

Kleine Anfrage

des Abg. Fabian Gramling CDU

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

Verkehrssicherheit in Zeiten des Pedelec

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Was sind die Unterschiede zwischen einem Pedelec und einem E-Bike?
2. Wie haben sich die Verkaufszahlen von Pedelecs in den letzten zehn Jahren in Baden-Württemberg entwickelt?
3. Welche technischen Voraussetzungen muss ein Pedelec erfüllen, um für den Verkauf in Deutschland zugelassen zu werden?
4. Welche Höchstgeschwindigkeit gilt für Pedelecs und wie wird sie überprüft?
5. Welche Regeln haben Pedelec-Fahrer im Straßenverkehr einzuhalten?
6. Welchen Anforderungen müssen moderne Radwege gewachsen sein, um die Verkehrssicherheit für Pedelecs zu gewährleisten?
7. Wie haben sich die Unfallzahlen mit Beteiligung von Pedelecs in den letzten zehn Jahren in Baden-Württemberg entwickelt?
8. Welche Maßnahmen werden ergriffen, um die Verkehrssicherheit für Pedelec-Fahrer und andere Verkehrsteilnehmer zu erhöhen?

19.07.2018

Gramling CDU

Begründung

Es ist grundsätzlich zu begrüßen, dass Pedelecs dank Elektromotor und Akku kraftsparendes Fahrradfahren über weite Strecken ermöglichen. Allerdings führt die erhöhte Geschwindigkeit zu einer erhöhten Unfallgefahr.

Antwort

Mit Schreiben vom 15. August 2018 Nr. 4-0141.5/371 beantwortet das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium für Inneres, Digitalisierung und Migration und dem Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Was sind die Unterschiede zwischen einem Pedelec und einem E-Bike?
3. Welche technischen Voraussetzungen muss ein Pedelec erfüllen, um für den Verkauf in Deutschland zugelassen zu werden?
4. Welche Höchstgeschwindigkeit gilt für Pedelecs und wie wird sie überprüft?
5. Welche Regeln haben Pedelec-Fahrer im Straßenverkehr einzuhalten?

Die Fragen 1, 3, 4 und 5 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet:

Zu unterscheiden ist grundsätzlich zwischen Elektrofahrrädern, die verkehrsrechtlich ausschließlich durch Muskelkraft fortbewegten Fahrrädern gleichgestellt sind, und Elektrofahrrädern, die als Kraftfahrzeuge eingestuft sind.

Pedelecs:

Verkehrsrechtlich Fahrrädern gleichgestellt sind nach § 1 Absatz 3 des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) nur solche Elektrofahrräder, die mit einem elektromotorischen Hilfsantrieb mit einer maximalen Nenndauerleistung von 0,25 kW ausgestattet sind, dessen Unterstützung sich mit zunehmender Fahrzeuggeschwindigkeit progressiv verringert und beim Erreichen einer Geschwindigkeit von 25 km/h oder wenn der Fahrer/die Fahrerin im Treten einhält, unterbrochen wird (Pedelecs). Dies gilt auch, wenn diese über eine sogenannte Anfahr- oder Schiebehilfe verfügen, die eine Beschleunigung des Fahrzeuges auf eine Geschwindigkeit von bis zu 6 km/h, auch ohne gleichzeitiges Treten des Fahrers/der Fahrerin, ermöglicht. Für diese Fahrzeuge besteht bei deren Nutzung weder eine Versicherungs- noch eine Helmpflicht. Zum Betrieb dieser Fahrzeuge ist zudem keine Fahrerlaubnis oder Mofa-Prüfbescheinigung erforderlich. Es gelten die gleichen Verhaltensregeln wie für Radfahrerinnen und Radfahrer ohne Elektroantrieb. Alle in der EU verkauften Pedelecs benötigen eine EU-Konformitätserklärung einschließlich CE-Kennzeichnung.

Elektrofahrräder, die nicht den vorgenannten Bedingungen entsprechen (zum Beispiel höhere Nenndauerleistung oder höhere Geschwindigkeiten), fallen in den Anwendungsbereich der harmonisierten Vorschriften zur Typgenehmigung von zweirädrigen oder dreirädrigen Kraftfahrzeugen (Verordnung [EU] Nr. 168/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Januar 2013 über die Genehmigung und Marktüberwachung von zwei- oder dreirädrigen und vierrädrigen Fahrzeugen) und sind als Krafträder bzw. Kleinkrafträder einzustufen.

E-Bikes:

„E-Bikes“ sind zweirädrige Kleinkrafträder mit einem elektrischen Antrieb, der auch ohne dass die Fahrerin oder der Fahrer die Pedale tritt, gefahren werden kann. Ab 25 km/h schaltet sich der elektrische Antrieb selbsttätig ab. Fahrerinnen und Fahrer benötigen eine Mofa-Prüfbescheinigung. E-Bikes benötigen eine Betriebserlaubnis und ein Versicherungskennzeichen. Fahrende müssen einen geeig-

neten Schutzhelm tragen. Diese Fahrzeuge ähneln den früher gebräuchlichen Mo-fas mit Verbrennungsmotor (einspurige, einsitzige Fahrräder mit Hilfsmotor – auch ohne Tretkurbeln). E-Bikes müssen grundsätzlich auf der Fahrbahn fahren. Sie dürfen innerorts nur auf Radwegen fahren, wenn es das Schild „E-Bikes frei“ erlaubt. Außerorts dürfen sie generell auf Radwegen fahren.

S-Pedelecs:

Bei S-Pedelecs wird die Unterstützung des Hilfsmotors erst bei einer Geschwindigkeit von 45 km/h abgeschaltet. Sie sind rechtlich als Kleinkrafttrad einzustufen und benötigen eine Betriebserlaubnis sowie ein Versicherungskennzeichen. Erforderlich ist ein Mindestalter von 16 Jahren und der Besitz einer gültigen Fahrerlaubnis der Klasse „AM“. Das Tragen eines geeigneten Schutzhelmes ist Pflicht. S-Pedelecs müssen auf der Fahrbahn fahren.

Die Prüfung der Höchstgeschwindigkeit der oben beschriebenen Pedelecs und E-Bikes findet im Rahmen der Erteilung einer Betriebserlaubnis statt.

2. Wie haben sich die Verkaufszahlen von Pedelecs in den letzten zehn Jahren in Baden-Württemberg entwickelt?

Im Jahr 2017 sind in Deutschland 720.000 Pedelecs und E-Bikes verkauft worden. Das entspricht einem Plus von 19 Prozent zum Vorjahr. Im Vergleich dazu wurden im Jahr 2009 ca. 150.000 Pedelecs und E-Bikes verkauft. Seither sind die Verkaufszahlen kontinuierlich gestiegen.

Mit einem erneut deutlich gestiegenen Marktanteil von aktuell 19 Prozent am Gesamtfahrradmarkt gemessen an der Zahl der verkauften Räder unterstreichen Pedelecs und E-Bikes ihre zunehmende Bedeutung für die Fahrradwirtschaft.

Spezifische Verkaufszahlen für Baden-Württemberg liegen nicht vor. Nach Angaben des Statistischen Landesamtes Baden-Württemberg befanden sich 2016 rund 460.000 Elektrofahrräder in den baden-württembergischen Haushalten.

6. Welchen Anforderungen müssen moderne Radwege gewachsen sein, um die Verkehrssicherheit für Pedelecs zu gewährleisten?

Viele Radverkehrsanlagen sind heute auch in Baden-Württemberg noch nicht auf das Radfahren mit höherer Durchschnittsgeschwindigkeit ausgelegt, wie es Pedelecs ermöglichen.

Für die Planung von sicheren Radverkehrsanlagen gibt es einen weitreichenden Erkenntnisstand aus Forschung und Praxis. Die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) spiegeln den aktuellen Stand der Technik wider. Als anerkanntes fachliches Regelwerk sind sie als Fördervoraussetzung verbindlich im Land eingeführt und somit bei der Planung von Radverkehrsanlagen zu beachten. Die ERA

- regeln unter anderem die Dimensionierung der Radverkehrsanlage wie Mindestradien und die Einhaltung von Sichtfeldern sowie die Berücksichtigung von Fußgängerinnen und Fußgänger,
- benennen Entwurfsgeschwindigkeiten für verschiedene Netzkategorien auf innergemeindlichen und (über)regionalen Radverkehrsverbindungen.

Radverkehrsanlagen, die gemäß ERA geplant und umgesetzt wurden, sind bereits heute auch für die Nutzung mit Pedelecs geeignet.

Mit den verbindlich eingeführten Musterlösungen und Qualitätsstandards zum RadNETZ Baden-Württemberg hat das Land Baden-Württemberg den bundesweiten Stand der Technik für sichere Radverkehrsinfrastruktur verankert. Die Musterlösungen zeigen beispielhaft bauliche Anlagen und Markierungen für den Radverkehr und geben Hinweise für deren Einsatz. Auch für Radschnellwege wurden Musterlösungen und Qualitätsstandards eingeführt. Die Qualitätsstandards und Musterlösungen des Landes gewährleisten eine uneingeschränkte Eignung für die Nutzung durch Pedelecs.

Für bereits bestehende Radwege an Bundes- und Landesstraßen wird derzeit eine Zustandserfassung und -bewertung durchgeführt. Dabei werden alle Radwege in Baulast des Landes und des Bundes befahren, der Zustand erfasst und anschließend bewertet. Mit diesem Vorgehen sollen sanierungsbedürftige Abschnitte und Schäden lokalisiert werden, um diese anschließend systematisch zu sanieren bzw. Schäden zu beheben.

7. Wie haben sich die Unfallzahlen mit Beteiligung von Pedelecs in den letzten zehn Jahren in Baden-Württemberg entwickelt?

Die Unfallentwicklung in Baden-Württemberg bei Verkehrsunfällen unter Beteiligung eines Pedelecs ist der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen:

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Verkehrsunfälle Pedelecs gesamt	30	74	134	353	524	695	878	1.132
Verkehrsunfälle mit Personenschaden	29	68	122	323	485	644	808	1.030
- dabei getötete Pedelec-Nutzer	0	2	1	8	12	8	9	10
- dabei schwerverletzte Pedelec-Nutzer	10	29	49	108	162	231	279	331
- dabei leichtverletzte Pedelec-Nutzer	20	39	78	233	353	445	601	761
Verkehrsunfälle mit Sachschaden	1	6	12	30	39	51	70	102

Eine statistische Erfassung von Pedelec-Unfällen erfolgt erst seit dem Jahr 2010, weshalb ein 10-Jahres-Zeitraum nicht ausgewiesen werden kann. Die Steigerung der Unfallzahlen ist allerdings in Zusammenhang mit der steigenden Nutzung von Pedelecs zu sehen. Der Landesregierung liegt keine vergleichende Statistik vor, ob sich die Unfallohftigkeit und -schwere bei Pedelecs von denen des sonstigen Radverkehrs unterscheiden.

8. Welche Maßnahmen werden ergriffen, um die Verkehrssicherheit für Pedelec-Fahrer und andere Verkehrsteilnehmer zu erhöhen?

Die Landesregierung setzt einen Schwerpunkt bei der Verbesserung der Verkehrssicherheit. Sie verfolgt das Ziel einer „Vision Zero“, eines Straßenverkehrs ohne Getötete und Schwerverletzte. Die Anzahl der Verkehrstoten in Baden-Württemberg soll dabei um 40 Prozent bis 2020 (ausgehend von den Unfallzahlen von 2010) reduziert werden.

Das Verkehrssicherheitskonzept der Landesregierung dient als Grundkonzeption für das Ziel der Vision Zero und umfasst ein ganzes Bündel an Maßnahmen für bestimmte Schwerpunktgruppen, differenziert nach Alter (beispielsweise Kinder, junge Fahrerinnen und Fahrer, Seniorinnen und Senioren) sowie Verkehrsteilnahmeart. Die Förderung des Radverkehrs im Rahmen einer sicheren Mobilität ist hierbei ein wichtiges Anliegen des Verkehrsministeriums. Um einen Verkehrsraum bereitzustellen, der gerne und sicher genutzt wird, treibt das Land das Landradverkehrsnetz und die Anlegung sicherer Radverkehrsanlagen voran. Speziell Radverkehrssicherheit ist auch Thema der Zielvereinbarungen des Verkehrsministeriums mit den Regierungspräsidien für die Jahre 2017/18. Die Zielvereinbarungen beinhalten die Überprüfung der Radverkehrsführungen außerorts (2015/16 innerorts) im Rahmen der turnusmäßigen Verkehrsschauen und die Beseitigung möglicher Gefahrenstellen.

Ferner ergreift die Polizei eine Vielzahl an Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sowohl für Nutzerinnen und Nutzer von Elektrofahrrädern als auch für andere Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer.

In der polizeilichen Verkehrsprävention nimmt das Fahrrad- sowie das Elektrofahrrad vor allem in der Aufklärung über die Schutzwirkung des Radhelms eine zentrale Rolle ein. So wird diese Thematik in den Präventionskampagnen

- „Schütze Dein BESTES“ für Kinder und Jugendliche,
 - „Helm tragen. Vorbild sein!“ für Erwachsene sowie
 - „Sicher fit unterwegs“ für Seniorinnen und Senioren
- über alle Altersgruppen hinweg aufgegriffen.

Beispielhaft werden im Projekt „Sicher fit unterwegs“ durch die Polizei Informationen für Nutzerinnen und Nutzer von Elektrofahrrädern vermittelt sowie mit Unterstützung der Kreisverkehrswachen und des örtlichen Fahrradeinzelhandels praktische Fahrsicherheitstrainings durchgeführt. Die Landesregierung empfiehlt, beim Kauf eines Elektrorades entsprechende Fahrtrainings in Anspruch zu nehmen. Diese helfen die sichere Handhabung der Elektrofahrräder kennenzulernen und Regelkenntnisse aufzufrischen. Diese Trainings werden auch von Rad- und Verkehrsverbänden angeboten.

Ferner sind über die Verkehrssicherheitsaktion „GIB ACHT IM VERKEHR“ (www.gib-acht-im-verkehr.de) weitere themenorientierte Informationsmedien verfügbar (zum Beispiel Faltblatt „Guter Rat ums Rad“, „E-Bikes, Pedelecs & Co.“, Faltblatt „Straßenverkehrsunfälle in Baden-Württemberg Fahrrad“).

Neben diesen präventiven Maßnahmen liegt ein weiterer Fokus der polizeilichen Verkehrssicherheitsarbeit auf der Verkehrsüberwachung. Um der Diversität des Verkehrsgeschehens gerecht zu werden, setzen die regionalen Polizeipräsidien insbesondere in Ballungsräumen Fahrradstreifen ein. Hierbei werden anlassunabhängige Streifenfahrten, Kontrollen an Kriminalitätsbrennpunkten sowie Überwachungsmaßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit von Fahrradfahrenden durchgeführt. Die Sensibilisierung der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer für die Gefahren im Straßenverkehr steht dabei ebenso im Fokus wie die Verfolgung von Verkehrsverstößen.

In Vertretung

Dr. Lahl

Ministerialdirektor