

## **Antrag**

**der Abg. Gudula Achterberg und  
Hermann Katzenstein u. a. GRÜNE**

**und**

## **Stellungnahme**

**des Ministeriums für Verkehr**

### **Auf dem Weg zur Vision Zero: Verkehrssicherheit im Fuß- und Radverkehr**

Antrag

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

1. wie sie die Entwicklung der Verkehrssicherheit in Baden-Württemberg in den Bereichen Fuß- und Radverkehr im Hinblick auf das Ziel Vision Zero bewertet;
2. wie sich die Zahl der verunglückten Fußgängerinnen/Fußgänger und Radfahrerinnen/Radfahrer im Straßenverkehr in Baden-Württemberg in den letzten fünf Jahren im Vergleich zu den fünf Jahren davor entwickelt hat (aufgeschlüsselt nach leicht/schwer Verletzten und Toten, nach Beteiligung: Autoverkehr, Radverkehr, elektrisch unterstützter Radverkehr, Fußgänger, Bus/Lkw), auch im Vergleich zur Entwicklung der jeweiligen Verkehrsleistung;
3. wie sie unter Bezugnahme auf die Unfallzahlen aus Ziffer 2 die Verkehrssicherheit von Fußgängerinnen/Fußgängern und Radfahrerinnen/Radfahrern in Baden-Württemberg bewertet;
4. welche Hauptursachen für Unfälle von Fußgängerinnen/Fußgängern und Radfahrerinnen/Radfahrern der Landesregierung bekannt sind (aufgeschlüsselt nach Beteiligung: Autoverkehr, Radverkehr, elektrisch unterstützter Radverkehr, Fußgänger, Bus/Lkw);
5. welche Bedeutung sie Ordnungswidrigkeiten, insbesondere der des Falschparkens, als Unfallursache beimisst und wie sie die statistische Erfassung von Ordnungswidrigkeiten als Unfallursache bewertet;

6. welche Maßnahmen sie zur Verbesserung der Verkehrssicherheit von Fußgängerinnen/Fußgängern und Radfahrerinnen/Radfahrern bereits eingeleitet hat und welche sie in den kommenden Jahren plant;
7. welche Rolle sie in diesem Zusammenhang Ordnungswidrigkeiten anderer Verkehrsträger beimisst und wie sie die Kontroll- und Sanktionsmöglichkeiten solcher unfallträchtigen Ordnungswidrigkeiten einschätzt;
8. welche Personengruppen besonders gefährdet sind und welche besonderen Ansatzpunkte sie daher für diese Verkehrsteilnehmerinnen/Verkehrsteilnehmer verfolgt;
9. wie sich die wissenschaftliche Diskussion über den Einfluss von Tempolimits und einer möglichen Absenkung der Regelgeschwindigkeit auf Bundes-, Landes und Kreisstraßen auf die Verkehrssicherheit entwickelt hat, insbesondere im Hinblick auf den Schweregrad von Verletzungen bei Fußgängerinnen/Fußgängern und Radfahrerinnen/Radfahrern;
10. wie sie die Initiative des Städtetags „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeit“ bewertet, die die Schaffung der rechtlichen Voraussetzungen dafür fordert, dass Kommunen Tempo 30 als Höchstgeschwindigkeit innerorts anordnen können, wo sie es für notwendig halten;
11. wie sie das Erreichen der Vision Zero, insbesondere in der Nutzung des Verkehrssicherheitscreenings durch die Unfallkommissionen, bewertet.

16.9.2022

Achterberg, Katzenstein, Hildenbrand, Gericke, Braun, Häffner, Hentschel, Joukov, Marwein, Nüssle, Andrea Schwarz, Seimer, Sperling GRÜNE

### Begründung

Vision Zero bezeichnet das Ziel, den Verkehr so sicher zu gestalten, dass keine Verkehrstoten und Schwerverletzten mehr auftreten. Baden-Württemberg ist im Vergleich zu anderen Bundesländern dabei auf einem guten Weg. Auch im europäischen Vergleich kann unsere Region neben anderen als Vorbild dienen, wie menschliches Leid durch Verkehrsunfälle und deren umfangreiche Folgen mit zivilisatorischem Fortschritt und technischen Errungenschaften begegnet werden kann.

Im Koalitionsvertrag bekennt sich die Landesregierung zur Vision Zero mit dem Ziel, die Anzahl der Verkehrstoten bis 2030 gegenüber 2010 um 60 Prozent zu reduzieren. Um dieses ambitionierte Ziel zu erreichen, müssen umfangreiche Maßnahmen auf Landes- und Bundesebene ergriffen werden. Der Antrag dient der Abfrage des aktuellen Sachstands auf dem Weg zur Vision Zero.

## Stellungnahme

Mit Schreiben vom 9. November 2022 Nr. VM4-0141.5-26/55/1 nimmt das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium des Inneren, für Digitalisierung und Kommunen zu dem Antrag wie folgt Stellung:

- 1. wie sie die Entwicklung der Verkehrssicherheit in Baden-Württemberg in den Bereichen Fuß- und Radverkehr im Hinblick auf das Ziel Vision Zero bewertet;*
- 2. wie sich die Zahl der verunglückten Fußgängerinnen/Fußgänger und Radfahrerinnen/Radfahrer im Straßenverkehr in Baden-Württemberg in den letzten fünf Jahren im Vergleich zu den fünf Jahren davor entwickelt hat (aufgeschlüsselt nach leicht/schwer Verletzten und Toten, nach Beteiligung: Autoverkehr; Radverkehr; elektrisch unterstützter Radverkehr; Fußgänger; Bus/Lkw), auch im Vergleich zur Entwicklung der jeweiligen Verkehrsleistung;*
- 3. wie sie unter Bezugnahme auf die Unfallzahlen aus Ziffer 2 die Verkehrssicherheit von Fußgängerinnen/Fußgängern und Radfahrerinnen/Radfahrern in Baden-Württemberg bewertet;*

Die Fragen 1 bis 3 werden aufgrund des inhaltlichen Zusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Bei der Anzahl der schwerverletzten und getöteten Fußgänger/-innen kann im Zeitraum 2017 bis 2021 gegenüber dem Vergleichszeitraum 2012 bis 2016 ein deutlicher Rückgang verzeichnet werden. So lag deren Anzahl im Durchschnitt der letzten fünf Jahre ein Viertel unter dem Durchschnitt der fünf Jahre davor. Die Anzahl der getöteten Fußgänger/-innen reduzierte sich z. B. von 68 im Jahr 2012 auf 35 im Jahr 2021.

Die Anzahl der schwerverletzten Radfahrer/-innen sank bei Betrachtung der zwei Zeiträume um 16 Prozent, die Anzahl der getöteten Radfahrer/-innen reduzierte sich um fünf Prozent.

Da sich bei den Pedelecfahrer/-innen ein gegenteiliger Trend entwickelte, wurden diese Verunglückten gesondert ausgewertet; sie sind nicht in den oben aufgeführten Zahlen der verunglückten Radfahrer/-innen enthalten. Bei den verunglückten Pedelecfahrer/-innen ist in den letzten fünf Jahren eine deutliche Steigerung im Vergleich zu den fünf Jahren davor zu verzeichnen.

Eine detaillierte Auswertung aller verunglückten Fußgänger/-innen, Radfahrer/-innen sowie Pedelecfahrer/-innen der letzten zehn Jahre – untergliedert nach Verletzungsgrad sowie aufgeschlüsselt nach Verkehrsunfällen, an denen zudem eine der genannten Verkehrsbeteiligungsarten beteiligt war – kann den nachfolgenden Tabellen entnommen werden.

**Verunglückte Fußgänger/-innen**

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
<b>Leichtverletzte Fußgänger/-innen</b>	<b>2.658</b>	<b>2.552</b>	<b>2.477</b>	<b>2.513</b>	<b>2.538</b>	<b>2.537</b>	<b>2.561</b>	<b>2.588</b>	<b>1.970</b>	<b>1.979</b>
→ davon nach VU unter Beteiligung Pkw <sup>1</sup>	2.042	1.944	1.856	1.883	1.924	1.931	1.907	1.994	1.448	1.413
→ davon nach VU unter Beteiligung Fahrrad	237	239	239	253	275	236	301	257	251	215
→ davon nach VU unter Beteiligung Pedelec	0	6	7	5	23	17	39	36	42	51
→ davon nach VU unter Beteiligung Bus/Lkw <sup>3</sup>	164	190	145	185	142	173	153	152	118	113
<b>Schwerverletzte Fußgänger/-innen</b>	<b>1.017</b>	<b>985</b>	<b>1.000</b>	<b>968</b>	<b>969</b>	<b>848</b>	<b>832</b>	<b>792</b>	<b>634</b>	<b>517</b>
→ davon nach VU unter Beteiligung Pkw <sup>1</sup>	812	766	803	776	759	670	640	636	471	379
→ davon nach VU unter Beteiligung Fahrrad	66	49	53	56	68	50	60	39	54	39
→ davon nach VU unter Beteiligung Pedelec	0	1	2	1	4	5	12	9	3	8
→ davon nach VU unter Beteiligung Bus/Lkw <sup>3</sup>	69	101	65	83	92	80	71	57	60	47
<b>Getötete Fußgänger/-innen</b>	<b>68</b>	<b>84</b>	<b>55</b>	<b>53</b>	<b>71</b>	<b>68</b>	<b>49</b>	<b>48</b>	<b>48</b>	<b>35</b>
→ davon nach VU unter Beteiligung Pkw <sup>1</sup>	50	59	32	41	48	45	30	33	28	24
→ davon nach VU unter Beteiligung Fahrrad	1	1	0	2	2	1	0	0	0	1
→ davon nach VU unter Beteiligung Pedelec	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
→ davon nach VU unter Beteiligung Bus/Lkw <sup>3</sup>	8	14	14	6	17	14	12	7	12	6

**Verunglückte Fahrradfahrer/-innen**

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
<b>Leichtverletzte Fahrradfahrer/-innen</b>	<b>5.898</b>	<b>5.511</b>	<b>5.890</b>	<b>5.978</b>	<b>6.193</b>	<b>6.253</b>	<b>6.815</b>	<b>6.508</b>	<b>6.700</b>	<b>5.746</b>
→ davon nach VU unter Beteiligung Pkw <sup>1</sup>	3.516	3.235	3.402	3.426	3.598	3.538	3.766	3.589	3.263	2.761
→ davon nach VU unter Beteiligung weiterer Fahrrad	715	653	636	678	670	679	757	654	713	610
→ davon nach VU unter Beteiligung Pedelec	6	17	25	27	54	44	59	110	116	126
→ davon nach VU unter Beteiligung Fußgänger/-innen <sup>2</sup>	243	218	244	228	229	212	276	196	238	184
→ davon nach VU unter Beteiligung Bus/Lkw <sup>3</sup>	204	189	164	195	210	197	201	181	167	143
<b>Schwerverletzte Fahrradfahrer/-innen</b>	<b>1.869</b>	<b>1.760</b>	<b>1.842</b>	<b>1.812</b>	<b>1.719</b>	<b>1.543</b>	<b>1.643</b>	<b>1.467</b>	<b>1.629</b>	<b>1.301</b>
→ davon nach VU unter Beteiligung Pkw <sup>1</sup>	797	689	764	797	754	640	654	573	557	415
→ davon nach VU unter Beteiligung weiterer Fahrrad	198	157	170	158	141	128	157	124	146	109
→ davon nach VU unter Beteiligung Pedelec	0	8	4	8	11	10	18	24	23	19
→ davon nach VU unter Beteiligung Fußgänger/-innen <sup>2</sup>	73	58	69	48	54	39	49	53	54	36
→ davon nach VU unter Beteiligung Bus/Lkw <sup>3</sup>	54	72	63	78	71	58	59	52	36	49
<b>Getötete Fahrradfahrer/-innen</b>	<b>42</b>	<b>42</b>	<b>42</b>	<b>34</b>	<b>44</b>	<b>35</b>	<b>53</b>	<b>42</b>	<b>34</b>	<b>29</b>
→ davon nach VU unter Beteiligung Pkw <sup>1</sup>	17	12	17	12	15	14	25	11	18	15
→ davon nach VU unter Beteiligung weiterer Fahrrad	3	1	4	1	1	3	0	0	1	1
→ davon nach VU unter Beteiligung Pedelec	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
→ davon nach VU unter Beteiligung Fußgänger/-innen <sup>2</sup>	1	1	0	1	2	0	2	1	1	0
→ davon nach VU unter Beteiligung Bus/Lkw <sup>3</sup>	8	8	5	6	8	8	4	5	3	0

**Verunglückte Pedelecfahrer/-innen**

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
<b>Leichtverletzte Pedelecfahrer/-innen</b>	<b>69</b>	<b>208</b>	<b>311</b>	<b>402</b>	<b>508</b>	<b>686</b>	<b>1.020</b>	<b>1.357</b>	<b>1.966</b>	<b>2.010</b>
→ davon nach VU unter Beteiligung Pkw <sup>1</sup>	27	106	162	209	235	317	443	618	790	793
→ davon nach VU unter Beteiligung Fahrrad	10	22	25	28	43	65	66	118	165	154
→ davon nach VU unter Beteiligung weiterer Pedelec	4	1	6	8	18	25	44	47	91	103
→ davon nach VU unter Beteiligung Fußgänger/-innen <sup>2</sup>	1	9	13	17	25	24	56	62	61	61
→ davon nach VU unter Beteiligung Bus/Lkw <sup>3</sup>	3	12	15	21	19	10	34	40	44	61
<b>Schwerverletzte Pedelecfahrer/-innen</b>	<b>49</b>	<b>99</b>	<b>154</b>	<b>220</b>	<b>259</b>	<b>312</b>	<b>451</b>	<b>519</b>	<b>717</b>	<b>700</b>
→ davon nach VU unter Beteiligung Pkw <sup>1</sup>	11	37	51	90	92	105	135	153	194	187
→ davon nach VU unter Beteiligung Fahrrad	6	7	12	17	24	22	34	39	40	30
→ davon nach VU unter Beteiligung weiterer Pedelec	1	6	4	4	5	11	19	21	49	34
→ davon nach VU unter Beteiligung Fußgänger/-innen <sup>2</sup>	0	4	5	4	10	9	20	13	17	22
→ davon nach VU unter Beteiligung Bus/Lkw <sup>3</sup>	1	4	2	5	9	7	11	11	20	14
<b>Getötete Pedelecfahrer/-innen</b>	<b>1</b>	<b>8</b>	<b>11</b>	<b>8</b>	<b>9</b>	<b>10</b>	<b>15</b>	<b>20</b>	<b>24</b>	<b>28</b>
→ davon nach VU unter Beteiligung Pkw <sup>1</sup>	0	5	5	2	3	3	3	8	7	14
→ davon nach VU unter Beteiligung Fahrrad	0	0	1	2	1	0	0	0	1	0
→ davon nach VU unter Beteiligung weiterer Pedelec	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2
→ davon nach VU unter Beteiligung Fußgänger/-innen <sup>2</sup>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
→ davon nach VU unter Beteiligung Bus/Lkw <sup>3</sup>	1	1	1	1	0	1	2	1	3	5

<sup>1</sup> Pkw; Wohnmobil<sup>2</sup> Andere Person; Fußgänger/-in; Fußgänger/-in mit Sport- oder Spielgerät; Handwagen; Tierführer/-in/Treiber/-in<sup>3</sup> KOM; Liefer- und Lastkraftwagen bis 3,5 t m. A.; Liefer- und Lastkraftwagen bis 3,5 t o. A.; Liefer- und Lastkraftwagen über 3,5 t m. A.; Liefer- und Lastkraftwagen über 3,5 t o. A.; Linienbus; Lkw (Tank) mit Anhänger; Lkw (Tank) ohne Anhänger; Lkw mit Anhänger; Lkw mit Spezialaufbau; Lkw ohne Anhänger; Oberleitungs-Bus; Reisebus; Sattelschlepper; Sattelschlepper mit Tank; Schulbus; Tankkraftwagen

Die Zahlen müssen auch vor dem Hintergrund der Veränderungen im Verkehrsverhalten bewertet werden. Während der Anteil der Wege zu Fuß leicht rückläufig war, hat der Anteil der Wege mit dem Rad in den vergangenen Jahren in einer ähnlichen Größenordnung wie die Zahl der Unfälle zugenommen. Während der Pkw-Verkehr leicht zunahm, hat sich die Fahrleistung im Lkw-Verkehr stark erhöht.

Die Zahlen der Verkehrsunfallstatistik zeigen, dass sich die Sicherheit von Fußgänger/-innen in den letzten Jahren verbessert hat. Beim Radverkehr hat sich ein signifikanter Teil der Fahrleistung und damit auch der Unfalllage auf Pedelecs verlagert, die Gesamtunfallzahlen aus dem Radverkehr haben mit der Fahrleistung zugenommen.

Im Hinblick auf das Ziel der Vision Zero ist somit im Bereich des Fußverkehrs ein Fortschritt zu verzeichnen. Dies führt das Verkehrsministerium unter anderem auf eine deutliche Ausweitung von Tempolimits innerorts in diesen Jahren zurück, die aus Gründen der Verkehrssicherheit, des Lärmschutzes, der Luftreinhaltung oder der städtebaulichen Entwicklung erlassen worden sind.

Der Radverkehr (Fahrrad und Pedelec) konnte bisher vom allgemeinen Sicherheitsgewinn im Straßenverkehr nicht profitieren. Die Anzahl der (Schwer-)Verletzten und Getöteten konnte nicht reduziert werden – hier besteht weiterer Handlungsbedarf.

Ohne eine deutliche Verbesserung der Verkehrssicherheitssituation im Radverkehr werden die Ziele der RadSTRATEGIE Baden-Württemberg (–40 % Verunglückte und Getötete) sowie des Koalitionsvertrages (–60% Verkehrstote 2030 gegenüber 2010) verfehlt.

*4. welche Hauptursachen für Unfälle von Fußgängerinnen/Fußgängern und Radfahrerinnen/Radfahrern der Landesregierung bekannt sind (aufgeschlüsselt nach Beteiligung: Autoverkehr, Radverkehr, elektrisch unterstützter Radverkehr, Fußgänger, Bus/Lkw);*

Die Hauptunfallursachen für Fußgängerunfälle im Sinne der Auswertung zu Frage 2 sind „Falsches Verhalten gegenüber Fußgänger/-innen“ sowie „Falsches Fußgängerverhalten“. Bei Verkehrsunfällen unter Beteiligung von Bussen bzw. Lkw spielt zusätzlich die Unfallursache „Fehler beim Wenden oder Rückwärtsfahren“ eine nennenswerte Rolle.

Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Radfahrenden sowie Pedelecfahrenden sind insgesamt überwiegend auf „Fehler beim Abbiegen oder Einfahren“, „nicht angepasste Geschwindigkeit ohne Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit“ sowie „Nichtbeachten der Vorfahrt“ zurückzuführen. Bei Verkehrsunfällen zwischen Fahrrad- bzw. Pedelecfahrenden ist zudem der „Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot“ als Unfallursache auffällig.

Während beim Radverkehr Einbiegen-Kreuzen-Unfälle dominieren, spielen außerhalb auch Fahrnfälle und Unfälle im Längsverkehr eine größere Rolle.

Nach einer am 14. Juli 2020 veröffentlichten Studie der Unfallforschung der Versicherer (UDV) steht fast jeder fünfte innerörtliche Unfall mit Personenschaden im Fuß- und Radverkehr im Zusammenhang mit dem Parken. Sogenannte Doo-ring-Unfälle und Unfälle mit Sichtbehinderungen durch parkende Fahrzeuge geschehen danach besonders häufig.

*5. welche Bedeutung sie Ordnungswidrigkeiten, insbesondere der des Falschparkens, als Unfallursache beimisst und wie sie die statistische Erfassung von Ordnungswidrigkeiten als Unfallursache bewertet;*

Die Grundlage für die statistische Erfassung der Unfallursachen bildet das bundeseinheitliche Unfallursachenverzeichnis, durch dessen verbindliche Vorgaben eine vergleichbare Erfassung von Unfallursachen sichergestellt ist. Dieses umfasst neben allgemeinen Ursachen in weiten Teilen personenbezogenes Fehlverhalten. Vor diesem Hintergrund und aufgrund statistischer Auswertungen kann festgehalten werden, dass nahezu jedem Verkehrsunfall mindestens eine unfallursächliche Ordnungswidrigkeit zugrunde liegt.

Der Unfallursache „Unzulässiges Halten oder Parken“ kommt nach der Unfallstatistik weder bei Fußgänger- noch bei Fahrrad- bzw. Pedelecunfällen eine besondere Bedeutung zu. Gemäß einer Studie der Unfallforschung der Versicherer bilden die statistischen Werte die Unfallrelevanz des ruhenden Verkehrs nur teilweise ab. Gemäß dieser Studie steht jeder fünfte innerörtliche Fußgänger- oder Radfahrerunfall im direkten oder indirekten Zusammenhang mit dem Parken.

*6. welche Maßnahmen sie zur Verbesserung der Verkehrssicherheit von Fußgängerinnen/Fußgängern und Radfahrerinnen/Radfahrern bereits eingeleitet hat und welche sie in den kommenden Jahren plant;*

Um die Verkehrssicherheitsziele im Radverkehr zu erreichen, führt das Verkehrsministeriums derzeit eine Szenarien-Untersuchung Radverkehrssicherheit durch. Ziel des Projektes ist die Identifikation hochwirksamer Maßnahmen zur Reduzierung der Unfallgefahr im Radverkehr und die Erarbeitung von Strategien und Werkzeugen für deren flächendeckende Umsetzung.

Untersucht werden die Szenarien:

1. Durchgängig ERA-konforme Radverkehrsinfrastruktur
2. Gute Sichtbeziehungen an Einmündungen mit Radverkehrsanlagen
3. Radverkehr auf dem Land:
  - a) Radwege an Bundes- und Landesstraßen
  - b) Tempo 70 an Knotenpunkten und Überquerungsstellen
4. Flächendeckendes Tempo 30 innerorts/Tempo 80 außerorts
5. Flächendeckende und zielgruppenspezifische Angebote der Kommunikations-, Trainings- und Bewusstseinsbildung

Unter anderem wird durch die Szenario-Untersuchung Radverkehrssicherheit die systematische Etablierung lokaler Verkehrssicherheitspartnerschaften empfohlen.

Weitere Bausteine im Bereich der Fußverkehrssicherheit werden in dem derzeit startenden Prozess zur Aufstellung einer Fußverkehrsstrategie integriert.

Die Umsetzung weiterer Bausteine aus der Szenario-Untersuchung Radverkehr sowie der Fußverkehrsstrategie ist abhängig von der Bereitstellung entsprechender Haushaltsmittel durch den Haushaltsgesetzgeber.

Folgende Bausteine werden derzeit bereits umgesetzt:

Für die Verbesserung der Verkehrssicherheit hat die Schaffung durchgängiger sicherer Netze eine hohe Bedeutung. Gemäß Beschlussempfehlung des Verkehrsgeschäftstages in Goslar 2022 setzt eine Verbesserung der Sicherheit des Radverkehrs eine bessere Aufteilung des Verkehrsraumes, unter anderem zugunsten des Fahrrades, und die Schaffung durchgängig sicher befahrbarer Radnetze voraus.

Das Verkehrsministerium hat daher die Förderung im Bereich der Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur erheblich ausgebaut und seine Aktivitäten zum Bau von Radwegen an Bundes- und Landesstraßen gestärkt. Beim Ausbau ist die Beachtung des Standes der Technik maßgeblich. Die Durchführung von Sicherheitsaudits ist bei vom Land geförderten Vorhaben vorgeschrieben. Eine Verstärkung der derzeit sehr hohen Anzahl der Vorhaben der kommunalen Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur im LGVFG-Förderprogramm auf dem derzeitigen Niveau und eine deutliche Beschleunigung bei der Planung der baulichen Umsetzung sind für eine hohe Sicherheitswirkung zentrale Voraussetzungen.

Das Verkehrsministerium hat sich in den vergangenen Jahren gemeinsam mit anderen Ländern erfolgreich für eine Erhöhung der Bußgelder insbesondere im Bereich überhöhter Geschwindigkeiten und des Falschparkens eingesetzt. Zudem reduzieren die unteren Bußgeldbehörden auf Grundlage eines Erlasses des Verkehrsministeriums zur Überwachung und Sanktionierung von Ordnungswidrigkeiten im ruhenden Verkehr vom 11. Mai 2020 („Falschparkererlass“) das Sicherheitsproblem Parken. Im Rahmen der Verkehrssicherheitskampagne „Vorsicht. Rücksicht. Umsicht.“ wurden im Jahr 2019 die Gefahren durch Fehlverhalten im ruhenden Verkehr und falsches Parken in den Fokus gerückt. Zudem führt das Ziel der Landesregierung, dass das Parken im öffentlichen Raum mit kostendeckenden Gebühren belegt werden soll, zu weniger Parkdruck im öffentlichen Raum. Damit werden sowohl das Falschparken als auch Sichtbehinderungen durch legal abgestellte Fahrzeuge verringert.

Das Land fördert die Initiative „SICHER E-BIKEN“. Diese soll dazu beitragen auf dem Weg zur Vision Zero, die Verkehrssicherheit von Radfahrer/-innen 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. In den Fahrsicherheitskursen wird in Theorie und Praxis ein sicherer Umgang mit dem Pedelec geübt. Neben Fahrtechnik-Übungen zur Schulung der Koordination und Reaktion werden Themen der Verkehrssicherheit behandelt. Die Kurse werden flächendeckend im ganzen Land angeboten. Die Weiterführung steht unter Finanzierungsvorbehalt.

Im Rahmen der Aktion „1.000 Zebrastrifen“ verstärkt das Land seine Aktivitäten zur Schaffung sicherer Querungsstellen für den Fußverkehr. Dazu wurde ein Leitfaden erstellt und ein Umsetzungserlass veröffentlicht, der die Anwendungsvoraussetzungen für Fußgängerüberwege erweitert. Durch ein entsprechendes Modellprojekt sowie die Förderung von Fußgängerquerungskonzepten wird die Umsetzung unterstützt.

Seit 2012 führt das Ministerium für Verkehr die Initiative RadKULTUR durch. Die Initiative RadKULTUR motiviert 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.

Im Rahmen des Landesprogramms „Movers – Aktiv zur Schule“ werden die Aktivitäten der Landesregierung zur Schaffung sicherer und attraktiver Schulwege für die aktive Mobilität systematisch und flächendeckend gestärkt. Unter anderem wird ein starker Fokus auf die flächendeckende Erstellung der vorgeschriebenen Schulwegpläne und der verkehrlichen Sicherung der Schulwege gelegt.

Zum Schutz der Schulkinder, die ihren Schulweg häufig zu Fuß oder mit dem Fahrrad absolvieren, wird durch die Landesregierung zu Schuljahresbeginn ein Maßnahmenpaket aus Verkehrsüberwachung und Verkehrsunfallprävention umgesetzt. Hierbei werden die Verkehrsteilnehmer/-innen unter anderem mit Spannbändern, Plakaten und Veranstaltungen zu einem rücksichtsvollen Verhalten

gegenüber den schwächsten Verkehrsteilnehmer/-innen aufgefordert. Ergänzend hierzu überwacht die Polizei Baden-Württemberg beispielsweise die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit vor Schulen sowie das vorschriftsgemäße Parken entlang von Geh- und Radwegen. Seit vielen Jahren werden zudem gemeinsam mit dem Kultusministerium sogenannte Verkehrssicherheitstage für Schüler/-innen an weiterführenden Schulen durchgeführt.

Die Polizei Baden-Württemberg bietet zudem ein breites Spektrum mit zielgruppenorientierten Präventionskampagnen. Beispielhaft seien hier die Radhelm-Kampagnen „Schütze Dein BESTES.“ für Jugendliche oder „Helm tragen – Vorbild sein“ für Best-Ager genannt. Für letztgenannte Zielgruppe wird mit „SICHER fit UNTERWEGS“ ein Programm für eine sichere und möglichst lange Mobilität im Alter angeboten.

Weiter bringt sich die Polizei Baden-Württemberg im Rahmen der örtlichen Unfallkommissionen und Verkehrsschauen aktiv ein, um gemeinsam mit den Behörden vor Ort regionale Gefahrenstellen zu entschärfen und schwere Verkehrsunfälle zu verhindern. Insbesondere innerorts folgen hieraus häufig Maßnahmen zum Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern.

Um der Schlüsselrolle des Fahrrads bei der Mobilitätswende Rechnung zu tragen, hat sich die Polizei Baden-Württemberg einen langfristigen Schwerpunkt gesetzt und unter Beteiligung der nachgeordneten Dienststellen und Einrichtungen eine Fachkonzeption zur Bekämpfung von schweren und tödlichen Fahrradunfällen für den Polizeivollzugsdienst verabschiedet. Diese wird seit Anfang letzten Jahres umgesetzt. So soll die Anzahl der getöteten und schwerverletzten Radfahrerinnen und Radfahrern durch Maßnahmen der Verkehrsüberwachung sowie der Verkehrsunfallprävention nachhaltig reduziert und ihre Verkehrssicherheit weiter verbessert werden. Zudem soll durch den landesweiten Einsatz von polizeilichen Fahrradeinheiten eine breite Akzeptanz in der Bevölkerung erreicht und den Radfahrerinnen und Radfahrern auf Augenhöhe begegnet werden.

Im Bereich der Verkehrsunfallprävention unterstützte Baden-Württemberg im Jahr 2020 besonders die Belange der Radfahrer/-innen im Straßenverkehr. Botschaften, beispielweise zur gegenseitigen Rücksichtnahme, wurden im Rahmen der Kampagne „Abgefahren – Ra(d)geber Verkehr“ unter anderem auf Bussen angebracht und konnten so öffentlichkeitswirksam verbreitet werden.

*7. welche Rolle sie in diesem Zusammenhang Ordnungswidrigkeiten anderer Verkehrsträger beimisst und wie sie die Kontroll- und Sanktionsmöglichkeiten solcher unfallträchtigen Ordnungswidrigkeiten einschätzt;*

Bei der Betrachtung von Verkehrsträgern im Sinne von Straße, Schiene, Wasser und Luft, stellt sich die Situation wie folgt dar:

Das Straßenverkehrsunfallstatistikgesetz stellt die Grundlage für die Verkehrsunfallstatistik bzw. die Bundesstatistik dar. Statistisch erfasst werden Unfälle, welche sich infolge des Fahrverkehrs auf öffentlichen Wegen und Plätzen ereignen.

Auf Basis der Statistik spielen Verkehrsunfälle mit verunglückten Fußgänger/-innen sowie Radfahrer/-innen unter Beteiligung von Straßen- oder Eisenbahnen eine absolut untergeordnete Rolle. Hierbei ist festzustellen, dass die Unfälle mit Straßen- und Eisenbahnen in den überwiegenden Fällen durch die verunglückten Fußgänger/-innen bzw. Radfahrer/-innen selbst verursacht wurden. Auch vor diesem Hintergrund wird in diesem Kontext kein Kontrollansatz im Sinne dieser Fragestellung gesehen.

Verkehrsunfälle der Verkehrsträger Wasser und Luft fließen nicht in die Verkehrsunfallstatistik ein, sodass hierzu keine Aussage getroffen werden kann.

Sofern im Sinne der Fragestellung andere Verkehrsarten, wie beispielsweise der Pkw-Verkehr, zu verstehen sind, ist festzuhalten, dass hier individuellem Fehlverhalten eine besondere Bedeutung zu kommt. Kontrolle und Sanktionen sind

im Rahmen von Strategien zur Erhöhung der Verkehrssicherheit ein wichtiges Element. Die Polizei Baden-Württemberg richtet ihre Verkehrsüberwachungsmaßnahmen an den Hauptunfallursachen aus und setzt hierbei maßgeschneiderte örtliche Konzepte um.

Untersuchungen zu Folge hat der ruhende Verkehr eine hohe Sicherheitsrelevanz. Falsch parkende Fahrzeuge erzwingen Ausweichbewegungen in andere Verkehrsräume und verringern zudem die erforderlichen Sichtbereiche (Sichtdreiecke) u. a. an Kreuzungen, Einmündungen und anderen Querungsstellen. Die Ahndung von Parkverstößen hat daher hohe Sicherheitsrelevanz.

Durch die Anpassung des Bußgeldrahmens auf Bundesebene wurden die Handlungsmöglichkeiten der örtlichen Behörden gestärkt.

*8. welche Personengruppen besonders gefährdet sind und welche besonderen Ansatzpunkte sie daher für diese Verkehrsteilnehmerinnen/Verkehrsteilnehmer verfolgt;*

Sowohl bei Fußgänger/-innen als auch bei Rad- und Pedelecfahrer/-innen besteht grundsätzlich in allen Altersgruppen eine erhöhte Verletzungsgefahr bei einer Unfallbeteiligung im Straßenverkehr. Ergänzend lässt sich festhalten, dass die Schwere der Unfallfolge mit dem Lebensalter steigt. Vor diesem Hintergrund ist die Altersgruppe der Senior/-innen, vor allem die der über 75-Jährigen, bei den schweren Unfallfolgen überproportional stark vertreten. Die Hälfte der tödlich verunglückten Radfahrer/-innen ist älter als 70 Jahre.

In Bezug auf die Zielgruppe der Kinder- und Jugendlichen wird auf das in Frage 6 benannte Landesprogramm „Aktiv zur Schule“ verwiesen.

*9. wie sich die wissenschaftliche Diskussion über den Einfluss von Tempolimits und einer möglichen Absenkung der Regelgeschwindigkeit auf Bundes-, Landes- und Kreisstraßen auf die Verkehrssicherheit entwickelt hat, insbesondere im Hinblick auf den Schweregrad von Verletzungen bei Fußgängerinnen/Fußgängern und Radfahrerinnen/Radfahrern;*

Im Rahmen der Szenarien-Untersuchung Radverkehrssicherheit wurde anhand der polizeilich erfassten Unfälle 2017 bis 2019 sowie der entsprechenden Forschung der Einfluss der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf die Verletzungsschwere der Radfahrenden in Baden-Württemberg untersucht.

Die vorläufigen Ergebnisse der Studie zeigen, dass Geschwindigkeitsbegrenzungen einen erheblichen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit leisten können. Der Effekt ist insbesondere bei schweren Unfallfolgen sowie außerorts stark ausgeprägt.

Nach Fertigstellung der Studie kann für Baden-Württemberg genauer beziffert werden wie stark der Effekt der einzelnen betrachteten Szenarien ist.

Am 4. August 2022 fand in der Hochschule Darmstadt als Veranstalterin zusammen mit der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. (FGSV) das Symposium „Angemessene Geschwindigkeiten im Straßennetz“ statt. Rund 100 Fachleute aus dem Straßen- und Verkehrswesen haben dort den aktuellen wissenschaftlichen Erkenntnisstand, der auch dem Ministerium für Verkehr bekannt ist, intensiv diskutiert und kommen zu identischen Erkenntnissen:

Für den Bereich der Landstraßen (Außerortsstraßen ohne Autobahnen) wurde festgehalten, dass die vielfältigen wissenschaftlichen Untersuchungen der zurückliegenden Jahre belastbar bestätigen, dass geringere Geschwindigkeiten auf Landstraßen zu einer sehr deutlichen Abnahme schwerster Unfallfolgen führen werden. Im Ergebnispapier des Symposiums, auf das insoweit verwiesen wird, ist dargelegt, dass „weitere Untersuchungen, die die Wirksamkeit von niedrigeren Geschwindigkeiten auf Landstraßen erneut bestätigen, [...] nach übereinstimmen-

der Expertenmeinung nicht mehr erforderlich“ sind. Weiterhin wird aufgezeigt, dass es sinnvoll ist, die Regelgeschwindigkeit am Ausbaustandard von Landstraßen zu orientieren.

Für Stadtstraßen (Innerortsstraßen) konnten ebenso belegte positive Sicherheits-effekte infolge reduzierter Geschwindigkeiten herausgearbeitet werden, beispielsweise eine Abnahme der Unfallzahl- und schwere, oder Hinterherfahrten statt Überholvorgänge Kfz/Rad mit zu geringem Überholabstand.

Die Erkenntnisse der wissenschaftlichen Diskussion sprechen somit aus Verkehrssicherheitsgründen in beiden Fällen für geringere Regelgeschwindigkeiten – auf Landstraßen insbesondere dann, wenn kein sehr hoher Ausbaustandard vorliegt und keine separaten Radverkehrsanlagen existieren. Hierfür strebt das Verkehrsministerium eine Änderung des Rechtsrahmens auf Bundesebene an. Die Ergebnisse des Symposiums finden sich allgemein zugänglich auf der Internetpräsenz der FGSV (<https://www.fgsv.de/news-1/ergebnisse-des-symposiums-angemessene-geschwindigkeiten-im-strassennetz-301.html>).

*10. wie sie die Initiative des Städtetags „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeit“ bewertet, die die Schaffung der rechtlichen Voraussetzungen dafür fordert, dass Kommunen Tempo 30 als Höchstgeschwindigkeit innerorts anordnen können, wo sie es für notwendig halten;*

Die mit der Initiative verfolgten Ziele wie Lärmschutz, Luftreinhaltung, Steigerung der Verkehrssicherheit und die Schaffung lebendiger Zentren sind zu befürworten. Dabei werden wichtige Punkte wie die Vermeidung von Nachteilen für den straßengebundenen ÖPNV oder das Vermeiden von Verdrängungseffekten in andere, möglicherweise weniger geeignete Straßen mit bedacht und angesprochen. Das Verkehrsministerium begrüßt es, dass sich die in der Initiative zusammengeschlossenen Städte für eine Stärkung ihrer Gestaltungsmöglichkeiten einsetzen. Sie hat aus Sicht des Verkehrsministeriums zutreffend erkannt, dass der Bund hierfür die rechtlichen Rahmenbedingungen anpassen muss.

*11. wie sie das Erreichen der Vision Zero, insbesondere in der Nutzung des Verkehrssicherheitscreenings durch die Unfallkommissionen, bewertet.*

Die Verkehrssicherheitsarbeit im Land ist zu unterscheiden in Verkehrsschau- und Unfallkommissionsarbeit. Die Verkehrsschauen sind auf Vorsorge ausgerichtet und haben das Ziel, Stellen im Straßennetz mit erhöhtem Gefährdungspotenzial zu identifizieren und dort durch präventives Handeln Unfälle zu vermeiden. Unfallkommissionen kümmern sich im Rahmen der Nachsorge um unfallauffällige Bereiche und somit um die Beseitigung von Defiziten, die dort unfallauslösend waren.

Das Verkehrssicherheitscreening (VSS) ist für beide Aufgaben ein wertvolles und wichtiges behördenübergreifendes Expertenwerkzeug, um die Arbeit vor Ort bestmöglich und effizient zu unterstützen. Aufbauend auf einem umfassenden und aktuellen Datenbestand bietet das VSS Funktionen u.a. zur Erkennung von besonders (unfall-)auffälligen Bereichen und zur Dokumentation und Steuerung der Verkehrssicherheitsarbeit. Auf das VSS können Straßenbau- und Straßenverkehrsbehörden sowie die Polizei zugreifen. Zum Erreichen der Vision Zero bildet die Nutzung und Weiterentwicklung des VSS inklusive der ressortübergreifenden Fortbildung der Anwender einen zentralen Baustein der Verkehrssicherheitsarbeit in Baden-Württemberg.

Hermann  
Minister für Verkehr