

Fahrradverkehrsunfälle in München

Analyse der Verkehrsunfälle nach beteiligten Verkehrsmitteln

Text, Tabellen und Grafiken: **Christoph Scharf**

Wahl des Fahrrads als klimafreundlichstes Verkehrsmittel

Die Diskussion über den Klimawandel ist im Jahr 2019 in vollem Gange. Kaum ein Tag vergeht, an dem in den Medien nicht über den erhöhten CO₂-Ausstoß diskutiert wird. Alternative Verkehrsmittel rücken immer mehr in den Fokus der Öffentlichkeit. Das Thema klimaneutrale Mobilität wird zunehmend wichtiger. Ein guter Grund für viele sich auf das Fahrrad zu schwingen. Experten schätzen, dass sich in Ballungsgebieten bis zu 30 Prozent der Pkw-Fahrten auf den Fahrradverkehr verlagern lassen. Laut Untersuchungen führen in deutschen Großstädten 40 bis 50 Prozent der Autofahrten über eine Strecke von weniger als fünf Kilometer Länge. Das Fahrrad wäre in dieser Distanz sogar das schnellste Verkehrsmittel.¹⁾

Nichtsdestotrotz wird die Sicherheit der Fahrradverkehrsteilnehmer oft bemängelt. So stimmte die Stadtrats-Vollversammlung in diesem Jahr zwei „Radl-Bürgerbegehren“ zu, welche u.a. die Sicherheit der Münchner Fahrradwege verbessern sollen. Das Bündnis Radentscheid konnte innerhalb von drei Monaten über 160 000 Stimmen sammeln und hat damit die erfolgreichsten Bürgerbegehren in der Geschichte Münchens auf den Weg gebracht. Nötig wären je etwa 33 000 Stimmen gewesen.²⁾

In Anbetracht dieser Tatsachen wird im vorliegenden Artikel die Unfallbeteiligung mit Fahrrädern analysiert.

Entwicklung der Fahrradnutzung in München

2017 nutzten 18 Prozent der Münchner/innen hauptsächlich das Fahrrad als Verkehrsmittel

Die Zahlen in Tabelle 1 stammen aus der 2008 und 2017 durchgeführten Studie „Mobilität in Deutschland“ (MiD) des Bundesverkehrsministeriums. Befragt wurden dabei zufällig ausgewählte Haushalte zu ihrem alltäglichen Verkehrsverhalten. Der dabei ermittelte Modal Split drückt die prozentualen Anteile der Verkehrsmittel am Verkehrsaufkommen (zurückgelegte Wege) oder an der Verkehrsleistung aus. Den höchsten Anstieg hatte zwischen den Jahren 2008 und 2017 die Fahrt mit dem Fahrrad von 14 auf 18 Prozent, wohingegen die Fahrt mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) von 37 auf 34 Prozent gesunken ist. Der Anteil der Wege die zu Fuß zurückgelegt wurden, ist von 28 auf 24 Prozent ebenfalls zurückgegangen. Der Anteil der Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs wuchs laut den Studien von 21 auf 24 Prozent.³⁾

Tabelle 1: Modal Split-Anteil (in Prozent)

Verkehrsmittel	2008	2017
zu Fuß	28	24
Fahrrad	14	18
motorisierter Individualverkehr (MIV) als Mitfahrer	10	10
MIV als Fahrer	27	24
ÖPV	21	24

© Statistisches Amt München

Tabelle 1

¹⁾ <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/nachhaltige-mobilitaet/radverkehr>

²⁾ <https://www.muenchen.de/aktuell/2019-07/radl-buergerentscheid-stadtrat-stimmt-zu.html>

³⁾ <https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Stadtplanung-und-Bauordnung/Verkehrsplanung/Verkehrsmodell-VisMuc.html>

⁴⁾ Mehr: „Ergebnisse der Raddauerzählstellen in München 2017 und 2018“ – 3. Quartalsheft 2019 der Münchner Statistik (<https://bit.ly/3bu9oG4>)

Seit dem Sommer 2008 wird an verschiedenen Orten in München die Fahrradnutzung gemessen. Mittlerweile gibt es in München sechs Dauerzählstellen, welche die vorbeifahrenden Fahrräder erfassen. Die Standorte befinden sich nahe des Zentralen Omnibusbahnhofs (ZOB) in der Arnulfstraße, am Isarradweg in der Erhardtstraße, am Rudolf-Harbig-Weg im Olympiapark und oberhalb der S-Bahnhaltestelle Hirschgarten am Birketweg. Weitere Zählstellen bestehen in der Margaretenstraße am Harras sowie an der Bad-Kreuther-Strasse östlich des Innsbrucker Rings. In der Ausgabe 03/2019 der Münchner Statistik wurde das Fahrradaufkommen durch diese Fahrradzählstellen umfassend analysiert. So registrierten die Zählstellen im Jahr 2018 ein Plus von 10,8 Prozent an passierenden Fahrrädern. 2017 wurden insgesamt 3 705 264 Fahrradfahrende gezählt, 2018 bereits 4 104 533.⁴⁾

Starker Anstieg des Fahrradaufkommens von 2017 auf 2018

Entwicklung der schwerwiegenden Verkehrsunfälle mit Beteiligung eines Fahrrads

Definitionen:

E-Bike: Elektrofahrräder mit elektrischer Unterstützung, auch wenn die Pedale nicht getreten werden. Es herrscht keine Helmpflicht, jedoch sind ein Versicherungskennzeichen, eine Betriebserlaubnis sowie ein Mofa-Führerschein notwendig. E-Bikes zählen in der Verkehrsunfallstatistik zu den Kraftfahrzeugen und werden deswegen im vorliegenden Artikel nicht betrachtet.

Fahrrad: Klassische Fahrräder ohne Elektroantrieb. Im vorliegenden Artikel werden unter diesem Begriff klassische Fahrräder sowie Pedelecs als Grundgesamtheit betrachtet, jedoch keine E-Bikes.

Pedelec: Elektrofahrräder mit elektrischer Unterstützung beim Treten bis 25 Stundenkilometer und einer maximalen Leistung von 250 Watt, für die keine Versicherungs- und Helmpflicht besteht.

Schwerwiegende Verkehrsunfälle: Verkehrsunfälle, zu denen die Polizei herangezogen wurde und bei denen ein Personenschaden oder ein schwerwiegender Sachschaden vorliegt. In diesem Artikel werden ausschließlich schwerwiegende Verkehrsunfälle betrachtet und im weiteren Artikel Unfälle genannt.

In Tabelle 2, Seite 26, ist die Entwicklung der Unfälle mit Beteiligung eines Fahrrads dargestellt. In den letzten elf Jahren ist ein schwankender Verlauf der Unfälle mit Beteiligung eines Fahrrads zu erkennen. Die Unfälle sind nach größeren Rückgängen in den Jahren 2016 und 2017 im Jahr 2018 wieder um 431 auf 6 471 Unfälle gestiegen. Der Anteil der Unfälle mit Beteiligung eines Fahrrads an den Unfällen insgesamt schwankte im Lauf der letzten elf Jahre zwischen 31,9 Prozent im Jahr 2010 und dem Maximum von 39,2 Prozent im Jahr 2018.

2018 als Jahr mit den meisten Unfällen mit Beteiligung eines Fahrrads

Ebenfalls in Tabelle 2 ist die Entwicklung der Unfälle mit Fahrradbeteiligung differenziert nach Fahrrädern ohne und mit Elektroantrieb dargestellt. Auffällig ist, dass die Unfälle mit Beteiligung eines Pedelecs im Jahr 2018 um mehr als 50 Prozent im Vergleich zum Vorjahr 2017 von 29 auf 46 angestiegen sind. Den größten Anteil an den Fahrradunfällen verbuchen jedoch nach wie vor Fahrräder ohne Elektroantrieb. In den vergangenen elf Jahren schwankte der Verlauf wie bei den Fahrradunfällen insgesamt zwischen dem Minimum von 1 893 Unfällen im Jahr 2010 und 2 537 Unfällen im traurigen Spitzenreiter-Jahr 2018.

Anstieg der Unfälle mit Fahrradbeteiligung sowohl ohne als auch mit Elektromotor

Bei den Unfällen mit Fahrrädern ereigneten sich zum größten Teil Unfälle mit Personenschaden. Diese gliedern sich in Unfälle mit Getöteten, Schwer- sowie Leichtverletzten.

Unfälle mit Getöteten im Jahr 2018 im Elf-Jahresvergleich am höchsten

Schwerwiegende Verkehrsunfälle mit Fahrradbeteiligung

Tabelle 2

Unfallart	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Mittelwert
schwerwiegende Unfälle	6 390	6 337	5 935	6 622	6 572	6 626	6 607	6 601	6 399	6 040	6 471	6 418
darunter mit Beteiligung eines Fahrrads oder Pedelecs	2 165	2 180	1 893	2 245	2 258	2 164	2 368	2 322	2 273	2 242	2 537	2 241
dto. Anteil (in Prozent)	33,9	34,4	31,9	33,9	34,4	32,7	35,8	35,2	35,5	37,1	39,2	34,9
davon Fahrräder	2 165	2 180	1 893	2 245	2 258	2 164	2 349	2 296	2 248	2 213	2 491	2 227
Pedelecs	-	-	-	-	-	-	19	26	25	29	46	13
darunter mit Personenschaden	2 137	2 152	1 866	2 222	2 228	2 137	2 340	2 298	2 258	2 215	2 520	2 216
davon mit Getöteten	6	5	1	2	3	3	5	3	3	4	7	4
Schwerverletzten	265	307	218	301	284	268	289	251	232	268	296	271
Leichtverletzten	1 866	1 840	1 647	1 919	1 941	1 866	2 046	2 044	2 023	1 943	2 217	1 941

© Statistisches Amt München

Definitionen:

Unfall mit Getöteten: Unfall mit mindestens einem getöteten Verkehrsteilnehmer.

mittelbar zur stationären Behandlung (mindestens 24 Stunden) in einem Krankenhaus behandelt wurden.

Unfall mit Schwerverletzten: Unfall mit mindestens einem schwerverletzten Verkehrsteilnehmer, aber keinem Getöteten. Als schwerverletzt gelten dabei Personen, die un-

Unfall mit Leichtverletzten: Unfall mit mindestens einem leichtverletzten Verkehrsteilnehmer, aber keinem Getöteten und keinem Schwerverletzten.

Wie in Tabelle 2 zu sehen ist, sind auf Grund der steigenden Unfallzahlen mit beteiligten Fahrrädern und der Tatsache, dass bei einem Unfall dieser Art fast immer ein Personenschaden vorliegt, auch die Unfälle mit Personenschaden in den Jahren 2008 bis 2018 gestiegen. Im Jahr 2008 gab es noch 2 137 Unfälle mit Personenschaden, 2018 waren es – nach einigen Schwankungen in den dazwischen liegenden Jahren – mit 2 520 Unfällen bereits 383 mehr. Die Zahl der Unfälle mit Schwerverletzten schwankte im betrachteten Zeitraum vom Minimum mit 218 Unfällen mit Schwerverletzten im Jahr 2010 zum Maximum mit 307 Unfällen mit Schwerverletzten im Jahr 2009. Unfälle mit Leichtverletzten gab es im Elf-Jahresvergleich noch nie so viele wie im Jahr 2018. Dieses negative Rekordjahr hat 2 217 Unfälle mit Leichtverletzten zu verzeichnen, was durchschnittlich sechs Unfällen dieser Art pro Tag entspricht. Auch die Zahl der Unfälle mit Getöteten ist im Jahr 2018 mit sieben in den letzten elf Jahren am höchsten.

Analyse der Unfallbeteiligten und der dazugehörigen Unfallverursacher bei den Fahrradunfällen mit Personenschaden

Der folgende Abschnitt analysiert die Unfallgegner der Fahrradfahrer, den Anteil der Unfallverursacher und die Unfallursachen. Betrachtet werden dabei die Unfälle mit Personenschaden unter Beteiligung mindestens eines Fahrrads.

Zudem wird für die Unfalldaten des Jahres 2018 jeweils eine Karte je Unfallbeteiligungsart mit den zugehörigen Unfallkategorien (ab Seite 30) ausgewiesen. Datenquelle ist hierbei der Unfallatlas der Statistischen Ämter des Bundes und der Länder, in welchem die schwerwiegenden Unfälle mit Personenschaden abgebildet sind.⁵⁾ Aufgrund fehlender bzw. fehlerhafter Georeferenzierung sind

⁵⁾ <https://unfallatlas.statistikportal.de/>

einige Unfälle dort nicht enthalten. Es können Fahrradunfälle mehrfach gezählt werden, wenn mehr als zwei Beteiligungsformen vorliegen, beispielsweise ein Fahrradunfall mit PKW und Fußgängern.

Definition:

Unfallursache: Unfallursachen werden von der aufnehmenden Polizei entsprechend ihrer Einschätzung in das Erhebungspapier eingetragen. Es wird nach allgemeinen Ursachen (unter anderem Straßenverhältnisse, Witterungseinflüsse, Hindernisse), die dem Unfall und nicht einzelnen Beteiligten zugeordnet werden, sowie personenbezogenem Fehlverhalten, das den Beteiligten zugeschrieben wird, unterschieden. Es können dabei neben zwei allgemeinen Unfallursachen bis zu drei personenbezogene Unfallursachen protokolliert werden. Wenn dabei mehr als eine Unfallursache vorliegt, werden Unfälle dabei mehrfach gezählt.

Die Karten ab Seite 30 umfassen im orange markierten Bereich des Zentrums folgende Stadtbezirke:

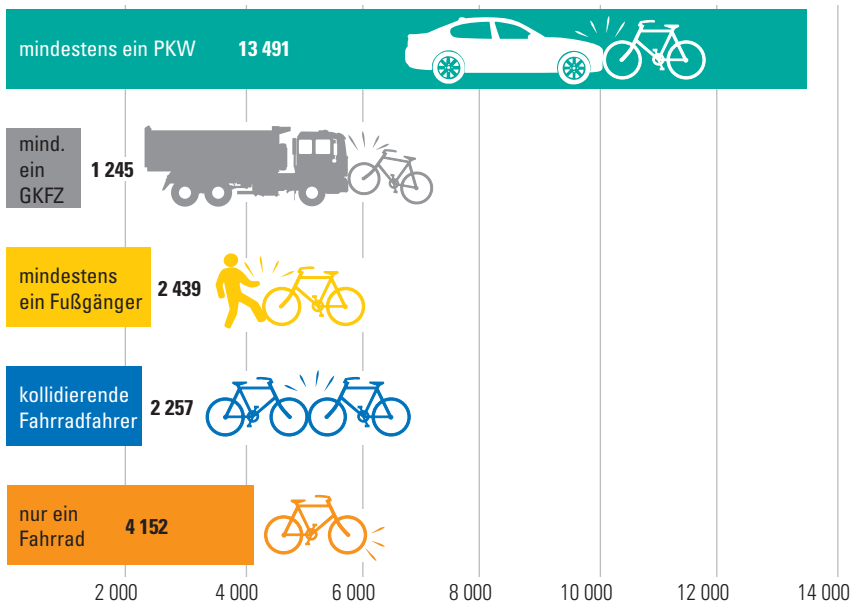
1 - Altstadt-Lehel **2** - Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt
3 - Maxvorstadt **5** - Au-Haidhausen
8 - Schwantalerhöhe

Sie umfassen insgesamt eine Fläche von 18,1 km², was 5,8 Prozent der Fläche Münchens entspricht.

Grafik 1 stellt die Fahrradunfälle gegliedert nach Beteiligungsform der Unfallgegner für den Zeitraum 2008 bis 2018 dar. Insgesamt ereigneten sich in diesem Zeitraum 13 491 Unfälle zwischen Fahrradfahrern und mindestens einem PKW. Die Zahl der Fahrradunfälle mit mindestens einem Güterkraftfahrzeug (GKFZ, z.B. Lastkraftwagen, Lastzug aus LKW und Anhänger, Sattelschlepper etc.) als Unfallgegner beträgt 1 245, die der Fahrradunfälle mit mindestens einem Fußgänger als Unfallgegner 2 439. Bei 2 257 Unfällen in diesen elf Jahren kollidierten zwei Fahrradfahrer und es ereigneten sich 4 152 Fahrradunfälle ohne Unfallgegner.

13 491 Fahrradunfälle mit Personenschaden unter PKW-Beteiligung in den letzten elf Jahren

Fahradunfälle 2008 bis 2018 nach Beteiligungsart



Grafik 1

© Statistisches Amt München

Fahradunfälle mit Beteiligung mindestens eines PKWs

Anteil der PKWs als Unfallverursacher bei 78,8 Prozent

In Tabelle 3, ist die Entwicklung der Fahrradunfälle mit mindestens einem PKW als Unfallgegner in den letzten elf Jahren dargestellt. Bis auf den erhöhten Wert im Jahr 2018, in dem 1 412 Fahrradfahrer mit mindestens einem PKW kollidierten, zeichnet sich hier keine Trendentwicklung ab. Der niedrigste Wert dieser Konstellation an Unfallbeteiligten kann im unfallschwachen Jahr 2010 mit 1 065 Unfällen verzeichnet werden. Der Anteil der PKW-Fahrer als Unfallverursacher bei dieser Beteiligungsart liegt im Durchschnitt der letzten elf Jahre bei 78,8 Prozent.

Schwerwiegende Verkehrsunfälle mit Fahrradbeteiligung mit Personenschaden nach Beteiligungsart

Tabelle 3

Unfallart	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Mittelwert
schwerwiegende Unfälle mit Beteiligung eines Fahrrads oder Pedelecs mit Personenschaden	2 137	2 152	1 866	2 222	2 228	2 137	2 340	2 298	2 258	2 215	2 520	2 216
darunter mit mindestens einem PKW	1 195	1 180	1 065	1 187	1 252	1 153	1 268	1 285	1 260	1 234	1 412	1 226
dar. Anteil (in Prozent) mit PKW Unfallverursacher	79,0	76,5	78,6	79,9	79,2	78,1	77,1	79,9	80,1	80,9	77,1	78,8
mit mindestens einem Güterkraftfahrzeug	134	124	117	123	143	120	143	88	97	78	78	113
dar. Anteil (in Prozent) mit Güterkraftfahrzeuge als Unfallverursacher	78,4	83,9	71,8	74,0	85,3	85,0	86,0	77,3	80,4	79,5	88,5	80,9
mit mindestens einem Fußgänger	228	215	175	243	237	212	234	222	225	227	221	222
dar. Anteil (in Prozent) mit Fußgänger als Unfallverursacher	59,2	48,8	56,6	63,0	58,2	63,7	57,7	64,9	67,1	54,6	58,8	59,3
mit kollidierenden Fahrradfahrern	182	190	153	210	190	193	201	207	213	226	292	205
mit nur einem Fahrrad	348	368	303	418	334	380	428	410	396	357	410	377

© Statistisches Amt München

Fehler beim Abbiegen als häufigste Unfallursache der PKWs bei Fahrrad-PKW-Unfällen

In Grafik 2, ist die Verteilung der fünf häufigsten Unfallursachen der PKW-Fahrer als Unfallverursacher bei Fahrradunfällen in den Jahren 2008 bis 2018 dargestellt. Auf Platz 1 ist mit weitem Abstand der Fehler beim Abbiegen nach links oder rechts. Im Zeitraum 2008 bis 2018 kam es zu 4 201 Unfällen mit dieser Unfallursache. 1 615 Lenker eines PKWs haben die die Vorfahrt regelnden Verkehrszeichen nicht beachtet. 1 415 Unfälle zwischen Fahrradfahrern und PKW-Fahrern sind auf das verkehrswidrige Verhalten beim Ein- und Aussteigen bzw. Be- oder Entladen zurückzuführen. Andere Fehler sind Fehler im Straßenverkehr, welche vom „Faktor Mensch“ verursacht werden oder von der Polizei als unklare Unfallursache betrachtet werden. 1 068 Unfälle dieser Art wurden von PKWs im betrachteten Zeitraum verursacht.

Radfahrer verursachten unter Alkoholeinfluss 238 Unfälle mit einem PKW

Während in Grafik 2 nur fünf Unfallursachen aufgelistet sind, erscheinen bei den Fahrradfahrern in Grafik 3, aufgrund der breiteren Streuung sieben. Die häufigste Unfallursache ist dabei der Andere Fehler, welcher 760-mal aufgetreten ist. 474-mal kam es zu einem Unfall, weil der Fahrradfahrer eine Fahrbahn oder andere Straßenteile verbotswidrig befahren hat. In 368 Fällen machten Fahrradfahrer beim Einfahren in den fließenden Verkehr einen Fehler. 342-mal verursachten Fahrradfahrer beim Nichtbeachten der Verkehrsregelung durch die Polizei oder Lichtzeichen einen Unfall.

Die häufigsten Unfallursachen der PKWs bei Fahrradunfällen mit mindestens einem PKW als Gegner



Grafik 2

	Anzahl	in Prozent
Fehler beim Abbiegen nach links oder rechts	4 201	38,2
Nichtbeachten der die Vorfahrt regelnden Verkehrszeichen	1 615	14,7
Verkehrswidriges Verhalten beim Ein- oder Aussteigen, Be- oder Entladen	1 415	12,9
Andere Fehler beim Fahrzeugführer	1 068	9,7
Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr	998	9,1
Sonstige Unfallursachen	1 694	15,4

© Statistisches Amt München

Die häufigsten Unfallursachen der Fahrradfahrer bei Fahrradunfällen mit mindestens einem PKW als Gegner



Grafik 3

	Anzahl	in Prozent
Andere Fehler	760	22,7
Verbotswidrige Benutzung der Fahrbahn oder anderer Straßenteile	474	14,2
Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr	368	11,0
Nichtbeachten der Verkehrsregelung durch die Polizei oder Lichtzeichen	342	10,2
Nichtbeachten der Regel rechts vor links	293	8,8
Alkoholeinfluss	238	7,1
Nichtbeachten der die Vorfahrt regelnden Verkehrszeichen	190	5,7
Sonstige Unfallursachen	677	20,3

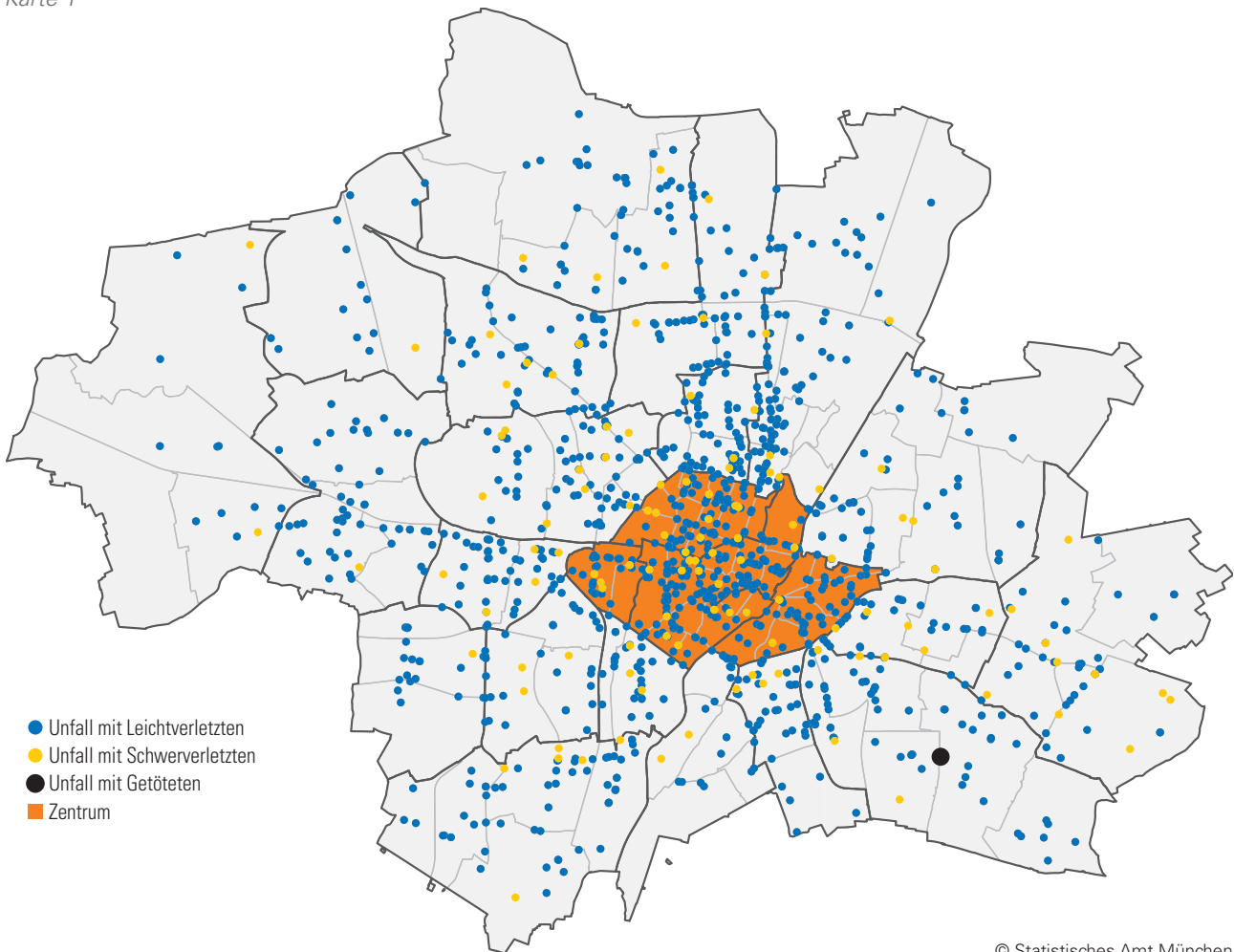
© Statistisches Amt München

In Karte 1, Seite 30, sind die Fahrradunfälle des Jahres 2018 mit mindestens einem PKW als Unfallbeteiligten differenziert nach Unfallkategorie dargestellt. 90,9 Prozent waren dabei Unfälle mit Leichtverletzten, 9,0 Prozent mit Schwerverletzten. Ein Unfall weist Getötete auf. Es fällt auf, dass sich die Unfälle in der ganzen Stadt verteilen. Dennoch ist der Unfallschwerpunkt vor allem in dem als Zentrum orange markierten Bereich. Hier ereigneten sich 26,9 Prozent der Unfälle.

Fahradunfälle mit PKW-Beteiligung im ganzen Stadtgebiet verteilt

Fahradunfälle mit PKW-Beteiligung im Jahr 2018

Karte 1



© Statistisches Amt München

Fahradunfälle mit Beteiligung mindestens eines Güterkraftfahrzeugs

Starker Rückgang bei den Fahrradunfällen mit der Beteiligung mindestens eines Güterkraftfahrzeugs

Wie in Tabelle 3 auf Seite 28 erkennbar, ist die Anzahl der Fahrradunfälle mit Beteiligung mindestens eines Güterkraftfahrzeugs stark zurückgegangen. Gab es im Jahr 2008 noch 134 Unfälle unter Beteiligung eines Güterkraftfahrzeugs, hat das Jahr 2018 nur noch 78 Unfälle dieser Art zu verzeichnen. Dies entspricht einem Rückgang von 41,8 Prozent. Die häufigsten Unfälle mit dieser Beteiligungskonstellation hat dabei das Jahr 2014 mit 143 Unfällen.

Seit diesem Jahr sank diese Unfallanzahl stark auf nur noch zweistellige Werte. Im Durchschnitt waren dabei zu 80,9 Prozent die Güterkraftfahrzeuge die Unfallverursacher, wobei im vergangenen Jahr 2018 sogar zu 88,5 Prozent die Güterkraftfahrzeugführer die Unfälle verursachten.

Fehler beim Abbiegen zu 48,6 Prozent die Unfallursache bei den Führern eines Güterkraftfahrzeugs bei Fahrrad-Güterkraftfahrzeug-Unfällen

Die häufigste Unfallursache ist bei den Güterkraftfahrzeugen mit weitem Abstand der Fehler beim Abbiegen nach links oder rechts. In den letzten elf Jahren kam es dabei, wie in Grafik 4 zu sehen ist, zu 509 Unfällen in der Landeshauptstadt München. 133-mal kam es zu Unfällen durch verkehrswidriges Verhalten beim Ein- oder Aussteigen bzw. Be- oder Entladen. 86-mal wurde durch das Nichtbeachten der die Vorfahrt regelnden Verkehrszeichen ein Unfall mit einem Fahrrad verursacht.

Andere Fehler die häufigste Unfallursache von Fahrradfahrern bei Güterkraftfahrzeug-Fahrrad-Unfällen

Von den in den Jahren 2008 bis 2018 sich zwischen einem Fahrrad und mindestens einem Güterkraftfahrzeug ereigneten Unfällen, wurden 62 durch einen Anderen Fehler des Fahrradfahrers verursacht, siehe Grafik 5.

Zweithäufigste Unfallursache mit 34 Fällen war dies das Nichtbeachten der Verkehrsregelung durch die Polizei oder Lichtzeichen durch die Fahrradfahrer. 28-mal wurde durch die verbotswidrige Benutzung der Fahrbahn oder anderer Straßenteile ein Unfall mit einem Güterkraftfahrzeug verursacht.

In Karte 2, auf Seite 32, sind die Fahrradunfälle mit mindestens einem Güterkraftfahrzeug im Jahr 2018 dargestellt. 80,6 Prozent der Unfälle sind dabei mit Leichtverletzten, 12,9 Prozent mit Schwerverletzten. Zwei Unfälle führten zu Getöteten. Dabei ereigneten sich 32,3 Prozent der Unfälle im Zentrum.

12,9 Prozent der Fahrradunfälle mit Güterkraftfahrzeugen mit Schwerverletzten

Die häufigsten Unfallursachen der Güterkraftfahrzeuge bei Fahrradunfällen mit Güterkraftfahrzeugen



Grafik 4

	Anzahl	in Prozent
Fehler beim Abbiegen nach links oder rechts	509	48,6
Verkehrswidriges Verhalten beim Ein- oder Aussteigen, Be- oder Entladen	133	12,7
Nichtbeachten der die Vorfahrt regelnden Verkehrszeichen	86	8,2
Andere Fehler	83	7,9
Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr	62	5,9
Sonstige Unfallursachen	175	16,7

© Statistisches Amt München

Die häufigsten Unfallursachen der Fahrradfahrer bei Fahrradunfällen mit Güterkraftfahrzeugen



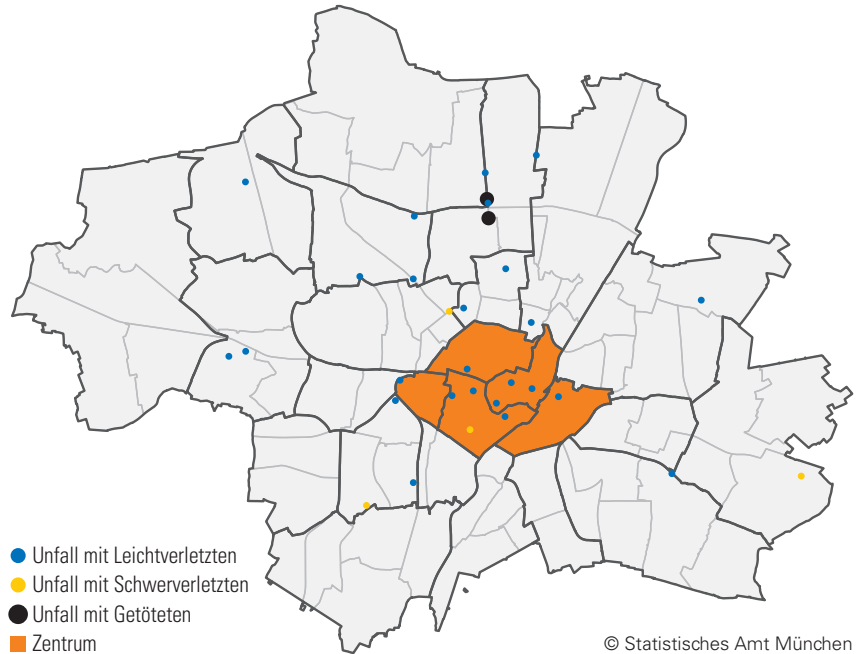
Grafik 5

	Anzahl	in Prozent
Andere Fehler	62	28,4
Nichtbeachten der Verkehrsregelung durch Polizeibeamte oder Lichtzeichen	34	15,6
Verbotswidrige Benutz. d. Fahrbahn o. anderer Straßenteile	28	12,8
Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr	16	7,3
Sonstige Unfallursachen	78	35,8

© Statistisches Amt München

Fahradunfälle mit Güterkraftfahrzeugen im Jahr 2018

Karte 2



Fahradunfälle mit Beteiligung mindestens eines Fußgängers

Über die Hälfte der Fußgänger ist bei Fahrradunfällen mit Fußgängern der Unfallverursacher

Wie in Tabelle 3, auf Seite 28, dargestellt kam es in den letzten elf Jahren zu durchschnittlich 222 Fahrradunfällen pro Jahr unter Beteiligung mindestens eines Fußgängers. Eine Trendentwicklung kann nicht festgestellt werden. Spitzenreiter mit 243 Unfällen ist dabei das Jahr 2011. Besonders wenige Unfälle gab es mit 175 im Jahr 2010, in welchem allgemein nicht viele Unfälle registriert wurden. In 59,3 % waren Fußgänger bei dieser Beteiligungsart die Unfallverursacher. Vor allem im Jahr 2016 verursachte ein besonders hoher Anteil an Fußgängern (67,1 Prozent) diese Unfälle.

Falsches Verhalten beim Überschreiten der Fahrbahn als zweithäufigste Unfallursache von Fußgängern bei Fahrrad-Fußgänger-Unfällen

Dabei kam es wie in Grafik 6, abgebildet in den Jahren 2008 bis 2018 573-mal durch Andere Fehler der Fußgänger zu Unfällen. 530-mal wurde durch Überschreiten der Fahrbahn ohne auf den Verkehr zu achten ein Unfall verursacht. In 178 Fällen kam es durch plötzliches Hervortreten hinter Sichthindernissen beim Überschreiten der Fahrbahn zu einem Unfall. 167-mal verursachten Fußgänger, die den Gehweg nicht benutzten, einen Unfall mit einem Fahrrad.

Die häufigsten Unfallursachen der Fußgänger bei Fahrradunfällen mit Fußgängern

Grafik 6



	Anzahl	in Prozent
Andere Fehler	573	36,2
Überschreiten der Fahrbahn ohne auf den Fahrzeugverkehr zu achten	530	33,5
Überschr. d. Fahrb. d. plötz. Hervortreten hinter Sichthindernissen	178	11,2
Nichtbenutzen des Gehweges	167	10,5
Sonstige Unfallursachen	136	8,6

© Statistisches Amt München

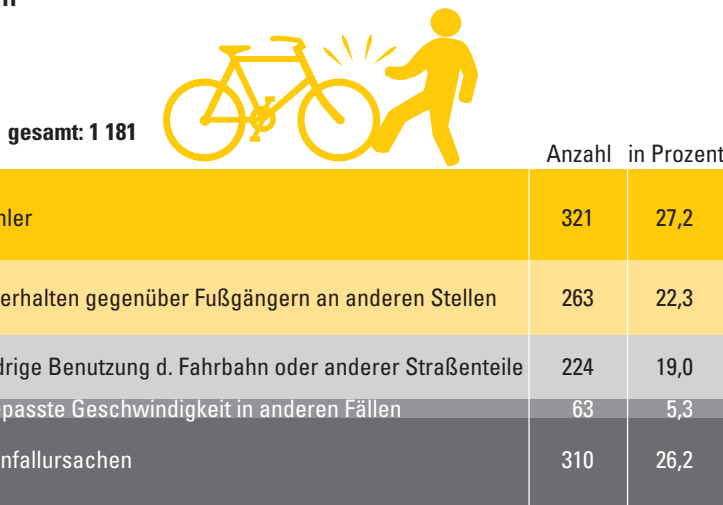
In den Jahren 2008 bis 2018 sind die häufigsten Unfallursachen der Fahrradfahrer bei Unfällen mit Fußgängern mit 321 Fällen Andere Fehler, siehe Grafik 7. Durch falsches Verhalten gegenüber Fußgängern an anderen Stellen ereigneten sich 263 Unfälle, aufgrund verbotswidriger Benutzung der Fahrbahn oder anderer Straßenteile 224. Nicht angepasste Geschwindigkeit in anderen Fällen führte zu 63 Unfällen.

Andere Fehler als häufigste Unfallursache des Fahrradfahrers bei Fahrrad-Fußgänger-Unfällen

In Karte 3 sind die Fahrradunfälle des Jahres 2018 mit mindestens einem Fußgänger dargestellt. 82,9 Prozent der Unfälle hatten Leichtverletzte, 17,1 Prozent Schwerverletzte zur Folge. Dabei ereigneten sich 42,9 Prozent im Zentrum.

42,9 Prozent der Fahrradunfälle mit einem Fußgänger im Zentrum

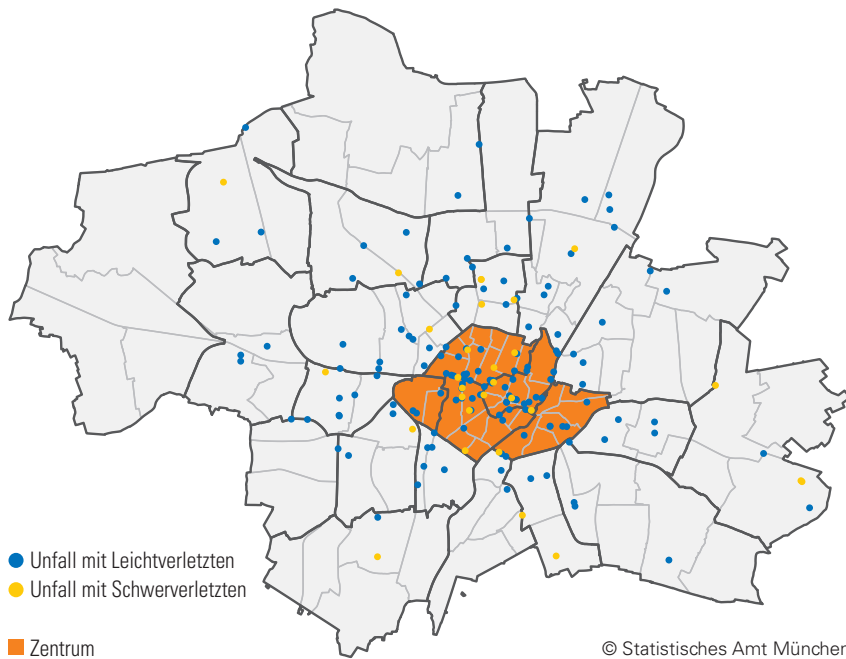
Die häufigsten Unfallursachen der Fahrradfahrer bei Fahrradunfällen mit Fußgängern



Grafik 7

© Statistisches Amt München

Fahrradunfälle mit Fußgängern im Jahr 2018



Karte 3

© Statistisches Amt München

Anstieg der Unfälle mit zwei beteiligten Fahrräder um 29,2 Prozent im Jahr 2018

359 Unfälle beim gegenseitigen Überholen durch Fahrradfahrer

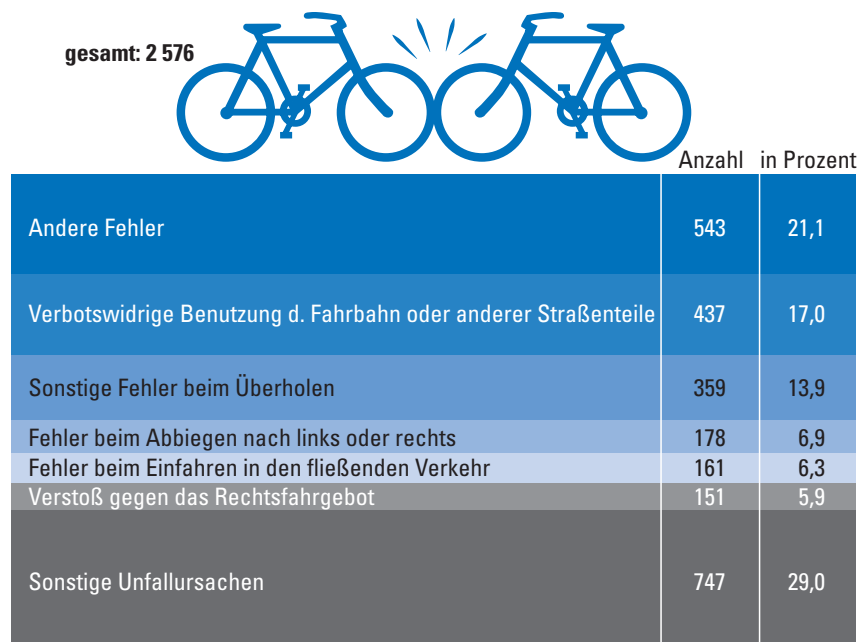
Unfälle mit kollidierenden Fahrrädern

Wie in Tabelle 3, auf Seite 28, deutlich wird, gab es 2018 einen starken Anstieg der Unfälle mit zwei beteiligten Fahrradfahrern. Die Unfallanzahl stieg mit 292 Unfällen um 29,2 Prozent im Vergleich zum Vorjahr, in welchem 226 Unfälle dieser Art registriert wurden. Seit 2012 ist die Unfallzahl kontinuierlich angestiegen.

In Grafik 8, sind die häufigsten Unfallursachen zwischen kollidierenden Fahrrädern abgebildet. So sind auch bei einer Kollision zwischen Fahrradfahrern die Anderen Fehler mit 543 Unfällen die häufigste Unfallursache. 437-mal kam es durch die verbotswidrige Benutzung der Fahrbahn bzw. anderer Straßenteile zu einem Unfall. Sonstige Fehler beim Überholen (zum Beispiel kein genügender Seitenabstand) führten in 359 Fällen zu einem Unfall.

Die häufigsten Unfallursachen der Fahrradfahrer bei Unfällen mit kollidierenden Fahrrädern

Grafik 8



© Statistisches Amt München

Fahradunfälle mit nur einem Fahrrad ohne Beteiligung eines anderen Fahrzeugs

Durchschnittlich 377 Fahrradunfälle pro Jahr ohne Beteiligung eines anderen Verkehrsteilnehmers

Wie in Tabelle 3, auf Seite 28, zu sehen, gab es in den letzten elf Jahren im Durchschnitt 377 registrierte Fahrrad-Alleinunfälle pro Jahr. Wohl auf Grund des gestiegenen Fahrradaufkommens ist dieser Wert im Jahr 2018 mit 410 Unfällen wieder leicht erhöht. Die meisten Fahrrad-Alleinunfälle gab es im Jahr 2014 mit 428, die wenigsten im unfallschwachen Jahr 2010 mit 303.

70,8 Prozent der Fahrradalleinunfälle wurden durch Andere Fehler verursacht

Wie in Grafik 9 zu sehen, waren bei 3 189 Fahrradunfällen in den Jahren 2008 bis 2018 ohne eine weitere Beteiligungsform Andere Fehler beim Fahrradfahrer die Unfallursache. In 602 Unfällen waren Fahrradfahrer alkoholisiert, in 222 Fällen wurde die Fahrbahn oder ein anderer Straßenteil verbotswidrig benutzt.

31,6 % der Unfälle mit kollidierenden Fahrrädern und Fahrrad-Alleinunfällen entfallen auf das Zentrum

In Karte 4 sind die Fahrradunfälle ohne andere Beteiligungsform, also Unfälle mit kollidierenden Fahrradfahrern sowie Fahrrad-Alleinunfälle des Jahres 2018 dargestellt. Bei 84,4 Prozent der Unfälle gab es Leichtverletzte, 15,4 Prozent Schwerverletzte. Ein Unfall weist Getötete auf. 31,6 Prozent dieser Unfälle ereigneten sich in der Stadtmitte.

Die häufigsten Unfallursachen der Fahrradfahrer bei nur einem Fahrrad



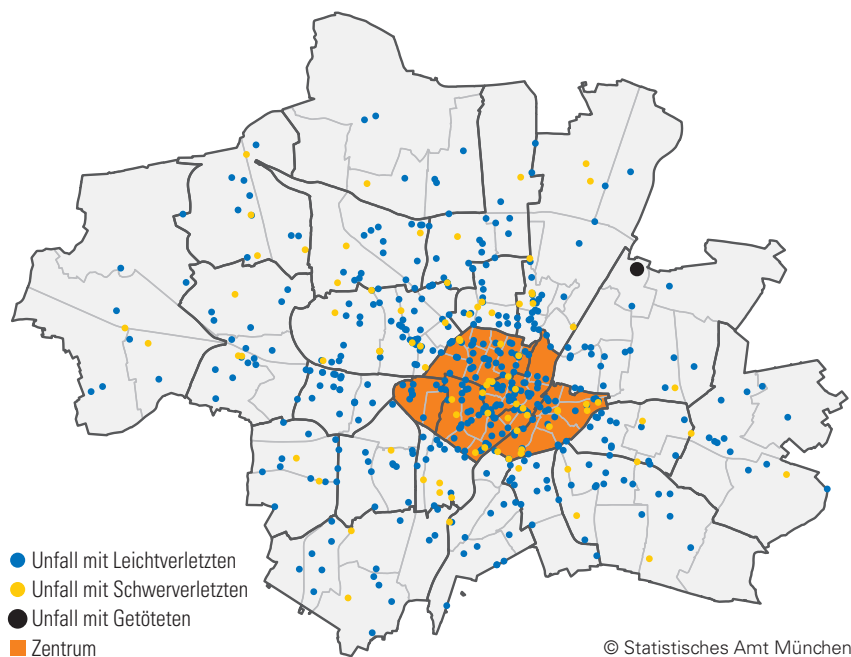
Grafik 9

	Anzahl	in Prozent
Andere Fehler	3 189	70,8
Alkoholeinfluss	602	13,4
Verbotswidrige Benutzung d. Fahrbahn oder anderer Straßenteile	222	4,9
Sonstige Unfälle	492	10,9

© Statistisches Amt München

Fahradunfälle mit Fahrrädern als einzige Beteiligungsart im Jahr 2018

Karte 4



© Statistisches Amt München

Fazit:

Durch das vermehrte Fahrradaufkommen kann auch das Unfallrisiko steigen. So haben die Fahrradunfälle mit Unfallbeteiligung mindestens eines PKWs im elfjährigen Vergleich im Jahr 2018 ihren Höchststand erreicht. Auch die Zahl der Fahrradunfälle mit Getöteten war 2018 am höchsten. Um die Unfallschwerpunkte vor allem in der Mitte der Stadt zu entschärfen, ist es wünschenswert, dass die beiden bereits zugestimmten Radl-Bürgerbegehren bald umgesetzt werden. Wenn die eingangs erwähnten 40 bis 50 Prozent der Autofahrten mit einem Weg unter fünf Kilometern auf das Fahrrad verlagert würden, könnte sich jedoch bereits jetzt zumindest das Risiko der Kollision mit einem PKW verringern.