

## **Antwort der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Matthias Gastel, Harald Ebner,  
Bärbel Höhn, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
– Drucksache 18/2098 –**

### **Verbesserung der Verkehrssicherheit im Radverkehr**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

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](http://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.

1. Welche konkreten Ziele hat sich die Bundesregierung zur Verbesserung der Verkehrssicherheit im Radverkehr bis zum Jahr 2020 gesetzt?

Das Verkehrssicherheitsprogramm 2011 bildet den aktuellen Leitfaden für die Verkehrssicherheitspolitik bis zum Jahr 2020. Erklärtes Ziel ist es, die Anzahl der Verkehrstoten auf deutschen Straßen in diesem Zeitraum um 40 Prozent zu senken. In Bezug auf die Verkehrssicherheit im Radverkehr werden folgende Zielsetzungen explizit aufgeführt:

Aktionsfeld „Mensch“

- Förderung des freiwilligen Tragens von Radhelmen
- Verbesserung der Sichtbarkeit von Fahrradfahrern
- Rücksichtnahme von und gegenüber Fahrradfahrern verbessern
- Durchführung von Fahrradaktionen

Aktionsfeld „Infrastruktur“

- Gestaltung von Radverkehrsanlagen

Aktionsfeld „Fahrzeugtechnik“

- Analyse potenzieller Einflüsse von Pedelecs auf die Verkehrssicherheit
- Festschreibung des „Mindeststandards der Technik für Fahrräder“.

Für den Radverkehr bündelt außerdem der Nationale Radverkehrsplan 2020 (NRVP) die vielfältigen Ziele, Handlungserfordernisse und Lösungsstrategien für alle föderalen Ebenen sowie für die weiteren Akteure der Radverkehrsförderung. Bei der Wahl des Verkehrsmittels Fahrrad spielen Verkehrssicherheitsaspekte eine wichtige Rolle. Die Erhöhung der Verkehrssicherheit für Radfahrerinnen und Radfahrer ist daher auch ein zentrales Ziel des NRVP.

Der Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD vom 27. November 2013 konkretisiert darüber hinaus für die 18. Legislaturperiode die folgenden Schwerpunkte zur Erhöhung der Radverkehrssicherheit:

- Stärkung der Radverkehrssicherheit durch optimierte Infrastrukturplanung zur Vorbeugung der Bildung von Unfallschwerpunkten und Beseitigung bestehender Unfallschwerpunkte an Bundesfernstraßen,
- Hinwirken auf Helmtragen bei den Fahrradfahrern sowie
- Überprüfung der straßenverkehrsrechtlichen Regelungen im Rahmen einer Bund-Länder-Arbeitsgruppe, um die Belastungen der Bevölkerung im Sinne eines Miteinanders von Mensch und Verkehr zu vermindern.

Der Radverkehr in Deutschland ist in den letzten Jahren insgesamt sicherer geworden. Die aktuellen Zahlen des Statistischen Bundesamtes für das Jahr 2013 bestätigen diese im Ergebnis positive Entwicklung: Die Zahl der im Jahr 2013 verunglückten und getöteten Radfahrer geht deutlich zurück. Im Jahr 2013 starben auf deutschen Straßen 354 Radfahrer, das sind 52 weniger als im Jahr 2012. Verletzt wurden 71 066 Radfahrer, zum Vergleich: Im Jahr 2012 waren es noch 74 776. Das ist ein Rückgang um 5 Prozent. Diese Entwicklung zeigt, dass die ergriffenen vielfältigen Maßnahmen Wirkung zeigen.

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?

Mit dem Neuerlass der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) zum 1. April 2013 wurden umfangreiche Änderungen vor allem in Bezug auf die Sicherheit im Radverkehr vorgenommen. Dazu zählt unter anderem die Einführung eines generellen Parkverbotes auf Schutzstreifen für den Radverkehr. In Fahrradstraßen darf z. B. nun nicht mehr schneller als 30 km/h gefahren werden. Zudem kann mit einem entsprechenden Verkehrszeichen darauf hingewiesen werden, dass eine Sackgasse für Fußgänger und Radfahrer durchlässig ist. Die Freigabe linker Radwege kann nun durch das alleinstehende Zusatzzeichen „Radverkehr frei“ erfolgen. Auch die Beförderung in Fahrradanhängern wird erstmals klar geregelt: Personen, die mindestens 16 Jahre alt sind, dürfen grundsätzlich bis zu zwei Kinder bis zum vollendeten siebten Lebensjahr in Fahrradanhängern mitnehmen. Diese Aufzählung ist nicht abschließend.

Eine weitere Überarbeitung der StVO speziell zum Radverkehr ist vor diesem Hintergrund derzeit nicht geplant. Ergebnisse laufender Studien oder Projekte, wie z. B. des NRVP-Projektes „Schutzstreifen außerorts“ oder des Forschungsprojektes der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) „Sicherheitsverbesserungen bei der Nutzung von Radwegen in Gegenrichtung“, bleiben allerdings abzuwarten. Im Lichte der Ergebnisse kann sich weiterer Änderungsbedarf ergeben.

Die Fahrradbeleuchtung ist zur Erkennung der Fahrradfahrer durch andere Verkehrsteilnehmer von großer Bedeutung. Eine Verbesserung der Fahrradbeleuchtung kann einen wichtigen Beitrag leisten, um das Unfallrisiko für Radfahrer zu senken. Die Bundesregierung bereitet daher einen Verordnungsentwurf zur Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) vor, der vor allem eine Anpassung der Vorschriften über die Fahrradbeleuchtung an den Stand der Technik beinhaltet. Geplant ist eine Umsetzung der Verordnung bis Ende 2014.

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?

Soweit an Bundesstraßen Radwege gebaut werden sollen, können hierfür Straßenbaumittel des Bundes verwendet werden. Die Mittel dienen vornehmlich der Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Entflechtung des Kfz- und des Fahrradverkehrs dort, wo Radverkehr nicht nur in geringem Umfang regelmäßig zu berücksichtigen ist, mit einem erheblichen Aufkommen an Radfahrern im Freizeit-, Wochenend- und Erholungsverkehr zu rechnen ist und keine oder nur unzureichende Alternativwege vorhanden sind oder besonders schutzbedürftige Verkehrsteilnehmer auftreten.

Im Haushalt 2014 und im Haushaltsentwurf 2015 sowie in der Finanzplanung bis 2018 (Kapitel 12 10, Titel 746 22) werden jährlich 80 Mio. Euro für den Bau und die Erhaltung von Radwegen an bestehenden Bundesstraßen bereitgestellt. Dies bedeutet gegenüber der alten Finanzplanung eine Steigerung von jährlich 20 Mio. Euro.

Die konkrete Verwendung dieser Mittel zur Ausgestaltung der Radverkehrsinfrastruktur – insbesondere im Hinblick auf die Beseitigung von Unfallschwerpunkten – liegt im Rahmen der Auftragsverwaltung der Bundesfernstraßen in der Verantwortung der Straßenbauverwaltungen der Länder, die für Planung und Bau einschließlich der Erhaltung von Radwegen an Bundesstraßen zuständig sind.

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?

Die Bereitstellung einer funktionstüchtigen und anforderungsgerechten Straßeninfrastruktur ist eine wichtige Voraussetzung, um einen sicheren Straßenverkehr zu ermöglichen und die Verkehrssicherheit weiter zu verbessern.

Wesentliche Grundlage dafür sind – neben den straßen-, straßenverkehrs- und haushaltsrechtlichen Vorschriften insbesondere des Bundesfernstraßengesetzes bzw. der Straßengesetze der Länder sowie der StVO und der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur StVO – die technischen Regelwerke für Planung und Bau von Straßen, die z. B. von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) erarbeitet und herausgegeben werden und deren Anwendung einen hohen Standard gewährleistet.

Die für Planung und Bau von Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes einschließlich der zugehörigen Radverkehrsanlagen erforderlichen maßgebenden Regelwerke der FGSV (z. B. Richtlinien für die Anlage von Landstraßen, RAL 2012) werden durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) bekannt gegeben. Gleichzeitig werden die Länder um deren Einführung gebeten. Sie enthalten alle notwendigen entwurfstechnischen Regelungen, um unter Berücksichtigung der örtlichen Randbedingungen eine anforderungsgerechte, verkehrssichere Gestaltung zu gewährleisten.

In Ergänzung dazu stehen Merkblätter, Empfehlungen oder Hinweise der FGSV – u. a. die „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA) oder die Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA) – zur Verfügung, die weiterführende Erläuterungen enthalten.

Um die Anwendung auch in der Zuständigkeit anderer Baulasträger weiter zu fördern, führt das BMVI die Fortbildungsangebote der Fahrradakademie fort, die sich zu großen Teilen mit der Sensibilisierung für eine hohe Qualität der Radverkehrsinfrastruktur beschäftigen.

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?

Im Rahmen der gemeinsamen Verkehrssicherheitskampagne vom Deutschen Verkehrssicherheitsrat (DVR) und vom BMVI „Runter vom Gas“ werden seit 2012 jedes Jahr auch Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit von Radfahrern umgesetzt. Die Themen dabei sind vor allem die Werbung für das Tragen von Fahrradhelmen und die Verbesserung der Sichtbarkeit der Radfahrenden. Noch im August und September 2014 soll eine Aktion stattfinden, die für das Tragen von Fahrradhelmen werben soll. Für die folgenden Jahre sind die konkreten Aktionen noch in Planung und werden an die aktuellen Themenlagen angepasst. Das Budget für die Maßnahmen bewegt sich je nach Konzept zwischen 10 000 Euro und 125 000 Euro.

Darüber hinaus haben die nachfolgenden Programme und Aktionen des BMVI entweder ausschließlich die Radverkehrssicherheit zum Thema oder befassen sich im Gesamtkontext auch mit der Radverkehrssicherheit. Die angegebene Höhe der Zuwendungen bezieht sich auf das laufende Jahr 2014. Die Programme werden jährlich aufgelegt und den sich ändernden Rahmenbedingungen angepasst:

- „Kind und Verkehr“ (524 863 Euro): Hierbei handelt es sich um ein vielschichtiges Programm, das bundesweit Maßnahmen zur Verkehrssicherheit von Kindern im Vorschulalter anbietet. Ausgebildete Moderatoren führen in Kindergärten, Kindertagesstätten etc. sowohl Infoveranstaltungen für Eltern als auch direkt mit Erzieherinnen/Erzieher und Kindern durch.
- „Sicher mobil“ (600 000 Euro): Ein Programm für ältere Verkehrsteilnehmer – Kernstück sind Veranstaltungen für ältere Verkehrsteilnehmer, die von ausgebildeten Moderatoren durchgeführt werden und auf den Erhalt der Mobilität älterer Menschen als Fußgänger, Radfahrer, Autofahrer und Nutzer öffentlicher Verkehrsmittel ausgerichtet sind.
- „Kinder im Straßenverkehr“ (589 700 Euro): Das Programm will über Erzieherinnen und Erzieher durch Beratungsgespräche und Verkehrswochen mit abschließendem Verkehrssicherheitstag die Verkehrserziehung von Vorschulkindern fördern und eine sichere Teilnahme am Straßenverkehr unterstützen.
- „Fahrrad...aber sicher“ (632 301 Euro): Das Programm beinhaltet die Durchführung von Veranstaltungen und Aktionen für alle Altersstufen. Besonderes Augenmerk wird hierbei auf die Gruppe der Kinder bis 15 Jahre und ältere Menschen gelegt.
- „Mobil bleiben, aber sicher!“ (587 930 Euro): Hierbei handelt es sich um ein Programm, das ältere Verkehrsteilnehmer für altersspezifische Stärken und Schwächen sensibilisieren und entsprechend der sich verändernden körperlichen und geistigen Leistungsfähigkeit mögliche Bewältigungsstrategien aufzeigen möchte.
- „Käpt'n Blaubär“ – die fantastische Verkehrsfibel (1 318 240 Euro): Bei diesem Projekt wird eine Broschüre für Kinder im Vorschulalter erstellt, die mit verschiedenen Themen für ein verkehrssicheres Verhalten der Zielgruppe sensibilisieren soll.
- Nach Abschluss der erfolgreichen einjährigen Pilotphase in den Städten Berlin und Freiburg koordiniert der DVR aktuell – vom BMVI mit Mitteln zur Umsetzung des NRVP (185 090 Euro) von Juli 2013 bis Ende 2015 gefördert – die bundesweite Öffnung der Kommunikationskampagne „Rücksicht im Straßenverkehr“ zur Verbesserung des Verkehrsklimas. Im Rahmen dieses Projektes berät der DVR interessierte Städte und Gemeinden beim Kampagnenstart und bei der Umsetzung. Damit wird ebenfalls ein Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit geleistet.

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)?

Die erbetenen Angaben sind aus der nachfolgenden Tabelle ersichtlich.

<b>Fahradunfälle mit Personenschaden</b>					
<b>2011</b>					
	Insgesamt	Kinder und Jugendliche		Senioren	
	Anzahl	Anzahl	%	Anzahl	%
Getötete	399	29	7,3%	210	52,6%
Schwerverletzte	14.437	2.157	14,9%	3.552	24,6%
Leichtverletzte	61.914	13.235	21,4%	9.041	14,6%
<b>2012</b>					
	Insgesamt	Kinder und Jugendliche		Senioren	
	Anzahl	Anzahl	%	Anzahl	%
Getötete	406	22	5,4%	221	54,4%
Schwerverletzte	13.854	1.877	13,5%	3.514	25,4%
Leichtverletzte	60.516	12.365	20,4%	8.904	14,7%
<b>2013</b>					
	Insgesamt	Kinder und Jugendliche		Senioren	
	Anzahl	Anzahl	%	Anzahl	%
Getötete	354	15	4,2%	197	55,6%
Schwerverletzte	13.206	1.778	13,5%	3.339	25,3%
Leichtverletzte	57.860	11.674	20,2%	8.602	14,9%
Quelle: StBA					

7. Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung zur Höhe der Dunkelziffer bei den polizeilich nicht erfassten Verkehrsunfällen Radfahrender?

Die Untersuchung und Ermittlung der Dunkelziffer ist möglich durch die Verschneidung von polizeilichen Unfalldaten und Krankenhausstatistiken. Neben technischen Schwierigkeiten der Zuordnung stehen einer solchen Untersuchung zunehmend datenschutzrechtliche Hürden entgegen. Die letzte systematische Untersuchung zur Dunkelziffer bei Straßenverkehrsunfällen erfolgte im Jahr 1993 (Hautzinger et. al.: Dunkelziffer bei Unfällen mit Personenschaden. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST) Heft M 13, Bergisch Gladbach 1993). Die Höhe der Dunkelziffer ist abhängig von der Verletzungsschwere bzw. vom Kollisionsgegner. Je schwerer die Verletzung ist, desto wahrscheinlicher ist es, dass die Polizei am Unfallort erscheint. Die Dunkelziffer für verunfallte Radfahrer lag bei der genannten Untersuchung zwischen 98 Prozent für unverletzte bzw. nicht ärztlich behandelte Radfahrer und 62 Prozent für stationär aufgenommene Verunglückte (Arzt ambulant: 92 Prozent; Krankenhaus ambu-

lant: 84 Prozent). Die Höhe der Dunkelziffer ist mitgeprägt durch den großen Anteil der Alleinunfälle von Radfahrern. Bei diesen Unfällen ist die Dunkelziffer noch etwas höher, bei Unfällen mit einem weiteren unfallbeteiligten Fahrzeug oder mit einem Fußgänger dagegen niedriger.

Bei den in der jüngeren Vergangenheit durchgeführten Untersuchungen auf der Grundlage der Daten des Trauma-Netzwerks ist eine direkte Ableitung von Dunkelziffern nicht möglich, da die Bezugsgebiete (Einzugsbereiche der Krankenhäuser und Erfassungsgebiet der Polizeien) nicht deckungsgleich sind. Die Anzahl der behandelten Patienten nach Fahrradunfällen bzw. -stürzen in der Untersuchungsregion sowie deren Angabe zur Erfassung durch die Polizei weist auf eine ähnliche Größenordnung der Dunkelziffer hin.

Einschränkend ist bei der Interpretation der ermittelten Dunkelziffern zu berücksichtigen, dass bei der Ermittlung der Dunkelziffer über den Abgleich mit Krankenhausdaten gegebenenfalls auch Fahrradunfälle erfasst werden, die nicht der offiziellen Definition von Straßenverkehrsunfällen entsprechen (bspw. Abrutschen beim Aufsteigen auf das Rad oder Stürze abseits des öffentlichen Straßenraumes).

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 Kraftfaherin vom Unfallort entfernt hatte und nicht festgestellt werden konnte (bitte tabellarisch nach Jahren aufführen)?

Die erbetenen Angaben sind aus der nachfolgenden Tabelle ersichtlich.

<b>Verunglückte Radfahrer und -mitfahrer bei Unfällen mit Verkehrsflucht des hauptverursachenden Kraftfahrers (einschl. Straßenbahnen)</b>						
Jahr	Unfälle	Verunglückte Radfahrer und -mitfahrer				
		Getötete	Schwerverletzte	Leichtverletzte	insgesamt	
2003	6.025	13	502	5.601	6.116	
2004	5.718	16	442	5.315	5.773	
2005	6.045	12	432	5.693	6.137	
2006	5.691	8	448	5.304	5.760	
2007	5.790	7	447	5.400	5.854	
2008	5.566	13	429	5.200	5.642	
2009	5.212	6	380	4.900	5.286	
2010	4.712	13	355	4.389	4.757	
2011	5.256	8	385	4.933	5.326	
2012	5.267	13	417	4.908	5.338	
2013	5.012	5	391	4.677	5.073	
Quelle: StBA						

9. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus der auffällig hohen Quote sogenannter Alleinunfälle<sup>1</sup> 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)?

Der Anteil der Alleinunfälle an allen Radverkehrsunfällen mit Personenschaden in der amtlichen Unfallstatistik betrug in den vergangenen drei Jahren konstant 17 Prozent (motorisierte Zweiräder: 27 Prozent, Pkw: 12 Prozent). Bei jedem Unfall kann die unfallaufnehmende Polizei beim „Hauptverursacher“ des Unfalls und bei Unfällen mit mehreren Unfallbeteiligten zusätzlich bei einem weiteren Beteiligten jeweils bis zu drei Unfallursachen aufnehmen. Die Ursachen orientieren sich an unfall(mit)verursachendem Fehlverhalten von Unfallbeteiligten. Daneben können für jeden Unfall (unabhängig von der Anzahl der Unfallbeteiligten) bis zu zwei allgemeine Unfallursachen genannt werden, welche sich auf Straßenverhältnisse, Witterungseinflüsse oder Hindernisse auf der Fahrbahn beziehen können. Bei Alleinunfällen können somit bis zu fünf Unfallursachen aufgenommen werden, bis zu drei Ursachen zu einem möglichen Fehlverhalten des Beteiligten und bis zu zwei allgemeine Unfallursachen.

Das Verzeichnis der allgemeinen Unfallursachen beinhaltet unter anderem zu den Straßenverhältnissen die Angabe „Schnee, Eis“, „Spurrillen, im Zusammenhang mit Regen, Schnee oder Eis“ und „anderer Zustand der Straße“. Mögliche Ursachen wie z. B. Oberflächenbeschaffenheit, Radwegebreiten, mangelhafte Linienführung von Radwegen oder Sichtbeziehungen deckt das Unfallursachenverzeichnis nicht ab. Darüber hinaus ist bei Fahrradunfällen aus den amtlichen Unfalldaten nicht ableitbar, ob der verunfallte Radfahrer auf der Fahrbahn oder auf einer Radverkehrsanlage unterwegs war.

Im Jahr 2013 wurden bei etwa zwei Drittel der 12 405 Fahrrad-Alleinunfälle mit Personenschaden „andere Fehler beim Fahrzeugführer“ als Unfallursache genannt. Bei knapp 20 Prozent der Unfälle wurde „Geschwindigkeit“, bei etwa 16 Prozent „Alkohol“ als Unfallursache genannt.

Allgemeine Unfallursachen wurden bei Alleinunfällen von Radfahrern (aber auch bei Radverkehrsunfällen mit mehreren Beteiligten) nur selten registriert. Bei 405 Unfällen wurde „Fahrbahnglätte durch Schnee, Eis“ als Unfallursache angegeben, bei weiteren 522 Unfällen „Fahrbahnglätte durch Regen“ oder „Fahrbahnglätte durch andere Einflüsse (u. a. Laub)“.

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)?

Pedelecs werden erst ab dem Jahr 2014 in der amtlichen Straßenverkehrsunfallstatistik separat als Verkehrsbeteiligungsart erfasst. Bis 2013 waren diese in der Verkehrsbeteiligungsart „Fahrrad“ mit enthalten. Vorläufige Daten für die Monate Januar 2014 bis April 2014 werden in Kürze erwartet.

---

<sup>1</sup> Forschung Radverkehr – Analysen A-6/2012



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-gefahrden-sich-vor-allem-selbst/](http://www.gdv.de/2014/02/radfahrer-gefahrden-sich-vor-allem-selbst/))?

Die Aussage in dem genannten Text des GDV bezieht sich auf eine Erhebung von im Krankenhaus behandelten verunfallten Radfahrern. Ein Ergebnis dieser Untersuchung war, dass zwischen 60 und 90 Prozent der verunfallten Radfahrer keinen Unfallgegner hatten, es also keinen weiteren unfall(mit)verursachenden Verkehrsteilnehmer gibt. Über eine etwaige (Mit)Schuld Dritter an diesen Alleinunfällen ist nichts bekannt. Die Schuldfrage wird in dem genannten Text auch nicht thematisiert.

Wie bereits in der Antwort zu Frage 9 ausgeführt, können beim „Hauptverursacher“ eines Unfalls sowie bei einem weiteren Beteiligten jeweils bis zu drei Unfallursachen aufgenommen werden. Daneben können für jeden Unfall (unabhängig von der Anzahl der Unfallbeteiligten) bis zu zwei allgemeine Unfallursachen genannt werden. Bei Alleinunfällen können somit bis zu fünf Unfallursachen aufgenommen werden. Dies gilt für alle Straßenverkehrsunfälle unabhängig davon, mit welchem Verkehrsmittel die Verunfallten am Unfall beteiligt sind. Die Unfallursachen werden von den aufnehmenden Polizeibeamten entsprechend ihrer Einschätzung erfasst. Es handelt sich dabei nicht um eine örtliche Beschreibung der Unfallstelle, sondern um die Beschreibung von unfall(mit)verursachenden Faktoren.

Ursache von Unfällen ist meist eine Verkettung von unfallbegünstigenden Faktoren bei einem oder mehreren Fahrern, Fahrzeugen und dem Straßenraum. Bei Alleinunfällen handelt es sich in der Regel um eine Inkompatibilität zwischen dem Fahrvermögen bzw. -verhalten des Fahrers und den Anforderungen der Fahraufgabe, welche sich durch den Straßenraum und die Interaktion mit weiteren Verkehrsteilnehmern ergibt. So kann beispielsweise bei hoher Fahrgeschwindigkeit auf einer unübersichtlichen Strecke ein drohender Alleinunfall durch eine geringere Fahrgeschwindigkeit oder durch die Umgestaltung der Strecke verhindert werden. Zur Klärung der Schuldfrage bei Unfällen wäre in jedem Einzelfall zu klären, welchen Anteil ein mögliches Fehlverhalten des Fahrers (fahrlässig oder vorsätzlich), mögliche Mängel am Fahrzeug (zu verantworten durch den Fahrzeughalter oder den Fahrzeughersteller) oder Mängel am Straßenraum (ggf. zu verantworten durch den Straßenbaulastträger) am Unfall haben. Je geringer die Fehler- und Mängelquoten bei Fahrer, Fahrzeug und Straße sind, desto geringer sind auch die Wahrscheinlichkeiten für Alleinunfälle.

Unabhängig von der Klärung der Schuldfrage im oben beschriebenen Sinne ordnet die Polizei dem Beteiligten die Ordnungsnummer 01 zu, der nach ihrer Einschätzung der „Hauptverursacher“ eines Unfalls ist. Weitere (möglicherweise mitverursachende) Unfallbeteiligte erhalten die Ordnungsnummern 02, 03 etc. Da es bei Alleinunfällen nur einen Unfallbeteiligten gibt, erhält dieser immer die Ordnungsnummer 01 und ist somit „Hauptverursacher“ des Unfalls. Die mögliche Frage der Schuld von nicht am Unfall beteiligten Dritten ist nicht Gegenstand der Unfallstatistik.

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?

#### Eingangsbemerkung zur Datenerhebung und Datengrundlage

Insgesamt wurden in der Untersuchung 2 771 verunfallte Radfahrerinnen/Radfahrer in den teilnehmenden Kliniken des Traumanetzwerkes NordWest erfasst. Die Teilnahme war für die Patienten freiwillig, die Verteilung der Fragebögen erfolgte durch das medizinische Personal vor Ort. Daher muss davon ausgegangen werden, dass nicht alle verunfallten Radfahrerinnen/Radfahrer des Gebiets erfasst wurden. Zudem können keine Angaben über diejenigen Radfahrerinnen/Radfahrer gemacht werden, die in Folge eines Unfalls bei einem niedergelassenen Arzt, zu Hause oder in einem Krankenhaus außerhalb des Traumanetzwerkes NordWest behandelt wurden. Es wurden alle Patienten, die sich aufgrund eines Fahrradunfalls in der Klinik vorstellten, gebeten den Fragebogen auszufüllen. Daher wurden auch „Fahrradunfälle“ erfasst, die nicht der offiziellen Definition von Straßenverkehrsunfällen entsprechen (bspw. Abrutschen beim Aufsteigen auf das Rad).

Die Ergebnisse beruhen auf Selbstauskünften der verunfallten Radfahrerinnen/Radfahrer bzw. in den Fällen, in denen die Radfahrerinnen/der Radfahrer keine eigenen Angaben machen konnten, auf den Daten der medizinischen Dokumentation.

Um die Beantwortung des Fragebogens für die verunfallten Radfahrerinnen/Radfahrer möglichst kurz und einfach zu halten, wurden der Unfallhergang und die Ursachen über vorgegebene und leicht verständliche Kategorien erfragt. Wurde von den Patienten der Unfall als durch den Unfallgegner verschuldet angegeben, wurden keine näheren Angaben zu weiteren Unfallursachen erfasst. Die Unfallursachen entsprechen nicht den in der amtlichen Unfallstatistik enthaltenen Ursachenkategorien.

Zur übersichtlicheren Darstellung sind die Antworten zu den Fragen 12 a bis 12d in tabellarischer Form dargestellt und nachfolgend kurz erläutert.

## Unfallgegner nach Fahrradtyp (Frage 12a bis 12d)

<i>Anzahl</i> <i>Reihenprozent</i> <i>Spaltenprozent</i>	Kollision mit/ Aus- weichen vor Kfz	Alleinunfall	Anderer Unfallgeg- ner	Unbe- kannt/ keine An- gabe	Gesamt
Normales Fahr- rad, Sportrad, Kinderrad, Klapp- rad	294 16,2% 75,2%	1196 66,0% 83,6%	300 16,5% 86,0%	23 1,3% 3,8%	1813 100% 65,4%
Pedelec	15 11,9% 3,8%	94 74,6% 6,6%	12 9,5% 3,4%	5 4,0% 0,8%	126 100% 4,5%
Unbekannt/ keine Angabe	82 9,9% 21,0%	140 16,8% 9,8%	37 4,4% 10,6%	573 68,9% 95,3%	832 100% 30%
Gesamt	391 14,1% 100%	1430 51,6% 100%	349 12,6% 100%	601 21,7% 100%	2771 100% 100%

## Unfallursache bei einer Kollision mit einem Kfz nach Fahrradtyp (Frage 12a, 12b)

<i>Anzahl</i> <i>Reihenprozent</i> <i>Spaltenprozent</i>	Ursache bei Unfall- gegner	Hindernis übersehen	Andere Ursache	Unbe- kannt/ keine An- gabe	Gesamt
Normales Fahr- rad, Sportrad, Kinderrad, Klapprad	216 73,5% 90,0%	22 7,5% 88,0%	41 13,9% 80,4%	15 5,1% 20,0%	294 100% 75,2%
Pedelec	8 53,3% 3,3%	1 6,7% 4,0%	4 26,7% 7,8%	2 13,3% 2,7%	15 100% 3,8%
Unbekannt/ keine Angabe	16 19,5% 6,7%	2 2,4% 8,0%	6 7,4% 11,8%	58 70,7% 77,3%	82 100% 21,0%
Gesamt	240 61,4% 100%	25 6,4% 100%	51 13,0% 100%	75 19,2% 100%	391 100% 100%

## Unfallsache bei Alleinunfall nach Fahrradtyp (Frage 12c, 12d)

<i>Anzahl Reihenprozent Spaltenprozent</i>	Schlechter Untergrund	Hindernis übersehen	Gleichgewicht verloren	Andere Ursache	Unbekannt/ keine Angabe	Gesamt
Normales Fahrrad, Sportrad, Kinderrad, Klapprad	428 35,8% 88,6%	213 17,8% 86,6%	197 16,5% 83,1%	347 29,0% 86,1%	11 0,9% 18,0%	1196 100% 83,6%
Pedelec	31 33,0% 6,4%	15 16,0% 6,1%	21 22,3% 8,9%	27 28,7% 6,7%	0 0,0% 0,0%	94 100% 6,6%
Unbekannt/ keine Angabe	24 17,1% 5,0%	18 12,9% 7,3%	19 13,6% 8,0%	29 20,7% 7,2%	50 35,7% 82,0%	140 100% 9,8%
Gesamt	483 33,8% 100%	246 17,2% 100%	237 16,6% 100%	403 28,1% 100%	61 4,3% 100%	1430 100% 100%

## Zu Frage 12a

Von den 2 771 erfassten Patienten kollidierten 364 (13,1 Prozent) mit einem Kfz oder wichen diesem aus, weitere 27 (1 Prozent) stießen gegen eine geöffnete Pkw-Tür, soweit bekannt (keine Angabe zum Unfallgegner bei 18,9 Prozent). Als Ursache für diese Unfälle gaben die Befragten überwiegend an, dass die Schuld beim Unfallgegner lag (61,4 Prozent). Bei den übrigen wurde am häufigsten das Übersehen eines Hindernisses (6,4 Prozent) genannt. Allerdings war bei 19,2 Prozent der Patienten, deren Unfallgegner ein Kfz war, die Ursache unbekannt.

## Zu Frage 12b

Insgesamt gaben 126 Patienten (4,5 Prozent aller Patienten) an, dass sie beim Unfall ein Pedelec genutzt hatten. 15 Pedelec-Nutzer (11,9 Prozent der Pedelec-Unfälle) stießen mit einem Kfz zusammen bzw. mussten diesem ausweichen. Die Ursache wurde von acht Personen beim Unfallgegner gesehen, zwei übersehen ein Hindernis, vier nannten andere Gründe und bei zwei Patienten ist die Ursache unbekannt.

## Zu Frage 12c

1 430 (51,6 Prozent) der erfassten Patienten verunfallten ohne die Beteiligung eines weiteren Verkehrsteilnehmers. Als Ursachen nannten die Befragten vor allem den schlechten Untergrund der Fahrbahn (33,8 Prozent), das Übersehen eines Hindernisses (17,2 Prozent) und den Verlust des Gleichgewichts (16,6 Prozent). Bei den bekannten Alleinunfällen fehlt bei 4,3 Prozent die Angabe zur Unfallursache.

Zu Frage 12d

94 Pedelec-Nutzer (74,6 Prozent der Pedelec-Unfälle) verunfallten ohne Beteiligung eines anderen Verkehrsteilnehmers. Ursächlich waren dafür nach Angabe der Patienten hauptsächlich der schlechte Untergrund (33 Prozent), der Verlust des Gleichgewichts (22,3 Prozent) und das Übersehen eines Hindernisses (16 Prozent).

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)?

Die Tabelle „Eintragungen im Verkehrszentralregister in den Jahren 2012 und 2013 nach Verkehrsbeteiligung und Art der Zuwiderhandlung“ des Kraftfahrtbundesamtes (KBA) weist die Eintragungen für Verkehrsverstöße getrennt nach Straftaten und Ordnungswidrigkeiten aus (siehe Anlage).

Grundlage der Tabelle ist der Mitteilungszugang in das Verkehrszentralregister (VZR) in den Jahren 2012 und 2013. Es handelt sich bei der Auswertung um eine Vollerhebung. Die Auszählung der registrierten Verstöße erfolgte unter strenger Berücksichtigung des Merkmals „Verkehrsbeteiligung“. Berücksichtigt wurden registrierte Verstöße, bei denen die mitteilende Stelle die entsprechende Schlüsselzahl für die Verkehrsbeteiligung „PKW“, „LKW“, „Radfahrer“ oder „Fußgänger“ angegeben hat und so eine eindeutige Identifizierung der Art der Verkehrsbeteiligung zulässt. Verstöße mit Kraftomnibussen und Sattelzugmaschinen wurden unter „LKW“ im Sinne von „Nutzfahrzeugen“ subsumiert.

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?

Die fortlaufende technische Entwicklung der aktiven und passiven Sicherheitstechnik bei Kraftfahrzeugen leistet einen wichtigen Beitrag zur Erhöhung der Sicherheit von Radfahrern.

Hierzu wird im Einzelnen folgendes ausgeführt:

Zu Frage 14a – Stand im Bereich des Pkw-Verkehrs:

Um den Schutz für Radfahrer bei Kollisionen mit Pkw zu verbessern, hat das BMVI ein Forschungsprojekt zur Entwicklung eines Testverfahrens zur Erhöhung der passiven Sicherheit für Radfahrer beauftragt.

Außerdem beteiligt sich die BASt an Forschungsprojekten, die Systeme zur aktiven Sicherheit zur Verbesserung des Schutzes schwächerer Verkehrsteilnehmer untersuchen (z. B. automatisches Notbremsystem für Pkw).

Zu Frage 14b – Stand im Bereich des Lkw-Verkehrs:

Das BMVI setzt sich verstärkt für den Einsatz neuer Technologien ein (Kamera-Monitor-Systeme und Abbiege-Assistenzsysteme), mit denen die Problematik des „toten Winkels“ weitestgehend gelöst werden kann. Auf Initiative des

BMVI wurden die entscheidenden Verbände, Hersteller und Organisationen im April 2012 und im Mai 2014 zu einem Runden Tisch „Abbiegeassistent für Lkw“ eingeladen, um sich über das Ziel einer möglichst schnellen Einführung dieser Systeme auszutauschen. Im Rahmen des Runden Tisches wurden die Aktivitäten des BMVI zur Verbesserung der Sicherheit für schwächere Verkehrsteilnehmer befürwortet. Der Runde Tisch soll fortgesetzt werden, das setzt aber die Vorstellung konkreter Systeme und Planungen durch die Industrie voraus. BMVI wird deshalb aktiv auf einzelne Hersteller zugehen.

Das BMVI hat in den vergangenen Jahren verschiedene Maßnahmenpakete begleitet und initiiert, um das Problem der Abbiegeunfälle erfolgreich zu adressieren. Dazu gehören der Vorschlag, blinkende Seitenmarkierungsleuchten bei abbiegenden Lkw einzuführen, sowie Forschungsprojekte bei der BAST zu Kamera-Monitor-Systemen und Abbiege-Assistenzsystemen bei Lkw.

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 50 km/h und bis zu 30 km/h?

Aufgrund des föderalen Systems in Deutschland und der in der Verfassung festgelegten Kompetenzverteilung fällt die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen in die alleinige Zuständigkeit der Straßenverkehrsbehörden der Länder. Da die Länder keiner Berichtspflicht gegenüber dem Bund unterliegen, verfügt die Bundesregierung nicht über diese Erkenntnisse.

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?

Das BMVI unterstützt die Aktivitäten zur Verbesserung der Schutzwirkung von Fahrradhelmen oder vergleichbarer Schutzeinrichtungen; es werden insbesondere Diskussionen mit dem Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) und den Herstellern geführt.

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?

Ziel der Radverkehrsförderung muss es sein, bei zunehmendem Radverkehr auch die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Interessante Studien aus dem Ausland zeigen, dass Unfallzahlen mit steigendem Radverkehrsanteil sanken (University of Wales oder University of Colorado Denver). Hierbei handelte es sich aber um die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer und nicht nur die der Radfahrer. Die Gründe hierfür konnten noch nicht wissenschaftlich belegt werden. Mögliche Aspekte könnten eine erhöhte Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmer sowie ein defensiveres Fahrverhalten sein.

Bewährte Instrumente der Wissensvermittlung und des Erfahrungsaustauschs in allen Belangen des Radverkehrs sind unter anderem die Fahrradakademie mit ihren vielfältigen Fortbildungsangeboten, die Fahrradkommunalkonferenzen,

der Nationale Radverkehrskongress und der Bund-Länder-Arbeitskreis Fahrradverkehr. Hier werden beständig insbesondere auch die aktuellen Fragen zur Radverkehrssicherheit erörtert. Zur Verbesserung des Verkehrsklimas und zur Senkung der Unfallzahlen informiert und berät der DVR interessierte Städte und Gemeinden mit der Kommunikationskampagne „Rücksicht im Straßenverkehr“ über konkrete Umsetzungsmaßnahmen (siehe auch Antwort zu Frage 5).

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?

Es ist richtig, dass eine übersichtliche und klar erkennbare Radverkehrsführung, die gute Sichtverhältnisse zwischen den Verkehrsteilnehmern, insbesondere zwischen Autofahrern und Radfahrern ermöglicht, die Verkehrssicherheit im Radverkehr erhöht.

Neben dem Mischverkehr auf der Fahrbahn und dem baulich angelegten Radweg kommen immer häufiger Markierungslösungen, wie z. B. Schutz- oder Radfahrstreifen, zur Anwendung. Der Wandel hin zu mehr Markierungslösungen geht – wie der NRVP 2020 feststellt – auf gute Erfahrungen in der Praxis und positive Ergebnisse in der Sicherheitsforschung zurück, zudem sind es oft schnelle und kostengünstige Maßnahmen.

Zur Wirksamkeit von Radverkehrsführungen im Speziellen ist allgemein anzumerken, dass die Bundesregierung die im Lichte der Erfahrungen mit der Radverkehrsnovelle im Jahr 1997 getätigten Änderungen der Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zur StVO begrüßt. Mit dieser Änderung wurde den örtlich zuständigen Behörden ein größerer Spielraum zur Auswahl der Radverkehrsführung in Abhängigkeit der jeweiligen Örtlichkeit eingeräumt. Nur die Behörden vor Ort sind in der Lage zu entscheiden, welche konkrete Variante im Interesse der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs am besten geeignet ist. Vor diesem Hintergrund hat auch der baulich angelegte Radweg nach wie vor seine Berechtigung.

Anlage zur Antwort der  
Bundesregierung auf die Kleine  
Anfrage der Fraktion Bündnis 90/Die  
Grünen Drs. 18/2098 (Frage 13)

Art der Zuwiderhandlung	2012						2013														
	PKW		LKW <sup>2)</sup>		Fußgänger		Radfahrer		Zusammen		PKW		LKW <sup>2)</sup>		Fußgänger		Radfahrer		Zusammen		
	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	
Stratlat <sup>1)</sup>	215.581	24.060	708	10.576	250.925	210.148	21.709	650	8.799	241.306											
Unfallflucht	30.936	3.031	68	210	34.245	30.626	2.920	62	229	33.837											
Alkohol	76.402	2.570	28	9.807	88.807	72.585	2.270	29	8.160	83.024											
Illegale Drogen	2.086	73	-	75	2.234	1.979	60	-	103	2.142											
Fahren ohne FE	80.380	14.464	X	X	94.844	82.045	11.835	X	X	93.880											
Unversicherte Kfz	22.520	824	X	X	23.344	21.612	1.061	X	X	22.673											
Körperverletzung, Tötung	16.234	1.400	137	351	18.122	15.178	1.404	117	297	16.996											
Andere Straftaten	16.223	2.629	518	311	19.681	16.119	3.044	483	200	19.846											
Ordnungswidrigkeit <sup>1)</sup>	3.649.518	299.418	734	33.717	3.983.387	3.450.319	286.303	804	32.609	3.770.035											
Alkohol	37.910	1.085	2	6	39.003	36.772	1.052	1	3	37.828											
Illegale Drogen	24.315	872	-	4	25.191	25.283	891	-	-	26.174											
Vorfahrt	316.105	20.044	578	32.542	369.269	305.218	18.426	631	31.372	355.647											
davon Vorfahrt ohne Rolleitverstoß	87.097	4.676	549	1.246	93.568	83.621	3.944	605	1.129	89.299											
Rolleitverstoß	229.008	15.368	29	31.296	275.701	221.597	14.482	26	30.243	266.348											
An-, Ein-, Ausfahren	29.114	1.406	X	76	30.596	28.099	1.279	X	86	29.464											
Wenden, Rückwärtsfahren	20.065	3.887	X	8	23.960	19.629	3.537	X	10	23.176											
Überholen, Vorbeifahren	57.554	28.087	X	168	85.809	37.652	15.263	X	147	53.062											
Geschwindigkeit	2.584.378	106.449	X	28	2.690.855	2.425.124	100.703	X	19	2.525.846											
Sicherheitsabstand	113.662	37.733	X	X	151.395	90.458	35.917	X	X	126.375											
Parken	235	1.918	X	X	2.153	263	2.151	X	X	2.414											
Ladung	3.447	34.537	X	13	37.997	3.432	33.044	X	9	36.485											
Technische Mängel	21.796	13.250	X	94	35.140	18.553	12.226	X	74	30.853											
Sonstige Owi	459.134	57.568	125	895	517.722	477.657	68.898	150	1.016	547.721											

<sup>1)</sup> Da je Eintragung mehrere unterschiedliche Taten vorliegen können, enthält die Tabelle Mehrfachantworten.

<sup>2)</sup> Einschließlich Kraftomnibus und Sattelzugmaschine.

X: Tabelleneintrag gesperrt, weil Aussage nicht sinnvoll.

Quelle: KBA