

W

Deutscher Bundestag ■ Wissenschaftliche Dienste

Statistische Daten zu den Gefahren für den Fahrradfahrer

- Ausarbeitung -



Wissenschaftliche Dienste des Deutschen Bundestages

Bearbeiter [REDACTED]

Statistische Daten zu den Gefahren für den Fahrradfahrer

Ausarbeitung WD 7 - 290/06

Abschluss der Arbeit: 6.12.2006

Fachbereich WD 7-Zivil-,Straf- und Verfahrensrecht, Umweltschutzrecht, Verkehr, Bau
und Stadtentwicklung

Telefon: [REDACTED]

Ausarbeitungen und andere Informationsangebote der Wissenschaftlichen Dienste geben nicht die Auffassung des Deutschen Bundestages, eines seiner Organe oder der Bundestagsverwaltung wieder. Vielmehr liegen sie in der fachlichen Verantwortung der Verfasserinnen und Verfasser sowie der Fachbereichsleitung. Die Arbeiten der Wissenschaftlichen Dienste sind dazu bestimmt, Mitglieder des Deutschen Bundestages bei der Wahrnehmung des Mandats zu unterstützen. Der Deutsche Bundestag behält sich die Rechte der Veröffentlichung und Verbreitung vor. Diese bedürfen der Zustimmung des Direktors beim Deutschen Bundestag.

- Zusammenfassung -

Eine Auswertung von Daten im Wesentlichen des Statistischen Bundesamtes ergibt Folgendes:

A Statistische Angaben zu Radfahrern im Straßenverkehr- Radfahrer als Opfer, Beteiligte und Verursacherr

1. Im Zeitraum 2001 bis 2005 sank die Zahl der im Straßenverkehr **getöteten Fahrradfahrer** von 635 auf 575, d. h. um 9,45 %. Innerhalb dieses Zeitraums hat sich vom Jahr 2004 auf 2005 die Zahl der Todesopfer sprunghaft um 21,1 % erhöht.

2. Die Zahl der an **Unfällen mit Personenschaden beteiligten Fahrradfahrer** ist von 2001 bis 2005 mit 9,85 % stark gestiegen. Da die Gesamtzahl aller an Unfällen mit Personenschaden Beteiligten in der gleichen Zeit stetig abgenommen hat, ist der relative Anteil der an Unfällen beteiligten Fahrradfahrern, bezogen auf alle Arten von Unfallbeteiligten, mit 23,52 % deutlich höher gestiegen.

3. Im Zeitraum 2001 bis 2005 ergab sich sowohl in absoluten als auch in relativen Zahlen ein starker Anstieg der **Fahrradfahrer als Hauptverursacher** von Unfällen von jeweils über 10 %.

4. Die absolute Zahl der an Verkehrsunfällen mit Personenschaden beteiligten **Fahrradfahrer nach Altersgruppen** ergab in den einzelnen Jahren keine auffallenden Unterschiede, doch ist eine schwach ausgeprägte in ungleichmäßigen Sprüngen verlaufende Tendenz zu wachsender Beteiligung von Fahrradfahrern innerhalb aller Unfallbeteiligten erkennbar

Während im **Alter zwischen 18 und 40** die Anzahl der an Verkehrsunfällen beteiligten Radfahrer gleichmäßig ansteigt, ist für die Altersgruppen zwischen **40 und 75** die umgekehrte Entwicklung festzustellen.

Innerhalb der Altersgruppe 40- 75 sind die 60- 65-jährigen Radfahrer in erhöhtem Maße an Unfällen beteiligt.

Bezogen auf alle an Unfällen mit Personenschaden beteiligten Verkehrsteilnehmer steigt der %- Satz der Radfahrer zwischen 18 und 75 Jahren, dagegen durchgängig an.

5. Bei unzureichender Datenlagen werden als **Hauptursachen für die Zunahme von Radfahrernfällen** neben dem - nicht quantifizierbarem- gestiegenem Fahrradaufkommen genannt:

- sog. Toter Winkel bei LKW

- Übersehen von Radfahrern durch abbiegende Autofahrer
- nicht erlaubtes Benutzen von Radwegen in linker Fahrtrichtung oder von Bürgersteigen
- besondere Gefährdung von Radfahrern auf Radwegen im Bereich von Kreuzungen

B Statistische Angaben zu Fußgängern im Vergleich:

1. Die Anzahl der **getöteten Fußgänger** liegt in den Jahren 2002 bis 2005 höher als der der getöteten Radfahrer, doch ist – anders als bei den Radfahrern – bei den Fußgängern ein spürbarer Rückgang bei den Todesopfern um 23,78 % zu registrieren.

2. Die Anzahl der an **Unfällen mit Personenschaden beteiligten Fußgänger** ist anders als bei den Fahrradfahrern- von 2001 auf 2005 mit 8,12 % deutlich zurückgegangen.

3. Die Anzahl der **Fußgänger als Hauptverursacher von Unfällen mit Personenschaden** sank gleichfalls deutlich, nämlich um 15,21 %.

4. Wie bei den Radfahrern stieg – in allen 5 Jahren in vergleichbarem Umfang- die Zahl der an Unfällen mit Personenschaden beteiligten **18 -40 jährigen Fußgänger** mit zunehmendem Alter an, während sie in den **Altersgruppen ab 40** fortlaufend abnahm.

Ähnlich den den Radfahrern ist die Altersgruppe von **60- 65jährigen Fußgängern** - zum Teil auch der 65- 70 jährigen- in erhöhtem Umfang an Unfällen mit Personenschaden beteiligt.

Inhaltsübersicht

In **Teil 1** werden statistische Daten zu den bei Straßenverkehrsunfälle in den Jahren 2001 bis 2005 in Fahrradunfällen getöteten Fahrradfahrern dokumentiert.

Dabei wird nicht nur die Entwicklung der absoluten Opferzahlen, sondern auch das Verhältnis der Anzahl der getöteten Fahrradfahrer zur Gesamtzahl aller im Straßenverkehr Getöteten beleuchtet.

S. 6

In **Teil 2** wird die Entwicklung der **Unfälle mit Personenschäden**(Tod oder Verletzung) dargestellt, an denen **Radfahrer** in den Jahren 2001 bis 2005 **beteiligt** waren. Diese Zahlen werden in Bezug gesetzt zu der Anzahl aller im Vergleichszeitraum an Unfällen mit Personenschaden Beteiligten.

S.8

Teil 3 dokumentiert die Anzahl der **Radfahrer als Hauptverursacher** Unfällen von mit Personenschaden und setzt diese in Beziehung zu den Hauptverursachern insgesamt.

S.10

Teil 4 enthält Angaben zu Radfahrernfällen mit Personenschäden nach **Altersgruppen** und setzt diese in Beziehung zu den Beteiligten insgesamt- also einschließlich der Fahrzeugführer und Fußgänger.

S.11

In **Teil 5** werden Angaben zu **Ursachen für Fahrradunfälle** gemacht. Hier ist das statistische Material nur lückenhaft, doch liegen einzelne statistische Daten aus dem **Land Berlin** vor.

S.18

Die Zahlen für die Fahrradfahrer werden regelmäßig **verglichen** mit der anderen Gruppe der „**schwachen**“ **Verkehrsteilnehmer, den Fußgängern**.

Grundlage für die mitgeteilten Daten - absolute Zahlen - sind Informationen des **Statistischen Bundesamtes**, die, soweit es sinnvoll erschien, durch den Verfasser zusätzlich in Verhältniszahlen (%- Sätze) umgerechnet wurden.

Alle Zahlen werden synoptisch für die Jahre **2001 bis 2005** dargestellt.



Teil 1

Getötete Fahrradfahrer in den Jahren 2001 bis 2005

Jahr	Gesamtzahl aller getöteten Verkehrsoffer	Zahl der getöteten <u>Radfahrer</u>	Verhältnis in % der getöteten <u>Fahrradfahrer</u> zu allen getöteten Verkehrsoffern	Zahl der getöteten <u>Fußgänger</u>	Verhältnis in % der getöteten <u>Fußgänger</u> zu allen getöteten Verkehrsoffern
2001	6977	635	9,10	900	12,90
2002	6842	583	8,52	873	12,76
2003	6613	616	9,31	812	12,28
2004	5842	475	8,13	838	14,34
2005	5361	575	10,73	686	12,80

Die **Anzahl der getöteten Fahrradfahrer sank** demgemäß von 2001 auf 2005- in unregelmäßigen Sprüngen- von 635 auf 575, d. h. um **9,45 %**.

Während in den Jahren 2001 bis 2004 das Verhältnis der getöteten Radfahreropfer zur Gesamtzahl aller getöteten Straßenverkehrsoffer in einem verhältnismäßig engen Rahmen- zwischen 8,13 und 9,31% verharrt, ist der **Sprung** von 8,13 % auf 10,73 % **in den Jahren 2004 auf 2005** auffallend: Es ist dies eine Folge dessen, dass sich die Zahl der **getöteten Radfahrer** von 2004 auf 2005 – 475 zu 575- **um 21,1 % erhöht** hat, während sich im gleichen Zeitraum die **Gesamtzahl** aller getöteten Verkehrsunfallopfer von 5842 auf 5361, also **um 8,2 % verringert** hat.

Die Anzahl der **getöteten Fußgänger** ist in der Vergleichszeit zwar durchweg höher als die der getöteten Fahrradfahrer. Dennoch hat sich die **Opferbilanz der getöteten Fuß-**

gänger in den Jahren 2001 bis 2005 deutlicher als bei den Fahrradfahrern **verbessert**. Das Absinken der Zahl der getöteten Fußgänger von 900 im Jahre 2001 auf 686 im Jahre 2005 entspricht einem **Rückgang** für diesen Zeitraum um **23,78 %**.

W

Bezogen auf die Gesamtanzahl der getöteten Verkehrsoffer hat sich der **Anteil der getöteten Fußgänger** in den Jahren 2001- 2005 (%- Sätze zwischen 12,28 und 12,90- mit einer Ausnahme im Jahr 2005- 14,34 %) **wenig verändert**. Dies ist eine Folge des in diesen Jahren gleichfalls durchgängigen Rückgangs der Gesamtzahl der getöteten Verkehrsoffer.

An Unfällen mit Personenschaden (Tod, Verletzung) beteiligte Fahrradfahrer

W

Jahr	<u>Insgesamt an Unfällen mit Personenschaden Beteiligten (Fahrer von Fahrzeugen aller Art sowie Fußgänger)</u>	<u>Zahl der an Unfällen mit Personenschaden beteiligten <u>Fahrradfahrern</u></u>	<u>Verhältnis in % der beteiligten <u>Fahrradfahrern</u> zu allen an Unfällen mit Personenschaden Beteiligten</u>	<u>Zahl der an Unfällen mit Personenschaden beteiligten <u>Fußgängern</u></u>	<u>Verhältnis in % der beteiligten <u>Fußgängern</u> zu allen an Unfällen mit Personenschaden Beteiligten</u>
2001	733 761	77 986	10,63	40 297	5,4
2002	708 800	76 885	10,85	39 617	5,5
2003	688 254	83 033	12,06	38 201	5,5
2004	659 646	80 299	12,17	37 160	5,6
2005	652 487	85 666	13,13	37 024	5,6

Die Zahlen verdeutlichen für den Zeitraum 2001 bis 2005 ein unregelmäßiges im Ergebnis jedoch deutliches **Ansteigen** der an Unfällen mit Personenschaden beteiligten Fahrradfahrer- von 2001 bis 2005 um **9,85 %**. Auffallend ist wiederum die jüngste **starke Zunahme im Jahresvergleich 2004 zu 2005**.

Da im 5- jährigen Vergleichszeitraum die Anzahl der Gesamtzahl der an Unfällen mit Personenschaden Beteiligten stetig abgenommen hat, ist der %- Satz der an Unfällen beteiligten Fahrradfahrer folgerichtig überproportional angestiegen- von 10, 63 % im Jahr 2001 auf 13,13 % im Jahr 2005, das entspricht einem **Steigerungssatz** innerhalb von 5 Jahren **um 23,52%**.

Ein Vergleich mit den an Unfällen mit Personenschaden beteiligten **Fußgängern** zeigt für die Jahre 2001 bis 2005 wiederum ein umgekehrtes Bild: Hier hat sich von Jahr zu Jahr die Anzahl der Unfällen beteiligten Fußgänger verringert- von 40 297 im Jahr 2001 auf 37 024 im Jahre 2005. Das entspricht einem **Rückgang um 8,12 %**.

Bezogen auf die Gesamtanzahl der an Unfällen mit Personenschaden Beteiligten sind die **Fußgänger** im gesamten 5- Jahreszeitraum mit fast konstanten %- Sätzen –zwischen 5,49 % und 5,67 % -beteiligt. Dies ist Ausdruck dessen, dass sowohl die Anzahl der Beteiligten insgesamt an Unfällen mit Personenschaden als auch –mit ähnlichen Veränderungssätzen- parallel hierzu- die Anzahl der beteiligten Fußgänger abgenommen hat

Daten aus Berlin:

Nach Angaben der Berliner Senatsverwaltung waren im Durchschnitt der Jahre 2001-2003 in 75 % der Radfahrunfälle ein **Kraftfahrzeug der Unfallgegner**. Die übrigen Radfahrunfälle waren Alleinunfälle oder Unfälle mit anderen Radfahrern oder Fußgängern.

Bei weniger als 5 % der von Radfahrern verursachten Unfälle waren **Fußgänger beteiligt**, auch war die Verletzungsschwere solcher Unfälle gering. Die in der Öffentlichkeit zuweilen diskutierte Gefährdung von Fußgängern durch Radfahrer lässt sich also durch die Unfallstatistik kaum belegen.¹

In dem vorgenannten Papier der Senatsverwaltung wird - für Berlin – festgestellt, dass nach einem zwischenzeitlichen Rückgang die Verkehrsunfälle mit Radfahrbeteiligung in den letzten Jahren wieder leicht- auf 6 100 Unfälle im Jahr 2004, im Jahr 2005 auf 6 605- zugenommen haben.² Angesichts **steigender Anteile des Radverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen sei jedoch die relative Gefährdung für jeden einzelnen Radfahrer rückläufig**.

Da statistische Daten zum Radverkehr- Zahlen über die im Verkehr eingesetzten Fahrräder-, anders als etwa bei Kraftfahrzeugen nicht existieren, sind exakte Aussagen zur „relativen Gefährdung“ naturgemäß nicht zu treffen

Teil 3

1 Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Mehr Sicherheit für Radfahrer, <http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/radverkehr/sicherhei...>

2 vgl. auch Berlin: Rückgang der tödlichen Fahrradunfälle 2005, in: <http://www.radzeit.de/fahrradunfaelle> mit weiteren statistischen Angaben

Fahrradfahrer als Hauptverursacher von Unfällen mit Personenschaden

Jahr	Hauptverursacher <u>in-</u> <u>sgesamt</u> von Unfällen mit Personen- schaden	<u>Fahrradfah-</u> <u>rer</u> als Hauptverur- sacher von Unfällen mit Personen- schaden	%-Anteil der <u>Fahr-</u> <u>radfahrer</u> als Haupt- verursacher	<u>Fußgän-</u> <u>ger</u> als Haupt- verursa- cher von Unfällen mit Per- sonen- schaden	%-Anteil der <u>Fußgänger</u> als Hauptverursa- cher
2001	375 345	32 930	8,77	13 340	3,55
2002	362 054	32 199	8,89	12 860	3,55
2003	354 534	34 909	9,85	12 097	3,41
2004	339 310	33 659	9,92	11 313	3,33
2005	336 619	36 189	10,75	11 311	3,36

Der gleichmäßigen Abnahme der Gesamtverursacherzahl steht eine – in ungleichmäßigen Sprüngen verlaufende- **Zunahme** der Radfahrer als Hauptverursacher – von 2001 bis 2005 um **10,12 %**- gegenüber. Daraus ergibt sich eine fast gleichmäßig verlaufende **Erhöhung des %- Anteils der Fahrradfahrer als Hauptverursacher von 8.77 % im Jahr 2001 auf 10.75 % im Jahr 2005.**

Demgegenüber **verringert** sich die absolute Zahl der **Fußgänger** als Hauptverursacher von 13 340 im Jahr 2001 auf 11 311 im Jahr 2005. Das entspricht einer Verringerung der Verursacherquote bei Fußgängern um **15,21 %**. Der Anteil der Fußgänger als Hauptverursacher, bezogen auf alle an Unfällen beteiligten Hauptverursachergruppen sank im Vergleichszeitraum von 3,55 % auf 3,36 %.

Teil 4



**Radfahrunfälle mit Personenschäden unter Berücksichtigung der an-
den Unfällen beteiligten Altersgruppen**

2001

Alter	<u>Beteiligte</u> an Stra- ßenver- kehrsun- fällen <u>insge- samt</u>	<u>beteiligte</u> <u>Radfahrer</u>	<u>beteiligte</u> <u>Fußgänger</u>	%-Satz beteilig- ter <u>Rad- fahrer</u> an Unfallbe- teiligten insgesamt	%-Satz be- teiligter <u>Fußgänger</u> an Unfallbe- teiligten in- sgesamt
Unter 15	27 355	14 707	13 112	53,76	47,93
15-18	21 696	6 263	2 165	28,87	9,98
18-21	72 110	3 619	1 790	5,02	2,48
21-25	73 943	4 243	1 803	5,77	2,44
25-30	71 522	4 791	1 958	6,70	2,74
30-35	79 737	5 534	1 912	6,94	2,40
35-40	80 670	5 904	2 146	7,32	2,66
40-45	65 795	5 069	1 928	7,70	2,93
45-50	52 046	4 389	1 698	8,43	3,26

50-55	42.692	3.845	1 655	9,01	3,88
55-60	33 925	3 843	1 617	11,33	4,77
60-65	32 706	5 015	1 855	15,33	5,67
65-70	19 854	3 414	1 602	17,20	8,07
70-75	14 554	2 487	1 521	17,09	10,45



W

Alter	<u>Beteiligte an Straßenverkehrsunfällen insgesamt</u>	<u>beteiligte Radfahrer</u>	<u>beteiligte Fußgänger</u>	%-Satz beteiligter <u>Radfahrer</u> an Unfallbeteiligten insgesamt	%-Satzbeteiligter <u>Fußgänger</u> an Unfallbeteiligten insgesamt
Unter 15	26 389	14 379	11 862	54,49	44,27
15-18	21 573	6 258	2 245	29,01	10,41
18-21	66 613	3 484	1 844	5,23	2,77
21-25	70 994	4 149	1 870	5,84	2,63
25-30	66 602	4 577	1 810	6,87	2,72
30-35	73 478	5 401	2 018	6,94	2,75
35-40	78 101	5 797	2 129	7,42	2,73
40-45	66 405	5 196	2086	7,82	3,14
45-50	51 720	4 342	1 742	8,40	3,37
50-55	42 722	4 056	1 615	9,49	3,78
55-60	31 916	3.638	1 437	11,40	4,50
60-65	32 249	4 983	1852	15,45	5,74
65-70	21 014	3 407	1 555	16,21	7,40
70-75	14 782	2.604	1626	17,62	11,00

2003

W

Alter	<u>Beteiligte an Straßenverkehrsunfällen insgesamt</u>	<u>beteiligte Radfahrer</u>	<u>beteiligte Fußgänger</u>	%-Satz beteiligter <u>Radfahrer</u> an Unfallbeteiligten insgesamt	%-Satz beteiligter <u>Fußgänger</u> an Unfallbeteiligten insgesamt
Unter 15	26 303	14 803	11 065	56,28	42,07
15-18	21 944	6.761	2 125	30,81	9,68
18-21	62 674	3 683	1 736	5,88	2,77
21-25	66 437	4 619	1 849	6,95	2,78
25-30	62 829	4 910	1 741	7,81	2,77
30-35	66 086	5.229	1 724	7,91	2,61
35-40	75 147	6 430	1 981	8,56	2,64
40-45	66 838	5 981	1 985	8,95	2,97
45-50	52 068	5 025	1 801	9,65	3,46
50-55	43 133	4 518	1 686	10,47	3,91
55-60	31 690	3 918	1 484	12,34	4,68
60-65	31 142	5 129	1 703	16,47	5,47
65-70	22 489	4 125	1 609	18,34	7,15
70-75	14 713	2.477	1 483	18,67	10,08

Alter	<u>Beteiligte an Straßenverkehrsunfällen insgesamt</u>	<u>beteiligte Radfahrer</u>	<u>beteiligte Fußgänger</u>	%-Satz beteiligter <u>Radfahrer</u> an Unfallbeteiligten insgesamt	%-Satz beteiligter <u>Fußgänger</u> an Unfallbeteiligten insgesamt
Unter 15	24 544	14 042	10 089	57,21	41,11
15-18	22 008	6 694	2 276	30,42	10,34
18-21	58 544	3 676	1 718	6,28	2,93
21-25	63 077	4 523	1 840	7,17	2,92
25-30	59 849	4 999	1 681	8,35	2,81
30-35	59 019	4 772	1 639	8,09	2,78
35-40	69 574	5 959	1 841	8,56	2,65
40-45	67 082	5 894	1 944	8,79	2,90
45-50	51 748	4.981	1 703	9,63	3,29
50-55	42 675	4 593	1 703	10,76	3,99
55-60	30 719	3 583	1 435	11,66	4,67
60-65	29 411	4 601	1 697	15,64	5,77
65-70	23 104	4 176	1 766	18,07	7,64
70-75	14 445	2 660	1 477	18,41	10,22

2005

Alter	<u>Beteiligte an Straßenverkehrsunfällen insgesamt</u>	<u>beteiligte Radfahrer</u>	beteiligte Fußgänger	%-Satz beteiligter <u>Radfahrer</u> an Unfallbeteiligten insgesamt	<u>%-Satz beteiligter <u>Fußgänger</u> an Unfallbeteiligten insgesamt</u>
Unter 15	24 523	14 407	9 679	58,75	39,47
15-18	21 519	7 092	2 224	32,96	10,34
18-21	55 897	4 026	1 774	7,20	3,17
21-25	59 899	4 725	1 899	7,89	3,17
25-30	59 251	5 455	1747	9,21	2,95
30-35	54 543	4 799	1 580	8,80	2,90
35-40	67 487	6 194	1 842	9,18	2,73
40-45	68 340	6 628	2 041	9,70	2,99
45-50	54 494	5 791	1 739	10,63	3,19
50-55	43 148	4 966	1.768	11,51	4,10
55-60	32 567	4 064	1 555	12,48	4,77
60-65	27 560	4 419	1 535	16,03	5,57
65-70	24 463	4 751	1 812	19,42	7,41
70-75	15 331	2 850	1 473	18,59	9,61

Aus den vorstehenden Übersichten abzuleitende Erkenntnisse und Trends:

1. Im jugendlichen **Alter- unter 15 bzw. 15- 18**-ist die absolute Zahl der an Straßenverkehrsunfällen beteiligten Radfahrer, verglichen mit späteren Altersgruppen, sehr hoch.

Die %- Sätze von über 50 bzw. unter 30 der Radfahrer, bezogen auf die Beteiligten an Straßenverkehrsunfällen insgesamt, sind rechnerischer Ausdruck dessen, dass diese Altersgruppen naturgemäß- außer als Fußgänger- kaum bei anderen Verkehrsteilnehmergruppen vertreten sind.

2. Im Alter **zwischen 18 und 40** steigt die Anzahl der an Straßenverkehrsunfällen beteiligten Radfahrer gleichmäßig verlaufend an, während in den Altersgruppen von **40 bis 75** die entsprechenden absoluten Zahlen absinken.

3. Als Ausnahme zu 2. ist in der Altersgruppe von **60 bis 65** eine deutlich erhöhte Unfallbeteiligung festzustellen.

4. **Die %- Sätze** der beteiligten Radfahrer, bezogen auf alle an Unfällen mit Personenschaden beteiligten Teilnehmergruppen, **steigen-** mit geringen Abweichungen – **mit zunehmendem Alter an.**

(Dass die %- Sätze auch in den Altersgruppen 40 bis 75 steigen, obwohl die entsprechenden absoluten Zahlender der an Unfällen beteiligten Radfahrer sinken, erklärt sich rechnerisch daraus, dass in diesen Altersgruppen die an Unfällen insgesamt Beteiligten, also unter Einschluss etwa der PKW- Fahrer, überproportional absinken.)

5. Die vorstehenden Feststellungen gelten grundsätzlich – mit nur geringfügigen Abweichungen- für alle Jahrgänge 2001 bis 2005.

6. Es ist jedoch zu beobachten, dass trotz teilweiser Abweichungen in den einzelnen Jahren sowohl die Entwicklung der absoluten Zahlen der an Unfällen beteiligten Radfahrer als auch die %- Sätze, bezogen auf die Gesamtheit der am Unfällen Beteiligten, von 2001 bis 2005 tendenziell nach oben zeigen.

7. Zum Vergleich: Feststellungen zu Fußgängern als Unfallbeteiligte:

Wie bei den Radfahrern steigt in den Altersstufen von 18 bis 40 mit zunehmendem Alter die absolute Anzahl der an Unfällen beteiligten Fußgänger an. Ab 40 sinken die absoluten Zahlen. Wie bei den Radfahrern ist die Altersgruppe 60- 65, z. T. auch/ oder die Altersgruppe 65bis 70 mit stark erhöhten Beteiligungszahlen ein “statistischer Ausreißer“.

Ab dem Alter 21 steigen – ähnlich wie bei den Radfahrern- in den einzelnen Altersstufen die %- Sätze der an Unfällen beteiligten Fußgänger- bezogen auf die Gesamtheit aller an Unfällen Beteiligten- gleichmäßig an.

Anders als bei den Radfahrern unterliegen in den Jahren 2001 bis 2005 über alle Lebensaltersgruppen hinweg sowohl die absoluten Beteiligungszahlen als auch die %- Sätze nur verhältnismäßig geringen Änderungen.

4. Angaben zu Ursachen für Fahrradunfälle

In erster Linie ist für die **Zunahme der Radfahrurfälle** das gestiegene Fahrradaufkommen verantwortlich.³

Nach Einschätzung des ADFC sollen im Jahr 2002 bis zu 50 % der 583 getöteten Fahrradfahrer Opfer des sog. **Toten Winkels bei LKW** gewesen sein. Von daher kommt die Forderung des ADFC, auch in Deutschland für alle LKW über 3.5 Tonnen einen vierten rechten Außenspiegel für alle LKW über 3,5 Tonnen vorzuschreiben.⁴

Weitere Hauptursachen für selbst verursachte Radfahrurfälle im Lande Berlin ist nach Angaben des zuständigen Polizeidirektors im Stabsbereich Verkehr das **nicht erlaubte Benutzen von Radwegen in linker Fahrtrichtung oder von Bürgersteigen**. Hingegen übersähen Autofahrer Radfahrer vor allem beim **Rechts- bzw. Linksabbiegen**. Genaue Zahlen sind hier nicht bekannt.⁵

Auf einer Tagung der österreichischen Arbeitsgemeinschaft umweltfreundlicher Stadtverkehr, Wien (ARGUS) wurden 1992 Daten vorgestellt, die belegen, dass Radfahrer auf dem **Radweg an Kreuzungen** mit einem mehr als dreimal höheren Risiko (als ohne Radwege) rechnen müssen. Hier wurde die Radwegbenutzung deshalb mit „russischem Roulette“ verglichen.⁶



3 vgl. oben Fn. 2

4 STVZO ändern-„Toten Winkel“ an Lkw über 3.5 Tonnen beseitigen, in: <http://www.radzeit.de/stvzo>

5 vgl. oben Fn. 2

6 ADFC, Russisches Roulette auf Radwegen- Radwege im Zentrum der Kritik, in: Forschungsdienst Fahrrad Nr.173 vom 15.8.92 mit weiteren statistischen Angaben zur Unfallgefahr durch Radwege (**Anlage**)