

Weitere Informationen

Amt für Mobilität und Tiefbau der Stadt Münster (2020, Hrsg.). Verkehr in Zahlen. Münster. Verfügbar unter <https://www.stadt-muenster.de/verkehrsplanung/verkehr-in-zahlen.html>

Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) (2016, Hrsg.). Verkehrssicherheit von Radfahrern: Analyse sicherheitsrelevanter Motive, Einstellungen und Verhaltensweisen. Bericht M 264. Bergisch Gladbach. Verfügbar unter https://www.bast.de/BASt_2017/DE/Publikationen/Berichte/unterreihe-m/2017-2016/m264.html?nn=1836812

Deutscher Verkehrssicherheitsrat e. V. (DVR) (Hrsg.). Sicher unterwegs mit Fahrrad und Pedelec. Berlin. Verfügbar unter <https://www.dvr.de/programme/sicher-unterwegs-mit-fahrrad-und-pedelec>

Kühn, M. (2014). Fahrradhelm. Vortrag am 16.10.2014 in Berlin. Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V. Berlin. Verfügbar unter <https://udv.de/de/medien/mitteilungen/radhelme-schuetzen-wirksam>

Statistisches Bundesamt (Destatis) (2021, Hrsg.). Erwerbstätigkeit. Berufspendler. Erwerbstätige nach Stellung im Beruf, Entfernung, Zeitaufwand und benutztem Verkehrsmittel für den Hinweg zur Arbeitsstätte 2020 in %. Wiesbaden. Verfügbar unter <https://www.destatis.de/DE/Themen/Arbeit/Arbeitsmarkt/Erwerbstaetigkeit/Tabellen/pendler1.html>

Statistisches Bundesamt (Destatis) (2021, Hrsg.). Verletzte bei Verkehrsunfällen nach Art der Verkehrsbeteiligung. Wiesbaden. Verfügbar unter <https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Verkehrsunfaelle/Tabellen/verletzte-fahrzeugart.html>

Statistisches Bundesamt (Destatis) (2021, Hrsg.). Getötete bei Verkehrsunfällen nach Art der Verkehrsbeteiligung. Wiesbaden. Verfügbar unter <https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Verkehrsunfaelle/Tabellen/getoetete-fahrzeugart.html>

Unfallforschung der Versicherer (UDV) (2014, Hrsg.). UDV-Studie: Fahrradhelme schützen wirksam vor schweren Kopfverletzungen. Pressemitteilung vom 13.10.2014. Berlin. Verfügbar unter <https://udv.de/de/medien/mitteilungen/radhelme-schuetzen-wirksam>



Impressum

Herausgegeben von
Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V. (DVR)
Jägerstraße 67-69
10117 Berlin
T +49(0)30 22 66 771-0
F +49(0)30 22 66 771-29
E info@dvr.de

und:
Berufsgenossenschaft Handel und Warenlogistik (BGHW)
M5, 7
68161 Mannheim
T +49(0)621 183-0
F +49(0)621 183-65919
E info@bghw.de

Layout | Satz | Redaktion:
Verkehrssicherheit
Konzept & Media GmbH (VKM)
Jägerstraße 67-69 · 10117 Berlin

Bildnachweis: ADAC, ortlieb | pd-f.de, DVR

© BGHW, DVR, 2022

Autor:
Ulrich Süßner (BGHW)



Praxishilfen zur Verkehrssicherheit

Mit dem Fahrrad zur Arbeit

VISION ZERO.
Keiner kommt um. Alle kommen an.

Einleitung

Etwa 30 % der Wege zum Arbeitsplatz sind kürzer als fünf Kilometer. Auf diesen und ähnlichen Wegen ist das Fahrrad ein ideales Verkehrsmittel: schnell, umweltfreundlich und günstig. Welche Potenziale der Radverkehr erschließen kann, zeigen Städte wie Kopenhagen, Amsterdam oder auch Münster. In Münster liegt der Anteil der mit dem Fahrrad zurückgeleg-

ten Wege bei 39 %, dagegen werden 29 % der Wege mit dem Auto absolviert. Bundesweit nutzen derzeit nur rund 10 % der Erwerbstätigen das Fahrrad für den Weg zur Arbeit, wobei die für den Radverkehr dokumentierten Anteile stark von der Topografie sowie der örtlichen Fahrradinfrastruktur abhängig sind.

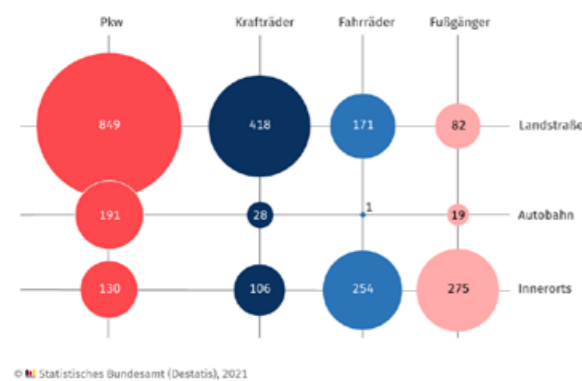


Risiken und Gefährdungen

Dass Radfahrerinnen und Radfahrer im Verkehr einem besonderen Risiko ausgesetzt sind, ist bekannt. Dies zeigen auch die Zahlen der Unfallstatistik:

- 2020 wurden 91.847 Radfahrende verletzt, 426 getötet.
- Damit ist mehr als jeder vierte Verletzte und etwa jeder siebte Verkehrstote im Straßenverkehr 2020 eine Radfahrerin bzw. ein Radfahrer.
- Mehr als 85 % der Fahrradunfälle mit Personenschaden passieren innerorts; knapp 60 % der tödlich verunfallten Radfahrenden sind innerorts zu beklagen.

Getötete im Straßenverkehr 2020
nach ausgewählter Verkehrsbeteiligungsart und Ortslagen



Unfallanalysen lassen erkennen, dass Radfahrende am häufigsten bei Unfällen mit Pkw zu Schaden kommen. Konflikte mit ab- und einbiegenden Pkw und Lkw stellen eine Hauptgefahr dar. Aber auch die falsche Straßenbenutzung durch die Radfahrenden wie Fahren entgegen der Fahrtrichtung, verbotswidrige Benutzung der Fahrbahn sowie Verstöße gegen das Rechtsfahrgebot sind Unfallursachen.

Insgesamt geben etwas mehr als 50 % der Radfahrenden an, dass sie sich sehr bzw. eher sicher im Straßenverkehr fühlen. Möglicherweise ist diese gefühlte Sicherheit auch Ursache dafür, dass laut Fahrrad-Monitor von 2019 nur etwas mehr als ein Drittel der Radlerinnen und Radler immer bzw. meistens einen Fahrradhelm trägt. Zudem gibt es große Unterschiede zwischen dem Radverkehr in der Stadt und dem auf dem Land. Während in der Stadt Fahrbahnen häufig mit separat markiertem Radfahrstreifen oder Schutzstreifen zur Verfügung stehen, müssen Radfahrende auf dem Land zumeist auf die Fahrbahn ausweichen. Demzufolge empfinden auf dem Land rund 80 % der Radfahrerinnen und Radfahrer die Infrastruktur als unsicher; in städtischen Bereichen liegt der Wert bei nur 34 %.

Maßnahmen und Handlungsmöglichkeiten

Fahrrad

Fahrräder, die im öffentlichen Straßenverkehr bewegt werden, müssen den Regeln der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) und Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) entsprechen. Die Technik muss funktionsbereit sein und regelmäßig überprüft werden – insbesondere Bremsen, Bereifung und Beleuchtung. Nachrüstungen durch z. B. LED-Lichtanlagen oder hydraulischen Bremsen ermöglichen heute auch an älteren Fahrrädern einen deutlichen Zuwachs an technischer Sicherheit.

Infrastruktur

Durch den stark wachsenden Anteil des Radverkehrs ist eine Verbesserung der Fahrradinfrastruktur oder anderer unterstützender Maßnahmen erforderlich. Hierzu zählen unter anderem:

- eine verbesserte Separierung des Radverkehrs,
- die Ausweitung von Schutz- und Radstreifen,
- mehr Fahrrad- und Radschnellwege sowie
- die Einrichtung von Fahrrad-Abstellanlagen – auch mit Lademöglichkeiten für Pedelecs.

Für die öffentliche Radverkehrsinfrastruktur sind die Kommunen, Landkreise oder Bundesländer verantwortlich.

Unternehmen

Um die Rolle des Fahrrades als Alltagsverkehrsmittel zu stärken, können Unternehmen:

- eine vertrauensvolle Kooperation mit der Stadt- oder Gemeindeverwaltung pflegen, um die Umsetzung von radverkehrsfreundlichen Lösungen zu beschleunigen,
- überdachte, beleuchtete und wenn möglich bewachte Abstellanlagen mit Ladestationen für Pedelecs oder E-Bikes auf dem Betriebsgelände errichten,
- Schließfächer, Umkleieräume und Duschmöglichkeiten bereitstellen oder
- ihren Beschäftigten Diensträder anbieten.

Von zentraler Bedeutung ist dabei, dass die betrieblichen Abläufe stets so organisiert sind, dass für die Beschäftigten Zeitdruck bei beruflich bedingter Verkehrsteilnahme vermieden wird und sie nach der Devise „Sicherheit vor Pünktlichkeit“ handeln können.

Vom Unternehmen zur Verfügung gestellte Fahrräder sind Arbeitsmittel, die auch in der Gefährdungsbeurteilung mit erfasst und auch jährlich geprüft werden müssen. Die Nutzenden müssen eingewiesen und mindestens einmal jährlich unterwiesen werden.

Radfahrende

Radfahrerinnen und Radfahrer müssen sich so verhalten, dass mögliche Gefährdungen gar nicht erst entstehen können bzw. minimiert werden. Dazu zählt ein vorausschauend defensiver Fahrstil. Dies bedeutet unter anderem, auf die Strecke vor sich zu achten und die genutzten Fahrwege zu „lesen“, denn Unebenheiten bergen eine Sturzgefahr. Unfallschwerpunkte, wie Kreuzungen oder Einmündung von Straßen, sowie kritische Situationen, wie abbiegende Fahrzeuge, erfordern eine intensive Beobachtung. Hier defensiv fahren kann Unfälle vermeiden.

Zu einem vorausschauenden Fahrstil gehört auch, Fehler anderer einzukalkulieren. So sollten Radfahrende damit rechnen, dass Lkw-Fahrende sie beim Abbiegen im Toten Winkel übersehen könnten, dass Autofahrende ihre Fahrzeughür plötzlich öffnen oder dass unvorhergesehen zu Fuß Gehende die Fahrbahn kreuzen. Vorausschauend Fahren bedeutet aber auch, sich eindeutig und für die anderen Verkehrsteilnehmenden vorhersehbar zu verhalten. Dazu zählt, Richtungsänderungen anzuzeigen und vor dem Abbiegen den rückwärtigen Verkehr zu beobachten, den zur Verfügung stehenden Platz zu kennen und zu nutzen, um auf Fehlverhalten anderer reagieren zu können. Kurzum: Nach außen selbstbewusst verhalten, innerlich defensiv und vorausschauend reagieren.

Radfahrende sollten zudem folgende Punkte beachten:

• Beschränkung auf das Fahren

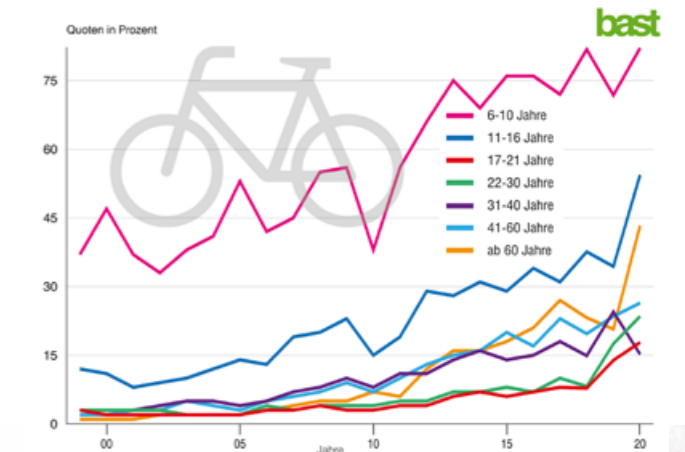
Auch wenn Radfahren in aller Regel mühelos gelingt und die Geschwindigkeiten nicht hoch erscheinen: Radfahren ist eine hoch koordinative Tätigkeit und die Straßenverkehrsumgebung benötigt hohe Aufmerksamkeit. Allein daher verbietet sich die Nutzung des Smartphones während der Fahrt. Auch an einer roten Ampel darf auf dem Smartphone weder gewischt noch getippt werden. Erlaubt ist die Handynutzung auf dem Fahrrad nur mit einer Freisprecheinrichtung.

• Sichtbarkeit

Wer in der Dämmerung oder Dunkelheit gut beleuchtet ist, wird nicht so leicht übersehen. Eine funktionierende Beleuchtung sowie nach vorne und hinten wirkenden Reflektoren sind daher Pflicht. Helle, reflektierende Kleidung und zusätzliche Leuchtbänder erleichtern die Erkennbarkeit.

• Fahrradhelm

Auch wenn ein Helm keine Unfälle verhindert, so schützt er den Kopf vor schweren Verletzungen. Laut Unfallforschung der Versicherer ist ein Alleinunfall mit Sturz auf die Seite oder über den Lenker ein typisches Unfallmuster. Hierbei schützen Radhelme nachweislich. Aber auch bei Kollisionen mit Kraftfahrzeugen können sie die Verletzungsschwere reduzieren. Bis auf die Gruppe der 31- bis 40-Jährigen, nutzen immer mehr Menschen Radhelme, wie die nachfolgende Abbildung zeigt.



• Verantwortliches Verkehrsverhalten

Ein verantwortungsvolles Fahrverhalten erkennt die Leistungsgrenzen der Verkehrsteilnehmenden an und stellt sich ganz klar dagegen, eigene Verkehrsverstöße mit dem Fehlverhalten anderer zu relativieren. Fehler von zu Fuß Gehenden, Pkw- oder Lkw-Fahrenden oder anderen Radfahrenden sind keine Rechtfertigung für eigenes rücksichtsloses Verhalten im Straßenverkehr.

Fahrtrainings: Sicher mit dem Rad unterwegs

Jeder denkt, er oder sie könnte Fahrrad fahren – vermutlich seit der Kindheit und im Idealfall bisher unfallfrei. Aber nicht allen ist bekannt, wo z. B. auf einer Fahrradstraße gefahren werden darf oder was einen Radfahrstreifen vom Schutzstreifen unterscheidet. Auch gibt es Wissenslücken beim Anhalteweg für Radfahrende, oder beim Unterschied zwischen einem Radweg und einem Gehweg mit erlaubter Radnutzung.

Fahrrad-Fahrtrainings klären auf, helfen beim Erkennen und Vermeiden kritischer Situationen und fokussieren mit praktischen Brems- und Lenkübungen auch auf die individuelle Fahrzeugbeherrschung. Ein Fortbildungsangebot, das Sie nutzen sollten – und zwar nicht nur aus Gründen einer möglichen Unfallvermeidung.

Kontakt für Fahrradtrainings bei der BGHW:
E sicherheitstraining@bghw.de T +49(0)621 183-5922