



Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten **Franz Bergmüller, Josef Seidl AfD**
vom 14.10.2020

Entwicklung der Unfälle mit Pedelecs/Elektrofahrrädern, E-Scootern und E-Skatern in Bayern

E-Scooter, Pedelecs, E-Skater sind politisch gewollt. Während es in den Boomzeiten von Mofas und Kleinkrafträdern bei der Polizei in fast jeder Stadt Spezialisten zum Aufdecken von Tuning gab, ist dies bei den neuen elektrischen Antriebsformen offenbar nicht der Fall. Da seit Jahren auf die Gefahren im Umgang mit diesen kleinen elektrisch betriebenen Fahrzeugen aufmerksam gemacht wird, aber keinerlei wirksame Reaktionen erkennbar sind, drängt sich zunehmend der Eindruck auf, dass die Sicherheitsbehörden bei diesen Kleinfahrzeugen ganz bewusst und politisch gewollt wegschauen. Systematische Kontrollen sind für den Normalbürger nicht erkennbar. In dem derart aufgebauten kontrollfreien Raum schießen die Unfallzahlen mit solchen Gefährten seit Jahren überproportional in die Höhe und das Tuning derartiger Kleinfahrzeuge hat sich angesichts der massenhaften Verfügbarkeit derartiger Tuning-Kits offenbar schon längst zum Volkssport entwickelt, denn irgend jemand muss diese Tuning-Kits ja kaufen, die die Händler anbieten. Die zunehmende Verbreitung von E-Scootern, Pedelecs, E-Skatern macht sich in den Arztpraxen bemerkbar und lässt manchen von deren Personal die Haare zu Berge stehen: „Die „schlimmsten Befürchtungen“ seien eingetreten, sagte Gassen. „Überall dort, wo diese Fahrzeuge inzwischen rumfahren, haben wir deutlich mehr Verletzte.“ Das beginne bei komplexen Brüchen von Armen und Beinen und reiche bis zu Kopfverletzungen und Todesfällen. Aus ärztlicher Perspektive sei es „unverantwortlich“ gewesen, die E-Tretroller in Deutschland zuzulassen. Nötig seien vielmehr strengere Kontrollen und höhere Bußgelder, sagte Brockmann. Es gebe zu viele Nutzer, „die zu zweit oder auf dem Gehweg fahren oder unter Alkoholeinfluss unterwegs sind.“ (<https://www.stern.de/gesundheit/e-scooter--kassenarzt-chef-fordert-verbot--zu-gefaehrlich--weg-damit---8893934.html>). Doch die Politik will die Verbreitung dieser Gefährte offenbar auch auf Kosten von mehr Verletzten und Toten vorantreiben: „Bundeswirtschaftsminister Peter Altmaier (CDU) hatte sich am Wochenende gegen strengere Regeln für die elektrischen Tretroller ausgesprochen. Er sei für die „Freiheit im Straßenverkehr“, sagte Altmaier den Zeitungen der Funke-Mediengruppe. Es gebe ohnehin schon „mehr als genug Verbote.““ (<https://www.stern.de/gesundheit/e-scooter--kassenarzt-chef-fordert-verbot--zu-gefaehrlich--weg-damit---8893934.html>). Und so kommt es, wie es kommen muss: Die Zahlen an Verletzten und Toten mit diesen Fahrzeugen steigen – man muss fast sagen: ebenso politisch in Kauf genommen – kontinuierlich an: „Die Zunahme des umweltfreundlichen Radverkehrs ist politisch erwünscht, das bedeutet allerdings nicht, dass man den Anstieg bei Toten und Verletzten achselzuckend in Kauf nehmen kann. Und anders als manche Radler denken, ist es nicht so, dass immer ein Auto schuld ist. Bei etwa 40 Prozent aller Radunfälle mit Personenschäden ist kein Autofahrer die Ursache gewesen. Viele Unfälle entstehen zwischen Radlern und Fußgängern oder auch nur unter Radfahrern. Typisch sind auch Allein-Unfälle, wenn es zu einem Sturz ohne andere Beteiligte kommt. „Viele ältere Menschen fahren durch die Unterstützung des Elektromotors viel schneller, als es ihre Fähigkeiten eigentlich erlauben“, sagte Unfallforscher Brockmann.“ (<https://www.stern.de/auto/news/unfallursache-e-bike---nach-dem-boom-kommen-die-unfaelle-7832250.html>). Doch der Anstieg verläuft nicht etwa linear, sondern überproportional: „Über ein Fünftel der insgesamt 396 getöteten Radfahrer waren mit elektrischem Antrieb unterwegs, obwohl Elektroräder einen wesentlich kleineren Teil der insgesamt über 70 Millio-

Hinweis des Landtagsamts: Zitate werden weder inhaltlich noch formal überprüft. Die korrekte Zitierweise liegt in der Verantwortung der Fragestellerin bzw. des Fragestellers sowie der Staatsregierung.

nen Fahrräder in Deutschland ausmachen.“ (<https://www.n-tv.de/panorama/Unfaelle-mit-E-Bikes-enden-haeufiger-toedlich-article20845931.html>). „Dafür sind die Unfälle, in die E-Bikes verwickelt werden, sind meist schwerer: Der Anteil der Getöteten ist doppelt so hoch wie bei den Bio-Bikes. Und auch tragen die Opfer meist schwerere Verletzungen davon. Ein wesentlicher Grund sind die im Schnitt höheren Fahrgeschwindigkeiten. Nach den Analysen der Unfallforscherin, die dazu Studien auch aus den Niederlanden, Österreich und Schweden heranzog, fahren Pedelecs im Schnitt etwa 2 bis 3 km/h schneller als Fahrräder ohne Trittunterstützung. S-Pedelecs, die gerne von Berufspendlern eingesetzt werden, sind sogar 7 bis 9 km/h schneller als die konventionell angetriebenen Räder.“ (<https://edison.media/verkehr/e-bike-boom-ruft-unfallforscher-auf-den-plan/25205308/>). Bereits für 2015 galt für Pedelecs: „Die Zahl der Verletzten nach Unfällen ist binnen eines Jahres um 43 Prozent gestiegen.“ (<https://www.shz.de/13585476>). 2016 dann: „Auch die Zahl der Unfälle mit E-Bikes, bei denen der Fahrer gar nicht mehr in die Pedale treten muss und die nicht zu den Fahrrädern zählen, ist um 25 Prozent gestiegen: von 294 Unfällen zwischen Januar und September 2015 auf 367 im ersten Dreivierteljahr 2016.“ (<https://www.rheinische-anzeigenblaetter.de/panorama/in-3214-unfaelle-verwickelt-so-viele-unfaelle-mit-pedelecs-in-deutschland-wie-noch-nie-25509416>). Ein zunehmendes Problem ist auch das Tuning: „Manche Pedelec-Besitzer manipulieren die Software ihres Fahrrads, damit der Motor auch bei Geschwindigkeiten oberhalb von 25 km/h weiterläuft. „Das greift immer mehr um sich“, sagte Brockmann(...).“ (<https://www.spiegel.de/auto/aktuell/e-bikes-immer-mehr-schwere-unfaelle-mit-pedelecs-a-1189007.html>). Umfang, Methode und Folgen von E-Bike-Tuning werden hier anschaulich dargestellt: <https://www.youtube.com/watch?v=fll85Kw41VU>.

Wir fragen die Staatsregierung:

1.	Unfallzahlen E-Bikes/Pedelecs	4
1.1	Wie entwickelt sich die Anzahl der in Bayern verkauften sog. E-Bikes/ Pedelecs seit inkl. 2015?	4
1.2	Wie entwickelt sich die Anzahl der Unfälle, an denen E-Bikes/Pedelecs beteiligt sind, in ganz Bayern und in Oberbayern seit inkl. 2015 (bitte die Zahlen für die Landkreise AÖ; BGL; EBE; ED; MÜ; RO-Land; M-Land sowie für die Städte Rosenheim und München separat aufschlüsseln)?	4
1.3	Wie entwickelt sich die Anzahl der Verletzten, an denen E-Bikes/Pedelecs beteiligt sind, in ganz Bayern seit inkl. 2015 (bitte in Verletzte mit/ohne Todesfolge unterscheiden und die Zahlen für die Landkreise AÖ; BGL; EBE; ED; MÜ; RO-Land; M-Land, sowie für die Städte Rosenheim und München separat aufschlüsseln)?	4
2.	Unfalldaten	6
2.1	Wie viele der in Frage 1.2 abgefragten Unfälle ereigneten sich aus sich selbst heraus, also ohne Konfrontation mit einem anderen Fahrzeug bzw. umgekehrt mit einem anderen Fahrzeug, wie z. B. einem Kfz (bitte nach den Fahrzeugen Fahrrad, Krad, Pedelec, Kfz, Lkw ausdifferenzieren)?	6
2.2	An welchen Daten ereigneten sich die in Frage 1.2 abgefragten Unfälle (bitte angeben in: Kalenderwochen des Jahres, also z. B. KW 31: x-Unfälle; jeden der sieben Wochentage, also z. B. Montag: y-Unfälle etc.; sowie Uhrzeit in z. B. vollen Tagesstunden)?	9
2.3	Welche weiteren Möglichkeiten der Ausdifferenzierung, als die in den Fra- gen 1.1 bis 2.2 abgefragten Möglichkeiten sind auf Basis der der Staats- regierung zu Pedelecs vorhandenen Daten sonst noch möglich, wie z. B. Unfälle von Pedelecs mit Pedelecs oder mit Fahrrädern?	26
3.	Weitere Fortbewegungsarten	37
3.1	Wie lauten die in den Fragen 1.1 bis 2.3 abgefragten Zahlen für E-Scooter? ..	37
3.2	Wie lauten die in den Fragen 1.1 bis 2.3 abgefragten Zahlen für E-Skater?	44
4.	Getunte E-Scooter, Pedelecs, E-Skater	44
4.1	In welchem Umfang bietet die Polizei im Rahmen der internen Fortbildung der Beamten Kurse an, getunte E-Scooter, Pedelecs, E-Skater zu identi- fizieren?	44

4.2	Von welcher Form, Art, welchem Umfang, Inhalt sind die in Frage 4.1 abgefragten Kurse?	44
4.3	Wie viele Beamte haben diese Kurse seit inkl. 2015 bereits besucht (bitte auch die Zahlen für Oberbayern angeben und für die Polizeidienststellen, die in den Städten Rosenheim und München und in den Landkreisen AÖ; BGL; EBE; ED; MÜ; RO-Land; M-Land, Rosenheim und München zuständig sind)?	45
5.	Kontrollschwerpunkt E-Scooter, Pedelecs, E-Skater	45
5.1	Wie viele Kontrollen mit dem Schwerpunkt ausschließlich auf E-Scooter, Pedelecs, E-Skater fanden seit inkl. 2015 im Zuständigkeitsbereich der Bayerischen Polizei statt (bitte auch die Zahlen für Oberbayern und innerhalb Oberbayerns die Zahlen der Städte Rosenheim und München und die der Landkreise AÖ; BGL; EBE; ED; MÜ; RO-Land; M-Land angeben)?	45
5.2	Wie viele Kontrollen mit dem Schwerpunkt Tuning von E-Scootern, Pedelecs, E-Skatern fanden seit inkl. 2015 im Zuständigkeitsbereich der Bayerischen Polizei statt (bitte auch die Zahlen für Oberbayern und innerhalb Oberbayerns die Zahlen für die Städte Rosenheim und München und für die Landkreise AÖ; BGL; EBE; ED; MÜ; RO-Land; M-Land angeben)?	45
5.3	Aus welchen Gründen erfolgt angesichts eines im Vergleich zu normalen Fahrrädern überproportionalen Anstiegs der Zahlen von Unfällen mit E-Scootern, Pedelecs, E-Skatern nicht auch ein überproportionaler Anstieg der Spezialisierung auf diesen neuen Phänomenbereich?	45
6.	Kontrolldichte	46
6.1	Welche Handlungen hat die Bayerische Polizei seit inkl. 2015 bereits eingeleitet oder wird sie noch einleiten, um mehr geschulte Beamte zum Thema des Erkennens von getunten E-Scootern, Pedelecs, E-Skatern aufbringen zu können?	46
6.2	Welche Handlungen hat die Bayerische Polizei seit inkl. 2015 bereits eingeleitet oder wird sie noch einleiten, um die Anzahl der Kontrollen von E-Scootern, Pedelecs, E-Skatern mit Schwerpunkt Tuning zu erhöhen?	46
6.3	Wann wird in jeder Polizeiinspektion ein Beamter zur Verfügung stehen, der, wie in der Frage 6.1 bzw. 6.2 abgefragt, ausgebildet ist und die notwendigen Spezialkenntnisse besitzt, Tuning zu identifizieren?	46
7.	Auswertemöglichkeiten	46
7.1	Wie entwickelt sich die Anzahl der Verfahren wegen § 6 Gesetz über die Pflichtversicherung für Kraftfahrzeughalter seit inkl. 2015 in Bayern, Oberbayern und in den Städten Rosenheim und München und in den Landkreisen AÖ; BGL; EBE; ED; MÜ; RO-Land; M-Land?	46
7.2	Welche Möglichkeiten stehen der Staatsregierung zur Verfügung, um innerhalb der zugreifbaren Daten herauszufinden, wie sich die Zahl der Übertretungen von Rechtsnormen mithilfe von E-Scootern, Pedelecs, E-Skatern entwickelt?	48
8.	Spezialisten	48
8.1	Wie viele Beamte/Teams hat die Bayerische Polizei, die auf das Identifizieren von Umbauten bei elektrisch betriebenen Zweirädern spezialisiert sind (bitte begründen)?	48
8.2	Wie oft kamen die in Frage 8.1 abgefragten Teams im Jahr 2019 und im Jahr 2020 bisher zum Einsatz (bitte Einsatz dieser Teams chronologisch aufschlüsseln)?	48
8.3	Welche Initiativen hat die Staatsregierung derzeit am Laufen oder wird die Staatsregierung starten, um speziell Unfälle mit E-Scootern, Pedelecs, E-Skatern zu reduzieren?	48

Antwort

des Staatsministeriums des Innern, für Sport und Integration im Einvernehmen mit dem Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr
vom 17.12.2021

Vorbemerkung:

Das Pedelec (Pedal Electric Cycle) unterstützt den Fahrer mit einem Elektromotor bis maximal 250 Watt während des Tretens bis zu einer Geschwindigkeit von 25 km/h und gilt rechtlich als Fahrrad.

Die schnellen Pedelecs, S-Pedelecs genannt, funktionieren wie ein Pedelec. Ihr Elektromotor kann bis maximal 4 000 Watt haben und die Tretunterstützung wird erst bei einer Geschwindigkeit von 45 km/h abgeschaltet. S-Pedelecs sind Kleinkrafträder, mit denen auf der Fahrbahn gefahren werden muss.

Dagegen fahren E-Bikes auch auf Knopfdruck, ohne dass die Pedalen getreten werden müssen. Sie sind auch als Kraftfahrzeug eingestuft und gelten in der Regel als Mofa bzw. Leichtmofa.

Für E-Bikes liegen keine vergleichbaren Daten vor, weil sie in der Statistik unter der Kategorie Mofa mit erfasst werden.

Da die Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (BGBl. I S. 756) am 15.06.2019 in Kraft trat, liegen zu den Elektrokleinstfahrzeugen, also u. a. E-Scooter, erst ab diesem Zeitpunkt Unfallzahlen vor. Zuvor wurden diese nicht einzeln in der Verkehrsunfallstatistik ausgewiesen.

Eine Unterscheidung der Verkehrsunfälle (VU) nach Wochen erfolgt in der VU-Statistik nicht. Stattdessen werden jeweils die Monate ausgewiesen.

1. Unfallzahlen E-Bikes/Pedelecs

1.1 Wie entwickelt sich die Anzahl der in Bayern verkauften sog. E-Bikes/Pedelecs seit inkl. 2015?

Die Staatsregierung führt keine Statistik über die Anzahl der verkauften Pedelecs oder E-Bikes in Bayern.

1.2 Wie entwickelt sich die Anzahl der Unfälle, an denen E-Bikes/Pedelecs beteiligt sind, in ganz Bayern und in Oberbayern seit inkl. 2015 (bitte die Zahlen für die Landkreise AÖ; BGL; EBE; ED; MÜ; RO-Land; M-Land sowie für die Städte Rosenheim und München separat aufschlüsseln)?

1.3 Wie entwickelt sich die Anzahl der Verletzten, an denen E-Bikes/Pedelecs beteiligt sind, in ganz Bayern seit inkl. 2015 (bitte in Verletzte mit/ohne Todesfolge unterscheiden und die Zahlen für die Landkreise AÖ; BGL; EBE; ED; MÜ; RO-Land; M-Land, sowie für die Städte Rosenheim und München separat aufschlüsseln)?

Bayern	2015	2016	2017	2018	2019
VU mit Pedelec	488	758	967	1475	2041
– dabei getötete Pedelec-Fahrer	9	18	9	19	18
– dabei verletzte Pedelec-Fahrer	452	724	919	1415	1929
VU mit S-Pedelec	34	34	39	32	38
– dabei getötete S-Pedelec-Fahrer	0	0	0	0	1
– dabei verletzte S-Pedelec-Fahrer	31	31	31	26	27

Oberbayern	2015	2016	2017	2018	2019
VU mit Pedelec	172	275	368	497	725
– dabei getötete Pedelec-Fahrer	3	9	4	8	6
– dabei verletzte Pedelec-Fahrer	7	23	41	44	56

Oberbayern	2015	2016	2017	2018	2019
VU mit S-Pedelec	10	10	12	11	11
– dabei getötete S-Pedelec-Fahrer	0	0	0	0	0
– dabei verletzte S-Pedelec-Fahrer	10	9	9	10	9

Landkreis Altötting	2015	2016	2017	2018	2019
VU mit Pedelec	2	8	15	24	34
– dabei getötete Pedelec-Fahrer	0	0	0	0	0
– dabei verletzte Pedelec-Fahrer	2	8	14	23	32

Im **Landkreis Altötting** wurden keine Unfälle mit **S-Pedelecs** im angefragten Zeitraum registriert.

Landkreis Berchtesgadener Land	2015	2016	2017	2018	2019
VU mit Pedelec	18	24	21	32	42
– dabei getötete Pedelec-Fahrer	0	2	0	1	0
– dabei verletzte Pedelec-Fahrer	18	22	20	30	39

Im **Landkreis Berchtesgadener Land** wurden keine Unfälle mit **S-Pedelecs** im angefragten Zeitraum registriert.

Landkreis Ebersberg	2015	2016	2017	2018	2019
VU mit Pedelec	3	10	8	11	9
– dabei getötete Pedelec-Fahrer	0	0	0	0	0
– dabei verletzte Pedelec-Fahrer	3	10	8	11	9

Im **Landkreis Ebersberg** wurden keine Unfälle mit **S-Pedelecs** im angefragten Zeitraum registriert.

Landkreis Erding	2015	2016	2017	2018	2019
VU mit Pedelec	2	2	4	4	11
– dabei getötete Pedelec-Fahrer	0	0	0	0	0
– dabei verletzte Pedelec-Fahrer	2	2	4	4	11

Im **Landkreis Erding** wurden keine Unfälle mit **S-Pedelecs** im angefragten Zeitraum registriert.

Landkreis Mühldorf	2015	2016	2017	2018	2019
VU mit Pedelec	4	4	8	9	3
– dabei getötete Pedelec-Fahrer	0	1	0	0	0
– dabei verletzte Pedelec-Fahrer	4	4	8	9	3

Im **Landkreis Mühldorf** wurden keine Unfälle mit **S-Pedelecs** im angefragten Zeitraum registriert.

Stadt München	2015	2016	2017	2018	2019
VU mit Pedelec	35	28	35	60	146
– dabei getötete Pedelec-Fahrer	0	0	1	0	0
– dabei verletzte Pedelec-Fahrer	25	28	34	60	136
VU mit S-Pedelec	3	6	7	5	2
– dabei getötete S-Pedelec-Fahrer	0	0	0	0	0
– dabei verletzte S-Pedelec-Fahrer	3	6	5	5	1

Landkreis München	2015	2016	2017	2018	2019
VU mit Pedelec	7	14	13	24	28
– dabei getötete Pedelec-Fahrer	0	0	0	1	0
– dabei verletzte Pedelec-Fahrer	7	13	12	23	24
VU mit S-Pedelec	0	0	0	1	2
– dabei getötete S-Pedelec-Fahrer	0	0	0	0	0
– dabei verletzte S-Pedelec-Fahrer	0	0	0	0	1

Stadt Rosenheim	2015	2016	2017	2018	2019
VU mit Pedelec	1	5	7	3	6
– dabei getötete Pedelec-Fahrer	0	0	0	0	0
– dabei verletzte Pedelec-Fahrer	1	3	7	3	6
VU mit S-Pedelec	0	0	0	1	1
– dabei getötete S-Pedelec-Fahrer	0	0	0	0	0
– dabei verletzte S-Pedelec-Fahrer	0	0	0	1	1

Landkreis Rosenheim	2015	2016	2017	2018	2019
VU mit Pedelec	7	23	41	44	56
– dabei getötete Pedelec-Fahrer	0	0	0	1	1
– dabei verletzte Pedelec-Fahrer	7	23	39	42	57

Im **Landkreis Rosenheim** wurden keine Unfälle mit **S-Pedelecs** im angefragten Zeitraum registriert.

2. Unfalldaten

2.1 Wie viele der in Frage 1.2 abgefragten Unfälle ereigneten sich aus sich selbst heraus, also ohne Konfrontation mit einem anderen Fahrzeug bzw. umgekehrt mit einem anderen Fahrzeug, wie z. B. einem Kfz (bitte nach den Fahrzeugen Fahrrad, Krad, Pedelec, Kfz, Lkw ausdifferenzieren)?

VU unter Beteiligung Pedelec in Bayern

weitere Unfallbeteiligte nach Beteiligungsart	Anzahl
Alleinunfälle	2.433
Lkw	123
Pkw	2.036
motorisiertes Zweirad	63
Fahrräder	6.403
Sonstige	76

VU unter Beteiligung S-Pedelec in Bayern

weitere Unfallbeteiligte nach Beteiligungsart	Anzahl
Alleinunfälle	42
Lkw	4
Pkw	79
motorisiertes Zweirad	4
Fahrräder	29
Sonstige	5

VU unter Beteiligung Pedelec in Oberbayern

weitere Unfallbeteiligte nach Beteiligungsart	Anzahl
Alleinunfälle	892
Lkw	39
Pkw	669
motorisiertes Zweirad	4
Fahrräder	195
Sonstige	1

VU unter Beteiligung S-Pedelec in Oberbayern

weitere Unfallbeteiligte nach Beteiligungsart	Anzahl
Alleinunfälle	13
Lkw	2
Pkw	27
motorisiertes Zweirad	0
Fahrräder	8
Sonstige	1

VU unter Beteiligung Pedelec im Landkreis Altötting

weitere Unfallbeteiligte nach Beteiligungsart	Anzahl
Alleinunfälle	39
Lkw	2
Pkw	27
motorisiertes Zweirad	0
Fahrräder	92
Sonstige	0

VU unter Beteiligung Pedelec im Landkreis Berchtesgadener Land

weitere Unfallbeteiligte nach Beteiligungsart	Anzahl
Alleinunfälle	86
Lkw	1
Pkw	30
motorisiertes Zweirad	2
Fahrräder	148
Sonstige	0

VU unter Beteiligung Pedelec im Landkreis Ebersberg

weitere Unfallbeteiligte nach Beteiligungsart	Anzahl
Alleinunfälle	12
Lkw	1
Pkw	19
motorisiertes Zweirad	0
Fahrräder	48
Sonstige	0

VU unter Beteiligung Pedelec im Landkreis Erding

weitere Unfallbeteiligte nach Beteiligungsart	Anzahl
Alleinunfälle	9
Lkw	1
Pkw	9
motorisiertes Zweirad	0
Fahrräder	25
Sonstige	2

VU unter Beteiligung Pedelec im Landkreis Mühldorf

weitere Unfallbeteiligte nach Beteiligungsart	Anzahl
Alleinunfälle	6
Lkw	2
Pkw	11
motorisiertes Zweirad	1
Fahrräder	32
Sonstige	0

VU unter Beteiligung Pedelec im Stadtgebiet München

weitere Unfallbeteiligte nach Beteiligungsart	Anzahl
Alleinunfälle	53
Lkw	9
Pkw	155
motorisiertes Zweirad	2
Fahrräder	364
Sonstige	7

VU unter Beteiligung S-Pedelec im Stadtgebiet München

weitere Unfallbeteiligte nach Beteiligungsart	Anzahl
Alleinunfälle	3
Lkw	1
Pkw	14
motorisiertes Zweirad	23
Fahrräder	4
Sonstige	0

VU unter Beteiligung Pedelec im Landkreis München

weitere Unfallbeteiligte nach Beteiligungsart	Anzahl
Alleinunfälle	26
Lkw	1
Pkw	32
motorisiertes Zweirad	1
Fahrräder	103
Sonstige	2

VU unter Beteiligung S-Pedelec im Landkreis München

weitere Unfallbeteiligte nach Beteiligungsart	Anzahl
Alleinunfälle	0
Lkw	0
Pkw	2
motorisiertes Zweirad	0
Fahrräder	0
Sonstige	0

VU unter Beteiligung Pedelec im Stadtgebiet Rosenheim

weitere Unfallbeteiligte nach Beteiligungsart	Anzahl
Alleinunfälle	8
Lkw	0
Pkw	8
motorisiertes Zweirad	0
Fahrräder	25
Sonstige	1

VU unter Beteiligung S-Pedelec im Stadtgebiet Rosenheim

weitere Unfallbeteiligte nach Beteiligungsart	Anzahl
Alleinunfälle	2
Lkw	0
Pkw	0
motorisiertes Zweirad	0
Fahrräder	0
Sonstige	0

VU unter Beteiligung Pedelec im Landkreis Rosenheim

weitere Unfallbeteiligte nach Beteiligungsart	Anzahl
Alleinunfälle	100
Lkw	3
Pkw	31
motorisiertes Zweirad	4
Fahrräder	195
Sonstige	1

2.2 An welchen Daten ereigneten sich die in Frage 1.2 abgefragten Unfälle (bitte angeben in: Kalenderwochen des Jahres, also z. B. KW 31: x-Unfälle; jeden der sieben Wochentage, also z. B. Montag: y-Unfälle etc.; sowie Uhrzeit in z. B. vollen Tagesstunden)?

VU unter Beteiligung Pedelec in Bayern

Pedelec-Unfälle nach Monaten	Anzahl Unfälle
Januar	91
Februar	115
März	208
April	447

Pedelec-Unfälle nach Monaten	Anzahl Unfälle
Mai	616
Juni	780
Juli	909
August	846
September	704
Oktober	525
November	281
Dezember	207

Pedelec-Unfälle nach Wochentagen	Anzahl Unfälle
Montag	755
Dienstag	844
Mittwoch	800
Donnerstag	857
Freitag	851
Samstag	768
Sonntag	854

Tagesstunden	Anzahl Unfälle
00:00 – 00:59 Uhr	27
01:00 – 01:59 Uhr	19
02:00 – 02:59 Uhr	12
03:00 – 03:59 Uhr	9
04:00 – 04:59 Uhr	10
05:00 – 05:59 Uhr	34
06:00 – 06:59 Uhr	75
07:00 – 07:59 Uhr	157
08:00 – 08:59 Uhr	166
09:00 – 09:59 Uhr	238
10:00 – 10:59 Uhr	374
11:00 – 11:59 Uhr	470
12:00 – 12:59 Uhr	458
13:00 – 13:59 Uhr	539
14:00 – 14:59 Uhr	565
15:00 – 15:59 Uhr	578
16:00 – 16:59 Uhr	585
17:00 – 17:59 Uhr	481
18:00 – 18:59 Uhr	347
19:00 – 19:59 Uhr	233
20:00 – 20:59 Uhr	127
21:00 – 21:59 Uhr	109
22:00 – 22:59 Uhr	67
23:00 – 23:59 Uhr	49

VU unter Beteiligung S-Pedelec in Bayern

S-Pedelec-Unfälle nach Monaten	Anzahl Unfälle
Januar	6
Februar	5
März	8
April	14
Mai	21
Juni	24
Juli	19
August	27
September	21
Oktober	16
November	8
Dezember	8

S-Pedelec-Unfälle nach Wochentagen	Anzahl Unfälle
Montag	28
Dienstag	31
Mittwoch	20
Donnerstag	41
Freitag	21
Samstag	23
Sonntag	13

Tagesstunden	Anzahl Unfälle
00:00 – 00:59 Uhr	1
01:00 – 01:59 Uhr	0
02:00 – 02:59 Uhr	2
03:00 – 03:59 Uhr	0
04:00 – 04:59 Uhr	0
05:00 – 05:59 Uhr	2
06:00 – 06:59 Uhr	4
07:00 – 07:59 Uhr	11
08:00 – 08:59 Uhr	9
09:00 – 09:59 Uhr	3
10:00 – 10:59 Uhr	6
11:00 – 11:59 Uhr	13
12:00 – 12:59 Uhr	12
13:00 – 13:59 Uhr	10
14:00 – 14:59 Uhr	8
15:00 – 15:59 Uhr	20
16:00 – 16:59 Uhr	19
17:00 – 17:59 Uhr	18
18:00 – 18:59 Uhr	16
19:00 – 19:59 Uhr	6
20:00 – 20:59 Uhr	4
21:00 – 21:59 Uhr	5
22:00 – 22:59 Uhr	5
23:00 – 23:59 Uhr	3

VU unter Beteiligung Pedelec in Oberbayern

Pedelec-Unfälle nach Monaten	Anzahl Unfälle
Januar	30
Februar	30
März	84
April	164
Mai	182
Juni	285
Juli	350
August	297
September	240
Oktober	199
November	96
Dezember	80

Pedelec-Unfälle nach Wochentagen	Anzahl Unfälle
Montag	1028
Dienstag	298
Mittwoch	273
Donnerstag	313
Freitag	301
Samstag	288
Sonntag	319

Tagesstunden	Anzahl Unfälle
00:00 – 00:59 Uhr	5
01:00 – 01:59 Uhr	8
02:00 – 02:59 Uhr	3
03:00 – 03:59 Uhr	2
04:00 – 04:59 Uhr	4
05:00 – 05:59 Uhr	14
06:00 – 06:59 Uhr	22
07:00 – 07:59 Uhr	55
08:00 – 08:59 Uhr	59
09:00 – 09:59 Uhr	85
10:00 – 10:59 Uhr	128
11:00 – 11:59 Uhr	183
12:00 – 12:59 Uhr	174
13:00 – 13:59 Uhr	203
14:00 – 14:59 Uhr	206
15:00 – 15:59 Uhr	196
16:00 – 16:59 Uhr	207
17:00 – 17:59 Uhr	169
18:00 – 18:59 Uhr	120
19:00 – 19:59 Uhr	83
20:00 – 20:59 Uhr	44
21:00 – 21:59 Uhr	32
22:00 – 22:59 Uhr	24
23:00 – 23:59 Uhr	11

VU unter Beteiligung S-Pedelec in Oberbayern

S-Pedelec-Unfälle nach Monaten	Anzahl Unfälle
Januar	1
Februar	2
März	3
April	5
Mai	6
Juni	3
Juli	6
August	8
September	5
Oktober	6
November	5
Dezember	4

S-Pedelec-Unfälle nach Wochentagen	Anzahl Unfälle
Montag	5
Dienstag	3
Mittwoch	6
Donnerstag	18
Freitag	8
Samstag	10
Sonntag	4

Tagesstunden	Anzahl Unfälle
00:00 – 00:59 Uhr	0
01:00 – 01:59 Uhr	0
02:00 – 02:59 Uhr	0
03:00 – 03:59 Uhr	0
04:00 – 04:59 Uhr	0
05:00 – 05:59 Uhr	0
06:00 – 06:59 Uhr	2
07:00 – 07:59 Uhr	4
08:00 – 08:59 Uhr	5
09:00 – 09:59 Uhr	3
10:00 – 10:59 Uhr	4
11:00 – 11:59 Uhr	9
12:00 – 12:59 Uhr	2
13:00 – 13:59 Uhr	2
14:00 – 14:59 Uhr	3
15:00 – 15:59 Uhr	4
16:00 – 16:59 Uhr	6
17:00 – 17:59 Uhr	4
18:00 – 18:59 Uhr	3
19:00 – 19:59 Uhr	0
20:00 – 20:59 Uhr	1
21:00 – 21:59 Uhr	1
22:00 – 22:59 Uhr	1
23:00 – 23:59 Uhr	0

VU unter Beteiligung Pedelec im Landkreis Altötting

Pedelec-Unfälle nach Monaten	Anzahl Unfälle
Januar	3
Februar	0
März	2
April	7
Mai	7
Juni	15
Juli	9
August	9
September	11
Oktober	9
November	6
Dezember	5

Pedelec-Unfälle nach Wochentagen	Anzahl Unfälle
Montag	10
Dienstag	13
Mittwoch	13
Donnerstag	13
Freitag	18
Samstag	6
Sonntag	10

Tagesstunden	Anzahl Unfälle
00:00 – 00:59 Uhr	0
01:00 – 01:59 Uhr	0
02:00 – 02:59 Uhr	0
03:00 – 03:59 Uhr	0
04:00 – 04:59 Uhr	0
05:00 – 05:59 Uhr	1
06:00 – 06:59 Uhr	2
07:00 – 07:59 Uhr	1
08:00 – 08:59 Uhr	4
09:00 – 09:59 Uhr	2
10:00 – 10:59 Uhr	10
11:00 – 11:59 Uhr	4
12:00 – 12:59 Uhr	2
13:00 – 13:59 Uhr	12
14:00 – 14:59 Uhr	4
15:00 – 15:59 Uhr	7
16:00 – 16:59 Uhr	9
17:00 – 17:59 Uhr	10
18:00 – 18:59 Uhr	6
19:00 – 19:59 Uhr	5
20:00 – 20:59 Uhr	1
21:00 – 21:59 Uhr	1
22:00 – 22:59 Uhr	2
23:00 – 23:59 Uhr	0

VU unter Beteiligung Pedelec im Landkreis Berchtesgadener Land

Pedelec-Unfälle nach Monaten	Anzahl Unfälle
Januar	1
Februar	1
März	6
April	8
Mai	10
Juni	25
Juli	27
August	30
September	13
Oktober	9
November	6
Dezember	1

Pedelec-Unfälle nach Wochentagen	Anzahl Unfälle
Montag	11
Dienstag	18
Mittwoch	23
Donnerstag	19
Freitag	18
Samstag	23
Sonntag	25

Tagesstunden	Anzahl Unfälle
00:00 – 00:59 Uhr	0
01:00 – 01:59 Uhr	2
02:00 – 02:59 Uhr	0
03:00 – 03:59 Uhr	0
04:00 – 04:59 Uhr	1
05:00 – 05:59 Uhr	1
06:00 – 06:59 Uhr	0
07:00 – 07:59 Uhr	3
08:00 – 08:59 Uhr	2
09:00 – 09:59 Uhr	6
10:00 – 10:59 Uhr	8
11:00 – 11:59 Uhr	10
12:00 – 12:59 Uhr	17
13:00 – 13:59 Uhr	14
14:00 – 14:59 Uhr	12
15:00 – 15:59 Uhr	13
16:00 – 16:59 Uhr	11
17:00 – 17:59 Uhr	8
18:00 – 18:59 Uhr	11
19:00 – 19:59 Uhr	7
20:00 – 20:59 Uhr	3
21:00 – 21:59 Uhr	4
22:00 – 22:59 Uhr	3
23:00 – 23:59 Uhr	1

VU unter Beteiligung Pedelec im Landkreis Ebersberg

Pedelec-Unfälle nach Monaten	Anzahl Unfälle
Januar	0
Februar	1
März	4
April	6
Mai	2
Juni	5
Juli	8
August	3
September	4
Oktober	4
November	0
Dezember	4

Pedelec-Unfälle nach Wochentagen	Anzahl Unfälle
Montag	8
Dienstag	6
Mittwoch	6
Donnerstag	4
Freitag	7
Samstag	4
Sonntag	6

Tagesstunden	Anzahl Unfälle
00:00 – 00:59 Uhr	0
01:00 – 01:59 Uhr	0
02:00 – 02:59 Uhr	0
03:00 – 03:59 Uhr	0
04:00 – 04:59 Uhr	0
05:00 – 05:59 Uhr	0
06:00 – 06:59 Uhr	0
07:00 – 07:59 Uhr	0
08:00 – 08:59 Uhr	0
09:00 – 09:59 Uhr	2
10:00 – 10:59 Uhr	6
11:00 – 11:59 Uhr	6
12:00 – 12:59 Uhr	2
13:00 – 13:59 Uhr	2
14:00 – 14:59 Uhr	1
15:00 – 15:59 Uhr	4
16:00 – 16:59 Uhr	6
17:00 – 17:59 Uhr	2
18:00 – 18:59 Uhr	5
19:00 – 19:59 Uhr	3
20:00 – 20:59 Uhr	2
21:00 – 21:59 Uhr	0
22:00 – 22:59 Uhr	0
23:00 – 23:59 Uhr	0

VU unter Beteiligung Pedelec im Landkreis Erding

Pedelec-Unfälle nach Monaten	Anzahl Unfälle
Januar	0
Februar	0
März	1
April	2
Mai	2
Juni	3
Juli	5
August	1
September	4
Oktober	3
November	2
Dezember	0

Pedelec-Unfälle nach Wochentagen	Anzahl Unfälle
Montag	1
Dienstag	4
Mittwoch	4
Donnerstag	3
Freitag	3
Samstag	5
Sonntag	3

Tagesstunden	Anzahl Unfälle
00:00 – 00:59 Uhr	0
01:00 – 01:59 Uhr	0
02:00 – 02:59 Uhr	0
03:00 – 03:59 Uhr	0
04:00 – 04:59 Uhr	0
05:00 – 05:59 Uhr	0
06:00 – 06:59 Uhr	0
07:00 – 07:59 Uhr	1
08:00 – 08:59 Uhr	1
09:00 – 09:59 Uhr	0
10:00 – 10:59 Uhr	2
11:00 – 11:59 Uhr	2
12:00 – 12:59 Uhr	3
13:00 – 13:59 Uhr	3
14:00 – 14:59 Uhr	2
15:00 – 15:59 Uhr	1
16:00 – 16:59 Uhr	2
17:00 – 17:59 Uhr	2
18:00 – 18:59 Uhr	1
19:00 – 19:59 Uhr	0
20:00 – 20:59 Uhr	1
21:00 – 21:59 Uhr	0
22:00 – 22:59 Uhr	2
23:00 – 23:59 Uhr	0

VU unter Beteiligung Pedelec im Landkreis Mühldorf

Pedelec-Unfälle nach Monaten	Anzahl Unfälle
Januar	0
Februar	1
März	0
April	3
Mai	2
Juni	3
Juli	5
August	5
September	2
Oktober	6
November	1
Dezember	0

Pedelec-Unfälle nach Wochentagen	Anzahl Unfälle
Montag	8
Dienstag	3
Mittwoch	3
Donnerstag	3
Freitag	2
Samstag	5
Sonntag	4

Tagesstunden	Anzahl Unfälle
00:00 – 00:59 Uhr	0
01:00 – 01:59 Uhr	0
02:00 – 02:59 Uhr	0
03:00 – 03:59 Uhr	0
04:00 – 04:59 Uhr	0
05:00 – 05:59 Uhr	0
06:00 – 06:59 Uhr	0
07:00 – 07:59 Uhr	0
08:00 – 08:59 Uhr	2
09:00 – 09:59 Uhr	2
10:00 – 10:59 Uhr	1
11:00 – 11:59 Uhr	0
12:00 – 12:59 Uhr	2
13:00 – 13:59 Uhr	7
14:00 – 14:59 Uhr	1
15:00 – 15:59 Uhr	4
16:00 – 16:59 Uhr	3
17:00 – 17:59 Uhr	3
18:00 – 18:59 Uhr	2
19:00 – 19:59 Uhr	1
20:00 – 20:59 Uhr	0
21:00 – 21:59 Uhr	0
22:00 – 22:59 Uhr	0
23:00 – 23:59 Uhr	0

VU unter Beteiligung Pedelec im Stadtgebiet München

Pedelec-Unfälle nach Monaten	Anzahl Unfälle
Januar	6
Februar	9
März	16
April	24
Mai	19
Juni	35
Juli	43
August	33
September	43
Oktober	34
November	22
Dezember	20

Pedelec-Unfälle nach Wochentagen	Anzahl Unfälle
Montag	50
Dienstag	49
Mittwoch	37
Donnerstag	50
Freitag	49
Samstag	41
Sonntag	28

Tagesstunden	Anzahl Unfälle
00:00 – 00:59 Uhr	2
01:00 – 01:59 Uhr	1
02:00 – 02:59 Uhr	0
03:00 – 03:59 Uhr	1
04:00 – 04:59 Uhr	1
05:00 – 05:59 Uhr	3
06:00 – 06:59 Uhr	3
07:00 – 07:59 Uhr	14
08:00 – 08:59 Uhr	25
09:00 – 09:59 Uhr	15
10:00 – 10:59 Uhr	15
11:00 – 11:59 Uhr	22
12:00 – 12:59 Uhr	23
13:00 – 13:59 Uhr	22
14:00 – 14:59 Uhr	28
15:00 – 15:59 Uhr	14
16:00 – 16:59 Uhr	23
17:00 – 17:59 Uhr	25
18:00 – 18:59 Uhr	28
19:00 – 19:59 Uhr	16
20:00 – 20:59 Uhr	9
21:00 – 21:59 Uhr	5
22:00 – 22:59 Uhr	6
23:00 – 23:59 Uhr	3

VU unter Beteiligung S-Pedelec im Stadtgebiet München

S-Pedelec-Unfälle nach Monaten	Anzahl Unfälle
Januar	0
Februar	2
März	2
April	3
Mai	2
Juni	1
Juli	2
August	2
September	1
Oktober	4
November	2
Dezember	2

S-Pedelec-Unfälle nach Wochentagen	Anzahl Unfälle
Montag	1
Dienstag	1
Mittwoch	4
Donnerstag	8
Freitag	3
Samstag	5
Sonntag	1

Tagesstunden	Anzahl Unfälle
00:00 – 00:59 Uhr	0
01:00 – 01:59 Uhr	0
02:00 – 02:59 Uhr	0
03:00 – 03:59 Uhr	0
04:00 – 04:59 Uhr	0
05:00 – 05:59 Uhr	0
06:00 – 06:59 Uhr	0
07:00 – 07:59 Uhr	2
08:00 – 08:59 Uhr	3
09:00 – 09:59 Uhr	2
10:00 – 10:59 Uhr	2
11:00 – 11:59 Uhr	3
12:00 – 12:59 Uhr	1
13:00 – 13:59 Uhr	1
14:00 – 14:59 Uhr	1
15:00 – 15:59 Uhr	0
16:00 – 16:59 Uhr	2
17:00 – 17:59 Uhr	1
18:00 – 18:59 Uhr	2
19:00 – 19:59 Uhr	0
20:00 – 20:59 Uhr	1
21:00 – 21:59 Uhr	1
22:00 – 22:59 Uhr	1
23:00 – 23:59 Uhr	0

VU unter Beteiligung Pedelec im Landkreis München

Pedelec-Unfälle nach Monaten	Anzahl Unfälle
Januar	2
Februar	0
März	4
April	7
Mai	12
Juni	7
Juli	12
August	17
September	8
Oktober	10
November	3
Dezember	4

Pedelec-Unfälle nach Wochentagen	Anzahl Unfälle
Montag	8
Dienstag	13
Mittwoch	16
Donnerstag	15
Freitag	15
Samstag	10
Sonntag	9

Tagesstunden	Anzahl Unfälle
00:00 – 00:59 Uhr	0
01:00 – 01:59 Uhr	0
02:00 – 02:59 Uhr	0
03:00 – 03:59 Uhr	0
04:00 – 04:59 Uhr	0
05:00 – 05:59 Uhr	1
06:00 – 06:59 Uhr	1
07:00 – 07:59 Uhr	8
08:00 – 08:59 Uhr	2
09:00 – 09:59 Uhr	1
10:00 – 10:59 Uhr	6
11:00 – 11:59 Uhr	8
12:00 – 12:59 Uhr	5
13:00 – 13:59 Uhr	12
14:00 – 14:59 Uhr	7
15:00 – 15:59 Uhr	10
16:00 – 16:59 Uhr	5
17:00 – 17:59 Uhr	12
18:00 – 18:59 Uhr	4
19:00 – 19:59 Uhr	1
20:00 – 20:59 Uhr	3
21:00 – 21:59 Uhr	0
22:00 – 22:59 Uhr	0
23:00 – 23:59 Uhr	0

VU unter Beteiligung S-Pedelec im Landkreis München

S-Pedelec-Unfälle nach Monaten	Anzahl Unfälle
Januar	0
Februar	0
März	1
April	0
Mai	1
Juni	0
Juli	0
August	0
September	0
Oktober	0
November	1
Dezember	0

S-Pedelec-Unfälle nach Wochentagen	Anzahl Unfälle
Montag	0
Dienstag	1
Mittwoch	0
Donnerstag	1
Freitag	0
Samstag	1
Sonntag	0

Tagesstunden	Anzahl Unfälle
00:00 – 00:59 Uhr	0
01:00 – 01:59 Uhr	0
02:00 – 02:59 Uhr	0
03:00 – 03:59 Uhr	0
04:00 – 04:59 Uhr	0
05:00 – 05:59 Uhr	0
06:00 – 06:59 Uhr	0
07:00 – 07:59 Uhr	0
08:00 – 08:59 Uhr	1
09:00 – 09:59 Uhr	0
10:00 – 10:59 Uhr	0
11:00 – 11:59 Uhr	0
12:00 – 12:59 Uhr	0
13:00 – 13:59 Uhr	0
14:00 – 14:59 Uhr	0
15:00 – 15:59 Uhr	0
16:00 – 16:59 Uhr	1
17:00 – 17:59 Uhr	0
18:00 – 18:59 Uhr	1
19:00 – 19:59 Uhr	0
20:00 – 20:59 Uhr	0
21:00 – 21:59 Uhr	0
22:00 – 22:59 Uhr	0
23:00 – 23:59 Uhr	0

VU unter Beteiligung Pedelec im Stadtgebiet Rosenheim

Pedelec-Unfälle nach Monaten	Anzahl Unfälle
Januar	0
Februar	2
März	2
April	2
Mai	1
Juni	3
Juli	4
August	0
September	4
Oktober	1
November	1
Dezember	2

Pedelec-Unfälle nach Wochentagen	Anzahl Unfälle
Montag	1
Dienstag	5
Mittwoch	2
Donnerstag	4
Freitag	4
Samstag	4
Sonntag	2

Tagesstunden	Anzahl Unfälle
00:00 – 00:59 Uhr	0
01:00 – 01:59 Uhr	0
02:00 – 02:59 Uhr	0
03:00 – 03:59 Uhr	0
04:00 – 04:59 Uhr	0
05:00 – 05:59 Uhr	0
06:00 – 06:59 Uhr	0
07:00 – 07:59 Uhr	1
08:00 – 08:59 Uhr	0
09:00 – 09:59 Uhr	2
10:00 – 10:59 Uhr	1
11:00 – 11:59 Uhr	1
12:00 – 12:59 Uhr	1
13:00 – 13:59 Uhr	3
14:00 – 14:59 Uhr	1
15:00 – 15:59 Uhr	1
16:00 – 16:59 Uhr	5
17:00 – 17:59 Uhr	3
18:00 – 18:59 Uhr	1
19:00 – 19:59 Uhr	2
20:00 – 20:59 Uhr	0
21:00 – 21:59 Uhr	0
22:00 – 22:59 Uhr	0
23:00 – 23:59 Uhr	0

VU unter Beteiligung S-Pedelec im Stadtgebiet Rosenheim

S-Pedelec-Unfälle nach Monaten	Anzahl Unfälle
Januar	0
Februar	0
März	0
April	0
Mai	0
Juni	0
Juli	1
August	0
September	1
Oktober	0
November	0
Dezember	0

S-Pedelec-Unfälle nach Wochentagen	Anzahl Unfälle
Montag	1
Dienstag	0
Mittwoch	0
Donnerstag	1
Freitag	0
Samstag	0
Sonntag	0

Tagesstunden	Anzahl Unfälle
00:00 – 00:59 Uhr	0
01:00 – 01:59 Uhr	0
02:00 – 02:59 Uhr	0
03:00 – 03:59 Uhr	0
04:00 – 04:59 Uhr	0
05:00 – 05:59 Uhr	0
06:00 – 06:59 Uhr	0
07:00 – 07:59 Uhr	1
08:00 – 08:59 Uhr	0
09:00 – 09:59 Uhr	0
10:00 – 10:59 Uhr	1
11:00 – 11:59 Uhr	0
12:00 – 12:59 Uhr	0
13:00 – 13:59 Uhr	0
14:00 – 14:59 Uhr	0
15:00 – 15:59 Uhr	0
16:00 – 16:59 Uhr	0
17:00 – 17:59 Uhr	0
18:00 – 18:59 Uhr	0
19:00 – 19:59 Uhr	0
20:00 – 20:59 Uhr	0
21:00 – 21:59 Uhr	0
22:00 – 22:59 Uhr	0
23:00 – 23:59 Uhr	0

VU unter Beteiligung Pedelec im Landkreis Rosenheim

Pedelec-Unfälle nach Monaten	Anzahl Unfälle
Januar	3
Februar	2
März	5
April	11
Mai	22
Juni	30
Juli	31
August	25
September	19
Oktober	15
November	4
Dezember	4

Pedelec-Unfälle nach Wochentagen	Anzahl Unfälle
Montag	17
Dienstag	20
Mittwoch	25
Donnerstag	22
Freitag	28
Samstag	29
Sonntag	30

Tagesstunden	Anzahl Unfälle
00:00 – 00:59 Uhr	1
01:00 – 01:59 Uhr	2
02:00 – 02:59 Uhr	0
03:00 – 03:59 Uhr	0
04:00 – 04:59 Uhr	0
05:00 – 05:59 Uhr	0
06:00 – 06:59 Uhr	0
07:00 – 07:59 Uhr	5
08:00 – 08:59 Uhr	3
09:00 – 09:59 Uhr	5
10:00 – 10:59 Uhr	11
11:00 – 11:59 Uhr	18
12:00 – 12:59 Uhr	169
13:00 – 13:59 Uhr	21
14:00 – 14:59 Uhr	19
15:00 – 15:59 Uhr	12
16:00 – 16:59 Uhr	15
17:00 – 17:59 Uhr	16
18:00 – 18:59 Uhr	2
19:00 – 19:59 Uhr	10
20:00 – 20:59 Uhr	4
21:00 – 21:59 Uhr	6
22:00 – 22:59 Uhr	0
23:00 – 23:59 Uhr	2

2.3 Welche weiteren Möglichkeiten der Ausdifferenzierung, als die in den Fragen 1.1 bis 2.2 abgefragten Möglichkeiten sind auf Basis der der Staatsregierung zu Pedelecs vorhandenen Daten sonst noch möglich, wie z. B. Unfälle von Pedelecs mit Pedelecs oder mit Fahrrädern?

Die nachfolgenden Auskünfte können zu den einzelnen Unfällen über die Antworten zu den Fragen 1.1 bis 2.2 hinaus gegeben werden:

VU unter Beteiligung Pedelec in Bayern

Bei 3 495 der 5 729 Verkehrsunfälle im Zeitraum 2015 bis 2019 waren Pedelec-Fahrer die Hauptverursacher des Unfalls (61 Prozent).

Pedelec-Fahrer nach Altersgruppe	Anzahl Beteiligte
0 – 24	413
25 – 44	848
45 – 64	2.424
65+	2.655
Alter unbekannt	62

Häufigste Unfallursachen	Anzahl
Andere Fehler beim Fahrzeugführer	1.791
Missachtung der Vorfahrt	732
Fehler beim Abbiegen/Wenden	597

Charakteristik der Unfallstelle	Anzahl Unfälle
Kreuzung	626
Einmündung/Anschluss	968
Grundstücksein-/ausfahrt	427
Steigung	138
Gefälle	692
Kurve	307
Kreisverkehr	95

Besonderheit der Unfallstelle	Anzahl Unfälle
Unübersichtliche Unfallstelle	207
Schienengleicher Bahnübergang	22
Fußgängerüberweg	34
Fußgängerfurt	47
Haltestelle	17
Arbeitsstelle	45
Verkehrsberuhigter Bereich	25
Radverkehrsanlage auf Fahrbahn	198
Baulich getrennte Radverkehrsanlage	636
Radverkehrsanlage Benutzungspflicht	350

VU unter Beteiligung S-Pedelec in Bayern

Bei 83 der 177 Verkehrsunfälle im Zeitraum 2015 bis 2019 waren S-Pedelec-Fahrer die Hauptverursacher des Unfalls (46,9 Prozent).

S-Pedelec-Fahrer nach Altersgruppe	Anzahl Beteiligte
0 – 24	10
25 – 44	31
45 – 64	86
65+	44
Alter unbekannt	8

Häufigste Unfallursachen	Anzahl
Andere Fehler beim Fahrzeugführer (Auffang-Urs.)	29
Falsche Straßenbenutzung	15
Alkoholeinwirkung	8

Charakteristik der Unfallstelle	Anzahl Unfälle
Kreuzung	31
Einmündung/Anschluss	34
Grundstücksein-/ausfahrt	13
Steigung	5
Gefälle	10
Kurve	5
Kreisverkehr	3

Besonderheit der Unfallstelle	Anzahl Unfälle
Unübersichtliche Unfallstelle	8
Schienengleicher Bahnübergang	0
Fußgängerüberweg	0
Fußgängerfurt	2
Haltestelle	0
Arbeitsstelle	0
Verkehrsberuhigter Bereich	0
Radverkehrsanlage auf Fahrbahn	6
Baulich getrennte Radverkehrsanlage	13
Radverkehrsanlage Benutzungspflicht	9

VU unter Beteiligung Pedelec in Oberbayern

Bei 1 282 der 2 037 Verkehrsunfälle im Zeitraum 2015 bis 2019 waren Pedelec-Fahrer die Hauptverursacher des Unfalls (62,9 Prozent).

Pedelec-Fahrer nach Altersgruppe	Anzahl Beteiligte
0 – 24	139
25 – 44	311
45 – 64	826
65+	1.010
Alter unbekannt	26

Häufigste Unfallursachen	Anzahl
Andere Fehler beim Fahrzeugführer (Auffang-Urs.)	333
Missachtung der Vorfahrt	244
Fehler beim Abbiegen/Wenden	200

Charakteristik der Unfallstelle	Anzahl Unfälle
Kreuzung	223
Einmündung/Anschluss	322
Grundstücksein-/ausfahrt	147
Steigung	43
Gefälle	258
Kurve	114
Kreisverkehr	27

Besonderheit der Unfallstelle	Anzahl Unfälle
Unübersichtliche Unfallstelle	62
Schienengleicher Bahnübergang	9
Fußgängerüberweg	5
Fußgängerfurt	13
Haltestelle	4
Arbeitsstelle	20
Verkehrsberuhigter Bereich	6
Radverkehrsanlage auf Fahrbahn	72
Baulich getrennte Radverkehrsanlage	244
Radverkehrsanlage Benutzungspflicht	157

VU unter Beteiligung S-Pedelec in Oberbayern

Bei 525 der 718 Verkehrsunfälle im Zeitraum 2015 bis 2019 waren S-Pedelec-Fahrer die Hauptverursacher des Unfalls (73,1 Prozent).

S-Pedelec-Fahrer nach Altersgruppe	Anzahl Beteiligte
0 – 24	1
25 – 44	9
45 – 64	28
65+	13
Alter unbekannt	3

Häufigste Unfallursachen	Anzahl
Fehler beim Abbiegen/Wenden	13
Missachtung der Vorfahrt	12
Falsche Straßenbenutzung	8

Charakteristik der Unfallstelle	Anzahl Unfälle
Kreuzung	15
Einmündung/Anschluss	9
Grundstücksein-/ausfahrt	3
Steigung	1
Gefälle	4
Kurve	0
Kreisverkehr	1

Besonderheit der Unfallstelle	Anzahl Unfälle
Unübersichtliche Unfallstelle	2
Schienengleicher Bahnübergang	0
Fußgängerüberweg	0
Fußgängerfurt	0
Haltestelle	0
Arbeitsstelle	0
Verkehrsberuhigter Bereich	0
Radverkehrsanlage auf Fahrbahn	2
Baulich getrennte Radverkehrsanlage	3
Radverkehrsanlage Benutzungspflicht	3

VU unter Beteiligung Pedelec im Landkreis Altötting

Bei 50 der 83 Verkehrsunfälle im Zeitraum 2015 bis 2019 waren Pedelec-Fahrer die Hauptverursacher des Unfalls (60,2 Prozent).

Pedelec-Fahrer nach Altersgruppe	Anzahl Beteiligte
0 – 24	4
25 – 44	10
45 – 64	34
65+	43
Alter unbekannt	1

Häufigste Unfallursachen	Anzahl
Geschwindigkeit	24
Missachtung der Vorfahrt	13
Andere Fehler beim Fahrzeugführer (Auffang-Urs.)	9

Charakteristik der Unfallstelle	Anzahl Unfälle
Kreuzung	9
Einmündung/Anschluss	14
Grundstücksein-/ausfahrt	1
Steigung	2
Gefälle	13
Kurve	6
Kreisverkehr	3

Besonderheit der Unfallstelle	Anzahl Unfälle
Unübersichtliche Unfallstelle	2
Schienengleicher Bahnübergang	0
Fußgängerüberweg	0
Fußgängerfurt	1
Haltestelle	0
Arbeitsstelle	1
Verkehrsberuhigter Bereich	1
Radverkehrsanlage auf Fahrbahn	2
Baulich getrennte Radverkehrsanlage	6
Radverkehrsanlage Benutzungspflicht	2

VU unter Beteiligung Pedelec im Landkreis Berchtesgadener Land

Bei 101 der 137 Verkehrsunfälle im Zeitraum 2015 bis 2019 waren Pedelec-Fahrer die Hauptverursacher des Unfalls (73,7 Prozent).

Pedelec-Fahrer nach Altersgruppe	Anzahl Beteiligte
0 – 24	6
25 – 44	19
45 – 64	53
65+	68
Alter unbekannt	2

Häufigste Unfallursachen	Anzahl
Andere Fehler beim Fahrzeugführer (Auffang-Urs.)	40
Geschwindigkeit	31
Missachtung des Vorrangs	10

Charakteristik der Unfallstelle	Anzahl Unfälle
Kreuzung	4
Einmündung/Anschluss	15
Grundstücksein-/ausfahrt	6
Steigung	7
Gefälle	39
Kurve	18
Kreisverkehr	2

Besonderheit der Unfallstelle	Anzahl Unfälle
Unübersichtliche Unfallstelle	4
Schienen gleicher Bahnübergang	0
Fußgängerüberweg	0
Fußgängerfurt	0
Haltestelle	0
Arbeitsstelle	3
Verkehrsberuhigter Bereich	0
Radverkehrsanlage auf Fahrbahn	1
Baulich getrennte Radverkehrsanlage	7
Radverkehrsanlage Benutzungspflicht	2

VU unter Beteiligung Pedelec im Landkreis Ebersberg

Bei 19 der 41 Verkehrsunfälle im Zeitraum 2015 bis 2019 waren Pedelec-Fahrer die Hauptverursacher des Unfalls (43,9 Prozent).

Pedelec-Fahrer nach Altersgruppe	Anzahl Beteiligte
0 – 24	0
25 – 44	1
45 – 64	4
65+	7
Alter unbekannt	30

Häufigste Unfallursachen	Anzahl
Missachtung der Vorfahrt	9
Falsche Straßenbenutzung	7
Missachtung des Vorrangs	6

Charakteristik der Unfallstelle	Anzahl Unfälle
Kreuzung	1
Einmündung/Anschluss	12
Grundstücksein-/ausfahrt	5
Steigung	0
Gefälle	1
Kurve	6
Kreisverkehr	0

Besonderheit der Unfallstelle	Anzahl Unfälle
Unübersichtliche Unfallstelle	2
Schienen gleicher Bahnübergang	0
Fußgängerüberweg	0
Fußgängerfurt	0
Haltestelle	0
Arbeitsstelle	0
Verkehrsberuhigter Bereich	0
Radverkehrsanlage auf Fahrbahn	3
Baulich getrennte Radverkehrsanlage	8
Radverkehrsanlage Benutzungspflicht	9

VU unter Beteiligung Pedelec im Landkreis Erding

Bei 13 der 23 Verkehrsunfälle im Zeitraum 2015 bis 2019 waren Pedelec-Fahrer die Hauptverursacher des Unfalls (56,5 Prozent).

Pedelec-Fahrer nach Altersgruppe	Anzahl Beteiligte
0 – 24	1
25 – 44	1
45 – 64	12
65+	1
Alter unbekannt	0

Häufigste Unfallursachen	Anzahl
Missachtung der Vorfahrt	5
Andere Fehler beim Fahrzeugführer (Auffang-Urs.)	4
Missachtung des Vorrangs	2

Charakteristik der Unfallstelle	Anzahl Unfälle
Kreuzung	4
Einmündung/Anschluss	2
Grundstücksein-/ausfahrt	3
Steigung	0
Gefälle	1
Kurve	1
Kreisverkehr	0

Die im **Landkreis Erding** registrierten Verkehrsunfälle mit Pedelec erfüllten keines der Kriterien für „**Besonderheit der Unfallstelle**“.

VU unter Beteiligung Pedelec im Landkreis Mühldorf

Bei 14 der 28 Verkehrsunfälle im Zeitraum 2015 bis 2019 waren Pedelec-Fahrer die Hauptverursacher des Unfalls (50 Prozent).

Pedelec-Fahrer nach Altersgruppe	Anzahl Beteiligte
0 – 24	1
25 – 44	2
45 – 64	0
65+	13
Alter unbekannt	18

Häufigste Unfallursachen	Anzahl
Missachtung der Vorfahrt	10
Andere Fehler beim Fahrzeugführer (Auffang-Urs.)	4
Geschwindigkeit	3

Charakteristik der Unfallstelle	Anzahl Unfälle
Kreuzung	5
Einmündung/Anschluss	8
Grundstücksein-/ausfahrt	0
Steigung	2
Gefälle	4
Kurve	1
Kreisverkehr	1

Besonderheit der Unfallstelle	Anzahl Unfälle
Unübersichtliche Unfallstelle	1
Schienengleicher Bahnübergang	0
Fußgängerüberweg	0
Fußgängerfurt	0
Haltestelle	0
Arbeitsstelle	1
Verkehrsberuhigter Bereich	0
Radverkehrsanlage auf Fahrbahn	0
Baulich getrennte Radverkehrsanlage	4
Radverkehrsanlage Benutzungspflicht	2

VU unter Beteiligung Pedelec im Stadtgebiet München

Bei 136 der 304 Verkehrsunfälle im Zeitraum 2015 bis 2019 waren Pedelec-Fahrer die Hauptverursacher des Unfalls (44,7 Prozent).

Pedelec-Fahrer nach Altersgruppe	Anzahl Beteiligte
0 – 24	23
25 – 44	91
45 – 64	135
65+	105
Alter unbekannt	10

Häufigste Unfallursachen	Anzahl
Andere Fehler beim Fahrzeugführer (Auffang-Urs.)	70
Fehler beim Abbiegen/Wenden	67
Missachten der Vorfahrt	31

Charakteristik der Unfallstelle	Anzahl Unfälle
Kreuzung	82
Einmündung/Anschluss	59
Grundstücksein-/ausfahrt	28
Steigung	2
Gefälle	6
Kurve	3
Kreisverkehr	1

Besonderheit der Unfallstelle	Anzahl Unfälle
Unübersichtliche Unfallstelle	2
Schienengleicher Bahnübergang	1
Fußgängerüberweg	2
Fußgängerfurt	3
Haltestelle	1
Arbeitsstelle	3
Verkehrsberuhigter Bereich	0
Radverkehrsanlage auf Fahrbahn	31
Baulich getrennte Radverkehrsanlage	57
Radverkehrsanlage Benutzungspflicht	52

VU unter Beteiligung S-Pedelec im Stadtgebiet München

Bei 7 der 23 Verkehrsunfälle im Zeitraum 2015 bis 2019 waren S-Pedelec-Fahrer die Hauptverursacher des Unfalls (30,4 Prozent).

S-Pedelec-Fahrer nach Altersgruppe	Anzahl Beteiligte
0 – 24	1
25 – 44	2
45 – 64	13
65+	4
Alter unbekannt	3

Häufigste Unfallursachen	Anzahl
Falsche Straßenbenutzung	15
Alkoholeinwirkung	4
Missachtung der Vorfahrt	2

Charakteristik der Unfallstelle	Anzahl Unfälle
Kreuzung	9
Einmündung/Anschluss	4
Grundstücksein-/ausfahrt	1
Steigung	0
Gefälle	0
Kurve	0
Kreisverkehr	0

Besonderheit der Unfallstelle	Anzahl Unfälle
Unübersichtliche Unfallstelle	2
Schienengleicher Bahnübergang	0
Fußgängerüberweg	0
Fußgängerfurt	0
Haltestelle	0
Arbeitsstelle	0
Verkehrsberuhigter Bereich	0
Radverkehrsanlage auf Fahrbahn	2
Baulich getrennte Radverkehrsanlage	2
Radverkehrsanlage Benutzungspflicht	3

VU unter Beteiligung Pedelec im Landkreis München

Bei 52 der 86 Verkehrsunfälle im Zeitraum 2015 bis 2019 waren Pedelec-Fahrer die Hauptverursacher des Unfalls (60,5 Prozent).

Pedelec-Fahrer nach Altersgruppe	Anzahl Beteiligte
0 – 24	5
25 – 44	17
45 – 64	36
65+	44
Alter unbekannt	1

Häufigste Unfallursachen	Anzahl
Andere Fehler beim Fahrzeugführer (Auffang-Urs.)	29
Missachten der Vorfahrt	17
Fehler beim Wenden/Abbiegen	9

Charakteristik der Unfallstelle	Anzahl Unfälle
Kreuzung	7
Einmündung/Anschluss	16
Grundstücksein-/ausfahrt	7
Steigung	1
Gefälle	6
Kurve	2
Kreisverkehr	4

Besonderheit der Unfallstelle	Anzahl Unfälle
Unübersichtliche Unfallstelle	3
Schienengleicher Bahnübergang	0
Fußgängerüberweg	0
Fußgängerfurt	2
Haltestelle	0
Arbeitsstelle	1
Verkehrsberuhigter Bereich	2
Radverkehrsanlage auf Fahrbahn	2
Baulich getrennte Radverkehrsanlage	12
Radverkehrsanlage Benutzungspflicht	6

VU unter Beteiligung S-Pedelec im Landkreis München

Bei 1 der 3 Verkehrsunfälle im Zeitraum 2015 bis 2019 waren S-Pedelec-Fahrer die Hauptverursacher des Unfalls (33,3 Prozent).

S-Pedelec-Fahrer nach Altersgruppe	Anzahl Beteiligte
0 – 24	0
25 – 44	0
45 – 64	3
65+	0
Alter unbekannt	0

Häufigste Unfallursachen	Anzahl
Geschwindigkeit	1
Missachtung der Vorfahrt	1
Sonstige Ursachen	1

Charakteristik der Unfallstelle	Anzahl Unfälle
Kreuzung	1
Einmündung/Anschluss	0
Grundstücksein-/ausfahrt	0
Steigung	0
Gefälle	0
Kurve	0
Kreisverkehr	0

Die im **Landkreis München** registrierten Verkehrsunfälle mit S-Pedelec erfüllten keines der Kriterien für „**Besonderheit der Unfallstelle**“.

VU unter Beteiligung Pedelec im Stadtgebiet Rosenheim

Bei 10 der 22 Verkehrsunfälle im Zeitraum 2015 bis 2019 waren Pedelec-Fahrer die Hauptverursacher des Unfalls (45,5 Prozent).

Pedelec-Fahrer nach Altersgruppe	Anzahl Beteiligte
0 – 24	4
25 – 44	6
45 – 64	6
65+	9
Alter unbekannt	0

Häufigste Unfallursachen	Anzahl
Andere Fehler beim Fahrzeugführer (Auffang-Urs.)	8
Missachtung der Vorfahrt	4
Fehler beim Abbiegen/Wenden	3

Charakteristik der Unfallstelle	Anzahl Unfälle
Kreuzung	4
Einmündung/Anschluss	3
Grundstücksein-/ausfahrt	2
Steigung	0
Gefälle	0
Kurve	0
Kreisverkehr	0

Besonderheit der Unfallstelle	Anzahl Unfälle
Unübersichtliche Unfallstelle	2
Schienengleicher Bahnübergang	0
Fußgängerüberweg	0
Fußgängerfurt	0
Haltestelle	0
Arbeitsstelle	0
Verkehrsberuhigter Bereich	0
Radverkehrsanlage auf Fahrbahn	1
Baulich getrennte Radverkehrsanlage	1
Radverkehrsanlage Benutzungspflicht	0

VU unter Beteiligung S-Pedelec im Stadtgebiet Rosenheim

Bei 2 der 2 Verkehrsunfälle im Zeitraum 2015 bis 2019 waren S-Pedelec-Fahrer die Hauptverursacher des Unfalls (100 Prozent).

S-Pedelec-Fahrer nach Altersgruppe	Anzahl Beteiligte
0 – 24	0
25 – 44	0
45 – 64	1
65+	1
Alter unbekannt	0

Häufigste Unfallursachen	Anzahl
Geschwindigkeit	1
Falsche Straßenbenutzung	1

Charakteristik der Unfallstelle	Anzahl Unfälle
Kreuzung	0
Einmündung/Anschluss	0
Grundstücksein-/ausfahrt	0
Steigung	0
Gefälle	1
Kurve	0
Kreisverkehr	0

Die im **Stadtgebiet Rosenheim** registrierten Verkehrsunfälle mit Pedelec erfüllten keines der Kriterien für „**Besonderheit der Unfallstelle**“.

VU unter Beteiligung Pedelec im Landkreis Rosenheim

Bei 127 der 171 Verkehrsunfälle im Zeitraum 2015 bis 2019 waren Pedelec-Fahrer die Hauptverursacher des Unfalls (74,3 Prozent).

Pedelec-Fahrer nach Altersgruppe	Anzahl Beteiligte
0 – 24	10
25 – 44	15
45 – 64	77
65+	92
Alter unbekannt	1

Häufigste Unfallursachen	Anzahl
Andere Fehler beim Fahrzeugführer (Auffang-Urs.)	82
Geschwindigkeit	18
Falsche Straßenbenutzung	15

Charakteristik der Unfallstelle	Anzahl Unfälle
Kreuzung	12
Einmündung/Anschluss	20
Grundstücksein-/ausfahrt	6
Steigung	6
Gefälle	34
Kurve	16
Kreisverkehr	2

Besonderheit der Unfallstelle	Anzahl Unfälle
Unübersichtliche Unfallstelle	7
Schienengleicher Bahnübergang	2
Fußgängerüberweg	1
Fußgängerfurt	1
Haltestelle	0
Arbeitsstelle	2
Verkehrsberuhigter Bereich	0
Radverkehrsanlage auf Fahrbahn	1
Baulich getrennte Radverkehrsanlage	15
Radverkehrsanlage Benutzungspflicht	5

3. Weitere Fortbewegungsarten

3.1 Wie lauten die in den Fragen 1.1 bis 2.3 abgefragten Zahlen für E-Scooter?

Die Staatsregierung führt keine Statistik über die Anzahl der in Bayern verkauften Elektrokleinstfahrzeuge, wozu auch E-Scooter bzw. Elektro-Tretroller zählen. Solche Zulassungszahlen liegen nicht vor, weil für Elektrokleinstfahrzeuge zwar eine Genehmigung (Allgemeine Betriebserlaubnis oder Einzelbetriebserlaubnis) erforderlich ist, die Fahrzeuge aber, anders als z. B. Pkws, nicht dem Zulassungsverfahren unterliegen und dementsprechend auch nicht von den Zulassungsbehörden erfasst werden.

E-Scooter-Unfälle in Bayern

Bayern	15.06.2019 – 31.12.2019
VU mit E-Scooter	175
– dabei getötete E-Scooter-Fahrer	0
– dabei verletzte E-Scooter-Fahrer	121

weitere Unfallbeteiligte nach Beteiligungsart	Anzahl
Alleinunfälle	68
Lkw	3
Pkw	77
motorisiertes Zweirad	1
Fahrräder	10
Sonstige	5

E-Scooter-Unfälle nach Monaten	Anzahl Unfälle
Juni	6
Juli	26
August	25
September	31
Oktober	43
November	24
Dezember	22

E-Scooter-Unfälle nach Wochentagen	Anzahl Unfälle
Montag	18
Dienstag	23
Mittwoch	18
Donnerstag	22
Freitag	34
Samstag	36
Sonntag	24

Tagesstunden	Anzahl Unfälle
00:00 – 00:59 Uhr	12
01:00 – 01:59 Uhr	6
02:00 – 02:59 Uhr	6
03:00 – 03:59 Uhr	5
04:00 – 04:59 Uhr	3
05:00 – 05:59 Uhr	5
06:00 – 06:59 Uhr	2
07:00 – 07:59 Uhr	3
08:00 – 08:59 Uhr	8
09:00 – 09:59 Uhr	7
10:00 – 10:59 Uhr	8
11:00 – 11:59 Uhr	12
12:00 – 12:59 Uhr	7
13:00 – 13:59 Uhr	5
14:00 – 14:59 Uhr	8
15:00 – 15:59 Uhr	11
16:00 – 16:59 Uhr	9
17:00 – 17:59 Uhr	9
18:00 – 18:59 Uhr	11
19:00 – 19:59 Uhr	9
20:00 – 20:59 Uhr	4
21:00 – 21:59 Uhr	9
22:00 – 22:59 Uhr	8
23:00 – 23:59 Uhr	8

E-Scooter-Fahrer nach Altersgruppe	Anzahl Beteiligte
0 – 24	40
25 – 44	79
45 – 64	20
65+	11
Alter unbekannt	30

Häufigste Unfallursachen	Anzahl
Andere Fehler beim Fahrzeugführer (Auffang-Urs.)	59
Alkoholeinwirkung	36
Missachtung der Vorfahrt	14

Bei 138 der 175 Verkehrsunfälle im Zeitraum vom 15.06.2019 bis 31.12.2019 waren E-Scooter-Fahrer die Hauptverursacher des Unfalls (78,8 Prozent).

Charakteristik der Unfallstelle	Anzahl Unfälle
Kreuzung	27
Einmündung/Anschluss	20
Grundstücksein-/ausfahrt	3
Steigung	3
Gefälle	1
Kurve	2
Kreisverkehr	1

Besonderheit der Unfallstelle	Anzahl Unfälle
Unübersichtliche Unfallstelle	3
Schienen gleicher Bahnübergang	1
Fußgängerüberweg	0
Fußgängerfurt	5
Haltestelle	1
Arbeitsstelle	1
Verkehrsberuhigter Bereich	1
Radverkehrsanlage auf Fahrbahn	8
Baulich getrennte Radverkehrsanlage	14
Radverkehrsanlage Benutzungspflicht	16

E-Scooter-Unfälle in Oberbayern

Oberbayern	15.06.2019 – 31.12.2019
VU mit E-Scooter	120
– dabei getötete E-Scooter-Fahrer	0
– dabei verletzte E-Scooter-Fahrer	77

weitere Unfallbeteiligte nach Beteiligungsart	Anzahl
Alleinunfälle	46
Lkw	0
Pkw	57
motorisiertes Zweirad	2
Fahrräder	6
Sonstige	4

E-Scooter-Unfälle nach Monaten	Anzahl Unfälle
Juni	3
Juli	18
August	23
September	22
Oktober	28
November	15
Dezember	11

E-Scooter-Unfälle nach Wochentagen	Anzahl Unfälle
Montag	10
Dienstag	16
Mittwoch	12
Donnerstag	15
Freitag	27
Samstag	25
Sonntag	15

Tagesstunden	Anzahl Unfälle
00:00 – 00:59 Uhr	7
01:00 – 01:59 Uhr	4
02:00 – 02:59 Uhr	5
03:00 – 03:59 Uhr	5
04:00 – 04:59 Uhr	3
05:00 – 05:59 Uhr	5
06:00 – 06:59 Uhr	2
07:00 – 07:59 Uhr	2
08:00 – 08:59 Uhr	4
09:00 – 09:59 Uhr	5
10:00 – 10:59 Uhr	5
11:00 – 11:59 Uhr	5
12:00 – 12:59 Uhr	6
13:00 – 13:59 Uhr	3
14:00 – 14:59 Uhr	5
15:00 – 15:59 Uhr	8
16:00 – 16:59 Uhr	4
17:00 – 17:59 Uhr	6
18:00 – 18:59 Uhr	8
19:00 – 19:59 Uhr	8
20:00 – 20:59 Uhr	3
21:00 – 21:59 Uhr	7
22:00 – 22:59 Uhr	5
23:00 – 23:59 Uhr	5

E-Scooter-Fahrer nach Altersgruppe	Anzahl Beteiligte
0 – 24	24
25 – 44	61
45 – 64	11
65+	2
Alter unbekannt	25

Häufigste Unfallursachen	Anzahl
Andere Fehler beim Fahrzeugführer (Auffang-Urs.)	49
Alkoholeinwirkung	27
Falsche Straßenbenutzung	6

Bei 99 der 120 Verkehrsunfälle im Zeitraum vom 15.06.2019 bis 31.12.2019 waren E-Scooter-Fahrer die Hauptverursacher des Unfalls (82,5 Prozent).

Charakteristik der Unfallstelle	Anzahl Unfälle
Kreuzung	19
Einmündung/Anschluss	11
Grundstücksein-/ausfahrt	1
Steigung	2
Gefälle	0
Kurve	0
Kreisverkehr	1

Besonderheit der Unfallstelle	Anzahl Unfälle
Unübersichtliche Unfallstelle	2
Schienengleicher Bahnübergang	1
Fußgängerüberweg	0
Fußgängerfurt	3
Haltestelle	1
Arbeitsstelle	1
Verkehrsberuhigter Bereich	1
Radverkehrsanlage auf Fahrbahn	5
Baulich getrennte Radverkehrsanlage	10
Radverkehrsanlage Benutzungspflicht	12

E-Scooter-Unfälle im Stadtgebiet München

Stadtgebiet München	15.06.2019 – 31.12.2019
VU mit E-Scooter	108
– dabei getötete E-Scooter-Fahrer	0
– dabei verletzte E-Scooter-Fahrer	89

weitere Unfallbeteiligte nach Beteiligungsart	Anzahl
Alleinunfälle	41
Lkw	0
Pkw	52
motorisiertes Zweirad	7
Fahrräder	6
Sonstige	4

E-Scooter-Unfälle nach Monaten	Anzahl Unfälle
Juni	3
Juli	18
August	22
September	20
Oktober	22
November	13
Dezember	10

E-Scooter-Unfälle nach Wochentagen	Anzahl Unfälle
Montag	9
Dienstag	14
Mittwoch	9
Donnerstag	15
Freitag	25
Samstag	24
Sonntag	12

Tagesstunden	Anzahl Unfälle
00:00 – 00:59 Uhr	7
01:00 – 01:59 Uhr	4
02:00 – 02:59 Uhr	4
03:00 – 03:59 Uhr	5
04:00 – 04:59 Uhr	3
05:00 – 05:59 Uhr	3
06:00 – 06:59 Uhr	2
07:00 – 07:59 Uhr	2
08:00 – 08:59 Uhr	4
09:00 – 09:59 Uhr	5
10:00 – 10:59 Uhr	4
11:00 – 11:59 Uhr	5
12:00 – 12:59 Uhr	4
13:00 – 13:59 Uhr	2
14:00 – 14:59 Uhr	4
15:00 – 15:59 Uhr	6
16:00 – 16:59 Uhr	4
17:00 – 17:59 Uhr	6
18:00 – 18:59 Uhr	8
19:00 – 19:59 Uhr	8
20:00 – 20:59 Uhr	3
21:00 – 21:59 Uhr	6
22:00 – 22:59 Uhr	5
23:00 – 23:59 Uhr	4

E-Scooter-Fahrer nach Altersgruppe	Anzahl Beteiligte
0 – 24	21
25 – 44	56
45 – 64	10
65+	2
Alter unbekannt	23

Häufigste Unfallursachen	Anzahl
Andere Fehler beim Fahrzeugführer (Auffang-Urs.)	45
Alkoholeinwirkung	24
Falsche Straßenbenutzung	5

Bei 89 der 108 Verkehrsunfälle im Zeitraum vom 15.06.2019 bis 31.12.2019 waren E-Scooter-Fahrer die Hauptverursacher des Unfalls (82,5 Prozent).

Charakteristik der Unfallstelle	Anzahl Unfälle
Kreuzung	16
Einmündung/Anschluss	9
Grundstücksein-/ausfahrt	1
Steigung	2
Gefälle	0
Kurve	0
Kreisverkehr	1

Besonderheit der Unfallstelle	Anzahl Unfälle
Unübersichtliche Unfallstelle	2
Schienen gleicher Bahnübergang	1
Fußgängerüberweg	0
Fußgängerfurt	3
Haltestelle	1
Arbeitsstelle	1
Verkehrsberuhigter Bereich	1
Radverkehrsanlage auf Fahrbahn	4
Baulich getrennte Radverkehrsanlage	9
Radverkehrsanlage Benutzungspflicht	11

E-Scooter-Unfälle im Landkreis München

Im Landkreis München ereignete sich an einem Sonntag im August zwischen 12:00 und 12:59 Uhr ein Verkehrsunfall mit Sachschaden unter Beteiligung eines E-Scooters, bei dem der E-Scooter-Fahrer die Hauptursache trug. Sein Alter ist unbekannt. Die Kriterien für „Charakteristik und Besonderheit der Unfallstelle“ wurden nicht erfüllt. Weitere Fahrzeuge waren nicht beteiligt.

E-Scooter-Unfälle im Stadtgebiet Rosenheim

Im Stadtgebiet Rosenheim ereignete sich an einem Sonntag im September, zwischen 05:00 und 05:59 Uhr ein Verkehrsunfall als Alleinunfall eines E-Scooters, der sich hierbei verletzte. Er gehört der Altersgruppe 25 – 44 an. Die Unfallursache war Alkoholeinfluss. Ein Kriterium „Charakteristik der Unfallstelle“ wurde nicht erfüllt. Bezüglich der „Besonderheit der Unfallstelle“ wurde das Kriterium „Radverkehrsanlage auf Fahrbahn“ erfüllt.

In den Landkreisen Altötting, Berchtesgadener Land, Ebersberg, Erding, Mühldorf und Rosenheim wurden keine Verkehrsunfälle unter Beteiligung von E-Scootern polizeilich aufgenommen.

3.2 Wie lauten die in den Fragen 1.1 bis 2.3 abgefragten Zahlen für E-Skater?

Da es sich hierbei um Kraftfahrzeuge handelt, dürften E-Skater grundsätzlich nur auf öffentlichen Straßen geführt werden, nachdem eine Genehmigung (Allgemeine Betriebserlaubnis oder Einzelbetriebserlaubnis) erteilt, eine Haftpflichtversicherung abgeschlossen und ein amtliches Kennzeichen zugeteilt worden wäre. Bereits die Erteilung einer Genehmigung für solche Kleinstkraftfahrzeuge erscheint praktisch ausgeschlossen, weil es höchst unwahrscheinlich erscheint, dass sie die baulichen Mindestanforderungen, die sich aus der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung ergeben, erfüllen. Beispielfhaft werden die Verzögerungseinrichtungen („Bremsen“), die lichttechnischen Einrichtungen („Scheinwerfer/Leuchten“) und die Schallzeichen („Hupe“) aufgeführt, die gar nicht oder nicht in ausreichendem Umfang vorhanden sind. Darüber hinaus erscheint es auch technisch ausgeschlossen, an solchen Kleinstkraftfahrzeugen amtliche Kennzeichen anzubringen. Dementsprechend ist der Staatsregierung kein Fall bekannt, in dem ein E-Skater in Bayern die für Kraftfahrzeuge bekannten Genehmigungs- und Zulassungsverfahren erfolgreich durchlaufen hätte.

E-Skater waren im belastbar auswertbaren Zeitraum nicht an Verkehrsunfällen beteiligt.

4. Getunte E-Scooter, Pedelecs, E-Skater

4.1 In welchem Umfang bietet die Polizei im Rahmen der internen Fortbildung der Beamten Kurse an, getunte E-Scooter, Pedelecs, E-Skater zu identifizieren?

Das Fortbildungsinstitut der Bayerischen Polizei bietet im Rahmen der zentralen Fortbildung für die gefragte Thematik folgende Seminare an:

- Technische Veränderungen an Kraftfahrzeugen – V70360,
- Verkehrsbasis-Seminar – V70050,
- Fahrerlaubnisrecht – Spezialwissen – V70060,
- Sb-/Ma-Verkehr N/F – V70200,
- Sb-/Ma-Verkehr F – V70210.

4.2 Von welcher Form, Art, welchem Umfang, Inhalt sind die in Frage 4.1 abgefragten Kurse?

Beim Seminar „Technische Veränderungen an Kraftfahrzeugen – V70360“ handelt es sich um ein Wochenseminar im Präsenzunterricht für Beamte im Streifendienst, die getunte und manipulierte Kraftfahrzeuge kontrollieren. In diesem Seminar wird die Thematik seit ca. 2017 behandelt, ein Schwerpunkt wurde und wird darauf aber nicht gelegt. Im Rahmen des Seminars werden praktische Verkehrskontrollen durchgeführt. Der Umfang dieses Themenbereichs liegt bei ca. ein bis zwei Unterrichtseinheiten.

Bei den Seminaren

- Verkehrsbasis-Seminar – V70050,
- Fahrerlaubnisrecht – Spezialwissen – V70060,
- Sb-/Ma-Verkehr N/F – V70200,
- Sb-/Ma-Verkehr F – V70210

handelt es sich um Präsenzseminare mit anderen Schwerpunkten. In diesen Seminaren wird die Thematik seit 2019 ebenfalls angesprochen. Der Umfang dieses Themenbereichs liegt bei einer Unterrichtseinheit.

4.3 Wie viele Beamte haben diese Kurse seit inkl. 2015 bereits besucht (bitte auch die Zahlen für Oberbayern angeben und für die Polizeidienststellen, die in den Städten Rosenheim und München und in den Landkreisen AÖ; BGL; EBE; ED; MÜ; RO-Land; M-Land, Rosenheim und München zuständig sind)?

Die Seminare finden zentral am Fortbildungsinstitut der Bayerischen Polizei in Ainring statt. In der anliegenden Tabelle findet sich die Anzahl der Seminarteilnehmer aufgegliedert nach deren Dienststellen in den jeweiligen Landkreisen bzw. kreisfreien Städten. Für das Seminar „Technische Veränderungen an Kraftfahrzeugen – V70360“ wurden die Zahlen ab 2017 erhoben, für die übrigen Seminare ab 2019, weil die Thematik erst ab diesem Zeitpunkt Unterrichtsbestandteil war.

Insgesamt fanden durch die vorgenannten Seminare bayernweit 659 Beschulungen statt, im Bereich Oberbayern waren es 244 Seminarteilnehmer.

Seminarteilnehmer nach Städten und Landkreisen									
Städte/Landkreise	AÖ	BGL	EBE	ED	MÜ	M	M-L	RO	RO-L
Teilnehmer	6	1	3	11	9	103	14	7	4

Durch im Rahmen von Seminaren qualifizierte Multiplikatoren finden darüber hinaus Beschulungen von Beamtinnen und Beamten bei verschiedenen Dienststellen statt.

Insgesamt sind derzeit mehrere hundert Beamtinnen und Beamte durch die o. a. Aus- und Fortbildungsmaßnahmen beschult. Ein dezidiertes Ausweisen nach einzelnen Inspektionen ist nicht möglich, ebenso die Angabe einer exakten Gesamtanzahl.

5. Kontrollschwerpunkt E-Scooter, Pedelecs, E-Skater

5.1 Wie viele Kontrollen mit dem Schwerpunkt ausschließlich auf E-Scooter, Pedelecs, E-Skater fanden seit inkl. 2015 im Zuständigkeitsbereich der Bayerischen Polizei statt (bitte auch die Zahlen für Oberbayern und innerhalb Oberbayerns die Zahlen der Städte Rosenheim und München und die der Landkreise AÖ; BGL; EBE; ED; MÜ; RO-Land; M-Land angeben)?

5.2 Wie viele Kontrollen mit dem Schwerpunkt Tuning von E-Scootern, Pedelecs, E-Skatern fanden seit inkl. 2015 im Zuständigkeitsbereich der Bayerischen Polizei statt (bitte auch die Zahlen für Oberbayern und innerhalb Oberbayerns die Zahlen für die Städte Rosenheim und München und für die Landkreise AÖ; BGL; EBE; ED; MÜ; RO-Land; M-Land angeben)?

Kontrollen von Fahrrädern und motorisierten Zweirädern, also auch der o. a. E-Fahrzeuge werden grundsätzlich im Rahmen allgemeiner Verkehrskontrollen durchgeführt. Eine Statistik zur Anzahl durchgeführter allgemeiner Verkehrskontrollen wird bei der Bayerischen Polizei nicht geführt.

In diesem Zusammenhang darf auch auf die diesbezüglichen Antworten der Staatsregierung zu den beiden Schriftlichen Anfragen zum Thema Fahrrad vom 19.08.2020 und 08.10.2020 hingewiesen werden.

5.3 Aus welchen Gründen erfolgt angesichts eines im Vergleich zu normalen Fahrrädern überproportionalen Anstiegs der Zahlen von Unfällen mit E-Scootern, Pedelecs, E-Skatern nicht auch ein überproportionaler Anstieg der Spezialisierung auf diesen neuen Phänomenbereich?

Ein überproportionaler Anstieg von Verkehrsunfällen mit den angefragten Fahrzeugarten ist bislang nicht festzustellen. Auch ist bei den Unfallzahlen die Relation zur Anzahl der verwendeten Verkehrsmittel zu sehen. So finden z. B. Pedelecs immer mehr Akzeptanz. Aber auch das normale Fahrrad ist weiterhin sehr beliebt.

E-Scooter sind dagegen vor allem in der Landeshauptstadt München beliebt und spielen außerhalb der Ballungsräume nur eine untergeordnete Rolle.

Weiter ist anzuführen, dass die überwiegende Zahl an Verkehrsunfällen unter Beteiligung der angefragten Fahrzeugarten nicht durch Manipulation an selbigen verursacht wurde, sondern im Regelfall durch Verhaltensverstöße (siehe „Häufigste Unfallursachen“), die durch jeden Polizeibeamten ohne Spezialkenntnisse bezüglich dieser Fahrzeugarten verfolgt und geahndet werden können.

Unabhängig hiervon finden bei der Bayerischen Polizei fortlaufend entsprechende Anpassungen bei der Aus- und Fortbildung für die Beamten und Beamtinnen statt, um auf neue Herausforderungen, wie z. B. neue Fortbewegungsmittel, reagieren zu können. Auch sind entsprechende Schwerpunkte geplant, in deren Rahmen insbesondere die Thematik Pedelecs und E-Scooter Berücksichtigung finden.

6. Kontrolldichte

- 6.1 Welche Handlungen hat die Bayerische Polizei seit inkl. 2015 bereits eingeleitet oder wird sie noch einleiten, um mehr geschulte Beamte zum Thema des Erkennens von getunten E-Scootern, Pedelecs, E-Skatern aufbringen zu können?**
- 6.2 Welche Handlungen hat die Bayerische Polizei seit inkl. 2015 bereits eingeleitet oder wird sie noch einleiten, um die Anzahl der Kontrollen von E-Scootern, Pedelecs, E-Skatern mit Schwerpunkt Tuning zu erhöhen?**
- 6.3 Wann wird in jeder Polizeiinspektion ein Beamter zur Verfügung stehen, der, wie in der Frage 6.1 bzw. 6.2 abgefragt, ausgebildet ist und die notwendigen Spezialkenntnisse besitzt, Tuning zu identifizieren?**

In Erweiterung der bestehenden Aus- und Fortbildungsmaßnahmen (siehe Antwort zu Frage 4) wurde im Interesse eines einheitlichen Wissenstandes entschieden, für alle bayerischen Polizeiverbände Fortbildungsveranstaltungen zur Erkennung von Manipulationen an Pedelecs und E-Bikes durchzuführen. Zu diesen im Frühjahr und Sommer 2019 durchgeführten Schulungen wurden pro Verband bis zu zehn Teilnehmer entsandt, welche seither als sog. Multiplikatoren innerhalb der Polizeipräsidien verwendet werden.

Die Quantität des tatsächlichen Schulungs- bzw. Fortbildungsbedarfs wird in Abhängigkeit von der Verkehrslageentwicklung von den Polizeipräsidien festgelegt. Die o. a. Multiplikatoren geben ihr Wissen im Rahmen von Dienstunterrichten oder praktischen Unterweisungen an Beamte der örtlichen Polizeidienststellen weiter. So sind im Rahmen des erläuterten Multiplikatorenprinzips allein im Ballungsraum München, welcher aufgrund seiner Infrastruktur sowie der Bevölkerungsdichte stark von Anbietern von Elektrokleinstfahrzeugen genutzt wird, zum Zeitpunkt der Anfrage mehr als 850 Beamte entsprechend geschult.

Ziel ist es, die im Streifendienst eingesetzten Beamtinnen und Beamten der Bayerischen Polizei in die Lage zu versetzen, bei Verkehrskontrollen gewonnene Verdachtsmomente richtig einzuschätzen, um ggf. weiterführende Maßnahmen einzuleiten.

Weitere bislang für 2020 geplante Schulungen ebenso wie größere Verkehrskontrollaktionen konnten aufgrund der vorherrschenden Corona-Pandemie nicht durchgeführt werden.

Grundsätzlich werden die in der Fragestellung erwähnten Sachverhalte im Rahmen allgemeiner Verkehrskontrollen überprüft.

Zur Vervollständigung der Beantwortung der Frage darf weiter auf die Antwort zu den Fragen 5.1 und 5.3 verwiesen werden.

7. Auswertemöglichkeiten

- 7.1 Wie entwickelt sich die Anzahl der Verfahren wegen § 6 Gesetz über die Pflichtversicherung für Kraftfahrzeughalter seit inkl. 2015 in Bayern, Oberbayern und in den Städten Rosenheim und München und in den Landkreisen AÖ; BGL; EBE; ED; MÜ; RO-Land; M-Land?**

Zur Beantwortung der Frage wurde eine Auswertung mit dem Vorgangsbearbeitungssystem der Bayerischen Polizei (IGVP-FE) erstellt. Hierbei ist zu beachten, dass es sich bei IGVP-FE um eine dynamische Datenbank handelt. Diesbezügliche Auswertungen und Analysen geben stets nur den aktuellen Erfassungsstand zum Zeitpunkt der Abfrage wieder, welcher sich durch laufende Ermittlungen und Qualitätssicherungsmaßnahmen kontinuierlich ändern kann. Deshalb sind die Zahlen vom Vorjahr aufgrund von Nacherfassungen meist höher und somit nur bedingt vergleichbar.

Fallzahlen, Stand 31.10.2020

Bayern						
Jahr	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Anzahl Vorgänge	19.746	20.704	21.793	21.768	22.689	20.248

Oberbayern						
Jahr	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Anzahl Vorgänge	9.733	9.872	10.362	10.526	11.349	9.296

Landkreis Altötting						
Jahr	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Anzahl Vorgänge	456	424	403	436	441	374

Landkreis Berchtesgadener Land						
Jahr	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Anzahl Vorgänge	365	461	508	517	481	392

Landkreis Ebersberg						
Jahr	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Anzahl Vorgänge	410	418	451	390	426	294

Landkreis Erding						
Jahr	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Anzahl Vorgänge	407	494	541	495	568	516

Landkreis Mühldorf						
Jahr	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Anzahl Vorgänge	386	369	364	416	472	398

Stadtgebiet München						
Jahr	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Anzahl Vorgänge	2.175	2.211	2.249	2.202	2.492	2.150

Landkreis München						
Jahr	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Anzahl Vorgänge	294	369	382	413	432	346

Stadtgebiet Rosenheim						
Jahr	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Anzahl Vorgänge	72	57	78	251	260	260

Landkreis Rosenheim						
Jahr	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Anzahl Vorgänge	443	520	569	746	996	509

7.2 Welche Möglichkeiten stehen der Staatsregierung zur Verfügung, um innerhalb der zugreifbaren Daten herauszufinden, wie sich die Zahl der Übertretungen von Rechtsnormen mithilfe von E-Scootern, Pedelecs, E-Skatern entwickelt?

Die Bayerische Polizei kann Übertretungen von Rechtsnormen unter Verwendung von E-Scootern, Pedelecs und E-Skatern in IGVP-FE recherchieren. Dabei können die erfassten Vorgänge, wie beispielsweise Verkehrsunfälle, Straftaten und Ordnungswidrigkeiten, bei welchen oben genannte Fahrzeuge beteiligt waren, festgestellt werden. Auf diese Weise lassen sich unter Berücksichtigung der in der Antwort zu Frage 7.1 dargestellten Unschärfen Entwicklungen aufzeigen.

Im Bereich der Bayerischen Polizei besteht weiter mit dem EDV-Programm zur Bearbeitung von Verkehrsordnungswidrigkeiten in Bayern (ProVi) grundsätzlich die Möglichkeit der Auswertung der dort mit der Kennung für Elektrokleinstfahrzeuge (eKfz) erfassten Ordnungswidrigkeiten.

Eine Aussage zur Entwicklung der diesbezüglichen Übertretungszahlen kann über entsprechende Auswertungen von Vergleichszeiträumen erfolgen. Wobei jedoch darauf hinzuweisen ist, dass die Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung erst zum 15.07.2019 in Kraft getreten ist.

Die Begriffe Pedelec, Elektrofahrräder, E-Scooter oder E-Skater sind in ProVi nicht als eigene Auswahlmöglichkeiten hinterlegt. Eine diesbezügliche differenzierte Recherchemöglichkeit ist insoweit in ProVi nicht gegeben.

8. Spezialisten

8.1 Wie viele Beamte/Teams hat die Bayerische Polizei, die auf das Identifizieren von Umbauten bei elektrisch betriebenen Zweirädern spezialisiert sind (bitte begründen)?

Zur Beantwortung dieser Frage darf auf die Antwort zum Fragekomplex 6 verwiesen werden.

Spezielle Teams im Sinne der Fragestellung bestehen bei der Bayerischen Polizei nicht.

8.2 Wie oft kamen die in Frage 8.1 abgefragten Teams im Jahr 2019 und im Jahr 2020 bisher zum Einsatz (bitte Einsatz dieser Teams chronologisch aufschlüsseln)?

Wie zu Fragenkomplex 6 bereits angeführt, werden allgemeine Verkehrskontrollen im Rahmen des täglichen Streifendienstes durchgeführt. Eine Statistik zur Anzahl durchgeführter allgemeiner Verkehrskontrollen wird bei der Bayerischen Polizei nicht geführt.

8.3 Welche Initiativen hat die Staatsregierung derzeit am Laufen oder wird die Staatsregierung starten, um speziell Unfälle mit E-Scootern, Pedelecs, E-Skatern zu reduzieren?

Bezüglich der Beantwortung dieser Frage darf insbesondere auf das Verkehrssicherheitsprogramm 2030 verwiesen werden, welches 2021 durch den Staatsminister des Innern, für Sport und Integration Joachim Herrmann und die Staatsministerin für Wohnen, Bau und Verkehr Kerstin Schreyer vorgestellt werden wird. Hier wird der angefragten Thematik u. a insbesondere über das Themenfeld Radverkehr als auch über die Komponente „neue Mobilitätsformen/E-Mobilität“ Rechnung getragen.

Zu den weiteren Maßnahmen wird ergänzend auf die aktuell durchgeführten bzw. geplanten Maßnahmen der bayerischen Polizeipräsidien und deren nachgeordneten Dienststellen in den Antworten zu den Fragekomplexen der vorangegangenen Nummern hingewiesen.