

Kleine Anfrage

des Abg. Harald Pfeiffer AfD

und

Antwort

des Ministeriums für Inneres, Digitalisierung und Migration

Fahrradunfälle und Pedelecs

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie hat sich die Zahl der Fahrradunfälle seit 2016 in Baden Württemberg und im speziellen im Kreis Böblingen entwickelt (Bitte nach Jahren gestaffelt)?
2. Wie hoch war hieran der jeweilige Anteil von sogenannten E-Bikes oder Pedelecs?
3. Wie hoch war im fraglichen Zeitraum hierbei der Anteil von Unfällen mit Personenschaden (in absoluten und prozentualen Zahlen)?
4. Wie hoch war der Anteil von E-Bikes bzw. Pedelecs bei Unfällen mit einem Personenschaden?
5. Welche Schlüsse zieht sie hieraus?
6. Wie werden E-Bikes bzw. Pedelecs rechtlich beurteilt?
7. Ist absehbar, dass sich diese Einschätzung in naher Zukunft ändert?
8. Besteht eine Helmpflicht für E-Bikes bzw. Pedelecs?

05. 03. 2019

Pfeiffer AfD

Begründung

Der Fahrradverkehr nimmt immer mehr zu. Gleichzeitig nimmt der Anteil von sogenannten E-Bikes oder Pedelecs unter den Fahrrädern zu. Durch die Antriebsverstärkung dieser Fahrräder können selbige sehr hohe Geschwindigkeiten erreichen. Die Kleine Anfrage soll einen Überblick über die Gefahren und rechtlichen Beurteilungen von Pedelecs geben.

Antwort

Mit Schreiben vom 2. April 2019 Nr. 3-0141.5/1/251 beantwortet das Ministerium für Inneres, Digitalisierung und Migration im Einvernehmen mit dem Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

1. *Wie hat sich die Zahl der Fahrradunfälle seit 2016 in Baden Württemberg und im speziellen im Kreis Böblingen entwickelt (Bitte nach Jahren gestaffelt)?*
2. *Wie hoch war hieran der jeweilige Anteil von sogenannten E-Bikes oder Pedelecs?*
3. *Wie hoch war im fraglichen Zeitraum hierbei der Anteil von Unfällen mit Personenschaden (in absoluten und prozentualen Zahlen)?*
4. *Wie hoch war der Anteil von E-Bikes bzw. Pedelecs bei Unfällen mit einem Personenschaden?*

Zu 1. bis 4.:

Die Unfallentwicklung in Baden-Württemberg und dem Landkreis Böblingen bei Verkehrsunfällen unter Beteiligung von Pedelecs bzw. E-Bikes kann den nachfolgenden Tabellen entnommen werden. Hinsichtlich einer Kategorisierung von Pedelecs bzw. E-Bikes wird auf Frage 6. verwiesen.

Fahrradunfälle in Baden-Württemberg	2016	2017	2018
Quelle: Führungsinformationssystem der Polizei			
Unfälle insgesamt	10.176	10.247	11.514
davon Unfälle mit Pedelecs	878	1.132	1.642
davon Unfälle mit E-Bikes	48	76	75
prozentual Pedelecs/E-Bikes	9,1 %	11,8 %	14,9 %
Unfälle mit Sachschaden	1.448	1.358	1.544
davon Sachschaden mit Pedelecs	70	102	133
davon Sachschaden mit E-Bikes	5	6	7
prozentual Pedelecs/E-Bikes	5,2 %	8,0 %	9,1 %

Unfälle mit Personenschaden	8.728	8.889	9.970
davon Personenschaden mit Pedelecs	808	1.030	1.509
davon Personenschaden mit E-Bikes	43	70	68
prozentual Pedelecs/E-Bikes	9,8 %	12,4 %	15,8 %
Getötete Fahrradnutzer	53	45	69
davon Getötete mit Pedelecs	9	10	15
davon Getötete mit E-Bikes	0	0	1
prozentual Pedelecs/E-Bikes	17,0 %	22,2 %	23,2 %
Schwerverletzte Fahrradnutzer	1.995	1.875	2.118
davon Schwerverletzte mit Pedelecs	259	312	451
davon Schwerverletzte mit E-Bikes	17	20	24
prozentual Pedelecs/E-Bikes	13,8 %	17,7 %	22,4 %
Leichtverletzte Fahrradnutzer	6.725	6.988	7.871
davon Leichtverletzte mit Pedelec	508	687	1.020
davon Leichtverletzte mit E-Bikes	25	48	43
prozentual Pedelecs/E-Bikes	7,9 %	10,5 %	13,5 %

Fahradunfälle im Landkreis Böblingen	2016	2017	2018
Quelle: Führungsinformationssystem der Polizei			
Unfälle insgesamt	306	330	373
davon Unfälle mit Pedelecs	39	42	47
davon Unfälle mit E-Bikes	4	5	4
prozentual Pedelecs/E-Bikes	14,1 %	14,2 %	13,7 %
Unfälle mit Sachschaden	56	41	44
davon Sachschaden mit Pedelecs	6	5	7
davon Sachschaden mit E-Bikes	1	2	0
prozentual Pedelecs/E-Bikes	12,5 %	17,1 %	15,9 %

Unfälle mit Personenschaden	250	289	329
davon Personenschaden mit Pedelecs	33	37	40
davon Personenschaden mit E-Bikes	3	3	4
prozentual Pedelecs/E-Bikes	14,4 %	13,8 %	13,4 %
Getötete Fahrradnutzer	1	2	4
davon Getötete mit Pedelecs	0	2	1
davon Getötete mit E-Bikes	0	0	0
prozentual Pedelecs/E-Bikes	0,0 %	100,0 %	25,0 %
Schwerverletzte Fahrradnutzer	58	65	72
davon Schwerverletzte mit Pedelecs	8	11	13
davon Schwerverletzte mit E-Bikes	2	0	2
prozentual Pedelecs/E-Bikes	17,2 %	16,9 %	20,8 %
Leichtverletzte Fahrradnutzer	191	224	253
davon Leichtverletzte mit Pedelecs	25	21	26
davon Leichtverletzte mit E-Bikes	1	3	3
prozentual Pedelecs/E-Bikes	13,6 %	10,7 %	11,5 %

5. Welche Schlüsse zieht sie hieraus?

Zu 5.:

Das Elektrofahrrad hat sich in den letzten Jahren nachhaltig als Verkehrsmittel in der Gesellschaft etabliert. Aufgrund der sprunghaft gestiegenen Verkaufszahlen sowie der zunehmenden Nutzung sind auch die Zahlen der Unfälle und der Verunglückten gestiegen. Der Landesregierung liegt keine vergleichende Statistik vor, ob sich die Unfallhäufigkeit und -schwere bei Elektrofahrrädern von denen des sonstigen Radverkehrs unterscheiden.

Die Altersverteilung der verunglückten Nutzer eines Elektrofahrrades macht deutlich, dass das Verkehrsmittel im Wesentlichen ab den Altersgruppen über 50 Jahren eine Rolle spielt, wengleich in den vergangenen Jahren auch zunehmend jüngere Altersgruppen vom Fahrradfachhandel angesprochen werden.

Um die Verkehrssicherheit für Fahrradfahrer in Baden-Württemberg zu verbessern, werden innerhalb der Landesregierung zahlreiche Maßnahmen umgesetzt. Für die Ziel Vision eines Straßenverkehrs ohne Getötete und Verletzte, die sogenannte „Vision Zero“, dient das Verkehrssicherheitskonzept Baden-Württemberg als Grundlage. Das Konzept umfasst ein ganzes Bündel an Maßnahmen für bestimmte Schwerpunktgruppen, differenziert nach Alter sowie Verkehrsteilnahmeart. Die Förderung des Radverkehrs im Rahmen einer sicheren Mobilität ist hierbei ein wichtiges Anliegen der Landesregierung. Hierzu gehört der Aufbau eines verkehrssichereren Radnetzes in ganz Baden-Württemberg und von Radschnellverbindungen in verschiedenen Regionen des Landes.

Das Verkehrsministerium hat am 27. März 2019 den Startschuss für ein kostenloses Angebot von Fahrsicherheitstrainings in allen Regionen des Landes gegeben. Um Käuferinnen und Käufer eines Pedelecs von Anfang an in einer sicheren Handhabung der Räder zu unterstützen, fördert das Verkehrsministerium die Initiative „SICHER E-BIKEN“ mit 800.000 Euro. Die beiden Projektträger Württembergischer Radsportverband (WRSV) und Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club Baden-Württemberg (ADFC BW) werden im Rahmen eines Projektes spezielle Fahrsicherheitstrainings für Pedelecs landesweit anbieten. Das Projekt wird schrittweise ausgebaut. In einer im Sommer 2019 beginnenden Pilotphase im Stadt- und Landkreis Heilbronn sowie in einem weiteren noch nicht benannten Landkreis sollen die Projektelemente getestet werden. Ab Frühjahr 2020 sollen dann schrittweise in ganz Baden-Württemberg spezielle Schulungen für Pedelec-Fahrer angeboten werden. Ziel ist, dass jede Pedelec-Käuferin und jeder Pedelec-Käufer in Baden-Württemberg ein kostenloses Fahrsicherheitstraining in seiner Region nutzen kann. Durch ein pädagogisch-didaktisches Schulungskonzept, eine zielgruppenspezifische Marketingstrategie und ein nachhaltiges Geschäftsmodell sollen auch über den Förderzeitraum hinaus landesweite Trainingsangebote zur Verfügung stehen.

Innerhalb der polizeilichen Verkehrssicherheitsarbeit liegt ein Fokus auf einer konkreten ortsbezogenen Verkehrsüberwachung und zielgruppenorientierten Maßnahmen der Verkehrsprävention. Schwerpunkte sind die Überwachung einer angepassten Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs sowie der ordnungsgemäßen Nutzung der Radwege.

In der polizeilichen Verkehrsprävention nehmen das Fahrrad sowie das Elektrofahrzeug 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 und mit Unterstützung der Orts- und Kreisverkehrswachen sowie des örtlichen Fahrradeinzelhandels praktische Fahrsicherheitstrainings durchgeführt.

Ferner existiert ein breitgefächertes Medienangebot der landesweiten Verkehrssicherheitsaktion GIB ACHT IM VERKEHR (www.gib-acht-im-verkehr.de) und des Programms Polizeiliche Kriminalprävention der Länder und des Bundes (www.polizei-beratung.de).

6. Wie werden E-Bikes bzw. Pedelecs rechtlich beurteilt?

8. Besteht eine Helmpflicht für E-Bikes bzw. Pedelecs?

Zu 6. und 8.:

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 nur solche Elektrofahrräder, die mit einem elektromotorischen Hilfsantrieb mit einer maximalen Nennleistung von 0,25 kW ausgestattet sind, dessen Unterstützung sich mit zunehmender Fahrzeuggeschwindigkeit verringert und beim Erreichen einer Geschwindigkeit von 25 km/h oder wenn der Fahrer 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 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 Fahrräder 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 Krafräder bzw. Kleinkrafräder einzustufen.

E-Bikes:

„E-Bikes“ sind zweirädrige Kleinkrafräder mit einem elektrischen Antrieb, die auch ohne Tretunterstützung gefahren werden können. Ab 25 km/h schaltet sich der elektrische Antrieb selbsttätig ab. Fahrerinnen und Fahrer benötigen eine Mofa-Prüfbescheinigung und müssen einen geeigneten Schutzhelm tragen. E-Bikes benötigen eine Betriebserlaubnis und ein Versicherungskennzeichen. Diese Fahrzeuge ähneln den früher gebräuchlichen Mofas 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 Kleinkrafrad einzustufen und benötigen eine Betriebserlaubnis sowie ein Versicherungskennzeichen. Erforderlich sind 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.

7. Ist absehbar, dass sich diese Einschätzung in naher Zukunft ändert?

Zu 7.:

Der Landesregierung liegen hierzu keine Erkenntnisse vor.

In Vertretung

Württembergischer

Staatssekretär