



„Auf dem Weg zu mehr Sicherheit für sächsische Radler - Möglichkeiten und Grenzen“

Sven Krahnert – Verkehrsüberwachung Chemnitz





Radler fuhr Kind an - und haute ab

ALTCHEMNITZ

Radfahrer bei Unfall schwer verletzt

Ein 62-jähriger Radfahrer ist bei einem Verkehrsunfall auf der Wilhelm-Raabe-Straße im Stadtteil Altchemnitz schwer verletzt worden. Der Mann hatte nach Polizeiangaben einen Mini-Van übersehen, der Vorfahrt hatte. Daraufhin kam es zur Kollision von Fahrrad und Auto. Der 62-Jährige stürzte und wurde dabei so schwer verletzt, dass er ins Krankenhaus gebracht werden musste. Laut Polizei besteht der Verdacht, dass der Radfahrer betrunken war. Die Ergebnisse der Blutuntersuchung stehen aber noch aus. (fp)

Radler angefahren

EBERSDORF - Ein Mercedes-Fahrer (68) übersah am Nachmittag in der Frankenberger Straße offenbar einen Radfahrer (54). Er stieß beim Abbiegen mit dem Radler zusammen, der sich bei dem Unfall schwer verletzte. Sachschaden: 6 100 Euro.

Weil er ihm die Vorfahrt genommen hatte
**Wütender Autofahrer
(66) würgte Radler**



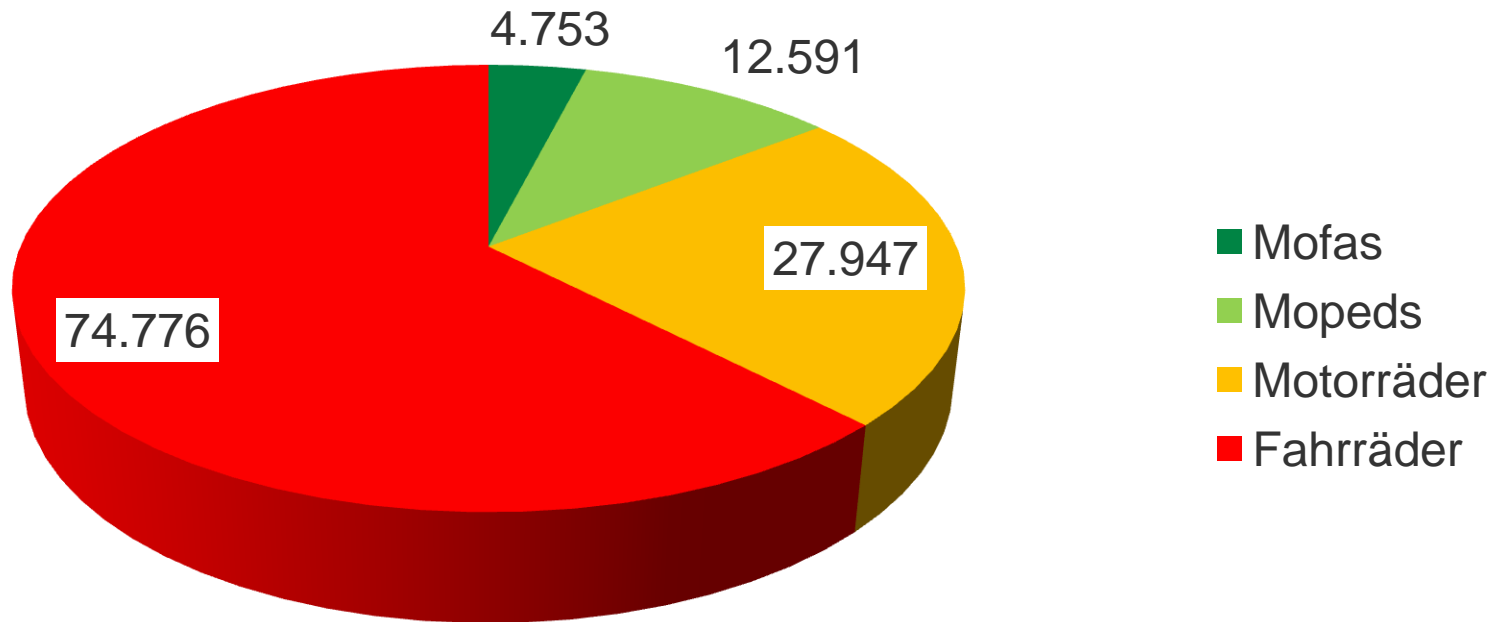
Grundregeln für alle Verkehrsteilnehmer

- Die Teilnahme am Straßenverkehr erfordert ständige *Vorsicht* und gegenseitige *Rücksicht*.
- Jeder Verkehrsteilnehmer hat sich so zu verhalten, dass kein Anderer geschädigt, gefährdet oder mehr als nach den Umständen unvermeidbar belästigt wird.



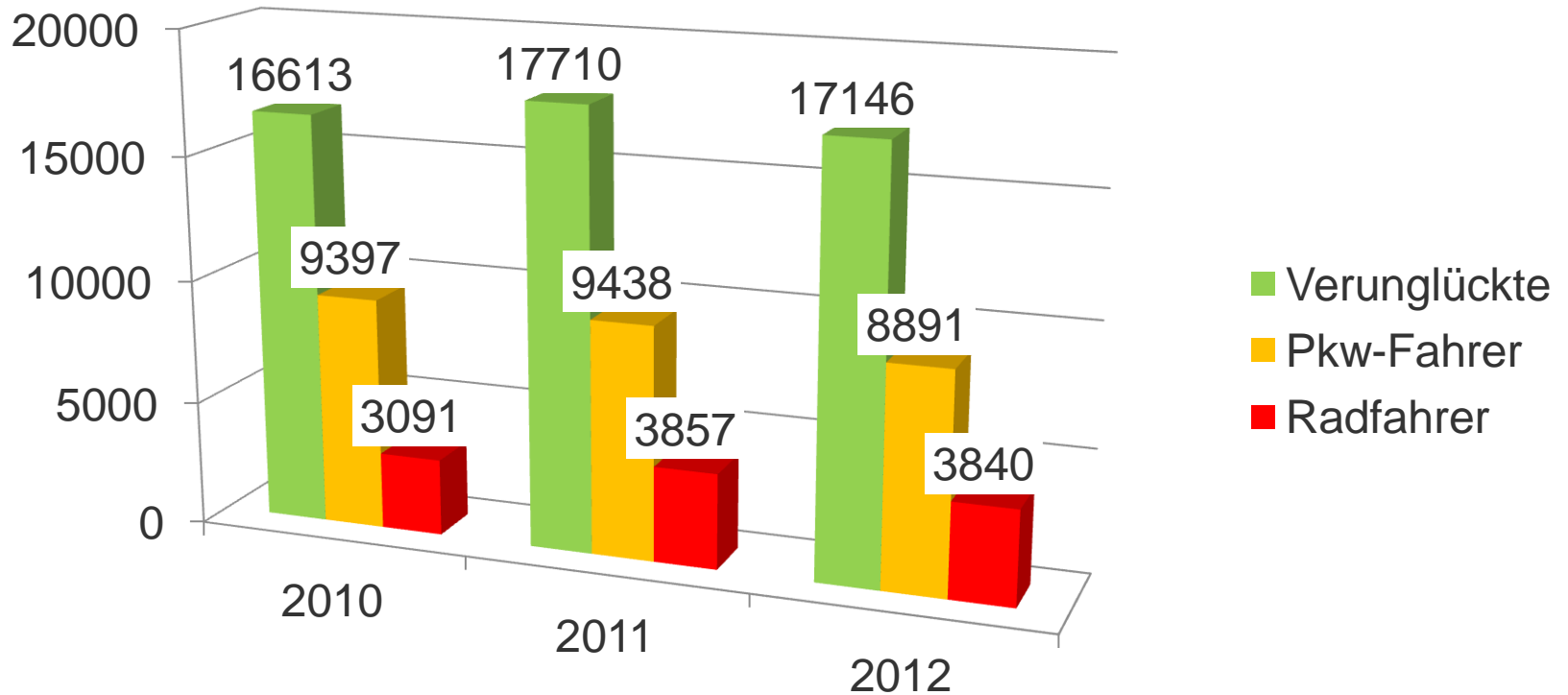
Verunglückte Zweiradfahrer bei Verkehrsunfällen im Jahr 2012 in Deutschland

120.064 verunglückte Zweiradfahrer



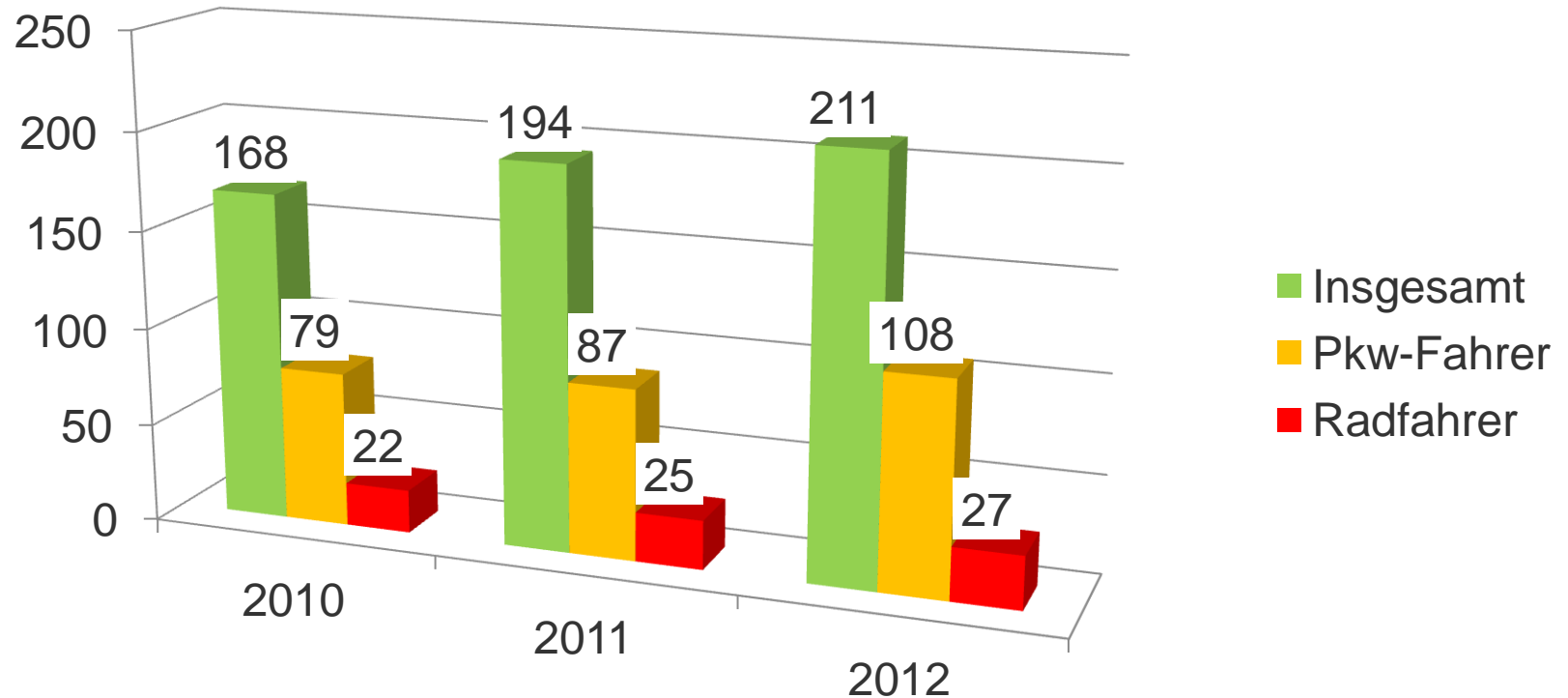


Verunglückte bei Straßenverkehrsunfällen in Sachsen



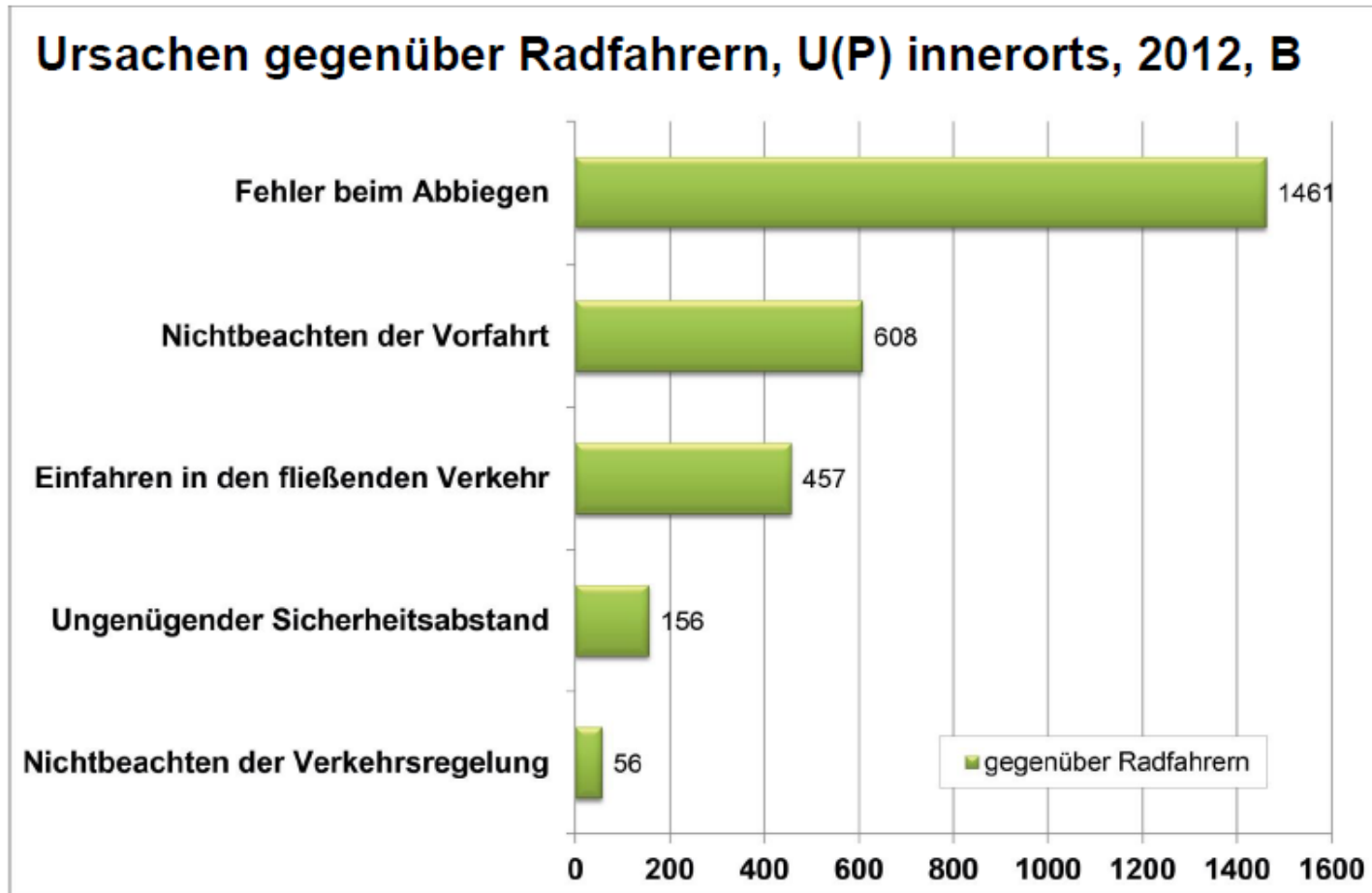


Getötete bei Straßenverkehrsunfällen in Sachsen

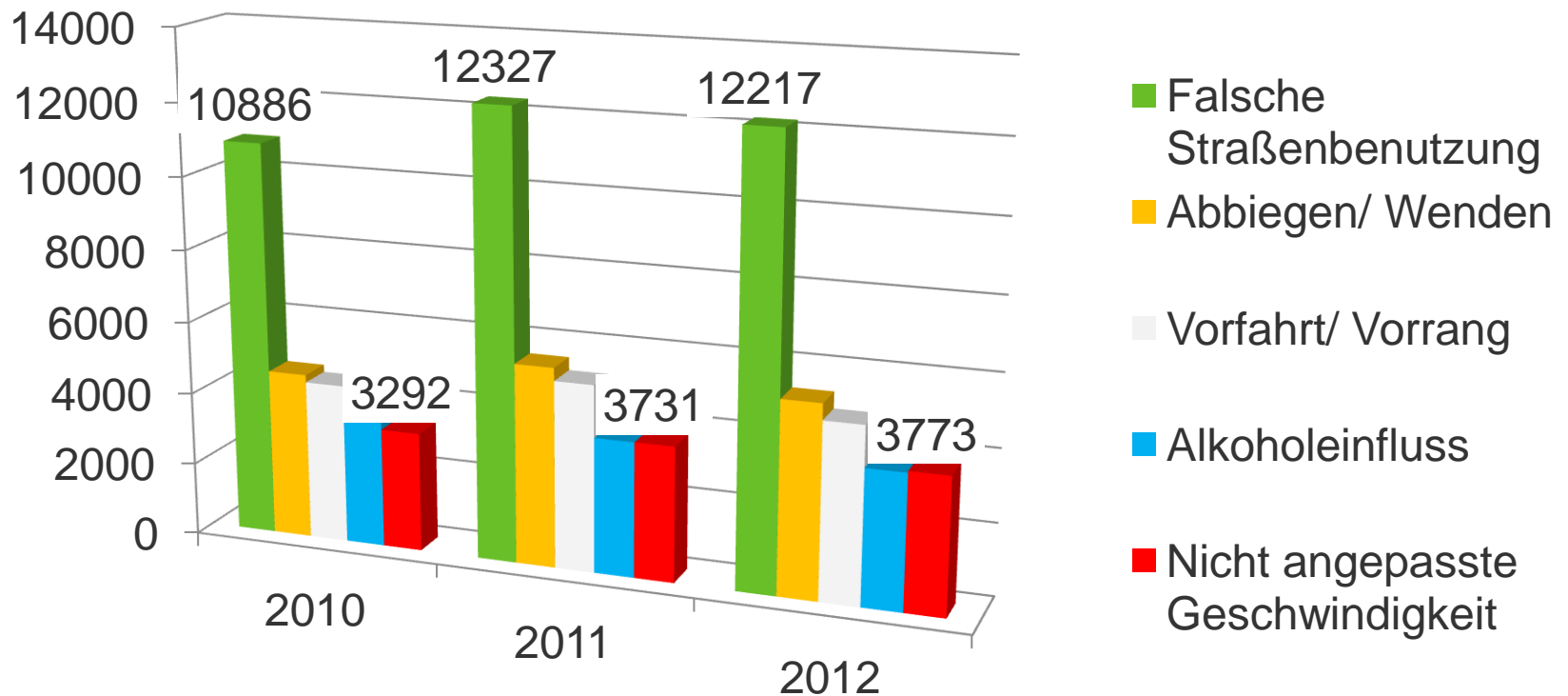




Unfallursachen beim Pkw-Fahrer



Unfallursachen beim Radfahrer - Verkehrsunfälle mit Personenschaden in Deutschland

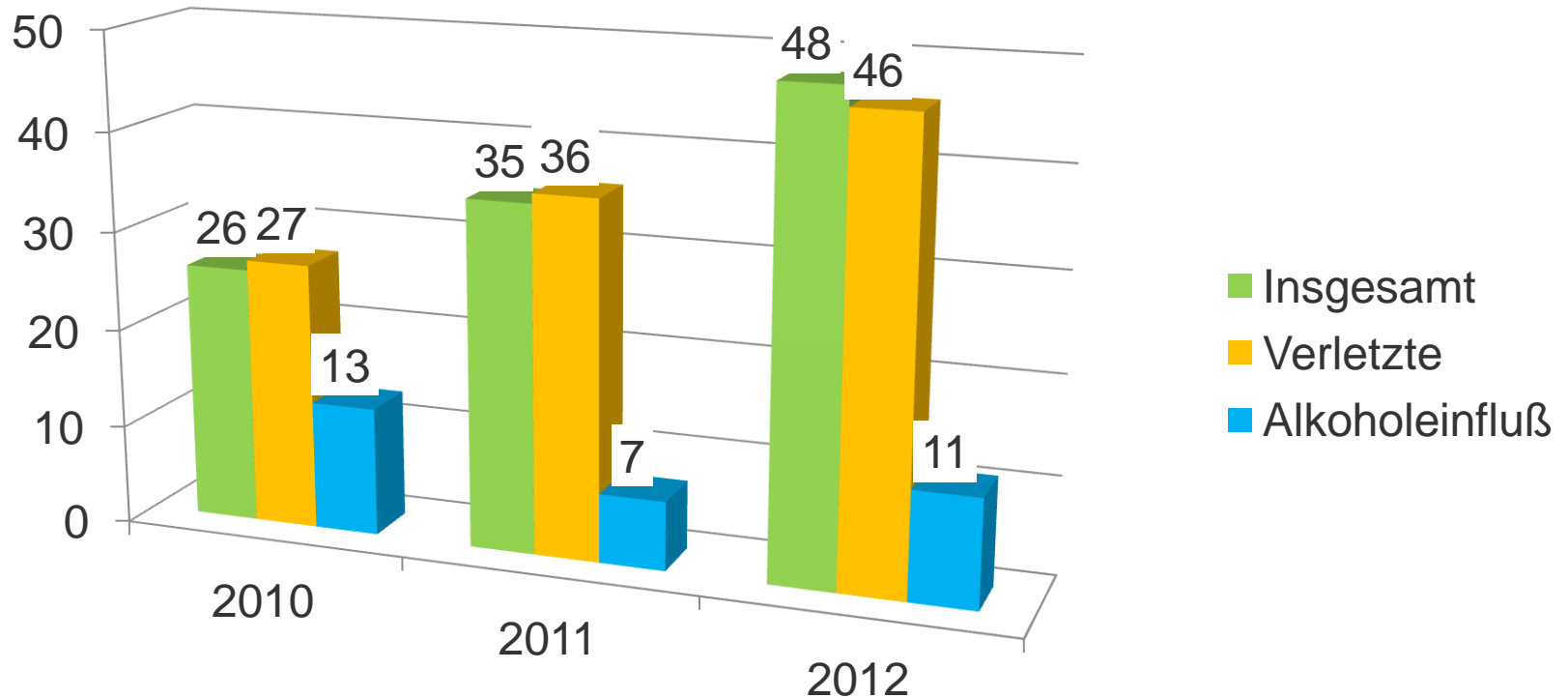




Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Radfahrern in Chemnitz



Verkehrsunfälle mit allein beteiligten Radfahrern in Chemnitz





„Schnelligkeit und Bequemlichkeit vor Sicherheit?“

- Regelakzeptanz und Regeltreue spielen eine untergeordnete Rolle.

Ursachen:

- Faktische Anonymität bei der Teilnahme am Straßenverkehr
- Das eigene Fehlverhalten wird gegenüber Verstößen motorisierter Verkehrsteilnehmer bagatellisiert – „Keine Gleichbehandlung im Unrecht“



Rad fahren und Alkohol

- ab **0,3 o/oo** – Grenzwert für relative Fahrunsicherheit bei Fahrzeugführern (auch Radfahrer)
- ab **0,5 o/oo** - Grenzwert Ordnungswidrigkeit (§ 24a Abs. 1 StVG) für Kraftfahrzeugführer
- ab **1,1 o/oo** - Grenzwert für absolute Fahrunsicherheit bei Fahrzeugführern von Kraftfahrzeugen (§ 316 StGB, BGHSt 21, 157)
- ab **1,6 o/oo** - Grenzwert für absolute Fahrunsicherheit beim Radfahrern (§ 316 StGB, BGHSt 37, 89)



3. GdP – Verkehrsforum 2012

Empfehlung des Arbeitskreis I

- Die Forderung des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR) - „Kein Alkohol am Steuer“ – wird unterstützt
- Neufassung des § 24 a Abs. 1 StVG: „Ordnungswidrig handelt, wer im Straßenverkehr ein Fahrzeug führt, obwohl er unter der Wirkung alkoholischer Getränke steht.“ (Ahndung ab 0,2 Promille)
- Herabsetzen des Grenzwertes der absoluten Fahrunsicherheit für Fahrradfahrer von 1,6 auf 1,1 Promille
- Einführung eines Ordnungswidrigkeitentatbestandes für alkoholisierte Fahrradfahrer ab 0,8 Promille

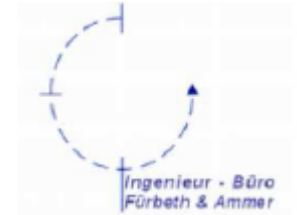


Pedelec und E-Bike

- **Pedelec ohne Anfahrhilfe** – Elektromotor schaltet sich erst dann zu, wenn Pedale mit Muskelkraft betätigt werden
- **Pedelec mit Anfahrhilfe** – Elektromotor arbeitet bis 6 km/h selbständig (kein Kraftfahrzeug nach dem § 1 Abs. 3 StVG)
- **E-Bikes** – einspuriges, einsitziges Fahrzeug mit Elektromotor, Leistung nicht mehr als 500 Watt, bei nicht mehr als 30 kg Leergewicht und einer bbH von 20 km/h



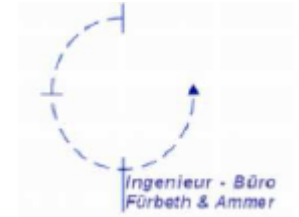
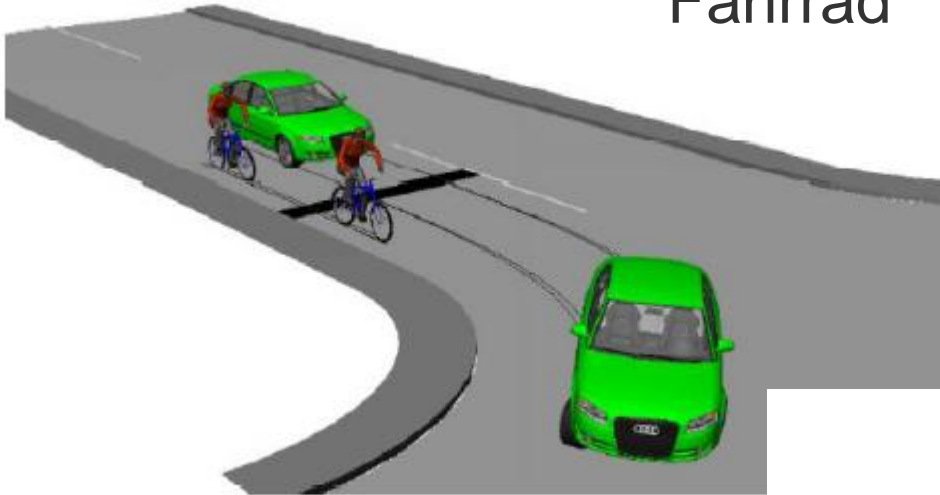
Gefahren für den Straßenverkehr



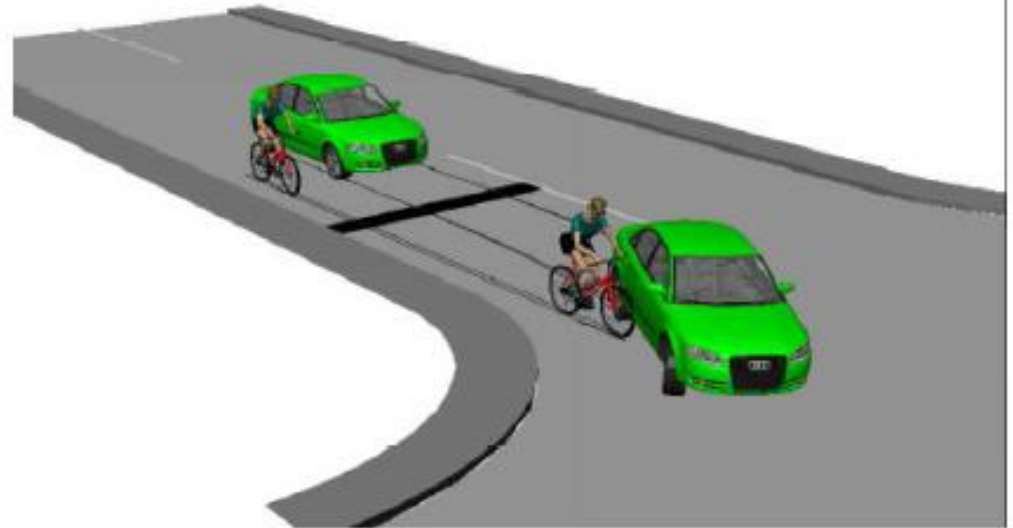
- Äußerlich kaum von anderen Fahrrädern zu unterscheiden
- Anfahrbeschleunigung wesentlich höher als „normales“ Fahrrad
- Erreicht wesentlich schneller höhere Geschwindigkeiten
- Ungewohntes Handling durch höheres Gewicht und bei Pedaleinsatz in den Kurven
- Überschätzen der Bremsleistung



Fahrrad



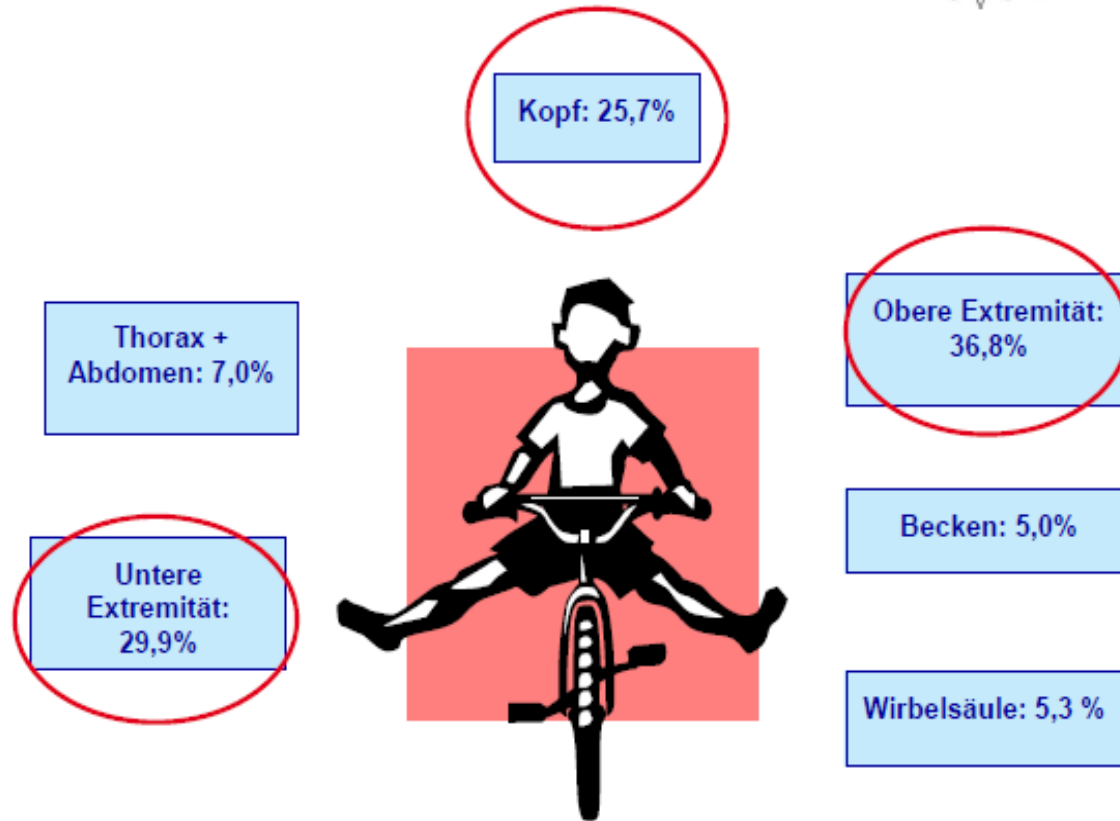
Pedelec





Helmpflicht beim Pedelec?

- Ausgenommen von der Helmpflicht sind Leichtmofas und Krafträder (auch E-Bikes) bis 20 km/h zulässige Höchstgeschwindigkeit
- Keine Helmpflicht für Radfahrer bzw. Fahrer eines Pedelec
- **Problem:** Der Hilfsantrieb beim Pedelec muss sich progressiv mit der Fahrgeschwindigkeit verringern und **ab 25 km/h abschalten** (RL 2002/24/EG)





Möglichkeiten für mehr Sicherheit

- Durchführung einer Fahrradstudie bzw. Dunkelfeldforschung (Kategorisierung von Verletzungsmustern, Helmbenutzung, Deliktanalyse, Alkoholisierungsgrad, benutzte Fahrräder)
- Erarbeitung eines Strategiepapiers „Bekämpfung von Verkehrsunfällen mit Radfahrbeteiligung“ zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und darauf aufbauende Bewusstseinsbildung sowie Gefahrensensibilisierung **bei allen** Verkehrsteilnehmern.



Möglichkeiten für mehr Sicherheit

- Änderungen im Straßenverkehrsrecht müssen ausreichend erläutert werden. Fahrschulen, Automobil- und Fahrradverbände sind aufgefordert entsprechende Maßnahmen durchzuführen.
- Neben der Radfahrausbildung durch die Polizei macht sich eine umfassende Mobilitätserziehung der Kinder und Jugendlichen in den Schulen durch Verkehrspädagogen notwendig.



Möglichkeiten für mehr Sicherheit

- Weitere Verbesserung der Infrastruktur für Radfahrer
- Sicherheit vor Flüssigkeit – Eine Temporeduzierung in den Innenstädten kommt auch Radfahrern zu Gute
- Schaffung von Sicherheitsstandards für Pedelecs und E-Bikes (z. B. Scheibenbremsen, Rahmenstärke)



Möglichkeiten für mehr Sicherheit

- Haftpflichtversicherungs- und Ausweispflicht für Radfahrer
- Schaffung eines neuen Promillegrenzwertes für absolute Fahrunsicherheit und eines präventiven Ordnungswidrigkeitstatbestandes für Radfahrer
- Bildung einer Sicherheitspartnerschaft zwischen Polizei, Straßenverkehrsbehörden sowie anderen Institutionen
- **Nur Prävention und Repression können die Verkehrssicherheit nachhaltig verbessern!**



Begriffsbestimmung und Rechtsprechung



Was ist ein Fahrrad?

- Fahrräder sind Fahrzeuge mit mindestens zwei Rädern und Muskelantrieb. (VGH Mannheim VerkMitt 2001 Nr. 16), Hierzu gehören auch Liegefahrräder (BVerwG NZV 2001, 494 = VerkMitt 2002 Nr.2 = VRS 101, 310) und Fahrräder mit elektrischer Tretunterstützung.
- Dreirädrige Fahrradrikschas sind keine Fahrräder (OLG Dresden VRS 108, 53 = VD 2004, 332). Fahrräder mit drei oder mehr Rädern gehören eher zu den anderen Straßenfahrzeugen i. S. d. §§ 63 ff StVZO.. Conference-Bikes (OLG Dresden VRS 108, 53 = VD 2004, 332; dazu kritisch Müller VD 2005, 143), Party, Coffee- oder Bier-Bikes dienen nicht der Fortbewegung, sondern der geselligen Kommunikation mit Musik und vornehmlich alkoholischen Getränken und dürfen deshalb im öffentlichen Verkehrsraum wegen Überschreitung des Gemeingebrauchs nur mit straßenrechtlicher Sondernutzungserlaubnis betrieben werden (BVerfG DAR 2012, 654; OVG Münster DAR 2012).



Radwegbenutzungspflicht

- Kann der Radweg wegen unzureichender Beschaffenheit (z. B. Schlaglöcher, Schnee) faktisch nicht benutzt werden, darf auf der Fahrbahn gefahren werden, selbst wenn Radwegbenutzungspflicht durch Z. 237, 240 oder 241 besteht (OLG Jena SVR 2012; OLG Nürnberg DAR 2012, 146)
- Wer einen benutzungspflichtigen Radweg entgegen der Fahrtrichtung befährt, haftet für die Folgen (OLG Celle SVR 2005, 306). Das gilt auch dann, wenn rechte Radwege infolge Schnee oder Baustellen nicht befahrbar sind (OLG Naumburg NZV 2012, 180).



Radfahrer auf Gehweg

- Kinder bis 8 Jahren müssen den Gehweg benutzen. Von neun bis zehn Jahren dürfen sie auch alternativ Rad- und Gehwege befahren.
- Sofern Kinder bis acht Jahre die Radwege benutzen, sollte nicht eingeschritten werden, solange der Radverkehr nicht beeinträchtigt wird. Entsprechendes gilt für Erwachsene bei Begleitung Rad fahrender Kinder auf Gehwegen.
- Sind an einer stark befahrenen Vorfahrtsstraße keine Radverkehrsanlagen vorhanden und nutzt ein Erwachsener deshalb den in der Fahrtrichtung verlaufenden Gehweg ohne Behinderung oder Gefährdung von Fußgängern, so kann dieses Verhalten im Interesse einer sinnvollen Opportunität als bedeutungslose Ordnungswidrigkeit bewertet und geduldet werden.



Fahrradhelm – LG Koblenz, 04.10.2010 (5 O 349/09)

Der Umstand, dass ein Rennradfahrer keinen Schutzhelm getragen hat, begründet nicht den Vorwurf eines Mitverschuldens an den bei der Kollision mit einem Kfz erlittenen Kopfverletzungen. Dies gilt insbesondere, wenn er weder zu schnell noch sonst den herrschenden Straßenbedingungen unangepasst fuhr, er sich auf einer Trainingsfahrt befand und dabei völlig unauffällig gefahren ist, ohne besondere Risiken einzugehen (Anschluss OLG Hamm, 26. September 2000, 27 U 93/00, NZV 2001, 86; OLG Stuttgart, 29. April 1997, 10 U 260/93, VRS 97 (1999); OLG Nürnberg, 23. Oktober 1990, 3 U 2574/90, DAR 1991, 173; entgegen OLG Düsseldorf, 12. Februar 2007, 1 U 182/06, NJW 2007, 3075) (Rn.27).



Fahrradhelm – OLG Hamm, 26.09.2000 (27 U 93/00)

Der Umstand, dass ein erwachsener Radfahrer keinen Schutzhelm getragen und womöglich deshalb bei einem Sturz schwere Kopfverletzungen erlitten hat, begründet keinen Mitverschuldensvorwurf, weil eine allgemeine Verkehrsanerkennung der Notwendigkeit einer solchen Schutzmaßnahme (noch) nicht festzustellen ist.



Fahrradhelm – OLG Düsseldorf, 12.02.2007 (1 U 182/06)

Wird das Radfahren hobbymäßig außerhalb eines Vereins als Sport betrieben und steht dabei die Erzielung hoher Geschwindigkeiten im Vordergrund, so besteht die Obliegenheit zum Tragen eines Schutzhelms (Rn.49)(Rn.51)(Rn.56)(Rn.66). Den herkömmlichen Freizeitfahrradfahrer trifft diese Obliegenheit mangels entsprechender allgemeiner Übung nicht (Rn.58).



**Der Radfahrer ist ein
vollwertiger
Verkehrsteilnehmer mit
allen Rechten UND
Pflichten!**



Quellenverzeichnis

- „Aktuelle Erkenntnisse der polizeilichen Unfallanalyse & der Fahrradstudie“, LPD Udo Weiss, Polizeipräsidium Münster, Direktion Verkehr
- „Strategie zur Bekämpfung von Verkehrsunfällen mit Radfahrbeteiligung“, Stand 2009, Der Polizeipräsident in Berlin, Sachbereich Verkehr
- Fachanwaltskommentar Verkehrsrecht, Ferner/Bachmeier/Müller, Luchterhand 2009
- Einsatztaschenhandbuch für den Polizeivollzugsdienst, Roelecke/Voller, 7. Auflage 2013
- Die neue Generation Fahrrad, Dipl.-Ing. Tobias Gärtner und Dipl.-Ing. (FH) Sören Hans, Ingenieurbüro Fürbeth & Ammer, Chemnitz
- StVO, Kommentar zur Straßenverkehrsordnung mit VwV-StVO, 14. Auflage, Schurig