

Zweiradsicherheit und mögliche Sicherheitsmaßnahmen

2022, p. 130 (#04)

In einer aktuellen Verkehrssicherheitsstudie widmet sich die Allianz den neuralgischen Konfliktfeldern des Zweiradverkehrs. Gegenstand der Studie ist das Unfall-Lagebild aller motorisierten und nicht motorisierten Räderklassen. Nach internationaler Forschung fühlen sich Fahrrad- und Scooternutzer umso sicherer, je getrennter sie vom Autoverkehr unterwegs sind und nehmen dafür auch eine regelwidrige Bürgersteignutzung in Kauf. Unfälle zwischen Fußgängern und Fahrradfahrern nahmen nach einer Berechnung des AZT in den vergangenen zehn Jahren um 25 % zu. In den letzten zehn Jahren erhöhte sich auch die Anzahl der Fahrrad-Fahrrad-Unfälle erheblich (+ 63 %). Das Gros der Pkw-Fahrrad-Kollisionen ereignet sich beim Abbiegen, Einbiegen und Kreuzen. In Kreuzungskonflikten offenbart sich die trügerische Sicherheit auf Radwegen. Die Beeinflussung der Annäherungsgeschwindigkeiten der Parteien, die Förderung des frühzeitigen gegenseitigen Erkennens, auch durch spezifische Ankündigung oder bauliche Anpassung, müssen deutlich mehr Priorität haben. Zweiradunfälle sind vielfältig begründet und lassen sich durch scheinbar einfache Patentrezepte nicht lösen. Viele Maßnahmen müssen sich daran messen lassen, wie sorgfältig sie auf ihren Nutzen für die Senkung des Schadensgeschehens bei allen Verkehrsteilnehmern evaluiert sind, und ob sie vermeiden, Verkehrsteilnehmer gegeneinander auszuspielen. Die vollständige Studie ist der Homepage des Allianz Zentrum für Technik zu entnehmen.

Two-wheeler safety and possible safety measures

In a recent road safety study, Allianz addresses the neuralgic conflict areas of two-wheeled traffic. According to international research, bicycle and scooter users feel safer the more separated they are from car traffic, and they also accept irregular use of the sidewalk. Accidents between pedestrians and cyclists have increased by 25 % in the past ten years, according to a calculation by the AZT. In the last ten years, the number of bicycle-bicycle accidents also increased significantly (+63 %). The majority of car-bicycle collisions occurs when turning off the road and turning into a road or by crossing it. In intersection conflicts, the deceptive cyclists' safety-feeling, carried with them from cycle paths, is a fatal effect. Influencing the approach speeds of the parties, promoting early mutual recognition, also through specific announcement or structural adaptation, must be given much more priority. Two-wheeler accidents have many causes and cannot be solved by seemingly simple patent remedies. All safety steps must be measured by how carefully they are evaluated in terms of their benefit for the reduction of harm to all road users, and whether they avoid playing road users off against each other.

□

Inhaltsverzeichnis

- [1 Zitat](#)
- [2 Inhaltsangabe](#)
- [3 Anmerkungen](#)
- [4 Beiträge zum Thema im VuF](#)
- [5 Siehe auch](#)

Zitat

[Kubitzki, J.](#): Zweiradsicherheit und mögliche Sicherheitsmaßnahmen. Verkehrsunfall und Fahrzeugtechnik 60 (2022), pp. 130 - 142 (#04)

Inhaltsangabe

Anmerkungen

Beiträge zum Thema im VuF

Siehe auch