

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Matthias Gastel, Harald Ebner, Bärbel Höhn, Christian Kühn (Tübingen), Stephan Kühn (Dresden), Peter Meiwald, Dr. Julia Verlinden, Dr. Valerie Wilms und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Verbesserung der Verkehrssicherheit im Radverkehr

Nach wie vor ist die Verkehrssicherheit im Radverkehr ein ungelöstes Problem.

Im Jahr 2013 verunglückten in Deutschland 74 776 Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer im Straßenverkehr (Statistisches Bundesamt 2012: Zweiradunfälle im Straßenverkehr). Im Gegensatz zum Autoverkehr, bei dem die Zahl der Unfälle mit Personenschäden insbesondere durch den Einsatz neuer Technologien in den letzten Jahren deutlich zurückgegangen ist, konnte die Zahl der Unfallopfer im Radverkehr leider nicht spürbar reduziert werden. Jede vierte im innerörtlichen Straßenverkehr verunglückte Person ist ein Radfahrer (Forschung Radverkehr – Analysen – A6/2012).

Dabei sind Fehler beim Abbiegen, Einbiegen und Kreuzen die häufigste Unfallkonstellation (GDV 2013: Unfälle zwischen Kfz und Radfahrern beim Abbiegen). Die meisten Radfahrenden (74 Prozent) kamen bei Zusammenstößen mit Pkws zu Schaden (Statistisches Bundesamt 2012 Zweiradunfälle im Straßenverkehr). Besonders tragisch enden Unfälle zwischen rechtsabbiegenden Lkws und seitlich am Lkw vorbeifahrenden Radfahrern, die geradeaus weiter wollen und im sogenannten toten Winkel übersehen werden. Diese Unfälle sind zwar selten, machen jedoch einen hohen Anteil bei den tödlich verunglückten Fahrradfahrern aus (Forschung Radverkehr – Analysen – A6/2012).

Zu den typischen Gefahren für den Radverkehr, bedingt durch eine mangelhafte Infrastruktur, zählen fehlende Sichtbeziehungen insbesondere an Kreuzungen, fehlende bzw. ungeeignete Querungsstellen, zu schmale Radwege, ungeeignete Oberflächen und Radien sowie Konflikte mit dem ruhenden Verkehr.

„Bei fast allen Unfällen spielt in irgendeiner Weise die nicht angepasste Fahrgeschwindigkeit eine Rolle“, da bei geringeren Geschwindigkeiten die Chance deutlich höher ist, rechtzeitig zu bremsen oder auszuweichen, um eine Kollision zu vermeiden (www.nationaler-radverkehrsplan.de/transferstelle/downloads/for-a-06.pdf). Zudem stellen auch sogenannte Kavaliersdelikte, wie z. B. das Parken auf Radwegen, erhebliche Gefahren für den Radverkehr dar (Nationaler Radverkehrsplan 2020, S. 30).

Mit der zu erwartenden Zunahme im Radverkehr insgesamt und insbesondere bei den elektrisch unterstützten Fahrrädern (Pedelecs) werden die Anforderungen an die Verkehrssicherheit im Radverkehr kontinuierlich steigen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche konkreten Ziele hat sich die Bundesregierung zur Verbesserung der Verkehrssicherheit im Radverkehr bis zum Jahr 2020 gesetzt?
2. Welche Gesetzgebungsverfahren und Novellen der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) und der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) zur Förderung der Radverkehrsentwicklung und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit im Radverkehr plant die Bundesregierung für die 18. Wahlperiode?
3. Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung in welchem zeitlichen Rahmen und mit welchem Budget zur Beseitigung von Unfallschwerpunkten an Bundesfernstraßen, um die Verkehrssicherheit im Radverkehr zu erhöhen?
4. In welcher Form wirkt die Bundesregierung darauf hin, dass die Bundesländer den Neu- und Ausbau und den Erhalt von Radwegen an Bundesfernstraßen gemäß dem Stand der Technik umsetzen und dabei die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) zur Anwendung kommen, und wo sieht sie Defizite bei der Anwendung moderner Standards?
5. Welche Kommunikationsmaßnahmen und Kampagnen plant die Bundesregierung für die 18. Wahlperiode in welchem zeitlichen Rahmen und mit welchem Budget, um die Verkehrssicherheit im Radverkehr zu erhöhen?
6. Wie hat sich die Zahl der tödlich verunglückten, der schwer und leicht verletzten Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer im Zeitraum von 2011 bis 2013 entwickelt?
Und welchen Anteil daran hatten jeweils Kinder und Jugendliche, und welchen Anteil hatten Senioren (über 65 Jahre) (bitte tabellarisch nach Unfallarten und Jahren darstellen)?
7. Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung zur Höhe der Dunkelziffer bei den polizeilich nicht erfassten Verkehrsunfällen Radfahrender?
8. Bei wie vielen der polizeilich erfassten Radverkehrsunfälle im Zeitraum von 2003 bis 2013 wurden Radfahrende verletzt oder getötet, bei denen sich der unfallverursachende Kraftfahrer bzw. die unfallverursachende Kraftfahlerin vom Unfallort entfernt hatte und nicht festgestellt werden konnte (bitte tabellarisch nach Jahren aufführen)?
9. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus der auffällig hohen Quote sogenannter Alleinunfälle im Radverkehr in Bezug auf die Infrastrukturqualität (vgl. Forschung Radverkehr – Analysen A-6/2012, z. B. Oberflächenbeschaffenheit, unzureichende Breite und Radien der Radwege, Sichtbeziehungen, mangelhafter oder kein Winterdienst auf Radwegen)?
10. Wie viel Prozent der polizeilich erfassten Alleinunfälle im Radverkehr entfielen laut Information der Bundesregierung auf die Nutzer und Nutzerinnen von elektrisch unterstützten Fahrrädern (Pedelecs)?
11. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus der Aussage des Gesamtverbandes der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V. GDV, dass Radfahrende, die bei sogenannten Alleinunfällen verunglücken, selbst die Schuld für diese Unfälle tragen, obwohl im Radverkehrsbereich keine Erhebung der Unfallursachen von Alleinunfällen erfolgt, sondern der Radfahrende automatisch als Hauptverursacher erfasst wird (www.gdv.de/2014/02/radfahrer-gefaehrden-sich-vor-allem-selbst/)?
12. Zu welchen Ergebnissen kam die ab Sommer 2012 durchgeführte zwölfmonatige Erhebung der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) von verunfallten Radfahrerinnen und Radfahrern, die infolge eines Unfalls in einer Klinik behandelt werden mussten (vgl. Bundestagsdrucksache 17/8560)?
 - a) Was waren die Hauptunfallursachen bei Zusammenstößen zwischen Radfahrenden und Kraftfahrzeugen, und wie hoch war der Anteil der verunglückten Radfahrerinnen und Radfahrer?

- b) Was waren die Hauptunfallursachen bei Zusammenstößen zwischen Pedelecs und Kraftfahrzeugen, und wie hoch war der Anteil der verunglückten Radfahrerinnen und Radfahrer?
- c) Was waren die Hauptunfallursachen von Alleinunfällen Radfahrender, und wie hoch war der Anteil der verunglückten Radfahrerinnen und Radfahrer?
- d) Was waren die Hauptunfallursachen bei Alleinunfällen von Pedelec-Fahrerinnen und -Fahrern, und wie hoch war der Anteil der verunglückten Radfahrerinnen und Radfahrer?
13. Welche Regelverstöße wurden in den Jahren 2012 und 2013 jeweils im Radverkehr, im Fußverkehr, im Bereich des Pkw-Verkehrs und des Lkw-Verkehrs durch das Kraftfahrtbundesamt erfasst (bitte tabellarisch nach Jahr und Art der Verkehrsbeteiligung auflisten)?
14. Wie ist seitens der Bundesregierung der aktuelle Verhandlungs- bzw. Gesprächsstand auf nationaler und europäischer Ebene zur verbindlichen Einführung von Fahrerassistenz- und Schutzsystemen, die zur Lebensrettung ungeschützter Verkehrsteilnehmer (zum Beispiel Abbiegeassistenten, Totwinkelwarner, Kreuzungsassistenten, Türöffnerwarnsysteme und Außenairbags) beitragen können?
- a) Wie ist der Stand im Bereich des Pkw-Verkehrs?
- b) Wie ist der Stand im Bereich des Lkw-Verkehrs?
15. Auf wie viel Prozent der Bundesstraßen gilt nach dem Kenntnisstand der Bundesregierung innerhalb von Ortschaften jeweils eine Höchstgeschwindigkeit von bis zu 70 km/h, bis zu 50km/h und bis zu 30 km/h?
16. Plant die Bundesregierung eine Studie in Auftrag zu geben, die überprüft, ob die fast 20 Jahre alte Fahrradhelm-Norm DIN EN 1078 den heutigen Ansprüchen an die Schutzwirkung genügt, insbesondere unter Berücksichtigung des zunehmenden Anteils an Pedelec-Nutzern?
17. Teilt die Bundesregierung die Auffassung einiger Experten, dass die Verkehrssicherheit für Radfahrende bei einem zunehmenden Radverkehrsanteil steigt, da sich alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer mehr darauf einstellen (vgl. u. a. Die Neue Radverkehrsstrategie für Berlin, 2013)?
- Falls ja, worauf ist dies nach dem Kenntnisstand der Bundesregierung zurückzuführen, und wie kann dieses Wissen ggf. besser an Entscheidungsträger vermittelt werden?
18. Teilt die Bundesregierung die Auffassung von Experten, wonach die Verkehrssicherheit von Radfahrenden innerhalb von Ortschaften höher ist, wenn der Radverkehr mittels Radfahrstreifen oder Schutzstreifen der Fahrbahn geführt wird, statt auf straßenbegleitenden Radwegen (Forschung Radverkehr – Analysen A-6/2012)?
- Falls ja, welche Gründe sprechen aus Sicht der Bundesregierung dafür?

Berlin, den 8. Juli 2014

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

