

Tilman Bracher

Radverkehrsunfälle in Berlin **Überraschende Ergebnisse aus neueren Untersuchungen**

In den vergangenen Monaten wurden drei wichtige Berichte vorgelegt, die die Unfallsituation der Radfahrer in Berlin eingehend beleuchten: Eine Unfallauswertung des Polizeipräsidenten, ein "Bericht über Fahrradverkehrsnetz" des Berliner Senats, und eine Untersuchung von Schreiber ("Schreiber-Gutachten") (1), in der auf Antrag des Abgeordnetenhauses Verbesserungsmöglichkeiten für den Fahrradverkehr in Berlin untersucht wurden. Anhand dieser Untersuchungen läßt sich die Verkehrssicherheit des Berliner Radverkehrs inzwischen sehr gut einschätzen.

Zusammenfassend ergeben die drei Berichte, daß

- Straßen mit Radwegen für Radfahrer gefährlicher sind als Straßen ohne Radweg,
- Radfahrer relativ selten an Unfällen schuld sind,
- die Polizei auch Kinder und ältere Menschen als "Hauptverursacher" betrachtet und
- es nicht das Ziel des Berliner Senats ist, mehr Menschen zum Radfahren zu bewegen.

Seit die zum Teil überraschenden Ergebnisse bekannt wurden, wird eine lebhafte Diskussion zwischen den verschiedenen Behörden untereinander und mit Radfahrerorganisationen und Politikern über die Bewertung der Ergebnisse und die künftige Radverkehrspolitik geführt.

1. Unfallhöhe und Unfallschwere

Im Jahre 1986 wurden in Berlin 2776 Radfahrer verletzt und 11 Radfahrer getötet. Während die Zahl der jährlich verletzten Radfahrer zwischen 1970 und 1986 von 1153 auf 2787 kontinuierlich zugenommen hat, blieb die Zahl der getöteten Radfahrer mit durchschnittlich 14 Radfahrern pro Jahr relativ konstant (Quelle: (2), Anl.5).

Obwohl der Anteil der verunglückten Radfahrer an allen Verunglückten im Verkehr in Berlin mit 19% ebenso hoch liegt wie innerhalb geschlossener Ortschaften im Bundesgebiet (19%), unterscheidet sich die Situation in Berlin deutlich vom Bundesdurchschnitt: Weil in Berlin der Anteil der Radfahrten am Gesamtverkehr nur etwa halb so hoch ist wie im Bundesdurchschnitt, werden Radfahrer in Berlin etwa doppelt so häufig in Unfälle mit Personenschäden verwickelt, wobei die Unfallfolgen der statistisch erfaßten Unfälle im Mittel jedoch nicht so schwer sind wie im Bundesdurchschnitt (Quelle: (3), Tab.3-4).

2. Radwege

Seit 1978 ist es erklärtes Ziel der Verkehrspolitik in Berlin, Radwege zu bauen, um das Radfahren sicherer zu machen. Doch die verkehrspolitischen Vertreter der Radfahrer sind inzwischen teilweise zu erbitterten Gegnern dieser Radwege geworden. Dieses ist verständlich, denn Radwege sind unfallträchtig und schlecht zu befahren. Seit im vergangenen Jahr eine interne Unfallanalyse der Berliner Polizei (3) der Öffentlichkeit zugespielt worden war, ist bekannt, daß das Unfallrisiko für Radfahrer auf den Straßen mit Radwegen in Berlin *deutlich höher* ist als auf Straßen ohne Radweg.

Daß das Unfallrisiko der Radfahrer auf Radwegen besonders hoch ist und das laufende Radwegbau-Programm hinsichtlich der Verkehrssicherheit negative Auswirkungen hat, wird vom Berliner Senat jedoch abgestritten. In seinem im Dezember 1987 vorgelegten "Bericht über Fahrradverkehrsnetz" ("Senatsbericht") stellt der Senat die Unfallerkennnisse der Polizei auf den Kopf und versucht, den früher vermuteten "Sicherheitsvorsprung" der Radwege zu verteidigen.

Nachdem die polizeiinterne Unfalluntersuchung zu den Radfahrerunfällen der Öffentlichkeit im vergangenen Jahr zugespielt worden war, hat sie auch der ADFC mittlerweile offiziell erhalten. Einige Fakten:

49% der polizeilich erfaßten 3.680 Radfahrerunfälle des Jahres 1986 ereigneten sich auf Straßen mit Radwegen (Quelle: (3), Tab.27). Auch bei Berücksichtigung der Unfallschwere schneiden die Straßen mit Radwegen nicht besser ab (Unfallanteil: 50% Quelle: (3), Tab.37/53)

Radfahrer fahren jedoch überwiegend auf Straßen ohne Radweg. Dies steht fest, weil nur 18% der Straßen einen Radweg haben und nach den Radverkehrszählungen des Senats auch viele Straßen ohne Radweg hohe Radverkehrsmengen aufweisen (4).

Auch für die Vermutung, auf den stark befahrenen Hauptstraßen würden Radfahrer durch Radwege besser geschützt, gibt es keinen statistischen Anhaltspunkt: Knapp mehr als die Hälfte der Hauptstraßen hat einen Radweg - und trotzdem liegt die Unfallzahl auf den Straßen ohne Radweg nicht höher.

Daraus ergibt sich: In Berlin ist auf den Straßen mit Radwegen das Radfahren *gefährlicher* als auf Straßen ohne Radweg.

Je mehr Straßen mit Radwegen ausgestattet werden, umso höher ist die Zahl der verunglückten Radfahrer. Besonders dramatisch stellt sich die Situation im Zeitvergleich dar: Von 1981 bis 1986 ist die Zahl der Radfahrerunfälle auf den Straßen mit Radwegen um 133% gestiegen, auf Straßen ohne Radweg hat sie um 8% abgenommen (siehe Abb.1).

Die weitaus am häufigsten registrierten Unfallgegener der Radfahrer sind bei beiden Straßentypen - mit und ohne Radweg - die Pkw-Fahrer (vgl. Abb.2, Quelle: (3), Tab.40/55).

Entwicklung der Radfahrerunfälle in Berlin

auf Straßen mit und ohne Radweg

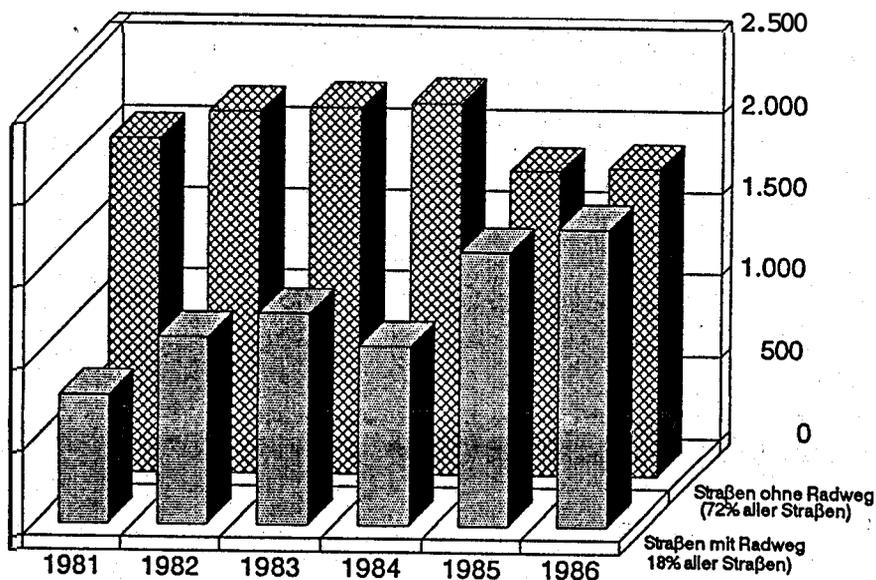


Abb.1 Entwicklung der Radfahrerunfälle in Berlin auf Straßen mit und ohne Radweg (Quelle: (3))

Unfallzahl in Tausend

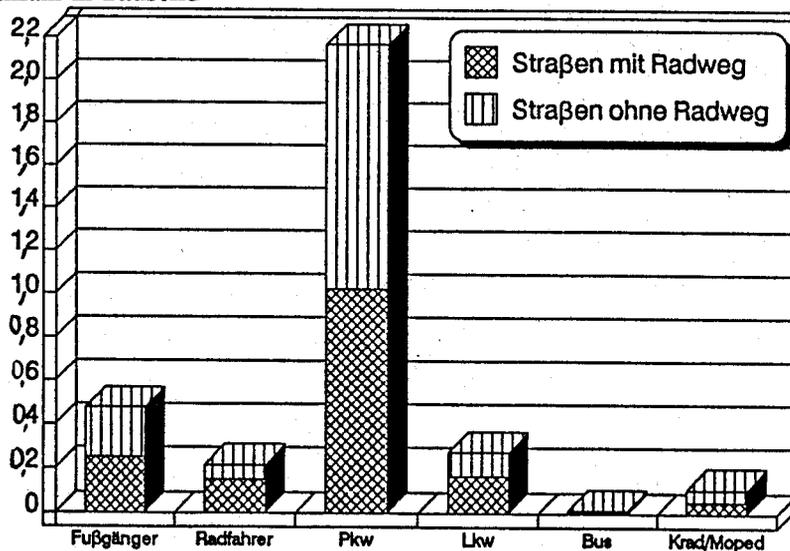


Abb.2 Unfallgegener bei Radfahrerunfällen auf Straßen mit und ohne Radweg in Berlin 1985 (Quelle:(3))

3. Verursacher von Radverkehrsunfällen

Mit der Angabe, der Anteil der Radfahrer als Hauptverursacher liege bei 55%, unterstützt der Senatsbericht den auch in der Öffentlichkeit verbreiteten Eindruck, die Radfahrer seien an Unfällen meistens selber schuld.

Das Gegenteil ist wahr. Nach den Unfallaufzeichnungen der Polizei werden 58% aller Radfahrerunfälle von Unfallgegnern verursacht. Bei den Kraftfahrzeugen, die ja in der Regel an den Unfällen mit besonders schweren Unfallfolgen für Radfahrer beteiligt sind, sieht die Situation noch schlimmer aus: Bei Unfällen mit Personewagen sind deren Fahrzeugführer zu 62% schuld, bei Unfällen mit Lastwagen die LKW-Führer zu 73% (Quelle: (1), Tab.15/16).

Nur bei 27% aller Unfälle sind Radfahrer im "normalen Alter" zwischen 18 und 65 als "Hauptverursacher" erfaßt. Dazu kommen weitere 15%, wo Kinder unter 18 Jahren oder ältere Menschen (ab 65) als "Hauptverursacher" registriert wurden. Unter den verletzten und getöteten 2787 Radfahrern waren 1986 insgesamt 672 (24%) jünger als 15 oder älter als 65 Jahre (Quelle:(1),Tab.16).

Daß die Polizei auch Kinder und ältere Menschen als "Hauptverursacher" bezeichnet, deutet auf einen Widerspruch zu §3a der Straßenverkehrsordnung, der auch in der Öffentlichkeit kaum bekannt ist. Dort werden Fahrzeugführer dazu verpflichtet, "sich gegenüber Kindern, Hilfsbedürftigen und älteren Menschen ... so zu verhalten, daß eine Gefährdung dieser Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen ist". Da Kinder nach einem Unfall auch kaum in der Lage sein dürften, einem Polizisten nach dem Unfall den Unfallhergang aus ihrer Sicht ebenso überzeugend zu erklären wie dies ein erwachsener Autofahrer kann, kommen Kinder in der Polizeistatistik vermutlich besonders schlecht weg.

Da es auch unter den polizeilich registrierten Unfallursachen keine Rubrik "Fehlverhalten gegenüber Kindern..." gibt, muß angenommen werden, daß die Polizisten diesen Paragraphen entweder nicht kennen oder ihn bewußt nicht anwenden und durchsetzen.

Hauptverursacher von Fahrradunfällen mit Personenschaden in Berlin 1985

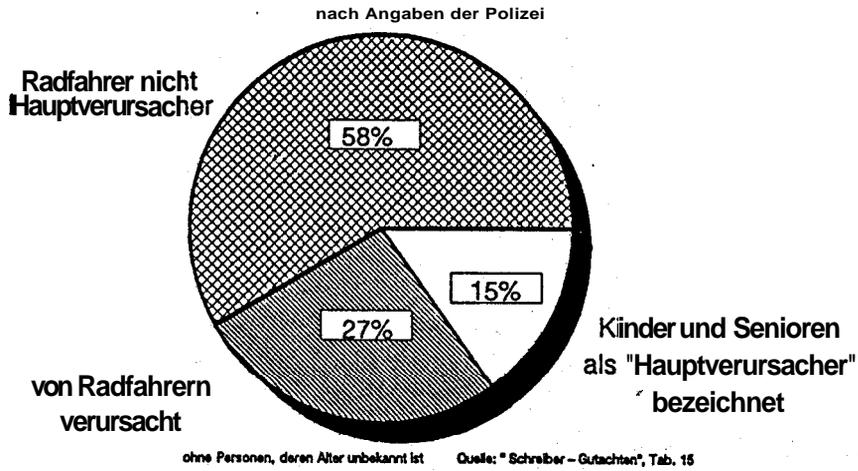


Abb. 3 Anteil der Radfahrer als Hauptverursacher von Fahrradunfällen mit Personenschäden

Hauptverursacher von Fahrradunfällen mit Personenschaden in Berlin I 1985

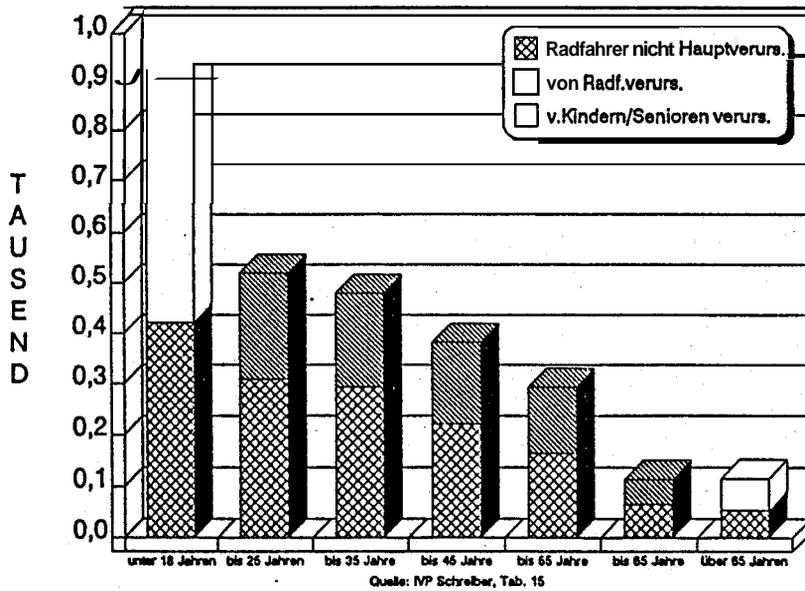


Abb.4 Hauptverursacher von Fahrradunfällen mit Personenschäden nach Alter

6 Radfahrerunfälle nach Verursacher

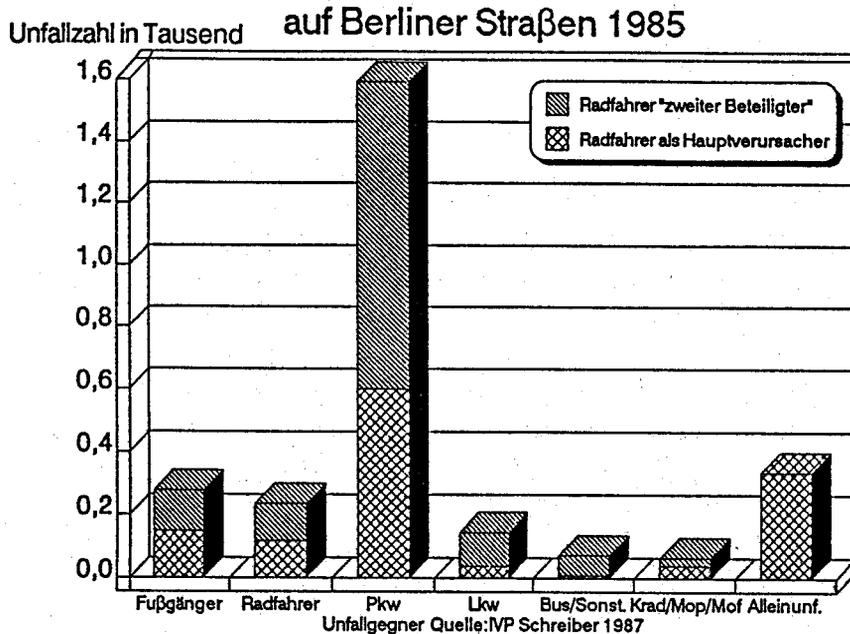


Abb.5 Verursacher von Radfahrerunfällen nach Art der Verkehrsbeteiligung (Quelle:(1), Tab.16)

4. Unfallursachen nach der Polizeistatistik

Grundlage der Polizeistatistik sind die Angaben, die von den Polizisten direkt nach einem Unfall aufgezeichnet werden. Wer es als Radfahrer in einer solchen Situation in Berlin schon mit Polizisten zu tun hatte, erwartet sicherlich nicht, daß die mit den Angaben der Verkehrspolizisten geführte Statistik besonders radfahrerfreundlich ist.

Die häufigsten Unfallursachen, die Polizisten bei Radfahrerunfällen auf den Straßen *mit* Radwegen registriert hatten, waren 1986

Ursachen der Unfallgegner (Quelle: (3), Tab.42)

| | |
|-------------------------------|-----------------|
| fehlerhaftes Rechtsabbiegen | 469 Fälle (38%) |
| Nichtbeachtung Vorfahrtsze. | 132 Fälle (11%) |
| Linksabbiegen m. Gegenverkehr | 119 Fälle (10%) |
| Einfahren in Fließverkehr | 96 Fälle (8%) |

Ursachen der Radfahrer (Quelle: (3), Tab.39)

| | |
|------------------------------|-----------------|
| falsche Fahrbahnbenutzung | 353 Fälle (42%) |
| nicht angep. Geschwindigkeit | 159 Fälle (19%) |
| Fehler ggü. Fußgängern | 82 Fälle (10%) |

Die Polizeistatistik bestätigt damit die bekannten typischen Kreuzungsunfälle auf Straßen mit Radwegen, die entstehen, weil Autofahrer die Radfahrer auf den Radwegen nicht sehen oder ihre Vorfahrt nicht beachten. Auch der Senatsbericht zieht die richtige Schlußfolgerung, auf Straßen mit Radwegen seien die **"wesentlichsten Konfliktpunkte bzw. Unfalltypen ... zum größten Teil auf unzureichende Sichtverhältnisse infolge parkender Autos"** zurückzuführen ((2), S.4).

Als Konsequenz daraus plant der Senat zwar weitere Radwege; in den Kreuzungsbereichen sollen jedoch zusätzliche Halteverbote eingerichtet werden, damit dort die Sichtbeziehungen verbessert werden.

Vom ADFC dagegen wird gefordert, statt Radwegen Radfahrstreifen auf der Fahrbahn im Sichtfeld der Autofahrer *links* der parkenden Autos anzulegen und damit die konfliktträchtigen Radwege zu ersetzen.

Während sich der Senatsbericht nicht weiter mit den Unfallursachen der Unfallgegner beschäftigt und weitere Maßnahmen zur Vermeidung von Fehlern durch Kraftfahrer nicht vorsieht, beschäftigt sich der Bericht ausführlich mit der von den Unfallpolizisten aufgeschriebenen Unfallursache "falsche Fahrbahnbenutzung": ***"Bei den von Radfahrern verursachten Unfällen ist die mit Abstand häufigste Unfallursache die Benutzung der falschen Fahrbahn."***

Der Bericht erweckt den Eindruck, wenn nicht so viele Radfahrer den Radweg meiden würden, gäbe es nicht so viele Unfälle. Er bestätigt damit Autofahrer, die sich von Radfahrern auf der Straße gestört fühlen und nicht damit einverstanden sind, wenn Radfahrer trotz eines vorhandenen Radweges auf der Straße fahren, in ihrer Haltung. Radfahrer berichten, daß solche Autofahrer durch Anhupen oder Vorbeifahren ohne Sicherheitsabstand Radfahrer dazu "erziehen" wollen (nötigen), die Fahrbahn zu verlassen, und Radfahrer damit teilweise gefährden.

Das "Schreiber-Gutachten" dagegen dokumentiert ein völlig anderes Bild. Die wenigsten auf der "falschen Fahrbahn" in Unfälle verwickelten Radfahrer sind statt auf dem Radweg auf der Straße gefahren :

Strassenbenutzung d.an Unfällen beteiligten Radfahrer (Quelle:(1), Tab.30)

| <i>Auf Straßen mit Radweg</i> | |
|---------------------------------------|-------|
| auf dem rechten Radweg | 84,2% |
| auf dem linken Radweg | 7,4% |
| auf dem Gehweg | 5,3% |
| auf der Fahrbahn | 2,1% |
| beim Überqueren der Fahrbahn | 1,1% |
| <i>Auf Straßen ohne Radweg</i> | |
| auf der Fahrbahn | 81,4% |
| auf dem Gehweg | 15,3% |
| beim Queren der Fahrbahn | 3,4% |

Aus Sicht der Radfahrer offenbart diese Rubrik der Polizeistatistik ein Hauptproblem des Radverkehrs: Wenn ein Radfahrer bei vorhandenem Radweg auf der Fahrbahn fährt oder auf den Gehweg ausweicht, ist er automatisch ein "Falschfahrer". Wenn dort etwas passiert, wird ihm deshalb in aller Regel die Schuld oder Mitschuld zugewiesen - eben weil es eine "Radwege-Benutzungspflicht" gibt - auch wenn das Unfallrisiko auf der

"richtigen" Fahrbahn, dem Radweg, noch höher gewesen wäre, oder wenn er vom Radweg nur deshalb streckenweise auf den Gehweg ausgewichen ist, weil der Radweg nicht durchgehend befahrbar war.

Damit wird klar, warum von den Vertretern der Radfahrer die Abschaffung der Radweg-Benutzungspflicht ("das Muß muß weg!") als vorrangiges Ziel verfolgt wird, und warum Gehwege allenfalls noch mit dem Zusatzzeichen "Radfahrer frei" für langsame Radfahrer freigegeben werden sollten.

Auf den Straßen *ohne* Radwege werden folgende Unfallursachen 1986 am häufigsten registriert:

Ursachen der Radfahrer (Quelle: (3), Tab.54)

| | |
|------------------------------|-----------------|
| falsche Fahrbahnbenutzung | 305 Fälle (25%) |
| falscher Sicherheitsabstand | 222 Fälle (19%) |
| Einfahren in Fließverkehr | 178 Fälle (15%) |
| nicht angep. Geschwindigkeit | 135 Fälle (11%) |

Ursachen der Unfallgegner (Quelle: (3), Tab.57)

| | |
|-------------------------------|-----------------|
| Ein-/Aussteigen, Be-/Entladen | 196 Fälle (23%) |
| Einfahren in Fließverkehr | 111 Fälle (13%) |
| fehlerhaftes Rechtsabbiegen | 78 Fälle (9%) |

Der Senatsbericht zieht aus diesen Unfallursachen jedoch keine Konsequenzen. Da die Unfalltypen auf den Straßen ohne Radwege *wesentlich stärker gestreut* sind als auf den Straßen mit Radwegen, zieht der Senat die Schlußfolgerung, daß *bei Straßen ohne Radweg auch kaum Ansätze für gezielte Verbesserungsmaßnahmen möglich* sind (Quelle: (2), S.4). Diese Aussage gegen Verbesserungsmaßnahmen im größeren Teil des Straßennetzes, wo etwa die Hälfte der Unfallopfer im Radverkehr zu verzeichnen sind, hat bei den Vertretern der Radfahrer Entsetzen und Protest hervorgerufen.

Die *"Fehler beim Ein- und Aussteigen und Be- und Entladen"* der Autofahrer und der *"fehlende Sicherheitsabstand"* der Radfahrer dürften im wesentlichen auf dieselbe Ursache, die Gefährdung vorbeifahrender Radfahrer durch die mit dem Türöffnen und Ein- und Aussteigen verbundenen Manöver von Fahrgästen parkender Fahrzeuge, zurückzuführen sein.

Deshalb fordert der ADFC nicht nur von den Autofahrern, daß sie zu Radfahrern einen großen Sicherheitsabstand einhalten. Der ADFC appelliert auch an die Radfahrer auf der Fahrbahn, nach rechts zu haltenden und parkenden Fahrzeugen einen großen "Sicherheitsabstand" einzuhalten. Und der Gesetzgeber ist aufgefordert, in der Straßen-Verkehrsordnung für Radfahrer das "strikte Rechtsfahrgebot" aufzuheben. Die Fahrstreifenmarkierung der rechten Fahrbahnen auf mehrspurigen Straßen sollte außerdem so breit gewählt werden (z.B. durch *überbreite* rechte Fahrbahnen = mehr als 4m = oder besonders *schmal* markierte Fahrbahnen mit höchstens 2,25m Breite), daß

Radfahrer mindestens einen Meter Abstand von den parkenden Autos einhalten können und Autofahrer beim Überholen grundsätzlich die Fahrspur wechseln oder genügend Sicherheitsabstand lassen.

Wenn Polizisten am Unfallort auch bei Radfahrern sehr häufig "**nicht angepaßte Geschwindigkeit**" eintragen, bedeutet dies: Nach Ansicht der Polizei sind Radfahrer oft zu schnell. Dies erscheint - bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit des Radverkehrs in Berlin von unter 10 km/h - paradox, leuchtet jedoch ein, wenn man sich in die Situation eines Autofahrers versetzt, der beispielsweise beim Rechtsabbiegen nicht oder nicht genau genug geschaut hatte, ob ein Radfahrer auf dem Radweg kommt, und von seinem Unfall überrascht wird. Aus seiner Sicht ist jeder Radfahrer, der auch nur mit halbwegs normaler Geschwindigkeit fährt, viel zu schnell. Und das dürfte wohl dann auch so im Unfallbericht stehen, sei es als "Hauptursache" oder häufig als zweiter oder dritter Grund oder weil man den Radfahrern so die Mitschuld an Unfällen geben möchte.

Deshalb die ADFC-Forderungen:

* Auslegung aller Radverkehrsanlagen auf "normale" Fahrgeschwindigkeiten: Tempo 30 auf der Ebene, bei Gefällstrecken entsprechend mehr,

* Harmonisierung der Geschwindigkeiten auf der Fahrbahn (2.B. durch "Tempo 30" oder Fahrbahnverengung).

"Radfahrer-Gegenverkehr in Einbahnstraßen kann wegen der extremen Unfallgefahr nicht zugelassen werden" schreibt der Senat ((2),S.7). Weil es solche Lösungen in Berlin noch nicht gibt, findet man in der Polizeistatistik dazu keine Zahlen. Die Behauptung widerspricht völlig den Erfahrungen der Städte, die so etwas praktizieren. Die Polizei in Basel hat dort fast 100 Einbahnstraßen für Radfahrer in Gegenrichtung zugelassen und gute Erfahrungen damit gemacht. Fast alle typischen Radverkehrsunfälle werden dort vermieden, weil sich Radfahrer und Autofahrer rechtzeitig und von vorne sehen können.

Unfallursachen der Radfahrer auf Berliner Straßen 1985

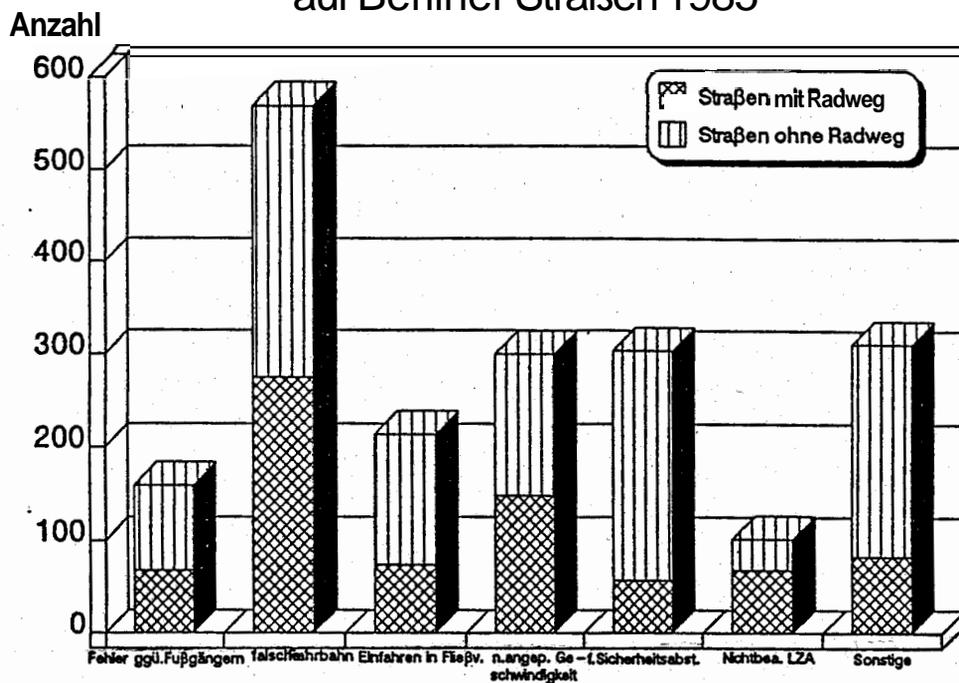


Abb.6 Registrierte Unfallursachen der Radfahrer bei Unfällen mit Radfahrereteiligung

Unfallursachen der Unfallgegner bei Radfahrerunf. auf Berliner Straßen 1985

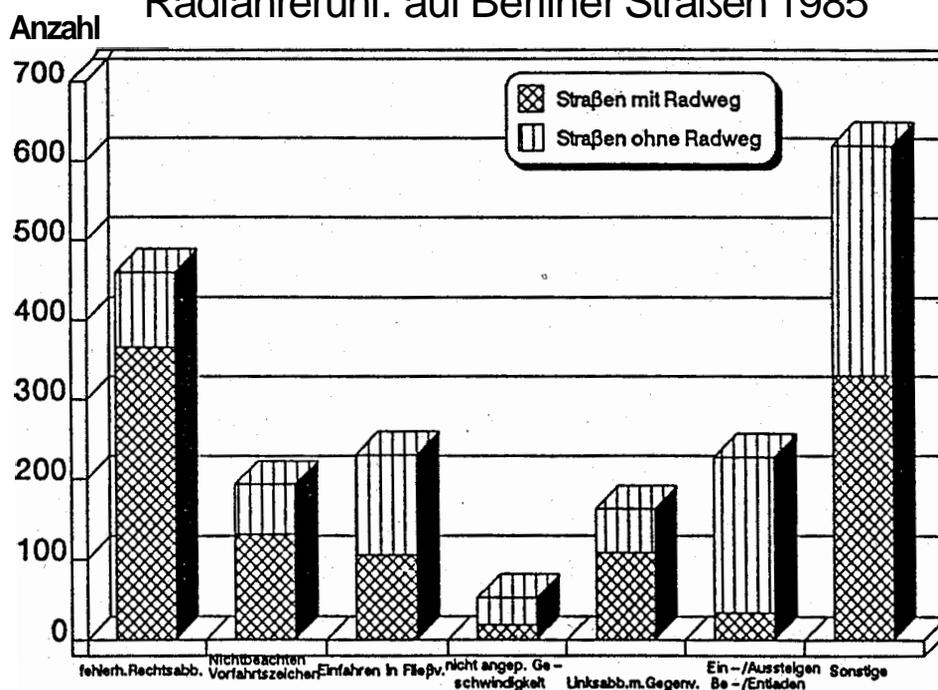


Abb.7 Registrierte Unfallursachen der Unfallgegner bei Unfällen mit Radfahrereteiligung

5. Schlußfolgerungen

Der vorliegende Senatsbericht ist das Ergebnis eines Auftrags des Abgeordnetenhauses an den Senat, der auf einen vom ADFC initiierten SPD-Antrag und ähnliche Forderungen der Alternativen Liste zurückgeht. Obwohl der Senatsbericht ganz am Schluß einige auch aus Sicht des ADFC positiv bewertete, aber noch nicht konkrete Planungsvorschläge und die Liste der nun geplanten zehn Velorouten enthält, zeigt der vorgelegte Text sehr deutlich, daß seine Verfasser nicht beabsichtigen, durch ein gutes Radverkehrsangebot weitere Berliner zum Umsteigen aufs Fahrrad zu bewegen.

Vom ADFC wird bedauert, daß der Bericht über die mögliche Anlage eines Fahrradverkehrsnetzes des Senats kaum auf die Erkenntnisse der Polizei zurückgreift und wichtige Ergebnisse des "Schreiber-Gutachten" nicht nutzt - und die bisherige Praxis des Radwegebaus in der Öffentlichkeit immer noch als sicher darstellt.

Nirgendwo steht, wie ein gutes und schnell befahrbares Radverkehrsnetz Autofahrer zum Umsteigen aufs Rad bewegen kann, oder daß die Förderung des Fahrradverkehrs gerade aus Umweltgründen oder zur Verbesserung des Wohnumfeldes in Berlin besonders wichtig ist. Man kann nur hoffen, daß nicht auch die geplanten Velorouten wieder so schlecht gestaltet werden, daß man weder schnell, noch sicher, noch bequem fahren kann und eine echte Chance zur Fahrradförderung verschenkt wird.

Quellen:

- (1) K. Schreiber u.a., Verbesserungen für den Fahrradverkehr in Berlin (West), Berlin April 1987 ("Schreiber-Gutachten").
- (2) Der Senat von Berlin, Bericht über Fahrradverkehrsnetz, Abgeordnetenhausdrucksache 10/87 vom 17.12.1987 ("Senatsbericht").
- (3) Polizeipräsident in Berlin, Verkehrsunfälle mit Radfahrern, Berlin 1987 ("Polizeistudie") mit Unfallauswertungen bis einschließlich 1986; die entsprechende interne Unfallanalyse bis 1985 wurde auch von den Grünen Radlern Berlin, Cheruskerstr. 10, 1000 Berlin 62 veröffentlicht.
- (4) Senator für Verkehr und Betriebe, Erhebungen zum Fahrradverkehr September 1986, Ergebnisbericht, Berlin 1987.

Der Verfasser ist in der Verkehrsforschung tätig, Mitglied im Bundesvorstand des ADFC, Herausgeber des regelmäßigen ADFC-"Forschungsdienst Fahrrad" und Autor von "Konzepte für den Radverkehr" (Bielefeld 1987).