

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Wahl (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

und

Antwort

des Thüringer Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft

Radverkehrliche Auswertung des Thüringer Verkehrssicherheitsprogramms 2030

Im Dezember 2023 hat das Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft das Thüringer Verkehrssicherheitsprogramm 2030 veröffentlicht. Dieses Dokument schreibt das Verkehrssicherheitsprogramm 2020 fort. Während es insgesamt weniger Verkehrsunfälle gibt, profitiert der Radverkehr nicht vom allgemeinen Trend des Rückgangs von Verkehrsunfällen. Zusätzlich ist die subjektiv wahrgenommene Sicherheit von Radfahrenden in Thüringen zuletzt rückläufig (Fahrrad-Monitor 2023 Thüringen). Im Verkehrssicherheitsprogramm 2030 findet währenddessen keine systematische Auswertung zu verunfallten Radfahrerinnen und Radfahrern statt. Als Maßnahmen für sichereren Radverkehr werden unter anderem die Thüringer Charta für Rad- und Fußverkehr, der Mängelmelder Thüringer Radnetz und der Ausbau alltagstauglicher Radhaupttrouten genannt.

Das **Thüringer Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft** hat die **Kleine Anfrage 7/5699** vom 1. März 2024 namens der Landesregierung mit Schreiben vom 7. Juni 2024 beantwortet:

1. Wie haben sich die Zahlen der leicht- und schwerverletzten sowie getöteten Radfahrerinnen und Radfahrer in Thüringen seit dem Jahr 2011 entwickelt (bitte jährlich angeben)?

Antwort:

Eine Übersicht nach Jahresscheiben ab dem Jahr 2011 über Unfälle mit Beteiligung von Rad Fahrenden sowie die Zahlen über dabei getötete sowie schwer- und leichtverletzte Rad Fahrende ist in Anlage 1 aufgeführt.

2. Wie haben sich parallel dazu das Verkehrsaufkommen und die Verkehrsleistung von Radfahrenden in Thüringen entwickelt (bitte seit dem Jahr 2011 angeben)?

Antwort:

Eine Aussage über das Verkehrsaufkommen und die Verkehrsleistung von Rad Fahrenden in Thüringen seit dem Jahr 2011 kann nicht gegeben werden, da keine landesweite Datengrundlage vorhanden ist.

3. Auf welche Ursachen führt die Landesregierung die Tatsache zurück, dass die Zahl der Verkehrsunfälle insgesamt zurückgeht, im Radverkehr jedoch eher stagniert?

Antwort:

Die Mobilität als Grundbedürfnis hat sich in den vergangenen Jahren stark gewandelt. Insbesondere seit dem Pandemiegeschehen der Jahre 2020 und 2021 zeichnet sich ein fortlaufendes geändertes Mobilitätsverhalten ab. Darüber hinaus scheinen die Bürgerinnen und Bürger die Auswirkungen der individu

ellen Teilnahme am motorisierten Kraftfahrzeugverkehr in Bezug auf die Klimaentwicklung augenscheinlich bewusster wahrzunehmen. Dies begründet sich unter anderem in den Entwicklungen im Bereich der E-Mobilität und dem Anstieg des Verkehrsanteils der Rad Fahrenden beziehungsweise Nutzern von Pedelecs, hier insbesondere in den urbanen Gebieten.

Im Sinne der Verkehrssicherheit ist es unabdingbar, dass gegenseitige Rücksichtnahme und entsprechend rechtskonformes Verhalten von allen Verkehrsteilnehmenden erwartet werden darf. Nicht selten verursachen Rad Fahrende Verkehrsunfälle durch ihr Verhalten im Straßenverkehr selbst. Mit Blick auf die beiden vergangenen Jahre wurden von den im Jahr 2023 polizeilich registrierten 1.718 Verkehrsunfällen unter Beteiligung von Rad Fahrenden allein 983 Verkehrsunfälle durch diese selbst verursacht. Dies entspricht einem prozentualen Anteil von 57,22 Prozent. Acht der insgesamt zwölf getöteten Rad Fahrenden im Jahr 2023 hatten den Verkehrsunfall selbst verursacht.

Im Jahr 2022 waren bei 1.753 Verkehrsunfällen unter Beteiligung von Rad Fahrenden 1.020 selbst verursacht. Dies entspricht sogar einem Anteil von 58,19 Prozent. Fünf der insgesamt sechs getöteten Rad Fahrenden im Jahr 2022 hatten den Verkehrsunfall selbst verursacht.

Die fünf Hauptunfallursachen der durch Rad Fahrende selbst verursachten Verkehrsunfälle sind durchschnittlich wiederkehrend nicht angepasste Geschwindigkeit, Fahren unter Alkoholeinwirkung, Fehler beim Abbiegen/Wenden, Vorrang-/Vorfahrtsfehler und Unterschreiten des Sicherheitsabstands.

Ergänzend ist anzumerken, dass die Landesregierung anstrebt, die infrastrukturellen Bedingungen angesichts des steigenden Radverkehrs weiter zu verbessern.

4. Wie viele Kilometer Radwege entlang von Landesstraßen und Bundesstraßen wurden mit den im Verkehrssicherheitsprogramm 2030 genannten "rund 102 Millionen Euro" seit dem Jahr 2006 jährlich geschaffen (bitte nach Art der Radverkehrsanlage, örtlicher Lage und Länge aufschlüsseln)?

Antwort:

Durch das Landesamt für Bau und Verkehr werden in der Regel unselbstständige, straßenbegleitende Radwege geplant und gebaut.

In Anlage 2 ist ab der Jahresscheibe 2006 die aufsummierte Länge der straßenbegleitenden Radverkehrsanlagen (zusätzlich unterteilt in freie Strecke und Ortsdurchfahrten) angegeben. Eine separate Statistik über die örtliche Lage und die Baulänge der Einzelobjekte wird nicht geführt.

5. Wie viele Radwege an Bundes- und Landesstraßen in Thüringen sind derzeit in Planung oder in der Umsetzung beziehungsweise sollen bis zum Jahr 2030 geplant beziehungsweise umgesetzt werden (bitte nach Art der Radverkehrsanlage, örtlicher Lage, Länge und Planungsstand aufschlüsseln)?

Antwort:

Derzeit werden durch das Landesamt für Bau und Verkehr für das Jahr 2024 insgesamt 32 Radwegebaumaßnahmen an Bundesstraßen sowie 45 Radwegebaumaßnahmen an Landesstraßen umgesetzt beziehungsweise geplant.

In Anlage 3 sind die einzelnen Maßnahmen des Bauprogramms aufgeführt. Grundsätzlich ist bis zur baulichen Umsetzung der gesamte abgestufte Planungsprozess notwendig, um die fachlichen und rechtlichen Grundlagen zu schaffen.

Die Planungsschritte und Fachplanungen beim Radwegbau sind zeitaufwendig, komplex und darüber hinaus abhängig von der Verfügbarkeit finanzieller und personeller Ressourcen, sodass eine vorhabenbezogene Prognose über den Abschluss von Baumaßnahmen bis zum Jahr 2030 nicht möglich ist.

6. Welche Altersgruppen sind bei (Elektro-)Radfahrerinnen und -Radfahrern in Thüringen im Straßenverkehr besonders gefährdet (bitte Anzahl der Leichtverletzten, Schwerverletzten und getöteten Radfahrenden ins Verhältnis mit Altersgruppen 0 bis unter 6 Jahre, 6 bis unter 10 Jahre, 10 bis unter 18 Jahre, 18 bis unter 25, 25 bis unter 35, 35 bis unter 45, 45 bis unter 55, 55 bis unter 65, 65 bis unter 75, 75 bis unter 85, über 85 Jahre angeben, bitte nach "konventionellem" Fahrrad und Pedelecs aufschlüsseln, bitte für die Jahre 2011 bis 2023 angeben)?

Antwort:

Eine Übersicht nach Jahresscheiben ab dem Jahr 2011 über getötete, schwer- und leichtverletzte Rad Fahrende gestaffelt nach Altersgruppen ist in Anlage 4 ersichtlich.

7. Zu welchem Anteil sind Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Radfahrenden in Thüringen durch Autofahrende verursacht (bitte Entwicklung seit dem Jahr 2011 darstellen)?

Antwort:

Eine entsprechende Übersicht nach Jahresscheiben ab dem Jahr 2011 ist in Anlage 5 ersichtlich.

8. Was sind die fünf Hauptunfallursachen bei den Verkehrsunfällen mit Beteiligung von Radfahrenden, die durch Autofahrende verursacht wurden (bitte Anteil der jeweiligen Unfallursache an den durch Autofahrende verursachten Verkehrsunfällen mit Radfahrendenbeteiligung ab dem Jahr 2011 angeben)?

Antwort:

Eine statistische Auswertung im Sinne der Fragestellung ist nicht möglich.

9. Wie hat sich nach Kenntnis der Landesregierung die Anzahl der Verkehrsunfälle, in denen Radfahrende von einer geöffneten Tür eines Kraftfahrzeugs erfasst werden ("Dooring-Unfälle") in Thüringen seit dem Jahr 2011 entwickelt?

Antwort:

In der bundesweit einheitlichen Verkehrsunfallstatistik des Statistischen Bundesamts (Destatis) wird eine Unfallart im Sinne der Fragestellung nicht geführt. Eine statistische Auswertung im Sinne der Fragestellung ist daher nicht möglich.

10. Wie viele Radfahrerinnen und Radfahrer wurden seit dem Jahr 2011 bei Verkehrsunfällen in Thüringen außerorts und wie viele innerorts leicht verletzt, schwer verletzt oder getötet?

Antwort:

Eine Übersicht nach Jahresscheiben ab dem Jahr 2011 über getötete, schwer- und leichtverletzte Rad Fahrende bei Unfällen innerorts und außerorts, getrennt nach konventionellen Fahrrädern und Pedelecs, ist in Anlage 6 ersichtlich.

11. Wie soll die Thüringer Charta für Rad- und Fußverkehr aus Sicht der Landesregierung konkret zur Verbesserung der Verkehrssicherheit von Radfahrenden und Zu-Fuß-Gehenden beitragen?

Antwort:

Die Thüringer Charta für Rad- und Fußverkehr ist ein strategisches Dokument, das darauf abzielt, interessierte und engagierte Partner zu vernetzen, die die Bedingungen für Rad Fahrende und zu Fuß Gehende in Thüringen verbessern wollen.

Die Charta kann zur Stärkung dieser Verkehrsarten und zur Verbesserung der Verkehrssicherheit von Rad Fahrenden und zu Fuß Gehenden auf verschiedene Weise beitragen, beispielsweise in den Bereichen Infrastruktur und Mobilitätsbildung.

Im Mai 2024 wurde ein Vernetzungstreffen der Charta-Unterzeichner durchgeführt, um sich auszutauschen und gemeinsam konkrete Maßnahmen zu entwickeln und umzusetzen.

Als Beispiele für bereits durchgeführte konkrete gemeinsame Maßnahmen kann die Durchführung von Veranstaltungen zum STADTRADELN und Schulradeln genannt werden, bei denen bereits verschiedene Charta-Partner zusammengearbeitet haben.

12. Wie viele Meldungen sind seit Bereitstellung des Mängelmelders im Jahr 2016 auf dem Portal eingegangen (bitte jährlich nach Art der Meldung: Oberfläche/Weg, wegweisende Beschilderung, Hindernisse und sonstige Hinweise aufschlüsseln)?

Antwort:

Eine Auflistung nach Jahresscheiben zu den eingegangenen Meldungen im Mängelmelder ist in Anlage 7 ersichtlich (verfügbare Statistik ab dem Jahr 2017).

13. Wie viele der gemeldeten Mängel wurden behoben oder ohne Behebung abgeschlossen beziehungsweise befinden sich in Bearbeitung?

Antwort:

Eine umfassende Aussage über die bereits behobenen Mängel lässt sich nicht treffen, da auf Grund der unterschiedlichen Baulastträger die Behebung der Mängel nicht zentral verwaltet und erfasst wird.

14. Wie lange dauert ein Vorgang beim Mängelmelder durchschnittlich von Meldung bis Behebung/Abschluss des Mangels (bitte nach Art der Meldung differenzieren)?

Antwort:

Zum gesamten zeitlichen Verlauf einer Mängelmeldung können keine Aussagen getroffen werden.

Nach Eintragung des Mangels in den Mängelmelder werden diese entweder automatisiert an einen örtlich zugeordneten Sachbearbeiter (falls vorhanden) oder durch das Landesamt für Bau und Verkehr an die zuständigen Bearbeiter der Behörden weitergeleitet.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 13 verwiesen.

Karawanskij
Ministerin

Anlagen*

Endnote:

- * Auf einen Abdruck der Anlagen wird verzichtet. Die Anlagen stehen unter der oben genannten Drucksachenummer elektronisch im Abgeordneteninformationssystem und in der Parlamentsdokumentation unter der Internetadresse www.parldok.thueringen.de zur Verfügung. Die Fragestellerin, die Fraktionen, die Parlamentarische Gruppe, die fraktionslosen Abgeordneten und die Landtagsbibliothek erhalten je ein Exemplar der Anlagen in der Papierfassung.