

# Radverkehrssicherheit im internationalen Vergleich

**Die Länder Niederlande und Dänemark gelten als die fahrradfreundlichsten Länder in Europa.** Im Vergleich mit Deutschland werden immer wieder das gute Radverkehrsklima sowie die besonders attraktive und „verkehrssichere“ Radverkehrsinfrastruktur dieser Länder betont.

In einer Machbarkeitsstudie der Unfallforschung der Versicherer (UDV) wurde deshalb überprüft, ob der Radverkehr in den Niederlanden und Dänemark objektiv sicherer als in Deutschland ist und ob die in beiden Ländern eingesetzten, besonders sicheren Radverkehrsanlagen in Deutschland für mehr Sicherheit im Radverkehr sorgen könnten. Hierfür wurden vorhandene Rahmenbedingungen und verfügbare Datengrundlagen zu Radverkehrsinfrastrukturen und Unfallgeschehen in den Ländern Deutschland, Dänemark und Niederlande recherchiert.

## Gesetze und Regelwerke

Eine Analyse der Regelwerke ergab, dass die Führungsformen entlang der Strecke nach unterschiedlichen Kriterien und Maßstäben ausgewählt werden. In allen drei Ländern ist die Wahl der Führungsform zunächst abhängig von der Verkehrsbelastung und der zulässigen Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs. In Deutschland werden die unterschiedlichen Möglichkeiten der Führung in vier verschiedenen Belastungsbereichen zusammengefasst. Dabei sind die Grenzen zwischen den

## Mobilitätskennzahlen von Deutschland, den Niederlanden und Dänemark für das Jahr 2017

Tabelle 1

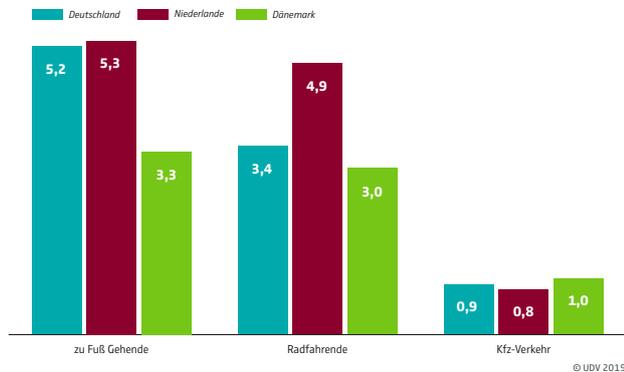
	DE	NL	DK
Einwohner (Mio.)	82,5	17,1	5,7
Anzahl Pkw (Mio.)	43	8,2	2,5
Pkw pro Einwohner	0,52	0,48	0,43
Anzahl der Fahrräder (Mio.)	77	23	-*
Fahrräder pro Einwohner	0,93	1,35	-*
Anzahl der E-Fahrräder (Mio.)	4	2	-*
Anteil der E-Fahrräder (%)	5,2	8,7	-*
Ø Wegelänge im Radverkehr (km)	3,9	2,43	3,46
Σ tägl. Verkehrsleistung (Mio. km)	3.214	520	218
tägl. Verkehrsleistung pro Einwohner (km)	39,0	30,4	38,2
tägl. Verkehrsleistung im Radverkehr (Mio. km)	112	43	9
tägl. Verkehrsleistung im Radverkehr pro Einwohner (km)	1,36	2,51	1,58

*\*Diese Werte sind nicht bekannt und werden bei der Mobilitätshebung nicht abgefragt und hochgerechnet.*

→

## Anzahl der getöteten Personen

je eine Million Kilometer tägliche Verkehrsleistung für das Jahr 2017



Bereichen eher „weich“ beziehungsweise „fließend“. In den Niederlanden und in Dänemark existieren teils andere Führungsformen als in Deutschland und die Grenzen zur Auswahl von Führungsprinzipien sind eher hart.

## Mobilitätsdaten

Der Vergleich der Wegelänge im Radverkehr zeigt, dass in Deutschland und in Dänemark im Durchschnitt mit 3,9 bzw. 3,46 Kilometern eine ähnliche große Wegelänge zurückgelegt wird. In den Niederlanden ist die durchschnittliche Wegelänge mit 2,43 Kilometern wesentlich geringer. Die Niederländer nutzen das Fahrrad für kürzere Wege als die Deutschen und die Dänen, legen dabei allerdings mit 2,51 Kilometer mehr Kilometer pro Einwohner und Tag zurück als die Deutschen (1,36 km) und die Dänen (1,58 km). Ferner zeigt der Vergleich der täglichen Verkehrsleistung, dass in den Niederlanden 8,3 Prozent der täglichen Verkehrsleistung mit dem Rad erbracht wird, in Deutschland hingegen nur 3,5 Prozent, in Dänemark lediglich 4,1 Prozent.

## Unfalldaten

Valide Vergleiche zur Verkehrssicherheit anhand von Unfallkenngrößen lassen sich nur auf staatlicher Ebene und nur unter Betrachtung der Anzahl der getöteten Radfahrenden vornehmen. Im Bezugsjahr 2017 war hier

die Zahl der Getöteten je Million Radkilometer in den Niederlanden um den Faktor 1,5 höher als in Dänemark und Deutschland. Vergleiche zu Schwerverletzten sind aufgrund verschiedener Definitionen der Unfallfolgen kaum möglich. Leichtverletzte Radfahrende werden in den drei Ländern aus diversen Gründen kaum oder nicht flächendeckend polizeilich erfasst.

## Empfehlungen

Aus diesen Gründen wird eine vertiefende Vergleichsstudie empfohlen, die sich auch auf subjektive Sicherheitsbewertungen stützt. Ein direkter Sicherheitsvergleich auf Basis erfasster Unfalldaten wird voraussichtlich nur punktuell und ergänzend möglich sein. Knotenpunkte sollten bei dieser Studie eine besondere Rolle spielen, da die Machbarkeitsstudie gezeigt hat, dass Unfälle mit Personenschaden und Radverkehrsbeteiligung zu zirka 60 Prozent (Dänemark und Niederlande) beziehungsweise 66 Prozent (Deutschland) an Knotenpunkten zu verzeichnen sind.

Weitere Informationen zur durchgeführten Untersuchung finden Sie unter: [udv.de/Radverkehrssicherheit](http://udv.de/Radverkehrssicherheit)

## Impressum

**Unfallforschung der Versicherer im  
Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V.**  
Wilhelmstraße 43/43 G, 10117 Berlin · Postfach 08 02 64, 10002 Berlin  
Tel. 030 2020-5000 · Fax 030 2020-6000  
[www.udv.de](http://www.udv.de), [unfallforschung@gdv.de](mailto:unfallforschung@gdv.de)

**Verantwortlich**  
Dr.-Ing. Jean Emmanuel Bakaba  
Fachbereich Verkehrsinfrastruktur  
Tel. 030 2020-5841  
E-Mail: [e.bakaba@gdv.de](mailto:e.bakaba@gdv.de)

Unfallforschung  
der Versicherer  
