

Kleine Anfrage

der Abg. Beate Fauser FDP/DVP

und

Antwort

des Innenministeriums

**Unfallgefahren durch Fahrradfahrer
und Fahrradfahrerinnen**

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie viele Unfälle wurden in den Jahren 2003 bis 2009 durch Fahrradfahrer und Fahrradfahrerinnen in Baden-Württemberg verursacht?
2. Wie viele Unfälle durch Fahrradfahrer und Fahrradfahrerinnen wurden mit gravierenden Spätfolgen oder Todesfolge verzeichnet?
3. Welche Maßnahmen werden unternommen, um in Schulen die Schüler auf die Gefahr aufmerksam zu machen, die sie eingehen, wenn sie als Fahrradfahrer und Fahrradfahrerinnen nachts ohne Licht auf den Straßen unterwegs sind?
4. Ist für Fahrradfahrer und Fahrradfahrerinnen bei Nacht eine entsprechende Bekleidung empfohlen, damit man diese im Dunkeln besser erkennen kann?
5. Wie kann die Geschwindigkeit von Fahrradfahrern und Fahrradfahrerinnen in Fußgängerzonen kontrolliert werden?

11. 11. 2009

Fauser FDP/DVP

Antwort

Mit Schreiben vom 2. Dezember 2009 Nr.3-3856.1/122 beantwortet das Innenministerium die Kleine Anfrage im Einvernehmen mit dem Ministerium für Kultus, Jugend und Sport wie folgt:

1. *Wie viele Unfälle wurden in den Jahren 2003 bis 2009 durch Fahrradfahrer und Fahrradfahrerinnen in Baden-Württemberg verursacht?*
2. *Wie viele Unfälle durch Fahrradfahrer und Fahrradfahrerinnen wurden mit gravierenden Spätfolgen oder Todesfolgen verzeichnet?*

Zu 1. und 2.:

In den Jahren 2003 bis zum 1. Halbjahr 2009 wurden insgesamt 60.491 Verkehrsunfälle (VU) mit Beteiligung von Fahrradfahrerinnen/Fahrradfahrern polizeilich registriert. Dies entspricht einem Anteil von ca. sieben Prozent an allen Verkehrsunfällen. 34.850 der Fahrradunfälle wurden von Fahrradfahrerinnen/Fahrradfahrern selbst verursacht (57,61 Prozent).

Bei jedem vierten selbst verursachten Radfahrungsfall wurde zumindest ein Beteiligter schwer verletzt (9.615), bei jedem 125. zumindest ein Beteiligter getötet (279). Dennoch sind Radfahrer wesentlich weniger unfallbelastet als andere Verkehrsteilnehmer (z. B. Motorradfahrer, junge Fahrer im Alter zwischen 18 und 24 Jahren).

Die Art der Verletzungen und gravierende Spätfolgen finden statistisch keine Berücksichtigung. Bei der polizeilichen Verkehrsunfallaufnahme werden die verletzten Verkehrsunfallbeteiligten in die Kategorien leichtverletzt, schwerverletzt (stationäre Behandlung für mindestens 24 Stunden) und getötet (innerhalb von 30 Tagen nach dem Ereignis an den Unfallfolgen verstorben) eingeteilt.

Verkehrsunfälle*	2003	2004	2005	2006	2007	2008	1.HJ 09
VU – Gesamt	125.825	125.767	126.722	127.427	129.403	124.735	58.624
VU – Radfahrer	9.305	9.025	9.477	9.408	9.777	9.388	4.111
VU – von Radfahrern verursacht	5.307	5.254	5.488	5.444	5.612	5.335	2.410
– davon mit Schwerverletzten	1.533	1.454	1.510	1.462	1.522	1.463	671
– davon mit Getöteten	56	45	44	43	38	34	19
Schwerverletzte Radfahrer	2.143	1.951	2.055	2.014	2.114	2.014	894
Getötete Radfahrer	77	60	62	55	53	51	24

* Erläuterungen:

Grundlage sind Verkehrsunfälle, die polizeilich aufgenommen wurden und bei denen eine bedeutende Ordnungswidrigkeit (ab 40,- € Bußgeld)/Verkehrsstraftat vorlag oder Personen verletzt wurden. Beim Vorliegen einer unbedeutenden/geringfügigen Ordnungswidrigkeit werden die Unfälle lediglich als Gesamtzahl statistisch erfasst. Eine differenzierte Erfassung, z. B. nach Art der Verkehrsbeteiligung erfolgt nicht.

Die Verkehrsunfallzahlen „von Radfahrern verursacht“ beziehen sich auf die Unfälle, bei denen die Fahrradfahrerin/der Fahrradfahrer von der Polizei als Hauptverursacher erfasst wurde.

3. *Welche Maßnahmen werden unternommen, um in Schulen die Schüler auf die Gefahr aufmerksam zu machen, die sie eingehen, wenn sie als Fahrradfahrer und Fahrradfahrerinnen nachts ohne Licht auf den Straßen unterwegs sind?*

Zu 3.:

Die Landesregierung legt auf die Verkehrssicherheit von fahrradfahrenden Schülerinnen und Schülern großen Wert. Wichtigster Baustein ist die bereits seit vielen Jahren erfolgreich praktizierte Radfahrausbildung in den vierten Klassen öffentlicher allgemeinbildender Schulen auf Basis einer gemeinsamen Verwaltungsvor-

schrift des Innenministeriums und des Ministeriums für Kultus, Jugend und Sport. So absolvierten im Schuljahr 2008/2009 ca. 113.000 Viertklässler diese Radfahrausbildung. Ziel ist es, landesweit möglichst alle Viertklässler zu erreichen, um ihnen Handlungskompetenz und damit Sicherheit im Straßenverkehr zu vermitteln. Neben einer theoretischen Ausbildung, fahrpraktischen Übungen in den Jugendverkehrsschulen und einer theoretischen und praktischen Abschlussprüfung ist eine Überprüfung des technischen Zustands der schülereigenen Fahrräder obligatorisch. Diese enthält auch eine Überprüfung der Beleuchtungseinrichtungen. Dabei wird darauf geachtet, dass diese den Vorschriften entsprechen. Außerdem werden ggfls. Hinweise auf Verbesserungsmöglichkeiten gegeben. Bei allen Schulungselementen wird zudem auf die Gefahren für die Schülerinnen und Schüler selbst und die anderer Verkehrsteilnehmer bei Dunkelheit ausdrücklich hingewiesen.

Darüber hinaus ist diese Thematik ein Bestandteil der jährlichen Verkehrssicherheitstage an Schulen in der Klassenstufe acht sowie der jährlichen Aktion „Sicherer Schulweg“, die regelmäßig zum Schuljahresbeginn durchgeführt wird. Auch die Handlungsempfehlungen des „Runden Tisches Radverkehr“, welcher auf Initiative des Innenministeriums zur Förderung des Radverkehrs eingerichtet wurde, greifen die Thematik ordnungsgemäße Beleuchtung und richtiges Verhalten der Radfahrer bei Dunkelheit auf.

Weiterhin existiert ein Netzwerk, bestehend aus der Projektgruppe „Verkehr und Mobilität“ des Landesinstituts für Schulsport, Schulkunst und Schulmusik im Auftrag des Ministeriums für Kultus, Jugend und Sport, schulischen Verkehrsbeauftragten, Fachberatern der Staatlichen Schulämter, Beauftragten für Verkehrserziehung bei den Regierungspräsidien und Schülermentoren Verkehrserziehung sowie außerschulischen Partnern wie Polizei, Verkehrswachen, Verkehrs- und Automobil- bzw. Fahrradverbänden, das Konzepte zur Erhöhung der Verkehrssicherheit von Schülerinnen und Schülern erarbeitet und umsetzt. Viele davon beinhalten ebenfalls Hinweise auf die Notwendigkeit einer ordnungsgemäßen Beleuchtung von Radfahrern. Für die Unterrichtung von Schülerinnen und Schülern im Rahmen der schulischen Verkehrserziehung stehen den Unterrichtenden weiterhin zahlreiche Medien und Informationsquellen, zum Beispiel das Begleitheft zur Radfahrausbildung der Verkehrssicherheitsaktion GIB ACHT IM VERKEHR, Handreichungen für die Durchführung von Verkehrssicherheitstagen an Schulen, schulische Informationsdienste und Internetplattformen zur Verfügung.

4. Ist für Fahrradfahrer und Fahrradfahrerinnen bei Nacht eine entsprechende Bekleidung empfohlen, damit man diese im Dunkeln besser erkennen kann?

Zu 4.:

Fahrradfahrerinnen und -fahrer ist grundsätzlich zu empfehlen, im Straßenverkehr – insbesondere bei Nacht – helle und auffällige Kleidung möglichst in Signalfarben und mit lichtreflektierenden Elementen zu tragen.

5. Wie kann die Geschwindigkeit von Fahrradfahrern und Fahrradfahrerinnen in Fußgängerzonen kontrolliert werden?

Zu 5.:

Polizeiliche Geschwindigkeitsüberwachung wird mittels Videofahrzeugen und Geschwindigkeitsgroß- und Handlasermessgeräten, überwiegend auf stark unfallbelastenden Strecken, durchgeführt. Ziel ist die Bekämpfung der Hauptunfallursache Nr. 1 „überhöhte/nichtangepasste Geschwindigkeit“. Im Jahr 2008 war jeder zweite Getötete im Straßenverkehr auf diese Unfallursache zurückzuführen. Fußgängerzonen stellen nach vorliegenden Erkenntnissen jedoch keine stark belasteten Unfallörtlichkeiten dar.

Aufgrund der spezifischen Besonderheiten von Fußgängerzonen (in der Regel hohes Fußgängeraufkommen, Unübersichtlichkeit großer Verkehrsflächen, ständiges Kreuzen des Fußgänger- und Radverkehrs, Fußgänger verdecken die freie Sicht auf das Fahrrad) scheidet der Einsatz der vorhandenen Verkehrsüberwachungstechnik aus. Deshalb ist eine beweisverwertbare, technische Dokumentation von Geschwindigkeitsverstößen bei Radverkehr in Fußgängerzonen derzeit nur in Ausnahmefällen möglich.

Sowohl der örtlich zuständige, gemeindliche Vollzugsdienst als auch der Polizeivollzugsdienst kontrollieren jedoch lageangepasst den Radverkehr in Fußgängerzonen.

In Vertretung

Köberle

Staatssekretär