



Radlerstammtisch

18.02.2025

Themen

- Alleinunfälle
- Bundestagswahl
- Verkehrsgerichtstag 2025
- Sonstiges





Alleinunfälle mit Fahrrädern – welche Rolle spielt die Radinfrastruktur?

Immer wieder kommt es zu Stürzen, bei denen keine anderen Verkehrsteilnehmer beteiligt sind.

Bundestagswahl – wie stehen die Parteien zum Radverkehr?

Die Wahl steht vor der Tür – doch welche Partei setzt sich wirklich für besseren Radverkehr ein?

Verkehrsgesundheitstag Goslar – mehr Schutz für Fußgänger!

Auf dem Verkehrsgesundheitstag wurden neue Vorschläge für mehr Sicherheit im Straßenverkehr diskutiert – besonders für Fußgänger.

Und was sonst noch anliegt.

01.02.2025 – 22:17

Polizeipräsidium Hamm

POL-HAM: 85-jähriger Radfahrer nach Alleinunfall verstorben

Hamm-Herringen (ots) - Am Samstagnachmittag, 1. Februar, kam es auf dem Fritz-Baudach-Weg zu einem Alleinunfall eines Radfahrers aus Hamm. Der 85-Jährige überholte gegen 15.15 Uhr aus Richtung Holzstraße kommend auf seinem Rad eine Fußgängerin. Kurze Zeit später fand die Zeugin den ...

30.12.2024 – 13:39

Hamm-Pelkum

POL-HAM: Radfahrerin auf glatter Fahrbahn gestürzt

Hamm-Pelkum (ots) - Eine 64-Jährige aus Bönen ist am Samstag, 28. Dezember, gegen 12.40 Uhr bei einem Alleinunfall mit dem Fahrrad gestürzt. Sie war auf der Weetfelder Straße in Richtung Norden unterwegs und rutschte nach eigenen Angaben kurz hinter dem Bahnübergang auf Höhe der Rathenaustraße auf der glatten Fahrbahn aus. Die Frau verletzte sich bei dem Sturz leicht. Ein Ersthelfer versorgte sie bis zum Eintreffen ...

22.07.2024 – 11:30

Hamm-Uentrop

POL-HAM: Mann nach Alleinunfall leicht verletzt

Hamm-Uentrop (ots) - Ein 46-jähriger Mann aus Hamm hat sich am Samstag, 19. Juli, gegen 7 Uhr auf der Lippestraße bei einem Fahrradunfall leicht verletzt. Der Radfahrer fuhr in westliche

04.10.2023 – 13:53

Hamm-Uentrop

POL-HAM: 86-jähriger Radfahrer nach Verkehrsunfall verstorben

Hamm-Uentrop (ots) - Nach einem Alleinunfall am 14. September an der Adenauerallee erlag ein 86 Jahre alter Radfahrer am Samstag, 30. September, seinen schweren Verletzungen. Der Hammer war am 14. September parallel zum Datteln-Hamm-Kanal unterwegs und stürzte dort mit seinem Fahrrad. Ein Zeuge wurde auf den

11.08.2024 – 06:50

Hamm-Bockum-Hövel

POL-HAM: Alleinunfall auf der Warendorfer Straße: 48-Jährige stürzt mit Pedelec

Hamm-Bockum-Hövel (ots) - Eine 48-jährige Pedelec-Fahrerin aus Hamm verletzte sich am Sonntag, den 11. August, um 1.10 Uhr, bei

06.02.2025 – 09:35

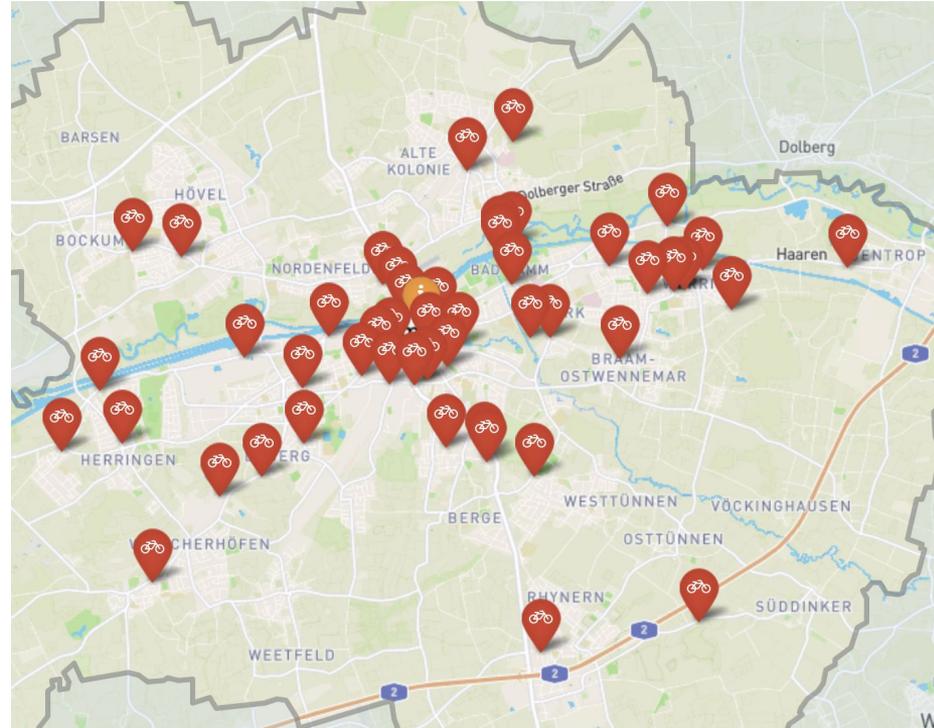
Hamm-Uentrop

POL-HAM: Glättebedingter Alleinunfall: Pedelec-Fahrerin leicht verletzt

Hamm-Uentrop (ots) - Mit leichten Verletzungen kam eine 57-jährige Pedelec-Fahrerin am Mittwoch, 5. Februar, in ein Hammer Krankenhaus. Die Frau aus Hamm war gegen

50 Unfälle mit
Fahrradbeteiligung
und Alleinunfälle in
Hamm 2023

unfallkarte.adfc-hamm.de



Ursachen

- ❑ Laut Polizei ist jeder dritte Alleinunfall auf mangelhafte Infrastruktur zurückzuführen.
- ❑ Verunglückte selbst sehen darin sogar die Hauptursache.
- ❑ Besonders problematisch sind Bordsteinkanten, Straßenbahnschienen, Schlaglöcher, Baumwurzelaufbrüche und nicht fahrradgerecht abgesenkte Bordsteine.
- ❑ Im Winter erhöhen Laub, Schmierschmutz, Schnee und Eis die Sturzgefahr.

Infrastrukturelle Mängel

- ❑ Oft fehlen Radwege oder sind eng, schmal und löchrig.
- ❑ Die Verkehrsführung wechselt häufig, was zu Verwirrung führen kann.
- ❑ Schäden werden nicht schnell beseitigt.
- ❑ Beleuchtung ist oft mangelhaft oder fehlt gänzlich.

Infrastrukturelle Mängel

Die Auswirkungen der mangelhaften Infrastruktur und der zunehmenden Zahl von Radfahrenden sind deutlich:

- ❑ Die Zahl der Alleinunfälle mit Fahrrädern hat sich in den letzten Jahren verdreifacht.
- ❑ Zwischen 2010 und 2023 stieg die Zahl der bei Fahrradunfällen getöteten Menschen um 17,1%, während die Zahl der getöteten Pkw-Insassen um 35,2% zurückging.
- ❑ 2023 wurden insgesamt 94.050 Radunfälle mit Personenschaden gemeldet, wobei 446 Menschen ihr Leben verloren.

Dunkelziffer

Die Dunkelziffer bei Alleinunfällen mit Fahrrädern ist erschreckend hoch. Experten gehen davon aus, dass ein Großteil dieser Unfälle nicht in der offiziellen Statistik erfasst wird:

- ❑ Bis zu 96% der Alleinunfälle werden nicht polizeilich gemeldet.
- ❑ Eine Studie der Medizinischen Hochschule Hannover aus dem Jahr 2016 ergab eine Dunkelziffer von 86% bei Alleinunfällen.
- ❑ Manche Untersuchungen schätzen sogar, dass bis zu 98% der Alleinunfälle nicht polizeilich erfasst werden.

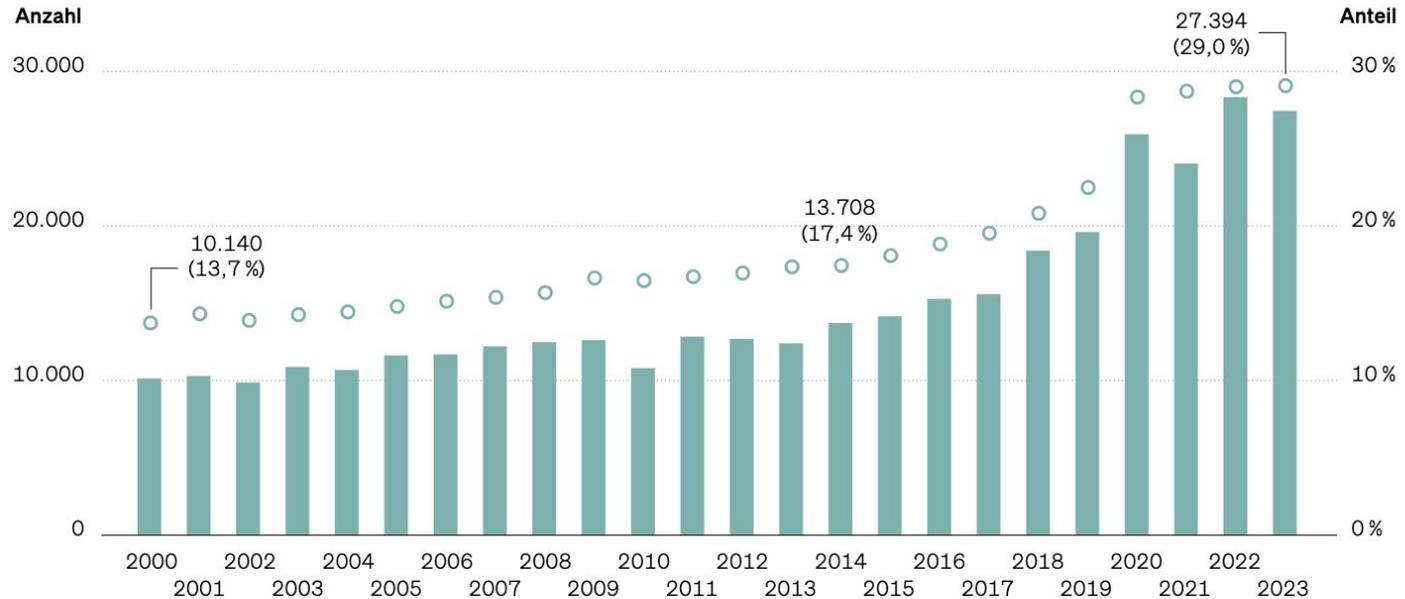
Alleinunfälle



[Quelle](#)

Alleinunfälle haben vor allem in den letzten Jahren stark zugenommen

Abbildung 1 · Entwicklung der Rad-Alleinunfälle mit Personenschaden seit dem Jahr 2000 (Datenbasis: Destatis, Verkehrsunfälle, Jahresberichte 2000 bis 2023, Tab. 2.8 und 3.1.2)

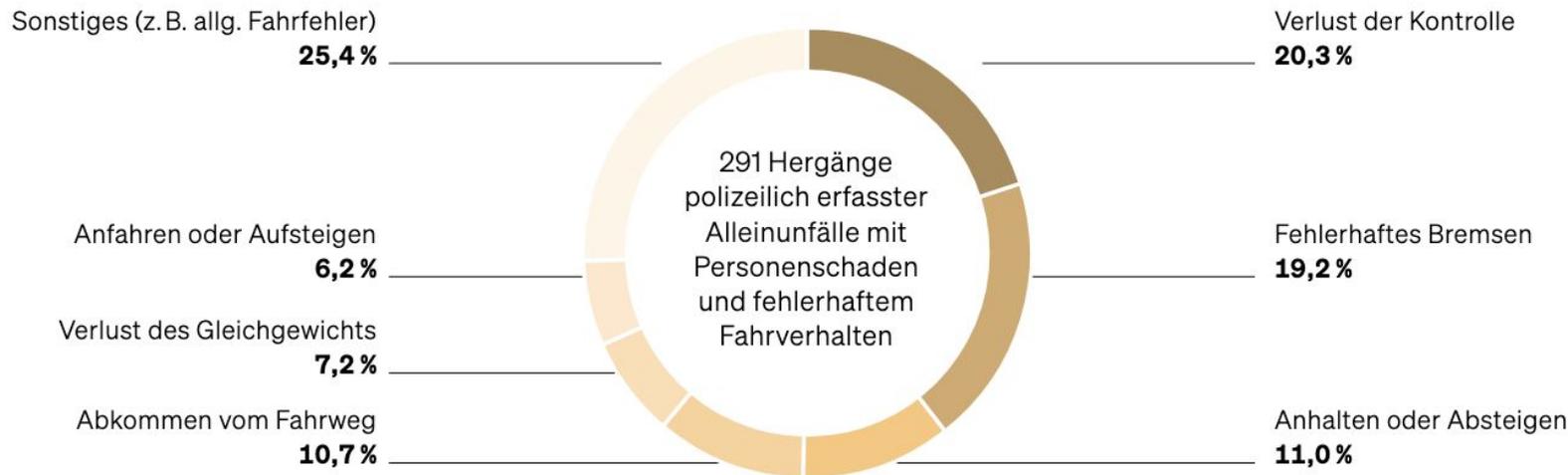


- Anzahl der Rad-Alleinunfälle mit Personenschaden
- Anteil Rad-Alleinunfälle mit Personenschaden am Rad-Unfallgeschehen mit Personenschäden

[Quelle](#)

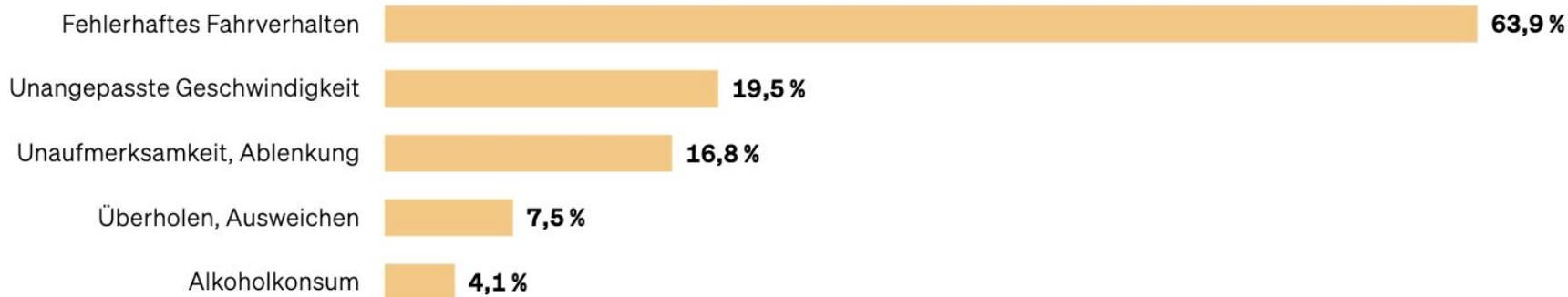
Unfälle in Folge von fehlerhaftem Fahrverhalten passieren häufig durch Fehler beim Bremsen oder beim Anhalten bzw. Absteigen

Abbildung 2 · In Unfallhergängen dokumentiertes fehlerhaftes Fahrverhalten im Detail (Datenbasis: Unfallhergänge polizeilicher Einzelunfalldaten)



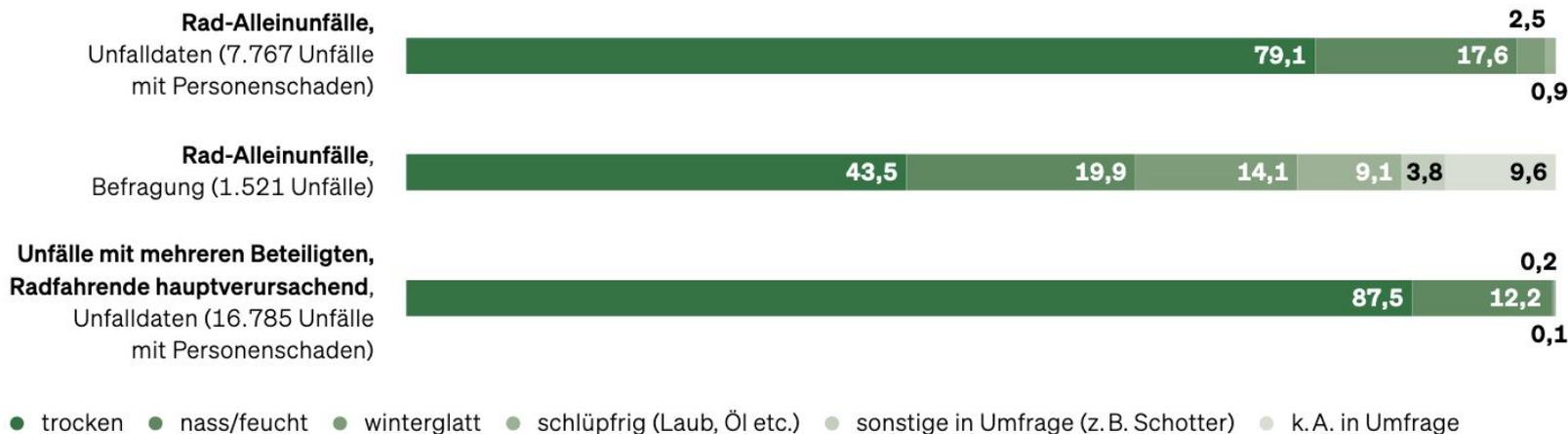
Fast zwei Drittel der Alleinunfälle der Befragten gehen (auch) auf fehlerhaftes Fahrverhalten zurück

Abbildung 3 · Markante unfallbegünstigende Aspekte des menschlichen Verhaltens nach den Aussagen der Befragten
(Datenbasis: Online-Befragung, Mehrfachnennung möglich, n = 1.521)



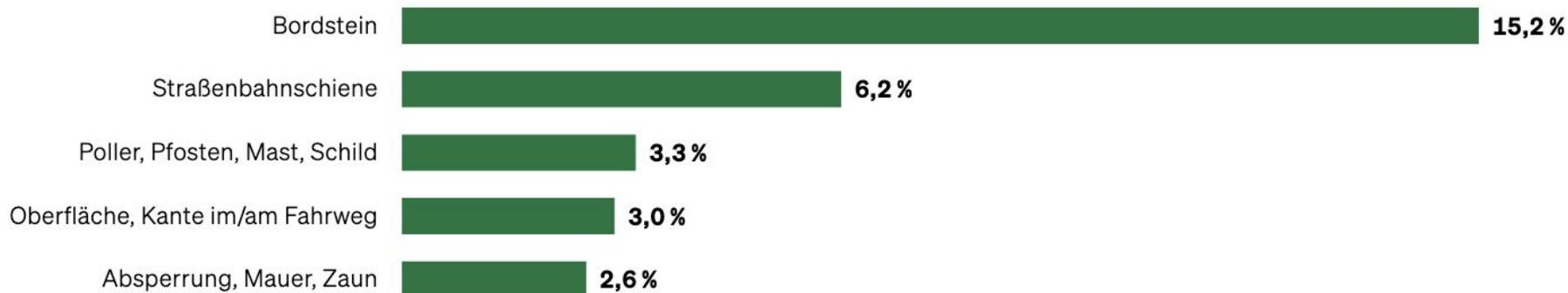
Knapp die Hälfte der Unfälle der Befragten geschah auf Untergründen mit reduzierter Griffigkeit

Abbildung 4 · Straßenzustände zum Unfallzeitpunkt im Vergleich (Datenbasis: polizeiliche Einzelunfalldaten sowie Online-Befragung)



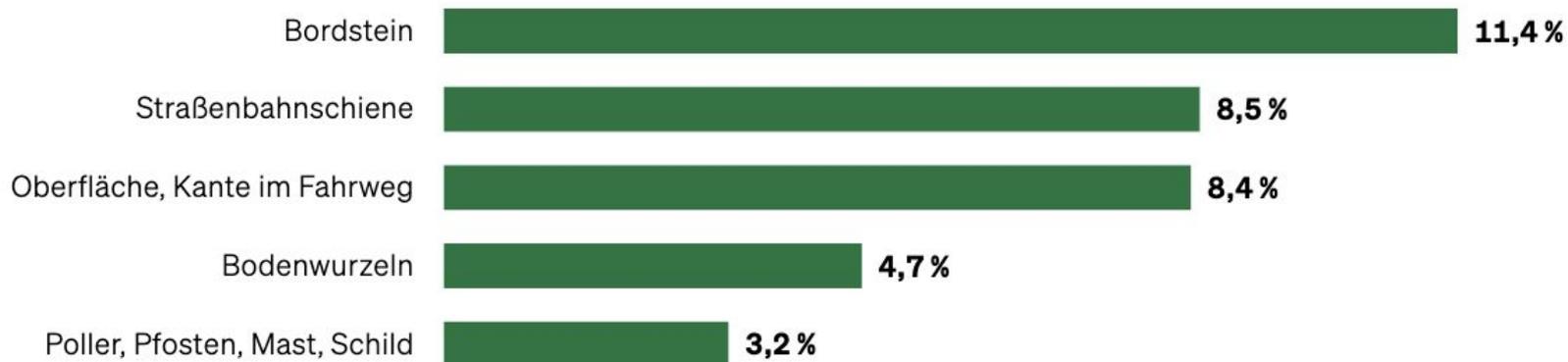
Etwa jeder 16. Alleinunfall steht mit Straßenbahnschienen in Verbindung

Abbildung 5 · Top 5 der mit Alleinunfällen verbundenen Infrastrukturmerkmale nach den Unfalldaten
(Datenbasis: Unfallhergänge polizeilicher Einzelunfalldaten, n = 1.481)



Nach den Befragten spielen auch Oberflächenunebenheiten eine große Rolle

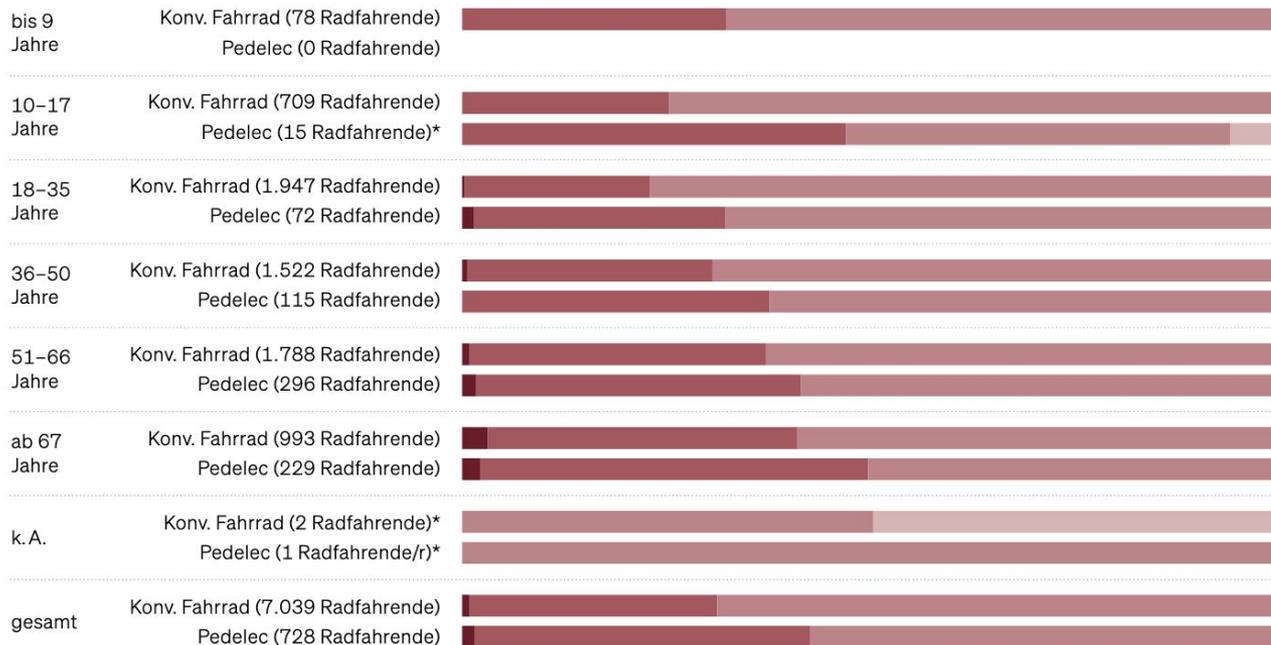
Abbildung 6 · Top 5 der mit Alleinunfällen verbundenen Infrastrukturmerkmale nach den Aussagen der Befragten
(Datenbasis: Online-Befragung, n = 1.521)



Alleinunfälle mit Pedelecs führen auch in jüngeren Altersgruppen häufiger zu schweren Verletzungen

Abbildung 7 · Verletzungsgrade bei Alleinunfällen mit konventionellem Fahrrad und Pedelec im Vergleich
(Datenbasis: polizeiliche Einzelunfalldaten)

Altersgruppe und Fahrradtyp



● getötet ● schwer verletzt ● leicht verletzt ● unverletzt**

* Belastbarkeit durch geringe Fallzahl eingeschränkt ** Verletzung mitfahrender Person definiert den Unfall als Unfall mit Personenschaden

Selbst flache Borde stellen bei spitzwinkligem Anfahren ein Risiko dar

Abbildung 8 · Führung des Radverkehrs über schlecht erkennbare, flache Borde



Bundestagswahl



Dachverband der deutschen Natur-, Tier- und Umweltschutzorganisationen



> Klima	●	●	●	●	●	●	●
> Energie	●	●	●	●	●	●	●
> Gebäude	●	●	●	●	●	●	●
Green Deal	● <small>i</small>						
> Industrie & Wirtschaft	●	●	●	●	●	●	●
> Finanzen	●	●	●	●	●	●	●
> Verkehr	●	●	●	●	●	●	●
> Agrar und Ernährung	●	●	●	●	●	●	●
> Umwelt- und Naturschutz	●	●	●	●	●	●	●

<https://bundestagswahl.dnr.de/wahlprogrammanalyse-2025?cmailing=15947453&crcustomer=450785&crlink=103542520>

Wahlprogramme

- CDU/CSU
- SPD
- Bündnis 90/Die Grünen
- FDP
- Linke
- BSW
- AfD

Wahlprogramme



- Das Rad mit anderen Verkehrsmitteln verknüpfen. Dazu setzen wir auf neue Radwege, den Ausbau des Netzes und Mobilstationen, vor allem an Verkehrsknotenpunkten. „Shared Mobility“ als Zukunftsmarkt stärken wir.



Für eine echte Gleichberechtigung der Verkehrsteilnehmenden werden wir das **Straßenverkehrsrecht weiter reformieren** und die Vision Zero fest verankern. Im Sinne der Intermodalität fördern wir die **Fahrrad**infrastruktur mit bundesweit vernetzten Radschnellwegen und mit **Fahrrad**parkhäusern und entwickeln die Fußverkehrsstrategie des Bundes weiter. Wir wollen eine faire Bereitstellung



Mit einem Mobilitätsgesetz wollen wir die Mobilitätswende rechtlich verankern. Statt eines Verkehrsmittels stellen wir den Menschen mit seinen vielfältigen Bedürfnissen in den Mittelpunkt. Mit der Priorisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), des Schienen-, Fuß- und Radverkehrs wird Deutschland zu einem Vorreiterland der modernen Mobilität. Wir bringen das Verkehrsrecht auf die Höhe der Zeit, um allen Menschen in Stadt und Land barrierefreie Mobilität, etwa mit E-Kleinfahrzeugen, zu ermöglichen. Weniger Stau und Luftverschmutzung, mehr Barrierefreiheit und Verkehrssicherheit sind dabei unsere Ziele.

Wir wollen, dass ein funktionierendes Miteinander im Verkehr gelingt und alle sicher an ihr Ziel kommen. Das ist nur erreichbar, wenn überhöhte Geschwindigkeiten reduziert werden. In der Regierung haben wir mit der Reform des Straßenverkehrsrechts für Kommunen in einem ersten Schritt die Chance geschaffen, leichter Tempo-30-Strecken einzurichten, den Fuß- und Radverkehr zu stärken sowie verkehrsberuhigte und lebenswerte Quartiere zu schaffen. In einem nächsten Schritt wollen wir unseren Kommunen noch mehr Spielräume einräumen, etwa um flächendeckend innerorts Tempo 30 zu ermöglichen. Als einziges Land weltweit erlaubt Deutschland das unbegrenzte Rasen auf Autobahnen – zum Schaden von Menschenleben und Umwelt.

DIE LINKE.

- Wir wollen das 9-Euro-Ticket sofort wieder einführen. Für Schüler*innen, Azubis, Studierende und Senior*innen wollen wir ein sofortiges 0-Euro-Ticket.

Die Mitnahme von Kindern sowie von **Fahrrädern** und Hunden muss inklusive sein. Für alle Abonent*innen fordern wir sechs Freifahrten pro Jahr im Fernverkehr.

- Wir setzen uns für autofreie Innenstädte ein – selbstverständlich mit Ausnahmen für Menschen mit besonderen Bedarfen oder für den Lieferverkehr. Ob auf dem Weg zur nächsten Haltestelle oder Bahnhof oder auch von A nach B, überall soll es angenehm und sicher sein, sich zu Fuß oder per Rad zu bewegen. Einrichtungen für die alltägliche Versorgung sollen an allen Orten in 15 Minuten fußläufig erreichbar sein. Wir setzen uns für mehr Platz auf den Straßen, für mehr sichere und intakte Rad- und Fußwege und für mehr **Fahrrad**abstellanlagen ein. Deutschland braucht ein flächendeckendes bundesweites Radverkehrsnetz.

Bündnis **Sahra**
Wagenknecht

Freie
Demokraten
FDP

Verkehrspolitik für alle statt Bevormundung und Verbote

Das Auto ist nach wie vor das wichtigste Verkehrsmittel in Deutschland. Während jeder Dritte täglich das Auto nutzt, fährt nur jeweils jeder Zehnte mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder mit dem **Fahrrad**. Das Auto ist für die meisten Menschen wichtiger Teil des Alltags und ermöglicht Mobilität, insbesondere auf dem Land.

- ✓ Wir wollen **Schluss machen mit der Autofeindlichkeit**, für die insbesondere die Grünen in der Verkehrspolitik stehen. Autofahren immer teurer zu machen, ist rücksichtslos gegenüber denen, die auf ihr Auto angewiesen sind.

Wir wollen, dass die Menschen in unserem Land individuell und bezahlbar mobil bleiben. Wir Freie Demokraten lehnen ein generelles Tempolimit auf Autobahnen ab. Ein faires Miteinander aller Verkehrsteilnehmer - ob Auto, Motorrad, **Fahrrad**, E-Scooter oder Fußgänger - erreichen wir nicht durch Verbote, sondern durch ausgewogene Regeln und gegenseitigen Respekt.



Deutscher
Verkehrsgerechtstag

[/deutscher-verkehrsgerechtstag.de/](https://deutscher-verkehrsgerechtstag.de/)

Fußgänger im Straßenverkehr – Opfer oder Täter?

Die Anzahl der Unfälle mit Fußgängern muss deutlich gesenkt werden („Vision Zero“). Zur Erreichung dieser Ziele fordert der Arbeitskreis VI die zuständigen Stellen auf:

- ausreichende Flächen für den Fußverkehr bereit zu stellen,
- durchgängige und barrierefreie Fußwegenetze zu errichten und dabei einen sicheren und selbsterklärenden Verkehrsraum zu schaffen,
- sichere Querungen dort, wo offenkundiger Bedarf dafür besteht, einzurichten,
- das Parken an Querungsstellen und in Sichtfeldern zu unterbinden,
- Fuß- und Radwege möglichst voneinander zu trennen, insbesondere innerorts,
- Fußgängerzonen möglichst nicht für andere Verkehrsteilnehmer freizugeben,
- längere Querungszeiten und getrennte Grünphasen für Fußgänger und Abbiegeverkehr (konfliktfreie Ampelschaltung) zu schaffen,
- Assistenz- und Schutzsysteme in Kraftfahrzeugen stetig weiterzuentwickeln und verpflichtend anzuwenden, z.B. Systeme, die Fußgänger erkennen und selbst aktiv bremsen können sowie
- die Kontrollichte und das Sanktionsniveau zu erhöhen sowie Regelverstöße konsequent zu ahnden.

Fußgänger im Straßenverkehr – Opfer oder Täter?

Der Arbeitskreis würdigt die Bemühungen des Bundes und der Länder, den Handlungsspielraum der Kommunen im Straßenverkehrsrecht zu erweitern. Dennoch wird die Bundesregierung aufgefordert, diesen auch für präventive Verkehrssicherheitsmaßnahmen zu öffnen, insbesondere bei Geschwindigkeitsbegrenzungen. Der besondere Gefährdungsnachweis in § 45 Abs. 9 S. 3 StVO ist zu überdenken. Zudem wird der Gesetzgeber aufgefordert, den Vorrang des Fußverkehrs in § 9 Abs. 3 S. 3 StVO zu stärken und zu verdeutlichen. Die Fußverkehrsstrategie ist zu einem Nationalen Fußverkehrsplan weiterzuentwickeln.

Für die Sicherheit des Fußverkehrs sind Regelkenntnis und -verständnis bei allen Verkehrsteilnehmern zu erhöhen. Kampagnen sowie die haupt- und ehrenamtliche Präventionsarbeit sind zu fördern.