
Pro Woche sterben drei bis vier Radfahrer auf der Landstraße

Vier tote und 58 schwerverletzte Radfahrer – das ist die Unfallbilanz einer durchschnittlichen Woche auf deutschen Landstraßen. Damit verunglücken dort fast ein Drittel mehr Menschen als noch vor zehn Jahren. Dies geht aus einer wissenschaftlichen Studie der Unfallforschung der Versicherer (UDV) im Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft hervor. Der Anstieg ist vor allem in der Zunahme des Radverkehrs begründet. Dennoch ließen sich viele Unfälle nach Meinungen von Experten vermeiden.

Im vergangenen Jahr starben bei Verkehrsunfällen außerorts 189 Radfahrer, 2996 wurden schwer verletzt. „Das Hauptproblem ist, dass Radfahrende auf Landstraßen immer wieder übersehen werden“, sagt UDV-Leiterin Kirstin Zeidler. Häufigste Unfallursache sind Zusammenstöße mit Autos (41 Prozent), wobei die Kraftfahrer den Unfall auch meist verursachen (59 Prozent). Jeder dritte schwere Radunfall außerorts passiert ohne weitere Beteiligte, etwa bei Stürzen.

Besonders gefährlich für Radfahrer sind Kreuzungen, wo gut zwei Drittel der schweren Unfälle (68 Prozent) passieren. Enden sie tödlich, dann sind laut Polizei-Statistik mehrheitlich die Fahrradfahrer selbst schuld, etwa indem sie Autos die Vorfahrt nehmen. Aber nicht selten spielen dabei auch fehlende Sicherheitsmaßnahmen eine Rolle: „Unsere Analyse ausgewählter Unfallstellen zeigt, dass oft ein eigener Radweg fehlt, es an zwei von drei Stellen Sichthindernisse gibt und Autos an jeder zweiten Unfallkreuzung mehr als 70 Stundenkilometer fahren dürfen“, erläutert Kirstin Zeidler.

Kritisch seien zudem Radwege, die in beide Richtungen befahrbar sind. Fahrräder von rechts, die Vorfahrt haben, werden da leicht übersehen. Behörden sollten sichere Übergänge für Radfahrer schaffen, Sichthindernisse beseitigen und an schlecht einsehbaren Kreuzungen mit Radverkehr die Geschwindigkeit begrenzen, fordert daher die UDV.

Auch entlang der Straße, wo 32 Prozent der schweren Unfälle passieren, würden Radwege die Sicherheit verbessern. „Schnelle Autos und ungeschützter Radverkehr gehören wegen der großen Geschwindigkeitsunterschiede nicht auf eine Fahrbahn“, kritisiert Zeidler. „Doch auf Landstraßen gibt es keine Vorgabe wie in Städten, dass bei mehr als 50 Stundenkilometern der Autoverkehr vom Radverkehr zu trennen ist.“ An den Unfallstellen gelten weit überwiegend mindestens 70 Stundenkilometer. Häufig fuhren Autos bei schlechten Sichtverhältnissen, etwa im Schatten der Bäume oder bei Dämmerung, von hinten auf. Für den Radverkehr sollten bestehende Wirtschaftswege genutzt, vorhandene Radwege abseits der Straße ausgebaut oder neue angelegt werden, schlagen die Unfallforscher vor.

Gleichzeitig mahnt Kristin Zeidler zu mehr Vorsicht und Rücksichtnahme: Autofahrer müssten auf Landstraßen jederzeit mit Radfahrern rechnen, bei geringer Sichtweite den Fuß vom Gas nehmen und bremsbereit sein. Fahrradfahrer wiederum sollten bei der Tourenplanung möglichst schnell befahrene Landstraßen meiden und lieber sichere Umwege in Kauf nehmen. Helle, reflektierende Kleidung und Licht sorgen zusätzlich für mehr Sichtbarkeit. Und auch ein Helm verhindert im Zweifelsfall schlimmeres.

Für die Studie hat die UDV knapp 10.000 schwere Radunfälle auf Landstraßen in neun Bundesländern analysiert, knapp 400 Hergänge im Detail untersucht und in 40 Begutachtungen vor Ort Gelände, Sichtweiten sowie Geschwindigkeits- und Verkehrsvorgaben geprüft. (aum)

Bilder zum Artikel



Verkehrsunfall mit Radfahrer.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Deutscher
Verkehrssicherheitsrat
