

7 Unfallanalyse 2010 – 2012

Die Analyse des Unfallgeschehens in Bayreuth erfolgte auf Grundlage einer tabellarischen Übersicht der polizeilich erfassten Radverkehrsunfälle in dem Erfassungszeitraum von Januar 2010 bis Dezember 2012. Die der Planungsgemeinschaft Verkehr zur Verfügung gestellten Daten beinhalten nur Unfälle mit Personen- oder schwerem Sachschaden, zudem werden nicht alle Radfahrunfälle polizeilich erfasst und es besteht eine nicht einschätzbare Dunkelziffer. Diese Unfälle konnten mangels Datengrundlage nicht berücksichtigt werden.

7.1 Allgemeine Unfallanalyse

7.1.1 Absolute Unfallzahlen und Unfallkategorien

Im betrachteten Zeitraum wurde in den einzelnen Jahren 2010 bis 2012 ein ähnlich hoher Wert an Radverkehrsunfällen erfasst, der sich jeweils um die 100 bewegt. Bild 1 zeigt einen leichten Anstieg von 2010 zu 2011, danach aber einen Rückgang der absoluten Anzahl der Unfälle mit Radfahrerbeteiligung auf knapp unter 100. Allgemein lässt sich allerdings ein relativ konstanter Wert von Unfällen in den einzelnen Jahren feststellen.

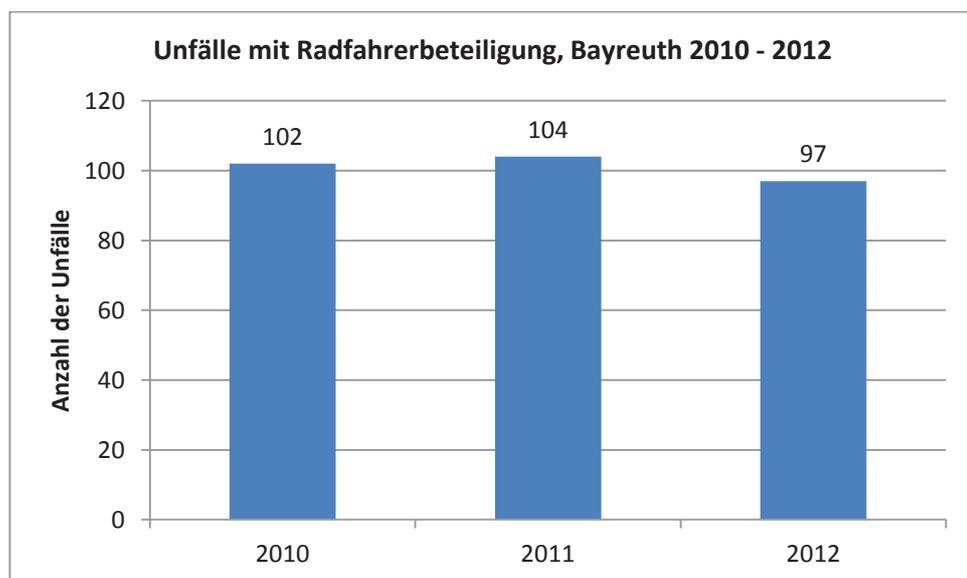


Bild 133: Anzahl der Radverkehrsunfälle, Bayreuth 2010 - 2012

In der Stadt Bayreuth wurden zwischen Januar 2010 und Dezember 2012 insgesamt 303 Radverkehrsunfälle polizeilich aufgenommen. Dies schließt alle Unfälle mit leichtem bis schwerem Personenschaden sowie Sachschäden mit mindestens einem nicht mehr fahrbereiten Fahrzeug ein. Im Untersuchungszeitraum ereignete sich ein Unfall mit tödlichem Ausgang. 52 Personen wurden schwer verletzt. Wie Bild 2 zeigt, bildet den höchsten Anteil der erfassten Unfallfolgen die Gruppe der Leichtverletzten mit 248 Personen. Außerdem fällt auf, dass auch die Anzahl der verletzten Personen in den einzelnen Jahren konstant um die 100 rangiert.

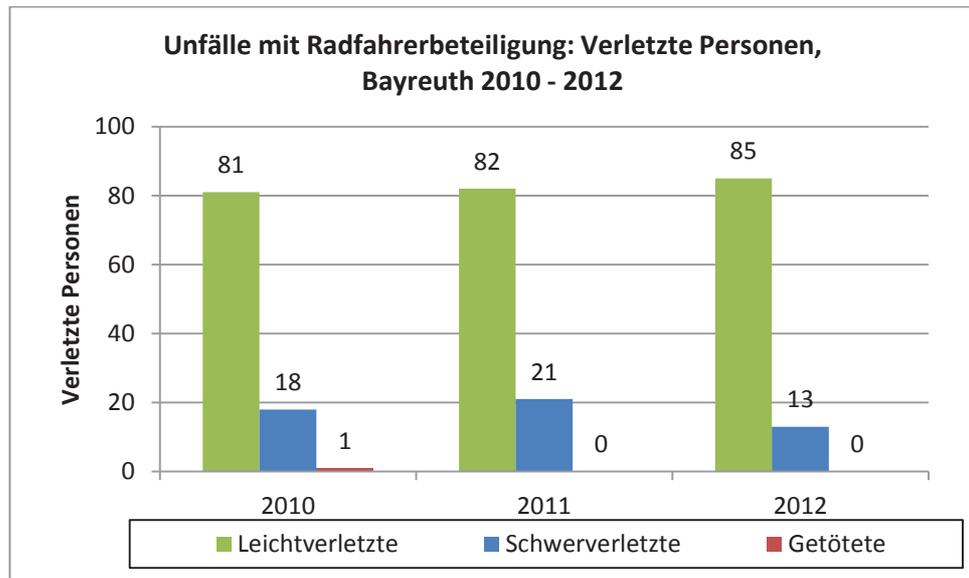


Bild 134: Verletzte Personen bei Radverkehrsunfällen, Bayreuth 2010 – 2012

Unfälle lassen sich nach der Unfallschwere kategorisieren. Eine gängige Unterteilung findet sich in Tabelle 12 wieder, in der alle relevanten Unfallkategorien aufgezählt und beschrieben werden.

Unfallkategorie (UK)	Erläuterung
1	Unfall mit Getöteten.
2	Unfall mit Schwerverletzten.
3	Unfall mit Leichtverletzten.
4	Unfall mit schwerwiegendem Sachschaden, bei dem eine bedeutende Ordnungswidrigkeit oder eine Straftat als ursächlich anzunehmen ist und mindestens ein beteiligtes Verkehrsmittel nicht mehr fahrbereit ist.

Tabelle 12: Unfallkategorien – Auflistung und Beschreibung

Da die der Planungsgemeinschaft Verkehr zur Verfügung gestellten Daten nur Unfälle mit Personen- oder schwerem Sachschaden beinhalten, liegen keinerlei Informationen über Unfälle der Kategorien 5 und 6 (leichter Sachschaden) vor. Somit kristallisieren sich für die uns bekannten Unfälle im Untersuchungszeitraum vier schwerste Unfallfolgen heraus, deren Vorkommen in den einzelnen Jahren in Bild 3 illustriert werden. Hierbei wird deutlich, dass Unfälle der Kategorie 3 am häufigsten auftreten, gefolgt von Unfällen der Kategorie 2.

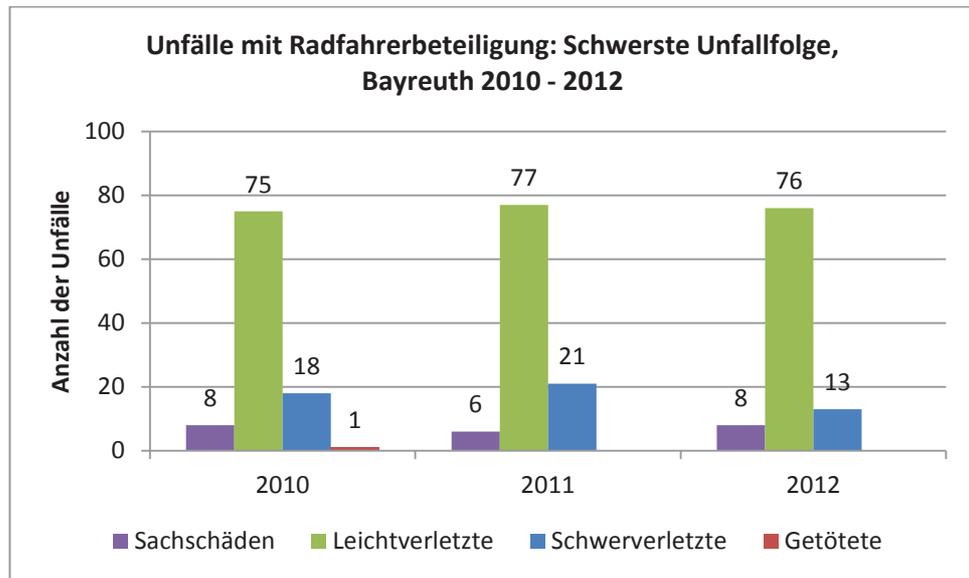


Bild 135: Unfälle mit Radfahrereteiligung: Schwerste Unfallfolge, Bayreuth 2010 – 2012

7.1.2

Unfallgegner

Bild 136 und Bild 137 stellen dar, welche Unfallgegner bei Radverkehrsunfällen beteiligt waren. Diese wurden nach Unfällen getrennt, die von Radfahrern verschuldet wurden und in denen sie als zweite oder dritte beteiligte Person auftreten. In beiden Fällen ist der hohe Anteil an beteiligten PKW auffällig. Bemerkenswert ist auch der enorm hohe Anteil der Radfahrer, die ohne Beteiligung eines anderen Verkehrsteilnehmers verunglückten.

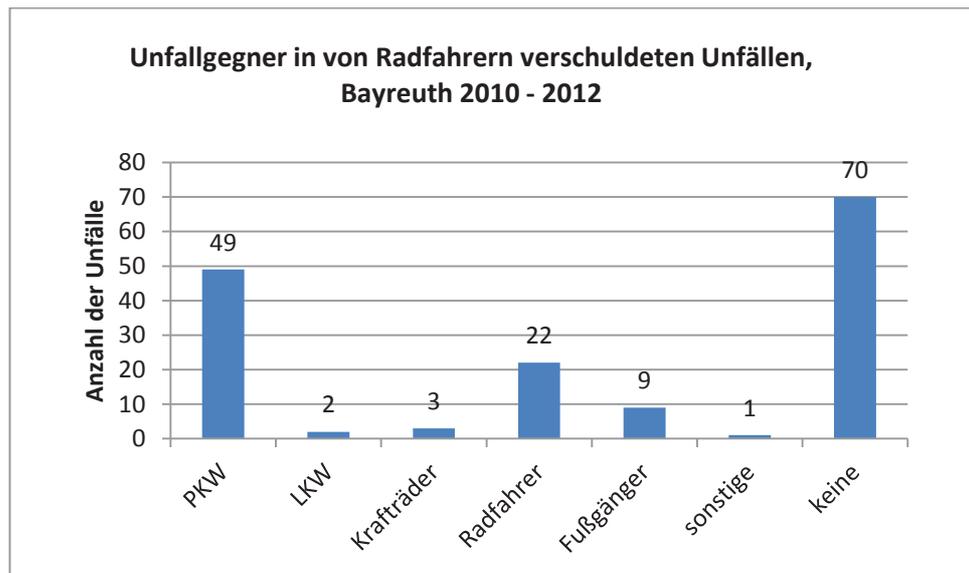


Bild 136: Unfallgegner in von Radfahrern verschuldeten Unfällen, Bayreuth 2010 - 2012

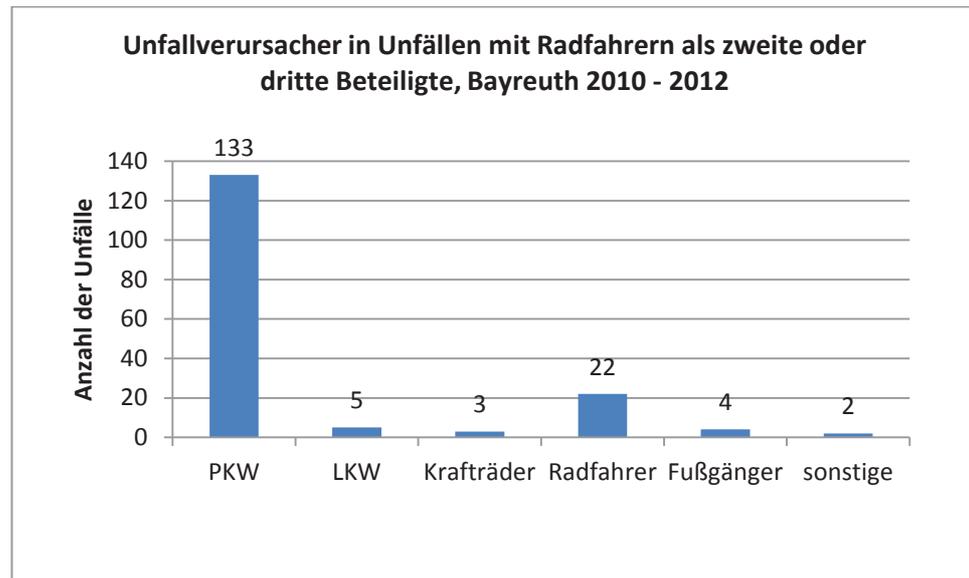


Bild 137: Unfallverursacher in Unfällen mit Radfahrern als zweite oder dritte Beteiligte, Bayreuth 2010 – 2012

Werden die Unfälle mit resultierenden Folgen verbunden (Bild 138 und Bild 139) fällt auf, dass leichte Verletzungen überwiegen. Bei von Radfahrern verursachten Unfällen kam es nur bei der Beteiligung von Krafträdern und LKWs nicht zu schwerwiegenden Folgen, während diese im Zusammenhang mit allen anderen Unfallgegnern auftreten. Bei 13 von Radfahrern verschuldeten Unfällen kam es darüber hinaus nur zu schwerem Sachschaden (ohne Personenschaden), wobei davon zwölf Unfälle mit PKW-Beteiligung und ein Unfall mit LKW-Beteiligung von statten ging. Auch bei Unfällen mit Radfahrern als zweite oder dritte Beteiligte ist die hohe Anzahl an Leichtverletzten beachtlich, vor allem im Zusammenhang mit Schwerlastverkehr, bei dessen Beteiligung sonst schwere Verletzungen überproportional auftreten, hier aber trug wie bei den von Radfahrern verschuldeten Unfällen keiner der Beteiligten schwere Verletzungen davon. Neun Unfälle mit Radfahrern als zweite oder dritte Beteiligte hatten obendrein zwar schweren Sach-, aber keinen Personenschaden zur Folge, wobei all diese Unfälle durch Fahrer eines PKW verursacht wurden.

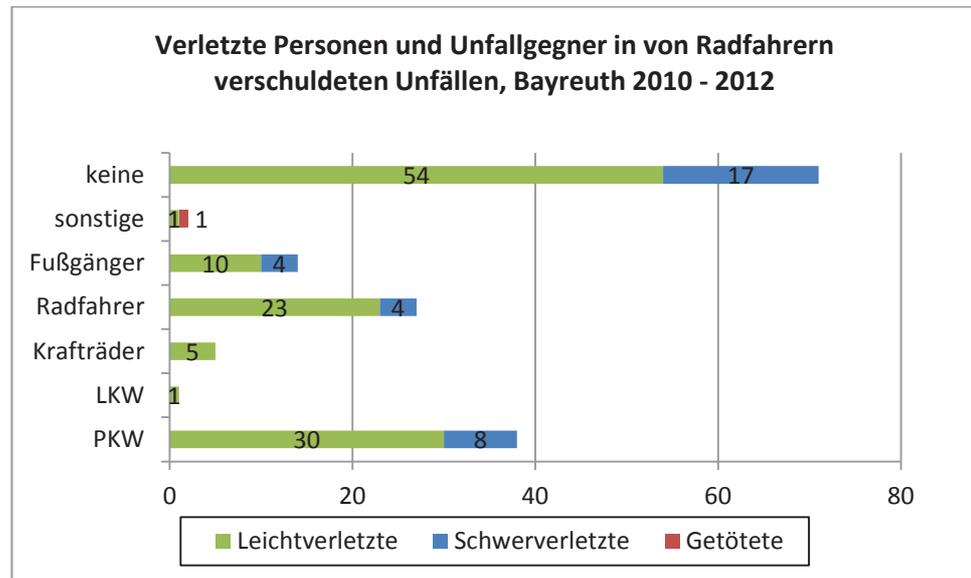


Bild 138: Verletzte Personen und Unfallgegner in von Radfahrern verschuldeten Unfällen, Bayreuth 2010 – 2012

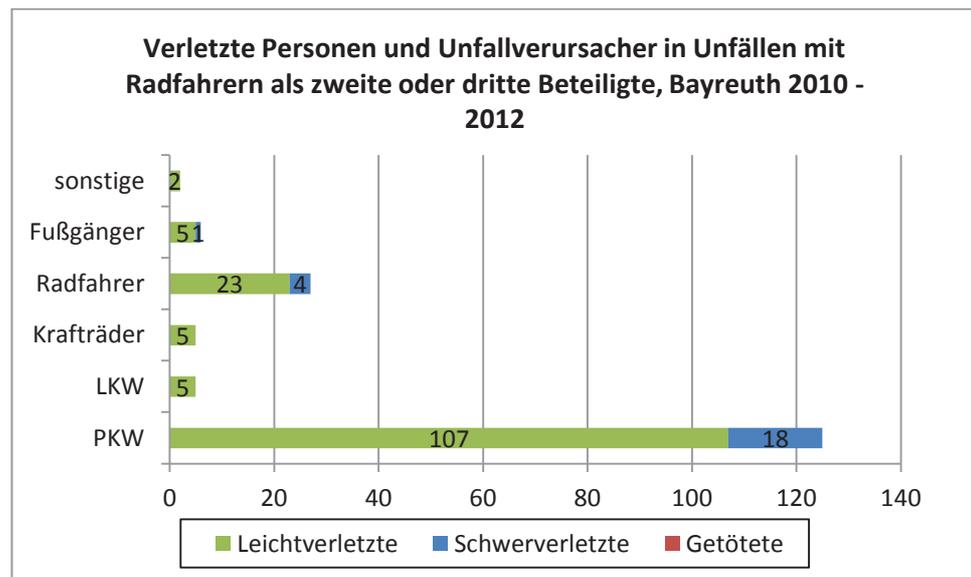


Bild 139: Verletzte Personen und Unfallverursacher in Unfällen mit Radfahrern als zweite oder dritte Beteiligte, Bayreuth 2010 – 2012

7.1.3

Unfallzeiten

Die nachfolgenden Grafiken zeigen die Tage und Tageszeiten, an welchen die meisten Unfälle passiert sind. Auffällig ist, dass sich am Wochenende mit Abstand die wenigsten Unfälle ereigneten. Im Gegensatz dazu erfolgten donnerstags die meisten Unfälle.

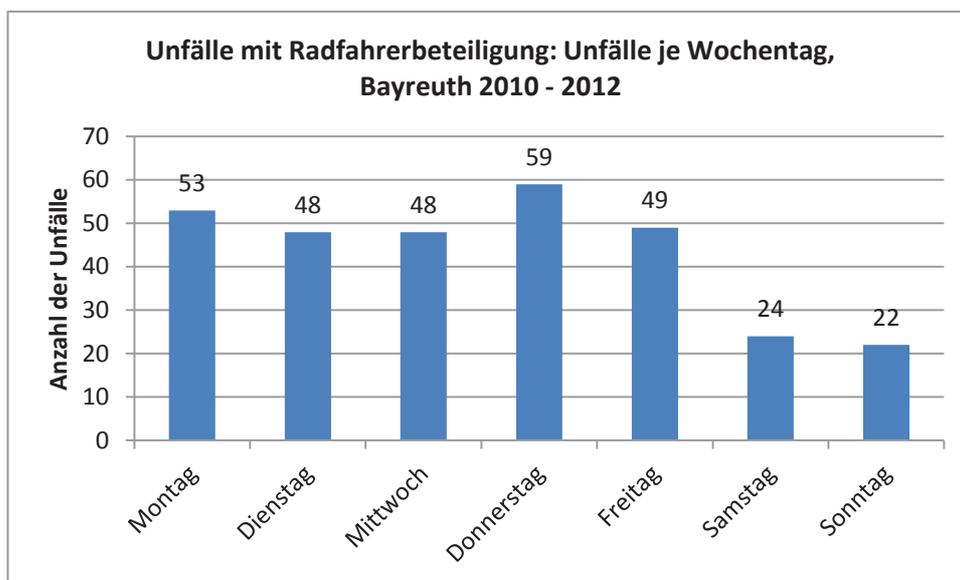


Bild 140: Radverkehrsunfälle je Wochentag, Bayreuth 2010 - 2012

Auch die Tageszeiten, an denen Unfälle passierten, sind sehr unterschiedlich. So fanden die meisten Unfälle am Tag im Zeitraum von 13 bis 14 Uhr statt, dicht gefolgt von den Zeiträumen zwischen 16 und 17 Uhr und zwischen 7 und 8 Uhr. Die enorm hohen Stundenwerte zwischen 7 und 8 Uhr und zwischen 13 und 14 Uhr weisen auf einen gravierenden Anteil des Schülerverkehrs am gesamten Radverkehrsaufkommen in Bayreuth hin. Nach 21 Uhr nahm die Zahl der Unfälle ab und in der Nacht zwischen 1 Uhr und 2 Uhr ereignete sich im Untersuchungszeitraum nur ein einziger Unfall.

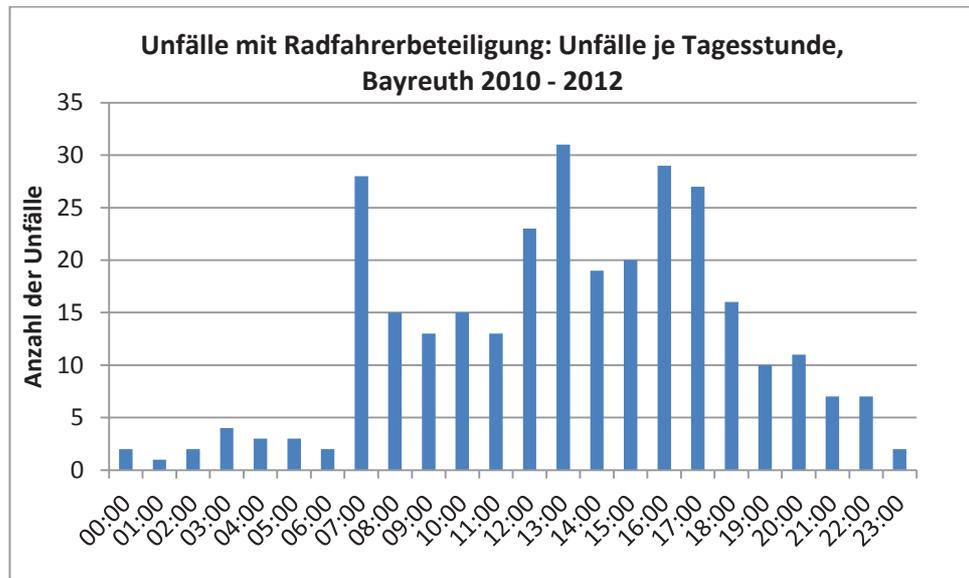


Bild 141: Radverkehrsunfälle je Tagesstunde, Bayreuth 2010 – 2012

7.1.4

Unfalltypen

Eine weitere Differenzierungsmöglichkeit von Unfällen ist die der Unfalltypen, die die Konfliktsituation beschreiben, aus der ein Verkehrsunfall entstanden ist und somit Auskunft über die Entstehungsphase vor dem Schadenseintritt geben. Tabelle 13 zeigt einen Überblick über alle existierenden Unfalltypen.

Unfalltyp (UT)	Erläuterung
1	Fahrerfall (Kontrollverlust durch Fehleinschätzung der Straßenführung, Straßenzustand, Umfeld, ortsbedingte Witterungseinflüsse)
2	Abbiege-Unfall
3	Einbiegen/Kreuzen-Unfall
4	Überschreiten-Unfall (überschreitender FG)
5	Unfall durch ruhenden Verkehr
6	Unfall im Längsverkehr
7	Sonstiger Unfall (z. B. Ermüdung des Fahrzeugführers, Mängel am Fahrrad, Wild)

Tabelle 13: Unfalltypen – Auflistung und Beschreibung

Bild 142 gibt Auskunft über die Häufigkeiten des Auftretens der verschiedenen Unfalltypen in den einzelnen Jahren. Hierbei lässt sich feststellen, dass die Einbiegen/Kreuzen-Unfälle am häufigsten auftreten (ca. 39% aller Unfälle), auch Abbiege-Unfälle sind sehr häufig (ca. 16%). Des Weiteren sind auffallend viele Unfälle Typ 7 zugeordnet (30%). Hier stellt sich allerdings die Frage, ob sich tatsächlich so viele Unfälle des Typs 7 ereigneten oder ob diese fälschlicherweise keinem der sechs anderen Typen zugewiesen wurden.

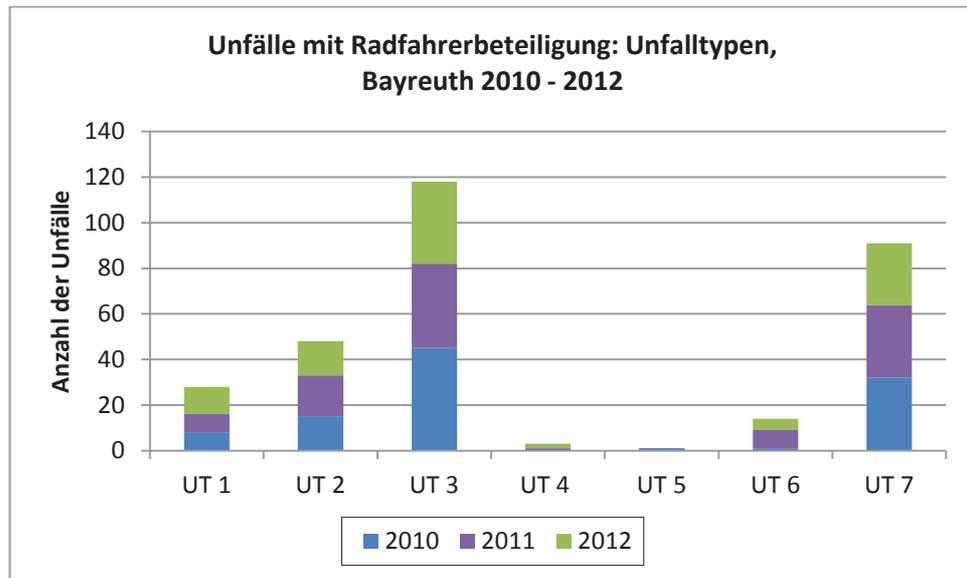


Bild 142: Unfalltypen der Radverkehrsunfälle, Bayreuth 2010 – 2012

7.2

Örtliche Unfallanalyse

7.2.1

Unfallzahlen nach Straßen

Tabelle 14 und Bild 143 zeigen die Straßen, auf denen sich mehr als vier Unfälle im Untersuchungszeitraum von 2010 bis 2012 ereignet haben. Unfälle an Knotenpunkten werden jeweils beiden betreffenden Straßen angerechnet.

Straßenklasse¹²	Straße	Anzahl Unfälle	Davon Unfälle der Kategorie 2
B	Hohenzollernring	22	7
G	Justus-Liebig-Straße	15	0
B/G	Königsallee	14	1
G	Bahnhofstraße	10	0
B/G	Bamberger Straße	10	1
G	Friedrich-Ebert-Straße	10	3
B	Albrecht-Dürer-Straße	9	3
B/G	Bernecker Straße	9	2
B	Nürnberger Straße	9	0
G	Universitätsstraße	9	1
G	Brandenburger Straße	8	0
G	Weihherstraße	8	1
B/G	Kulmbacher Straße	7	0
G	Maximilianstraße	7	0
G	Spitzwegstraße	7	1
G	Äußere Badstraße	6	4
G	Carl-Schüller-Straße	6	1
B	Hindenburgstraße	6	2
G	Nordring	6	1
G	Tunnelstraße	6	2
K	Ludwig-Thoma-Straße	5	0
G	Rheinstraße	5	0
G	Rosestraße	5	0
B	Wittelsbacherring	5	0

Tabelle 14: Unfallträchtige Straßen, Bayreuth 2010 - 2012

Der Hohenzollernring sticht mit 22 Unfällen, sieben davon mit Schwerverletzten, was knapp 32% entspricht, im Untersuchungszeitraum besonders hervor. Auch die Justus-Liebig-Straße und die Königsallee sind sehr von Radverkehrsunfällen betroffen. Auffallend ist auch die Äußere Badstraße, da hier bei zwei Drittel aller Unfälle Beteiligte schwer verletzt wurden.

¹² Legende: B = Bundesstraße, S = Staatsstraße, K = Kreisstraße, G = Gemeindestraße

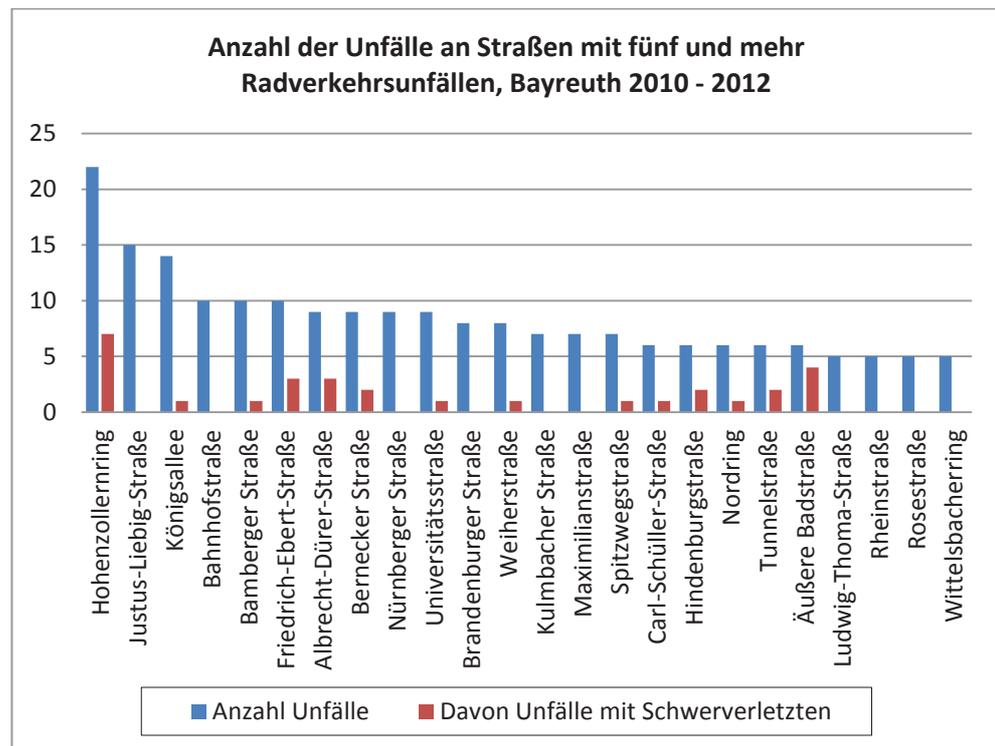


Bild 143: Unfallträchtige Straßen, Bayreuth 2010 - 2012

7.2.2

Unfalldichte nach Straßen

Die ermittelten Unfallzahlen der einzelnen Straßen mit mindestens fünf Unfällen wurden danach mit der Länge der Straßenabschnitte in Relation gebracht, um Aussagen über die Unfalldichte auf den Straßen in Bayreuth machen zu können. Tabelle 15 und Bild 144 geben Auskunft darüber, welche Straßenzüge die höchsten Unfallzahlen pro Kilometer und Jahr aufweisen. Unfälle an Knotenpunkten werden jeweils beiden betreffenden Straßen angerechnet.

Straßen-klasse	Straße	Länge (km)	Anzahl Unfälle	Unfälle / km * a
G	Bahnhofstraße	0,35	10	9,5
G	Tunnelstraße	0,40	6	5,0
G	Brandenburger Straße	0,65	8	4,1
B	Hohenzollernring	1,80	22	4,1
G	Justus-Liebig-Straße	1,35	15	3,7
G	Maximilianstraße	0,65	7	3,6
G	Rosestraße	0,50	5	3,3
B	Hindenburgstraße	0,80	6	2,5
G	Carl-Schüller-Straße	0,85	6	2,4
G	Friedrich-Ebert-Straße	1,50	10	2,2
G	Friedrich-Ebert-Str. von Am Schwarzen Steg bis einschl. Kreuzung mit Grünwaldstr. (A)	0,90	3	1,1
G	Friedrich-Ebert-Str. von Grünwaldstr. Bis König-	0,60	7	3,9

	sallee (B)			
G	Spitzwegstraße	1,10	7	2,1
G	Nordring	1,00	6	2,0
B/G	Königsallee	2,7	14	1,7
G	Königsallee von Kemnather Str. bis Eremitagestr. (A)	1,25	4	1,1
B	Königsallee von Kemnather Str. bis Wieland-Wagner-Straße (B)	1,45	10	2,3
B/G	Bernecker Straße	1,80	9	1,7
G	Bernecker Str. von Grüner Baum bis Albrecht-Dürer-Str. (exkl. Kreuzung) (A)	0,65	3	1,5
B	Bernecker Str. von Albrecht-Dürer-Str. (inklusive Kreuzung) bis Bundesstr. (B)	0,25	1	1,3
G	Bernecker Str. von Bundesstr. Bis Warmensteinacher Str. (exkl. Kreuzung) ©	0,45	2	1,5
G	Bernecker Str. von Warmensteinacher Str. bis Christian-Ritter-von-Langheinrich-Str. (D)	0,45	3	2,2
B	Albrecht-Dürer-Straße	1,85	9	1,6
G	Weiherrstraße	1,70	8	1,6
B	Nürnberger Straße	2,10	9	1,4
B	Wittelsbacherring	1,20	5	1,4
G	Äußere Badstraße	1,50	6	1,3
G	Rheinstraße	1,30	5	1,3
B/G	Bamberger Straße	2,60	10	1,3
B	Bamberger Str. zwischen Freiheitsplatz und Spitzwegstr. ¹³ (A)	0,75	4	1,8
B	Bamberger Str. zwischen Spitzwegstr. Und Staatsstr. 2163 (B)	1,40	4	0,9
G	Bamberger Str. – nördliche Parallelstraße (bis Meyernberger Straße) ©	0,45	2	1,5
G	Universitätsstraße	3,00	9	1,0
B/G	Kulmbacher Straße	2,60	7	0,9
B	Kulmbacher Str. (Bundesstr.) inkl. Kreuzung Dr.-Würzburger-Straße (A)	1,60	2	0,4
G	Kulmbacher Str. (B)	1,00	5	1,7
K	Ludwig-Thoma-Straße	2,60	5	0,6
K	Ludwig-Thoma-Str. (exkl. Kreuzung Justus-Liebig-Str./Ludwig-Thoma-Str.) (A)	1,75	0	0
K	Ludwig-Thoma-Str. (inkl. Kreuzung Justus-Liebig-Str./Ludwig-Thoma-Str.) (B)	0,85	5	2,0

Tabelle 15: Unfalldichte nach Straßen ab fünf Unfällen, Bayreuth 2010 – 2012

Auf der Bahnhofstraße, die etwa 350 Meter misst, ereigneten sich innerhalb des Untersuchungszeitraums 10 Unfälle, was eine Unfalldichte von 9,5 ergibt. Mit gut der Hälfte an Unfällen pro Kilometer und Jahr weist die Tunnelstraße, ebenfalls direkt am Bahnhof liegend, die zweithöchste Unfalldichte im Untersuchungszeitraum auf. Auch auf der Brandenburger Straße, dem Hohenzollernring, der Justus-Liebig-

¹³ An der Kreuzung Bamberger Straße/Spitzwegstraße ereigneten sich im Untersuchungszeitraum keine Unfälle

Straße, der Maximilianstraße und der Rosestraße ereigneten sich jeweils mindestens drei Unfälle pro Kilometer und Jahr im Untersuchungszeitraum.

Die Friedrich-Ebert-Straße, die Königsallee, die Bernecker Straße, die Bamberger Straße, die Kulmbacher Straße und die Ludwig-Thoma-Straße sind in der Tabelle jeweils in Abschnitte unterteilt, da sich deren Charakter (im Hinblick auf die Kfz-Verkehrsbelastung, die Klassifizierung der Straße oder die allgemeinen Eigenschaften) abschnittsweise deutlich ändert. Diese Unterscheidung ist notwendig, um eine exakte Lokalisation der Problemabschnitte zu ermöglichen.

Dabei ist auffällig, dass die Unfalldichte des Abschnittes der Friedrich-Ebert-Straße in der Nähe des Bahnhofs weitaus höher ist als die Dichte des Abschnittes zwischen Grünwaldstraße und Königsallee. Auch der Abschnitt der Königsallee, der näher am Stadttinneren liegt, weist eine höhere Dichte auf als der Abschnitt östlich des Zentrums. Während die Dichten der Abschnitte der Bernecker Straße und der Bamberger Straße weitestgehend ähnlich sind, ist die Dichte des Abschnittes der Kulmbacher Straße, die als Bundesstraße klassifiziert wird, weitaus geringer als die Dichte des Abschnittes der Gemeindestraße. In der Ludwig-Thoma-Straße ereigneten sich alle Unfälle im Untersuchungszeitraum nördlich der Kreuzung mit der Justus-Liebig-Straße. In Bild 144 werden alle Straßenabschnitte mit einer Dichte von mindestens einem Unfall pro Kilometer und Jahr, geordnet nach der Höhe der Unfalldichte, dargestellt.

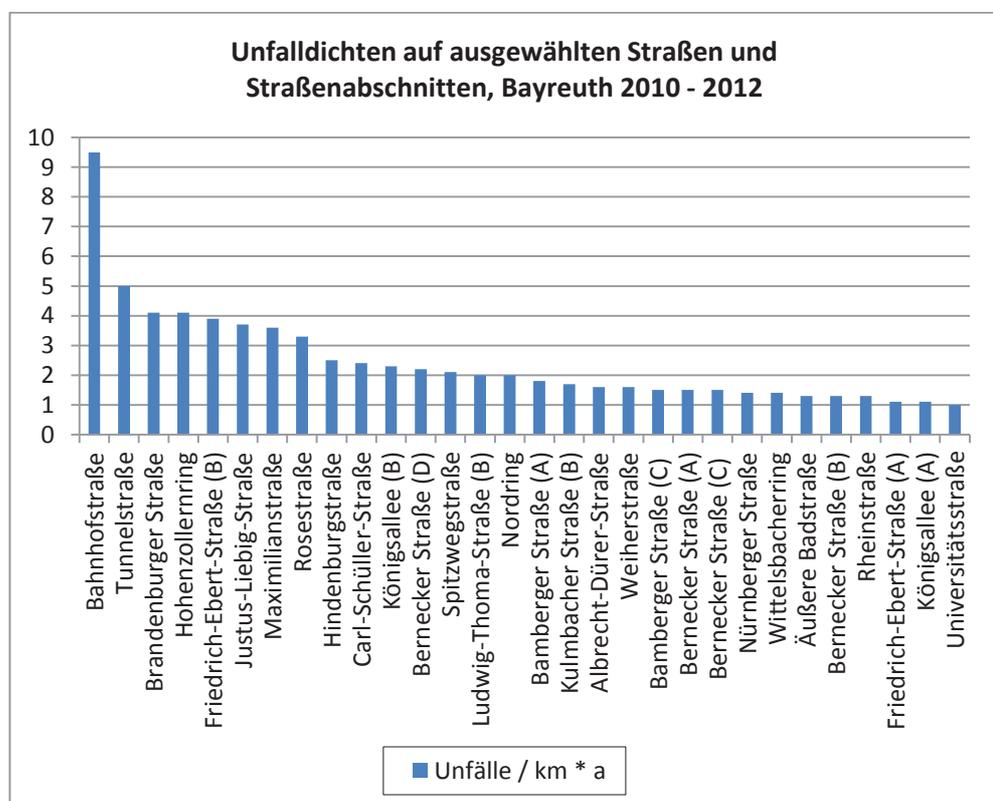


Bild 144: Unfalldichten auf ausgewählten Straßen und Straßenabschnitten, Bayreuth 2010 – 2012

7.2.3 Unfalltypen nach Straßen

Um Rückschlüsse auf den Handlungsbedarf in den jeweiligen Straßen zu ziehen, ist es hilfreich, die in den Straßen auftretenden Unfalltypen zu benennen (Tabelle 17) und deren Häufigkeiten mit denen der Unfalltypen in der gesamten Stadt im Untersuchungszeitraum (Tabelle 16) zu vergleichen. Unfälle an Knotenpunkten werden jeweils beiden betreffenden Straßen angerechnet.

Unfalltyp	Absolute Anzahl der Unfälle	Anteil der Unfälle in Prozent
1	28	9%
2	48	16%
3	118	39%
4	3	1%
5	1	0%
6	14	5%
7	91	30%
Summe	303	100%

Tabelle 16: Absolute und relative Häufigkeiten der verschiedenen Unfalltypen, Bayreuth 2010 – 2012

Die Justus-Liebig-Straße sticht mit einem 67%igen Anteil an Unfällen des Typs 3 besonders hervor. Ein relativ hoher Anteil an Unfällen des Typs 2 ist in der Königsallee (43%) und in der Friedrich-Ebert-Straße (50%) zu bemerken. Die Nürnberger Straße fällt hingegen mit einem vergleichsweise großen Kontingent an Unfällen im Längsverkehr auf.

Straße	Anzahl Unfälle	Auf tretende Unfalltypen (UT)						
		1	2	3	4	5	6	7
Hohenzollernring	22	1	6	6	1	0	1	7
Justus-Liebig-Straße	15	0	2	10	0	0	0	3
Königsallee	14	0	6	2	0	0	0	6
Bahnhofstraße	10	0	4	5	0	0	0	1
Bamberger Straße	10	0	4	4	1	0	1	0
Friedrich-Ebert-Straße	10	1	5	2	0	0	0	2
Albrecht-Dürer-Straße	9	0	2	4	0	0	0	3
Bernecker Straße	9	0	3	6	0	0	0	0
Nürnberger Straße	9	2	1	4	0	0	2	0
Universitätsstraße	9	2	0	3	0	0	1	3
Brandenburger Straße	8	0	3	3	0	0	0	2
Weihersstraße	8	0	1	5	0	0	0	2
Kulmbacher Straße	7	0	0	4	0	0	1	2
Maximilianstraße	7	1	0	1	0	0	0	5
Spitzwegstraße	7	0	2	4	0	0	1	0
Äußere Badstraße	6	1	1	1	0	0	0	3
Carl-Schüller-Straße	6	0	2	3	0	0	1	0
Hindenburgstraße	6	0	0	2	1	0	0	3
Nordring	6	0	2	4	0	0	0	0
Tunnelstraße	6	0	2	2	0	0	1	1
Ludwig-Thoma-Straße	5	0	0	3	0	0	0	2
Rheinstraße	5	0	3	2	0	0	0	0
Rosestraße	5	0	3	2	0	0	0	0
Wittelsbacherring	5	0	1	1	0	0	1	2

Tabelle 17: Auftretende Unfalltypen in den Straßen mit mindestens fünf Radverkehrsunfällen, Bayreuth 2010 - 2012

7.2.4 Lage der Radverkehrsunfälle

Bild 145 zeigt einen Stadtplan Bayreuths, auf dem alle Straßen farblich eingezeichnet sind, auf denen sich im Untersuchungszeitraum mindestens fünf Radverkehrsunfälle ereigneten. Die verschiedenen Unfalldichten pro Kilometer und Jahr der in Tabelle 15 dargestellten Straßenabschnitte sind in Bild 146 zu erkennen. Alle Straßenabschnitte, die eine Unfalldichte von unter 1 aufweisen und damit in Bild 145 nicht dargestellt werden, sind in Bild 146 in Gelb dargestellt. Es fällt auf, dass sich die Unfälle im gesamten Stadtgebiet verteilen, sich vor Allem aber im Bahnhof- und Innenstadtbereich häufen.

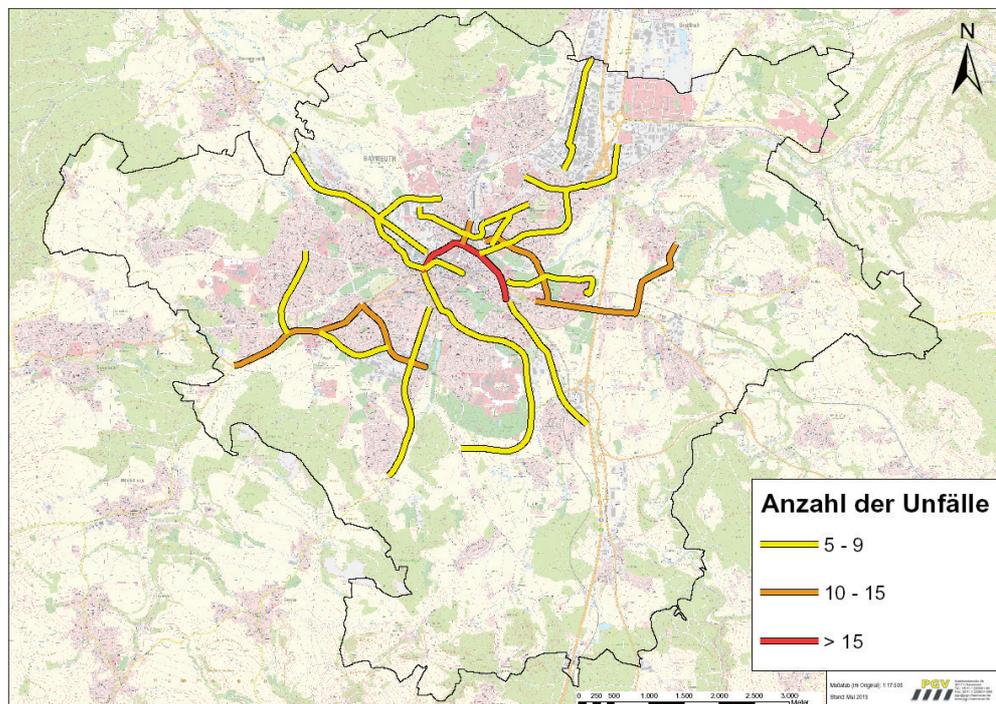


Bild 145: Straßen mit mehr als vier Radverkehrsunfällen, Bayreuth 2010 – 2012

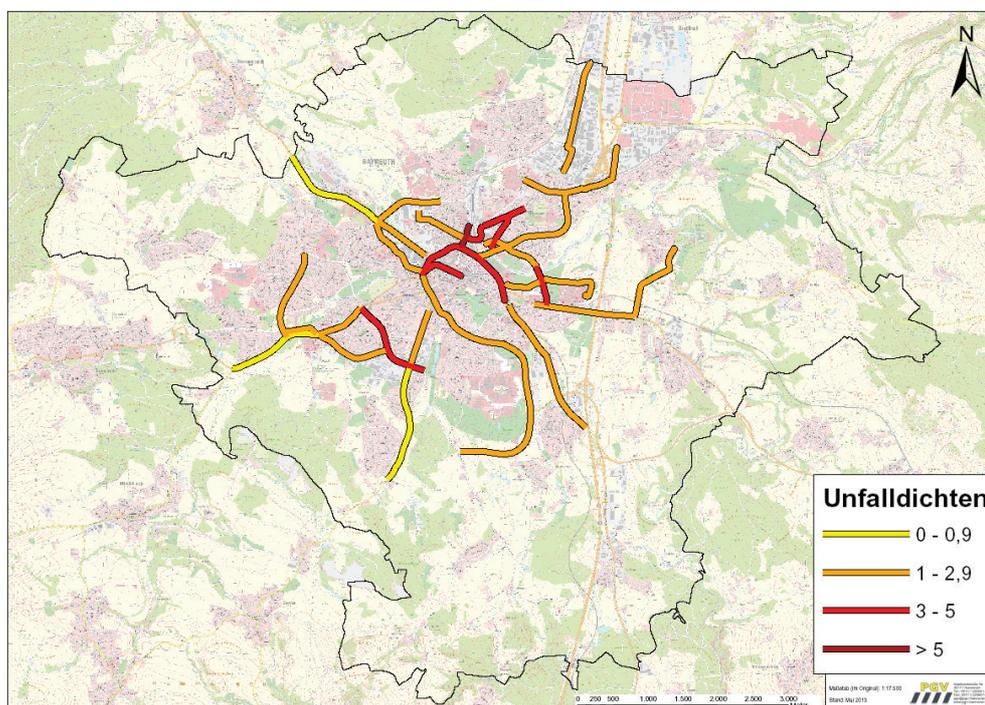


Bild 146: Unfalldichten ausgewählter Straßen und Straßenabschnitte, Bayreuth 2010 – 2012

Tabelle 18 und Bild 147 geben Auskunft über die Kreuzungen, auf denen es von 2010 bis 2012 mindestens drei Radverkehrsunfälle gab. Auch hier wird deutlich, dass sich im und um den Innenstadtbereich überproportional viele Unfälle ereigneten. Außerdem ist zu erkennen, dass sich auch im Süden/Südwesten Unfallschwerpunkte befinden, während sich im Norden und im Osten keinerlei Kreuzungen befinden, die als Unfallschwerpunkte deklariert werden können.

Straße 1	Straße 2	Anzahl der Unfälle	Davon Unfälle der Kategorie 2
Hohenzollernring	Albrecht-Dürer-Straße	5	3
Bahnhofstraße	Carl-Schüller-Straße	4	0
Hohenzollernring	Am Mainflecklein	4	0
Brandenburger Straße	Rosestraße	4	0
Justus-Liebig-Straße	Spitzwegstraße	4	0
Bamberger Straße	Rheinstraße	3	0
Friedrich-Ebert-Straße	Äußere Badstraße	3	2
Ludwig-Thoma-Straße	Justus-Liebig-Straße	3	0
Königsallee	Friedrich-Ebert-Straße	3	0

Tabelle 18: Kreuzungen mit mindestens drei Radverkehrsunfällen, Bayreuth 2010 – 2012

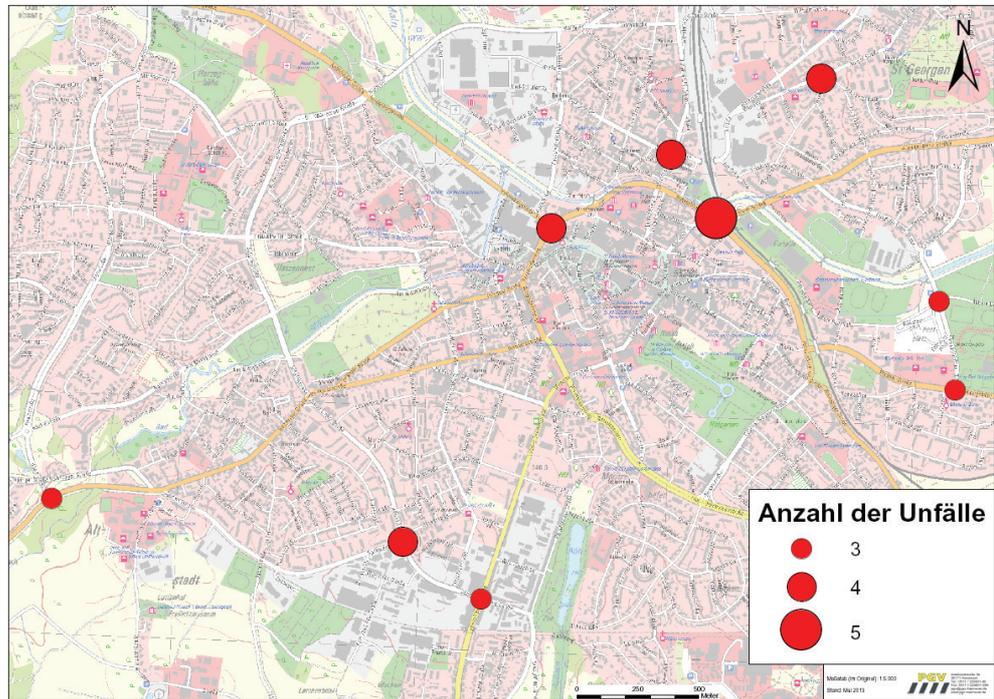


Bild 147: Kreuzungen mit mindestens drei Radverkehrsunfällen, Bayreuth 2010 – 2012

7.3 Bewertung und Fazit

Sehr viele Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung in Bayreuth entfallen auf die Bereiche entlang des Stadtkernrings. Hier wurden u. a. an den Knoten mit der Hindenburgstraße und dem Knoten mit der Albrecht-Dürer-Straße Unfallschwerpunkte festgestellt. Daraus lässt sich schließen, dass in diesen Bereichen Probleme mit der Radverkehrsführung gegeben sind, insbesondere weil überwiegend Einbiege-/Kreuzen- bzw. Abbiegeunfälle zu verzeichnen sind.

Es lässt sich nirgends im Untersuchungsgebiet ein verhältnismäßig großer Anteil an Konflikten mit Fußgängern feststellen, da in keiner Straße der Stadt Bayreuth mehr als zwei Radverkehrsunfälle mit Fußgängerbeteiligung innerhalb des Untersuchungszeitraums gemeldet wurden.

Um die Unfalllage in Bayreuth abschließend bewerten zu können, ist ein Vergleich zu anderen deutschen Städten vonnöten. Stellt man die ermittelten Daten der Radverkehrsunfälle in Bayreuth Unfallanalysen anderer Städte, die von der Planungsgemeinschaft Verkehr durchgeführt wurden, gegenüber, so ist zu erkennen, dass der Anteil der durch Radfahrer verursachten Unfälle ohne Beteiligung eines anderen Verkehrsteilnehmers in Bayreuth sehr hoch ist (23%). Dies könnte ein Anzeichen für eine allgemein unübersichtliche und unstetige Führung des Radverkehrs in Bayreuth sein.

Im weiteren Verlauf wird die Unfallanalyse als wertvolle Datengrundlage für die Ableitung des Handlungsbedarfs und für die Maßnahmenkonzeption zur Verfügung stehen. Unfalldüfungspunkte stehen dabei in besonderem Fokus und bedürfen einer gesonderten Betrachtung.

Dennoch muss die grundlegende Aussagekräftigkeit der Auswertung der polizeilich erfassten Unfälle angezweifelt werden. Die Stadt Münster erfasste in einem vergleichbaren Bericht alle verletzten Radfahrer, die sich in der Notaufnahme eines Münsteraner Krankenhauses behandeln ließen und stellte fest, dass fast 70% der Unfälle polizeilich nicht erfasst wurden. Unfallopfer, die sich in Arztpraxen behandeln ließen oder komplett auf eine ärztliche Behandlung verzichteten, wurden dabei noch nicht berücksichtigt – die reale Unfallzahl könnte deshalb auch in Bayreuth noch sehr viel höher sein.