



Bayerisches Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr
80524 München

Präsidentin
des Bayer. Landtags
Frau Barbara Stamm, MdL
Maximilianeum
81627 München

Bayern.
Die Zukunft.

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom
PI/G-4254-2/22502 I
08.08.2017

Unser Zeichen
IC4-3607-5-5

München
27.09.2017

**Schriftliche Anfrage des Herrn Abgeordneten Markus Rinderspacher vom
07.08.2017 betreffend Fahrradunfälle in Bayern**

Sehr geehrte Frau Landtagspräsidentin,

die Schriftliche Anfrage beantworte ich im Einvernehmen mit dem Staatsministeri-
um für Bildung und Kultus, Wissenschaft und Kunst wie folgt:

zu 1.1:

*Wie viele Unfälle an denen Radfahrer beteiligt waren, haben sich seit 2012 in
Bayern ereignet (bitte pro Jahr/Regierungsbezirk/Landkreis/kreisfreie Stadt auflis-
ten, jeweils innerhalb und außerhalb geschlossener Ortschaften)?*

zu 1.2:

*Wie viele Unfälle wurden seitdem davon prozentual durch Radfahrer bzw. durch
andere Verkehrsteilnehmer verursacht (bitte pro
Jahr/Regierungsbezirk/Landkreis/kreisfreie Stadt auflisten, Verkehrsteilnehmer
jeweils innerhalb und außerhalb geschlossener Ortschaften)??*

zu 1.3:

Bei wie vielen Unfällen, an denen Radfahrer beteiligt waren, kam es seitdem zu Personenschäden mit Todesfolge, waren Leichtverletzte und/oder Schwerverletzte zu beklagen (bitte pro Jahr/Regierungsbezirk/Landkreis/kreisfreie Stadt auflisten, jeweils innerhalb und außerhalb geschlossener Ortschaften)?

Die Fragen 1.1 bis 1.3 werden zusammen beantwortet. Die Unfälle mit beteiligten Radfahrern entwickelten sich seit 2012 in Bayern und den Regierungsbezirken wie folgt:

Bayern	2012	2013	2014	2015	2016
Rad-VU	13.935	13.575	14.540	15.405	16.057
Verursacher Radfahrer	61,4%	61,0%	62,4%	63,0%	65,4%
Getötete Radfahrer	74	62	76	81	68
Verletzte Radfahrer	12.688	12.360	13.158	14.039	14.687

Oberbayern	2012	2013	2014	2015	2016
Rad-VU	6.189	6.101	6.565	6.819	7.204
Verursacher Radfahrer	60,7%	61,1%	63,2%	62,0%	64,7%
Getötete Radfahrer	27	20	28	28	30
Verletzte Radfahrer	5.634	5.535	5.933	6.191	6.404

Niederbayern	2012	2013	2014	2015	2016
Rad-VU	946	950	918	1.064	1.168
Verursacher Radfahrer	64,1%	66,6%	64,7%	67,6%	72,1%
Getötete Radfahrer	3	7	7	10	10
Verletzte Radfahrer	884	884	860	993	1.103
Oberpfalz	2012	2013	2014	2015	2016

Rad-VU	904	880	871	947	922
Verursacher Radfahrer	62,1%	60,7%	62,9%	65,2%	65,2%
Getötete Rad- fahrer	7	6	5	5	8
Verletzte Rad- fahrer	809	806	774	873	831

Oberfranken	2012	2013	2014	2015	2016
Rad-VU	757	721	871	913	1.004
Verursacher Radfahrer	62,7%	64,5%	65,4%	66,3%	68,7%
Getötete Rad- fahrer	3	6	5	9	1
Verletzte Rad- fahrer	674	655	771	828	890

Mittelfranken	2012	2013	2014	2015	2016
Rad-VU	1.833	1.701	1.884	1.941	2.031
Verursacher Radfahrer	64,8%	61,0%	62,2%	63,6%	66,9%
Getötete Rad- fahrer	7	8	8	11	2
Verletzte Rad- fahrer	1.673	1.534	1.706	1.745	1.880

Unterfranken	2012	2013	2014	2015	2016
Rad-VU	972	909	888	974	1.101
Verursacher Radfahrer	64,1%	64,1%	67,0%	65,8%	69,8%
Getötete Rad- fahrer	8	6	5	4	5
Verletzte Rad- fahrer	862	834	790	883	989

Schwaben	2012	2013	2014	2015	2016
Rad-VU	2.334	2.313	2.543	2.747	2.807
Verursacher Radfahrer	67,9%	66,4%	66,8%	69,5%	70,1%
Getötete Rad- fahrer	19	9	18	14	12
Verletzte Rad- fahrer	2.152	2.112	2.324	2.526	2.590

Von einer Unterscheidung der Verletzten nach Leicht- und Schwerverletzten im Zusammenhang mit Radunfällen, einer Aufschlüsselung nach Landkreisen/kreisfreien Städten sowie nach innerorts/außerorts wurde wegen des hohen Aufwands abgesehen.

zu 2.1:

Wie viele Fahrradunfälle ereigneten sich seit 2012 auf Radwegen, bei denen eine Benutzungspflicht besteht, sowie auf Radwegen bei denen keine Benutzungspflicht besteht?

Die statistische Erfassung von Fahrradunfällen auf Radwegen, bei denen eine Benutzungspflicht bestand, wurde erst 2016 eingeführt. Eine Aussage ist deshalb erst ab dem Jahr 2016 möglich, in dem sich 818 Fahrradunfälle auf Radwegen mit Benutzungspflicht ereigneten.

zu 2.2:

Inwieweit trägt einerseits die Aufhebung, andererseits die Beibehaltung der Benutzungspflicht von Radwegen durch die Kommunen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei?

Die Anordnung der Radwegbenutzungspflicht erfolgt immer aufgrund einer Einzelfallprüfung. Aufgrund örtlicher Umstände kann es im Einzelfall für Radfahrer sicherer sein, auf der Fahrbahn mitzufahren, da sie dort besser vom übrigen Fahrverkehr wahrgenommen werden. Bei hohem Verkehrsaufkommen und/oder hohen Fahrgeschwindigkeiten kann aber auch die Verpflichtung, einen z. B. abgetrennten Radweg zu benutzen, zu einer höheren Verkehrssicherheit führen.

zu 2.3:

Wie hoch liegt der Anteil der Radfahrunfälle an der Gesamtzahl der Verkehrsunfälle verglichen mit dem Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehr?

Im Jahr 2016 betrug der Anteil der Radunfälle an der Gesamtzahl der Unfälle 10,1 % (16.057 Radunfälle bei 158.824 Unfällen ohne Kleinunfälle). Landesweit hat Bayern einen Radverkehrsanteil von 10,5 % am Gesamtverkehrsaufkommen bezogen auf die Zahl der Wege (Mobilität in Deutschland, 2008 [aktuell veröffentlichter Stand]). In Städten liegt der Radverkehrsanteil oft höher (ca. 20 %).

zu 3.1:

An wie vielen Unfällen seit 2012 waren sogenannte Pedelecs bzw Elektroräder beteiligt?

2012: 208 Unfälle

2013: 306 Unfälle

2014: 371 Unfälle

2015: 488 Unfälle

2016: 758 Unfälle

zu 3.2:

Liegen der Staatsregierung Erkenntnisse vor, inwieweit für Nutzer von Pedelecs bzw Elektrorädern ein erhöhtes Unfallrisiko besteht?

Der Anstieg der Unfallzahlen bei elektrisch betriebenen Fahrrädern könnte mit dem stetig wachsenden Bestand sowie der intensiveren Benutzung hinsichtlich zurückgelegter Distanzen und Nutzungshäufigkeit zusammenhängen. Ganz allgemein ist davon auszugehen, dass viele Fahrerinnen und Fahrer am Anfang noch ungeübt im Umgang mit der elektrischen Unterstützung und den höheren Geschwindigkeiten sind. Auch die anderen Verkehrsteilnehmer tun sich häufig schwer, die Geschwindigkeit von Pedelec-fahrern richtig einzuschätzen. Die Staatsregierung unterstützt daher ein Projekt der Landesverkehrswacht Bayern zur Handhabung und zum sicheren Umgang mit Pedelecs. Dies wird fortgeführt. Im Rahmen der Verkehrssicherheitsarbeit wird verstärkt auf die Pedelecs-Thematik eingegangen werden.

zu 3.3:

Sieht die Staatsregierung die Notwendigkeit, mit Blick auf Pedelecs und Elektroräder neue Regulative zur verbesserten Verkehrssicherheit einzuführen?

Nein.

zu 4.1:

Inwieweit unterstützt die Staatsregierung Maßnahmen zur Verkehrserziehung von Radfahrern, um Unfälle zu vermeiden?

Im Radverkehrsprogramm Bayern 2025, das im Februar 2017 verabschiedet wurde, sind die Verkehrssicherheit und die Mobilitäts- und Verkehrserziehung jeweils eigene Themenschwerpunkte und eigene Handlungsfelder. Die Staatsregierung hat dabei folgende Ziele:

- die Unfallzahlen mit Radfahrerbeteiligung deutlich zu senken
- ein entspanntes Miteinander von Fahrradfahrern, Fußgängern und motorisierten Fahrern erreichen
- allen Kindern und Jugendlichen eine fundierte Fahrradausbildung und Informationen zu Verkehrssicherheitsthemen zukommen zu lassen
- nicht deutsch sprechende Personen und Flüchtlinge möglichst schnell mit den deutschen Verkehrsregeln vertraut zu machen.

Dabei stützt sich die Staatsregierung auf die Arbeit der Zentralstelle für Verkehrssicherheit der Staatsbauverwaltung (ZVS), die alle polizeilich erfassten Verkehrsunfälle in Bayern analysiert und daraus digitale Unfallkarten entwickelt, sowie auf die Arbeit der Unfallkommissionen, die sich aus Vertretern der Polizeidienststellen, der Verkehrsbehörden und der Staatlichen Bauämter zusammensetzen und deren Aufgabe es ist, die Unfälle zu analysieren und geeignete Abhilfemaßnahmen vorzuschlagen. In allen Phasen der Planung von Baumaßnahmen überprüfen besonders geschulte und zertifizierte Verkehrssicherheitsexperten eventuelle Sicherheitsdefizite (Sicherheitsaudit).

Das bayerische Verkehrssicherheitsprogramm 2020 „Bayern mobil – sicher ans Ziel“ setzt auch bei den Fahrradfahrern einen Schwerpunkt. Ein wichtiger Aspekt ist dabei z. B. das „Sehen und Gesehen werden“ – Beleuchtung, reflektierende

Kleidung, Blickkontakt. Zudem sind Kampagnen für ein Miteinander im Verkehr geplant, um den Verkehrsteilnehmern bewusst zu machen, dass gegenseitige Rücksichtnahme im Verkehr das „Oberste Gebot“ ist (§ 1 Absatz 1 StVO: „Die Teilnahme am Straßenverkehr erfordert ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht.“). Die Staatsregierung unterstützt z. B. Projekte und Initiativen wie die Aktion „Gscheid radln – aufeinander achten“ des Polizeipräsidiums München. In einer zweiwöchigen Schwerpunktaktion wird hier in einem ausgewogenen Verhältnis von Verkehrsaufklärung, Verkehrsüberwachung und Öffentlichkeitsarbeit auf ein „Miteinander im Verkehr“ und eine weitere Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Menschen im Ballungsraum hingewirkt. Zudem werden die Erfahrungen der Polizeistreifen auf dem Fahrrad ausgewertet, die in den letzten Jahren von einigen Polizeipräsidien eingesetzt wurden, mit dem Ziel, die Fahrradstreifen ggf. zu verstärken. Zudem ist geplant, Spots und Filme zu verschiedenen Themen der Verkehrssicherheit zu produzieren.

Bei der Verkehrs- und Mobilitätserziehung wird die bewährte Praxis, Kinder in der Grundschule mit dem Fahrrad vertraut zu machen und auf eine erfolgreiche Fahrradprüfung vorzubereiten, fortgeführt. Nach dem LehrplanPLUS zielt die „Verkehrserziehung [...] auf die Befähigung der Schülerinnen und Schüler zu einer sicheren Teilhabe am Verkehr sowie zu selbstverantwortlicher und altersgerechter Mobilität. Sie schulen ihre motorischen Fähigkeiten sowie ihr antizipatorisches Wahrnehmungs- und Reaktionsvermögen, um als Fußgänger, Radfahrer, Mitfahrer und Benutzer motorisierter Fahrzeuge sowie öffentlicher Verkehrsmittel gefahrenbewusst und verantwortungsvoll zu reagieren.“ In den Lehrplänen der weiterführenden Schulen ist Verkehrserziehung als Bildungs- und Erziehungsziel ebenfalls verbindlich festgeschrieben. An vielen Schulen tragen individuelle Radschulwegpläne oder eine Teilnahme an bewährten Aktionen wie z. B. dem ADAC-Fahrradturnier zur Verkehrssicherheit der Schülerinnen und Schüler bei. Im Sekundarbereich I, in dem die Schülerinnen und Schüler in erheblichem Umfang am Straßenverkehr teilnehmen, wird das Fahrrad als gesundheitsförderndes und umweltbewusstes Fortbewegungsmittel thematisiert. Die Homepage des „Seminar Bayern für Verkehrs- und Sicherheitserziehung“ bietet den Schulen umfangreiche Informationen zu verschiedenen Programmen (www.seminarbayern.alp.dillingen.de). Zudem werden von einzelnen Schulen durchgeführte Projekte zum Radverkehr verstärkt bekannt gemacht, damit sie Nachahmer finden.

Flüchtlinge nehmen überwiegend als Fußgänger und Radfahrer am Straßenverkehr teil. Häufig kennen sie die deutschen Verkehrsregeln nicht oder nur rudimentär. Viele sind auch mit der deutschen Sprache noch nicht vertraut. Deshalb hat die Staatsregierung eine leicht verständliche Broschüre entwickelt, die die wichtigsten Regeln für eine sichere Teilnahme als Radfahrer am Verkehr bildbasiert und fast ohne Worte vermittelt.

zu 4.2:

In welchem Maße führt die bayerische Polizei Kontrollen durch, um regelwidriges Verhalten von Radfahrern zu ahnden?

Normierte und deshalb ständige Aufgabe der Polizei ist es, Gefahren für die öffentliche Sicherheit und Ordnung abzuwehren sowie Straftaten und Ordnungswidrigkeiten zu verfolgen. Dies gilt auch für die Verkehrssicherheitsarbeit u. a. im Bereich des verkehrs- und verkehrsunfallgefährdenden Radfahrens, beispielsweise in Form von Rotlichtverstößen, Fahren entgegen der Einbahnstraße sowie Fahren auf dem Gehweg. Der ganzheitliche Bekämpfungsansatz sieht dabei vor, Verkehrsverstöße im Rahmen des täglichen Dienstbetriebs als auch im Rahmen von polizeilichen Schwerpunkteinsätzen zu bekämpfen. Die polizeiliche Verkehrsüberwachung setzt insbesondere dort an, wo andere Verkehrsteilnehmer, oftmals gerade Kinder, ältere Menschen und Behinderte, am stärksten durch Disziplinlosigkeit von Radfahrern betroffen sind. Bei der Verfolgung und Ahndung von Verkehrsverstößen werden grundsätzlich die Regelsätze des Bußgeldkatalogs voll ausgeschöpft, der Betroffene nach Möglichkeit sofort angehalten und über sein Fehlverhalten belehrt. Zudem wird der in § 48 StVO geregelte Verkehrsunterricht bei allen gravierenden Verstößen als Regelmaßnahme angewandt. Im Übrigen kontrolliert die Bayerische Polizei im Rahmen der Verkehrskontrollen auch den technischen Zustand bzw. die vorgeschriebene Ausrüstung der Fahrräder.

Die Anzahl von polizeilichen Kontrollen zur Ahndung und regelwidriges Verhalten von Radfahrern wird statistisch nicht erfasst.

zu 4.3:

Inwieweit fördert die Staatsregierung die Einführung elektronischer Warnsysteme an Kreuzungen, um Abbiegeunfälle mit Radfahrern im „toten Winkel“ zu vermeiden?

Elektronische Warnsysteme, die an Kreuzungen angebracht werden, sind nicht bekannt.

Abbiegeassistenten für Fahrzeuge (Blind Spot Assist) sind nach hiesigen Kenntnissen zwischenzeitlich im Markt erhältlich, technische Regularien dazu bestehen aber noch nicht, da zum Zeitpunkt der Veröffentlichung der EU Verordnung 661/2009 zur allgemeinen Sicherheit von Fahrzeugen die Systeme noch nicht ausgereift genug waren, um diese bereits in den Vorschriften festzuhalten. Da hier EU-Recht betroffen ist, liegt die Zuständigkeit beim Bund. Aufgrund des großen Potentials von Abbiegeassistenten, Unfälle mit erheblichen Folgen zu verhindern, wird die Staatsregierung die Einführung von Abbiegeassistenten unterstützen.

zu 5.1:

Wie schätzt die Staatsregierung die Einführung einer Helmpflicht im Hinblick auf die Erhöhung der Verkehrssicherheit bei Radfahrern ein?

Für Radfahrer, auch für Rad fahrende Kinder und Jugendliche, hat der Gesetzgeber bislang auf normierte Regelungen zur Helmpflicht in Gesetzen und Verordnungen verzichtet. Zwar gilt grundsätzlich, dass alles, was schützt, sinnvoll ist. Ein Helm kann bei einem Unfall das Risiko von Kopfverletzungen verringern. Gerade bei Kindern, die noch über wenig Erfahrung und Sicherheit bei der Verkehrsteilnahme verfügen und deren entwicklungsbedingtes Verletzungsrisiko besonders hoch ist, ist der Helm wichtig.

Eine freiwillige Vorbildfunktion von Erwachsenen ist sinnvoll und nachhaltig, ebenso wie die Gewöhnung an einen Helm von Kindheit an. Radfahrerinnen und Radfahrer sollten den Helm aus Überzeugung und des Vorbildes wegen aufsetzen.

Eine Helmpflicht könnte in der Öffentlichkeit als falsches Signal gewertet werden. Sie könnte das Radfahren unattraktiver machen und vom spontanen Gebrauch des Fahrrads für kurze Strecken abhalten. Der positive Trend zum Fahrradfahren soll nicht aufgehalten werden. Radfahren soll gefördert werden. Daher setzt die Staatsregierung auf verstärkte Aufklärung statt Helmpflicht, um die freiwillige Helmnutzung in den nächsten Jahren voranzubringen.

zu 5.2:

Was sind mit Blick auf den Radverkehr die dominierenden Unfallszenarien?

Hauptunfallursachen sind Vorfahrtsmissachtungen und Fehler beim Abbiegen und Wenden.

Auf Seiten der Radfahrer kommt es vorrangig zu Fehlern bei der Straßenbenutzung, also z. B. Gehwegfahrer, Radfahren entgegen der Fahrtrichtung usw.

zu 5.3:

Mit welchen Maßnahmen lässt sich die Verkehrssicherheit im Radverkehr aus Sicht der Staatsregierung erhöhen?

Siehe Antwort zu Frage 4.1 und 4.3.

zu 6.:

Welche Kenntnisse liegen der Staatsregierung über Radfahrunfälle unter Alkoholeinfluss seit 2012 vor?

Die Zahl der Radfahrunfälle unter Alkoholeinfluss gestaltet sich seit 2012 wie folgt:

2012: 617

2013: 560

2014: 597

2015: 616

2016: 672

zu 7.1:

Mit Mitteln in welcher Höhe fördert die Staatsregierung grundsätzlich den Radwegebau?

zu 7.2:

Wie hoch waren die Haushaltsmittel des Freistaats Bayern für den Radwegebau seit 2012?

Wegen des Sachzusammenhangs werden die Fragen 7.1 und 7.2 gemeinsam beantwortet.

Wir verweisen auf die Antwort zu den Fragen 6 und 7 der Schriftlichen Anfrage der Frau Abgeordneten Christine Kamm und des Herrn Abgeordneten Markus Ganse-
rer vom 23.03.2017 auf der Drs. 17/15021.

zu 7.3:

Welche konkreten Radwegmaßnahmen in den bayerischen Regionen fördert die Staatsregierung bis 2020?

Die vom Freistaat Bayern für den nachträglichen Anbau von Radwegen an Staatsstraßen vorgesehenen Projekte sind im Radwegeprogramm 2015-2019 enthalten. Das Programm ist im Internet veröffentlicht und kann unter http://www.innenministerium.bayern.de/assets/stmi/vum/fussundradverkehr/iid3_radwegprogramm.pdf abgerufen werden.

Darüber hinaus werden auch im Rahmen von Ausbau- und Erhaltungsmaßnahmen bei Straßen Radwege neu gebaut oder baulich verbessert. Eine Auflistung dieser Vorhaben ist nicht möglich, da die Umsetzung von der Höhe der verfügbaren Haushaltsmittel und der vielfach noch zu schaffenden planungsrechtlichen Voraussetzungen abhängig ist.

Kommunale Baulastträger melden die aus dem Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz und dem Sonderbaulastprogramm (Art. 13f FAG) zu fördernden Vorhaben jeweils zum 1. September für Baubeginne im Folgejahr an. Welche Projekte in die Förderprogramme aufgenommen werden können, ist abhängig von den verfügbaren Haushaltsmitteln.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Gerhard Eck
Staatssekretär