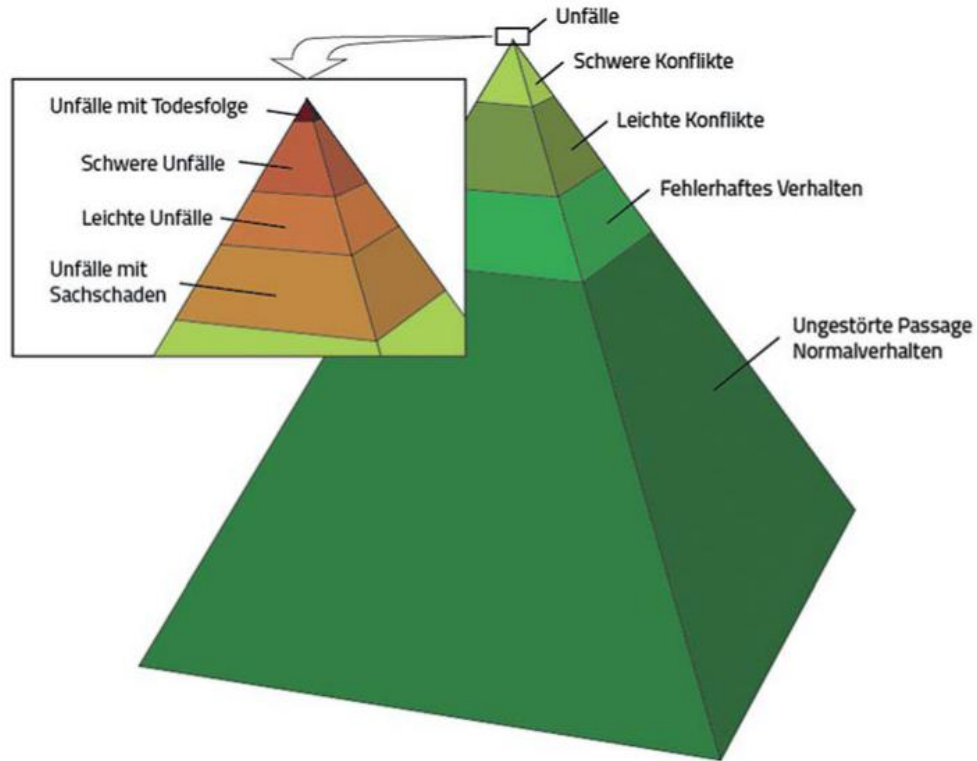


Konflikte lösen und Unfälle verhindern: Fuß- und Radverkehr in der Stadt und auf dem Land

Roland Huhn

Referent Recht des ADFC

Konflikte und Unfälle (Sicherheitspyramide nach C. Hyden)



Unfallgegner von Radfahrenden 2021



häufigster Unfallgegner: 41.000 Unfälle, 136 getötete Radfahrende - 48,5 Mio. Pkw



folgeschwerste Unfälle: 62 getötete RF, 2.500 Unfälle - 750.000 Lkw >3,5 t, 3 Mio. <3,5 t



ungeschützter Unfallgegner: 1 RF und 5 FG tödlich verunglückt, 3.800 Unfälle

















neuer Unfallgegner: jeder zehnte Unfall eines eKF mit einem Fahrrad



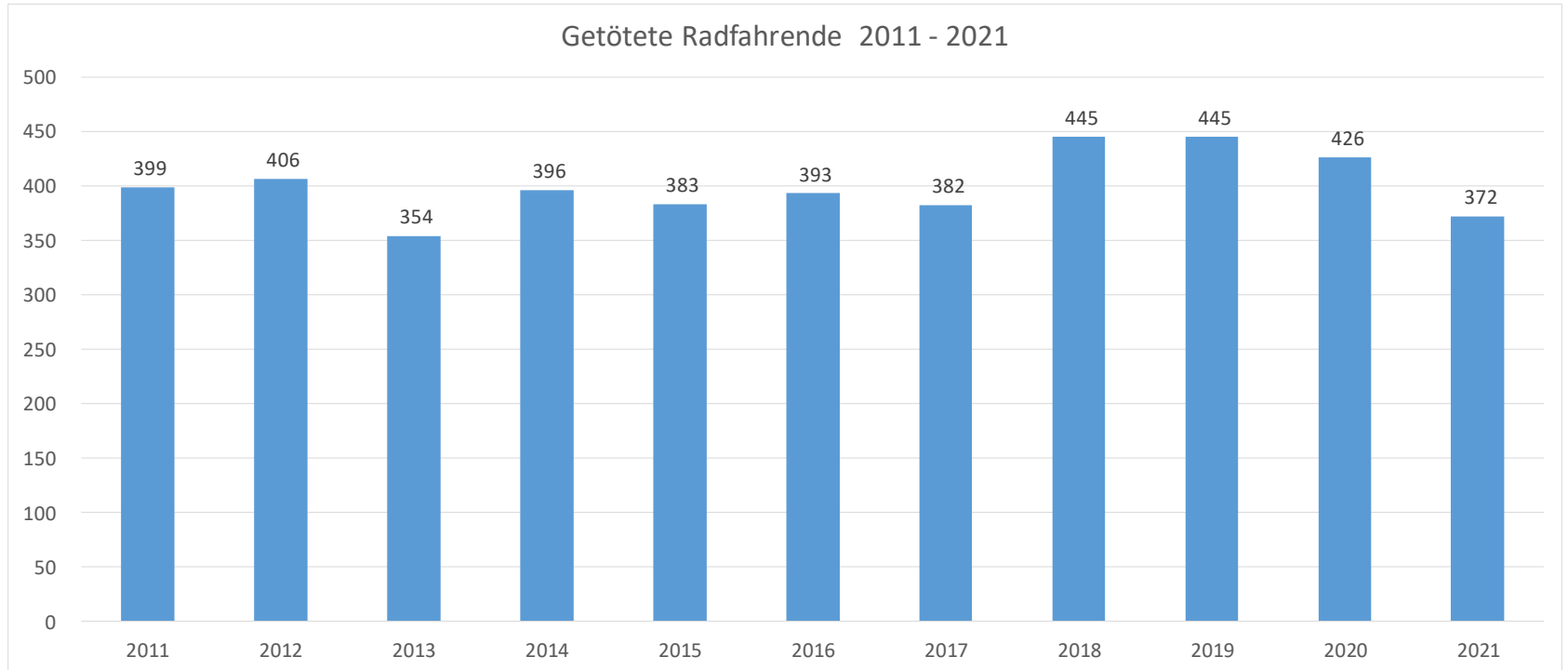
ebenfalls ein Unfallgegner: 6.200 Unfälle, 12 Todesfälle

75% aller Radfahrunfälle mit Pkw werden von Pkw-Fahrern verursacht

Unfälle mit 2 Beteiligten, davon:		Unfälle	Verunglückte Radfahrer			Verunglückte Unfallgegner		
Hauptverursacher	Zweiter Beteiligter		Getötete	Schwerverletzte	Leichtverletzte	Getötete	Schwerverletzte	Leichtverletzte
	 75%	30.904	53	3.656	27.256	0	16	282
		10.337	83	1.810	8.428	0	12	229
	 80%	2.018	45	305	1.675	0	1	22
		502	17	146	338	0	2	13
		6.210	12	1.319	6.933			
	 42%	1.612	0	172	1.181	0	81	585
		2.188	1	101	666	5	248	1.671

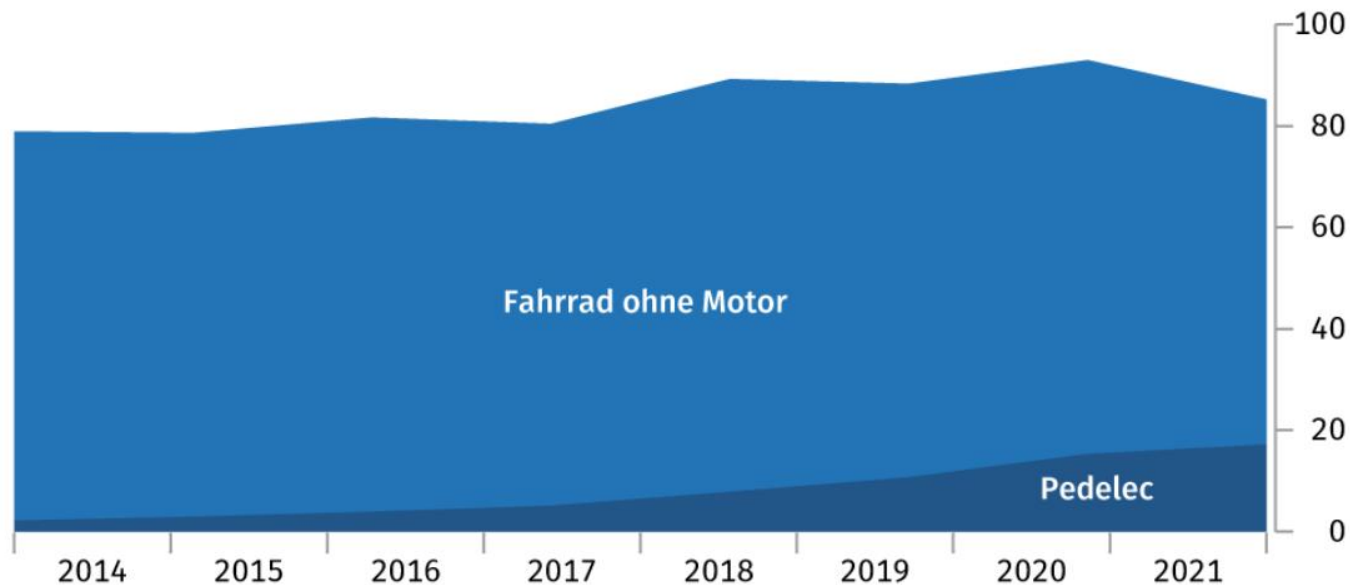
Quelle: Destatis, Verkehrsunfälle 2021, Fachserie 8 Reihe 7, S. 101-107

Getötete Radfahrende 2022 - 2021



Fahrradunfälle 2014 – 2021

Fahrradunfälle mit Personenschaden
in Tausend



© Statistisches Bundesamt (Destatis), 2022

Aus der Verkehrsunfallstatistik 2021

Weitere Zunahme der Pedelec-Unfälle

Aber 2021 nicht mehr Getötete auf Pedelecs, sogar ein Rückgang auf 131 (35 % von 372)

Trotz 2 Mio. neuer Pedelecs

Grund für diese unterschiedliche Entwicklung:

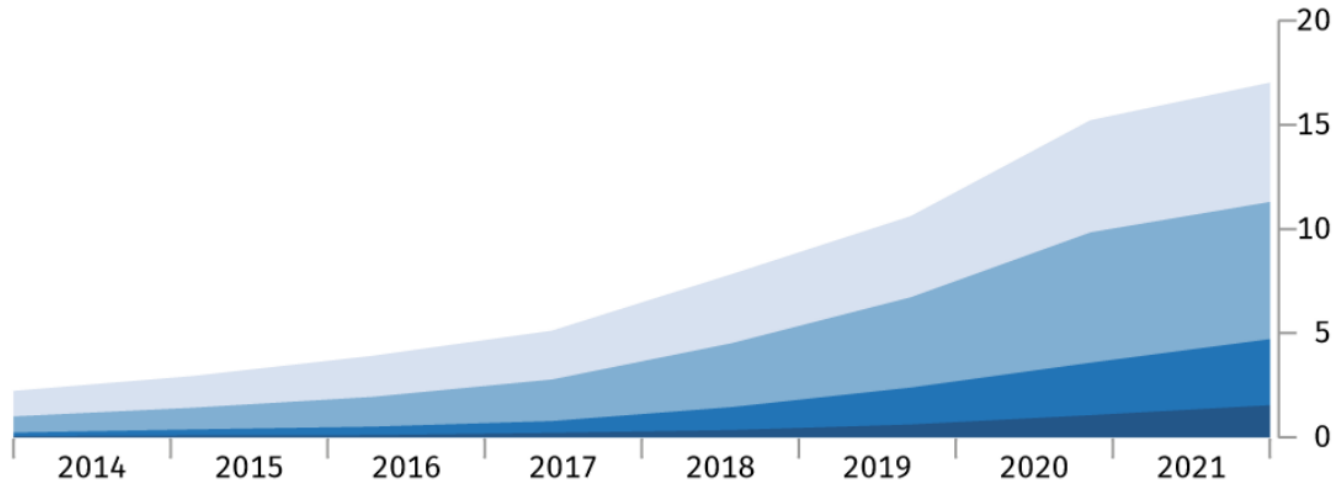
Mehr jüngere Menschen nutzen Pedelecs für Sport und Transport (E-MTB und E-Lastenrad). Sie erleiden bei ihren Unfällen weniger schwere Verletzungen als ältere Nutzer*innen.

Destatis zu verunglückten Nutzer*innen von Pedelecs:

Anteil der Personen im Alter 65+ von 55 % im Jahr 2014 auf 34 % im Jahr 2021 gesunken

Aus der Verkehrsunfallstatistik 2021

Verunglückte Pedelecnutzer/innen nach Altersklassen in Tausend



Im Alter von ... bis ... Jahren

■ unter 25 ■ 25 - 44 ■ 45 - 64 ■ 65 und älter

© Statistisches Bundesamt (Destatis), 2022

Ausblick auf die Verkehrsunfallstatistik 2022

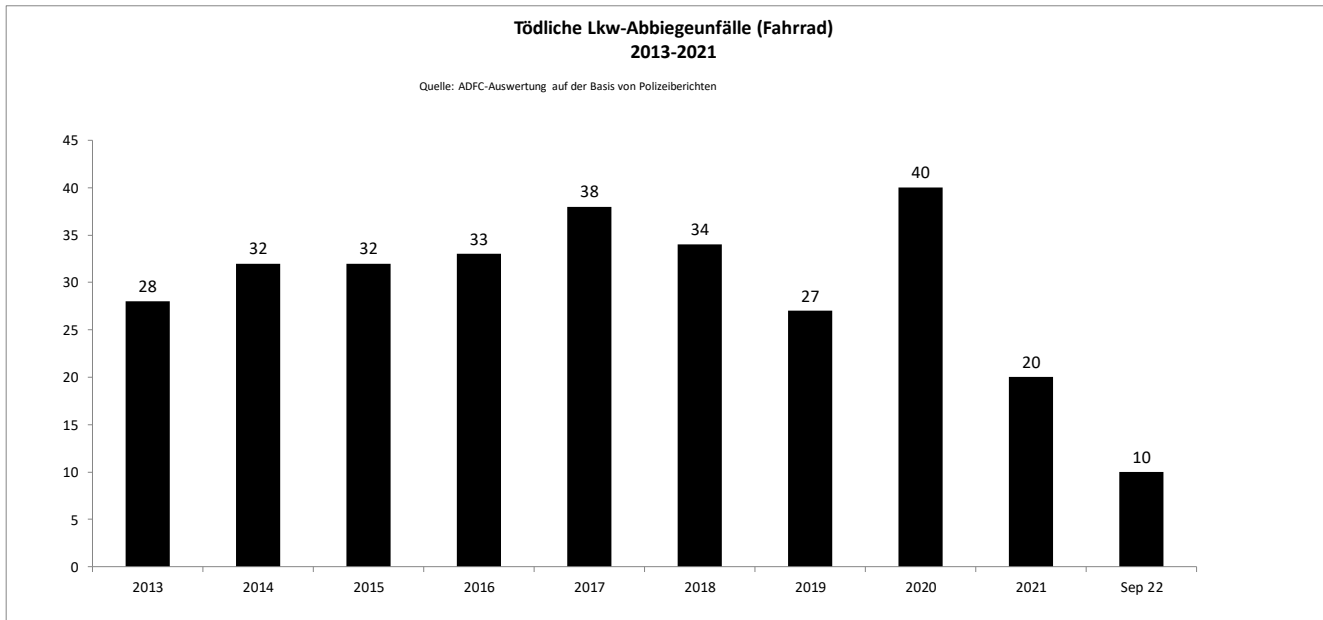
Der Rückgang bei den verletzten und getöteten Radfahrenden im Jahr 2021 wird sich 2022 voraussichtlich nicht wiederholen – im Gegenteil:

Im ersten Halbjahr hat die Zahl der Verunglückten (Straßenverkehr insgesamt) um 20 % zugenommen, die der Getöteten um 12 %

Es ist auch mit einem Anstieg der Zahl der Unfälle und Getöteten im Radverkehr zu rechnen, auf das Niveau von 2020

Eine Ausnahme: Rückgang der tödlichen Lkw-Abbiegeunfälle

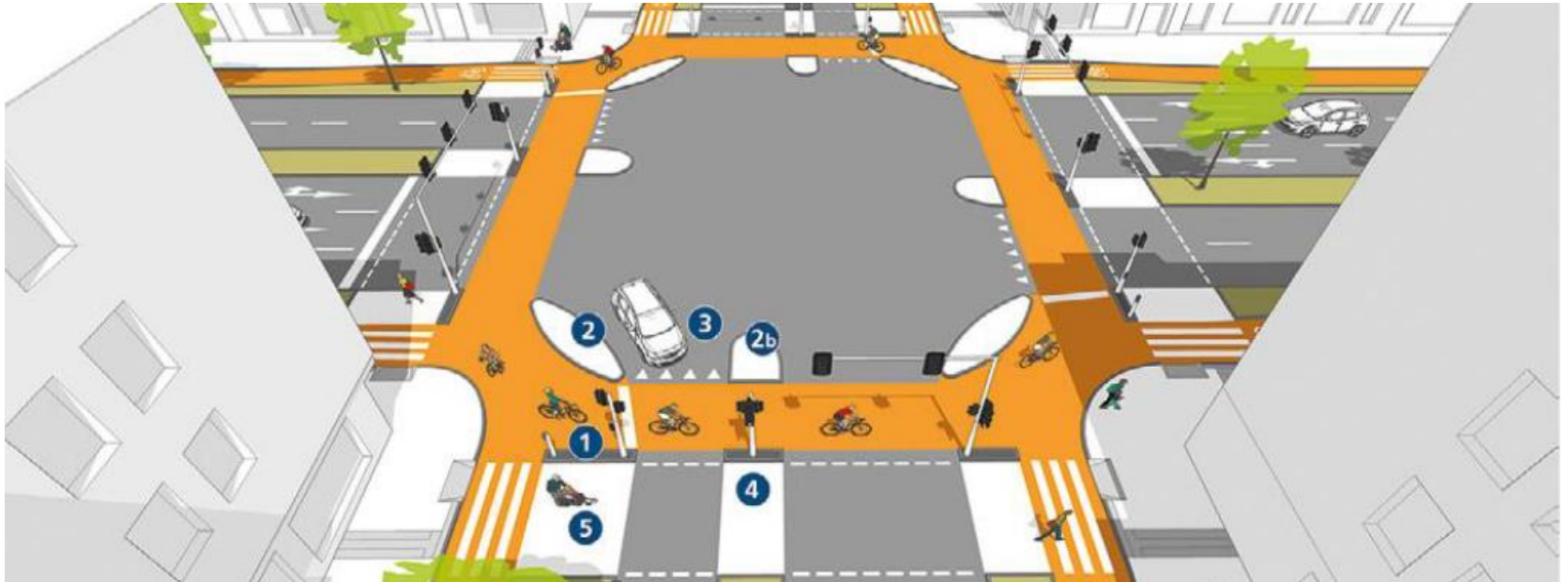
Lkw-Abbiegeunfälle: Ein Lichtblick



StVO schreibt seit April 2020 Schrittgeschwindigkeit beim Abbiegen für Lkw und Busse vor
Zunehmende Ausstattung mit Abbiegeassistenten (bisher nur 10 % nach ADFC-Schätzung)

Kreuzungen sicher gestalten

Gegen Unfälle beim Einbiegen/Kreuzen und Abbiegen



(aus dem InnoRAD-Factsheet 1/6)

Falscher Fahrbahnbenutzung entgegenwirken

Häufigste Unfallursache auf Seiten der Radfahrenden:

Falsche Fahrbahnbenutzung, z. B. Fahren entgegen der Fahrtrichtung

Neue Untersuchung aus Dänemark: Siebenfach erhöhtes Unfallrisiko

Auf Radfahrstreifen deutlich seltener als auf Bordsteinradwegen

Ruhender Verkehr als Unfallursache

Unterschätzt Unfallursache:

Halten und Parken auf Radwegen, Radfahrstreifen und Schutzstreifen zwingt zum Ausweichen auf Fahrbahn oder Gehweg

Achtloses Türöffnen verursacht Kollisionen und Stürze

„Mehr Abstand halten“ von Autos am Straßenrand führt im dichten Stadtverkehr zu neuen Konflikten

„Holländischer Griff“ beim Aussteigen aus dem Auto



Überholabstand

1,5 m Sicherheitsabstand laut Rechtsprechung seit den achtziger Jahren
Seit April 2020 in der StVO (innerorts 1,5 m, außerorts 2 m)

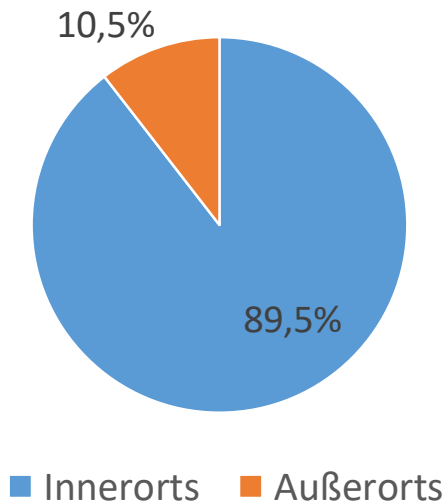
Unfälle – Konflikte - mittelbare Auswirkungen

Verwarnungsgeld 30 Euro – seit 50 Jahren nicht erhöht (damals 60 DM)
Was wird gebraucht: Höhere Bußgelder, standardisiertes Messverfahren
Mindestens 70 Euro und ein Punkt wie beim Überholverbot mit Zeichen 277.1



Fahrradunfälle auf Landstraßen: Ist das ein Problem?

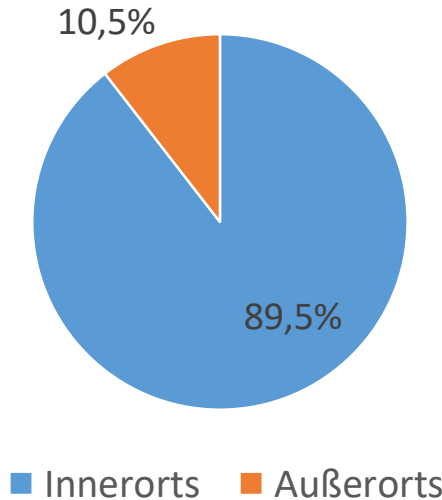
Verunglückte Radfahrende 2016 - 2020



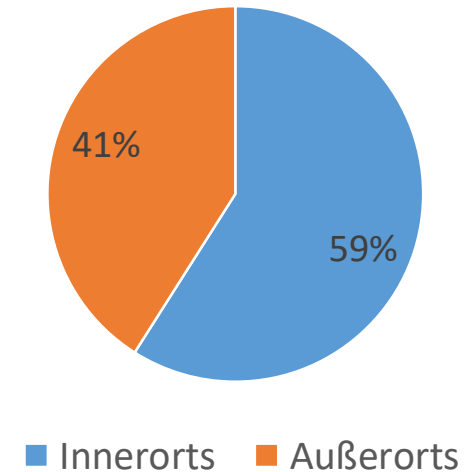
Verunglückte Radfahrende innerorts und außerorts: Verhältnis 90 zu 10

Fahrradunfälle auf Landstraßen: Ist das ein Problem?

Verunglückte Radfahrende 2016 - 2020



Getötete Radfahrende 2016 - 2020



Bei diesen 10 % der Unfälle sterben 40 % der Verunglückten (2021: 46 %)

Das Risiko eines tödlichen Fahrradunfalls ist außerhalb vierfach erhöht

Gefährliche Fahrbahnquerung mit dem Rad

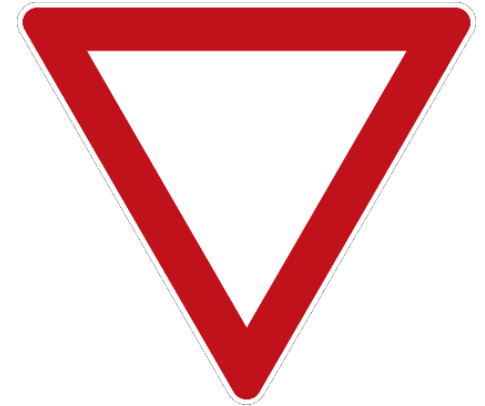
Fahrbahnquerung z. B. im Zuge von Feldwegen

„Rechts vor links“ gilt dann nicht

Gefährlich:

Hohe Kfz-Geschwindigkeiten auf Landstraßen

Saisonal vorhandene Sichthindernisse (z. B. Maisfelder)



Vorschlag: Zeichen 205 häufiger zusätzlich aufstellen. Aus der VwV-StVO:

„Einmündungen von Feld- oder Waldwegen können einseitig mit Zeichen 205 versehen werden.“

Gefahrenquelle Linksabbiegen

Zwei Beispiele für Unfälle durch unvorsichtiges Linksabbiegen außerorts:

OLG Saarbrücken 13.02.2014, 4 U 59/13

OLG Hamm 08.01.2016, 9 U 125/15

In beiden Fällen wollten 80-jährige Radfahrer unmittelbar vom rechten Fahrbahnrand in links gelegene Wege einbiegen. Sie wurden von nachfolgenden Autos erfasst und schwer verletzt.

Verstöße gegen § 10 und § 9 Abs. 1 StVO (Einfahren vom Radweg auf die Fahrbahn, Handzeichen, Rückschaupflicht, Einordnen zu Mitte)

Vorschlag: Außerorts indirektes Linksabbiegen empfehlen, für Radfahrenden aller Altersgruppen (aber nicht wie in Dänemark vorschreiben)

Bessere Verhältnisse – besseres Verhalten

Die Rolle der Infrastruktur

Ein Beispiel: 20 % Geisterfahrer auf Radwegen, nur 10 % auf Radfahrstreifen

Aus den Empfehlungen des Deutschen Verkehrsgerichtstags 2022:

1. Eine Verbesserung der Sicherheit des Radverkehrs bedingt zwingend eine neue Aufteilung des Verkehrsraumes, unter anderem zugunsten des Fahrrades, und die Schaffung durchgängig sicher befahrbarer Radnetze.
3. Um mehr Spielraum für die Kommunen zu schaffen, wird dem Gesetzgeber empfohlen, die Ziele des StVG und den § 45 Abs. 9 StVO so zu verändern, dass präventive sowie proaktive Maßnahmen und Gestaltungen leichter möglich werden.

Hemmnisse im Straßenverkehrsrecht

Ausbau durchgängiger lückenloser Radverkehrsnetze nicht möglich

- Radfahrstreifen dürfen nicht eingerichtet werden, um dadurch den Radverkehr zu fördern, sondern nur, wenn nachweislich Gefahr für Leib und Leben besteht

Beispiel: Geschützter Radfahrstreifen in Düsseldorf

- Einrichtung eines geschützten Radfahrstreifens in einem Industriegebiet, um Konflikte von Radfahrenden, insbesondere Kindern, mit parkenden Lkw am Fahrbahnrand zu verhindern
- OVG Münster verhindert das Vorhaben. Begründung:
- Nachweise über Unfallzahlen/Verkehrszählungen nicht erbracht





- **Koalitionsvertrag:** „Wir werden **Straßenverkehrsgesetz und Straßenverkehrsordnung** so anpassen, dass neben der Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrs die Ziele des **Klima- und Umweltschutzes**, der **Gesundheit** und der **städtebaulichen Entwicklung** berücksichtigt werden, um **Ländern und Kommunen Entscheidungsspielräume zu eröffnen.**“

Neuausrichtung des Straßenverkehrsgesetzes

Modernes Straßenverkehrsrecht:

- orientiert sich an den Bedürfnissen aller Verkehrsteilnehmer*innen
- Gemeinwohl, Verkehrssicherheit, Aufenthaltsqualität und Klimaschutz und eine gesunde nachhaltige Stadtentwicklung stehen im Zentrum
- Modernes StVG = Weiterentwicklung vom reinen Gefahrenabwehrrecht (Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs) zu einer modernen Gesetzgebung für alle

Den Menschen und seine Interessen in
den Mittelpunkt stellen und nicht das
Kraftfahrzeug!

Fragen, Diskussion



roland.huhn@adfc.de