

Kleine Anfrage

der Abg. Carola Wolle AfD

und

Antwort

des Ministeriums für Inneres, Digitalisierung und Migration

**Unfallgefahren von Fußgängern auf gemeinsamen
Geh- und Radwegen**

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie hat sich die Zahl der bei Unfällen zwischen Fahrradfahrern und Fußgängern verletzten Fußgänger auf gemeinsamen Geh- und Radwegen (Vorschriftzeichen 240) in den letzten Jahren entwickelt?
2. Um welche Art von Verletzungen und um welche Verletzungsgrade hat es sich jeweils gehandelt?
3. Was waren jeweils die Unfallursachen?
4. Welcher Altersgruppe gehörten die am Unfall beteiligten Fußgänger und Fahrradfahrer jeweils an?
5. Um welchen Typus Fahrrad hat es sich dabei jeweils gehandelt (Fahrrad ohne Elektroantrieb, Pedelec, S-Pedelec)?
6. Wird sie sich dafür einsetzen, dass zukünftig auf gemeinsamen Geh- und Radwegen (Vorschriftzeichen 240) mit dem Fahrrad grundsätzlich Schritttempo gefahren werden muss, bzw. dass gemeinsame Geh- und Radwege möglichst durch Fußwege (Vorschriftzeichen 239) mit Zusatzschild „Radfahrer frei“ ersetzt werden?
7. Wird sie sich dafür einsetzen, dass die Mindestbreite für gemeinsame Geh- und Radwege (Vorschriftzeichen 240) von derzeit 2,50 m innerorts und 2,00 m außerorts auf grundsätzlich mindestens 3,00 m erhöht wird?

8. Wie stellt die Landesregierung sicher, dass sich die Straßenverkehrsbehörden bei der Ausweisung von gemeinsamen Geh- und Radwegen an die geltenden Vorschriften (Mindestbreite) halten?

26.04.2018

Wolle AfD

Begründung

Die Landesregierung setzt auf den massiven Ausbau der Radinfrastruktur in Baden-Württemberg. Dies führt zur Ausweisung von immer mehr Radwegen. Diese grundsätzlich zu begrüßende Entwicklung führt aber auch zu Problemen, v. a. da, wo die Radwege gemeinsam mit Fußgängern genutzt werden. Moderne Fahrräder erreichen heute in der Ebene mühelos Geschwindigkeiten, die vor Jahren noch Mofas vorbehalten waren. Bei Fahrrädern mit unterstützendem Elektromotor ist dies auch untrainierten Radfahrern ohne Weiteres möglich. Damit steigt auf von Radfahrern und Fußgängern gemeinsam genutzten Wegen das Unfallrisiko, welches im Falle eines Unfalls zudem meist zu Lasten des Schwächeren, nämlich des Fußgängers geht. Dies gilt insbesondere da, wo Fußgänger und Radfahrer sich denselben Raum teilen müssen (gemeinsame Geh- und Radwegen – Vorschriftzeichen 240) und wo zusätzlich die Breite dieser Wege lediglich den gesetzlichen Mindestanforderungen von 2,50 m innerorts und 2,00 m außerorts entspricht. Hinzu kommt, dass viele dieser Wege – trotz der Vorschrift – noch deutlich geringere Breiten aufweisen.

Mit dieser Kleinen Anfrage soll ermittelt werden, ob es aufgrund der angeführten, erhöhten Risiken auf den erwähnten Wegen bereits vermehrt zu Unfällen mit Personenschaden seitens der Fußgänger gekommen ist, ob sich die Landesregierung der erhöhten Risiken bewusst ist und wie sie gedenkt die Bürger vor diesen zunehmenden Risiken zu schützen.

Antwort

Mit Schreiben vom 28. Mai 2018 Nr. 3-3851/300/1 beantwortet das Ministerium für Inneres, Digitalisierung und Migration im Einvernehmen mit dem Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

- 1. Wie hat sich die Zahl der bei Unfällen zwischen Fahrradfahrern und Fußgängern verletzten Fußgänger auf gemeinsamen Geh- und Radwegen (Vorschriftzeichen 240) in den letzten Jahren entwickelt?*
- 2. Um welche Art von Verletzungen und um welche Verletzungsgrade hat es sich jeweils gehandelt?*
- 3. Was waren jeweils die Unfallursachen?*

4. Welcher Altersgruppe gehörten die am Unfall beteiligten Fußgänger und Fahrradfahrer jeweils an?

5. Um welchen Typus Fahrrad hat es sich dabei jeweils gehandelt (Fahrrad ohne Elektroantrieb, Pedelec, S-Pedelec)?

Zu 1. bis 5.:

Die nachfolgende Tabelle stellt die Zahl der Unfälle zwischen Fahrradfahrern und Fußgängern auf gemeinsamen Geh- und Radwegen für die Jahre 2015 bis 2017 dar. Weiterhin werden für diese Verkehrsunfälle die Anzahl der verletzten Verkehrsteilnehmer, die häufigsten Unfallursachen sowie die Altersgruppen ausgewiesen. Eine Unterscheidung nach der jeweiligen Verkehrsbeteiligungsart wurde vorgenommen. In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass S-Pedelecs Krafträder im Sinne der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) und daher grundsätzlich nicht zur Nutzung von Radwegen befugt sind. Ungeachtet der Nutzungsberechtigung, wurden keine Verkehrsunfälle mit S-Pedelecs auf gemeinsamen Geh- und Radwegen polizeilich registriert.

Verkehrsunfälle zwischen Fahrrad-Nutzern und Fußgängern auf gemeinsamen Geh- und Radwegen	2015	2016	2017
Unfälle gesamt	41	41	33
– davon mit Fahrrad (ohne Elektroantrieb)	37	38	30
– davon Kinder (0–5)	4	3	4
– davon Kinder (6–13)	1	2	5
– davon Jugendliche (14–17)	4	6	1
– davon Junge Fahrer (18–24)	2	2	4
– davon Erwachsene (25–64)	24	21	14
– davon Senioren (ab 65)	3	4	2
– davon mit Pedelec	4	3	3
– davon Kinder (0–5)	0	0	0
– davon Kinder (6–13)	0	0	0
– davon Jugendliche (14–17)	0	0	0
– davon Junge Fahrer (18–24)	1	0	0
– davon Erwachsene (25–64)	1	2	0
– davon Senioren (ab 65)	2	1	3
Häufigste Unfallursachen (in Prozent)			
– Verkehrstüchtigkeit	7 %	10 %	6 %
– Ungenügender Sicherheitsabstand	0 %	5 %	3 %
– Nicht angepasste Geschwindigkeit	10 %	17 %	3 %
– Falsches Verhalten gegenüber Fußgängern	29 %	32 %	45 %
– Falsches Fußgängerverhalten	51 %	39 %	39 %
Anzahl leichtverletzter Verkehrsteilnehmer	42	47	37
– davon Fahrrad-Nutzer (ohne Elektroantrieb)	19	21	12
– davon Kinder (0–5)	0	0	0
– davon Kinder (6–13)	1	0	2
– davon Jugendliche (14–17)	0	3	0
– davon Junge Fahrer (18–24)	1	2	2
– davon Erwachsene (25–64)	15	13	7
– davon Senioren (ab 65)	2	3	1
– davon Pedelec-Nutzer	2	2	3
– davon Kinder (0–5)	0	0	0
– davon Kinder (6–13)	0	0	0
– davon Jugendliche (14–17)	0	0	0
– davon Junge Fahrer (18–24)	1	0	0
– davon Erwachsene (25–64)	0	1	0
– davon Senioren (ab 65)	1	1	3

– davon Fußgänger	21	24	22
– davon Kinder (0–5)	1	1	0
– davon Kinder (6–13)	4	5	4
– davon Jugendliche (14–17)	2	2	1
– davon Junge Fahrer (18–24)	3	2	2
– davon Erwachsene (25–64)	9	11	12
– davon Senioren (ab 65)	2	3	3
Anzahl schwerverletzter Verkehrsteilnehmer	11	9	5
– davon Fahrrad-Nutzer (ohne Elektroantrieb)	6	6	1
– davon Kinder (0–5)	0	0	0
– davon Kinder (6–13)	0	0	0
– davon Jugendliche (14–17)	0	0	0
– davon Junge Fahrer (18–24)	0	0	0
– davon Erwachsene (25–64)	5	6	0
– davon Senioren (ab 65)	1	0	1
– davon Pedelec-Nutzer	1	1	0
– davon Kinder (0–5)	0	0	0
– davon Kinder (6–13)	0	0	0
– davon Jugendliche (14–17)	0	0	0
– davon Junge Fahrer (18–24)	0	0	0
– davon Erwachsene (25–64)	0	1	0
– davon Senioren (ab 65)	1	0	0
– davon Fußgänger	4	2	4
– davon Kinder (0–5)	0	0	0
– davon Kinder (6–13)	2	0	0
– davon Jugendliche (14–17)	0	0	0
– davon Junge Fahrer (18–24)	0	0	0
– davon Erwachsene (25–64)	1	1	2
– davon Senioren (ab 65)	1	1	2
Anzahl tödlich verletzter Verkehrsteilnehmer	0	0	0

6. Wird sie sich dafür einsetzen, dass zukünftig auf gemeinsamen Geh- und Radwegen (Vorschriftzeichen 240) mit dem Fahrrad grundsätzlich Schritttempo gefahren werden muss, bzw. dass gemeinsame Geh- und Radwege möglichst durch Fußwege (Vorschriftzeichen 239) mit Zusatzschild „Radfahrer frei“ ersetzt werden?

Zu 6.:

Die Landesregierung setzt sich dafür ein, gemeinsame Führungen von Radverkehr und Fußgängerverkehr innerorts aufgrund des damit verbundenen Konfliktpotenzials so weit wie möglich zu vermeiden.

Die Ge- und Verbote zu den einzelnen Verkehrszeichen sind in der Straßenverkehrsordnung (StVO) geregelt, die Einsatzgrenzen und die Voraussetzungen für die Anordnung der Verkehrszeichen in der begleitenden Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO). Die vor Ort zuständigen Verkehrsbehörden entscheiden in eigener Verantwortung aufgrund der jeweils unterschiedlichen örtlichen Verkehrsverhältnisse, ob wahlweise die Anordnung eines gemeinsamen Geh- und Radweges (Zeichen 240) oder eines Gehweges (Zeichen 239) mit Zusatzzeichen „Radfahrer frei“ in Frage kommt.

Die Freigabe des Gehweges zur Benutzung durch Radfahrer durch das Zeichen 239 mit Zusatzzeichen „Radfahrer frei“ kommt nur in Betracht, wenn dies unter Berücksichtigung der Belange der Fußgänger vertretbar ist. Die Beschaffenheit und der Zustand des Gehweges sollen dann auch den gewöhnlichen Verkehrsbedürfnissen des Radverkehrs (z.B. Bordsteinabsenkung an Einmündungen und Kreuzungen) entsprechen. Der Radverkehr darf nur mit Schrittgeschwindigkeit fahren. Die Anordnung des Zeichens 240 StVO kommt nur in Betracht, wenn die Anordnung einer Benutzungspflicht aus Verkehrssicherheitsgründen erforderlich,

unter Berücksichtigung der Belange der Fußgänger vertretbar und mit der Sicherheit und Leichtigkeit des Radverkehrs vereinbar ist und die Beschaffenheit der Verkehrsfläche den Anforderungen des Radverkehrs genügt. Der Radverkehr muss soweit erforderlich die Geschwindigkeit an den Fußgängerverkehr anpassen.

Die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) definieren den Stand der Technik für die Planung von Radverkehrsanlagen in Deutschland. Sie sind in Baden-Württemberg im Bereich der Bundes- und Landesstraßen als technisches Regelwerk eingeführt. Den Stadt- und Landkreisen, Städten und Gemeinden des Landes Baden-Württemberg wird im Sinne einer einheitlichen Vorgehensweise für die in ihrem Zuständigkeitsbereich liegenden Straßen empfohlen, die ERA 2010 ebenfalls anzuwenden.

Die Berücksichtigung der ERA ist Bedingung für eine Förderung nach dem Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz „Kommunale Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur“ (LGVFG RuF). In innerörtlichen Bereichen sind bei gemeinsamen Geh- und Radwegen und Gehwegen mit der Beschilderung „Radfahrer frei“ die sehr eng beschränkten Einsatzbereiche gemeinsamer Führungen gemäß den ERA zu berücksichtigen.

Im Rahmen der Aufstellung des RadNETZ Baden-Württemberg hat das Land die Qualitätsstandards und Musterlösungen RadNETZ erarbeitet. Diese werden zeitnah per Einführungsschreiben des Landes für Planungen des Landes für verbindlich erklärt. Den Stadt- und Landkreisen, Städten und Gemeinden des Landes Baden-Württemberg wird im Sinne einer einheitlichen Vorgehensweise für die in ihrem Zuständigkeitsbereich liegenden Straßen empfohlen, die Qualitätsstandards und Musterlösungen ebenfalls anzuwenden. Sie sind bereits Förderbedingungen für Radverkehrsanlagen im Zuge des RadNETZ Baden-Württemberg.

7. *Wird sie sich dafür einsetzen, dass die Mindestbreite für gemeinsame Geh- und Radwege (Vorschriftzeichen 240) von derzeit 2,50 m innerorts und 2,00 m außerorts auf grundsätzlich mindestens 3,00 m erhöht wird?*
8. *Wie stellt die Landeregierung sicher, dass sich die Straßenverkehrsbehörden bei der Ausweisung von gemeinsamen Geh- und Radwegen an die geltenden Vorschriften (Mindestbreite) halten?*

Zu 7. und 8.:

Komfortable Breiten für den Fuß- und Radverkehr sind wünschenswert und werden, soweit es die örtlichen Verhältnisse zulassen, planerisch und baulich umgesetzt. Ist aus Verkehrssicherheitsgründen die Anordnung einer Radwegebenutzungspflicht mit den Zeichen 237, 240 oder 241 zwingend erforderlich, so sind neben einem ausreichenden baulichen Zustand auch Anforderungen an die Linienführung und die Mindestbreiten des Radweges zu stellen, damit er gefahrlos befahren werden kann. Ausnahmsweise und nach sorgfältiger Überprüfung kann von den Mindestmaßen dann, wenn es aufgrund der örtlichen oder verkehrlichen Verhältnisse erforderlich und verhältnismäßig ist, an kurzen Abschnitten (z.B. kurze Engstelle), unter Wahrnehmung der Verkehrssicherheit, abgewichen werden. Die Mindestbreiten sind vom Ordnungsgeber in der VwV-StVO festgelegt. Die VwV-StVO ist eine verbindliche Weisung des Ordnungsgebers an die Verkehrsbehörden, die von diesen beachtet und angewendet wird.

Neben den für die Anordnung einer Benutzungspflicht vorgeschriebenen Mindestmaßen enthält das technische Regelwerk darüber hinaus Maße, die fachlich geboten sind. In den Musterlösungen RadNETZ Baden-Württemberg ist für Gemeinsame Geh- und Radwege oder Gehweg (Radfahrer frei) eine Breite von mindestens 3,00 m benannt.

Strobl

Minister für Inneres,
Digitalisierung und Migration