

Antwort

der Landesregierung

auf die Kleine Anfrage Nr. 898

der Abgeordneten Andreas Noack (SPD-Fraktion) und Jörg Vogelsänger (SPD-Fraktion)
Drucksache 7/2317

Unfälle mit elektro-unterstützten 2-Radfahrzeugen

Namens der Landesregierung beantwortet der Minister für Infrastruktur und Landesplanung die Kleine Anfrage wie folgt:

Vorbemerkung der Fragesteller: Fahrräder mit Elektromotor, also E-Bike, Pedelec und Co werden immer beliebter. Allein im Jahr 2019 wurden in Deutschland insgesamt 1,36 Millionen E-Bike verkauft - 39 Prozent mehr als im Jahr zuvor.

Damit ist jedes dritte verkaufte Fahrrad mit einer elektrischen Unterstützung ausgestattet. Tendenz steigend.

Die Corona-Pandemie (COVID 19) hat den E-Bike-Boom zusätzlich verstärkt. Die Bürger sind bundesweit, vor allem auf kurzen Strecken, auf die elektrischen Räder umgestiegen. Aus guten Gründen:

- Alternative zum Auto
- Ersatz für Busse und Bahnen, um ein Ansteckungsrisiko zu minimieren
- Fitness, größere Strecken mit einem Rad zurückzulegen
- Aktive Freizeitgestaltung wie Radwandern

Die Fahrt mit dem elektrounterstützten Fahrrad stellt für jeden Einzelnen einen wichtigen Beitrag zur Gesundheit und Fitness dar. Allerdings steigen mit dem zusätzlichen Verkehr auch die Risiken für diese Fahrzeug-Kategorie.

Viele Radfahrende steigen ungeübt auf ihr neues Gefährt und schätzen die Gefahren falsch ein. Schon Pedelecs sind auf Radwegen deutlich schneller als die nicht-motorunterstützten Räder. Autofahrer, hier vor allem LKW, „übersehen“ Zweiräder immer noch viel zu häufig. Laut dem Statistischen Bundesamt (Destatis) war im Jahr 2019 jeder siebte Mensch, der im Straßenverkehr ums Leben kam, mit dem Fahrrad unterwegs. Insgesamt starben im vergangenen Jahr 445 Radfahrende bei einem Unfall, darunter fuhren 118 Elektrofahrrad. Damit ist die Zahl der getöteten Radfahrer gegenüber dem Jahr 2010 um 16,8 Prozent gestiegen. Nur in 23,4 Prozent der Fälle lag die Hauptschuld am Verkehrsunfall übrigens bei den Zweiradfahrern.

Für Brandenburg weist das Amt für Statistik Berlin-Brandenburg für das Jahr 2019 insgesamt 1.577 Unfälle mit Personenschäden im Bereich Radfahrverkehr, Mofas, Kleinkrafträder und S-Pedelec aus. 19 Personen starben bei diesen Unfällen.

1. Wie sieht die genaue Unfallbilanz im Land Brandenburg bei Elektrofahrrädern der unterschiedlichen Kategorien (Pedelec, S-Pedelec, E-Bike) aus? Was sind die Unfallursachen?

Zu Frage 1: Entsprechend des bundeseinheitlichen Verzeichnisses der Verkehrsbeteiligungsarten wird in der Verkehrsunfallstatistik ausschließlich zwischen Pedelec und S-Pedelec unterschieden.

Im Zeitraum Januar bis September 2020 verzeichnete die Polizei im Land Brandenburg 228 Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Pedelec, davon 204 mit Personenschaden und 24 mit Sachschaden. 5 Personen wurden getötet und 210 verletzt. Die häufigsten Unfallursachen waren Vorfahrt/Vorrang (42 Verkehrsunfälle), Abbiegen (37 Verkehrsunfälle), andere Fehler beim Fahrzeugführer (36 Verkehrsunfälle), Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr (20 Verkehrsunfälle) und Geschwindigkeit (18 Verkehrsunfälle).

Unter Beteiligung von S-Pedelec wurden im selben Zeitraum 4 Verkehrsunfälle, registriert, die alle Personenschäden zur Folge hatten. Es wurden keine Personen getötet. Unfallursachen bei diesen Unfällen waren Abbiegen (2 Verkehrsunfälle), Alkohol in Verbindung mit Fehlern beim Fahrstreifenwechsel (1 Verkehrsunfall) und Geschwindigkeit (1 Verkehrsunfall).

2. Welche Entwicklung zeichnet sich diesbezüglich über die Jahre 2018 bis 2020 ab?

Zu Frage 2: Die polizeilich erfassten Verkehrsunfallzahlen haben sich in den Jahren 2018 bis 2020 wie folgt entwickelt:

Jahr	2018	2019	Januar bis September 2020
Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Pedelecs	133	175	228
• davon Verkehrsunfälle mit Personenschaden	101	154	204
○ dabei Getötete	2	4	5
○ dabei Verletzte	109	160	210
• davon Verkehrsunfälle mit Sachschaden	32	21	24
Verkehrsunfälle unter Beteiligung von S-Pedelecs	22	8	4
• davon Verkehrsunfälle mit Personenschaden	18	7	4
○ dabei Getötete	0	1	0
○ dabei Verletzte	18	6	4
• davon Verkehrsunfälle mit Sachschaden	4	1	0

3. Welche Planungen hat die Landesregierung über den Bau, die Ausweisung und Planung weiterer Radwege hinaus, um den Verkehr zwischen den Beteiligten zu entflechten und das Unfallrisiko für Zweiradfahrende zu minimieren?

Zu Frage 3: Neben dem Bau, der Ausweisung und der Planung von Radwegen bestehen weitere Möglichkeiten, um den Verkehr zwischen den Beteiligten zu entflechten und das Unfallrisiko für Zweiradfahrerinnen und -fahrer zu minimieren.

Zum einen lässt die Straßenverkehrsordnung zahlreiche Möglichkeiten zu. So können Radfahrerschutzstreifen bzw. Radfahrstreifen als separate Markierung auf der Fahrbahn zu einer optischen Trennung führen. Zulässig ist auch eine Führung auf dem Gehweg, wenn es die Rahmenbedingungen zulassen. Weiterhin kann der Radverkehr entgegengesetzt zu Einbahnstraßen zugelassen werden bzw. auf mindestens ein Meter breiten Seitenstreifen bzw. auf Bussonderfahrstreifen innerorts.

Zum anderen fördert das Land den Austausch und die Vernetzung zwischen allen Beteiligten. So unterstützt es die Zusammenarbeit in Arbeitsgruppen, beteiligt sich an Pilotprojekten und Aktionen und initiiert Fachtagungen. Außerdem macht das Land auf Förderprogramme des Bundes aufmerksam und erarbeitet eigene Förderprogramme. Zudem überprüft es regelmäßig bestehende Förderprogramme und passt diese an sich ändernde Rahmenbedingungen an.

4. Gibt es bei der Planung der Radwegeinfrastruktur Ideen für metropolnahe Radschnellwege, die einen gefahrlosen Begegnungsverkehr verschiedener elektrounterstützter 2-Radfahrzeuge unterstützen könnten? Wenn ja, welcher Planungsstand, in Abstimmung mit den betroffenen Kommunen ist erreicht?

Zu Frage 4: Radschnellverbindungen können einen zentralen Baustein zur Erschließung von Verlagerungspotenzialen darstellen und aufgrund ihrer besonders hochwertigen Ausstattung einen gefahrlosen Begegnungsverkehr unterstützen.

Das Land lässt derzeit flächendeckend und systematisch Potenziale für Radschnellverbindungen für das Land Brandenburg ermitteln und hat dazu eine Analyse beauftragt. Mit Ergebnissen wird im II. Quartal 2021 gerechnet.