

Antrag

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

und

Stellungnahme

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

Sicheres Radfahren im Mischverkehr

Antrag

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

1. wie die Landesregierung darauf hinwirkt, dass Radfahren im Mischverkehr inner- und außerorts sicher möglich ist und Radfahrende nicht durch andere Verkehrsteilnehmende behindert, gefährdet oder geschädigt werden;
2. wie viele Unfälle im Mischverkehr in den letzten zehn Jahren verzeichnet wurden, bei denen Radfahrende durch vom Kfz-Verkehr verursachte Zusammenstöße zu Schaden gekommen sind (bitte jeweils jährlich aufgeschlüsselt nach leicht/schwer Verletzten und Toten sowie Unfällen innerorts/außerorts und mit den relevanten Unfallarten „Zusammenstoß mit vorausfahrendem Fahrzeug“, „seitliche Berührung“ bzw. „Entgegenkommendes Fahrzeug“);
3. welche Sachverhalte im Zusammenhang mit Radfahrenden im Straßenverkehr überwacht und statistisch erfasst werden;
4. welche konkreten Maßnahmen und Kontrollen im Rahmen der Umsetzung der landesweiten Fachkonzeption zur Bekämpfung von Radfahrunfällen durch die Polizei Baden-Württemberg seit 2021 durchgeführt wurden und mit welchen Ergebnissen und Erkenntnissen (bitte jeweils unter Angabe konkreter Messergebnisse, Daten und Auswertungsmethoden pro Schwerpunktthema);

5. wie viele (Verdachts-)Fälle von Ordnungswidrigkeiten und Straftaten im Zusammenhang mit einer Behinderung, Gefährdung oder Schädigung von Radfahrenden im Mischverkehr in den letzten zehn Jahren durch Bußgeldbehörden und Polizei im Land festgestellt wurden (bitte jeweils jährlich aufgeschlüsselt nach Behörde, Art der Straftat bzw. Ordnungswidrigkeit sowie inner- und außerorts);
6. zu wie vielen strafrechtlichen Urteilen es im Zusammenhang mit einer Behinderung, Gefährdung oder Schädigung von Radfahrenden im Mischverkehr in Baden-Württemberg in den letzten zehn Jahren gekommen ist (bitte jährlich aufgeschlüsselt nach Art der Straftat bzw. Ordnungswidrigkeit sowie inner- und außerorts);
7. inwiefern Radfahrende, die im Mischverkehr durch andere Verkehrsteilnehmende behindert, gefährdet oder geschädigt werden, die Eröffnung eines Bußgeldverfahrens durch Privatanzeige anstoßen können, insbesondere ob und wie die Angaben zum Tatgeschehen zur Einleitung eines Verfahrens dokumentiert sein müssen;
8. wie viele solcher Privatanzeigen durch die Bevölkerung im Zusammenhang mit einer Behinderung, Gefährdung oder Schädigung von Radfahrenden im Mischverkehr in den letzten zehn Jahren bei Bußgeldbehörden, Polizei und Staatsanwaltschaften eingegangen sind (bitte jeweils jährlich aufgeschlüsselt nach Behörde, Art der Straftat bzw. Ordnungswidrigkeit sowie inner- und außerorts);
9. zu wie vielen strafrechtlichen Verurteilungen es aufgrund von Privatanzeigen durch die Bevölkerung im Zusammenhang mit einer Behinderung, Gefährdung oder Schädigung von Radfahrenden im Mischverkehr in den letzten zehn Jahren gekommen ist (bitte jeweils jährlich aufgeschlüsselt nach Art der Straftat bzw. Ordnungswidrigkeit sowie inner- und außerorts);
10. welche Bedeutung die Landesregierung zielgerichteten Kommunikationskampagnen beimisst, um sowohl Radfahrende, als auch Kfz-Führende für risikoreiches Verhalten im Verkehr, die Einhaltung der geltenden Verkehrsregeln (wie beispielsweise des gesetzlichen Überholabstands) sowie den Umgang mit Gefahrenstellen zu sensibilisieren, und ob sie plant, eine entsprechende Kampagne zur Bewusstseinsbildung zu entwickeln;
11. welche Maßnahmen die Landesregierung ergreift, um Behinderung, Gefährdung oder Schädigung von Radfahrenden im Mischverkehr, wie etwa ein Überholen mit Unterschreitung des gesetzlichen seitlichen Mindestabstands, rechtssicher nachweisen und ahnden zu können;
12. inwiefern die Landesregierung eine Initiative zur Entwicklung eines technischen Messgeräts sowie dessen Zertifizierung durch die Physikalisch Technische Bundesanstalt in Braunschweig (PTB) unterstützen würde, mit der ein rechtssicheres Messen des seitlichen Überholabstands möglich wäre, wie diese Unterstützung aussehen könnte und welche Mittel dazu zur Verfügung stünden;
13. welche weiteren Regelungen und Vorgaben sich die Landesregierung bezüglich der Verkehrssicherheit von Radfahrenden im Mischverkehr vonseiten des Bundes wünscht.

25.4.2024

Katzenstein, Hildenbrand, Gericke, Achterberg, Braun,
Hentschel, Joukov, Marwein, Nüssle GRÜNE

Begründung

Die Regierungskoalition bekennt sich in ihrem Koalitionsvertrag „Jetzt für morgen“ zur Vision Zero und hat sich außerdem das Ziel gesteckt, bis 2030 eine Steigerung des Radverkehrsanteils auf 20 Prozent zu erreichen. Fahrräder sind Fahrzeuge und gehören daher überall dort, wo es keine separaten Radwege gibt, auf die Fahrbahn. Im Mischverkehr zusammen mit allen anderen Fahrzeugarten, wie dem Pkw- und Schwerlastverkehr, sind Radfahrende allerdings erheblichen Gefahren ausgesetzt. Die objektive Sicherheit, ein hohes subjektives Sicherheitsempfinden der Radfahrenden und möglichst wenig Unfälle sind aber unverzichtbare Voraussetzungen, um das Radfahren für alle zu ermöglichen, die Menschen im Land zum Umstieg auf dieses gesunde, umwelt- und klimafreundliche Verkehrsmittel zu motivieren und damit die gesteckten Ziele zu erreichen.

Laut Angaben der Landesregierung setzt die Polizei Baden-Württemberg bereits seit 2021 einen landesweiten Schwerpunkt bei der Bekämpfung von Radfahrernfällen. Hierzu wurde eine entsprechende landesweite Fachkonzeption erstellt, die durch die regionalen Polizeipräsidien umgesetzt wird (Quelle: Drucksache 17/3266). Durch den tragischen Unfalltod des bundesweit bekannten Fahrrad-Bloggers Andreas Mandalka (alias Natenom) hat das Thema Verkehrssicherheit von Radfahrenden landesweit aktuell noch an Brisanz gewonnen. Wie sowohl in seinem Blog beschrieben als auch durch die Presse bundesweit veröffentlicht, hat Andreas Mandalka zuweilen auch Behinderungen und Gefährdungen durch Kraftfahrzeugführende (beispielsweise bei Unterschreiten des gesetzlichen seitlichen Überholabstands) mit Fahrzeugdaten und Bildmaterial bei den örtlichen Behörden angezeigt.

Dieser Antrag soll daher zum einen den Sachstand und die bisherigen Ergebnisse und Erkenntnisse aus den landesweiten Schwerpunktkontrollen der Polizei zur Bekämpfung von Radfahrernfällen im Rahmen der Umsetzung der Fachkonzeption darlegen. Zum anderen soll geklärt werden, was die Landesregierung im Speziellen unternimmt, um den Menschen in Baden-Württemberg ein sicheres Radfahren im Mischverkehr inner- und außerorts zu ermöglichen.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 21. Mai 2024 Nr. IM3-0141.5-467/28/3 nimmt das Ministerium des Inneren, für Digitalisierung und Kommunen im Einvernehmen mit dem Ministerium der Justiz und für Migration sowie dem Ministerium für Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

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

1. wie die Landesregierung darauf hinwirkt, dass Radfahren im Mischverkehr inner- und außerorts sicher möglich ist und Radfahrende nicht durch andere Verkehrsteilnehmende behindert, gefährdet oder geschädigt werden;

Zu 1.:

Die Landesregierung verfolgt das Ziel, bis zum Jahr 2030 eine Steigerung des Radverkehrs auf 20 Prozent aller zurückgelegten Wege zu erreichen und gleichzeitig die Radverkehrssicherheit zu erhöhen.

Bei der Zielerreichung kommt der Radinfrastruktur eine entscheidende Bedeutung zu. Eine im März 2024 vom Ministerium für Verkehr veröffentlichte Untersuchung zur Radverkehrssicherheit betont die Bedeutung durchgängiger, regelkonformer Radverkehrsanlagen mit einer entsprechenden Führung, Breite und ausreichend Sicherheitsabständen. Allein diese Maßnahmen könnten die Wahrscheinlichkeit tödlicher Unfälle um bis zu 23 Prozent senken. Weitere erhebliche Sicherheitsgewinne lassen sich aus Sicht des Ministeriums für Verkehr beispielsweise durch Radwege an Bundes- und Landesstraßen außerorts und die Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit an Kreuzungen mit Radverkehr außerorts erzielen.

Zurückliegend wurden und werden auch weiterhin zahlreiche infrastrukturelle Maßnahmen, wie beispielsweise der Ausbau des RadNETZ Baden-Württembergs, der Bau von Radwegen an Bundes- und Landesstraßen sowie von Radschnellwegen, die Festlegung von Qualitätsstandards für Radverkehrsanlagen oder auch die Förderung des Ausbaus der kommunalen Radverkehrsinfrastruktur, umgesetzt. Das Ziel ist ein durchgängig und sicher befahrbares Radverkehrsnetz in Baden-Württemberg. Dabei sollen außerorts und innerorts – wo immer erforderlich und möglich – Radwege vom Kfz- und Fußverkehr getrennt geführt werden. Für die Verträglichkeit der Fahrbahnführung im Mischverkehr sind in den Radinfrastrukturstandards des Landes Richtwerte definiert.

Um das Ziel flächendeckender durchgängiger und sicherer Radnetze zu erreichen, werden auf allen Verwaltungsebenen große Anstrengungen unternommen. Aufgrund langer Planungsvorläufe wird jedoch nicht überall bis 2030 ein straßenbegleitender baulicher Radweg vorhanden sein. Zudem gelingt es nicht an sämtlichen Stellen, wo ein getrennter Radweg aufgrund der Verkehrsgeschwindigkeit und der Verkehrsstärke sachgerecht wäre, einen solchen umzusetzen. Ein Hinderungsgrund kann beispielsweise ein begrenzter Verkehrsraum sein.

Damit der Radverkehr trotzdem möglichst überall sicher geführt werden kann, hat das Ministerium für Verkehr in 2022 und 2023 mittels entsprechender Erlasse zusätzliche Lösungsbausteine ermöglicht:

- Schutzstreifen für den Radverkehr außerhalb geschlossener Ortschaften;
- Schutzstreifen für den Radverkehr in Kombination mit schmaler Kernfahrbahn;
- Piktogramme und Piktogrammketten, um den Kfz-Verkehr auf das Vorhandensein des besonders schutzbedürftigen Radverkehrs hinzuweisen.

Die dargestellten Lösungen verfolgen das Ziel, die Attraktivität und Sichtbarkeit des Radverkehrs zu steigern und gleichzeitig der Verkehrssicherheit Rechnung zu tragen. Dies soll jedoch eine erforderliche nachhaltige Sicherung des Radverkehrs mit einer separaten Radverkehrsführung nicht ersetzen oder deren Herstellung verzögern. Insbesondere an Hauptverkehrsstraßen ist stets auf eine räumliche Trennung von Kfz- und Radverkehr hinzuwirken.

Weiterhin setzt sich die Landesregierung auf Bundesebene für die Stärkung von Spielräumen für mehr Radverkehrssicherheit im Straßenverkehrsrecht ein. Straßenverkehrsrecht ist Bundesrecht. Bereits im Rahmen der Novellierung der Straßenverkehrsordnung 2020 hat sich Baden-Württemberg für eine Stärkung des Radverkehrs eingesetzt. Dies betrifft beispielsweise die Vorschriften zum Überholabstand von 1,5 Meter inner- und zwei Meter außerorts sowie das höhere Sanktionsniveau bei falsch geparkten Fahrzeugen im Bereich von Radverkehrsanlagen.

Die Wirkzusammenhänge zwischen Kontrolldruck, Sanktionshöhe und Verhaltensänderung sind wissenschaftlich erwiesen. Die Verkehrsüberwachungsmaßnahmen der Polizei Baden-Württemberg orientieren sich insbesondere an den Hauptunfallursachen für schwere Verkehrsunfälle. Die Polizei Baden-Württemberg setzt bereits seit 2021 einen Schwerpunkt auf die Bekämpfung von Radfahrunfällen und hat hierzu eine entsprechende landesweite Fachkonzeption erstellt, die von den regionalen Polizeipräsidien lageorientiert, anhand der örtlichen Unfalllage und den lokalen Gegebenheiten, umgesetzt wird. Dabei werden nicht nur die Radfahrenden selbst, sondern auch die anderen Verkehrsteilnehmenden mit

Blick auf den Radverkehr überwacht. Darüber hinaus finden vielerorts durch die gemeindlichen Vollzugsbediensteten Kontrollen mit Blick auf die Einhaltung von Halt- und Parkverboten statt.

Neben der Verkehrsüberwachung ist auch die Verkehrsunfallprävention von zentraler Bedeutung. Hierzu wird auf die Stellungnahme zu Ziffer 10 verwiesen.

2. wie viele Unfälle im Mischverkehr in den letzten zehn Jahren verzeichnet wurden, bei denen Radfahrende durch vom Kfz-Verkehr verursachte Zusammenstöße zu Schaden gekommen sind (bitte jeweils jährlich aufgeschlüsselt nach leicht/schwer Verletzten und Toten sowie Unfällen innerorts/außerorts und mit den relevanten Unfallarten „Zusammenstoß mit vorausfahrendem Fahrzeug“, „seitliche Berührung“ bzw. „Entgegenkommendes Fahrzeug“);

Zu 2.:

Die Anzahl der Verkehrsunfälle im Mischverkehr, die innerhalb der letzten zehn Jahre durch Kraftfahrzeugführerinnen und -führer¹ bei gleichzeitiger Schädigung von Radfahrerinnen und -fahrer² verursacht wurden, sowie die Anzahl der dabei verunglückten Radfahrerinnen und -fahrer², jeweils aufgeschlüsselt nach Ortslage, Unfallart und Verletzungsgrad der Verunglückten, kann nachfolgender Tabelle entnommen werden.

Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Kraftfahrzeugen¹ als Unfallverursacher und Radfahrenden² als Geschädigte

	Unfallart	Verkehrsunfälle & Verunglückte	2014	2015	2016	2017	2018
innerorts	Zusammenstoß mit anderem Fahrzeug, das vorausfährt oder wartet	Verkehrsunfall mit Personenschaden	97	84	88	106	100
		dabei leichtverletzte Radfahrende ²	88	71	81	91	96
		dabei schwerverletzte Radfahrende ²	10	15	6	14	5
		dabei getötete Radfahrende ²	0	0	2	2	1
	Zusammenstoß mit anderem Fahrzeug, das seitlich in gleicher Richtung fährt	Verkehrsunfall mit Personenschaden	330	356	394	342	386
		dabei leichtverletzte Radfahrende ²	280	305	344	312	346
		dabei schwerverletzte Radfahrende ²	53	50	54	36	41
	Zusammenstoß mit anderem Fahrzeug, das entgegenkommt	Verkehrsunfall mit Personenschaden	214	270	238	232	259
		dabei leichtverletzte Radfahrende ²	168	209	189	193	215
dabei schwerverletzte Radfahrende ²		47	66	52	43	47	
außerorts	Zusammenstoß mit anderem Fahrzeug, das vorausfährt oder wartet	Verkehrsunfall mit Personenschaden	39	28	39	31	32
		dabei leichtverletzte Radfahrende ²	23	17	24	18	8
		dabei schwerverletzte Radfahrende ²	15	11	15	12	22
		dabei getötete Radfahrende ²	3	1	1	1	2
	Zusammenstoß mit anderem Fahrzeug, das seitlich in gleicher Richtung fährt	Verkehrsunfall mit Personenschaden	52	51	58	46	54
		dabei leichtverletzte Radfahrende ²	39	42	48	31	33
		dabei schwerverletzte Radfahrende ²	14	9	11	14	22
		dabei getötete Radfahrende ²	0	1	2	1	1
	Zusammenstoß mit anderem Fahrzeug, das entgegenkommt	Verkehrsunfall mit Personenschaden	41	46	39	34	35
		dabei leichtverletzte Radfahrende ²	25	29	26	24	29
		dabei schwerverletzte Radfahrende ²	18	15	12	9	6
		dabei getötete Radfahrende ²	1	2	1	1	2

	Unfallart	Verkehrsunfälle & Verunglückte	2019	2020	2021	2022	2023
innerorts	Zusammenstoß mit anderem Fahrzeug, das vorausfährt oder wartet	Verkehrsunfall mit Personenschaden	107	119	123	140	132
		dabei leichtverletzte Radfahrende ²	100	106	111	127	118
		dabei schwerverletzte Radfahrende ²	8	13	12	19	17
		dabei getötete Radfahrende ²	0	0	1	0	0
	Zusammenstoß mit anderem Fahrzeug, das seitlich in gleicher Richtung fährt	Verkehrsunfall mit Personenschaden	393	345	327	381	376
		dabei leichtverletzte Radfahrende ²	360	304	294	350	351
		dabei schwerverletzte Radfahrende ²	36	39	31	31	29
		dabei getötete Radfahrende ²	1	2	2	2	0
	Zusammenstoß mit anderem Fahrzeug, das entgegenkommt	Verkehrsunfall mit Personenschaden	296	296	249	293	265
dabei leichtverletzte Radfahrende ²		250	249	217	261	232	
dabei schwerverletzte Radfahrende ²		49	51	33	34	36	
dabei getötete Radfahrende ²		0	0	0	1	0	
außerorts	Zusammenstoß mit anderem Fahrzeug, das vorausfährt oder wartet	Verkehrsunfall mit Personenschaden	28	42	33	45	28
		dabei leichtverletzte Radfahrende ²	17	25	22	27	17
		dabei schwerverletzte Radfahrende ²	10	16	9	19	7
		dabei getötete Radfahrende ²	1	4	2	2	4
	Zusammenstoß mit anderem Fahrzeug, das seitlich in gleicher Richtung fährt	Verkehrsunfall mit Personenschaden	42	57	54	63	55
		dabei leichtverletzte Radfahrende ²	30	38	41	49	43
		dabei schwerverletzte Radfahrende ²	12	18	16	14	14
		dabei getötete Radfahrende ²	0	2	0	1	0
	Zusammenstoß mit anderem Fahrzeug, das entgegenkommt	Verkehrsunfall mit Personenschaden	38	55	51	41	43
		dabei leichtverletzte Radfahrende ²	29	36	36	26	31
		dabei schwerverletzte Radfahrende ²	11	17	14	18	13
		dabei getötete Radfahrende ²	0	2	1	0	0

¹ Nicht dauerhaft spurgeführtes, mit Maschinenkraft betriebenes Landfahrzeug

² Fahrrad inkl. Pedelec

3. welche Sachverhalte im Zusammenhang mit Radfahrenden im Straßenverkehr überwacht und statistisch erfasst werden;

4. welche konkreten Maßnahmen und Kontrollen im Rahmen der Umsetzung der landesweiten Fachkonzeption zur Bekämpfung von Radfahrurfällen durch die Polizei Baden-Württemberg seit 2021 durchgeführt wurden und mit welchen Ergebnissen und Erkenntnissen (bitte jeweils unter Angabe konkreter Messergebnisse, Daten und Auswertungsmethoden pro Schwerpunktthema);

Zu 3. und 4.:

Zu den Ziffern 3 und 4 wird aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam Stellung genommen.

Die Polizei überwacht im Zusammenhang mit dem Radverkehr die Regeleinhaltung der Radfahrerinnen und -fahrer selbst und auch jene der anderen Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer. Die Schwerpunktsetzung orientiert sich am örtlichen Unfalllagebild. Die Überwachungsmaßnahmen hierzu finden sowohl im täglichen Dienst als auch im Rahmen von Schwerpunktkontrollen statt. Statistisch erhoben werden nur Verstöße die im Rahmen von Schwerpunktkontrollen festgestellt wurden. Die landesweiten Ergebnisse können der nachfolgenden Tabelle entnommen werden.

	2021*	2022	2023
Kontrollaktionen			
Anzahl der Kontrollaktionen (nicht einzelne Kontrollen im Rahmen der Streifenfatigkeit)	1 520	2 218	2 675
Anzahl der kontrollierten Fahrzeuge	32 075	34 452	40 539
davon Fahrräder (ohne Pedelecs)	25 261	26 114	29 955
davon Pedelecs	6 814	8 338	10 584
Kontrolldauer (in Stunden)	2 770	3 073	4 094
Eingesetzte Kräfte			
Anzahl der eingesetzten Polizeibeamtinnen und -beamten	5 883	7 457	8 035
Personenstunden	13 047	14 782	22 002
Verstöße			
Festgestellte Verstöße Gesamt	13 804	17 869	18 648
Verstöße Radfahrende	12 698	16 076	15 859
davon technische Manipulationen von Pedelecs	46	80	145
Verstöße Kraftfahrzeuge**	1 106	1 793	2 789
davon Überholverbot einspuriger Fahrzeuge (bezogen auf den Radverkehr)	erst ab 2022	230	198
davon Nichteinhaltung Mindestabstand beim berholen von Radfahrenden (1,5 m i. g. O. und 2 m a. g. O.)	erst ab 2022	84	117
davon Nichtbeachten Schrittgeschwindigkeit beim Rechtsabbiegen für Kraftfahrzeuge über 3,5 t zGM	erst ab 2022	7	18

* März bis einschließlich Oktober

** Die Änderungen der Buß- und Verwarngelder nach der Novellierung der StVO am 28. April 2020 trat erst am 9. November 2021 in Kraft.

5. wie viele (Verdachts-)Fälle von Ordnungswidrigkeiten und Straftaten im Zusammenhang mit einer Behinderung, Gefährdung oder Schädigung von Radfahrenden im Mischverkehr in den letzten zehn Jahren durch Bußgeldbehörden und Polizei im Land festgestellt wurden (bitte jeweils jährlich aufgeschlüsselt nach Behörde, Art der Straftat bzw. Ordnungswidrigkeit sowie inner- und außerorts);

Zu 5.:

Hierzu liegen dem Ministerium des Inneren, für Digitalisierung und Kommunen, dem Ministerium der Justiz und für Migration und dem Ministerium für Verkehr keine Erkenntnisse vor. Eine statistische Erfassung von (Verdachts-)Fällen von Ordnungswidrigkeiten und Straftaten im Zusammenhang mit einer Behinderung, Gefährdung oder Schädigung von Radfahrenden im Mischverkehr erfolgt weder bei der Polizei noch bei den Staatsanwaltschaften, Gerichten oder Bußgeldbehörden.

6. zu wie vielen strafrechtlichen Urteilen es im Zusammenhang mit einer Behinderung, Gefährdung oder Schädigung von Radfahrenden im Mischverkehr in Baden-Württemberg in den letzten zehn Jahren gekommen ist (bitte jährlich aufgeschlüsselt nach Art der Straftat bzw. Ordnungswidrigkeit sowie inner- und außerorts);

Zu 6.:

Hierzu liegen dem Ministerium der Justiz und für Migration keine Erkenntnisse vor. Die Strafverfolgungsstatistik erfasst Verurteilungen durch baden-württembergische Strafgerichte nach bestimmten Straftatbeständen des Strafgesetzbuchs oder des Nebenstrafrechts, nicht jedoch wegen Ordnungswidrigkeiten. Eine differenzierte Erfassung nach einzelnen Tatsituationen, Tatmodalitäten oder der Zugehörigkeit des Verurteilten oder Geschädigten zu einem bestimmten Personenkreis findet nicht statt.

7. inwiefern Radfahrende, die im Mischverkehr durch andere Verkehrsteilnehmende behindert, gefährdet oder geschädigt werden, die Eröffnung eines Bußgeldverfahrens durch Privatanzeige anstoßen können, insbesondere ob und wie die Angaben zum Tatgeschehen zur Einleitung eines Verfahrens dokumentiert sein müssen;

Zu 7.:

Ordnungswidrigkeiten können von jedermann mündlich oder schriftlich zur Anzeige gebracht werden (§ 46 Absatz 1 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten [OWiG] i. V. m. § 158 der Strafprozessordnung [StPO]). Eine Anzeige kann sich auch gegen Unbekannt richten.

Die Anzeigenerstattung führt nicht zwangsläufig zur Einleitung eines Ermittlungsverfahrens. Sie verpflichtet aber die Verfolgungsbehörde zur Prüfung, ob der angezeigte Sachverhalt einen Bußgeldtatbestand erfüllt und ob die Verfolgung geboten ist (§ 47 Absatz 1 OWiG).

Die Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten liegt nach § 47 Absatz 1 OWiG im pflichtgemäßen Ermessen der zuständigen Behörde. In jedem Fall sind auch private Anzeigen von den Bußgeldbehörden sorgfältig zu prüfen. Insbesondere bei einer Gefährdung und Beeinträchtigung der Sicherheit anderer Verkehrsteilnehmender ist eine rasche und konsequente Reaktion erforderlich, um die Verkehrssicherheit zu gewährleisten. Eine private Anzeige von Verkehrsverstößen ist somit durchaus geeignet, potenzielle Gefahren rechtzeitig zu identifizieren und das Ergreifen von angemessenen Maßnahmen durch die Behörde zu erleichtern. Die Angaben zum Tatgeschehen müssen soweit konkret und nachvollziehbar sein, dass die Behörde ein klares Bild von dem der Anzeige zugrundeliegenden Lebenssachverhalt hat. Dazu gehören neben Angaben zu dem Sachverhalt auch solche zu der Tatzeit und dem -ort. Da gerade bei höheren Sanktionen eine gerichtliche Überprüfung wahrscheinlich ist, muss die Behörde auch in der Lage sein, entsprechende Beweismittel – auch Zeugenaussagen – gegenüber dem Gericht zu benennen.

8. wie viele solcher Privatanzeigen durch die Bevölkerung im Zusammenhang mit einer Behinderung, Gefährdung oder Schädigung von Radfahrenden im Mischverkehr in den letzten zehn Jahren bei Bußgeldbehörden, Polizei und Staatsanwaltschaften eingegangen sind (bitte jeweils jährlich aufgeschlüsselt nach Behörde, Art der Straftat bzw. Ordnungswidrigkeit sowie inner- und außerorts);

Zu 8.:

Hierzu liegen dem Ministerium des Inneren, für Digitalisierung und Kommunen, dem Ministerium der Justiz und für Migration und dem Ministerium für Verkehr keine Erkenntnisse vor. Eine statistische Erfassung von Privatanzeigen durch die Bevölkerung im Zusammenhang mit einer Behinderung, Gefährdung oder Schä-

digung von Radfahrenden im Mischverkehr erfolgt weder bei der Polizei noch bei den Staatsanwaltschaften und auch nicht bei den Bußgeldbehörden.

9. zu wie vielen strafrechtlichen Verurteilungen es aufgrund von Privatanzeigen durch die Bevölkerung im Zusammenhang mit einer Behinderung, Gefährdung oder Schädigung von Radfahrenden im Mischverkehr in den letzten zehn Jahren gekommen ist (bitte jeweils jährlich aufgeschlüsselt nach Art der Straftat bzw. Ordnungswidrigkeit sowie inner- und außerorts);

Zu 9.:

Hierzu liegen dem Ministerium der Justiz und für Migration keine Erkenntnisse vor. Auf die Stellungnahme zu Ziffer 6 wird Bezug genommen. In der Strafverfolgungsstatistik findet zudem keine Differenzierung nach dem Ursprung des der Verurteilung zugrundeliegenden Strafverfahrens statt.

10. welche Bedeutung die Landesregierung zielgerichteten Kommunikationskampagnen beimisst, um sowohl Radfahrende, als auch Kfz-Führende für risikoreiches Verhalten im Verkehr, die Einhaltung der geltenden Verkehrsregeln (wie beispielsweise des gesetzlichen Überholabstands) sowie den Umgang mit Gefahrenstellen zu sensibilisieren, und ob sie plant, eine entsprechende Kampagne zur Bewusstseinsbildung zu entwickeln;

Zu 10.:

Die Landesregierung misst zielgerichteten verkehrsunfallpräventiven Kommunikationsmaßnahmen einen hohen Stellenwert zu. Die in 2024 veröffentlichte Untersuchung des Ministeriums für Verkehr zur Radverkehrssicherheit hat ergeben, dass durch eine erhöhte Sensibilisierung über Kommunikationsmaßnahmen ca. 11 Prozent aller tödlichen Radverkehrsunfälle vermieden werden können.

Besonders wichtig bleibt die gegenseitige Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmenden. Aus diesem Grund hat die Kampagne „Vorsicht.Rücksicht.Umsicht“ im Jahr 2021 die Radverkehrssicherheit in den Fokus gerückt. Die 2020 eingeführten Regelungen zum Überholabstand waren Teil dieser Kampagne. Im Rahmen der wechselnden Schwerpunkte der Kampagne werden diese Inhalte an geeigneter Stelle auch wiederholt eingebracht.

Im Rahmen der landesweiten Verkehrssicherheitsaktion GIB ACHT IM VERKEHR finden jedes Jahr zahlreiche zielgerichtete Informations- und Präventionskampagnen statt. Im Nachfolgenden wird nur auf jene unter der Federführung des Ministeriums des Inneren, für Digitalisierung und Kommunen eingegangen.

Im Jahr 2021 wurde die Kampagne „Abgefahren – Ra(d)geber Verkehr“ umgesetzt. Hierin wird auch der einzuhaltende Sicherheitsabstand gegenüber dem Radverkehr innerorts und außerorts thematisiert. Im vergangenen Jahr wurde die Präventionskampagne „RÜCKSICHT IST GAN(S) WICHTIG!“ veröffentlicht. Diese zielt darauf ab, dass im Straßenverkehr gerade gegenüber den sogenannten schwächeren Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer (unter anderem auch Radfahrerinnen und -fahrer) Rücksicht genommen wird. Die diesjährige Kampagne wird den gewerblichen Güterverkehr zum Gegenstand haben. Es werden auch Botschaften mit Blick auf den Radverkehr enthalten sein.

Je nach Inhalt und Zielgruppe der jeweiligen Kampagne wurden und werden Social-Media-Posts, Plakate, Flyer oder Botschaften direkt im Verkehrsraum eingesetzt.

11. welche Maßnahmen die Landesregierung ergreift, um Behinderung, Gefährdung oder Schädigung von Radfahrenden im Mischverkehr, wie etwa ein Überholen mit Unterschreitung des gesetzlichen seitlichen Mindestabstands, rechtssicher nachweisen und ahnden zu können;

Zu 11.:

Mit dem Ziel, die Vision Zero zu erreichen, wurde unter gemeinsamer Federführung des Ministeriums des Inneren, für Digitalisierung und Kommunen und dem Ministerium für Verkehr der Verkehrssicherheitspakt der Landesregierung erarbeitet und im Juni 2023 im Kabinett verabschiedet. Im Verkehrssicherheitspakt sind u. a. die Erstellung eines Lagebildes zur Unterschreitung des Überholabstands von Radfahrerinnen und -fahrern unter Nutzung entsprechender Monitoringinstrumente, wie bspw. von Seitenabstandsmessern, und die Umsetzung maßgeschneiderter Folgemaßnahmen benannt, ebenso wie der bedarfsgerechte Ausbau von Fahrradeinheiten der Polizei.

Die genannten Ministerien bringen ferner ihre Expertise in sogenannte Fokusgruppen zu den Untersuchungen der Arbeitsgemeinschaft Fahrrad- und Fußgängerfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg (AGFK BW) und der Hochschule Karlsruhe im Rahmen des vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr geförderten Forschungsprojekts „Kommunale Konzepte zur Einhaltung der gesetzlichen Überholabstände Kfz-Rad (gÜRad)“ ein. Im Projekt werden Handlungsempfehlungen zur verbesserten Einhaltung der gesetzlichen Überholabstände sowie zur rechtssicheren Ahndung von zu geringen Überholabständen entwickelt.

Dem Ministerium des Inneren, für Digitalisierung und Kommunen ist auch die subjektive Sicherheit der Radfahrenden wichtig, weshalb die Polizei auch die Einhaltung des seitlichen Überholabstands überwacht. Dies findet beispielsweise in Bereichen eines faktischen Überholverbots statt. Es handelt sich hierbei um Straßen, in denen die geringe Fahrbahnbreite ein Überholen mit entsprechendem Sicherheitsabstand nicht ermöglicht.

12. inwiefern die Landesregierung eine Initiative zur Entwicklung eines technischen Messgeräts sowie dessen Zertifizierung durch die Physikalisch Technische Bundesanstalt in Braunschweig (PTB) unterstützen würde, mit der ein rechtssicheres Messen des seitlichen Überholabstands möglich wäre, wie diese Unterstützung aussehen könnte und welche Mittel dazu zur Verfügung stünden;

Zu 12.:

Die Landesregierung beobachtet die Entwicklung von Verkehrsüberwachungstechnik sehr genau und befürwortet entsprechende Innovationen und Zertifizierungen durch die Physikalisch-Technische Bundesanstalt (PTB). Sie vertraut hierbei auf die bewährte Innovationskraft der Unternehmen, sodass eine aktive Unterstützungsleistung einzelner Unternehmen im Rahmen einer PTB-Zulassung nicht vorgesehen ist. Sollte Verkehrsüberwachungstechnik zur gerichtsfesten Dokumentation eines zu geringen Seitenabstands durch die PTB zugelassen werden, wird das Ministerium des Inneren, für Digitalisierung und Kommunen eine entsprechende Beschaffungsmaßnahme für die Polizei prüfen.

13. welche weiteren Regelungen und Vorgaben sich die Landesregierung bezüglich der Verkehrssicherheit von Radfahrenden im Mischverkehr vonseiten des Bundes wünscht.

Zu 13.:

Das aktuelle Straßenverkehrsrecht stellt hohe Anforderungen an die Beschränkung insbesondere des fließenden Verkehrs. Der Ausbau regelwerkskonformer Radverkehrsnetze auf der Grundlage kommunaler Planungen könnte durch weniger restriktive Vorgaben vereinfacht werden, selbstredend stets unter der Vorgabe, dass die Sicherheit des Straßenverkehrs gewährleistet bleibt.

Im Bereich der Verkehrsordnungswidrigkeiten macht der Nachweis der Fahreigenschaft häufig umfangreiche Nachforschungen erforderlich. Deren Kosten werden auch durch die Regelung des § 25a des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) nicht gedeckt. Hier wäre entweder eine Anpassung der Verfahrenskosten oder die Einführung einer generellen Haftung des Fahrzeughalters denkbar. An Letztere sind jedoch hohe Anforderungen zu stellen, da die faktische Bestrafung eines Halters, der selbst nicht Fahrzeugführer war, verfassungsrechtlich problematisch sein kann. Durch die Einführung digitaler Möglichkeiten der Überwachung im ruhenden Verkehr könnte der Aufwand für die Behörden weiter reduziert und die Überwachung effektiver gestaltet werden.

Strobl

Minister des Inneren,
für Digitalisierung und Kommunen