

Antrag

der Abg. Heiderose Berroth u. a. FDP/DVP

und

Stellungnahme

des Innenministeriums

**Sicherheit im Straßenverkehr
hier: Risikogruppe Radfahrer**

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,

1. über die Hauptursachen der Unfälle mit Personenschaden unter Beteiligung von Radfahrern in den Jahren 2000 und 2001 in Baden-Württemberg – getrennt nach Straßenklassen;
2. wie groß hierbei der Anteil war
 - a) der Kinder bis zum 14. Lebensjahr und
 - b) der der Senioren;
3. über vom Land bisher getroffene Maßnahmen auf der Grundlage gewonnener Erkenntnisse zu den Hauptursachen;
4. wie sich die Akzeptanz der Verkehrsregeln durch Radfahrer, hier insbesondere die Beachtung der Vorfahrtsregelung und der Lichtzeichen, des Fahrverbots auf Gehwegen sowie der gebotenen niedrigen Fahrgeschwindigkeit bei zugelassenem Mischverkehr verbessern ließe;
5. welche Möglichkeiten die Landesregierung sieht, unfallträchtige Knotenpunkte im Straßensystem unter dem Gesichtspunkt erhöhter Sicherheit für Radfahrer zu optimieren;
6. inwieweit sich die verkehrsrechtlich geltenden Qualitätsanforderungen an die Anlage von Radwegen bewährt haben, bzw. ob die Landesregierung Erweiterungen und Verbesserungen plant und gegebenenfalls welche;

7. wie sie in Anbetracht der steigenden Zahl tödlicher Schädel-Hirn-Verletzungen bei Unfällen von Radfahrern die von Haftpflichtversicherern empfohlene Einführung einer Helmpflicht für Fahrradfahrer beurteilt;
8. über den Stand der Diskussion zur Einführung einer Kennzeichnungs- und Versicherungspflicht für Fahrräder – entsprechend der bewährten Regelung in der Schweiz.

02. 07. 2002

Berroth, Drautz, Dr. Glück,
Theurer, Kleinmann FDP/DVP

Begründung

Unfälle im Bereich der Radfahrer haben Ursachen, die wohl in hohem Maße zu beseitigen wären, wenn die Radfahrer selbst sowie das Land und die Kommunen sich für einen gemeinsam getragenen Kraftakt entscheiden.

Obwohl schon große Fortschritte im Radwegebau in Baden-Württemberg – im Rahmen des Finanzierbaren – zu verzeichnen sind, so sind dennoch Defizite im Verhalten der Radfahrer selbst sowie in der damit zusammenhängenden Verkehrserziehung sichtbar.

Es liegt ein breit gestreuter Handlungsbedarf vor. Soweit das Land zuständig ist und entsprechend Mitverantwortung zu tragen hat, sollte es tätig werden, denn zur Förderung des Radfahrens gehört es auch, alles Realisierbare zu tun, um die Sicherheit im Radverkehr zu erhöhen, wozu zweifelsfrei eine Beseitigung typischer und immer wieder neu hervortretender Gefahrenquellen gehört.

Stellungnahme *)

Mit Schreiben vom 26. Juli 2002 Nr. 3-1132.2/115 nimmt das Innenministerium zu dem Antrag wie folgt Stellung:

1. über die Hauptursachen der Unfälle mit Personenschaden unter Beteiligung von Radfahrern in den Jahren 2000 und 2001 in Baden-Württemberg – getrennt nach Straßenklassen;

Zu 1.:

Die Verkehrsunfallentwicklung bei den Verkehrsunfällen mit Personenschaden unter Beteiligung von Radfahrern in den Jahren 2000 und 2001 ist tabellarisch in Anlage 1 dargestellt. Die Fahrradunfälle und die Anzahl der getöteten und verletzten Radfahrer waren im Jahr 2001 gegenüber dem Vorjahr rückläufig.

Die in der Fragestellung gewünschte Trennung der Hauptursachen nach Straßenklassen wurde dahin gehend interpretiert, dass eine Untergliederung nach Ortslage (innerhalb und außerhalb geschlossener Ortschaften) erfolgte. Eine Untergliederung nach Bundes-, Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen wäre bezüglich der Hauptunfallursachen wenig aussagekräftig, da die Verkehrsbedeutung und die Straßenraumgestaltung vor allem innerorts nur sehr bedingt von der Klassifizierung der Straße abhängt.

*) Nach Ablauf der Drei-Wochen-Frist eingegangen.

Anhand des vorliegenden Datenmaterials wurden in der Tabelle die vom Radfahrer gesetzten Hauptunfallursachen dargestellt. Für eine Darstellung der Hauptunfallursachen, die ggf. vom Unfallkontrahenten des Radfahrers gesetzt wurden, wäre eine statistische Sonderauswertung erforderlich, von der auf Grund des hohen Verwaltungsaufwandes abgesehen wurde.

2. *wie groß hierbei der Anteil war*
a) *der Kinder bis zum 14. Lebensjahr und*
b) *er der Senioren;*

Zu 2.:

Der Anteil der Kinder und Senioren als Radfahrer an den Verkehrsunfällen mit Personenschaden in den Jahren 2000 und 2001 ist in Anlage 2 aufgezeigt.

Während bei den Senioren als Radfahrer ein leichter Zuwachs zu verzeichnen war, ist die Unfallbeteiligung Rad fahrender Kinder in der Zweijahres-Gegenüberstellung rückläufig. Diese Unfälle wurden zu rund zwei Dritteln von den Kindern selbst verursacht.

3. *über vom Land bisher getroffene Maßnahmen auf der Grundlage gewonnener Erkenntnisse zu den Hauptursachen;*

Zu 3.:

Der Radfahrverkehr ist in Baden-Württemberg regional und lokal sehr unterschiedlich ausgeprägt. Landesweite Vorgaben für verkehrspolizeiliche Maßnahmen zu erlassen, wäre daher wenig zielführend. Es ist Aufgabe der örtlichen Polizeidienststellen, auf der Basis des jeweiligen Verkehrssicherheitslagebildes, das landesweit bis auf Kreisebene monatlich aktualisiert elektronisch zur Verfügung gestellt wird, eine Verkehrssicherheitskonzeption zu entwickeln und umzusetzen. Daneben sind aus der örtlichen Unfalluntersuchung (Unfalltypensteckkarte) räumlich begrenzte Unfallhäufungen zu erkennen, denen mit gezielten, u. U. auch baulichen, Maßnahmen begegnet wird.

Bezüglich der Verkehrsunfallprävention wird auf die Ausführungen zu Ziffer 4 verwiesen.

4. *wie sich die Akzeptanz der Verkehrsregeln durch Radfahrer, hier insbesondere die Beachtung der Vorfahrtsregelung und der Lichtzeichen, des Fahrverbots auf Gehwegen sowie der gebotenen niedrigen Fahrgeschwindigkeit bei zugelassenem Mischverkehr verbessern ließe;*

Zu 4.:

Die Akzeptanz von Verkehrsregeln hängt wesentlich davon ab, wie einleuchtend und nachvollziehbar diese für den Verkehrsteilnehmer sind. Der Befolgungsgrad von Verkehrsregeln wird zudem durch die Sanktionshöhe und den ausgeübten Überwachungsdruck stark beeinflusst.

Die Landesregierung setzt in erster Linie darauf, im Rahmen der Verkehrserziehung und Verkehrsaufklärung die jungen Radfahrer von der Notwendigkeit der Einhaltung der Verkehrsregeln – auch zu ihrer eigenen Sicherheit – zu überzeugen. Dazu dient vor allem die verbindlich im Rahmen des Schulunterrichts vorgeschriebene Radfahrausbildung in der 4. Klassenstufe, die auch eine Radfahrprüfung vorsieht. Für Schüler ab der 5. Klassenstufe gibt es die Informations-Broschüre „Mit dem Fahrrad unterwegs“. Personell sind in der Verkehrserziehung und Verkehrsaufklärung von Radfahrern insbesondere die Verkehrserziehungsdienste der Polizei sowie die Landesverkehrswacht mit ihren Kreisverkehrswachten engagiert, die ihre Angebote laufend den Bedürfnissen anpassen.

Im Rahmen der landesweiten Verkehrssicherheitsaktion „GIB ACHT IM VERKEHR“ werden darüber hinaus Tipps und Verhaltenshinweise bei geeigneten Veranstaltungen, Messen oder auch auf der Homepage dieser Aktion gegeben. Festzustellen ist allerdings, dass ältere Radfahrer für Verkehrserziehungs- und Verkehrsaufklärungsmaßnahmen weniger zugänglich sind. Hier kann eine stärkere Überwachung die Einhaltung der Verkehrsregeln verbessern. Da ein Fehlverhalten von Radfahrern schon wegen der Identitätsfeststellung unmittelbar verfolgt

werden muss, bedarf dies eines erhöhten Personaleinsatzes. Im Hinblick auf die von Radfahrern im Vergleich zu motorisierten Verkehrsteilnehmern ausgehende geringere Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer erscheint eine flächendeckende massive Überwachung eher unangemessen. Lagebildorientiert kommen aber in Bereichen mit einem hohen oder konflikträchtigen Radfahreranteil auch Fahrradstreifen der Polizei zur gezielten Verkehrsüberwachung zum Einsatz.

5. welche Möglichkeiten die Landesregierung sieht, unfallträchtige Knotenpunkte im Straßensystem unter dem Gesichtspunkt erhöhter Sicherheit für Radfahrer zu optimieren;

Zu 5.:

Die sichere Gestaltung von Knotenpunkten auch für Radfahrer ist Gegenstand der 1995 von der Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen herausgegebenen „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen – ERA 95“. Die Landesregierung hat die Empfehlungen mit Erlass vom 18. Juni 1996 eingeführt und wirkt auch in der laufenden Arbeit (Dienstbesprechungen, Planüberprüfungen, Ortstermine) auf die konsequente Anwendung dieser Empfehlungen hin.

6. inwieweit sich die verkehrsrechtlich geltenden Qualitätsanforderungen an die Anlage von Radwegen bewährt haben, bzw. ob die Landesregierung Erweiterungen und Verbesserungen plant und gegebenenfalls welche;

Zu 6.:

Die durch die so genannte Radfahnovelle in die Straßenverkehrsordnung bzw. in die zugehörige Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung eingeführten Qualitätsanforderungen an Radverkehrswege haben sich grundsätzlich bewährt. Allerdings hat sich gezeigt, dass die Vorgabe von Maßen und zahlenmäßigen Kriterien den flexiblen und situationsangepassten Einsatz von Radverkehrsführungen beeinträchtigen. Sie werden in dieser strikten Form auch nicht als notwendig erachtet, zumal sie in den o. g. Empfehlungen ebenfalls enthalten sind. Zurzeit wird auf Bundesebene eine diesbezügliche Überarbeitung der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung vorbereitet. Fachliche Erweiterungen des vorhandenen Instrumentariums sind dabei – auch von der Landesregierung – nicht vorgesehen.

7. wie sie in Anbetracht der steigenden Zahl tödlicher Schädel-Hirn-Verletzungen bei Unfällen von Radfahrern die von Haftpflichtversicherern empfohlene Einführung einer Helmpflicht für Fahrradfahrer beurteilt;

Zu 7.:

Die amtliche Unfallstatistik zeigt einen Rückgang der getöteten Fahrradfahrer von 87 im Jahr 2000 auf 76 im Jahr 2001. Dabei kann über die Art der zum Tode führenden Verletzung nichts ausgesagt werden.

Obwohl die Landesregierung die eindeutigen sicherheitstechnischen Vorteile des Schutzhelms für Radfahrer sieht und die freiwillige Anwendung propagiert, hält sie dennoch die Einführung einer gesetzlich geregelten Helmtragepflicht für Radfahrer für eine zu weit gehende Reglementierung und zwar aus folgenden Gründen:

- Die Überwachung der Helmtragepflicht ist äußerst schwierig und eine Ahndung nur durch unmittelbares Anhalten der Radfahrer möglich. Da der dafür notwendige hohe personelle Aufwand nicht zu leisten wäre, würde eine entsprechende Regelung weitgehend ins Leere laufen.
- Die Bemühungen um eine verstärkte Nutzung des Fahrrads auch im Alltagsverkehr würden durch die Einführung einer Helmtragepflicht erheblich erschwert, wenn nicht gar ganz zunichte gemacht.

Die Landesregierung ist deshalb mit den anderen Bundesländern und dem Bund der Auffassung, eine gesetzlich geregelte Helmtragepflicht derzeit nicht weiter zu verfolgen.

8. über den Stand der Diskussion zur Einführung einer Kennzeichnungs- und Versicherungspflicht für Fahrräder – entsprechend der bewährten Regelung in der Schweiz.

Zu 8.:

Weder landesintern noch auf Bundesebene wird derzeit in Fachkreisen die Einführung einer Kennzeichnungs- und Versicherungspflicht für Fahrräder erörtert. Insofern haben die bisherigen Aussagen der Landesregierung zu diesem Thema, nämlich keine Kennzeichnungs- und Versicherungspflicht für Fahrräder zu fordern, weiterhin Gültigkeit. Eine entsprechende Regelung könnte nur bundesweit erfolgen. Im Übrigen wird auf die Antwort der Landesregierung auf eine entsprechende Landtagsanfrage zu diesem Thema vom April 1998, DS 12/2700 sowie von vor zwei Jahren, DS 12/5296, verwiesen.

In Vertretung

Rech

Staatssekretär

Anlage zu Ziffer 1

Verkehrsunfälle mit Personenschaden unter Beteiligung von Radfahrern in Baden-Württemberg

	Jahr 2000	Jahr 2001
Unfälle mit Personenschaden unter Beteiligung von Radfahrern	7.762	7.568
- davon Alleinunfälle von Radfahrern (Unfalltyp 1)	1.074	1.134
Radfahrer als Hauptverursacher	4.283	4.093

	Fahrer	Mitfahrer	Fahrer	Mitfahrer
Verunglückte Radfahrer	7.707	82	7.554	67
- davon Getötete	86	1	75	1
- davon schwer Verletzte	1.974	21	1.874	7
- davon leicht Verletzte	5.647	60	5.605	59

Hauptunfallursachen der Radfahrer	Ortslage	Jahr 2000	Jahr 2001
- Benutzung der falschen Fahrbahn (auch Richtungsfahrbahn) oder verbotswidrige Benutzung anderer Straßenteile	ges.	816	844
	i.g.O.	796	807
	a.g.O.	20	37
- Nicht angepasste Geschwindigkeit	ges.	795	813
	i.g.O.	563	602
	a.g.O.	232	211
- Fehler beim Abbiegen, Wenden, Ein- und Anfahren	ges.	710	696
	i.g.O.	631	615
	a.g.O.	79	81
- Nichtbeachten der Vorfahrt oder des Vorrangs	ges.	732	654
	i.g.O.	598	541
	a.g.O.	134	113
- Verkehrsuntüchtigkeit (insbesondere Alkoholeinfluss)	ges.	520	544
	i.g.O.	414	422
	a.g.O.	106	122
- Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot	ges.	398	399
	i.g.O.	282	310
	a.g.O.	116	89
- Technische Mängel am Fahrrad	ges.	247	201
	i.g.O.	194	167
	a.g.O.	53	34

Anlage zu Ziffer 2

Radfahrunfälle von Kindern und Senioren in Baden-Württemberg

Kinder als Radfahrer (Altersgruppe 0 - 14 Jahre)

	Jahr 2000	Jahr 2001
Unfälle mit Personenschaden unter Beteiligung von Radfahrern dieser Altersgruppe	1.954	1.720
- davon Alleinunfälle von Radfahrern dieser Altersgruppe (Unfalltyp 1)	208	201
Radfahrer dieser Altersgruppe als Hauptverursacher	1.289	1.148

	Fahrer	Mitfahrer	Fahrer	Mitfahrer
Verunglückte Radfahrer dieser Altersgruppe	1.653	68	1.458	56
- davon Getötete	9	0	8	1
- davon schwer Verletzte	345	17	295	6
- davon leicht Verletzte	1.299	51	1.155	49

Senioren als Radfahrer (Altersgruppe 65 Jahre und älter)

	Jahr 2000	Jahr 2001
Unfälle mit Personenschaden unter Beteiligung von Radfahrern dieser Altersgruppe	862	902
- davon Alleinunfälle von Radfahrern dieser Altersgruppe (Unfalltyp 1)	97	131
Radfahrer dieser Altersgruppe als Hauptverursacher	444	470

	Fahrer	Mitfahrer	Fahrer	Mitfahrer
Verunglückte Radfahrer dieser Altersgruppe	842	0	883	0
- davon Getötete	32	0	23	0
- davon schwer Verletzte	311	0	324	0
- davon leicht Verletzte	499	0	536	0