

Fahrrad-Unfälle – eine Studie des ACE Auto Club Europa

Pressemitteilung

- 1 Mehr Unfälle in den letzten 12 Jahren
- 2 Positive Tendenz gegenüber dem Vorjahr
- 3 Riskanter Stadtverkehr
- 4 Fahrradunfälle nach Bundesländern
- 5 Je nach Alter ungleiche Gefährdung
- 6 Jeder 2. Getötete ist über 65 Jahre alt
- 7 Risikogruppe Mann
- 8 Unfallverursacher: Problem Alkohol
- 9 Tipps des Auto Club Europa

Sommer 2010

ACE: Alarmierend viele Fahrradunfälle

In Bremen mehr als dreimal so viele Fahrradunfälle wie im Saarland

Stuttgart (ACE) 27. Juli 2010 – Niemals zuvor wurde in Deutschland so viel geradelt. Rund 65 Millionen Zweiräder werden derzeit durch Körperkraft bewegt. In jedem Haushalt der Bundesrepublik sind im statistischen Schnitt damit 1,5 Fahrräder in Gebrauch. Rad fahren gilt als gesunder Ausgleichssport und Fitnessstraining. Radeln wird auch bei Berufspendlern immer beliebter. Doch die wachsende Velo-Mobilität löst bei Unfallforschern Besorgnis aus. Das Ergebnis einer vom ACE *Auto Club Europa* jetzt veröffentlichten Untersuchung zeigt, dass die Gefährdung von Radfahrern im Straßenverkehr seit Jahren überproportional hoch ist. Für seinen Bericht hatte der Club Zahlen des Statistischen Bundesamtes (Destatis) ausgewertet.

Danach kann die insgesamt positive Entwicklung der Unfallstatistik nicht darüber hinweg täuschen, dass innerhalb der letzten zwölf Jahre die Zahl der mit dem Rad Verunglückten um nahezu zwölf Prozent zugenommen hat. Knapp 14 Prozent aller im Straßenverkehr Verletzten kamen auf einem Fahrrad zu Schaden.

Erschreckend hoch ist der Anteil von Kindern an schweren Radunglücken. Jeder dritte Junge unter 15 Jahren, der bei einem Verkehrsunfall starb, war auf einem Fahrrad unterwegs. Bedenklich auch, dass die meisten Verletzten in der Altersklasse zwischen 45- bis 55- Jährigen zu finden sind. Männer sind ungleich häufiger in schwere Fahrradunfälle verwickelt als Frauen. Jeder zweite im Jahr 2009 auf dem Fahrrad tödlich Verunglückte ist über 65 Jahre alt gewesen, berichtet der ACE.

Besonders häufig kamen Radfahrer im Nordwesten der Bundesrepublik zu Schaden: In Bremen wurden 187 Radler pro 100.000 Einwohner verletzt oder getötet, in Berlin waren es 155. Deutlich über dem bundesdeutschen Durchschnitt von 97 pro 100.000 Einwohner lagen auch die Opferzahlen in Hamburg und Schleswig-Holstein.

Relativ gering war die Gefahr, in einen schweren Verkehrsunfall verwickelt zu werden, für Radfahrer in Rheinland-Pfalz und Hessen (je 64), Thüringen (56) und dem Saarland (51). Dort ist das Risiko, mit dem Rad zu Schaden zu kommen, weniger als ein Drittel so groß wie in Bremen.

42 Prozent der schweren Radunfälle wurden von den Pedalisten selbst verschuldet. Die Gründe hierfür lagen in über einem Drittel der Fälle bei falscher Straßenbenutzung (36%), gefolgt von falschem Abbiegen (16,2%) und Vorfahrtmissachtung (14,5%).

Viele berauschte Radler

Während nur jeder 22. Pkw-Unfall auf Alkoholeinfluss zurück zu führen war, stand etwa jeder achte in einen Unfall mit Personenschaden verwickelte Radfahrer unter dem Einfluss von Alkohol oder anderen Rauschmitteln. Bei mehr als jedem vierten Unfall, der von Radfahrern verschuldet wurde, war der Radler berauscht.

Mehr gegenseitige Rücksicht angemahnt

ACE-Sprecher Rainer Hillgärtner sagte: "Wir wollen eine humane Verkehrswelt für alle Verkehrsteilnehmer, unabhängig davon, welches Verkehrsmittel sie nutzen". Dieser Anspruch lasse sich am ehesten einlösen, wenn gegenseitige Rücksichtnahme zur Maxime werde. Neue Vorschriften hingegen riefen häufig Widerwillen hervor. Der Club rief motorisierte Verkehrsteilnehmer dazu auf, Fahrradfahrer als gleichwertige Verkehrsteilnehmer zu achten und ihnen den entsprechenden Raum im Straßenverkehr zu geben. An Radfahrer appellierte der ACE, sich im öffentlichen Verkehrsraum verantwortungsbewusst, respektvoll und regelgerecht zu bewegen. Dies gelte insbesondere in deren Verhalten gegenüber Fußgängern. Radler besäßen auch keine über die Straßenverkehrsordnung hinausreichenden Sonderrechte. „Wer als Radler den Eindruck eines rücksichtlosen Rabauken vermittelt, zieht sich den berechtigten Unmut aller anderen zu“, sagte Hillgärtner.

ACE-Tipps zum sicheren Fahrradfahren:

- Rad fahrende Kinder müssen bis zu einem Alter von acht Jahren mit ihrem Fahrzeug den Gehweg benutzen, bis zum vollendeten zehnten Lebensjahr dürfen sie dort fahren. Die Teilnahme am Straßenverkehr mit dem Fahrrad sollte ihnen erst gestattet werden, wenn sie das Fahrzeug sicher beherrschen und eine Fahrrad-Prüfung abgelegt haben.
- Das Tragen eines Helmes sollte obligatorisch sein – auch für Erwachsene. Obwohl ein Fahrradhelm 80 Prozent der Schädelverletzungen verhindern kann tragen nur sechs Prozent der erwachsenen Radfahrer einen Helm. Neben der Risikoerhöhung für sich selbst wird so ein schlechtes Beispiel für heran wachsende Radfahrer gegeben.
- Nach langer Rad-Abstinenz sollte Unsicherheit nicht durch allzu forsches Auftreten ausgeglichen werden. Radfahren verlernt man zwar nicht, doch können die ungewohnten Bewegungsabläufe die Aufmerksamkeit im Straßenverkehr beeinträchtigen. Als Gelegenheitsradler langsam anzufangen ist sicherer als auf dem ungewohnten Gefährt auftrumpfen zu wollen.
- Das die Straßenverkehrsvorschriften eingehalten werden müssen, wenn man mit dem Rad unterwegs ist, dürfte sich von selbst verstehen, bedarf aber mitunter der Erinnerung.
- Besonderes Augenmerk sollte auf den technischen Zustand gelegt werden – auch ältere Drahtesel müssen über funktionierende Lichtanlagen verfügen.
- Vor Fußgängerüberwegen und Einmündungen ohne Radstreifen muss abgestiegen werden, wenn man mit dem Fahrrad unterwegs ist. Vorsicht auch auf Radwegen, die gemeinsam mit Fußwegen verlaufen: Durch parkende Autos kann die Sicht auf den fließenden Verkehr versperrt sein – auch Autofahrer können Radfahrer auf derartigen Strecken nur schlecht erkennen.
- Radfahrer haben keine Knautschzone, bei einem Unfall besteht die erhöhte Gefahr von körperlichen Schäden. Auch wenn Radfahrer im Recht sind, sollten sie nicht blindlings darauf bestehen. Bei einer Kollision zieht der Radfahrer den Kürzeren.
- Radfahrer gehören zwar zu den besonders gefährdeten Verkehrsteilnehmern, sind aber nicht die schwächsten. Ein besonders rücksichtsvolles Verhalten ist gegenüber Fußgängern geboten.
- Wegen ihrer schmalen Silhouette werden Radler schnell übersehen. Vorsicht also bei am Straßenrand geparkten Fahrzeugen – mit sich plötzlich öffnenden Autotüren muss gerechnet werden.
- Die Spiegel von Lastwagen und Transportern haben einen toten Winkel, in dem Radfahrer vom Fahrzeugführer nicht gesehen werden können. An Lkw, die vor Ampeln und Einmündungen stehen bleiben, sollte deshalb hinter dem Fahrzeug gewartet werden statt rechts an ihm weiter zu fahren.
- Bereits das Radfahren mit aufgedrehtem MP3-Player oder Walkman kann ein Knöllchen nach sich ziehen, Telefongespräche mit dem Handy sind auch auf dem Drahtesel bußgeldpflichtig.
- Alkoholkonsum ist mit Straßenverkehr nicht zu vereinbaren. Dies gilt auch, wenn man mit dem Fahrrad unterwegs ist. Abgesehen von den Gefahren, in die alkoholisierte Radfahrer sich und andere bringen, drohen auch ihnen Punkte in der Verkehrssünderkartei.

Radfahren: Schön, aber gefährlich

In jedem Bereich sinken die Unfallzahlen, nur die schweren Fahrradunfälle liegen seit Jahren auf konstant hohem Niveau. Die Gefahr, auf dem Rad in einen schweren Verkehrsunfall verwickelt zu werden, ist in Bremen mehr als dreimal so hoch wie im Saarland.

Radfahren gilt als Wochenendvergnügen und gesunder Ausgleichssport gleichermaßen. Schätzungen zufolge gibt es in deutschen Haushalten etwa 65 Millionen Drahtesel – bewegt werden sie hauptsächlich in der Freizeit. Doch das luftige Vergnügen auf zwei Rädern hat seine Schattenseite: Seit Jahren werden konstant hohe Unfallraten verzeichnet. Die Zahl der mit dem Rad schwer verunglückten stieg in den letzten zwölf Jahren um nahezu zwölf Prozent an, obwohl insgesamt seit 1998 ein Rückgang der bei Verkehrsunfällen mit Personenschaden Beteiligten von 24 Prozent vorliegt. Mittlerweile machen verunglückte Radfahrer im Straßenverkehr knapp 14 Prozent aller Verletzten aus.

Als Silberstreif am Horizont kann die positive Entwicklung des vergangenen Jahres gewertet werden – die Zahl der Beteiligten an schweren Fahrradunfällen ging um immerhin 4,6 Prozent zurück. Vor allem im innerstädtischen Bereich, wo etwa 90 Prozent der Verletzten zu beklagen sind, gab es weniger Unfälle. Besorgnis erregend ist der hohe Anteil von Kindern an schweren Radunglücken. Jeder dritte Junge unter 15 Jahren, der bei einem Verkehrsunfall starb, war auf einem Fahrrad unterwegs. Bedenklich auch, dass die meisten Verletzten in der Altersklasse zwischen 45- bis 55-Jährigen zu finden sind. Männer sind ungleich häufiger in schwere Fahrradunfälle verwickelt als Frauen. Jeder zweite im Jahr 2009 auf dem Fahrrad verunglückte Verkehrstote war über 65 Jahre alt.

Fahradunfälle passieren nicht überall gleich oft, es gibt deutliche regionale Unterschiede. Die meisten Toten und Verletzten sind im Nordwesten der Bundesrepublik zu beklagen. Auf 100.000 Einwohner eines Bundeslandes gerechnet kamen im Jahr 2008 187 Radfahrer in Bremen zu Schaden, in Berlin waren es 155. Der ebene Norden Deutschland lädt zwar zum Radeln ein, erweist sich jedoch als gefährlich für Pedalisten. Fast gleich hoch liegen die Opferzahlen in Hamburg (140) und Schleswig-Holstein (138), im Flächenstaat Niedersachsen wurden 118 verletzte bzw. getötete Radfahrer auf 100.000 Einwohner gezählt. Weit mehr, als der bundesweite Durchschnitt von 97 vermuten ließe.

Gefährlicher als anderswo leben auch Radfahrer in Sachsen-Anhalt (108), Brandenburg (104) und Bayern (103). Nur unwesentlich besser als der Durchschnitt erweist sich die Situation in Mecklenburg-Vorpommern, wo 96 Radler pro 100.000 Einwohner zu Schaden kamen. Gleiches gilt für Sachsen (93) und Nordrhein-Westfalen (92).

Mehr Sicherheit versprechen die Straßen von Baden-Württemberg (78). Noch geringere Gefahr, in einen schweren Verkehrsunfall verwickelt zu werden, laufen Radfahrer in Rheinland-Pfalz und Hessen (je 64), Thüringen (56) und dem Saarland (51). Hier ist das Risiko, mit dem Rad zu Schaden zu kommen, weniger als ein Drittel so groß wie in Bremen.

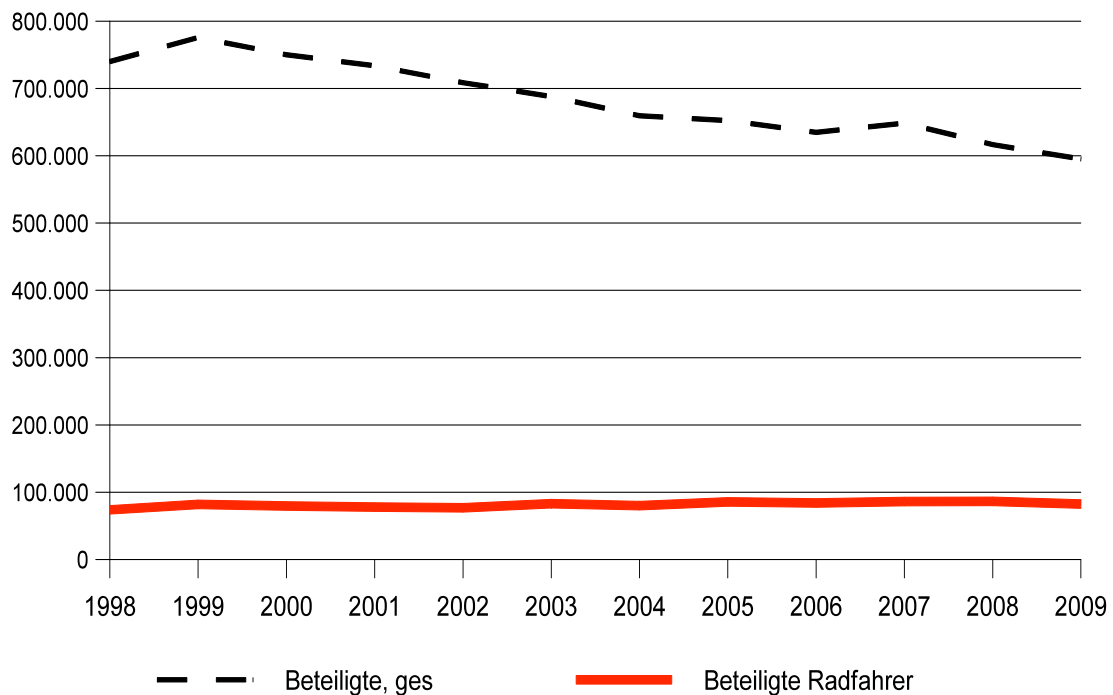
Nur knapp 42 Prozent der schweren Radunfälle wurden von den Radlern selbst verursacht. Lag jedoch eigenes Verschulden vor stand die falsche Straßenbenutzung mit 36 Prozent an erster Stelle der Verfehlungen, gefolgt von falschem Abbiegen (16,2 %) und Vorfahrtsmissachtung (14,5 %). Hervorzuheben ist auch der allzu sorglose Umgang mit Alkohol. Während nur jeder 22. Pkw-Unfall auf Alkoholeinfluss zurück zu führen war, stand etwa jeder achte in einen Unfall mit Personenschaden verwickelte Radfahrer unter dem Einfluss von Alkohol oder anderen Rauschmitteln. Bei mehr als jedem vierten Unfall, der von Radfahrern verschuldet wurde, war der Radler berauscht.

Der Auto Club Europa weist darauf hin, dass die Sicherheit beim Fahrradfahren schon mit einfachen Mitteln gesteigert werden kann. So sollte Kindern die Teilnahme am Straßenverkehr mit dem Fahrrad erst gestattet werden, wenn sie das Fahrzeug sicher beherrschen und eine Fahrrad-Prüfung abgelegt haben. Das Tragen eines Helmes sollte obligatorisch sein – auch für Erwachsene. Zudem gilt, nach langer Rad-Abstinenz Unsicherheit nicht durch allzu forsches Auftreten ausgleichen zu wollen. Das die Straßenverkehrsvorschriften auf eingehalten werden müssen, wenn man mit dem Rad unterwegs ist, dürfte sich von selbst verstehen, bedarf aber mitunter der Erinnerung. Besonderes Augenmerk sollte auf den technischen Zustand gelegt werden – auch ältere Drahtesel müssen über funktionierende Lichtanlagen verfügen.

1 Mehr Unfälle in den letzten 12 Jahren

Während die Anzahl der an allen Verkehrsunfällen mit Personenschaden Beteiligten in den Jahren von 1998 bis 2009 um über 24 Prozent zurück ging stieg die Zahl der zu Schaden gekommenen Radler im gleichen Zeitraum um fast zwölf Prozent an. Der Anteil der verunglückten Radfahrer im Straßenverkehr belief sich im Jahr 2009 auf knapp 14 Prozent am Gesamtvolumen.

Radlerunfälle auf hohem Niveau



| | | | | | | | | | | | | |
|-----------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Beteilig> | 740.231 | 775.954 | 750.313 | 733.761 | 708.801 | 688.254 | 659.644 | 652.487 | 634.941 | 648.794 | 616.741 | 595.394 |
| Beteilig> | 73.825 | 81.962 | 79.612 | 77.986 | 76.885 | 83.033 | 80.229 | 85.666 | 84.108 | 86.209 | 86.569 | 82.508 |

Quelle: Destatis

2 Positive Tendenz gegenüber dem Vorjahr

Sowohl die absolute Zahl der Fahrradunfälle mit Personenschaden als auch die Anzahl der dabei zu Schaden gekommenen Radfahrer ist im vergangenen Jahr zurück gegangen. Gegenüber 2008 wurden 4,7 Prozent weniger Unfälle gezählt, innerhalb geschlossener Ortschaften ging die Unfallrate etwas deutlicher zurück als außerorts.

Fast analog dazu sank die Zahl derer, die bei einem Fahrradunfall zu Schaden kamen, um 4,6 Prozent. Am deutlichsten war der Rückgang mit minus 5,3 Prozent bei den Leichtverletzten. Allerdings stieg die Anzahl der Getöteten auf 462, was einer Zunahme von 1,3 Prozent entspricht.

| Eckdaten: | 2009 | Rückgang gegenüber 2008: |
|------------------------------------|--------|--------------------------|
| Fahrradunfälle mit Personenschaden | 82.508 | - 4,7 % |
| davon innerorts | 74.462 | - 4,8 % |
| Radfahrer, getötet | 462 | + 1,3 % |
| schwer verletzt | 14.180 | - 1,5 % |
| leicht verletzt | 61.142 | - 5,3 % |
| gesamt | 75.784 | - 4,6 % |

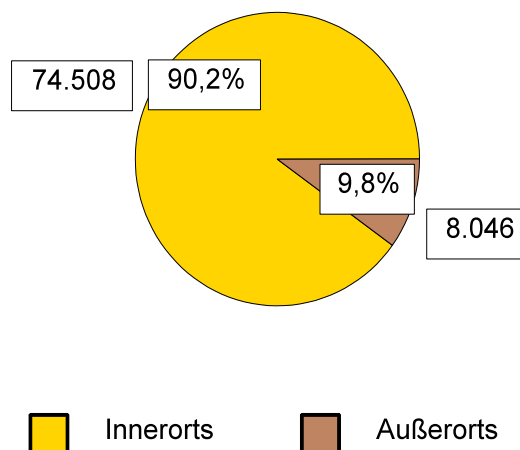
3 Riskanter Stadtverkehr

Als besonders gefährlich erweist sich der Stadtverkehr. Mehr als 90 Prozent der verunfallten Radfahrer kamen 2009 innerhalb geschlossener Ortschaften zu Schaden.

Entgegen der Annahme, dass die größte Sicherheit für Radler auf Radwegen bestünde, kam die BASt in einer 2009 veröffentlichten Studie zu dem Ergebnis, dass die Unfallhäufigkeit hier etwas höher ausfällt als auf Straßen mit Radfahrstreifen oder Schutzstreifen. Als Problem erweist sich die durch die Trennung der Verkehrsläufe bedingte schlechtere Sichtbarkeit von Radfahrern, aber auch von Autos durch Radfahrer.

Gefährlicher Stadtverkehr

Unfälle mit Radfahrer-Beteiligung 2009



Unfälle mit Personenschaden, Quelle: Destatis

4 Fahrradunfälle nach Bundesländern

Im Jahr 2008 waren bundesweit 86.589 Fahrradfahrer an Verkehrsunfällen mit Personenschaden beteiligt – die höchste Zahl seit Beginn der Aufzeichnungen in der um sechs Bundesländer erweiterten Bundesrepublik. Dabei erlitten 78.967 Radfahrer Verletzungen, 456 wurden getötet. Pro 100.000 Einwohner kamen 97 Pedalisten körperlich zu Schaden.

Eine Auswertung der vom Statistischen Bundesamt herausgegebenen Unfallzahlen durch den Auto Club Europa macht jedoch deutlich, dass die Gefahr, als Radfahrer verletzt oder sogar getötet zu werden, regional äußerst unterschiedlich ist. So ist in den Stadtstaaten die höchste Verletztenrate zu beklagen, während das Saarland Fahrradnutzern nahezu 50 Prozent mehr Sicherheit als der deutschlandweite Durchschnitt verspricht.

Am gefährlichsten leben Radfahrer in Norddeutschland. Spitzenreiter in der Unfallstatistik ist das Bundesland Bremen, wo pro 100.000 Einwohner 187 Radler bei Kollisionen zu Schaden kamen. Mit einer Geschädigtenquote von 155 belegt die Hauptstadt Berlin den unrühmlichen zweiten Platz. Auch Hamburg ist offenbar kein sicheres Pflaster für Velo-Benutzer: Mit 140 radelnden Unfallopfern belegt die Hansestadt den drittschlechtesten Rang in bundesweiten Vergleich.

Nur unwesentlich besser ist die Situation in Schleswig-Holstein, wo 138 Fahrradfahrer zu Schaden kamen. Noch etwa ein Fünftel schlechter als der Mittelwert sind mit 118 die Zahlen aus Niedersachsen.

Im unteren Mittelfeld bewegen sich die Opferzahlen von Sachsen-Anhalt (108), Brandenburg (104) und Bayern (103). Knapp über dem Bundesdurchschnitt liegen mit 96 pro 100.000 Einwohner die Verletztenquoten in Mecklenburg - Vorpommern. Auch die Unfallzahlen von Sachsen (93) und Nordrhein-Westfalen dürfen als besseres Mittelmaß angesehen werden.

Sicherer sind die Radfahrer im Musterländle Baden-Württemberg unterwegs, das auf eine Quote von 78 Unfallgeschädigten kommt. Rheinland-Pfalz und Hessen liegen mit einer Rate von nur je 64 auf dem drittbesten Rang im Bundesvergleich. Noch sicherer sind offenbar die Radfahrer in Thüringen unterwegs – in dem ostdeutschen Bundesland waren im Jahr 2008 nur 56 Radler pro 100.000 Einwohner in schwere Verkehrsunfälle verwickelt.

Spitzenreiter aber ist das Saarland mit einer Quote von nur 51 verletzten bzw. getöteten Radfahrern auf 100.000 Einwohner des Bundeslandes. Im Vergleich zu Berlin oder Bremen kamen an der Saar zwei Drittel weniger Radler zu Schaden.

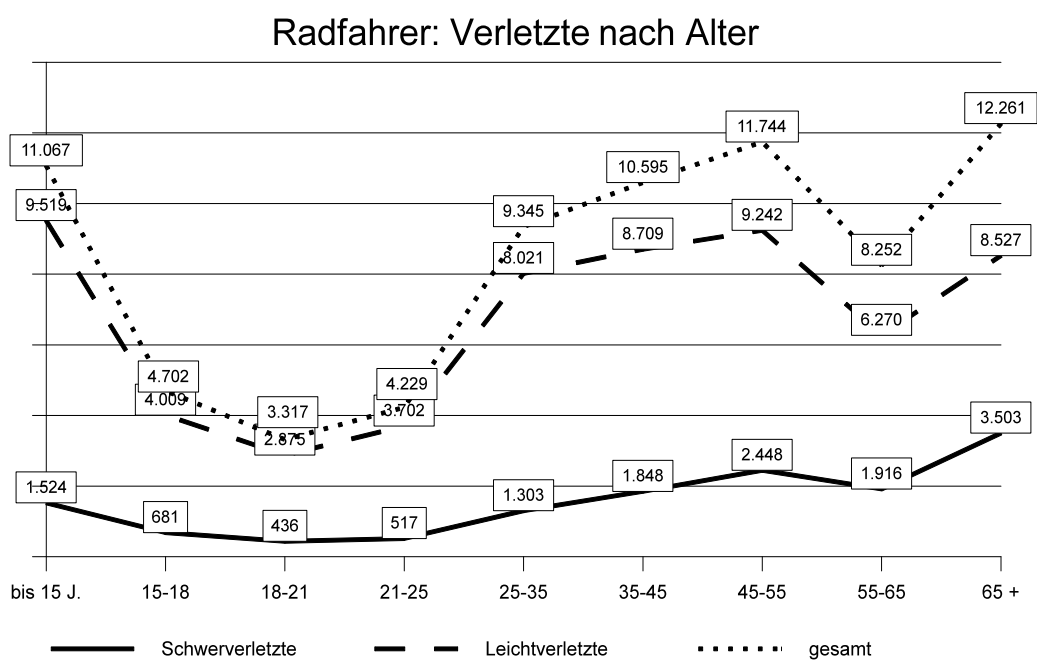
| Unfallrisiko von Radfahrern nach Bundesländern in 2008 | | | |
|---|------------|-------------------------------------|-------------------|
| Bundesland | Einwohner | Radfahrer, verletzt oder getötet | |
| | | Anzahl | pro 100.000 EW |
| Bremen | 663.000 | 1.239 | 187 |
| Berlin | 3.416.000 | 5.303 | 155 |
| Hamburg | 1.771.000 | 2.478 | 140 |
| Schleswig-Holstein | 2.837.000 | 3.905 | 138 |
| Niedersachsen | 7.972.000 | 9.394 | 118 |
| Sachsen-Anhalt | 2.412.000 | 2.609 | 108 |
| Brandenburg | 2.536.000 | 2.627 | 104 |
| Bayern | 12.520.000 | 12.948 | 103 |
| Deutschland | 82.218.000 | 79.423 | 97 |
| Mecklenburg-Vorpommern | 1.680.000 | 1.618 | 96 |
| Sachsen | 4.220.000 | 3.943 | 93 |
| NRW | 17.997.000 | 16.633 | 92 |
| Baden-Württemberg | 10.750.000 | 8.411 | 78 |
| Rheinland-Pfalz | 4.046.000 | 2.603 | 64 |
| Hessen | 6.073.000 | 3.903 | 64 |
| Thüringen | 2.289.000 | 1.277 | 56 |
| Saarland | 1.037.000 | 532 | 51 |
| Quelle: Destatis | | | |

5 Je nach Alter ungleiche Gefährdung

Das Risiko, bei einem Fahrradunfall verletzt zu werden ist nicht in jeder Altersklasse gleich groß. Besorgnis erregend ist der hohe Anteil an Kindern bis 15 Jahren – vor allem, wenn man bedenkt, dass die meisten Kinder erst nach Absolvierung einer Fahrradprüfung im Alter von etwa zehn Jahren aktiv am Straßenverkehr teilnehmen. Nach Erkenntnissen des ACE stellen im Jahr 2008 Radfahrer mit 45,63 Prozent den größten Anteil der auf dem Schulweg verunglückten Kinder.

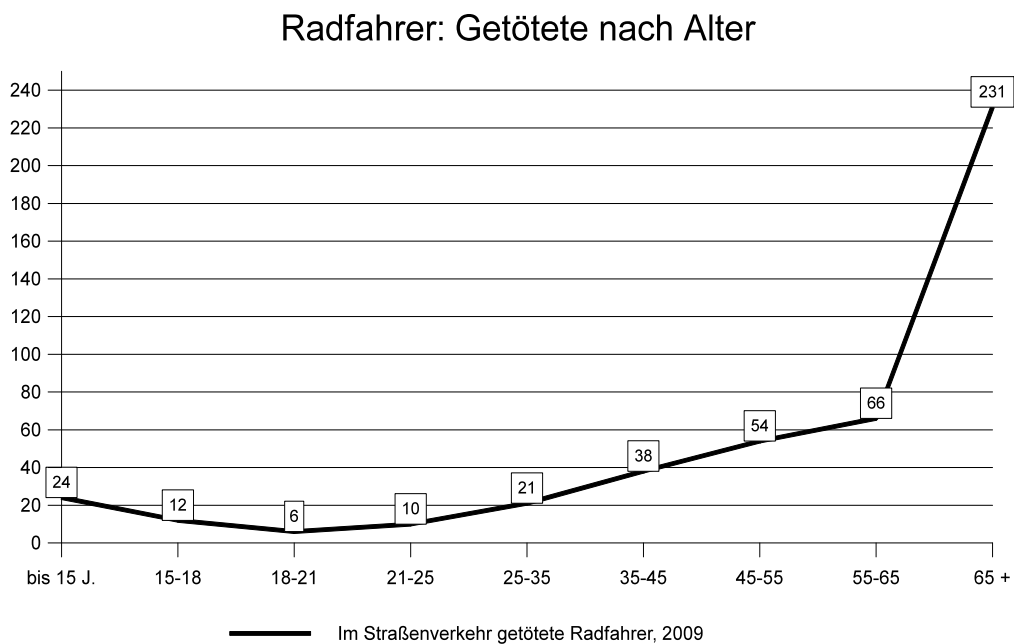
Nach einer deutlichen Abnahme der Unfallzahlen zwischen 15 und 25 Jahren steigt die Unfallquote dann deutlich an, um in der Altersklasse von 45 bis 55 Jahren ihren Höhepunkt zu erreichen. Die Gefahr, mit dem Rad ernsthaft zu verunglücken ist in dieser Altersgruppe größer als für Schulkinder. Bedenklich ist in diesem Zusammenhang, dass nur sechs Prozent der Erwachsenen beim Radfahren einen Helm tragen, obwohl durch den Kopfschutz die Gefahr schwerer Schädelverletzungen um 80 Prozent gesenkt wird.

Noch deutlicher steigen die Verletztenzahlen ab einem Alter von 65 Jahren an. Dies dürfte unter anderem durch eine schlechtere körperliche Konstitution sowie eine größere, altersbedingte Verletzungstendenz zu erklären sein.



6 Jeder 2. Getötete ist über 65 Jahre alt

Ein proportional gesehen eher dem Fahrrad zugewandtes Mobilitätsverhalten sowie eine größere Verletzbarkeit im Alter lässt die Quote der bei Radunfällen ums Leben gekommenen Senioren deutlich nach oben schnellen. Gemessen an der Anzahl der Gesamtunfälle mit Personenschaden besteht ab dem 55. Lebensjahr eine erhöhte Gefahr, mit dem Rad zu Tode zu kommen. Nach Erreichen des Rentenalters mit 65 Jahren wächst das Risiko überproportional an. Die Altersklasse der Generation 65 plus weist eine etwa dreieinhalb Mal höhere Getötetenrate auf als noch die Gruppe der 55 bis 65-Jährigen.



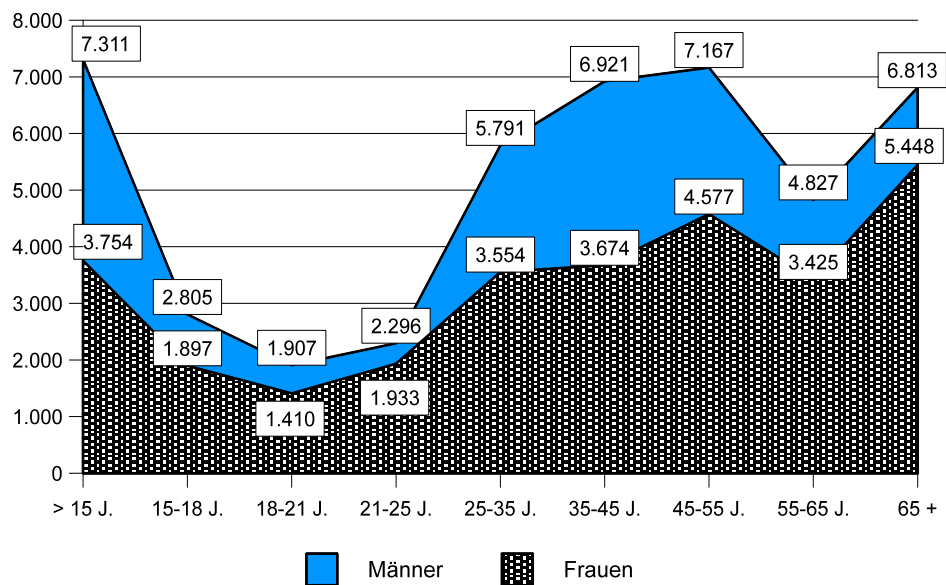
Quelle: Destatis

7 Risikogruppe Mann

Die Gefahr, bei einem Verkehrsunfall zu verunglücken ist für männliche Radler erheblich größer als für Frauen. Bei Kindern beträgt das Verhältnis der Verunglückten etwa 2:1 – das Risiko, bei einem Fahrradunfall zu sterben, ist für Jungen elf Mal so groß wie für Mädchen. Jeder dritte Junge unter 15 Jahren, der im Straßenverkehr ums Leben kam, saß auf einem Fahrrad.

Während es dann bis zu einem Alter von 25 Jahren fast zu einer Angleichung der Verunglücktenrate kommt, geht die Schere in späteren Jahren deutlich auseinander. Das größte Risikopotenzial legen (nach Kindern) Männer zwischen 35 und 55 Jahren an den Tag. Nach Erreichen des 65. Lebensjahrs steigen die Unfallquoten sowohl für Männer als auch für Frauen linear an, wobei auch in dieser Altersklasse Frauen nicht so häufig verunglücken wie Männer.

Verunglückte Radfahrer nach Geschlecht



| | | | | | | | | | |
|--------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Männer | 7.311 | 2.805 | 1.907 | 2.296 | 5.791 | 6.921 | 7.167 | 4.827 | 6.813 |
| Frauen | 3.754 | 1.897 | 1.410 | 1.933 | 3.554 | 3.674 | 4.577 | 3.425 | 5.448 |

Quelle: Destatis

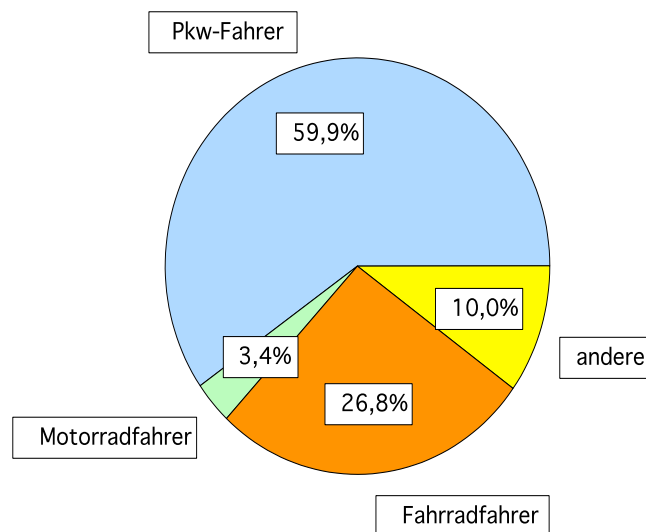
8 Unfallverursacher: Problem Alkohol

Gut 62 Prozent der Verkehrsunfälle mit Personenschaden, an denen Fahrradfahrer beteiligt sind, werden von anderen Verkehrsteilnehmern verursacht. Die selbstverschuldeten Unfälle der Radler machten 2008 einen Anteil von 41,9 Prozent aus und liegen damit auf dem Niveau der vergangenen Jahre.

Lag ein Unfall im Verschulden des Radfahrers war im vergangenen Jahr falsche Straßenbenutzung mit 36 Prozent die mit Abstand häufigste Verfehlung. Zu den unfallträchtigen Sünden gehören zudem falsches Abbiegen (16,2 %) sowie Vorfahrtmissachtung (14,5 %). Etwa jeder achte Radfahrer, der einen Unfall verursachte (12,6 %) stand unter dem Einfluss von Alkohol oder anderer Rauschmittel. Zum Vergleich: Bei den Pkw-Fahrern betrug dieser Wert nur 4,6 Prozent. An absoluten Zahlen gemessen verschulden Radfahrer mehr als jeden vierten Unfall, der durch Alkohol verursacht wurde (4.416 von 16.500, entspricht 26,8 %).

Alkoholunfälle mit Personenschaden

Verursacher:



Quelle: Destatis

9 Tipps des Auto Club Europa

Zur Verbesserung der Sicherheit von Fahrradfahrern im Straßenverkehr rät der ACE Auto Club Europa, beim Radfahren folgende Aspekte zu beherzigen:

- Kinder sollten erst nach absolvierter Fahrrad-Prüfung am Straßenverkehr teilnehmen. Der Schulweg sollte mit den Eltern eingeübt werden, wobei sich Streckenführungen abseits stark befahrener Straßen empfehlen.
- Beim Radfahren sollte ein passender Schutzhelm aufgesetzt werden. Dieser bewahrt nicht nur Kinder vor Verletzungen bei einem Sturz oder Unfall, sondern auch Erwachsene.
- Wer lange nicht auf einem Rad gesessen hat sollte Unsicherheit nicht durch Wagemut kompensieren. Dies gilt vor allem beim Fahren in der Gruppe.
- Ein im Straßenverkehr genutztes Fahrrad muss technisch in Ordnung sein und z.B. mit funktionierenden Bremsen und einer intakten Lichtanlage ausgestattet sein. Dies gilt auch für die Ausrüstung von Rennrädern. So schreibt die StVZO in § 67 Abs. 11 auch für Rennräder unter elf Kilo Gewicht eine funktionierende Lichtanlage vor.
- Die Straßenverkehrsordnung enthält zwar einige Sonderregelungen für Fahrradfahrer, stellt ihnen jedoch keinen generellen Freibrief aus. Vorschriften, die für den motorisierten Verkehr gelten müssen auch von Radfahrern beherzigt werden.