



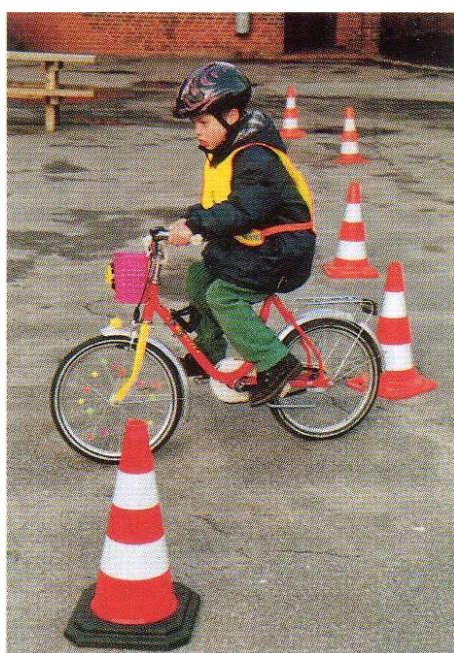
**Allgemeiner
Deutscher
Fahrrad-Club**

Landesverband Sachsen
Grünewaldstr. 19
04103 Leipzig
www.adfc.de/sachsen

Radverkehrssicherheit in Sachsen

- *Kurzfassung* -

Nur Dummies fahren gegeneinander.



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



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 Fahrrad-Club (ADFC) hat sich in einer Studie¹ dieser Thematik angenommen, 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.

Radverkehr in Deutschland und in Sachsen

- 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 Bundesrepublik 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.

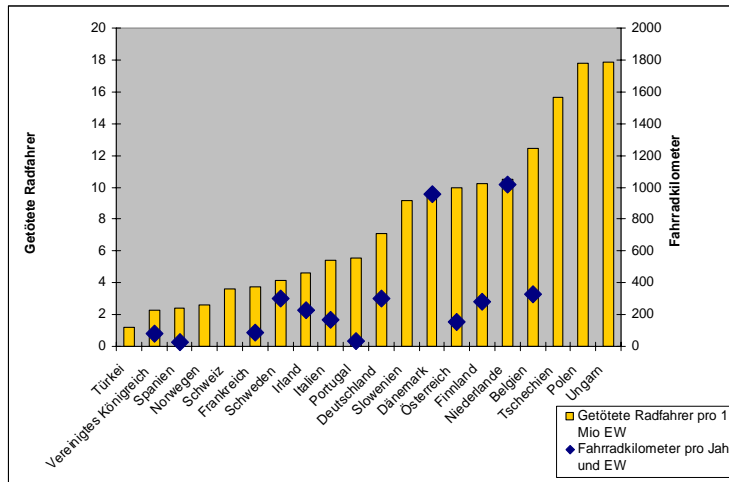
Unfallsituation im nationalen und internationalen Vergleich

- 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. Bereits seit längerer Zeit verunglücken die meisten Kinder nicht auf dem Schulweg, sondern in der Freizeit. Die höchsten Unfallzahlen

¹ ADFC Landesverband Sachsen, Radverkehrssicherheit in Sachsen, Leipzig 2005.

len treten in einem Alter auf, in der die klassische Verkehrserziehung schon längst vorbei ist: in der Zeit als Jugendliche und junge Erwachsene.

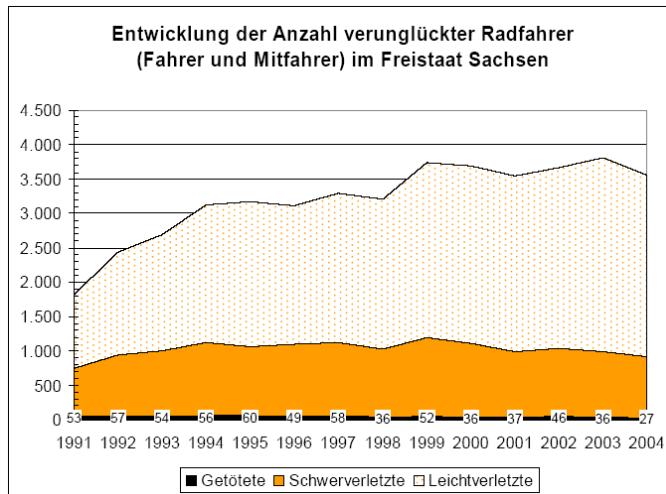
- Radfahrer haben in der BRD ein überdurchschnittliches Verletzungsrisiko und ein leicht unterdurchschnittliches Todesrisiko.
- Sachsen liegt im Mittelfeld der Bundesländer, was die Verkehrsunfälle mit Todesfolge anbetrifft. Ebenso was, die Anzahl der Radverkehrsunfälle angeht.



Unfallsituation in Sachsen im Radverkehr

- 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 % von Radfahrern. 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.

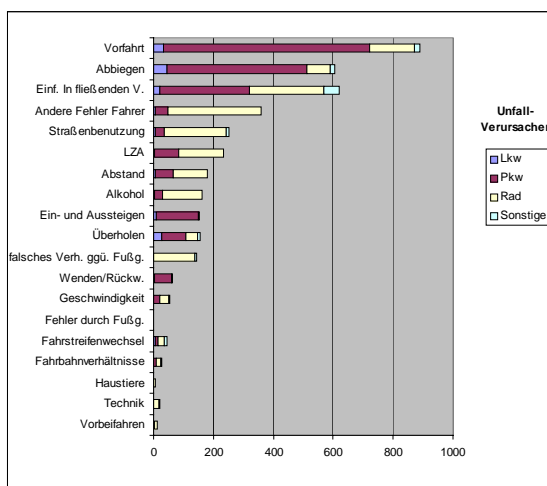
- Unfallursachen wie widrige Straßen- oder Witterungsverhältnisse spielen beim Radverkehr mit ca. 1 % eine marginale Rolle.



Quelle: Radverkehrskonzeption für den Freistaat Sachsen 2005, Anlage 2, Abb. A2-1

Unfallsituation am Beispiel der Polizeidirektionen Pirna und Dresden

- Im Bereich der Polizeidirektion Pirna sind keine Unfalldüpfungsstellen 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 EUR Personenschäden.



Unfallursachen bei Radunfällen Dresden 1999-2003

- 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.

Institutionen und Akteure im Bereich Unfallbearbeitung und –forschung

- 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 vom ADFC befragten sächsischen 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 befragten Straßenbauämter stufen die Unfallsituation als unterdurchschnittlich bis durchschnittlich ein.
- Als besonders problematisch stufen die Straßenbauämter Radweg-Enden ein.
- Die Antworten der befragten drei Regierungspräsidien hinterlassen nicht den Eindruck, dass dort profunde Kenntnisse über das Unfallgeschehen im Radverkehr vorliegen.

Staatliche präventive Verkehrssicherheitsarbeit

- 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 der vom ADFC befragten 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 (Bremsen, 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 befragten Stadtverwaltungen als wenig geeignet, von den befragten 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.

Exkurs: Kinder und Radfahren

- 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 Zutrechtkommen im realen Straßenverkehr als Radfahrer zum Ziel.

Vision Zero – Vision eines Verkehrsalltages ohne Tote

- 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.
- Die Radverkehrskonzeption Sachsen 2005 nennt als langfristiges Ziel, dass kein Mensch mehr durch Verkehrseinwirkungen stirbt oder schwer verletzt wird (Seite 18).

Radverkehrssicherheitsarbeit in anderen Bundesländern

- 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.

Handlungsfelder in Sachsen

- Verkehrssicherheit als öffentliches Thema
- Senkung der Unfallzahlen als Ziel: langfristig Vision Zero
- Problemorientierte Verkehrssicherheitsarbeit: Knotenpunkte, Linksfahren, Grundstückszufahrten
- Differenzierte Unfallstatistik
- Langfristige angelegte Verkehrssicherheitsarbeit
- Sichere Infrastruktur schaffen und herstellen
- Kommunikation zwischen den Akteuren verbessern

- Finanzielle Förderung der Kommunen
- Verkehrsberuhigung
- Verstärkte Einbeziehung von Kfz-Lenkern und Erwachsenen in Öffentlichkeitsarbeit
- Umfassende Mobilitätserziehung in den Schulen
- Verbesserungen an Fahrzeugen
- Unfälle konsequent ahnden

Anmerkung: Die Langfassung der Studie steht auf der Website des ADFC Landesverbandes Sachsen www.adfc-sachsen.de zum Download bereit.