

Kleine Anfrage

des Abg. Werner Wölflé GRÜNE

und

Antwort

des Innenministeriums

Unfallgefahren für Fahrradfahrer und Fahrradfahrerinnen

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie viele Unfälle mit beteiligten Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer wurden in Baden-Württemberg jeweils in den Jahren 2003 bis 2009 durch motorisierte Verkehrsteilnehmer verursacht?
2. Wie viele dieser Unfälle wurden mit gravierenden Spätfolgen oder Todesfolge für Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer verzeichnet?
3. Wie viele der Unfälle nach Frage 1 wurden jeweils durch überhöhte Geschwindigkeit der motorisierten Verkehrsteilnehmer verursacht?
4. Wie viele der Unfälle nach Frage 1 wurden verursacht, weil die motorisierten Verkehrsteilnehmer Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrern die Vorfahrt nahmen?
5. Welche Maßnahmen werden unternommen, um motorisierte Verkehrsteilnehmer dazu anzuhalten, beim Einbiegen aus Grundstücken bzw. nicht vorfahrtberechtigten Straßen nicht nur auf Kraftfahrzeuge, sondern auch auf Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer zu achten?

12. 11. 2009

Wölflé GRÜNE

Antwort

Mit Schreiben vom 7. Dezember 2009 Nr. 3-3856.1/123 beantwortet das Innenministerium die Kleine Anfrage wie folgt:

1. *Wie viele Unfälle mit beteiligten Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrern wurden in Baden-Württemberg jeweils in den Jahren 2003 bis 2009 durch motorisierte Verkehrsteilnehmer verursacht?*
2. *Wie viele dieser Unfälle wurden mit gravierenden Spätfolgen oder Todesfolge für Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer verzeichnet?*
3. *Wie viele der Unfälle nach Frage 1 wurden jeweils durch überhöhte Geschwindigkeit der motorisierten Verkehrsteilnehmer verursacht?*
4. *Wie viele der Unfälle nach Frage 1 wurden verursacht, weil die motorisierten Verkehrsteilnehmer Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrern die Vorfahrt nahmen?*

Zu 1., 2., 3. und 4.:

In den Jahren von 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. Dennoch sind Radfahrer wesentlich weniger unfallbelastet als andere Verkehrsteilnehmer (z. B. Motorradfahrer, Junge Fahrer im Alter zwischen 18 und 24 Jahren).

34.850 der Fahrradunfälle wurden von Fahrradfahrerinnen/Fahrradfahrern selbst (57,61 Prozent) und 23.820 von motorisierten Verkehrsteilnehmern (39,38 Prozent) verursacht. Die übrigen Unfälle verursachten sonstige Verkehrsteilnehmer (z. B. Fußgänger). Bei jedem siebten, von motorisierten Verkehrsteilnehmern verursachten Radfahrungsunfall, wurde zumindest eine Fahrradfahrerin/ein Fahrradfahrer schwer verletzt (3.588), bei jedem 217. zumindest eine Fahrradfahrerin/ein Fahrradfahrer getötet (110).

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.

921 der von motorisierten Verkehrsteilnehmern verursachten Radfahrungsunfälle (23.820), sind auf die Unfallursache „nichtangepasste/überhöhte Geschwindigkeit“ (3,7 Prozent) und 8.162 auf die Missachtung der Vorfahrt/des Vorrangs der Fahrradfahrerin/des Fahrradfahrers (34,27 Prozent) zurückzuführen.

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
VU – Radfahrer, von motorisierten Verkehrsteilnehmern verursacht	3.717	3.477	3.734	3.693	3.904	3.729	1.566
– davon mit schwerverletzten Fahrradfahrerinnen/Fahrradfahrern	608	506	555	560	596	543	220
– davon mit getöteten Fahrradfahrerinnen/Fahrradfahrern	24	16	20	12	16	16	6
– davon mit Unfallursache überhöhte/nichtangepasste Geschwindigkeit	185	150	160	132	122	127	45
– davon mit Unfallursache Missachtung Vorfahrt/Vorrang	1.168	1.182	1.304	1.293	1.362	1.311	542

* Erläuterungen:

Die Daten ergeben sich aus der abgebildeten Tabelle. Grundlage sind dabei 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“ bzw. „von motorisierten Verkehrsteilnehmern verursacht“ beziehen sich auf die Unfälle, bei denen die Fahrradfahrerin/der Fahrradfahrer bzw. der motorisierte Verkehrsteilnehmer von der Polizei als Hauptverursacher erfasst wurde.

5. Welche Maßnahmen werden unternommen, um motorisierte Verkehrsteilnehmer dazu anzuhalten, beim Einbiegen aus Grundstücken bzw. nicht vorfahrtberechtigten Straßen nicht nur auf Kraftfahrzeuge, sondern auch auf Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer zu achten?

Zu 5.:

Die Zunahme des Radverkehrs macht es zukünftig noch mehr als bisher erforderlich, Verkehrsräume so zu gestalten, dass möglichst wenig Konfliktpotenzial für alle Verkehrsteilnehmer und Verkehrsarten besteht. Dies gilt somit auch für die Verkehrsführung beim Radverkehr.

Auf Antrag Baden-Württembergs wurde deshalb in der zum 1. September 2009 in Kraft getretenen Novellierung der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) die bisherige, von der Verkehrsstärke abhängige Einschränkung für Radverkehrsführungen auf der Straße aufgehoben und der Entscheidungs- und Ermessensspielraum für Verkehrsplaner sowie Straßenverkehrsbehörden zur Realisierung örtlich angepasster und damit möglichst sicherer Lösungen bei der Führung des Radverkehrs insbesondere bei stark belasteten innerörtlichen Vorfahrtsstraßen, erheblich erweitert. Der Radverkehr kann daher künftig wahlweise auf baulich abgesetzten Radwegen neben der Straße oder auf markierten Schutz- oder Radfahrstreifen auf der Straße selbst geführt werden.

Ebenfalls auf Antrag des Landes Baden-Württemberg wurde in der StVO als generelle Regelung verbindlich festgeschrieben, dass markierte Radwegefurten als Radverkehrsführungen über Kreuzungen und Einmündungen hinweg dienen können und gerade auf Vorfahrtsstraßen diese Radwegefurten stets zu markieren sind. Dadurch werden aus Vorfahrtsstraßen abbiegende oder aus nicht vorfahrtberechtigten Straßen einbiegende Fahrzeugführer auf querende Radfahrer hingewiesen. Diese in der StVO verankerten Regelungen zur Radverkehrsführung im Zuge von Vorfahrtsstraßen sollen dazu beitragen, die Zahl der Unfälle mit Radfahrerbeteiligung weiter zu reduzieren, Konfliktsituationen möglichst zu vermeiden sowie das Radfahren für die Bürgerinnen und Bürger noch sicherer und attraktiver zu machen.

Sowohl bei der Aus- und Fortbildung der Unfallkommissionen als auch bei den Dienstbesprechungen mit den Straßenverkehrsbehörden im September und Oktober 2009 hat das Innenministerium Baden-Württemberg dringend darauf hingewiesen, dass bis zum Frühjahr 2010 alle Radverkehrsführungen im Zuge von Vorfahrtsstraßen überprüft und, sofern noch nicht geschehen, Radwegefurten markiert werden. Radverkehrsführungen an stark frequentierten Grundstückzufahrten, z. B. von Videotheken, Möbelhäusern, Einkaufsmärkten, usw. können bei Bedarf von den Straßenverkehrsbehörden durch markierte Radwegefurten, gegebenenfalls auch farblich abgesetzt, und/oder durch die Aufbringung von Piktogrammen kenntlich gemacht werden, um so auf querende Radfahrer aufmerksam zu machen.

Rech

Innenminister