

Statistiken zu Radunfällen im Verkehr richtig interpretieren!

Zu Beginn eines jeden Jahres berichten der Innenminister für Bayern und regionalisiert die Polizei Mittelfranken über das Unfallgeschehen des vergangenen Jahres. Dabei werden viele Daten nebeneinander berichtet, die nicht immer einfach miteinander vergleichbar sind und bei denen das Risiko von verzerrenden Interpretationen gegeben ist. - Wichtig ist zunächst die Unterscheidung zwischen VU, VUPS, VUSA oder VK.

VU: Verkehrsunfälle insgesamt

Die Zahl der Verkehrsunfälle insgesamt (VU) setzt sich zusammen als Summe aus VUPS, VUSA und VK. Das Polizeipräsidium Mittelfranken berichtet vornehmlich über diese zusammenfassende Kategorie VU, sie steht am Ausgangspunkt jeder weiteren Differenzierung, so auch bei den Radunfällen (siehe Grafiken unten).

VUPS: Verkehrsunfälle mit Personenschaden

Verkehrsunfälle mit Personenschaden (VUPS) gliedern sich auf in 3 Unfallkategorien:

- Unfälle mit **Getöteten**: Als Getötete werden alle Personen gezählt, die innerhalb von 30 Tagen nach dem Unfall an den Unfallfolgen verstorben sind.
- Unfälle mit **Verletzten**: Verletzte sind Personen, die bei einem Unfall Körperschaden erlitten haben. Werden sie deshalb zur stationären Behandlung (d. h. mindestens 24 Stunden) in ein Krankenhaus aufgenommen, so gelten sie als **Schwerverletzte**, ansonsten gelten sie als **Leichtverletzte**.

VUSA: Verkehrsunfälle mit Sachschaden - Anzeige

Ein schwerwiegender Unfall mit Sachschaden (VUSA) liegt vor, wenn nach den Feststellungen der Polizei als Unfallursache eine Ordnungswidrigkeit begangen wurde, bei der nach dem bundeseinheitlichen Tatbestandskatalog eine Geldbuße festzusetzen oder eine Straftat im Zusammenhang mit der Teilnahme am Straßenverkehr anzunehmen ist. - Ein schwerwiegender Unfall mit Sachschaden liegt auch vor, wenn ohne Rücksicht auf die Art des Sachschadens ein Unfallbeteiligter unter Alkoholeinwirkung oder unter dem Einfluss berauschender Mittel gestanden ist.

VUK: Sonstiger Unfall mit Sachschaden (Kleinunfall / Kurzaufnahmeverfahren)

Ein sonstiger Unfall mit Sachschaden (VUK) liegt vor, wenn von der Polizei keine oder lediglich eine geringfügige Verkehrsordnungswidrigkeit festgestellt wird (d. h. höchstens eine Ordnungswidrigkeit, bei der gemäß Tatbestandskatalog noch keine Geldbuße festzusetzen ist).

Grafiken für VU mit Radfahrerbeteiligung

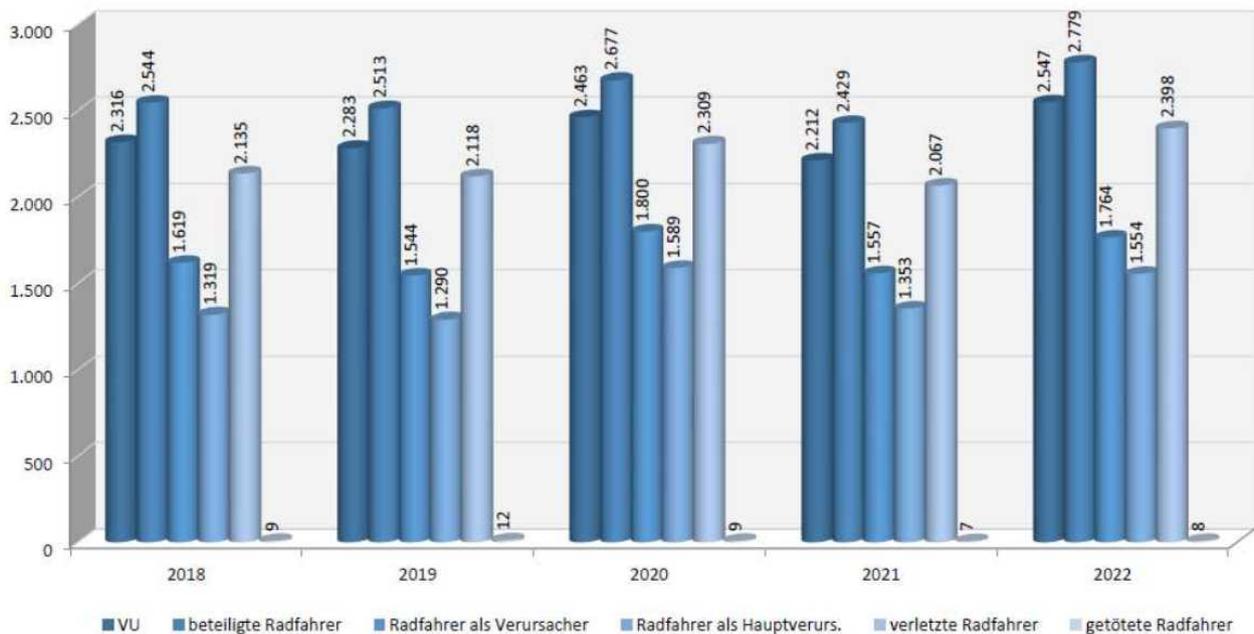


Abbildung für **Mittelfranken**: Quelle = Polizeipräsidium Februar 2022

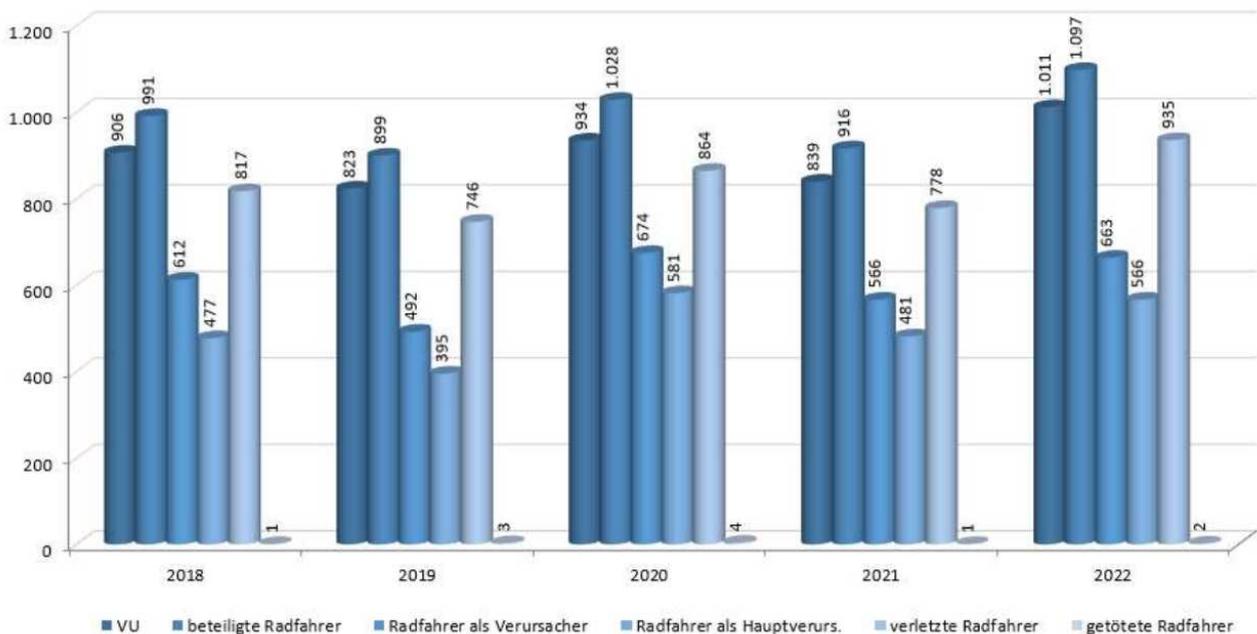


Abbildung für **Stadtgebiet Nürnberg**: Quelle = Polizeipräsidium Februar 2022

Angesichts der geringen Differenzierung sind hierbei vor allem die Angaben zu „Radfahrer als Verursacher“ und „Radfahrer als Hauptverursacher“ mit besonderer Vorsicht zu betrachten.¹ - Mancher Leser ist geneigt anzunehmen, dass 2022 in 65,6% der Fälle (663 / 1011) Radfahrende selbst den Unfall verursacht haben. Diese Betrachtung übersieht, dass bei sogenannten „Alleinunfällen“, die bei Radfahrenden ziemlich häufig vorkommen, immer die Radfahren als Verursacher gewertet werden. Betrachtet man dagegen die Unfälle zwischen Rad und Kfz, so waren 2022 Radfahrende nur bei 28,7% der Unfälle mit Personenschaden Hauptverursacher und in 71,3% der Fälle Kfz-Fahrer:innen.

Der ADFC Nürnberg betrachtet laufend die Daten mit tieferer Differenzierung wie sie jeweils später im Jahresverlauf von Statistischen Bundesamt (DESTATIS, Unfallatlas) und vom Statistischen Landesamt Bayern für das zurückliegende Jahr berichtet werden. Dabei wird eine Differenzierung nach den Unfallbeteiligten und eine durchgängige Konzentration auf das Kernproblem VUPS (Verkehrsunfälle mit Personenschaden) möglich.

Auch wenn die aktuellen differenzierten Daten für das Kalenderjahr 2023 im Februar bei Vorlage der neuen Eckdaten aus dem Innenministerium und aus dem Polizeipräsidium noch nicht berichtet werden, ist es sinnvoll, auf die Vorjahresdaten insgesamt zu schauen um Fehlinterpretationen zu vermeiden (wie z.B. in der NN vom 21.2.2023 bei der Wiedergabe der Darstellung des Innenministeriums: „Wie aus der Statistik hervorgeht, haben rund zwei Drittel der Radunfälle (68,4%) Radfahrer selbst verursacht. Eine nicht zu unterschätzende Rolle spielt laut Herrmann dabei die Geschwindigkeit ...“)

Aus Sicht des ADFC muss eine Betrachtung der Verkehrsunfälle mit Personenschaden und in einer Differenzierung nach den Unfallbeteiligten ermöglicht werden. Auf der nächsten Seite sind die Eckdaten für eine differenzierter Betrachtung für die Jahre 2016 bis 2022 für das Stadtgebiet Nürnberg abgedruckt. Basis sind die jeweils im Sommer veröffentlichten Daten des Statistischen Bundesamtes (DESTATIS, Unfallatlas); ergänzt wurden sie um Daten aus dem Statistischen Landesamt, die entsprechend umgerechnet wurden.

1 Besonders hervorzuheben ist, dass entsprechende Angaben bei Pkw-Unfällen nicht gemacht werden.

Daten für das Stadtgebiet Nürnberg

Nur Unfälle mit Personenschaden und nur mit Beteiligung von Radfahrer:innen; zusätzlich mit Differenzierung nach weiteren Beteiligten:

	Nur Unfälle mit Personenschaden (Quelle: DESTATIS, Unfallatlas)							Umrechnung auf VUPS		
	Nur VUPS Rad insges.	Rad mit Kfz	Rad ohne Kfz	Rad allein	Rad mit Rad	Rad mit Fuss	beteil. Radf.	Radf. Verurs.	Radf. Hverurs.	
2016	647	454	193	121	36	36	695	415	335	
2017	618	434	184	129	35	20	670	391	307	
2018	736	486	250	163	50	37	805	497	387	
2019	648	436	212	133	42	37	708	387	311	
2020	741	393	348	272	51	25	814	535	461	
2021	676	374	302	229	38	35	738	456	388	
2022	801	450	351	259	47	45	869	525	448	
Summe	4 867	3 027	1 840	1 306	299	235	5 299	3 206	2 637	
Anzahl im Mittel	695	432	263	187	43	34	757	458	377	
Anteile im Mittel	100,0 %	62,2 %	37,8 %	26,8 %	6,1 %	4,8 %	100,0 %	60,5 %	49,8 %	

Erkennbar ist ein deutlicher Anstieg der Rad-allein-Unfälle in den Jahren 2020 bis 2022. Das ist auch bei einer Reihe weiterer Bezirke in Bayern zu beobachten. Bundesweit ist der Trend nicht so deutlich. Möglicherweise ist eine Veränderung im statistischen Erfassungsverhalten der Hintergrund. Es gab immer wieder eine Kritik, dass Alleinunfälle untererfasst sind.

In der nachfolgenden Tabelle erfolgt eine Konzentration auf Unfälle mit Personenschaden ohne Alleinunfälle (26,8%) und ohne Rad/Rad-Unfälle (6,1%):

	Ohne Alleinunfälle und ohne Rad/Rad Unfälle (VUPS)				Ohne Alleinunfälle und ohne Rad/Rad Anteil an Beteiligten				Anteil an Unfälle nicht allein	
	Kfz / Fuss	beteil. Radf.	Radf. Verurs.	Radf. Hverurs.	Radf. Verurs	Radf. Hverurs	Radf. Verurs	Radf. Hverurs.		
2016	490	502	258	178	51,4 %	35,5 %	52,7 %	36,3 %		
2017	454	471	227	143	48,2 %	30,4 %	50,0 %	31,5 %		
2018	523	542	284	174	52,4 %	32,1 %	54,3 %	33,3 %		
2019	473	491	212	136	43,2 %	27,7 %	44,8 %	28,8 %		
2020	418	440	212	138	48,2 %	31,4 %	50,7 %	33,0 %		
2021	409	433	189	121	43,6 %	27,9 %	46,2 %	29,6 %		
2022	495	516	219	142	42,4 %	27,5 %	44,2 %	28,7 %		
Summe	3 262	3 395	1 601	1 032	47,2 %	30,4 %	49,1 %	31,6 %		
		100,0 %	47,2 %	30,4 %						

Für die nächste Tabelle wurde zusätzlich die relativ geringe Anzahl der Rad/Fuss-Unfälle (4,8%) proportional herausgerechnet. Hier stehen also dann nur noch die Rad/Kfz-Unfälle, die im Mittel der Jahre immerhin 62,2% aller Unfälle mit Personenschaden und Radbeteiligung ausmachen:

oben stehende Tabelle (d.h. mit Kfz/Fuss) (Prozentwerte sind gleich)
umgerechnet auf nur mit Kfz

	Ohne Alleinunfälle, ohne Rad/Rad, ohne Rad/Fuss Unfälle (VUPS)				Ohne Alleinunfälle, ohne Rad/Rad, ohne Rad/Fuss Anteil an Beteiligten				Anteil an Unfälle nicht allein	
	Kfz	beteil. Radf.	Radf. Verurs.	Radf. Hverurs.	Radf. Verurs	Radf. Hverurs	Radf. Verurs	Radf. Hverurs.		
2016	454	465	239	165	51,4 %	35,5 %	52,7 %	36,3 %		
2017	434	450	217	137	48,2 %	30,4 %	50,0 %	31,5 %		
2018	486	504	264	162	52,4 %	32,1 %	54,3 %	33,3 %		
2019	436	453	195	125	43,2 %	27,7 %	44,8 %	28,8 %		
2020	393	414	199	130	48,2 %	31,4 %	50,7 %	33,0 %		
2021	374	396	173	111	43,6 %	27,9 %	46,2 %	29,6 %		
2022	450	469	199	129	42,4 %	27,5 %	44,2 %	28,7 %		
Summe	3 027	3 150	1 486	958	47,2 %	30,4 %	49,1 %	31,6 %		
		100,0 %	47,2 %	30,4 %						

Für 2022 wird erkennbar, dass der Anteil der Rad/Kfz-Unfälle, bei denen Radfahrende Hauptverursacher waren, bei **28,7%** lag. Bei den Unfällen, vor denen sich Radfahrende am meisten fürchten und die als wesentliche Quelle der Unsicherheit von Radfahrenden im Straßenverkehr anzusehen sind, waren 2022 in **71,3%** der Fälle Kfz-Fahrer:innen die Hauptverursacher.

Und man sieht weiter in der Tabelle, dass im Zeitablauf der Anteil der Radfahrenden als Hauptverursacher kontinuierlich gesunken ist. Das widerspricht dem Bild von den unvorsichtigen und riskant fahrenden Radler:innen.