

Neues Risiko Pedelec?

UDV-Studie zum natürlichen Fahrverhalten

Elektrofahrräder liegen im Trend. Allein im Jahr 2013 wurden 410.000 dieser Fahrräder verkauft. Mit der wachsenden Verbreitung ergeben sich neue Herausforderungen für die Verkehrssicherheit. Insbesondere die Frage, wie sich die potenziell höheren Geschwindigkeiten auf das Fahrverhalten und das Unfallgeschehen auswirken, ist bisher völlig offen.

Die Unfallforschung der Versicherer (UDV) untersuchte daher gemeinsam mit der Technischen Universität Chemnitz die Mobilität, die Geschwindigkeit und die Verkehrssicherheit von Elektroradfahrern im Vergleich zu Fahrradfahrern.

Dazu wurden Sensoren und Kameras an den Zweirädern von insgesamt 90 Teilnehmerinnen und Teilnehmern im Alter von 16 bis 83 Jahren installiert. Davon waren 31 Fahrradfahrer, 49 Pedelec-Fahrer und zehn S-Pedelec-Fahrer. S-Pedelecs unterstützen den Fahrer bis 45 km/h und müssen ein Versicherungskennzeichen tragen. Über einen Zeitraum von vier Wochen

wurde das natürliche Fahrverhalten der Teilnehmer aufgezeichnet.

Im Ergebnis zeichnet die Studie folgendes Bild:

- ▶ Pedelecs werden gegenwärtig vor allem von älteren Personen gefahren.
- ▶ Pedelecs und Fahrräder werden in ähnlichem Umfang und zu ähnlichen Zwecken eingesetzt. Lediglich bei den S-Pedelec-Fahrern dominieren stärker die Arbeitswege.
- ▶ S-Pedelec-Fahrer erreichen höhere Durchschnittsgeschwindigkeiten als Fahrrad- und Pedelec-Fahrer. Pedelec-Fahrer sind im Mittel ebenfalls schneller unterwegs als Fahrradfahrer. Der Unterschied ist allerdings nicht sehr groß. Sie scheinen die Motorunterstützung in erster Linie einzusetzen, um mit geringerem Aufwand Geschwindigkeiten fahren zu können wie „normale“ Radfahrer.
- ▶ Die Fahrgeschwindigkeit der S-Pedelec- als auch der Pedelec-Fahrer variiert jedoch stärker als die der Fahrradfahrer.

- ▶ Fahrer aller drei Zweiradtypen erleben ähnlich häufig kritische Situationen im Straßenverkehr. Auch die höhere Durchschnittsgeschwindigkeit von S-Pedelec-Fahrern führt zu keiner Häufung von kritischen Situationen.
- ▶ Am häufigsten werden für alle drei Zweiradtypen Konflikte im Längsverkehr, beim Einbiegen, Kreuzen oder Abbiegen beobachtet. Entsprechend der Exposition ereignen sich die meisten Konflikte mit Pkw, gefolgt von Fußgängern und Fahrrad- oder Elektrofahrradfahrern. Dahinter verbergen sich typischerweise Vorfahrtsmissachtungen, Auspark- oder Wendemanöver der Pkw sowie Querungen, das Vorauslaufen oder Entgegenkommen von Fußgängern oder anderen Radfahrern. Das Konfliktgeschehen von Pedelec- und S-Pedelec-Fahrern entspricht damit dem klassischen Radunfallgeschehen.

Der Vergleich von Fahrrädern und Elektrofahrrädern zeigte, dass Elektrofahrräder per se keinem erhöhten oder anders gelagerten Sicherheitsrisiko als Fahrräder unterliegen. Die potenziell höheren Geschwindigkeiten werden vor allem von S-Pedelec-Fahrern erreicht, während für Pedelec-Fahrer der erhöhte Komfort im Mittelpunkt steht.

Die rechtliche Einordnung von Pedelecs als Fahrrad und von S-Pedelecs als Kleinkraftrad erscheint den Herausgebern der Studie vor dem Hintergrund der Ergebnisse gerechtfertigt. Aufgrund der höheren Durchschnittsgeschwindigkeit von S-Pedelec-Fahrern sei zu empfehlen, dass diese auch weiterhin nur auf der Fahrbahn zugelassen sind und einer Helm- und Versicherungspflicht unterliegen. Es sei durchaus möglich, dass S-Pedelec-Fahrer zwar ebenso häufig in Unfälle verwickelt sind, aber dann schwerer verletzt werden. Erste Ergebnisse aus der Schweiz legen diesen Schluss nahe.

FOTO > PRESSEDIENST FAHRRAD



Pedelec-Fahrer haben kein höheres oder anders gelagertes Unfallrisiko als Radfahrer.

MITGLIEDER

DVR-report 4/2014