

Antrag

des Abg. Thomas Dörflinger u. a. CDU

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Miteinander von Kfz-Verkehr, Radverkehr, Fußverkehr und neuen Verkehrsmitteln innerorts

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,

1. wie sich die Unfallzahlen mit Beteiligung von Radfahrern sowie Pedelecs in Baden-Württemberg in den letzten Jahren entwickelt haben (bitte aufgeschlüsselt nach Kalenderjahren, mit Darstellung von leicht/schwer verletzten oder getöteten Personen);
2. wie sich diese Unfälle aufteilen nach Beteiligung von Kraftfahrzeugen, Fußgängern, anderen Radfahrern und ohne fremde Beteiligung (Sturz);
3. wie sich die Unfallzahlen mit Beteiligung von Elektrokleinstfahrzeugen (E-Scooter, Segways etc.) seit der Freigabe für den öffentlichen Verkehr entwickelt haben (bitte aufgeschlüsselt nach Kalenderjahren, mit Darstellung von leicht/schwer verletzten oder getöteten Personen);
4. wie sich diese Unfälle aufteilen nach Beteiligung von Kraftfahrzeugen, Fußgängern, anderen Fahrern von Elektrokleinstfahrzeugen und ohne fremde Beteiligung (Sturz);
5. welche Grundsätze sie bei der Gestaltung der Infrastruktur (bei Neubau von Verkehrsanlagen sowie im Bestand) für Radfahrer und Fußgänger innerorts für geboten hält, um die Verkehrssicherheit zu verbessern;
6. wie sie die Verkehrssicherheit für Fahrer von S-Pedelecs auf öffentlichen Straßen einschätzt;
7. ob sie eine Freigabe von Feldwegen und/oder Radschnellwegen zur Befahrung durch S-Pedelecs unterstützt;

8. welche Maßnahmen sie umgesetzt hat und weiter ergreifen will, um die Verkehrssicherheit für Fußgänger, Radfahrer, S-Pedelec-Fahrer und Fahrer von Elektrokleinstfahrzeugen zu verbessern.

19.8.2021

Dörflinger, Bückner, Hartmann-Müller,
Mayr, Dr. Pfau-Weller, Schuler CDU

Begründung

Die Regierungskoalition hat sich im Koalitionsvertrag „Jetzt für morgen“ zum Ziel gesetzt, bis 2030 eine Steigerung des Radverkehrsanteils auf 20 Prozent zu erreichen. Insbesondere in den Städten und Gemeinden besteht dabei die Herausforderung, den Kfz-Verkehr, Fußgänger, Radfahrer sowie neue Mobilitätsformen so zu lenken, dass die Verkehrssicherheit für alle Beteiligten so gut wie möglich gewährleistet werden kann. Ein besonderes Augenmerk gilt dabei der Gestaltung der Infrastruktur – sowohl beim Neubau als auch im Bestand.

Der Antrag soll die Entwicklung der Unfallzahlen und die Verteilung zwischen den verschiedenen, innerorts anzutreffenden Verkehrsformen ermitteln. Zudem soll erfragt werden, welche Maßnahmen die Landesregierung umgesetzt hat und weiter ergreifen will, um die Verkehrssicherheit für Fußgänger, Radfahrer und Fahrer von Elektrokleinstfahrzeugen zu verbessern.

Stellungnahme*)

Mit Schreiben vom 4. Oktober 2021 Nr. VM4-0141.5-14/35 nimmt das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium des Inneren, für Digitalisierung und Kommunen zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,*

1. wie sich die Unfallzahlen mit Beteiligung von Radfahrern sowie Pedelecs in Baden-Württemberg in den letzten Jahren entwickelt haben (bitte aufgeschlüsselt nach Kalenderjahren, mit Darstellung von leicht/schwer verletzten oder getöteten Personen);

Verkehrsunfälle und Folgen unter Beteiligung von Fahrrad- und Pedelec fahrenden

	2016	2017	2018	2019	2020	2021*
Verkehrsunfälle gesamt	10.128	10.170	11.447	11.460	12.413	4.691
→ davon Pedelec	878	1.131	1.643	2.112	2.937	1.238
Verkehrsunfälle mit Personenschaden	8.685	8.819	9.908	9.849	10.952	4.099
→ davon Pedelec	808	1.029	1.509	1.937	2.722	1.138
Verkehrsunfälle mit Sachschaden	1.443	1.351	1.539	1.611	1.461	592
→ davon Pedelec	70	102	134	175	215	100
Getötete	55	46	69	64	59	25
→ davon Pedelec	9	10	15	21	25	12
Schwerverletzte	2.079	1.933	2.182	2.064	2.432	916
→ davon Pedelec	279	330	484	556	749	323
Leichtverletzte	7.158	7.366	8.335	8.340	9.156	3.423
→ davon Pedelec	601	760	1.137	1.530	2.165	893
Getötete Fahrradfahrer*innen	53	45	68	62	58	25
→ davon Pedelec	9	10	15	20	24	12
Schwerverletzte Fahrradfahrer*innen	1.978	1.855	2.094	1.986	2.344	888
→ davon Pedelec	259	312	451	519	716	309
Leichtverletzte Fahrradfahrer*innen	6.700	6.939	7.835	7.865	8.666	3.242
→ davon Pedelec	508	686	1.020	1.357	1.966	799

* 1. Januar bis 30. Juni

*) Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

2. wie sich diese Unfälle aufteilen nach Beteiligung von Kraftfahrzeugen, Fußgängern, anderen Radfahrern und ohne fremde Beteiligung (Sturz);

Fahrrad- und Pedelec-Verkehrsunfälle gegliedert nach weiteren Unfallbeteiligten

	2016	2017	2018	2019	2020	2021*
Verkehrsunfälle gesamt	10.128	10.170	11.447	11.460	12.413	4.691
Kraftfahrzeuge beteiligt	6.655	6.482	7.078	7.063	6.781	2.499
Fußgänger*in beteiligt	495	438	572	501	536	184
Fahrradfahrer*in beteiligt	7.841	7.664	8.501	8.393	8.299	3.060
Alleinbeteiligt	2.287	2.506	2.946	3.067	4.114	1.631

* 1. Januar bis 30. Juni

Pedelec-Verkehrsunfälle gegliedert nach weiteren Unfallbeteiligten

	2016	2017	2018	2019	2020	2021*
Verkehrsunfälle gesamt	878	1.131	1.643	2.112	2.937	1.238
Kraftfahrzeuge beteiligt	449	554	780	1.037	1.301	531
Fußgänger*in beteiligt	41	42	79	82	85	34
Fahrradfahrer*in beteiligt	598	725	1.037	1.379	1.737	715
Alleinbeteiligt	280	406	606	733	1.200	523

* 1. Januar bis 30. Juni

Kraftfahrzeug beteiligt: Alle durch einen Motor angetriebene, nicht an Schienen gebundene

*Fahrzeuge Fußgänger*in beteiligt:* Andere Person, Fußgänger*in, Fußgänger*in mit Sport- oder Spielgerät

*Fahrradfahrer*in beteiligt:* Fahrrad inkl. Pedelec mit mehr als einem Beteiligten

Sofern unterschiedliche Verkehrsteilnehmer*innen an einem Fahrrad- bzw. Pedelec-Verkehrsunfall beteiligt waren, wurden diese jeweils in ihrer Kategorie erfasst.

Dadurch kann ein einzelner Verkehrsunfall auch mehrfach in der Gliederung nach weiteren Unfallbeteiligten aufgeführt sein. Verkehrsunfälle, bei denen mehrere Fahrrad- bzw. Pedelecfahrer*innen beteiligt waren, sind in der Kategorie „Fahrradfahrer*in beteiligt“ enthalten; sie werden nicht gesondert ausgewiesen.

3. wie sich die Unfallzahlen mit Beteiligung von Elektrokleinstfahrzeugen (E-Scooter, Segways etc.) seit der Freigabe für den öffentlichen Verkehr entwickelt haben (bitte aufgeschlüsselt nach Kalenderjahren, mit Darstellung von leicht/schwer verletzten oder getöteten Personen);

Verkehrsunfälle und Folgen unter Beteiligung von Elektrokleinstfahrzeugen

	2020	2021*
Verkehrsunfälle gesamt	274	195
Verkehrsunfälle mit Personenschaden	222	157
Verkehrsunfälle mit Sachschaden	52	38
Getötete	0	2
Schwerverletzte	47	22
Leichtverletzte	188	145
Getötete Elektrokleinstfahrzeugfahrer*innen	0	2
Schwerverletzte Elektrokleinstfahrzeugfahrer*innen	41	19
Leichtverletzte Elektrokleinstfahrzeugfahrer*innen	155	119

* 1. Januar bis 30. Juni

Elektrokleinstfahrzeuge: eKF mit Lenk-/Haltestange gemäß eKFV; eKF ohne Lenk-/Haltestange; sonstige eKF mit Lenk-/Haltestange

Eine verpflichtende bundeseinheitliche statistische Erfassung von Verkehrsunfällen unter Beteiligung von eKF erfolgt seit 1. Januar 2020.

4. wie sich diese Unfälle aufteilen nach Beteiligung von Kraftfahrzeugen, Fußgängern, anderen Fahrern von Elektrokleinstfahrzeugen und ohne fremde Beteiligung (Sturz);

Elektrokleinstfahrzeug-Verkehrsunfälle gegliedert nach weiteren Unfallbeteiligten

	2020	2021*
Verkehrsunfälle gesamt	274	195
Kraftfahrzeuge beteiligt	121	84
Fußgänger*in beteiligt	14	18
<u>Elektrokleinstfahrzeugfahrer*in</u> beteiligt	163	117
Alleinbeteiligt	111	78

* 1. Januar bis 30. Juni

Kraftfahrzeug beteiligt: Alle durch einen Motor angetriebenen, nicht an Schienen gebundene

*Fahrzeuge Fußgänger*in beteiligt:* Andere Person, Fußgänger, Fußgänger mit Sport- oder

*Spielgerät Elektrokleinstfahrzeugfahrer*in beteiligt:* eKF mit mehr als einem Beteiligten

Sofern unterschiedliche Verkehrsteilnehmer*innen an einem Elektrokleinstfahrzeug-Verkehrsunfall beteiligt waren, wurden diese jeweils in ihrer Kategorie erfasst. Dadurch kann ein einzelner Verkehrsunfall auch mehrfach in der Gliederung nach weiteren Unfallbeteiligten aufgeführt sein. Verkehrsunfälle, bei denen mehrere Elektrokleinstfahrzeugfahrer*innen beteiligt waren, sind in der Kategorie „Elektrokleinstfahrzeugfahrer*in beteiligt“ enthalten; sie werden nicht gesondert ausgewiesen.

5. welche Grundsätze sie bei der Gestaltung der Infrastruktur (bei Neubau von Verkehrsanlagen sowie im Bestand) für Radfahrer und Fußgänger innerorts für geboten hält, um die Verkehrssicherheit zu verbessern;

Neben der Anwendung der hierfür einschlägigen Richtlinien und Regelwerke empfiehlt das Land grundsätzlich die getrennte Führung von Fußgänger*innen und Radfahrer*innen innerorts. Außerorts ist die gemeinsame Führung von Radfahrer*innen und Fußgänger*innen Standard, da außerorts weniger Fußgänger*innen erwartet werden. Einzelfälle, in denen von diesem Standard abgewichen wird, müssen als solche betrachtet werden. Wir verweisen für eine detaillierte Ansicht an dieser Stelle auf die RadNETZ-Qualitätsstandards (*Deckblatt [aktivmobil-bw.de]*).

6. wie sie die Verkehrssicherheit für Fahrer von S-Pedelecs auf öffentlichen Straßen einschätzt;

S-Pedelecs zählen mit einer Geschwindigkeit von bis zu 45 km/h zu den Kleinkrafträdern mit Fahrerlaubnis-, Versicherungskennzeichen- sowie Helmpflicht. Es ist daher sachgerecht, dass diese grundsätzlich die für Kleinkrafträder freigegebenen Verkehrsflächen nutzen und nicht auf Geh- und Radwegen oder im Seitenraum fahren.

Die Fahrt auf der Straße ist innerorts grundsätzlich als sicher zu bewerten, da S-Pedelec-Fahrer*innen eine ähnliche Geschwindigkeit zu Autofahrer*innen haben. Außerorts hängt die Sicherheit von S-Pedelecs – ähnlich wie bei Radfahrer*innen auf Außerortsstraßen ohne begleitende Radwege – von den konkreten Rahmenbedingungen ab. Fachlich angemessen wäre aus Sicht des Ministeriums für Verkehr eine generelle Absenkung der Höchstgeschwindigkeit auf Landstraßen ohne begleitende Radwege. Dies ist jedoch durch bundesgesetzliche Regelungen verwehrt.

S-Pedelecs werden in der Verkehrsunfallstatistik in der Kategorie „Kleinkrafträder“ erfasst; entsprechende Unfälle werden daher nicht gesondert ausgewiesen. Bei der Betrachtung der Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Kleinkrafträdern konnten – im Gegensatz zu dem Trend bei der Entwicklung der Fahrradunfälle – seit 2019 rückläufige Unfallzahlen festgestellt werden. Aufgrund der geringen Marktdurchdringung dieser Fahrzeuge sind die Aussagen aber wenig aussagekräftig.

7. ob sie eine Freigabe von Feldwegen und/oder Radschnellwegen zur Befahrung durch S-Pedelecs unterstützt;

Die Landesregierung unterstützt eine Freigabe außerorts grundsätzlich, verweist aber auf den Prüfungsbedarf im Einzelfall. Als Gemeindestraßen sind Feldwege nach § 3 Absatz 2 Straßengesetz (StrG) beschränkt öffentliche Wege, die einem auf bestimmte Benutzungsarten oder Benutzungszwecke beschränkten Verkehr dienen oder zu dienen bestimmt sind. Diese Beschränkung erfolgt in der Regel durch Beschilderung mit dem Zeichen 250 (Verbot für Fahrzeuge aller Art) sowie einer durch entsprechendes Zusatzzeichen geregelten Freigabe für landwirtschaftlichen Verkehr.

Mit Erlass vom 21. September 2018 hat das Ministerium für Verkehr auf mit Zeichen 250 beschilderten Straßen die Möglichkeit eröffnet, S-Pedelecs durch Anordnung des Zusatzzeichens „S-Pedelecs frei“ zuzulassen. Die Prüfung, ob die Befahrung von Feldwegen durch S-Pedelecs in Frage kommt, erfolgt durch die vor Ort zuständige Verkehrsbehörde. Unter anderem sind die Verkehrsstärke, die Verkehrszusammensetzung, die Geschwindigkeitsniveaus der unterschiedlichen Verkehrsarten und die verfügbare Breite der Verkehrsfläche in die Beurteilung einzubeziehen.

Radschnellwege dienen gemäß § 3 Abs. 1 StrG BW insbesondere dem Alltagsradverkehr und sind damit für die Benutzung durch Radfahrer*innen bestimmt. Die Benutzung von Radschnellwegen außerorts durch S-Pedelecs, die den Kleinkraft-

rädern zugeordnet werden, muss ebenfalls explizit zugelassen werden. Die Befahrung von Radschnellwegen durch S-Pedelecs innerorts wird von der Landesregierung nicht unterstützt, da diese die Sicherheit von regulären Radfahrer*innen gefährden würden.

8. welche Maßnahmen sie umgesetzt hat und weiter ergreifen will, um die Verkehrssicherheit für Fußgänger, Radfahrer, S-Pedelec-Fahrer und Fahrer von Elektrokleinstfahrzeugen zu verbessern.

Mit der landesweiten Verkehrssicherheitskampagne „Vorsicht.Rücksicht.Umsicht“ wirbt das Ministerium für Verkehr für eine rücksichtsvolle Teilnahme im Straßenverkehr. Zudem werden jährlich wechselnden Schwerpunktthemen in den Mittelpunkt gerückt. 2019 sensibilisierte die Kampagne zum richtigen Halten und Parken, denn eingeschränkte Sichtbeziehungen von Fußgänger*innen und Radfahrer*innen gilt es zu verhindern. Zudem wurde öffentlichkeitswirksam appelliert den holländischen Griff beim Aussteigen aus einem Pkw zu machen und damit sogenannte Dooring-Unfälle mit Radfahrer*innen zu vermeiden. Im Jahr 2021 richtet sich der Fokus der Kampagne auf die Radverkehrssicherheit. Zehn prägnanten Botschaften an Rad- und Autofahrer*innen sollen durch entsprechende Umsetzung der Verkehrsteilnehmer*innen die Verkehrssicherheit erhöhen.

In diesem Jahr wurde zudem ein landesweiter Schwerpunkt bei der Bekämpfung von Fahrradunfällen durch das Innenministerium gesetzt. Neben Kontrollmaßnahmen des Radverkehrs hat das Innenministerium die Präventionskampagne „Abgefahren – Ra(d)geber Verkehr“ zur gegenseitigen Achtsamkeit im Straßenverkehr umgesetzt.

Bereits mit der Zulassung der Elektrokleinstfahrzeuge zum öffentlichen Straßenverkehr hat die Polizei Baden-Württemberg einen Schwerpunkt in der Verkehrsüberwachung gesetzt und ein entsprechendes landesweites Meldewesen eingerichtet. Auf der Grundlage der gewonnenen Erkenntnisse wurde im letzten Jahr die maßgeschneiderte Präventionskampagne „Ride It Right“ für E-Scooter-Nutzer*innen ins Leben gerufen.

Zum Schutz der Schulkinder – die ihren Schulweg häufig zu Fuß oder mit dem Fahrrad absolvieren – wird durch die Landesregierung regelmäßig zu Schuljahresbeginn ein Maßnahmenpaket aus Verkehrsüberwachung und Verkehrsunfallprävention umgesetzt. So werden die Bürger*innen unter anderem mit Spannbändern, Plakaten und Veranstaltungen zu einem rücksichtsvollen Verhalten gegenüber den schwächsten Verkehrsteilnehmer*innen aufgefordert. Die Polizei Baden-Württemberg überwacht unter anderem die Einhaltung der Geschwindigkeit vor Schulen, das vorschriftsgemäße Parken entlang von Geh- und Radwegen, sowie den technischen Zustand von Fahrrädern.

Weiter bringen sich die Verkehrsbehörden, die Straßenbauverwaltung und die Polizei in Baden-Württemberg im Rahmen der örtlichen Verkehrsschauen und Unfallkommissionen aktiv ein, um gemeinsam schwere Verkehrsunfälle zu verhindern und Unfallhäufungsstellen zu beseitigen.

Das Land unterstützt Kommunen zudem mit attraktiven Förderkonditionen für den Infrastrukturausbau durch das Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) und baut das Radwegenetz auch in eigener Zuständigkeit aus. Bei Planung, Bau und Förderung von Radverkehrsinfrastruktur wird jeweils der aktuelle Stand der Technik in Bezug auf sichere Verkehrsinfrastruktur angewendet.

Darüber hinaus hat das Land:

- kostenlose Fahrsicherheitstrainings für Pedelec-Fahrer*innen initiiert, die das Land in Form der Initiative „SICHER E-BIKEN“ der beiden gemeinnützigen Radsportverbände Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club, Landesverband Baden-Württemberg e. V. und Württembergischer Radsportverband e. V. fördert.
- Rechtsabbiegeassistenten bei Lkw gefördert.

- In Zusammenarbeit mit der Arbeitsgemeinschaft Fahrrad- und Fußgängerfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg e. V. ein Modellprojekt für die Etablierung von Radschutzstreifen außerorts initiiert.

Die Aktivitäten zur Verkehrssicherheit werden in der neuen Legislaturperiode weiter intensiviert. Der im Koalitionsvertrag vereinbarte Verkehrssicherheitspakt ist in Vorbereitung. Ein weiteres Schwerpunktthema ist auch die Verkehrssicherheit von Kindern und Jugendlichen: u. a. wurde die Erstellung von Geh- und Rad-schulwegplänen verpflichtend. Außerdem wird ein Landesprogramm „Aktiv zur Schule“ zum Rad- und Fußverkehr initiiert.

Hermann

Minister für Verkehr