

Fahrradunfallauswertung

Bielefeld 2002-2013

Zielstellung

Ist Rad fahren besonders gefährlich? Gibt es typische Radunfälle? Und welche Ansatzpunkte gibt es zur Hebung der Sicherheit? Die Bielefelder Verkehrsverbände ADFC, GAFF und

VCD, die im Arbeitskreis Rad der Stadt mitarbeiten, haben die Unfalldaten der Jahre 2002-2013 nach diesen Fragen ausgewertet und legen hier die Ergebnisse vor.

Datengrundlage

Für die Auswertung standen die polizeilich erhobenen Unfalldaten der Jahre 2002 bis 2013 zur Verfügung. Es handelt sich um insgesamt 48.200 Unfälle. Ausgenommen sind die Bagatellunfälle, zu denen keine näheren Unfalldaten erhoben werden. Für diese Auswertung wurden daraus die Unfälle ausgewählt, bei denen Radfahrende beteiligt waren. Dies sind 4.768 Radfahrurfälle.

Die Radunfälle werden bisher nur in der Jahresbilanz der Polizei aufgelistet. In diesem Umfang und in der Tiefe der Unfallanalyse werden Radunfälle in Bielefeld erstmals ausgewertet. Die große Datenbasis und der lange Betrachtungszeitraum erlauben es, zufällige Schwankungen auszublenden. So ergibt sich ein Bild des Radunfallgeschehens in besonderer Klarheit.

Wir danken der Polizei Bielefeld für die Bereitstellung der Daten.



Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club
Stadtverband Bielefeld e.V.



Gruppe aktiver Fahrradfahrer
und Fußgänger e.V.



Kreisverband
Ostwestfalen-Lippe e.V.

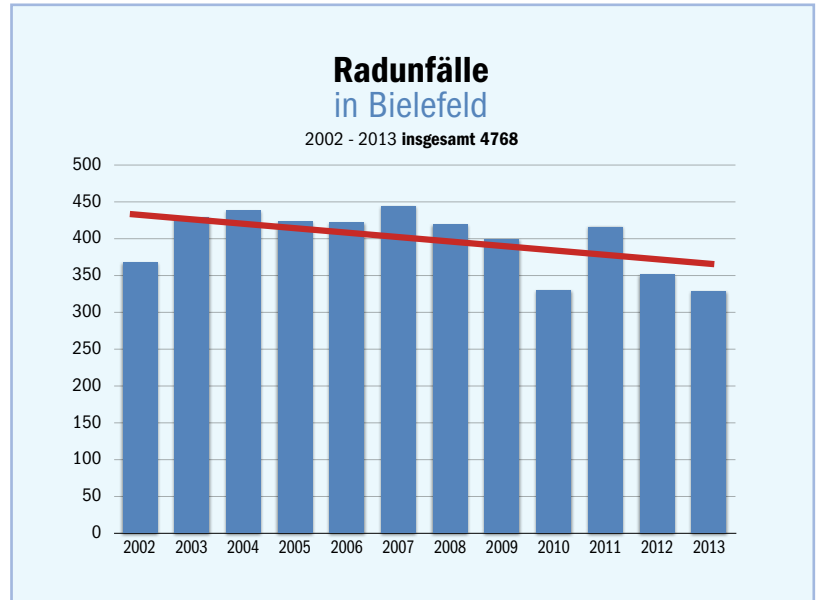
Erarbeitet von:

Christof Hanke, ADFC E-Mail: adfc.bielefeld@gmx.de
Christian Janßen, GAFF, E-Mail: info@sivus-online.de
Bernd Küffner, E-Mail: owl-buero@vcd.org, Tel.: 0521.63961
Grafiken: Michael Motyka, Transition Town Bielefeld e.V.

1. Wie ist der Trend?

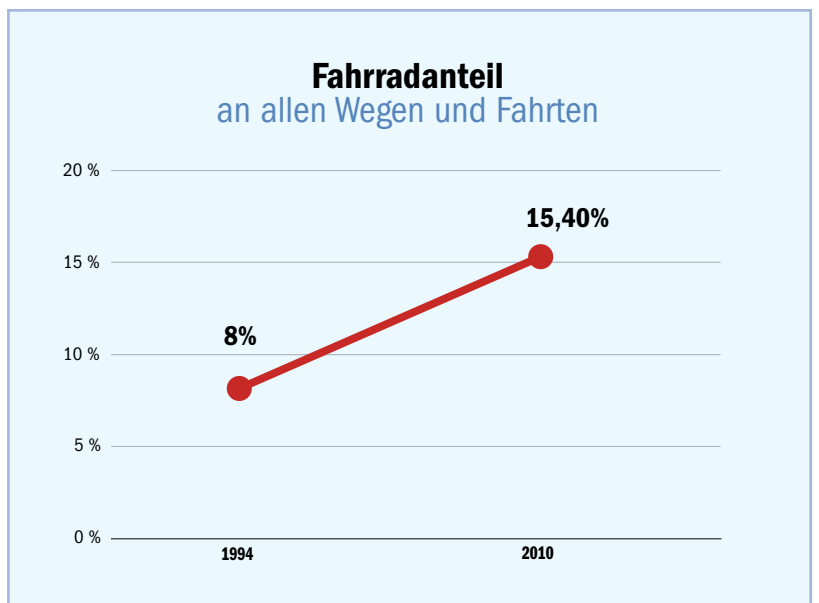
Die Unfälle mit Radfahrerbeteiligung nehmen im Auswertungszeitraum ab. Im Jahr 2013 wurde mit 329 Unfällen ein Tiefstand erreicht (Höchststand war 2007: 444 Unfälle).

Im gleichen Zeitraum ist in Bielefeld der Anteil des Fahrrads am Verkehr erheblich angestiegen. Während die Erhebung 1994 einen Radverkehrsanteil von 8% ergab, lag er 2010 bei 15,4%, fast doppelt so hoch.



Fahradunfälle in Bielefeld 2002-2013; Datengrundlage: Polizei Bielefeld;
Auswertung: ADFC – GAFF – VCD Bielefeld

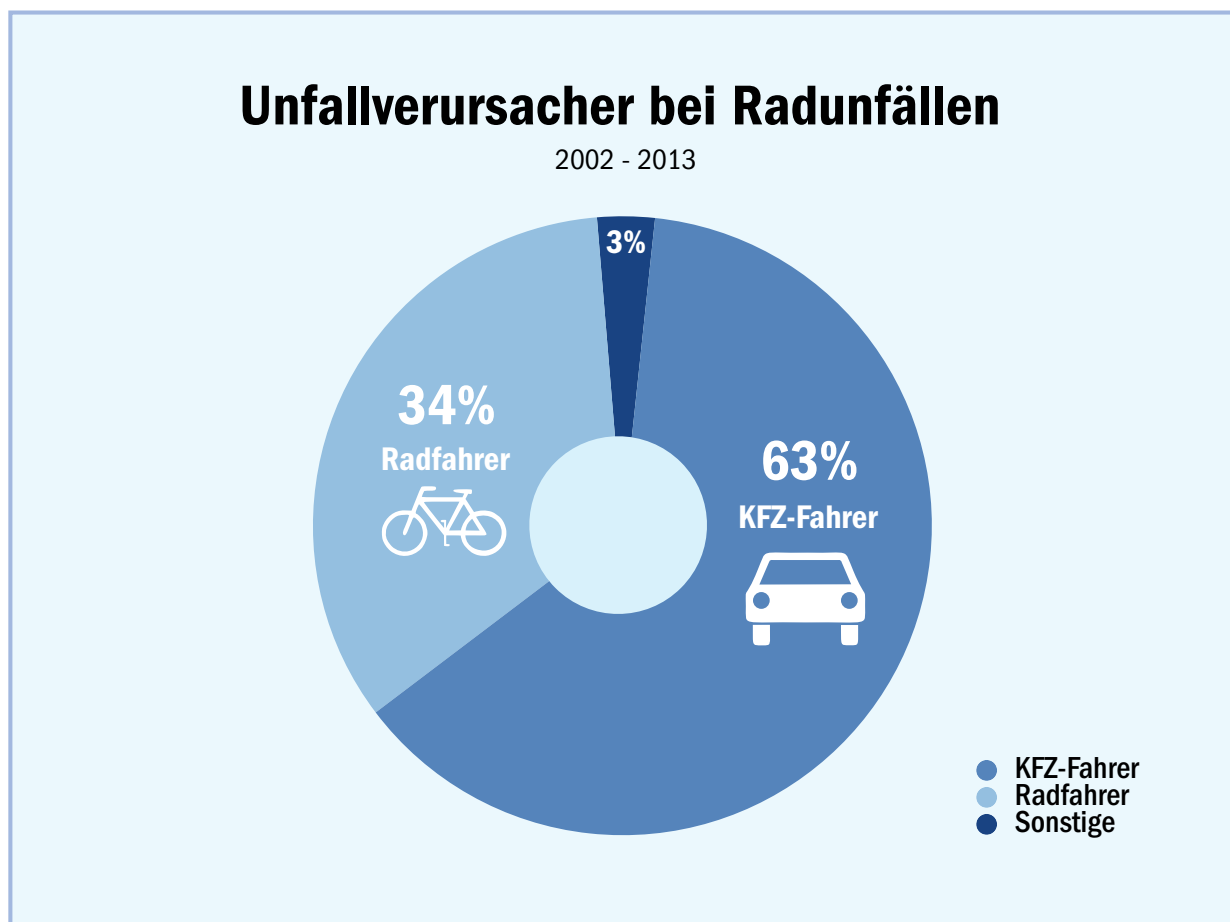
Der Radverkehrsanteil in Bielefeld dürfte 2002 bei schätzungsweise 11% gelegen haben und 2013 bei 17%. Er hat sich also im Auswertungszeitraum um rund die Hälfte erhöht. Die Radunfälle sind gleichzeitig zurückgegangen. Es bestätigt sich damit die Erkenntnis aus anderen Städten, dass eine Zunahme des Radverkehrsanteil ganz allgemein die Sicherheit im Straßenverkehr erhöht („Safety in numbers- Effekt“).



Quelle: Stadt Bielefeld, Amt für Verkehr

Fazit: Radfahren in Bielefeld ist in den letzten Jahren deutlich sicherer geworden.

2. Wer verursacht die Radunfälle?



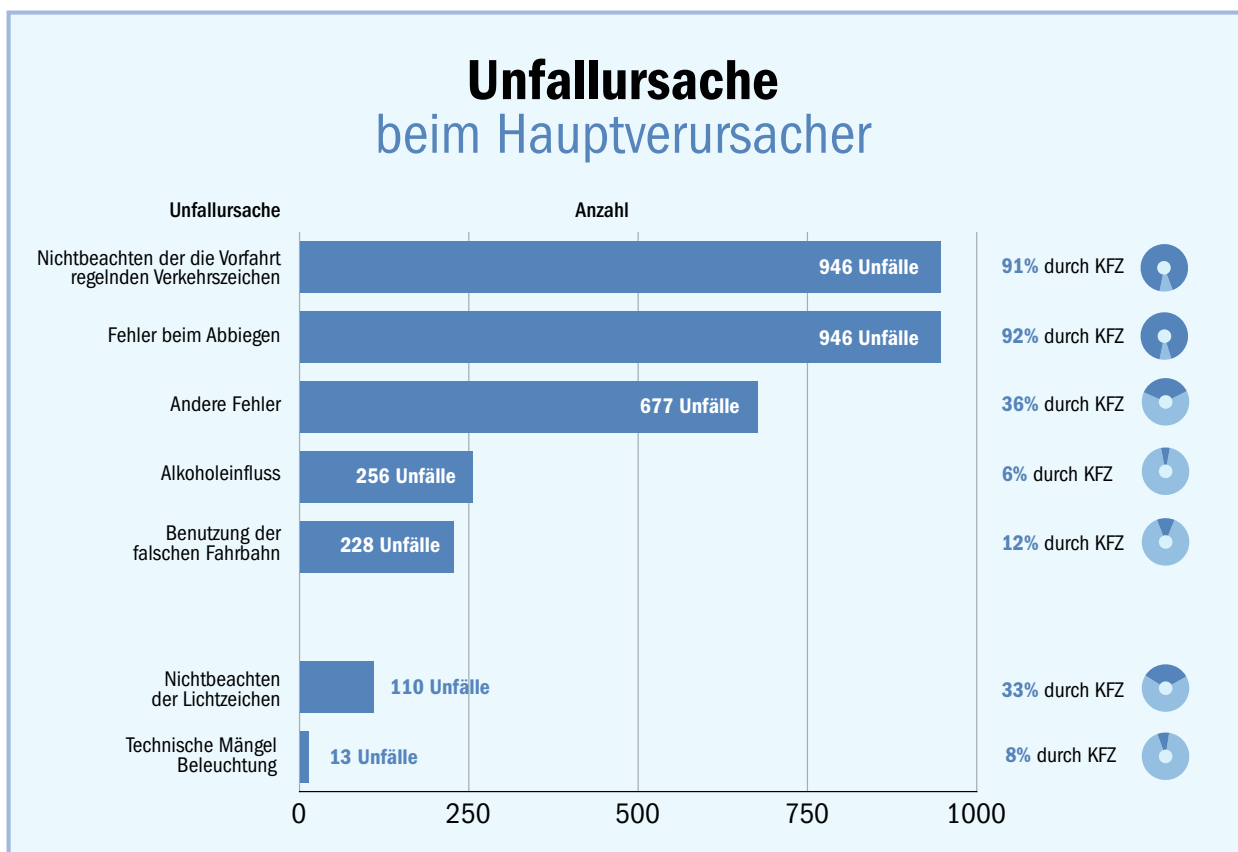
Fahrradunfälle in Bielefeld 2002-2013; Datengrundlage: Polizei Bielefeld; Auswertung: ADFC – GAFF – VCD Bielefeld

Hauptunfallverursacher der Radunfälle sind überwiegend die KFZ-Fahrenden (63%). Das erstaunt, da diese durch ihre Fahrausbildung einen höheren Kenntnisgrad haben. Dagegen sind unter den Radfahrenden viele Kinder. Wie die folgenden zwei Grafiken zeigen, werden Radfahrende oft an Kreuzungen und

Ausfahrten übersehen. Unter den 34% Unfällen, bei denen Radfahrende den Unfall verursacht haben, sind ferner 6% Alleinunfälle und 4% Zusammenstöße von Radfahrenden. Hier spielt neben der Fahrunsicherheit oft auch die Infrastruktur eine Rolle (zu geringe Radwegbreiten, Oberflächenmängel).

Fazit: Unfallursachen liegen weniger in der fehlenden Regelbeachtung der Radfahrenden. Weil Unfälle überwiegend durch KFZ-Fahrer verursacht werden, sollten Verkehrssicherheitsmaßnahmen im Bereich des Radverkehrs verstärkt auch KFZ-Fahrer einbeziehen.

3. Welche Ursachen haben die Unfälle?



Fahrradunfälle in Bielefeld 2002-2013; Datengrundlage: Polizei Bielefeld; Auswertung: ADFC – GAFF – VCD Bielefeld

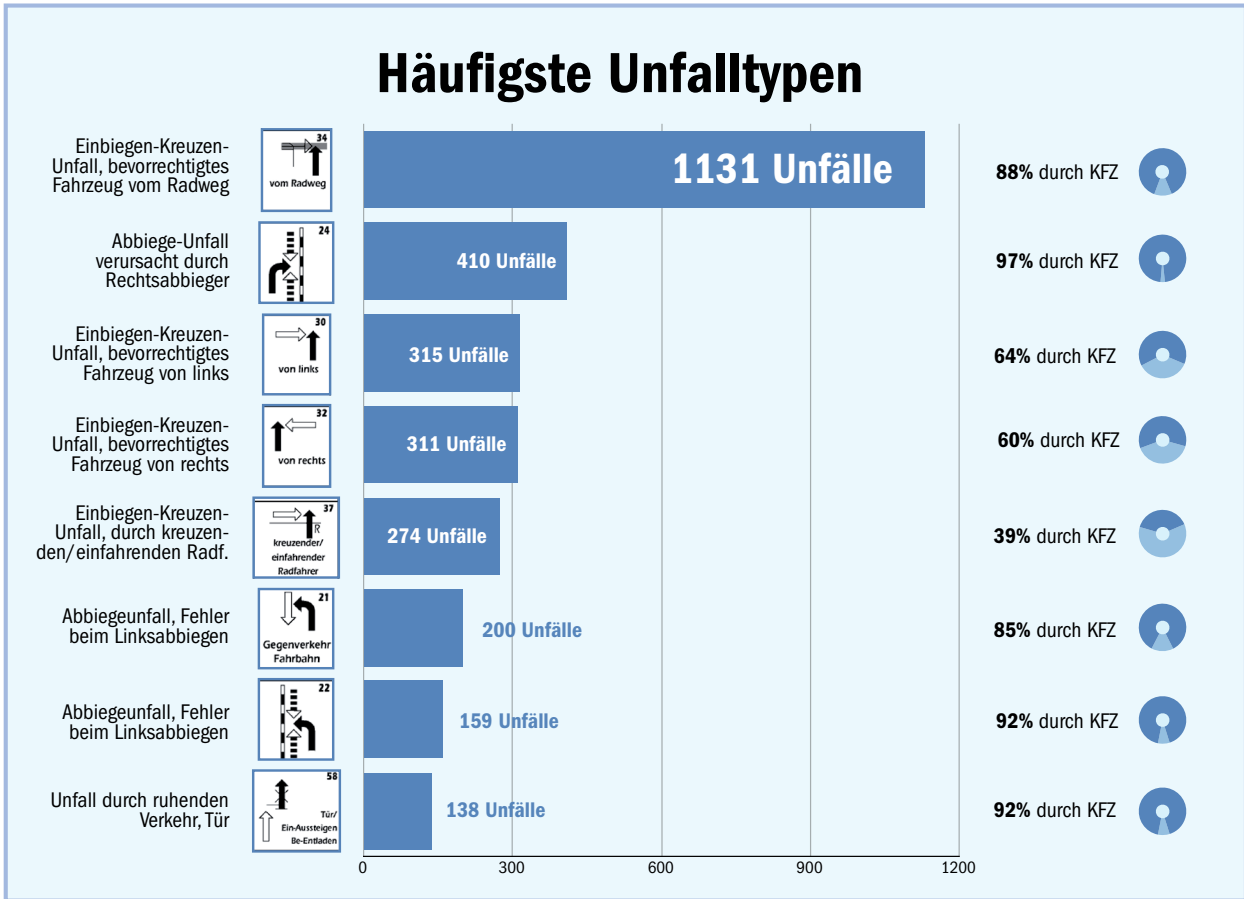
Mit Abstand am häufigsten ist die Nichtbeachtung von Vorfahrtszeichen sowie Fehler beim Abbiegen (jeweils 946 mal). Bei diesen Unfallursachen, die 40 % aller Unfälle ausmachen, sind KFZ-Fahrende in über 90% Unfallverursacher. Diese Unfälle werden häufig an Kreuzungen registriert, an denen KfZ Radwege oder Radfahrstreifen kreuzen, wie die Auswertung nach Unfalltyp auf dem folgenden Blatt zeigt

Das Fahren unter Alkohol ist 256 mal die Ursache, hier nur zu 6% auf Seiten der KFZ-Fahrer.

Anders als häufig vermutet, ist das Missachten einer roten Ampel als Unfallursache weniger bedeutend. Das Fahren ohne Licht war ebenfalls nur bei 13 Unfällen ursächlich.

Fazit: Die häufigste Unfallursache ist, dass Radfahrende in Kreuzungen vom KFZ-Führer übersehen werden. Dies deutet hin auf systematische Mängel in der Gestaltung der Verkehrswege und mangelndes Bewusstsein bei den Autofahrern für den Radverkehr.

4. Welche Unfalltypen fallen auf?



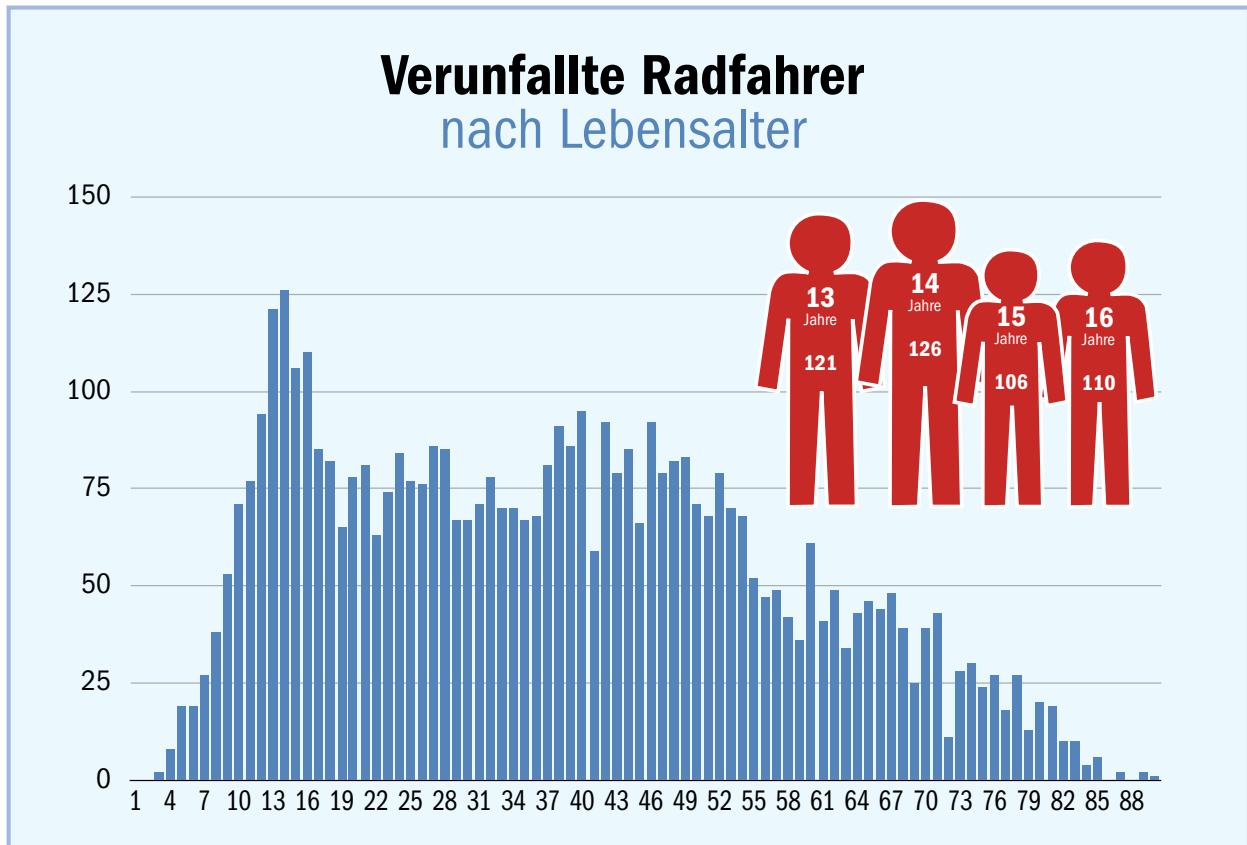
Fahrradunfälle in Bielefeld 2002-2013; Datengrundlage: Polizei Bielefeld; Auswertung: ADFC – GAFF – VCD Bielefeld

Der mit Abstand häufigste Unfalltyp ereignet sich bei Konflikten von Kfz- und Radverkehr auf Radverkehrsanlagen (Typ 34): Wir verzeichnen 1.131 Einbiegen-/Kreuzen-Unfälle auf Radwegen in 12 Jahren, das heißt jedes Jahr durchschnittlich fast 100 Radunfälle dieses Typs, die überwiegend (zu 88%) von Kfz verursacht werden.

Besonders die Nutzung linksliegender Radwege ist außerordentlich unfallträchtig. Von den 1.131 Radunfällen beim Einbiegen/Kreuzen geschehen 830 bei der Benutzung eines linken Radwegs. Das kommt sowohl bei zugelassenem Linksfahren vor (z.B. an der Artur-Ladebeck-Straße), als auch bei Radwegen, die nur rechtsseitig befahren werden dürfen (z.B. Herforder Straße).

Fazit: Die Unfallgefahr auf Radwegen auf Hochbordniveau (Gehweg) wird unterschätzt. Linksseitige Radwege sollten aus Sicherheitsgründen weitgehend aufgehoben werden. Dies entspricht auch den Vorgaben in der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung.

5. Welche Altersgruppen verunglücken?



Fahradunfälle in Bielefeld 2002-2013; Datengrundlage: Polizei Bielefeld; Auswertung: ADFC – GAFF – VCD Bielefeld

Der jüngste unfallbeteiligte Radfahrende war 3 Jahre, der älteste 90 Jahre. Am stärksten sind nicht wie oft vermutet die Senioren, sondern Kinder und Jugendliche unfallbeteiligt. Angeführt wird die Statistik von den 14-jährigen, gefolgt von den 13-jährigen.

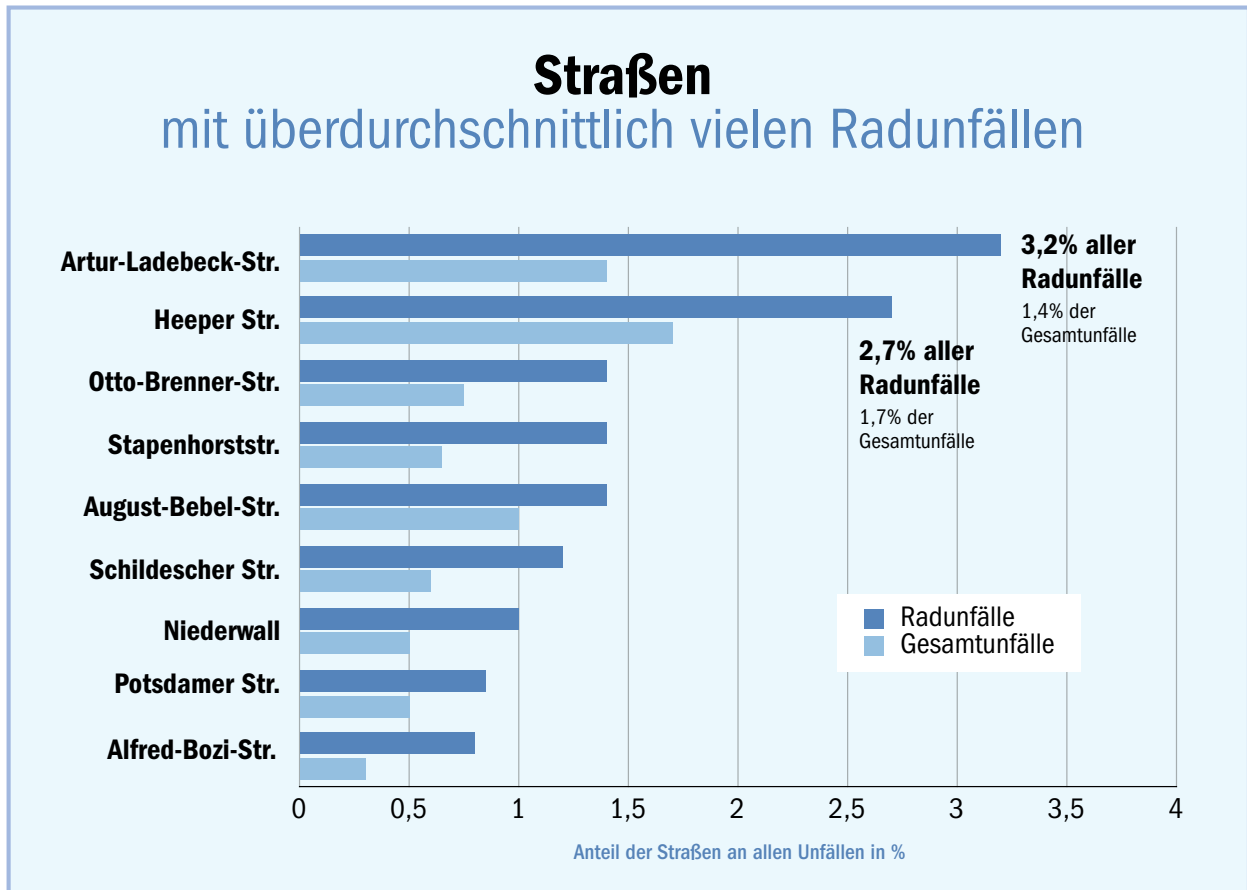
Die Gruppe der 10-18-jährigen machen 18% aller Unfallbeteiligten aus.

Die hohe Gefährdung der jungen, besonders schutzbedürftigen Radverkehrsteilnehmer (es handelt sich um Schüler der Klassen 5-10) in Bielefeld ist schmerzlich.

Fazit: a) Das Verkehrsklima sollte so verändert werden, dass Kinder sicherer unterwegs sein können. Dies kann v.a. durch eine Reduzierung der tatsächlich gefahrenen Kfz-Geschwindigkeit erreicht werden.

Fazit: b) Andererseits kann die Kompetenz für sicheres Radfahren systematischer angeeignet werden. Hier bietet sich die Anregung an, die schulische Mobilitäts-erziehung auf die Sekundarstufe auszudehnen bzw. sie zu verbessern. Die Kompetenz für sicheres Radfahren sollte darüber hinaus früh - gerade auch durch die Eltern - vermittelt werden.

6. Welche Straßen stechen hervor?



Fahrradunfälle in Bielefeld 2002-2013; Datengrundlage: Polizei Bielefeld; Auswertung: ADFC – GAFF – VCD Bielefeld

Einige Bielefelder Straßen sind besonders unfallauffällig. Wir haben den Anteil berechnet, den die Unfälle in einer Straße am gesamten Unfallgeschehen haben und zusätzlich den Anteil bei Radunfällen.

Zwei Straßen treten besonders hervor:

1. die Artur-Ladebeck-Straße. Hier ereignen sich 3,2% aller Radunfälle, aber nur 1,4% der Gesamtunfälle **2. die Heeper Straße.** Hier ereignen sich 2,7% aller Radunfälle gegenüber 1,7% der Gesamtunfälle. In absoluten Zahlen: 231 Radunfälle auf der Artur-Ladebeck-Straße, 193 Radunfälle auf der Heeper Straße.



Fazit: Das Unfallbild gibt deutliche Hinweise auf zwei Straßen, die für den Radverkehr sicherer gestaltet werden sollten.

Zusammenfassung der Ergebnisse

Schlussfolgerungen

1. Radfahren ist in Bielefeld deutlich sicherer geworden.
Das ist ermutigend für die Fahrradförderung.
2. Die Unfälle werden überwiegend von den Kraftfahrzeugführern verursacht.
Daher sollten Verkehrssicherheitsmaßnahmen zukünftig stärker hier ansetzen.
3. Vor allem die Kreuzungen und Einfahrten bilden die Gefahrenpunkte.
Dies deutet auf Mängel in der Verkehrsgestaltung.
4. Die häufigsten Unfälle geschehen beim Einbiegen/Kreuzen der KFZ auf Hochbordradwegen
Das Fahren auf Fahrbahnniveau sollte für Radfahrende attraktiver gemacht werden. Radverkehr auf der linken Seite der Straße - ob erlaubt oder nicht - birgt eine große Gefahr. Daher sollten innerorts linksseitige Radverkehrsanlagen vermieden werden.
5. Kinder und Jugendliche sind am stärksten unfallbeteiligt
Das Verkehrsklima sollte für Kinder eine sichere Mobilität mit reduzierten KFZ-Geschwindigkeiten bieten. Die schulische Mobilitätserziehung sollte verbessert werden.
6. Gefahrenstrecken sind vor allem die Artur-Ladebeck-Straße und die Heeper Straße
Hier sollten Sicherheitsmaßnahmen mit Priorität ansetzen.

Kontakt: adfc.bielefeld@gmx.de
