

18. Wahlperiode

## Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Frank Scholtysek (AfD)

vom 23. August 2018 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 24. August 2018)

zum Thema:

**Unfallstatistik Berlin Januar bis Mai 2018**

und **Antwort** vom 04. September 2018 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 10. Sep. 2018)

Herrn Abgeordneten Frank Scholtysek (AfD)  
über  
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

Antwort  
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/16111  
vom 23. August 2018  
über Unfallstatistik Berlin Januar bis Mai 2018

-----  
Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage wie folgt:

1. Wie beurteilt der Senat die Ergebnisse aus dem statistischen Bericht H I 1 – m 05/18 – Straßenverkehrsunfälle in Berlin Mai 2018, in Bezug auf den starken prozentualen Anstieg von Fahrradfahrern als Verursachern von Straßenverkehrsunfällen mit Personenschaden, der bei den einzelnen Unfallursachen im Vergleichszeitraum Jan-Mai 2017 bis Jan-Mai 2018 um bis zu 61,5% angestiegen ist?
2. Wie beurteilt der Senat den starken Anstieg von Verkehrsunfällen mit Personenschaden, verursacht durch Fahrradfahrer im bereits genannten Zeitraum, durch die Unfallursachen Alkoholeinfluss, Geschwindigkeit und Überholen?

Zu 1. und 2.:

Die Verkehrsunfalllage des Landes Berlin unterliegt erfahrungsgemäß unterschiedlichen, teils deutlichen Schwankungen. Das durch das milde und überwiegend trockene Wetter sowie das damit einhergehende stadtwweit höhere Radfahrverkehrsaufkommen dürften mitverantwortlich für den Anstieg entsprechender Unfälle im o. g. Vergleichszeitraum sein. Anhaltende Tendenzen, die ggf. darüber hinausgehende Erklärungsansätze erkennen lassen, können daraus zurzeit nicht abgeleitet werden.

3. Welche Maßnahmen ergreift der Senat, um einem weiteren Anstieg von Verkehrsunfällen mit Fahrradfahrern als Verursachern entgegenzuwirken?

Zu 3.:

Die Sicherheit im Verkehr, besonders auch im Radverkehr, ist ein wichtiges Thema der Verkehrspolitik und zentrales Arbeitsgebiet der das Thema tragenden Senatsverwaltungen (Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, Senatsverwaltung für Inneres und Sport sowie Senatsverwaltung für Bildung, Jugend und Familie). Langfristiges Ziel ist, dass sich im Berliner Stadtgebiet keine

Verkehrsunfälle mit schweren Personenschäden ereignen („Vision Zero“). Die „Vision Zero“ im Mobilitätsgesetz (MobG) als Leitlinie für die Verkehrssicherheitspolitik verankert.

Im Rahmen des MobG soll auch die Radverkehrsinfrastruktur ausgebaut und sicherer gestaltet werden. Zwei der wichtigsten Maßnahmen sind die Umgestaltung gefährlicher Knotenpunkte und die sichere Gestaltung von Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen, wie z.B. die sich derzeit in der Umsetzung befindende Umgestaltung der Holzmarktstraße im Bezirk Berlin-Mitte.

Die Polizei Berlin führt präventive und repressive Maßnahmen im Rahmen der Verkehrssicherheitsarbeit durch, wie z. B. die Unterstützung bei der Radfahrausbildung und -prüfung sowie gezielte Schwerpunktaktionen zur Kontrolle und zum Schutz des Radfahrverkehrs.

Darüber hinaus ist die Überwachung des Straßenverkehrs mit dem Schwerpunkt des Verhaltens von und gegenüber Radfahrenden Hauptaufgabe der Fahrradstaffel der Polizei Berlin.

Neben der Fahrradstaffel und über deren örtlichen Zuständigkeitsbereich hinaus sind auch sämtliche mit Verkehrsüberwachungsaufgaben betrauten Dienststellen für die Kontrolle Radfahrender zuständig.

4. Wie ist die Position des Senats zu einer allgemeinen Helmpflicht für Fahrradfahrer (Lastenfahrräder, Pedelecs und E-Bikes eingeschlossen) und zu einer Versicherungs- und Helmpflicht für Fahrradfahrer (Lastenfahrräder, Pedelecs und E-Bikes eingeschlossen)?

Zu 4.:

Das Helmtragen beim Fahrradfahren ist sinnvoll und eine Steigerung der Helmtragequote, insbesondere bei Kindern und Jugendlichen, erstrebenswert. Gegen eine Verankerung als gesetzliche Pflicht sprechen jedoch verschiedene juristische/haftungsrechtliche und praktische Gründe und die Sorge, dass die Attraktivität des Radfahrens sinkt.

Mit Blick auf die rechtliche Einordnung der genannten Fahrzeuge ist festzustellen, dass zwischen Pedelec mit einer Höchstgeschwindigkeit mit Motorunterstützung von 25 km/h und S-Pedelec mit einer Höchstgeschwindigkeit mit Motorunterstützung von 45 km/h unterschieden wird.

Pedelecs werden rechtlich als Fahrrad eingeordnet, d.h. hier besteht heute keine Helmpflicht. Im Gegensatz dazu erfolgt eine rechtliche Einordnung von S-Pedelecs als Kleinkraftrad. In diesem Zusammenhang besteht eine Helm- und Versicherungspflicht.

Berlin, den 04. September 2018

In Vertretung

Torsten Akmann  
Senatsverwaltung für Inneres und Sport