

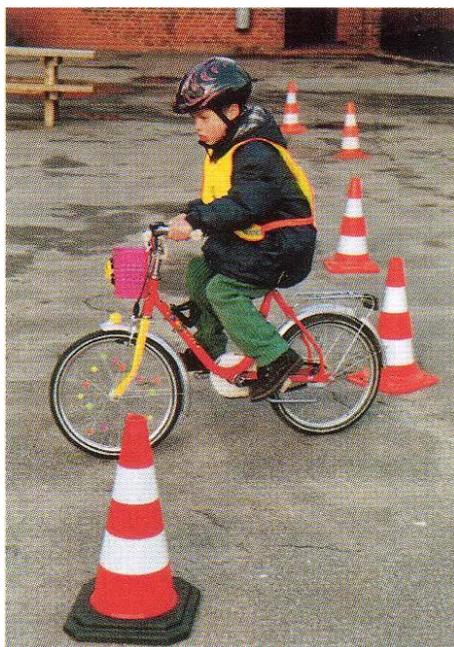


**Allgemeiner
Deutscher
Fahrrad-Club**

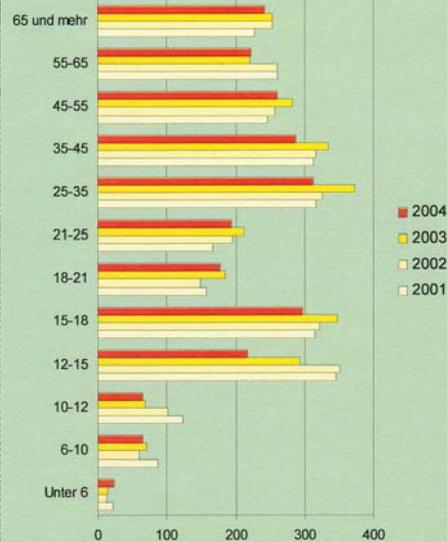
Landesverband Sachsen

Radverkehrssicherheit in Sachsen

Nur Dummies fahren gegeneinander.



Verunglückte Fahrradbenutzer
Jan-Aug 2001, 2002, 2003, 2004



Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club ADFC e.V.
Landesverband Sachsen
Grünewaldstr. 19
04103 Leipzig
www.adfc.de/sachsen

Radverkehrssicherheit in Sachsen
Leipzig, August 2005

Bearbeiterin: Margit Haase

Titelfotos:
links oben: AGFS NRW
rechts oben: AGFS NRW
links unten: Ministerium für Wirtschaft, Technologie und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein
rechts unten: Statistisches Landesamt des Freistaates Sachsen

Inhaltsverzeichnis

Einleitung	5
1. Radverkehr in der Bundesrepublik und Sachsen	6
2. Unfallsituation im nationalen und internationalen Vergleich	9
2.1 Internationaler Vergleich	9
2.2 Nationaler Vergleich	11
3. Unfallsituation in Sachsen im Radverkehr	15
4. Unfallsituation am Beispiel der Polizeidirektionen Pirna und Dresden	24
4.1 Unfallsituation am Beispiel der Polizeidirektion Pirna	24
4.2 Unfallsituation in einer Großstadt – Beispiel Dresden	27
5. Institutionen und Akteure im Bereich Unfallbearbeitung und –forschung	39
5.1 Polizei	39
5.2 Straßenbauämter	43
5.3 Regierungspräsidien	44
5.4 Unfallforschung der TU Dresden	45
6. Staatliche präventive Verkehrssicherheitsarbeit	46
6.1 Bund	46
6.2 Freistaat Sachsen	49
6.3 Städte und Landkreise	51
7. Exkurs: Kinder und Radfahren	54
8. Präventive Arbeit durch Verbände und Vereine auf Bundes- und Landesebene	58
8.1 Deutscher Verkehrssicherheitsrat	58
8.2 Deutsche Verkehrswacht	59
8.3 Allgemeiner Deutscher Fahrradclub (ADFC)	60
9. Vision Zero – Vision eines Verkehrsalltages ohne Tote	60
9.1 Schwedisches Programm „Vision Zero“	61
9.2 Aktion Minus 50 % (Schleswig-Holstein)	64
9.3 Europäische Charta für die Straßenverkehrssicherheit	65
9.4 Masterplan Vision Zero des VCD	65
10. Radverkehrssicherheitsarbeit in anderen Bundesländern	70
10.1 Hamburg	70
10.2 Berlin	72
10.3 Schleswig-Holstein	73
10.4 Nordrhein-Westfalen	77
10.5 Bayern	79
10.6 Baden-Württemberg	80
11. Handlungsfelder in Sachsen	80

Literaturverzeichnis	90
-----------------------------	-----------

Abbildungsverzeichnis	91
------------------------------	-----------

Anhang

- 1 Fragebögen
- 2 Ein Unfall in der Praxis
- 3 Kompendium der 14 wichtigsten Survival-Tipps (ADFC)
- 4 Positionspapier zur Radverkehrssicherheit in Sachsen

Einleitung

Im Jahr 2003 verloren 6613 Personen ihr Leben im bundesdeutschen Straßenverkehr, 462.170 Personen wurden bei Unfällen verletzt. Die Verletztenzahl pro Jahr entspricht damit fast der Einwohnerzahl von Dresden. Diese Unfälle verursachten viel Leid – und hohe Kosten. Nach Berechnungen der Bundesanstalt für Straßenwesen entstanden im Jahr 2002 bei Verkehrsunfällen Schäden in Höhe von 33,8 Mrd. Euro. Dabei entfielen 17 Mrd. Euro auf Personenschäden und 16,8 Mrd. Euro auf Sachschäden. Wenn man bedenkt, wie erbittert derzeit über die Finanzen in Staat und Kommunen diskutiert wird, verwundert es, dass Verkehrsunfälle – abgesehen vom menschlichen Leid, das mit ihnen verbunden ist – oft in der Öffentlichkeit als Marginalie betrachtet werden und nur spektakulären Unfällen wie dem Eisenbahnunglück von Eschede mit über 100 Toten ein längeres Interesse gewidmet wird.

Im Jahr 2003 verunglückten in Sachsen rund 3800 Radfahrer im Straßenverkehr. 36 Radfahrer verloren dabei ihr Leben, 3757 trugen dabei Verletzungen davon, die sie teilweise ihr ganzes weiteres Leben beeinträchtigen werden. Die Unfallzahlen im Radverkehr steigen seit Jahren an. Vielfach herrscht dabei die Ansicht, dass meistens die Radfahrer Unfallverursacher seien, insbesondere käme es oft zu Unfällen, wenn Radfahrer ohne Licht oder bei Rotlicht über Ampeln fahren.

Der Allgemeine Deutsche FahrradClub (ADFC) möchte sich mit vorliegender Studie dieser Thematik annehmen, um über eine gründliche Analyse des Unfallgeschehens Anstöße für Aktivitäten zu geben, die Unfälle verhindern oder in ihren Folgen abschwächen.

Im Rahmen der Studie wurden internationale, nationale und sächsische Unfalldaten ausgewertet. Vertiefend wurde das Unfallgeschehen in Dresden sowie im Weißeritzkreis und Landkreis Sächsische Schweiz untersucht. Darüber hinaus wurden die Polizeidirektionen, Straßenbauämter, Regierungspräsidien, Landkreise, kreisfreien Städte und Städte über 20.000 Einwohner bezüglich Einschätzungen der Unfallsituation und Vorschläge zur Verbesserung befragt. In der Untersuchung werden Handlungsfelder im Bereich Radverkehrssicherheit aufgezeigt. Dass Unfälle nicht unvermeidbar sind, zeigen die Erfolge, die in den letzten Jahren in verschiedenen Ländern erzielt wurden.

1. Radverkehr in der Bundesrepublik und Sachsen

Bevor die Unfallzahlen betrachtet werden, sollen nachfolgend die wichtigsten Daten zur Bedeutung des Fahrrades als Verkehrsmittel in der Bundesrepublik und speziell in Sachsen skizziert werden.

Zwei Drittel der Haushalte von Sachsen verfügt über mindestens ein Fahrrad. Sachsen liegt damit unter dem Durchschnitt der Bundesrepublik und der Ost-Bundesländer.

	Fahrrad im Haushalt vorhanden (in % aller Haushalte)	Fahrrad im Haushalt nicht vorhanden (in % aller Haushalte)
BRD	75	25
Sachsen	66	33
Brandenburg	83	17
Sachsen-Anhalt	74	26
Thüringen	68	31
Mecklenburg-Vorpommern	75	24
Berlin	67	33

Tabelle 1: Fahrradbesitz in Bundesländern. Datenquelle: DIW, KONTIV 2002, Tabelle Personen 2 A („Besitzen Sie zur Zeit ein verkehrstüchtiges Fahrrad?“)

Aufschlußreich ist auch ein Blick darauf, welche Bevölkerungsgruppen besonders häufig ein Fahrrad besitzen (siehe Tabelle 2). Lediglich alleinstehende Rentnerhaushalte verfügen zu weniger als 50 % über ein Fahrrad im Haushalt. In Haushalten mit Kindern existieren fast immer ein oder mehrere Fahrräder. Frauen verfügen leicht unterdurchschnittlich über ein Fahrrad (73% ja, Männer 77% ja). Das Fahrrad hat eine große Bedeutung für Kinder und Jugendliche, was sich auch im Besitz niederschlägt.

	Fahrrad im Haushalt vorhanden (in % aller Haushalte)	Fahrrad im Haushalt nicht vorhanden (in % aller Haushalte)
Alleinstehende Rentner	42	58
Rentnerhaushalte	75	25
Alleinlebende (1 P)	75	25
Zusammenlebende (2 P)	77	23
Erwachsenenhaushalte (3+ P)	71	29
Haushalte mit Schulkindern	88	12
Haushalte mit Kleinkindern	81	19
Alleinerziehende	83	17
Studenten	75	25
Auszubildende	67	32

Tabelle 2: Fahrradbesitz bei Bevölkerungsgruppen. Datenquelle: DIW, KONTIV 2002, Tabelle Personen 2 A

Ebenso wie der Besitz, ist auch der Anteil der Personen, die das Fahrrad häufig nutzen, in Sachsen gegenüber dem gesamtdeutschen und dem ostdeutschen Durchschnitt geringer. Der Anteil derjenigen, der sich nie auf das Fahrrad schwingt, liegt unter 50 %.

Alter (in Jahren)	Fahrradbesitz	Kein Fahrradbesitz
0-6	45	54
7-10	94	5
11-13	94	6
14-17	85	15
18-29	74	26
30-39	85	15
40-49	83	17
50-59	80	20
60-64	78	22
über 65	54	46

Tabelle 3: Fahrradbesitz nach Altersgruppen. Datenquelle: DIW, KONTIV 2002, Tabelle Personen 2 B

	täglich	wöchentl.	monatl.	seltener	nie
BRD	19	21	12	10	37
Sachsen	14	20	11	10	44
Brandenburg	31	23	12	9	24
Sachsen-Anhalt	22	21	10	9	36
Thüringen	17	20	11	9	41
Mecklenburg-Vorpommern	25	21	12	10	32
Berlin	15	17	10	10	46

Tabelle 4: Fahrradnutzung in den Bundesländern. Datenquelle: DIW, KONTIV 2002, Tabelle Personen 3.1 A

Auch bei der Nutzung zeigt sich, dass vor allem Kinder, Jugendliche, Studenten und Auszubildende sich iberdurchschnittlich oft mit dem Fahrrad bewegen. Dies ist bei der Betrachtung der Unfallzahlen zu beachten, da oft der Eindruck entsteht, die relativ hohen Unfallzahlen in diesen Bevölkerungsgruppen gingen allein auf mangelhaftes Können und/oder Risikoverhalten zurück.

	täglich	wöchentl.	monatl.	seltener	nie
Alleinstehende Rentner	14	9	4	3	66
Rentnerhaushalte	17	20	11	9	42
Alleinlebende (1 P)	18	21	13	11	35
Zusammenlebende (2 P)	20	21	12	8	38
Erwachsenenhaushalte (3+ P)	15	23	15	12	34
Haushalte mit Schulkindern	21	25	15	11	26
Haushalte mit Kleinkindern	21	24	17	12	25
Alleinerziehende	21	22	13	12	32
Studenten	32	19	11	9	28
Auszubildende	26	20	11	14	26

Tabelle 5: Fahrradnutzung nach Bevölkerungsgruppen. Datenquelle: DIW, KONTIV 2002, Tab. Personen 3.1 A

Alter (in Jahren)	täglich	wöchentl.	monatl.	seltener	nie
14-17	39	23	10	7	20
18-29	17	20	15	13	35
30-39	16	24	18	12	29
40-49	18	24	14	12	31
50-59	20	21	12	10	36
60-64	22	22	9	7	38
über 65	15	14	6	7	58

Tabelle 6: Fahrradnutzung nach Altersgruppen. Datenquelle: DIW, KONTIV 2002, Tabelle Personen 3.1 B

Das Fahrrad wird – ebenso wie der Pkw - in der Bundesrepublik hauptsächlich im Freizeitverkehr, für die Fahrt zur Arbeitsstätte und zum Ausbildungsplatz sowie zum Einkauf genutzt. Insofern erscheint die gebräuchliche Einteilung in Alltags- und Freizeitverkehr beim Radverkehr fragwürdig, weil freizeitbezogene Radfahrten im Alltag passieren. Am Wochenende wird weniger als an Werktagen Fahrrad gefahren.¹

	Alle Verkehrsmittel	Genutztes Verkehrsmittel Fahrrad	Genutztes Verkehrsmittel Pkw Fahrer
Arbeitsplatz	16	15	25
Ausbildungsstätte	7	9	1
Dienstlich/Geschäftlich	1	1	2
Begleitung	10	5	10
Private Erledigung	13	11	14
Einkauf	20	20	21
Freizeitaktivität	34	38	25

Tabelle 7: Verkehrsmittelwahl nach Wegezweck. Datenquelle: DIW, KONTIV 2002, Tabelle Wege 2.1 B

In der BRD wird durchschnittlich jeder zehnte Weg mit dem Fahrrad zurückgelegt, in Sachsen nur 8 % aller Wege.² Im Ost-West-Vergleich fällt jedoch auf, dass in den östlichen Bundesländern zwar weniger Fahrräder pro Person zur Verfügung stehen, diese aber offensichtlich stärker genutzt werden. Im Osten werden 11% der Wege, im Westen 9 % mit dem Fahrrad bewältigt. Eine stark überdurchschnittliche Fahrradnutzung ist bei Studenten (20 % aller Wege) und bei Kindern im Alter von 11-13 Jahre (22%) und 14-17 Jahre (19 %) zu konstatieren. Mit Erreichen des Führerscheinalters sinkt die Nutzungsquote schlagartig auf 8 %, um dann mit steigendem Alter wieder leicht anzusteigen.³

Das Wetter hat insofern auf die Fahrradnutzung Einfluß, dass bei Regen leicht weniger (8% aller Wege), bei Schnee deutlich weniger (nur noch 4 % aller Wege) Rad gefahren wird.⁴

Die Siedlungsstruktur (Ländlicher Raum oder Agglomerationsraum) hat wenig Einfluß auf die Nutzungshäufigkeit des Fahrrades, eher die Topographie und lokale Tradition.⁵

Fahrradverkehr findet vor allem als Nahverkehr statt. 8 % aller Wege mit dem Fahrrad als Hauptverkehrsmittel sind zwischen 0,6 und 1 km, 87 % zwischen 1 und 5 km und 6 % zwischen 5 und 10 km lang. Durchschnittlich beträgt ein mittlerer "Rad-Weg" 3,3 km.⁶

¹ DIW, KONTIV 2002, Tabelle Wege, 3.1 B

² DIW;KONTIV 2002, Tabelle Wege, 3.1 A

³ DIW, KONTIV 2002, Tabelle Wege, 3.1 A

⁴ DIW, KONTIV 2002, Tabelle Wege, 3.1 B

⁵ siehe DIW, KONTIV 2002, Tabelle Wege, 3.1 B

⁶ DIW, KONTIV 2002, Tabelle Wege, 6 B

Fazit

- Kinder, Jugendliche, Studenten und Auszubildende bewegen sich überdurchschnittlich oft mit dem Fahrrad.
- Das Fahrrad wird in der Bundesrepublik hauptsächlich in der Freizeit, für die Fahrt zur Arbeitsstätte und zum Ausbildungsplatz sowie zum Einkauf genutzt. Am Wochenende wird weniger als an Werktagen Fahrrad gefahren.
- In der BRD werden 10 %, in Sachsen 8 % aller Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt.
- Bei Regen wird leicht weniger (8% aller Wege), bei Schnee deutlich weniger (nur noch 4 % aller Wege) Rad gefahren. Die Siedlungsstruktur hat wenig Einfluß auf die Nutzungshäufigkeit des Fahrrades, eher die Topographie und lokale Tradition.
- Fahrradverkehr findet vor allem als Nahverkehr im Bereich bis 5 km statt. Durchschnittlich beträgt ein "Rad-Weg" 3,3 km.
- Zwei Drittel aller Haushalte in Sachsen verfügen über ein Fahrrad.
- Mehr als die Hälfte der Sachsen fährt Fahrrad, 34 % täglich oder wöchentlich.

2. Unfallsituation im nationalen und internationalen Vergleich

2.1 Internationaler Vergleich

Deutschland nimmt innerhalb der langjährigen Mitglieder der EU einen traurigen Spitzenplatz bei den Verkehrsunfallzahlen ein. Lediglich in den neu beigetretenen Staaten, wie Slowakei oder Slowenien werden ähnliche Unfallzahlen wie in Deutschland erreicht (siehe Abbildung 1).

Bei den Getöteten sieht – vermutlich dank guter Infrastruktur und relativ geringen Altersdurchschnitt der Fahrzeuge – die „Bilanz“ positiver aus (siehe Abbildung 2). In Schweden, Norwegen, Niederlande, Frankreich, Finnland und Dänemark liegt das Unfallrisiko nur bei einem Drittel oder der Hälfte des deutschen Niveaus.

Bei der Anzahl der getöteten Radfahrer weisen Länder mit hohem Radverkehrsanteil wie Niederlande und Dänemark zwar hohe Werte auf. Setzt man diese jedoch in Relation zu den jährlich mit Rad zurückgelegten Kilometern, wird deutlich, dass in klassischen Radverkehrsländern das Todesrisiko für den einzelnen Radfahrer unterdurchschnittlich ist. Deutschland liegt sowohl bei der Anzahl der getöteten Radfahrer als auch bei der Radverkehrsleistung im Mittelfeld. Auffällig ist auch das hohe Risiko in den Staaten des ehemaligen Ostblocks, wie Polen, Tschechien und Ungarn. Hier zeigt sich, dass Staaten in Übergangssituationen eine besonders hohe Unfallzahl aufweisen. So wie in den neuen Bundesländern 1990 die Unfall- und Getötetenzahlen abrupt nach oben schnellten, um dann im Laufe der 90er Jahre abzusinken – allerdings noch nicht ganz auf westdeutsches Niveau.

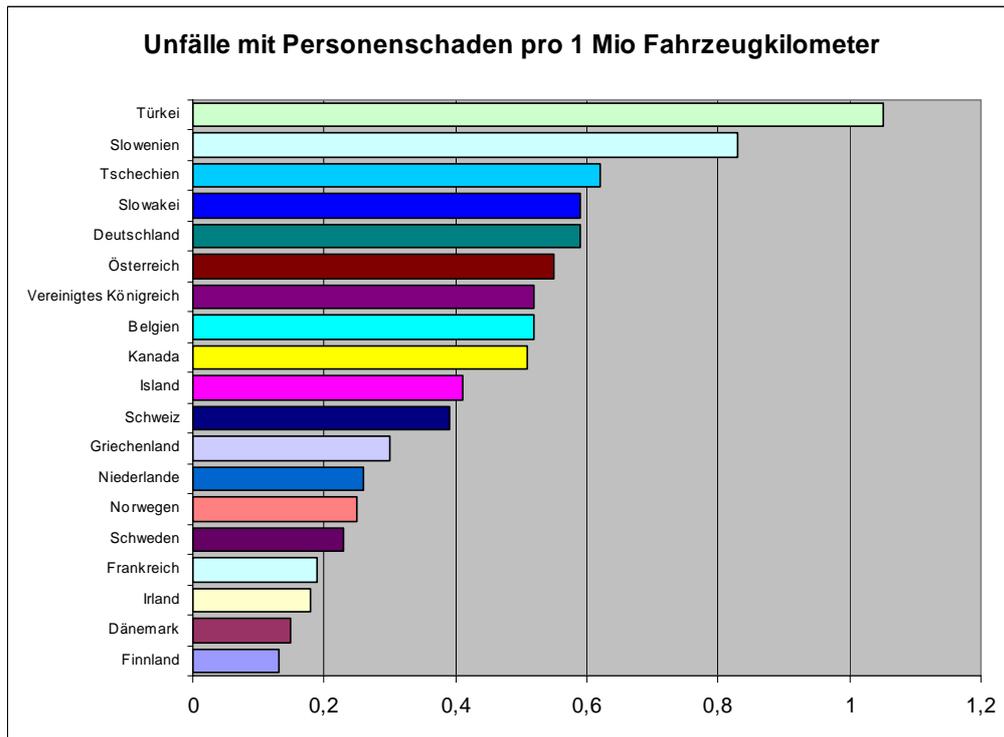


Abbildung 1: Unfälle mit Personenschaden pro 1 Mio Fahrzeugkilometer.

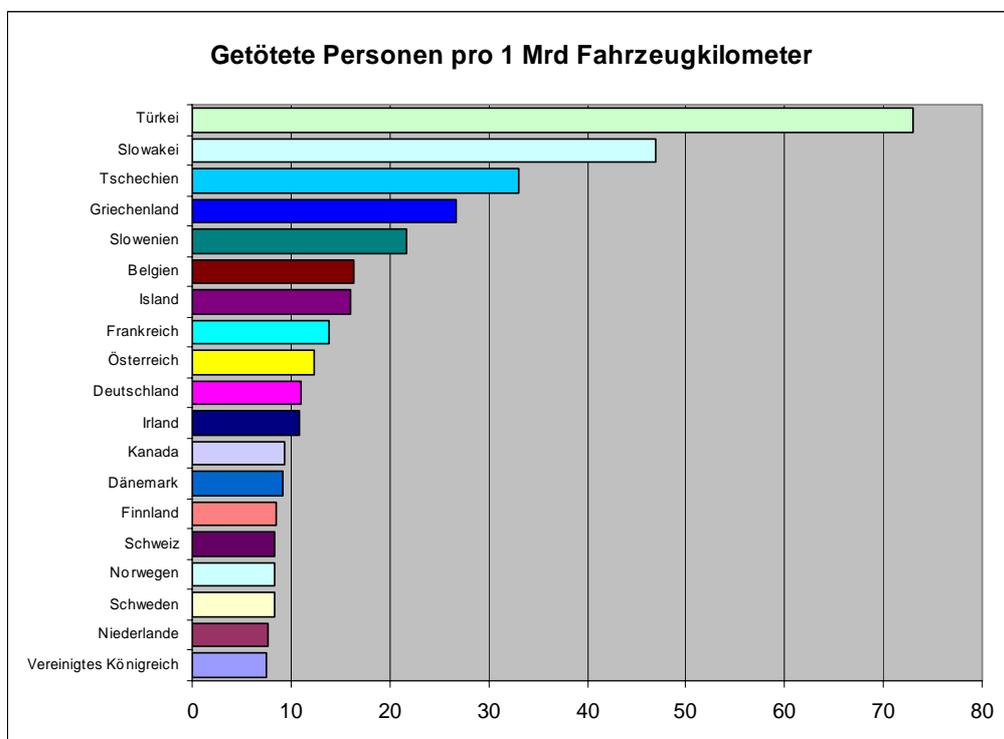
Datenquelle: <http://www.bast.de/htdocs/fachthemen/irtad/deutsch/wd2.html> (03.10.2004)

Abbildung 2: Getötete Personen pro 1 Mio Fahrzeugkilometer.

Datenquelle: <http://www.bast.de/htdocs/fachthemen/irtad/deutsch/wd2.html> (03.10.2004)

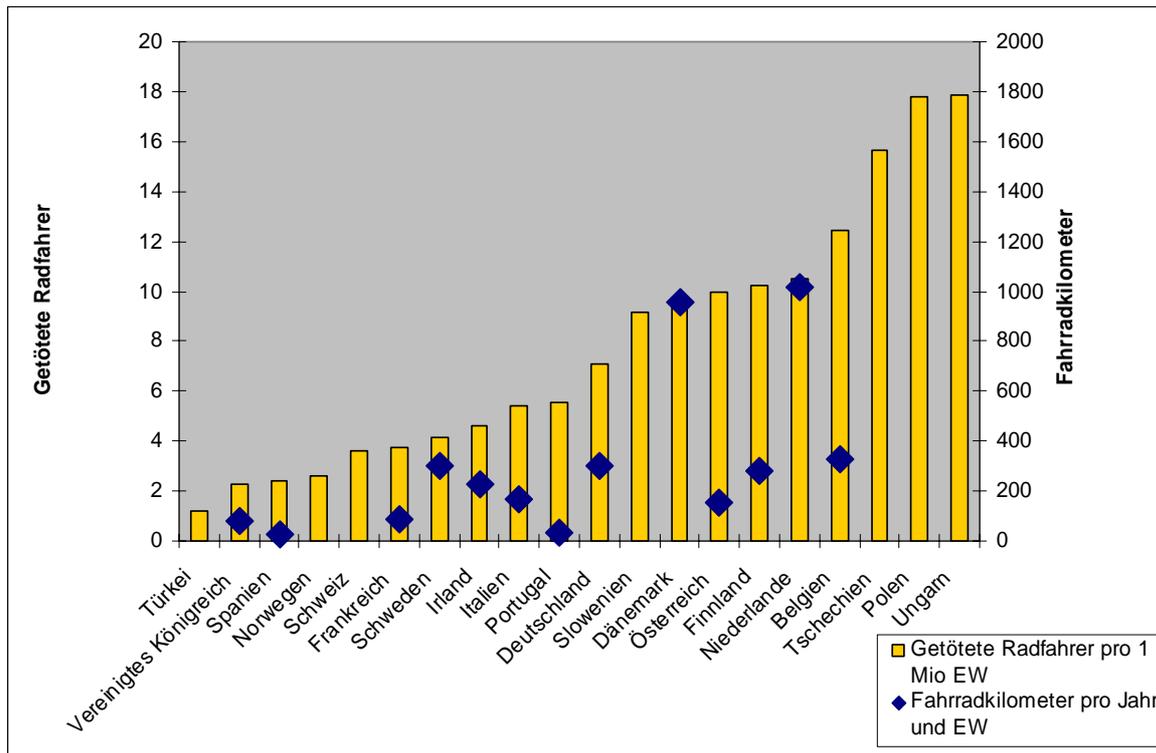


Abbildung 3: Getötete Radfahrer pro 1 Mio Einwohner 2002.
 Datenquelle: <http://www.bast.de/htdocs/fachthemen/irtad/deutsch/wd2.html> und
<http://www.bast.de/htdocs/fachthemen/irtad/deutsch/wd33.html> (03.10.2004)

2.2 Nationaler Vergleich

Die höchsten Verletzten- und Todeszahlen weisen in der BRD Menschen im sogenannten besten Alter auf: zwischen 25 und 45 Jahren (siehe Abbildung 4). Auch in Sachsen (siehe Tabelle 8) liegt der Schwerpunkt des Unfallrisikos zwischen 15 und 35 Jahren.

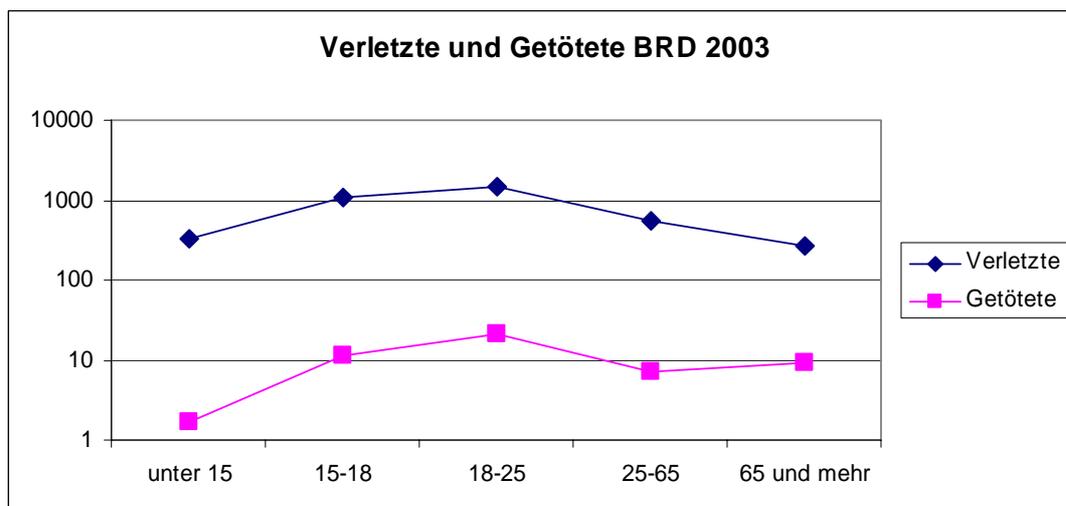


Abbildung 4: Verletzte und Getötete in der BRD 2003 in den verschiedenen Altersklassen.
 Datenquelle: <http://www.destatis.de/basis/d/verk/verktab6.php> (03.10.2004)

Beim Vergleich zwischen den Bundesländern fällt auf, dass die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden bzw. verletzten Personen pro Einwohner keinen allzu großen Schwankungen zwischen den sechzehn Bundesländern unterliegt (siehe Abbildung 5). Bei den Unfällen mit Todesfolge sind jedoch deutliche Unterschiede zu registrieren. So kommen die Stadtstaaten Hamburg, Bremen und Berlin vermutlich günstig weg, weil hier zwar eine hohe Verkehrsdichte, aber ein sehr viel niedrigeres Geschwindigkeitsniveau als in den Flächenstaaten vorliegt. Im Mittelfeld liegen die westdeutschen Flächenstaaten – und erfreulicherweise auch als einziges ostdeutsches Bundesland Sachsen. In Brandenburg, Sachsen-Anhalt, Thüringen und Mecklenburg-Vorpommern sind jedoch mit deutlichem Abstand mehr Verkehrstote pro Einwohner zu beklagen. In Mecklenburg-Vorpommern lag 2003 das Todesrisiko auf doppelter Höhe von Sachsen.

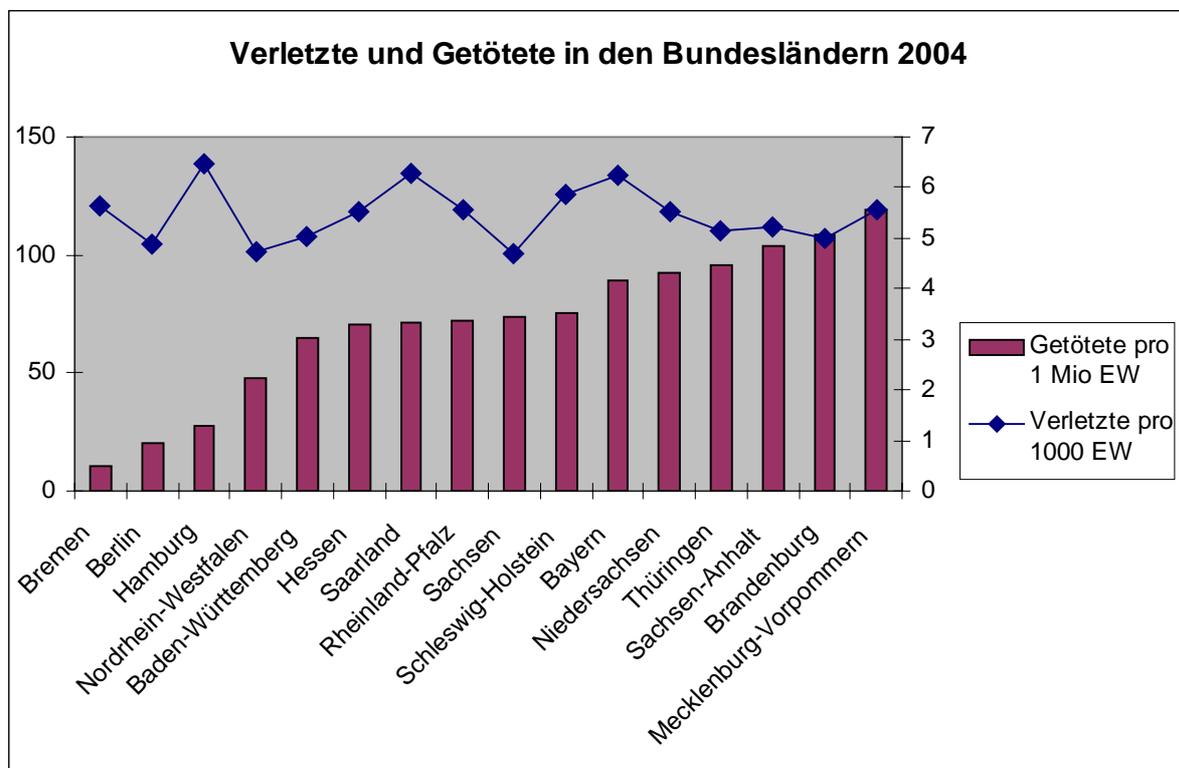


Abbildung 5: Verletzte und Getötete in den Bundesländern 2003. Datenquelle: <http://www.statistik-portal.de/Statistik-Portal/de-jb16-jahrtab40.asp> (11.07.2005)

Hauptunfallursache bei Unfällen mit Personenschaden ist nicht angepaßte Geschwindigkeit, gefolgt von Nichtbeachten der Vorfahrt. Faktoren wie Eis- und Schneeglätte oder Regen spielen hingegen eine untergeordnete Rolle.



Abbildung 6: Unfallursachen bei Verkehrsunfällen mit Personenschäden BRD 2003. Datenquelle: <http://www.destatis.de/basis/d/verk/verktab9.php> und <http://www.destatis.de/basis/d/verk/verktab10.php> (03.10.2004)

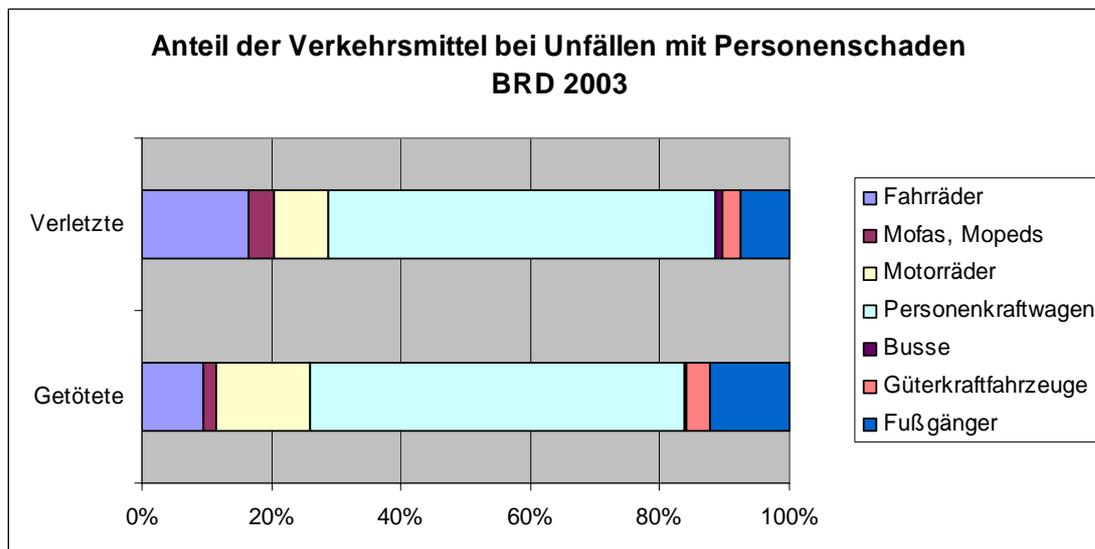
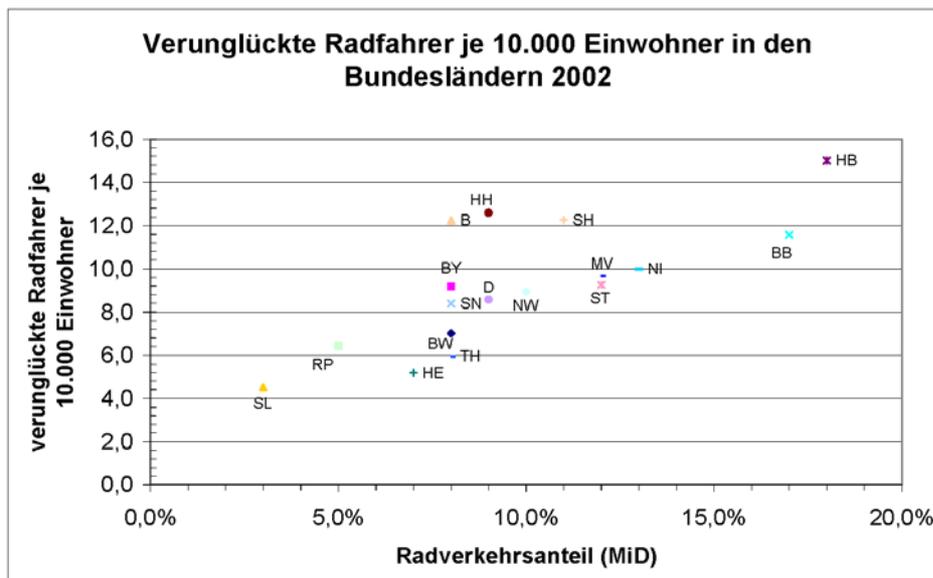


Abbildung 7: Anteil der Verkehrsmittel bei Unfällen mit Personenschaden BRD 2003. Datenquelle: <http://www.bast.de/htdocs/fachthemen/unfalldat/verletzt.htm> und <http://www.bast.de/htdocs/fachthemen/unfalldat/getoetet.htm> (03.10.2004)

Radfahrer haben in der BRD ein überdurchschnittliches Verletzungsrisiko. Bei den Verkehrsunfall-Verletzten hatten sie 2003 einen Anteil von 17 %, obwohl nur rund 10 % aller Wege mit dem Rad zurückgelegt werden. Der Anteil der getöteten Radfahrer an allen Verkehrstoten ist hingegen mit 9 % sogar leicht unterdurchschnittlich. Ein gemessen am Anteil der Verkehrsmittel hohes Todesrisiko weisen Motorradfahrer auf. Die weitaus meisten Verletzten und Getöteten (jeweils 59 %) sind jedoch Pkw-Insassen.

Im Vergleich mit anderen Bundesländern und in Relation zum Radverkehrsanteil ist das Unfallrisiko für Radfahrer in Sachsen durchschnittlich. Je größer der Radverkehrsanteil ist, desto größer ist auch die Anzahl von Radunfällen pro Einwohner.



B: Berlin; BB: Brandenburg; BW: Baden-Württemberg; BY: Bayern; D: Deutschland; HB: Bremen; HE: Hessen; HH: Hamburg; MV: Mecklenburg-Vorpommern; NI: Niedersachsen; NW: Nordrhein-Westfalen; RP: Rheinland-Pfalz; SH: Schleswig-Holstein; SL: Saarland; SN: Sachsen; ST: Sachsen-Anhalt; TH: Thüringen.

Abbildung 8: Anzahl der verunglückten Radfahrer je 10.000 Einwohner in den einzelnen Bundesländern 2002. Quelle: Radverkehrskonzeption für den Freistaat Sachsen, Zwischenbericht 2, S. A1-2

Fazit

- In Deutschland passieren im Vergleich zu anderen EU-Staaten überdurchschnittlich viele Unfälle mit Personenschaden.
- Bei den Verkehrsunfällen mit Todesfolge liegt Deutschland im Mittelfeld.
- Ebenfalls im internationalen Mittelfeld liegt Deutschland bei der Anzahl der getöteten Radfahrer und bei der Anzahl der Fahrradkilometer pro Jahr.
- Überdurchschnittlich viel Verletzte und Tote sind zwischen 25 und 45 Jahre alt. Die Verkehrserziehung ist vielerorts in der BRD noch sehr stark auf das Grundschulalter, insbesondere auf den Schulweg selber fokussiert. Dabei ist schon länger zu konstatieren, dass zum einen die meisten Kinder nicht auf dem Schulweg, sondern in der Freizeit verunglücken. Und dass die höchsten Unfallzahlen in einem Alter auftreten, in der die klassische Verkehrserziehung schon längst vorbei ist: in der Zeit als Jugendliche und junge Erwachsene.

- Radfahrer haben in der BRD ein überdurchschnittliches Verletzungsrisiko und ein leicht unterdurchschnittliches Todesrisiko.
- Sachsen liegt im Mittelfeld der Bundesländer, was die Verkehrsunfälle mit Todesfolge anbetrifft. Ebenso was, die Anzahl der Radverkehrsunfälle angeht.

3. Unfallsituation in Sachsen im Radverkehr

Die Radunfallstatistik der Jahre 2001 bis 2003 von Sachsen wurde im zweiten Zwischenbericht zur Radverkehrskonzeption für den Freistaat Sachsen⁷ ausgewertet.

Unfallzahlen

Die Zahl der Radverkehrsunfälle mit Personenschaden ist seit 1990 ständig gestiegen: von 1866 im Jahr 1991 auf fast 4000 im Jahr 2003. Insbesondere die Anzahl der leicht verletzten Radfahrer nahm stetig zu, während die Zahl der Unfälle mit Schwerverletzten und Getöteten Schwankungen unterliegt, jedoch im neuen Jahrhundert eine sinkende Tendenz aufweist.

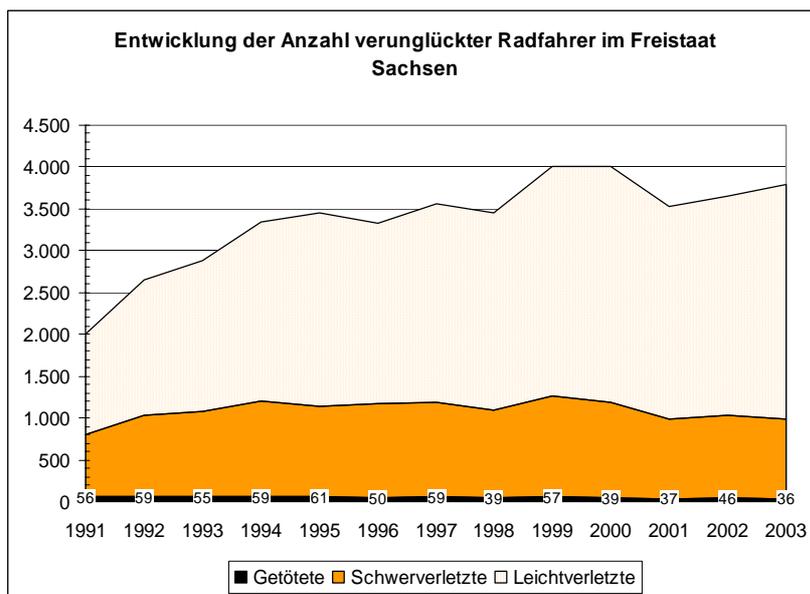


Abbildung 9: Entwicklung der Anzahl verunglückter Radfahrer im Freistaat Sachsen. Quelle: ISUP, Radverkehrskonzeption für den Freistaat Sachsen, Zwischenbericht 2, S. A1-2

Einfluss des Radverkehrsanteils

Der Zusammenhang zwischen Radverkehrsanteil und Anzahl der Radverkehrsunfälle pro Einwohner liegt auch im innersächsischen Vergleich vor. Städte wie Hoyerswerda mit vielen

⁷ ISUP im Auftrag des Staatsministeriums für Wirtschaft und Arbeit, Radverkehrskonzeption für den Freistaat Sachsen, Zwischenbericht 2 vom 22.04.2004

Radfahrern haben sehr viel mehr Radunfälle zu konstatieren als zum Beispiel Chemnitz, wo Radfahren im städtischen Verkehr derzeit eine untergeordnete Rolle spielt.

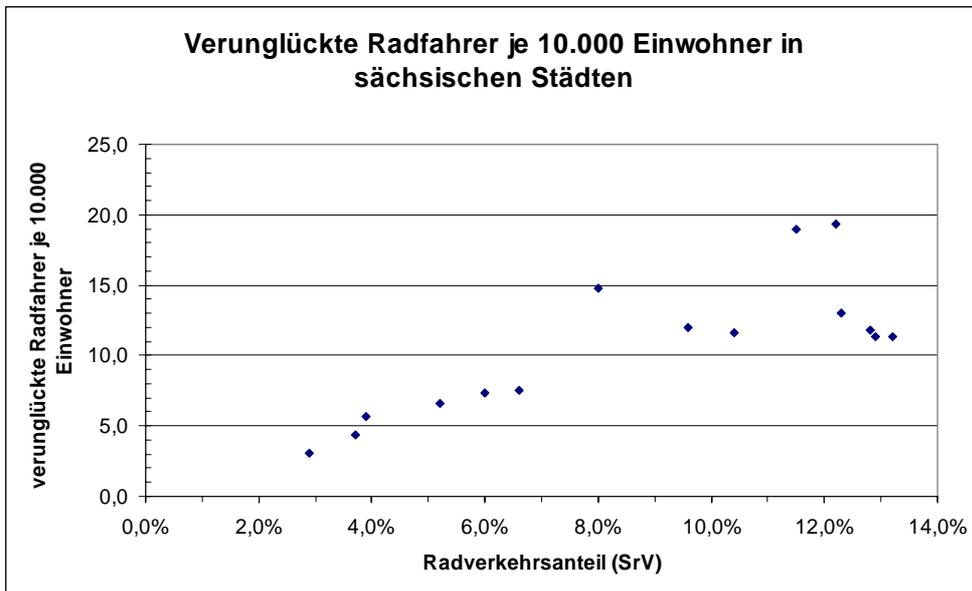


Abbildung 10: Anzahl der verunglückten Radfahrer je 10.000 Einwohner in ausgewählten sächsischen Städten. Quelle: ISUP, Radverkehrskonzeption für den Freistaat Sachsen, Zwischenbericht 2, S. A1-3

Verursacher

Das Gros der Radverkehrsunfälle sind Unfälle mit einem Verursacher, 17 % werden von mehr als einem Beteiligten verursacht und 14 % sind sogenannte Alleinunfälle, d. h. der Radfahrer verunglückt ohne dass weitere Personen am Unfall beteiligt sind.

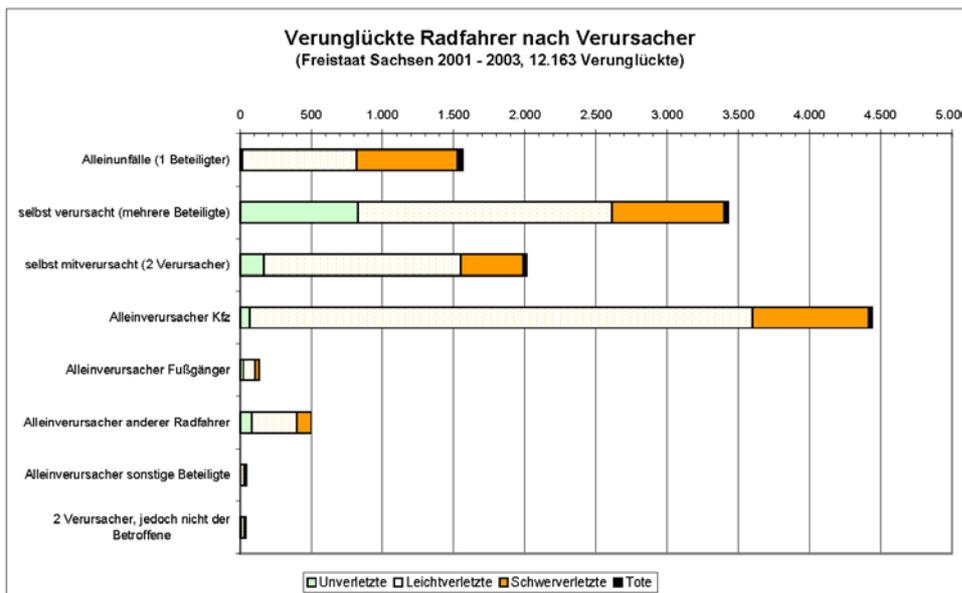


Abbildung 11: Verunglückte Radfahrer und deren Unfallfolgen nach Verursacher. Quelle: ISUP, Radverkehrskonzeption für den Freistaat Sachsen, Zwischenbericht 2, S. A1-6

54 % der Unfälle mit einem Verursacher sind von Kfz-Lenkern verursacht, 43 % vom Radfahrer. Das bedeutet, dass entgegen landläufiger Ansichten nicht überwiegend Radfahrer schuld sind, wenn sie verunglücken. Auch bei zwei Verursachern dominiert der „klassische“ Konflikt zwischen Kfz und Rad. Unfälle zwischen Radfahrern oder zwischen Radfahrern und Fußgängern sind zumindest in der polizeilichen Unfallstatistik selten.

Die Schwerverletzten verteilen sich zu rund ein Drittel auf Alleinunfälle, durch Radfahrer verursachte Unfälle und durch Kfz-Lenker verursachte Unfälle.

Zeitliche und räumliche Verteilung der Unfälle

Die Auswertung der Unfallzahlen im Tages- und Wochenverlauf ergibt, dass „

- in der Tagesgruppe Montag - Freitag pro Tag mehr Unfälle passieren als an Wochenenden,
- Montag - Freitag eine ausgeprägte Nachmittagsspitze zwischen 15.00 und 18.00 Uhr vorhanden ist, jedoch nur eine relativ schwache Frühspitze (7.00 bis 8.00 Uhr),
- an Sonn- und Feiertagen keine ausgeprägte Spitze existiert,
- in den Nächten am Wochenende deutlich mehr Fahrradunfälle passieren als in den Nächten unter der Woche,
- der Anteil der durch Kfz allein verursachten Unfälle an allen Radverkehrsunfällen in den frühen Morgenstunden am höchsten ist und im Tagesverlauf absinkt,
- der Anteil der Alleinunfälle von Radfahrern an allen Radunfällen im Tagesverlauf ansteigt und in den späten Abendstunden die höchsten Werte erreicht und
- der Anteil der Unfälle mit mehreren Beteiligten, die von Radfahrern allein verursacht wurden, im Tagesverlauf etwa gleich bleibt.

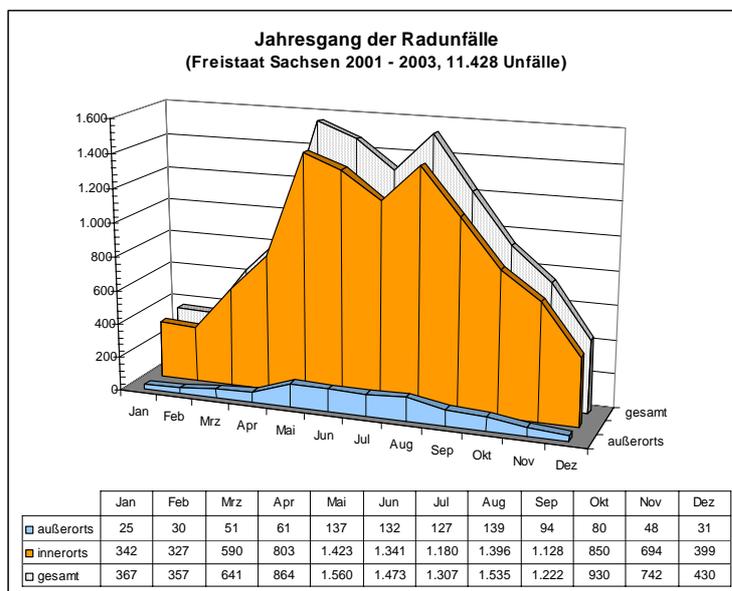


Abbildung 12: Jahresgang der Radunfälle im Freistaat Sachsen. Quelle: ISUP, Radverkehrskonzeption für den Freistaat Sachsen, Zwischenbericht 2 vom 22.04.2004, S. A1-6.

Der Jahresgang der Radunfälle zeigt eine deutliche Häufung in der wettergünstigen Jahreszeit, was vor allem mit der stärkeren Fahrradnutzung zusammenhängen dürfte.“⁸

Innerorts passieren am Wochenende nur halb soviel Unfälle wie in der Woche, außerorts ist ein gleichbleibendes Niveau im Wochenverlauf zu verzeichnen. Insgesamt spielen die Außerorts-Unfälle quantitativ eine untergeordnete Rolle. Nicht einmal jeder zehnte Radunfall passiert außerorts. Allerdings ist außerorts die Verletzungsschwere bzw. die Todesrate überdurchschnittlich hoch.

Unfalltypen und -ursachen

Fast die Hälfte aller polizeilich gemeldeten Radunfälle in Sachsen sind Zusammenstöße zwischen Fahrzeugen beim Einbiegen bzw. Kreuzen.⁹ Eine geringe Rolle spielen Unfälle zwischen Fahrrad und Kfz, welche in gleicher Richtung fahren, sprich Überholunfälle. Diese werden sowohl von Radfahrern als auch von Kfz-Lenkern gefürchtet und oft als Argument für die Notwendigkeit von separaten Radverkehrsanlagen angeführt. Allerdings ziehen Unfälle im Längsverkehr und Fahrnfälle überdurchschnittlich hohe Verletzungsfolgen nach sich.

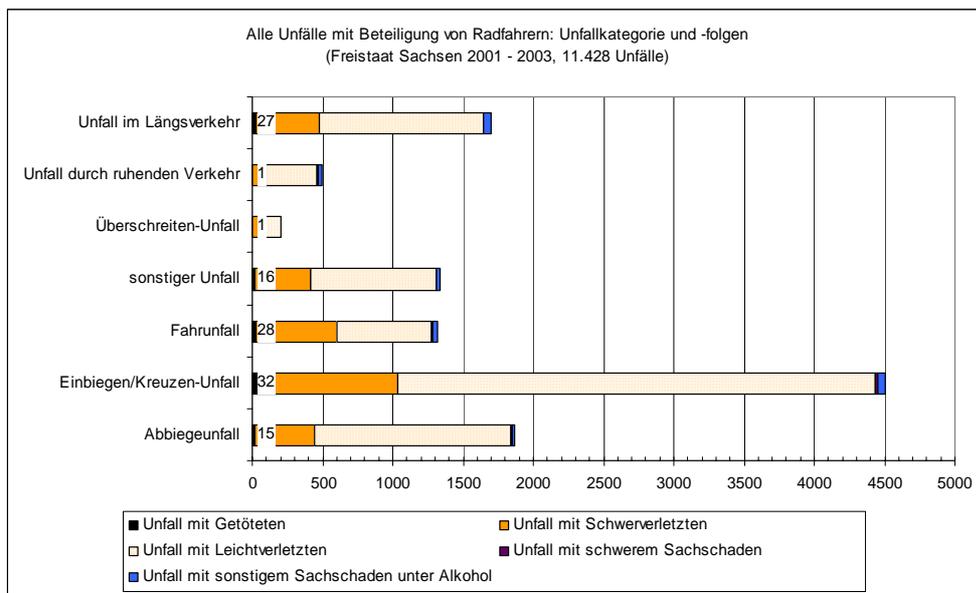


Abbildung 13: Unfälle mit Beteiligung von Radfahrern nach Unfallkategorie und -folgen. Quelle: ISUP, Radverkehrskonzeption für den Freistaat Sachsen, Zwischenbericht 2 vom 22.04.2004, S. A1-9.

Bei Alleinunfällen dominieren die Typen „Fahrnfall“ und „sonstiger Unfall“. Häufig wird als Unfallursache dabei „andere Fehler beim Fahrzeugführer“ angegeben. Eine nähere Beschreibung des Fahrfehlers ist dadurch nicht möglich. Daneben spielen bei Alleinunfällen noch Alkohol und nicht angepasste Geschwindigkeit eine Rolle.

Bei durch Radfahrer verursachten Unfällen mit mehreren Beteiligten dominieren fünf Ursachen: Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr, Nichtbeachten der Vorfahrt, Andere

⁸ ISUP, Radverkehrskonzeption für den Freistaat Sachsen, Zwischenbericht 2 vom 22.04.2004, S. A1-6.

⁹ zu den Unfalltypen siehe Tabelle 17

Fehler beim Fahrzeugführer, Alkoholeinfluss, Benutzung der falschen Fahrbahn oder verbotswidrige Benutzung anderer Straßenteile.¹⁰ Wenn Radfahrer einen Unfall mitverschulden, dann zu 40 % aus dem Grunde, dass sie die falsche Fahrbahn oder verbotswidrig andere Straßenteile benutzen. Dahinter verbirgt sich in der Regel das nicht zugelassene Befahren von linken Radwegen oder von Gehwegen.

Bei durch Kfz verursachten/ mitverursachten Unfällen ist bei der Hälfte der Unfälle Nichtbeachten der Vorfahrt und Fehler beim Abbiegen die Ursache.

Unfallursachen wie widrige Straßen- oder Witterungsverhältnisse spielen beim Radverkehr mit ca. 1 % eine marginale Rolle.

Unfallopfer

Das Unfall- bzw. Todesrisiko bei Fahrradbenutzern korreliert sehr stark mit der Fahrradnutzung (siehe Abbildung 14). Die Verteilung der verunglückten Radfahrer ist mit einer Spitze im Alter zwischen 12 und 18, einer leichten Delle im Alter zwischen 18 und 25 und danach einer relativ gleichmäßigen Verteilung über die Altersklassen fast analog zur Fahrradnutzung. Allerdings verunglücken Kinder – polizeilich registriert – im Alter unter 12 Jahren eher unterdurchschnittlich. Auffällig ist die Konzentration von tödlichen Radunfällen auf die Altersklassen über 35 Jahre.

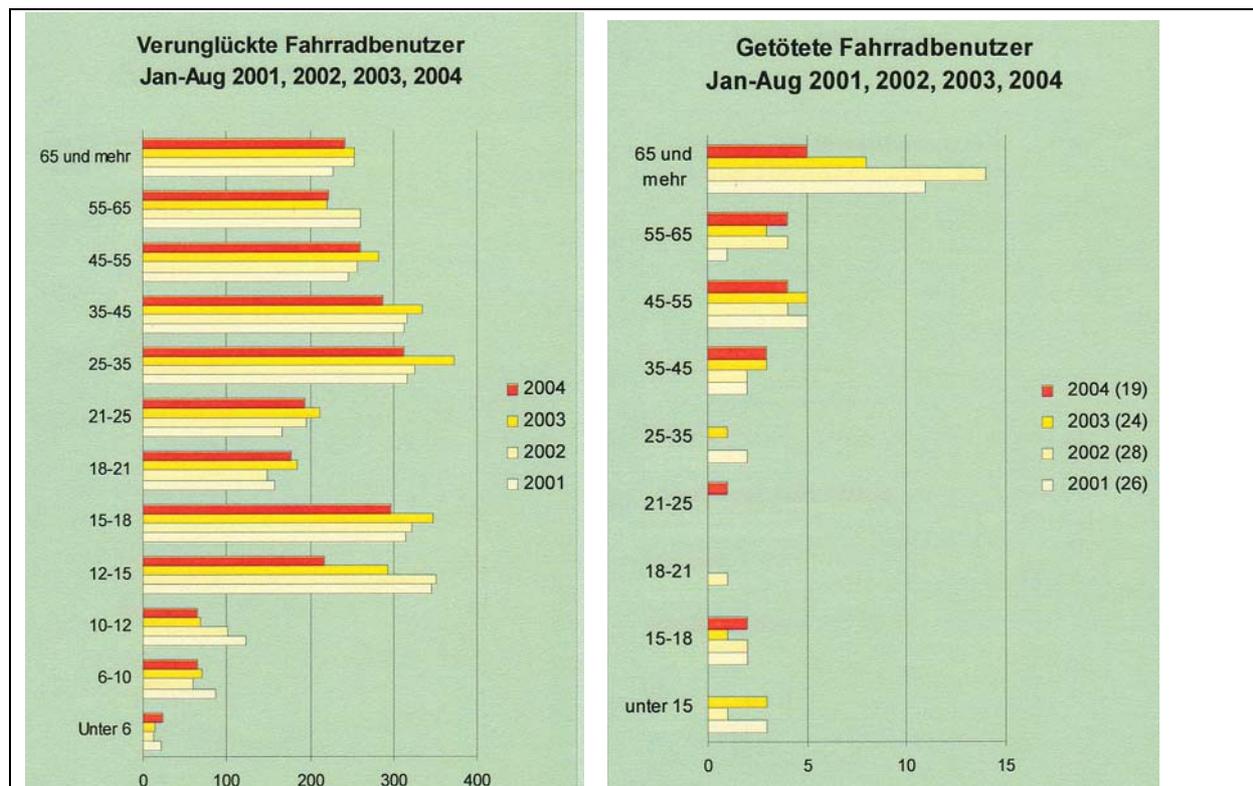


Abbildung 14: Verunglückte und getötete Radfahrer in Sachsen. Quelle: Statistisches Landesamt des Freistaates Sachsen, Ergebnisse der Straßenverkehrsunfallstatistik 2003, Jan. – Aug. 2004, Manuskript zur Tagung des Lenkungsausschusses Verkehrssicherheit am 02.11.2004.

¹⁰ siehe ISUP, Radverkehrskonzeption für den Freistaat Sachsen, Zwischenbericht 2, S. A1-9.

Alter	Anteil an der Bevölkerung (in %)	Verunglückte (in %)	Getötete (in %)
Unter 15	10	8	3
15 - 18	4	10	6
18 – 21	4	13	11
21 - 25	5	12	11
25 - 35	12	15	13
35 - 45	16	14	13
45 - 55	15	12	11
55 - 65	13	8	8
65 und älter	21	8	24

Tabelle 8: Verletzte und Getötete in Sachsen 2003 in den verschiedenen Altersklassen. Datenquelle: Statistisches Landesamt des Freistaates Sachsen, Ergebnisse der Straßenverkehrsunfallstatistik 2003, Jan. – Aug. 2004, Manuskript zur Tagung des Lenkungsausschusses Verkehrssicherheit am 02.11.2004.

Exkurs: Subjektive Einschätzung des Unfallrisikos

Dass die Unfallursachen nicht unbedingt mit der subjektiven Gefährdungseinschätzung von Radfahrern und Kraftfahrern übereinstimmen, zeigt der Vergleich mit Umfrageergebnissen.

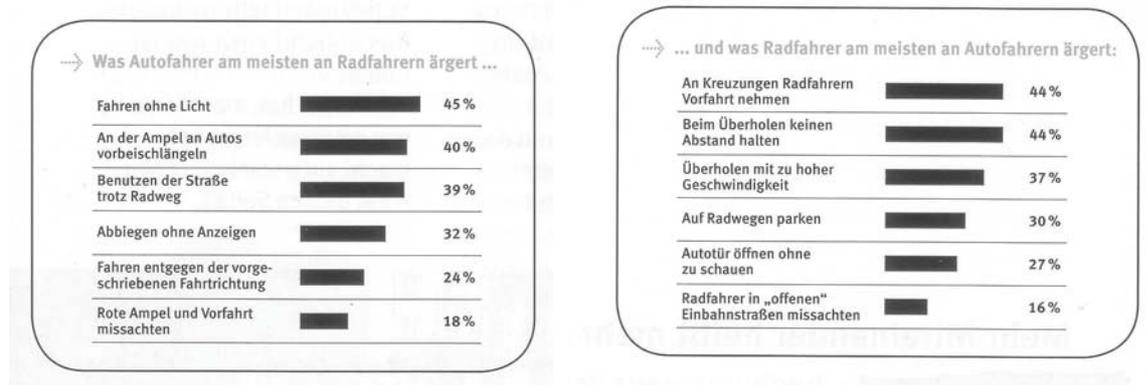


Abbildung 15: Ärgernisse zwischen Kfz- und Radfahrern. Quelle: ADAC-Motorwelt April 2004 in: Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Städte, Mehr Miteinander, Juli 2004, S. 8f.

Was Autofahrer am meisten ärgert und was auch in der Öffentlichkeit mit als erstes beim Stichwort Radverkehrssicherheit genannt wird, ist das Fahren ohne Licht. Aber dies spielt wie oben erläutert in der Unfallstatistik kaum eine Rolle. Dabei ist auch zu erwähnen, dass Radfahrer ohne Licht nicht nur sich selber gefährden, sondern auch andere Radfahrer, die mit ihrer schwächeren Lichtanlage als Kfz, noch viel weniger Chancen haben, einen Radfahrer ohne Licht rechtzeitig zu erkennen. Bei Radfahrern sorgt häufig für Ärger, wenn sie in dichtem Abstand oder mit überhöhter Geschwindigkeit überholt werden. Auch dies ist eher eine seltenere Unfallursache. Die Vorfahrtnahme durch Autofahrer hingegen wird von den Radfahrern ganz realistisch als gefährlich eingeschätzt.

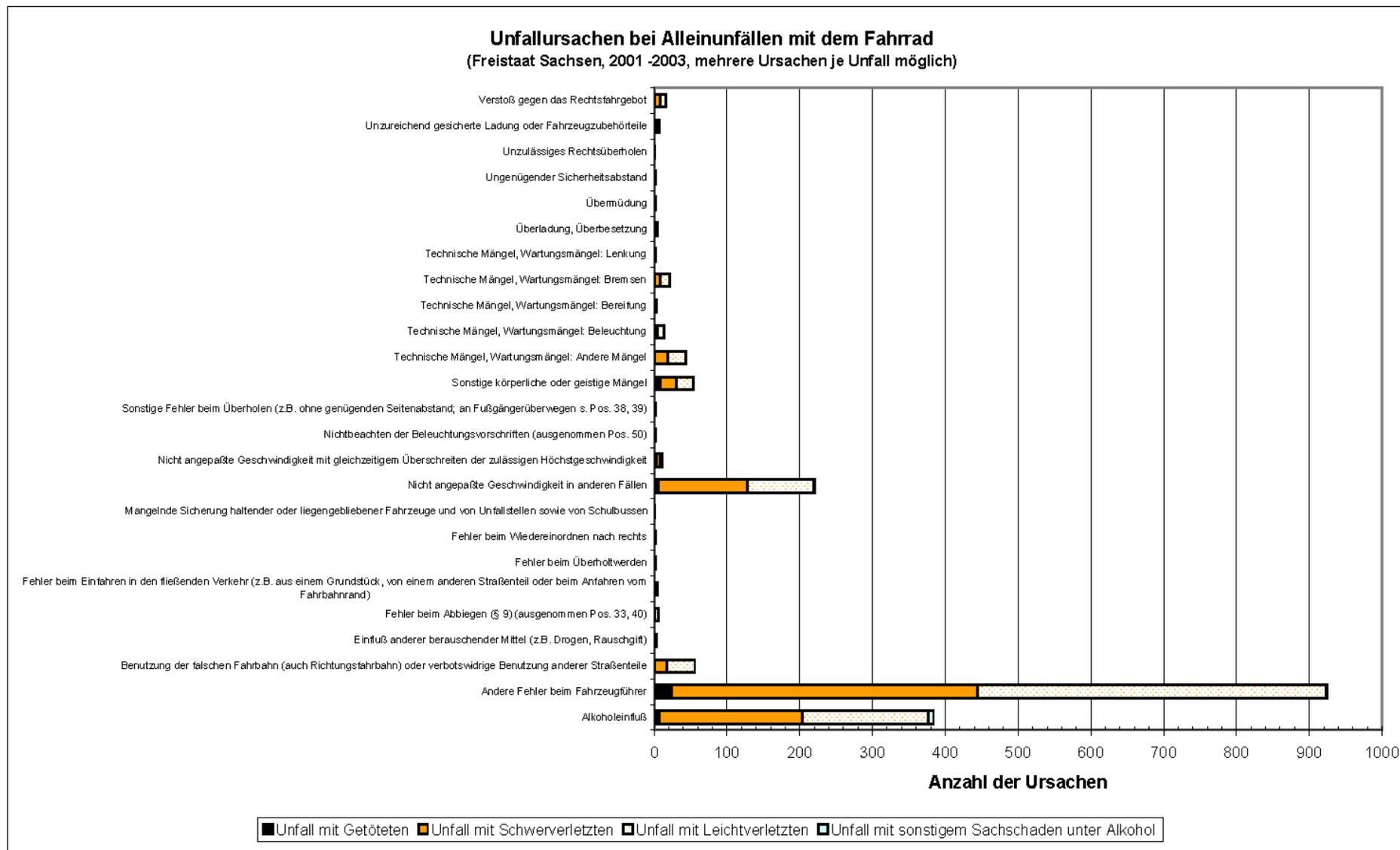


Abbildung 16: Unfallursachen bei Alleinunfällen. Quelle: ISUP, Radverkehrskonzeption für den Freistaat Sachsen, Zwischenbericht 2 vom 22.04.2004, Anlage 6.1.

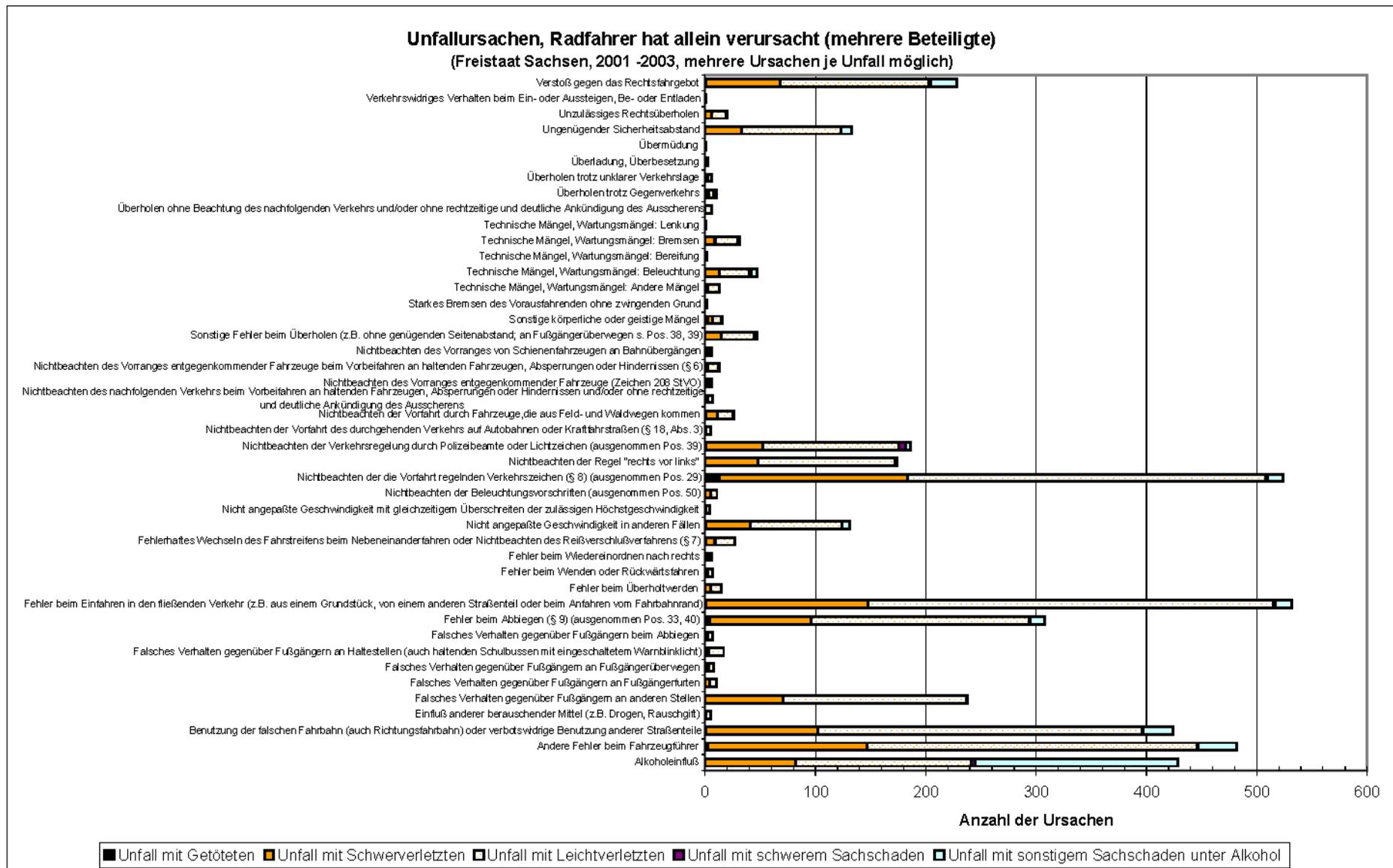


Abbildung 17: Unfallursachen, Radfahrer hat allein verursacht (mehrere Beteiligte). Quelle: ISUP, Radverkehrskonzeption für den Freistaat Sachsen, Zwischenbericht 2 vom 22.04.2004, Anlage 6.2.

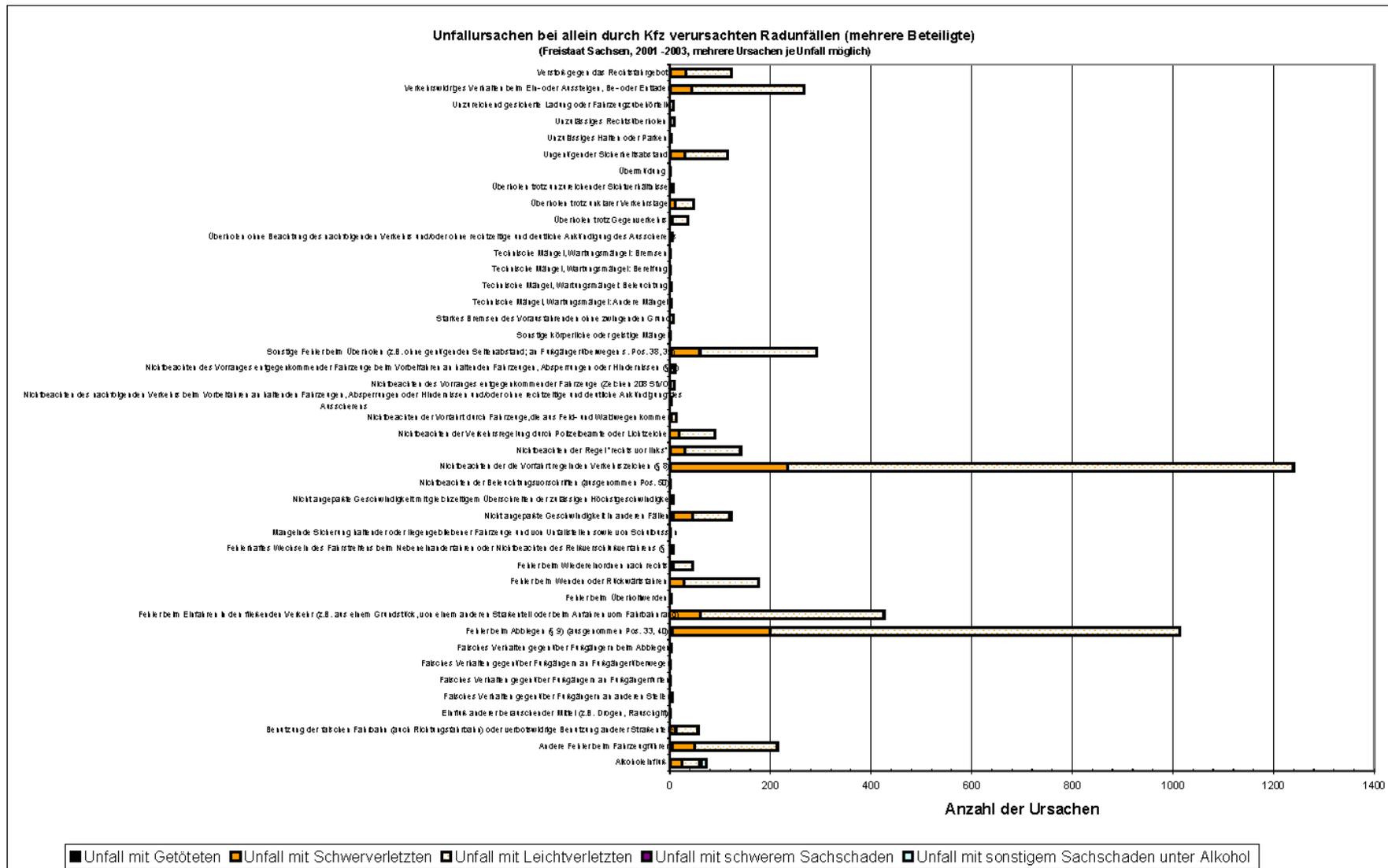


Abbildung 18: Unfallursachen bei allein durch Kfz verursachten Radunfällen. Quelle: ISUP, Radverkehrskonzeption für den Freistaat Sachsen, Zwischenbericht 2 vom 22.04.2004, Anlage 6.2.

Fazit

- In Sachsen ist die Zahl der Radverkehrsunfälle mit Personenschaden seit 1990 ständig gestiegen; die Zahlen von Schwerverletzten und Getöteten weisen seit 2000 eine sinkende Tendenz auf.
- Je höher der Radverkehrsanteil, desto höher sind in der Regel die absoluten Radunfallzahlen. Allerdings sinkt bei höherem Radverkehrsanteil das durchschnittliche Risiko für den einzelnen Radfahrer.
- 14 % der Unfälle sind Alleinunfälle (Fahrradfahrer verunglückt, ohne dass ein weiterer Verkehrsteilnehmer beteiligt ist).
- 54 % der Unfälle mit einem Verursacher sind von Kfz-Lenkern verursacht, 43 % vom Radfahrer. Auch bei zwei Verursachern dominiert der „klassische“ Konflikt zwischen Kfz und Rad. Unfälle zwischen Radfahrern oder zwischen Radfahrern und Fußgängern sind zumindest in der polizeilichen Unfallstatistik selten.
- In Sachsen ist bei den verunglückten Radfahrer eine Spitze im Alter zwischen 12 und 18, eine leichte Delle im Alter zwischen 18 und 25 und danach eine relativ gleichmäßige Verteilung über die Altersklassen festzustellen. Auffällig ist die Konzentration von tödlichen Radunfällen auf die Altersklassen über 35 Jahre.
- Weniger als 10 % aller Unfälle passieren außerorts. Allerdings ist dort die Unfallschwere überdurchschnittlich. Das bedeutet, dass – bei aller Notwendigkeit, Außerortsstraßen mit Radwegen auszustatten – Sicherheitsmaßnahmen vor allem in Innerortslagen notwendig sind.
- Fast die Hälfte aller Radunfälle sind Zusammenstöße zwischen Fahrzeugen beim Einbiegen bzw. Kreuzen.
- Folgende Fehler machen Radfahrer: Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr, Nichtbeachten der Vorfahrt, Andere Fehler beim Fahrzeugführer, Alkoholeinfluss, Benutzung der falschen Fahrbahn oder verbotswidrige Benutzung anderer Straßenteile.
- Bei durch Kfz verursachten/ mitverursachten Unfällen ist bei der Hälfte der Unfälle Nichtbeachten der Vorfahrt und Fehler beim Abbiegen die Ursache.
- Unfallursachen wie widrige Straßen- oder Witterungsverhältnisse spielen beim Radverkehr mit ca. 1 % eine marginale Rolle.

4. Unfallsituation am Beispiel der Polizeidirektionen Pirna und Dresden

4.1 Unfallsituation am Beispiel der Polizeidirektion Pirna

Der Bereich der Polizeidirektion Pirna¹¹ umfasst die beiden Landkreise Sächsische Schweiz und Weißeritzkreis. Der Direktionsbereich wurde ausgesucht, um die Unfallsituation im ländlichen Bereich und in Mittelstädten, hier die Städte Freital, Heidenau und Pirna darzustellen.

¹¹ Die nachfolgenden Aussagen beziehen sich auf den Direktionsbezirk im September 2004. Im Januar 2005 wurde die Anzahl der sächsischen Polizeidirektionen von 13 auf 7 reduziert.

Insgesamt ereigneten sich in den Jahren 2001, 2002 und 2003 jährlich rund 280 polizeilich registrierte Radunfälle im Direktionsbereich. Bereits oben wurde darauf hingewiesen, daß die polizeilich registrierten Unfälle bei weitem nicht alle Radunfälle widerspiegeln. In einer Untersuchung aus den 90er Jahren¹² wurden folgende Dunkelziffern beim Vergleich der polizeilichen Unfallstatistik mit Befragungen und Meldungen von Krankenhäusern ermittelt:

Unfallgegner	Dunkelziffer Radfahrer
Alleinunfall	98,6 %
Fußgänger/ Fahrrad	97,3 %
Pkw/ Kombi	82,2 %
Objekt/ abgest. Kfz	92,8 %
o. Angabe zum Gegner	85,9 %
Mittelwert	93,4 %

Tabelle 9: Dunkelzifferquoten.

Insbesondere Alleinunfälle oder Unfälle mit keinen oder nur leichten Verletzungsfolgen werden in der Regel nicht angezeigt.

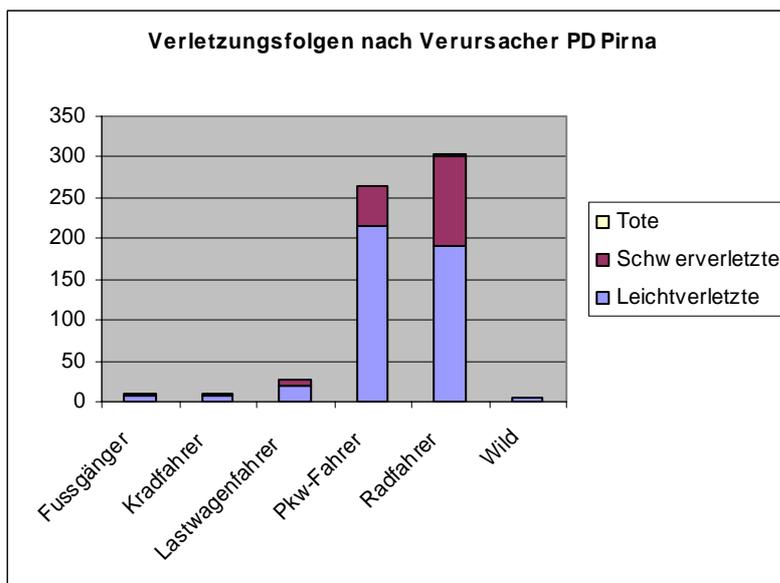


Abbildung 19: Verletzungsfolgen nach Verursacher PD Pirna. Quelle: Daten der PD Pirna Radunfälle 2001 bis 2003

Von diesen 838 Unfällen wurden 54 % durch Radfahrer, 39 % durch Pkw-Fahrer und 4 % durch Lkw-Fahrer verursacht. Fußgänger, Kradfahrer und Wild spielten mit 1 % eine untergeordnete Rolle als Unfallverursacher. Bedenklich ist, dass die von Radfahrern verursachten Unfälle – im Gegensatz zu bundesdeutschen und sachsenweiten Werten - im Durchschnitt schwerere Verletzungen nach sich zogen als Unfälle, die von Kfz-Führern verursacht wurden (siehe Abbildung 19).

Häufigster Unfalltyp ist sowohl bei Kfz- als auch bei von Radfahrern verursachten Unfällen Fehlverhalten an Knotenpunkten beim Einbiegen oder Kreuzen. Bei den Kfz-Führern ist der

¹² Hautzinger, H., Dunkelziffer bei Unfällen mit Personenschäden. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft M13, Bergisch-Gladbach, 1993.

zweithäufigste Unfalltyp ein Fehler beim Abbiegen. Bei den Radfahrern ging dagegen öfters etwas beim Fahren (Fahrnfall oder Unfall im Längsverkehr) „schief“.

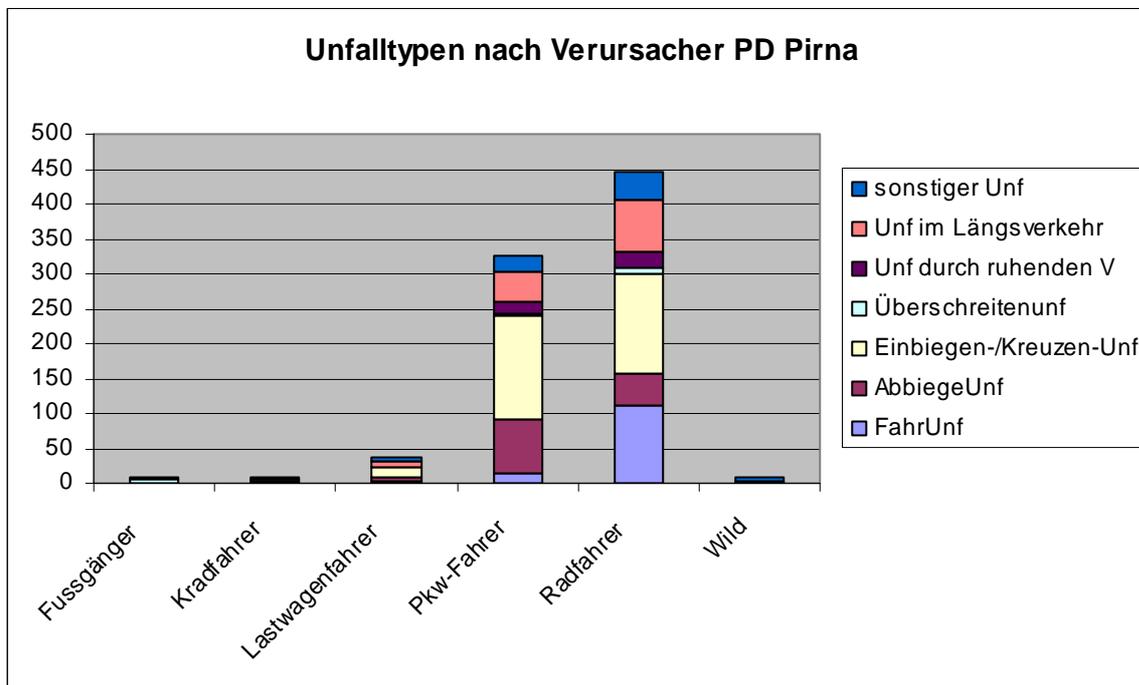


Abbildung 20: Unfalltypen nach Verursacher. Quelle: Daten der PD Pirna Radunfälle 2001 bis 2003

Räumlich konzentrieren sich die Unfälle sehr stark auf die Städte Heidenau (132 Unfälle), Pirna (262 Unfälle) und Freital (116 Unfälle). Insgesamt passieren 9 von 10 Unfällen innerorts. Bei den Außerorts-Unfällen sind durchschnittlich größere Unfallfolgen zu konstatieren.

Unfallkonzentrationen auf bestimmte Streckenabschnitte und Punkte sind kaum auszumachen. In Heidenau passierten ein Drittel aller Unfälle im Bereich der B 172, vorzugsweise beim Einbiegen, Kreuzen oder Abbiegen. Dies ist ein hoher Prozentsatz in Anbetracht der Tatsache, dass die B 172 bisher nicht als Radhaupttroute einzustufen ist.

In Pirna sind ebenfalls die B 172 (rund 13% aller Unfälle) und die Staatsstraßen 174 (10 % aller Unfälle) und S 173 auffällig, wobei berücksichtigt werden muss, dass die Straßen immer eine lange Strecke umfassen. Bei der S 174 passierten 7 Unfälle im Dreijahreszeitraum bei der Einfahrt im PEZ (Pirnaer Einkaufszentrum, Rottwerndorfer Str.). Da die Folgen der Unfälle nicht schwer waren, stellt diese keine Unfallkonzentration im Sinne der polizeilichen Definition dar, es ist aber zu vermuten, dass hier Sicherheitsmängel vorliegen.¹³

Von der Polizeidirektion wurde als Unfallschwerpunkt der Elbradweg genannt, was auf den ersten Blick befremdlich erscheinen mag, da er weitgehend autofrei ist. In den Jahren 2001 bis 2003 passierten 18 polizeilich registrierte Unfälle auf dem Elbradweg im Landkreis Sächsische Schweiz, dabei wurden 22 Personen verletzt, davon 10 schwer. 14 von 18 Unfällen wurden von Radfahrern verursacht, je zwei von Pkw-Fahrern und Fußgängern. Von der Polizei besonders kritisiert wurde die rücksichtslose Fahrweise mancher Radfahrer, die überhöht

¹³ Zur polizeilichen Definition von Unfallschwerpunkten siehe Kapitel 5.1

ten Geschwindigkeiten und dass teilweise Radfahrer Unfallflucht begangen. Die Unfallverursacher auf dem Elbradweg sind in der Regel im „besten“ Erwachsenenalter, also zwischen 25 und 65 Jahre, wo man keinen jugendlichen Leichtsinn mehr unterstellen kann. Die Situation auf dem Elbradweg erscheint dem befragten Polizeibeamten symptomatisch für das hiesige Verkehrsklima zu sein, in dem zum einen generell wenig Rücksicht genommen und viel anderweitiger Stress im Verkehr „ausgetobt“ wird und zum anderen Radfahrer meinen, sie könnten fahren, wie sie wollen.¹⁴ Als Unfallursache wurde vor allem die Kategorie „andere Ursache“ (d. h. nichts Konkretes) vermerkt. Einen Unfallschwerpunkt im Sinne der polizeilichen Unfallstatistik stellt der Elbradweg nicht dar.

In Freital ist die Hauptverkehrsstraße Dresdner Straße mit 29 % aller Radunfälle Schwerpunkt, wobei auch hier die große Länge (ca. 5 km) beachtet werden muss.

4.2 Unfallsituation in einer Großstadt – Beispiel Dresden

Insgesamt ereigneten sich im Bereich der Polizeidirektion Dresden in den Jahren 1999 bis 2003 jährlich zwischen 700 und 900 polizeilich registrierte Radunfälle. Rund drei Viertel aller dieser Unfälle zogen Verletzungsfolgen nach sich. Im Schnitt starben pro Jahr 2 Personen und wurden 125 Personen bei Unfällen mit Radverkehrsbeteiligung schwer verletzt (siehe Abbildung 21).

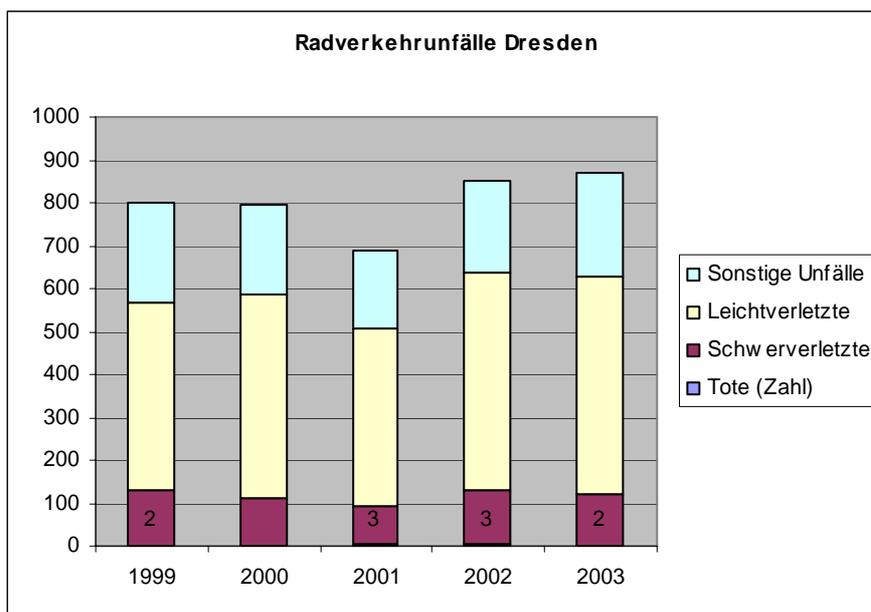


Abbildung 21: Folgen von Unfällen mit Radverkehrsbeteiligung PD Dresden 1999-2003. Quelle: Daten der PD Dresden

¹⁴ Gespräch mit Herrn Kontschake, PD Pirna am 01.09.2004

Unfallverursacher

50 % dieser Unfälle wurden von Pkw-Fahrern, 42 % von Radfahrern und 4 % von Lkw-Fahrern verursacht. Bus, Straßenbahn und Fußgänger sowie Besonderheiten wie Wild oder Straßenmängel spielen als Unfallverursacher keine nennenswerte Rolle (siehe Abbildung 22).

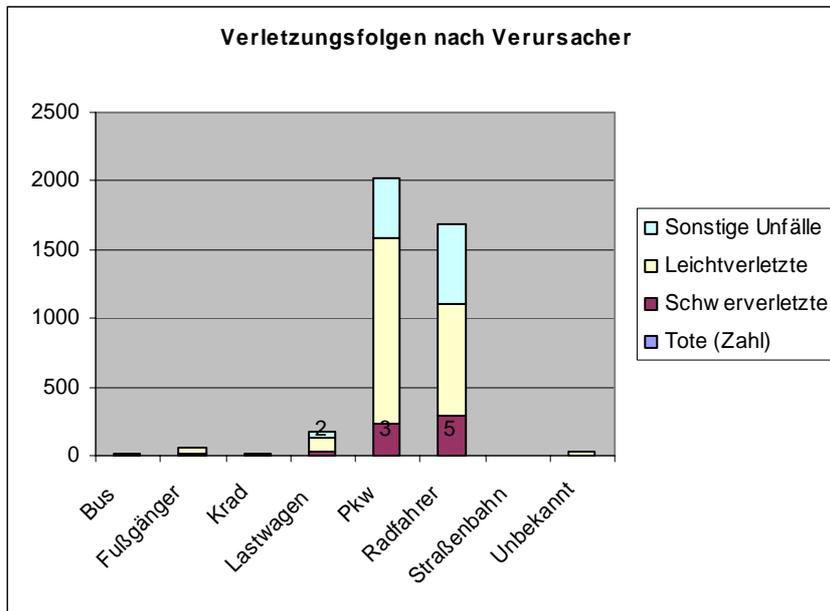


Abbildung 22: Unfallfolgen nach Unfallverursacher Radverkehrsunfälle Dresden 1999-2003. Quelle: Daten der PD Dresden

Unfalltypen und Unfallursachen

Bei den durch Radfahrer verursachten Unfällen spielen Vorfahrtsfehler (Einbiegen-/Kreuzen-Unfall), Unfälle im Längsverkehr und Fahrnfälle eine bedeutende Rolle. Bei den Kfz-Verursachern dominieren eindeutig Vorfahrtsunfälle und Abbiegeunfälle. Die beiden letztgenannten Kategorien sind häufig auf mangelhafte Sicht und/oder Sorgfalt beim Ab- oder Einbiegen zurückzuführen (siehe Abbildung 23).

Bei genauerer Betrachtung der Unfallursachen fällt auf, dass bei Radfahrern die häufigste Ursache „Anderer Fehler beim Fahrzeugführer“ ist. Dies liegt zum Beispiel vor, wenn der Radfahrer die Kontrolle über das Fahrzeug verliert, ohne dass Alkohol, Straßenverhältnisse etc. eine Rolle spielen. Weitere häufige Ursachen bei Radfahrern (absteigende Reihenfolge) sind:

- Einfahrt in fließenden Verkehr,
- falsche Benutzung von Straßenteilen,
- Mißachtung von Lichtzeichenanlagen und
- Vorfahrtsfehler.

Bei der falschen Benutzung von Straßenteilen ist sowohl das verbotswidrige Befahren von Gehwegen, Befahren von Radwegen in falscher Richtung als auch das Fahren auf der Fahrbahn trotz vorhandenem Radweg eingeschlossen.

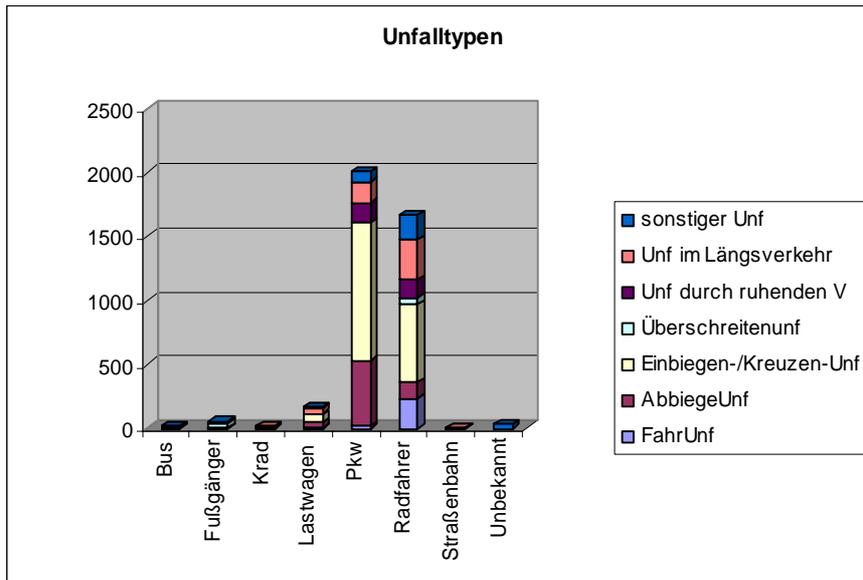


Abbildung 23: Unfalltypen bei Radverkehrsunfällen Dresden 1999-2003. Quelle: Daten der PD Dresden

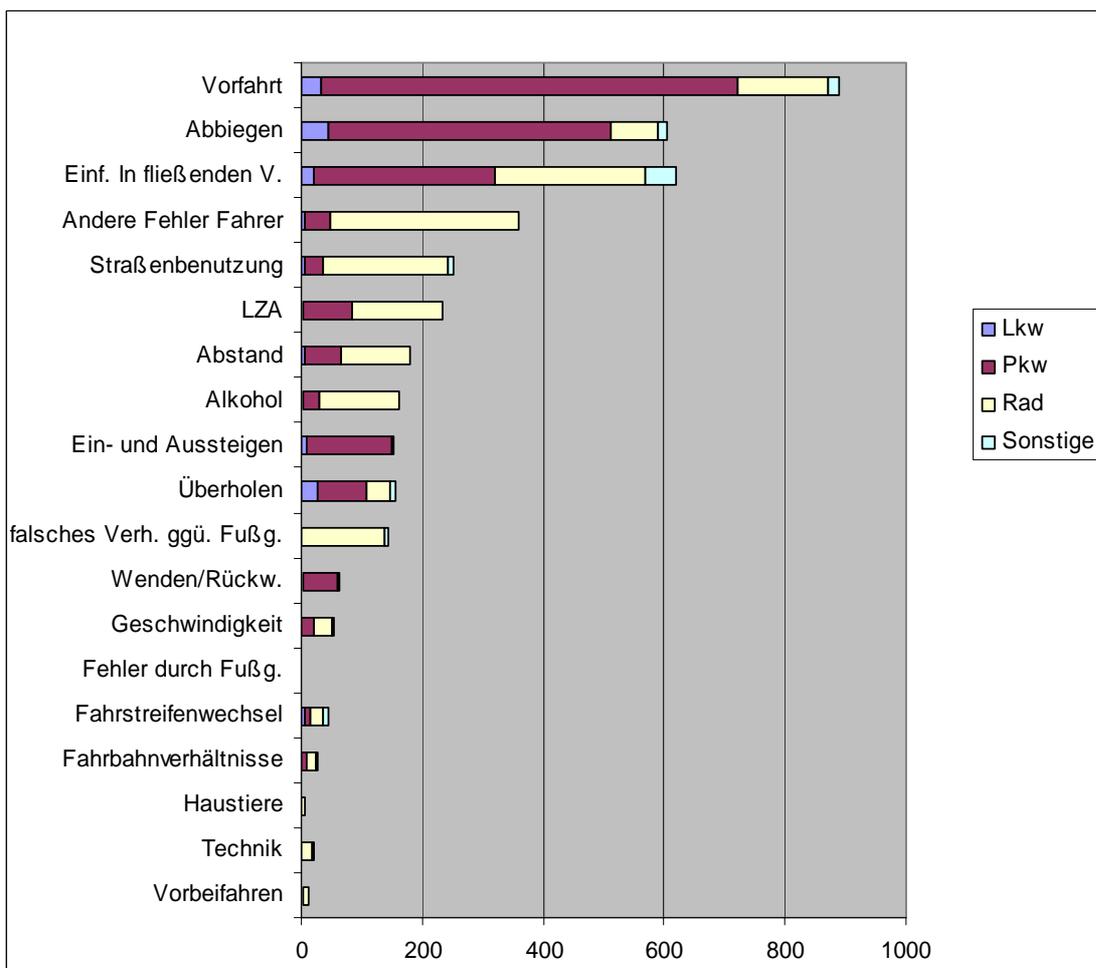


Abbildung 24: Unfallursachen Radverkehrsunfälle Dresden 1999-2003. Quelle: Daten der PD Dresden

Bei Kfz-Führern sind folgende Ursachen relevant (jeweils wieder absteigende Reihenfolge):

- Vorfahrtsfehler,
- Abbiegefehler,
- Einfahrt in fließenden Verkehr,
- Ein- und Aussteigen sowie
- Überholen.

Bei Lkw-Fahrern ist folgende Reihenfolge festzustellen:

- Fehler beim Abbiegen
- Vorfahrtsfehler,
- Überholen,
- Einfahrt in fließenden Verkehr,
- Ein- und Aussteigen.

Zeitliche Verteilung der Unfälle

Radverkehrsunfälle passieren vor allem unter der Woche. An den Wochenenden sind entweder weniger Radfahrer unterwegs oder weniger Kfz oder beide Verkehrsgruppen gehen miteinander rücksichtsvoller um. Tageszeitlich gibt es montags bis freitags eine kleine Spitze zwischen 6 und 8 Uhr sowie eine größere Spitze zwischen 16 und 19 Uhr. Dies deutet ebenfalls daraufhin, dass Radverkehr in Dresden eher Alltagsverkehr ist.

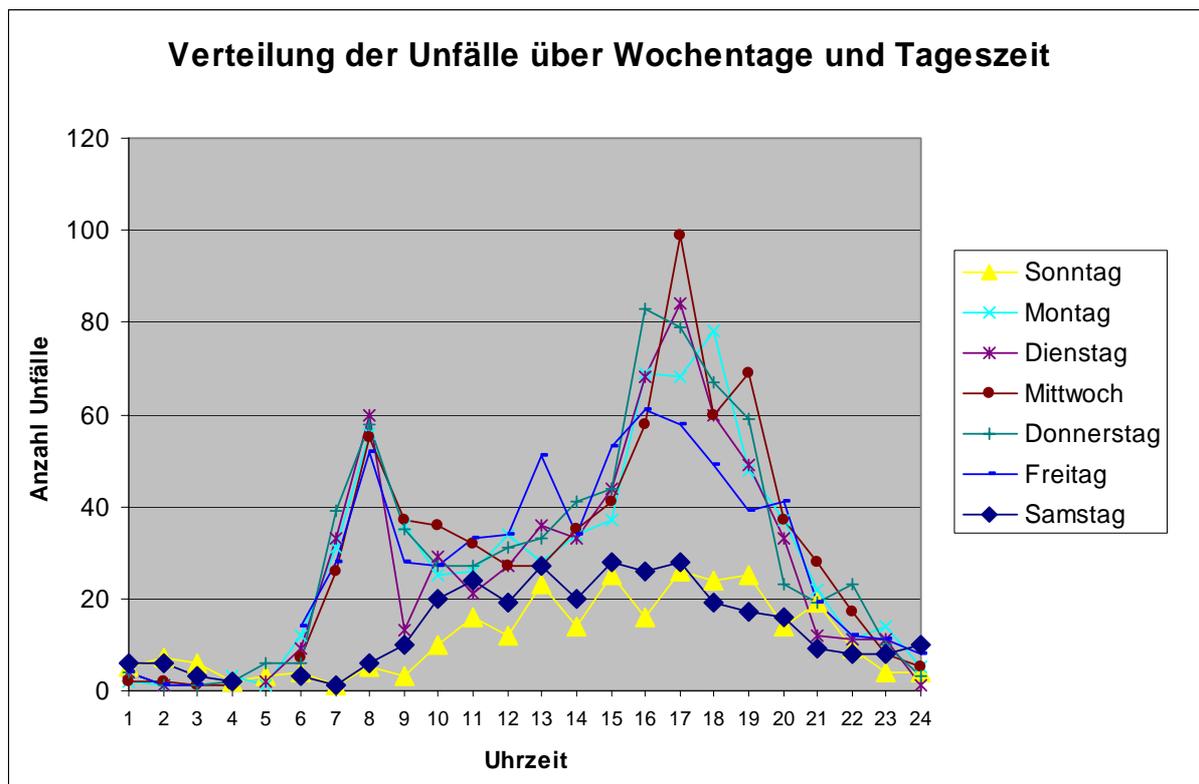


Abbildung 25: Verteilung der Radverkehrsunfälle über Wochentage und Tageszeit. Quelle: Daten der PD Dresden

Unfallschäden

Der durchschnittliche Sachschaden bei Radverkehrsunfällen ist in der Regel gering, weil oft nur das Fahrrad beschädigt ist. Er betrug in den Jahren 1999 bis 2003 in Dresden 875 Euro. Berechnet man hingegen die Personenschäden, wird deutlich, dass Radverkehrsunfälle keine Bagatelle sind. Pro Jahr entstehen in Dresden bei Unfällen mit Radfahrerbeteiligung 14 Mio Euro Personenschaden.¹⁵ Stellt man diesen Schäden die Investitionskosten für die Beseitigung von risikobehafteter Infrastruktur entgegen, so ist klar, dass aus volkswirtschaftlicher Sicht der derzeitige Zustand nicht haltbar ist. Stellt man auf die betriebswirtschaftliche Seite der Stadt ab, so trägt sie nicht den volkswirtschaftlichen Schaden bei Personenschäden, sehr wohl aber die Investitionskosten für Nachbesserungen und regelgerechte Ausbauten, wofür häufig Grunderwerb notwendig ist.

Räumliche Verteilung der Unfälle

Bei Auswertung der Unfallstatistik wird deutlich, dass es in Dresden Unfallopfersammelstellen und -strecken gibt.¹⁶ Dort treffen in der Regel hohe Radverkehrsbelegung und Mängel in der Infrastruktur zusammen. So entstehen 45 Unfälle an einem Knotenpunkt wohl nicht zufällig, sondern sind Ergebnis einer mangelhaften Gestaltung der Verkehrsanlage.

Straße	Unfälle pro Jahr und km ¹⁷	Streckencharakteristik	Unfallcharakteristik		
			Folgen	Typen	Verursacher
Nürnberger Straße	11	Tangentiale Hauptverkehrsstraße, 4 streifig ohne Mittelstreifen Zubringer zur Uni straßenbegleitender Radweg Anfang der 90er Jahre saniert/ausgebaut DTV 45.000	5 SV, 52 LV	überwiegend Einbiegen-/Kreuzen-Unfälle, schwächer Abbiegeunfälle; Durch Rad verursachte Unfälle vielfach falsches Verhalten gegenüber Fußgängern	84 % Kfz, 13 % Rad
Budapester Straße	9	Radiale Hauptverkehrsstraße vom Stadtzentrum zur Nürnberger Straße Getrennte Geh- und Radwege aus den 50er/60er Jahren DTV 24.000 bis 34.000	2 Tote, 10 SV, 54 LV	überwiegend Einbiegen-/Kreuzen-Unfälle, schwächer Abbiegeunfälle; Durch Rad verursachte Unfälle: Benutzung falscher Fahrbahnteile, Fehler beim Einfädeln	79 % Kfz, 21 % Rad
Großenhainer Straße zwischen Großenhainer Platz und Hubertusplatz	9	Radiale Hauptverkehrsstraße zwischen Stadtzentrum und Autobahn, teilweise Geschäftsstraße DTV 17.000 bis 25.000	12 SV, 64 LV	Einbiegen-/Kreuzen-Unfälle und Abbiege-Unf.	74 % Kfz, 24 % Rad
Kesselsdorfer Straße zwischen J.-Vahlteich-Straße und Löbtauer Straße	8	Radiale Hauptverkehrsstraße ¹⁸ ; Hauptgeschäftsstraße beidseits getrennte Geh- und Radwege, in den 80er Jahren gebaut DTV 16.000 bis 25.000	2 Tote, 8 SV, 44 LV	Vorwiegend Abbiege-Unfälle (47 %) und Einbiegen-Kreuzen-Unfälle (29 %)	74 % Kfz, 24% Rad

¹⁵ Berechnet mit den durchschnittlichen Kostensätzen für Personenschäden 2002 der Bundesanstalt für Straßenwesen

¹⁶ Zur polizeilichen Definition von Unfallschwerpunkten siehe Kapitel 5.1

¹⁷ inklusive der Unfälle an den Knotenpunkten

Straße	Unfälle pro Jahr und km ¹⁷	Streckencharakteristik	Unfallcharakteristik		
			Folgen	Typen	Verursacher
Wilsdruffer Straße	7	Hauptverkehrsstraße, die das Stadtzentrum durchschneidet Beidseits Radfahrstreifen ohne Distanz zum Parkstreifen und wenig gesicherten Enden DTV 21.000	2 SV, 19 LV	Unfälle mit ruhendem Verkehr und im Längsverkehr, Fußgänger-Überschreiten- Unfälle	50 % Kfz, 37 % Rad
St. Petersburger Str.	7	Hauptverkehrsstraße am Rande der Innenstadt; In Süd-Nord-Richtung wechselnde RF-Führung (Radfahrstreifen, Fahrbahn, Rad-Gehweg), in Süd-Nord-Richtung nur auf Teilstück Radfahrstreifen DTV 26.000 bis 59.000	13 SV, 28 LV	vorwiegend Einbiegen-/Kreuzen-Unfälle und Unfälle im Längsverkehr	46 % Kfz, 50 % Rad
Königsbrücker Straße zwischen Albertplatz und Stauffenbergallee	7	Radiale Hauptverkehrsstraße (B 97), Hauptgeschäftsstraße; auf Teilstück Rad-Gehweg mit erheblichen Mängeln DTV 22.000 bis 28.000	5 SV, 25 LV	überwiegend Einbiegen-/Kreuzen-/Abbiege-Unfälle	64 % Kfz, 36 % Rad
Zellescher Weg	6	Tangentiale Hauptverkehrsstraße (Verlängerung der Nürnberger Straße); Führt an Uni-Gelände vorbei; beidseits getrennte Geh- und Radwege DTV 34.000	4 SV, 15 LV	50 % Einbiegen-/Kreuzen-/Abbiegeunfälle; Durch Rad verursachte Unfälle: unterschiedliche Ursachen	37 % Kfz, 56 % Rad
Alaunstraße	6	Sammelstraße im Gründerzeitviertel 1994 als Art Fahrradstraße beschildert Tempo 30-Zone starke Flächenkonkurrenz der einzelnen Verkehrsorten (Minimalmaße) DTV 1.800 bis 2.900	4 SV, 11 LV	häufig Unfälle mit ruhendem Verkehr	34 % Kfz, 50 % Rad

Tabelle 10: Unfallhäufungsstraßen in Dresden. Quelle: Daten der PD Dresden

Unfallhäufungsstellen

Erfahrungsgemäß passieren viele Radverkehrsunfälle nicht auf der Strecke, sondern an Knotenpunkten. Spitzenreiter ist hier die Kreuzung Sachsenplatz/ Florian-Geyer-Straße mit 45 Radverkehrsunfällen in fünf Jahren. Bei der Betrachtung der Knotenpunkte wurde vergleichend eine ältere Untersuchung herangezogen, die das Unfallgeschehen in den Jahren 1994 bis 1996 untersuchte (siehe Fußnote 19).

¹⁸ Parallel gebaute HVS (Coventrystraße) soll Verkehrsberuhigung auf der Kesselsdorfer Str. ermöglichen. Die Coventrystraße ist bereits seit 1993 in Teilbereichen und seit 2003 in voller Länge verkehrswirksam. Bisher wurden aber keine Umbaumaßnahmen oder Geschwindigkeitsbeschränkungen auf der Kesselsdorfer Straße vorgenommen.

Knotenpunkt	Unfälle von 1999-2003	Folgen	Anmerkungen	Auffällig 1994-1996 ¹⁹
Sachsenplatz/ Florian-Geyer-Straße	45	7 SV, 34 LV	Radfahrfurt abgesetzt bzw. verschwenkt	ja
Ammonstraße/ Budapest Straße	23	2 Tote, 3 SV, 18 LV	Teilplanfreier Knotenpunkt	nein
Schweriner Straße/ H.- Lindner-Straße	23	2 SV, 18 LV	Weniger hohes, aber immer noch hohes Unfall-Level nach Markierung eines Radfahrstreifens	ja
Marienbrücke/ Devrientstraße	20	17 LV		nein
Nürnberger Str./ Liebigstraße	17	1 SV, 14 LV	Rückstaubereich der LSA Nürnberger Platz	ja
Albertplatz	15	1 SV, 11 LV	Anstieg von Unfallzahlen nach Verlagerung des Radverkehrs in den Seitenbereich 2002	ja
Nürnberger Platz	15	1 SV, 11 LV	LSA	ja
Pestalozziplatz	15	4 SV, 9 LV	LSA	ja
Budapester Str./ Schweizer Str.	14	11 LV		nein
Hubertusplatz	14	3 SV, 11 LV	LSA	nein
Schlesischer Platz	13	1 SV, 7 LV	LSA; Anstieg von Unfallzahlen nach Umbau	nein
Nürnberger Straße/ Hohe Straße	12	1 SV, 9 LV		ja
Budapester Str./ Josephinen- straße	11	6 SV, 4 LV	LSA	nein
Güntzstraße/ Dürerstraße	11	3 SV, 6 LV	Fehlende Querungsmöglichkeit von Güntzstrasse zur Radroute Dürerstraße	ja
Postplatz	11	2 SV, 9 LV	Wird 2005 umgebaut	nein
Rathenauplatz	11	2 SV, 7 LV	LSA	ja
Friedrich-List-Platz	11	1 SV, 6 LV	LSA; In den letzten Jahren umgebaut	nein

Tabelle 11: Unfallhäufungsstellen in Dresden. Quelle: Daten der PD Dresden

Wie man deutlich sieht, sind sowohl Knotenpunkte mit als auch ohne LSA Unfallschwerpunkte. Knotenpunkte ohne LSA sind häufig unfallträchtig, wenn sie im Rückstaubereich von anderen Knotenpunkten liegen (z. B. Nürnberger Straße/Liebigstraße) und/ oder wenn fehlende Querungshilfen Radfahrer zu Linksfahren verleiten (Nürnberger Straße/ Hohe Straße). Die Hälfte der konfliktreichen Knotenpunkte war auch schon vor sieben Jahren Unfallschwerpunkt. In den meisten Fällen wurden keine Veränderungen an diesen Knotenpunkten vorgenommen. Bedenklich stimmt, dass etliche in den letzten Jahren umgebaute Knotenpunkte neu in der „Hitliste“ sind, d. h. dort passieren nach Umbaumaßnahmen mehr Unfälle als zuvor.

Aber auch an Stellen außerhalb von Knotenpunkten häufen sich Radverkehrsunfälle, z. B. an Tankstellen. Jeder 50. Radverkehrsunfall erfolgte bei der Ein- oder Ausfahrt einer Tankstelle in Dresden. Auch wenn man in Rechnung stellt, dass dies Grundstücke mit regem Verkehr sind, so machen die Häufungen an bestimmten Tankstellen deutlich, dass hier bei Neubau hohe Sorgfalt bzw. Nachbesserungen bei bestehenden Anlagen notwendig sind. Besonders auffällig waren die Tankstellen Shell auf der Leipziger Straße und Aral auf der Meißner Landstraße mit jeweils 8 Unfällen, sowie Aral auf der Königsbrücker Straße und Elf auf der Grundstraße mit jeweils 7 Unfällen.

¹⁹ Quelle: Büro SVU und ISUP GmbH (im Auftrag der Landeshauptstadt Dresden), Radverkehrsnetzplanung - Großräumiges Haupttroutennetz, Ergebnisbericht, Dresden 1997.

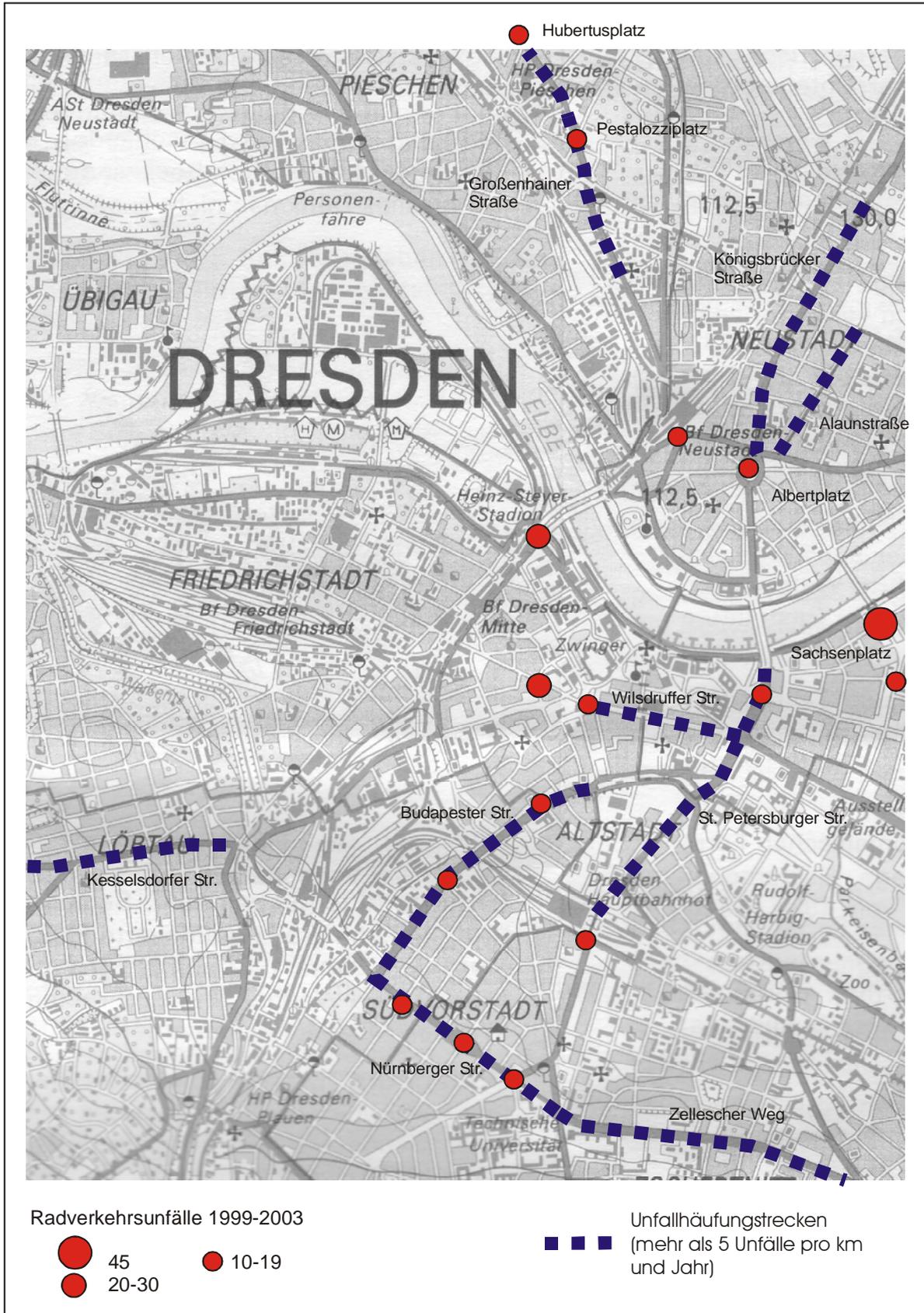


Abbildung 26: Unfallhäufungstrecken und -straßen Radverkehr Dresden

Unfälle auf Gehwegen und Radwegen

In der Dresdner Unfallstatistik ist teilweise eingetragen, ob es sich um einen Unfall auf einem Gehweg, einem Radweg oder an einer LSA mit Grünpfeil handelt. Allerdings tauchen gleiche Unfallortbezeichnungen manchmal mit und manchmal ohne diese Zusätze auf, so dass nicht ganz klar ist, ob die Eintragungen in diesem Punkt vollständig sind.

Tabelle 12 zeigt den Anteil an der Gesamtzahl der Unfälle der jeweiligen Verursachergruppe. Ungefähr jeder dritte Radunfall, bei dem der Kfz-Lenker Hauptverursacher war, passierte auf Radwegen. Jeweils jeder fünfte Unfall, der von Radfahrern hauptsächlich verursacht wurde, erfolgte auf Radwegen bzw. Gehwegen. Dies dokumentiert die Gefahren im Seitenbereich, der sich viele Radfahrer und andere Verkehrsteilnehmer nicht bewußt sind.

	Anteil der Unfälle auf Radwegen an allen Unfällen der jeweiligen Verursachergruppe	Anteil der Unfälle auf Gehwegen an allen Unfällen der jeweiligen Verursachergruppe	Anteil der Unfälle außerhalb von Geh- und Radwegen an allen Unfällen der Verursachergruppe
Unfallverursacher Rad	17 %	21 %	62 %
Unfallverursacher Pkw	33 %	19 %	48 %
Unfallverursacher Krad, Bus, Lkw	27 %	16 %	57 %

Tabelle 12: Unfälle auf Gehwegen und Radwegen in Dresden. Quelle: Daten der PD Dresden

Schon seit längerem ist aus der Unfallforschung bekannt, dass Zwei-Richtungs-Radwege mit besonderen Risiken behaftet sind. Nicht zuletzt deshalb wurden 1997 verschärfte Bedingungen für die Anordnung solcher Wege erlassen. Gleiches gilt für die Führung auf Gehwegen mit „Gehweg Radfahrer frei“. Diese Führungsart wurde in den letzten Jahren zunehmend auch bei Umbau von Straßen eingerichtet. Viele Radfahrer fühlen sich dort subjektiv sicher, was sie aber oft objektiv nicht sind. So rechnen Fahrzeugführer, welche in oder aus Grundstücken einbiegen, häufig nicht mit Radfahrern auf dem Gehweg.

Verkehrsteilnahme und Unfallgeschehen – Beispiel Kinder und Jugendliche

Wie schon oben vermerkt, gibt es eine hohe Dunkelziffer bei Radverkehrsunfällen. Hinzu kommt, dass selten Daten zur Radfahrfrequenz von Teilgruppen oder von Teilabschnitten des Radverkehrsnetzes vorliegen. Angaben zum Unfallgeschehen sind letztlich aber nur dann richtig interpretierbar, wenn man weiß, mit welcher Intensität eine Teilgruppe die jeweilige Tätigkeit ausübt. So sind beispielsweise Jungen durchschnittlich häufiger und länger mit dem Rad unterwegs als Mädchen. Unter anderem deshalb liegen auch die Unfallzahlen bei Jungen höher.

Im Rahmen einer Teilstudie des Public-Health-Projektes der WHO „Unfälle von Kindern und Jugendlichen“ wurden in Dresden 2660 Kinder im Alter zwischen 6 und 18 Jahren zu ihren Lebens- und Wohnbedingungen, Spiel- und Freizeitverhalten, zu individuellen Risiken und zum Unfallgeschehen befragt.

Die von Kindern im Alter von 6 bis 14 Jahre mit Abstand am häufigsten genannte Freizeittätigkeit ist das Radfahren. Fast alle befragten Kinder nannten diese Tätigkeit. Mit deutlichem Abstand folgen bei den Mädchen Inline-Skaten und bei den Jungen Fußball.

	Beliebteste Freizeittätigkeit ²⁰ : Radfahren (%)	Zweit beliebteste Freizeittätigkeit (%)
Mädchen 6-14	87,9	64,9 (Inlineskaten)
Jungen 6-14	92,1	67,4 (Fußball)
Jugendliche, weiblich 15-18	74,0	49,2 (Schwimmen)
Jugendliche, männlich 15-18	84,5	50,7 (Fußball)

Tabelle 13: Häufigkeit sportlicher Freizeitaktivitäten von Kindern und Jugendlichen. Datenquelle: Gruner/Richter in „Unfälle von Kindern und Jugendlichen“, Regensburg 2000, S. 19f.

Wenn die Kinder und Jugendlichen in den letzten drei Jahren einen Unfall oder mehrere Unfälle hatten, der medizinisch behandelt werden musste, wurden die Eltern bzw. die Jugendlichen um nähere Angaben zu dem Unfall gebeten. Insgesamt gaben ca. 10 % aller Kinder an, im Jahr 1998 verunfallt zu sein, ca. 18 % der befragten Kinder hatten einen oder mehrere Unfälle im Dreijahreszeitraum.

Die aus anderen Untersuchungen höhere Unfallhäufigkeit bei Jungen wurde – wenn auch schwächer als sonst – bestätigt. Bei Jugendlichen waren kaum Unterschiede zwischen den Geschlechtern zu konstatieren.

	Kinder	Jugendliche
weiblich	14,3	18,4
männlich	20,6	20,1

Tabelle 14: Anteil von verunfallten Kindern und Jugendliche an der Gesamtgruppe. Datenquelle: Gruner/Richter in „Unfälle von Kindern und Jugendlichen“, Regensburg 2000, S. 21.

Verunfallte Kinder wohnen signifikant häufiger in einer Wohngegend mit eher durchschnittlichem bis wenigem Verkehr. Bei Jugendlichen zeigt sich kein Zusammenhang zwischen Verunfallungsrisiko und Verkehrsstärke im Wohnumfeld.

In Deutschland verunglückten 1998 ca. 2 Mio Kinder und Jugendliche im Alter zwischen 6 und unter 18 Jahren²¹. Dabei stellen die Verkehrsunfälle nur einen geringen Anteil mit 4 %, wobei hier oft die schwersten Verletzungen auftreten. Die meisten Unfälle passieren in der Schule²² (62 %), in der Freizeit (23 %) und im Haus (12%). Das ist die offizielle Statistik. Ein anderes Bild ergab sich bei der Dresdner Schulstichprobe. Hier passierten 41 % in der Schule, 47 % in der Freizeit, im Haus 4 % und im Verkehr 8%. Dies bestätigt die Vermutung, dass in der Schule jeder medizinisch behandelte Unfall an die Unfallkasse gemeldet wird, während es für Unfälle in der Freizeit keine solche Meldepflicht und damit eine hohe Dunkelziffer gibt.

²⁰ In den % Angaben wurden zusammengefasst: (fast) täglich, mehrmals in der Woche, 1x in der Woche oder seltener

²¹ nach Statistisches Bundesamt 1999, in Gruner/Richter in „Unfälle von Kindern und Jugendlichen“, Regensburg 2000, S. 26f.

²² Schulwegunfälle werden unter Verkehrsunfälle gerechnet

Betrachtet man die Spiel- und Sportunfälle, so fällt auf, dass Radfahren ein durchschnittliches Unfallrisiko mit sich bringt, während Reiten, Snowboarden, Handballspiele und Fußball ein überdurchschnittliches Unfallrisiko aufweisen.

Im Straßenverkehr weist allerdings das Fahrrad einen überdurchschnittlichen Risikofaktor für Kinder und Jugendliche der Dresdner Stichprobe auf.

Verkehrsteilnahmeart	Anteil (%) an Verkehrsteilnahme	Anteil (%) am Unfallgeschehen	Risikofaktor
Radfahrer	24,1	51,4	2,13
Fußgänger	32,5	31,4	0,97
Mitfahrer im Pkw	29,1	11,4	0,39
Fahrgast in Bahn/Bus	14,2	0	-
sonstiger	0	5,7	-
Gesamt	100,0	100,0	

Tabelle 15: Unfallrisiko und Verkehrsteilnahmeart (Kinder). Quelle: Gruner/ Richter in „Unfälle von Kindern und Jugendlichen“, Regensburg 2000, S. 33.

Verkehrsteilnahmeart	Anteil (%) an Verkehrsteilnahme	Anteil (%) am Unfallgeschehen	Risikofaktor
Mopedfahrer	3,5	33,3	9,51
Radfahrer	21,5	37,5	1,74
Fußgänger	26,4	16,7	0,63
Mitfahrer im Pkw	27,9	12,5	0,45
Fahrgast in Bahn/Bus	20,7	0	-
Gesamt	100,0	100,0	

Tabelle 16: Unfallrisiko und Verkehrsteilnahmeart (Jugendliche). Quelle: Gruner/ Richter in „Unfälle von Kindern und Jugendlichen“, Regensburg 2000, S. 34.

Fazit

- Im Bereich der Polizeidirektion Pirna sind keine Unfallophäufungsstellen festzustellen. Insgesamt konzentrieren sich die Unfälle vor allem auf die Mittelstädte Pirna, Heidenau und Freital.
- Die vorherrschenden Unfallkonstellationen im Pirnaer und Dresdner Raum sind analog den sächsischen und bundesdeutschen Werten Zusammenstöße zwischen Kfz und Rad an Kreuzungen und Einmündungen.
- Jährlich entstehen bei Radunfällen in Dresden 14 Mio € Personenschäden.
- In Dresden häufen sich Unfälle entlang bestimmter Strecken und Knotenpunkte. Dort treffen in der Regel hohe Radverkehrsbelegung und Mängel in der Infrastruktur zusammen. Die Strecken sind in der Regel mit Radverkehrsanlagen ausgestattet. Allerdings gibt es sowohl Straßenabschnitte mit Radverkehrsanlagen, welche keine erhöhten Unfallzahlen aufweisen (z. B. Dohnaer Straße) als auch Straßen ohne Radverkehrsanlagen, auf denen viele Radunfälle passieren (z. B. Königsbrücker Straße zwischen Albertplatz und Bischofsweg).
- Bei den Knotenpunkten sind sowohl mit LSA ausgestattete als auch solche ohne LSA Unfallschwerpunkte. Knotenpunkte ohne LSA sind häufig unfallträchtig, wenn sie im Rückstaubereich von anderen Knotenpunkten liegen und/ oder wenn fehlende Querungshilfen Radfahrer zur Benutzung der falschen Radwegseite verleiten.

- Auffällig sind auch Grundstückseinfahrten von Tankstellen und Einkaufszentren.
- Jeder dritte vom Kfz-Führer verursachte Radunfall ereilte einen auf einem Radweg fahrenden Radfahrer.

5. Institutionen und Akteure im Bereich Unfallbearbeitung und –forschung

5.1 Polizei

Die Polizei ist neben der Unfallaufnahme auch für das Anlegen und Auswerten der Unfallstatistik zuständig.

Systematik der Unfallstatistik

Die Unfälle werden nach einem bundeseinheitlichen System kategorisiert. Man unterscheidet folgende Unfalltypen:

Unfalltyp	Vorgang
Fahrerunfall	Unfall kommt zustande, weil der Fahrer infolge Fehleinschätzung des Straßenverlaufs und der- verhältnisse die Kontrolle über das Fahrzeug verliert, ohne dass dabei Wild, Hindernisse auf der Fahrbahn oder plötzliches körperliches Unvermögen eine Rolle spielen
Abbiegeunfall	Unfall infolge eines Konfliktes zwischen einem Abbieger und einem aus gleicher oder entgegengesetzter Richtung kommenden Verkehrsteilnehmer an Kreuzungen, Einmündungen oder Ausfahrten
Einbiegen / Kreuzen-Unfall	Unfall infolge eines Konfliktes zwischen einem einbiegenden oder kreuzenden Wartepflichtigen und einem Vorfahrtberechtigten an Kreuzungen, Einmündungen oder Ausfahrten
Überschreitenunfall	Unfall infolge eines Konfliktes zwischen Fahrzeug und einem die Fahrbahn überschreitenden Fußgänger – sofern das Fahrzeug nicht soeben abgebogen ist und sofern der Fußgänger nicht in Längsrichtung ging
Unfall durch ruhenden Verkehr	Unfall infolge eines Konfliktes zwischen einem fließenden und einem haltenden/ parkenden Fahrzeug bzw. Fahrmanöver im Zusammenhang mit Parken/Halten
Unfall im Längsverkehr	Unfall infolge eines Konfliktes zwischen Verkehrsteilnehmern, die sich in gleicher oder entgegengesetzter Richtung bewegen – sofern dieser Konflikt nicht einem anderen Unfalltyp entspricht
Sonstiger Unfall	Alle Unfälle, die keinem anderen Unfalltyp zuzuordnen sind. Beispiele: Wenden, Rückwärtsfahren, Parker untereinander, Hindernis oder Tier auf der Fahrbahn, plötzlicher technischer Fahrzeugdefekt

Tabelle 17: Unfalltypen (nach Hülsen, Horst: Unfälle mit Radfahrern in Bayern, Köln 1993, S. 51 f. und FGSV, Empfehlung für das Sicherheitsaudit von Straßen, Ausgabe 2002, Blatt 8)

Unfallauswertung

Bisher erfolgte die Erstellung der Unfallstatistik und –auswertung über Excel-Dateien und mittels der seit langem eingeführten standardisierten Unfallsteckkarten.

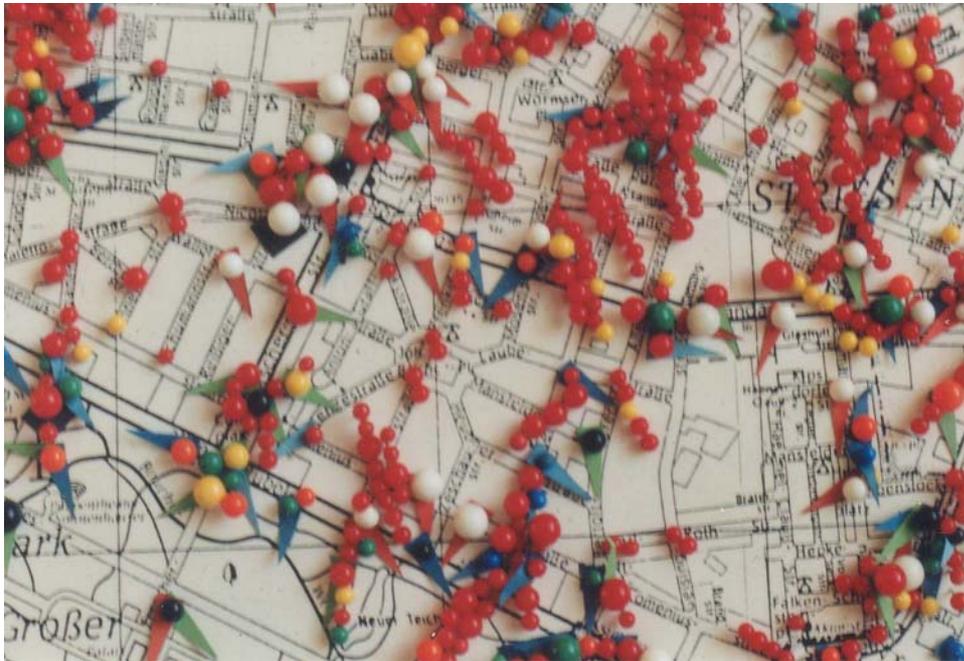


Abbildung 27: Ausschnitt aus einer Unfallsteckkarte Stadtgebiet Dresden.

In der Unfallsteckkarte sind alle Unfälle mit Radfahrerbeteiligung mit einem grünen Fähnchen versehen. Dennoch ist die Unfallsteckkarte insbesondere im innerstädtischen Raum, wo sehr viele Unfälle auf engem Raum passieren, nur eingeschränkt für die Auswertung von Radverkehrsunfällen nutzbar, weil häufig der Platz für das Stecken von Unfällen von mehreren Jahren nicht vorhanden ist. Bei Unfällen ist jedoch eine Betrachtung über mehrere Jahre sehr sinnvoll.

Die Excel-Datei kann prinzipiell diesen Mangel ausgleichen. Allerdings ist auch sie nur mit einem gewissen Aufwand auswertbar, weil ein und derselbe Ort unter verschiedenen Bezeichnungen stehen können. Beispiel: A-Straße, B-Straße, C-Straße bilden eine Kreuzung. So kann ein- und dieselbe Unfallstelle unter A-Straße/B-Straße, A-Straße/C-Straße, B-Straße/C-Straße oder unter der Platzbezeichnung (z. B. Pirnaischer Platz) stehen oder es wird die Straßenkategorie und Nummer (z. B. B 170) verwendet.

Zukünftig wird die Auswertung der Unfallstatistik wesentlich leichter vonstatten gehen, weil seit Anfang 2004 in Sachsen alle neuen Unfälle in die Datenbank EUSKA eingespeist werden. Das Programm ermöglicht die Erstellung von digitalen Karten analog den alten Unfallsteckkarten. Der Bearbeiter kann jedoch die Unfälle nach ihm interessierenden Merkmalen filtern.

Definition von Unfallschwerpunkten

Ebenso wie die Unfalltypen ist auch die Definition von Unfallschwerpunkten standardisiert:

„Als auffällig kann ein Punkt oder eine Strecke z. B. dann gelten, wenn in der Einjahres-Steckkarte folgende „Richtwerte“ erreicht werden:

- (a) In Knotenpunkten oder auf Untersuchungsabschnitten von höchstens 200 m Länge mindestens
 - 3 Unfälle gleichen Typs
 - 2 Unfälle gleichen Typs mit schwerem Personenschaden (Tote, Schwerverletzte)
 - 2 Unfälle gleichen Typs mit Fussgängern oder Radfahrern
 - 8 Unfälle unterschiedlichen Typs
 - 3 Unfälle unterschiedlichen Typs mit schwerem Personenschaden
 - 3 Unfälle unterschiedlichen Typs mit Fußgängern oder Radfahrern

- (b) Auf Untersuchungsabschnitten von höchstens 1000 m Länge mindestens
 - 6 Unfälle gleichen Typs
 - 3 Unfälle gleichen Typs mit schwerem Personenschaden
 - 3 Unfälle gleichen Typs mit Fussgängern oder Radfahrern
 - 12 Unfälle unterschiedlichen Typs
 - 4 Unfälle unterschiedlichen Typs mit schwerem Personenschaden
 - 4 Unfälle unterschiedlichen Typs mit Fußgängern oder Radfahrern.

Die Richtwerte gelten bei einer Verkehrsbelastung bis zu 10.000 Kfz/24 h (DTV). Bei größeren Verkehrsmengen können höhere Richtwerte zugrunde gelegt werden, sofern das nach den örtlichen Verhältnissen angemessen erscheint.“²³

Die Unfallauswertung folgt der Logik, dass Unfälle unvermeidlich sind und dass deshalb bei der Prävention nur die Unfallstellen genauer betrachtet werden sollen, an denen es besonders häufig zu Unfällen kommt. Und dass dort, wo der Kfz-Verkehr besonders stark ist, auch viele Radunfälle passieren können, ohne dass sie als Schwerpunkte eingeordnet werden.

Aussagen der sächsischen Polizeidirektionen zu Radverkehrsunfällen

Die Polizeidirektionen in Sachsen²⁴ wurden angeschrieben und um Auskunft über ihre Aktivitäten bezüglich Radverkehrsunfällen gebeten.

Nur die Polizeidirektion Bautzen gab an, dass sie die Radverkehrsunfälle gesondert auswertet. Alle anderen antworteten auf diese Frage mit nein oder „wenn im Rahmen der allgemeinen Unfallauswertung Schwerpunkte auftreten sollten“.

²³ Pfundt, Konrad: Handbuch der verkehrssicheren Straßengestaltung, Köln 1991, S.25.

²⁴ Die Polizeidirektionen wurden im Juli 2004 angeschrieben. Acht von 13 Direktionen beantworteten die Fragen.

Dementsprechend wurden von über der Hälfte der Polizeidirektionen keine Unfallschwerpunkte im Radverkehr genannt. Ansonsten differieren die Angaben zu Schwerpunkten erheblich:

	Nennung durch Polizeidirektion
Innerörtliche Hauptverkehrsstraßen mit Radwegen	Görlitz
Innerörtliche Hauptverkehrsstraßen ohne Radwege/ -streifen	Bautzen, Görlitz, Grimma
Sammelstraßen	Bautzen
Anliegerstraßen	Görlitz
Straßen außerhalb geschlossener Siedlungen	Bautzen

Tabelle 18: Von den Polizeidirektionen genannte Unfallschwerpunkte

Bei den verunglückten Radfahrern fallen den Direktionen vereinzelt Kinder, Jugendliche und junge Erwachsene auf. Bei den Unfallgegnern der Radfahrer wurde dreimal Pkw-Fahrer genannt.

Auf die Frage nach geeigneten Maßnahmen für die Erhöhung der Radverkehrssicherheit antworteten die Polizeidirektionen im Durchschnitt folgendermaßen:

	Nicht geeignet	Wenig geeignet	Geeignet	Sehr geeignet
Neubau von baulichen Radwegen				*
Abmarkierung von Radfahrstreifen		*		
Abmarkierung von Schutzstreifen (ehemals Angebotsstreifen)		*		
Verkehrserziehung im Kindergarten			*	
Verkehrserziehung in der Schule				*
Öffentlichkeitsarbeit mit Zielgruppe Radfahrer				*
Öffentlichkeitsarbeit mit Zielgruppe Kfz-Lenker			*	
Verkehrskontrollen von Radfahrern			*	
Verkehrskontrollen von Kfz-Lenkern		*		
Helmpflicht für Radfahrer			*	
Flächendeckend Tempo 30 innerorts	*			
Geschwindigkeitsbeschränkung außerorts auf Abschnitten ohne separate Radverkehrsanlage	*			
Konsequente Trennung von Fußgängern und Radfahrern			*	
Verbesserung des Verkehrsklimas			*	

Tabelle 19: Einschätzung von Maßnahmen zur Verkehrssicherheit durch die Polizeidirektionen

Die Polizei erachtet überwiegend Maßnahmen bei den Radfahrern als notwendig. Öffentlichkeitsarbeit, Kontrollen und erzieherische Maßnahmen bei Kfz-Lenkern seien weniger wichtig.

Die meisten Direktionen lehnen Radfahrstreifen ab. Hier scheint Informationsbedarf über die Sicherheitsbilanz von Radfahrstreifen vorzuliegen, zumal die Direktionen keine schlechten Erfahrungen mit Streifen zu haben scheinen, weil sie Hauptverkehrsstraßen mit Radfahrstreifen nicht als Unfallschwerpunkte angekreuzt haben. Auch die vehemente Ablehnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen zur Sicherung des Radverkehrs verblüfft, da die Polizei ja selber jeden Tag das Ergebnis von höheren Geschwindigkeiten bei der Unfallaufnahme sieht.

Als weitere Vorschläge zur Erhöhung der Verkehrssicherheit wurde von Direktionen

- die stärkere Einbeziehung des Elternhauses bei der Fahrsicherheit der Kinder („Eltern als Garanten für die Kinder stärker in die Pflicht nehmen“),
- ein Verkaufsverbot für nicht der StVZO entsprechende Fahrräder,
- eine Änderung der StVZO,
- stetige Radverkehrsführungen und die
- Einführung eines Befähigungsnachweises für kindliche Radfahrer genannt.

Alle Direktionen nannten, dass sie öffentliche Aktionen zur Verhinderung von Radverkehrsunfällen in den letzten Jahren veranstaltet hatten:

- Aktionswoche „Nur sicher aufs Rad“
- „Ohne Bremse, ohne Licht – mit mir nicht“
- Verkehrssicherheitstag
- Verkehrskontrollen von Radfahrern an Schulen und in Fußgängerzonen
- Radfahrausbildung
- Aktion „Superfahrer“
- Verkehrssicherheitsaktion „Blitz für Kids“ und „Sicherer Schulweg hin und zurück“

5.2 Straßenbauämter

Die Straßenbauämter sind für den Bau und den Unterhalt von Radwegen an Bundes- und Landesstraßen, zuweilen auch an Kreisstraßen, wenn der Landkreis dies übertragen hat, zuständig. Diese Straßen sind für den Radverkehr oft besonders relevant, da in Tallagen (und die sind in Sachsen sehr häufig) nur diese Straßen eine durchgehende Verbindung gewährleisten. Deshalb wurden alle Straßenbauämter in Sachsen im Juli 2004 angeschrieben. Der Rücklauf der Fragebögen war gering. Nur vier von acht angeschriebenen Ämtern antworteten.

Die Unfallsituation im Radverkehr wird als durchschnittlich bis unterdurchschnittlich eingeschätzt. Als Hauptkonfliktstellen zwischen Kfz- und Radverkehr wurden genannt:

- Übergang Ende Radweg/Straße (4x),
- abbiegende Kfz und Radfahrer in Gegenrichtung (2x),
- Querungsstellen (2x),
- Mischverkehr Kfz-/Radverkehr (1x),
- Grundstückszufahrten in Ortsdurchfahrten (1x),
- in beide Richtungen befahrbare Furten über einmündende Nebenstraßen (1x),
- fehlende Fahrradbeleuchtung (1x).

Als bauliche Maßnahmen zur Entschärfung dieser Konfliktstellen werden vorgeschlagen:

- Radfahrschleusen am Ende des Radweges (4x),
- Lichtzeichenanlagen und Mittelinseln als Querungshilfe (2x),
- Gelbblinksignale an Knotenpunkten für ab- bzw. einbiegenden Kfz-Verkehr bei geradeausfahrendem Radverkehr (1x).

Bei anderen Maßnahmen zur Senkung der Anzahl und Schwere von Radverkehrsunfällen wurden von den Straßenbauämtern genannt:

- verkehrssichere Fahrräder (insbesondere Beleuchtung) 2x,
- Verkehrserziehung bei Kindern und Jugendlichen (2x),
- verstärkte Sensibilisierung der Kfz-Führer für die Belange des Radverkehrs (1x),
- Ahndung von Fehlverhalten der Verkehrsteilnehmer (1x),
- weiterer Ausbau des Radwegenetzes (1x),
- vorausschauendes Fahren durch Kfz- und Radverkehr (1x).

Bei der Unfallauswertung wird auf die Polizei und die Verkehrsunfallkommissionen, zu denen die Straßenbauämter als Baulastträger gehören, verwiesen. Als Unfallschwerpunkte bei Radfahrern wurden genannt:

- innerörtliche Hauptverkehrsstraßen mit Radwegen,
- innerörtliche Hauptverkehrsstraßen ohne Radwege/ -streifen,
- Straßen außerhalb geschlossener Siedlungen und
- Querungsstellen.

5.3 Regierungspräsidien

Ebenfalls wurden die drei sächsischen Regierungspräsidien angeschrieben. Das RP Leipzig antwortete gar nicht, das RP Dresden verwies lapidar auf die unteren Verkehrsbehörden mit dem ergänzenden Hinweis: „Zur Unfallvermeidung können die Radfahrer selbst einen erheblichen Beitrag durch rücksichtsvolle und verkehrssichere Fahrweise leisten.“

Das RP Chemnitz beantwortete die Fragen auch nicht direkt, sondern schickte folgende „grundsätzliche Ausführungen zu diesem Thema“:

„Die separate Führung des Radfahrverkehrs stößt selbst bei einigen Radfahrern auf Widerstand. Derartige Rechtsstreitigkeiten wurden schon vor Verwaltungsgerichten ausgetragen, weil eine Benutzungspflicht für Radwege auch ein Verbot zum Fahren auf den sonstigen Fahrbahnen enthält.

Eine generelle Geschwindigkeitsbeschränkung für Kraftfahrzeuge zugunsten des Radverkehrs scheint überzogen und nicht empfehlenswert. Dagegen könnte eine Helmpflicht sicher zur Erhöhung der passiven Sicherheit der Radfahrer beitragen.

Die Verkehrsdisziplin der Radfahrer lässt sehr viel zu wünschen übrig. Es wird mit Fahrrädern gefahren, an denen die in der StVZO vorgeschriebenen Sicherheitseinrichtungen nicht vorhanden oder die für den öffentlichen Straßenverkehr gar nicht zugelassen sind, z. B. Mountainbikes.

Die Verhaltensregeln der StVO werden von Radfahrern nur selten befolgt. Inzwischen wird oftmals sogar das Rotlicht an Lichtzeichenanlage missachtet. Durch die unbefugte Benutzung

von Gehwegen durch Radfahrer kommt es zur Gefährdung der Fußgängern. Es entsteht jedoch der Eindruck, dass viele Radfahrer bei der Übertretung der Bestimmungen der StVO kein Unrechtsbewusstsein haben, sondern die für sie geltenden Vorschriften nicht kennen.“ (Brief an den ADFC vom 09.08.2004)

5.4 Unfallforschung der TU Dresden

Seit 1999 existiert an der TU Dresden das Forschungsprojekt Unfallforschung. Es wird im Auftrag der Forschungsvereinigung Automobiltechnik (FAT) betrieben, welche wiederum zu 100 % von der autoproduzierenden Industrie finanziert wird.

Bei dem Forschungsprojekt arbeiten sowohl Techniker als auch Mediziner zusammen. Ein gleichartiges Projekt läuft an der Medizinischen Hochschule Hannover im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen. Interdisziplinäre Teams erfassen bei Unfällen vor Ort (Erhebungsgebiet ca. 35 km-Radius um die Stadt Dresden) sowohl die Sach- und Personenschäden als auch die Unfallstelle selber und den Unfallhergang in sehr detaillierter Form. Es werden auch Radverkehrsunfälle erhoben. Die gesammelten Daten werden jedoch nur für bestimmte Studien ausgewertet, die von konkreten Auftraggebern bezahlt werden. Darunter war noch keine Studie, die sich mit Radverkehrsunfällen beschäftigt.

Fazit

- Die Polizei ist für die Unfallstatistik und –auswertung zuständig.
- Darüber hinaus spielt sie auch im Rahmen von Anhörungen zur verkehrsrechtlichen Anordnung (Beschilderung, Markierung) und in den Planungsprozessen eine Rolle.
- Die befragten Polizeidirektionen stufen Radweg als sehr geeignet, Radfahrstreifen und Schutzstreifen als wenig geeignet ein.
- Öffentlichkeitsarbeit wird vor allem im Hinblick auf Radfahrer als notwendig erachtet.
- Die Polizeistellen führen regelmäßig Informations- und Kontrollveranstaltungen an Schulen durch.
- Die Straßenbauämter stufen die Unfallsituation als unterdurchschnittlich bis durchschnittlich ein.
- Als besonders problematisch stufen die Straßenbauämter Radweg-Enden ein.
- Die Antworten der Regierungspräsidien hinterlassen nicht den Eindruck, dass dort profunde Kenntnisse über das Unfallgeschehen im Radverkehr vorliegen. Dies verwundert insofern, da von seiten der Kommunen häufig angeführt wird, dass eine konkrete Radverkehrsführung vom zuständigen Regierungspräsidium wegen mangelnder Verkehrssicherheit abgelehnt und deshalb eine andere Lösung umgesetzt wurde.

6. Staatliche präventive Verkehrssicherheitsarbeit

6.1 Bund

Nationaler Radverkehrsplan

Die Erhöhung der Sicherheit des Radverkehrs bei gleichzeitig steigendem Radverkehrsanteil am Gesamtverkehr ist ein zentrales Ziel des Nationalen Radverkehrsplanes.

Der NRVP listet folgende Maßnahmen dazu auf:²⁵

1. Verkehrserziehung und Aufklärung

- Die Verantwortung des Stärkeren: Die Förderung einer positiven Einstellung des Kraftfahrers gegenüber langsameren Verkehrsteilnehmern ist ein wesentliches Element des fahrradfreundlichen Klimas. Den Kraftfahrern müssen sowohl die gesellschaftlichen Vorteile des Radfahrens als auch die Tatsache vermittelt werden, dass von den Kfz die größten Gefahren ausgehen.
- Thema Radfahrer in der Fahrschule: Bisher ist eine Unterrichtseinheit bei der Fahrausbildung „anderen Verkehrsteilnehmern“ gewidmet. Eine Ausweitung dieses Themas erscheint wünschenswert, weil Autofahrer beispielsweise oft nicht wissen, dass Kinder bis zum 10. Lebensjahr auf dem Gehweg fahren dürfen und dass sie auch mit nicht regelkonformem Verhalten von Radfahren (z. B. Linksfahren) rechnen müssen.
- Fahrradfreundliches Fahrverhalten bei Sicherheitstrainings: die von der Verkehrswacht und anderen Vereinen angebotenen Sicherheitstrainings sollen verstärkt fahrradfreundliches Verhalten mit auf nehmen.
- Sicheres Verkehrsverhalten von Radfahrern: Radfahrer, die ihr Fahrzeug sicher beherrschen, die Verkehrsregeln kennen und das Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer richtig einschätzen können, sind weniger unfallgefährdet. Deswegen ist Verkehrserziehung bei Kindern und Jugendlichen, eine entsprechende Ausbildung von Lehrern und Erziehern, aber auch die Stärkung des Verantwortungsbewußtseins aller Radfahrer notwendig.
- Kinder frühzeitig an das Verkehrsgeschehen heranzuführen: Grundlegende motorische Fähigkeiten sollen altersgemäß, zum Beispiel im Vorschulalter mit Roller, eingeübt werden.
- Radfahren in der Schule: da die meisten Kinder bei der Einschulung, zum Teil schon seit Jahren, Rad fahren, sollte die Radfahrausbildung bereits in der 1. Klasse beginnen. Bis zur Fahrradprüfung in der 4. Klasse müssen die Fähigkeiten so weit entwickelt werden, dass die Kinder selbständig und sicher am Verkehr teilnehmen können.
- Verkehrserziehung bei Jugendlichen: hier ist verstärkt die Auseinandersetzung mit der Risikobereitschaft dieser Altersgruppe notwendig.
- Werbung für das Helmtragen: für das Helmtragen sollte geworben werden. Aber es wird keine Helmpflicht angestrebt, weil dies sowohl Akzeptanz- als auch Durchsetzungsprobleme nach sich zieht.
- Lehrerausbildung und Fortbildung: Das Thema Verkehrserziehung mit Schwerpunkt Radfahren sollte fester Bestandteil in der Lehrerausbildung werden. Auch in der Leh

²⁵ Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen: Nationaler Radverkehrsplan 2002-2012, S. 67ff.

rerfortbildung sollten verstärkt neuere Ansätze (z. B. Frühradfahren) aufgegriffen werden.

- Mitverantwortung der Radfahrer stärken: In der Öffentlichkeit wird zwar häufig über Fehlverhalten von Radfahrern debattiert. Es fehlt bisher aber eine koordinierte, langfristig angelegte und breite Bevölkerungsschichten ansprechende Aufklärungsarbeit.
- Sowohl Kfz-Führer als auch Radfahrer sollten sowohl zur Einhaltung der Verkehrsregeln als auch zum Ausgleich von Fehlern anderer Verkehrsteilnehmern durch defensives, vorausschauendes Verhalten animiert werden.

2. Sichere Fahrzeuge

- StVZO entsprechende Fahrräder
- Technische Ausrüstung von Fahrrädern verbessern: z. B. wirksame Bremsen, Zulassung von 12-V-Lichtanlagen
- Fortschreibung der Anforderungen von Fahrrädern und Fahrradanhängern in bestehende Regelwerke (StVZO, DIN-Normen etc.) auf der Basis wissenschaftlicher Untersuchungen
- Verbesserung der Kfz-Spiegel zur Minimierung des „Toten Winkels“
- Vorschriften zur fußgänger- (und fahrradfreundlichen) Gestaltung der Frontpartie von Kfz
- Verbot von hervorstehenden Außenkanten an Fahrzeugen (z. B. Frontschutzbügel), die insbesondere Kinder massiv gefährden

3. Sichere Verkehrswege

Mit Mitteln des Bundes wurden zahlreiche Forschungsprojekte zur verkehrssicheren Führung des Radverkehrs finanziert. Neben dem Aspekt der Verkehrssicherheit wurde dabei auch die Akzeptanz der Anlagen durch die Radfahrer untersucht. Die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 95) beschreiben die Einsatzmöglichkeiten und Grenzen sowie die erforderliche Dimension der einzelnen Führungsformen. Die ERA verfolgt dabei einen integrierten Ansatz, d. h. sie berücksichtigt auch die Nutzungsansprüche anderer Verkehrsteilnehmer. Die ERA befindet sich zur Zeit in der Fortschreibung.

- Radverkehrsnetzausbau: Radfahren soll flächendeckend sicher und attraktiv gestaltet werden. Dies beinhaltet sowohl aufbauend auf einem klaren Konzept auf durchgehenden Haupttrouten und Verbindungen auf Stadtteilebene die Führung auf Hauptverkehrsstraßen und auf verkehrsarmen Routen.
- Sicherheit durch Verkehrsberuhigung: Verkehrsberuhigungsmaßnahmen senken das Unfallrisiko und –schwere.

Technische Richtlinien

Die technischen Richtlinien (z. B. ERA), die für die Planung von sicheren Radverkehrsnetzen relevant sind, werden formal in der Regel von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen herausgegeben. Aufgrund der Wechselwirkungen zwischen technischer Richtlinie und StVO gestalten jedoch Bundes- und Landesregierungen indirekt bei den Planungsregelwerken mit. Dies äußert sich zum Beispiel darin, ob die Verwaltung neue Richtlinien für ihren Bereich, z. B. die Bundesstraßen verbindlich einführen/ empfehlen. Gelegentlich hat die Bundesverwaltung auch schon einzelne Passagen von Richtlinien für ihren Bereich ausgeschlossen oder eingeschränkt.

ESAS 2002

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen hat 2002 für alle Neu-, Um- und Ausbauten von Bundesfernstraßen die „Empfehlungen für das Sicherheitsaudit von Straßen, Ausgabe 2002 (ESAS 2002)“ zur Anwendung empfohlen. Ziel ist, bei Straßenbaumaßnahmen die Möglichkeiten verkehrssicherer Gestaltung nach dem Stand der Technik auszuschöpfen. Das in der ESAS 2002 vorgeschlagene Verfahren sieht vor, in vier Phasen jeweils vorhandene Sicherheitsdefizite und mögliche Lösungsmöglichkeiten aufzuzeigen:

- Phase 1: Vorplanung
- Phase 2: Vorentwurf
- Phase 3: Ausführungsentwurf
- Phase 4: Verkehrsfreigabe
-

Das Audit kann sowohl intern als auch extern durchgeführt werden. Bestehende Straßen sollen nicht auditiert werden.

Im Audit wird dem Aspekt der Verkehrssicherheit im gesamten Planungs-, Entwurfs- und Bauablauf der Straßenbaumaßnahme besondere Beachtung gewidmet. Laut ESAS 2002 ist er aber nur ein Belang von vielen: „Anschließend muss der Belang Verkehrssicherheit im umfassenden Abwägungsprozess mit allen übrigen Belangen abgewogen werden.“²⁶

Die ESAS 2002 enthält für alle Auditphasen Checklisten, um beispielsweise zu überprüfen, ob die Fußgänger oder die Radfahrer sicher geführt werden. Die Checklisten stellen Fragen, deren Beantwortung dem Auditor häufig einen weiten Ermessungsspielraum zubilligen und ihm eine umfassende Kenntnis der Regelwerke und Empfehlungen abverlangen.

Manche der Fragen der Checkliste muten merkwürdig an: „Ist ein Trennstreifen zwischen Radweg und Parkstreifen erforderlich?“²⁷ Laut ERA 1995 ist ein Trennstreifen zwischen Parkstreifen und Radweg immer anzulegen.²⁸ Deshalb ist es verwunderlich, warum der Auditor die Notwendigkeit eines Trennstreifens erwägen soll.

Exkurs: Pro und Kontra einer Helmpflicht

Seit vielen Jahren ist die mögliche Einführung einer Helmpflicht für Fahrradfahrer in Diskussion. Australien führte vor einigen Jahren die Tragepflicht ein. In einer Studie zu diesem Thema, wurde festgestellt, dass nach Einführung der Helmpflicht der Radverkehrsanteil am Verkehrsgeschehen um 44 % zurückging.²⁹ Je niedriger der Radverkehrsanteil jedoch ist, desto größer ist das individuelle Unfallrisiko der Radfahrer.

Und das Nicht-Radfahren aus Angst vor Unfällen ist tödlich: dänische und britische Studien zeigen, dass regelmäßiges Radfahren der Gesundheit in hohem Maße nutzt. Durch das Radfahren wird die 10- bis 20-fache Lebenszeit, welche potentiell bei Radunfällen verloren geht, gewonnen.³⁰

²⁶ FGSV, ESAS 2002, Blatt 1.

²⁷ ESAS 2002, Blatt 27 (Abschnitt Hauptverkehrsstraßen, Vorplanung, 1.2 Querschnittsgestaltung, Punkt 8).

²⁸ siehe FGSV, ERA 95, S. 34 linke Spalte „Schutzstreifen“

²⁹ Robinson, Dorothy L.: „Head injuries and bicycle helmet laws“, Armindale, aus: Radreport 1/2005, S. 3.

³⁰ siehe Radreport 1/2005, S. 3

Der ADFC empfiehlt ebenso wie der European Cyclist's Federation (ECF) das Tragen von Fahrradhelmen. Aufgrund der negativen Auswirkungen auf die Zahl der Radfahrer bzw. die Gesundheit der Bevölkerung lehnt die beiden Verbände die Einführung einer Helmpflicht jedoch ab.³¹

6.2 Freistaat Sachsen

Einordnung der Radverkehrssicherheit in das Verwaltungsgeschehen

Auf eine Anfrage im Rahmen dieser Studie, antwortete das Staatsministerium für Wirtschaft und Arbeit folgendes:³²

- „Die Erhöhung der Sicherheit im Radverkehr bei gleichzeitig steigendem Radverkehrsanteil am Gesamtverkehr ist zentrales Ziel der sächsischen Verkehrspolitik“
- „Für Sicherheitsverbesserungen im Radverkehr sind fünf große Handlungsbereiche erkennbar:
 - Bekämpfung des Fehlverhaltens anderer Verkehrsteilnehmer
 - Bekämpfung des Fehlverhaltens von Radfahrern
 - Beseitigung von Sicherheitsmängeln in der Verkehrsinfrastruktur
 - Stärkung der Fähigkeit von Radfahrern, Gefahren zu erkennen
 - Verbesserung der Fahrzeuge in Bezug auf Sicherheit und Verletzungsschutz für Radfahrer“
- „Die Verkehrssicherheitsarbeit in Sachsen wird unter Federführung des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft und Arbeit (SMWA) im Lenkungsausschuss „Verkehrssicherheit in Sachsen“ koordiniert und begleitet.“ (siehe unten)
- Im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit publizierte das Ministerium verschiedene Broschüren, z. B. Fahr Rad aber richtig (2000) und Radfahren in Sachsen (2003). Darin werden Möglichkeiten der Radverkehrsförderung und Verbesserung der Radverkehrssicherheit aufgezeigt sowie Tipps zum sicheren Verhalten für Fahrradfahrer gegeben.
- „Das SMWA veranstaltet jährlich den Verkehrssicherheitstag auf dem Sachsenring in Hohenstein-Ernstthal, der von der Öffentlichkeit intensiv zu Information, Gesprächen und praktischen Übungen rund um das Thema Verkehrssicherheit, auch für den Radverkehr, genutzt wird.“
- Im SMWA laufen zurzeit die Arbeiten zur Fortschreibung der Radverkehrskonzeption für den Freistaat Sachsen. Neben dem touristischem Radverkehr und der Radwegweisung wird ein Schwerpunkt die Verbesserung der Verkehrssicherheit im Alltagsradverkehr sein.

³¹ siehe Radreport 1/2005, S. 3.

³² Brief des SMWA vom 28.10.2004 an den ADFC

Lenkungsausschuss Verkehrssicherheit

Einmal jährlich tagt der sächsische „Lenkungsausschuss Verkehrssicherheit“ unter Federführung des Staatsministeriums für Wirtschaft und Arbeit. Mitglieder des Lenkungsausschusses sind:

- Staatsministerien für Wirtschaft und Arbeit, Soziales, des Innern und für Kultus
- Regierungspräsidien Chemnitz, Leipzig, Dresden
- Autobahnamt Sachsen
- Sächsisches Landesinstitut für Straßenbau
- Statistisches Landesamt des Freistaates Sachsen
- ADAC Sachsen, ACE, AvD
- ADFC
- Bund gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr e.V.
- Landesverband des Sächsischen Verkehrsgewerbes e.V.
- Landesverband Sächsischer Fahrlehrer e.V.
- TÜV Sachsen
- DEKRA e.V. Dresden
- Landesverkehrswacht Sachsen e.V.
- Technische Universität Dresden
- Unfallkasse Sachsen
- Die Akademie Bruderhilfe Familienfürsorge
- Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V.
- Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V.
- Sächsischer Landkreistag e.V.
- Sächsischer Städte- und Gemeindetag e.V.
- Sächsischer Landtag, Ausschuss für Bauen, Wohnen und Verkehr

Der Lenkungsausschuss soll dazu dienen, dass die verschiedenen Mitglieder ihr Vorgehen aufeinander abstimmen und so eine effiziente Verkehrssicherheitsarbeit ermöglichen. Neben organisatorischen Dingen und einem Referat des Statistischen Landesamtes zum Unfallgeschehen werden hier auch Informationen zu den Projekten des Lenkungsausschusses und seiner Mitglieder vorgetragen. Da der Lenkungsausschuss nur einmal jährlich tagt, sind die Referate und die Diskussion knapp gehalten.

Der ADFC hat sowohl 2002, 2003 und 2004 den Antrag gestellt, sich mit Radverkehrsunfällen zu beschäftigen. 2002 wurde festgelegt, dass das Thema Radverkehrsunfälle zum TOP beim nächsten Lenkungsausschuss wird. 2003 wurde festgestellt, dass „die Unfalllage bei Radfahrernfällen keine Bildung einer zeitweiligen Arbeitsgruppe erfordert. Darüber hinaus wird auf die bestehende „Arbeitsgruppe Radverkehr in Sachsen des SMWA verwiesen“ (Protokoll des LA vom 07.11.2003). Zu dieser Arbeitsgruppe ist der ADFC nicht eingeladen.

Verkehrssicherheitstag

Ebenfalls jährlich findet auf dem Sachsenring in Hohenstein-Ernstthal der Sächsische Verkehrssicherheitstag. Entsprechend der Lokalität finden dazu eher Vorführungen und Informationen statt, die sich auf den Kfz-Verkehr und nicht auf den Radverkehr beziehen. Ganz abgesehen davon, dass die Anfahrt aus dem Leipziger und ostsächsischen Raum sich für den Teil der Bevölkerung, der nicht über ein Kfz verfügt, langwierig gestaltet.

6.3 Städte und Landkreise

Die Städte und Landkreise sind Baulastträger für viele Radverkehrsverbindungen. Sie schaffen – oft unter großen Zwängen bezüglich Finanz- und Flächenverfügbarkeit – die baulichen Rahmenbedingungen für den Radverkehr.

Um zu ermitteln, wie die Städte und Landkreise das Radverkehrsunfallgeschehen wahrnehmen und welche Schlußfolgerungen sie daraus ziehen, wurden alle kreisfreien Städte, Kreisstädte und Großen Kreisstädte sowie die Landkreise in Sachsen angeschrieben.

Viele Kommunen, vor allem Mittelstädte, verwiesen in ihren Antworten darauf, dass für die Unfallstatistik die Polizei zuständig ist. Die Kommunen schätzen Unfallrisiko und –folgen beim Radverkehr im Vergleich mit anderen Verkehrsmitteln als durchschnittlich bis unterdurchschnittlich ein. In der Regel fallen keine bestimmten Bevölkerungsgruppen bei den verunglückten Radfahrer besonders auf. Einige befragte Städte und Landkreise nannten Kinder, Jugendliche und Senioren. Bei den Unfallgegnern der Radfahrer fallen nur in Meißen Senioren und Skater auf.

Auf die Frage, ab welchem Alter/ welcher Jahrgangsstufe die Anfahrt zur Schule mit dem Rad erlaubt ist, antwortete mehr als die Hälfte, dass es keine Regelung gibt, zum Teil unter Hinweis darauf, dass dazu keine gesetzliche Grundlage besteht. Rund 30 % antwortete: ab der 4. bzw. 5. Klasse, d. h. nach der Radverkehrsausbildung. Es bleibt unklar, ob tatsächlich keine gesetzliche Grundlage dafür vorhanden oder ob sie nicht bekannt ist. Teilweise stufen Kommunen ein Radfahrverbot zur Schule auch als nicht nötig oder nicht sinnvoll ein.

Die Unfallanalyse und gegebenenfalls Schlußfolgerungen und Maßnahmen findet durch die Polizei und nachfolgend in der Verkehrsunfallkommission statt. Schwerpunkte des Unfallgeschehens werden selten genannt, von den Städten häufig Straßen mit Radwegen und Straßen ohne Radverkehrsanlagen, von den Landkreisen Querungsstellen.

Auf die Frage: „Gab es in ihrer Kommune/ Landkreis in den letzten fünf Jahren spezielle Aktionen zur Erhöhung der Radverkehrssicherheit“ wurde wie folgt geantwortet:

	Städte	Landkreise
Radnetzplanung	1	
Verkehrserziehung Schulen	4	7
Presseinfo	2	
Radfahrerkontrollen	3	5
Öffentliche Veranstaltungen	6	5
Radwegbau	2	3
Umbau von Bordabsenkungen	1	
Verkehrsorganisatorische Maßnahmen	1	
Qualifizierung der Mitarbeiter	1	
ADFC-Rundfahrten	1	

Tabelle 20: Verkehrssicherheitsaktivitäten in den sächsischen Städten und Landkreisen

Auf die Frage: „Welche Maßnahmen halten Sie für die Erhöhung der Verkehrssicherheit der Radfahrer geeignet“, antworteten die angeschriebenen Städte (S) und Landratsämter (L) im Durchschnitt folgendermaßen:

	Nicht geeignet	Wenig geeignet	Geeignet	Sehr geeignet
Neubau von baulichen Radwegen				S, L
Abmarkierung von Radfahrstreifen			S, L	
Abmarkierung von Schutzstreifen (ehemals Angebotsstreifen)		S, L		
Verkehrserziehung im Kindergarten			S, L	
Verkehrserziehung in der Schule				S, L
Öffentlichkeitsarbeit mit Zielgruppe Radfahrer			S, L	
Öffentlichkeitsarbeit mit Zielgruppe Kfz-Lenker			S, L	
Verkehrskontrollen von Radfahrern			S	L
Verkehrskontrollen von Kfz-Lenkern		L	S	
Helmpflicht für Radfahrer		S	L	
Flächendeckend Tempo 30 innerorts	L	S		
Geschwindigkeitsbeschränkung außerorts auf Abschnitten ohne separate Radverkehrsanlage	L	S		
Konsequente Trennung von Fußgängern und Radfahrern		L	S	
Verbesserung des Verkehrsklimas			S, L	

Tabelle 21: **Einschätzung von Maßnahmen zur Radverkehrssicherheit**

Bei baulichen Verbesserungen (Radwegbau etc.) sind Städte und Landkreise sich weitgehend einig. Favorisiert wird der baulich angelegte Radweg, weniger Radfahrstreifen. Die Anlage von Schutzstreifen wird als wenig sicherheitsfördernd eingestuft. Viele angeschriebenen Städte und Landkreise kreuzten bei Schutzstreifen keine Antwortoption an. Es ist unklar, ob dieses Element der Radverkehrsführung nicht durchgehend bekannt ist oder ob es als so abwegig eingestuft wird, dass noch nicht einmal das Kreuz bei „nicht geeignet“ gesetzt wird.

Zweiter Favorit bei Verkehrssicherheitsmaßnahmen ist die Verkehrserziehung in der Schule, was ja auch in der Realität der Schwerpunkt bei durchgeführten Maßnahmen ist. Verkehrserziehung im Kindergarten wird als geeignet, aber nicht so sehr wie in der Schule betrachtet.

Da mit der jetzigen Verkehrserziehung meist nur Heranwachsende erreicht werden, wurde auch nach der Öffentlichkeitsarbeit, die sich sowohl an Heranwachsende als auch an Erwachsene wenden kann, gefragt:

Öffentlichkeitsarbeit wird sowohl mit der Zielgruppe Radfahrer als auch mit der Zielgruppe Kfz-Führer befürwortet. Unterschiede gibt es bei der Einstufung, ob Verkehrskontrollen bei Kraftfahrern (z. B. Beobachtung des Abstandverhaltens beim Überholen) notwendig ist: für Verkehrskontrollen von Kfz-Lenkern sehen die Landkreise meist keine Notwendigkeit, bei Radfahrern erhebliche. Die Städte sehen bei beiden Gruppen Handlungsbedarf. Die Helmpflicht für Radfahrer wird von den Städten als wenig geeignet, von den Landkreisen als geeignet eingestuft.

Geschwindigkeitsbeschränkungen (innerorts flächendeckend Tempo 30 und außerorts bei fehlenden Radverkehrsanlagen) werden von den Landkreisen völlig abgelehnt, die Städte halten sie im Durchschnitt für wenig geeignet.

Während die Städte eine Trennung von Fußgängern und Radfahrern zur Erhöhung der Verkehrssicherheit befürworten, trifft dies auf wenig Gegenliebe bei den Landkreisen.

Den Städten wurde darüber hinaus noch die Frage gestellt, wie hoch der Anteil von Tempo-30-Zonen am städtischen Straßennetz ist. Er beträgt durchschnittlich rund 30 %. Ein Drittel aller Stadtverwaltungen, die antworteten, plant die Einführung neuer Tempo-30-Zonen.

Fazit

- Die Bundesregierung hat 2002 den nationalen Radverkehrsplan verabschiedet. Die Erhöhung der Sicherheit des Radverkehrs bei gleichzeitig steigendem Radverkehrsanteil am Gesamtverkehr ist ein zentrales Ziel des Planes. Dazu werden verschiedene Maßnahmenbereiche aufgelistet.
- In Bundeskompetenz fallen vor allem Vorschriften der Straßenverkehrsordnung und Bestimmungen zur Fahrzeugsicherheit.
- Die technischen Richtlinien (z. B. ERA), die für die Planung von sicheren Radverkehrsnetzen relevant sind, werden formal in der Regel von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen herausgegeben. Es bestehen jedoch Wechselwirkungen zwischen technischen Richtlinien und der StVO. Damit gestalten Bundes- und Landesregierungen indirekt bei den Planungsregelwerken mit.
- Die 2002 herausgegebenen Empfehlungen für das Sicherheitsaudit von Straßen (ESAS 2002) sind ein erster Anfang zur verbesserten Berücksichtigung von Sicherheitsbelangen bei Straßenneubauten.

- Der Freistaat Sachsen betreibt Öffentlichkeitsarbeit in Form von Broschüren und dem jährlichen Verkehrssicherheitstag.
- Darüber hinaus trifft sich einmal jährlich der Lenkungsausschuß Verkehrssicherheit, dem Behörden, Institutionen und Verbände angehören. In diesem Lenkungsausschuß ist die Radverkehrssicherheit bisher nicht als zu vertiefendes Thema eingestuft worden.

- Viele Städte und Landkreise verweisen darauf, dass sie keine Kenntnis von der Radverkehrsunfallstatistik haben. Es ist deshalb zu vermuten, dass in vielen Unfallkommissionen, denen die Kommunen angehören, das Thema Radverkehr keine Rolle spielt. Die Kommunen planen also neue und bestehende Radverkehrsanlagen ohne Rückkoppelung zum Unfallgeschehen. Eine Rückkopplung erfolgt offensichtlich erst, wenn es eine massive Häufung von schweren Unfällen gibt.
- Bei präventiven Maßnahmen dominieren sehr stark die Radfahrausbildung an Grundschulen und Kontrollen (Bremse, Licht) an Schulen der Sekundarstufe. Öffentlichkeitsarbeit in Richtung Kfz-Lenker, die die Hälfte der Radverkehrsunfälle verursachen, findet kaum statt.
- Neben der Verkehrserziehung von Schülern werden als besonders sicherheitsfördernd bauliche Radverkehrsanlagen betrachtet. Der baulich angelegte Radweg wird gegenüber dem Radfahrstreifen bevorzugt, obwohl Radfahrstreifen u. a. wegen der besseren Sichtbeziehungen häufig eine höhere Sicherheit bieten.
- Niedrigere Geschwindigkeiten verringern das Unfall- und vor allem auch das Todesrisiko bei Unfällen innerorts. Dennoch werden Geschwindigkeitsbeschränkungen von den Stadtverwaltungen als wenig geeignet, von den Landkreisen als völlig ungeeignet eingestuft.

Auch damit stehen sie im Widerspruch zur Unfallforschung, wonach die Senkung des Geschwindigkeitsniveaus die Unfallzahlen und schwerwiegende Unfallfolgen zurückgehen lassen.

- Insbesondere die Landkreise sind der Meinung, dass vorwiegend die Radfahrer für die Erhöhung ihrer Sicherheit zuständig sind; Maßnahmen bei Kfz-Führern werden als nicht geeignet eingestuft.

7. Exkurs: Kinder und Radfahren

Wie in Kapitel 2 erläutert, stellen Kinder nicht unbedingt die zentrale Problemgruppe bei Radverkehrsunfällen dar. Allerdings wird in der Kinder- und Jugendzeit der überwiegende Teil an Verhaltensweisen und Einstellungen eines Menschen geprägt. Der alte Spruch: „Was Hänschen nicht lernt, lernt Hans nimmermehr“ gilt auch für das Radfahren. Wer in seiner Kindheit nicht die Gelegenheit hatte, Radfahren zu lernen und sicher anzuwenden, wird kaum als Erwachsener aufs Rad steigen. Wer in seiner Jugend verinnerlicht hat, dass Fahrzeuge dazu da sind, mittels hoher Geschwindigkeit schwächere Verkehrsteilnehmer zu ängstigen und Überlegenheit zu demonstrieren, wird auch mit dem Fahrzeug Auto nicht verantwortungsbewußt umgehen.

Viele Kinder legen Alltagswege wie zum Kindergarten oder zur Schule heute nicht mehr zu Fuß oder per Rad zurück, sondern werden mit dem Auto gebracht. Dies geschieht häufig auch aus Angst vor Verkehrsunfällen. Dieses Verhalten ist fatal, weil es zum einen das Risiko für die übrigen Kinder steigert. Wer sich morgens vor Schulen und Kindergärten aufhält, kann beobachten, wie sich Fußgänger und Radfahrer zwischen parkenden „Elterntaxis“ durchdrängen müssen, wie immer wieder sehr unübersichtliche, gefährliche Situationen entstehen. Der Trend zu hohen Autos (sogenannte Family-Vans) verschärft das Problem zusätzlich, weil selbst Erwachsene nicht mehr über das Auto hinweg sehen können.

Zum anderen gefährdet es massiv die Gesundheit der mit dem Auto transportierten Kinder. Bewegungsmangel ist Hauptgrund dafür, dass bereits jedes fünfte Kind und jeder dritte Jugendliche an Übergewicht leidet. Das Risiko für diese Kinder, später oder auch schon im Kindesalter an Bluthochdruck, Diabetes und Herzkrankheiten zu erkranken bzw. zu sterben, ist hoch. Der früher nur als Alters-Diabetes bekannte Typ Diabetes II kommt mittlerweile auch bei Kindern in erschreckend steigendem Maß vor. Daneben fördert Bewegung auch die gesunde Entwicklung der Kinder, da sie Konzentrations- und Lernfähigkeit steigert, sie Voraussetzung für kindliche Entwicklung der Motorik und der Wahrnehmung ist. Bewegung tut not, und Fahrradfahren auf alltäglichen Wegen ist dafür eine gute Möglichkeit, weil weit effektiver als ein- oder zweimal Sport in Schule oder Verein.

Kinder beginnen heute mit ca. vier Jahren Fahrrad zu fahren und bereits 90 % der Fünfjährigen besitzen ein Fahrrad.³³ Das Fahrrad dient sowohl zum Transport beispielsweise zum Kindergarten als auch als Spielgerät.

³³ nach Limbourg, Maria, Kinder im Straßenverkehr, Münster 1995, S. 35.

Anforderungen an Kinder im Straßenverkehr

Radfahren im Straßenverkehr stellt die Kinder vor wesentlich komplexere Aufgaben als wenn sie sich als Fußgänger bewegen. Neben den motorischen Anforderungen, wie Gleichgewicht halten, Bremsen, Hindernissen ausweichen, müssen sie sich im Straßenverkehr nach mehreren Seiten orientieren können, viele Verkehrsregeln und –schilder kennen und das Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer abschätzen können. Die Reaktionsfähigkeit der Kinder ist verstärkt gefordert, weil sich bei höheren Geschwindigkeiten die Verkehrssituation schnell ändern kann.

Untersuchungen zeigen, dass deutliche Sprünge im motorischen und im Verhalten der radfahrenden Kinder zwischen sieben und acht Jahren und zwischen 13 und 14 Jahren festzustellen sind.³⁴ Und dass Kinder unter acht Jahren mit dem Fahrrad nicht am Straßenverkehr teilnehmen sollten. Basner und De Marees empfehlen auf der Grundlage von Untersuchungen eine Schulung der Fahrradmotorik schon im Alter von sieben bis acht Jahren, da Übung die Leistung in diesem Bereich deutlich verbessert.³⁵ Zwischen acht und 14 Jahren entwickeln sich die für das Radfahren notwendigen Fertigkeiten. Allerdings nimmt bei 12 bis 14-jährigen Kindern das Risikoverhalten zu, so dass diese Gruppe besonders häufig verunglückt.³⁶

Klassische Verkehrserziehung

Die Verkehrserziehung findet meist durch die Polizei statt, da an den meisten Universitäten eine fundierte Ausbildung der Lehrer im Bereich der Verkehrserziehung nicht angeboten wird. Auch in Schulbüchern oder im Schulunterricht findet Verkehrs- oder Mobilitätserziehung kaum statt. Nach Erscheinen der PISA-Studie dürfte die Verkehrserziehung einen noch niedrigeren Stellenwert einnehmen, da Mathe und Deutsch von den Eltern als besonders wichtig eingestuft werden.

Der Radfahrunterricht in der 4. Klasse findet vielfach im Klassenzimmer und auf Verkehrsübungsplätzen statt, also nicht im realen Verkehrsgeschehen. „Die „Radfahrausbildung im Klassenzimmer“ macht für den Bonner Lehrer Buchholz keinen Sinn: „Dort üben die Kinder nur bestimmte Regeln ein, sind aber gar nicht in der Lage, sie auf den Verkehr zu übertragen.“³⁷ Am Ende dieses Unterrichtes steht dann der Fahrradführerschein und Eltern und Kind glauben, dass das Kind nun ohne weiteres Fahrrad fahren kann. Wenn die Eltern Zweifel daran haben, halten sie häufig das Kind an, weiter auf dem Gehweg zu fahren. Ergebnis ist, dass selbst Zwölf- und 14-Jährige mit hochgerüsteten Rädern dann über Gehwege rasen und dort Fußgänger gefährden und behindern. Beides, die ungeübte Teilnahme am realen Verkehrsgeschehen und das Fahren auf dem Gehweg über das 10. Lebensjahr hinaus, ist aus Verkehrssicherheitsaspekten wenig sinnvoll. Das Gehwegfahren auch deshalb nicht, weil Radfahrer dort nicht so sicher sind, wie es Eltern und Kinder oft annehmen. Gerade ein- und ausfahrende Kfz rechnen häufig nicht mit Radverkehr auf dem Gehweg und Radfahrer fahren erfahrungsgemäß schneller als Schrittgeschwindigkeit.

³⁴ siehe Limbourg, Maria, Kinder im Straßenverkehr, Münster 1995, S. 36

³⁵ siehe Limbourg, Maria, Kinder im Straßenverkehr, Münster 1995, S. 37

³⁶ siehe Limbourg, Maria, Kinder im Straßenverkehr, Münster 1995, S. 47

³⁷ Mörer-Funk, Axel: Stoppschild an der Tafel, in Radwelt 06/2002, S. 15.

Neuere Ansätze bei der Verkehrserziehung

In Nordrhein-Westfalen wurde 2002 ein Mobilitätserziehungskonzept eingeführt. „Die neue Mobilitätserziehung beschränkt sich nicht mehr auf das Erlernen von Verhaltensmustern unter vorgegebenen Verkehrsverhältnissen ... sie fördert die aktive Auseinandersetzung mit dem Verkehr und seiner zukünftigen Gestaltung. ... Die Schüler sollen die Möglichkeiten der Mobilität entdecken und dabei lernen, ihre Verkehrsmittel gezielt auszuwählen.“³⁸

Die Konferenz der Jugendminister und –senatoren der Länder hat 1991 Forderungen zur Verbesserung der Situation von Kindern im Straßenverkehr beschlossen:

- „Bewußtseinsbildung durch Informationskampagnen, die die Regeln für verantwortliches Verhalten am Steuer gegenüber Kindern vermitteln. Sowohl der Bund als auch die Länder und Gemeinden sind dazu aufgefordert.
- Vorbildliches Verhalten bei Beachtung der Regeln, die dem Schutz der Kinder dienen, im Bereich des öffentlichen Dienstes.
- Bei der Führerscheinprüfung muss die Beherrschung der Regeln, die gegenüber Fußgängern und Radfahrern einzuhalten sind und damit für den Schutz von Kindern eine besondere Bedeutung haben, ein Schwerpunkt werden.
- Bei der Stadt- und Verkehrsplanung ist darauf hinzuwirken, dass die Wohnwelt von Kindern und Jugendlichen so gestaltet wird, dass ihre Sicherheit und Unversehrtheit gewährleistet ist.
- Bei der Gestaltung von Wohnstraßen müssen die Bedürfnisse der Kinder Vorrang vor der Erleichterung schneller motorisierter Fortbewegung erhalten. Die höchstzulässige Geschwindigkeit auf diesen Straßen sollte bei 30 Stundenkilometern liegen.
- Die Regeln, die gegenüber Kindern als Fußgänger und Radfahrer einzuhalten sind, müssen ein Schwerpunkt der innerörtlichen Verkehrsüberwachung werden.
- Die Verantwortlichkeit von Kraftfahrern ist bei der Verkehrserziehung in Kindergarten und Schule mehr als bisher einzubeziehen.
- Die Regeln der StVO, die besondere Bedeutung für den Verkehr auf Wohnstraßen haben, müssen überprüft werden. Es sind neue Regeln zu entwickeln, die dem notwendigen Schutz von Kindern entsprechen.
- Die Forschung über das Verhalten von Kraftfahrern gegenüber Kindern und die Auswirkungen des Verhaltens auf die Entwicklung der Kinder muss intensiviert werden.“³⁹

Grundlage für die Forderungen waren Analyseergebnisse, welche zeigten, dass die Gefährdung auf innerörtlichen Straßen einen dramatischen Verlust an Bewegungsfreiheit für die Kinder bewirkt hat. Kinder lernen auf den Wohnstraßen, dass Kraftfahrer privilegiert sind, weil sie die Stärkeren sind. Fußgänger und Radfahrer müssen als die Schwächeren ständig darauf achten, den Autoverkehr nicht zu stören. Als Folge verhalten sich die Kinder, wenn sie dann später den Führerschein erworben haben, genau so, wie sie es über die Jahre verinnerlicht haben: sie fühlen sich im Auto privilegiert und Stichworte wie Rücksichtnahme und Toleranz sind Fremdworte hinter dem Steuer.⁴⁰

³⁸ Verkehrsminister Schwanhold in: Mörer-Funk, Axel: Stoppschild an der Tafel, in Radwelt 06/2002, S. 16.

³⁹ aus Limbourg, Maria, Kinder im Straßenverkehr, Münster 1995, S. 103

⁴⁰ nach Limbourg, Maria, Kinder im Straßenverkehr, Münster 1995, S. 102

Ursachen hierfür sind:

- „Die Regeln, die besonders dem Schutz von Kindern dienen, sind einem großen Teil der Kraftfahrer nicht bekannt.
- Es fehlt ein öffentliches Bewußtsein dafür, dass die Kraftfahrer für die Sicherheit der Kinder auf innerörtlichen Straßen verantwortlich sind.
- Die Regeln der StVO, die den Kfz-Verkehr gegenüber Fußgänger- und Radverkehr privilegierten, gelten auch auf Wohnstraßen.
- Die Gestaltung von Wohnstraßen und die Anwendung von Verkehrszeichen erschweren oft rücksichtsvolles Verhalten gegenüber Kindern.
- Die Verkehrserziehung in Kindergarten und Schule macht die Verantwortlichkeit der Kraftfahrer für die Sicherheit der Kinder nicht im erforderlichen Maß deutlich.“⁴¹

Kinder bilden erst nach und nach die zur Bewältigung des derzeitigen Straßenverkehrs nötigen Fähigkeiten heraus:⁴²

- Die Aufmerksamkeit und die Konzentration entwickeln sich erst im Laufe der Zeit. Ablenkungen sind Hauptursache für Verkehrsunfälle von Kindern. Kinder können sich bei der Fülle von Reizen, die im Straßenverkehr auf sie einströmen, nicht so lange konzentrieren wie Erwachsene.
- Die Sinnesfunktionen sind bei Kindern bis zum Alter von ungefähr sieben Jahren noch nicht vollständig getrennt. Ihre Vorstellungen, Wahrnehmungen und Gefühle sind stark miteinander verwoben und sie halten auch ihre Träume für real. Es fällt ihnen schwer, wesentliches vom unwesentlichen zu trennen. Und sie können sich erst mit 8 oder 9 Jahren in andere hineinversetzen: erst dann verstehen sie, dass wenn sie zum Beispiel zwischen zwei Autos stehen und das Auto sehen, dies mitnichten heißt, dass der Autofahrer sie sieht.
- Kinder können Entfernungen und Geschwindigkeiten erst spät einschätzen.
- Die Unterscheidung von Links und Rechts ist auch bei 8jährigen häufig nicht gegeben.
- Die Hörfähigkeit von Kindern ist eingeschränkt: Sie können nur Geräusche, die in einem bestimmten Winkel auf ihr Ohr treffen, lokalisieren und Geräusche konkurrieren sehr stark mit anderen Sinneseindrücken. Erst mit ca. 8 Jahren setzen Kinder das Gehör regelmäßig im Straßenverkehr ein.
- Die Grobmotorik (z. B. Halten von Gleichgewicht) als auch die Feinmotorik (z. B. Betätigen der Klingel) entwickeln sich erst im Laufe der Jahre. Kinder haben einen großen Bewegungsdrang, der häufig mit den Erfordernissen des Straßenverkehrs (an der Ampel stillstehen etc.) in Konflikt tritt.

All dies zeigt, dass die Einstellung, dass Kinder durch Verkehrserziehung an das hiesige Verkehrsgeschehen anzupassen sind, zu Unfällen führen muss, weil Kinder schlichtweg nicht in der Lage sind, fehlerfrei am Verkehrsgeschehen teilzunehmen. Erwachsene im übrigen auch nicht, sonst würden nicht so viele Unfälle passieren. „Eine Verkehrsumwelt, die sich auf die entwicklungspsychologisch bedingten Defizite von Kindern im Straßenverkehr einstellt, wird auch die Teilnahme am Straßenverkehr anderer benachteiligter Gruppen sicherer machen (Behinderte, Senioren). Mehr Verkehrssicherheit für Kinder bedeutet letztlich mehr Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer.“⁴³ Da sich die deutsche Gesellschaft in einem rasanten Alte

⁴¹ in Limbourg, Maria, Kinder im Straßenverkehr, Münster 1995, S. 103

⁴² siehe Limbourg, Maria, Kinder im Straßenverkehr, Münster 1995, S. 59-74

⁴³ Limbourg, Maria, Kinder im Straßenverkehr, Münster 1995, S. 74

rungsprozess befindet, wird dieser Aspekt in Zukunft noch wichtiger werden. Auch Senioren sind bei zunehmenden Alter in ihrer Sinneswahrnehmung und –verarbeitung eingeschränkt und bedürfen eines menschengerechteren Verkehrs, um sich selbständig bewegen zu können.

Fazit

- Radfahren, insbesondere die Bewältigung alltäglicher Wege mit dem Rad, bietet eine gute Gelegenheit für Kinder, kostengünstig ihr für ein gesundes Heranwachsen von Körper und Geist notwendiges Bewegungsbedürfnis auszuleben.
- Kinder haben jedoch vielfältige Einschränkungen in der motorischen und psychischen Reife, weswegen sie sowohl intensiver Einführung ins Radfahren als auch Rücksichtnahme der erwachsenen Verkehrsteilnehmer bedürfen.
- Diese Rücksichtnahme kommt auch anderen Verkehrsteilnehmern, z. B. der wachsenden Gruppe der Senioren, zu Gute.
- Der „klassische“ Radfahrunterricht findet zu einem Zeitpunkt (i. d. R. 4. Klasse) statt, zu dem die Kinder schon seit Jahren Rad fahren. In ihm wird häufig nur im Schonraum geübt, so dass Kinder, die nach dem 10. Lebensjahr nicht mehr im Schonraum Gehweg fahren dürfen, relativ unvorbereitet auf den realen Straßenverkehr auf der Straße treffen.
- Neuere Ansätze der Mobilitätserziehung haben sowohl einen bewußte Verkehrsmittelwahl, ein von Rücksicht und Toleranz geprägtes Verkehrsverhalten als auch ein gutes Zu-rechtkommen im realen Straßenverkehr als Radfahrer zum Ziel.

8. Präventive Arbeit durch Verbände und Vereine auf Bundes- und Landesebene

Auf dem Gebiet der Verkehrssicherheit arbeiten sehr viele Verbände und Vereine sowohl auf Bundes-, auf Landes- als auch auf kommunaler Ebene. Stellvertretend sind nachfolgend drei Verbände/ Vereine skizziert.

8.1 Deutscher Verkehrssicherheitsrat

Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat wurde 1969 als gemeinnütziger Verein gegründet. Die Aufgabe des Vereins ist die Förderung von Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer. Schwerpunkte sind Fragen der Verkehrstechnik, Verkehrserziehung und -aufklärung, des Verkehrsrechts und der -überwachung. Der Verein koordiniert die vielfältigen Aktivitäten seiner Mitglieder, entwickelt Programme und passt diese kontinuierlich neuen Anforderungen und wissenschaftlichen Erkenntnissen an. Der Verein hat ca. 250 Mitglieder. Dazu gehören die für Verkehr zuständigen Ministerien von Bund und Ländern, die Berufsgenossenschaften, Deutsche Verkehrswacht, Automobilclubs, Automobilhersteller, Versicherungen, Personenbeförderungsunternehmen, Wirtschaftsverbände und Gewerkschaften, Kirchen und sonstige Institutionen und Organisationen.

Die laufende Arbeit wird durch 6 Fachausschüsse begleitet: Ausschuss Erwachsene Verkehrsteilnehmer, Ausschuss für Fahrzeugtechnik, Rechtsausschuss, Ausschuss für Kinder und Jugendliche Verkehrsteilnehmer, Ausschuss für Straßenverkehrstechnik und Ausschuss für Verkehrsmedizin, Erste Hilfe und Rettungswesen. Finanziert wird der Verein vor allem aus Mitteln der gewerblichen Berufsgenossenschaften und aus Bundesmitteln.⁴⁴

Der DVR hat mit seinen Mitgliedern Zielgruppenprogramme entwickelt, z.B. "Kind und Verkehr", "Ältere aktive Kraftfahrer", "Ältere Menschen als Fußgänger im Straßenverkehr", Sicherheitstrainings und -programme für Pkw-, Lkw-, Omnibus-, Reisebus-, Gefahrgut- und Motorradfahrer, Radfahrprogramm etc. Die Umsetzung erfolgt jeweils über die Mitgliedsverbände. So finden z.B. beim Programm "Kind und Verkehr" jährlich ca. 6.000 Veranstaltungen mit Eltern von Vorschulkindern statt, durchgeführt von 800 vom DVR geschulten Moderatoren. Eine besondere Bedeutung hat im DVR die betriebliche Verkehrssicherheitsarbeit. Die Berufsgenossenschaften und der DVR führen seit Anfang der 80er Jahre das gemeinsame Programm "Sicherheit auf allen Wegen" durch, das sich an Berufstätige und Auszubildende richtet. In den Bereichen Recht und Technik erhalten Stadtplaner, Kommunalverwaltungen und Gesetzgeber, aber auch die Industrie und relevante Multiplikatoren wichtige Empfehlungen vom DVR.

Im Bereich Radverkehr hat der DVR mehrere Programmteile, die sich an Kinder und Eltern richten. Daneben gibt es noch das Programm „Sicherheit für den Radverkehr“, dessen Zielgruppe vor allem erwachsene Radfahrer sind.

8.2 Deutsche Verkehrswacht

Die Deutsche Verkehrswacht (DVW) wurde 1924 als gemeinnütziger Verein gegründet. Die Hauptaufgaben sind Verkehrserziehung und Verkehrsaufklärung. Durch Initiative der DVW und mit Unterstützung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen oder von Partnern aus der Wirtschaft wurden und werden zahlreiche Programme und Maßnahmen entwickelt.

Die Aktion "move it", die Programme zur schulischen Verkehrserziehung, das außerschulische Radfahrprogramm "Fahrrad im Trend", die Initiative "lernwerkstadt.de", der Schülerlotsendienst, die "Aktion Junge Fahrer", die Fernsehserie "Der 7.Sinn" und die DEA Mediathek mit rund 750 Filmen sind einige Beispiele für die zielgruppenorientierte Arbeit. Rund 90.000 ehrenamtliche Verkehrswacht-Mitglieder tragen in über 650 Orts-, Gebiets- und Kreisverkehrswachten - ihrerseits organisiert in 16 Landesverkehrswachten - täglich dazu bei, die Menschen für das Thema "Verkehrssicherheit" zu sensibilisieren. Sie besuchen Kindergärten, Schulen, Altenheime und andere Institutionen, um die Menschen in zahlreichen Programmen für das Thema zu gewinnen und praktische Verkehrserziehung "vor Ort" zu leisten.⁴⁵

⁴⁴ siehe Internetseite des Verbandes: www.dvr.de

⁴⁵ siehe Internetseiten des Verbandes www.dvw-ev.de

8.3 Allgemeiner Deutscher Fahrradclub (ADFC)

Der ADFC betreibt sehr vielfältige Aktivitäten zur Radverkehrsförderung, die häufig unter dem Aspekt einer Verbesserung der Radverkehrssicherheit stehen.

In Zusammenarbeit mit dem Bundesministerium für Verkehr wurden zum Beispiel vom Bundesverband eine Verkehrssicherheitskampagne im Jahre 2000 durchgeführt. Damals wurden sowohl Postkarten als auch ein Flyer mit Tipps herausgegeben.⁴⁶

Der Schwerpunkt der Arbeit liegt vor Ort, zum Beispiel in Verhandlungen mit den Behörden über die Beseitigung von konfliktreichen Radverkehrsführungen.

Die Hamburger Ortsgruppe behandelt schon seit mehreren Jahren schwerpunktmäßig Sicherheitsthemen in ihrer Mitgliederzeitschrift (z. B. Ausgabe 3/2004: Geisterradeln, Ausgabe 4/2003: Aggression im Straßenverkehr, Ausgabe 6/2003: Aggressionsabbau). Die Artikel ernten dabei häufig lebhaftes Leserbriefinteresse. Darüber hinaus hat der Hamburger ADFC auch extra Kampagnen durchgeführt: „Radweg oder Parkplatz“⁴⁷, "Geisterradeln kann tödlich sein"⁴⁸. Gemeinsam mit anderen Partnern wurde 2004 Jahr die "Aktion Fahrrad schon gecheckt" durchgeführt.⁴⁹ Dem Thema "Radfahrer auf der Fahrbahn" widmet sich ein Flyer.⁵⁰

Fazit

Auf dem Gebiet der Verkehrssicherheit existieren mannigfaltige Aktivitäten von vielen Institutionen, Verbänden und Vereinen. Sie sind jedoch von unterschiedlichen Interessenslagen und Ausgangspunkten geprägt. Schwerpunkt vieler Gruppen sind Kinder und Jugendliche.

9. Vision Zero – Vision eines Verkehrsalltages ohne Tote

„Vor mehr als 100 Jahren prägte das amerikanische Chemieunternehmen DuPont den Begriff „Vision Zero“ in seiner Firmenphilosophie. Jeder Unfall ist vermeidbar, so die damalige Utopie. In den Werken DuPonts ist sie heute praktisch Realität geworden. Im Arbeitsleben halten wir es für ein selbstverständliches Unternehmensziel, dass kein Mitarbeiter im Betrieb Schaden an Leib und Leben nehmen soll. Das gleiche Ziel übertragen auf den Verkehrsbereich mutet dagegen utopisch an. Jeder einzelne hält sich für einen sicheren Fahrer, der alles unter Kontrolle hat. Das Problem sind fast immer „die Anderen“, die unvernünftigen, risikobereiten Verkehrsteilnehmer.“⁵¹

⁴⁶ siehe Anhang 3

⁴⁷ <http://www.hamburg.adfc.de/kmp-rop-0>

⁴⁸ <http://www.hamburg.adfc.de/geisterradeln>

⁴⁹ <http://www.schon-gecheckt.de>

⁵⁰ <http://www.hamburg.adfc.de/pm-20040804>

⁵¹ Verkehrsclub Deutschland, Vision Zero – Null Verkehrstote, Der Masterplan, Bonn 2004, S. 3

Der für den Verkehrsbereich utopisch erscheinende Ansatz „Vision Zero“ wurde Mitte der 90er Jahre von verschiedenen europäischen Regierungen, unter anderem der schwedischen, aufgegriffen.⁵²

„Der gegenwärtige Straßenverkehr stellt ein allgemeines Gesundheitsproblem dar. Im Gegensatz zu anderen Mensch-Maschine-Systemen ist seine Sicherheit extrem unterentwickelt. Menschliches Fehlverhalten bringt häufig fatale Folgen mit sich. Insbesondere Kinder sind völlig damit überfordert, ihr Verhalten so an das System anzupassen, dass sie unversehrt bleiben.“

Die Grundphilosophie von Vision Zero lautet: Die Sicherheit aller Elemente des Verkehrssystems wird so weit gesteigert, bis das Gesamtsystem fehlertolerant ist und niemand mehr getötet oder schwer verletzt wird.“⁵³

Gemäß diesem Ansatz ist nicht der einzelne Verkehrsteilnehmer verantwortlich für unfallfreie Fahrt, sondern auch Planer, Straßenbauer, Polizei, Fahrzeugproduzenten, Versicherungen und Verkehrsbehörden. Jede Institution sollen ihren maximal möglichen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit beisteuern und dabei mit den anderen Akteuren zusammenarbeiten. Ziel ist, die Anzahl der Unfälle und vor allem deren Auswirkungen weitgehend zu reduzieren. Alle damit in Zusammenhang stehende Maßnahmen werden an diesem Ziel gemessen und evaluiert.

„Vision Zero propagiert radikal das Menschenrecht auf Leben und körperliche Unversehrtheit. Gegenwärtig wird in Deutschland noch abgewogen zwischen den gesellschaftlichen Mobilitätsbedürfnissen und den Anforderungen an ein sicheres Verkehrssystem. Vision Zero dagegen basiert auf dem ethischen Grundsatz, dass die körperliche Unversehrtheit aller Verkehrsteilnehmer nicht verhandelbar ist.“⁵⁴

9.1 Schwedisches Programm „Vision Zero“

Die nationale schwedische Straßenverwaltung formulierte 1996 erste Ansätze dazu, die schnell von der schwedischen Öffentlichkeit akzeptiert und später von der Regierung weiterentwickelt wurde. Die Regierung setzte die Verkehrssicherheit auf die Agenda und die Sicherheitsdiskussion zwischen den Experten und den Massenmedien war sehr intensiv.

In der NTF, der Dachorganisation für die ehrenamtliche Verkehrssicherheitsarbeit in Schweden, wurde die Vision Zero ebenfalls intensiv zwischen den Mitgliedern diskutiert. Die NTF entschied sich, die Vision Zero zum Leitbild ihrer Arbeit zur Verbesserung der Sicherheit zu machen.

Die Vision Zero erzeugte ein positives Klima, in dem es leichter war, bedeutende Verkehrssicherheitsprobleme, die traditionell politisch sehr sensibel waren, zu diskutieren. Die Bedeu

⁵² Entsprechende Konzepte entwickelten neben Schweden auch Großbritannien, Schweiz und Österreich (siehe Verkehrsclub Deutschland, Vision Zero – Null Verkehrstote, Der Masterplan, Bonn 2004, S. 6).

⁵³ Verkehrsclub Deutschland, Vision Zero – Null Verkehrstote, Der Masterplan, Bonn 2004, S. 4

⁵⁴ Verkehrsclub Deutschland, Vision Zero – Null Verkehrstote, Der Masterplan, Bonn 2004, S. 4

tung der Geschwindigkeit für die Zahl und vor allem für die Folgen von Unfällen ist das offensichtlichste Thema. So haben zum Beispiel die Automobilverbände von Schweden eine stärker als früher sachorientierte Haltung zu Geschwindigkeitskontrollen und –begrenzungen eingenommen.

Die Vision Zero hat auch die Kosteneffizienz von Maßnahmen in den Fokus gebracht. Die bedeutendste Maßnahme ist die Senkung der Geschwindigkeiten. Kalkulation haben ergeben, dass eine Reduktion der Durchschnittsgeschwindigkeit auf den schwedischen Landstraßen einen gesellschaftlichen Nutzen von 750 Mio US\$ pro Jahr ergibt. Um die gleiche Reduktion von Transportkosten mit Straßenneubau zu erreichen, müssten 5 Mrd. US \$ investiert werden. Mit der derzeitigen Investitionsquote in Schweden würde es 10-20 Jahre dauern, um einen ähnlichen Rückgang der Transportkosten zu erreichen.⁵⁵

Zur Frage, was die „Vision Null“ ist, führt Carlsson aus: „Die Vision Null stellt eine Vision dar, dass wir eigentlich fähig sind, ein Straßenverkehrssystem ohne tödliche bzw. schwere Unfälle zu verwirklichen. Das Straßenverkehrssystem ist sehr kompliziert und ungesteuert, deshalb wäre eine Null-Unfall-Vision unrealistisch. Hingegen ist eine Vision, in der die Gewalt, welche dem menschlichen Körper tödlichen oder bleibenden Schaden zufügt, gesteuert wird, vielleicht nicht unrealistisch – selbst wenn sie einige Zeit braucht, etwas Geld kostet und einige andere Anstrengungen sowie Opfer verlangt, um das gegenwärtige System zu verändern, damit eine solche Forderung erfüllt werden kann.“⁵⁶

Das schwedische Parlament hat 1997 ein auf Gesetz, das sich auf die Vision Null gründet, mit großer Mehrheit verabschiedet. Im Gesetz heißt es: „Das langfristige Ziel besteht darin, dass innerhalb des schwedischen Straßenverkehrssystems niemand getötet oder schwer verletzt werden sollte, und die Funktionsweise des Straßenverkehrssystems muß an die Forderungen, die sich aus diesem Ziel ergeben, angepaßt werden.“⁵⁷

Regierung und Parlament betrachten dabei die Vision Null nicht als Vision, sondern als langfristiges Ziel. So wurden auch quantitative Ziele für die Zwischenzeit festgelegt: zum Beispiel die Senkung der Todesopferzahlen von 540 (1997) auf 400 im Jahr 2000 und 250 im Jahr 2007.

Zur Frage, was die Vision Null für die Verkehrssicherheitsarbeit bedeutet führt Carlsson aus: „Ist es aber eigentlich realistisch, ein System zu planen, nach dem man nicht getötet oder verletzt werden kann? Vielleicht nicht, aber es sollte möglich sein, diesem Ziel sehr nahezu-kommen, wenn sowohl die Systemplaner (Politiker, Legislative, Straßenverkehrsbehörden, Verkehrspolizei, Autohersteller usw.) als auch die Straßenbenutzer damit anfangen, ihr Denken und Handeln auf das Endziel auszurichten, dass niemand getötet oder ernsthaft verletzt werden sollte.“

⁵⁵ Nach Carlsson, Gunnar, The swedish national road safety programme in: Bildungswerk Weiterdenken (Hrsg.): Mobilitätsmanagement für mehr Verkehrssicherheit in Sachsen, Reader zur Tagung am 17. Mai 1999. o. J.

⁵⁶ Carlsson, Gunnar, Vision Null mit der Perspektive weltweiter Verbreitung in: Bildungswerk Weiterdenken (Hrsg.): Mobilitätsmanagement für mehr Verkehrssicherheit in Sachsen, Reader zur Tagung am 17. Mai 1999. o. J.

⁵⁷ siehe Carlsson, Gunnar, Vision Null mit der Perspektive weltweiter Verbreitung in: Bildungswerk Weiterdenken (Hrsg.): Mobilitätsmanagement für mehr Verkehrssicherheit in Sachsen, Reader zur Tagung am 17. Mai 1999. o. J.

Die sittliche Grundlage der Vision besteht darin, dass Fehler, zu denen es jetzt auf den Straßen kommt – und die auch künftig immer wieder vorkommen werden – nicht zum Verlust des Lebens oder schweren Verletzungen führen sollten. Das Straßenverkehrssystem muss so gestaltet werden, dass Fehler von Menschen keine verheerenden Folgen haben.

Vision Null heißt, dass im System die Gewalt gegenüber dem menschlichen Körper durch die Höchstgeschwindigkeiten eingeschränkt wird. Wird die Gewalt durch technische Mittel begrenzt, so können hohe Geschwindigkeiten gestattet werden. Die Geschwindigkeit ist der regulierende Faktor des Systems, und theoretisch lässt sich die Vision Null immer durch Verminderung der Geschwindigkeit auf ein sicheres Niveau erreichen. Die Mittel für den Straßenbau müssen stärker auf Investitionen konzentriert werden, welche bei Unfällen die auf den menschlichen Körper wirkenden Kräfte begrenzen. ... Vision Null bedeutet, dass die verletzbaren Straßenbenutzer (Fußgänger, Radfahrer, ältere Menschen usw.) die Sicherheitsanforderungen an das System bestimmen werden.⁵⁸

Nationales schwedisches Verkehrssicherheitsprogramm 1995-2000

Die nationale schwedische Straßenverwaltung (National Swedish Road Administration NSRA) bekam 1993 die Hauptverantwortung für die Verkehrssicherheit in Schweden übertragen. Zugleich bestimmte die Regierung zwei weitere Hauptakteure in diesem Bereich hin: die Polizei als Verkehrsüberwachungsbehörde und die kommunalen Behörden als Verantwortliche für den lokalen Verkehr.

1994 veröffentlichten die NSRA, die Nationale Polizeibehörde und der Schwedische Kommunalverband das „National Road Safety Programme 1995-2000“. Die grundsätzliche Ziele des Programms waren:

- Die öffentliche Meinung dahingehend zu beeinflussen, dass sie das Recht auf einen sicheren Verkehr, indem tödliche und schwere Verletzungen als inakzeptabel, unterstützt
- das Bewußtsein über die Bedeutung der Verkehrssicherheit für die öffentliche Gesundheit zu fördern.

Darin waren zehn meßbare Ziele formuliert:⁵⁹

1. Straßenverkehrssicherheit zu einem öffentlichen Thema machen!
2. Reduzierung der Zahl von Trunkenheitsfahrten
3. Weniger Geschwindigkeitsverstöße
4. Weniger Verstöße gegen andere Verkehrsregeln, so vor allem weniger Verstöße beim Überholen und gegen Abstandsregeln
5. Sichere Verkehrsumgebung, vor allem in städtischen Gebieten
6. Stärkere Nutzung von Sicherheitsausrüstungen
7. Sicherere Fahrzeuge
8. Verbesserte Sichtbarkeit im Straßenverkehr
9. Verstärkte Helmnutzung beim Radfahren
10. Verbesserung der Rettungsdienste, der medizinischen Versorgung und Rehabilitation.

⁵⁸ Carlsson, Gunnar, Vision Null mit der Perspektive weltweiter Verbreitung in: Bildungswerk Weiterdenken (Hrsg.): Mobilitätsmanagement für mehr Verkehrssicherheit in Sachsen, Reader zur Tagung am 17. Mai 1999. o. J.

⁵⁹ Quelle: Bildungswerk Weiterdenken (Hrsg.): Mobilitätsmanagement für mehr Verkehrssicherheit in Sachsen, Reader zur Tagung am 17. Mai 1999. o. J.

Diese zehn Ziele sind jeweils mit meßbaren Indikatoren und einem entsprechenden finanziellen Etat versehen. So wird beispielsweise für das Ziel Stärkere Nutzung von Sicherheitsausrüstungen als meßbares Ziel angegeben, dass die Nutzung von Sicherheitsgurten und Kinder rückhaltesystemen bis 2000 auf 95 % steigt. Als Methoden zu diesem Ziel sind angegeben: die Entwicklung von leichter benutzbaren Kindersitzen fördern, Verkehrserziehung, Information und veränderte Gesetzgebung hinsichtlich Taxifahrern und Lastwagen. Pro Jahr sind für dieses Ziel 5 Mio US-Dollar als Finanzausstattung angegeben.

Insgesamt sind die jährlichen Kosten des Programms mit 90 Mio US-Dollar veranschlagt.

9.2 Aktion Minus 50 % (Schleswig-Holstein)

„Verkehrssicherheit umfassend zu organisieren und zu planen, ist ein schwieriges Unterfangen wegen

- der Kompetenzverteilung zwischen Bund, Ländern, Kommunen einerseits und
- der unterschiedlichen Interessenlage von Behörden, Verbänden, Bürgerinitiativen und Privaten andererseits.

Untersuchungen über den Stellenwert von Verkehrssicherheit in unserer Gesellschaft stimmen nicht optimistisch. Sowohl in der Prioritätenskala des einzelnen als auch in der Berichterstattung der Medien scheinen andere Themen weitaus wichtiger zu sein. Auch relativierende politische Aussagen, dass sich die Zahl der Kfz von 1970 bis heute mehr als verdoppelt hat, die Zahl der Verkehrstoten dagegen um mehr als die Hälfte zurückgegangen ist, macht es den Verantwortlichen für Verkehrssicherheit nicht gerade leicht.

Das führte zu der Erkenntnis, dass weitere, spürbare Verbesserungen der Verkehrssicherheit allein mit herkömmlichen Methoden nicht zu erreichen wären.⁶⁰

Das Ministerium für Wirtschaft, Technologie und Verkehr rief 1991 in Abstimmung mit Kommunen und Verbänden die Verkehrssicherheitsaktion „Minus 50 %“ ins Leben. Dabei gab es zwei Grundüberlegungen:

„Schaffung einer Dachkampagne zur Bündelung aller Kräfte und Ressourcen bei gleicher Zielsetzung sowie eine ökonomische Vorgehensweise, orientiert an den bedrückendsten Verkehrssicherheitsproblemen, zur Vermeidung von Unfällen mit höchstem menschlichen Leid und volkswirtschaftlichen Kosten“.⁶¹

Bei der Aktion sollte die Verkehrssicherheitsarbeit im Lande so gestaltet werden, dass sie sowohl als Auftrag an die Landesbehörden als auch als eine Einladung zum Mitmachen an die Adresse der Kommunen und gesellschaftlichen Gruppen wirkte. Zwischen 1990 und 1998 ging die Anzahl der Unfälle in Schleswig-Holstein um 33 % zurück, die der Verletzten um 16

⁶⁰ Ministerium für Wirtschaft, Technologie und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein, Vorbemerkungen zur Idee der Aktion Minus 50% in: Bildungswerk Weiterdenken (Hrsg.): Mobilitätsmanagement für mehr Verkehrssicherheit in Sachsen, Reader zur Tagung am 17. Mai 1999. o. J.

⁶¹ Ministerium für Wirtschaft, Technologie und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein, Vorbemerkungen zur Idee der Aktion Minus 50% in: Bildungswerk Weiterdenken (Hrsg.): Mobilitätsmanagement für mehr Verkehrssicherheit in Sachsen, Reader zur Tagung am 17. Mai 1999. o. J.

% . Auf nationaler Ebene nahmen in diesem Zeitraum dagegen die Unfallzahlen zu: die Unfallzahlen um 17 % und die Anzahl der Verletzten um 13 % (Zeitraum zwischen 1990 und 2000).

9.3 Europäische Charta für die Straßenverkehrssicherheit

Basierend auf dem Vision-Zero-Gedanken hat die EU eine Europäische Charta für die Straßenverkehrssicherheit verabschiedet. Dieser Charta können Institutionen, die sich diesem Ziel verpflichtet sehen, beitreten.

9.4 Masterplan Vision Zero des VCD

Der Verkehrsclub Deutschland (VCD) hat 2004 einen Masterplan Vision Zero veröffentlicht, der für den Bereich des Straßenverkehrs sowohl Analysen als auch Vorschläge für die Erhöhung der Verkehrssicherheit beinhaltet.

Der VCD fordert - analog zur Europäische Charta für die Straßenverkehrssicherheit - als Ziel, die Zahl der Verkehrstoten und Schwerverletzten bis zum Jahr 2010 zu halbieren. Erreicht werden soll dies, indem im Verkehrssystem menschliche Fehler berücksichtigt werden. „Die damit verbundene Einengung der individuellen Wahlmöglichkeiten im Straßenverkehr ist überall dort gerechtfertigt, wo Fehlverhalten die Gesundheit anderer gefährden kann. Dies gilt insbesondere dann, wenn Unfallursachen und Lösungen zu deren Behebung bekannt sind, also eine Reduktion der Unfallhäufigkeit oder –folgen zu erwarten ist. Beschränkte Finanzmittel gelten nicht als Ausrede für Nichthandeln. Geld ist so zu investieren, dass möglichst viele Unfälle pro eingesetztem Euro verhindert werden. So zwingt die Krise zu möglichst effizientem Handeln und klarer Evaluierung der angewandten Maßnahmen. Aus ethischen Gründen sind primär jene Personengruppen zu schützen, die ein Risiko mit geringer Freiwilligkeit oder wenig Mitwirkung eingehen oder herbeiführen, das heißt vor allem Kinder und Fußgänger.“⁶²

Folgende vier Handlungsfelder beinhaltet der Masterplan des VCD:⁶³

1. Recht und Gesetz
 - Niedrigere Tempolimits
 - Alkoholverbot am Steuer
 - Leistungsbegrenzung bei Pkw
 - Ausweitung der Gefährdungshaftung von Autofahrern
 - Produkthaftung der Autohersteller auch für Teile, die sich im nachhinein für Unfallgegner als gefährlich herausstellen (Beispiel Rammschutzbügel)
 - Anhebung der Verjährungsfrist für Ordnungswidrigkeiten von drei auf zwölf Monate
 - Stärkere Berücksichtigung von Unfallfahrten bei Versicherungsbeiträgen

⁶² Verkehrsclub Deutschland, Vision Zero – Null Verkehrstote, Der Masterplan, Bonn 2004, S. 13.

⁶³ siehe Verkehrsclub Deutschland, Vision Zero – Null Verkehrstote, Der Masterplan, Bonn 2004, S. 15ff.

Europäische Charta für die Straßenverkehrssicherheit**(UNTERZEICHNER)**

Der Unterzeichnete [Name, Anschrift], vertreten durch [Name und Titel der unterzeichnenden Person],

Inhaber von Anordnungsbefugnissen, Entscheidungsbefugnissen, wirtschaftlicher oder gesellschaftlicher Durchsetzungsmöglichkeiten oder eines Vertretungsmandats und aufgrund dessen teilhabend an der Verantwortung für die Straßenverkehrssicherheit in der Europäischen Union,

(PRÄAMBEL)

der Auffassung, dass die Zahl der Unfallopfer im Straßenverkehr in Europa unannehmbar hoch ist und die wirksamsten Maßnahmen zu treffen sind, um diese Zahl möglichst schnell zu verringern,

der Auffassung, dass eine zwischen den zahlreichen Beteiligten, die auf der einen oder anderen Grundlage Verantwortung in diesem Bereich tragen, koordinierte Maßnahme eher geeignet ist, die gewünschten Ergebnisse zu erzielen,

der Überzeugung, dass es wirksame Maßnahmen gibt, die Verkehrsteilnehmer zur Einhaltung der Sicherheitsvorschriften anzuhalten, und auch darüber hinausgehende Maßnahmen, wie die Verringerung der Risikoexposition von Verkehrsteilnehmern, ergriffen werden sollten, und dass die Wirkung solcher Maßnahmen vervielfacht wird, wenn sich eine kritische Zahl von Beteiligten dafür engagiert,

sich dem Ziel einer Verringerung der Zahl der Verkehrstoten um mindestens 50 % bis 2010 anschließend,

im Vertrauen auf das Verantwortungsgefühl der betroffenen Einzelpersonen und Organisationen,

im Bewusstsein, dass die Maßnahmen zugunsten der Straßenverkehrssicherheit sehr geringe Kosten verglichen mit den menschlichen, gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Kosten der Unsicherheit im Straßenverkehr haben,

(ZIEL)

VERPFLICHTET SICH, DIE MASSNAHMEN IN SEINEM VERANTWORTUNGS- UND TÄTIGKEITSBEREICH TATKRÄFTIG UMZUSETZEN, UM FORTSCHRITTE BEI DER STRASSENVERKEHRSSICHERHEIT ZU BESCHLEUNIGEN,

VERPFLICHTET SICH INSBESONDERE, NACH MASSGABE SEINER VERANTWORTUNG UND SPEZIFISCHEN SITUATION UND IN ÜBEREINSTIMMUNG MIT MINDESTENS EINEM DER FOLGENDEN GRUNDSÄTZE:

(GRUNDSÄTZE)

1. Ergreifung der Maßnahmen in seinem Verantwortungsbereich, um zu dem oben genannten Ziel einer Verringerung der Zahl der Unfalltoten im Straßenverkehr beizutragen.
2. Aufnahme von Aktionen zur Straßenverkehrssicherheit und Messung des erreichten Sicherheitsstandards in seine Hauptziele und maßgebenden eigenen Entscheidungskriterien, insbesondere im Rahmen seiner Forschungsaktivitäten, seiner Organisation und seiner Investitionen sowie im allgemeineren Rahmen der Organisation seiner professionellen Aktivitäten im Hinblick auf die Ausarbeitung eines Plans für die Straßenverkehrssicherheit.
3. Austausch von Informationen technischer oder statistischer Art, die ein besseres Verständnis der Unfallursachen, Unfallverletzungen und Wirksamkeit von

Vermeidungs- und Folgenminderungsmaßnahmen ermöglichen, mit den für die Straßenverkehrssicherheit zuständigen Organisationen.

4. Leistung eines Beitrags zur Verhinderung von Verkehrsunfällen durch hochwertige Maßnahmen in einem oder mehreren der folgenden Bereiche:
 - Erstausbildung und Weiterbildung sowie Information der Fahrer,
 - Ausrüstung und Ergonomie von Kraftfahrzeugen,
 - Gestaltung der Infrastrukturen auf eine Weise, die Unfallrisiken und die Unfallschwere minimiert und zu einer sicheren Fahrweise anhält.
5. Entwicklung und Umsetzung von Technologien zur Minderung von Unfallfolgen.
6. Leistung eines Beitrags zur Entwicklung von Mitteln, die eine einheitliche, andauernde und angemessene Kontrolle der Einhaltung der Straßenverkehrsvorschriften durch Personen, die in seinem Namen oder unter seiner Leitung tätig sind, sowie die Sanktionierung eventueller Verstöße auf einheitliche, schnelle und verhältnismäßige Weise ermöglichen.
7. Schaffung eines Rahmens, der die Umsetzung andauernder erzieherischer Maßnahmen und die Rehabilitierung gefährdeter Fahrer fördert.
8. Bemühungen, soweit möglich zu einer besseren Kenntnis der Ursachen, Umstände und Auswirkungen von Unfällen beizutragen, um daraus Lehren für ihre Vermeidung ziehen zu können.
9. Leistung eines Beitrags dazu, dass möglichen Unfallopfern ein wirksamer und hochwertiger medizinischer, psychologischer und juristischer Beistand zur Verfügung steht.
10. Akzeptanz einer im Nachhinein erfolgenden und nach den entsprechenden Regeln für die Vertraulichkeit durchgeführten fachlichen Beurteilung der Maßnahmen, die zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit ergriffen wurden, und gegebenenfalls Anpassen der Maßnahmen im Lichte dieser Erfahrungen.

(KONKRETE SELBSTVERPFLICHTUNG)

Zur Umsetzung der folgenden Maßnahme(n):

Ergreifen der Initiative bei der Umsetzung von Maßnahmen, die über die geltenden rechtlichen Anforderungen hinausgehen, nämlich ... [vom Unterzeichneten zu vervollständigen].

(Ort, Datum)

(Unterschrift)

Abbildung 28: Europäische Charta für die Verkehrssicherheit

- Einbau von Unfalldatenspeichern (alle relevanten Daten 15 Sekunden vor dem Unfall werden aufgezeichnet) in Pkw und Lkw
 - Verpflichtung zur Veröffentlichung von Sicherheitswerten nach EuroNCAP-Crashtestverfahren bei der Autowerbung
 - Stärkere Verkehrsüberwachung
 - Stärkere Ausschöpfung des möglichen Strafmaßes bei Verkehrsstraftaten
 - Stärkere Überwachung von Reisebussen (Fahrzeug und Fahrer)
 - Stärkere Überwachung und partielle Überholverbote für Lkws
2. Fahrzeug
- Maßnahmen zum passiven Schutz für Fußgänger (z. B. genügend großer Zwischenraum zwischen Motorhaube und Motorblock, keine scharfen Kanten)
 - Erhöhter Insassenschutz
 - Verbot von Geländefahrzeugen, insbesondere der Rammschutzbügel
 - Aktive Sicherheit: z. B. ABS, ESP, Wegfahrsperre bei nicht angelegtem Gurt, Reifendruckkontrollsysteme
 - Nutzfahrzeuge: z. B. verbesserte Weitwinkelspiegel zur Erkennung von Fußgängern und Zweiradfahrern
 - Konstruktionsverbesserungen bei Motorrädern
 - Verbesserung der technischen Zuverlässigkeit von Fahrrädern
3. Infrastruktur/ Straße
- Sicherheitsaudits bei Neuplanungen und im Straßenbestand
 - Neuplanungen auf Tempolimit von 90 bzw. 120 km/h ausrichten
 - Stärkere Verkehrsüberwachung auf Fernstraßen
 - Einsatz von kleinen Kreisverkehren auf Landstraßen
 - Gestaltung von Tempo 30-Zonen
 - Vorrangige Führung des innerörtlichen Radverkehrs auf Fahrbahnniveau
 - Mehr Zebrastreifen
 - Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit innerorts
4. Mensch
- Durchgängige, nachhaltige Mobilitätserziehung (inklusive Umwelt-, Gesundheits- und Sozialaspekte) vom Kindergarten bis zum Schulabschluß
 - Reform der Fahrausbildung
 - Bessere Ausbildung der Fahrlehrer
 - Erprobung von „begleitetem Fahren ab 17 Jahren“ und „Zweite Stufe der Fahrausbildung“
 - Regelmäßige Kurse für Führerscheinbesitzer bezüglich Fahrverhalten und Erste Hilfe
 - Information und Aufklärung durch Öffentlichkeitsarbeit

Folgende Abbildung verdeutlicht dabei die Zuständigkeiten für verschiedene Maßnahmen zur Realisierung von Vision Zero.

5. Der VCD-Masterplan Vision Zero:
Wer muss Vision Zero umsetzen?

Was die Bundesregierung tun muss!

- sie beschließt Vision Zero als Ziel mit mittelfristiger Strategie (zehn Jahre)
- sie beschließt ein kurzfristiges Aktionsprogramm (1–3 Jahre)
- sie richtet eine Instanz ein, die alle Maßnahmen koordiniert, verfolgt und regelmäßig über Fortschritte berichtet
- sie betreibt Gesetzesinitiativen auf EU-Ebene, insbesondere im Bereich Verkehrsrecht und Richtlinien zur Fahrzeugzulassung
- sie überarbeitet die Fahrausbildung grundlegend und ergänzt sie um neue Inhalte
- sie stellt die Finanzierung neuer Verkehrssicherheitsprogramme sicher

Was Kommunen und Bundesländer tun müssen!

- Kommunen erstellen lokale Pläne zur Umsetzung von Vision Zero
- Länder erstellen Programme mit regional angepassten Schwerpunkten
- Länder und Kommunen erproben neue Infrastruktur (Kreisverkehr/Trennung der Fahrbahnen auf Landstraßen etc.)
- die Länder definieren Mobilitätserziehung in den Lehrplänen völlig neu
- Wettbewerb um die besten Lösungen – Aktion: die sicherste Stadt

Was Unternehmen, Versicherungen und Verbände tun müssen!

- die Autoindustrie legt einen Stufenplan vor, nach dem die Sicherheitsstandards der Euro NCAP-Crash-Tests erreicht werden (1–5 Jahre)
- die Autoindustrie schafft Transparenz in Sachen Fahrzeugsicherheit in der Autowerbung
- Unternehmen richten ein Mobilitätsmanagement ein und beschließen ein Vision Zero-Programm auf betrieblicher Ebene
- Unternehmen ändern Beschaffungsrichtlinien für Fuhrparks und Dienstwagen
- Versicherungen orientieren ihr Beitragsystem noch mehr an Verkehrssicherheitsaspekten
- Verbände bauen eigene Projekte für bestimmte Zielgruppen auf

Abbildung 29: VCD Masterplan Vision Zero. Quelle: Verkehrsclub Deutschland, Vision Zero – Null Verkehrstote, Der Masterplan, Bonn 2004, S. 29.

Fazit

- Vision Zero wurde vor einem Jahrhundert in der chemischen Industrie als Grundsatz formuliert: Jeder Unfall ist vermeidbar.
- Vor ca. 10 Jahren übertrugen mehrere europäische Regierungen diesen Grundsatz auf den Verkehrssektor.
- Die Grundphilosophie von Vision Zero lautet: Die Sicherheit aller Elemente des Verkehrssystems wird so weit gesteigert, bis das Gesamtsystem fehlertolerant ist und niemand mehr getötet oder schwer verletzt wird. Gemäß diesem Ansatz ist nicht der einzelne Verkehrsteilnehmer verantwortlich für unfallfreie Fahrt, sondern auch Planer, Straßenbauer, Polizei, Fahrzeugproduzenten, Versicherungen und Verkehrsbehörden.
- Schweden hat entsprechende Gesetze und Programme verabschiedet.
- Im deutschen Bereich hat die Landesregierung von Schleswig-Holstein die Idee von Vision Zero aufgegriffen und in das „Aktionsprogramm Minus 50 %“ umgesetzt.
- Die EU hat eine auf den Gedanken von Vision Zero basierende Charta, der einzelne Länder und Institutionen beitreten können, verabschiedet.
- Der Verkehrsclub Deutschland hat in seinem Masterplan 2004 skizziert, welche Maßnahmen in Deutschland für eine Umsetzung von Vision Zero notwendig sind.

10. Radverkehrssicherheitsarbeit in anderen Bundesländern

Im Rahmen der Studie wurden die Ministerien aller Bundesländer angeschrieben mit der Bitte um Darstellung, welche Maßnahmen zur Erhöhung der Radverkehrssicherheit von Seiten des Landes betrieben werden.

10.1 Hamburg

In Hamburg beschäftigen sich die Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, die Behörde für Inneres und die Behörde für Bildung und Sport mit der Radverkehrssicherheit.

- In Hamburg existiert ein Bauprogramm zur Beseitigung von Unfallschwerpunkten. Ein extra Bauprogramm für die Radverkehrssicherheit gibt es nicht.
- Bei größeren Baumaßnahmen werden die Radwege im Regelfall baulich verbessert und an die Vorgaben technischer und rechtlicher Regelwerke angepasst.
- Bei der Umsetzung des Hamburger Programms zur Beschleunigung des Verkehrsflusses, insbesondere an Kreuzungen ist die Beachtung von Sicherheitsbelangen auch des Radverkehrs obligatorisch.
- Nach der StVO-Novelle 1997 wurde von der damaligen Baubehörde eine Broschüre „Radfahren in Hamburg“ veröffentlicht, in der u. a. die neuen Regeln für den Radverkehr erläutert wurden.

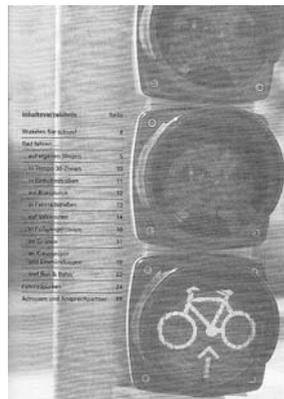
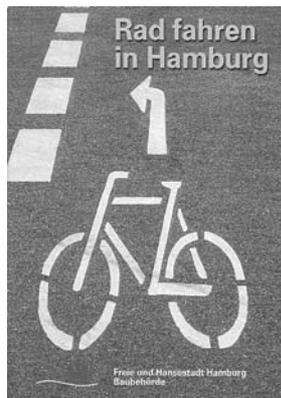


Abbildung 30: Broschüre Radfahren in Hamburg

- Die Behörde für Inneres betreibt Öffentlichkeitsarbeit, die sich speziell an Radfahrerinnen und Radfahrer richtet. Hier ist zum Beispiel die Ende Oktober 2004 veranstaltete Aktion „Schon gecheckt“ zu erwähnen.
- Die Hamburger Polizei verfügt über eine Fahrradstaffel.
- Im Bereich der Prävention wird ein Fahrradprojekt für die 5./6. Schulklassen eingeführt. Inhalte sind einmal die Vermittlung von Verkehrsregeln, Verkehrsschilderhalten, richtigem Verkehrsverhalten (u. a. auch Einstellung auf Fehlverhalten von Autofahrern), Anforderungen an Radwege, notwendige Radausstattung, gute Gründe fürs Radfahren.



Abbildung 31: Aktionsplakat Schon gecheckt

ALLES IM BLICK GEFAHREN UND

Regelverstöße von Autofahrern

Achtung: Jeder kann mal 'nen Fehler machen!

Hauptursacher von Radfahrerunfällen 2002*

523 Fehler beim Abbiegen

338 Missachtungen der Vorfahrt

258 Fehler beim Einfahren in den Verkehr

Die häufigsten Fehler von 1582 Autofahrern, die 2002 in Hamburg zu Radfahrerunfällen führten*

* Quelle: Polizei Hamburg, Verkehrsteilnehmer 2002

Auf diese Gefahren musst du dich einstellen

Eine der häufigsten Unfallursachen: Ein Autofahrer übersieht dich beim Rechtsabbiegen.

TIPP: Die Gefahr an Kreuzungen kommt meist von links! Nimm Blickkontakt mit dem Autofahrer auf, sonst brems lieber ab.

Der Autofahrer darf trotz Rot nach rechts abbiegen, der grüne Pfeil erlaubt es ihm. Radfahrer, die von links kommen und bei Grün die Straße überqueren, können übersehen werden.

TIPP: Wenn du weißt, dass an dieser Kreuzung ein grüner Pfeil ist, solltest du die Autofahrer gut beobachten.

Vor allem Lkw-Fahrer können im Rückspiegel nicht alles sehen. Oft geraten Radfahrer in den so genannten Toten Winkel, wenn der Lkw abbiegen will.

TIPP: Bleibe zurück, wenn du merkst, dass ein Lkw abbiegen will.

Blinder Winkel

Totener Winkel

Abbildung 32: Auszug aus Schüler-Broschüre Fahrradmobil

10.2 Berlin

- In Berlin wurde 2004 vom FahrRat⁶⁴ eine Radverkehrsstrategie verabschiedet. Darin sind die zurzeit in Berlin bezüglich Förderung des Radverkehrs und der Radverkehrssicherheit geplanten Maßnahmen enthalten.
- Unter Punkt 6 Erhöhung der Radverkehrssicherheit wird ausgeführt:

„Radfahren trägt einerseits durch seine gesundheitsfördernden Wirkungen dazu bei, Lebenszeit zu gewinnen, andererseits sind die Radfahrer (und Fußgänger) bei Unfällen einem höheren Verletzungsrisiko ausgesetzt, als andere Verkehrsteilnehmer. Die Anzahl der Unfälle mit Radfahrereteiligung hat nach jahrelangem Rückgang in den letzten drei Jahren wieder leicht zugenommen, die Wahrscheinlichkeit schwerer Unfallfolgen ist in Berlin weiterhin höher als in vergleichbaren Großstädten. Viele Unfälle gehen auf schlechte Sichtbeziehungen zwischen Kraftwagenführern und Radfahrern zurück. Bei etwa 40 % der Unfälle mit Personenschaden waren Radfahrer die Hauptverursacher; häufigste Unfallursache ist hier die falsche Fahrbahnbenutzung, insbesondere das Fahren auf dem Radweg in der falschen Richtung. Bei Verursachung durch andere Verkehrsteilnehmer sind Fehler beim Abbiegen die häufigste Ursache von Unfällen, fast ein Drittel der tödlichen Unfälle werden durch abbiegende Lastkraftwagen verursacht (toter Winkel).

6.1 Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung wird zusammen mit der Polizei im Jahr 2004 eine Sonderauswertung der in der Unfalldatenbank erfassten Unfälle mit Radfahrereteiligung durchführen, die sich auf einen Zeitraum von mindestens drei Jahren bezieht und als Grundlage für ein auf Fahrrad-Unfallschwerpunkte bezogenes Maßnahmenprogramm dienen kann.

6.2 Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung wird bis 2005 zusammen mit der Polizei und der Straßenverkehrsbehörde im Rahmen des neuen Verkehrssicherheitsprogramms das „10-Punkte-Programm“ zur Verbesserung der Verkehrssicherheit von Radfahrern an Knotenpunkten aktualisieren, um Aussagen zu anderen Unfallschwerpunkten ergänzen, und dazu ein Umsetzungskonzept mit Zeitplan erarbeiten.

6.3 Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung wird bis 2006 auf der Grundlage der Unfallanalyse und des Umsetzungskonzeptes für mindestens fünf besonders problematische Knotenpunkte⁶⁵ als Pilotprojekte bis 2006 Umgestaltungsplanungen ausarbeiten und deren Realisierung finanziell absichern. Dabei sollen auch neue, in Berlin bisher noch nicht erprobte Lösungen Anwendung finden, soweit sie mit der Straßenverkehrsordnung und den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen vereinbar sind (z.B. aufgeweitete Radaufstellstreifen). Die in den Pilotpro

⁶⁴ Der FahrRat besteht aus Verwaltungsstellen, Verbänden (z. B. ADFC) und Institutionen (z. B. Berliner Verkehrsbetriebe) und hat die Radverkehrsstrategie erarbeitet. Nach Verabschiedung der Strategie trifft sich der FahrRat einmal im Jahr, um die vollzogenen und die noch ausstehenden Maßnahmen zu diskutieren und zu evaluieren.

⁶⁵ Auf der Grundlage der Unfalldatenbank der Polizei sowie der Erfahrungen der Teilnehmer empfiehlt der FahrRat, dazu eine Auswahl aus den folgenden Knoten zu treffen:

- Danziger Straße/ Eberswalder Straße/ Kastanienallee/ Pappelallee/ Schönhauser Allee
- Hofjägerallee/ Klingelhöferstraße/ Stülerstraße/ Tiergartenstraße
- Dominicusstraße/ Hauptstraße
- Adlergestell/ Radickestraße
- Brunnenstraße/ Invalidenstraße/ Veteranenstraße
- Schönhauser Allee/ Wichertstraße/ Schivelbeiner Straße
- Müllerstraße/ Seestraße
- Alexanderstraße/ Brückenstraße/ Holzmarktstraße
- Neue Kantstraße/ Messedamm
- Landsberger Allee/ Petersberger Straße.

jekten gewonnenen Erfahrungen sollen zur Entwicklung von Regellösungen für vergleichbare Problempunkte genutzt werden.

- 6.4 Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung wird - zusammen mit einem Medienpartner - die Novellierung der Straßenverkehrsordnung zum Anlass für eine Informationsinitiative nehmen, die Hinweise zum sicheren Verhalten sowie zu den Rechten und Pflichten von Autofahrern und Radfahrern im Hinblick auf ihre gemeinsame Teilnahme am Verkehrsgeschehen zum Gegenstand hat.
- 6.5 Die seit vielen Jahren laufende „Aktion toter Winkel“ der Aktionsgemeinschaft Verkehrssicherheit für Schulkinder, der u.a. auch die Polizei angehört, wird unter Federführung der Senatsverwaltung für Bildung, Jugend und Sport fortgesetzt. Der ADFC wird zusammen mit der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung die aktuelle Öffentlichkeitsarbeit zu diesem Thema weiterführen. Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung wird sich weiterhin dafür einsetzen, zur Beseitigung des toten Winkels kurzfristig eine Nachrüstung von Lastkraftwagen mit geeigneten Außenspiegeln zu erreichen und dadurch die Anzahl schwerer Radfahrunfälle wesentlich zu verringern.
- 6.6 Die Straßenverkehrsbehörde wird aufgefordert, zusammen mit den Bauunternehmern und den Straßenbaulastträgern auf der Grundlage der bestehenden Richtlinien fahrrad- und fußgängerfreundliche Einzelfall-Lösungen für die Verkehrsführung an Baustellen zu entwickeln, wo die Dauer der Behinderung oder andere Umstände (Regelabweichungen) dies erfordern; sie werden gebeten zu prüfen, wie die Umsetzung der entsprechenden Anordnungen verbessert werden kann. Der ADFC wird unter Einbindung seiner Mitglieder ein regelmäßiges „Baustellenmonitoring“ durchführen, das Problemstellen identifiziert und die zuständigen Behörden darauf hinweist.“
- Hauptursache der Radfahrerunfälle mit Todesfolge ist in Berlin das Abbiegen von Kfz.
 - In den nächsten Jahren sollen einzelne Knotenpunkte und gegebenenfalls auch Streckenabschnitte, die sich als unfallträchtig erwiesen haben bzw. erweisen, zur Verbesserung der Radverkehrssicherheit umgestaltet werden. Ein entsprechendes Sonderprogramm befindet sich derzeit in Vorbereitung.

10.3 Schleswig-Holstein

- Schleswig-Holstein ist führend unter den Flächenländern, was den Ausstattungsstandard mit Radwegen anbetrifft: 80 % der Bundesstraßen und 50 % der Landesstraßen sind damit ausgestattet.
- Grundlage der Radverkehrsförderung ist das Programm „Fahrradfreundliches Schleswig-Holstein“ aus dem Jahr 1998:
- Ein Handlungsfeld ist Öffentlichkeitsarbeit und Wissensvermittlung (Erfahrungsaustausch unter Handlungsträgern). Zu diesem Zweck wurde das Fahrradforum eingerichtet, an dem Vertreter des Städte- und Gemeindetages, des Städtebundes, des VCD, des ADFC, des Landesseniorenrates, des ADAC, des BUND, des Tourismusverbandes etc. teilnehmen. Aufgaben und Ziele des Fahrradforums sind:
 - Organisation des stetigen Erfahrungsaustausches/ Wissenstransfers
 - Erörterung aktueller Entwicklungen, Regelungen und Finanzierungsbestimmungen,

- Vorbereitung und ggf. organisatorische Begleitung von Schwerpunktthemen für Aktionen,
- Entwicklung von Themenvorschlägen und Vorbereitung von Fachtagungen.
- Bislang fanden zwölf Sitzungen des Fahrradforums statt. Themen waren unter anderem Verkehrserziehung an Schulen, Einrichtung einer AG „Unfallauswertung“, Verkehrssicherheitsarbeit, Verkehrssicherungspflicht von Radverkehrsanlagen, StVO-Novelle, Forschungsprogramme, Infobörse zu Verkehrssicherheitsaktionen.
- Das Land förderte finanziell folgende Aktionen, die der Sicherheit des Radverkehrs dienen:
 - Projekt Frühradfahren (Fahrradausbildung für 1. und 2. Klassen)
 - Fahrrad ... aber sicher
 - Radfahrprüfungen
 - Zuschüsse für Broschüren
 - Kommunale Verkehrssicherheitsveranstaltungen
- Das Land schrieb das aus dem Jahr 1992 stammende Konzept „Verkehrssicherheit in Schleswig-Holstein“ fort.

Projekt Frühradfahren

Im Rahmen der schleswig-holsteinischen Verkehrssicherheitsaktion „Minus 50 %“ wurde seit dem Schuljahr 1992/93 ein Schulversuch an einigen Schulen im Kreis Ost-Holstein durchgeführt, der darauf abzielte, bei Schülern der Klassen 1 und 2 einen besonderen, auf psychomotorischen Übungseinheiten beruhenden Unterricht anzubieten. Ziel des Projektes ist die Reduktion von kindlichen Radverkehrsunfällen.

„Dazu wurden als Teilziele angestrebt:

- Entwicklung eines methodisch-didaktischen Trainingskonzeptes, das auf die Entwicklungsvoraussetzungen sechs- bis achtjähriger Kinder abgestimmt ist,
- den Vorrang öffentlicher Verkehrsmittel ins Bewußtsein der Eltern und Kinder zu rücken,
- die Vorbildrolle der Eltern zu stärken,
- die Eltern über die psychomotorischen Defizite sechs- bis achtjähriger Kinder zu informieren und für spezifische Gefahren zu sensibilisieren,
- Eltern für aktive Mitarbeit am Übungsprogramm zu motivieren.

Die vorgenannten Ziele sollen durch fahrpraktisches Training im Schonraum, Einüben von Verhaltensmustern in bestimmten Situationen und handelndes Lernen erreicht werden. Das Training wird auf sicheren Rädern und mit Helm durchgeführt. Die Einbeziehung der Eltern soll durch unterschiedlich gestaltete, praxisbezogene Elternabende und durch aktive Mitarbeit am Übungsprogramm gefördert werden.“⁶⁶

Die Einbeziehung der Eltern erfolgte sowohl aus praktischen Gründen (die Mehrarbeit konnte von den Lehrern nicht alleine abgedeckt werden) aber auch aus erzieherischen Gründen. Die Eltern sollten selbst sehen und erfahren, was die Kinder können und was nicht. Vielfach überschätzen Eltern nämlich die Fahrkünste der Kinder und unterschätzen die Komplexität der beim Radfahren im öffentlichen Straßenverkehr auftretenden Anforderungen.

⁶⁶ Hohenadel, Dieter, Neumann-Opitz, Nicola: Radfahren im 1. und 2. Schuljahr, München 2001, S. 5

Das Projekt wurde vor dem Hintergrund der Tatsache gestartet, dass fast alle Kinder bereits im Vorschulalter ein Fahrrad besitzen (siehe Abbildung 33), obwohl bei ihnen die notwendigen Fähigkeiten und Fertigkeiten zum Radfahren noch nicht ausreichend entwickelt sind. Bedenklich ist auch, dass die Eltern mit ihren Kindern mehr oder weniger nur die absoluten Basis-Fertigkeiten des Radfahrens üben (siehe Abbildung 34), die es dem Kind ermöglichen, überhaupt loszufahren. Komplexere Anforderungen, wie einhändig fahren (zum Handzeichen geben), Slalomfahren (Hindernissen ausweichen), Umschauen (Einfahren in den fließenden Verkehr, Überholen) oder das Erlernen von Regeln wird nur von einer Minderheit der befragten Eltern geübt bzw. gelehrt.

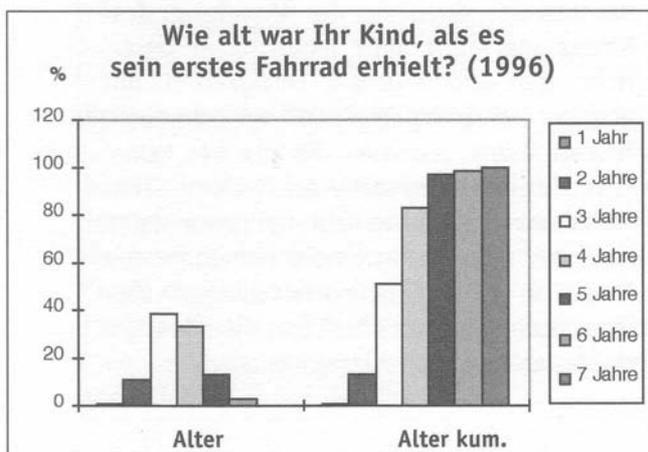


Abbildung 33: Radfahrbesitz im Kindesalter. Quelle: Hohenadel, Dieter, Neumann-Opitz, Nicola: Radfahren im 1. und 2. Schuljahr, München 2001, S.26

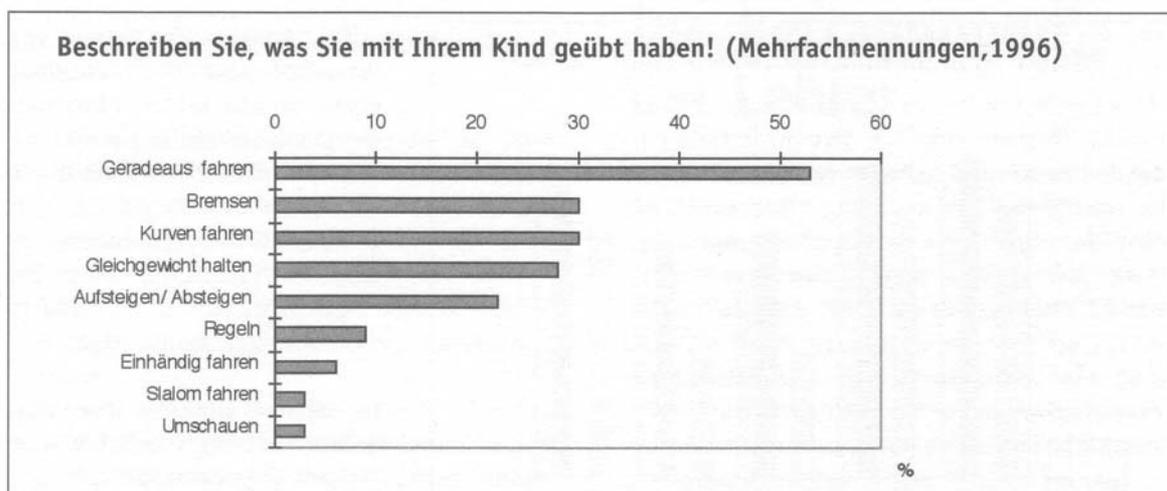


Abbildung 34: Übungsinhalte bei kindlichen Radfahranfängern

Der Versuch, bei denen jeweils im ersten und zweiten Schuljahr 10 Doppelstunden veranstaltet wurden, wurde wissenschaftlich begleitet. Es zeigte sich deutlich, dass die Kinder, die an diesem Projekt teilnahmen, gegenüber gleichaltrigen Kindern, die keine spezifische Ausbildung genossen, deutliche Vorsprünge schon am Ende des ersten Schuljahres hatten. Die Versuchsschüler machten nicht nur weniger, sie machen auch weniger schwere Fehler. „Für die Vermutung, dass Kinder sich auch ohne motorischen Unterricht die erforderlichen Fertig

keiten mit gleicher Geschwindigkeit und auf demselben Niveau selbst erwerben, konnte bei keiner Aufgabe ein Beleg gefunden werden.“⁶⁷

Vom Rollern zum Radeln

Im Vorfeld des Fahrradfahrenlernens ist die Schulung des Gleichgewichtes und erste Erfahrungen mit Geschwindigkeit, Bremsen etc. besonders wichtig. Das Land hat einen Flyer zum Thema „Vom Rollern zum Radeln“ herausgegeben, in dem die wichtigsten theoretischen und praktischen Informationen zu dem Thema zusammengestellt sind.



Abbildung 35: Flyer Vom Rollern zum Radeln. Hrsg. vom Ministerium für Wirtschaft, Technologie und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein.

Aktion Toter Winkel

Kinder und Jugendliche sind sich häufig der Gefahr, in der sie sich durch abbiegende Fahrzeuge befinden, nicht bewusst, weil sie den Toten Winkel als Fußgänger oder Radfahrer selbst nicht erleben. In einem Kooperationsprojekt zwischen dem Land, dem Verband Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung Schleswig-Holstein e. V., Unfallkasse Schleswig-Holstein und der KRAVAG-LOGISTIC Versicherungsgesellschaft wird an Schulen in Schleswig-Holstein für Schüler ab der 5. Klasse nach der theoretischen Vorbereitung, wie der Tote Winkel definiert ist, eine einstündige praktische Unterweisung angeboten. Während dieser Schulung kann jeder Schüler am Steuer eines bereitgestellten Lastkraftwagens erleben, welche Bereiche ein Lkw-Fahrer gut, mäßig oder gar nicht einsehen kann. Dadurch soll das Gefahrenbewußtsein der Schüler nachhaltig geschärft werden. Ergänzend dazu werden die Eltern

⁶⁷ Hohenadel, Dieter, Neumann-Opitz, Nicola: Radfahren im 1. und 2. Schuljahr, München 2001, S. 25

und die Presse informiert, sowie ein Demonstrationsfahrrad überrollt, das anschließend in der Schule ausgestellt wird, um eine nachhaltige Wirkung vor Ort zu erzielen.

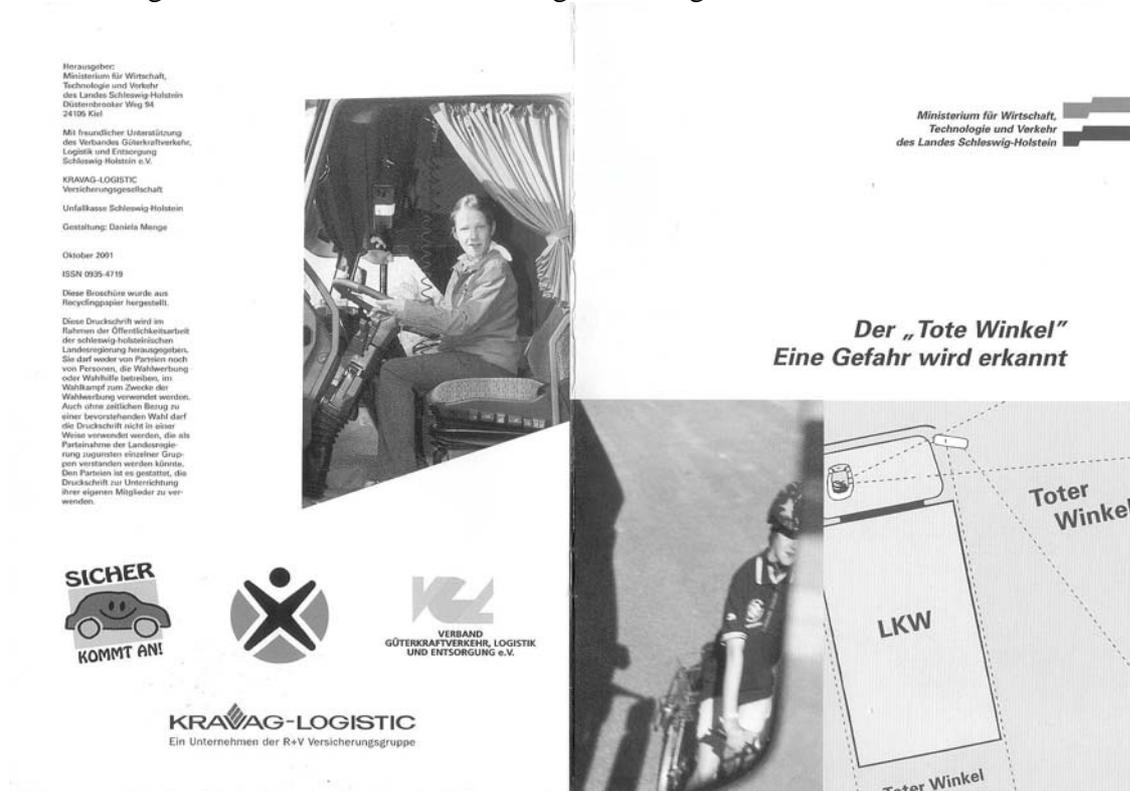


Abbildung 36: Der „Tote Winkel“. Eine Gefahr wird erkannt. Hrsg. vom Ministerium für Wirtschaft, Technologie und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein.

Broschüre 1 x 1 des Fahrradfahrens

In der vom Ministerium für Wirtschaft, Technologie und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein in Zusammenarbeit mit ADFC, Radsportverband Schleswig-Holstein, DB ZugBUS, safety seal, Gmünder Ersatzkasse, Verkehrswacht, Sparkasse und Provinzialversicherung herausgegebenen Broschüre sind 11 Sicherheitsthemen (z. B. Fahrradkauf und -check, richtige Kleidung, Kind und Fahrrad) mit 11 auf topographischen Karten dargestellten Tourenvorschlägen kombiniert. Diese Kombination erscheint der Autorin sehr sinnvoll, da erwachsene Radfahrer häufig wenig Neigung haben, ausgeprägte Sicherheitsbroschüren zu lesen und statt dessen eher an Toureninformationen interessiert sind.

10.4 Nordrhein-Westfalen

Nordrhein-Westfalen betreibt schon seit längerem eine systematische Radverkehrsförderung. So wurde zum Beispiel 1993 die „Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Städte und Gemeinden in NRW“ gegründet. Mitglied in der AG kann nur werden, wer bestimmte Vorleistungen erbracht hat und ein breiter Wille zur Radverkehrsförderung bei den Entscheidungsträgern zu erkennen ist. Die AG dient zum Austausch von Informationen, gezielte Lobbyarbeit zu betreiben und kommunale Aktionen (z. B. Öffentlichkeitsarbeit) zu unterstützen. Sie organisiert auch Kongresse, Workshops, Exkursionen und Messeauftritte.

Im Leitbild der AG ist das Ziel „Mehr Sicherheit für alle“ verankert. Konkret soll dies durch folgende Elemente erzielt werden:⁶⁸

- Verkehrsberuhigung: Die Reduktion der Geschwindigkeit vermindert Unfallrisiko und -schwere,
- Systemansatz bei Sicherheit: Es ist ein flächenhafter Ansatz und nicht perfekte Einzellösungen gefragt. Moderne, individuell an die jeweilige Situation angepasste Radverkehrsanlagen tragen zur Erhöhung der Sicherheit bei. Aus diesem Grund findet man in den Städten der AG auch häufig markierte Radverkehrsführungen im Fahrbahnraum.
- Dieser Systemansatz schließt mit ein, dass das Wissen über sichere Radverkehrsführungen intensiv mit allen Gruppen kommuniziert werden muss. Über Infrastruktur allein kann Verkehrssicherheit nicht gewährleistet werden. Es muss in den Köpfen der Menschen etwas bewegt werden, wenn Sicherheit dauerhaft gewährleistet werden soll.

Der Erfolg des integrierten Ansatz ist beachtlich. So nahm zwischen 1989 und 1998 die Anzahl der Radverkehrsunfälle um 17 % ab, die Zahl der dabei getöteten Radfahrer um 55 %.⁶⁹ Und das bei einer gleichzeitig starken Zunahme des Radverkehrs in NRW. Ziel der AGFS ist ein Anteil von 25 % Radverkehr am Gesamtverkehr in ihren Mitgliedsstädten.

Die AGFS betreibt eine intensive Öffentlichkeitsarbeit, zum Beispiel mittels Broschüren.



Abbildung 37: Broschüren der AGFS

Im Juli 2004 gab die AGFS die Broschüre „Mehr Miteinander – Nur Dummies fahren gegeneinander“ heraus. Darin wird für mehr Miteinander statt Gegeneinander von Radfahrern und Kfz-Lenkern geworben. Beispielgebend ist die Broschüre deswegen, weil hier sowohl Radfahrer als auch Kraftfahrer angesprochen werden – sonst richten sich Sicherheitstipps meist

⁶⁸ siehe Arbeitsgemeinschaft „Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen“, Leitbild der AGFS, Krefeld 2003.

⁶⁹ Ministerium für Wirtschaft, Mittelstand, Energie und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, Aktionsplan zur Förderung des Radverkehrs in NRW, Düsseldorf 2001, S. 13.

nur an Radfahrer. Und sie ist beispielgebend, weil sie nicht mit erhobenem Zeigefinger, sondern mit positiven Argumenten für rücksichtsvollen Umgang miteinander wirbt:

„Mehr Miteinander ...

... heißt mehr Verständnis füreinander – ist gleich mehr Rücksichtnahme!

... heißt weniger Angst – ist gleich weniger Fehler!

... heißt weniger Ärger – bedeutet weniger Stress!

... heißt mehr „Fairkehr“ – bedeutet mehr Vertrauen.

... heißt mehr Sicherheit ... 5 Tipps für Autofahrer.

... heißt mehr Sicherheit ... 5 Tipps für Radfahrer.

NRW betreibt die Fahrradausbildung nicht nur im Grundschulbereich, sondern auch in der Sekundarstufe 1. Die schulische Verkehrserziehung umfasst neben der Sicherheits- auch die Sozial- und Umwelterziehung, durch die die Schüler ein auf Partnerschaft gerichtetes soziales Handeln erlernen und Alternativen zur Autonutzung entwickeln sollen.

Darüber hinaus werden örtliche Verkehrssicherheitstage und Fahrradaktionen vom Land finanziell gefördert.

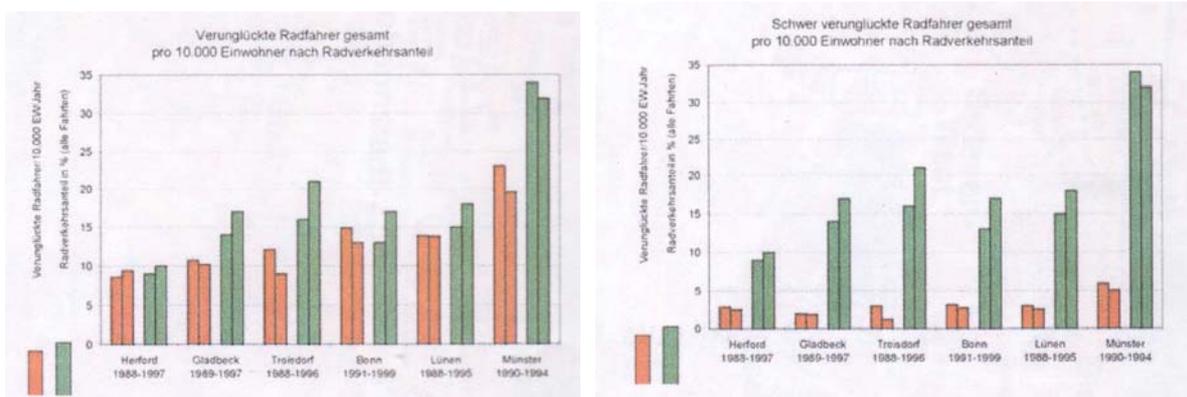


Abbildung 38: Entwicklung der Verletztanzahlen in Mitgliedsstädten der AGFS

Die in der AGFS vereinigten Städte, Gemeinden und Landkreise haben gezeigt, dass bei entsprechenden Maßnahmen die Unfallzahlen im Radverkehr sinken, obwohl der Radverkehrsanteil stieg (siehe Abbildung 38).

10.5 Bayern

Das Staatsministerium für Inneres teilte mit, dass „es Bauprogramme für den Radwegbau an Bundes- und Staatsstraßen gibt. Die Realisierung dieser Radwege, die hauptsächlich aus Verkehrssicherheitsgründen angelegt werden, erfolgt nach den jeweils zur Verfügung stehenden Haushaltsmitteln. Statistisch auswertbare Daten, in welchem Maß hierdurch die Unfallzahlen mit Radfahrern gesenkt werden, liegen uns hierzu nicht vor.“ (Schreiben des StMI an den ADFC Dresden vom 18.11.2004).

Ansonsten gibt das StMI noch einen kleinen Flyer heraus, der Sicherheitstipps für Radfahrer enthält.

10.6 Baden-Württemberg

Baden-Württemberg hat auf Nachfrage zu Projekten der Radverkehrssicherheit die Broschüre „Mit dem Fahrrad unterwegs“ übersandt, die sich an Schüler der Sekundarstufe wendet. Darin werden den Schülern Sicherheitstipps und Ratschläge zu Touren, Fahrradpflege und Reparaturen gegeben. Tenor der Broschüre ist immer wieder: man ist als Radfahrer besonders gefährdet (wörtlich „Nachteile, mit denen ich als Radfahrer leben muss“) und auf dem Radweg besonders sicher.

Fazit

- In Hamburg existiert ein Bauprogramm für Verbesserungen bei Unfallschwerpunkten. Die Hamburger Verwaltung hat zum Teil in Kooperation mit dem örtlichen ADFC diverse Öffentlichkeitskampagnen durchgeführt, die sowohl kognitive Inhalte für Radfahrer und andere Verkehrsteilnehmer als auch mentale Aspekte beinhaltet.
- In Berlin wurde 2004 eine Radverkehrsstrategie verabschiedet. Darin sind die zurzeit in Berlin bezüglich Förderung des Radverkehrs und der Radverkehrssicherheit geplanten Maßnahmen enthalten. Diese Maßnahmen sind sowohl von Ämtern als auch von Institutionen und Vereinen (z. B. ADFC) durchzuführen.
- Grundlage der Radverkehrsförderung im nördlichsten Bundesland ist Programm „Fahrradfreundliches Schleswig-Holstein“ von 1998. Ein Handlungsfeld ist Öffentlichkeitsarbeit und Wissensvermittlung. Zu diesem Zweck wurde das Fahrradforum eingerichtet, an dem Vertreter des Städte- und Gemeindetages, des Städtebundes, des VCD, des ADFC, des Landesseniorenrates, des ADAC, des BUND, des Tourismusverbandes etc. teilnehmen. Das Land fördert darüber hinaus lokale Verkehrssicherheitsveranstaltungen und das Projekt Frühradfahren (Radunterricht in der 1. und 2. Klasse). Schülern der 5. Klasse werden in einem Projekt anschaulich die Gefahren des Toten Winkels vermittelt.
- Nordrhein-Westfalen betreibt schon seit längerem eine systematische Radverkehrsförderung. 1993 wurde die „Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Städte und Gemeinden in NRW“ gegründet, die dem Informationsaustausch, Lobbyarbeit und Unterstützung kommunaler Aktionen dient. Zwischen 1989 und 1998 nahm bei einer gleichzeitig starken Zunahme des Radverkehrs in NRW die Anzahl der Radverkehrsunfälle um 17 %, die Zahl der dabei getöteten Radfahrer um 55 % ab. NRW betreibt die Fahrradausbildung nicht nur im Grundschulbereich, sondern auch in der Sekundarstufe 1. Die schulische Verkehrserziehung umfasst neben der Sicherheits- auch die Sozial- und Umwelterziehung. Darüber hinaus werden örtliche Verkehrssicherheitstage und Fahrradaktionen vom Land finanziell gefördert.

11. Handlungsfelder in Sachsen

Der Radverkehr hat im letzten Jahrzehnt in Sachsen zugenommen. In Dresden beispielsweise hat sich der Anteil am Gesamtverkehr zwischen 1990 und 2003 von 6 auf 12% verdoppelt. Vergleiche mit anderen Ländern zeigen jedoch: es werden noch lange nicht alle vorhandenen Potenziale ausgeschöpft. Es bedarf einer umfassenden Förderung des Radverkehrs, um diese

Potenziale zu erschließen. Radverkehrsförderung hat nicht das Ziel, für einige wenige Sportbegeisterte Wege zu schaffen, sondern eine Erhöhung des Radverkehrsanteils bedeutet ein Mehr an Gesundheit, Lebensqualität in den Kommunen, Nutzen für die lokale Wirtschaft und die Umwelt, Mobilität für breite Bevölkerungsschichten und nicht zuletzt ein Plus an Verkehrssicherheit. Kraftfahrzeuge bedeuten aufgrund ihrer Masse und ihrer höheren Geschwindigkeit ein viel höheres Risiko für andere Verkehrsteilnehmer als Radfahrer. Weniger Kraftfahrzeugverkehr bedeutet auch weniger, und vor allem weniger schwere Verkehrsunfälle. Unfälle mit Todesfolge haben in der Regel Kfz als Unfallbeteiligte.

Ziel des Freistaates sollte es sein, den Radverkehrsanteil bis 2012 auf landesweit 15 % zu erhöhen. Die Erhöhung der Verkehrssicherheit für Radfahrer ist dazu ein wesentlicher Beitrag, da viele heute aus Angst vor Unfällen auf das Fahrradfahren verzichten.

Die Erhöhung der Verkehrssicherheit wird bzw. sollte auf vielfältigen Ebenen und Lebensbereichen betrieben werden. Allein bei verkehrspolitischen Instrumenten sind mannigfaltige Ansätze zu einer Verringerung der Unfall- und Todeszahlen festzustellen (siehe Tabelle 22).

	Instrument	Relevanz für Radverkehrssicherheit
Informatorisch	Parkinformationen und Umleitungsempfehlungen	Eine klare Führung der Parksuchenden steigert die Aufmerksamkeit der Kfz-Führer für das übrige Verkehrsgeschehen
	Fahrgastinformationen im öffentlichen Verkehr	keine
	Verkehrsbezogene Aufklärungs- und Schulungsmaßnahmen	Hohe Relevanz, da vielfach Unwissen auf Seiten der Radfahrer und Kfz über objektive Sicherheit beim Radfahren, über notwendige Rücksichtnahme etc.
	Anzeigen verkehrsbedingter Umweltbelastungen	Motivation zu umweltverträglichem Verkehrsverhalten. Mehr Radverkehr in einer Kommune erhöht die Verkehrssicherheit aller.
	Verkehrsträger- und verkehrsunternehmensübergreifende Informationszentralen (z. B. für Routen- und Verkehrsträgerwahl)	Mobilitätszentralen können beispielsweise Fahrradstadtpläne, die verkehrsarme Routen zeigen, vertreiben
Organisatorisch	Car-Pooling (Mindestbesetzungszahl von Pkw, z. B. als Voraussetzung, einen Sonderfahrstreifen benutzen oder in ein Stadtgebiet einfahren zu dürfen)	Weniger Kfz-Verkehr erhöht die Verkehrssicherheit für alle
	Car-Sharing	Nur indirekt, indem das Angebot von car-sharing autoarmes Leben unterstützt
	Abgestimmte Tarif- und Fahrplangestaltung mehrerer Anbieter im Bereich des öffentlichen Verkehrs	Fördert Kombination von Bike+Ride und damit den Fahrradverkehr
	City-Logistik-Konzept zur Güterendverteilung in Ballungsräumen	Weniger Kfz-Verkehr erhöht die Verkehrssicherheit für alle
	Direkter und indirekter Querverbund von Verkehrs- und Versorgungsbetrieben auf kommunaler Ebene	Keine
Ordnungsrechtlich	Regelungen für einen möglichst reibungslo	Hohe Relevanz, da beispiels

	Instrument	Relevanz für Radverkehrssicherheit
	sen und sicheren Ablauf des Personen- und Gütertransports (Transport- und Beförderungsgebote bzw. -verbote, z. B. Bestimmungen der StVO und des Personenbeförderungsgesetzes)	weise die Benutzungspflicht für Radwege Radfahrer oft auf gefährliche Führungen zwingen
	Technische Regelungen im Hinblick auf Vereinheitlichung und Sicherheitsaspekte beim Bau der Verkehrswege, bei der Konstruktion von Verkehrsmitteln und für das Angebot von Kraftstoffen	Hohe Relevanz, da die Infrastruktur (z. B. Führung an Knotenpunkten) hohe Bedeutung für die Radverkehrssicherheit hat
	Regelungen zur Errichtung von Anlagen des Ruhenden Verkehrs	Die bauliche Gestaltung von Parkplätzen entscheidet auch darüber, ob Konflikte mit dem fahrenden Verkehr (Fahrradverkehr) auftreten: z. B. fehlender Sicherheitsstreifen zwischen Parkstreifen und Radstreifen erhöht das Unfallrisiko.
	Regulierung des Marktzugangs	Weniger Kfz-Verkehr erhöht die Verkehrssicherheit für alle
	Geschwindigkeitsbeschränkungen und deren Überwachung	Hohe Relevanz, da Geschwindigkeit insbesondere von Kfz als Unfallgegner für Unfallrisiko und -schwere entscheidend sind
	Fahrbeschränkungen zeitlicher und örtlicher Art	Weniger Kfz-Verkehr erhöht die Verkehrssicherheit für alle
	Vorschriften zur Einschränkung des Parkraums einschließlich der Überwachung dieser Einschränkung	Über den Parkraum wird der Kfz-Zielverkehr und damit der Rad- und ÖPNV-Anteil beeinflusst
	Ausweisung eigener Verkehrsflächen für Fuß-, Rad-, Omnibus- und Taxiverkehr	Kann sowohl positiv als auch negativ für die Radverkehrssicherheit sein
	Transportpreise der Verkehrsunternehmen (Personen- und Güterverkehr)	Weniger Kfz-Verkehr erhöht die Verkehrssicherheit für alle
	Abgaben auf den fließenden Verkehr sowie auf die Flächeninanspruchnahme durch die verkehrsbezogene Infrastruktur (einschließlich ruhender Verkehr): Steuern, Gebühren und Sonderabgaben	Weniger Kfz-Verkehr erhöht die Verkehrssicherheit für alle
Preislich	Kraftfahrzeugsteuer	Weniger Kfz-Verkehr erhöht die Verkehrssicherheit für alle
	Mineralölsteuer	
	Energiesteuer (z. B. Stromsteuer oder Kombi- steuer CO2-Stromsteuer)	
	Mehrwertsteuer (differenzierte Mehrwertsteuersätze für energie- bzw. verkehrsbezogene Güter und Dienstleistungen)	
	Überwiegend pauschale Wegebenutzungsabgabe im Fernverkehr, z. B. differenziert nach Fahrzeugart	
	Überwiegend pauschale Innenstadtzufahrtsabgabe, z. B. differenziert nach Fahrzeugart	Weniger Kfz-Verkehr erhöht die Verkehrssicherheit für alle
	Entfernungs-, stau-, emissions-, immissions-, besetzungszahl- und/oder lärmabhängige Wegebenutzungsabgabe in Ballungsräumen	
	Abgabe für Umlade, Parkeinrichtungen (auch	

	Instrument	Relevanz für Radverkehrssicherheit
	an Schnittstellen zwischen Straße und anderen Verkehrsträgern)	
	Ausgleichsabgabe (nach der Eingriffsregelung in § 8 des BNatschG)	
Finanzierung	Aufwendungen für die Förderung von Forschung und Entwicklung sowie von Demonstrationsvorhaben	Hohe Relevanz
	Ausgaben zur Investitionsfinanzierung auf der Angebotsseite	Separate Radverkehrsanlagen können die Radverkehrssicherheit erhöhen
	Ausgaben zur betriebsbezogenen Finanzierung auf der Angebotsseite des ÖPNV (z. B. Ausgleichsleistungen für den Ausbildungsverkehr)	Keine
	Stützung des ÖPNV durch Steuererleichterungen	Keine
	Erhebung einer Abgabe zur Finanzierung des Nahverkehrs	Wenig
	Ausgaben zur Stützung der Nachfrageseite (z. B. „Abwrackprämie“ bei Abschaffung eines Pkws)	Weniger Kfz-Verkehr erhöht die Verkehrssicherheit für alle
	Steuerlicher Querverbund zwischen Versorgung und Verkehr bei öffentlichen Unternehmen	Keine
Planerisch	Bundesverkehrswegeplan	Keine
	Raumordnungspläne	Koordination von Radverkehrsnetzen erhöht die Wahrscheinlichkeit, dass langfristig gefährliche Lücken vermieden werden
	Raumordnungsverfahren	Wenig
	Bauleitplanung	Hohe Relevanz bei Verkehrsbauvorhaben
	Verfahren der Umweltverträglichkeitsprüfung zur Linienbestimmung und zur Planfeststellung	Hohe Relevanz bei Verkehrsbauvorhaben
	Verkehrsentwicklungsplan	Hohe Relevanz
	Nahverkehrsplan	Wenig

Tabelle 22: Instrumente der Verkehrspolitik. Quelle zu Instrumenten: Bundestagsdrucksache 13/11447 in Mobilitätsmanagement für mehr Verkehrssicherheit in Sachsen, o. S.

Konkret sollten auf Landes- und kommunaler Ebene folgende Aufgaben angegangen werden:

1. Verkehrssicherheit als öffentliches Thema

Verkehrsunfälle gehören in der Gesellschaft der BRD zu den verdrängten Themen. Bei besonders spektakulären Unfällen wird in der Öffentlichkeit ein paar Tage diskutiert, danach geht man zur Tagesordnung über und nimmt die immense Zahl von Toten und Verletzten durch den Verkehr und die durch die Bedrohung von Leib und Leben entstehenden Einschränkungen als scheinbar naturgegeben hin.

Verkehrssicherheit muss zu einem öffentlichen Thema gemacht werden, über das zum Beispiel auch in den Parlamenten und verstärkt in den Medien diskutiert wird. Die seit Jahren sinkende Zahl von Unfalltoten in der BRD gaukelt vor, dass sich die Situation verbessert. Aber die Zahl der Verletzten nimmt kaum ab und die Anzahl derjenigen, die dauerhaft nach Unfällen an Leib und Seele geschädigt sind, ist inakzeptabel hoch. Insbesondere die Verkehrssicherheit der nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer ist als Thema zu bearbeiten, nicht in dem Sinne, dass man lieber gleich ins Auto steigen sollte, weil man nur dort sicher ist. Sondern in dem Sinne, dass die technischen Entwicklungen bei den Kfz, die teilweise Unfälle verhindern (EPS) oder abmildern (Airbag), welche aber oft zu riskanterem Fahrverhalten von Kfz-Lenkern und damit größeren Gefahren für die anderen Verkehrsteilnehmer führen, nicht davon ablenken dürfen, dass gewaltige Anstrengungen für die Unfallvermeidung ergriffen werden müssen, um die umweltfreundlichen Nichtmotorisierten zu schützen. Keiner, der mit einem sogenannten „Kuhfänger“ unterwegs ist, soll sagen können, er hätte nicht gewußt, dass sein unnützer Zierrat Fußgänger, vor allem Kinder schon bei geringen Geschwindigkeiten mit hoher Wahrscheinlichkeit tötet. Keiner, der mit Tempo 50 durch Wohngebiete fährt, soll sagen können, er hätte nicht gewußt, dass er damit das Todesrisiko für Fußgänger und Radfahrer enorm erhöht.

2. Senkung der Unfallzahlen als Ziel

Um bei der Verkehrssicherheit essentiell voranzukommen, soll vom Landtag die Senkung der jährlichen Zahl der Getöteten um die Hälfte innerhalb von 10 Jahren als Ziel und ein entsprechendes Maßnahmenprogramm verabschiedet werden. Langfristig sollte das Ziel im Sinne der Vision Zero die Senkung der Getötetenzahl auf Null angestrebt werden.

Dieses Ziel soll dazu beitragen, alle Akteure (vor allem auch die Verkehrsteilnehmer) für ein höheres Problembewußtsein und entsprechende Verhaltensänderungen zu gewinnen bzw. die Akzeptanz für neue Regelungen (z. B. 0-Promille-Grenze) zu erhöhen.

3. Problemorientierte Verkehrssicherheitsarbeit

Die Polizeidirektionen sollen innerhalb eines halben Jahres alle in der Datenbank erfassten Unfälle mit Radfahrerbeteiligung eines Dreijahreszeitraumes auswerten, um die Grundlage für eine problemorientierte Maßnahmenarbeit zu bilden. Basierend auf diesen Unfallanalysen sollten konkrete Maßnahmen sowohl für die einzelnen Städte, Gemeinden und Landkreise als auch für den Freistaat konzipiert werden. Die Analyse vor Ort ist wichtig, da nicht überall das gleiche Fehlverhalten dominiert. So gibt es Kommunen, in denen das unerlaubte Linksfahren auf Radwegen oder Gehwegen ein großes Sicherheitsproblem darstellt, in andere Kommunen nicht. Bei der Verkehrssicherheitsarbeit sollte nicht auf die subjektive Einschätzung der Verkehrsteilnehmer, sondern vorrangig auf die objektiv ermittelten Hauptunfallursachen eingegangen werden:

- Vermittlung von Kenntnissen über das richtige Verhalten an Knotenpunkten für Radfahrer und Kfz-Lenker, da hier die meisten Unfälle passieren. Der Schwerpunkt muss hier bei den Kfz-Lenkern liegen, weil sie hier besonders häufig Fehler, z. B. kein Blick über die Schulter beim Abbiegen, machen.
- Information über die Gefahren vom sogenannten „Linksfahren“ (erlaubte oder unerlaubte Benutzung von Radwegen und Gehwegen in Gegenrichtung)
- Vermittlung von Kenntnissen über das richtige Verhalten bei Grundstückszufahrten für Radfahrer und Kfz-Lenker.

Das Thema Licht ist eher sekundär. Es spielt in der Unfallstatistik keine große Rolle. Wenn das Thema in der Verkehrssicherheitsarbeit behandelt wird, sollte vor allem darauf geachtet werden, dass die Hinweise konkret und praktisch sind. Der Hinweis „Nie ohne Licht fahren“ ist gut gemeint, aber aufgrund der bei Standardausstattung von Fahrrädern sehr anfälligen Beleuchtung eher ein frommer Wunsch. Besser ist eine Information, welche Beleuchtungskomponenten robuster und alltagstauglicher sind.

4. Differenzierte Unfallstatistik

Auf Bundesebene sollten differenziertere Unfallstatistikategorien eingeführt werden, um mit vertretbarem Aufwand Hinweise zur Vermeidung von Unfällen gewinnen zu können. So ist z. B. die Ursache „Anderer Fehler beim Fahrzeugführer“ bei Radfahrern so weit gespannt, dass man kaum Rückschlüsse daraus ziehen kann.

5. Langfristig angelegte Strategien bei Verkehrssicherheitsarbeit

Basierend auf der Analyse der örtlichen und ursächlichen Unfallschwerpunkte ist eine langfristige, d. h. über mehrere Jahre reichende Verkehrssicherheitsarbeit auf Landes- und lokaler Ebene zu konzipieren. In dem Konzept sollten die genauen Ziele (z. B. Senkung der Abbiegeunfälle aufgrund mangelnden Schulterblicks) und die Zielgruppen benannt sein. Die Wirksamkeit der Verkehrssicherheitsarbeit sollte evaluiert werden, um angesichts knapper Kassen zielgenau Effekte zu erreichen. Maßnahmen, welche vor Jahrzehnten sinnvoll waren, sind heute vielleicht überholt. So ist zum Beispiel zu überprüfen, ob die alljährliche Verteilung von leuchtenden Kappen an Schulanfänger zur nachhaltigen Verbesserung der Verkehrssicherheit beiträgt, da mit zunehmend kühler werdender Witterung bzw. Abnahme des Neugigkeitseffektes die Mützen in der Regel zu Hause gelassen werden. Eine Alternative wären dazu die in der Schweiz verbreiteten Schärpen, die über die Jacke gestreift werden können. Und es ist auch zu fragen, welche Gedanken die Kfz-Lenker mit dem Anblick von derart kenntlich gemachten Kindern verbinden. Ob sie hinreichend wissen, dass sie als Verkehrsteilnehmer laut StVO eine besondere Verantwortung zu Rücksichtnahme gegenüber Kindern haben oder ob hier Aufklärungsbedarf besteht.

6. Sichere Infrastruktur schaffen und herstellen

Die hohe Anzahl von Unfällen auf Rad- und Gehwegen und auch die Konzentration von Unfällen an bestimmten Stellen (z. B. Tankstellenausfahrten) zeigt, dass die Baulastträger eine hohe Verantwortung bei der Gestaltung von Radverkehrsanlagen und bei der Führung des Radverkehrs haben. Mit der EAHV und der ERA 95, deren Regelungen auf zahlreichen wissenschaftliche Untersuchungen zu Einzelaspekten der Radverkehrssicherheit basieren, steht ein gutes Maß an Hinweisen für die Planung zur Verfügung. Leider kommt es wieder vor, dass Um- oder Neubaumaßnahmen entgegen den Richtlinien gebaut werden. Insbesondere die Skepsis gegenüber Führungen auf der Fahrbahn und die starke Bevorzugung von Führungen im Seitenraum durch die befragten Kommunen, Straßenbauämter und Polizeidirektionen zeigen, dass hier Informationsbedarf vorliegt. Die Führung auf gemeinsamen Geh- und Radwegen als auch die erlaubte Benutzung des Gehweges sind nach ERA und VwV-StVO absolute Notvarianten, weil sie mit erheblichen Sicherheitsrisiken verbunden sind.

Sichere Infrastruktur ist nur im flächenhaften Ansatz und nicht mit teuren Einzelmaßnahmen herzustellen. So ist es wenig sinnvoll, ohne grundlegende Definition des langfristig zu realisierenden Radverkehrsnetzes einzelne Projekte zu realisieren, da zum Beispiel an Knoten

punkten beachtet werden muss, ob der querende Radverkehr auf der Fahrbahn oder im Seitenraum ankommt. Ansonsten entstehen unstetige Radverkehrsführungen, die nicht selten Unfälle begünstigen. In Zeiten immer geringer werdender finanzieller Spielräume der Baulastträger ist vor allem auf kostengünstige Maßnahmen abzustellen, um innerhalb eines realistischen Zeitraumes zu einem durchgehenden Radverkehrsnetz zu kommen. Häufig empfehlen sich deswegen Führungen im Fahrbahnraum, die auch sicherheitsmäßig Vorteile gegenüber Radwegen haben.

7. Kommunikation zwischen den Akteuren verbessern

Die Beantwortung der Fragebögen durch Städte, Landkreise, Straßenbauämter und Polizeidirektionen haben gezeigt, dass die lokalen Straßenbaulastträger oft wenig Kenntnis von Unfallschwerpunkten und der generellen Verteilung von Radverkehrsunfällen haben, weil die Radverkehrsunfälle von der Polizei nicht als problematisch eingestuft und damit nicht Thema der Unfallkommissionen sind. Auch wenn Radverkehrsunfälle nicht der absolute Problemfall im sächsischen Unfallgeschehen sind, so sollten sie aufgrund der nicht unerheblichen Zahl von Toten und Verletzten als auch wegen der damit verbundenen Wirkung (das Unfallrisiko schreckt derzeit viele vom Radfahren ab) nicht unter „Peanuts“ eingeordnet werden. Vielmehr sollte eine stetige Rückkopplung zwischen der Polizei, welche die Unfallstatistik erstellt und den Baulastträgern erfolgen, damit jene wissen, wie sicher die von ihnen gebauten Anlagen bzw. Führungen sind.

Insbesondere ist die Kommunikation und Information über die in der ERA, in der VwV-StVO und anderen Regelwerken enthaltenen Regelungen und Hinweisen und die praktische Umsetzung vor Ort zu verbessern. Es wird vorgeschlagen, entsprechend dem Vorbild von Nordrhein-Westfalen mittelfristig die Bildung einer Arbeitsgemeinschaft „Fahrradfreundlicher Städte und Gemeinden in Sachsen“ zu initiieren, deren Mitglieder dann Breitenwirkung auf benachbarte Kommunen erzielen können und die auch als Plattform für einen landesweiten Austausch über Erfahrungen und neuere Entwicklungen dient.

Eine bessere Kommunikation bedeutet auch, dass die im Bereich der Radverkehrssicherheit relevanten Vereine und Verbände in die Verkehrssicherheitsarbeit strategisch und praktisch einbezogen werden.

8. Finanzielle Förderung der Kommunen

Mehr Verkehrssicherheit spart viel Geld im volkswirtschaftlichen Rahmen, kostet aber vor Ort Geld. Die sächsischen Kommunen bedürfen finanzieller Unterstützung sowohl bei der Planung von Radverkehrsnetzen als auch bei deren Realisierung. Da Radverkehrsverbindungen häufig außerhalb von Hauptverkehrsstraßen verlaufen und damit selten mit GVFG-Mitteln förderfähig sind bzw. die Maßnahmen einen für die üblichen Förderprogramme zu geringen finanziellen Umfang haben, sollte der Freistaat ein eigenes Förderprogramm für die Planung und Realisierung der Radverkehrsnetze auflegen. Dabei ist eine kompetente und umfassende Betreuung der Kommunen seitens des Ministeriums für Wirtschaft und Arbeit besonders wichtig.

Sichere Radverkehrsinfrastruktur allein kann Verkehrssicherheit nicht gewährleisten, es müssen immer auch die Köpfe der Verkehrsteilnehmer erreicht werden. Deswegen ist Öffentlichkeitsarbeit besonders wichtig. Diese kostet Geld. Das Land sollte die Kommunen sowohl mit

landesweiten Kampagnen als auch bei der Erstellung von lokaler Öffentlichkeitsarbeit unterstützen.

9. Verkehrsberuhigung unverzichtbar

Eine der wichtigsten Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit ist die Verringerung der Geschwindigkeit. Die Senkung der Geschwindigkeit durch Tempo-30-Zonen und andere Verkehrsberuhigungsmaßnahmen hat eine Senkung der Unfallzahlen und vor allem der Zahl von Schwerverletzten und Toten unter den Nichtmotorisierten zur Folge. Ohne Geschwindigkeitsbegrenzungen kann das Ziel einer nachhaltigen und erheblichen Senkung der Unfallzahlen nicht erreicht werden. Tempo 50 ist nicht kompatibel mit dem menschlichen Körper. Bei Tempo 30 bestehen gute Überlebenschancen bzw. die Chance, dass beide Konfliktpartner einen Unfall vermeiden können.

Die Ausweisung von Tempo-30-Zonen und Verkehrsberuhigungsmaßnahmen haben in den letzten Jahren in Sachsen rapide abgenommen, obwohl hier noch viel Nachholbedarf vorliegt. Um relativ rasch zu einer flächenhaften Verkehrsberuhigung zu kommen, sollte innerorts Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit festgesetzt werden. Die Hauptverkehrsstraßen könnten als Tempo 50 Straßen ausgeschildert werden, wenn dies mit der Sicherung des Rad- und Fußgängerverkehrs vereinbar ist.

10. Verstärkte Einbeziehung von Kfz-Lenkern und Erwachsenen in Öffentlichkeitsarbeit

Die Unfallanalyse ergab klar, dass jeder zweite Radverkehrsunfall vom Kfz-Lenker verursacht wurde. Die bisher betriebene Praxis, Öffentlichkeitsarbeit im Bereich Radverkehrssicherheit allein an Radfahrer und nur im Gesichtspunkt, was der Radfahrer vermeiden sollte, auszurichten, ist ungenügend. Vielmehr müssen sowohl im Fahrschulunterricht als auch bei Verkehrssicherheitskampagnen als auch über die Medien die Kfz-Lenker verstärkt auf ihren Beitrag zur Vermeidung von Radverkehrsunfällen angesprochen werden.

Desgleichen gilt für die Ausrichtung auf Altersgruppen. Die starke Fokussierung auf Schüler (Radfahrführerschein, Kontrollen an Schulen) erreicht nur einen geringen Teil der potentiellen Unfallbeteiligten. Jugendliche verunfallen überdurchschnittlich häufig, aber sie fahren auch überdurchschnittlich häufig mit dem Fahrrad. Insbesondere die wachsenden Unfallzahlen bei Senioren, die zum Teil mit dem steigenden Anteil dieser Personengruppe an der Gesamtgesellschaft, aber auch mit deren wachsender Mobilität begründet werden kann, sollte Anlass sein, hier neue Wege zu beschreiten.

11. Mobilitätserziehung in der Schule

Die radverkehrsbezogene Verkehrserziehung an den Schulen sollte bereits in der ersten Klasse beginnen. Nachdem fast alle Kinder zu Schulbeginn bereits ein Fahrrad besitzen, erscheint es nicht sinnvoll, nach jahrelanger Fahrpraxis erst in der vierten Klasse mit einem Fahrradtraining zu beginnen, zumal manche Kinder in der vierten Klasse schon das 10. Lebensjahr erreicht haben und deswegen nicht mehr auf dem Gehweg, sondern auf der Fahrbahn fahren müssen. Die Erfahrungen in Schleswig-Holstein mit dem Projekt „Frühradfahren“ haben gezeigt, dass Fahrradtraining und –schulung bereits in der ersten und zweiten Klasse die Fahrsicherheit der Kinder verbessert und zugleich bei Einbeziehung der Eltern diesen verdeutlicht, dass Radfahren mehr ist als das Halten des Gleichgewichts und Kinder, auch wenn

sie das Fahrrad schon scheinbar sicher beherrschen, noch nicht fit für den Straßenverkehr sind.

In der vierten Klasse sollte die Fahrradschule dann nicht nur im Schonraum (Verkehrsgarten etc.), sondern auch im Straßenverkehr stattfinden, um die Kinder ausreichend auf den realen Verkehr vorzubereiten.

Die Verkehrserziehung sollte auch in der Sekundarstufe fortgesetzt werden, und im Sinne einer umfassenden Mobilitätserziehung neben Sicherheits- auch Sozial- und Umweltaspekte umfassen. Durch diese Mobilitätserziehung sollen die Schüler ein auf Partnerschaft gerichtetes soziales Handeln erlernen und Alternativen zur Autonutzung entwickeln.

12. Verbesserungen an Fahrzeugen

Die Kraftfahrzeuge wurden in den letzten Jahren vor allem für die Insassen wesentlich sicherer, indem beispielsweise verbesserte Rückhaltesysteme, Airbags und verstärkte Anlage von Knautschzonen dafür sorgen, dass auch Zusammenstöße bei hohen Geschwindigkeiten un- oder nur leicht verletzt überstanden werden können.

Bei der so genannten passiven Sicherheit, der Sicherheit des ungeschützten Unfallgegners wie Fußgänger und Radfahrer schaut es weniger gut aus. Hier wurden sogar durch modische Trends erst große neue Gefahren geschaffen. So bedeuten die sogenannten Kuhfänger an Geländefahrzeugen für Fußgänger, insbesondere für Kinder auch bei niedriger Kfz-Geschwindigkeit ein sehr hohes Todesrisiko, weil sie nicht auf der Motorhaube oder Windschutzscheibe landen, sondern umgestoßen werden und der Kopf mit voller Wucht auf Fahrbahn bzw. dem Kuhfänger aufschlägt. Ähnliches gilt für die Vans und Minivans, die häufig eine sehr steile Vorderfront haben und zugleich aufgrund ihrer Höhe in Knotenpunkten und Querungsstellen oft massive Sichthindernisse darstellen.

Die Verbesserung der passiven Sicherheit, die vor allem im Bereich der Fahrzeugfronten und -konturen erreicht werden kann, ist vorwiegend Sache von EU und Bund. Der Freistaat Sachsen und die sächsischen Kommunen sollten bei Neubeschaffungen von Fahrzeugen neben der aktiven auch auf die passive Sicherheit der Fahrzeuge entsprechend dem EuroNCAP-Test achten.

Der Freistaat Sachsen soll zugleich die Bundesregierung drängen, möglichst rasch Vorschriften zu erlassen, die die Anbringung eines vierten Spiegels (wesentliche Reduktion des Toten Winkels) und von Unterfahrschutz im Front- und Heckbereich von Nutzfahrzeugen verpflichtend vorschreiben.

Bei Fahrrädern ist die hohe Anzahl verkaufter Billigfahrräder, bei denen wesentliche Komponenten wie Licht, Bremsen oder auch der Rahmen/Lenker häufig nach nicht allzu langer Zeit kaputt gehen, problematisch. Hier sollte der Gesetzgeber schärfere Anforderungen an verkehrssichere Räder erlassen. Kein Kfz würde zugelassen, wenn man wüßte, dass mit hoher Wahrscheinlichkeit spätestens nach 500 km die Beleuchtung ausfällt.

13. Unfälle konsequent ahnden

Verursacher von Verkehrsunfällen kommen heute zumeist mit geringen Strafen davon. Unfälle mit Todesfolge ziehen für den Unfallverursacher häufig nur Freiheitsstrafen kurzer

Dauer, die zudem in der Regel zur Bewährung ausgesetzt werden, nach sich. Auch hier sollten Freistaat und Verbände auf die Bundespolitik ausüben, um die Gleichgültigkeit gegenüber den Gefahren unangepasster Fahrstile dem Kampf anzusagen.

Bereich	Maßnahmen	Akteure
Verkehrssicherheit als öffentliches Thema	Kampagnen, Artikel, lokale Aktionen	Freistaat, Kommunen, Medien, Verbände, private Institutionen (z. B. Versicherung)
Zielformulierung	Resolution der Ziels Vision Zero; als Zwischenschritt Halbierung der Getötetenzahl in den nächsten 10 Jahren	Landtag
Problemorientierte und langfristige Verkehrssicherheitsarbeit	Detaillierte Unfallanalyse von Radunfällen sachsenweit	Polizeidirektionen
	Kommunikation der Hauptunfallursachen und entsprechende Prävention mit Verkehrsteilnehmern	Polizei, Schulen, Medien
	Mehrfähriges Konzept mit genauer Benennung von Zielen, Zielgruppen und entsprechende Evaluation	Freistaat und Kommunen, Verbände
Differenzierte Unfallerhebung	Stärkere Differenzierung bei den Unfallursachen-Kategorien	Bund und Länder
Schaffung von sicherer Infrastruktur	Sanierung von Unfallschwerpunkten	Freistaat, Kommunen
	Sicherheitscheck bei Neubauten	Freistaat, Kommunen
	Tempo 30 innerorts als Regelgeschwindigkeit	Bund
Finanzielle Förderung der Kommunen	Förderprogramm für Radverkehrskonzepte	Freistaat
	Förderprogramm für Radverkehrsmaßnahmen	Freistaat
Verbesserte Kommunikation zwischen Akteuren	Schaffung einer Austauschplattform über Forschungsergebnisse, Erfahrungen und Regelwerke etc.	Freistaat, Kommunen, Verbände, Universitäten
	Verstärkte Einbeziehung von Kfz-Lenkern und Erwachsenen bei der Öffentlichkeitsarbeit	Freistaat, Kommunen, Verbände
Mobilitätserziehung	Radfahrunterricht von der 1. bis zur 4. Klasse	Freistaat
	Mobilitätserziehung auch in der Sekundarstufe	Freistaat
Verbesserung an Fahrzeugen	Verbesserung der passiven Sicherheit von Kfz und aktiver Sicherheit von Fahrrädern	EU, Bund
	Entsprechende Berücksichtigung von Testwerten bei Neukauf von Dienstfahrzeugen	Freistaat, Kommunen
Unfallahndung	Erhöhung des Strafmaßes bei rücksichtslosen Unfallfahrern	Bund

Tabelle 23: Maßnahmen und Akteure bei der Verbesserung der Radverkehrssicherheit in Sachsen

Literaturverzeichnis

- Arbeitsgemeinschaft „Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen“, Leitbild der AGFS, Krefeld 2003.
- Arbeitsgemeinschaft „Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen“, Mehr Miteinander, Juli 2004.
- Bildungswerk Weiterdenken (Hrsg.): Mobilitätsmanagement für mehr Verkehrssicherheit in Sachsen, Reader zur Tagung am 17. Mai 1999. o. J.
- Brilon, Werner/ Weinert, Roland: Wirkungen von Maßnahmen zur Unfallstellenbeseitigung im innerörtlichen Straßennetz, Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen Verkehrstechnik, Heft V 54, Bergisch-Gladbach 1998.
- Büro SVU und ISUP GmbH (im Auftrag der Landeshauptstadt Dresden), Radverkehrsnetzplanung - Großräumiges Haupttroutennetz, Ergebnisbericht, Dresden 1997
- Bundesanstalt für Straßen- und Verkehrswesen (BASt). Verschiedene Internet-Seiten zu Unfalldaten: www.bast.de.
- Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen: Nationaler Radverkehrsplan 2002-2012, Berlin 2002.
- DIW und infas im Auftrag des BMVBW, Mobilität in Deutschland, KONTIV 2002, Berlin 2003.
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Empfehlung für das Sicherheitsaudit von Straßen, Ausgabe 2002 (ESAS 2002), Köln 2002.
- Gruner, Eva- Maria und Richter, Susann: Unfallbeteiligung und Freizeitverhalten von Kindern und Jugendlichen: Die Dresdner Schultichprobe in: Schlag, Bernhard/ Roesner, Dietmar/ Zwipp, Hans (Hrsg.): Unfälle von Kindern und Jugendlichen, Regensburg 2000.
- Hautzinger, H., Dunkelziffer bei Unfällen mit Personenschäden. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft M13, Bergisch-Gladbach, 1993.
- Henning-Hager, Ulrike/ Matthes, Ulrike/ Versteegen, Dorothee: Einteilung von Verkehrsräumen nach Sicherheitsrisiken für Kinder. Forschungsberichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Band 233, Bergisch-Gladbach 1991.
- Hohenadel, Dieter, Neumann-Opitz, Nicola: Radfahren im 1. und 2. Schuljahr, München 2001.
- Hülsen, Horst: Unfälle mit Radfahrern in Bayern. Mitteilungen Nr. 33 der Beratungsstelle für Schadensverhütung Köln, Köln 1993.
- ISUP GmbH (im Auftrag des Staatsministeriums für Wirtschaft und Arbeit), Radverkehrskonzeption für den Freistaat Sachsen, Zwischenbericht 2 vom 22.04.2004
- Limbourg, Maria, Kinder im Straßenverkehr, Münster 1995.
- Ministerium für Wirtschaft, Mittelstand, Energie und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, Aktionsplan zur Förderung des Radverkehrs in NRW, Düsseldorf 2001.
- Mörer-Funk, Axel: Stoppschild an der Tafel, in Radwelt 06/2002, S. 14-17.
- Pfundt, Konrad: Handbuch der verkehrssicheren Straßengestaltung, Köln 1991.
- Radreport, Mitgliederzeitschrift des ADFC Sachsen.
- Schlag, Bernhard/ Roesner, Dietmar/ Zwipp, Hans (Hrsg.): Unfälle von Kindern und Jugendlichen, Regensburg 2000.
- Schnüll, Robert/ Handke, Norbert/ Mennicken, Carola: Verbesserung der Verkehrssicherheit für Kinder in niedersächsischen Kommunen, Hannover 1999.
- Statistisches Landesamt des Freistaates Sachsen, Ergebnisse der Straßenverkehrsunfallstatistik 2003, Jan. – Aug. 2004, Manuskript zur Tagung des Lenkungsausschusses Verkehrssicherheit am 02.11.2004.
- Verkehrsclub Deutschland, Vision Zero – Null Verkehrstote, Der Masterplan, Bonn 2004.

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Unfälle mit Personenschaden pro 1 Mio Fahrzeugkilometer.	10
Abbildung 2: Getötete Personen pro 1 Mio Fahrzeugkilometer.	10
Abbildung 3: Getötete Radfahrer pro 1 Mio Einwohner 2002	11
Abbildung 4: Verletzte und Getötete in der BRD 2003 in den verschiedenen Altersklassen.	11
Abbildung 5: Verletzte und Getötete in den Bundesländern 2003.	12
Abbildung 6: Unfallursachen bei Verkehrsunfällen mit Personenschäden BRD 2003.	13
Abbildung 7: Anteil der Verkehrsmittel bei Unfällen mit Personenschaden BRD 2003.	13
Abbildung 8: Anzahl der verunglückten Radfahrer je 10.000 EW in den einzelnen Bundesländern 2002.	14
Abbildung 9: Entwicklung der Anzahl verunglückter Radfahrer im Freistaat Sachsen.	15
Abbildung 10: Anzahl der verunglückten Radf. je 10.000 Einwohner in ausgewählten sächsischen Städten.	16
Abbildung 11: Verunglückte Radfahrer und deren Unfallfolgen nach Verursacher.	16
Abbildung 12: Jahresgang der Radunfälle im Freistaat Sachsen.	17
Abbildung 13: Unfälle mit Beteiligung von Radfahrern nach Unfallkategorie und –folgen.	18
Abbildung 14: Verunglückte und getötete Radfahrer in Sachsen.	19
Abbildung 15: Unfallursachen bei Alleinunfällen.	21
Abbildung 16: Unfallursachen, Radfahrer hat allein verursacht (mehrere Beteiligte).	22
Abbildung 17: Unfallursachen bei allein durch Kfz verursachten Radunfällen.	23
Abbildung 18: Ärgernisse zwischen Kfz- und Radfahrern.	20
Abbildung 19: Verletzungsfolgen nach Verursacher PD Pirna.	25
Abbildung 20: Unfalltypen nach Verursacher.	26
Abbildung 21: Folgen von Unfällen mit Radverkehrsbeteiligung PD Dresden 1999-2003.	27
Abbildung 22: Unfallfolgen nach Unfallverursacher Radverkehrsunf. Dresden 1999-2003.	28
Abbildung 23: Unfalltypen bei Radverkehrsunfällen Dresden 1999-2003.	29
Abbildung 24: Unfallursachen Radverkehrsunfälle Dresden 1999-2003.	29
Abbildung 25: Verteilung der Radverkehrsunfälle über Wochentage und Tageszeit.	31
Abbildung 26: Unfallhäufungsstrecken und –straßen Radverkehr Dresden	35
Abbildung 27: Ausschnitt aus einer Unfallsteckkarte Stadtgebiet Dresden.	40
Abbildung 28: Europäische Charta für die Verkehrssicherheit	68
Abbildung 29: VCD Masterplan Vision Zero.	69
Abbildung 30: Broschüre Radfahren in Hamburg	70
Abbildung 31: Aktionsplakat Schon gecheckt	71
Abbildung 32: Auszug aus Schüler-Broschüre Fahrradmobil	71
Abbildung 33: Radfahrbesitz im Kindesalter.	75
Abbildung 34: Übungsinhalte bei kindlichen Radfahranfängern	75
Abbildung 35: Flyer Vom Rollern zum Radeln	76
Abbildung 36: Der „Tote Winkel“. Eine Gefahr wird erkannt.	77
Abbildung 37: Broschüren der AGFS	78
Abbildung 38: Entwicklung der Verletztzahlen in Mitgliedsstädten der AGFS	79

Fragebogen Stadtverwaltungen⁷⁰**Befragung des ADFC Sachsen zur Radverkehrssicherheit in sächsischen Kommunen**

1. Wie schätzen Sie die Unfallsituation beim Radverkehr in Ihrer Kommune ein: Unfallrisiko und –folgen sind im Vergleich mit anderen Verkehrsmitteln
 - besonders hoch
 - ungefähr gleich
 - unterdurchschnittlich

2. Fallen bestimmte Bevölkerungsgruppen bei den verunglückten Radfahrern besonders auf:
 - nein
 - ja und zwar folgende:

3. Fallen bestimmte Bevölkerungsgruppen bei den Unfallgegnern der Radfahrer besonders auf:
 - nein
 - ja und zwar folgende:

4. Ab welchem Alter/ welcher Jahrgangsstufe ist die Anfahrt zur Schule mit dem Rad erlaubt?
 - keine Regelung
 - ab Jahren oder ab Klasse

5. Werden von Ihrer Kommune die Radverkehrsunfälle analysiert?
 - Nein
 - Ja
 Anmerkungen:

6. Wenn ja, wo liegen die Unfallschwerpunkte bei Radfahrern: (Mehrfachnennung möglich)
 - Innerörtliche Hauptverkehrsstraßen mit Radwegen
 - Innerörtliche Hauptverkehrsstraßen mit Radfahrstreifen
 - Innerörtliche Hauptverkehrsstraßen ohne Radwege/ -streifen
 - Sammelstraßen
 - Anliegerstraßen
 - Straßen außerhalb geschlossener Siedlungen
 - Querungsstellen

7. Gab es in Ihrer Kommune in den letzten fünf Jahren spezielle Aktionen zur Erhöhung der Radverkehrssicherheit
 - Nein
 - Ja
 Wenn ja, welche:

8. Wurden aufgrund der Auswertung von Unfalldaten in den letzten Jahren spezielle Maßnahmen ergriffen?

⁷⁰ Den Landkreisen wurde der gleiche Fragebogen zugesandt, lediglich die Fragen 9 und 10 wurden bei den Landkreisen weggelassen.

- Nein
- Ja:
-
-
-
-
-

9. Wie hoch liegt der Anteil von Tempo-30-Zonen-Abschnitten in Ihrem kommunalen Straßennetz?

Ca. Prozent

10. Ist die Anlage von weiteren Tempo-30-Zonen geplant?

- nein
- ja

11. Welche Maßnahmen halten Sie für die Erhöhung der Verkehrssicherheit der Radfahrer geeignet?

	Nicht geeignet	Wenig geeignet	Geeignet	Sehr geeignet
Neubau von baulichen Radwegen				
Abmarkierung von Radfahrstreifen				
Abmarkierung von Schutzstreifen (ehemals Angebotsstreifen)				
Verkehrserziehung im Kindergarten				
Verkehrserziehung in der Schule				
Öffentlichkeitsarbeit mit Zielgruppe Radfahrer				
Öffentlichkeitsarbeit mit Zielgruppe Kfz- Lenker				
Verkehrskontrollen von Radfahrern				
Verkehrskontrollen von Kfz-Lenkern				
Helmpflicht für Radfahrer				
Flächendeckend Tempo 30 innerorts				
Geschwindigkeitsbeschränkung außerorts auf Abschnitten ohne separate Radverkehrsanlage				
Konsequente Trennung von Fußgängern und Radfahrern				
Verbesserung des Verkehrsklimas				

Sonstiges:

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Vielen Dank für Ihre Hilfe!

Fragebogen Polizeidirektionen

1. Werden die Radverkehrsunfalldaten von Ihnen gesondert ausgewertet?
 nein
 ja
Anmerkungen:

2. Wenn ja,
wo liegen die Unfallschwerpunkte bei Radfahrern:
(Mehrfachnennung möglich)

- Innerörtliche Hauptverkehrsstraßen mit Radwegen
- Innerörtliche Hauptverkehrsstraßen mit Radfahrstreifen
- Innerörtliche Hauptverkehrsstraßen ohne Radwege/ -streifen
- Sammelstraßen
- Anliegerstraßen
- Straßen außerhalb geschlossener Siedlungen
- Querungsstellen

3. Fallen bestimmte Bevölkerungsgruppen bei den verunglückten Radfahrern besonders auf:
 nein
 ja und zwar folgende:

4. Fallen bestimmte Bevölkerungsgruppen bei den Unfallgegnern der Radfahrer besonders auf:
 nein
 ja und zwar folgende:

5. Welche Maßnahmen sind Ihrer Meinung nach notwendig, die Anzahl und die Schwere von Radverkehrsunfällen zu senken?

.....

.....

.....

.....

.....

6. Welche Maßnahmen halten Sie für die Erhöhung der Verkehrssicherheit der Radfahrer geeignet?

	Nicht geeignet	Wenig geeignet	Geeignet	Sehr geeignet
Neubau von baulichen Radwegen				
Abmarkierung von Radfahrstreifen				
Abmarkierung von Schutzstreifen (ehemals Angebotsstreifen)				
Verkehrserziehung im Kindergarten				
Verkehrserziehung in der Schule				
Öffentlichkeitsarbeit mit Zielgruppe Radfahrer				
Öffentlichkeitsarbeit mit Zielgruppe Kfz- Lenker				
Verkehrskontrollen von Radfahrern				
Verkehrskontrollen von Kfz-Lenkern				
Helmpflicht für Radfahrer				
Flächendeckend Tempo 30 innerorts				
Geschwindigkeitsbeschränkung außerorts auf Abschnitten ohne separate Radverkehrsanlage				
Konsequente Trennung von Fußgängern und Radfahrern				
Verbesserung des Verkehrsklimas				

7. Gab es in den letzten Jahren Aktivitäten Ihrer Behörde in Richtung Öffentlichkeitsarbeit zur Verhinderung von Radverkehrsunfällen?

nein

ja

und zwar folgende:

.....

8. Haben Sie ähnliche Aktivitäten in nächster Zeit geplant?

nein

ja

Sonstiges:

.....

Vielen Dank für die Beantwortung!

Fragebogen Straßenbauämter

1. Wie schätzen Sie als Straßenbauamt die Unfallsituation im Radverkehr in Ihrem Bezirk ein?
.....
.....
.....
2. Wo liegen Ihrer Meinung nach die Hauptkonfliktstellen zwischen Kfz- und Radverkehr?
.....
.....
.....
3. Können diese baulich entschärft werden und wenn ja wie?
.....
.....
.....
4. Welche anderen Maßnahmen sind Ihrer Meinung nach notwendig, die Anzahl und die Schwere von Radverkehrsunfällen zu senken?
.....
.....
.....
5. Werten Sie die Radverkehrsunfälle gesondert aus?
.....
.....
.....
6. Wenn ja, wo liegen die Unfallschwerpunkte bei Radfahrern:
(Mehrfachnennung möglich)
 - Innerörtliche Hauptverkehrsstraßen mit Radwegen
 - Innerörtliche Hauptverkehrsstraßen mit Radfahrstreifen
 - Innerörtliche Hauptverkehrsstraßen ohne Radwege/-streifen
 - Sammelstraßen
 - Anliegerstraßen
 - Straßen außerhalb geschlossener Siedlungen
 - Querungsstellen
7. Wenn ja, haben Sie aufgrund dieser Auswertung Maßnahmen veranlaßt?
.....
.....
.....
8. Wenn ja, welche?
.....
.....
.....

Fragebogen Regierungspräsidien

1. Wie schätzen Sie die Unfallsituation im Radverkehr in Ihrem Bezirk ein?

2. Wo liegen Ihrer Meinung nach die Hauptkonfliktstellen zwischen Kfz- und Radverkehr?

3. Können diese baulich entschärft werden und wenn ja wie?

4. Wo liegen Ihrer Meinung nach die Hauptkonfliktstellen zwischen Fußgänger- und Radverkehr?

5. Können diese baulich entschärft werden und wenn ja wie?

6. Welche Maßnahmen halten Sie für die Erhöhung der Verkehrssicherheit der Radfahrer geeignet?

	Nicht geeignet	Wenig geeignet	Geeignet	Sehr geeignet
Neubau von baulichen Radwegen				
Abmarkierung von Radfahrstreifen				
Abmarkierung von Schutzstreifen (ehemals Angebotsstreifen)				
Verkehrserziehung im Kindergarten				
Verkehrserziehung in der Schule				
Öffentlichkeitsarbeit mit Zielgruppe Radfahrer				
Öffentlichkeitsarbeit mit Zielgruppe Kfz-Lenker				
Verkehrskontrollen von Radfahrern				
Verkehrskontrollen von Kfz-Lenkern				
Helmpflicht für Radfahrer				
Flächendeckend Tempo 30 innerorts				
Geschwindigkeitsbeschränkung außerorts auf Abschnitten ohne separate Radverkehrsanlage				
Konsequente Trennung von Fußgängern und Radfahrern				
Verbesserung des Verkehrsklimas				

Welche anderen Maßnahmen sind Ihrer Meinung nach notwendig, die Anzahl und die Schwere von Radverkehrsunfällen zu senken?

.....

Fragebogen Staatsministerium für Wirtschaft und Arbeit

1. Wie schätzt Ihr Ministerium die Unfallsituation im Radverkehr von Sachsen ein?

2. Wo liegen Ihrer Meinung nach die Hauptunfallursachen?

3. Können diese baulich entschärft werden und wenn ja wie?

4. Welche Maßnahmen halten Sie für die Erhöhung der Verkehrssicherheit der Radfahrer geeignet?

	Nicht geeignet	Wenig geeignet	Geeignet	Sehr geeignet
Neubau von baulichen Radwegen				
Abmarkierung von Radfahrstreifen				
Abmarkierung von Schutzstreifen (ehemals Angebotsstreifen)				
Verkehrserziehung im Kindergarten				
Verkehrserziehung in der Schule				
Öffentlichkeitsarbeit mit Zielgruppe Radfahrer				
Öffentlichkeitsarbeit mit Zielgruppe Kfz-Lenker				
Verkehrskontrollen von Radfahrern				
Verkehrskontrollen von Kfz-Lenkern				
Helmpflicht für Radfahrer				
Flächendeckend Tempo 30 innerorts				
Geschwindigkeitsbeschränkung außerorts auf Abschnitten ohne separate Radverkehrsanlage				
Konsequente Trennung von Fußgängern und Radfahrern				
Verbesserung des Verkehrsklimas				

5. Welche anderen Maßnahmen sind Ihrer Meinung nach notwendig, die Anzahl und die Schwere von Radverkehrsunfällen zu senken?

6. Gab es in den letzten Jahren Aktivitäten Ihres Ministeriums in Richtung Öffentlichkeitsarbeit zur Verhinderung von Radverkehrsunfällen? Wenn ja, welche?

7. Haben Sie ähnliche Aktivitäten in nächster Zeit geplant?

Anhang 2: Ein Radunfall in der Praxis

Wie in Kapitel 3 ausgeführt, sind die jährlich rund 4000 polizeilich registrierten Radverkehrsunfälle in Sachsen sehr unterschiedlich. Bei manchen fährt der Radfahrer mit eigenem Verschulden und ohne weitere Beteiligte in den Seitengraben, bei manchen wird der Radfahrer von abbiegenden Fahrzeugen zu Fall gebracht. Bei manchen Unfällen geht es mit ein paar Blessuren ab, andere überlebt der Radfahrer nicht. So wie Evamaria Zierach, die im Oktober 2002 auf einer Dresdner Hauptverkehrsstraße von einem Auto erfaßt und zu Tode kam. Die nachfolgende Darstellung soll dazu dienen, einen Blick in die Geschichte hinter der nackten Zahl (1 Tote) werfen.

Unfallvorgang

Am 21. Oktober 2002 kurz vor 22 Uhr glänzt die Kesselsdorfer Straße (B 173) regennass und es nieselt noch leicht. Kurz vor der Einmündung der Wendel-Hipler-Strasse verläßt eine Radfahrerin den stadtauswärts führenden Radweg und ordnet sich zum Linksabbiegen ein. Evamaria Z. fährt in der Mitte der linken Spur zwischen den Gleisen der Straßenbahn. Sie trägt eine gelbe Regenjacke. In stadteinwärtiger Richtung herrscht kaum Verkehr. Auf der rechten Fahrspur stadtauswärts nähern sich rasch zwei Pkw, ein roter Golf dicht gefolgt von einem weißen Renault Clio. Der Fahrer des Clio überholt kurz vor der Einmündung mit hoher Geschwindigkeit. Er hat den Golf bereits hinter sich gelassen, als er mit der linken Seite seines Fahrzeugs das Fahrrad erfaßt. Die Fahrradfahrerin wird nach vorn weggeschleudert und fliegt 32 Meter durch die Luft. Dabei wird durch die Beschleunigung das Rückenmark im Inneren des Kopfes zerrissen und die Halswirbelsäule gebrochen, ohne dass ihr Kopf das Auto auch nur berührt hat. (Die Dresdner Morgenpost mahnt zwei Tage später in ihrer Berichterstattung zu diesem Unfall, Radfahrer sollten schützende Fahrradhelme tragen.). Während der Clio nur vom im linken Radkasten eingeklemmten Fahrrad gebremst noch über 100 Meter bis zur Ampel der Julius-Vahlteich-Straße weiterrollt, fährt der Fahrer des roten Golf einfach weiter. Der Rekonstruktion der DEKRA zufolge fuhr der Unfallfahrer Herr Sch. mit 70 km/h und mit Standlicht. Obwohl er bereits 200 m weiter an der Kreuzung Julius-Vahlteich-Str. nach rechts hätte abbiegen müssen, um nach Hause zu kommen, überholte er den vor ihm fahrenden Golf in dem von Sperrflächen durchsetzten Kreuzungsbereich. Am Unfallort bestritt er die Tat und verweigerte die Aussage.

Evamaria Z. starb im Alter von 38 Jahren. Seit ihrem 16. Lebensjahr erledigte sie praktisch all ihre täglichen Wege mit dem Fahrrad. So hielt sie es in Berlin, während eines längeren Aufenthalts in den USA und seit 1999 auch in Dresden, stets den Leitspruch ihres Motorradfahrlehrers im Hinterkopf: "Trau keinem Autofahrer!".

Unfallkonsequenzen

Bereits im April 2002 hatte Herr Sch., der Fahrer des Clio, in Gorbitz in einer Tempo 30 Zone ein siebenjähriges Mädchen angefahren und lebensgefährlich verletzt. Die Polizei hatte eine Geschwindigkeit von 55 km/h rekonstruiert. Die Straftat wurde nicht verfolgt, weil die Mutter des Mädchens die Strafverfolgung nicht forderte. Der Führerschein von Herrn Sch. wurde bis zum Prozess eineinhalb Jahre später nicht eingezogen.

Herr Sch. wurde im März 2004 für beide Unfälle zu einer Bewährungsstrafe von 15 Monaten verurteilt. Außerdem muss er ein Jahr auf den Führerschein verzichten und 1000 Euro an die Verkehrswacht bezahlen.

Reaktionen und Gedanken des Partners

Das nachfolgende Interview mit Michael Strey, dem Lebenspartner von Evamaria Z., wurde im September 2004, also rund zwei Jahre nach dem Unfall geführt. Michael Strey ist seit längerer Zeit im ADFC Dresden aktiv. Er hat mit Evamaria Z. zwei Kinder, die zum Unfallzeitpunkt 1 und 3 Jahre alt waren.

Wie hast Du die Unfallnacht erlebt?

Am Montagabend fuhr Evamaria wie immer zu ihrem wöchentlichen Gruppentreff. Ich kam um 19 Uhr angehetzt, schnell Übergabe der Kinder und husch war sie weg. Normalerweise kam sie gegen 22 Uhr wieder, ich bin dann um 23 Uhr ins Bett gegangen. Ich habe mir keine Sorgen gemacht, aber es war schon komisch. So gegen halb drei hat es dann unten an der Haustür Sturm geklingelt. Ich habe gemerkt, dass neben mir das Bett leer ist und ahnte nichts Gutes. Unten vor der Tür stand ein schwarz gekleideter Mann, der schon im Gehen begriffen war. Da durchzuckte es mich, dass er vielleicht doch nicht zu mir will. So irrational ist man manchmal. Das war der Notfallseelsorger. Er kam dann zu mir gleich an die Tür und meinte, es ist etwas schlimmes passiert. Ich habe nur gefragt: Was? Ihre Frau ist tot. Dann musste er den Polizisten zurückholen. Dann fing der Polizist an: „Ihre Frau war mit dem Fahrrad unterwegs ...“, Ja also ungeschickt halt. Die konnten mir keine Details nennen. Sie haben mir den Ort berichtet, Kesselsdorfer Straße Ecke Wendel-Hipler-Straße. Mit knapper Not habe ich noch erfahren, dass sie nicht im Gegenverkehr, sondern von hinten angefahren worden ist, aber so richtig Genaueres war dann in der Nacht schon nicht mehr zu erfahren. Der Polizist gab mir dann den Rat, Evamaria nicht noch mal anzugucken, weil ich den Anblick nicht mehr loswürde. Dieser Rat ist eigentlich grundfalsch.

Unter gewissen Umständen?

Na, eigentlich unter fast allen Umständen ist dieser Rat falsch. Dann gaben sie mir den Ausweis von Evamaria und gingen wieder.

Und hinterließen Sie eine Telefonnummer oder so was?

Ja, eine Karte mit der Unfallnummer, einer Telefonnummer und den Namen des Polizisten. Der Notfallseelsorger hat auch seine Karte hinterlassen, falls ich seine Hilfe noch mal bräuchte. Am nächsten Morgen habe ich mich um das Überleben der Familie gekümmert. Erstmal habe ich auf Arbeit angerufen, dass ich nicht komme [Michael Strey ist Inhaber einer Firma mit 20 Mitarbeitern]. Dann bin ich mit den beiden Kindern zur Kinderärztin gegangen, um Jonathan gesund schreiben zu lassen, danach einkaufen, Mittag essen kochen, Kinder schlafen legen, und dann konnte ich mich um alles andere kümmern. Evamarias Mutter rief am Morgen an und wollte wissen, wie es den Kindern geht. Ich sagte, den Kindern geht es gut, aber Evamaria ist tot.

Wie hat die Mutter reagiert?

Mit Unglauben. Meine Mutter hatte ich angerufen und sie gebeten, mir bei den Kindern zu helfen, weil mir klar war, dass ich nicht ewig von Arbeit wegbleiben kann. Dass das jetzt alles irgendwie organisiert werden muss. Die erste Phase der Trauer ist ja unter anderem voller hektischer Betriebsamkeit. Da wundern sich ja viele, was sie in der ersten Zeit noch alles geschafft haben.

Hättest Du es besser gefunden, Polizist und Seelsorger wären nicht in der Nacht, sondern am frühen Morgen gekommen?

Nein, aber der Unfall lag schon 4,5 Stunden zurück, als sie kamen. Ich frage mich, warum es so lange dauerte. Sie hätten schon um 23 Uhr kommen können. Da sind eben die Prioritäten bei denen anders und die unangenehmen Dinge schieben sie noch vor sich her.

Vielleicht hat es ja gedauert, bis der Notfallseelsorger vor Ort sein konnte?

Nein. Der Notfallseelsorger war gleich vor Ort und hat noch den Unfallverursacher mitbetreut.

Wie ging es dann weiter mit Polizei und Behörden?

Die Polizei hat sich nicht weiter gemeldet. Ich musste anrufen, wenn ich noch etwas wollte. Ich hatte den Eindruck, dass man als Angehöriger nur ein Störfaktor in dem Ganzen ist. Der Staat nimmt sich dann, wenn so ein Unfall passiert ist, der Sache an und die Angehörigen stören nur die amtlichen Abläufe.

Ich konnte am Dienstag, am Tag danach, erst relativ spät bei der Polizei anrufen, so dass ich den eigentlichen Bearbeiter nicht mehr erreicht habe. Aber die waren zugänglich, haben mich gleich zum Chef des Verkehrsunfalldienstes verbunden. Aber so richtig klar sagen, was eigentlich passiert war, konnten die auch nicht. Der Herr Sch. würde es noch selber bestreiten, dass er Evamaria angefahren hätte. Ich habe die Details also eher am Mittwoch aus der Presse als von der Polizei erfahren. Meine Schwiegereltern sind gleich am Dienstag hergekommen und haben auch mit der Polizei gesprochen. Mein Schwiegervater wollte seine Tochter unbedingt sehen. Da sagten die in der Gerichtsmedizin: „das geht nicht“. Hinterher sagten, sie hätten gesagt, es ginge an diesem Tag nicht. Wieder der Störfaktor Angehöriger. Das ist etwas, was ich ihnen sehr übel nehme. Unfalltote werden wie staatliches Eigentum behandelt.

Was war hilfreich in den ersten Tagen?

Die Hilfe der Verwandten. Wobei die Verwandten auch viel Hektik verbreiteten, was mich manchmal auch belastet hat. Sehr hilfreich war die Nachbarin, die aufgrund eines Freitodes in der Familie umfangreiches Wissen und Literatur über Trauerprozesse hatte.

Für die Obduktion war das aber schon zu spät?

Ja leider bzw. hatte ich da ja die eindeutige Aussage, dass ich Evamaria nicht sehen könnte. Und als obrigkeitshöriger DDR-Bürger nimmt man das erstmal so hin, ohne zu fragen, was habe ich denn für Rechte. Ich war ja auch am Anfang nicht unbedingt darauf auf, im Gegensatz zu meinem Schwiegervater, der aufgrund seiner Kriegserfahrungen intuitiv damit anders umging und seine Tochter unbedingt sehen wollte.

Was war belastend in den ersten Tagen?

Dass man den Ämtern hinterher rennen musste, dass bei der Polizei kaum Informationen zu bekommen waren. Auch Informationen über Rechte und was als nächstes zu tun ist, bekam ich nicht. Der einzige Ratschlag war ein falscher.

Hättest Du es hilfreich gefunden, wenn Du auf eine Selbsthilfeorganisation hingewiesen worden wärest?

Ich habe Wochen später noch einmal mit dem Notfallseelsorger gesprochen, über das was mir sauer aufgestoßen war. Das erste war, dass der Polizist nicht in der Lage war, eine Todesnachricht zu überbringen. Der Gedanke, man könne so etwas schonend beibringen, schwirrt in vielen Köpfen herum. Aber meiner Meinung nach muss im ersten Satz das Wesentliche übermittelt werden. Ich sehe ein, dass die Polizisten damit ihre Schwierigkeiten haben, weil das ganze seelisch belastet.

Eine schriftliche Handreichung über Rechte, nächste Schritte, Hilfe, Selbsthilfegruppen hätte ich gut gefunden. Auch wenn sie gefragt hätten, ob sie am nächsten Tag noch einmal vorbeikommen sollten. Da hätte ich sicherlich ja gesagt.

Wie hast Du es den Kindern gesagt?

Ich habe Jonathan am nächsten Morgen nach dem Wecken gesagt, dass Mama nicht mehr wieder kommt, weil sie tot gefahren wurde.

Und hat er das verstanden?

Na ja, er hat das verstanden, wie man das so versteht. Ein Erwachsener versteht das ja auch nicht. Die Reaktion der Kinder ist recht ähnlich wie bei den Erwachsenen. Jonathan sagte: „Unsere schöne Mama“, aber er hat nicht geheult. Geheult habe ich eben am Anfang auch nicht. Dann geht zunächst das praktische Leben weiter. Dann wird gefrühstückt, gespielt und gezankt. Von außen betrachtet habe ich mich auch ganz normal verhalten. Halbtags habe ich mich um meine Arbeit gekümmert, den anderen halben Tag um den Behördenkram, Versicherungen etc.

Wie beurteilst Du die Ermittlungen der Polizei?

Erstmal schienen nach der ersten Akteneinsicht über meinen Rechtsanwalt die Ermittlungen katastrophal. Der Unfallort war zum Beispiel in der Unfallskizze als rechtwinklige Einmündung gezeichnet, obwohl die Wendel-Hipler-Straße im spitzen Winkel auf die Kesselsdorfer Straße stößt. Keine Fotos. Da habe ich erstmal einen Schreck gekriegt und habe mich beschwert. Danach kam dann der richtige Packen mit ausführlicher Fotodokumentation etc.. Die Polizei war ja beim Unfall schnell vor Ort, weil eine Streife auf dem in der Nähe liegenden Polizeirevierhof gerade beim Einsteigen war und den Zusammenstoß hörte.

Wo kam das Unfallauto zum Stehen?

An der Julius-Vahlteich-Straße, ca. 200 m weiter. Das Fahrrad war unter dem linken Vorderrad verklemmt. Der Unfallfahrer ist einfach erstmal weiter gefahren und wusste nicht, was er tun soll. Der Unfallfahrer hat sich vor Ort nicht eingelassen und wurde danach bis zum Prozess eineinhalb Jahre später nicht vernommen. Erst im Prozess hat er ausgesagt. Es wäre mir viel Ungewissheit und Arbeit erspart geblieben, wenn er zwischendurch noch einmal vernommen worden wäre. Es hat sich keiner die Mühe gemacht, ihn zwischendurch zu einer Aussage zu bewegen. Das ist eben dann Sache der Staatsanwaltschaft und nicht der Polizei. Dem Unfallfahrer wurde ja bis zum Prozess nicht einmal der Führerschein entzogen. Er ist zum Prozess mit dem Auto gefahren und hätte beinahe auch keine Führerscheinsperre bekommen, weil er sich ja in den eineinhalb Jahren als unfallfreier Fahrer bewährt hatte. Die Polizei hätte das vor Ort machen können, zumal mindestens einer der Polizisten bereits beim ersten Unfall [der Unfallfahrer hat ein halbes Jahr vor dem tödlichen Unfall vor Evamaria Zierach ein Kind in einer Tempo-30-Zone beim Überqueren der Straße angefahren und schwer verletzt. Die beiden Unfallorte liegen ca. 1 km Luftlinie auseinander] bei der Aufnahme dabeigewesen ist. Machen die aber nicht, weil sie sich sagen, wir pfuschen dem Staatsanwalt nicht dazwischen. Und danach wäre es Sache der Staatsanwaltschaft gewesen, den Führerschein einzuziehen.

Wobei ich es normal gefunden hätte, jemanden, der gerade einen Menschen totgefahren hat, am Weiterfahren zu hindern.

Na, ja vor Ort war das ja nicht ganz eindeutig. Herr Sch. bestritt ja seine Schuld und Herr von P. war nicht da. Die Polizei hat das zwar angenommen. Wobei Herr von P. für mich auch auf die Anklagebank gehört hätte. Die sind nämlich Rennen gefahren. Herr von P. hatte überholt, sich davor gesetzt, dann hat er auf der rechten Spur gegengehalten, als Sch. wieder überholen wollen. Dann hat er Evamaria gesehen, hat so viel Gas weggenommen, dass Sch. reinrutschen konnte. Aber Sch. hat Evamaria nicht gesehen und ist nicht reingerutscht, sondern ist auf sie draufgebrettert. Wahrscheinlich weil er mit der Aufmerksamkeit mehr beim Auto neben sich als geradeaus war. Herr von P. hatte alles genau gesehen, er hatte auch gesehen, wo das Auto mit dem eingeklemmten Fahrrad zum Stillstand gekommen war, fuhr aber einfach weiter und kam erst zwei Stunden später zur Unfallstelle zurück. Ein Verfahren o. ä. wegen unerlaubten Entfernens vom Unfallort hat er übrigens nicht bekommen. Herr Sch. schloss den Überholvorgang mit dem eingeklemmten Fahrrad ab und fuhr nach rechts. Er verhielt sich so, als ob er nach Hause fahren wollte.

Ein Entzug des Führerscheins ist keine Strafe, sondern eine Maßnahme, die die Bevölkerung vor weiterem Schaden bewahren soll. Der Anwalt hat damit argumentiert, daß es nicht rechtens ist, weil er bereits eineinhalb Jahr ohne Unfall gefahren ist und er damit seine Fahrfähigkeit unter Beweis gestellt hat.

Wie beurteilst Du die Ermittlungen der Staatsanwaltschaft?

Die Strafjustiz der BRD ist für mich erledigt. Ich fühle mich im Stich gelassen. Die machen nicht einmal das Nötigste. Die Justitia wird immer blind dargestellt, das mag ja ganz nett sein. Aber letztendlich führt das nicht zu Gerechtigkeit. Wenn Objektivität heißt, dass ich jeglichen menschlichen Zug vermissen lasse und so arbeite wie ein Automat. Wenn ich mit dem Staatsanwalt kommunizierte, hatte ich den Eindruck, ich rede mit einer schlecht funktionierenden Maschine, die auf unangenehme Fragen zum Beispiel einfach nicht antwortet, manches vergisst oder verschlampt. Aber auf gar keinen Fall ein Mensch, der menschliche Regungen zeigt. Alleine die Dauer, eineinhalb Jahre bis zum Prozess! Wenn ich eine Frage stelle, werde ich mit Wartezeit bestraft. Damit ich nicht noch einmal frage. Totale Ignoranz gegenüber den Angehörigen und im Grunde auch gegen den Unfallfahrer. Der wurde ja nicht einmal vernommen. Wobei der sich auch nicht kümmerte. Er wollte das Ganze wohl verdrängen.

Zunächst sollten keine Zeugen geladen werden. Vor Gericht ging das dann weiter, der Versuch, alles möglichst klein zu kochen.

Hatte die Staatsanwaltschaft von sich aus die beiden Fälle miteinander gekoppelt?

Ja, da hat der Computer offensichtlich funktioniert. Bei fahrlässiger Körperverletzung muss ja der Geschädigte, in dem Fall also das Mädchen Klage erheben. Nachdem die Mutter des Mädchens nichts unternahm, ist in der Sache erstmal nichts passiert. Bei fahrlässiger Tötung wird die Staatsanwaltschaft von sich aus aktiv.

Wie hast Du den Prozess empfunden?

Er hat mehr Klarheit gebracht, insbesondere was die Rolle des Herrn P. betraf. Insgesamt war der Prozess frustrierend, weil der Antrag des Staatsanwaltes skandalös war. Sein Strafantrag lag noch unter dem beschlossenen Urteil.

Wie hat der Unfallfahrer den Unfall geschildert?

Er war sehr geknickt. Er wundert sich wahrscheinlich im stillen, warum ihm solche Sachen mehrfach passieren, aber er fährt eben munter weiter Auto. Er bringt das nicht mit einer persönlichen Schuld zusammen. Dass er sich so verhalten hat, dass es passieren musste, das sieht er nicht. Ich denke, es ist keine Verhaltensänderung bei ihm passiert. Da kommt er nicht hin.

Er hat ein halbes Jahr vorher ein Mädchen schwer verletzt. Ich kann mir vorstellen, dass das ein ganz schöner Schock ist.

Wenn man sich selber dafür verantwortlich fühlt und nicht sagt, das Mädchen ist schuld, weil es sich falsch verhielt beim Überqueren der Straße. Wenn er 30 gefahren wäre, hätte er sie gar nicht getroffen. Das geht aus der Ermittlungsakte klar hervor. Ob ihm das jemand jemals so klar gesagt hat, wage ich zu bezweifeln.

Hat er Gründe genannt, warum er auf der Kesselsdorfer Straße so gerast ist, oder warum er Evamaria nicht gesehen hat?

Nein, er hat sie eben nicht gesehen. Fahrradfahrer und Fußgänger materialisieren sich plötzlich vor Autos. Da fragt vor Gericht auch keiner nach, wie das sein kann. Herr von P. verstieg sich vor Gericht zu der Aussage, dass das Fahrradlicht nicht brannte. Es brannte eindeutig, wie auf den Fotos zu sehen ist und aus dem Gutachten hervorgeht. Herr Sch. behauptete, die Person, die auf der Fahrbahn lag, war dunkel gekleidet. Evamaria hatte eine leuchtend gelbe Jacke an. Er hat anscheinend alles verdrängt. Sein Psychiater hat ihm davon abgeraten, sich mit mir zu treffen. Aber er ist eben kein schlechter Mensch. Es geht ihm an die Nieren, aber er ist unfähig, die richtigen Schlüsse zu ziehen. Er hat sich nur mit sich selber beschäftigt, bemitleidet sich.

Das würde ja denke ich immer voraussetzen, dass er zu einer persönlichen Schuldeinschätzung kommt.

Für den Führerscheinentzug hat sich die Richterin ja fast entschuldigt. Wenn wir als Nebenkläger nicht da gewesen wären, wäre die Verhandlung sehr kuschelig geworden.

Aus welcher Motivation heraus hast Du eigentlich Nebenklage erhoben?

Zunächst wollte ich keine Nebenklage erheben, sondern habe den Strafprozess als Nebenkriegsschauplatz für mich eingestuft. Als ich allerdings die dürftigen Ermittlungsakten sah, habe ich einen großen Schreck bekommen und mich entschlossen, als Nebenkläger aufzutreten. Hauptmotivation war die Ermittlungen voranzutreiben. So habe ich mich längere Zeit mit dem Gutachter erfolgreich auseinandergesetzt, der zwischenzeitlich davon ausging, Evamaria wäre an einer völlig sinnlosen Stelle gestanden.

Würdest Du wieder eine Nebenklage erheben?

Ja unbedingt.

Diente der Strafprozess zur Trauerbewältigung?

Nein das sind zwei verschiedene Sachen. Das sind ja alles negative Sachen, mit denen man sich da beschäftigt. Während die Trauer an sich ja mit dem Menschen und nicht mit der Gewalttat beschäftigt. Trauer hat für mich bedeutet, dass ich noch mal ganz viel von Evamaria auf mich übertragen habe. Eine Periode, wo ich mich ganz intensiv mit ihr beschäftigt habe. Sie war mir ganz nahe, viel näher, als wir uns verliebt haben, weil ich sie ja nach ihrem Tod schon viel mehr kannte als zu Beginn.

Hattest Du Wut auf den Unfallfahrer?

Nein, eigentlich von Anfang nicht. Ich habe im täglichen Leben viel mehr Wut auf einzelne Autofahrer als gegenüber Herrn Sch. Es ist mehr das Bedürfnis da, dass man der Sache gerecht wird, dass etwas passiert, was ihm hilft, weiterzukommen, auch seinem gesellschaftlichen Umfeld. Deshalb habe ich auch für eine Freiheitsstrafe plädiert, weil das meiner Meinung nach das einzige ist, was wahrgenommen wird. Eine Freiheitsstrafe ist zwar armselig, aber das einzige, das wirkt. Bewährungsstrafe ist nichts.

Aber durch Haft wird er sich auch nicht ändern.

Na, er hat zumindest Zeit nachzudenken. Und es ist etwas, was die Umwelt wahrnimmt. Auch eine Geldstrafe ist nichts, was einem zum Nachdenken bringt. Es wird eingeplant wie eine Rate eines Konsumgegenstandes und es

leidet die ganze Familie, zum Beispiel sein Kind, darunter. Der Zusammenhang zur Schuld ist nicht vorhanden. Sowohl Bewährungs- als auch Geldstrafe werden von der Umwelt nicht wahrgenommen. Hinterher redet keiner mehr darüber. Nach dem Unfall hat er weitergelebt, hat alles verdrängt. Er hat zwei unangenehme Situationen bewältigen müssen: sein Auto verschrotten und die Gerichtsverhandlung.

Hast Du Folgen in Deinem Umfeld beobachtet?

Evamarias Eltern, ihre Geschwister und mich hat es mächtig heruntergerissen. Man sieht es nicht auf den ersten Blick. Aber die Langzeitfolgen von einem solchen Ereignis sind nicht zu unterschätzen. Ich habe fürchterlich zu kämpfen, dass ich produktiv bin. Ich bin sehr lustlos. Wenn ich zurückschaue, staune ich, was alles passiert ist, aber ich bin nicht mehr richtig dabei. Es ist alles so überschattet. Die unbeschwernte Lebensfreude ist dahin. Probleme, die man vorher vielleicht schon hatte, die verschärfen sich. Das wird nur ganz langsam besser.

Fährst Du jetzt anders Fahrrad?

Eigentlich nicht, vielleicht gucke ich jetzt noch mehr. Aber Evamaria hatte keine Chance gehabt, auch mit siebtem Sinn nicht. Das ist einfach schicksalhaft.

Was wünschst Du Dir an Veränderungen?

An der Unfallstelle wünschte ich mir eine eindeutig markierte Linksabbiegespur. Stadteinwärts wird gerne überholt und über die Sperrfläche gefahren. Landwärts, so wie Evamaria, wird eigentlich in der Regel StVO-gerecht gefahren. Es war schon ein starkes persönliches Versagen von Herrn Sch. und Herrn von P. Als die Polizei nachts da war, war mir diese Stelle sofort im Bewußtsein. Ich habe bloß gefragt: Von vorne oder von hinten? Und - was aber mit dem Unfall nicht direkt etwas zu tun hat - das Ende des Radweges auf der Kesselsdorfer Straße. Es ist zum Teil haarsträubend, wie die Radfahrer auf die Fahrbahn wechseln oder auf dem Gehweg zwischen Fahrgastunterstand und Bordsteinkante lang balancieren.

Bei der Polizei sollte die Überbringung der Todesnachricht verbessert werden, eine Handreichung und eine Schulung für die Polizisten wäre sehr wertvoll. Sie verlassen sich eigentlich sehr auf die Kirchen. Die Notfallsorges sind ja nicht vom Staat bezahlt, sondern arbeiten ehrenamtlich oder von der Kirche bezahlt. Die tun, was sie können, aber in der Nachsorge können sie auch wenig machen.

Eine Handreichung für die Angehörigen, wo das wichtigste kurz und knackig drin steht, wäre auch gut. Zum Beispiel welche Hilfsangebote es gibt.

Und ich wünsche mir einen anderen Umgang mit Unfalldoten. Im nachhinein hat mich das schon sehr geärgert. Bei der Aufbahrung lag Evamaria hinter einer Glasscheibe, das ist wie wenn man ins Museum geht. Angeblich geht das bei obduzierten Leichen nicht anders. Als ich die Fotos von der Obduktion sah, war ich richtig wütend. Dass man nur noch eine ausgeweidete, leere Hülle zu sehen bekommt. Ich hätte Evamaria gerne mit einem Heimbürgen noch einmal gerne gewaschen und für das Begräbnis angezogen. Das ist wieder ein Stück Wegnahme von Staats wegen und vom Bestattungsinstitut gewesen.

Das Informationsdefizit von den Behörden war auch schlimm. Nicht so sehr von der Polizei, sondern von Seiten der Staatsanwaltschaft, des Obduzenten und des Gutachters. Ich wollte mit beiden reden, was mir aber von beiden verweigert wurde. Von den Obduktionsergebnissen habe ich erst sehr spät erfahren. Die Versicherungen hatten eher die Ergebnisse als ich. Zum Beispiel teilte mir eine Versicherung mit, dass sie dem Obduktionsbericht entnommen hätten, dass Evamaria sich selbst getötet hatte. Das Missverständnis klärte sich erst nach Tagen. Das scheint aber ein üblicher Trick der Versicherungen zu sein.

Was erhöht Deiner Meinung nach die Verkehrssicherheit für Radfahrer?

Tempo 30.

Auch auf Hauptverkehrsstraßen?

Ja. Ich war jetzt gerade in Amsterdam. Die haben schöne Radwege, die funktionieren sogar. In Radfahrerkreisen war ja mal die radfahrfeindliche Niederlande im Gespräch, wo dann die fundamentalistische Radweggegnerfraktion gegen die dortigen Radwege wettete, weil dort ja auch viele Straßen für Radfahrer gesperrt sind. Im ländlichen Bereich kann es sein, dass es Probleme damit gibt. In Amsterdam fand ich das immer sehr angenehm. Es ist allerdings auch sehr großzügig mit dem Platz umgegangen worden.

Sind die Radwege dort breit?

Die Radwege sind breit, auf dem Niveau der Fahrbahn, aber auch von der Fahrbahn immer wieder getrennt, z. B. durch eine Reihe „Brote“. Der Radweg ist so breit, dass man überholen kann und sie sind so geführt, dass man gar nicht in die Versuchung kommt, anders fahren zu wollen. Sie führen auf dem direktem Weg dorthin, wo man hin will. Es ist oft kreativ gemacht, wenn die Autofahrbahn zum Beispiel als Einbahnstraße angelegt ist, dann wird der Radfahrer auch in kreativer Weise in der Gegenrichtung geführt. Er wird zum Teil auch auf dem Bordstein geführt, aber immer auf dem direktem Wege, so wie man halt fahren würde. Da sind die Verkehrsplaner einfach ganz pragmatisch rangegangen, so wie sie als Radfahrer fahren würden, was sie ja auch alle tun, sie fahren ja alle selber Rad. Dadurch ist die Stadt sehr autofeindlich geworden. Die Parkgebühren etc. sind sehr abschreckend, so dass man automatisch zusieht, dass man nicht Auto fährt.

Was würdest Du Dir an gesellschaftlichen Änderungen wünschen?

Höhere Energiepreise.

Damit mehr Leute Radfahren?

Ja. Wobei das allein auch eine Katastrophe ist, wie man jeden Frühling sieht. Wenn man die Verhältnisse im Verkehr so lässt, wie sie sind und dann fahren mehr Leute Fahrrad, dann ist das auch heikel. Das ist nicht unbedingt sicherer dadurch.

Danke für das Interview.

Kompodium der 14 wichtigsten Survival-Tipps im Verkehr

Wer verkehrt verkehrt

Immer mehr Menschen tun es –

sie steigen aufs Rad. Weil es nicht nur umweltfreundlich und kostengünstig ist, sondern auch noch gesund ist und Spaß macht. Die notwendige Sicherheit ist dabei nur zu erreichen, wenn alle an einem Strang ziehen. Auf Radwegen und im Straßenverkehr hilft gegenseitiges Verständnis und Rücksichtnahme allen Beteiligten. Wo Sie besonders dazu beitragen können, sehen Sie in dieser Straßenszene und bei den Tipps für den Verkehrsalltag auf der Rückseite.

Rad fahren auf der Fahrbahn

Tipp 1:
Beim Fahren auf der Fahrbahn zusammen mit den Autos müssen Radfahrer sich umsichtig und insbesondere voraussehbar für Autofahrer verhalten. Eine gradlinige Fahrweise mit Abstand zu parkenden Autos oder dem Bordstein schafft Sicherheit.

Tipp 2:
Beim Überholen von Radfahrern ist der Sicherheitsabstand äußerst wichtig. Nur bei ausreichendem seitlichen Abstand ist gewährleistet, dass ein plötzliches Ausweichen des Radfahrers bei Hindernissen nicht zum Unfall führt.

Tipp 3:
Das plötzliche Türöffnen auf der Fahrerseite kann Radfahrer zu Fall bringen. Deshalb: als Autofahrer in den Rückspiegel schauen oder mit Schulterblick versichern, dass kein Radfahrer kommt. Als Radfahrer Abstand halten und mit „Überraschungen“ rechnen.

Tipp 4:
Wollen Autofahrer nach rechts abbiegen, so ist der Schulterblick nach rechts ein Muss. Denn nur dadurch lassen sich Gefahren durch den toten Winkel vermindern. Beim Warten an der Ampel ist für Radfahrer besondere Vorsicht bei Lkw und Bussen geboten.

Tipp 5:
Bevor Radfahrer sich zum Linksabbiegen einordnen, ist es wichtig, nach hinten zu blicken und eindeutige Handzeichen zu geben.

Rad fahren auf Radfahr- und Schutzstreifen

Tipp 6:
Der Radfahrstreifen bietet große Vorteile: Der Radfahrer fährt nicht versteckt hinter parkenden Autos, sondern wird von Autofahrern beim Heranfahren an die Kreuzung oder beim Warten gut gesehen. Damit dies auch für den Kreuzungsbereich gilt, müssen markierte Radverkehrsführungen benutzt werden.

Tipp 7:
Radfahrstreifen sind ebenso wie Radwege ausschließlich den Radfahrern vorbehalten und dürfen von Autos nicht befahren werden, auch nicht zum Parken oder Halten.

Tipp 8:
Schutzstreifen bieten Radfahrern eine gute Fahrmöglichkeit. Autos dürfen die Markierung nur bei Bedarf überfahren (z.B. bei Gegenverkehr von Bussen); eine Gefährdung von Radfahrern ist dabei auszuschließen.

Rad fahren auf Radwegen

Tipp 9:
Auf guten Radwegen, die ausreichend breit sind und mit ebener Oberfläche zu zügiger Fahrt einladen, fühlen sich Radfahrer oft zu sicher. Denn hinter parkenden Autos oder Büschen sind sie für Autofahrer oft nur schwer zu erkennen.

Tipp 10:
An Grundstücksein- und -ausfahrten lauert Gefahr: Autofahrer müssen hier den Radfahrern Vorfahrt gewähren und dürfen deren Weiterfahrt nicht behindern, wenn sie z.B. quer über den Radweg stehend darauf warten, in den fließenden Verkehr einzubiegen.

Tipp 11:
Bei einmündenden Straßen sind Radfahrer auf Radwegen besonders gefährdet. Rechts in die einmündende Straße einbiegende Autofahrer sollten sich durch den Schulterblick vergewissern, dass sie beim Abbiegen keine Radfahrer gefährden.

Tipp 12:
Die sich plötzlich öffnende Beifahrertür kann zum gemeinsamen Verhängnis werden. Schulterblick und das Öffnen der Tür mit der linken Hand vermeiden Unfälle. Radfahrer haben einparkende Autos vorausschauend im Blick und ihre Gesundheit im Griff.

Tipp 13:
Auch Fußgänger kommen manchmal dem Radweg sehr nahe, besonders dort, wo wenig Raum zur Verfügung steht, wie z.B. in vielen Geschäftsstraßen. Gute Radfahrer warnen schon vorher durch freundliches Klingeln und fahren langsam an Fußgängern vorbei.

Tipp 14:
Gutes und sicheres Fahren auf Radwegen ist nur dort möglich, wo es keine Hindernisse gibt. Deshalb ist Parken und auch nur kurzes Halten von Autos auf Radwegen verboten.

Positionspapier zur Radverkehrssicherheit in Sachsen

Der Landesverband Sachsen des ADFC fordert den Freistaat, die Kommunen und andere Akteure auf, sich aktiv für eine Verbesserung der Radverkehrssicherheit in Sachsen einzusetzen und folgende Maßnahmen durchzuführen:

1. Offensive Förderung des Radverkehrs

Kraftfahrzeuge bergen bei Unfällen aufgrund ihrer Masse und ihrer höheren Geschwindigkeit ein viel höheres Risiko für andere Verkehrsteilnehmer als Radfahrer. Weniger Kraftfahrzeugverkehr bedeutet weniger, und vor allem weniger schwere Verkehrsunfälle. Deshalb ist der Radverkehr als wichtige Alternative von Kraftfahrzeugen zu fördern. Ziel des Freistaates sollte es sein, den Radverkehrsanteil bis 2012 auf landesweit 15 % zu erhöhen.

2. Verkehrssicherheit als öffentliches Thema

Die immense Zahl von Toten und Verletzten durch den Verkehr und die durch die Bedrohung von Leib und Leben entstehenden Einschränkungen werden derzeit in der deutschen Gesellschaft als scheinbar unumgänglich hingenommen. Wir fordern, Verkehrssicherheit zu einem öffentlichen Thema zu machen, über das zum Beispiel in Parlamenten und Medien verstärkt diskutiert und informiert wird.

3. Senkung der Unfallzahlen als Ziel

Um bei der Verkehrssicherheit essentiell voranzukommen, soll vom Landtag die Senkung der jährlichen Zahl der Getöteten um die Hälfte innerhalb von 10 Jahren als Ziel und ein entsprechendes Maßnahmenprogramm verabschiedet werden. Langfristig sollte im Sinne der Vision Zero die Senkung der Getötetenzahl auf Null angestrebt werden. Dieses Ziel soll dazu beitragen, alle Akteure (Bund, Länder, Kommunen und Verkehrsteilnehmer) für ein höheres Problembewußtsein und entsprechende Verhaltensänderungen zu gewinnen bzw. die Akzeptanz für neue Regelungen zu erhöhen.

4. Problemorientierte Verkehrssicherheitsarbeit

Die Polizeidirektionen sollen regelmäßig alle erfassten Unfälle mit Radfahrerbeteiligung eines Dreijahreszeitraumes auswerten, um die Hauptunfallursachen und -orte im Radverkehr zu ermitteln. Basierend auf diesen Unfallanalysen sollten konkrete Maßnahmen sowohl für die einzelnen Städte und Landkreise als auch für den Freistaat konzipiert werden.

5. Langfristig angelegte Strategien bei Verkehrssicherheitsarbeit

Basierend auf der Analyse der örtlichen und ursächlichen Unfallschwerpunkte ist eine langfristige, d. h. über mehrere Jahre reichende Verkehrssicherheitsarbeit auf Landes- und lokaler Ebene zu konzipieren. In dem Konzept sollten die genauen Ziele (z. B. Senkung der Abbiegeunfälle aufgrund mangelnden Schulterblicks) und die Zielgruppen benannt sein. Die Wirksamkeit der Verkehrssicherheitsarbeit sollte evaluiert werden.

6. Sichere Infrastruktur schaffen und herstellen

Die hohe Anzahl von Unfällen auf Rad- und Gehwegen und auch die Konzentration von Unfällen an bestimmten Stellen zeigt die hohe Verantwortung der Baulastträger bei der Gestaltung von Radverkehrsanlagen und bei der Führung des Radverkehrs. Leider kommt es immer

wieder vor, dass Um- oder Neubaumaßnahmen entgegen den Richtlinien und wissenschaftlichen Erkenntnissen gebaut werden. Insbesondere die Skepsis gegenüber Führungen auf der Fahrbahn und die starke Bevorzugung von Führungen im Seitenraum durch die befragten Kommunen, Straßenbauämter und Polizeidirektionen zeigen, dass hier Informationsbedarf vorliegt. Sichere Infrastruktur ist nur im flächenhaften Ansatz und nicht mit teuren Einzelmaßnahmen herzustellen.

7. Kommunikation zwischen den Akteuren verbessern

Vor Ort liegt oft wenig Kenntnis über Radverkehrsunfälle vor, weil sie von der Polizei als vergleichsweise unproblematisch eingestuft werden und damit nicht Thema der Unfallkommissionen sind. Wir fordern eine stetige Rückkopplung zwischen Polizei und Baulastträgern. Weiterhin schlagen wir vor, entsprechend dem Vorbild von Nordrhein-Westfalen mittelfristig eine Arbeitsgemeinschaft „Fahrradfreundlicher Städte und Gemeinden in Sachsen“ zu bilden, die u.a. als Plattform für einen landesweiten Austausch über Erfahrungen und neuere Entwicklungen dient.

Eine bessere Kommunikation bedeutet auch, dass die im Bereich der Radverkehrssicherheit relevanten Vereine und Verbände in die Verkehrssicherheitsarbeit strategisch und praktisch einbezogen werden.

8. Finanzielle Förderung der Kommunen

Wir fordern ein Landesprogramm, das die sächsischen Kommunen bei der Planung und Realisierung fahrradfreundlicher Verkehrsnetze sowie bei Öffentlichkeitsarbeit pro Rad unterstützt.

9. Verkehrsberuhigung unverzichtbar

Eine der wichtigsten Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit ist die Verringerung der Geschwindigkeit. Wir fordern Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit innerorts und die punktuelle Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit auf Hauptverkehrsstraßen, wenn dies für die Sicherung des Rad- und Fußgängerverkehrs notwendig ist.

10. Einbeziehung von Kfz-Lenkern und Erwachsenen in Öffentlichkeitsarbeit

Jeder zweite Radverkehrsunfall wird von Kfz-Lenkern verursacht. Die Öffentlichkeitsarbeit mit Thema Radverkehrssicherheit ist dringend dergestalt zu erweitern, dass verstärkt Kraftfahrer und Erwachsene als Zielgruppen definiert und angesprochen werden.

11. Mobilitätserziehung in der Schule

Die radverkehrsbezogene Verkehrserziehung an den Schulen sollte bereits in der ersten Klasse beginnen (vgl. Erfolgsbeispiel Frühradfahren) und in der vierten Klasse auch im realen Straßenverkehr stattfinden. Die Verkehrserziehung sollte in der Sekundarstufe fortgesetzt werden und im Sinne einer umfassenden Mobilitätserziehung neben Sicherheits- auch Sozial- und Umweltaspekte umfassen. Durch diese Mobilitätserziehung sollen die Schüler ein auf Partnerschaft gerichtetes soziales Handeln erlernen und Alternativen zur Autonutzung entwickeln.

12. Verbesserungen an Fahrzeugen

Die Verbesserung der passiven Sicherheit, die vor allem im Bereich der Fahrzeugfronten und -konturen erreicht werden kann, ist vorwiegend Sache von EU und Bund.

Wir fordern den Freistaat Sachsen und die sächsischen Kommunen auf, bei Neubeschaffungen von Fahrzeugen neben der aktiven auch auf die passive Sicherheit der Fahrzeuge entsprechend dem EuroNCAP-Test zu achten. Der Freistaat Sachsen soll zugleich die Bundesregierung drängen, möglichst rasch Vorschriften zu erlassen, die die Anbringung eines vierten Spiegels (wesentliche Reduktion des Toten Winkels) und von Unterfahrschutz im Front- und Heckbereich von Nutzfahrzeugen verpflichtend vorschreiben. Außerdem bedarf es fahrzeugtechnischer Fortschritte, um die Gefährdungen durch plötzlich aufschlagende Pkw-Türen zu vermindern.

13. Unfälle konsequent ahnden

Verursacher von Verkehrsunfällen kommen heute zumeist mit geringen Strafen davon. Unfälle mit Todesfolge ziehen für den Unfallverursacher häufig nur Freiheitsstrafen kurzer Dauer, die zudem in der Regel zur Bewährung ausgesetzt werden, nach sich. Auch hier sollten Freistaat und Verbände auf die Bundespolitik ausüben, um die Gleichgültigkeit gegenüber den Gefahren unangepasster Fahrstile dem Kampf anzusagen.