

# Unfallforschung *kommunal*

Nr. 16

Unfallforschung  
der Versicherer  
GDV

## Unfälle zwischen abbiegenden Kfz und Radfahrern

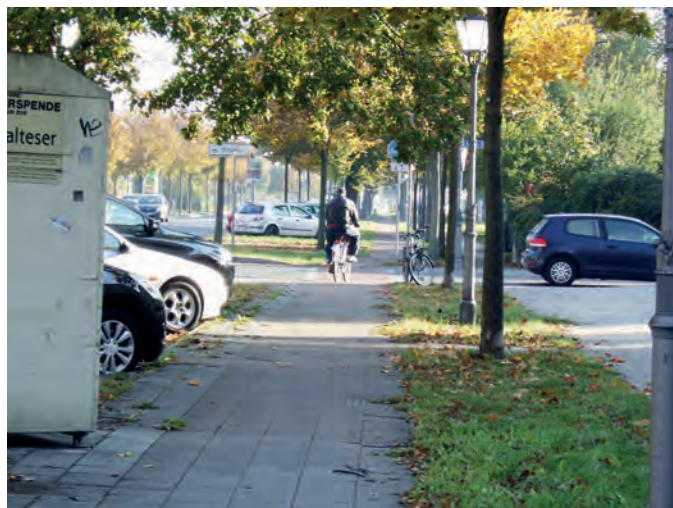
Jede vierte im innerörtlichen Straßenverkehr verunglückte Person ist ein Radfahrer. Unfälle mit abbiegenden Kraftfahrzeugen und geradeaus fahrenden Radfahrern machen dabei einen erheblichen Anteil an Radverkehrsunfällen aus und sind zumeist sehr schwer in ihren Folgen. Eine von der Unfallforschung der Versicherer (UDV) zum Unfallgeschehen zwischen abbiegenden Kfz und geradeausfahrenden Radfahrern durchgeführte Studie untersuchte die Einflüsse der Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur und des Verhaltens der Verkehrsteilnehmer auf die Verkehrssicherheit beim Abbiegen an innerörtlichen Knotenpunkten.

Im Rahmen des Projektes wurden in den vier Städten Erfurt, Darmstadt, Magdeburg und Münster rund 900 Unfälle zwischen abbiegenden Kfz und geradeausfahrenden Radfahrern aus den Jahren 2007 - 2009 analysiert. An 43 Knotenpunkten erfolgten ergänzende Verhaltensbeobachtungen.

Eine zusätzlich durchgeführte repräsentative Telefonbefragung in den Untersuchungsstädten gab zudem Auskunft über das subjektive Sicherheitsempfinden unterschiedlicher Radverkehrsführungen, die Einschätzung des eigenen Verhaltens und den Kenntnisstand zur Verkehrsregelung.

Die Unfalluntersuchungen zeigen, dass Kfz-Fahrer zu mehr als 90% Hauptverursacher der Abbiegeunfälle sind. Unfälle werden jedoch auch durch Radfahrer begünstigt, die unerlaubt die Gehwege nutzen oder auf der falschen Seite (Geisterradler) fahren.

Etwa zwei Drittel der Unfälle sind Rechtsabbiegeunfälle. Als besonders unfallauffällig in Bezug auf Rechtsabbiegeunfälle haben sich Radwege mit einer Furtabsetzung von mehr als zwei Metern in Verbindung mit Sichthindernissen herausgestellt.



Radwege mit Furtabsetzungen von mehr als zwei Metern und Sichthindernissen sind gefährlich

In Bezug auf Linksabbiegeunfälle ergeben sich hohe Unfallrisiken an unsignalisierten Knotenpunkten, wenn der Radverkehr auf der Fahrbahn (ohne Schutzstreifen oder Radfahrstreifen) geführt wird. Bei geringen Linksabbiege- und Radfahrerverkehrsstärken werden Radfahrer hier vom Kfz öfter übersehen. Begünstigt wird dies zudem zum Teil durch die Freigabe des Gehweges für den Radverkehr („Gehweg - Radfahrer frei“).

Im Rahmen der Verhaltensbeobachtungen wurde festgestellt, dass jeder fünfte Kfz-Fahrer keinen Schulterblick macht, auch dann nicht, wenn sich ein Radfahrer in direkter Nähe befindet. An Knotenpunkten mit Lichtsignalanlage ist weiterhin die Signalisierungsphase für Kfz- und Radfahrer entscheidend. Besonders gefährlich sind Situationen, wenn beide Verkehrsteilnehmer bei Grünsignal die Lichtsignalanlage erreichen oder wenn Kfz-Fahrer bei Grünbeginn anfahren und Radfahrer, gleichzeitig von hinten kommend, geradeaus durchfahren. Ebenfalls auffällige Verkehrssituationen sind bei Abbiegekolonnen zu beobachten. Befinden sich abbiegende Kfz-Fahrer in einer Abbiegekolonne, geraten sie beim Abbiegen sechsmal häufiger in einen Konflikt mit einem geradeausfahrenden Radfahrer.

Die Telefonbefragung zeigte, dass die beim Abbiegen geltenden Vorfahrtsregeln im Allgemeinen bekannt sind. Jedoch wussten 85 % der befragten Rad- und Kfz-Fahrer nicht, dass Radfahrer Radverkehrsanlagen nur benutzen müssen, wenn diese ausgeschildert (benutzungspflichtig) sind. Signifikante Unterschiede zwischen Kfz- und Radfahrern bestehen hierbei nicht.

Die Unfallforschung der Versicherer zieht aus ihrer Studie vor allem folgendes Fazit:

- Die Infrastruktur an Knotenpunkten ist so zu gestalten und instand zu halten, dass ein Sichtkontakt zwischen Autofahrern und Radfahrern gewährleistet ist. Sichthindernisse sind zu entfernen und Sichtfelder müssen auch für den Schulterblick freigehalten werden. Eine Führung der Radfahrer auf der Fahrbahn (z. B. auf Schutz- oder Radfahrstreifen) oder eine fahrbahnahe Führung auf Radwegen wird empfohlen.

- Radverkehrsanlagen müssen regelkonform gestaltet, erkennbar und verständlich sein. Dieses gilt auch für Radwege mit fehlender Benutzungspflicht, ansonsten sollten diese zurückgebaut werden. Die Führungsform „Gehweg - Radfahrer frei“ sollte vermieden werden.
- Die vollständig getrennte Lichtsignalisierung der Abbieger und geradeausfahrenden Radfahrer wird vor allem bei hohen Abbiegeverkehrsstärken, zügiger Linienführung der Abbieger (große Radien), hohen Geschwindigkeiten des Radverkehrs (z. B. Gefällestrecken), an komplexen oder unübersichtlichen Knotenpunkten sowie bei Sichthindernissen, die nicht beseitigt werden können (z. B. Gebäudevorsprünge) empfohlen.
- Autofahrer können nicht erkennen, wann Radverkehrsanlagen benutzungspflichtig sind oder ob linksfahrende Radfahrer illegal oder legal unterwegs sind. Für die Situation des Abbiegens ist der rücksichtsvolle Umgang miteinander nach § 1 der StVO also zu betonen. Die (non-verbale) Kommunikation zwischen den Beteiligten und der Schulterblick von Autofahrer und Radfahrer müssen selbstverständlich werden. Es sollten alle Möglichkeiten ergriffen werden, um in dieser Hinsicht eine Sensibilisierung der Verkehrsteilnehmer zu erreichen, dazu gehören Kampagnen, aber auch eine Behandlung der Thematik in den Medien und der Ausbildung.

**Weitere Informationen unter: [www.udv.de/radfahrer](http://www.udv.de/radfahrer)**

#### **Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V. Unfallforschung der Versicherer**

Wilhelmstraße 43/43G, 10117 Berlin  
Postfach 08 02 64, 10002 Berlin

E-Mail: [unfallforschung@gdv.de](mailto:unfallforschung@gdv.de)  
Internet: [www.udv.de](http://www.udv.de)  
Facebook: [www.facebook.com/unfallforschung](http://www.facebook.com/unfallforschung)  
Twitter: [@unfallforschung](https://twitter.com/unfallforschung)  
YouTube: [www.YouTube.com/unfallforschung](http://www.YouTube.com/unfallforschung)

Redaktion: Marcel Schreiber  
Erstellt: 07/2013