

Wiesbaden, 12. Juli 2018

Pressekonferenz „Unfallentwicklung auf deutschen Straßen 2017“

am 12. Juli 2018 in Berlin

Statement

– Es gilt das gesprochene Wort –

Kein Grund zur Entwarnung trotz weniger Verkehrstoten (Dr. Georg Thiel)

Im Jahr 2017 kamen 3 180 Menschen auf deutschen Straßen ums Leben. Das ist der niedrigste Stand seit mehr als 60 Jahren. Dennoch gibt es keinen Grund zur Entwarnung – bei täglich etwa 7 200 polizeilich erfassten Verkehrsunfällen, knapp 1 100 Verletzten und fast 9 Todesopfern im Straßenverkehr. Die Bundesregierung hat sich in ihrem Verkehrssicherheitsprogramm vorgenommen, die Zahl der Verkehrstoten im Zeitraum von 2011 bis 2020 um 40 % zu senken. Bisher liegt der Rückgang bei 20,7 %. Angesichts eines erhöhten Kraftfahrzeugbestandes ist Deutschland damit auf einem guten Weg. Um das selbst gesteckte Ziel zu erfüllen, müssen die verkehrspolitischen Anstrengungen allerdings noch deutlich erhöht werden, damit die Zahl der Verkehrstoten bis zum Jahr 2020 auf 2 405 sinkt.

In dieser Pressekonferenz präsentieren wir die Ergebnisse der Straßenverkehrsunfallstatistik des Jahres 2017 und wichtige Veränderungen im Zeitverlauf. Unser besonderes Augenmerk liegt diesmal auf der Verkehrssicherheit von Fahrradfahrerinnen und -fahrern. Darunter fallen auch Personen, die mit Pedelecs unterwegs sind. Das sind Fahrräder mit einem elektrischen Hilfsantrieb, der die Fahrerin oder den Fahrer beim Treten bis zu einer Geschwindigkeit von 25 Kilometer pro Stunde unterstützt. Bernhard Veldhues wird nun zunächst Zahlen zum allgemeinen Unfallgeschehen auf deutschen Straßen vorstellen.

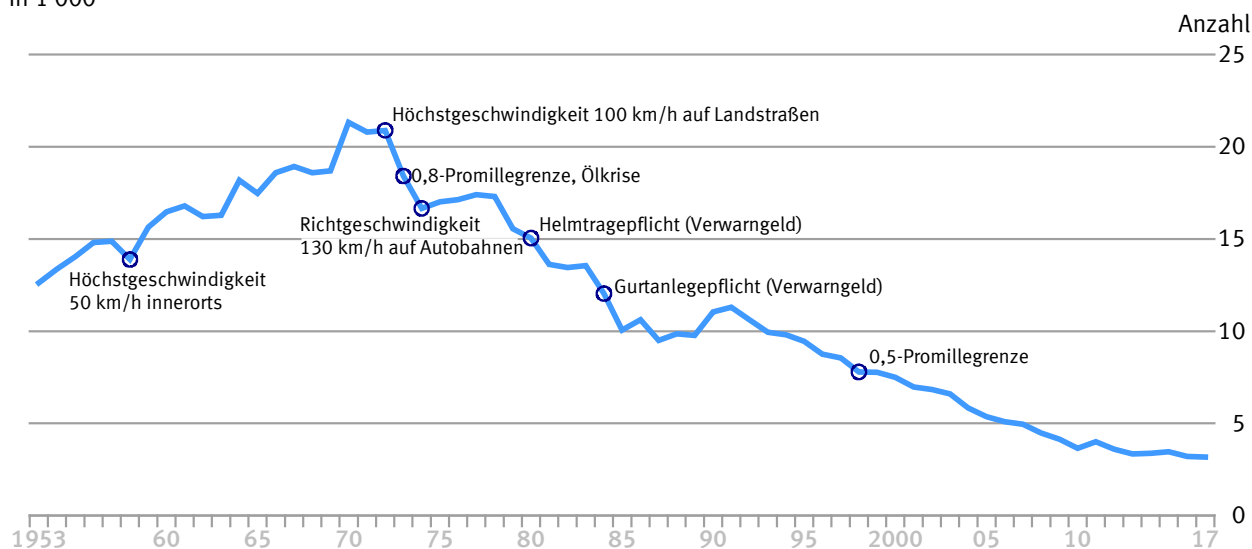
Statement Seite - 2 -

Zahl der Verkehrstoten lag auf dem niedrigsten Stand seit mehr als 60 Jahren, aber jedes Todesopfer im Straßenverkehr ist eines zu viel (Bernhard Veldhues)

Im Jahr 2017 erreichte die Gesamtzahl der Verkehrsunfälle in Deutschland einen neuen Höchststand: Die Polizei nahm rund 2,6 Millionen Unfälle auf, das waren 2,2 % mehr als im Jahr zuvor. Bei knapp 90 % der Unfälle blieb es bei Sachschaden. Die Zahl der Sachschadensunfälle stieg gegenüber 2016 um 2,8 % auf 2,3 Millionen. Bei rund 11 % der Unfälle gab es Getötete oder Verletzte. Die Zahl der Unfälle, bei denen Personen zu Schaden kamen, sank gegenüber dem Vorjahr um 1,8 % auf rund 303 000.

3 180 Menschen starben 2017 bei Verkehrsunfällen. Im Vorjahresvergleich kamen 26 Menschen weniger (- 0,8 %) ums Leben. Die Zahl der Verkehrstoten sank damit auf den niedrigsten Stand seit mehr als 60 Jahren. Auch die Zahl der Verletzten ging gegenüber 2016 zurück. 390 312 Menschen wurden 2017 auf Deutschlands Straßen verletzt, 1,6 % weniger als im Jahr 2016.

Schaubild 1
Verkehrstote
in 1 000



© Statistisches Bundesamt (Destatis), 2018

Im Jahr 1953 war erstmals die Zahl der Verkehrstoten nach dem heutigen Gebietsstand ermittelt worden. Damals hatte es 12 631 Verkehrstote gegeben. In den Folgejahren war die Zahl der Getöteten immer weiter gestiegen. Der traurige Rekord war 1970 erreicht worden: 21 332 Menschen hatten ihr Leben bei Verkehrsunfällen verloren – in der Größenordnung zu vergleichen mit einer mittleren Kleinstadt. Seitdem ist die Zahl der Getöteten im Straßenverkehr fast kontinuierlich gesunken. Einige Ausnahmen gab es beispielsweise nach der deutschen Vereinigung sowie in den Jahren 2014 und 2015.

Die erzielten Fortschritte in der Verkehrssicherheit sind immens. Die Entwicklung ist umso bemerkenswerter, da gleichzeitig der Kraftfahrzeugbestand stark gestiegen ist: Nach Aussage des

Statement Seite - 3 -

Kraftfahrt-Bundesamtes hatte es 1953 in Deutschland 4,8 Millionen zugelassene Kraftfahrzeuge gegeben. 2017 waren es 57,6 Millionen, also 12 Mal so viele. Die Zahl der Getöteten ging bundesweit seit 1970 um 85 % zurück. Die Zahl der Verletzten sank um ein Drittel (– 32,5 %). Die Gründe für diese Entwicklung sind vielfältig. Dazu beigetragen haben sicherlich auch verkehrsrechtliche Regelungen wie die Einführung der Helm-, Gurt- und Kindersitzpflicht, niedrigere Höchstgrenzen für den Blutalkoholkonzentrationswert oder Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Landstraßen. Darüber hinaus hat sich natürlich auch die Fahrzeugtechnik verbessert, es sind straßenbauliche Maßnahmen umgesetzt worden, und das Rettungswesen hat sich weiterentwickelt.

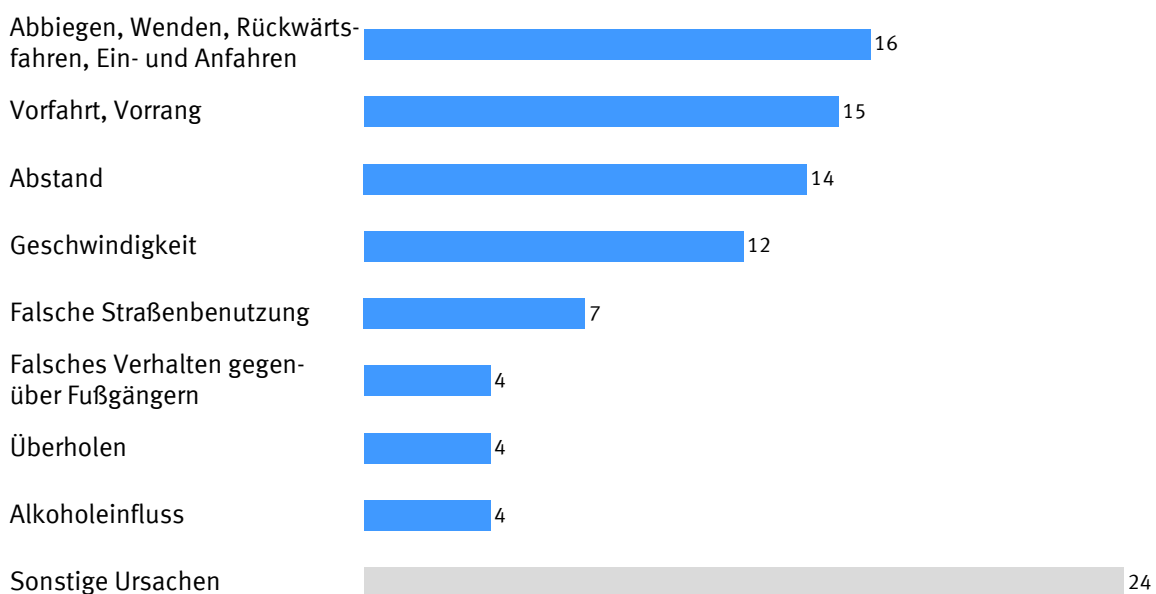
Vielfältig sind auch die Ursachen für Verkehrsunfälle.

Über 60 000 Menschen wurden bei Unfällen durch zu schnelles Fahren verletzt

Die meisten Verkehrsunfälle mit Personenschaden sind auf menschliches Versagen zurückzuführen. 91 % aller erfassten Unfallursachen beruhen auf Fehlern der Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer. Die häufigste Ursache bei Fahrzeugführerinnen und -führern waren Fehler beim Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren sowie beim Ein- und Anfahren (16 %). Am zweithäufigsten wurde die Vorfahrt beziehungsweise der Vorrang anderer Verkehrsteilnehmer missachtet (15 %). Oft wurde auch der Abstand nicht eingehalten (14 %) beziehungsweise die Geschwindigkeit nicht angepasst (12 %).

Schaubild 2

Fehlverhalten der Fahrzeugführerinnen und -führer bei Unfällen mit Personenschaden 2017
in %



Statement Seite - 4 -

Unfälle durch zu schnelles Fahren haben nach wie vor die schlimmsten Folgen: Im Jahr 2017 kamen 1 077 Menschen bei Geschwindigkeitsunfällen ums Leben, 60 079 wurden verletzt. Damit starb mehr als jede/-r Dritte (34 %) aller im Straßenverkehr Getöteten bei Unfällen aufgrund nicht angepasster Geschwindigkeit.

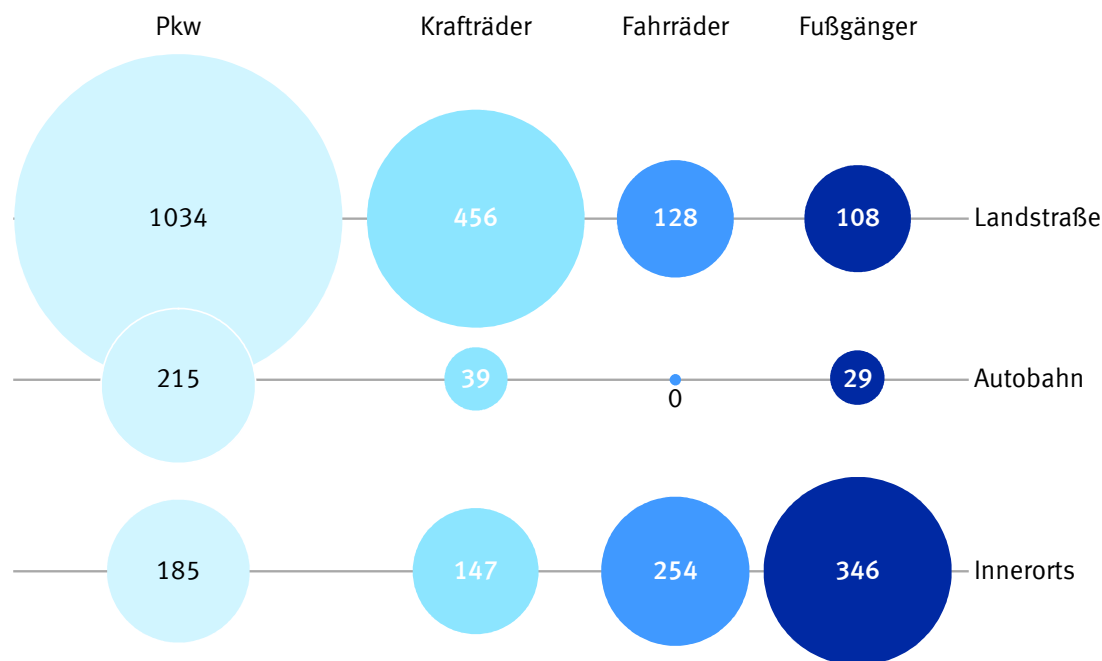
56 % aller Verkehrstoten kamen bei Unfällen auf Landstraßen ums Leben

Wie in den Vorjahren ereigneten sich auch 2017 die meisten Unfälle mit Personenschaden innerorts: Dies trifft auf mehr als zwei Drittel (68,6 %) aller Unfälle mit Personenschaden zu. Innerorts gibt es auch die meisten Verletzten.

Besonders viele Unfälle, bei denen innerhalb von Ortschaften Menschen getötet oder verletzt wurden, ereigneten sich an einer Kreuzung (22,7 %), an einer Einmündung (22,2 %) oder an markierten Fußgängerüberwegen (5,0 %).

Schaubild 3

Verkehrstote nach ausgewählten Verkehrsbeteiligungsarten und Ortslage 2017



Statement Seite - 5 -

Bei Unfällen auf Landstraßen kamen 1 795 Personen oder 56,4 % aller Verkehrstoten ums Leben. Die meisten von ihnen waren Pkw-Insassen (1 034 Getötete), gefolgt von Kraftradnutzerinnen und -nutzern (456 Getötete). Die häufigste Ursache für tödliche Unfälle auf Landstraßen war zu schnelles Fahren: 2017 kamen dadurch 675 Menschen ums Leben. Das waren 37,6 % aller Verkehrstoten auf Landstraßen. Fast jede/-r dritte Schwerverletzte (7 861 Menschen oder 30,7 %) ging ebenfalls auf zu hohes Tempo zurück.

Jeder vierte Unfall mit Personenschaden (24,6 %) auf Landstraßen ereignete sich in einer Kurve. Diese Unfälle passierten in der Regel, weil der Fahrer oder die Fahrerin in der Kurve die Kontrolle über das Fahrzeug verloren hatte und von der Straße abgekommen war. Bei über der Hälfte der tödlichen Unfälle in Kurven kam es zu einem Aufprall auf ein Hindernis neben der Fahrbahn, am häufigsten auf einen Baum (33,8 %).

Bei knapp jeder zweiten Person der 3 180 im Jahr 2017 im Straßenverkehr Getöteten handelte es sich um einen Pkw-Insassen, während jede fünfte Person auf einem Kraftrad fuhr oder mitfuhr, jede siebte Person zu Fuß ging und jede achte Person auf einem Fahrrad unterwegs war. Die meisten Verkehrstoten waren auf Unfälle, die durch Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer verursacht wurden, zurückzuführen. 2017 verschuldeten Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer mehr als 206 000 Unfälle mit Personenschaden. Dabei starben 1 804 Menschen. Davon saßen 1 134 Personen im unfallverursachenden Pkw.

Nun kommen wir zum Schwerpunktthema dieser Pressekonferenz. Anfang 2017 gab es rund 69,5 Millionen Fahrräder in den Privathaushalten in Deutschland (einschließlich Elektrofahrräder). Viele Bürgerinnen und Bürger haben in den letzten Jahren das Radfahren für sich neu entdeckt. Auch Städte und Kommunen setzen verstärkt auf den Radverkehr, um die Innenstädte vom Autoverkehr und damit vom Stau sowie von Schadstoffen und Lärm zu entlasten. Es ist jedoch noch nicht gelungen, die Sicherheit für Fahrradfahrerinnen und -fahrer im gleichen Maße zu verbessern wie für andere Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer. Mirjam Bick wird Ihnen nun Zahlen zu Verkehrsunfällen mit Fahrrädern und Pedelecs präsentieren.

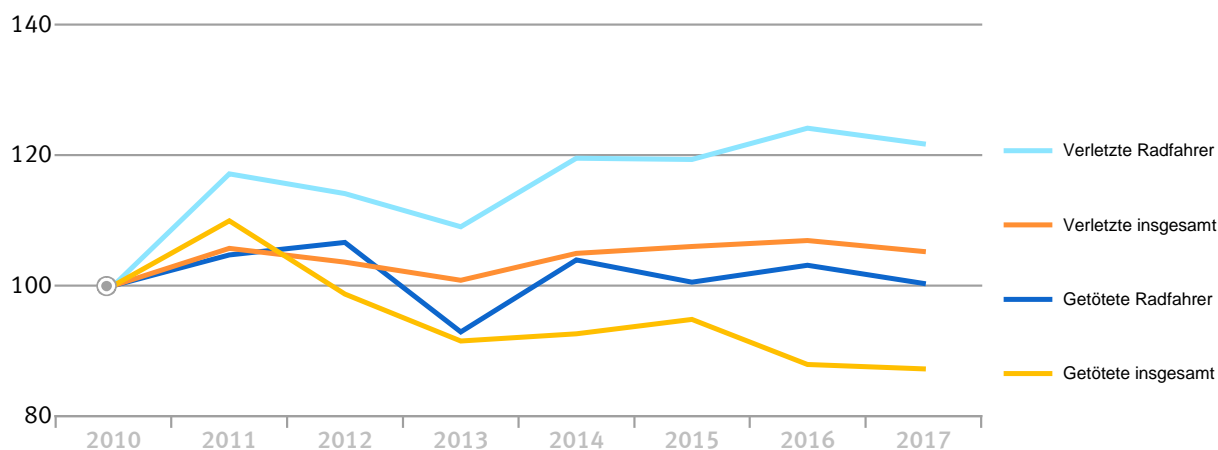
Kein Rückgang der Zahl der im Straßenverkehr getöteten Radlerinnen und Radler im Vergleich zum Jahr 2010 (Mirjam Bick)

Im Jahr 2017 starben 382 Fahrradfahrerinnen und -fahrer auf Deutschlands Straßen, mehr als 79 000 wurden verletzt. Damit war jede/-r achte Verkehrstote und jede/-r fünfte Verletzte im Straßenverkehr eine Fahrradfahrerin oder ein Fahrradfahrer.

Zwischen 2010 und 2017 ist die Zahl der Verkehrstoten in Deutschland insgesamt um 13 % zurückgegangen. Die Zahl der Menschen, die getötet wurden, als sie mit dem Rad unterwegs waren, ist im Vergleich zu 2010 dagegen nahezu konstant geblieben.

Statement Seite - 6 -

Schaubild 4

Verunglückte Radfahrerinnen und -fahrer im Vergleich zu den Verunglückten insgesamt
 2010 = 100


© Statistisches Bundesamt (Destatis), 2018

Es gab deutliche Unterschiede zwischen den einzelnen Altersgruppen. Bei Kindern und jungen Erwachsenen oder bei den 65- bis 74-Jährigen zum Beispiel ging die Zahl der getöteten Fahrradfahrerinnen und -fahrer seit 2010 zurück. Bei Jugendlichen blieb die Zahl zumindest konstant. Dagegen starben deutlich mehr Menschen der Generation 75+, als sie einen Unfall mit dem Fahrrad hatten: 2010 waren 92 mindestens 75-Jährige ums Leben gekommen. Ihr Anteil an allen im Straßenverkehr getöteten Fahrradfahrerinnen und -fahrern hatte 24 % betragen. 2017 waren es in absoluten Zahlen bereits 155 Personen dieser Altersgruppe, die bei einem Unfall mit dem Fahrrad starben. Ihr Anteil an allen im Straßenverkehr getöteten Fahrradfahrerinnen und -fahrern lag damit bei rund 40 %.

Dass die älteren Radlerinnen und Radler besonders gefährdet sind, zeigt sich auch daran, dass von 2010 bis 2017 die Zahl der verletzten Radlerinnen und Radler ab 75 Jahre sogar um 81 % gestiegen ist (von 3 659 auf 6 611 Personen).

Nun schauen wir uns an, welche anderen Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer an Radunfällen beteiligt waren.

Bei 46 200 Radunfällen mit Personenschaden waren Pkw beteiligt, bei 3 100 Radunfällen Güterkraftfahrzeuge

Pkw sind mit Abstand die häufigsten Unfallgegner von Fahrradfahrerinnen und -fahrern. 2017 gab es 46 200 Unfälle zwischen einem Fahrrad und einem Pkw, bei denen Menschen zu Schaden kamen. Dabei starben 137 Radlerinnen und Radler, rund 46 000 wurden verletzt.

Statement Seite - 7 -

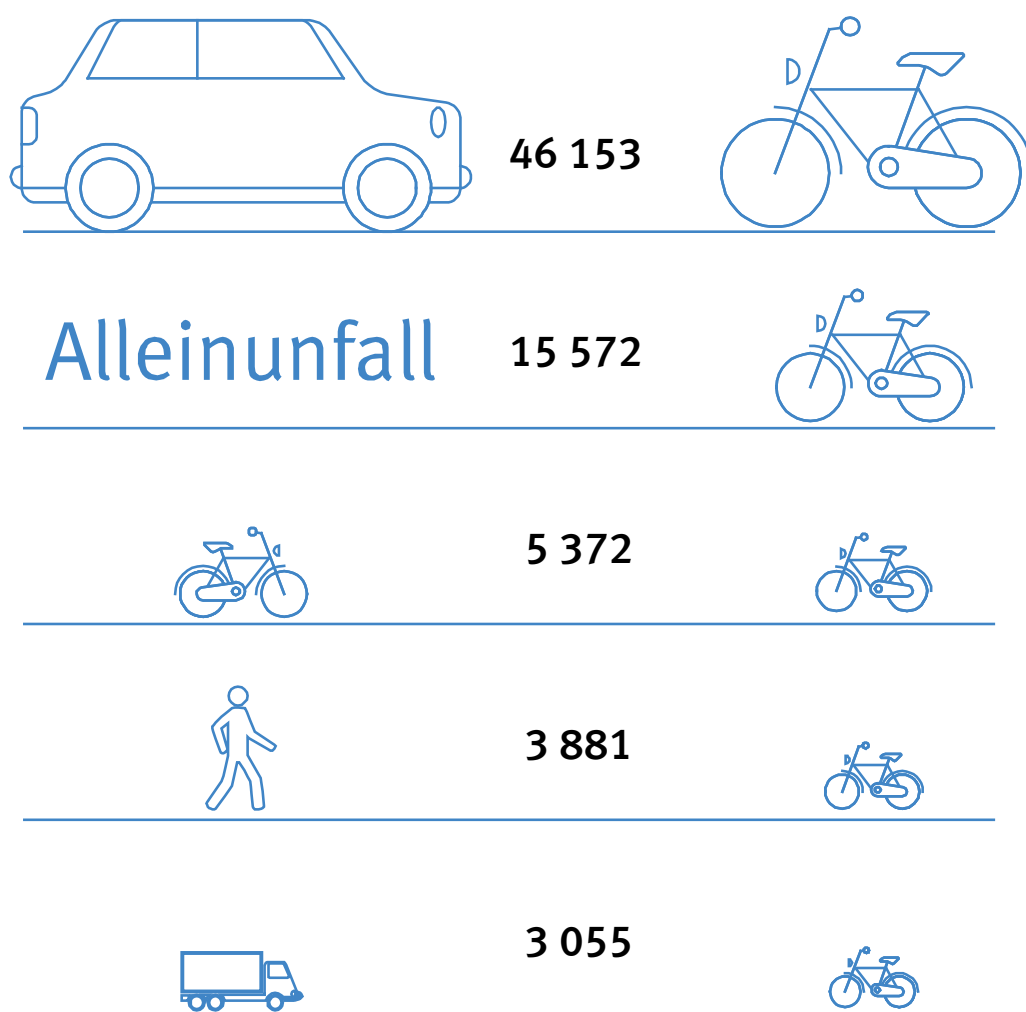
Unfälle mit Güterkraftfahrzeugen (wie Lkw oder Sattelzugmaschinen) sowie Fahrradfahrerinnen und -fahrer sind zwar nicht besonders häufig, haben aber oft relativ schwere Unfallfolgen. 2017 nahm die Polizei rund 3 100 dieser Unfälle mit Personenschaden auf. Dabei kamen 76 Fahrradfahrerinnen und -fahrer ums Leben, 2 981 wurden verletzt. Im Fokus öffentlicher Diskussionen steht gerade die Einführung von Abbiegeassistenten für schwere Lastwagen, die Unfälle zwischen Güterkraftfahrzeugen und Fahrrädern verhindern sollen. Bei etwa jedem dritten Verkehrsunfall mit Personenschaden, an dem ein Fahrrad und ein Güterkraftfahrzeug beteiligt waren, handelte es sich um einen Abbiege-Unfall. Bei dieser Art von Unfällen starben 37 Fahrradfahrerinnen und -fahrer, 961 erlitten Verletzungen.

99 Radfahrerinnen und -fahrer starben 2017 bei Alleinunfällen. Das heißt, es war kein Unfallgegner beteiligt.

Schaubild 5

Ausgewählte Unfallgegner bei Fahrradunfällen mit Personenschaden 2017

Alleinunfälle und Unfälle mit zwei Beteiligten



Statement Seite - 8 -

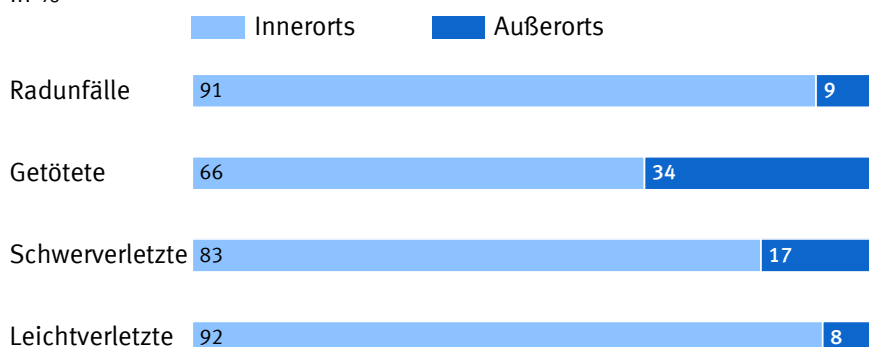
Auf Landstraßen sind die Unfallfolgen für Radlerinnen und Radler besonders schwer

91 % aller Fahrradunfälle mit Personenschaden ereigneten sich innerorts. Das spiegelte sich auch bei den Verletzten wider. 91 % aller im Straßenverkehr verletzten Fahrradfahrerinnen und -fahrer kamen innerhalb geschlossener Ortschaft zu Schaden. Gerade für Radlerinnen und Radler sind die Unfallfolgen auf Landstraßen jedoch häufig besonders schwer. Nur 9 % aller Fahrradunfälle ereigneten sich auf Landstraßen. Aber 17 % der schwerverletzten und 34 % der getöteten Radfahrerinnen und Radfahrer verunglückten auf Landstraßen.

Schaubild 6

Radunfälle mit Personenschaden und verunglückte Radfahrerinnen und -fahrer nach Ortslage 2017

in %



© Statistisches Bundesamt (Destatis), 2018

Bei schönem Wetter sind mehr Menschen auf Fahrrädern unterwegs.

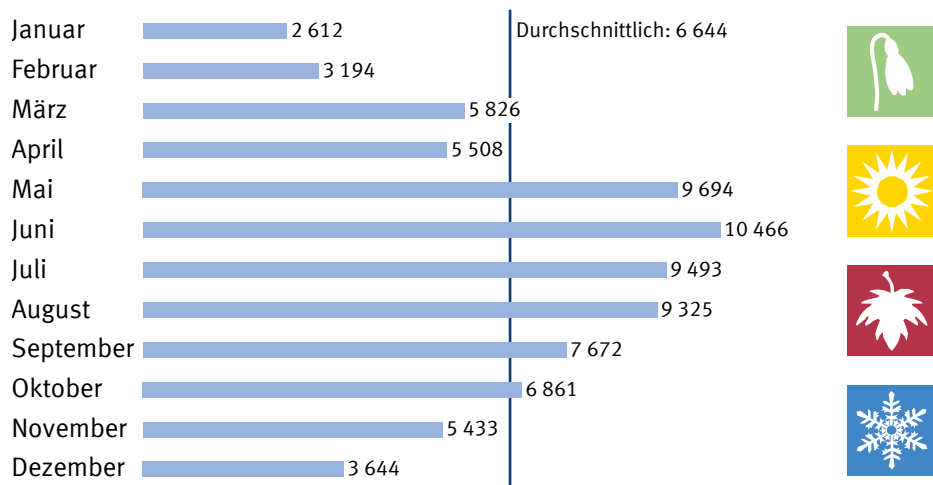
Rund zwei Drittel aller verunglückten Fahrradfahrerinnen und -fahrer kamen im Sommerhalbjahr zu Schaden

Im Jahr 2017 ereigneten sich 65 % aller Fahrradunfälle, bei denen ein Mensch verletzt oder getötet wurde, im Sommerhalbjahr. Der Anteil im Winterhalbjahr lag bei nur 35 % aller Fahrradunfälle. Auch rund 65 % der verletzten und getöteten Fahrradfahrerinnen und -fahrer verunglückten in den Monaten von April bis September. Zum Vergleich: Bei Pkw-Fahrerinnen und -Fahrern waren es 53 % der Unfälle und 50 % der Verunglückten.

Der Juni war der Monat, in dem die meisten Fahrradunfälle mit Personenschaden registriert wurden. Die wenigsten Fahrradunfälle ereigneten sich im Januar. Dies spiegelt sich auch bei den Getöteten wider: Im Juni 2017 starben 50 Menschen, als sie mit dem Fahrrad unterwegs waren. Das war knapp jede/-r achte aller getöteten Fahrradfahrerinnen und -fahrer des Jahres 2017. Zum Vergleich: Im Dezember 2017 waren es 14 getötete Personen auf dem Rad, im Januar 15 getötete Personen.

Statement Seite - 9 -

Schaubild 7

Verunglückte Radfahrerinnen und -fahrer 2017

© Statistisches Bundesamt (Destatis), 2018

Die meisten Unfälle passierten 2017 darüber hinaus bei Tag (82,2 %), nur 4,7 % in der Dämmerung und 13,1 % bei Dunkelheit.

In der Verkehrsunfallstatistik wird auch erfasst, wer den Unfall verursacht hat.

Radlerinnen und Radler, die in einen Unfall mit Personenschaden verwickelt waren, trugen an weniger als der Hälfte der Unfälle die Schuld

Nicht einmal die Hälfte aller Radlerinnen und Radler (43 %), die 2017 in einen Unfall mit Personenschaden verwickelt waren, hatte diesen auch verschuldet. Jedoch gab es deutliche Unterschiede je nach Unfallgegner: Wenn ein Lkw beteiligt war, trug die Person auf dem Fahrrad zu rund 20 % die Hauptschuld. Wenn ein Pkw beteiligt war, lag der Anteil bei 25 %. Bei Unfällen mit Fußgängerinnen und Fußgängern waren dagegen rund 60 % der Fahrradfahrerinnen und -fahrer hauptverantwortlich.

Pedelecs werden immer beliebter. Anfang 2017 gab es bereits rund 3,1 Millionen Elektrofahrräder in privaten Haushalten. 2014 waren es erst 1,6 Millionen gewesen.

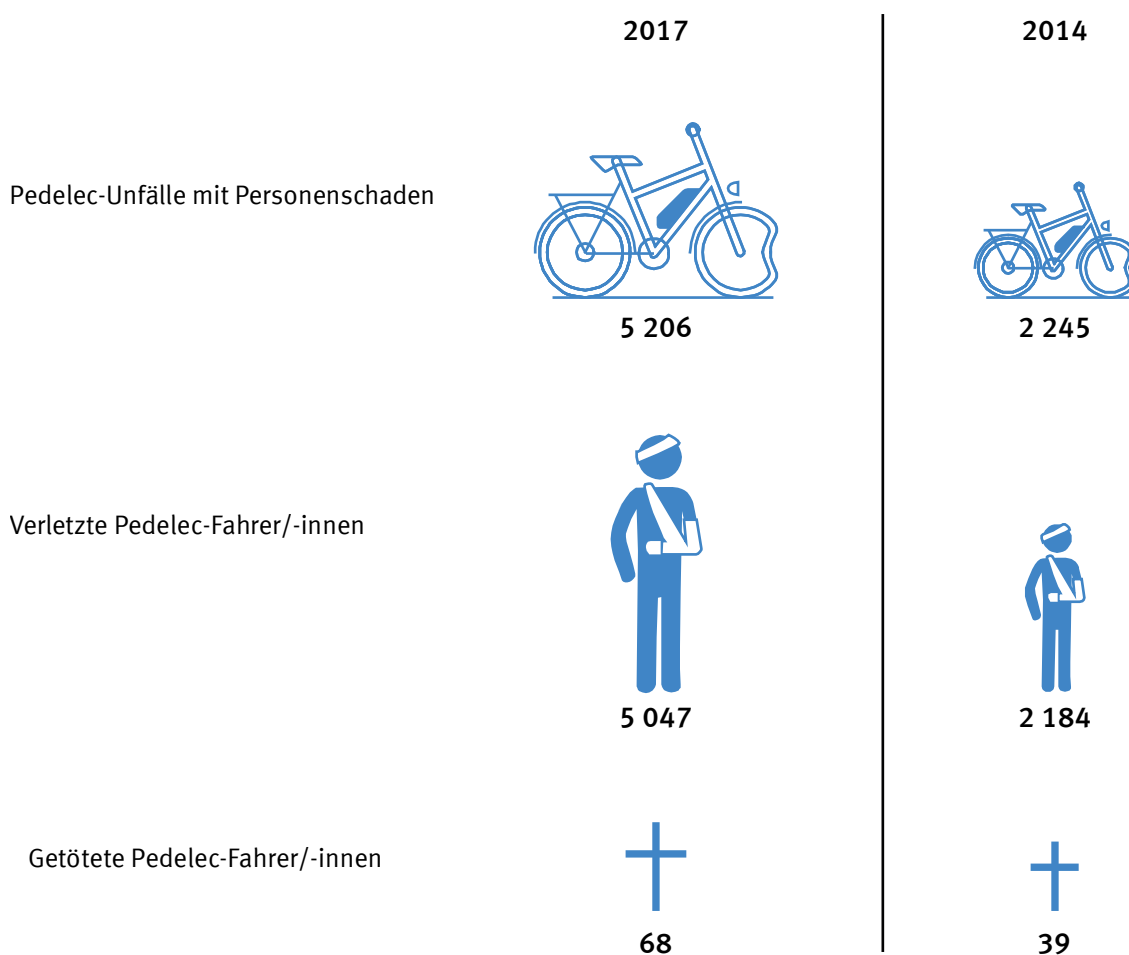
Statement Seite - 10 -

Anzahl der Pedelec-Unfälle mit Personenschaden hat sich zwischen 2014 und 2017 mehr als verdoppelt

Mit dem Bestand an Pedelecs stieg auch die Zahl der Pedelec-Unfälle. Unfalldaten für Pedelecs liegen erstmals für das Jahr 2014 vor. In diesem Jahr hatte es 2 245 Pedelec-Unfälle mit Personenschaden gegeben. Dabei waren auf diesem Verkehrsmittel 39 Menschen getötet und 2 184 Menschen verletzt worden. Im Jahr 2017 gab es bereits 5 206 Unfälle mit 68 Getöteten und 5 047 Verletzten auf Pedelecs. Damit hat sich die Zahl dieser Unfälle mit motorisierten Fahrrädern seit 2014 mehr als verdoppelt.

Schaubild 8

Pedelec-Unfälle mit Personenschaden und verunglückte Pedelec-Fahrerinnen und -Fahrer



Statement Seite - 11 -**Zwei Drittel der getöteten Pedelec-Fahrerinnen und -Fahrer waren 75 Jahre und älter**

Auf dem Pedelec sind die Unfallfolgen in der Regel schwerer als auf einem klassischen Fahrrad. Bezogen auf 1 000 Unfälle mit Personenschaden ist das Risiko eines tödlichen Pedelec-Unfalls mehr als dreimal so hoch wie auf einem nicht-motorisierten Fahrrad.

Grund dafür ist insbesondere, dass Pedelecs häufig von Älteren gefahren werden. Bei einem älteren Menschen ist die Wahrscheinlichkeit höher, sich bei einem Sturz schwer oder tödlich zu verletzen. Von 2014 bis 2017 starben 205 Menschen, die mit einem Pedelec unterwegs waren. 64 % gehörten der Generation 75+ an. Zum Vergleich: Bei nicht-motorisierten Fahrrädern waren es 34 %.

Bei Pedelec-Fahrerinnen und -Fahrern kommen weitere risikoerhöhende Faktoren hinzu: Zum einen ermutigt die Tretunterstützung auch körperlich eingeschränkte Menschen zum Fahrradfahren und ermöglicht längere Radtouren. Zum anderen scheinen laut der Unfallforschung der Versicherer (UDV) manche Seniorinnen und Senioren mit den höheren Geschwindigkeiten und dem höheren Gewicht der Pedelecs in einigen Situationen überfordert zu sein. Daher kommt es bei Unfällen mit Pedelecs relativ gesehen häufiger zu Alleinunfällen als bei Unfällen mit nicht-motorisierten Fahrrädern: 2017 waren knapp 30 % aller Unfälle mit Personenschaden, an denen Pedelec-Fahrerinnen und -Fahrer beteiligt waren, Alleinunfälle. Zum Vergleich: Bei Unfällen mit nicht-motorisierten Fahrrädern betrug der Anteil rund 19 %.

Hauptunfallursache bei Pedelecs sowie bei klassischen Fahrrädern war die falsche Straßenbenutzung

Hauptursache von Unfällen mit Personenschaden, die Pedelec-Fahrerinnen und -Fahrer verursacht hatten, war die falsche Fahrbahnbenutzung (100 je 1 000 Beteiligte im Durchschnitt der Jahre 2014 bis 2017). Darunter fällt zum Beispiel das Befahren einer Einbahnstraße in falscher Richtung. Als weitere Hauptunfallursachen folgten die nicht angepasste Geschwindigkeit (69) sowie die Missachtung von Vorfahrt oder Vorrang anderer Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer (56).

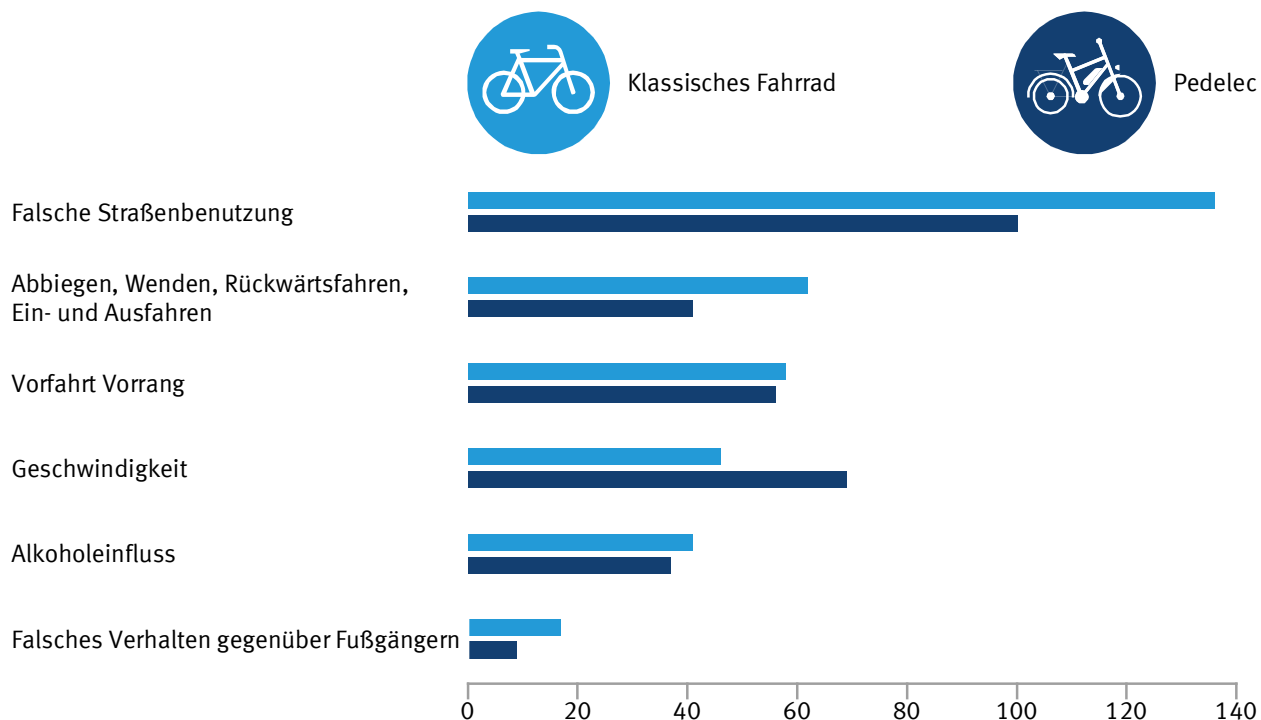
Radlerinnen und Radlern auf klassischen Fahrrädern, die einen Unfall mit Personenschaden verursacht hatten, wurde noch häufiger falsche Fahrbahnbenutzung vorgeworfen (136 je 1 000 Beteiligte) als Pedelec-Fahrerinnen und -Fahrern. Dies gilt auch für Fehler beim Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren, Ein- und Anfahren. Personen auf Pedelecs fielen dagegen häufiger durch nicht angepasste Geschwindigkeit auf.

Statement Seite - 12 -

Schaubild 9

**Fehlverhalten von Radfahrerinnen und Radfahrern bei Unfällen mit Personenschaden
im Durchschnitt der Jahre 2014–2017**

je 1 000 Beteiligte auf dem Rad



2018 - 15 - 0541

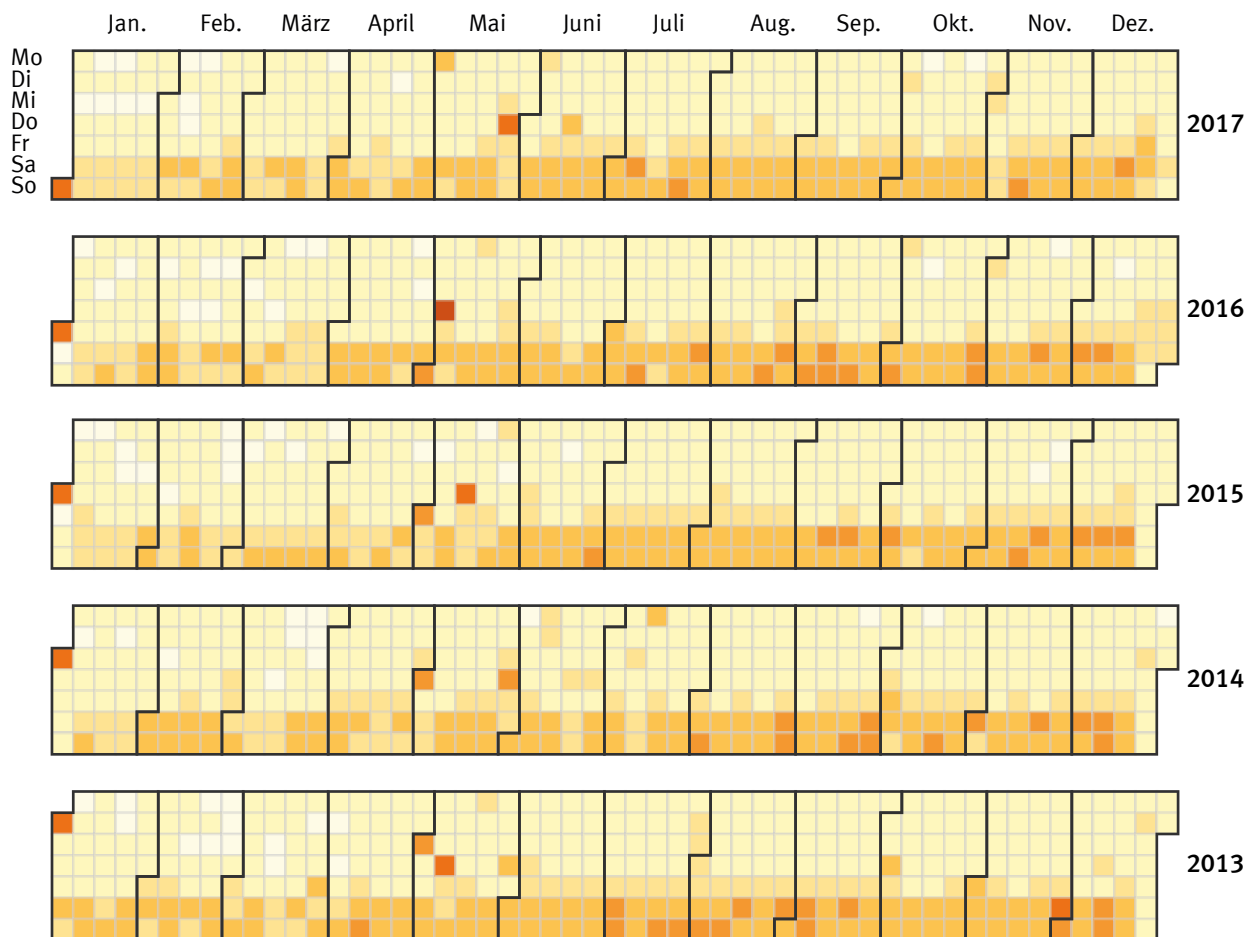
Zusammenfassung (Dr. Georg Thiel)

Das Statistische Bundesamt veröffentlicht monatlich und jährlich umfangreiche Daten zur aktuellen Entwicklung des Unfallgeschehens. Auf Basis dieser Zahlen können Veränderungen gemessen und weiterer Handlungsbedarf aufgezeigt werden. Daneben haben wir eine interaktive Anwendung entwickelt, die das Unfallgeschehen für jeden Tag der letzten zehn Jahre visualisiert. Dieser Verkehrsunfallkalender (<https://www.destatis.de/DE/Service/Verkehr/Verkehrsunfaelle.html>) zeigt detailliert auf, an welchen Tagen besonders viele Unfälle mit Personenschaden passieren. Auffallend ist zum Beispiel, dass es an Neujahr immer deutlich mehr Verkehrsunfälle mit Personenschaden unter Alkoholeinfluss gibt als im Jahresdurchschnitt. An diesem Tag und auch an allen anderen Tagen gilt: Fahren Sie vorsichtig!

Statement Seite - 13 -

Schaubild 10

Alkoholunfälle: Vorsicht an Neujahr und den Wochenenden



© Statistisches Bundesamt (Destatis), 2018

Die wichtigsten Ergebnisse im Überblick:

- Die Zahl der Verkehrstoten lag 2017 auf dem niedrigsten Stand seit mehr als 60 Jahren. Dennoch gibt es keinen Grund zur Entwarnung.
- Über 60 000 Menschen wurden bei Unfällen durch zu schnelles Fahren verletzt.
- Die meisten Unfälle geschahen innerhalb von Ortschaften.
- Die Zahl der im Straßenverkehr getöteten Radlerinnen und Radler ist 2017 im Vergleich zu 2010 nahezu konstant geblieben.
- Bei 46 200 Radunfällen, bei denen Menschen verletzt oder getötet wurden, waren Pkw beteiligt. Bei 3 100 Radunfällen waren Güterkraftfahrzeuge die Unfallgegner.
- Rund zwei Drittel aller verunglückten Fahrradfahrerinnen und -fahrer kamen im Sommerhalbjahr zu Schaden.
- Radlerinnen und Radler, die in einen Unfall mit Personenschaden verwickelt waren, trugen an weniger als der Hälfte der Unfälle, die Schuld.

Statement Seite - 14 -

- Die Anzahl der Pedelec-Unfälle mit Personenschaden hat sich zwischen 2014 und 2017 mehr als verdoppelt.
- Auf dem Pedelec sind die Unfallfolgen häufig schwerer als auf einem klassischen Fahrrad. Grund dafür ist insbesondere, dass Pedelecs häufig von Älteren gefahren werden.
- Hauptursache von Unfällen mit Personenschaden, die Pedelec-Fahrerinnen und -Fahrer verursacht hatten, war die falsche Fahrbahnbenutzung.