

Kleine Anfrage

des Abg. Ewald Veigel FDP/DVP

und

Antwort

des Innenministeriums

Verkehrsunfälle mit Radfahrern im Enzkreis

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Welches sind die Hauptursachen der im Jahr 1999 im Enzkreis stark angestiegenen Verkehrsunfälle mit Radfahrern?
2. In diesem Zusammenhang: Inwieweit sind das Fehlen von Radwegen bei Straßen sowie das Fehlen von Wegweisern als Unfallursache relevant?
3. Welches sind die Probleme, Verstöße im Fahrradverkehr polizeilich festzustellen, und wie beurteilt die Landesregierung die Möglichkeiten und Chancen, diese Probleme möglichst rasch zu lösen, um auch die hohe Dunkelziffer zu verringern?
4. Durch welche geeigneten und rasch realisierbaren Maßnahmen lässt sich ein wirksamerer Schutz von Radfahrern beim Zusammenstoß mit Pkw oder Lkw erzielen?
5. Wie lässt sich mit besserer Unterstützung durch das Land die Verkehrssicherheitsarbeit im Enzkreis verstärken, um das hohe Unfallrisiko im Fahrradverkehr deutlich abzusenken?
6. Welches ist der Stand der Überlegungen radfahrerspezifische Anforderungsprofile für Radverkehrsanlagen zu erarbeiten, wie dies der ADFC empfohlen hat, um eine Radwegebenutzungspflicht entbehrlich zu machen?
7. Wie lässt sich auch in unserem Land die noch nicht voll ausgebaute Unfallstatistik im Fahrradverkehr verbessern, um bei der noch zurückliegenden Ursachenforschung rascher voranzukommen?

27. 07.+ 2000

Veigel FDP/DVP

Antwort

Mit Schreiben vom 17. August 2000 Nr. 3-1132.2/108 beantwortet das Innenministerium im Einvernehmen mit dem Ministerium für Umwelt und Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

Zu 1.:

Die Verkehrsunfallentwicklung des Jahres 1999 war landesweit beeinflusst durch das langanhaltend schöne Wetter im Sommerhalbjahr und eine damit einhergehende ausgeprägte Zweiradsaison. Die vermehrte Fahrradnutzung hatte auch einen Anstieg der Verkehrsunfälle mit Radfahrerbeteiligung um 4,2 Prozent auf 8.459 (1998: 8.116) zur Folge. Bei den Unfallfolgen wirkte sich dies jedoch nur bei den leicht Verletzten negativ aus, ihre Zahl stieg von 5.166 im Jahr 1998 um 7,2 Prozent auf 5.538. Die Zahl der schwer verletzten Radfahrer hingegen ging von 2.014 um 3,4 Prozent auf 1.946 zurück. Bei den getöteten Radfahrern kam es sogar zu einem starken Rückgang von 88 auf 69.

Diese landesweite Entwicklung unterliegt üblicherweise regionalen und lokalen Schwankungen. So kam es im Enzkreis zu einem Anstieg der Radfahrurfälle von 74 im Jahr 1998 auf 89 im Jahr 1999. Auch hier stieg nur die Zahl der leicht Verletzten von 42 auf 59 an, während die Zahl der schwer verletzten Radfahrer von 26 auf 24 zurückging. Getötet wurden im Jahr 1998 und 1999 jeweils ein Radfahrer.

Bei 56 Unfällen war der Radfahrer der Hauptverursacher, davon 18-mal als Alleinbeteiligter. Hauptursachen waren in 14 Fällen „Fehler beim Abbiegen“, in 12 Fällen „Nichtbeachten der die Vorfahrt regelnden Verkehrszeichen“ und in 10 Fällen „Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr“. Die Hauptunfallursache hatte bei den beiden erstgenannten Ursachen zur Hälfte der Radfahrer und bei der letztgenannten Ursache in 9 Fällen der Radfahrer gesetzt.

Trotz der geringfügigen Zunahme der Radfahrurfälle im Jahr 1999 weist der Enzkreis mit 47 Radfahrurfällen pro 100.000 Einwohner gegenüber dem Landesdurchschnitt von 81 wie auch in den Jahren zuvor eine deutlich geringere Unfallbelastung auf.

Zu 2.:

Wie auch aus den oben angeführten Hauptunfallursachen zu ersehen ist, ist die überwiegende Mehrzahl der Radfahrurfälle auf individuelles Fehlverhalten zurückzuführen. Nach Beurteilung der Polizeidirektion Pforzheim hat im Enzkreis das Nichtvorhandensein von Radwegen dabei keinen erkennbaren Einfluss auf das Zustandekommen der Radfahrurfälle.

Aus den polizeilichen Unfallunterlagen über die Radfahrurfälle sind keine offenkundigen Mängel in der Wegweisung erkennbar.

Zu 3.:

Verkehrsverstöße durch Radfahrer lassen sich nur durch unmittelbares polizeiliches Anhalten der Radfahrer zweifelsfrei verfolgen und ahnden. Lagebildorientiert bedarf es dazu auch gezielter Überwachungsmaßnahmen an Brennpunkten des Fahrradverkehrs. In Regionen mit sehr hohem Radfahraufkommen und einem besonderen Überwachungsbedarf von konfliktträchtigen Strecken oder Brennpunkten kommen hierbei auch Radstaffeln zum Einsatz.

Von einer Kennzeichnung der Fahrräder, wie sie aus dem parlamentarischen Raum immer wieder in die Diskussion kommt, wäre keine Verbesserung zu erwarten, denn eine automatisierte fotografische Verkehrsüberwachung wie beim Kfz-Verkehr ist weder in der Sache noch von der Technik her auf den Radverkehr übertragbar. Ein Fahrradkennzeichen, sofern seine Erfassung im fließenden Verkehr aufgrund seiner geringen Größe überhaupt möglich wäre, würde immer nur zur Identifizierung des Fahrrad-„Halters“ führen. Die Person, die zum fraglichen Zeitpunkt das Fahrrad tatsächlich benützt hat, könnte so nicht identifiziert werden. Ein Anhalten des Radfahrers nach einem Verkehrsverstoß und die Feststellung seiner Personalien wären nach wie vor die Voraussetzung für eine erfolgreiche Ahndung.

Zu 4.:

Die Erkenntnisse der Unfallforschung über die Verletzungsrisiken von Radfahrern bei Zusammenstößen mit Kraftfahrzeugen finden zum einen ihren ständigen Niederschlag in den verkehrsrechtlichen Bauvorschriften für Kraftfahrzeuge. Darüber hinaus werden diese Erkenntnisse auch auf freiwilliger Basis von den Fahrzeugherstellern bei der Formgestaltung von Neufahrzeugen berücksichtigt. Weitere, kurzfristige realisierbare Maßnahmen sind nicht erkennbar.

In diesem Zusammenhang kommt es allerdings vielmehr auf die Unfallvermeidung durch den Radfahrer selbst an. Unabdingbar ist der verkehrssichere Zustand des Fahrrads, insbesondere die Funktion der Bremsen, die Erkennbarkeit (Beleuchtung, Reflektoren) und die verletzungsmindernde Ausgestaltung des Fahrrads. Das unter Umständen lebensrettende Tragen von Schutzhelmen findet zwar zunehmend Akzeptanz, jedoch gibt es nach Erkenntnissen der Polizei noch zu viele Radfahrer, die aus Unkenntnis oder Bequemlichkeit auf diese Vorsorge verzichten. Im Rahmen vielfältiger präventiver Aktivitäten, insbesondere bei Informationsveranstaltungen, mit Ausstellungen, Faltblättern, Broschüren, aber auch in verkehrserzieherischen Gesprächen im Rahmen der Verkehrsüberwachung leistet die Polizei deshalb zielgerichtete Aufklärungs- und Überzeugungsarbeit. Sollten diese Bemühungen mittelfristig ohne erkennbaren Erfolg bleiben, wären ggf. gesetzgeberische Maßnahmen zu prüfen.

Zu 5.:

Wie bereits zu Frage 1 ausgeführt, weist der Enzkreis bezüglich der Fahrradunfälle im Vergleich zum Landesmittelwert eine sehr niedrige Unfallbelastung auf. Wichtige Voraussetzung für eine sichere Verkehrsteilnahme ist die konsequente Fortführung der qualifizierten Radfahrausbildung in der 4. Grundschulklasse. Im zurückliegenden Schuljahr 1999/2000 erteilten sieben Verkehrserziehungsbeamte der Polizeidirektion Pforzheim in den beiden mobilen Jugendverkehrsschulen und der stationären Übungsanlage Mühlacker allen Schülern der 4. Jahrgangsstufe im Enzkreis eine praktische Radfahrausbildung. Diese besteht aus vier komplexen Ausbildungsabschnitten, in denen die jungen Verkehrsteilnehmer intensiv auf die aktive Teilnahme am Straßenverkehr als Radfahrer, zunächst im Schonraum und zunehmend im Anschluss daran auch im Realverkehr vorbereitet werden.

Das Innenministerium hat eine neue CD-ROM „Rund ums Fahrrad“ an die Polizeidienststellen herausgegeben, mit der sich interessierte Bürger an den polizeilichen Informationsständen, die bei einer Vielzahl von Veranstaltungen landesweit zum Einsatz kommen, über Sicherheitsthemen im Zusammenhang mit dem Fahrradverkehr informieren können.

Zu 6.:

Die Beschilderung als Radweg mit den Zeichen 237, 240, 241 StVO, die eine Radwegebenutzungspflicht beinhaltet, kann nach der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung sowie nach den vom Land eingeführten „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen – ERA 95“ nur erfolgen, wenn der darin festgelegte ausreichende und zumutbare Ausbaustandard erfüllt ist. Die zuständigen unteren Behörden sind bereits mit Erlass vom 16. September 1997 angewiesen worden, entsprechend zu verfahren.

Nach den Vorstellungen des ADFC soll ein noch darüber hinaus gehender Ausbaustandard erreicht werden, so dass alle Radfahrer freiwillig die Radverkehrsanlagen benutzen und damit die Benutzungspflicht entfallen könnte. Diese Annahme ist allerdings ziemlich unrealistisch. Der ADFC strebt damit an, dem Fahrradverkehr die Wahlmöglichkeit zwischen Benutzung des Radweges oder der Fahrbahn einzuräumen und ihn nicht durch die Radwege-Benutzungspflicht „zu belasten“. Dies ist in vielen Fällen im Hinblick auf die Gewährleistung der Sicherheit aber auch der Leichtigkeit des von Natur aus schnelleren Kraftfahrzeugverkehrs nicht vertretbar.

Zu 7.:

Den Polizeidienststellen des Landes steht seit dem Frühjahr dieses Jahres mit dem automatisierten „Verkehrssicherheitslagebild Baden-Württemberg (VSLB BW)“ erstmals ein modernes und aktuelles EDV-unterstütztes Informations- und Führungsinstrument zur Verfügung, mit dem Unfallentwicklungen rasch erkannt und Schwerpunkte in der Verkehrssicherheitsarbeit sowohl im präventiven wie auch im repressiven Bereich zielgerichtet gesetzt werden können.

Das VSLB BW enthält bereits eine bis in das Jahr 1996 zurückgehende Sonderauswertung der Radfahrunfälle. Weitere Detailanalysen sind den Polizeidirektionen durch frei formulierbare Recherchen in der polizeilichen UDIS-Datenbank jederzeit möglich. Für bestimmte Brennpunkte können zudem Sonderkarten zur Unfalltypensteckkarte geführt werden.

Das Innenministerium arbeitet an einer weiteren Optimierung des Systems, um zum einen zu einer noch detaillierteren Betrachtung der einzelnen Unfallsegmente zu kommen und zum anderen eine noch höhere Aktualität zu erreichen.

In Vertretung

Eckert

Ministerialdirektor