

Respekt durch Rücksicht - Schwerpunktwochen Radverkehr in der Landeshauptstadt Dresden

Anlage

Allgemeine Lage

Das Verkehrsunfallgeschehen innerhalb der Stadt Dresden ist im Längsschnitt seit dem Jahr 2010 durchschnittlich leicht rückläufig und erreichte im Jahr 2018 seinen niedrigsten Stand mit 14244 Verkehrsunfällen (VKU). Dagegen sind im Betrachtungszeitraum die VKU mit Personenschaden trotz wellenförmiger Bewegungen auf einem konstant hohen Niveau und erreichten im Jahr 2018 einen Wert von 2281 VKU. Innerhalb der letzten neun Jahre wurden durchschnittlich rund acht Personen jährlich im Straßenverkehr getötet. Die Verkehrslage in Dresden ist aufgrund der begrenzten Infrastruktur, die den unterschiedlichen Verkehrsarten zur Verfügung steht, von einer zunehmenden Verkehrsdichte gekennzeichnet. Eine räumliche Trennung der Verkehrsarten ist nur bedingt möglich, sodass maßgeblich Mischverkehr auf den Straßen vorherrscht.

Besondere Lage

Verkehrsunfallgeschehen Radverkehr Dresden

Der Radverkehr und damit auch das Unfallgeschehen haben insbesondere im städtischen Bereich in den letzten Jahren deutlich zugenommen. Der Anteil des Radverkehrs in der Stadt Dresden beträgt gegenwärtig zwischen 13 und 15 Prozent. Die VKU im Radverkehr stiegen entgegen der allgemeinen Unfallentwicklung stetig an. Verzeichneten wir im Jahr 2010 noch einen Anteil von rund 6,7 Prozent (1063 VKU) an Unfällen unter Radverkehrsbeteiligung am Gesamtunfallaufkommen, so wurde im Jahr 2018 mit 10,2 Prozent (1446 VKU) der bisher höchste Anteil seit Erfassung registriert. Das entspricht einem Anstieg der Verkehrsunfälle in diesem Bereich um 36 Prozent seit dem Jahr 2010. Die tatsächliche Brisanz verdeutlicht sich jedoch an der Tatsache, dass allein durch den benannten Anteil über die Hälfte aller Verkehrsunfälle mit Personenschaden vereinnahmt werden (52,0 Prozent). Mit 1276 Personen im Jahr 2018 stieg der Anteil an Verunglückten seit dem Jahr 2010 (859 Personen) um 48 Prozent. Allein im letzten Jahr musste im Vergleich zum Vorjahr ein Anstieg an Verunglückten um über 15 Prozent (167 Personen) registriert werden. Im Jahr 2018 wurden durch das Unfallgeschehen eine Person getötet, 192 Personen schwer- und 1083 Personen leichtverletzt. Die konstant hohe Gesamtzahl an VKU mit Personenschaden in Dresden ist in den letzten Jahren statistisch maßgeblich auf den kontinuierlichen Anstieg an VKU mit Personenschaden unter Beteiligung des Radverkehrs zurückzuführen. Lag der Anteil an Verunglückten bei VKU unter Beteiligung des Radverkehrs im Vergleich zur Gesamtzahl an Verunglückten aller VKU im Jahr 2010 noch bei rund 34 Prozent, musste im Jahr 2018 ein Anteil von rund 48 Prozent in Dresden verzeichnet werden.

Unfallursachen im Radverkehr Dresden

Als Hauptunfallverursacher bei Verkehrsunfällen unter Beteiligung des Radverkehrs kam zu über zwei Dritteln der Kraftfahrzeugführer statistisch zum Tragen. Hierbei sind insbesondere

Fehler beim Abbiegen, beim An- und Einfahren, die Missachtung der Lichtzeichenanlage, aber auch das regelkonforme Ein- und Aussteigen aus Fahrzeugen von besonderer Bedeutung. Allerdings ist dem Radfahrer nicht selten eine Teilverursachung zuzuschreiben, sodass bei angepasster Fahr- und Verhaltensweise Verkehrsunfälle vermeidbar wären. Die regelwidrige Nutzung von Fuß- oder Radwegen, die mangelhafte Sichtbarkeit von Radfahrern sowie das Missachten von Lichtzeichenanlagen oder allgemeinen Vorfahrts- und Vorrangregelungen sind Beispiele, die im Rahmen der Vermeidbarkeit eine wesentliche Rolle spielen. Daneben ist für alle Verkehrsarten, insbesondere im Mischverkehr, die gegenseitige Rücksichtnahme eine der bedeutsamsten Regeln der StVO, die leider allzu oft in Vergessenheit gerät.

Überholen ohne ausreichenden Seitenabstand

Statistisch gesehen ist das Überholen des Radverkehrs unter Nichteinhaltung des erforderlichen Sicherheitsabstandes von 1,5 Metern (§ 5 Abs. 4 StVO/ Konkretisierung durch OLG Düsseldorf, 13.10.2003, U 234/02) keine direkte Unfallursache innerhalb der PD Dresden jedoch wurde in Untersuchungen statistisch belegt, dass der Seitenabstand zu rund 56 Prozent durch Kraftfahrzeugführer nicht eingehalten wird (www.radmesser.de). In einer Untersuchung der Akzeptanz und Sicherheit des Radverkehrs im Mischverkehr durch die PTV Group gaben über die Hälfte der befragten Radfahrer an, dass sie sich aufgrund der Verkehrsdichten und Konfliktsituationen mit dem Kraftfahrzeugverkehr auf der Straße nicht sicher fühlen und in der Folge verbotswidrig auf Fußwege oder andere Verkehrsflächen ausweichen.

Parken auf Radwegen und Schutzstreifen

Ebenso ist das regelwidrige Parken auf Radwegen und Radschutzstreifen zwar nicht unmittelbar kausal für VKU, jedoch wird durch jenes Verhalten das allgemeine Verkehrsrisiko deutlich erhöht und erfordert sowohl vom Radverkehr, aber auch vom Kraftfahrzeugverkehr das aktive Bewältigen einer Konfliktsituation im Längsverkehr, die ein erhebliches Gefährdungspotenzial aufweist.

Ablenkung

Einen maßgeblichen Schwerpunkt bildet abschließend die Thematik Ablenkung, insbesondere die Benutzung von Mobiltelefonen und anderen elektronischen Geräten bei der Fahrt. Es gilt als gesichert, dass Ablenkung auch in Deutschland eine der Hauptunfallursachen für VKU mit Personenschaden ist und sich zu einem Topkiller im Straßenverkehr entwickelt hat.

Öffentliches Interesse

Der Radverkehr stellt einen wachsenden Anteil am städtischen Verkehr dar und trifft in der Öffentlichkeit auf eine große Akzeptanz. Gerade die Entwicklung im Bereich der Pedelecs eröffnet einer neuen Zielgruppe den Zugang zum Radverkehr. Politisch wird zunehmend die Nutzung von alternativen Fortbewegungsmitteln beworben, sodass sich auch die politische Landschaft in steigendem Maße mit den Rahmenbedingungen auseinandersetzen.

Verkehrsunfälle unter Beteiligung des Radverkehrs stehen in der heutigen Zeit vermehrt im Fokus der Öffentlichkeit und dienen nicht selten der Instrumentalisierung politischer

Interessen. Beispielhaft ist hier der VKU mit einer tödlich verunglückten Radfahlerin am 13. August 2018 auf dem Radweg der St. Petersburger Straße zu nennen, der durch das unvermittelte Öffnen der Fahrzeurtür eines am Fahrbahnrand parkenden Fahrzeugs entstand. Die Radfahlerin stürzte auf die Fahrbahn der St. Petersburger Straße und wurde von einem dort fahrenden PKW überrollt. Neben diesem tragischen Unfall erregte noch ein weiteres Ereignis große mediale Aufmerksamkeit. Am 27. November 2018 wurde der Leiter des Dresdner Schulverwaltungsamtes mit seinem Fahrrad auf dem Arbeitsweg von einem alkoholisierten Fahrzeugführer auf der S81 zwischen den Ortschaften Friedewald und Auer in einen Unfall verwickelt. Der in der Dresdner Öffentlichkeit geachtete Beamte verstarb noch an der Unfallstelle. U.a. auch Infolge dessen, befassten sich im 1. Quartal 2019 mehrere Demonstrationen mit den baulichen Veränderungen der Radverkehrsanlagen der Stadt Dresden. Mit diesen Mitteln zur Steigerung der öffentlichen Aufmerksamkeit machte vor allem die klimaschutzorientierte Bevölkerung Dresdens mobil und weist auf Bauvorhaben von Radverkehrsanlagen der Stadt Dresden und den vorgeschriebenen mindestens einzuhaltenen Abstand beim Überholen von Radfahrern hin. Allerdings zeigten die Bemühungen bisher keinen politischen Erfolg.

Die divergierenden Einstellungen zur Thematik Radverkehr, als auch der Umstand der gemeinsamen Verkehrswegennutzung der verschiedenen Verkehrsarten fördert negative Stimmungen in der Bevölkerung zwischen den verschiedenartigen Verkehrsteilnehmern, die täglich auf den Straßen von Dresden festzustellen sind. So empört sich der Radfahrer über den Kraftfahrzeugführer, durch welchen er sich subjektiv gefährdet fühlt. Der Kraftfahrzeugführer wiederum nimmt den Radfahrer als langsames, schwer zu überholendes Hindernis wahr, für dem scheinbar keine Verkehrsregeln gelten. Die Erfahrungen zeigen, dass es für beide Parteien nahezu unmöglich ist von der eigenen Position abzurücken und sich in die Lage des jeweils anderen hineinzusetzen. Durch die Emotionalität dieses Konfliktes wird die Einhaltung des § 1 StVO partiell nahezu ausgesetzt.

Durch die PD Dresden wurde im Vorlauf der Aktionswochen erstmals ein Bürgerportal zur Gewinnung von Informationen über Schwerpunkte des Radverkehrs geschaltet. Der Bürger erhält darüber die Möglichkeit, der Polizei wahrgenommene Rechtsverstöße nach Ort und Art online zu melden. Die Ergebnisse der Bürgerbefragung werden bereits innerhalb der Kontrollwochen, aber insbesondere auch darüber hinaus, in die Beurteilung der Lage und in Maßnahmen der Verkehrsüberwachung einfließen. Das öffentliche Interesse für den Radverkehr zeigt sich auch an der Beteiligung am Bürgerportal durch die Öffentlichkeit. Innerhalb weniger Tage gingen mehr als 1000 Meldungen ein.