

## **Beschluss der Jahreshauptversammlung 2018**

### **Pedelecs – attraktiv, aber gefährlich**

#### **Problemstellung**

Obwohl nach dem Wiener Übereinkommen über den Kraftfahrzeugverkehr ein Fahrrad ausschließlich mit Muskelkraft bewegt wird, hat die Bundesregierung im Jahr 2011 Fahrräder mit einer elektrischen Tretunterstützung bis 25 km/h im Straßenverkehrsgesetz als Fahrräder normiert. Für Fahrräder mit einer solchen elektrischen Tretkraftunterstützung hat sich der Name Pedelecs eingebürgert. Neben den vorgenannten Pedelecs mit einer Unterstützung bis 25 km/h gibt es auch solche, die bis 45 km/h unterstützen. Letztere sind rechtlich Kleinkrafträder, für die infolgedessen alle Regeln dieser Fahrzeugklasse gelten. Der Verkehrsgerichtstag in Goslar hat sich im Jahr 2011 mit dieser Thematik befasst. Allerdings wurden Bedenken in Bezug auf die Sicherheit mit Hinweis auf die neue und umweltfreundliche Mobilität nicht ausreichend gewürdigt. Seitdem hat der Bestand an Pedelecs auf deutschen Straßen mit jährlich zweistelligen Raten zugenommen, aktuell befinden sich etwa 3 Millionen Pedelecs auf deutschen Straßen davon rund 97 Prozent mit einer Unterstützung bis 25 km/h. Wenngleich exakte Zahlen nicht vorliegen, ist doch unbestritten, dass ein Großteil der Nutzer im Rentenalter ist und das Fahrzeug damit überwiegend in der Freizeit benutzt wird. Neuerdings ist als Trend zu beobachten, dass jüngere Fahrer elektrisch unterstützte Mountainbike anschaffen. Diese werden allerdings häufig außerhalb öffentlichen Straßenlands bewegt und gehen damit nicht in die Unfallstatistik ein. In den letzten Jahren ist ebenfalls ein erheblicher Anstieg der Unfälle mit Personenschaden und Pedelec-Beteiligung festzustellen. Im Jahr 2016 wurden gegenüber dem Vorjahr 69 Prozent mehr Menschen bei solchen Unfällen getötet und 25 mehr Menschen bei solchen Unfällen schwer verletzt. Dieser Trend setzt sich auch nach den vorläufigen Zahlen für 2017 fort und liegt weit oberhalb der Zuwachszahlen im Verkauf. Die Unfallzahlen von Pedelecs sind insofern nur begrenzt mit den Unfallzahlen von Fahrrädern vergleichbar, als mit Pedelecs in der Regel öfter gefahren wird und dabei längere Strecken mit höherer Geschwindigkeit zurückgelegt werden. Auf der anderen Seite werden diese jedoch überwiegend in der Freizeit und außerhalb geschlossener Ortschaften benutzt, womit die Unfallgefahr gegenüber dem Fahrrad eher geringer ist.

Da diese Parameter jedoch im Jahr 2015 genauso wie im Jahr 2016 galten, ist die einzige Variable die Zunahme der Stückzahlen. Eine proportionale Unfallentwicklung würde also zwischen zehn und 15 Prozent gegenüber dem Vorjahr liegen. Offensichtlich haben wir es also mit einer überproportionalen Entwicklung der Unfallzahlen mit Pedelecs zu tun.

### **Stand der Wissenschaft**

In verschiedenen Studien der Unfallforschung der Versicherer (UDV) zeigt sich, dass Pedelecs innerhalb jeder Altersgruppe schneller bewegt werden als Fahrräder. Insbesondere ist die Spreizung bei Pedelecs größer. Dies bedeutet, dass auch die Hauptnutzergruppe der Senioren auf dem Pedelec deutlich schneller unterwegs ist, als auf dem Fahrrad. Hinzu kommt, dass viele Senioren, die aufgrund körperlicher Einschränkungen kein Fahrrad mehr fahren konnten, wieder als ungeschützte Verkehrsteilnehmer im Straßenverkehr unterwegs sind. Ein vertiefter Blick ins Unfallgeschehen zeigt, dass die Unfallszenarien gegenüber der Nutzung von Fahrrädern sich deutlich unterscheiden. Auf dem Pedelec überwiegen sogenannte Fahrurfälle, häufig mit nicht angepasster Geschwindigkeit. Bei diesen ist auch der Anteil der Alleinunfälle deutlich gegenüber dem Fahrrad erhöht. Auch zeigen sich vermehrt Unfälle an Steigungen, in Kurven und vor allem im Gefälle. Zusammen genommen sind dies klare Hinweise darauf, dass die Nutzer ein Problem mit dem Handling dieses Fahrzeugs haben. Ein Zusammenhang dieses Befundes mit der hauptsächlichen Nutzung durch Senioren ist wahrscheinlich. Auch ist zu berücksichtigen, dass Senioren sich bei Stürzen oder (anderen) Unfällen häufiger schwere Verletzungen zuziehen und mit der Hinzuziehung von Polizei und Krankenwagen eher in die amtliche Statistik eingehen. Nicht bestätigen konnte sich jedoch die Vermutung, dass aufgrund höherer Beschleunigungswerte in Kreuzungssituationen Pedelec-Fahrer besonders gefährdet sind. Zwar verschätzen sich die Autofahrer im Versuch beim Abbiegen tatsächlich in der Geschwindigkeit des herannahenden Pedelecs, allerdings nie so, dass es zu kritischen Situationen kam.

## **Beschlussfassung**

- Beim Handling von Pedelecs gibt es große Unterschiede. Die Aufklärung über die verschiedenen Antriebsarten und worauf grundsätzlich beim Kauf zu achten ist, ist zu verbessern. Händler sollten grundsätzlich ausführliche Probefahrten und Einweisungen anbieten.
- Verkehrswachten und andere Anbieter sollten verstärkt Kurse zur Handhabung von Pedelecs insbesondere für Wiedereinsteiger anbieten.
- Das Unfallgeschehen sollte kritisch beobachtet werden. Bei weiterhin überproportionaler Entwicklung sind gesetzgeberische Maßnahmen unausweichlich.
- Für diesen Fall ist beispielsweise ein Vorschlag zu entwickeln, mit dem die Beschleunigung und die maximale elektrische Tretunterstützung in einen Zusammenhang mit der eingebrachten Tretkraft gesetzt werden. Auf diese Weise kann das Pedelec sich ähnlich einem Fahrrad verhalten. Die Vorteile der ermüdungsarmen Fahrt über lange Strecken und der kraftarmen Bergfahrt sollen dabei erhalten bleiben.

Köln, 16.06.2018