

Relevante Konstellationen von Radverkehrsunfällen - Neue Wege bei der Unfalldatenauswertung

Dr.-Ing. Matthias Zimmermann

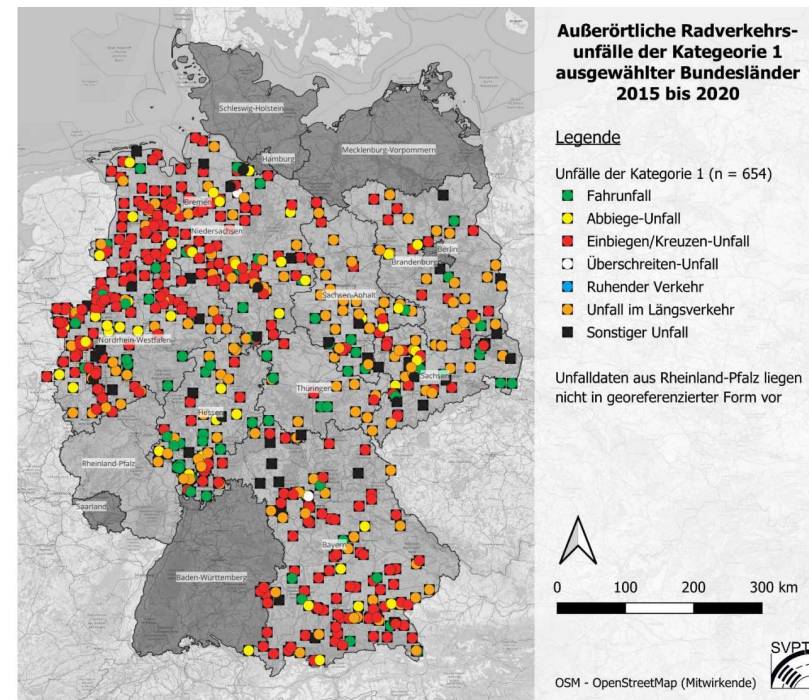


Agenda

- Motivation
- Festlegung von Unfalltypen, Differenzierungsmöglichkeiten
- Makroskopische Differenzierungsmöglichkeiten in Unfalldaten
 - Definition von Unfallkonstellationen
 - Bildung von Gruppen aus Verursacher bzw. weiterem Beteiligten
 - Wesentliche Erkenntnisse nach Beteiligtenkonstellation
 - Auffälligkeiten in der Altersstruktur
- Schlussfolgerungen

Motivation

- GDV-Studie ohne Baden-Württemberg
 - BW-Unfalldaten sehr detailliert, jedoch ohne 3-stellige Unfalltypen
- Keine Abgrenzung zwischen Unfällen mit Radverkehrsbeteiligten 1 bzw. 2 in vielen Unfallanalysen
- Unfalltypen vor allem bei Abbiege- und Längsverkehrsunfällen alleine wenig aussagekräftig
- Anreiz, möglichst viel aus Daten ableiten zu können ohne Textlektüre



Quelle: UDV, Analyse von getöteten Radfahrenden auf Landstraßen

Festlegung von Unfalltypen, Differenzierungsmöglichkeiten

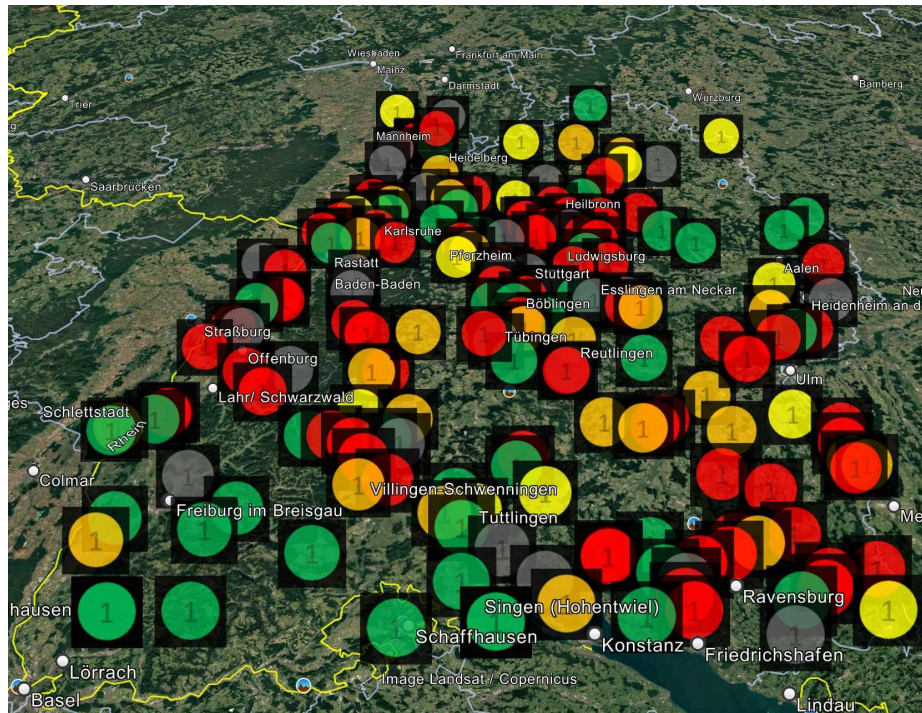
■ Unfalltyp: Konfliktsituation, die zum Unfall führte (Konfliktauslösung)

Unfalltyp	Erläuterung
1 grün	Fahrerfall (F) Der Unfall wurde ausgelöst durch den Verlust der Kontrolle über das Fahrzeug (wegen nicht angepasster Geschwindigkeit oder falscher Einschätzung des Straßenverlaufs, des Straßenzustandes o.Ä.), ohne dass andere Verkehrsteilnehmer dazu beigetragen haben. Infolge unkontrollierter Fahrzeugbewegungen kann es dann aber zum Zusammenstoß mit anderen Verkehrsteilnehmern gekommen sein.
2 gelb	Abbiege-Unfall (AB) Der Unfall wurde ausgelöst durch einen Konflikt zwischen einem, den Vorrang Anderer zu beachtenden Abbieger und einem aus gleicher oder entgegengesetzter Richtung kommenden Verkehrsteilnehmer (auch Fußgänger) an Kreuzungen, Einmündungen, Grundstücks- oder Parkplatzzufahrten.
3 rot	Einbiegen/Kreuzen-Unfall (EK) Der Unfall wurde ausgelöst durch einen Konflikt zwischen einem einbiegenden oder kreuzenden Wartepflichtigen und einem vorfahrberechtigten Fahrzeug an Kreuzungen, Einmündungen oder Ausfahrten von Grundstücken und Parkplätzen.
4 rot/weiß	Überschreiten-Unfall (ÜS) Der Unfall wurde ausgelöst durch einen Konflikt zwischen einem Fahrzeug und einem Fußgänger auf der Fahrbahn, sofern dieser nicht in Längsrichtung ging und sofern das Fahrzeug nicht abgebogen ist. Dies gilt auch, wenn der Fußgänger nicht angefahren wurde.
5 hellblau	Unfall durch ruhenden Verkehr (RV) Der Unfall wurde ausgelöst durch einen Konflikt zwischen einem Fahrzeug des fließenden Verkehrs und einem Fahrzeug, das parkt/hält bzw. Fahrmäner im Zusammenhang mit dem Parken/Halten durchführte.
6 orange (magenta)	Unfall im Längsverkehr (LV) Der Unfall wurde ausgelöst durch einen Konflikt zwischen Verkehrsteilnehmern, die sich in gleicher oder entgegengesetzter Richtung bewegten, sofern dieser Konflikt nicht einem anderen Unfalltyp entspricht.
7 schwarz	Sonstiger Unfall (SO) Unfall, der sich nicht den Typen 1 - 6 zuordnen lässt. Beispiele: Wenden, Rückwärtsfahren, Parker untereinander, Hindernis oder Tier auf der Fahrbahn, plötzlicher Fahrzeugschaden (Bremsversagen, Reifenschäden o.Ä.)

	30	301	302	303	304	305	306	309
Bevorrechtetes Fahrzeug	von links							Fahrt- richtung unklar
	Überholer von links							319 Fahrt- richtung unklar
	von rechts							329 Fahrt- richtung unklar
	Überholer von rechts							339 Fahrt- richtung unklar
	vom Radweg							349 Straßen- seite/Fahrt- richtung von R unklar

Beispiele für dreistellige Unfalltypen bei Einbiegen-/Kreuzen-Unfällen (Quelle: M Uko, 2012)

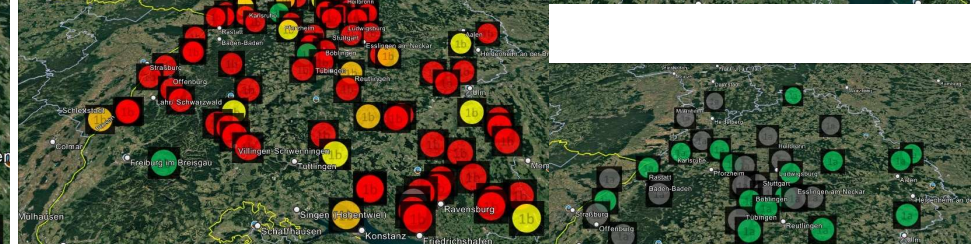
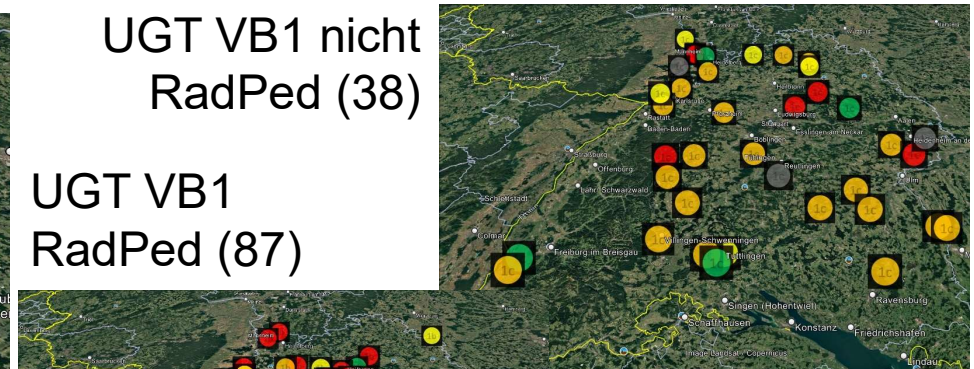
Radverkehrsunfälle mit Getöteten außerorts BW



UGT 2017-2022 (185)

UGT VB1 nicht RadPed (38)

UGT VB1 RadPed (87)



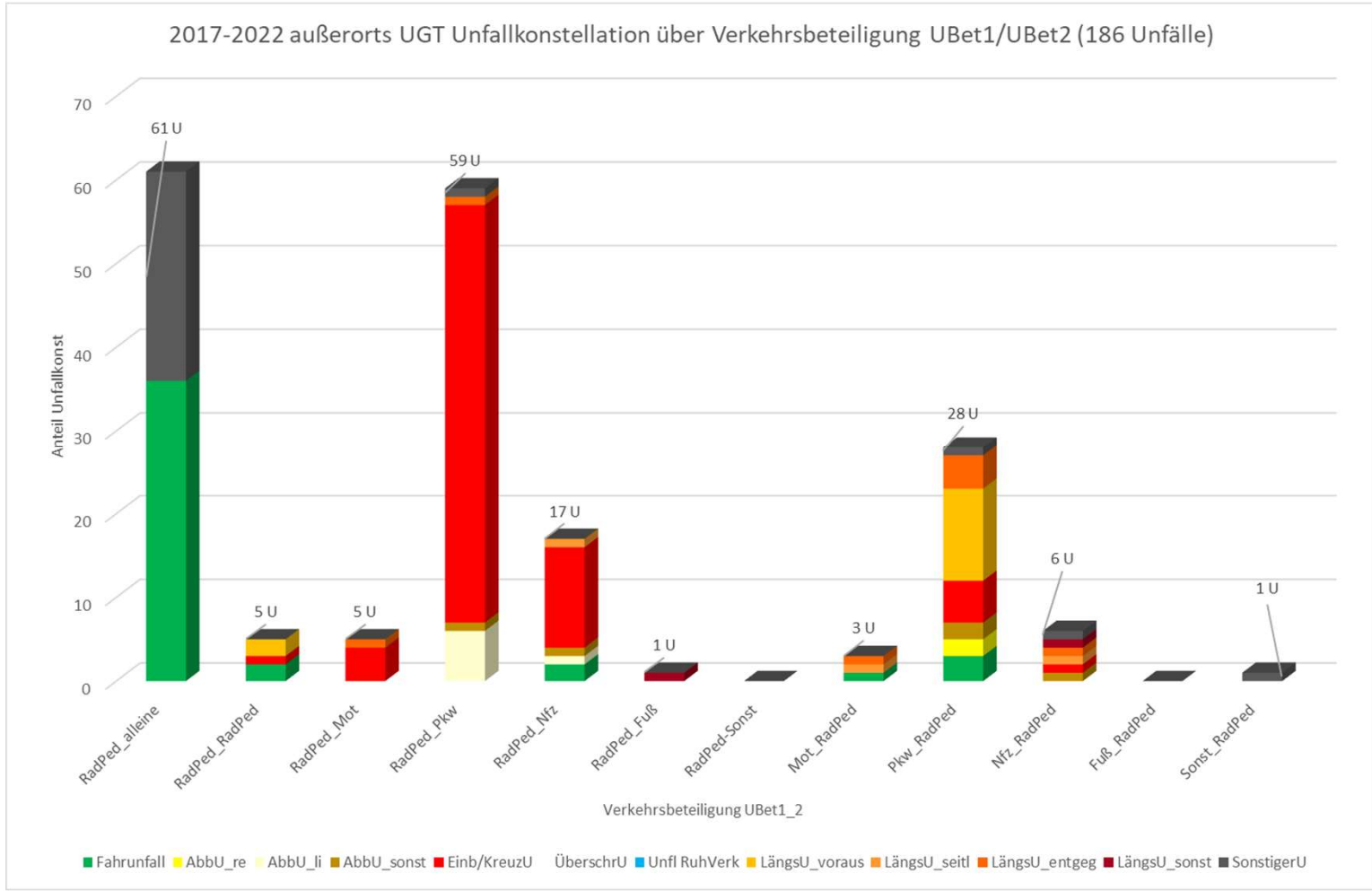
UGT RadPed alleine (60)

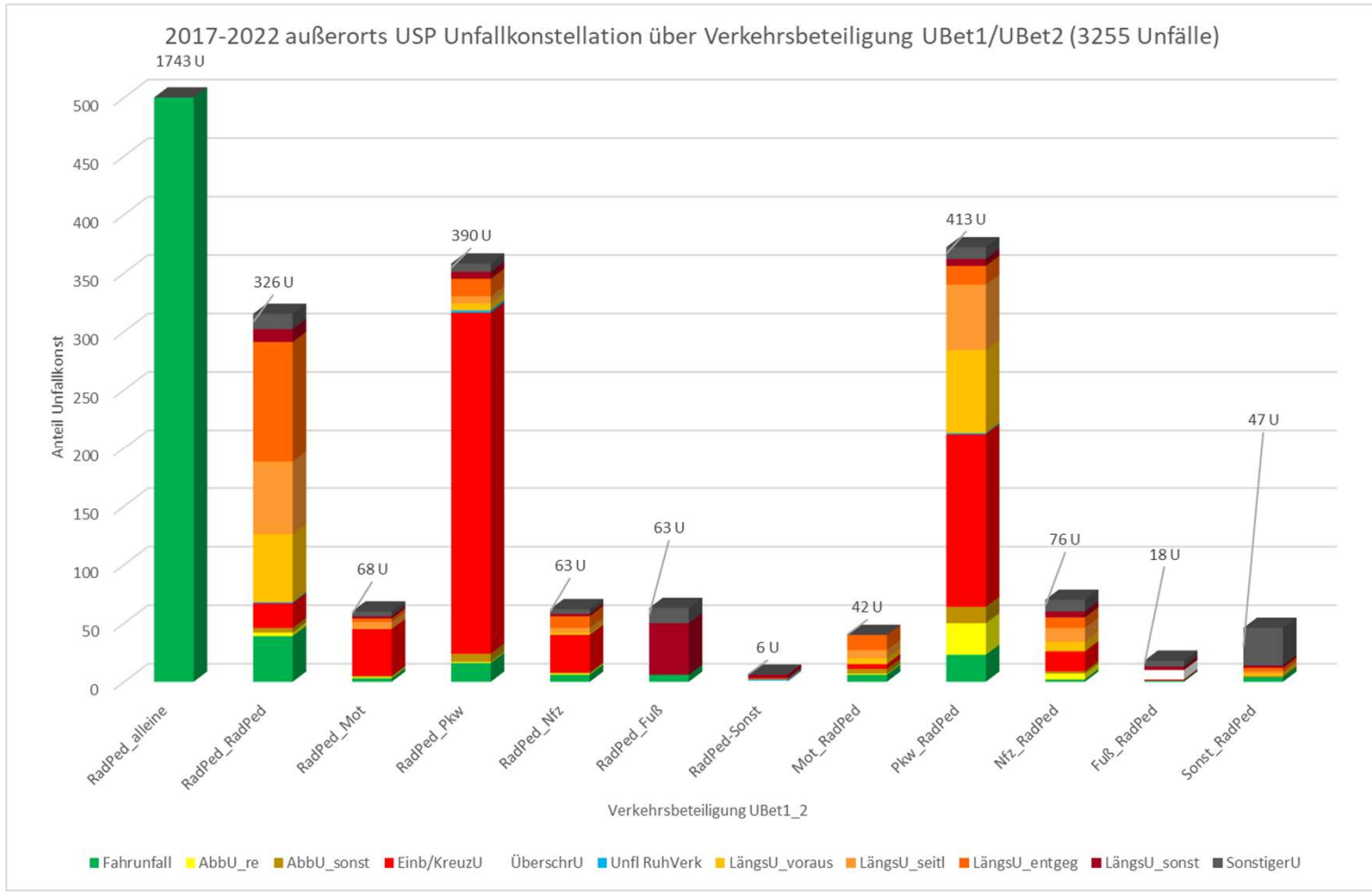
Festlegung von Unfallkonstellationen

- Bei jedem Unfall in Daten auch vermerkt: Unfallursache und Unfallart
- Mehrere Gruppen von Unfallursachen aus Unfallbericht
 - Viele Ursachen basieren auf Einschätzung der Polizei, z. B. nicht angepasste Geschwindigkeit, ungenügender Sicherheitsabstand etc.
 - Konkrete Fehler mit Vorgangs- bzw. Ortsbezug: Abbiegerichtung, Feld-/Waldweg
 - Mangelnde Verkehrstüchtigkeit
 - ...
- Unfallart: Bewegungsrichtung der beteiligten Fahrzeuge zueinander beim ersten Zusammenstoß

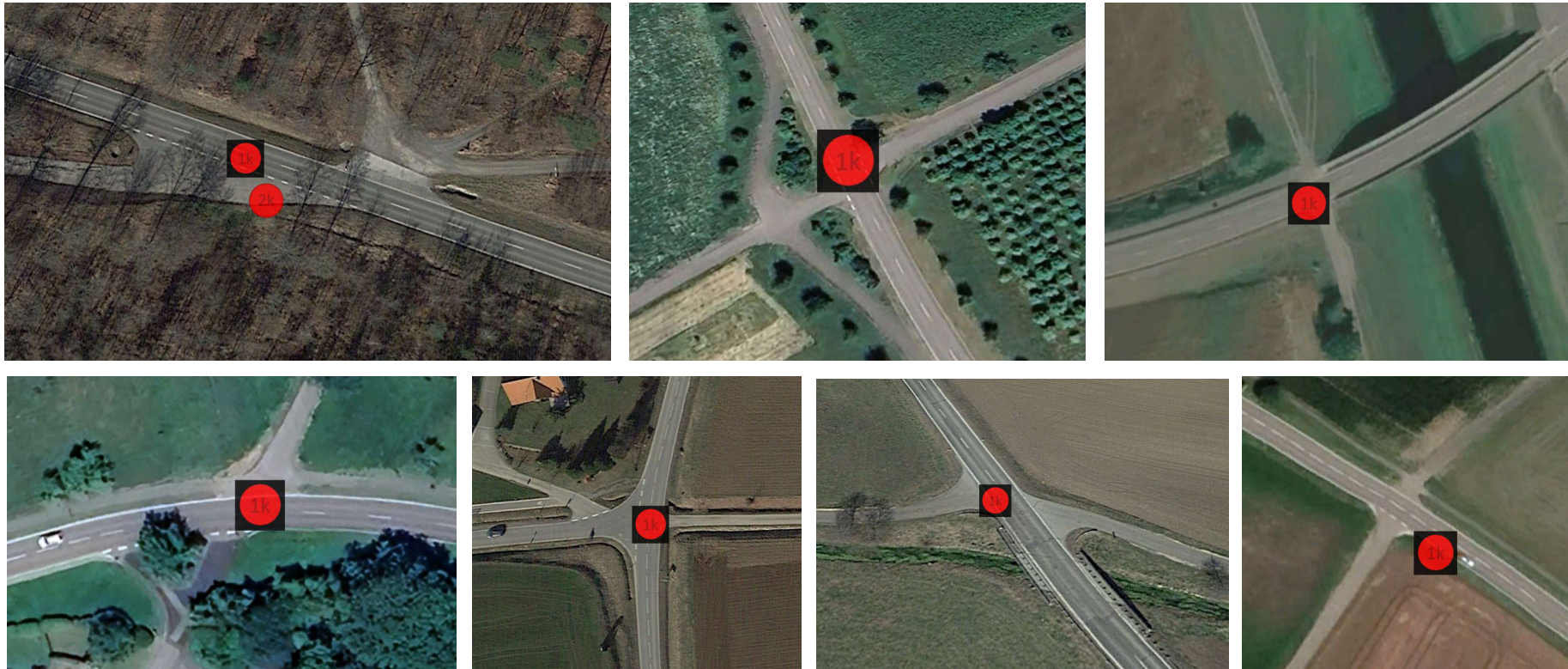
Unfalltyp	Unfallart	Unfallursache	TypUrsArt	Unfallkonstellation
1			199	Fahrnfall
2		34	234	AbbU_re
		35	235	AbbU_li
		andere	299	AbbU_sonst
3			399	Einb/KreuzU
4			499	ÜberschrU
5			599	Unfl RuhVerk
6	2		602	LängsU_voraus
	3		603	LängsU_seitl
	4		604	LängsU_entgeg
	andere		699	LängsU_sonst
7			799	SonstigerU

2017-2022 außerorts UGT Unfallkonstellation über Verkehrsbeteiligung UBet1/UBet2 (186 Unfälle)

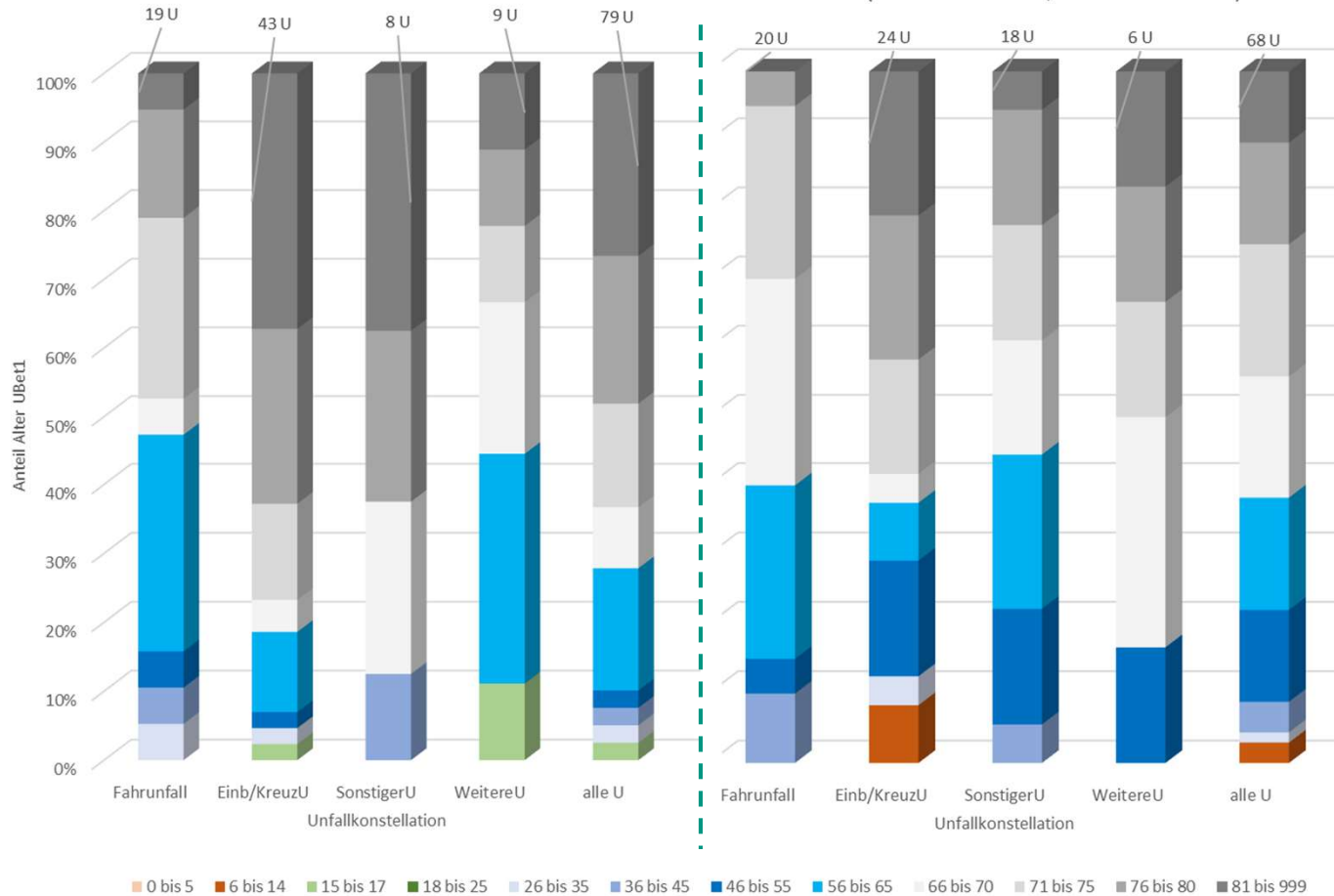




Schwere E/K-Unfälle (Rad/Ped als UBet1)

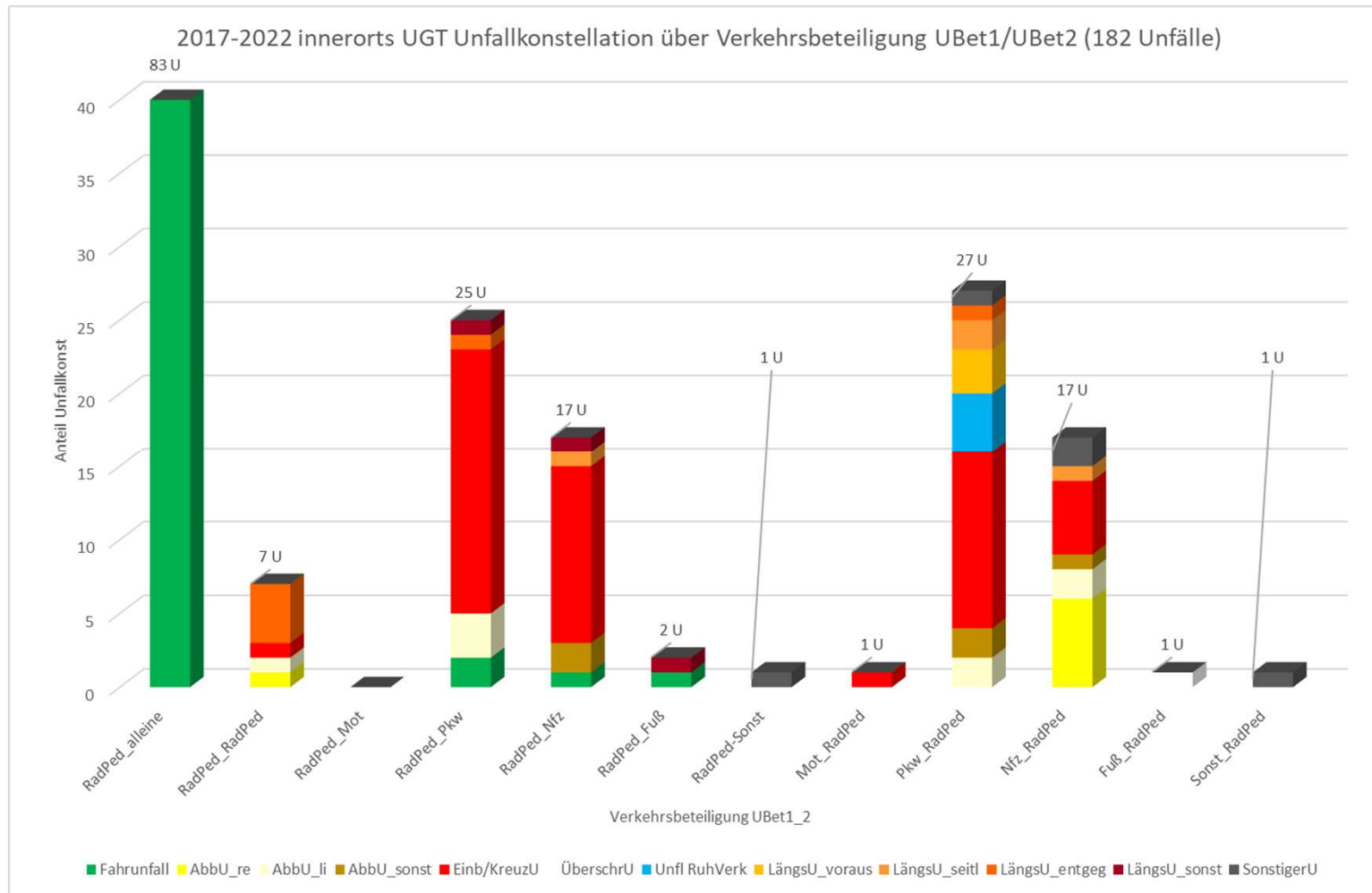


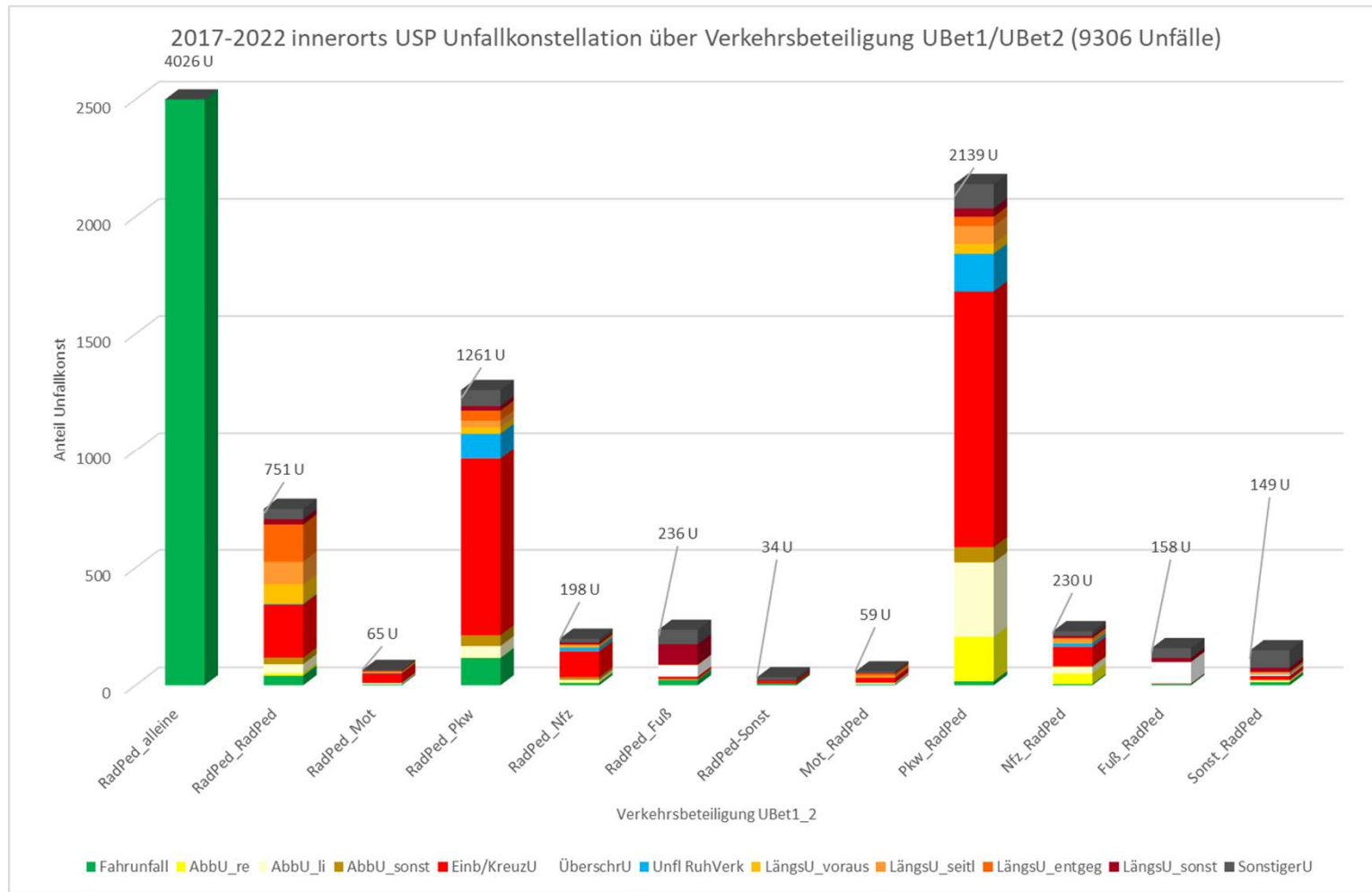
2017-2022 UGT außerorts: Alter UBet1 über Unfallkonstellation (Ped: 79 Unfälle, Rad: 68 Unfälle)



Altersstruktur

- **Pedelec:**
 >50 % EK-Unf.
 >80 % EK älter als 65 Jahre
- **Fahr Unfälle:**
 Altersstruktur vergleichbar zw. Ped und Rad (ca. 50-60 % älter als 65 J.)
- **Schulungsbedarf**





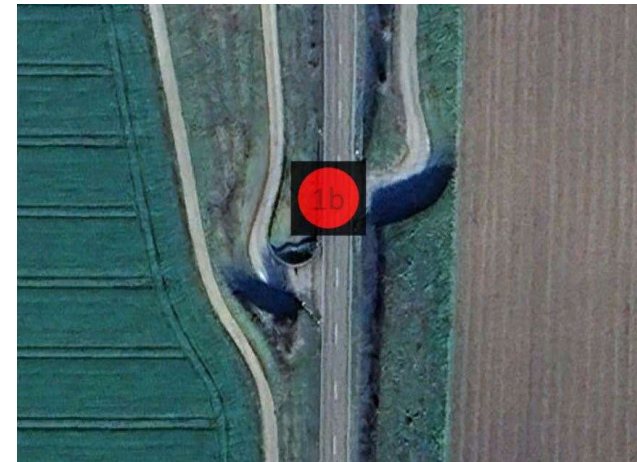
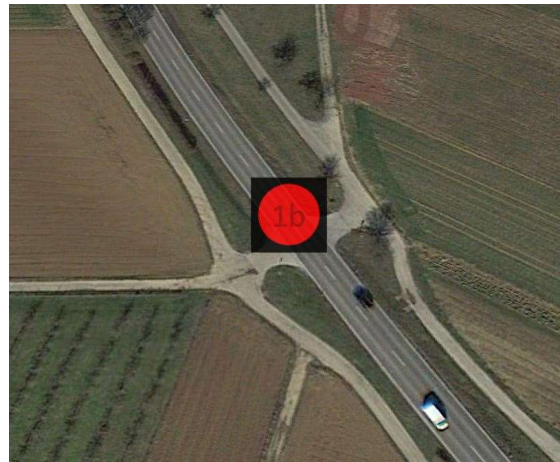
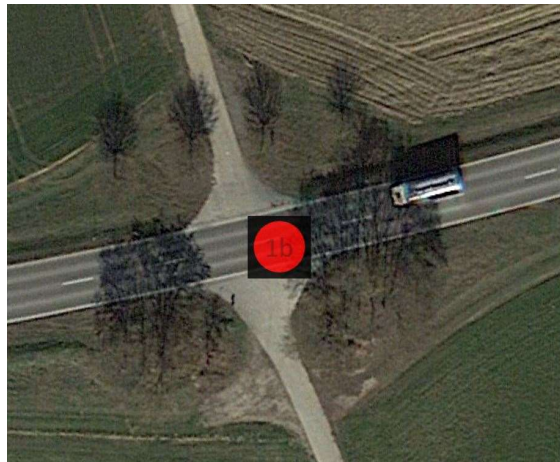
Makroskopische Differenzierungsmöglichkeiten in Unfalldaten: Schlussfolgerungen außerorts



- 120 UGT zwischen Fahrrad und Kfz:
EK: 72 (66 Rad UBet1, 6 UBet2), AB: 14 (9/5), LV: 24 (4/20)
- Beteiligung des Radverkehrs offensichtlich bedeutender als Art des Einbiege- bzw. Kreuzen-Vorgangs
- Offensichtlich sehr großer Anteil an Wegequerungen über klassifizierte Straßen ohne Querungsstellen und weitgehend ohne Vzul-Beschränkung
- Vorhandensein eines Radwegs für Knotenpunktunfälle nachrangig
- Frage Vorrang/Nachrang des Radverkehrs an RAL-Knoten nicht prioritär
- Innerorts: Sehr viel differenzierter, markant: Rechtsabbiegeunfälle Nfz
- Datenanalyse: Mit reinen EUSKA-Datensätzen relevante Unfallmuster klar abgrenzbar

Was tun? X00 Querungshilfen für BW?

- Grunderwerb meistgenanntes Hindernis für Querschnittsaufweitungen
- An vielen typischen Unfallstellen mit Querungsunfällen ist Fläche verfügbar für Aufweitungen mit Querungshilfen
- Und: Kommunizieren, dass diese Fahrmanöver die gefährlichsten sind



Relevante Konstellationen von Radverkehrsunfällen - Neue Wege bei der Unfalldatenauswertung

Dr.-Ing. Matthias Zimmermann

