

## **Antrag**

**des Abg. Dr. Christian Jung u. a. FDP/DVP**

**und**

## **Stellungnahme**

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

### **Entwicklung der Unfallzahlen von Pedelecs**

#### **Antrag**

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

1. wie sie den Anstieg der tödlichen Unfälle mit Pedelecs im ersten Halbjahr 2025 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum von neun um 144 % auf 22 bewertet;
2. welches aus ihrer Sicht die wesentlichen Gründe für die Entwicklungen der selbst- und fremdverschuldeten Unfälle in den unterschiedlichen Schweregraden bis hin zu tödlichen Unfällen sind;
3. ob die Entwicklung in Baden-Württemberg nach ihrer Kenntnis wesentlich anders verläuft als in anderen Bundesländern;
4. ob ihr Untersuchungen dahingehend vorliegen, dass Pedelecs wegen ihrer Beschleunigungsfähigkeit und im Vergleich zum reinen Muskelantrieb gelegentlich höheren Endgeschwindigkeit von manchen Nutzerinnen und Nutzer nicht sicher beherrscht werden;
5. in welcher Weise sie auf die Verringerung der Unfallzahlen – gegebenenfalls mit einem Schwerpunkt auf selbstverursachte Unfälle – hinwirken wird;
6. ob sie dabei an Initiativen gegenüber dem Bund denkt, verpflichtend einen Fahrkurs vorzusehen;
7. welche Erfolge die von ihr mit 800 000 Euro geförderte Initiative „SICHER E-BIKEN“ hatte.

11.8.2025

Dr. Jung, Haag, Dr. Rülke, Haußmann, Dr. Schweickert,  
Reith, Brauer, Birnstock, Hoher FDP/DVP

Eingegangen: 11.8.2025 / Ausgegeben: 8.9.2025

*Drucksachen und Plenarprotokolle sind im Internet  
abrufbar unter: [www.landtag-bw.de/Dokumente](http://www.landtag-bw.de/Dokumente)*

*Der Landtag druckt auf Recyclingpapier, ausgezeich-  
net mit dem Umweltzeichen „Der Blaue Engel“.*

## Begründung

Am 8. August 2025 wurden die Unfallzahlen u. a. von Pedelec-Fahrerinnen und -Fahrern veröffentlicht. Diese weisen einen erheblichen Anstieg auf, der näher betrachtet und Schlussfolgerungen gezogen werden sollten.

## Stellungnahme

Mit Schreiben vom 2. September 2025 Nr. IM3-0141.5-581/44 nimmt das Ministerium des Inneren, für Digitalisierung und Kommunen zu dem Antrag im Einvernehmen mit dem Ministerium für Verkehr wie folgt Stellung:

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

*1. wie sie den Anstieg der tödlichen Unfälle mit Pedelecs im ersten Halbjahr 2025 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum von neun um 144 % auf 22 bewertet;*

Zu 1.:

Im ersten Halbjahr 2025 musste ein Anstieg der getöteten Pedelecnutzerinnen und -nutzer festgestellt werden. Mit insgesamt neun Getöteten starben dabei im Juni 2025 so viele Pedelecnutzer wie in keinem anderen Monat. Bei einer Betrachtung der Anzahl getöteter Pedelecnutzer in den letzten fünf Jahren ist eine heterogene Entwicklung festzustellen. So war im ersten Halbjahr 2022 mit 23 getöteten Pedelecnutzenden ein Höchstwert erreicht, während im ersten Halbjahr 2024 mit neun getöteten Pedelecnutzenden der niedrigste Wert festgestellt wurde.

Die Altersgruppe der Seniorinnen und Senioren (65 Jahre und älter) ist bei den tödlich Verunglückten mit einem Anteil von 73 % deutlich überrepräsentiert. Ferner ist festzustellen, dass die Verursacherquote mit zunehmender Schwere der Verletzungsfolgen steigt. So wurden 61 % der Verkehrsunfälle mit Leichtverletzten, 74 % der Verkehrsunfälle mit Schwerverletzten und 77 % der tödlichen Verkehrsunfälle durch die Pedelecfahrerinnen und -fahrer selbst verursacht.

*2. welches aus ihrer Sicht die wesentlichen Gründe für die Entwicklungen der selbst- und fremdverschuldeten Unfälle in den unterschiedlichen Schweregraden bis hin zu tödlichen Unfällen sind;*

Zu 2.:

Bei der Betrachtung der Hauptunfallursachen eigenverursachter Pedelecunfälle ist festzustellen, dass acht von 17 tödlichen eigenverursachten Pedelecunfällen im ersten Halbjahr 2025 auf Vorfahrts- und Vorrangverletzungen zurückzuführen waren (Anteil 47 %). Damit waren Vorfahrts- und Vorrangverletzungen die häufigste Unfallursache, gefolgt von nicht angepasster oder überhöhter Geschwindigkeit (vier von 17 Verkehrsunfällen; Anteil 24 %).

Bei eigenverursachten Pedelecunfällen mit Leicht- und Schwerverletzten war nicht angepasste oder überhöhte Geschwindigkeit häufigste Unfallursache (Anteil 15 % bei den Verkehrsunfällen mit Leichtverletzten und 21 % bei den Verkehrsunfällen mit Schwerverletzten), gefolgt von mangelnder Verkehrstüchtigkeit (Anteil 11 % bei den Verkehrsunfällen mit Leichtverletzten und 16 % bei den Verkehrsunfällen mit Schwerverletzten).

Bei Verkehrsunfällen, die nicht von den Pedelecfahrern verursacht wurden, ist kein Schwerpunkt auf bestimmten Hauptunfallursachen erkennbar.

Grundsätzlich ist aus Sicht der Landesregierung ebenfalls zu berücksichtigen, dass der Bestand und die Fahrleistung von Pedelecs stetig zunimmt und hiermit auch die Wahrscheinlichkeit, dass Pedelecs an Verkehrsunfällen beteiligt sind, steigt.

*3. ob die Entwicklung in Baden-Württemberg nach ihrer Kenntnis wesentlich anders verläuft als in anderen Bundesländern;*

Zu 3.:

Der Landesregierung sind keine Veröffentlichungen zur Verkehrsunfallentwicklung im Bereich Pedelec anderer Länder für das Jahr 2025 bekannt. Es wird darauf verwiesen, dass es sich um die Halbjahresbilanz der Monate Januar bis Juni des laufenden Jahres handelt. Diese ist mit den veröffentlichten Ganzjahresstatistiken anderer Länder nicht vergleichbar. Prognostische Hochrechnungen der Verkehrsunfallentwicklung werden nicht vorgenommen und sind, ob des Veröffentlichungszeitraums der Ganzjahresstatistik zu Beginn des kommenden Jahres auch nicht zielführend.

*4. ob ihr Untersuchungen dahingehend vorliegen, dass Pedelecs wegen ihrer Beschleunigungsfähigkeit und im Vergleich zum reinen Muskelantrieb gelegentlich höheren Endgeschwindigkeit von manchen Nutzerinnen und Nutzer nicht sicher beherrscht werden;*

Zu 4.:

Die Studie „Unfallrisiko von Pedelec-Fahrer/-innen“ der Unfallforschung der Versicherer (UDV)<sup>1</sup> kommt zu dem Ergebnis, dass bei schweren Verkehrsunfällen mit Getöteten oder Schwerverletzten in Bezug auf die Fahrleistung kaum Unterschiede im Unfallgeschehen zwischen Fahrrad- und Pedelecnutzern bestehen. Weiter führt die Studie aus, dass das fahrleistungsbezogene Risiko bei einem Unfall schwer verletzt oder getötet zu werden in der Altersgruppe über 75 Jahren erhöht ist – dies gilt gleichermaßen für Pedelecfahrer als auch für Fahrradfahrer. Hierbei besteht demnach kein nennenswerter Unterschied zwischen den Zweiradarten. Stattdessen wird die hohe körperliche Verletzbarkeit älterer Menschen als entscheidend angesehen. Diesbezüglich führt die Studie aus, dass die Nutzung von Pedelecs durch diese Altersgruppe generell höher ist, weshalb diese Altersgruppe auch bei den schweren Verkehrsunfällen mit Pedelecs überrepräsentiert ist. Dem entspricht auch die Verkehrsunfallentwicklung im ersten Halbjahr des Jahres 2025. Für alle Verkehrsunfälle (unabhängig von der Verletzungsschwere) zeigt sich in der Gruppe der über 75-jährigen ein leicht erhöhtes Risiko für Pedelecfahrende im Vergleich zu Fahrradfahrenden ohne elektrische Unterstützung.

*5. in welcher Weise sie auf die Verringerung der Unfallzahlen – gegebenenfalls mit einem Schwerpunkt auf selbstverursachte Unfälle – hinwirken wird;*

Zu 5.:

Die Verbesserung der Verkehrssicherheit ist der Landesregierung ein wichtiges Anliegen und genießt oberste Priorität. Dem Leitbild der „Vision Zero“ folgend ist es das Ziel, den Straßenverkehr für alle Nutzergruppen nachhaltig und sicher zu gestalten.

In der RadSTRATEGIE Baden-Württemberg ist das Thema Verkehrssicherheit mit einem eigenen Handlungsfeld verankert. Aktuell wird durch das Verkehrsministerium ein Umsetzungsprogramm zur RadSTRATEGIE erarbeitet, um die Maßnahmen der 2016 veröffentlichten RadSTRATEGIE fokussiert für die Jahre 2025 bis 2030 zu ergänzen. Die Verbesserung der Verkehrssicherheit ist hierbei ein Schwerpunkt.

Aus Sicht der Landesregierung ist eine gute, also eine „fehlerverzeihende und selbsterklärende Infrastruktur“ ein zentrales Element für die Verbesserung der Verkehrssicherheit. Dies gilt insbesondere für die ungeschützten Verkehrsbeteiligungsarten und vulnerable Nutzergruppen wie Seniorinnen und Senioren. Die „Szenarien-Untersuchung Radverkehrssicherheit“, die das Verkehrsministerium 2024 veröffentlichte, bestätigt diese Einschätzung. Die Studie ermittelte, wie die

<sup>1</sup> <https://www.udv.de/resource/blob/85666/91f8d2fc54624882c65957d77fcf665d/81-unfallrisiko-von-pedelec-fahrer-innen-data.pdf> (abgerufen am 19. August 2025, 11:10 Uhr)

Verkehrssicherheitsziele im Bereich Radverkehr auch bei der angestrebten deutlichen Erhöhung der Radverkehrsfahrleistung erreicht werden können. Mit die größten Potenziale zur Vermeidung Getöteter zeigten bauliche Maßnahmen zur Herstellung beziehungsweise dem Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur. Die Landesregierung unterstützt daher den Infrastrukturausbau auf vielfältige Weise mit dem Ausbau des RadNETZ BW, der Umsetzung des Bedarfsplans für Radwege an Bundes- und Landesstraßen in eigener Baulast und finanzieller und fachlicher Unterstützung der Kommunen beim Ausbau kommunaler Infrastruktur.

Um die Anzahl der Alleinunfälle zu reduzieren, hat das Ministerium für Verkehr den Erlass „Mehr Sicherheit und Leichtigkeit für den Radverkehr durch den richtigen Einsatz von Sperrpfosten und anderen Verkehrseinrichtungen“ veröffentlicht. Sperrpfosten und andere Verkehrseinrichtungen können, insbesondere, wenn sie für Radfahrende nicht gut erkennbar sind, schwere Radverkehrsunfälle verursachen.

Die Polizei Baden-Württemberg setzt zur Verbesserung der Sicherheit im Radverkehr auf eine Kombination aus Verkehrsüberwachung und Verkehrsunfallprävention. Die polizeilichen Verkehrsüberwachungsmaßnahmen orientieren sich insbesondere an den Hauptunfallursachen schwerer 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. Im Rahmen der zielgerichteten Verkehrsüberwachung in Zusammenhang mit dem Radverkehr überwacht die Polizei Baden-Württemberg die Regeleinhaltung der Radfahrerinnen und Radfahrer selbst und auch jene der anderen Verkehrsteilnehmenden. Hierbei kommt dem verkehrserzieherischen Gespräch eine besondere Bedeutung zu, da den Betroffenen die möglichen, mitunter gravierenden Konsequenzen ihres Fehlverhaltens verdeutlicht und gleichzeitig an ihre Einsicht appelliert werden kann. Polizeiliche Fahrradeinheiten können dabei ein geeignetes Mittel sein, um die Sicherheit im Radverkehr nachhaltig zu verbessern und eine breite Akzeptanz in der Bevölkerung durch eine Begegnung „auf Augenhöhe“ zu erreichen.

Um bereits die jüngsten Verkehrsteilnehmenden zu einer eigenständigen und sicheren Teilnahme am Straßenverkehr zu befähigen, investiert die Polizei Baden-Württemberg in die Sicherheit der Kinder sehr viel und bringt sich personalstark in die Radfahrausbildung ein, die jährlich von rund 100 000 Kindern absolviert wird. Die standardisierte schulpraktische Radfahrausbildung ermöglicht dabei landesweit eine größtmögliche Qualität und Einheitlichkeit in der Unterrichtung der Kinder.

Des Weiteren finden im Rahmen der landesweiten Verkehrssicherheitsaktion GIB ACHT IM VERKEHR zahlreiche zielgerichtete Informations- und Präventionskampagnen statt. Hier seien beispielsweise die bewährten Kampagnen „Schütze Dein BESTES“ für das Tragen eines Schutzhelms oder die Kampagne „SICHER fit UNTERWEGS“ für Seniorinnen und Senioren genannt.

*6. ob sie dabei an Initiativen gegenüber dem Bund denkt, verpflichtend einen Fahrkurs vorzusehen;*

Zu 6.:

Die Landesregierung unterstützt die eigenverantwortliche Inanspruchnahme des bestehenden Fahrkurs-Angebots, beispielsweise im Rahmen von „Radspaß – Sicher E-Biken“. Dieses Angebot wurde auf Initiative des Verkehrsministeriums hin standardisiert und qualitätsgesichert. Diesbezüglich wird ergänzend auf die Stellungnahme zu Ziffer 7 verwiesen.

Weitergehende verpflichtende Maßnahmen beziehungsweise Initiativen sind derzeit nicht vorgesehen.

*7. welche Erfolge die von ihr mit 800 000 Euro geförderte Initiative „SICHER E-BIKEN“ hatte.*

Zu 7.:

Das Projekt vom Württembergischen Radsportverband e. V. (WRSV) und dem Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club Landesverband Baden-Württemberg e. V. (ADFC BW) wurde von 2019 ausgehend bis zum 31. Dezember 2022 von Ministerium für Verkehr gefördert. Kern des Projekts war die Entwicklung und Durchführung eines flächendeckenden, wohnortnahen, standardisierten und kostenfreien Trainingsprogramms für Pedelec-Nutzende. Mit speziell geschulten Trainerinnen und Trainern erfahren die Teilnehmenden mehr über die Technik eines Pedelecs und üben sicheres Fahrverhalten in kritischen Verkehrssituationen.

Im Förderzeitraum wurden insgesamt rund 800 lokale Trainings durchgeführt, circa 4 200 Kurs-Teilnehmende erreicht und mehr als 120 aktive Trainerinnen und Trainer ausgebildet. Mit Projektabschluss wurden in 25 Stadt- und Landkreisen Radspaß-Kurse angeboten. Seit 2023 wird das Projekt auch ohne die Förderung des Landes durch den ADFC weiterbetrieben.

Strobl

Minister des Inneren,  
für Digitalisierung und Kommunen