

## Pressemitteilung

---

22. November 2017

### Radfahrer oft Schuld an Unfällen? (MZ vom 17.11.2017)



Mehr Sicherheit durch Tempo 30; August-Bebel Str. in Halle

Zu diesem Schluss kommt jedenfalls die MZ aufgrund der Antwort der Landesregierung auf eine Anfrage der Fraktion Bündnis 90/ Grüne im Landtag (<http://www.landtag.sachsen-anhalt.de/suche/?q=Unfallursachen+in+Halle>) zu den Unfallzahlen von Radfahrern in Halle (Saale). Müssen Radfahrer also nur besser erzogen werden und schon ist das Problem gelöst?

Schaut man sich Daten näher an, ergeben sich andere Schlüsse und es stellen sich eine Reihe von weiteren Fragen. Es bleibt z. B. unverständlich warum nicht, wie angefragt, straßen- oder straßenabschnittsbezogen ausgewertet werden konnte. Datenbanken lassen sich in der Regel auf Knopfdruck nach verschiedensten Merkmalen sortieren. Die Verhältnisse in den einzelnen Straßen und bei langen Straßen an einzelnen Straßenabschnitten sind aber sehr unterschiedlich, so

## Pressemitteilung

---

dass keine konkreten Schlüsse zu Verbesserungsmöglichkeiten an der Infrastruktur oder der Prüfung verkehrsrechtlichen Anordnungen aus der aggregierten Aufstellung von Unfallursachen abgeleitet werden können.

Die Polizei hatte am Rd. Tisch Radverkehr derartige straßenbezogenen Zahlen in aggregierter Form vorgestellt. Besonders hohe Unfalldichten hatten sich z. B. in der Geiststraße und er Ludwig-Wucherer Str. gezeigt. Wie die zustande kommen beantwortet die Landtagsanfrage eben nicht. Das Wissen um die Unfallspezifika an konkreten Unfallorte könnte Hinweise für die Tempo 30 Diskussion und die Debatte um Benutzungspflichten für Radwege liefern, aber auch für alle zukünftigen Straßenplanungen könnten wertvolle Einsichten gewonnen werden.

Die vorliegenden Statistikdaten aus der kleinen Landtagsanfrage sind aber auch ansonsten nur sehr bedingt aussagekräftig.

Bei den Beteiligten an Unfällen wird nicht zwischen anderen Radfahrern, Fußgängern, Straßenbahnen, Kfz oder LKW unterschieden. In der Antwort fehlt schon schlicht eine Legende so wird z. B. bei den Ursachen auf eine Position 29 verwiesenen, diese wird dann aber überhaupt nicht definiert. Gerne wüsste man auch, wie sich die größte Unfallursache bei den Alleinunfällen (Antwort unter 4.) "anderer Fehler" definiert.

Betrachtet man z. B. die Stürze in Straßenbahnrrillen, die in Halle immer wieder zu beobachten sind, stellt sich auch die Frage, ob man derartige Unfälle, vor allem den Radfahrern anlasten kann. Normalerweise stehen die Betroffenen wieder auf, haben eine Beule oder ein blutiges Knie und fahren weiter. Wenn sie doch erfasst werden, sind sie Hauptverursacher und formal selbst schuld. Wie aber ist es zu sehen, wenn die Stadt eine riskante und eben nicht fehlertolerante Radverkehrsinfrastruktur errichtet, bei der Radfahrer gezwungen werden täglich kleine Fahrkunststücke abliefern zu müssen, um im spitzen Winkel Schienen queren zu müssen? Davon gibt es einige Stellen in Halle, z. B. am neugebauten Steintor, am Riebeckplatz, in der Richard-Wagner Str., Seebener Straße und andere. Besonders bei Nässe sind das potentielle Unfallstellen.

## Pressemitteilung

---

Wenn Radfahrer dann noch von einem folgenden PKW angefahren werden, kommt es zu einem Unfall mit mehr als einem Beteiligten und wieder ist der Radfahrer Hauptverursacher. Eigentlich sieht das Regelwerk, die ERA 2010, in Straßen mit engen Abstand zwischen Schienenrille und Bordsteinkante Tempo 30 vor, da dadurch die Bremswege für nachfolgende Kfz halbiert werden. Gut ist es, wenn jetzt vor KiTas, Schulen und Altersheimen konsequent Tempo 30 angeordnet wird. Aber Tempo 30 ist in Straßen mit integrierten Schienen bisher die Ausnahme in Halle. Ein Beispiel ist die Bernburger Straße, eine vielfältig genutzte Geschäfts- Kneipen- und Wohnstraße, mit hohen Frequenzen von Fußgängern und Radfahrern und mit Parkständen auf beiden Seiten. In der Fahrbahn liegen Schienen. Fußgänger queren die Straße, Radfahrer werden häufig ohne den erforderlichen Sicherheitsabstand vom mindestens 1,50 überholt. Tempo 30 hätte u. U. auch den tödlichen Unfall von Otto Möhwald (MZ vom 18.11.2017) im vergangenen Jahr verhindern können.

Es gibt sogar Straßen wie die Seebener Str. in denen noch, obwohl Sicherheitsregeln vorsehen, dass mindestens 1,30 m Raum zwischen Schienenrille und Borsteinkante verbleiben sollen; das Parken auf der Fahrbahn erlaubt wird. Radfahrer müssen dort entweder die Schiene queren müssen oder gefährlich nah an Autotüren vorbeifahren müssen. Fahren sie vor den Autotüren entlang bekommen sie u. U. noch eine Mitschuld, weil sie nicht den erforderlichen Sicherheitsabstand vom mindestens einem Meter zu den Autotüren eingehalten haben. Laut Statistik haben 44 schuldhafte Radfahrer keinen genügenden Sicherheitsabstand eingehalten. Viele Radwege verfügen über keine Sicherheitsabstände zu den Parkständen. Bei 125 Unfällen wird ein verkehrswidriges Verhalten von Unfallgegnern gegenüber Radfahrern verzeichnet.

Zieht man die Alleinunfälle von allen von Radfahrern verursachten Unfällen ab, d. h. 1706 - 427 = 1279, dann sind Radfahrer bei 45% aller Unfälle mit mehr als einem Beteiligten Hauptverursacher. Die anderen Beteiligten, wie der motorisierter Individualverkehr (MIV) oder die Fußgänger verschuldeten 1580 Unfälle, d. h. waren zu 55% Hauptverursacher. Das wäre eine im Bundesdurchschnitt vergleichsweise hohe Quote, dort sind wohl die MIV zu 75 % Hauptverursacher

## Pressemitteilung

---

(siehe z. B. <https://www.adfc-bayern.de/print/news/article/schuld-hat-selten-der-radfahrer/>) von Unfällen mit Radfahrern.

Jedenfalls hätte die MZ auch titeln können: „Autofahrer meist schuld bei Unfällen mit Radfahrern“

Über besondere Ursachen für diese abweichenden Quoten kann man jenseits der statistischen Unklarheiten nur spekulieren. Die Schienenrillen und sind eine Besonderheit, die vielen separaten Gleistrassen sind eine weitere. Eine weitere Spezifika in Halle sind der bundesweit vergleichsweise hohe Anteil an Kopfsteinpflasterstraßen. Dadurch sind viele sonst gern genutzte Nebenstrecken in Anliegerstraßen in Halle kaum befahrbar bzw. das Fahren auf Fußwegen mit meist besseren Oberflächen ist stark ausgeprägt. Das führt dann, neben den Konflikten mit Fußgängern, beim Einfahren in den fließenden Verkehr, an Ein- und Ausfahrten oder bei Queren aus Parklücken heraus zu besonderen Problemen.

Die Straßenquerschnitte in Halle sind relativ eng, zwischen parkenden Kfz, Freisitzen, schmalen Fußwegen, Straßenbahnschienen (Halle hat außerordentlich große Fußgängeranteile) bleibt nur wenig Platz, es geht eng zu und ist unübersichtlich. Die Ausfahrten, auch eine zentrale Unfallursache, liegen ohne ausreichende Sichtbeziehungen nah an vielen Radwegen. 437 Unfälle entstanden allein beim Einfahren in den fließenden Verkehr.

In 247 Fällen ist die verbotswidrige Nutzung von Verkehrsanlagen, mitunter das Fahren auf der falschen Seite, die wichtigste Unfallursache. Die vielen separaten Gleistrassen zur Beschleunigung des SPNV führen dazu, dass überall dort wo Platz vorhanden ist, separate Gleistrassen angelegt werden. Es ist bekannt, dass die Umwegetoleranz von Fußgängern und Radfahrern begrenzt ist und bei Nichtbeachtung durch fehlende Querungsstellen zum Fahren auf der falschen Seite führt, der Hauptunfallursache bei von Radfahrern verschuldeten Unfällen. Oder derartige Gleistrassen werden gefährlich gequert. Um Unfallrisiken zu reduzieren, fordert der ADFC deshalb auch eine ausreichende Anzahl an Querungsstellen an Straßen wie dem Böllberger Weg oder der

## Pressemitteilung

---

Merseburger Straße.

Der ADFC in Halle bemängelt immer wieder gefährliche und unverständliche ( d. h. von Radfahrern diskriminierend empfundene) Regelungen und Ampelschaltungen ohne das es zu Korrekturen kommt (siehe z. B. <https://www.mz-web.de/halle-saale/verkehr-in-halle-wie-gefaehrlich-ist-das-reileck--26295516>). Dafür, wie auch für einfache Markierungen (in vielen Städten werden unfallträchtige Radstreifen im Kreuzungsbereiche wie zwischen der Berliner Straße und der Gudrun-Gösecke Str. rot eingefärbt), sei kein Geld da. Die Wegeführung an Baustellen ist häufig unübersichtlich, Umleitungen für Radfahrer sind nicht ausgeschildert, es müssen wie aktuell an der Baustelle in der Merseburger Straße riesige Umwege gemacht werden oder es soll geschoben werden.

Die vorliegende Unfallstatistik enthält keine Angaben zur Altersstruktur der Unfallbeteiligten. Die landesweite Statistik zeigt aber auf, dass der Anteil der über 65 jährigen an den getöteten Radfahrer, überproportional zu ihrem Anteil an der Bevölkerung, steigt. Es gibt für diese Gruppe in Halle überhaupt kein Angebot an mobilitätsbildenden Kursen. Dringend erforderlich wäre aber die kommunale Unterstützung (auch der Schulen) durch einen hauptamtlichen Verkehrspädagogen. Das hat Landesgeschäftsführer der Verkehrswacht den Kommunen in einer Anhörung im Landtag im Zusammenhang mit den auch bundesweit überdurchschnittlichen Kinderunfallquoten in Halle und anderen Kommunen in Sachsen-Anhalt vorgeschlagen (<http://adfc-sachsen-anhalt.de/2013/12/stellungnahme-des-adfc-halle-zum-bericht-der-stadtverwaltung-zur-verbesserung-der-verkehrssicherheit-von-kindern-vom-03-sept-2013/>). Die ehrenamtlichen Verkehrswachten können dies nicht allein leisten.

Aber auch Kfz Führer müssen dringend zusätzlich geschult werden. Viele wissen nicht das beim Überholen von Radfahrern ein Sicherheitsabstand von mindestens 1,50 m einzuhalten ist und beim Rechtsabbiegen der Schulterblick unerlässlich ist. Viele gefährden Radfahrer durch das alltägliche Zuparken von Radwegen. Anderen ist nicht bewusst, dass laut Straßenverkehrsordnung Fahrzeuge und dazu rechnen auch Fahrräder in der Regel die Fahrbahn zu nutzen haben.

## Pressemitteilung

---

Umso mehr wäre es wichtig bei Sanierungen und Umbaumaßnahmen konsequent auf Verkehrssicherheit zu achten. Aber diese spielt bisher nicht die höchste Priorität. Es werden immer wieder Radverkehrsanlagen mit fehlenden Sichtbeziehungen zu Ein- /Ausfahrten, gemeinsamen Fuß-Radwegen, die Konflikte mit Fußgängern verursachen, Masten mitten auf dem Radweg, fragwürdigen Führungen an Querungsstellen usw. auch bei neu errichteten Verkehrsanlagen gebaut. Moderne Führungsformen, wie der aufgeweitete Radaufstellstreifen, der es ermöglicht den Radverkehr bei Ampeln Radfahrer vor dem MIV einzuordnen, bleiben unberücksichtigt.

Helfen könnte hier ein Sicherheitsmanagement Straßenverkehrsinfrastruktur: Die EU-Kommission hat bereits am 19. November 2008 die Richtlinie 2008/96/EG über ein Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur veröffentlicht, um die Sicherheitsreserven zu nutzen, die ein Sicherheitsmanagement im Bereich der Straßeninfrastruktur bietet. Mit der EU-Richtlinie werden die Einführung und Durchführung von Verfahren für Folgenabschätzungen hinsichtlich der Straßenverkehrssicherheit, Straßenverkehrssicherheitsaudits, das Sicherheitsmanagement des Straßennetzes und Sicherheitsüberprüfungen durch die Mitgliedstaaten vorgeschrieben. Die Richtlinie gilt für in Planung, im Bau oder in Betrieb befindliche Straßen und wurde vom Bund Ende 2010 übernommen und für Sachsen-Anhalt für das Straßennetz in der Zuständigkeit des Landes eingeführt (siehe Schreiben unter <http://adfc-sachsen-anhalt.de/2014/04/adfc-sachsen-anhalt-ist-traeger-oeffentlicher-belange-toeb/#more-7224>).

Bei Straßenplanungen in Halle erfolgt eine derartige Sicherheitsbetrachtung bisher nicht. Es gibt bisher in Halle auch keine Evaluation von Straßenbaumaßnahmen, wie es die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen eigentlich vorsehen. Hierfür bräuchte man wiederum eine straßen- bzw. straßenabschnittsbezogene Unfallstatistik. Dann könnte man wenigstens aus seinen Fehlern lernen, sonst besteht die Gefahr sie immer wieder zu reproduzieren.

Volker Preibisch  
für den ADFC Halle (Saale)



## Pressemitteilung

---

### Über den ADFC

Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club e.V. (ADFC) ist mit mehr als 160.000 Mitgliedern die größte Interessenvertretung der Radfahrerinnen und Radfahrer in Deutschland und weltweit. Er berät in allen Fragen rund ums Fahrrad: Recht, Technik und Tourismus. Politisch engagiert sich der ADFC auf regionaler, nationaler und internationaler Ebene für die konsequente Förderung des Radverkehrs.

### Kontakt

Volker Preibisch

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC)

Regionalverband Halle (Saale), Reformhaus, Große Klausstraße 11, 06108 Halle (Saale),

Telefon: 0345-6824078

E-Mail: [info@adfc-halle.de](mailto:info@adfc-halle.de)

Internet: <http://adfc-sachsen-anhalt.de/thema/regional/halle-saale/> und [www.adfc-halle.de](http://www.adfc-halle.de)