

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Stephan Kühn, Dr. Anton Hofreiter, Dr. Valerie Wilms, Harald Ebner, Bettina Herlitzius, Daniela Wagner, Ingrid Nestle und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Verkehrssicherheit im Radverkehr

Der Radverkehr hat in den letzten Jahren in vielen Städten erfreulich stark zugenommen. Verstärkt wird dies durch den zunehmenden Trend zu elektrisch unterstützten Fahrrädern, den sogenannten Pedelecs und E-Bikes, die den Radverkehr in topografisch anspruchsvollen Regionen und im Berufsverkehr für neue Zielgruppen attraktiv machen.

Mit der Zunahme des Radverkehrs haben aber leider auch die Unfälle von Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrern zugenommen.

Besonders häufig verunglücken Fahrradfahrer/-innen durch Abbiegefehler und das Nichtgewähren der Vorfahrt durch Pkw- und Lkw-Fahrer/-innen sowie dadurch, dass viele Fahrradfahrer/-innen die Fahrbahn in falscher Richtung benutzen oder Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr machen.

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.

Umso erstaunlicher ist es, dass sich der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Dr. Peter Ramsauer, in den letzten Monaten öffentlichkeitswirksam ausschließlich für schärfere Sanktionen für Regelverstöße von Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrern ausgesprochen hat, da diese besonders rücksichtslose Verkehrsteilnehmer darstellten, die immer dreister würden und es ablehnten, sich mit schützenden Utensilien wie mit einem Fahrradhelm auszustatten. Laut Medienberichten erwägt der Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer beispielsweise die gesetzliche Einführung einer Helmpflicht für Fahrradfahrer/-innen, ein Tempolimit von maximal 15 Kilometern pro Stunde auf gemeinsamen Geh- und Radwegen sowie eine drastische Erhöhung der Bußgelder für Fahrradfahrer/-innen.

Wir fragen die Bundesregierung:

Unfallentwicklung im Fahrradverkehr

1. Wie hat sich die Zahl der tödlich verunglückten, der schwer und leicht verletzten Fahrradfahrer/-innen im Zeitraum von 2002 bis 2010 entwickelt?

Welchen Anteil daran hatten jeweils Kinder und Jugendliche, und welchen Anteil hatten Senioren (über 65 Jahre) an diesen Zahlen?

2. Wie hoch waren im Zeitraum von 2002 bis 2010 jeweils die Anteile der Fahrradfahrer/-innen und Kfz-Fahrer/-innen, die jährlich bei Verkehrsunfällen tödlich verunglückten, bezogen auf die Zeit, in der sich die Verkehrsteilnehmer im Verkehr bewegen – Expositionsdauer (bitte tabellarisch aufführen)?
3. Wie hoch waren in den Jahren von 2002 bis 2010 jeweils die Anteile der Fahrradfahrer/-innen und Kfz-Fahrer/-innen, die jährlich bei Verkehrsunfällen schwer verletzt wurden, bezogen auf die Zeit, in der sich die Verkehrsteilnehmer im Verkehr bewegen – Expositionsdauer (bitte tabellarisch aufführen)?
4. Wie viel Prozent der Fahrradfahrer/-innen, die im Zeitraum von 2002 bis 2010 pro Jahr bei Verkehrsunfällen getötet bzw. schwerverletzt wurden, waren unter 15 Jahre und wie viele waren über 65 Jahre alt (bitte tabellarisch nach Unfallart und Jahren aufführen)?
5. Wie viele Fahrradfahrer/-innen verunglückten jeweils in den Jahren von 2002 bis 2010 jährlich, die den Unfall selbst verursacht haben (bitte tabellarisch aufführen)?
6. Wie viele Fahrradfahrer/-innen verunglückten in den Jahren von 2002 bis 2010 tödlich, und wie viele wurden dabei schwer verletzt, die den Unfall selbst verursacht haben (bitte tabellarisch nach Unfallursache und Jahren aufführen)?
7. Wie viele Fahrradfahrer/-innen verunglückten in den Jahren von 2002 bis 2010 tödlich, und wie viele wurden schwer verletzt, die den Unfall nicht selbst verursacht haben (bitte tabellarisch nach Unfallursache und Jahren aufführen)?
8. Wie viele Fahrradfahrer/-innen verunglückten in den Jahren von 2002 bis 2010 bei sogenannten Alleinunfällen tödlich, und wie viele wurden dabei schwer verletzt (bitte tabellarisch nach Unfallursache und Jahren aufführen)?
9. Wie viele Unfälle zwischen Kraftfahrzeugen und Fahrradfahrern wurden im Zeitraum 2002 bis 2010 polizeilich erfasst, bei denen Fahrradfahrer/-innen die Hauptverursacher waren, und bei wie vielen Unfällen zwischen Kraftfahrzeugen und Fahrradfahrern/-innen waren Kraftfahrer die Hauptverursacher (bitte tabellarisch nach Verkehrsart und Jahren aufführen)?
10. Welche waren im Zeitraum 2002 bis 2010 die Hauptunfallursachen für Unfälle zwischen Fahrradfahrern und Kraftfahrzeugen, bei denen Fahrradfahrer/-innen getötet oder schwer verletzt wurden (bitte tabellarisch nach Verkehrsart und Jahren aufführen)?
11. Wie viele Radverkehrsunfälle mit Fahrradfahrern als Hauptverursacher wurden im Zeitraum 2002 bis 2010 polizeilich erfasst, die ausschließlich Unfälle von Fahrradfahrern untereinander sowie sogenannte Alleinunfälle ausmachen, bei denen die Fahrradfahrer/-innen automatisch als Verursacher eingestuft werden (bitte tabellarisch nach Jahren aufführen)?
12. Bei wie vielen der polizeilich erfassten Radverkehrsunfällen wurden im Zeitraum 2002 bis 2010 Fahrradfahrer/-innen als Hauptverursacher aufgeführt, weil sich der/die unfallverursachende Kraftfahrer/-in vom Unfallort entfernt hatte und nicht festgestellt werden konnte (bitte tabellarisch nach Jahren aufführen)?

13. Plant die Bundesregierung eine Veränderung der bestehenden Rechtsgrundlagen zur differenzierteren Erfassung von Radverkehrsunfällen?

Falls ja, nach welchen Kriterien soll die Erfassung der Radverkehrsunfällen künftig erfolgen?

Falls nein, weshalb ist dies nicht geplant?

14. Plant die Bundesregierung, eine detaillierte Evaluation von Radverkehrsunfällen und deren Ursachen vorzunehmen, die beispielsweise von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) durchgeführt wird?

Radverkehrsinfrastruktur

15. Trifft es zu, dass Unfälle an hochunfallbelasteten Abschnitten aller Anlagentypen der Radverkehrsinfrastruktur (Radwege, Radfahr- und Schutzstreifen) sehr häufig auf entwurfstechnische Defizite zurückzuführen sind (vgl. BASt-Bericht V 184, Unfallrisiko und Regelakzeptanz von Fahrradfahrern)?
16. Welche Konsequenzen für den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur zieht die Bundesregierung daraus, dass Radwege häufig in falscher Fahrtrichtung benutzt werden, weil sich die Fahrradfahrer/-innen insbesondere Kinder und Jugendliche dort subjektiv sicherer fühlen (vgl. VCD Städtecheck 2011 Fahrradsicherheit)?
17. Plant der Bund die Auflage eines Programms, um fehlende bzw. ungeeignete Querungsstellen an Radwegen an Bundesstraßen zu schaffen?
18. Welche Konsequenzen für den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur zieht die Bundesregierung daraus, dass Fahrradfahrer/-innen die Radverkehrsführungen oft nicht nutzen, weil sie Hindernissen ausweichen müssen oder weil die vorgesehenen Radverkehrsführungen Umwege und lange Wartezeiten an Ampeln bedeuten (vgl. VCD Städtecheck 2011 Fahrradsicherheit)?
19. In welchen Bundesländern sind die „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA 2010) bisher eingeführt worden?
20. Durch welche Maßnahmen sollen die Inhalte des Regelwerkes der ERA 2010 und der Radverkehrsnovelle der Straßenverkehrsordnung (StVO) von 2009 besser bekannt gemacht werden?
21. Plant die Bundesregierung die verbindliche Einführung der ERA 2010, so dass sie bei Um- und Neubauten zwingend zu beachten ist?

Maßnahmen für mehr Verkehrssicherheit

22. Welche überprüfbaren qualitativen und quantitativen Ziele zur Verbesserung der Verkehrssicherheit im Radverkehr strebt die Bundesregierung bis 2020 an?
23. Welche Ziele bei der Senkung der absoluten Unfallopfer unter den Fahrradfahrenden strebt die Bundesregierung bis 2020 an?
24. Wird die von der EU geforderte Halbierung der Verkehrstoten bis 2020 von der Bundesregierung auch für den Bereich der tödlich verunglückten Fahrradfahrer/-innen angestrebt?
25. Wie steht die Bundesregierung zu einer generellen Tempo-30-Regelung mit Ausnahmen an Hauptverkehrsstraßen?
26. Welche Studien sind der Bundesregierung bekannt, die belegen, dass durch die Umsetzung von Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit innerhalb von Ortschaften der Verkehrsfluss in den Tempo-50-Bereichen unverhältnismäßig beeinträchtigt wird?

27. Wie will die Bundesregierung die flächendeckende Anwendung von Sicherheitsaudits zur Verbesserung der Verkehrssicherheit im Radverkehr vorantreiben?
28. Wird die Bundesregierung Maßnahmen ergreifen, um ein stärkeres Bewusstsein dafür schaffen, dass die Verkehrssicherheit in der Abwägung Vorrang gegenüber der Flüssigkeit des Kraftfahrzeugverkehrs haben sollte? Wenn ja, welche Maßnahmen sind im Detail dazu geplant?
29. Welche Maßnahmen wird die Bundesregierung ergreifen, um Fahrradfahrer/-innen und Kraftfahrer/-innen für eine bessere Regelakzeptanz und mehr gegenseitige Rücksichtnahme zu sensibilisieren?
30. Plant die Bundesregierung eine bundesweite Kampagne für gegenseitiges Verständnis und Rücksichtnahme im Straßenverkehr, die sich insbesondere an Fahrradfahrer/-innen und Kraftfahrzeuglenker richtet?
31. Liegen der Bundesregierung repräsentative Studien vor, die eine geringe Regelakzeptanz von Fahrradfahrer/-innen belegen, und falls ja, welche Hauptursachen für eine geringere Regelakzeptanz seitens der Fahrradfahrer/-innen wurden ermittelt?
32. Haben die Regelverstöße von Fahrradfahrern/-innen seit Inkrafttreten der letzten Bußgelderhöhung für Fahrradfahrer/-innen im Jahr 2009 signifikant zugenommen?
33. Plant die Bundesregierung eine Anhebung der Bußgelder für das Falschparken von Kraftfahrzeugen auf Radverkehrsanlagen?
34. Wie wird die Bundesregierung sicherstellen, dass die Äußerungen von Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer zur Einführung einer Helmpflicht und zur Bußgelderhöhung für Fahrradfahrer/-innen nicht dazu beitragen, dass deren haftungsrechtliche Position geschwächt wird, und dass Verunsicherung geschürt wird, die Menschen vom Radfahren abhält?
35. Welche Maßnahmen zum Schutz der Fahrradfahrer/-innen wird die Bundesregierung fördern, um Verkehrsunfälle zwischen Fahrradfahrer/-innen und Kraftfahrzeugen zu verhindern?
36. Welche Änderungen an Kraftfahrzeugen, die die Verkehrssicherheit für Fahrradfahrer/-innen verbessern helfen, treibt die Bundesregierung voran?
37. Wird sich die Bundesregierung im Rahmen der Europäischen Union und der UN Wirtschaftskommission für Europa dafür einsetzen, den Einsatz von Fahrerassistenzsystemen verpflichtend einzuführen, die maßgeblich zur Lebensrettung von Fahrradfahrer/-innen und Fußgänger/-innen beitragen könnten (z. B. Abbiege-Assistenten, Totwinkelwarner, Kreuzungsassistenten, Türöffnerwarnsysteme und Außenairbags), und wird sie die serienmäßige Ausstattung mit Frontschutzsystemen und seitlichem Unterfahrschutz vorantreiben?
Falls nicht, wie wird dies begründet?
38. Welche Projekte zur Erhöhung der Verkehrssicherheit von Radfahrern wurden seit Beschluss des Nationalen Radverkehrsplans 2012 umgesetzt?

Fahradhelmpflicht

39. Wie hoch war der Anteil der Verkehrsunfälle mit Kopfverletzungen von Fahrradfahrer/-innen, Kraftfahrer/-innen und Fußgänger/-innen im Zeitraum 2002 bis 2010 (bitte tabellarisch nach Verkehrsart und Jahren auflisten)?

40. Wie viel Prozent der Verkehrsunfälle waren im Zeitraum 2002 bis 2010 von Fahrradfahrer/-innen, Kraftfahrer/-innen und Fußgänger/-innen mit schweren und tödlichen Kopfverletzungen verbunden (bitte tabellarisch nach Verkehrsart, Jahren und Verletzungsgrad auflisten)?
41. Befürwortet die Bundesregierung eine allgemeine Helmpflicht für Fahrradfahrer/-innen?
42. Befürwortet die Bundesregierung eine allgemeine Warnwestenpflicht für Fahrradfahrer/-innen?
43. Befürwortet die Bundesregierung eine Helmpflicht und/oder eine Warnwestenpflicht für fahrradfahrende Kinder und Jugendliche, und falls ja, für welche Altersgruppen?
44. Plant die Bundesregierung eine Helmpflicht für elektrisch unterstützte Fahrräder (Pedelecs) mit einer Unterstützung des Motors bis maximal 25 Kilometer pro Stunde?
45. Wie hoch ist die Helmtragequote bei Fahrradfahrer/-innen in Deutschland insgesamt?
46. Wie hoch ist die Helmtragequote von fahrradfahrenden Kindern in den Altersgruppen von 6 bis 10 Jahren und von 10 bis 15 Jahren?
47. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus der Tatsache, dass es im „Fahrradland“ Niederlande keine allgemeine Helmpflicht für Fahrradfahrer/-innen gibt und dass auch keine geplant ist?
48. Wie sollte die Umsetzung bzw. Überwachung einer Helmpflicht im Fahrradverkehr nach Ansicht der Bundesregierung erfolgen?
49. Ist der Bundesregierung bekannt, dass der Vorsitzende der Deutschen Polizeigewerkschaft die Überwachung einer Helmpflicht für Fahrradfahrer/-innen für utopisch hält, und welche Rückschlüsse werden daraus gezogen?
50. Entspricht eine Helmpflicht für Fahrradfahrer/-innen nach Ansicht der Bundesregierung dem Gebot, dass Gefährdungen durch den Gefährder zu beseitigen sind?
51. Welche nationalen und internationalen Studien sind der Bundesregierung bekannt, die einen signifikanten Unterschied bei der Anzahl und Schwere von Kopfverletzungen von Fahrradfahrer/-innen belegen, die mit bzw. ohne Fahrradhelm verunglückten?
52. Welche Studien sind der Bundesregierung bekannt, die eine Korrelation zwischen der Zunahme der Helmtragequote und einer Abnahme von Kopfverletzungen von Fahrradfahrer/-innen belegen?

Berlin, den 20. Januar 2012

Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion

