

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 Jahren 2018 bis 2020 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. Ist ihr bewusst, dass – im Gegensatz zu den Aussagen von Minister Hermann in der Regierungsbefragung am 11. November 2020 – auch im ländlichen Raum auf gemeinsamen Geh- und Radwegen eine Gefährdung von Fußgängern durch überraschend auftauchende, schnell fahrende Radfahrer besteht?
7. Strebt sie – wie von Minister Hermann in der Regierungsbefragung am 11. November 2020 gefordert, eine Trennung von Fuß- und Radwegen an?
8. Gelten für Lastenräder auf gemeinsamen Geh- und Radwegen (Vorschriftzeichen 240) besondere Regeln?

9. Wie beurteilt sie die Tatsache, dass in Stuttgart im Fußgängerbereich Theaterpassage/Königstraße unter den Augen der dort anwesenden Polizei regelmäßig Radfahrer mit hoher Geschwindigkeit unterwegs sind, ohne dass die Beamten einschreiten?

13.01.2021

Wolle AfD

Begründung

Mit dem Siegeszug elektrobetriebener Fahrräder geht aus Sicht der Fragestellerin eine zunehmende Gefährdung von Fußgängern, vor allem auf gemeinsamen Geh- und Radwegen, einher. Die Meldungen über zum Teil schwere Unfälle, aber auch über Auseinandersetzungen zwischen Radfahrern und Fußgängern häufen sich.

In der Regierungsbefragung in der Plenardebatte am 11. November 2020 fand Landesverkehrsminister Winfried Hermann deutliche Worte zur Gefährdung von Fußgängern durch Radfahrer auf gemeinsam genutzten Wegen und kündigte entsprechende Maßnahmen an („Das ist zu gefährlich. Da bin ich klar für eine Trennung“).

In Fortführung meiner Kleinen Anfrage Drucksache 16/4006 vom 1. Mai 2018 soll die vorliegende Kleine Anfrage die Entwicklung seit 2017 beleuchten. Außerdem soll ermittelt werden, ob und wann der Verkehrsminister seinen Worten Taten folgen lassen wird.

Antwort

Mit Schreiben vom 5. Februar 2021 Nr. 3-0141.5-93/1/2 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 Jahren 2018 bis 2020 entwickelt?*
- 2. Um welche Art von Verletzungen und um welche Verletzungsgrade hat es sich jeweils gehandelt?*

Zu 1. und 2.:

Im Rahmen von Verkehrsunfällen zwischen Radfahrenden und zu Fuß Gehenden auf kombinierten Fuß-/Radwegen wurden in den Jahren von 2018 bis 2020 insgesamt 72 zu Fuß Gehende verletzt. Die Art der jeweiligen Verletzung unterliegt der ärztlichen Schweigepflicht und wird statistisch nicht erfasst. Die Anzahl der Verletzten sowie die Kategorisierung nach Verletzungsschwere ist in der nachfolgenden Tabelle dargestellt.

Verletzungsschwere	2018	2019	2020*
Getötete zu Fuß Gehende	0	0	0
Schwerverletzte zu Fuß Gehende	6	3	7
Leichtverletzte zu Fuß Gehende	19	11	26
Gesamtergebnis	25	14	33

* Vorläufige Zahlen mit Stand 25. Januar 2021

3. Was waren jeweils die Unfallursachen?

Zu 3.:

In der nachfolgenden Tabelle ist die prozentuale Verteilung der Haupt-Unfallursachen dargestellt.

Haupt-Unfallursache	2018	2019	2020*
Falsches Verhalten gegenüber zu Fuß Gehenden	40,0 %	57,1 %	30,3 %
Geschwindigkeit	24,0 %	14,2 %	12,1 %
Verkehrstüchtigkeit	0 %	0 %	12,1 %

* Vorläufige Zahlen mit Stand 25. Januar 2021

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

Zu 4.:

In der nachfolgenden Tabelle werden die am Verkehrsunfall beteiligten Radfahrenden und zu Fuß Gehenden, nach Altersgruppen aufgeteilt, dargestellt.

Altersgruppe	Radfahrende			Zu Fuß Gehende		
	2018	2019	2020	2018	2019	2020
Kinder (0–13 Jahre)	3	2	4	8	3	2
Jugendliche (14–17 Jahre)	1	1	2	0	2	3
Junge Erwachsene (18–24 Jahre)	2	1	4	2	2	2
Erwachsene (25–64 Jahre)	12	4	18	7	4	13
Senioren (ab 65 Jahren)	3	2	2	7	3	13
Unbekannt (Alter)*	4	4	3	1	0	0

* Unbekannte Verkehrsunfallbeteiligte, die sich gemäß § 142 StGB unerlaubt vom Unfallort entfernt haben und bis zum Zeitpunkt der statistischen Erfassung des Verkehrsunfalls nicht ermittelt werden konnten.

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

Zu 5.:

In nachfolgender Tabelle sind die Fahrrad-Typen der jeweiligen Unfallfolge (Verletzungsschwere) der am Verkehrsunfall beteiligten zu Fuß Gehenden zugeordnet.

Fahrrad-Typ	2018		2019		2020	
	Schwer- verletzt	Leicht- verletzt	Schwer- verletzt	Leicht- verletzt	Schwer- verletzt	Leicht- verletzt
Fahrrad	5	16	3	9	7	20
Pedelec	1	3	0	2	0	6
S-Pedelec	0	0	0	0	0	0
Gesamtergebnis	25		14		33	

6. Ist ihr bewusst, dass – im Gegensatz zu den Aussagen von Minister Hermann in der Regierungsbefragung am 11. November 2020 – auch im ländlichen Raum auf gemeinsamen Geh- und Radwegen eine Gefährdung von Fußgängern durch überraschend auftauchende, schnell fahrende Radfahrer besteht?

Zu 6.:

Der Landesregierung ist bewusst, dass gemeinsame Geh- und Radwege auch in Abhängigkeit der Nutzungsintensität und der jeweiligen konkreten räumlichen Gegebenheiten zu Konflikten zwischen zu Fuß Gehenden und Radfahrenden führen können. Zu Fuß Gehende können durch zu schnell oder unaufmerksam fahrende Radfahrende verunsichert und gefährdet werden.

7. Strebt sie – wie von Minister Hermann in der Regierungsbefragung am 11. November 2020 gefordert, eine Trennung von Fuß- und Radwegen an?

Zu 7.:

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

Das Ministerium für Verkehr unterstützt die Kommunen dabei, innerorts gemeinsame Geh- und Radwege im Bestand schrittweise durch alternative Führungen abzulösen. Der Bau gemeinsamer Geh- und Radwege und Gehwege mit der Beschilderung „Radfahrer frei“ ist nur in sehr eng beschränkten Einsatzbereichen ausnahmsweise förderfähig.

Auch in den Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg ist vermerkt, dass der Einsatz gemeinsamer Führungen mit dem Fußgängerverkehr nur dort ausnahmsweise vertretbar ist, wo die Netz- und Aufenthaltsfunktion der Flächen für beide Verkehre sehr gering ist und die Ausschlusskriterien des technischen Regelwerkes dies zulassen.

Außerorts ist die gemeinsame Führung von Radfahrenden und zu Fuß Gehenden entsprechend der bundesweiten langjährigen Praxis und in Übereinstimmung mit dem technischen Regelwerk und der Sicherheitsforschung die Regelführung.

8. Gelten für Lastenräder auf gemeinsamen Geh- und Radwegen (Vorschriftzeichen 240) besondere Regeln?

Zu 8.:

Lastenräder sind Fahrrädern – mit einer Ausnahme – rechtlich gleichgestellt. So besteht bei benutzungspflichtigen Radwegen für mehrspurige Lastenräder, wie auch für Fahrräder mit Anhänger eine Sonderregelung. Deren Fahrerinnen und Fahrer „sollen in der Regel dann, wenn die Benutzung des Radweges nach den Umständen des Einzelfalles unzumutbar ist, nicht beanstandet werden, wenn sie den Radweg nicht benutzen“ (siehe Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) zu § 2 StVO, Randnummer 23).

9. Wie beurteilt sie die Tatsache, dass in Stuttgart im Fußgängerbereich Theaterpassage/Königstraße unter den Augen der dort anwesenden Polizei regelmäßig Radfahrer mit hoher Geschwindigkeit unterwegs sind, ohne dass die Beamten einschreiten?

Zu 9.:

Das regionale Polizeipräsidium Stuttgart arbeitet zur Gewährleistung eines hohen Maßes an Verkehrssicherheit in der Landeshauptstadt eng mit der Stadt Stuttgart zusammen. Die Sicherheit im Rad- und Fußverkehr stellt einen Schwerpunkt der Zusammenarbeit dar.

Das Polizeipräsidium Stuttgart führt im Bereich der Fußgängerzonen in der Stuttgarter Innenstadt regelmäßig ganzheitliche Kontrollmaßnahmen durch. Hierbei ist der Radverkehr ausdrücklich eingeschlossen.

Bei den Kontrollmaßnahmen kommen unterschiedliche Organisationseinheiten des Polizeipräsidiums Stuttgart, von der Verkehrspolizei, über die Einsatzhundertschaft bis zu Kräften des örtlich zuständigen Polizeireviers, zum Einsatz. Darüber hinaus wurde beim Polizeipräsidium Stuttgart eigens eine Fahrradstaffel eingerichtet. Kontrollmaßnahmen in Bezug auf den Radverkehr sind zudem fester Bestandteil der Sicherheitskonzeption Stuttgart. Allein die Fahrradstaffel führte im Jahr 2020 128 Einsätze in der Stuttgarter Innenstadt durch.

Neben der Verkehrsüberwachung ist stets auch die Verkehrsprävention von großer Bedeutung. So werden regelmäßig Inhalte zu Themenbereichen rund um den Radverkehr sowie zum richtigen Verkehrsverhalten zwischen Radfahrenden und Fußgängern vermittelt. Hierzu fanden im Jahr 2020 im Bereich der Stuttgarter Innenstadt zahlreiche Präventionsmaßnahmen statt, um Radfahrende und Pedelecnutzende vor Ort zu sensibilisieren.

Auch der Bereich der Theaterpassage/Königstraße wird von den polizeilichen Maßnahmen umfasst. Die Polizeibeamtinnen und -beamte sind angehalten bei Verstößen niederschwellig einzuschreiten. Gleichwohl kann es im Einzelfall opportun und notwendig sein, dass die Polizeibeamtinnen und -beamten bei einem erkannten Verkehrsverstoß nicht einschreiten. Dies ist regelmäßig dann erforderlich, wenn unaufschiebbare andere Aufgaben wahrzunehmen sind.

In Vertretung

Klenk

Staatssekretär