

Kleine Anfrage

des Abg. Gerhard Kleinböck SPD

und

Antwort

des Ministeriums für Inneres, Digitalisierung und Migration

**Sicherheit von Fahrrad-, E-Bike- und Elektroroller-
Fahrerinnen und -Fahrern stärken**

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie hat sich die Zahl der Verkehrsunfälle in den Stadt- und Landkreisen von Baden-Württemberg seit 2015 entwickelt, an denen ein Fahrrad, E-Bike oder Elektroroller beteiligt war (jeweils aufgeschlüsselt nach Jahr und Fahrzeugart)?
2. Wie hoch war seit 2015 bei den o. g. Unfällen der Anteil der Unfälle mit Personenschaden und wie viele dieser Personen trugen keinen Kopfschutz (aufgeschlüsselt nach Jahren und Fahrzeugart in absoluten Zahlen und in Prozent)?
3. Welche Ursachen führten seit 2015 zu den Unfällen mit Beteiligung eines Fahrrads, E-Bikes oder Elektrorollers (jeweils aufgeschlüsselt nach Jahren und Fahrzeugart)?
4. Welche Maßnahmen ergreift sie, um die Verkehrssicherheit von Fahrradfahrerinnen und -fahrern, elektrisch oder nicht, bzw. Elektrorollerfahrerinnen und -fahrern zu erhöhen und die Zahl der Verkehrsunfälle zu verringern?
5. Wie bewertet sie den sog. „holländischen Griff“ zur Vermeidung von Kollisionen zwischen Fahrrädern, E-Bikes oder E-Rollern im Zuge des Öffnens einer Fahrzeugtür bei Aussteigen der Fahrerin bzw. des Fahrers („dooring-Unfälle“)?
6. Wird der sog. „holländische Griff“ im Rahmen der Fahrausbildung zum Führerscheinwerb gelehrt?

12. 08. 2020

Kleinböck SPD

Begründung

Fahrräder, E-Bikes und Elektroroller spielen eine wichtige Rolle für die Verkehrswende hin zu einer klimafreundlichen Mobilität. Ziel der Landesregierung ist es beispielsweise, den Anteil des Radverkehrs bis 2030 auf 20 Prozent zu steigern. Die Menschen in Baden-Württemberg sollen außerdem jeden zweiten Weg aktiv – mit dem Rad oder zu Fuß – zurücklegen. Um die Attraktivität des Fahrrads als Verkehrsmittel zu stärken, muss die Verkehrssicherheit der Radfahrerinnen und -fahrer weiterhin gewährleistet sein und gestärkt werden.

Antwort

Mit Schreiben vom 7. September 2020 Nr. 3-0141.5/2 beantwortet das Ministerium für Inneres, Digitalisierung und Migration im Einvernehmen mit dem Ministerium für Verkehr und dem Ministerium für Kultus, Jugend und Sport die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Wie hat sich die Zahl der Verkehrsunfälle in den Stadt- und Landkreisen von Baden-Württemberg seit 2015 entwickelt, an denen ein Fahrrad, E-Bike oder Elektroroller beteiligt war (jeweils aufgeschlüsselt nach Jahr und Fahrzeugart)?

Zu 1.:

Stichtag der statistischen Erhebungen betreffend das Jahr 2020 ist jeweils der 25. August 2020.

Verkehrsunfälle unter Beteiligung eines Fahrrads						
	2015	2016	2017	2018	2019	2020
LKR Alb-Donau-Kreis	104	99	93	89	87	61
LKR Biberach	148	133	142	153	127	100
LKR Böblingen	269	266	287	324	263	173
LKR Bodenseekreis	291	346	349	337	318	205
LKR Breisgau-Hoch.	207	196	206	222	211	178
LKR Calw	53	42	73	41	48	38
LKR Emmendingen	150	169	144	181	171	92
LKR Enzkreis	59	70	63	81	66	57
LKR Esslingen	385	441	390	428	410	307
LKR Freudenstadt	38	31	36	35	37	28
LKR Göppingen	159	143	151	154	144	94
LKR Heidenheim	71	84	86	95	103	55
LKR Heilbronn	117	144	109	117	116	88
LKR Hohenlohekreis	38	45	34	45	33	26
LKR Karlsruhe	322	302	310	377	332	236
LKR Konstanz	457	450	488	506	419	310
LKR Lörrach	240	239	254	260	253	174
LKR Ludwigsburg	356	357	357	365	356	218
LKR Main-Tauber	66	73	55	82	71	51
LKR Neckar-Odenwald	42	50	28	48	38	24

Verkehrsunfälle unter Beteiligung eines Fahrrads						
	2015	2016	2017	2018	2019	2020
LKR Ortenaukreis	545	544	554	500	522	326
LKR Ostalbkreis	150	161	173	185	197	132
LKR Rastatt	203	216	226	205	225	141
LKR Ravensburg	237	245	241	282	253	190
LKR Rems-Murr-Kreis	277	276	249	296	288	200
LKR Reutlingen	274	254	238	261	274	159
LKR Rhein-Neckar	420	399	417	446	460	311
LKR Rottweil	49	40	55	58	46	27
LKR Schwäbisch Hall	102	96	83	103	90	71
LKR Schwarzwald-Baar	81	132	93	103	91	80
LKR Sigmaringen	53	75	77	62	72	46
LKR Tübingen	231	238	206	198	211	150
LKR Tuttlingen	63	72	67	79	60	42
LKR Waldshut	69	77	61	77	82	64
LKR Zollernalbkreis	64	48	65	84	74	43
SKR Baden-Baden	53	44	43	49	58	37
SKR Freiburg i. Br.	604	628	611	681	724	408
SKR Heidelberg	327	321	316	359	408	223
SKR Heilbronn	118	129	113	141	135	87
SKR Karlsruhe	590	628	605	651	635	368
SKR Mannheim	350	384	356	420	372	215
SKR Pforzheim	66	49	70	54	60	31
SKR Stuttgart	438	453	447	532	453	327
SKR Ulm	131	151	125	167	159	89
Gesamtergebnis	9.067	9.340	9.146	9.933	9.552	6.282

Verkehrsunfälle unter Beteiligung eines Pedelecs¹						
	2015	2016	2017	2018	2019	2020
LKR Alb-Donau-Kreis	17	17	14	25	35	33
LKR Biberach	13	16	21	29	34	46
LKR Böblingen	24	39	42	47	81	64
LKR Bodenseekreis	49	71	80	109	124	93
LKR Breisgau-Hoch.	12	17	29	42	52	52
LKR Calw	5	4	10	9	11	14
LKR Emmendingen	16	17	6	22	34	22
LKR Enzkreis	10	5	12	21	29	27
LKR Esslingen	42	39	55	67	105	104
LKR Freudenstadt	3	4	7	9	11	15
LKR Göppingen	10	14	24	29	37	32
LKR Heidenheim	12	11	9	20	27	25
LKR Heilbronn	7	11	28	26	35	36
LKR Hohenlohekreis	1	2	3	8	16	13
LKR Karlsruhe	14	32	33	45	52	44
LKR Konstanz	40	50	61	107	115	82

¹ Fahrrad mit Tretunterstützung bis max. 25 km/h

Verkehrsunfälle unter Beteiligung eines Pedelecs						
	2015	2016	2017	2018	2019	2020
LKR Lörrach	25	37	28	46	52	44
LKR Ludwigsburg	31	49	44	82	121	71
LKR Main-Tauber	3	8	7	14	25	24
LKR Neckar-Odenwald	1	4	4	10	12	13
LKR Ortenaukreis	27	31	62	82	87	94
LKR Ostalbkreis	17	21	32	37	59	66
LKR Rastatt	6	11	14	20	47	32
LKR Ravensburg	23	29	43	68	76	78
LKR Rems-Murr-Kreis	26	27	37	76	88	61
LKR Reutlingen	29	48	58	77	83	74
LKR Rhein-Neckar	21	11	26	31	54	44
LKR Rottweil	7	13	15	21	14	21
LKR Schwäbisch Hall	6	15	22	22	32	28
LKR Schwarzwald-Baar	10	15	12	21	24	35
LKR Sigmaringen	8	12	8	26	21	19
LKR Tübingen	23	19	38	52	53	56
LKR Tuttlingen	9	7	16	11	15	25
LKR Waldshut	8	8	10	16	20	26
LKR Zollernalbkreis	13	12	17	20	26	23
SKR Baden-Baden		5	10	6	9	10
SKR Freiburg i. Br.	20	34	31	47	74	51
SKR Heidelberg	8	5	12	21	32	25
SKR Heilbronn	7	11	18	24	28	17
SKR Karlsruhe	19	29	24	41	59	43
SKR Mannheim	8	11	20	29	32	25
SKR Pforzheim	4	1	12	16	16	22
SKR Stuttgart	44	42	59	98	123	113
SKR Ulm	17	14	18	14	32	29
Gesamtergebnis	695	878	1.131	1.643	2.112	1.871

Verkehrsunfälle unter Beteiligung eines E-Bikes²						
	2015	2016	2017	2018	2019	2020
LKR Alb-Donau-Kreis	0	1	0	4	1	0
LKR Biberach	0	1	4	0	4	0
LKR Böblingen	3	4	5	5	0	2
LKR Bodenseekreis	1	2	3	5	6	1
LKR Breisgau-Hoch.	3	2	4	3	2	2
LKR Calw	0	1	0	0	1	0
LKR Emmendingen	5	1	2	6	1	3
LKR Enzkreis	0	0	1	0	0	1
LKR Esslingen	0	2	10	3	3	0
LKR Freudenstadt	0	0	0	0	0	0
LKR Göppingen	3	1	1	4	2	0
LKR Heidenheim	1	1	0	0	0	0
LKR Heilbronn	1	1	3	2	1	2
LKR Hohenlohekreis	0	0	0	2	0	1

² Kraftfahrzeuge, die ohne Tretunterstützung gefahren werden können.

Verkehrsunfälle unter Beteiligung eines E-Bikes						
	2015	2016	2017	2018	2019	2020
LKR Karlsruhe	2	5	6	4	1	0
LKR Konstanz	5	1	3	2	4	5
LKR Lörrach	2	2	3	3	5	5
LKR Ludwigsburg	4	3	2	6	4	4
LKR Main-Tauber	0	0	0	2	0	0
LKR Neckar-Odenwald	0	0	1	1	0	0
LKR Ortenaukreis	1	3	2	4	4	4
LKR Ostalbkreis	2	0	1	0	1	0
LKR Rastatt	0	0	0	1	1	2
LKR Ravensburg	0	1	3	1	1	5
LKR Rems-Murr-Kreis	0	0	0	1	2	0
LKR Reutlingen	0	0	1	2	3	3
LKR Rhein-Neckar	0	2	4	0	2	1
LKR Rottweil	0	0	0	0	0	0
LKR Schwäbisch Hall	1	0	1	0	2	1
LKR Schwarzwald-Baar	0	2	1	0	1	2
LKR Sigmaringen	0	1	0	0	2	1
LKR Tübingen	1	0	3	2	2	4
LKR Tuttlingen	0	0	0	0	0	0
LKR Waldshut	1	0	0	1	1	0
LKR Zollernalbkreis	0	0	0	1	1	2
SKR Baden-Baden	0	0	0	0	0	0
SKR Freiburg i. Br.	3	7	3	4	3	2
SKR Heidelberg	0	2	1	1	4	1
SKR Heilbronn	2	1	0	2	3	0
SKR Karlsruhe	3	0	2	2	6	2
SKR Mannheim	2	0	1	0	2	0
SKR Pforzheim	2	0	2	1	1	0
SKR Stuttgart	0	1	2	0	2	2
SKR Ulm	0	0	1	0	3	0
Gesamtergebnis	48	48	76	75	82	58

Eine statistische Erfassung von Unfällen unter Beteiligung von Elektroklein-
fahrzeugen (eKF) findet erst seit 1. Januar 2020 statt.

Die Erfassung erfolgt nach zugelassenen Elektroklein-
fahrzeugen mit Lenk-/Haltestange gemäß Elektroklein-
fahrzeuge-Verordnung (eKFV), nach nichtzugelas-
senen Elektroklein-
fahrzeugen mit Lenk-/Haltestange und nach Elektroklein-
fahrzeugen ohne Lenk-/Haltestange.

Verkehrsunfälle unter Beteiligung eines eKF	
	2020
LKR Alb-Donau-Kreis	1
LKR Biberach	2
LKR Böblingen	0
LKR Bodenseekreis	3
LKR Breisgau-Hoch.	2
LKR Calw	0
LKR Emmendingen	1
LKR Enzkreis	0
LKR Esslingen	6
LKR Freudenstadt	1
LKR Göppingen	1
LKR Heidenheim	1
LKR Heilbronn	4
LKR Hohenlohekreis	1
LKR Karlsruhe	1
LKR Konstanz	4
LKR Lörrach	3
LKR Ludwigsburg	5
LKR Main-Tauber	0
LKR Neckar-Odenwald	2
LKR Ortenaukreis	5
LKR Ostalbkreis	4
LKR Rastatt	0
LKR Ravensburg	3
LKR Rems-Murr-Kreis	2
LKR Reutlingen	4
LKR Rhein-Neckar	4
LKR Rottweil	1
LKR Schwäbisch Hall	1
LKR Schwarzwald-Baar	0
LKR Sigmaringen	0
LKR Tübingen	2
LKR Tuttlingen	0
LKR Waldshut	1
LKR Zollernalbkreis	0
SKR Baden-Baden	1
SKR Freiburg i. Br.	2
SKR Heidelberg	8
SKR Heilbronn	2
SKR Karlsruhe	11

Verkehrsunfälle unter Beteiligung eines eKF	
	2020
SKR Mannheim	9
SKR Pforzheim	1
SKR Stuttgart	27
SKR Ulm	2
Gesamtergebnis	128

2. *Wie hoch war seit 2015 bei den o. g. Unfällen der Anteil der Unfälle mit Personenschaden und wie viele dieser Personen trugen keinen Kopfschutz (aufgeschlüsselt nach Jahren und Fahrzeugart in absoluten Zahlen und in Prozent)?*

Zu 2.:

Eine statistische Erhebung des Tragens eines Kopfschutzes erfolgt nur bei tödlichen Verkehrsunfällen.

Stichtag der statistischen Erhebungen betreffend das Jahr 2020 ist jeweils der 25. August 2020.

Verkehrsunfälle unter Beteiligung eines Fahrrads mit Personenschaden						
	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Verkehrsunfälle unter Beteiligung eines Fahrrads mit Personenschaden	7.845	7.966	7.895	8.524	8.109	5.498
Anteil in % an Unfällen unter Beteiligung eines Fahrrads	86,52 %	85,29 %	86,32 %	85,81 %	84,89 %	87,52 %
Gesamtzahl getötete Fahrradnutzer	34	44	35	53	42	22
Kopfschutz nicht/nicht richtig benutzt/nicht vorhanden/nicht feststellbar	22	32	27	37	29	19
Anteil in % an Gesamtzahl getötete Fahrradnutzer	64,71 %	72,73 %	77,14 %	69,81 %	69,05 %	86,36 %

Verkehrsunfälle unter Beteiligung eines Pedelecs mit Personenschaden						
	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Verkehrsunfälle unter Beteiligung eines Pedelecs mit Personenschaden	644	808	1.029	1.509	1.937	1.741
Anteil in % an Unfällen unter Beteiligung eines Pedelecs	92,66 %	92,03 %	90,98 %	91,84 %	91,71 %	93,05 %
Gesamtzahl getötete Pedelecnutzer	8	9	10	15	20	13
Kopfschutz nicht/nicht richtig benutzt/nicht vorhanden/nicht feststellbar	5	5	5	8	14	6
Anteil in % an Gesamtzahl getötete Pedelecnutzer	62,50 %	55,56 %	50,00 %	53,33 %	70,00 %	46,15 %

Verkehrsunfälle unter Beteiligung eines E-Bikes mit Personenschaden						
	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Verkehrsunfälle unter Beteiligung eines E-Bikes mit Personenschaden	41	43	70	68	67	54
Anteil in % an Unfällen unter Beteiligung eines E-Bikes	85,42 %	89,58 %	92,11 %	90,67 %	81,71 %	93,10 %
Gesamtzahl getötete E-Bike-Nutzer	0	0	0	1	1	0
Kopfschutz nicht/nicht richtig benutzt/nicht vorhanden/nicht feststellbar	0	0	0	0	0	0
Anteil in % an Gesamtzahl getötete E-Bike-Nutzer	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %

Verkehrsunfälle unter Beteiligung eines eKF mit Personenschaden	
	2020
Verkehrsunfälle unter Beteiligung eines eKF mit Personenschaden	105
Anteil in % an Unfällen unter Beteiligung eines eKF	82,03 %
Gesamtzahl getötete eKF-Nutzer	0
Kopfschutz nicht/nicht richtig benutzt/nicht vorhanden/nicht feststellbar	0
Anteil in % an Gesamtzahl getötete eKF-Nutzer	0,00 %

3. Welche Ursachen führten seit 2015 zu den Unfällen mit Beteiligung eines Fahrrads, E-Bikes oder Elektrorollers (jeweils aufgeschlüsselt nach Jahren und Fahrzeugart)?

Zu 3.:

Ursachen bei Unfällen unter Beteiligung eines Fahrrads						
	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren	529	511	514	530	496	287
Verkehrstüchtigkeit	441	445	422	484	520	338
Geschwindigkeit	813	776	939	938	793	650
Vorfahrt	706	811	676	774	765	448
Falsche Fahrbahn	340	382	349	379	302	166
Technische Fahrzeugmängel	137	151	104	169	154	87

Ursachen bei Unfällen unter Beteiligung eines Pedelecs						
	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren	19	30	30	42	69	55
Verkehrstüchtigkeit	32	32	78	96	139	106
Geschwindigkeit	70	104	167	250	250	265
Vorfahrt	52	56	62	88	137	115
Falsche Fahrbahn	12	19	27	46	42	38
Technische Fahrzeugmängel	4	7	7	7	20	9

Ursachen bei Unfällen unter Beteiligung eines E-Bikes						
	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Verkehrstüchtigkeit	1	1	3	4	3	2
Geschwindigkeit	2	5	4	6	7	6
Abstand	1	1	1	1	2	2
Überholen	2	0	0	1	0	2
Vorfahrt	6	4	8	3	4	3
Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren	2	3	2	2	2	1

Ursachen bei Unfällen unter Beteiligung eines eKF	
	2020
Verkehrstüchtigkeit	30
Geschwindigkeit	17
Abstand	2
Überholen	0
Vorfahrt	6
Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren	4

Die Differenz zwischen der Anzahl der Unfallursachen und den zu Ziffer 1 aufgeführten tatsächlichen Unfallzahlen ergibt sich aus Unfällen, die keiner vordefinierten Kategorie zugeordnet werden können.

4. Welche Maßnahmen ergreift sie, um die Verkehrssicherheit von Fahrradfahrerinnen und -fahrern, elektrisch oder nicht, bzw. Elektrorollerfahrerinnen und -fahrern zu erhöhen und die Zahl der Verkehrsunfälle zu verringern?

Zu 4.:

Infrastruktur

Die Landesregierung stellt laut Haushaltsplan 2020/2021 jährlich 15 Millionen Euro für die Förderung kommunaler Rad- und Fußverkehrsinfrastrukturmaßnahmen nach dem Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) zur Verfügung. Derzeit enthält dieses Programm circa 400 Maßnahmen.

Um landesweit eine sichere und einheitliche Radverkehrsinfrastruktur zu erhalten, ist die Berücksichtigung des Standes der Technik bei der Planung und Umsetzung von Radverkehrsmaßnahmen Voraussetzung für eine Finanzierung des Landes. Radverkehrsanlagen, die gemäß dem Stand der Technik geplant und umgesetzt wurden, sind bereits heute auch für die Nutzung mit Pedelecs geeignet. Darüber hinaus ist das Land an Bundes- und Landesstraßen auch selbst als Bauherr beim Ausbau einer sicheren Infrastruktur für alle Verkehrsteilnehmer aktiv.

Verkehrsrecht

Die Unfallgefahr steigt mit der gefahrenen Geschwindigkeit und sinkt mit der besseren Sichtbarkeit der Verkehrsteilnehmer/-innen im Straßenraum, insbesondere wenn Kraftfahrzeuge beteiligt sind. Tempolimits, geordnetes Parken und die Ahndung von Verstößen sind daher essentiell. Aus diesem Grund hält das Verkehrsministerium die Straßenverkehrs- und Bußgeldbehörden im Land an, die rechtlichen Spielräume des Bundesrechts zugunsten der Verkehrssicherheit zu nutzen. Insbesondere bei Geschwindigkeitsbegrenzungen sind die rechtlichen Möglichkeiten des hier maßgeblichen Bundesrechts allerdings sehr beschränkt.

Förderprojekt Pedelec-Trainings

Zudem fördert das Land die Initiative „SICHER E-BIKEN“. Diese soll dazu beitragen auf dem Weg zur Vision Zero, die Verkehrssicherheit von Radfahrenden mit Schwerpunkt auf der stark steigenden Anzahl der Pedelec-Nutzer/-innen zu erhöhen. Es handelt sich um eine Präventionsmaßnahme mit dem Ziel, die sichere Handhabung der Pedelecs zu fördern: Mehr Souveränität im Straßenverkehr, mehr Sicherheit in kritischen Situationen, mehr Fahrspaß und entspanntes Radeln. Der entsprechende Förderantrag der beiden gemeinnützigen Radsportverbände Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club, Landesverband Baden-Württemberg e. V. und Württembergischer Radsportverband e. V. wurde vom Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg 2019 bewilligt.

Das Förderprojekt sieht die strategische Entwicklung und Umsetzung eines flächendeckenden, möglichst kostenfreien Schulungs-Konzepts zu Pedelec-Trainings durch Instruktoren vor. Ausgehend von einer konzeptionellen Planungsphase (Projektphase 1) wird in drei Pilotregionen mit der Schulung begonnen (Projektphase 2) und dann in der Fläche die Umsetzung erfolgen (Projektphase 3). Neben dem Schulungsmodell soll ferner ein Geschäftsmodell zur nachhaltigen Finanzierung entwickelt werden, sodass sich das Projekt nach dem Ende des Förderzeitraums selbst trägt. Die ersten Endkundentermine werden im Laufe dieses Sommers angeboten.

Kinder und Jugendliche

Das selbstständige Zurücklegen des Schulweges ist ein zentrales Element in der Entwicklung einer eigenständigen Mobilität von Kindern. Eine sehr erfolgreiche und seit vielen Jahren praktizierte Maßnahme der schulischen Mobilitäts- und Verkehrserziehung ist die Radfahrausbildung in Klassenstufe 4: Die Schulen vermitteln theoretische Grundlagen und die Polizei führt die praktische Ausbildung in vier Unterrichtseinheiten à 90 Minuten auf den durch die Orts- und Kreisverkehrswacht betriebenen stationären oder mobilen Jugendverkehrsschulen durch. Die Radfahrausbildung richtet sich nach der gemeinsamen Verwaltungsvorschrift des Innenministeriums und des Kultusministeriums zur Radfahrausbildung in der schulischen Verkehrserziehung (VwV Radfahrausbildung).

Um die Fertigkeiten des Fahrradfahrens bereits im Kindesalter zu erlernen und eine sichere und eigenständige Mobilität frühzeitig zu entwickeln, fördern das Ministerium für Verkehr und das Ministerium für Kultus, Jugend und Sport seit 2016 die Fahrradaktionstage „RadHelden“ des Württembergischen Radsportverband e. V. an Grundschulen in Baden-Württemberg. Diese dienen primär der Sicherheit auf dem Fahrrad und stellen eine ideale Ergänzung zum Bewegungsangebot der Schulen dar.

Zahlreiche weitere Aktivitäten zur Verkehrssicherheit von Rad fahrenden Kindern und Jugendlichen auf dem Weg von und zur Schule in Baden-Württemberg sind überdies unter https://www.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/dateien/Remote/km/170927_FahrRad-und-Schule_Materialsammlung.pdf abrufbar.

Das Land Baden-Württemberg stellt zur Unterstützung der Erstellung von Rad- und Fußschulwegplänen mit dem Schulwegplaner BW ein landesweites Online-Planungswerkzeug unter www.schulwegplaner-bw.de zur Verfügung. Ein Aktionsprogramm „Zu Fuß und mit dem Rad zur Schule“ zur Stärkung einer sicheren aktiven Mobilität von Kindern und Jugendlichen befindet sich in Vorbereitung.

Kommunikation

Das Ministerium für Verkehr fördert Kommunikationsmaßnahmen der Arbeitsgemeinschaft Fahrrad- und Fußgängerfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg e. V. (AGFK-BW), die einen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit leisten. Seit 2010 wurden beispielweise folgende Maßnahmen umgesetzt:

- Die SchulRadler: Konzept, Leitfaden und Arbeitsmaterial zur Umsetzung begleiteter Radfahrgemeinschaften für Fünftklässler.
- Verkehrssicherheitskampagne „Tu’s aus Liebe“: Kampagne mit unterschiedlichen Maßnahmen zu den Themen Sichtbarkeit, Schulterblick, Miteinander und Rücksichtnahme.
- Fahrrad-Beleuchtungsaktion: Jährliche Aktion zum Nikolaustag zur Sensibilisierung für die Wichtigkeit einer richtigen Fahrradbeleuchtung.
- Informationsmaterialien und Faktenblätter für verschiedenen Zielgruppen zu verkehrssicherheitsrelevanten Themen im Bereich Radverkehr wie Fahrradstraßen, Schutzstreifen, Baustelleneinrichtungen.
- Warnaufkleber für Lkw und Busse zur Sensibilisierung der Radfahrenden auf den toten Winkel direkt im Verkehrsgeschehen.

Seit 2012 führt das Ministerium für Verkehr die Initiative RadKULTUR durch. Die Initiative RadKULTUR motiviert die Menschen, in ihrem Alltag ganz selbstverständlich aufs Rad zu steigen. Dabei werden auch Aktionen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit durchgeführt. Zu nennen sind hier beispielsweise RadINFO (Vorträge mit Präsentation zu Verkehrssicherheit bei Partnerunternehmen), die Aktion RadCHECK zur Reparatur von Fahrrädern durch Expert/-innen vor Ort, RadTUTORIALS (Tutorials zur eigenständigen Reparatur von Fahrrädern für Facebook und Youtube), sowie die Bereitstellung von RadSERVICE-Stationen zur Reparatur von Fahrrädern.

Zudem kommen den oben genannten Verkehrsteilnehmenden auch die landesweiten Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit zugute. So wirbt das Ministerium für Verkehr in seiner Verkehrssicherheitskampagne „Vorsicht.Rücksicht.Umsicht“ ganz grundsätzlich für eine rücksichtsvolle Teilnahme im Straßenverkehr und ein verstärktes Miteinander. Im Kampagnenjahr 2019 lag der Schwerpunkt auf Unfällen im ruhenden Verkehr sowie Dooring-Unfällen. In diesem Jahr wird das Schwerpunktthema „Sichere Landstraße“ in den Mittelpunkt gerückt.

Innerhalb der polizeilichen Verkehrssicherheitsarbeit liegt der Fokus neben einer konkreten ortsbezogenen Verkehrsüberwachung auf zielgruppenorientierten Maßnahmen der Verkehrsprävention.

In der polizeilichen Verkehrsprävention nehmen das Fahrrad sowie das Elektrofahrrad vor allem in der Aufklärung über die Schutzwirkung des Radhelmes eine zentrale Rolle ein. Bereits in jungen Jahren wird für die Steigerung der Verkehrssicherheit angesetzt. So erfolgt in der Klassenstufe 4 in Zusammenarbeit dem Ministerium für Kultus, Jugend und Sport und der Landesverkehrswacht die Radfahrausbildung. Durch theoretische und praktische Übungen sollen alle Schülerinnen und Schüler zu einer eigenständigen und sicheren Teilnahme am Straßenverkehr befähigt und motiviert werden. Ein Arbeitsheft und ein Online-Übungsportal runden das Angebot ab.

Auch zahlreiche Präventionskampagnen befassen sich mit der Thematik rund ums Radfahren.

So wird die Radhelmkampagne „Schütze Dein BESTES“, welches das freiwillige Tragen eines Radhelmes sowie die Nutzung des Fahrrads auf dem Schulweg fördern soll, für die Schülerinnen und Schüler der Klassenstufe 6 angeboten. Hierzu stehen u. a. digitale Aktionsmedien, wie DVD mit Kinospot und Aufklärungsvideo zur Verfügung.

Für die Erwachsenen und „Best Ager“ besteht die Kampagne „Helm tragen. Vorbild sein“. Auch hier soll das freiwillige Tragen eines Radhelmes bei Eltern und Großeltern gefördert werden und diese gleichzeitig an ihre Vorbildfunktion erinnern. Für die Verbreitung stehen Aktionsflyer und ein professioneller Videospot zur Verfügung.

Das Gemeinschaftsprojekt „Sicher fit unterwegs“ mit der Landesverkehrswacht und dem Landesapothekenverband für die Zielgruppe der Seniorinnen und Senioren ist eine Kampagne zur Förderung und Erhaltung deren Mobilität. Beispielhaft werden in diesem Projekt durch die Polizei Informationen für Nutzerinnen und Nutzer von Elektrofahrrädern vermittelt und mit Unterstützung der Orts- und Kreisverkehrswachten sowie des örtlichen Fahrradeinzelhandels praktische Fahr-sicherheitstrainings durchgeführt.

Hinsichtlich der seit knapp über einem Jahr für die im Straßenverkehr zugelassenen Elektroroller, auch genannt E-Scooter, startete am 24. August 2020 die Präventionskampagne „#RIDEITRIGHT – Schnell und sicher durch die Stadt – E-Scootern, aber richtig!“. Die Kampagne bildet die wichtigsten Verhaltens- und Verkehrsregeln beim Fahren mit E-Scootern ab. Neben Postkarten, Plakaten und Social-Media-Beiträgen, wurden gewerbliche E-Scooter-Verleihfirmen mit ins Boot geholt, welche ihre Fahrzeuge flächendeckend mit Anhängern und Klebebändern ausstatten.

Ferner existiert für die Zielgruppe der Fahrradfahrenden und für Elektrokleinstfahrzeugnutzende ein breitgefächertes Medienangebot der landesweiten Verkehrssicherheitsaktion GIB ACHT IM VERKEHR (www.gib-acht-im-verkehr.de). Die landesweite Verkehrssicherheitsaktion GIB ACHT IM VERKEHR ist ein Netzwerk aus einer Vielzahl an unterschiedlichen Partnern, welche sich der Sicherheit im Straßenverkehr verschrieben haben. Hier gibt es auch Aufklärungs- und Informationsbroschüren wie „Guter Rat ums Rad“, „E-Bikes, Pedelecs & Co.“, „Elektrokleinstfahrzeuge – Infokarte“, welche als Aktionsflyer erhältlich sind. Überdies stehen hierzu Giveaways in Form von Radiergummis, Kugelschreibern usw. zur Verfügung.

5. *Wie bewertet sie den sog. „holländischen Griff“ zur Vermeidung von Kollisionen zwischen Fahrrädern, E-Bikes oder E-Rollern im Zuge des Öffnens einer Fahrzeugtür bei Aussteigen der Fahrerin bzw. des Fahrers („dooring-Unfälle“)?*

Zu 5.:

Die Anwendung des „holländischen Griffs“ ist eine effektive und einfache Maßnahme zur Vermeidung von sogenannten „Dooring-Unfällen“. Mit einem Blick nach hinten können beim Aussteigen aus dem Fahrzeug wirksam Unfälle vermieden werden. Um das Öffnen der Fahrzeugtür mit der entfernten Hand und damit ein automatisches Drehen des Oberkörpers mit Blickrichtung nach hinten im Alltag besser in den Köpfen der Menschen zu verankern, hat das Ministerium für Verkehr in seiner Verkehrssicherheitskampagne „Vorsicht. Rücksicht. Umsicht“ im vergangenen Jahr 2019 auf die Dooring-Unfälle aufmerksam gemacht und dazu aufgerufen, den „holländischen Griff“ anzuwenden. Hierzu wurden Postkarten und Plakate über Multiplikatoren (unter anderem Fahrschulen) verteilt sowie ein Radiospot und Erklär-Video ausgestrahlt. Mehr dazu unter: <https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/politik-zukunft/verkehrssicherheit/vorsicht-ruecksicht-umsicht/der-hollaendische-griff/>.

6. *Wird der sog. „holländische Griff“ im Rahmen der Fahrausbildung zum Führerschein gelehrt?*

Zu 6.:

Der „holländische Griff“ ist nicht explizit Teil des Lehrplans. Die Fahrschülerinnen und Fahrschüler werden aber auf dieses Verhalten im Rahmen der Ausbildung hingewiesen, unter anderem im Rahmen der Hinweise zur Allgemeinen Sorgfaltspflicht am Steuer. Hier gehört der Schulterblick unausweichlich dazu. Zudem ist in der Fahrschüler-Ausbildungsordnung (FahrschAusbO) geregelt, dass sowohl im theoretischen Unterricht das Ein- und Aussteigen Teil des Rahmenplans für den Grundstoff für alle Fahrzeugklassen enthalten ist (§ 4 Abs. 1 FahrschAusbO i. V. m. Anlage 1 Nr. 10 b), als auch im praktischen Unterricht Maßnahmen beim Verlassen des Fahrzeuges geschult werden (§ 5 Abs. 1 FahrschAusbO i. V. m. Anlage 3, Nummer 13.3).

Im Rahmen der praktischen Prüfung ist laut Prüfungsrichtlinie am Ende der Prüfungsfahrt das Fahrzeug verkehrsgerecht abzustellen, um gegebenenfalls sicher be- oder entladen zu können bzw. Personen sicher ein- oder aussteigen zu lassen. Dabei ist auf den Verkehr vor und beim Öffnen der Tür zu achten. Insbesondere auf von hinten nahende Verkehrsteilnehmende, z. B. Radfahrende oder Fahrer/-innen von Elektrokleinstfahrzeugen, sollte dabei geachtet werden.

Strobl

Minister für Inneres,
Digitalisierung und Migration