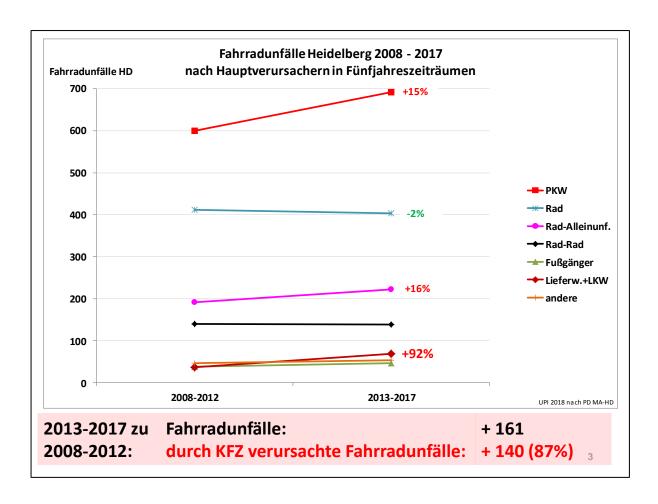
## **UPI** Umwelt- und Prognose- Institut e.V.

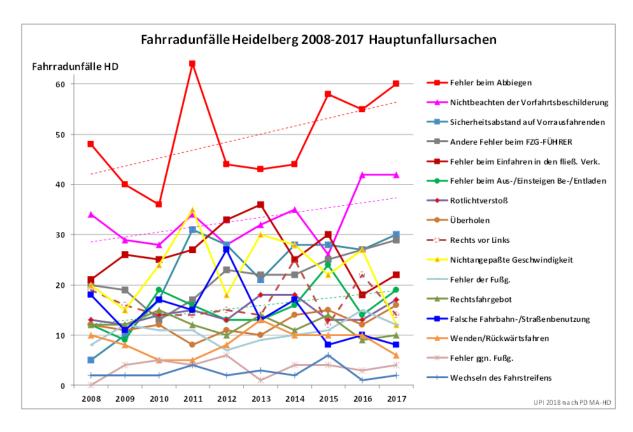


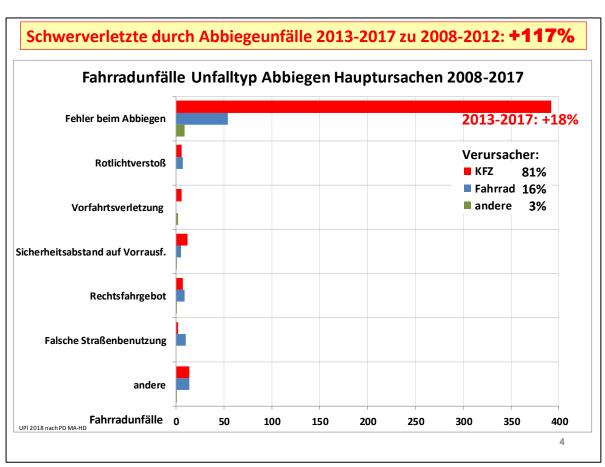
## Entwicklung der Fahrradunfälle in Heidelberg und Behandlung der Unfallstatistik durch die Polizei

In der AG Rad am 9.4.2018 stellte Dieter Teufel, UPI, die Ergebnisse einer Analyse der Fahrradunfälle der letzten 10 Jahre in Heidelberg vor. Eines der Hauptergebnisse war, dass die Zahl der Fahrradunfälle, insbesondere die Zahl der durch KFZ verursachten Fahrradunfälle zugenommen hat. 87% des Zuwachses ist durch Unfälle bedingt, die durch KFZ verursacht wurden.



Wichtigste Unfallursache mit inzwischen ca. 60 Fahrradunfällen pro Jahr sind Abbiegeunfälle. Dabei geht es in etwa gleicher Zahl um Abbiegefehler nach links wie nach rechts. Abbiegeunfälle mit Fahrradbeteiligung werden zu 81% durch KFZ verursacht.

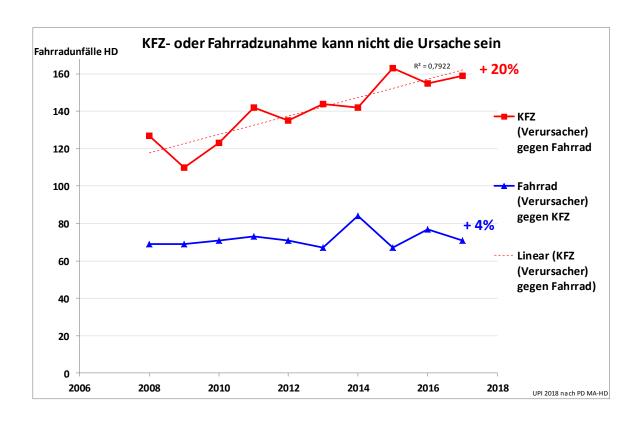




Herr Stegmaier, Erster Polizeihauptkommissar des Sachbereichs Verkehr des Polizeipräsidiums Mannheim, widersprach in der Sitzung den Darstellungen von Dieter Teufel und erklärte, dass die vorgestellten Sachverhalte nicht stimmen könnten. Die Zahlen seien deutlich zu hoch, die Verkehrspolizei habe keine Zunahme der durch KFZ verursachten Fahrradunfälle festgestellt. Da der Widerspruch in der Sitzung nicht geklärt werden konnte, einigte man sich auf folgendes Vorgehen: (Protokoll) "*Verkehrspolizei führt eine Analyse der Abbiegeunfälle der letzten 5 Jahre durch und stellt diese in der nächsten AG Rad vor.*"<sup>1</sup>

In der nächsten AG Rad am 19.07.2018 musste der TOP "Abbiegeunfälle" vertagt werden, da die Analyse der Verkehrspolizei noch nicht fertig war.

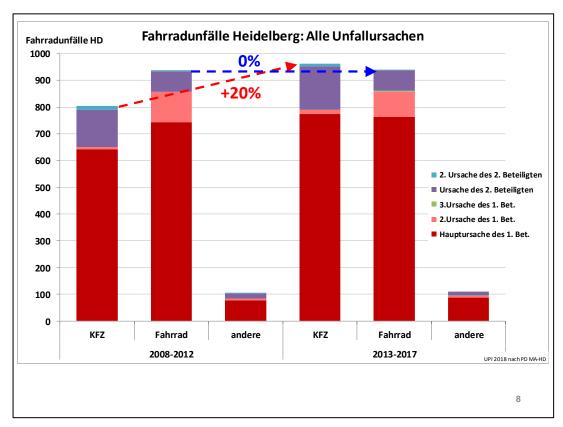
In der AG Rad am 24.09.2018 stellte Herr Teufel eine erweiterte Analyse der Fahrradunfälle vor, die dieselben Ergebnisse zeigte. Ein weiteres Ergebnis war, dass die Ursache für die Zunahme nicht in einer eventuellen allgemeinen Zunahme des KFZ- oder des Fahrradverkehrs liegen kann, da nur die durch KFZ verursachten Fahrradunfälle zunehmen, nicht jedoch die durch Fahrradfahrer verursachten Unfälle:



Auch bei Einbezug eventuell vorhandener Unfallursachen des 2. Unfallbeteiligten und zweiter und dritter Ursachen ergibt sich ein ähnliches Bild: Die Zunahme der Fahrradunfälle ist unsymmetrisch nur durch Kraftfahrzeuge, nicht durch Fahrradfahrer verursacht. Im Vergleich der Fünf-Jahres-Zeiträume 2013-2017 und 2008-2012 nahmen die durch KFZ verursachten Fahrradunfälle um 20% zu, die Zahl der durch Fahrradfahrer verursachten Unfälle blieb gleich.

\_

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Protokoll der AG Rad vom 9.4.2018, TOP 4



Die Ursache muss im Bereich des KFZ-Verkehrs liegen: Mögliche Arbeitshypothesen sind: Verhaltensänderungen der KFZ-Fahrer z.B. zunehmende Ablenkung durch Handynutzung, Abnahme der Kenntnis der STVO-Regeln (Nichtbeachtung der Vorfahrt von geradeaus fahrenden Radfahrern beim Rechts- oder Linksabbiegen) durch "gekaufte" Führerscheine, Aggressionen gegen Radfahrer, andere?

Hinweise auf die Größenordnung des Problems gibt eine Untersuchung des Gesamtverbands der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V.:

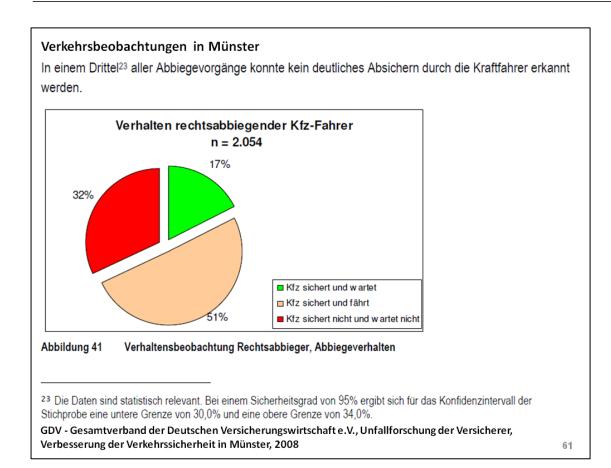
## Verkehrsbeobachtungen in Münster

Bei der Einzelbetrachtung der 274 Abbiegevorgängen in der Zone 1, bei denen sich Radfahrer auf oder kurz vor der Furt befanden, konnte in 15% der Fälle<sup>24</sup> beobachtet werden, dass Kraftfahrer abbogen, ohne auf den Radverkehr zu achten. Dabei kam es im Beobachtungszeitraum zu 5 Beinaheunfällen. Zudem haben 28% zwar auf Radverkehr geachtet, diesem jedoch nicht den Vorrang gelassen. Bei einer vorsichtigen Hochrechnung auf die gesamte Anzahl Radverkehrsquerungen alleine an signalisierten Kreuzungen und Einmündungen kann von mindestens 2.000 bis 5.000 kritischen Situationen<sup>25</sup> ausgegangen werden, die täglich durch rechts abbiegende Kraftfahrer ausgelöst werden.

<sup>&</sup>lt;sup>24</sup> Die Daten sind statistisch relevant. Bei einem Sicherheitsgrad von 95% ergibt sich für das Konfidenzintervall der Stichprobe eine untere Grenze von 10,8% und eine obere Grenze von 19,2%.

<sup>&</sup>lt;sup>25</sup> Die Hochrechnung erfolgte auf Basis der Beobachtungsfälle die auf eine durchschnittliche Tagesbelastung je beobachteter LSA (Beobachtungsstunde x 4,5) und auf alle LSA im Stadtgebiet (Tagesbelastung x Anzahl LSA x Sicherheitsabschlag von 0,5) hochgerechnet wurde. Unter Anwendung der Grenzen des Konfidenzintervalls ergeben sich die genannten Werte.

GDV - Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V., Unfallforschung der Versicherer, Verbesserung der Verkehrssicherheit in Münster, 2008



Am 4.10.2018 fand auf Initiative von Dieter Teufel ein Gespräch im Polizeipräsidium über das Thema statt, das jedoch keine Klärung brachte, da Herr Stegmaier noch keine Ergebnisse vorlegen konnte. Herr Stegmaier sagte zu, dass er in der ersten AG Rad-Sitzung des Jahres 2019 zum Thema vortragen werde.

Am 8.04.2019, genau ein Jahr nach Vorstellung der von Herrn Stegmaier beanstandeten Ergebnisse der Unfallanalyse des UPI trug Herr Stegmaier in der AG Rad die Ergebnisse seiner Unfallanalyse vor. Während nach den Ergebnissen von Herrn Teufel nach der polizeilichen Unfallstatistik inzwischen pro Jahr ca. 60 Fahrradunfälle mit der Ursache Abbiegefehler auftreten und diese zunehmen, berichtete Herr Stegmaier, dass in 2018 nur 7 und in den letzten 3 Jahren (2016-2018) in der Summe nur 21 Abbiegeunfälle mit Fahrradbeteiligung aufgetreten seien. Das seien nur 2% der Fahrradunfälle, die Ursache Abbiegefehler nähme nicht zu. Herr Stegmaier legte dazu folgendes Ursachenverzeichnis vor:

			Anh	ang 1
	Heidelberg	, Rad	fahrunfälle mit Ursache 35 und 37	
		01.	01.2016 - 31.12.2018	
Index	Spalten- überschri ft	Ziffer	Text	Einträg
OI	OI	1	innerorts	57
OI		2	außerorts	1
Art	Art	0	Unfall anderer Art	4
Art		1	Zusammenstoß mit anfahrendem/anhaltendem/ruhenden Fzg	2
Art		3	Zusammenstoß mit seitlich in gleicher Richtung fahrendem Fzg	9
Art		4	Zusammenstoß mit entgegenkommendem Fzg	8
Art		5	Zusammenstoß mit einbiegendem/kreuzendem Fzg	35
Ursache bei 01	Urs01	1	Alkoholeinwirkung	3
Ursache bei 01		9	Benutzung der Fahrbahn entgegen der vorgeschr. Fahrtrichtung in a. F.	1
Ursache bei 01		10	Verbotswidrige Benutzung der Fahrbahn oder a. Strteile (Geh/Radw)	3
Ursache bei 01		13	Nichtangepaßte Geschwindigkeit	2
Ursache bei 01		27	Rechts vor Links	1
Ursache bei 01		35	Fehler beim Abbiegen ( §9) nach links (ausgen. Pos. 33,40)	19
Ursache bei 01		37	Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr	36
Ursache bei 02		13	Nichtangepaßte Geschwindigkeit	1
Ursache bei 02	***************************************	18	Überholen trotz unklarer Verkehrslage	2
Ursache bei 02		34	Fehler beim Abbiegen ( §9) nach rechts (ausgen. Pos. 33,40)	1
Ursache bei 02		35	Fehler beim Abbiegen ( §9) nach links (ausgen. Pos. 33,40)	1
Ursache bei 02		37	Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr	

01: Ordnungsnummer 1 = Hauptverursacher des Unfalls Unfallcode 34= Fehler beim Abbiegen (§9) nach rechts Unfallcode 35= Fehler beim Abbiegen (§9) nach links

Man einigte sich in der Sitzung darauf, dass Herr Teufel und Herr Stegmaier die Widersprüche klären werden.

Auf Initiative von Herrn Teufel wurde ein Besprechungstermin am 16.4.2019 im Polizeipräsidium anberaumt. Am 16.4.2019 musste Herr Stegmaier den Termin wegen dienstlicher Verpflichtungen absagen und schlug als neuen Termin den 30.4.2019 vor.

Bei dem Termin am 30.4.2019 im Sachbereich Verkehr des Polizeipräsidiums erklärte Herr Stegmaier, dass er bisher bei den Abbiegeunfällen die Unfallursache 34 "Fehler beim Abbiegen (§ 9) nach rechts (ausgen. Pos. 33,40)" vergessen habe. Es kämen deshalb zu den 21 Abbiegeunfällen mit Fahrradbeteiligung im untersuchten Zeitraum 2016-2018 noch 2 Unfälle hinzu. Eine Zunahme der Abbiegeunfälle mit Fahrradbeteiligung habe die Polizei nicht festgestellt.

Daraufhin muss Dieter Teufel Herrn Stegmaier darauf hinweisen, dass er seine eigene Unfallstatistik, die der Verkehrspolizei, und seine jährlichen Verkehrsunfallberichte genauso falsch versteht, wie es das UPI bereits 2014 in dem UPI-Bericht 77 "Analyse der Fahrradunfälle in Heidelberg 2008 – 2012" Seite 15 ff ausführlich kritisiert hatte und der Verkehrspolizei empfohlen hatte, ihre Darstellung der Unfallursachen an die Realität anzupassen: Die von Herrn Stegmaier vorgetragenen Zahlen der Abbiegeunfälle beinhalten

nur die durch Fahrradfahrer verschuldeten Abbiegeunfälle, nicht jedoch die durch andere Beteiligte verursachten Abbiegeunfälle. Die Gesamtzahl lag im betrachteten Zeitraum 2016-2018 mit 190 achtfach höher als die von Herrn Stegmaier genannte Zahl von 23. Nur wenn man lediglich die durch Fahrradfahrer verschuldeten Unfälle zählt, kommt man auf 23 Abbiegeunfälle. Herr Stegmaier sagte zu, den Sachverhalt zu prüfen und das Ergebnis bis Dienstag 7.5.2019 telefonisch mitzuteilen.

Am 7.5.2019 sandte Herr Stegmaier eine Email folgenden Wortlauts:

"Hallo, Herr Teufel,

es ist uns nun gelungen eine "vollständige" Statistik mit den VU mit Radfahrerbeteiligung für die Jahre 2016-2018 zu erstellen. Die Übersicht hierzu haben wir in der Anlage beigefügt."

Die beigefügte Anlage bestätigt die Zahlen des UPI in vollem Umfang. Sie gibt für den Zeitraum 2016-2018 für das Stadtgebiet Heidelberg 190 Fahrradunfälle durch Abbiegefehler an.

## **Ursache des Problem**

Die Darstellung der Verkehrsunfälle mit Radfahrern in den jährlichen Verkehrsberichten der Polizei ist grob missverständlich:

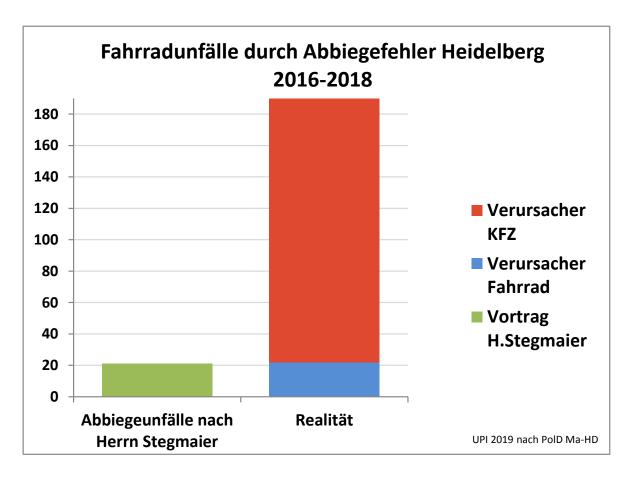
VE	RKEHR	SBERIO	CHT			201
Vl	U mit R	ladfahre	er			
0. 1						
Stadtgebiet Heidelberg						
2013	2014	2015	2016	2017	+/- Zu- /Abnahme	>100 >> % - Anteil
309	333	332	324	326	<b>●</b> +2	0,6%
				<u> </u>	<b>9</b> +9	3,3%
64	65	60	55	48	-7	,
			1	1	<u>,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,</u>	
	<b>45</b>	44	41	33	<b>8</b> - <b>(</b>	
		<u> </u>	005	040	4.5	0.70/
212	226	233	225	240	<b>4</b> 15	6,7%
212	226	233			<b>4</b> 15	6,7%
	226	233			+15	6,7%
212	226	233			2017	6,7%
212	226	233		op10-	,	6,7%
allursac	226 chen de	233		op10-	2017	6,7%
	Stad  2013  309 245 64 0	VU mit R Stadtgebiet  2013 2014  309 333 245 268 64 65 0 0	VU mit Radfahre Stadtgebiet Heidel  2013 2014 2015  309 333 332 245 268 272 64 65 60 0 0 0 0	309 333 332 324 245 268 272 269 64 65 60 55 0 0 0 0 1	VU mit Radfahrer       Stadtgebiet Heidelberg       2013     2014     2015     2016     2017       309     333     332     324     326       245     268     272     269     278       64     65     60     55     48       0     0     0     1     1	VU mit Radfahrer       Stadtgebiet Heidelberg       2013     2014     2015     2016     2017     +/- Zu-/Abnahme       309     333     332     324     326     +2       245     268     272     269     278     +9       64     65     60     55     48     -7       0     0     0     1     1     +0

		2017
	Urs Nr.: Ursachen	Anzahl d. VU
49	Andere Fehler beim Fahrzeugführer	25
14	Ungenügender Sicherheitsabstand	23
13	nicht angepaßte Geschwindigkeit in anderen Fällen	21
10	Verbotswidrige Benutzung der Fahrbahn	17
09	Benutzung der Fahrbahn entgegen der vorgeschr. Fahrtrichtung	16
31	Nichtbeachten Verkehrsregelung (Polizeibeamte/Lichtzeichen)	13
37	Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr	13
01	Alkoholeinfluß	11
27	Nichtbeachten der Regel "rechts vor links"	11
11	Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot	8
35	Fehler beim Abbiegen (§ 9) nach links (ausgen. Pos. 33, 40)	7

Die Polizei stellt nur die Unfallursachen der von Fahrradfahrern verursachten Unfälle dar. Dadurch entsteht beim Leser des Verkehrsberichts der Polizei regelmäßig das Missverständnis, dies seien die Ursachen der Fahrradunfälle.

Die Tragweite des Problems wird nun dadurch besonders deutlich, dass der für Verkehrsunfälle zuständige Beamte des Polizeipräsidiums bei der Vorstellung einer Auswertung der Fahrradunfälle diese mit dem Argument zurückweist, die dargestellten Zahlen seien deutlich zu hoch und nach einjähriger Vorbereitung in seinem Vortrag vor der AG Rad am 8.4.2019 zu den Ursachen der Abbiegeunfälle genau diesem Missverständnis erliegt und eine Statistik vorlegt, die lediglich die durch Fahrradfahrer verursachten Abbiegeunfälle enthält. Daraus zieht er den Schluss, dass Abbiegeunfälle nur einen kleinen Anteil an Fahrradunfällen hätten. Auch in einer Besprechung zur Klärung der Unterschiede 3 Wochen danach ist der Polizei der grundlegende Fehler trotz Vorbereitung auf die Besprechung nicht aufgefallen. Herr Stegmaier ist auch am 30.4.2019, auch nach Rückfrage, immer noch der Überzeugung, seine Zahlen beinhalteten alle Fahrradunfälle durch Abbiegefehler.

Fahrradunfälle durch	Vortrag Herr	Herr Stegmaier	reale Zahl der
Abbiegefehler	Stegmaier AG Rad	Besprechung	Fahrradunfälle durch
	8.4.2019	30.4.2019	Abbiegefehler
2016-2018	21	23	190
2018	7		71
2010	•		, ,

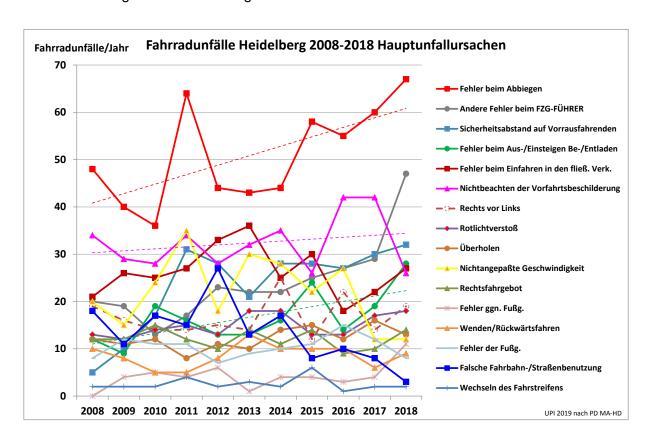


Der wesentlich größere Teil der Abbiegeunfälle, die durch Kraftfahrzeuge verursacht werden, wird bei dieser Vorgehensweise nicht berücksichtigt. Dadurch fiel der Verkehrspolizei auch nicht auf, dass diese Unfallursache (durch KFZ verursachte Abbiegeunfälle bei Fahrradfahrern) in den letzten Jahren zugenommen hat. Auch alle anderen in den Kapiteln "Verkehrsunfälle mit Radfahrern" der Verkehrsberichte dargestellten Unfallursachen und Zahlen beinhalten nur die durch Radfahrer verursachten Radunfälle.

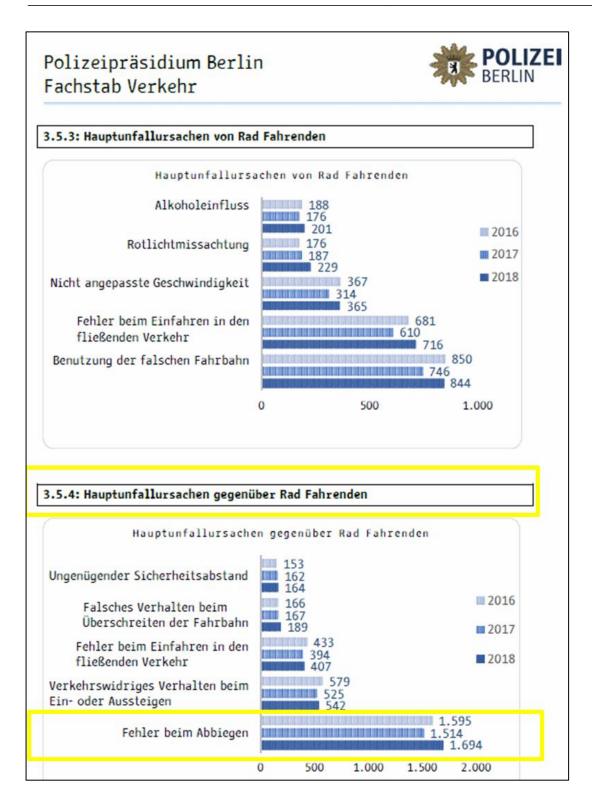
Diese Vorgehensweise der Verkehrspolizei zeichnet ein völlig unrealistisches Bild des Unfallgeschehens. Die Darstellung in den jährlichen Unfallberichten, die an alle Verantwortlichen in Verwaltung, Verkehrsbehörden, Amt für Verkehrsmanagement, Stadtplanungsamt, Tiefbauamt, Landratsamt, Presse u.a. gehen, verschleiert das Problem und führt zu Missverständnissen. Durch diese missverständliche Darstellung der Unfalllage in den Verkehrssicherheitslagebildern des Polizeipräsidiums seit 2001 war es den Ämtern der Stadtverwaltung und des Landkreises erschwert, Vorkehrungen gegen die Hauptursachen von Fahrradunfällen zu ergreifen.

Eine wirksame und realistische Prävention der in den letzten Jahren zugenommenen Fahrradunfälle ist so nicht möglich.

Die zwischenzeitliche Auswertung der neuen Unfallstatistik 2018 ergibt, dass auch im Jahr 2018 die Abbiegeunfälle weiter zugenommen haben:



In anderen Städten wie z.B. Berlin, in dem der Fahrradanteil im Modal-Split nur 13% beträgt (Heidelberg: 26%) werden neben den Hauptunfallursachen der Rad Fahrenden genauso die Hauptunfallursachen gegenüber Rad Fahrenden dargestellt:



Nur durch eine solche Darstellung wird ein realistisches Bild der Ursachen von Fahrradunfällen vermittelt. Wir schlagen deshalb noch einmal vor, dass in den zukünftigen Verkehrsberichten diese Sachverhalte realistisch dargestellt werden. Dies betrifft z.B. auch die Ursachen von Fußgänger- und von Kinderunfällen.