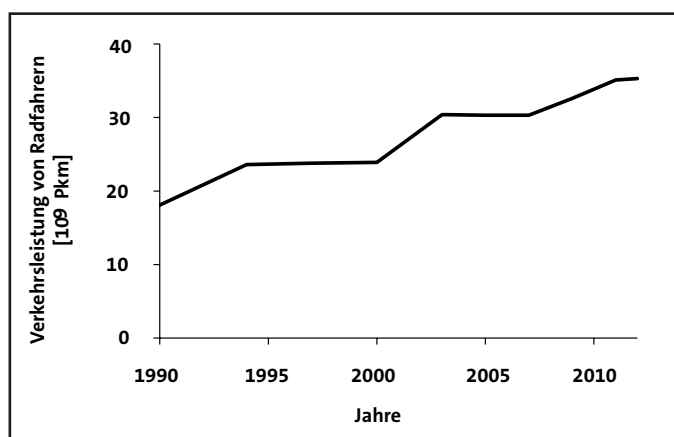


# Unfallforschung kommunal

Nr. 21

## Sicherheit des zukünftigen Radverkehrs

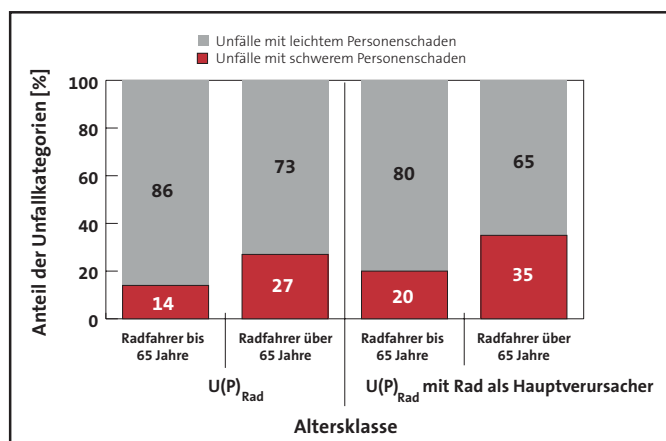
Der Radverkehr in Städten erfährt derzeit einen Wandel in mehrerer Hinsicht. Zum einen zeigen Studien einen Anstieg des Radverkehrs, aber auch eine Zunahme der gefahrenen Rad-Geschwindigkeiten. Zum anderen bewirkt der demografische Wandel, dass zunehmend ältere Menschen mit dem Fahrrad unterwegs sind. Können die heutigen Radverkehrsanlagen den zukünftigen Anforderungen des Radverkehrs bewältigen und welche Veränderungen im Unfallgeschehen sind aufgrund des derzeitigen Wandels zu erwarten?



Entwicklung der Verkehrsleistung von Radfahrern

### Unfallrisiko Radfahren

Ein Vergleich des Unfallgeschehens in mehreren deutschen Städten zeigt, dass Radfahrer bezogen auf ihre Teilnahme im Verkehr häufiger verunglücken, als dies für andere Verkehrsteilnehmer gilt. Während seit einigen Jahren ein allgemeiner Rückgang der Unfälle mit schwerem Personenschaden verzeichnet werden konnte, hatte der Radverkehr daran nur eine geringere Teilhabe.



Unfallschwere an Knotenpunkten nach Altersklassen

### Entwicklung des Radunfallgeschehens

Vergleichende Untersuchungen haben gezeigt, dass sich die Geschwindigkeiten, soziodemografische Zusammensetzung und Verkehrsstärken des Radverkehrs unterschiedlich auf dessen Unfallgeschehen, Unfallschwere und typische Unfallkonstellationen auswirken.

Auch wenn sich das Unfallrisiko zwischen einzelnen Altersgruppen unterscheidet, werden die Anzahl der zukünftigen Radunfälle und der Anteil schwerer Unfälle im Wesentlichen durch den Anstieg der Radverkehrsstärken bestimmt. Die Rad-Geschwindigkeiten und veränderte soziodemografische Zusammensetzung beeinflussen dagegen maßgeblich die typischen Unfallkonstellationen. Generell ist mit einer Zunahme besonders der schweren Radunfälle zu rechnen. Auch in Zukunft ist damit im Gegensatz zum Gesamtunfallgeschehen kein Rückgang des Anteils schwerer Unfälle zu erwarten.

---

## Veränderungen im Unfallgeschehen

---

Aufgrund des demografischen Wandels werden mehr ältere Radfahrer am Verkehr teilnehmen. Während sich dies an Streckenabschnitten in einem Anstieg der „Fahrunfälle“ widerspiegelt, bewirkt er an Knotenpunkten einen Anstieg der „Einbiegen-/Kreuzen-Unfälle“.

Sowohl höhere Rad-Geschwindigkeiten als auch steigendes Radverkehrsaufkommen bewirken an Strecken hingegen einen Anstieg der „Unfälle im Längsverkehr“ und der „Unfälle durch ruhenden Verkehr“.

Die Entwicklung des zukünftigen Unfallgeschehens ist daher im Wesentlichen von den einzelnen Entwicklungen des Radverkehrs im Hinblick auf Geschwindigkeit, Alterszusammensetzung und Aufkommen abhängig.

---

## Anforderungen an die Radinfrastruktur

---

Die Empfehlungen der Unfallforschung der Versicherer ergeben sich differenziert nach den Möglichkeiten der Entwicklung des Radverkehrs.

Bei steigenden Radverkehrsstärken sollten:

- an stark befahrenen Strecken vermehrt Radverkehrsanlagen mit ausreichenden Breiten zum Überholen gebaut werden,
- ausreichende Sicherheitsräume zu Kfz-Parkstreifen bei Radfahrstreifen beachtet werden und
- Fahrradstraßen als Netzalternative zu Verkehrsstraßen verstärkt Einsatz finden.

Im Hinblick auf den demografischen Wandel sollten:

- an Einmündungen und Grundstückszufahrten Sicherungsmaßnahmen (z.B. deutliche Markierungen, Beschilderungen, Aufpflasterungen etc.) getroffen werden,
- Radfahrer für die besonderen Gefahren beim regelwidrigen Fahren entgegen der vorgeschriebenen Fahrtrichtung sensibilisiert werden,
- an Ampelkreuzungen die Signalschaltungen hinsichtlich möglichst konfliktfreier Führung der abbiegenden Ströme geprüft werden,
- Nachabschaltung von Ampeln möglichst unterbleiben und
- die Sichtbeziehungen auf die Ampeln gewährleistet werden.

Steigende Radgeschwindigkeiten erfordern:

- ausreichende Breiten von Radwegen und Radfahrstreifen,
- ausreichende Sicherheitsräume zwischen der Fahrbahn und Parkstreifen und
- eine Sensibilisierung von Radfahrergruppen mit höheren Geschwindigkeiten (Jugendliche, Pedelec-Fahrer) für die speziellen Risiken.

Grundsätzlich kommen in Zukunft an Verkehrsstraßen weiterhin alle bislang gebräuchlichen Führungsformen für den Radverkehr wie Radwege, Radfahrstreifen, Schutzstreifen und Mischverkehrsführungen in Betracht. Diese sollten entsprechend den technischen Regelwerken geplant und gebaut werden.

An Ampelkreuzungen sprechen die niedrigeren Unfallraten für den vermehrten Einsatz von Radfahrstreifen und der Führung auf der Fahrbahn.

**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: Maria Pohle

Erstellt: 05/2015