

## **Antrag**

**der Abg. Hermann Katzenstein und  
Oliver Hildenbrand u. a. GRÜNE**

**und**

## **Stellungnahme**

**des Ministeriums des Inneren, für Digitalisierung und Kommunen**

### **Verkehrssicherheit im Mischverkehr – Einhaltung und Kontrolle der Seitenabstände beim Überholen mit Kraftfahrzeugen**

#### Antrag

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

1. welche Bedeutung für die Verkehrssicherheit im Mischverkehr die Landesregierung der in der am 28. April 2020 in Kraft getretenen Novelle der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) festgeschriebenen Regelung beimisst, wonach laut § 5 Absatz 4 beim Überholen mit Kraftfahrzeugen von zu Fuß Gehenden, Radfahrenden und Elektrokleinstfahrzeugführenden der ausreichende Seitenabstand innerorts mindestens 1,5 Meter und außerorts mindestens zwei Meter betragen muss;
2. wie viele Verkehrsunfälle in den letzten fünf Jahren in Baden-Württemberg im Mischverkehr verzeichnet wurden, bei denen zu Fuß Gehende, Radfahrende und Elektrokleinstfahrzeugführende zu Schaden gekommen sind (bitte jeweils aufgeschlüsselt nach leicht/schwer Verletzten und Toten, sowie nach Unfällen innerorts/außerorts und Längsverkehr/Kreuzungsverkehr je Verkehrsart);
3. auf welche zulässigen Höchstgeschwindigkeiten sich die Unfälle im Längsverkehr verteilen (bitte jeweils aufgeschlüsselt nach leicht/schwer Verletzten und Toten je Verkehrsart);
4. wie die Landesregierung die konsequente Einhaltung der unter Ziffer 1 aufgeführten Neuregelung sicherstellt;
5. in welchem Umfang und Turnus sowie mit welchen Methoden und Gerätemesstechniken die Polizei Baden-Württemberg die Einhaltung der unter Ziffer 1 aufgeführten Regelung kontrolliert und aufgrund welcher Kriterien diese Rahmenbedingungen (Umfang, Turnus, Methode) festgelegt wurden;

6. ob der Landesregierung weitere Methoden und Gerätemesstechniken aus anderen Bundesländern oder Staaten bekannt sind, die in Baden-Württemberg (bisher) nicht zum Einsatz kommen, und falls dem so ist, ob sie plant, diese Methoden und Gerätemesstechniken künftig (zusätzlich) einzusetzen, und wenn ja, um welche Methoden und Gerätemesstechniken es sich dabei im Einzelnen handelt;
7. in welchen Kommunen solche Kontrollen/Messungen seit Inkrafttreten der Novelle bereits durchgeführt worden sind und welche Ergebnisse aus diesen resultierten;
8. in welchen Kommunen in den kommenden zwölf Monaten weitere solcher Kontrollen/Messungen in Planung sind;
9. wie die Landesregierung die Situation für die Verkehrssicherheit in Straßen einschätzt, die zu schmal dafür sind, um beim Überholvorgang den vorgeschriebenen seitlichen Abstand von 1,5 Meter innerorts bzw. zwei Meter außerorts einzuhalten, und wie sie sicherstellt, dass in solchen Straßen zu Fuß Gehende, Radfahrende und Elektrokleinstfahrzeugführende nicht (mehr) von Kraftfahrzeugen überholt werden;
10. inwiefern ein Überholverbot für Zweiräder (Zeichen 277.1) in schmalen Straßen, in denen der vorgeschriebene seitliche Abstand beim Überholvorgang nicht eingehalten werden kann, die Sicherheit für Radfahrende und Elektrokleinstfahrzeugführende erhöhen könnte, und welche Schritte und Maßnahmen nötig wären, um die Möglichkeiten der Anordnung eines solchen Überholverbots für die zuständigen Behörden zu erleichtern;
11. welche Kenntnisse die Landesregierung darüber besitzt, inwiefern die unter Ziffer 1 aufgeführte Neuregelung in der Öffentlichkeit – insbesondere unter Kraftfahrzeugführenden – in Baden-Württemberg bekannt sind und welche Handlungsnotwendigkeiten sie aus diesen Erkenntnissen ggf. ableitet.

26.9.2022

Katzenstein, Hildenbrand, Achterberg, Gericke, Braun, Hentschel,  
Joukov, Lede Abal, Marwein, Nüsse, Andrea Schwarz GRÜNE

#### Begründung

Die 54. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften (BGBl. I 2020 S. 814), die am 28. April 2020 in Kraft getreten ist, enthält wesentliche Neuerungen zur Stärkung der Verkehrssicherheit. Der vorliegende Antrag beschäftigt sich mit einer dieser Neuregelungen, wonach laut § 5 Absatz 4 StVO für das Überholen von zu Fuß Gehenden, Radfahrenden und Elektrokleinstfahrzeugführenden durch Kraftfahrzeuge nun ein Mindestseitenabstand von 1,5 Metern innerorts und zwei Metern außerorts festgeschrieben ist. Damit die Novelle ihre volle Wirkung auf die Verkehrssicherheit im Mischverkehr entwickeln kann, muss sie umgesetzt und kontrolliert werden. Mit diesem Antrag sollen die Erkenntnisse zur Einhaltung und der bisher erfolgten Kontrollen der Seitenabstände beim Überholvorgang in Baden-Württemberg abgefragt werden.

## Stellungnahme

Mit Schreiben vom 20. Oktober 2022 Nr. 3-0141.5-250/65/1 nimmt das Ministerium des Inneren, für Digitalisierung und Kommunen im Einvernehmen mit dem Ministerium für Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

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

*1. welche Bedeutung für die Verkehrssicherheit im Mischverkehr die Landesregierung der in der am 28. April 2020 in Kraft getretenen Novelle der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) festgeschriebenen Regelung beimisst, wonach laut § 5 Absatz 4 beim Überholen mit Kraftfahrzeugen von zu Fuß Gehenden, Radfahrenden und Elektrokleinstfahrzeugführenden der ausreichende Seitenabstand innerorts mindestens 1,5 Meter und außerorts mindestens zwei Meter betragen muss;*

Zu 1.:

Die Bedeutung dieser Neuerung, deren Inhalt zuvor über viele Jahre als eine Kernforderung der Radverkehrssicherheitsarbeit bezeichnet werden kann, wird als hoch angesehen. Zuvor wurden in der Regel zur Bestimmung des geforderten ausreichenden, aber in der StVO nicht quantitativ festgeschriebenen, Überholabstandes Entscheidungen der Rechtsprechung (z. B. OLG Hamm, Az. 9 U 66/92) herangezogen.

Der Neuregelung zur Vermeidung kritischer, potenziell unfallbegünstigender Situationen auf der freien Strecke und im Hinblick auf die subjektive Verkehrssicherheit des Radverkehrs kommt eine wichtige Bedeutung zu. Es wird davon ausgegangen, dass in der Folge Nutzungshemmnisse, beispielsweise weniger geübter Radfahrender, abgebaut werden können und dies zum Ausbau des Radverkehrsanteils beitragen kann.

*2. wie viele Verkehrsunfälle in den letzten fünf Jahren in Baden-Württemberg im Mischverkehr verzeichnet wurden, bei denen zu Fuß Gehende, Radfahrende und Elektrokleinstfahrzeugführende zu Schaden gekommen sind (bitte jeweils aufgeschlüsselt nach leicht/schwer Verletzten und Toten, sowie nach Unfällen innerorts/außerorts und Längsverkehr/Kreuzungsverkehr je Verkehrsart);*

Zu 2.:

Nachfolgenden Tabellen kann die Verkehrsunfallentwicklung im Mischverkehr unter Beteiligung von Kraftfahrzeugen<sup>1</sup> (mindestens ein Beteiligter war ein Kraftfahrzeug) der letzten fünf Jahre je nach Verkehrsbeteiligungsart entnommen werden. Die Darstellung erfolgt jeweils unterteilt in die Kategorien Verkehrsunfälle mit Leichtverletzten, mit Schwerverletzten und mit Getöteten, untergliedert nach Ortslage sowie differenziert zwischen Längs- und Kreuzungsverkehr<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Nicht dauerhaft spurgeführtes, mit Maschinenkraft betriebenes Landfahrzeug.

<sup>2</sup> Umfasst den Konflikt zwischen einem einbiegenden oder kreuzenden Wartepflichtigen und einem Vorfahrtsberechtigten und gilt neben Kreuzungen auch an Einmündungen von Straßen, Feld- oder Radwegen, an Bahnübergängen, sowie an Zufahrten z. B. von einem Grundstück oder einem Parkplatz.

Die Kategorisierung von Verkehrsunfällen erfolgt grundsätzlich immer nach der schwersten Verletzungsfolge, unabhängig weiterer – auch geringerer – Verletzungsfolgen anderer Unfallbeteiligter, sodass kein Rückschluss auf die Anzahl der Verunglückten und deren Verkehrsbeteiligungsart möglich ist.

Zu Fuß Gehende<sup>3</sup>:

Ortslage	Unfalltyp	Unfallkategorie	2017	2018	2019	2020	2021
innerorts	Längsverkehr	Verkehrsunfälle mit Leichtverletzten	102	103	94	59	72
		Verkehrsunfälle mit Schwerverletzten	8	7	14	13	9
		Verkehrsunfälle mit Getöteten	2	1	0	1	0
	Kreuzungsverkehr	Verkehrsunfälle mit Leichtverletzten	69	54	76	44	74
		Verkehrsunfälle mit Schwerverletzten	12	18	16	20	26
		Verkehrsunfälle mit Getöteten	2	2	3	1	1
außerorts	Längsverkehr	Verkehrsunfälle mit Leichtverletzten	30	25	33	24	16
		Verkehrsunfälle mit Schwerverletzten	11	11	12	11	10
		Verkehrsunfälle mit Getöteten	3	0	4	0	1
	Kreuzungsverkehr	Verkehrsunfälle mit Leichtverletzten	0	3	1	2	1
		Verkehrsunfälle mit Schwerverletzten	1	3	0	1	1
		Verkehrsunfälle mit Getöteten	0	0	0	0	0

Radfahrende<sup>4</sup>:

Ortslage	Unfalltyp	Unfallkategorie	2017	2018	2019	2020	2021
innerorts	Längsverkehr	Verkehrsunfälle mit Leichtverletzten	406	468	483	479	450
		Verkehrsunfälle mit Schwerverletzten	65	59	70	89	66
		Verkehrsunfälle mit Getöteten	2	4	1	0	3
	Kreuzungsverkehr	Verkehrsunfälle mit Leichtverletzten	2.006	2.162	2.136	1.995	1.774
		Verkehrsunfälle mit Schwerverletzten	381	412	385	336	283
		Verkehrsunfälle mit Getöteten	7	9	9	7	6
außerorts	Längsverkehr	Verkehrsunfälle mit Leichtverletzten	70	76	73	112	97
		Verkehrsunfälle mit Schwerverletzten	41	54	42	49	36
		Verkehrsunfälle mit Getöteten	3	6	3	7	3
	Kreuzungsverkehr	Verkehrsunfälle mit Leichtverletzten	153	136	158	193	133
		Verkehrsunfälle mit Schwerverletzten	94	86	72	91	74
		Verkehrsunfälle mit Getöteten	4	12	15	12	14

<sup>3</sup> Fußgänger, Fußgänger mit Sport- oder Spielgerät, Fußgänger mit Handwagen/Handkarren, Tierführer/-treiber, andere Person.

<sup>4</sup> Fahrrad, Pedelec.

Elektrokleinstfahrzeugführende<sup>5</sup>:

In folgender Tabelle wurden Elektrokleinstfahrzeuge als weitere Unfallbeteiligte nicht berücksichtigt, da bei Verkehrsunfällen zwischen Fahrzeugen dieser Art folglich kein Mischverkehr vorliegt.

Die Elektrokleinstfahrzeugverordnung trat am 15. Juni 2019 in Kraft. Eine verpflichtende statistische Erfassung von Elektrokleinstfahrzeugen erfolgte ab 1. Januar 2020, entsprechend liegen für die Vorjahre keine validen auswertbaren Unfalldaten vor.

Ortslage	Unfalltyp	Unfallkategorie	2017	2018	2019	2020	2021
innerorts	Längsverkehr	Verkehrsunfälle mit Leichtverletzten			3	7	23
		Verkehrsunfälle mit Schwerverletzten			0	3	1
		Verkehrsunfälle mit Getöteten			0	0	0
	Kreuzungsverkehr	Verkehrsunfälle mit Leichtverletzten			3	32	83
		Verkehrsunfälle mit Schwerverletzten			0	6	16
		Verkehrsunfälle mit Getöteten			0	0	1
außerorts	Längsverkehr	Verkehrsunfälle mit Leichtverletzten			0	0	0
		Verkehrsunfälle mit Schwerverletzten			0	0	0
		Verkehrsunfälle mit Getöteten			0	0	0
	Kreuzungsverkehr	Verkehrsunfälle mit Leichtverletzten			0	1	2
		Verkehrsunfälle mit Schwerverletzten			0	0	0
		Verkehrsunfälle mit Getöteten			0	0	0

3. auf welche zulässigen Höchstgeschwindigkeiten sich die Unfälle im Längsverkehr verteilen (bitte jeweils aufgeschlüsselt nach leicht/schwer Verletzten und Toten je Verkehrsart);

Zu 3.:

Nachfolgende Tabellen enthalten die unter Frage 2 aufgeführten Verkehrsunfälle im Längsverkehr je Verkehrsart untergliedert nach den Kategorien Verkehrsunfälle mit Leichtverletzten, mit Schwerverletzten und mit Getöteten der Jahre 2017 bis 2021, aufgeschlüsselt nach der jeweils zulässigen Höchstgeschwindigkeit bei dem jeweiligen Verkehrsunfall.

<sup>5</sup> zugelassenen Elektrokleinstfahrzeugen mit Lenk-/Haltestange gemäß Elektrokleinstfahrzeugeverordnung (eKFV), nichtzugelassenen Elektrokleinstfahrzeugen mit Lenk-/Haltestange und Elektrokleinstfahrzeugen ohne Lenk-/Haltestange.

Zu Fuß Gehende:

Anzahl aller Verkehrsunfälle im Längsverkehr der Jahre 2017 bis 2021	Geschwindigkeitsverteilung aller Verkehrsunfälle im Längsverkehr der Jahre 2017 bis 2021																
	Fußgängerzone	Z20	Z30	Verkehrsberuhigter Bereich	10	15	20	30	40	50	60	70	80	100	120	keine Angaben	
Verkehrsunfälle mit Leichtverletzten	558	27	2	75	5	1	0	5	52	2	54	3	11	3	13	1	304
Verkehrsunfälle mit Schwerverletzten	106	4	1	8	0	1	0	0	7	0	18		7	4	15	1	40
Verkehrsunfälle mit Getöteten	12	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0		1	1	0	0	9

Radfahrende:

Anzahl aller Verkehrsunfälle im Längsverkehr der Jahre 2017 bis 2021	Geschwindigkeitsverteilung aller Verkehrsunfälle im Längsverkehr der Jahre 2017 bis 2021																
	Fußgängerzone	Z20	Z30	Verkehrsberuhigter Bereich	10	15	20	30	40	50	60	70	80	100	120	keine Angaben	
Verkehrsunfälle mit Leichtverletzten	2.714	33	13	478	3	4	5	6	335	40	492	5	55	6	71	0	1.168
Verkehrsunfälle mit Schwerverletzten	571	2	1	68	0	2	0	0	51	8	87	1	37	3	42	0	269
Verkehrsunfälle mit Getöteten	32	0	0	3	0	0	0	0	1	0	2	1	2	0	6	0	17

Elektrokleinstfahrzeugfahrende:

Anzahl aller Verkehrsunfälle im Längsverkehr der Jahre 2017 bis 2021	Geschwindigkeitsverteilung aller Verkehrsunfälle im Längsverkehr der Jahre 2017 bis 2021															
	Fußgängerzone	Z20	Z30	Verkehrsberechtigter Bereich	10	15	20	30	40	50	60	70	80	100	120	keine Angaben
Verkehrsunfälle mit Leichtverletzten	33	1	0	10	1	0	0	0	4	4	6	0	0	0	0	7
Verkehrsunfälle mit Schwerverletzten	4	0	0	1	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0
Verkehrsunfälle mit Getöteten	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

4. wie die Landesregierung die konsequente Einhaltung der unter Ziffer 1 aufgeführten Neuregelung sicherstellt;

5. in welchem Umfang und Turnus sowie mit welchen Methoden und Gerätemess-techniken die Polizei Baden-Württemberg die Einhaltung der unter Ziffer 1 aufgeführten Regelung kontrolliert und aufgrund welcher Kriterien diese Rahmenbedingungen (Umfang, Turnus, Methode) festgelegt wurden;

Zu 4. und 5.:

Die Ziffern 4. und 5. werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet. Bereits seit 2021 setzt die Polizei Baden-Württemberg einen landesweiten Schwerpunkt bei der Bekämpfung von Radfahrunfällen. Hierzu wurde eine entsprechende landesweite Fachkonzeption erstellt. Die regionalen Polizeipräsidien setzen die Fachkonzeption lageorientiert anhand der örtlichen Unfall-lage und der lokalen Gegebenheiten um. In diesem Zusammenhang wird auch die Nichteinhaltung des Überholabstandes überwacht.

Die Polizei kontrolliert die Nichteinhaltung des Überholabstandes sowohl im täglichen Dienst, als auch bei Schwerpunktkontrollen, insbesondere während der Fahrradsaison. Ein Einsatz spezieller technischer Messgeräte erfolgt in Baden-Württemberg nicht, da bislang kein System am Markt verfügbar ist, das über eine Zulassung der Physikalisch Technischen Bundesanstalt verfügt und damit als be-weisicher einzustufen ist.

Aufgrund des vorgegebenen Mindestseitenabstandes gem. § 5 Abs. 4 StVO ergibt sich jedoch auf schmalen Straßen, gegebenenfalls mit parkenden Fahrzeugen, ein faktisches Überholverbot. Für dessen Überwachung wird zunächst die (Rest-) Fahrbahnbreite vermessen. Auf dieser Basis wird im nächsten Schritt – unter Zu-grundelegung der gängigen Fahrzeugbreiten – errechnet, ob ein Überholen unter Einhaltung der Mindestseitenabstände möglich wäre oder ob ein faktisches Über-holverbot vorliegt. Verstöße werden, gegebenenfalls unter Einsatz von Foto- oder Videotechnik, dokumentiert und geahndet.

Davon losgelöst werden durch Geschädigte angezeigte Sachverhalte dokumentiert und zur weiteren Würdigung an die jeweils zuständige Bußgeldstelle vorgelegt.

Neben der Repression kommt der Prävention eine besondere Bedeutung zu. Hierzu wird auf die Ausführungen zu Ziffer 11 verwiesen.

*6. ob der Landesregierung weitere Methoden und Gerätemesstechniken aus anderen Bundesländern oder Staaten bekannt sind, die in Baden-Württemberg (bisher) nicht zum Einsatz kommen, und falls dem so ist, ob sie plant, diese Methoden und Gerätemesstechniken künftig (zusätzlich) einzusetzen, und wenn ja, um welche Methoden und Gerätemesstechniken es sich dabei im Einzelnen handelt;*

Zu 6.:

Dem Innenministerium sind keine Methoden oder Geräte bekannt, die zur amtlichen Verkehrsüberwachung im Sinne der Fragestellung durch Behörden in anderen Ländern eingesetzt werden.

Die im Ausland gültigen Gesetze und Vorschriften – sowohl bezüglich der Ahndung als auch für die Beweissicherung – können nicht unmittelbar auf die deutsche Gesetzgebung übertragen werden, weshalb dort eingesetzte Messtechniken häufig ungeeignet sind.

*7. in welchen Kommunen solche Kontrollen/Messungen seit Inkrafttreten der Novelle bereits durchgeführt worden sind und welche Ergebnisse aus diesen resultierten;*

*8. in welchen Kommunen in den kommenden zwölf Monaten weitere solcher Kontrollen/Messungen in Planung sind;*

Zu 7. und 8.:

Die Ziffern 7. und 8. werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet. Schwerpunktkontrollen zur Überwachung des Seitenabstands erfolgten insbesondere in Freiburg, Heidelberg, Karlsruhe, Ludwigsburg, Mannheim und Stuttgart. Zudem erfolgen Kontrollen im täglichen Dienst in ganz Baden-Württemberg. Eine statistische Erhebung der polizeilich festgestellten Verstöße findet nicht statt.

Auch weiterhin werden – ausgerichtet an der Verkehrsunfalllage – lageorientierte Kontrollen der Polizei hinsichtlich der Einhaltung des Überholabstandes durch den Kraftfahrzeugverkehr sowohl im täglichen Dienst, als auch im Rahmen von Schwerpunktkontrollen erfolgen. Die Planungen der regionalen Polizeipräsidien erfolgen kurzfristig, um die aktuelle Lage berücksichtigen zu können. Eine Meldepflichtung zu den geplanten Kontrollaktivitäten besteht nicht.

*9. wie die Landesregierung die Situation für die Verkehrssicherheit in Straßen einschätzt, die zu schmal dafür sind, um beim Überholvorgang den vorgeschriebenen seitlichen Abstand von 1,5 Meter innerorts bzw. zwei Meter außerorts einzuhalten, und wie sie sicherstellt, dass in solchen Straßen zu Fuß Gehende, Radfahrende und Elektrokleinstfahrzeugführende nicht (mehr) von Kraftfahrzeugen überholt werden;*

Zu 9.:

Radverkehr ist auch auf Straßen, die baulich zu schmal für ein StVO-konformes Überholen sind, grundsätzlich zulässig. Der Kraftfahrzeugverkehr muss in solchen Fällen hinter dem Radverkehr herfahren, gegebenenfalls auch über längere Streckenabschnitte. Vor diesem Hintergrund ist es aus Verkehrssicherheits- sowie aus Akzeptanzgründen eine vorzugswürdige Lösung, insbesondere größere Radverkehrsmengen außerorts nicht gezielt über längere Abschnitte auf solchen

Straßen zu führen, sondern beispielsweise über getrennt angelegte Radwege im Seitenraum.

Hinsichtlich der Kontrolltätigkeit und Überprüfung entsprechender Örtlichkeiten wird auf die Antwort zu Frage 4 bzw. 5 verwiesen.

*10. inwiefern ein Überholverbot für Zweiräder (Zeichen 277.1) in schmalen Straßen, in denen der vorgeschriebene seitliche Abstand beim Überholvorgang nicht eingehalten werden kann, die Sicherheit für Radfahrende und Elektrokleinstfahrzeugführende erhöhen könnte, und welche Schritte und Maßnahmen nötig wären, um die Möglichkeiten der Anordnung eines solchen Überholverbots für die zuständigen Behörden zu erleichtern;*

Zu 10.:

Die Anordnung eines Überholverbots für Zweiräder ist eine mögliche Maßnahme, die im Rahmen einer Verkehrsschau geprüft werden kann. Mit Vorliegen eines entsprechenden Erfordernisses kann dieses von den örtlich zuständigen Behörden angeordnet werden. Davon losgelöst ist zu beachten, dass ohnehin gültige Verhaltensregeln der StVO in der Regel nicht einer ergänzenden Anordnung durch ein Verkehrszeichen bedürfen.

*11. welche Kenntnisse die Landesregierung darüber besitzt, inwiefern die unter Ziffer 1 aufgeführte Neuregelung in der Öffentlichkeit – insbesondere unter Kraftfahrzeugführenden – in Baden-Württemberg bekannt sind und welche Handlungsnotwendigkeiten sie aus diesen Erkenntnissen ggf. ableitet.*

Zu 11.:

Zur Erhöhung des Bekanntheitsgrads des Überholabstands wurden seitens der Landesregierung verschiedene Präventionskampagnen initiiert. So wurde im vergangenen Jahr die Kampagne „Abgefahren – Ra(d)geber Verkehr“ der Verkehrssicherheitsaktion GIB ACHT IM VERKEHR umgesetzt. Hierin wird auch der einzuhaltende Sicherheitsabstand gegenüber dem Radverkehr sowohl innerorts wie auch außerorts thematisiert. Eine öffentlichkeitswirksame Verbreitung erfolgte über Plakate, Postkarten, Kurz-Clips in den sozialen Medien sowie die Beklebung mindestens eines Fahrzeugs des öffentlichen Personennahverkehrs in jedem regionalen Polizeipräsidium.

Zudem hat das Ministerium für Verkehr im vergangenen Jahr im Rahmen seiner Verkehrssicherheitskampagne „Vorsicht.Rücksicht.Umsicht“ nochmals explizit auf den einzuhaltenden Sicherheitsabstand von 1,5 m innerorts aufmerksam gemacht. Hierzu erfolgte eine landesweiten Media-Kampagne bestehend aus Video-Clip, Radiospot und Großflächenplakaten mit dem Slogan „Das sind 1,5 Meter“. Weiterführende Informationen sind im Internet unter <https://www.gib-acht-im-verkehr.de/abgefahren-radgeber-verkehr/> bzw. unter <https://www.baden-wuerttemberg.de/de/service/presse/pressemitteilung/pid/kampagne-vorsichtruecksichtumsicht-zur-radverkehrssicherheit/> verfügbar.

Darüber hinaus war im Jahr 2021 der Radverkehr und somit die in diesem Zusammenhang einzuhaltenden Regeln Thema der bundesweiten Verkehrssicherheitsaktion „sicher.mobil.leben“, sodass die Notwendigkeit zur Einhaltung des Mindestabstands in ganz Deutschland öffentlichkeitswirksam verbreitet wurde.

In Vertretung

Klenk

Staatssekretär