

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stephan Kühn, Dr. Anton Hofreiter, Dr. Valerie Wilms, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 17/8413 –**

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.

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?

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)?

Die Fragen 1 und 4 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Aufgrund der Vielzahl an erfragten Daten erfolgt die Antwort in tabellarischer Form (Anlage 1). Nach Unfallart aufbereitete Daten, wie in Frage 4 erbeten, liegen der Bundesregierung nicht vor.

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)?

Die Fragen 2 und 3 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Eine für Verkehrsteilnehmer in Kraftfahrzeugen (Kfz) und eine für Fahrradfahrer zusammengefasste Expositionsdauer für die Jahre 2002 bis 2010 liegt nicht vor.

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)?

Die Fragen 5 bis 7 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Sonderauswertung aus der Straßenverkehrsunfallstatistik**Verunglückte Fahrradbenutzer**

Jahr	Insgesamt			davon					
	Verunglückte	darunter		Verunglückte	darunter		Verunglückte	darunter	
		Getötete	Schwer- verletzte		Getötete	Schwer- verletzte		Getötete	Schwer- verletzte
2002.....	70 746	583	14 025	27 694	349	7 853	43 052	234	6 172
2003.....	76 275	616	14 799	29 948	366	8 214	46 327	250	6 585
2004.....	73 637	475	14 006	28 842	286	7 825	44 795	189	6 181
2005.....	78 434	575	14 648	30 858	344	8 165	47 576	231	6 483
2006.....	77 054	486	14 233	30 189	295	7 896	46 865	191	6 337
2007.....	79 004	425	14 701	31 271	266	8 216	47 733	159	6 485
2008.....	79 423	456	14 399	31 033	285	8 035	48 390	171	6 364
2009.....	75 797	462	14 182	30 006	295	7 951	45 791	167	6 231
2010.....	65 573	381	12 143	25 557	235	6 649	40 016	146	5 494

Statistisches Bundesamt, Verkehrsunfallstatistik, 2012

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)?

Die Frage 8 wird wie folgt tabellarisch beantwortet:

Verunglückte Fahrradbenutzer bei Alleinunfällen

Jahre	Verunglückte	darunter	
		Getötete	Schwerverletzte
2002.....	9 995	97	3 715
2003.....	10 993	128	4 051
2004.....	10 785	93	3 951
2005.....	11 719	119	4 138
2006.....	11 778	92	4 080
2007.....	12 272	94	4 332
2008.....	12 589	89	4 293
2009.....	12 697	107	4 411
2010.....	10 876	74	3 689

Statistisches Bundesamt, Verkehrsunfallstatistik, 2012

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)?

Die Beantwortung erfolgt in tabellarischer Form in Anlage 2.

Anmerkung:

Nicht für alle Unfälle, die von der Polizei erfasst werden, liegen detaillierte Angaben wie z. B. die Art der Verkehrsbeteiligung, vor. Über 80 Prozent aller polizeilich erfassten Unfälle sind „sonstige Sachschadensunfälle“, die in der Statistik nur nach Zahl und Ortslage (innerorts, außerorts, Autobahnen) vorliegen. Weiterhin ist bezüglich der Tabelle zu beachten, dass darin nur Unfälle mit zwei Beteiligten ausgewertet wurden, bei denen einer der Beteiligten ein Kraftfahrzeug und der andere ein Fahrrad führte.

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)?

Die gewünschten Angaben sind aus dem vorliegenden Tabellenprogramm der Straßenverkehrsunfallstatistik nicht zu ermitteln.

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)?

Die Frage 11 wird wie folgt tabellarisch beantwortet.

Sonderauswertung der Straßenverkehrsunfallstatistik

Unfälle zwischen zwei Beteiligten

Unfälle unter Beteiligung von Fahrradfahrern

Unfälle unter Beteiligung von Fahrrädern	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Unfälle mit Personenschaden									
Fahrradfahrer als Hauptverursacher.....	30 599	33 215	31 942	34 367	35 387	36 514	32 629	34 922	29 669
davon bei									
Alleinunfällen.....	9 890	10 893	10 690	11 628	11 697	12 205	12 483	12 612	10 799
Unfällen mit zwei Fahrradfahrern.....	4 346	5 198	4 852	5 525	5 309	5 469	5 506	5 242	4 378
Unfälle mit schwerwiegendem Sachschaden im engeren Sinn									
Fahrradfahrer als Hauptverursacher.....	126	139	120	119	145	151	135	121	127
davon bei									
Alleinunfällen.....	1	2	-	-	1	-	-	-	-
Unfällen mit zwei Fahrradfahrern.....	1	3	-	1	1	1	-	-	-

Statistisches Bundesamt, Verkehrsunfallstatistik, 2012

Anmerkung:

Es ist zu beachten, dass insbesondere bei Alleinunfällen von Radfahrerinnen und Radfahrern eine Untererfassung in der Statistik vorliegen dürfte, da eine Radfahrerinnen oder ein Radfahrer selten die Polizei zur Unfallaufnahme ruft, wenn Fremdverschulden oder Versicherungsfragen ausgeschlossen sind.

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)?

Die Frage 12 wird wie folgt tabellarisch beantwortet.

Sonderauswertung der Straßenverkehrsunfallstatistik

Unfälle zwischen zwei Beteiligten

Fahrradfahrer zweiter Beteiligter, 1. Beteiligter unfallflüchtig

Jahre	Unfälle mit Personenschaden	Unfälle mit schwerwiegendem Sachschaden im engeren Sinn	Unfälle unter dem Einfluss berauschender Mittel
2002.....	5 598	8	25
2003.....	5 772	8	27
2004.....	5 507	5	18
2005.....	5 794	6	21
2006.....	5 485	5	28
2007.....	5 563	4	23
2008.....	5 345	4	25
2009.....	5 005	5	25
2010.....	4 531	4	14

Statistisches Bundesamt, Verkehrsunfallstatistik, 2012

Anmerkung:

Wird bei einem Unfall festgestellt, dass der Hauptverursacher flüchtig ist, bleibt dieser trotzdem Hauptverursacher. Das heißt, in diesem Falle wäre ein Unfall mit zwei Beteiligten zu erfassen, bei dem für den ersten Beteiligten (Hauptverursacher) die Unfallflucht dokumentiert wird. Ist die Radfahrerin oder der Radfahrer nicht der Unfallverursacher, so würde sie bzw. er in diesen Fällen immer als zweiter Beteiligter des Unfalls erfasst.

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?

Die Bundesregierung hält eine verbesserte Identifizierung schwerster Verletzungen in der Straßenunfallstatistik für notwendig. Dies schließt die Radverkehrsunfälle mit ein. Derzeit offene Fragen, wie die genaue Definition der Schwerstverletzten oder Art und Umfang der Erhebung von Schwerstverletztzahlen, sind Gegenstand aktueller Forschungsprojekte im Auftrag des Bundes.

Unabhängig von dieser Fragestellung trägt die amtliche Unfallstatistik der zunehmenden Ausdifferenzierung der Verkehrsmittel Rechnung. Sie wird zukünf-

tig die Art der Verkehrsbeteiligung differenzierter erfassen. Spätestens ab dem Jahr 2014 wird bundesweit eine Unterscheidung zwischen Fahrrädern, Pedelecs oder E-Bikes möglich sein.

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

Die Bundesanstalt für Straßenwesen lässt ab Sommer 2012 eine zwölfmonatige Erhebung aller in einem repräsentativen Ausschnitt des Bundesgebietes verunfallten Radfahrerinnen und Radfahrer durchführen, die in Folge eines Unfalls in einer Klinik behandelt werden. Die Ergebnisse werden Informationen zu Parametern des Unfallgeschehens sowie den medizinischen und ökonomischen Unfallfolgen liefern. Dabei werden auch solche Radunfälle erhoben, bei denen die Polizei nicht informiert wurde und die daher bislang nicht statistisch erfasst werden.

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)?

Aktuelle Forschungsergebnisse zur Sicherheit von Radverkehrsanlagen (Unfallrisiko und Regelakzeptanz von Fahrradfahrern, BASt, 2009) weisen darauf hin, dass dort, wo sich im Einzelfall Unfallauffälligkeiten zeigen, häufig entwurfstechnische Gegebenheiten zu verzeichnen sind, die sich neben anderen spezifischen Randbedingungen unfallbegünstigend auswirken können. Dies können z. B. fehlende Sichtbeziehungen im Bereich von stark frequentierten Einmündungen oder unzureichend breite Sicherheitsräume zum parkenden Verkehr sein. Sie können vermieden werden, wenn insbesondere die technischen Regelwerke beachtet werden; im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 27 verwiesen.

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)?

Die Ergebnisse des „VCD-Städtechecks“ basieren auf Untersuchungen in Großstädten mit mehr als 100 000 Einwohnerinnen und Einwohnern. Träger der Straßenbaulast und damit zuständig für den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur sind dort die Gemeinden; die Zuständigkeit des Bundes ist nicht gegeben.

17. Plant der Bund die Auflage eines Programms, um fehlende bzw. ungeeignete Querungsstellen an Radwegen an Bundesstraßen zu schaffen?

Nein. Die im Bundeshaushalt vorgesehenen Finanzmittel für den Bau von Radwegen an Bundesstraßen stehen auch für die Anlage notwendiger Querungsstellen zur Verfügung.

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)?

Der VCD empfiehlt u. a. eine Analyse der Radverkehrsführungen und eine Optimierung des Radwegenetzes sowie verstärkte Kontrollen von Falschparkern auf Radverkehrsanlagen. Die Anwendung dieser Empfehlungen liegt in der Zuständigkeit der Länder und Gemeinden (vgl. Antwort zu Frage 16).

19. In welchen Bundesländern sind die „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA 2010) bisher eingeführt worden?

Der Bundesregierung liegen keine Informationen darüber vor, in welchen Ländern die „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA 2010) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen in eigener Zuständigkeit eingeführt wurden.

20. Durch welche Maßnahmen sollen die Inhalte des Regelwerkes der ERA 2010 und der Radverkehrsnovelle der Straßenverkehrsordnung (StVO) von 2009 besser bekannt gemacht werden?

Änderungen der Straßenverkehrs-Ordnung werden im Bundesgesetzblatt bekannt gemacht. Da für die Durchführung und den Vollzug der Straßenverkehrs-Ordnung nach dem Grundgesetz die Länder zuständig sind, ist es ihre Aufgabe, Änderungen in der Straßenverkehrs-Ordnung in den Vollzugsbehörden besser bekannt zu machen. Im Rahmen der sogenannten „Fahrradakademie“, die die Bundesregierung im Rahmen der Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans maßgeblich finanziert, wird in einer Vielzahl von Veranstaltungen, mit denen sehr erfolgreich Praktiker v. a. aus Kommunalverwaltungen erreicht werden, u. a. über den Stand von technischen Regelwerken und aktuelle Rechtsänderungen informiert.

21. Plant die Bundesregierung die verbindliche Einführung der ERA 2010, sodass sie bei Um- und Neubauten zwingend zu beachten ist?

Nein.

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?

Die Fragen 22 und 23 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung hat sich im Rahmen des Verkehrssicherheitsprogramms 2011 das Ziel der Reduzierung der Getötetenzahl um 40 Prozent gesetzt. Das entspricht einem Rückgang der Zahl der Straßenverkehrstoten um 50 Prozent in

der Europäischen Union (siehe auch Antwort auf Frage 24). Eine Differenzierung nach Verkehrsbeteiligungsarten oder anderen Zielgruppen wird dabei nicht durchgeführt.

Darüber hinaus ist es erklärtes Ziel der Bundesregierung, auch die Zahl der Schwer- und Schwerstverletzten kontinuierlich zu senken.

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?

Die Universität Hamburg hat ein Verfahren entwickelt, wie die EU-Vorgabe von 50 Prozent weniger Unfalltote im Straßenverkehr EU-weit unter Berücksichtigung des jeweils erreichten Sicherheitsniveaus auf die einzelnen EU-Länder umgerechnet werden kann. Für Deutschland bedeutet dies eine Reduktion der Zahl der Verkehrstoten bis 2020 um 40 Prozent. Dieses Reduktionsziel ist Bestandteil des Verkehrssicherheitsprogramms 2011.

Darüber hinaus wird auf die Beantwortung der Fragen 22 und 23 verwiesen.

25. Wie steht die Bundesregierung zu einer generellen Tempo-30-Regelung mit Ausnahmen an Hauptverkehrsstraßen?

Heute haben wir bereits abseits der Hauptverkehrsstraßen in Deutschland die Möglichkeit, Tempo-30-Zonen einzurichten. Dies wird bereits mit großen Erfolg praktiziert. Auf den Hauptverkehrsstraßen werden allerdings ca. zwei Drittel der Verkehrsleistung abgewickelt. Deshalb wäre ein generelles Tempo-limit von 30 km/h nicht angemessen.

Wir wollen Mobilität ermöglichen und nicht verhindern. Die ständigen Forderungen nach einem generellen Tempolimit auf Bundesautobahnen und auch für ein generelles Tempo 30 in geschlossenen Ortschaften ist daher nicht zielführend. Deutschlands Straßen zählen mit den geltenden Regelungen zu den sichersten in Europa.

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?

Es wird auf die Antwort zu Frage 25 verwiesen.

27. Wie will die Bundesregierung die flächendeckende Anwendung von Sicherheitsaudits zur Verbesserung der Verkehrssicherheit im Radverkehr vorantreiben?

Die Bundesregierung hat den Ländern bereits 2002 empfohlen, Sicherheitsaudits auf der Grundlage der „Empfehlungen für das Sicherheitsaudit von Straßen“ (ESAS 2002) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen durchzuführen. Sicherheitsaudits haben sich als Instrument zur Verbesserung der Verkehrssicherheit bewährt und werden bei der Planung von Bundesfernstraßen grundsätzlich durchgeführt. Radverkehrsanlagen an Bundesstraßen sind Bestandteil der Straße und somit ebenfalls Gegenstand des Sicherheitsaudits.

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?

Die Bundesregierung vertritt die Auffassung, dass Verkehrssicherheit in Abwägung mit anderen Faktoren immer den Vorrang haben sollte. Dies äußert sich nicht zuletzt in der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV StVO) (vgl. Randnummer 5, zu den §§ 39 bis 43), für deren Umsetzung allerdings die Länder zuständig sind.

Auf diesem Grundsatz basiert zudem der Leitgedanke des Verkehrssicherheitsprogramms 2011 („Jeder Verkehrstote ist einer zu viel.“). Das entsprechende Bewusstsein wurde und wird daher im Rahmen von verschiedenen, durch die Bundesregierung geförderten Projekten und Kampagnen – wie beispielsweise „Runter vom Gas!“ oder „Riskier Nichts!“ – vermittelt.

29. Welche Maßnahmen wird die Bundesregierung ergreifen, um Fahrradfahrer/-innen und Kraftfahrer/-innen für eine bessere Regelakzeptanz und mehr gegenseitige Rücksichtnahme zu sensibilisieren?

Rücksichtnahme und Regelakzeptanz sind, wie schon in der Vergangenheit, maßgebliche Punkte der durch die Bundesregierung geförderten Verkehrssicherheitskampagnen.

Insbesondere die schon seit 2008 laufende Kampagne „Runter vom Gas“ des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) und des Deutschen Verkehrssicherheitsrats (DVR) mit rund 100 Einzelprojekten adressiert immer wieder die gegenseitige Rücksichtnahme im Straßenverkehr. Auch in der derzeitigen Fokussierung der Kampagne auf die Landstraßensicherheit nehmen Miteinander und Rücksichtnahme von verschiedenen Verkehrsteilnehmern einen maßgeblichen Raum ein. Die Zielsetzung eines „fairen und rücksichtsvollen Miteinanders der ganz unterschiedlichen Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer“ gilt auch für die von der Bundesregierung finanzierte und von der Deutschen Verkehrswacht (DVW) umgesetzten Kampagne „Riskier Nichts!“, die im vergangenen Jahr gestartet wurde.

30. Plant die Bundesregierung eine bundesweite Kampagne für gegenseitiges Verständnis und Rücksichtnahme im Straßenverkehr, die sich insbesondere an Fahrradfahrer/-innen und Kraftfahrzeuglenker richtet?

Die Bundesregierung fördert derzeit im Rahmen der Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans in den Städten Freiburg und Berlin die Entwicklung einer entsprechenden Kampagne, die über Radfahrerinnen und Radfahrer sowie Kraftfahrerinnen und Kraftfahrer hinaus auch alle anderen Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer ansprechen soll. Sie wird in den beiden Städten ab Frühjahr 2012 beispielhaft erprobt. Im Anschluss wird geprüft, in wie fern die einzelnen Kampagnen-Elemente bundesweit auch anderen Städten zur Nutzung überlassen werden können.

Darüber hinaus plant die Bundesregierung für das Jahr 2012 die Weiterführung der in der Antwort zu Frage 29 aufgeführten Kampagnen, deren Ausrichtung sich jedoch ebenfalls nicht nur auf Fahrrad- und Kraftfahrzeugfahrerinnen und -fahrer beschränkt.

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?

Im Jahr 2009 veröffentlichte die Bundesanstalt für Straßenwesen die Studie „Unfallrisiko und Regelakzeptanz von Fahrradfahrern“. Erkenntnisse über die Regelakzeptanz wurden in dieser Studie mittels der Befragung von 770 Radfahrerinnen und Radfahrern in den Städten Berlin und Köln ermittelt. Dabei sind für etwa 60 Prozent der Befragten das Befahren eines Einrichtungsweges in Gegenrichtung, das Befahren eines Gehweges und das Befahren einer nicht frei gegebenen Einbahnstraße in Gegenrichtung übliche Verhaltensweisen. Auch Rotlichtmissachtungen an Signalanlagen, die die Befragten am stärksten als Normverletzung wahrnehmen, begehen 45 Prozent der Befragten zumindest ab und zu. Die betrachteten Fehlverhaltensweisen sind besonders bei den mittleren Altersgruppen verbreitet. In Bezug auf die Ursachen kam die Studie zu dem Schluss, dass Regelverstöße von Radfahrerinnen und Radfahrern nicht durch mangelndes Regelwissen bedingt sind, sondern dass stattdessen sogar ein ausgeprägtes Bewusstsein für Regelübertritte besteht.

32. Haben die Regelverstöße von Fahrradfahrern/-innen seit Inkrafttreten der letzten Bußgelderhöhung für Fahrradfahrer/-innen im Jahr 2009 signifikant zugenommen?

Die Überwachung der Straßenverkehrsregeln sowie die Ahndung von Verstößen ist nach der Zuständigkeitsverteilung des Grundgesetzes (Artikel 83 und 84) eine „eigene Angelegenheit“ der Länder. Der Bundesregierung sind daher nur Verstöße bekannt, die im Verkehrszentralregister beim Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) eingetragen werden. Dies sind Straftaten und Ordnungswidrigkeiten, bei denen eine Geldbuße von mindestens 40 Euro festgesetzt wurde (§ 28 Absatz 3 Nummer 3 des Straßenverkehrsgesetzes). Dem KBA liegen folgende Zahlen vor, wobei zu berücksichtigen ist, dass hier nur die vier häufigsten Verstöße, die aber 90 Prozent aller eintragungspflichtigen Regelverstöße ausmachen, aufgeführt sind:

**Verkehrszu widerhandlungen (Ordnungswidrigkeiten und Straftaten)
in den Jahren 2009 bis 2011, Auswahl: Verkehrsbeteiligung „Radfahrer“**

Verstöße von Fahrradfahrern und Fahrradfahrerinnen	Jahr des Eingangs in das VZR		
	2009	2010	2011
Insgesamt	37 935	39 708	40 623
Davon			
Alkohol/Drogen ¹⁾	11 782	10 049	9 229
Rotlicht, länger als 1 Sekunde ²⁾	9 204	8 408	7 877
Rotlicht ³⁾	8 025	10 455	11 444
Rotlicht, Fußgänger ⁴⁾	5 996	7 810	8 988

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt, Statistik 2012

¹⁾ Mitteilungen mit mehreren Angaben der Zuwiderhandlung Alkohol/Drogen werden nur einmal gezählt.

Quelle der folgenden Erläuterungen: Bundeseinheitlicher Tatbestandskatalog, Stand 01.02.2009

²⁾ Sie missachteten als Radfahrer/-in das Rotlicht der Lichtzeichenanlage. Die Rotphase dauerte bereits länger als 1 Sekunde an: Tatbestandsnummer 137624

³⁾ Sie missachteten als Radfahrer/-in das Rotlicht der Lichtzeichenanlage: Tatbestandsnummer 137612

⁴⁾ Sie missachteten als Radfahrer/-in das auch für Sie geltende Rotlicht der Lichtzeichenanlage für Fußgänger/-innen: Tatbestandsnummer 137606

33. Plant die Bundesregierung eine Anhebung der Bußgelder für das Falschparken von Kraftfahrzeugen auf Radverkehrsanlagen?

Die Verkehrsministerkonferenz der Länder hat sich bei ihrer Sitzung am 5. und 6. Oktober 2011 für eine Überprüfung des Sanktionsniveaus bei Verkehrsverstößen im Bereich des Radverkehrs ausgesprochen. Das BMVBS hat diesen Beschluss aufgegriffen und wird diese Überprüfung durch den zuständigen Bund-Länder-Fachausschuss Straßenverkehrs-Ordnung/-Ordnungswidrigkeiten mit dem Schwerpunkt Ordnungswidrigkeiten vornehmen lassen. Dabei sollen auch Parkverstöße von Kraftfahrzeugen auf Radverkehrsanlagen einbezogen werden.

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?

Äußerungen von Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer oder anderen Personen in der Öffentlichkeit zu einer eventuellen Helmpflicht bzw. Bußgelderhöhungen für Radfahrerinnen und Radfahrer haben grundsätzlich keine Auswirkungen auf die haftungsrechtliche Position von Radfahrerinnen und Radfahrern. Dass dadurch Mitbürgerinnen und Mitbürger vom Radfahren abgehalten werden, ist der Bundesregierung nicht bekannt.

35. Welche Maßnahmen zum Schutz der Fahrradfahrer/-innen wird die Bundesregierung fördern, um Verkehrsunfälle zwischen Fahrradfahrer/-innen und Kraftfahrzeugen zu verhindern?

Über die in den Antworten zu den Fragen 29 und 30 aufgeführten Kampagnen hinaus wird die Bundesregierung weiterhin die im Auftrag des Bundes von der Deutschen Verkehrswacht durchgeführten Fahrradaktionen finanziell unterstützen. Weitere Maßnahmen, auch in den Bereichen Infrastruktur und Fahrzeugtechnik, sind im Verkehrssicherheitsprogramm 2011 aufgeführt.

36. Welche Änderungen an Kraftfahrzeugen, die die Verkehrssicherheit für Fahrradfahrer/-innen verbessern helfen, treibt die Bundesregierung voran?

Die Bundesregierung setzt sich für Änderungen zur Verbesserung der aktiven und passiven Sicherheit bei Kraftfahrzeugen ein. Dazu gehört beispielsweise die Entwicklung eines Prüfverfahrens zum Schutz von Radfahrerinnen und Radfahrern bei Kollisionen mit einem Pkw ebenso wie die nochmalige Vergrößerung des Sichtfeldes für Lkw-Fahrerinnen und Lkw-Fahrer zur Minimierung des „Toten Winkels“ in den geltenden internationalen Vorschriften.

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?

Die Bundesregierung hat sich sowohl national als auch international für eine Einführung von Fahrerassistenzsystemen – nicht nur bei schweren Nutzfahrzeugen – ausgesprochen, da dadurch die Verkehrssicherheit weiter erhöht werden kann. Sobald die entsprechenden wirkungsvollen Systeme den notwendigen hohen technologischen Reifegrad bei den jeweiligen Fahrzeugkategorien erreicht haben, wird sich die Bundesregierung für eine verpflichtende Ausrüstung stark machen und gemeinsam mit den Herstellern prüfen, ob einzelne Systeme im Rahmen einer freiwilligen Selbstverpflichtung auch vor Inkrafttreten einer verpflichtenden europäischen Ausrüstungspflicht eingeführt werden können. Die Bundesregierung wird in diesem Zusammenhang noch im ersten Quartal 2012 Hersteller, Verbände sowie Vertreterinnen und Vertreter der Wissenschaft unter Beteiligung der Bundesanstalt für Straßenwesen zu einem „Runden Tisch Assistenzsysteme bei Nutzfahrzeugen“ einladen.

Auch zu den passiven Schutzeinrichtungen, wie z. B. dem seitlichen Unterfahrschutz bei schweren Nutzfahrzeugen, steht das BMVBS derzeit im Dialog mit der Europäischen Kommission, um geeignete Maßnahmen für den weiter zu erhöhenden Schutz für schwächere Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer umzusetzen.

38. Welche Projekte zur Erhöhung der Verkehrssicherheit von Radfahrern wurden seit Beschluss des Nationalen Radverkehrsplans 2012 umgesetzt?

Bei der Beantwortung wird davon ausgegangen, dass mit der Frage der Zeitraum seit Verabschiedung des NRVP 2002 bis 2012 gemeint ist:

Die Bundesregierung finanziert seit vielen Jahren die Projekte „Fahrradwochen“ und „Fahr’ Rad – aber sicher“, die über alle Altersgruppen das Thema „Sicherheit beim Fahrradfahren“ behandeln. Hinzu kommt seit 2012 das Projekt „Ich trag’ Helm“, in dessen Mittelpunkt Aufklärungs- und Überzeugungsarbeit steht, um die Akzeptanz von Fahrradhelmen zu erhöhen. Alle Projekte werden mit der Deutschen Verkehrswacht umgesetzt.

Darüber hinaus wurden und werden im Rahmen der Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans verschiedene Projekte durch die Bundesregierung gefördert, die zu einer direkten oder indirekten Erhöhung der Verkehrssicherheit von Radfahren führen bzw. geführt haben. Beispiele unter der Vielzahl von geförderten Projekten sind die „Fahrradbeleuchtungsaktion“ des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC) (2006 bis 2007), das Projekt „Fahrradsicherheitstraining für Kinder“ des Kreisverbands der Arbeiterwohlfahrt Schwerin-Parchim e. V. (2007 bis 2008), die Broschüre „Fahrradcheck“ des DVR (2007 bis 2009), das Projekt „Fahrrad-Fehler-Fuchs“ der Stadt Karlsruhe (2007 bis 2010) sowie aktuell die Kommunikationskampagne zur Verbesserung der Radverkehrssicherheit und zur Konfliktvermeidung im Stadtverkehr in den Städten Freiburg und Berlin (siehe auch Antwort zu Frage 30).

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)?

Die Fragen 39 und 40 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Da die Art der Verletzung in der amtlichen Statistik nicht erfasst wird, liegen der Bundesregierung dazu keine Informationen vor.

41. Befürwortet die Bundesregierung eine allgemeine Helmpflicht für Fahrradfahrer/-innen?

Die Freiwilligkeit des Tragens eines Fahrradhelms ist der Ansatz des gerade verabschiedeten Verkehrssicherheitsprogramm 2011. Um die Helmtragequote zu erhöhen, führt das BMVBS gemeinsam mit der DVW die auf mehrere Jahre angelegte Aktion „Ich trag’ Helm“ durch (siehe auch Antwort zu Frage 38). Ob sich eine Erhöhung der Tragequote feststellen lässt, wird genau beobachtet, um dann ggfs. darüber zu entscheiden, ob weitere Maßnahmen ergriffen werden sollten. Wichtig ist dabei aus Sicht der Bundesregierung auch, dass Eltern darauf achten, dass ihre Kinder einen Helm tragen. In diesem Zusammenhang ist festzuhalten, dass dann Kinder ihre Eltern bitten, ebenfalls einen Helm zu tragen, sofern dies bisher nicht erfolgt.

42. Befürwortet die Bundesregierung eine allgemeine Warnwestenpflicht für Fahrradfahrer/-innen?

Auffällige Leuchtwesten können die Sichtbarkeit von Radfahrerinnen und Radfahrern verbessern. Allerdings wird eine verpflichtende Regelung angesichts der Sorge, dass sich viele Radfahrerinnen und Radfahrer bevormundet und in ihrer Freiheit eingeschränkt fühlen, für unverhältnismäßig gehalten. Deshalb werden Kampagnen verschiedener Verkehrssicherheitsorganisationen unterstützt, die gerade in der dunklen Jahreszeit für ein Tragen auffälliger Westen oder ähnliche Kleidung. Es ist darüber hinaus zu betonen, dass im Straßenverkehr auch die Eigenverantwortung jedes Einzelnen gefragt ist. Bei Kindern müssen die Eltern darauf achten, dass diese im Verkehr gut sichtbar sind.

43. Befürwortet die Bundesregierung eine Helmpflicht und/oder eine Warnwestenpflicht für fahrradfahrende Kinder und Jugendliche, und falls ja, für welche Altersgruppen?

Auf die Antworten zu den Fragen 41 und 42 wird verwiesen.

44. Plant die Bundesregierung eine Helmpflicht für elektrisch unterstützte Fahrräder (Pedelecs) mit einer Unterstützung des Motors bis maximal 25 Kilometer pro Stunde?

Die Bundesregierung wird prüfen, ob für Fahrerinnen und Fahrer von Elektrofahrrädern mit Tretunterstützung bis zu einem festzulegenden Geschwindigkeitsbereich das Tragen eines Helms vorgeschrieben oder empfohlen werden soll (vgl. Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion der SPD vom 26. Juli 2011 auf Bundestagsdrucksache 17/6673).

45. Wie hoch ist die Helmtragequote bei Fahrradfahrer/-innen in Deutschland insgesamt?

Im Jahr 2011 trugen über alle Altersgruppen hinweg 11 Prozent der Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer einen Schutzhelm.

46. Wie hoch ist die Helmtragequote von fahrradfahrenden Kindern in den Altersgruppen von 6 bis 10 Jahren und von 10 bis 15 Jahren?

Im Jahr 2011 trugen 56 Prozent der Kinder von sechs bis zehn Jahren einen Fahrradhelm. Bei den elf- bis sechzehnjährigen Radfahrerinnen und Radfahrern trugen im Jahr 2011 19 Prozent einen Helm.

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?

Erfahrungen aus dem europäischen Ausland fließen in die Behandlung der Thematik ein.

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?

Die Fragen 48 und 49 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung beabsichtigt derzeit nicht, eine Helmpflicht für Fahrradfahrerinnen und -fahrer einzuführen. Die Frage der Umsetzung oder Überwachung stellt sich mithin nicht. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 32 verwiesen.

50. Entspricht eine Helmpflicht für Fahrradfahrer/-innen nach Ansicht der Bundesregierung dem Gebot, dass Gefährdungen durch den Gefährder zu beseitigen sind?

Es wird auf den Bericht des BMVBS bei der Verkehrsministerkonferenz der Länder vom 5. und 6. Oktober 2011 (TOP 6.4) verwiesen, der unter folgendem Link im Internet abgerufen werden kann: www.bundesrat.de/cln_117/nn_8794/DE/gremien-konf/fachministerkonf/vmk/Sitzungen/11-10-05-06.html?__nnn=true

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?

Die Wirksamkeit von Fahrradhelmen bei Verkehrsunfällen von Radfahrerinnen und Radfahrern wurde zum Beispiel 2008 von Otte et al. auf der Basis der systematischen Erhebungen am Unfallort (GIDAS) untersucht.

Zur Frage der Auswirkung des Helmtragens auf die Verletzungsschwere existieren eine Reihe internationaler Studien, die in Meta-Analysen zusammengefasst wurden. Diesen Analysen liegen vorwiegend Fall-Kontroll-Studien zu Grunde.

In einer Meta-Analyse, die die Analyse von 16 einschlägigen Studien beinhaltet, stellten Attewell, Glaser & McFadden (2001) eine Verringerung des Risikos einer Kopfverletzung um 45 Prozent, einer Hirnverletzung um 33 Prozent, einer Gesichtsverletzung um 27 Prozent und einer tödlichen Verletzung um 29 Prozent bei denjenigen fest, die einen Helm trugen. Thompson et al. (2003) gelangten zu Ergebnissen, die in die gleiche Richtung wiesen: Insgesamt wurde von ihnen eine Verringerung des Risikos einer Kopfverletzung um 63 bis 88 Prozent bei Menschen, die einen Helm getragen haben, angegeben.

Die BAST hat 2011 im Auftrag des BMVBS über die Helm-Prüfnorm DIN EN 1078 hinausgehende Versuche zur Bewertung der Sicherheit von Fahrradhelmen für Kinder durchgeführt. Im Ergebnis ergänzen die Befunde das Fazit der beschriebenen Unfallstudien mit dem speziellen Fokus auf Fahrradhelme für Kinder. Die Schutzwirkung von Fahrradhelmen und damit ihr Beitrag zur Vermeidung von Kopfverletzungen sind insgesamt als gesichert anzusehen.

52. Welche Studien sind der Bundesregierung bekannt, die eine Korrelation zwischen der Zunahme der Helmtragequote und einer Abnahme von Kopfverletzungen von Fahrradfahrer/-innen belegen?

Korrelationsstudien hierzu sind nicht bekannt. Die bisherigen Ergebnisse stützen sich weitgehend auf Gruppenvergleiche (verunglückte Radfahrerinnen und Radfahrer mit oder ohne Helm) oder auf Vorher-Nachher-Vergleiche im Rahmen von Fall-Kontroll-Studien bei Einführung einer Helmtragepflicht (vgl. Antwort zu Frage 51).

Anlage 1 – Fragen 1 und 4

Verunglückte Fahrradbenutzer nach Altersgruppen 2002- 2010

Fahrer und Mitfahrer von Fahrrädern

Jahr	Insgesamt	mit Alters- angaben	davon								Ohne Angabe	
			unter 15	15 - 18	18-24	25 - 35	35 - 45	45 - 55	55 - 65	65 und mehr		
Getötete												
Anzahl												
2002	583	583	42	24	22	27	53	67	113	235	-	
2003	616	615	47	23	26	28	53	59	104	275	1	
2004	475	474	23	15	17	16	52	54	73	224	1	
2005	575	575	41	22	22	26	47	66	69	282	-	
2006	486	485	36	16	12	21	34	68	65	233	1	
2007	425	425	23	11	19	22	36	57	64	193	-	
2008	456	456	23	18	18	26	26	64	63	218	-	
2009	462	462	24	12	16	21	38	55	65	231	-	
2010	381	381	20	9	12	21	23	46	53	197	-	
Anteile der Altersgruppen in %												
2002	x	100	7,2	4,1	3,8	4,6	9,1	11,5	19,4	40,3	x	
2003	x	100	7,6	3,7	4,2	4,6	8,6	9,6	16,9	44,7	x	
2004	x	100	4,9	3,2	3,6	3,4	11,0	11,4	15,4	47,3	x	
2005	x	100	7,1	3,8	3,8	4,5	8,2	11,5	12,0	49,0	x	
2006	x	100	7,4	3,3	2,5	4,3	7,0	14,0	13,4	48,0	x	
2007	x	100	5,4	2,6	4,5	5,2	8,5	13,4	15,1	45,4	x	
2008	x	100	5,0	3,9	3,9	5,7	5,7	14,0	13,8	47,8	x	
2009	x	100	5,2	2,6	3,5	4,5	8,2	11,9	14,1	50,0	x	
2010	x	100	5,2	2,4	3,1	5,5	6,0	12,1	13,9	51,7	x	
Schwerverletzte												
Anzahl												
2002	14 025	14 019	2 222	987	1 067	1 440	1 859	1 751	1 995	2 698	6	
2003	14 799	14 794	2 233	993	1 123	1 435	2 085	2 039	2 104	2 782	5	
2004	14 006	13 999	2 026	931	1 081	1 362	1 955	1 918	1 893	2 833	7	
2005	14 648	14 643	2 024	1 002	1 101	1 422	2 099	2 216	1 790	2 989	5	
2006	14 233	14 227	1 777	890	1 113	1 299	2 015	2 164	1 852	3 117	6	
2007	14 701	14 685	1 676	823	1 086	1 321	2 109	2 316	1 923	3 411	16	
2008	14 399	14 390	1 513	761	1 061	1 365	1 965	2 278	1 944	3 503	9	
2009	14 182	14 178	1 524	682	953	1 303	1 848	2 448	1 919	3 501	4	
2010	12 143	12 135	1 332	554	819	1 085	1 563	2 093	1 696	2 993	8	
Anteile der Altersgruppen in %												
2002	x	100	15,8	7,0	7,6	10,3	13,3	12,5	14,2	19,2	x	
2003	x	100	15,1	6,7	7,6	9,7	14,1	13,8	14,2	18,8	x	
2004	x	100	14,5	6,7	7,7	9,7	14,0	13,7	13,5	20,2	x	
2005	x	100	13,8	6,8	7,5	9,7	14,3	15,1	12,2	20,4	x	
2006	x	100	12,5	6,3	7,8	9,1	14,2	15,2	13,0	21,9	x	
2007	x	100	11,4	5,6	7,4	9,0	14,4	15,8	13,1	23,4	x	
2008	x	100	10,5	5,3	7,4	9,5	13,7	15,8	13,5	24,3	x	
2009	x	100	10,7	4,8	6,7	9,2	13,0	17,3	13,5	24,7	x	
2010	x	100	11,0	4,6	6,7	8,9	12,9	17,2	14,0	24,7	x	
Leichtverletzte												
Anzahl												
2002	56 138	55 931	11 293	4 606	5 888	7 545	8 356	6 168	6 153	5 922	207	
2003	60 860	60 608	11 720	5 036	6 425	7 864	9 432	6 956	6 434	6 741	252	
2004	59 156	58 863	11 192	5 058	6 388	7 610	9 017	7 095	5 846	6 657	293	
2005	63 211	62 926	11 503	5 306	6 846	8 004	9 759	7 858	6 238	7 412	285	
2006	62 335	62 043	10 402	4 949	6 901	7 918	9 638	8 247	6 147	7 841	292	
2007	63 878	63 535	10 264	4 886	6 945	8 077	9 596	8 868	6 297	8 602	343	
2008	64 568	64 272	9 934	4 602	7 112	8 319	9 671	9 381	6 428	8 825	296	
2009	61 153	60 888	9 520	4 010	6 580	8 024	8 710	9 241	6 272	8 531	265	
2010	53 049	52 832	8 182	3 335	5 606	7 177	7 284	8 281	5 486	7 481	217	
Anteile der Altersgruppen in %												
2002	x	100	20,2	8,2	10,5	13,5	14,9	11,0	11,0	10,6	x	
2003	x	100	19,3	8,3	10,6	13,0	15,6	11,5	10,6	11,1	x	
2004	x	100	19,0	8,6	10,9	12,9	15,3	12,1	9,9	11,3	x	
2005	x	100	18,3	8,4	10,9	12,7	15,5	12,5	9,9	11,8	x	
2006	x	100	16,8	8,0	11,1	12,8	15,5	13,3	9,9	12,6	x	
2007	x	100	16,2	7,7	10,9	12,7	15,1	14,0	9,9	13,5	x	
2008	x	100	15,5	7,2	11,1	12,9	15,0	14,6	10,0	13,7	x	
2009	x	100	15,6	6,6	10,8	13,2	14,3	15,2	10,3	14,0	x	
2010	x	100	15,5	6,3	10,6	13,6	13,8	15,7	10,4	14,2	x	

Anlage 2 – Frage 9

Sonderauswertung der Straßenverkehrsunfallstatistik

Unfälle mit zwei Beteiligten

Unfälle zwischen Fahrrad und Kraftfahrzeug

Jahr	Unfälle mit Personenschaden		Unfälle mit schwerwiegendem Sachschaden im engeren Sinn		Unfälle unter dem Einfluss berauschender Mittel	
	Hauptverursacher					
zweiter Beteiligter	Fahrrad	Kraftfahrzeug	Fahrrad	Kraftfahrzeug	Fahrrad	Kraftfahrzeug
2002						
zweiter Beteiligter						
Fahrrad.....	x	35 235	x	32	x	96
Kraftfahrzeug.....	14 425	x	75	x	997	x
2003						
zweiter Beteiligter						
Fahrrad.....	x	37 558	x	44	x	94
Kraftfahrzeug.....	15 082	x	95	x	1 080	x
2004						
zweiter Beteiligter						
Fahrrad.....	x	36 572	x	36	x	95
Kraftfahrzeug.....	14 483	x	81	x	1 014	x
2005						
zweiter Beteiligter						
Fahrrad.....	x	38 464	x	25	x	91
Kraftfahrzeug.....	15 117	x	87	x	1 064	x
2006						
zweiter Beteiligter						
Fahrrad.....	x	38 023	x	39	x	99
Kraftfahrzeug.....	14 530	x	111	x	1 107	x
2007						
zweiter Beteiligter						
Fahrrad.....	x	38 959	x	40	x	97
Kraftfahrzeug.....	14 943	x	110	x	1 079	x
2008						
zweiter Beteiligter						
Fahrrad.....	x	39 277	x	27	x	79
Kraftfahrzeug.....	14 387	x	97	x	1 042	x
2009						
zweiter Beteiligter						
Fahrrad.....	x	37 036	x	34	x	68
Kraftfahrzeug.....	13 399	x	83	x	1 015	x
2010						
zweiter Beteiligter						
Fahrrad.....	x	32 491	x	29	x	50
Kraftfahrzeug.....	11 447	x	88	x	799	x

