



65 Jahre. Die Wahrscheinlichkeit, an den Folgen des Radunfalls zu sterben, ist für alkoholisierte Unfallopfer größer. Die Dunkelziffer von nicht in der amtlichen Unfallstatistik erfassten Fahrradunfällen wird auf etwa 70 Prozent geschätzt. Die repräsentative Befragung ergab ein nur diffuses Wissen über die geltende Alkohol-Promillegrenze für Radfahrer. Über die Hälfte der Befragten sieht die Ablenkung durch Telefonieren oder Musik Hören beim Radfahren als gefährlich an. Jüngere Personen führen häufiger ablenkende Tätigkeiten während des Radfahrens aus. Knapp acht Prozent aller Radfahrer hatten in den letzten drei Jahren einen Verkehrsunfall mit dem Fahrrad. Der größte Anteil verunfallter Personen findet sich unter den 18- bis 24-Jährigen. Im Rahmen der Unfallanalyse machte die Altersgruppe der 15- bis 24-Jährigen mit einem Fünftel die größte Gruppe aus, gefolgt von den über 65-Jährigen. Annähernd die Hälfte der verletzten Radfahrer nutzte das Fahrrad fast täglich. Elf Prozent der Patienten erklärten, beim Unfall einen Helm getragen zu haben, Männer fast doppelt so häufig wie Frauen. Jedes vierte verunfallte Kind in der Gruppe trug einen Helm, aber nur etwas mehr als drei Prozent der 18- bis 24-Jährigen. Die meisten Unfälle waren Alleinunfälle. Je älter die Patienten waren, desto größer war ihr Anteil an stationär Behandelten, zudem stieg die Verletzungsschwere an. Bei stationären Patienten machten Kopfverletzungen neben den äußeren Verletzungen den größten Anteil aus. Bei acht Prozent der Patienten wurden Schädel-Hirn-Traumata diagnostiziert. Der Anteil an Kopfverletzungen war für stationäre Patienten, die keinen Helm trugen, fast zehnmal größer als für Helmträger mit stationärer Behandlung. Zwölf Prozent aller Fahrradunfälle wurden nach Angaben der Patienten polizeilich protokolliert, bei Alleinunfällen war eine Unfallaufnahme nur in vier Prozent der Fälle bekannt.

## Folgerungen

Die Forschungsergebnisse erlauben die Ableitung von Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit für Radfahrer. Erforderlich ist eine verstärkte Aufklärung über Gefahren von Alkoholeinfluss und Ablenkung durch mobile elektronische Geräte. Denkbar wären theoretische Kurse oder praktische Fahrradtrainings zur Auffrischung der Regelkenntnisse. Sinnvoll wäre eine stärkere Überwachung und Sanktionierung des Fehlverhaltens von Radfahrern. Zur Thematisierung von Fehlverhalten sollten Schwerpunktkontrollen unter Einbeziehung der Medien erwogen werden. Regelwerkskonform gestaltete Radinfrastrukturen tragen zur Reduktion regelwidrigen Verhaltens bei. Eine vermehrt positive Darstellung der Fahrradhelmnutzung kann die freiwillige Helmtragequote steigern. Zur Reduzierung der Verletzungsschwere bei einem Unfall sollte die Weiterentwicklung von technischen Fahrzeugeinrichtungen forciert werden. Denkbar wären hier sowohl ein Fahrrad-Airbag als auch Car-to-bike-Kommunikationseinrichtungen.

## Abstract

### Traffic safety of cyclists – analysis of safety-relevant motives, attitudes and behaviour

Cycling is environmentally friendly and good for people's health, but also very dangerous. The decline in the number of cyclists injured in road traffic accidents is currently lagging behind the general trend in accident statistics. The Federal Highway Research Institute (BAST) conducted a representative survey among cyclists and analysed a wide range of accidents involving bicycles. The results of this study enable the development of new traffic safety measures. There is, for instance, the necessity to raise public awareness for the risks of cycling under the influence of alcohol or for the distraction from mobile electronic devices. Theory-based courses or practical cycle training might be envisaged to refresh knowledge of the Highway Code. Intensified monitoring and sanctioning of cyclists' misconduct and targeted checks with the involvement of the media might be sensible. The construction of cycling infrastructure in accordance with regulations also contributes to a reduction of misconduct among cyclists. Presenting an increasingly positive image of cycle helmet use can serve to raise the share of cyclists voluntarily choosing to wear them. In order to reduce the severity of injuries suffered in traffic accidents, the ongoing development of technical vehicle equipment should be expedited. This could include bicycle airbags as well as car-to-bike communication equipment.

## Bibliographische Angaben

### Bericht:

Verkehrssicherheit von Radfahrern -  
Analyse sicherheitsrelevanter  
Motive, Einstellungen  
und Verhaltensweisen,  
Bergisch Gladbach,  
Bundesanstalt für Straßenwesen,  
2016 (Berichte der Bundesanstalt für  
Straßenwesen, Unterreihe „Mensch  
und Sicherheit“, Heft M 264)

### Autoren des Berichts:

Ariane von Below  
Bundesanstalt für Straßenwesen  
Bergisch Gladbach

Preis: 17,50 Euro

### Zu beziehen über:

Carl Schünemann Verlag GmbH  
Zweite Schlachtpforte 7  
28195 Bremen

### Fachbetreuung in der Bundesanstalt für Straßenwesen:

Ariane von Below

### Impressum:

Bundesanstalt für Straßenwesen  
Stabsstelle  
Presse und Öffentlichkeitsarbeit  
Postfach 10 01 50  
51401 Bergisch Gladbach  
Telefon 02204 43-0 oder 43-182  
Telefax 02204 43-674  
E-Mail info@bast.de  
Internet www.bast.de

Nachdruck honorarfrei.  
Belegexemplar erbeten.