meist Hauptverursacher
  (41 % aller Unfälle
  59 % davon durch Pkw verursacht)

- **jeder dritte Unfall allein ohne Beteiligte**,
  meist Fahrunfälle



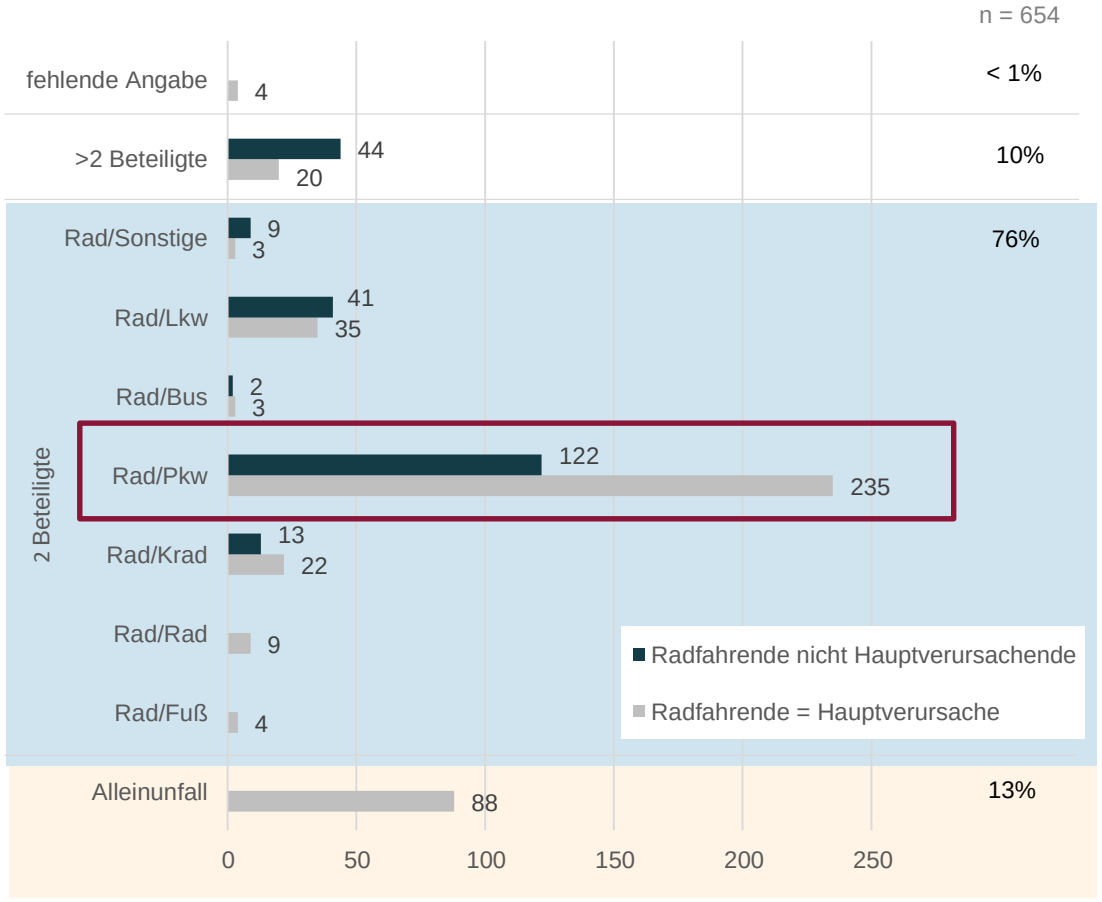
Datenbasis: StMB (2022), GDV (2022), LBM (2022), Straßen.NRW (2022), ZPD Polizei NDS (2021)

Unfallbeteiligte tödliche Radunfälle

Tödliche Radunfälle außerorts…

- **Hauptunfallgegner Pkw**
- **Radfahrende sind bei zwei von drei Unfällen Hauptverursachende**
  (gemäß polizeilicher Aufnahme)
  aber: geeignete Sicherheitsmaßnahmen fehlen oft
- **vergleichsweise geringer Anteil Alleinunfälle** (13 %)

Beteiligtenstruktur bei Radverkehrsunfällen auf Außerortsstraßen (U-Kat. 1) ausgewählter Bundesländer



Datenbasis: StMB (2022), GDV (2022), LBM (2022), Straßen.NRW (2022), ZPD Polizei NDS (2021)

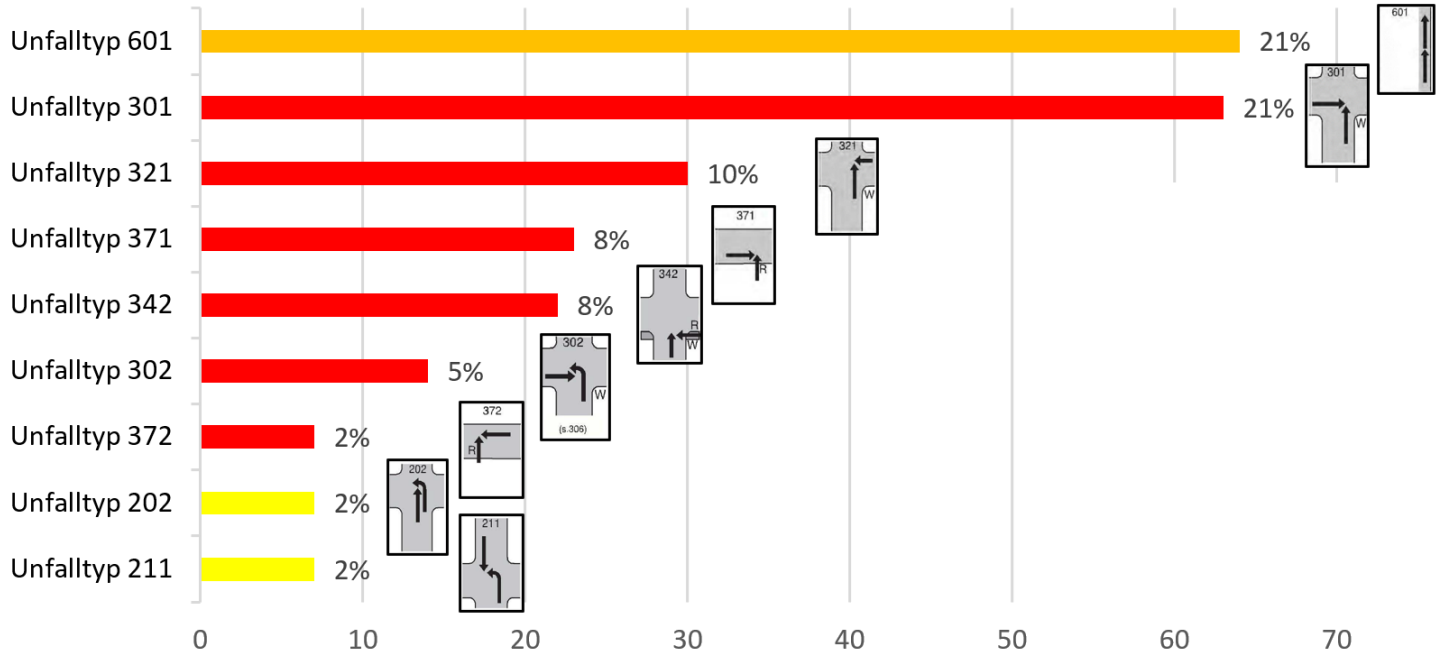
GDV Unfallforschung der Versicherer

Häufigste Unfalltypen mit mehreren Beteiligten

Einbiegen/Kreuzen

1. Vorfahrt links missachtet (Typ 301+302)
2. Vorfahrt rechts missachtet (Typ 321)

Auffahren auf der Strecke (Typ 601)



Detailanalyse häufigste dreistellige Unfalltypen von Radverkehrsunfällen mit zwei Beteiligten oder mehr, n=298

GDV Unfallforschung der Versicherer

Unfälle an Kreuzungen und Einmündungen (1/2)

- **68 Prozent der schweren Radunfälle**
- **tödliche Unfälle lt. Polizeiberichten meist von Radfahrenden verursacht, davon rund zwei Drittel Senioren**
  etwa beim Einbiegen/Kreuzen und Rotlichtverstöße
- **oft kein Radweg vorhanden**
- **auffällig oft betroffen: Zweirichtungsradwege mit Vorfahrt**
- **häufig***
  - **… schlechte Sicht**
  - **… mehr als 70 km/h erlaubt**
  - **… dichter Verkehr**







n=214, *Vor-Ort-Analysen Sicherheitsaudits

GDV Unfallforschung der Versicherer

Unfälle an Kreuzungen und Einmündung (2/2)

Beispiel

Einmündung mit Vorfahrtsregelung

Zwei-Richtungsradweg bevorrechtigt

Unfälle zwischen wartepflichtigen Kfz und bevorrechtigten Radfahrenden von rechts

Zu breite Zufahrt

Hohes Kfz-Verkehrsaufkommen aus untergeordneten Straße (Anschlussstelle einer Autobahn)

Bestandsauditierung - Knotenpunkt mit bevorrechtigter Radverkehrsführung (Beispiel)

Bauliche und verkehrliche Merkmale

Vorfahrtzeichengeregelter Knotenpunkt - Z. 205

Zulässige Höchstgeschwindigkeit der übergeordneten Straße: 70 km/h

Örtlichkeit

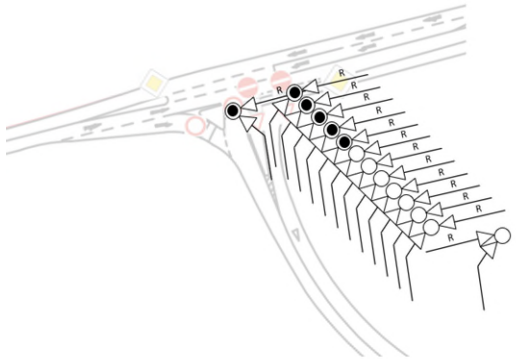




Unfallgeschehen 2017-2022

	U(S)	U(P)	U(SP)
Gesamt	0	18	6
Radverkehr	0	14	6

Unfalldiagramm Radverkehr



Unfälle auf Strecken (1/2)

- **32 Prozent der schweren Radunfälle**
- **drei von vier schweren Unfällen auf Strecken ohne Radwege**
- **Jeder vierte getötete Radfahrer im Längsverkehr**
- **meist fährt Pkw auf Rad auf**
- **schlechte Sicht: Schattenwurf, tief stehende Sonne**
- **überproportional viele tödliche Unfälle bei Dämmerung und Dunkelheit**
- **zulässige Geschwindigkeiten weit überwiegend 70 km/h und mehr,** Fahrgeschwindigkeiten unbekannt



n=101

Unfälle auf der Strecke (2/2)

Beispiel

Einbahnig zweistreifige Landstraße

100 km/h zulässig, Fahrgeschwindigkeit nicht bekannt

kein Radweg

Hohe Geschwindigkeiten und Radverkehr im Mischverkehr unverträglich

Bestandsauditierung - Freie Strecke (Beispiel einer Landesstraße)

Bauliche und verkehrliche Merkmale

Vorfahrtzeichengeregelter Knotenpunkt - Z. 205

Zulässige Höchstgeschwindigkeit der übergeordneten Straße: 100 km/h

Örtlichkeit

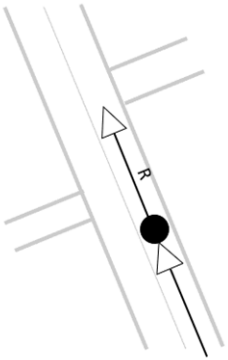




Unfallgeschehen 2017-2022

	U(S)	U(P)	U(SP)
Gesamt	0	1	1
Radverkehr	0	1	1

Unfalldiagramm Radverkehr



Regelungen zum Mischverkehr von Kfz und Rad

Innerhalb geschlossener Ortschaften kommt eine Anhebung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf höchstens 70 km/h grundsätzlich nur auf Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) in Betracht, auf denen benutzungspflichtige Radwege vorhanden sind und der Fußgängerquerverkehr durch Lichtzeichenanlagen sicher geführt wird.
(Zu Zeichen 274 VIII, Randnummer 10)

Außerhalb geschlossener Ortschaften können Geschwindigkeitsbeschränkungen […] erforderlich sein, wo Fußgänger oder Radfahrer im Längs- oder Querverkehr in besonderer Weise gefährdet sind; die zulässige Höchstgeschwindigkeit soll auf diesen Abschnitten in der Regel 70 km/h nicht übersteigen.
(Zu Zeichen 274 II 3., Randnummer 4)

Beim Neubau von Bundesstraßen müssen Radwege angelegt werden.

Quelle: Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) Vom 26. Januar 2001 In der Fassung vom 8. November 2021 sowie Grundsätze für Bau und Finanzierung von Radwegen an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes vom 21.04.2020

Fazit

Schwere Radverkehrsunfälle auf Landstraßen nehmen seit 2013 um rund ein Drittel zu

189 getötete Radfahrende auf Landstraßen in 2023 (42 % aller tödlichen Radunfälle) und 2.996 Schwerverletzte

Unfallbeteiligter überwiegend Pkw und meist auch Hauptverursacher

Unfallschwerpunkte: Kreuzungen (68 Prozent) und Strecken (32 Prozent), meist ohne Radwege

tödliche Unfälle an Kreuzungen mehrheitlich von Radfahrenden verursacht

Jeder vierte getötete Radfahrende im Längsverkehr, meist durch Auffahren, nicht durch geringen Überholabstand

Problematisch: schlechte Sicht (Verschattung, Dämmerung, Bepflanzung etc.) und hohe Geschwindigkeitsunterschiede

Ältere verunglücken häufiger schwer oder tödlich mit dem Fahrrad

Empfehlungen für mehr Verkehrssicherheit

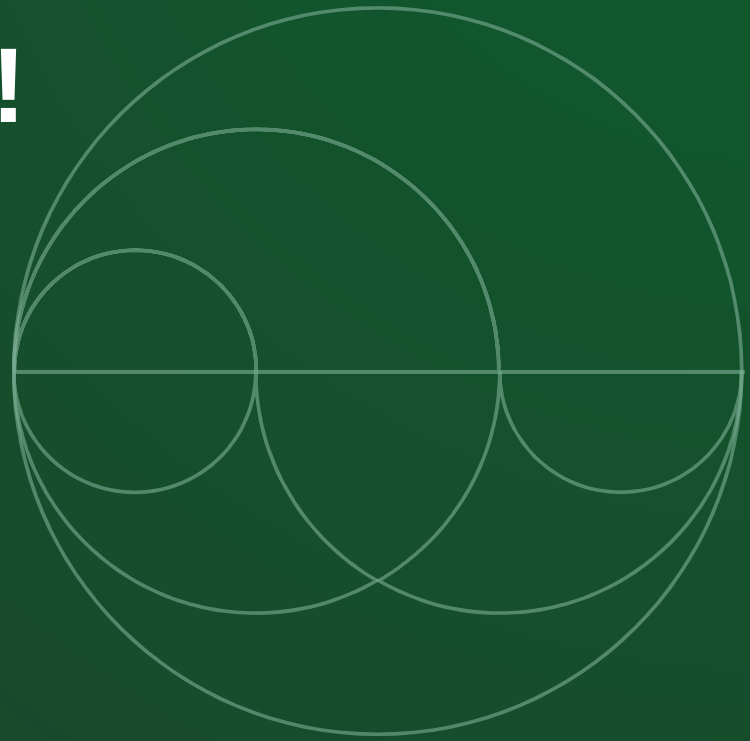
Rad- und Autoverkehr trennen – Wege abseits der Landstraße
- bestehende (Wirtschafts-)Wege nutzen
- vorhandene Radwege ausbauen
- neue Radwege anlegen
- wo unmöglich: an kritischen Stellen Geschwindigkeit je nach Sichtweite angemessen begrenzen
- Hinweise auf Gefahrenstellen

Kreuzungen:
sichere Übergänge, etwa Ampeln, Kreisverkehre, Unterführungen
Sicht verbessern – Grünpflege, Baumschnitt
bevorrechtigte Radwege auffälliger erkennbar machen oder Bevorrechtigung aufheben
an schlecht einsehbaren Kreuzungen mit Radverkehr Höchstgeschwindigkeit beschränken

Verhaltenskampagnen für Rad- und Autofahrende zu Sicherheit auf Landstraßen

Autohersteller: Fahrassistenzsysteme serienmäßig anbieten, die auch bei höheren Geschwindigkeiten vor Kollisionen mit Radfahrenden warnen bzw. diese durch Bremsung und Lenkunterstützung verhindern

Danke für Ihre Aufmerksamkeit!
Gerne Fragen…



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

www.udv.de
www.youtube.com/unfallforschung