

Presse

Neue Allianz Zweirad-Sicherheitsstudie

Unfallrisiken für Zweiradfahrer steigen

- Jeder zweite Schwerverletzte ist ein Zweiradfahrer
- Ohne Fahrradhelm 2,5-mal mehr Kopfverletzungen
- 59 Prozent der getöteten Fahrradfahrer über 64 Jahre alt
- Überdurchschnittlich viele Alleinunfälle bei Motorradfahrern
- Pkw-Assistenzsysteme müssen Zweiräder sicher erkennen

Die Unfälle des Zweiradverkehrs standen im Mittelpunkt der neuen Allianz Zweirad-Verkehrssicherheitsstudie. Jeder vierte Tote (294.000) und 41 Prozent (22 Mio.) aller Verletzten des weltweiten Straßenverkehrs verunglücken mit einem Fahrrad, Moped, Motorrad oder Vergleichbarem. EU-weit ist jeder vierte Verkehrstote ein Zweiradnutzer.

„Die Unfallrisiken für Zweiradfahrer sind in den vergangenen Jahren deutlich gestiegen. In Deutschland sterben aktuell fast 40 Prozent der Verkehrsoffer als Zweiradfahrer, noch 2001 war es ein Viertel. Bei den Schwerverletzten stieg der Anteil von einem Drittel auf die Hälfte“, sagt Jochen Haug, Schadenvorstand der Allianz Versicherungs-AG. 983 getötete und 28.460 schwerverletzte Fahrradfahrer und Nutzer motorisierter Räder und E-Scooter gab es 2020*. „Diese Entwicklung ist ethisch nicht hinnehmbar. Das Sicherheitskonzept Vision Zero fordert einen Straßenverkehr ohne gravierende oder gar tödliche Verletzungen.“

E-Fahrrad und E-Scooter sind keine Spielgeräte

Der deutliche Anstieg bei den Zweirädern ist auch dem Trend zu Elektrozweirädern geschuldet. In den ersten zehn Monaten 2021 erhöhte sich die Zahl der mit E-Scooter Verunglückten gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 153 Prozent (von 1584 auf 4001), die der Schwerverletzten um 113 Prozent (von 306 auf 652). Bei den Fahrradopfern ist jeder dritte Getötete der Nutzer eines Elektrofahrzeugs). Die Allianz Studie zeigt außerdem: Das Getötetenrisiko** für Fahrradfahrer ist nach Berechnung des Allianz Zentrum für Technik (AZT) beim E-Fahrrad gegenüber dem herkömmlichen Rad im langjährigen Mittel dreimal höher. Ein höheres Risiko findet sich nicht nur bei Senioren, sondern auch bei allen

*Zweirad-Werte berechnet als Summe aller Fahrrad-, E-Scooter- und motorisierten Zweiradopfer, gemäß Statistischem Bundesamt Gesamtjahreswert 2020: Getötete 36 Prozent, Schwerverletzte 49 Prozent. Januar–Oktober 2021 (bei Redaktionsschluss verfügbar): Getötete 39 Prozent, Schwerverletzte 49 Prozent

** (Getötete pro Verunglückte)

Jüngeren. Zwar sind E-Bike-Strecken im Schnitt länger als nicht motorunterstützte Radstrecken, aber die Jahresfahrleistung ist geringer.

Unfälle überdurchschnittlich oft ohne Unfallgegner

Sorgenkind des Zweiradverkehrs bleiben die Motorradfahrer, mit 18 Prozent aller Getöteten und jedem zweiten Getöteten aller Zweiradfahrer. Die Allianz Untersuchung zeigt, dass vor allem überdurchschnittlich viele Alleinunfälle zur Opferbilanz beitragen. So ereignen sich 35 Prozent aller Motorradunfälle ohne Beteiligung eines Dritten.

Bei Fahrrad- und E-Bike-Nutzern sind es 28 Prozent. Bei einem Alleinsturz ist nach AZT-Berechnung das Risiko einer schweren Verletzung bei Fahrradfahrern, inklusive E-Fahrrad, doppelt so hoch wie bei Unfällen mit Dritten.

Weitere Unfallrisiken: Falsche Straßenbenutzung, hohe Geschwindigkeit und Ablenkung

Die Studie zeigt außerdem: Im Fahrradverkehr wird zwar das Fehlverhalten „falsche Straßenbenutzung“ am häufigsten registriert, doch jüngst nimmt auch dort der für das Motorrad klassische „Geschwindigkeitsfehler“ zu. Unterschätzt wird die Ablenkung***, besonders bei jungen Menschen. 71 Prozent der 18 bis 24-Jährigen fahren nach einer Allianz Repräsentativerhebung mit Ohrhörern Fahrrad. Unfälle in der Nacht erfuhren coronabedingt einen Rückgang, doch Leidtragende des Radverkehrs bleiben die Senioren: 59 Prozent der getöteten Fahrrad- und 43 Prozent der Mofa-/Mopedfahrer sind älter als 64 Jahre.

Ohne Fahrradhelm mehr Kopfverletzungen

Nach Bundesstatistik ist bei Fahrradunfällen mit tödlichen Verletzungen zu circa 50 Prozent der Kopf betroffen. Die Allianz Schadendaten zeigen, dass Radler ohne Helm 2,5-mal mehr Kopfverletzungen aufwiesen als mit Helm. Die Fahrradhelm-Tragequote steigt langjährig um circa ein Prozent pro Jahr und liegt aktuell bei 26 Prozent. Eine 100-Prozent-Quote ist je nach Szenario erst in ferner Zukunft zu erwarten – aus Sicht der Unfallforscher ist das inakzeptabel. Das Argument, eine Helmpflicht halte vom Radfahren ab, ist durch internationale Forschung nicht zu stützen. Dagegen ist die Akzeptanz einer Pflicht mittlerweile auch bei Radfahrern hoch. „Aus unserer Sicht scheint es dringend geraten, zumindest über eine Helmpflicht für Kinder bis 14 Jahre und für Elektrofahrräder nachzudenken. Beides wirkt nach internationaler Erfahrung unfallmindernd und birgt Signalwirkung für das Sicherheitsbewusstsein aller“, sagt Christoph Lauterwasser, Leiter des AZT.

Sicherheitspotenziale von Assistenzsystemen ausschöpfen

Die Möglichkeit, mit Fahrerassistenz in die menschliche Fehlerkette einzugreifen, ist im Zweiradverkehr bei Weitem nicht ausgeschöpft. „Wir begrüßen die EU-Verordnung zur Einführung neuer Fahrzeugsicherheitssysteme. Sie schreibt Notbremssysteme, die Fußgänger und Radfahrer erkennen und selbstständig bremsen, ab 2024 in neuen Fahrzeugtypen und ab 2026 bei Erstzulassungen vor“, erläutert Christoph Lauterwasser. „Das hilft, in der Breite die Systeme auf die Straße zu bringen, die durch Aufprallvermeidung oder Verminderung der Aufprallgeschwindigkeit Leben retten können.“

Doch Technik allein reicht nicht. „Gute Fahrzeuge, Verkehrstechnik und Infrastruktur sind essenziell, aber sie kompensieren noch nicht Unerfahrenheit, Unwissenheit, Unachtsamkeit, Müdigkeit, Drogenwirkung, Risikofreude, Rücksichtslosigkeit oder schieren Mutwillen zum Regelbruch, bei allen Verkehrsteilnehmern“, sagt Jörg Kubitzki, Studienautor und Sicherheitsforscher im AZT. „Auf der Straße treffen nicht

***weitere Informationen zur Ablenkung entnehmen Sie unserer Pressemeldung „Ablenkung auf dem Fahrrad“ vom 6.12.2021

Fahrzeuge aufeinander, sondern Menschen, und ohne stärkeren Fokus auf Verhaltensrecht und Regelbefolgung wird das Unfall-Lagebild nur schwer zu korrigieren sein."

München, 28. März 2022

Die vollständige **Studie „Zweiradsicherheit im Überblick“** von Dr. Jörg Kubitzki senden wir Ihnen gern elektronisch zu. Für die Studie führte das Allianz Zentrum für Technik mit dem Institut Ipsos eine repräsentative Telefonerhebung unter 1205 deutschen und 500 deutsch- und französischsprachigen schweizerischen Fahrradfahrenden durch und analysierte mit Frau Pia Hartmann und Herrn Oliver Braxmeier von der Hochschule Coburg 1000 Allianz Schadenakten zufällig ausgewählter Fahrrad- und Motorradunfälle.

Das **Allianz Zentrum für Technik**, <https://www.azt-automotive.com>, ist Unterzeichner der European Road Safety Charter.

Weitere **Presseinformationen der Allianz Deutschland AG** finden Sie auf unserem Internetportal [Mitteilungen | Allianz](#)

Kontakt

Allianz Deutschland AG

Unternehmenskommunikation

Christian Weishuber

Telefon: +49 (0) 89 3800 18169

E-Mail: christian.weishuber@allianz.de

Die Einschätzungen stehen wie immer unter den nachfolgend angegebenen Vorbehalten.

Vorbehalt bei Zukunftsaussagen

Soweit wir in diesem Dokument Prognosen oder Erwartungen äußern oder die Zukunft betreffende Aussagen machen, können diese Aussagen mit bekannten und unbekanntem Risiken und Ungewissheiten verbunden sein. Die tatsächlichen Ergebnisse und Entwicklungen können daher wesentlich von den geäußerten Erwartungen und Annahmen abweichen. Neben weiteren hier nicht aufgeführten Gründen können sich Abweichungen aus Veränderungen der allgemeinen wirtschaftlichen Lage und der Wettbewerbssituation, vor allem in Allianz Kerngeschäftsfeldern und -märkten, aus Akquisitionen sowie der anschließenden Integration von Unternehmen und aus Restrukturierungsmaßnahmen ergeben. Abweichungen können außerdem aus dem Ausmaß oder der Häufigkeit von Versicherungsfällen (zum Beispiel durch Naturkatastrophen), der Entwicklung von Schadenskosten, Stornoraten, Sterblichkeits- und Krankheitsraten beziehungsweise -tendenzen und, insbesondere im Kapitalanlagebereich, aus dem Ausfall von Kreditnehmern und sonstigen Schuldner resultieren. Auch die Entwicklungen der Finanzmärkte (zum Beispiel Marktschwankungen oder Kreditausfälle) und der Wechselkurse sowie nationale und internationale Gesetzesänderungen, insbesondere hinsichtlich steuerlicher Regelungen, können entsprechenden Einfluss haben. Terroranschläge und deren Folgen können die Wahrscheinlichkeit und das Ausmaß von Abweichungen erhöhen. Die Gesellschaft übernimmt keine Verpflichtung, Zukunftsaussagen zu aktualisieren. Die vorgestellte Studie wurde sorgfältig erarbeitet. Eine Haftung für Richtigkeit und Vollständigkeit kann jedoch nicht übernommen werden.

Privatsphäre und Datenschutz

Die Allianz ist dem Schutz Ihrer persönlichen Daten verpflichtet. Mehr dazu [hier](#).