



Foto: IT'S MY BIKE

## Alleinunfälle mit dem Fahrrad – unterschätzte Risiken

**R**adfahren – die einfachste Sache der Welt“, so denken wohl alle, die es als Kinder gelernt haben. Das geht einem in Fleisch und Blut über, diese Fähigkeit verlernt man das ganze Leben nicht mehr. Und so gehört das Radfahren – egal, ob auf dem Pedelec oder traditionell ohne E-Unterstützung – für Millionen Menschen hierzulande zum Alltag dazu oder es wird für Tagesausflüge oder auf Reisen genutzt. So weit, so gut und auch so gesund! Doch es gibt eine Schattenseite: Die Anzahl der Fahrradunfälle ist hoch. Viele Menschen verletzen sich oder kommen sogar zu Tode.

Wer bei Radunfällen an die schlechte Fahrrad-Infrastruktur denkt, an die hohe Verkehrsdichte, an aggressives Verhalten, unangemessen hohe Geschwindigkeiten etc., liegt komplett richtig – aber das ist nur ein Teil der Wahrheit. Was die wenigsten wissen:

Ein erschreckend hoher Anteil, fast jeder dritte bei einem Unfall getötete Radfahrer (30,3 %), kommt ohne die Einwirkung anderer Verkehrsteilnehmender ums Leben. Das sind 2019 laut Statistischem Bundesamt 135 Menschen. Von den insgesamt 87.253 Fahrradunfällen mit Personenschaden sind 22,4 Prozent Alleinunfälle, nämlich 19.587. Außerdem ist davon auszugehen, dass es bei Alleinunfällen ohne schwer wiegende Folgen eine hohe Dunkelziffer gibt. Es lohnt sich also, diesem Unfallsegment mehr Aufmerksamkeit zu schenken.

Fahrrad-Alleinunfälle geschehen in der Regel komplett unerwartet und plötzlich. Sie passieren oft unter völlig unspektakulären Rahmenbedingungen, die nicht als „gefährlich“ wahrgenommen werden. Kleinste Unaufmerksamkeiten können zu Alleinunfällen führen. Technische Mängel sind

extrem selten die Unfallursache – vielmehr geht es in der Regel um menschliches Versagen.

Bei einer Erörterung des Themas sollten drei Punkte im Vordergrund stehen: Eine Abschätzung der Dimension der Problematik von Alleinunfällen, die Betrachtung möglicher Unfallursachen sowie eine Strategie zu ihrer Vermeidung bzw. Verminderung.

### Dimension

„Alleinunfälle werden in der Regel enorm unterschätzt und bedürfen deshalb viel größerer Beachtung“, sagt Alexander Hunger, Arbeitsbereich Mobilität beim Deutschen Institut für Urbanistik (DifU) in Berlin. Er schätzt, dass mindestens die Hälfte aller Fahrradunfälle mit Personenschaden hierzulande Alleinunfälle seien und verweist auf eine niederländische Studie, nach der bis zu 98 Prozent aller

Alleinunfälle polizeilich nicht gemeldet werden. Eine lückenlose Erfassung von Alleinunfällen ist unmöglich, weil es für Verunfallte bei leichten und mittelschweren Verletzungen meist keine Veranlassung gibt, diese Unfälle zu melden.

### Ursachen und Vermeidung

Schauen wir zunächst auf die Datenlage. Und da wird es schon schwierig: „Es gibt keinen Forschungsstand zu den Ursachen von Alleinunfällen“ sagt Siegfried Brockmann, Leiter Unfallforschung der Versicherer beim Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) und kündigt für das kommende Jahr ein eigenes Forschungsprojekt an, um den Ursachen der Alleinunfälle auf den Grund zu gehen. Das scheint äußerst sinnvoll, denn die aktuell nebulöse Situation lädt zu Spekulationen ein, welche Umstände Hauptursachen für Alleinunfälle sind. Als wahrscheinlich gilt, dass es hier ein großes Spektrum von Ursachen gibt: Von schlechter Infrastruktur über Fahrfehler, Unaufmerksamkeit, Smartphonennutzung bis Alkoholmissbrauch.

Ausgehend von der Annahme, dass Alleinunfälle von Radfahrenden viele unterschiedliche Ursachen haben, sollte eine Vermeidungsstrategie darin bestehen, auf sämtlichen Ebenen anzusetzen. Dies gilt umso mehr, als dass es keine verlässlichen Zahlen zu den Ursachen gibt. Die Bundesanstalt

für Straßenwesen (BASt) hat 2016 zwei Studien herausgegeben, die zumindest Anhaltspunkte geben, da hier sicherheitsrelevante Motive, Einstellungen und Verhaltensweisen von Radfahrenden analysiert werden (M264) bzw. eine „wahrnehmungspsychologische Analyse der Radfahraufgabe“ vollzogen wird (M267). Deutlich wird hier, dass Radfahrende für die bestehenden Risiken stärker sensibilisiert werden müssen, z. B. durch Schulungen oder Trainings, um ihre Achtsamkeit auch in scheinbar völlig ungefährlichen Verkehrssituationen hochzuhalten.

### Alkohol und Ablenkung

2019 ereigneten sich 4,6 Prozent sämtlicher Unfälle mit Personenschaden unter Alkoholeinfluss. Die Problematik ist vielen Verkehrsteilnehmern bewusst, vor allem auch der drohende Entzug der Fahrerlaubnis. Gleichwohl gibt es in der Bevölkerung eine Mentalität, dass Drogen- bzw. Alkoholmissbrauch beim Radfahren nicht so gravierend ist und auch die Wahrscheinlichkeit von Verkehrskontrollen vergleichsweise gering. Daher ist davon auszugehen, dass Alkoholmissbrauch bei Alleinunfällen von Radfahrenden eine häufigere Unfallursache ist, als im allgemeinen Durchschnitt. Hier gilt es, auch Radfahrenden die gravierenden Risiken für Leib und Leben stärker ins Bewusstsein zu bringen.

Die aktive Smartphone-Nutzung während des Radfahrens ist ein großes

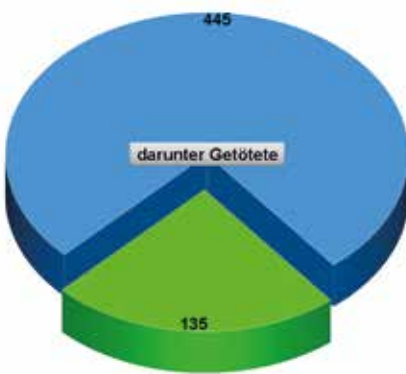
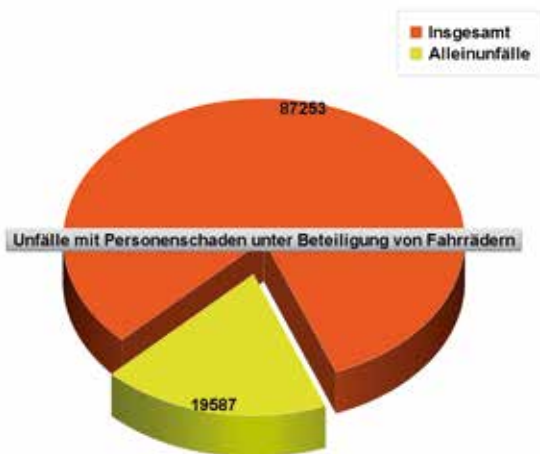
Risiko – und trotzdem weitverbreitet. Navigationsgeräte am Fahrradlenker ziehen ebenfalls die Aufmerksamkeit von Radfahrenden auf sich. Die Gefahr der Ablenkung ist aber auch bei gemeinsamen Fahrten mit Freunden oder – noch schlimmer – in Gruppen gegeben. Alleinunfälle geschehen hier vor allem auf dem Lande, wenn kaum mit anderen Verkehrsteilnehmern gerechnet wird und man sich „sicher“ fühlt. Die Aufmerksamkeit ist herabgesetzt und häufig zudem das Sichtfeld eingeschränkt. Und dann ist da plötzlich der Poller ...

### Fahrfehler

Diese können sich auch jenseits von Alkohol oder Ablenkung ergeben, wenn das genutzte Fahrrad mit ungewohnter Technik ausgestattet ist. Das kann nicht nur auf Pedelecs bezogen werden. Auch nicht motorisierte Fahrräder können zum Risiko werden, wenn beispielsweise hochwirksame Scheibenbremsen zum Einsatz kommen – der Radfahrende bisher aber immer nur mit Felgenbremse und Rücktritt verzögert hatte. Radfahrende sollten beim Umstieg auf Fahrräder mit neuer Technik Eingewöhnungsphasen berücksichtigen oder/und ggf. an Fahrtrainings teilnehmen. Dasselbe gilt bei ungewohnten Fahrsituationen, z. B. beim touristischen Einsatz mit viel Gepäck und in hügeliger Topographie, wenn bergab hohe Geschwindigkeiten erreicht werden. Für die Sinnhaftigkeit von Fahrtrainings, wie sie vielerorts von örtlichen Verkehrswachten oder Fahrradgeschäften angeboten werden, sollte verstärkt geworben werden.

### Infrastruktur

Eine schlechte Qualität von Radwegen kann zu Alleinunfällen führen, wenn z. B. Schlaglöcher, den Radweg aufbrechende Baumwurzeln, plötzlich wechselnder Belag (Schotter), rutschige Oberflächen (nasse Blätter im Herbst) oder enge Kurvenradien zu schwer beherrschbaren Situationen führen. In der Praxis bergen vielerorts auch schlecht ausgeleuchtete oder nicht ERA (Empfehlungen für



Grafik: mobil und sicher/Statistisches Bundesamt

Alleinunfälle und Unfälle von Fahrradfahrern 2019 und dabei Getötete

Fortsetzung Seite 17

Interview mit Prof. Dr. Carmen Hagemeister, Dipl.-Psych., Technische Universität Dresden, Fakultät Psychologie, Diagnostik und Intervention

### Unachtsamkeit und Ignoranz

#### **Welches menschliche Fehlverhalten führt primär zu Fahrrad-Alleinunfällen?**

Dazu gibt es meines Wissens keinerlei Forschung. Ich vermute, dass es Unachtsamkeit ist, wenn Sie die Radfahrenden meinen. Wenn Sie diejenigen meinen, die dafür verantwortlich sind, dass die Infrastruktur sicher ist: Ignoranz.

#### **Wird genug präventiv getan werden, um Fahrrad-Alleinunfälle zu verhindern?**

Nein. Das liegt sicherlich auch daran, dass vielen Radfahrenden und Verantwortlichen nicht klar ist, wie groß das Problem ist. Von drei Radfahrenden, die wegen eines Unfalls im Krankenhaus liegen, hatten zwei einen Alleinunfall.

#### **Wie können Fahrrad-Alleinunfälle verhindert werden?**

Ganz allgemein: keine Überraschungen in den geraden Weg einbauen, gute Oberflächen, regelmäßiger Unterhalt, Kontraste, Markierung, Beleuchtung.

Poller-Unfälle: Poller, die unnötig sind, abbauen. Poller, die nötig sind, gut sichtbar anstreichen, für Beleuchtung sorgen und darauf zulaufende Bodenmarkierungen anbringen, so dass Radfahrende sehen, worauf sie zufahren.

Unfälle an Einbauten: Kästen und Masten gehören nicht auf den Radweg. Wenn man Masten auf die Fahrbahn stellen würde, würde sich niemand fragen, warum Autos dagegen fahren und was man dagegen tun könnte.

Unfälle an gebauten Kanten: Kanten, die unnötig sind, entfernen, z.B. Flachbordkanten zwischen Geh- und Radwegen. Kanten so ausführen, dass Radfahrende möglichst im rechten Winkel hinauffahren. Kanten an Radwegauffahrten möglichst flach machen. Kanten, mit denen man nicht

rechnet, so markieren, dass sie gut sichtbar sind. Gullis, Kanaldeckel und ähnliches *plan* in den Boden einlassen. Dafür sorgen, dass es keine Rillen gibt, weder neben Deckeln noch anderswo.

Unfälle am Rand von Radwegen/ Geh-Radwegen, neben denen Grünflächen sind: Kein Höhenunterschied zwischen Radweg und Umgebung. Weiße Markierung, die von Bewuchs freigehalten und gereinigt wird, mit hinreichendem Abstand zur Kante. Dann landen Radfahrende nicht sofort auf der Wiese.

Beleuchtung: Die Bevölkerung altert, viele ältere Menschen fahren gern Rad. Im Alter nimmt das Sehvermögen ab, aber auch jüngere BrillenträgerInnen sehen bei Regen nicht gut. Kontraste und gute Beleuchtung helfen allen, auch bei Kanten und Unebenheiten. Beleuchtung am Rad dient eher dazu gesehen zu werden als zu sehen.

Unfälle an Straßenbahnschienen: Bisher gibt es keine gute Lösung, die an Strecken funktioniert, die viel von Schienenfahrzeugen befahren werden. Geschwindigkeitsbegrenzungen, die auch durchgesetzt werden, in der Nähe von Straßenbahnhaltestellen in Seitenlage könnten es den Radfahrenden erleichtern, sich umzuschauen, und würden ihnen mehr Zeit geben, um die Schienen zu queren.

Unfälle bei Eis und Schnee: Guter und rechtzeitiger Winterdienst für Radfahrende auf einem Netz, das festgelegt und klar kommuniziert wird. Da Fahrräder Schnee nicht so walken wie Autos, heißt das auch, dass ggf. für Radfahrende geräumt werden muss, wenn es für Autofahrende noch nicht nötig ist. Streustoffe, die liegenbleiben, zeitnah wieder wegäräumen, nicht erst am Ende des Winters. Ansonsten hat man die nächsten Unfallursachen geschaffen.



Foto: privat

Unfälle durch Laub: Laub von Radwegen und freigegebenen Gehwegen entfernen, nicht nur am Ende des Herbstes.

Unfälle von Personen, die auf einem Zweirad nicht sicher fahren: Viele dieser Unfälle passieren auch beim Auf- oder Absteigen. Viele dieser Unfälle könnten verhindert werden, wenn die Personen ein Drei- statt eines Zweirads führen. Leider sind Dreiräder in der breiten Bevölkerung noch nicht akzeptiert als „normal“, sondern werden als Zeichen massiver Einschränkungen/Behinderungen angesehen. Hier braucht man Projekte, die es ermöglichen, ein Dreirad auszuprobieren, auch für länger auszuleihen. Und man braucht geeignete Vorbilder, die Dreirad fahren. Da man Dreiräder nicht gut die Kellertreppe herunter- und herauftragen kann, braucht man sichere ebenerdige Abstellmöglichkeiten für sie.

Kommunikation von sicherem Transport: Gepäck gehört in Fahrradtaschen oder auf den Gepäckträger. Beutel am Lenker sind eine Gefahrenquelle, weil sie gern in die Speichen geraten.

Alkohol: Eher in der Nacht als am Tag spielt auch Alkohol eine Rolle, auch bei Alleinunfällen. Gerade bei Unfällen unter Alkoholeinfluss rechne ich mit einer noch höheren Dunkelziffer, sofern der Unfall nicht so schwer war, dass die/der Radfahrende ins Krankenhaus transportiert werden muss. Wenn der Radverkehrsanteil steigt, was politisch gewollt ist, müssen auch Radfahrende adressiert werden mit Kampagnen und Kontrollen.

Interview: Dr. Rita Bourauel ❖





Foto: obs/ASB-Bundesverband/ASB/Stefanie Loos

Radverkehrsanlagen)-konforme Radverkehrsanlagen Gefahren, die nicht so leicht erkennbar sind. Hier können also die Kommunen und Landkreise für Verbesserungen sorgen. Alexander Hunger vom DIFU fordert als Konsequenz eine „fehlerverzeihende Infrastruktur“ und verweist in diesem Zusammenhang auf einen thematischen Schwerpunkt im Fahrradportal.

### Alter und Verletzungsrisiko

„Bei Kindern führen meistens leichtsinnige Verhaltensweisen zu Alleinunfällen. Je älter die Menschen werden (65+), desto größer fallen körperliche Einschränkungen für Alleinunfälle ins Gewicht, und zwar nicht nur bei der Fahrt, sondern auch beim Auf- und Absteigen“, meint Hunger. „Schlechte Sicht, blendende Scheinwerfer, Dunkelheit und Regen, machen es beispielsweise Brillenträgern schwer, auf potenzielle Gefahren rechtzeitig reagieren zu können“, führt er fort. Doch gibt keine Anhaltspunkte dafür, dass ältere Radfahrende überproportional viele Alleinunfälle haben. Zugleich macht eine BAST-Studie von 2016 deutlich, dass ältere Radfahrende häufiger stationär behandelt werden müssen und auch die Verletzungsschwere gravierender ist als bei jüngeren. Junge Menschen stürzen eben nicht so folgenreich wie ältere. Kopfverletzungen und äußere Verlet-

zungen sind häufig. Bei 8 Prozent der stationären Patientinnen und Patienten werden Schädel-Hirn-Traumata festgestellt. Der Anteil an schwerwiegenden Kopfverletzungen ist bei stationär Behandelten, die keinen Helm tragen, fast zehnmal größer als bei Helmnutzern.

### Zusammenfassung

Fahrrad-Alleinunfälle sind ein unterschätztes, aber zugleich auch schwer fassbares Problem mit hoher Dunkelziffer. Die erschreckend hohe Zahl verlangt nach einer verbesserten Datenlage, damit gezielt Gegenmaßnahmen entwickelt werden können. Auch wenn viele Alleinunfälle glimpflich verlaufen oder nur geringe Verletzungen zur Folge haben, so bleibt besonders für ältere Radfahrende das Risiko, zu Schaden zu kommen, hoch.

Als häufige Ursachen sind Unachtsamkeit/Smartphonennutzung, Mängel der Infrastruktur, Alkoholmissbrauch und individuelle Fahrfehler, auch unangepasste Geschwindigkeit anzunehmen, ohne dass es hierfür genaue Daten gibt. Technische Mängel an den Fahrrädern/Pedelecs spielen nach Einschätzung von Fachleuten nur eine untergeordnete Rolle.

Eine verbesserte Infrastruktur und Fahrtrainings für Ungeübte können die Risiken verringern. Hilfreich können auch Kampagnen gegen Smart-

### Was sollte gegen Fahrrad-Alleinunfälle getan werden?

Alexander Hunger, Deutsches Institut für Urbanistik gGmbH  
Arbeitsbereich Mobilität, Berlin



Foto: David Ausserhofer

Erstens sollten die Radfahrenden lange genug trainiert haben, um das Fahrrad/Pedelec in allen Situationen sicher beherrschen zu können, vorzugsweise passiert das im Kindheitsalter, denn da werden die motorischen Fähigkeiten erworben und über viele Jahre verfeinert. Ein Fahrradführerschein in der Grundschule reicht sicherlich nicht, um ein Fahrrad sicher in allen Situationen beherrschen zu können. Genauso wie der Autoführerschein nicht reicht, sicher ein Kfz steuern zu können, denn ohne anschließende Fahrpraxis verlernen viele Menschen die sichere Beherrschung sowohl eines Autos als auch eines Fahrrades. Im übertragenen Sinn könnte man die Redensart „was Hänschen nicht lernt, lernt Hans nimmermehr“ auch auf die vielen Teilaspekte der Verkehrsumwelt, in der man sich sicher bewegen soll, übertragen werden.

Zweitens muss die vorhandene Infrastruktur, auf der der Fahrradverkehr stattfindet, fehlerverzeihend sein. Ein ausführlicher Schwerpunkt im Fahrradportal beleuchtet die Thematik umfassend. Zurzeit laufen einige aktuelle Projekte, die sich mit der Thematik beschäftigen (z. B. LUCIA).

Also: Ausbildungsangebote für alle Fahrradinteressierten ausbauen! Flächendeckende sichere Infrastruktur schaffen, denn ein Land, das tolle Autobahnen bauen kann, kann auch sichere Radwege!

<http://bit.ly/Zweirad-Alleinunfall>  
<https://bit.ly/Studie-Fahrradunfälle>  
<https://bit.ly/Radverkehrsinfrastruktur>

phonennutzung und Alkohol am Lenker sein. Ein vermehrtes Helmtragen kann zur Verminderung der Unfallfolgen beitragen. ❖

Albert Herresthal,  
seit 40 Jahren in der  
Fahrradbranche aktiv,  
langjähriger Vorsitzender  
des Wirtschaftsverbands  
VSF e. V.  
[www.herresthal.org](http://www.herresthal.org)



Foto: gatomia