



Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Rene Dierkes AfD**
vom 03.05.2025

Radfahrer im Verkehrsgeschehen

Radfahrer nehmen im Straßenverkehr eine zunehmende Rolle ein – sowohl als potenzielle Opfer als auch als Verursacher von Verkehrsverstößen und Verkehrsstraftaten. Trotz des Ausbaus von Fahrradwegen und zahlreicher öffentlich geförderter Programme zur Förderung des Radverkehrs bleibt die Frage nach der Sicherheit und dem regelkonformen Verhalten dieser Verkehrsteilnehmer weitgehend unterbelichtet. Gleichzeitig ist eine politische Tendenz zu beobachten, Verkehrssünder unter Radfahrern zu verharmlosen oder gar zu ignorieren. Vor diesem Hintergrund stellen sich Fragen nach dem tatsächlichen Ausmaß von durch Radfahrer begangenen oder verursachten Verkehrsverstößen, insbesondere unter dem Gesichtspunkt der öffentlichen Sicherheit und der Gleichbehandlung aller Verkehrsteilnehmer vor dem Gesetz.

Die Staatsregierung wird gefragt:

- 1.1 Wie viele registrierte Verkehrsordnungswidrigkeiten durch Radfahrer wurden in Bayern in den Jahren 2004 bis 2024 jeweils jährlich erfasst? 4
- 1.2 Wie verteilen sich diese Ordnungswidrigkeiten auf die einzelnen Deliktsarten (z. B. Rotlichtverstoß, Fahren ohne Licht, Alkohol- oder Drogeneinfluss, Nutzung eines Mobiltelefons etc.)? 4
- 1.3 Wie verteilen sich die in Frage 1.1 genannten Ordnungswidrigkeiten auf die Regionen Bayerns (Landkreise und kreisfreie Städte) sowie auf Alter und Geschlecht der betroffenen Radfahrer? 4
- 2.1 Wie viele Verkehrsstraftaten durch Radfahrer wurden in Bayern von 2004 bis 2024 jeweils jährlich registriert? 5
- 2.2 Um welche Deliktsarten handelte es sich hierbei jeweils (z. B. Gefährdung des Straßenverkehrs, fahrlässige Körperverletzung, Nötigung, Unfallflucht etc.)? 5
- 2.3 In wie vielen Fällen führten die in Frage 2.1 genannten Taten zu einem Strafverfahren, einer Anklageerhebung und einer rechtskräftigen Verurteilung? 5
- 3.1 Wie viele Verkehrsunfälle mit Personenschaden unter Beteiligung von Radfahrern wurden im Zeitraum 2004 bis 2024 jährlich in Bayern registriert? 6

3.2	In wie vielen dieser Fälle war der Radfahrer Hauptverursacher des Unfalls?	6
3.3	Wie viele Todesopfer sind in diesem Zeitraum infolge solcher Unfälle zu beklagen (bitte in diesem Zusammenhang auch Anzahl der Fälle angeben, in denen der Radfahrer der Hauptverursacher der Unfälle war)?	6
4.1	Wie viele Verkehrsunfälle mit ausschließlich Sachschaden unter Beteiligung von Radfahrern wurden im genannten Zeitraum jeweils jährlich registriert?	7
4.2	In wie vielen dieser Fälle begingen Radfahrer Fahrerflucht?	7
4.3	Wie hoch war der jeweils jährlich geschätzte Sachschaden insgesamt (bitte in diesem Zusammenhang auch Anzahl der Fälle angeben, bei denen der verursachende Radfahrer ermittelt und sanktioniert wurde)?	7
5.1	Welche gezielten Kontrollmaßnahmen zur Überwachung von Verkehrsverstößen durch Radfahrer wurden seitens der Polizei seit 2004 durchgeführt (bitte mit Anzahl und regionaler Verteilung)?	7
5.2	Mit welchem personellen Aufwand und welchen Ergebnissen waren diese Maßnahmen verbunden?	7
5.3	Wie bewertet die Staatsregierung die Wirksamkeit dieser Maßnahmen und sieht sie gegebenenfalls Bedarf für verstärkte Kontrollen?	8
6.1	In welchem Umfang wurden im genannten Zeitraum Bußgelder oder andere Sanktionen gegen Radfahrer verhängt?	8
6.2	Wie verteilen sich diese Sanktionen auf die jeweilige Art des Verstoßes sowie auf die Art der Sanktion (z. B. Bußgeld, Verwarnung, Fahrverbot, Punkte im Fahreignungsregister etc.)?	9
6.3	Wie hoch war das jährliche Gesamtaufkommen an verhängten Bußgeldern gegen Radfahrer?	9
7.1	Wie viele Radfahrer wurden im Zeitraum 2004 bis 2024 wegen Fahrens unter Alkohol- oder Drogeneinfluss polizeilich erfasst?	9
7.2	In wie vielen dieser Fälle wurde eine medizinisch-psychologische Untersuchung (MPU) angeordnet (bitte auch Anzahl der Fälle angeben, aufgrund derer die Fahrerlaubnis entzogen wurde)?	9
7.3	Wie viele der in Frage 7.1 erfassten Personen wurden nach der Ersttat erneut mit demselben Delikt auffällig?	9
8.1	Welche Erkenntnisse hat die Staatsregierung zur Entwicklung des Unfall- und Fehlverhaltens von Nutzern von E-Bikes und Pedelecs im Vergleich zu herkömmlichen Radfahrern?	10
8.2	Ist ein überproportionaler Anstieg tödlicher Unfälle unter Verursachung durch Radfahrer im Verhältnis zur gestiegenen Fahrradnutzung festzustellen?	10

8.3	Gibt es aktuell Überlegungen innerhalb der Staatsregierung zur Einführung einer Kennzeichen-, Haftpflichtversicherungs- oder Registrierungspflicht für Fahrräder bzw. E-Bikes, insbesondere zur besseren Verfolgung von Fahrerflucht und Ordnungswidrigkeiten?	10
	Hinweise des Landtagsamts	12

Antwort

des Staatsministeriums des Innern, für Sport und Integration im Einvernehmen mit dem Staatsministerium der Justiz

vom 16.06.2025

1.1 Wie viele registrierte Verkehrsordnungswidrigkeiten durch Radfahrer wurden in Bayern in den Jahren 2004 bis 2024 jeweils jährlich erfasst?

Eine Auswertung im Sinne der Fragestellung ist erst ab dem Jahr 2012 möglich, da das hierfür erforderliche Vorgangsbearbeitungssystem „ProVi“ erst 2012 eingeführt wurde. Dementsprechend kann die Frage für die Jahre 2004 bis 2011 nicht beantwortet werden.

Die folgende Tabelle zeigt die Anzahl der erfassten durch Radfahrer begangenen Verkehrsordnungswidrigkeiten für die Jahre 2012 bis 2024.

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Gesamt erfasste Verkehrsordnungswidrigkeiten begangen durch Radfahrer	33 663	30 377	25 149	20 042	17 315	17 096	20 018
	2019	2020	2021	2022	2023	2024	
	21 283	21 037	15 553	11 907	10 401	10 031	

1.2 Wie verteilen sich diese Ordnungswidrigkeiten auf die einzelnen Deliktsarten (z. B. Rotlichtverstoß, Fahren ohne Licht, Alkohol- oder Drogeneinfluss, Nutzung eines Mobiltelefons etc.)?

Zur Beantwortung der Frage wird auf Anlage 1 verwiesen.¹ In dieser Tabelle werden die zwölf am häufigsten von der Polizei festgestellten Verkehrsordnungswidrigkeiten von Radfahrern mit Tatbestandsnummern und Klartext nach dem bundeseinheitlichen Tatbestandskatalog in deren Häufigkeit angegeben. Dabei ist anzumerken, dass es sich hierbei nicht um die Gesamtzahl der Verstöße im Sinne von Frage 1.1 handelt. Der Grund dafür ist, dass bei einer verfolgten Verkehrsordnungswidrigkeit gegen mehrere Tatbestände verstoßen werden kann, was jedoch statistisch als ein Verstoß erfasst wird.

1.3 Wie verteilen sich die in Frage 1.1 genannten Ordnungswidrigkeiten auf die Regionen Bayerns (Landkreise und kreisfreie Städte) sowie auf Alter und Geschlecht der betroffenen Radfahrer?

Eine Aufteilung nach Regionen (Landkreise und kreisfreie Städte) liegt nicht vor. Für eine Beantwortung müsste insofern eine umfangreiche manuelle (Einzel-)Auswertung von Akten und Datenbeständen beim Bayerischen Polizeiverwaltungsamt erfolgen. Dies würde zu einem erheblichen zeitlichen und personellen Aufwand führen. Auch unter Berücksichtigung der Bedeutung des sich aus Art. 13 Abs. 2, 16a Abs. 1 und 2 Satz 1 Bayerische Verfassung (BV) ergebenden parlamentarischen Fragerechts der Abgeordneten des Landtags kann daher eine Auswertung von Einzelakten u. Ä. nicht erfolgen.

In der folgenden Tabelle ist die Verteilung der von Radfahrern begangenen Verkehrsordnungswidrigkeiten für die Jahre 2012 bis 2024 auf die bayerischen Polizeipräsidien dargestellt. Eine Auswertung nach Alter und Geschlecht ist nicht möglich, da diese

¹ Von einem Abdruck wurde abgesehen. Die Anlage ist als pdf-Dokument [hier](#) einsehbar.

Angaben keine Erfassungskriterien für das Verkehrsordnungswidrigkeitenverfahren darstellen.

Hinsichtlich der Zahlen „Bereitschaftspolizei“ ist zu berücksichtigen, dass die Bereitschaftspolizei bayernweit eingesetzt wird. Eine Zuordnung dieser Zahlen zu einer bestimmten Region ist daher nicht möglich.

Verteilung der Verkehrsordnungswidrigkeiten nach Polizeipräsidien	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Oberbayern Nord	810	1 006	1 088	994	1 223	995	1 117
Oberbayern Süd	254	299	234	211	224	239	359
München	26 724	22 021	17 236	14 516	11 044	11 003	11 506
Niederbayern	310	268	265	195	216	357	417
Oberpfalz	539	497	625	720	930	877	1 161
Oberfranken	279	387	381	330	382	429	781
Mittelfranken	1 330	1 823	1 681	1 542	1 176	1 359	2 042
Unterfranken	399	450	405	281	344	378	542
Schwaben Nord	858	831	688	480	600	805	1 095
Schwaben Süd/West	613	828	782	626	575	592	713
Bereitschaftspolizei	1 547	1 967	1 764	147	601	162	285

Verteilung der Verkehrsordnungswidrigkeiten nach Polizeipräsidien	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Oberbayern Nord	1 113	931	1 093	883	850	724
Oberbayern Süd	336	465	355	318	330	317
München	12 911	12 764	7 515	5 437	4 444	3 913
Niederbayern	302	380	468	363	481	685
Oberpfalz	1 273	1 317	1 187	953	555	556
Oberfranken	1 064	808	924	570	505	725
Mittelfranken	1 725	1 339	1 554	1 241	1 331	1 564
Unterfranken	804	749	871	721	557	481
Schwaben Nord	800	818	586	542	379	413
Schwaben Süd/West	687	642	524	589	631	497
Bereitschaftspolizei	268	824	476	290	338	156

- 2.1 Wie viele Verkehrsstraftaten durch Radfahrer wurden in Bayern von 2004 bis 2024 jeweils jährlich registriert?
- 2.2 Um welche Deliktsarten handelte es sich hierbei jeweils (z. B. Gefährdung des Straßenverkehrs, fahrlässige Körperverletzung, Nötigung, Unfallflucht etc.)?
- 2.3 In wie vielen Fällen führten die in Frage 2.1 genannten Taten zu einem Strafverfahren, einer Anklageerhebung und einer rechtskräftigen Verurteilung?

Die Fragen 2.1 bis 2.3 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Mangels einer validen Recherchemöglichkeit, die eine automatisierte Auswertung im Sinne der Fragestellungen zulassen würde, können die angefragten Daten nicht erhoben werden. Weder die nach bundeseinheitlichen Kriterien geführten Geschäftsstatistiken der Staatsanwaltschaften und der Strafgerichte noch die ebenfalls nach bundeseinheitlichen Kriterien geführte bayerische Strafverfolgungsstatistik treffen Aussagen zu den Hintergründen von Tat, Tätern oder Tatopfern bzw. zu den Modalitäten der Tat. Es wird daher keine Aussage darüber getroffen, ob ein Beschuldigter bzw. Verurteilter Radfahrer war. Für eine Beantwortung müsste insofern eine umfangreiche manuelle (Einzel-)Auswertung von Akten und Datenbeständen erfolgen. Dies würde ganz erhebliche Arbeitskraft binden und eine – verfassungsrechtlich gebotene – effektive Strafverfolgung durch die Staatsanwaltschaft gefährden. Auch unter Berücksichtigung der Bedeutung des sich aus Art. 13 Abs. 2, 16a Abs. 1 und 2 Satz 1 BV ergebenden parlamentarischen Fragerechts der Abgeordneten des Landtags kann daher eine Auswertung von Einzelakten u. Ä. nicht erfolgen.

- 3.1 Wie viele Verkehrsunfälle mit Personenschaden unter Beteiligung von Radfahrern wurden im Zeitraum 2004 bis 2024 jährlich in Bayern registriert?**
- 3.2 In wie vielen dieser Fälle war der Radfahrer Hauptverursacher des Unfalls?**
- 3.3 Wie viele Todesopfer sind in diesem Zeitraum infolge solcher Unfälle zu beklagen (bitte in diesem Zusammenhang auch Anzahl der Fälle angeben, in denen der Radfahrer der Hauptverursacher der Unfälle war)?**

Die Fragen 3.1 bis 3.3 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die polizeiliche Verkehrsunfallstatistik weist im VU-Verfahren Bayern aus Gründen des Datenschutzes nur die Verkehrsunfalldatensätze der letzten zehn Jahre aus.

In den nachfolgenden Tabellen sind die registrierten Verkehrsunfälle mit Personenschaden unter Beteiligung von Radfahrern, davon die Fälle mit Radfahrern als Hauptverursacher des Unfalls, die Todesopfer in diesem Zusammenhang sowie die Anzahl der Fälle, bei denen der Radfahrer der Hauptverursacher der tödlichen Unfälle war, für die Jahre 2015 bis 2024 dargestellt.

Verkehrsunfälle mit Personenschaden und Radfahrer als Hauptverursacher	2015	2016	2017	2018	2019
Verkehrsunfälle mit Personenschaden	14 031	14 580	14 670	16 132	16 051
Radfahrer als Hauptverursacher	7 561	8 200	8 244	9 333	9 443
getötete Personen	83	72	71	81	82
dabei Radfahrer Hauptverursacher	58	46	49	59	63

Verkehrsunfälle mit Personenschaden und Radfahrer als Hauptverursacher	2020	2021	2022	2023	2024
Verkehrsunfälle mit Personenschaden	17 719	15 859	18 107	17 949	17 695
Radfahrer als Hauptverursacher	11 237	9 997	11 379	11 146	11 180
getötete Personen	70	70	85	86	97
dabei Radfahrer Hauptverursacher	49	51	65	64	77

- 4.1 Wie viele Verkehrsunfälle mit ausschließlich Sachschaden unter Beteiligung von Radfahrern wurden im genannten Zeitraum jeweils jährlich registriert?**
- 4.2 In wie vielen dieser Fälle begingen Radfahrer Fahrerflucht?**
- 4.3 Wie hoch war der jeweils jährlich geschätzte Sachschaden insgesamt (bitte in diesem Zusammenhang auch Anzahl der Fälle angeben, bei denen der verursachende Radfahrer ermittelt und sanktioniert wurde)?**

Die Fragen 4.1 bis 4.3 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die polizeiliche Verkehrsunfallstatistik weist im VU-Verfahren Bayern aus Gründen des Datenschutzes nur die Verkehrsunfalldatensätze der letzten zehn Jahre aus.

In den nachfolgenden Tabellen sind die registrierten Verkehrsunfälle mit Sachschaden unter Beteiligung von Radfahrern, die Fälle bei denen ein Radfahrer vom Unfallort geflüchtet ist, die Zahl der geklärten Unfallfluchten in diesem Zusammenhang sowie der dabei entstandene polizeilich geschätzte Sachschaden für die Jahre 2015 bis 2024 dargestellt. Es ist anzumerken, dass der hier angegebene, am Unfallort von den aufnehmenden Polizeibeamten geschätzte Sachschaden nicht der tatsächlichen Schadenshöhe entspricht. Der Wert des bei den angeführten Verkehrsunfällen tatsächlich entstandenen Sachschadens liegt der Staatsregierung nicht vor.

Verkehrsunfälle mit Sachschaden und Unfallfluchten	2015	2016	2017	2018	2019
Verkehrsunfälle mit Sachschaden	1 374	1 477	1 379	1 617	1 475
dabei Unfallflucht durch Radfahrer	629	670	637	690	616
Radfahrer ermittelt und sanktioniert	124	159	135	169	154
Geschätzter Sachschaden (in Tsd. Euro)	676	815	844	863	843

Verkehrsunfälle mit Sachschaden und Unfallfluchten	2020	2021	2022	2023	2024
Verkehrsunfälle mit Sachschaden	1 493	1 346	1 539	1 506	1 569
dabei Unfallflucht durch Radfahrer	629	581	623	608	672
Radfahrer ermittelt und sanktioniert	134	129	163	151	146
Geschätzter Sachschaden (in Tsd. Euro)	930	812	970	1 096	1 199

- 5.1 Welche gezielten Kontrollmaßnahmen zur Überwachung von Verkehrsverstößen durch Radfahrer wurden seitens der Polizei seit 2004 durchgeführt (bitte mit Anzahl und regionaler Verteilung)?**
- 5.2 Mit welchem personellen Aufwand und welchen Ergebnissen waren diese Maßnahmen verbunden?**

5.3 Wie bewertet die Staatsregierung die Wirksamkeit dieser Maßnahmen und sieht sie gegebenenfalls Bedarf für verstärkte Kontrollen?

Die Fragen 5.1 bis 5.3 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Eine automatisierte statistische Erfassung von Maßnahmen im genannten Sinne findet nicht statt. Für eine Beantwortung müsste insofern eine umfangreiche manuelle (Einzel-)Auswertung von Akten und Datenbeständen bei den Präsidien der Bayerischen Landespolizei und dem Landeskriminalamt erfolgen. Dies würde zu einem erheblichen zeitlichen und personellen Aufwand führen. Auch unter Berücksichtigung der Bedeutung des sich aus Art. 13 Abs. 2, 16a Abs. 1 und 2 Satz 1 BV ergebenden parlamentarischen Fragerechts der Abgeordneten des Landtags kann daher eine Auswertung von Einzelakten u. Ä. nicht erfolgen.

Im Sachzusammenhang darf jedoch mitgeteilt werden, dass die Bayerische Polizei dem Radverkehr im Rahmen der übergreifenden verkehrspolizeilichen Strategien große Aufmerksamkeit widmet. Unter anderem fanden im Monat Mai des laufenden Jahres die Schwerpunktwochen „Radverkehrssicherheit“ statt, in deren Rahmen unter Einbeziehung motorisierter wie auch nichtmotorisierter Verkehrsarten die Sicherheit von Radfahrenden im Straßenverkehr gefördert wurde. Die Ergebnisse dieser Verkehrssicherheitsaktion wurden nach Abschluss der Maßnahme im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit kommuniziert.

Neben den Kräften des sich motorisiert fortbewegenden polizeilichen Einzeldienstes, welche radverkehrsbezogene Kontrollen durchführen können, werden bei der Bayerischen Polizei sowohl nebenamtliche Fahrradstreifen als auch hauptamtliche Fahrradstaffeln eingesetzt. Die Maßnahmen folgen dabei stets einem gesamtheitlichen Ansatz, der alle Verkehrsteilnehmer einbezieht. Die Staatsregierung beobachtet fortlaufend die Entwicklungen im gegenständlichen Bereich und wird das Maßnahmenportfolio lageangepasst fortführen bzw. weiterentwickeln.

6.1 In welchem Umfang wurden im genannten Zeitraum Bußgelder oder andere Sanktionen gegen Radfahrer verhängt?

Die folgende Tabelle zeigt eine Auswertung nach den erfassten Regelgeldbußen bzw. Nebenfolgen. Die tatsächlich verhängen Geldbußen können abweichen. Es erfolgt beispielsweise keine Erfassung der bei der Einlegung eines Rechtsmittels getroffenen Entscheidung durch die Justiz.

Regelgeldbußen und Nebenfolgen	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Bußgelder in Euro	991 725	988 889	884 633	702 434	622 300	628 802	876 094
Anzahl der Verwarnungen	30 541	27 490	19 477	14 578	12 568	12 514	15 293
Anzahl der VOWI mit Punkten im Fahreignungsregister	10 327	10 065	7 765	5 566	4 805	4 588	4 556
Anzahl der VOWI mit Fahrverbot	14	15	8	11	13	17	23

Regelgeldbußen und Nebenfolgen	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Bußgelder in Euro	929 442	1 000 120	738 112	622 472	536 372	505 577
Anzahl der Verwarnungen	16 248	15 850	11 451	8 054	7 048	6 780
Anzahl der VOWI mit Punkten im Fahreignungsregister	4 857	5 018	3 976	3 604	3 030	2 892
Anzahl der VOWI mit Fahrverbot	11	26	17	50	65	37

6.2 Wie verteilen sich diese Sanktionen auf die jeweilige Art des Verstoßes sowie auf die Art der Sanktion (z. B. Bußgeld, Verwarnung, Fahrverbot, Punkte im Fahreignungsregister etc.)?

Zur Beantwortung wird auf Anlage 2² verwiesen. Unter Bezug auf Frage 1.2 erfolgt in der Tabelle eine Angabe der unter Frage 1.2 dargestellten Tatbestände und deren Regelgeldbuße sowie Nebenfolgen zur Aufteilung der jeweiligen Sanktionen. Da Tatbestände und Sanktionen über den angefragten Zeitraum verändert bzw. angepasst wurden, enthält die Tabelle Angaben zu den jeweiligen Gültigkeitsständen.

6.3 Wie hoch war das jährliche Gesamtaufkommen an verhängten Bußgeldern gegen Radfahrer?

Siehe Frage 6.1.

7.1 Wie viele Radfahrer wurden im Zeitraum 2004 bis 2024 wegen Fahrens unter Alkohol- oder Drogeneinfluss polizeilich erfasst?

7.2 In wie vielen dieser Fälle wurde eine medizinisch-psychologische Untersuchung (MPU) angeordnet (bitte auch Anzahl der Fälle angeben, aufgrund derer die Fahrerlaubnis entzogen wurde)?

7.3 Wie viele der in Frage 7.1 erfassten Personen wurden nach der Erstatte erneut mit demselben Delikt auffällig?

Die Fragen 7.1 bis 7.3 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Eine automatisierte statistische Erfassung von Maßnahmen im genannten Sinne findet nicht statt. Für eine Beantwortung müsste insofern eine umfangreiche manuelle (Einzel-)Auswertung von Akten und Datenbeständen bei den Präsidien der Bayerischen Landespolizei, dem Landeskriminalamt und den Fahrerlaubnisbehörden erfolgen. Dies würde zu einem erheblichen zeitlichen und personellen Aufwand führen. Auch unter Berücksichtigung der Bedeutung des sich aus Art. 13 Abs. 2, 16a Abs. 1 und 2 Satz 1 BV ergebenden parlamentarischen Fragerechts der Abgeordneten des Landtags kann daher eine Auswertung von Einzelakten u. Ä. nicht erfolgen.

2 Von einem Abdruck wurde abgesehen. Die Anlage ist als pdf-Dokument [hier](#) einsehbar.

Wird für die genannte Personengruppe von der zuständigen Fahrerlaubnisbehörde eine medizinisch-psychologische Untersuchung (MPU) angeordnet, so kann die davon betroffene Person unter allen (anerkannten) Trägern von Begutachtungsstellen bundesweit frei auswählen und sich bundesweit für eine Begutachtungsstelle für Fahreignung des von der Person favorisierten Trägers entscheiden. Seitens der Fahrerlaubnisbehörden besteht keine Verpflichtung, eine Statistik über die Anzahl der MPU-Anordnungen zu führen.

8.1 Welche Erkenntnisse hat die Staatsregierung zur Entwicklung des Unfall- und Fehlverhaltens von Nutzern von E-Bikes und Pedelecs im Vergleich zu herkömmlichen Radfahrern?

Zur Entwicklung des Unfallverhaltens von E-Bike- und Pedelec-Nutzern im Vergleich zu herkömmlichen Radfahrern ist Folgendes anzuführen.

Grundsätzlich stellen die Nutzer herkömmlicher Fahrräder nach wie vor den Hauptanteil der verunfallten Radfahrer dar. Die Anzahl der an einem Verkehrsunfall beteiligten E-Bike- und Pedelec-Fahrer hat in den vergangenen Jahren jedoch, analog der steigenden Nutzungszahlen, stetig zugenommen. Es konnte festgestellt werden, dass bei Unfällen unter Beteiligung von E-Bike- und Pedelec-Fahrern, neben den gängigen Unfallursachen wie Vorfahrtsmissachtungen oder falscher Einschätzung der Strecke, häufig auch Fehler im Handling des Fahrzeugs oder das falsche Einschätzen der gefahrenen Geschwindigkeit sowie des Bremsverhaltens unfallursächlich waren. Probleme im Umgang mit dem Fahrzeug sind dagegen bei herkömmlichen Fahrradfahrern seltener festzustellen.

Zur Frage des Fehlverhaltens von E-Bike- oder Pedelec-Nutzern im Vergleich zu herkömmlichen Radfahrern ist keine Aussage möglich, da E-Bikes oder Pedelecs im Hinblick auf die Verfolgung von Verkehrsordnungswidrigkeiten grundsätzlich herkömmlichen Fahrrädern gleichgestellt sind.

8.2 Ist ein überproportionaler Anstieg tödlicher Unfälle unter Verursachung durch Radfahrer im Verhältnis zur gestiegenen Fahrradnutzung festzustellen?

Da keine validen Zahlen zur gestiegenen Fahrradnutzung vorliegen, kann hierzu keine Aussage getroffen werden.

8.3 Gibt es aktuell Überlegungen innerhalb der Staatsregierung zur Einführung einer Kennzeichen-, Haftpflichtversicherungs- oder Registrierungspflicht für Fahrräder bzw. E-Bikes, insbesondere zur besseren Verfolgung von Fahrerflucht und Ordnungswidrigkeiten?

Die Einführung einer Kennzeichen-, Haftpflichtversicherungs- oder Registrierungspflicht wurde in der Vergangenheit bereits geprüft. Diese wäre mit einem erheblichen Verwaltungsaufwand verbunden. Für die Ersterfassung von Gebrauchtfahrzeugen müssten Fahrzeugpapiere erstellt werden, bei neuen Fahrrädern müsste dies verpflichtend durch die Hersteller/Importeure erfolgen. Da in Deutschland keine Versicherungspflicht für Fahrräder besteht (die Schäden werden im Rahmen der Privathaftpflicht abgedeckt), könnte auch keine Lösung über die Versicherungswirtschaft, wie dies z. B. derzeit bei den E-Rollern erfolgt, erwartet werden. Vielmehr wurde im Jahre 2011 in der Schweiz die seit Jahrzehnten bestehende Kennzeichenpflicht für Fahrräder abgeschafft, weil

der Aufwand den Nutzen deutlich überstieg. Ferner wäre zu bedenken, dass bei der Größe des Kennzeichens erhebliche Grenzen gesetzt sind und dieses im fließenden Verkehr nicht immer ohne Weiteres zu erkennen wäre. Auch wäre die Ahndung der Verstöße nicht beim Halter möglich, es müsste erst der tatsächliche Fahrer ermittelt werden. Im Ergebnis wurde festgestellt, dass der mit einer Einführung des Fahrradkennzeichens verbundene Verwaltungs- und Kostenaufwand in keiner Relation zu dem zu erwartenden Nutzen stünde. Weitere Überlegungen innerhalb der Staatsregierung gibt es dazu derzeit nicht.

Hinweise des Landtagsamts

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

Zur Vereinfachung der Lesbarkeit können Internetadressen verkürzt dargestellt sein. Die vollständige Internetadresse ist als Hyperlink hinterlegt und in der digitalen Version des Dokuments direkt aufrufbar. Zusätzlich ist diese als Fußnote vollständig dargestellt.

Drucksachen, Plenarprotokolle sowie die Tagesordnungen der Vollversammlung und der Ausschüsse sind im Internet unter www.bayern.landtag.de/parlament/dokumente abrufbar.

Die aktuelle Sitzungsübersicht steht unter www.bayern.landtag.de/aktuelles/sitzungen zur Verfügung.