



Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten **Franz Bergmüller, Markus Bayerbach, Gerd Mannes, Dr. Ralph Müller, Jan Schiffers, Josef Seidl, Ulrich Singer, Ralf Stadler, Andreas Winhart, Christian Klingens AfD**
vom 08.10.2020

Möglicher Zusammenhang zwischen steigenden Zahlen von Unfällen mit Radfahrern und einem viel zu häufig wahrnehmbaren anarchischen Verhältnis von Radfahrern zu Regeln der Straßenverkehrs-Ordnung in Universitätsstädten

Eine kürzlich zurückerhaltene Anfrage über Umstände von Unfällen zwischen Kfz und Radfahrern für die Betreuungskreise des Abgeordneten Franz Bergmüller (AfD) hat interessante Details und Ansätze für Verbesserungen in der Kommunalpolitik geliefert. Um vergleichen zu können, ob die oftmals radfreundlichen Maßnahmen aus den Universitätsstädten Bayerns zu diesen Fragen Verbesserungen mit sich bringen, sind die betreffenden Vergleichsziffern hilfreich.

Für 2019 meldete die Presse: „2019 starben bisher weniger Menschen auf deutschen Straßen als im Vorjahreszeitraum. Doch die Zahl der Radfahrer, die ums Leben kamen, stieg um mehr als elf Prozent an.“ (<https://www.tagesschau.de/inland/verkehrs-tote-radfahrer-unfaelle-101.html>) Der Unfallatlas <https://unfallatlas.statistikportal.de> hierzu ist bekannt.

Für Bayern ist dem Verkehrsunfallbericht der Polizei für 2019 zu entnehmen: „Gab es im Jahr 2018 noch 2011 Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Radfahrern, waren dies im Jahr 2019 mit 2045 etwa 2 Prozent mehr. Dabei wurden 10 (6) Radfahrer getötet, 1870 (1844) Radfahrer wurden bei diesen Unfällen verletzt. Die deutliche Mehrheit, nämlich 69,1 Prozent der Unfälle, wurden von den Radfahrern selbst verursacht. Um Unfallfolgen zu minimieren, tragen die Fahrradfahrer auch selbst eine Verantwortung. Fahrradunfälle ohne Helm führen meistens zu gravierenden Kopfverletzungen – vor allem bei einem Zusammenstoß mit einem Kfz. So ist es besonders auffällig, dass 90 Prozent der getöteten Radfahrer keinen Helm trugen. Auch bei den schwerverletzten Radfahrern ist festzustellen, dass 241 (66,6 Prozent) der Radler keinen Helm trugen, bei den Leichtverletzten waren es 1007 (66,8 Prozent).“ (<https://www.polizei.bayern.de/muenchen/verkehr/statistik/index.html/310092>). Der „Unfallatlas“ hierzu ist bekannt.

Statistisch gehäuft sind auch nicht etwa Unfälle mit Kindern, oder Jugendlichen, sondern mit reifen Erwachsenen, zumindest in Rosenheim: „Die meisten seien zwischen 51 und 60 Jahre alt, einige sind jünger, andere älter. Der Hauptversucher aber war laut Statistik der Polizei mit 63 Prozent der Radfahrer selbst.“ (<https://www.ovb-online.de/rosenheim/rosenheim-stadt/immer-mehr-radunfaelle-in-rosenheim-polizei-kontrolliert-und-macht-auf-gefahren-aufmerksam-90022798.html>)

Die Gründe für diese statistische Häufung von Fahrradunfällen, bei denen der Radfahrer die Schuld trägt, könnten Szenen sein, die jeder Verkehrsteilnehmer aus eigener Erfahrung kennt: Zu viele Fahrradfahrer missachten rote Ampeln, fahren gegen Einbahnstraßen, biegen ab, wann und wo sie wollen, fahren auf Gehwegen oder fahren in der Nacht ohne Licht und sind dabei vorzugsweise noch dunkel gekleidet und ihre Fahrer haben viele zu oft einen Knopf im Ohr, um während der Fahrt Musik zu hören.

Auch geschehen – zumindest in Rosenheim – statistisch gehäuft Unfälle mit Radfahrern in den Ein- und Ausfallstraßen und wohl auch in Kreuzungsbereichen: „Einen klassischen Unfallbrennpunkt gibt es nicht. Die Unfälle verteilen sich auf das komplette Stadtgebiet“, sagt Polizeihauptkommissar de Raef. Auffällig seien jedoch vor allem die Pendlerstrecken.“ (<https://www.ovb-online.de/rosenheim/rosenheim-stadt/immer-mehr-radunfaelle-in-rosenheim-polizei-kontrolliert-und-macht-auf-gefahren-aufmerksam-90022798.html>)

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.

In fast allen der in der jüngsten Anfrage abgefragten Landkreise trug öfter der Radfahrer die Hauptschuld am Unfall. Im Landkreis Berchtesgadener Land war dies sogar zu über 70 Prozent der Fall. Dies stützt den subjektiven Eindruck aus dem täglichen Straßenbild in vielen Städten und verweist auf ein offenbar viel zu oft tief verwurzeltes anarchistisches Verständnis von Straßenverkehrsregeln bei Fahrradfahrern.

Ich frage die Staatsregierung:

1. Unfälle unter Beteiligung von Radfahrern in der Universitätsstadt Augsburg 5
 - 1.1 Wie entwickelte sich die Zahl von Unfällen mit Beteiligung von Radfahrern in den letzten fünf Jahren in der Universitätsstadt Augsburg (bitte pro Jahr ausdifferenzieren nach VU mit Radfahrer gesamt und davon getötet/verletzt; VU mit Beteiligungsart 71 „Fahrrad“ gesamt und davon getötet/verletzt; VU mit Beteiligungsart 72 „Pedelec“ gesamt und davon getötet/verletzt)? 5
 - 1.2 Welche statistischen Daten sind über die in 1.1 abgefragten Unfälle bekannt (bitte lückenlos angeben und folgende Daten für den Fünfjahresblock ausdifferenzieren, wie vorhanden, z. B. nach Postleitzahl/Gemeinde/Stadtteil; Altersgruppen des Radfahrers 0–5; 6–13; 14–17; 18–24; 25–44; 45–64; 65+; Alter unbekannt; örtliche Gegebenheiten, wie z. B. Charakteristik der Unfallstelle; Besonderheit der Unfallstelle, wie z. B. Kreuzungen, Ein-/Ausfahrten, Radweg etc.; Prozentsatz am Unfall hauptschuldiger Radfahrer; Uhrzeit der Unfälle in Stundenblöcken)? 5
 - 1.3 An welchen Daten hat die Polizei in dem in 1.1 abgefragten Zeitraum Kontrollen mit Schwerpunkt auf den Radverkehr durchgeführt (bitte chronologisch nach Polizeiinspektion und Kontrollort aufschlüsseln)? 7
2. Unfälle unter Beteiligung von Radfahrern in der Universitätsstadt Bamberg 7
 - 2.1 Wie entwickelte sich die Zahl von Unfällen mit Beteiligung von Radfahrern in den letzten fünf Jahren in der Universitätsstadt Bamberg (bitte pro Jahr ausdifferenzieren nach VU mit Radfahrer gesamt und davon getötet/verletzt; VU mit Beteiligungsart 71 „Fahrrad“ gesamt und davon getötet/verletzt; VU mit Beteiligungsart 72 „Pedelec“ gesamt und davon getötet/verletzt)? 7
 - 2.2 Welche statistischen Daten sind über die in 2.1 abgefragten Unfälle bekannt (bitte lückenlos angeben und folgende Daten für den Fünfjahresblock ausdifferenzieren, wie vorhanden, z. B. nach Postleitzahl/Gemeinde/Stadtteil; Altersgruppen des Radfahrers 0–5; 6–13; 14–17; 18–24; 25–44; 45–64; 65+; Alter unbekannt; örtliche Gegebenheiten, wie z. B. Charakteristik der Unfallstelle; Besonderheit der Unfallstelle, wie z. B. Kreuzungen, Ein-/Ausfahrten, Radweg etc.; Prozentsatz am Unfall hauptschuldiger Radfahrer; Uhrzeit der Unfälle in Stundenblöcken)? 7
 - 2.3 An welchen Daten hat die Polizei in dem in 2.1 abgefragten Zeitraum Kontrollen mit Schwerpunkt auf den Radverkehr durchgeführt (bitte chronologisch nach Polizeiinspektion und Kontrollort aufschlüsseln)? 8
3. Unfälle unter Beteiligung von Radfahrern in der Universitätsstadt Bayreuth 9
 - 3.1 Wie entwickelt sich die Zahl von Unfällen mit Beteiligung von Radfahrern in den letzten fünf Jahren in der Universitätsstadt Bayreuth (bitte pro Jahr ausdifferenzieren nach VU mit Radfahrer gesamt und davon getötet/verletzt; VU mit Beteiligungsart 71 „Fahrrad“ gesamt und davon getötet/verletzt; VU mit Beteiligungsart 72 „Pedelec“ gesamt und davon getötet/verletzt)? 9
 - 3.2 Welche statistischen Daten sind über die in 3.1 abgefragten Unfälle bekannt (bitte lückenlos angeben und folgende Daten für den Fünfjahresblock ausdifferenzieren, wie vorhanden, z. B. nach Postleitzahl/Gemeinde/Stadtteil; Altersgruppen des Radfahrers 0–5; 6–13; 14–17; 18–24; 25–44; 45–64; 65+; Alter unbekannt; örtliche Gegebenheiten, wie z. B. Charakteristik der Unfallstelle; Besonderheit der Unfallstelle, wie z. B. Kreuzungen, Ein-/Ausfahrten, Radweg etc.; Prozentsatz am Unfall hauptschuldiger Radfahrer; Uhrzeit der Unfälle in Stundenblöcken)? 9
 - 3.3 An welchen Daten hat die Polizei in dem in 3.1 abgefragten Zeitraum Kontrollen mit Schwerpunkt auf den Radverkehr durchgeführt (bitte chronologisch nach Polizeiinspektion und Kontrollort aufschlüsseln)? 10

4.	Unfälle unter Beteiligung von Radfahrern in der Universitätsstadt Erlangen-Nürnberg	10
4.1	Wie entwickelte sich die Zahl von Unfällen mit Beteiligung von Radfahrern in den letzten fünf Jahren in der Universitätsstadt Erlangen-Nürnberg (bitte pro Jahr ausdifferenzieren nach VU mit Radfahrer gesamt und davon getötet/verletzt; VU mit Beteiligungsart 71 „Fahrrad“ gesamt und davon getötet/verletzt; VU mit Beteiligungsart 72 „Pedelec“ gesamt und davon getötet/verletzt)?	10
4.2	Welche statistischen Daten sind über die in 4.1 abgefragten Unfälle bekannt (bitte lückenlos angeben und folgende Daten für den Fünfjahresblock ausdifferenzieren, wie vorhanden, z. B. nach Postleitzahl/Gemeinde/Stadtteil; Altersgruppen des Radfahrers 0–5; 6–13; 14–17; 18–24; 25–44; 45–64; 65+; Alter unbekannt; örtliche Gegebenheiten, wie z. B. Charakteristik der Unfallstelle; Besonderheit der Unfallstelle, wie z. B. Kreuzungen, Ein-/Ausfahrten, Radweg etc.; Prozentsatz am Unfall hauptschuldiger Radfahrer; Uhrzeit der Unfälle in Stundenblöcken)?	11
4.3	An welchen Daten hat die Polizei in dem in 4.1 abgefragten Zeitraum Kontrollen mit Schwerpunkt auf den Radverkehr durchgeführt (bitte chronologisch nach Polizeiinspektion und Kontrollort aufschlüsseln)?	13
5.	Unfälle unter Beteiligung von Radfahrern in der Universitätsstadt München ...	14
5.1	Wie entwickelte sich die Zahl von Unfällen mit Beteiligung von Radfahrern in den letzten fünf Jahren in der Universitätsstadt München (bitte pro Jahr ausdifferenzieren nach VU mit Radfahrer gesamt und davon getötet/verletzt; VU mit Beteiligungsart 71 „Fahrrad“ gesamt und davon getötet/verletzt; VU mit Beteiligungsart 72 „Pedelec“ gesamt und davon getötet/verletzt)?	14
5.2	Welche statistischen Daten sind über die in 5.1 abgefragten Unfälle bekannt (bitte lückenlos angeben und folgende Daten für den Fünfjahresblock ausdifferenzieren, wie vorhanden, z. B. nach Postleitzahl/Gemeinde/Stadtteil; Altersgruppen des Radfahrers 0–5; 6–13; 14–17; 18–24; 25–44; 45–64; 65+; Alter unbekannt; örtliche Gegebenheiten, wie z. B. Charakteristik der Unfallstelle; Besonderheit der Unfallstelle, wie z. B. Kreuzungen, Ein-/Ausfahrten, Radweg etc.; Prozentsatz am Unfall hauptschuldiger Radfahrer; Uhrzeit der Unfälle in Stundenblöcken)?	14
5.3	An welchen Daten hat die Polizei in dem in 5.1 abgefragten Zeitraum Kontrollen mit Schwerpunkt auf den Radverkehr durchgeführt (bitte chronologisch nach Polizeiinspektion und Kontrollort aufschlüsseln)?	15
6.	Unfälle unter Beteiligung von Radfahrern in der Universitätsstadt Passau	15
6.1	Wie entwickelte sich die Zahl von Unfällen mit Beteiligung von Radfahrern in den letzten fünf Jahren in der Universitätsstadt Passau (bitte pro Jahr ausdifferenzieren nach VU mit Radfahrer gesamt und davon getötet/verletzt; VU mit Beteiligungsart 71 „Fahrrad“ gesamt und davon getötet/verletzt; VU mit Beteiligungsart 72 „Pedelec“ gesamt und davon getötet/verletzt)?	15
6.2	Welche statistischen Daten sind über die in 6.1 abgefragten Unfälle bekannt (bitte lückenlos angeben und folgende Daten für den Fünfjahresblock ausdifferenzieren, wie vorhanden, z. B. nach Postleitzahl/Gemeinde/Stadtteil; Altersgruppen des Radfahrers 0–5; 6–13; 14–17; 18–24; 25–44; 45–64; 65+; Alter unbekannt; örtliche Gegebenheiten, wie z. B. Charakteristik der Unfallstelle; Besonderheit der Unfallstelle, wie z. B. Kreuzungen, Ein-/Ausfahrten, Radweg etc.; Prozentsatz am Unfall hauptschuldiger Radfahrer; Uhrzeit der Unfälle in Stundenblöcken)?	16
6.3	An welchen Daten hat die Polizei in dem in 6.1 abgefragten Zeitraum Kontrollen mit Schwerpunkt auf den Radverkehr durchgeführt (bitte chronologisch nach Polizeiinspektion und Kontrollort aufschlüsseln)?	17
7.	Unfälle unter Beteiligung von Radfahrern in der Universitätsstadt Regensburg	17
7.1	Wie entwickelte sich die Zahl von Unfällen mit Beteiligung von Radfahrern in den letzten fünf Jahren in der Universitätsstadt Regensburg (bitte pro Jahr ausdifferenzieren nach VU mit Radfahrer gesamt und davon getötet/verletzt; VU mit Beteiligungsart 71 „Fahrrad“ gesamt und davon getötet/verletzt; VU mit Beteiligungsart 72 „Pedelec“ gesamt und davon getötet/verletzt)?	17

7.2	Welche statistische Daten sind über die in 7.1 abgefragten Unfälle bekannt (bitte lückenlos angeben und folgende Daten für den Fünfjahresblock ausdifferenzieren, wie vorhanden, z. B. nach Postleitzahl/Gemeinde/Stadtteil; Altersgruppen des Radfahrers 0–5; 6–13; 14–17; 18–24; 25–44; 45–64; 65+; Alter unbekannt; örtliche Gegebenheiten, wie z. B. Charakteristik der Unfallstelle; Besonderheit der Unfallstelle, wie z. B. Kreuzungen, Ein-/Ausfahrten, Radweg etc.; Prozentsatz am Unfall hauptschuldiger Radfahrer; Uhrzeit der Unfälle in Stundenblöcken)?	18
7.3	An welchen Daten hat die Polizei in dem in 7.1 abgefragten Zeitraum Kontrollen mit Schwerpunkt auf den Radverkehr durchgeführt (bitte chronologisch nach Polizeiinspektion und Kontrollort aufschlüsseln)?	19
8.	Unfälle unter Beteiligung von Radfahrern in der Universitätsstadt Würzburg...	19
8.1	Wie entwickelte sich die Zahl von Unfällen mit Beteiligung von Radfahrern in den letzten fünf Jahren in der Universitätsstadt Würzburg (bitte pro Jahr ausdifferenzieren nach VU mit Radfahrer gesamt und davon getötet/verletzt; VU mit Beteiligungsart 71 „Fahrrad“ gesamt und davon getötet/verletzt; VU mit Beteiligungsart 72 „Pedelec“ gesamt und davon getötet/verletzt)?	19
8.2	Welche statistischen Daten sind über die in 8.1 abgefragten Unfälle bekannt (bitte lückenlos angeben und folgende Daten für den Fünfjahresblock ausdifferenzieren, wie vorhanden, z. B. nach Postleitzahl/Gemeinde/Stadtteil; Altersgruppen des Radfahrers 0–5; 6–13; 14–17; 18–24; 25–44; 45–64; 65+; Alter unbekannt; örtliche Gegebenheiten, wie z. B. Charakteristik der Unfallstelle; Besonderheit der Unfallstelle, wie z. B. Kreuzungen, Ein-/Ausfahrten, Radweg etc.; Prozentsatz am Unfall hauptschuldiger Radfahrer; Uhrzeit der Unfälle in Stundenblöcken)?	19
8.3	An welchen Daten hat die Polizei in dem in 8.1 abgefragten Zeitraum Kontrollen mit Schwerpunkt auf den Radverkehr durchgeführt (bitte chronologisch nach Polizeiinspektion und Kontrollort aufschlüsseln)?	21

Antwort

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

vom 09.11.2020

Vorbemerkung:

Bei den von der Anfrage betroffenen bayerischen Polizeipräsidien wird keine nach statistischen Kriterien vorgenommene Erfassung von „Kontrollen des Radverkehrs“ nach Datum und Dienststelle durchgeführt. Unabhängig davon führen die Polizeidienststellen aber ganzjährig im Rahmen des Streifendienstes und anlässlich von Schwerpunktaktionen Kontrollen des Radverkehrs durch. Zudem finden auch landesweite und regelmäßig lokale präventive Aktionen für den Radverkehr statt.

Hinsichtlich der Radfahrer als Hauptverursacher von Unfällen ist anzumerken, dass es sich bei rund einem Fünftel dieser um Radunfälle ohne Fremdbeteiligung handelt.

Weiter ist bezüglich der Frage 4 der Anfrage anzumerken, dass es sich hier nicht um eine Stadt, sondern um zwei Städte (Nürnberg und Erlangen) handelt, auf deren Gebiet die Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg aufgeteilt ist. Die angefragten Zahlen werden jeweils unter 4.1 ff. nach den einzelnen Städten aufgliedert ausgewiesen.

- 1. Unfälle unter Beteiligung von Radfahrern in der Universitätsstadt Augsburg**
1.1 Wie entwickelte sich die Zahl von Unfällen mit Beteiligung von Radfahrern in den letzten fünf Jahren in der Universitätsstadt Augsburg (bitte pro Jahr ausdifferenzieren nach VU mit Radfahrer gesamt und davon getötet/verletzt; VU mit Beteiligungsart 71 „Fahrrad“ gesamt und davon getötet/verletzt; VU mit Beteiligungsart 72 „Pedelec“ gesamt und davon getötet/verletzt)?

Universitätsstadt Augsburg	2015	2016	2017	2018	2019
VU mit Radfahrer	717	710	746	801	807
dabei getötete Radfahrer	2	0	5	0	0
dabei verletzte Radfahrer	628	628	640	702	695
davon					
VU mit Beteiligungsart 71 „Fahrrad“	708	695	726	786	766
dabei getötete Radfahrer	2	0	5	0	0
dabei verletzte Radfahrer	621	613	624	688	662
VU mit Beteiligungsart 72 „Pedelec“	9	15	20	15	41
dabei getötete Pedelec-Fahrer	0	0	0	0	0
dabei verletzte Pedelec-Fahrer	7	15	16	14	33

- 1.2 Welche statistischen Daten sind über die in 1.1 abgefragten Unfälle bekannt (bitte lückenlos angeben und folgende Daten für den Fünfjahresblock ausdifferenzieren, wie vorhanden, z. B. nach Postleitzahl/Gemeinde/Stadteil; Altersgruppen des Radfahrers 0–5; 6–13; 14–17; 18–24; 25–44; 45–64; 65+; Alter unbekannt; örtliche Gegebenheiten, wie z. B. Charakteristik der Unfallstelle; Besonderheit der Unfallstelle, wie z. B. Kreuzungen, Ein-/Ausfahrten, Radweg etc.; Prozentsatz am Unfall hauptschuldiger Radfahrer; Uhrzeit der Unfälle in Stundenblöcken)?**

Bei 2597 der 3781 Verkehrsunfälle im Zeitraum 2015 bis 2019 waren Radfahrer die Hauptverursacher des Unfalls (68,7 Prozent).

Radfahrer nach Altersgruppe	Anzahl Beteiligte
0–5	16
6–13	233
14–17	249
18–24	504
25–44	1 142
45–64	1 056
65+	610
Alter unbekannt	243

Charakteristik der Unfallstelle	Anzahl Unfälle
Kreuzung	731
Einmündung/Anschluss	830
Grundstücksein-/ausfahrt	307
Steigung	17
Gefälle	87
Kurve	32
Kreisverkehr	24

Besonderheit der Unfallstelle	Anzahl Unfälle
Unübersichtliche Unfallstelle	104
Schienengleicher Bahnübergang	29
Fußgängerüberweg	37
Fußgängerfurt	80
Haltestelle	25
Arbeitsstelle	23
Verkehrsberuhigter Bereich	47
Radverkehrsanlage auf Fahrbahn	208
Baulich getrennte Radverkehrsanlage	273
Radverkehrsanlage mit Benutzungspflicht	309

Tagesstunden	Anzahl Unfälle
00:00–00:59 Uhr	30
01:00–01:59 Uhr	28
02:00–02:59 Uhr	22
03:00–03:59 Uhr	16
04:00–04:59 Uhr	19
05:00–05:59 Uhr	39
06:00–06:59 Uhr	86
07:00–07:59 Uhr	226
08:00–08:59 Uhr	152
09:00–09:59 Uhr	165
10:00–10:59 Uhr	168
11:00–11:59 Uhr	181
12:00–12:59 Uhr	209
13:00–13:59 Uhr	256
14:00–14:59 Uhr	261
15:00–15:59 Uhr	316
16:00–16:59 Uhr	372
17:00–17:59 Uhr	383
18:00–18:59 Uhr	289
19:00–19:59 Uhr	203
20:00–20:59 Uhr	125
21:00–21:59 Uhr	85
22:00–22:59 Uhr	87
23:00–23:59 Uhr	63

1.3 An welchen Daten hat die Polizei in dem in 1.1 abgefragten Zeitraum Kontrollen mit Schwerpunkt auf den Radverkehr durchgeführt (bitte chronologisch nach Polizeiinspektion und Kontrollort aufschlüsseln)?

Ergänzend zu den in der Vorbemerkung genannten Aktivitäten führte das Polizeipräsidium Schwaben Nord mit den nachgeordneten Dienststellen im Bereich Augsburg zahlreiche Präventionsveranstaltungen durch. Es wurden z. B. Veranstaltungen zu den Themen „Sicherheit durch Sichtbarkeit“ und „Pedelec, Fahrradhelm“ durchgeführt.

Eine weitere tragende Säule der Präventionsarbeit in Augsburg stellen die drei Jugendverkehrsschulen und die Verkehrserziehung in Grundschulen dar, in denen auch Aspekte der einzuhaltenden Vorschriften und Gefahren bei der Nutzung von Fahrrädern vermittelt werden.

Als Schwerpunktaktionen wurden Kontrollen bezüglich „Ablenkung“, „Ausrüstung und Beleuchtung“, „Geisterradler“ und „Alkohol“ durchgeführt.

Weiter setzt insbesondere die Polizeiinspektion Augsburg Mitte Fahrradstreifen zur Erhöhung der polizeilichen Präsenz ein und ahndet hierbei schwerpunktmäßig hochriskantes Verhalten von Radfahrern. Darunter vor allem Missachtung von Rotlicht, verbotswidrige Nutzung von Mobiltelefonen während der Fahrt und sogenannte Geister-radler.

2. Unfälle unter Beteiligung von Radfahrern in der Universitätsstadt Bamberg

2.1 Wie entwickelte sich die Zahl von Unfällen mit Beteiligung von Radfahrern in den letzten fünf Jahren in der Universitätsstadt Bamberg (bitte pro Jahr ausdifferenzieren nach VU mit Radfahrer gesamt und davon getötet/verletzt; VU mit Beteiligungsart 71 „Fahrrad“ gesamt und davon getötet/verletzt; VU mit Beteiligungsart 72 „Pedelec“ gesamt und davon getötet/verletzt)?

Universitätsstadt Bamberg	2015	2016	2017	2018	2019
VU mit Radfahrer	203	237	212	238	240
dabei getötete Radfahrer	2	0	1	0	1
dabei verletzte Radfahrer	186	194	179	205	203
davon					
VU mit Beteiligungsart 71 „Fahrrad“	199	225	199	217	213
dabei getötete Radfahrer	2	0	1	0	0
dabei verletzte Radfahrer	182	184	167	185	178
VU mit Beteiligungsart 72 „Pedelec“	4	12	13	21	27
dabei getötete Pedelec-Fahrer	0	0	0	0	1
dabei verletzte Pedelec-Fahrer	4	10	12	20	25

2.2 Welche statistischen Daten sind über die in 2.1 abgefragten Unfälle bekannt (bitte lückenlos angeben und folgende Daten für den Fünfjahresblock ausdifferenzieren, wie vorhanden, z. B. nach Postleitzahl/Gemeinde/Stadtteil; Altersgruppen des Radfahrers 0–5; 6–13; 14–17; 18–24; 25–44; 45–64; 65+; Alter unbekannt; örtliche Gegebenheiten, wie z. B. Charakteristik der Unfallstelle; Besonderheit der Unfallstelle, wie z. B. Kreuzungen, Ein-/Ausfahrten, Radweg etc.; Prozentsatz am Unfall hauptschuldiger Radfahrer; Uhrzeit der Unfälle in Stundenblöcken)?

Bei 739 der 1 130 Verkehrsunfälle im Zeitraum 2015 bis 2019 waren Radfahrer die Hauptverursacher des Unfalls (65,4 Prozent).

Radfahrer nach Altersgruppe	Anzahl Beteiligte
0–5	4
6–13	59
14–17	83
18–24	222
25–44	341
45–64	295

Radfahrer nach Altersgruppe	Anzahl Beteiligte
65+	130
Alter unbekannt	84
Charakteristik der Unfallstelle	Anzahl Unfälle
Kreuzung	277
Einmündung/Anschluss	226
Grundstücksein-/ausfahrt	63
Steigung	18
Gefälle	58
Kurve	28
Kreisverkehr	4
Besonderheit der Unfallstelle	Anzahl Unfälle
Unübersichtliche Unfallstelle	24
Schienengleicher Bahnübergang	2
Fußgängerüberweg	4
Fußgängerfurt	24
Haltestelle	8
Arbeitsstelle	1
Verkehrsberuhigter Bereich	16
Radverkehrsanlage auf Fahrbahn	126
Baulich getrennte Radverkehrsanlage	145
Radverkehrsanlage mit Benutzungspflicht	97
Tagesstunden	Anzahl Unfälle
00:00–00:59 Uhr	15
01:00–01:59 Uhr	10
02:00–02:59 Uhr	13
03:00–03:59 Uhr	9
04:00–04:59 Uhr	5
05:00–05:59 Uhr	15
06:00–06:59 Uhr	25
07:00–07:59 Uhr	83
08:00–08:59 Uhr	54
09:00–09:59 Uhr	53
10:00–10:59 Uhr	51
11:00–11:59 Uhr	53
12:00–12:59 Uhr	79
13:00–13:59 Uhr	57
14:00–14:59 Uhr	92
15:00–15:59 Uhr	84
16:00–16:59 Uhr	96
17:00–17:59 Uhr	97
18:00–18:59 Uhr	66
19:00–19:59 Uhr	46
20:00–20:59 Uhr	36
21:00–21:59 Uhr	36
22:00–22:59 Uhr	26
23:00–23:59 Uhr	29

2.3 An welchen Daten hat die Polizei in dem in 2.1 abgefragten Zeitraum Kontrollen mit Schwerpunkt auf den Radverkehr durchgeführt (bitte chronologisch nach Polizeiinspektion und Kontrollort aufschlüsseln)?

Ergänzend zu den in der Vorbemerkung angeführten Aktivitäten führte das Polizeipräsidium Oberfranken mit den nachgeordneten Dienststellen in Bamberg mehrere gezielte Schwerpunktkontrollen zur Überwachung des Radverkehrs durch. In der jeweiligen

sogenannten „dunklen Jahreszeit“ wurde hierbei auch ein besonderes Augenmerk auf die notwendigen Beleuchtungseinrichtungen an den Fahrrädern gerichtet. Die Bandbreite der geahndeten Verstöße reicht hier vom verbotswidrigen Befahren der Fußgängerzone über verbotswidrige Nutzung von Mobiltelefonen bis hin zu Rotlichtverstößen.

3. Unfälle unter Beteiligung von Radfahrern in der Universitätsstadt Bayreuth
3.1 Wie entwickelt sich die Zahl von Unfällen mit Beteiligung von Radfahrern in den letzten fünf Jahren in der Universitätsstadt Bayreuth (bitte pro Jahr ausdifferenzieren nach VU mit Radfahrer gesamt und davon getötet/verletzt; VU mit Beteiligungsart 71 „Fahrrad“ gesamt und davon getötet/verletzt; VU mit Beteiligungsart 72 „Pedelec“ gesamt und davon getötet/verletzt)?

Universitätsstadt Bayreuth	2015	2016	2017	2018	2019
VU mit Radfahrer	96	120	139	139	136
dabei getötete Radfahrer	1	0	0	0	0
dabei verletzte Radfahrer	82	103	122	127	116
davon					
VU mit Beteiligungsart 71 „Fahrrad“	96	119	134	132	125
dabei getötete Radfahrer	1	0	0	0	0
dabei verletzte Radfahrer	82	102	117	120	106
VU mit Beteiligungsart 72 „Pedelec“	0	1	5	7	11
dabei getötete Pedelec-Fahrer	0	0	0	0	0
dabei verletzte Pedelec-Fahrer	0	1	5	7	10

3.2 Welche statistischen Daten sind über die in 3.1 abgefragten Unfälle bekannt (bitte lückenlos angeben und folgende Daten für den Fünfjahresblock ausdifferenzieren, wie vorhanden, z. B. nach Postleitzahl/Gemeinde/Stadtteil; Altersgruppen des Radfahrers 0–5; 6–13; 14–17; 18–24; 25–44; 45–64; 65+; Alter unbekannt; örtliche Gegebenheiten, wie z. B. Charakteristik der Unfallstelle; Besonderheit der Unfallstelle, wie z. B. Kreuzungen, Ein-/Ausfahrten, Radweg etc.; Prozentsatz am Unfall hauptschuldiger Radfahrer; Uhrzeit der Unfälle in Stundenblöcken)?

Bei 375 der 630 Verkehrsunfälle im Zeitraum 2015 bis 2019 waren Radfahrer die Hauptverursacher des Unfalls (59,5 Prozent).

Radfahrer nach Altersgruppe	Anzahl Beteiligte
0–5	3
6–13	43
14–17	34
18–24	142
25–44	172
45–64	155
65+	73
Alter unbekannt	36

Charakteristik der Unfallstelle	Anzahl Unfälle
Kreuzung	146
Einmündung/Anschluss	146
Grundstücksein-/ausfahrt	55
Steigung	4
Gefälle	30
Kurve	18
Kreisverkehr	4

Besonderheit der Unfallstelle	Anzahl Unfälle
Unübersichtliche Unfallstelle	34
Schienen gleicher Bahnübergang	0

Besonderheit der Unfallstelle	Anzahl Unfälle
Fußgängerüberweg	18
Fußgängerfurt	19
Haltestelle	6
Arbeitsstelle	1
Verkehrsberuhigter Bereich	7
Radverkehrsanlage auf Fahrbahn	41
Baulich getrennte Radverkehrsanlage	26
Radverkehrsanlage mit Benutzungspflicht	13

Tagesstunden	Anzahl Unfälle
00:00–00:59 Uhr	11
01:00–01:59 Uhr	5
02:00–02:59 Uhr	4
03:00–03:59 Uhr	1
04:00–04:59 Uhr	2
05:00–05:59 Uhr	4
06:00–06:59 Uhr	10
07:00–07:59 Uhr	69
08:00–08:59 Uhr	46
09:00–09:59 Uhr	19
10:00–10:59 Uhr	26
11:00–11:59 Uhr	40
12:00–12:59 Uhr	36
13:00–13:59 Uhr	31
14:00–14:59 Uhr	33
15:00–15:59 Uhr	49
16:00–16:59 Uhr	45
17:00–17:59 Uhr	59
18:00–18:59 Uhr	48
19:00–19:59 Uhr	32
20:00–20:59 Uhr	27
21:00–21:59 Uhr	13
22:00–22:59 Uhr	13
23:00–23:59 Uhr	7

3.3 An welchen Daten hat die Polizei in dem in 3.1 abgefragten Zeitraum Kontrollen mit Schwerpunkt auf den Radverkehr durchgeführt (bitte chronologisch nach Polizeiinspektion und Kontrollort aufschlüsseln)?

Ergänzend zu den in der Vorbemerkung angeführten Aktivitäten führte das Polizeipräsidium Oberfranken mit den nachgeordneten Dienststellen in Bayreuth mehrere gezielte Schwerpunktkontrollen zur Überwachung des Radverkehrs durch.

Ferner fanden in den vergangenen Jahren mehrere Kontrolltage bzw. Kontrollwochen mit der Zielrichtung Radverkehr statt.

4. Unfälle unter Beteiligung von Radfahrern in der Universitätsstadt Erlangen-Nürnberg

4.1 Wie entwickelte sich die Zahl von Unfällen mit Beteiligung von Radfahrern in den letzten fünf Jahren in der Universitätsstadt Erlangen-Nürnberg (bitte pro Jahr ausdifferenzieren nach VU mit Radfahrer gesamt und davon getötet/verletzt; VU mit Beteiligungsart 71 „Fahrrad“ gesamt und davon getötet/verletzt; VU mit Beteiligungsart 72 „Pedelec“ gesamt und davon getötet/verletzt)?

Universitätsstadt Erlangen	2015	2016	2017	2018	2019
VU mit Radfahrer	290	310	316	399	358
dabei getötete Radfahrer	1	0	0	0	0
dabei verletzte Radfahrer	255	281	296	355	331
davon					
VU mit Beteiligungsart 71 „Fahrrad“	285	306	308	370	326
dabei getötete Radfahrer	1	0	0	0	0
dabei verletzte Radfahrer	252	277	289	328	301
VU mit Beteiligungsart 72 „Pedelec“	5	4	8	29	32
dabei getötete Pedelec-Fahrer	0	0	0	0	0
dabei verletzte Pedelec-Fahrer	3	4	7	27	30

Universitätsstadt Nürnberg	2015	2016	2017	2018	2019
VU mit Radfahrer	773	801	753	906	823
dabei getötete Radfahrer	0	1	2	1	3
dabei verletzte Radfahrer	692	726	690	817	746
davon					
VU mit Beteiligungsart 71 „Fahrrad“	755	767	720	854	756
dabei getötete Radfahrer	0	1	1	1	3
dabei verletzte Radfahrer	675	693	662	768	698
VU mit Beteiligungsart 72 „Pedelec“	18	34	33	52	51
dabei getötete Pedelec-Fahrer	0	0	1	0	0
dabei verletzte Pedelec-Fahrer	17	33	28	49	48

4.2 Welche statistischen Daten sind über die in 4.1 abgefragten Unfälle bekannt (bitte lückenlos angeben und folgende Daten für den Fünfjahresblock ausdifferenzieren, wie vorhanden, z. B. nach Postleitzahl/Gemeinde/Stadtteil; Altersgruppen des Radfahrers 0–5; 6–13; 14–17; 18–24; 25–44; 45–64; 65+; Alter unbekannt; örtliche Gegebenheiten, wie z. B. Charakteristik der Unfallstelle; Besonderheit der Unfallstelle, wie z. B. Kreuzungen, Ein-/Ausfahrten, Radweg etc.; Prozentsatz am Unfall hauptschuldiger Radfahrer; Uhrzeit der Unfälle in Stundenblöcken)?

Bei 1091 der 1673 Verkehrsunfälle in Erlangen im Zeitraum 2015 bis 2019 waren Radfahrer die Hauptverursacher des Unfalls (65,2 Prozent).

Radfahrer nach Altersgruppe	Anzahl Beteiligte
0–5	5
6–13	99
14–17	125
18–24	381
25–44	520
45–64	446
65+	221
Alter unbekannt	90

Charakteristik der Unfallstelle	Anzahl Unfälle
Kreuzung	460
Einmündung/Anschluss	399
Grundstücksein-/ausfahrt	227
Steigung	33
Gefälle	99
Kurve	37
Kreisverkehr	7

Besonderheit der Unfallstelle	Anzahl Unfälle
Unübersichtliche Unfallstelle	54
Schienen gleicher Bahnübergang	0

Besonderheit der Unfallstelle	Anzahl Unfälle
Fußgängerüberweg	6
Fußgängerfurt	32
Haltestelle	26
Arbeitsstelle	40
Verkehrsberuhigter Bereich	11
Radverkehrsanlage auf Fahrbahn	84
Baulich getrennte Radverkehrsanlage	527
Radverkehrsanlage mit Benutzungspflicht	78

Tagesstunden	Anzahl Unfälle
00:00–00:59 Uhr	9
01:00–01:59 Uhr	9
02:00–02:59 Uhr	10
03:00–03:59 Uhr	8
04:00–04:59 Uhr	6
05:00–05:59 Uhr	6
06:00–06:59 Uhr	25
07:00–07:59 Uhr	121
08:00–08:59 Uhr	143
09:00–09:59 Uhr	72
10:00–10:59 Uhr	89
11:00–11:59 Uhr	104
12:00–12:59 Uhr	113
13:00–13:59 Uhr	106
14:00–14:59 Uhr	117
15:00–15:59 Uhr	108
16:00–16:59 Uhr	148
17:00–17:59 Uhr	160
18:00–18:59 Uhr	113
19:00–19:59 Uhr	74
20:00–20:59 Uhr	48
21:00–21:59 Uhr	37
22:00–22:59 Uhr	25
23:00–23:59 Uhr	22

Bei 2 500 der 4 040 Verkehrsunfälle in Nürnberg im Zeitraum 2015 bis 2019 waren Radfahrer die Hauptverursacher des Unfalls (61,6 Prozent).

Radfahrer nach Altersgruppe	Anzahl Beteiligte
0–5	7
6–13	192
14–17	159
18–24	473
25–44	1 448
45–64	1 301
65+	574
Alter unbekannt	249

Charakteristik der Unfallstelle	Anzahl Unfälle
Kreuzung	1 000
Einmündung/Anschluss	1 010
Grundstücksein-/ausfahrt	373
Steigung	27
Gefälle	164
Kurve	56
Kreisverkehr	6

Besonderheit der Unfallstelle	Anzahl Unfälle
Unübersichtliche Unfallstelle	72
Schienengleicher Bahnübergang	4
Fußgängerüberweg	19
Fußgängerfurt	255
Haltestelle	23
Arbeitsstelle	17
Verkehrsberuhigter Bereich	11
Radverkehrsanlage auf Fahrbahn	416
Baulich getrennte Radverkehrsanlage	427
Radverkehrsanlage mit Benutzungspflicht	262

Tagesstunden	Anzahl Unfälle
00:00–00:59 Uhr	44
01:00–01:59 Uhr	22
02:00–02:59 Uhr	20
03:00–03:59 Uhr	11
04:00–04:59 Uhr	16
05:00–05:59 Uhr	40
06:00–06:59 Uhr	126
07:00–07:59 Uhr	279
08:00–08:59 Uhr	237
09:00–09:59 Uhr	164
10:00–10:59 Uhr	175
11:00–11:59 Uhr	193
12:00–12:59 Uhr	225
13:00–13:59 Uhr	285
14:00–14:59 Uhr	315
15:00–15:59 Uhr	277
16:00–16:59 Uhr	352
17:00–17:59 Uhr	342
18:00–18:59 Uhr	298
19:00–19:59 Uhr	242
20:00–20:59 Uhr	148
21:00–21:59 Uhr	102
22:00–22:59 Uhr	86
23:00–23:59 Uhr	57

4.3 An welchen Daten hat die Polizei in dem in 4.1 abgefragten Zeitraum Kontrollen mit Schwerpunkt auf den Radverkehr durchgeführt (bitte chronologisch nach Polizeiinspektion und Kontrollort aufschlüsseln)?

Ergänzend zu den in der Vorbemerkung angeführten Aktivitäten führte das Polizeipräsidium Mittelfranken mit seinen nachgeordneten Dienststellen in Erlangen und in Nürnberg mehrere verschiedene Schwerpunktaktionen, teilweise unter Hinzuziehung von Kräften der Bereitschaftspolizei, durch.

Ein besonderes Augenmerk bei gemeinsamen Kontrollaktionen der Polizeiinspektionen und der Verkehrspolizeiinspektionen liegt hierbei auf sogenannten qualifizierten Verstößen, wie z. B. der Ahndung von Rotlichtmissachtungen.

Im Rahmen des täglichen Streifendienstes wird in Erlangen und Nürnberg am häufigsten das verbotswidrige Befahren der Fußgängerzonen beanstandet.

Im präventiven Bereich verfolgt das Polizeipräsidium Mittelfranken u. a. mit den Jugendverkehrsschulen und der Verkehrserziehung in Grundschulen auch die Vermittlung einzuhaltender Vorschriften und Gefahren bei der Nutzung von Fahrrädern.

- 5. Unfälle unter Beteiligung von Radfahrern in der Universitätsstadt München**
5.1 Wie entwickelte sich die Zahl von Unfällen mit Beteiligung von Radfahrern in den letzten fünf Jahren in der Universitätsstadt München (bitte pro Jahr ausdifferenzieren nach VU mit Radfahrer gesamt und davon getötet/verletzt; VU mit Beteiligungsart 71 „Fahrrad“ gesamt und davon getötet/verletzt; VU mit Beteiligungsart 72 „Pedelec“ gesamt und davon getötet/verletzt)?

Universitätsstadt München	2015	2016	2017	2018	2019
VU mit Radfahrer	2572	2531	2494	2870	2861
dabei getötete Radfahrer	3	3	4	7	6
dabei verletzte Radfahrer	2273	2250	2208	2541	2578
davon					
VU mit Beteiligungsart 71 „Fahrrad“	2537	2503	2459	2810	2715
dabei getötete Radfahrer	3	3	3	7	6
dabei verletzte Radfahrer	2248	2222	2174	2481	2442
VU mit Beteiligungsart 72 „Pedelec“	35	28	35	60	146
dabei getötete Pedelec-Fahrer	0	0	1	0	0
dabei verletzte Pedelec-Fahrer	25	28	34	60	136

- 5.2 Welche statistischen Daten sind über die in 5.1 abgefragten Unfälle bekannt (bitte lückenlos angeben und folgende Daten für den Fünfjahresblock ausdifferenzieren, wie vorhanden, z. B. nach Postleitzahl/Gemeinde/Stadtteil; Altersgruppen des Radfahrers 0–5; 6–13; 14–17; 18–24; 25–44; 45–64; 65+; Alter unbekannt; örtliche Gegebenheiten, wie z. B. Charakteristik der Unfallstelle; Besonderheit der Unfallstelle, wie z. B. Kreuzungen, Ein-/Ausfahrten, Radweg etc.; Prozentsatz am Unfall hauptschuldiger Radfahrer; Uhrzeit der Unfälle in Stundenblöcken)?**

Bei 7 143 der 13 328 Verkehrsunfälle im Zeitraum 2015 bis 2019 waren Radfahrer die Hauptverursacher des Unfalls (53,6 Prozent).

Radfahrer nach Altersgruppe	Anzahl Beteiligte
0–5	42
6–13	696
14–17	551
18–24	1 332
25–44	5 583
45–64	4 120
65+	1 766
Alter unbekannt	791

Charakteristik der Unfallstelle	Anzahl Unfälle
Kreuzung	3 838
Einmündung/Anschluss	2 431
Grundstücksein-/ausfahrt	1 129
Steigung	36
Gefälle	204
Kurve	131
Kreisverkehr	16

Besonderheit der Unfallstelle	Anzahl Unfälle
Unübersichtliche Unfallstelle	273
Schienen gleicher Bahnübergang	28
Fußgängerüberweg	134
Fußgängerfurt	300
Haltestelle	98
Arbeitsstelle	97
Verkehrsberuhigter Bereich	25

Besonderheit der Unfallstelle	Anzahl Unfälle
Radverkehrsanlage auf Fahrbahn	1 063
Baulich getrennte Radverkehrsanlage	1 891
Radverkehrsanlage mit Benutzungspflicht	1 536

Tagesstunden	Anzahl Unfälle
00:00–00:59 Uhr	141
01:00–01:59 Uhr	95
02:00–02:59 Uhr	68
03:00–03:59 Uhr	40
04:00–04:59 Uhr	36
05:00–05:59 Uhr	63
06:00–06:59 Uhr	213
07:00–07:59 Uhr	820
08:00–08:59 Uhr	1 106
09:00–09:59 Uhr	781
10:00–10:59 Uhr	569
11:00–11:59 Uhr	617
12:00–12:59 Uhr	686
13:00–13:59 Uhr	827
14:00–14:59 Uhr	859
15:00–15:59 Uhr	924
16:00–16:59 Uhr	1 068
17:00–17:59 Uhr	1 262
18:00–18:59 Uhr	1 195
19:00–19:59 Uhr	779
20:00–20:59 Uhr	419
21:00–21:59 Uhr	294
22:00–22:59 Uhr	234
23:00–23:59 Uhr	232

5.3 An welchen Daten hat die Polizei in dem in 5.1 abgefragten Zeitraum Kontrollen mit Schwerpunkt auf den Radverkehr durchgeführt (bitte chronologisch nach Polizeiinspektion und Kontrollort aufschlüsseln)?

Ergänzend zu den in der Vorbemerkung genannten Aktivitäten wird auf die Kampagne „Gscheid Radln – aufeinander achten“ des Polizeipräsidiums München hingewiesen, welche in der Landeshauptstadt München seit dem Jahr 2011 jährlich zur Fahrradsaison durchgeführt wird.

Insbesondere in den Sommermonaten finden durch die nachgeordneten Dienststellen des Polizeipräsidiums München Kontrollen mit Fahrradschwerpunkt statt. Mit einem ausgewogenen Anteil an Verkehrsaufklärung, Verkehrsüberwachung und Öffentlichkeitsarbeit werden die Radfahrer für die Gefährlichkeit ihrer Verkehrsverstöße sensibilisiert, um hierdurch letztlich einen Einstellungs- und Verhaltenswandel zu erreichen.

6. Unfälle unter Beteiligung von Radfahrern in der Universitätsstadt Passau
6.1 Wie entwickelte sich die Zahl von Unfällen mit Beteiligung von Radfahrern in den letzten fünf Jahren in der Universitätsstadt Passau (bitte pro Jahr ausdifferenzieren nach VU mit Radfahrer gesamt und davon getötet/verletzt; VU mit Beteiligungsart 71 „Fahrrad“ gesamt und davon getötet/verletzt; VU mit Beteiligungsart 72 „Pedelec“ gesamt und davon getötet/verletzt)?

Universitätsstadt Passau	2015	2016	2017	2018	2019
VU mit Radfahrer	50	51	40	29	44
dabei getötete Radfahrer	0	0	0	0	0
dabei verletzte Radfahrer	46	39	37	28	41
davon					

Universitätsstadt Passau	2015	2016	2017	2018	2019
VU mit Beteiligungsart 71 „Fahrrad“	50	51	36	25	35
dabei getötete Radfahrer	0	0	0	0	0
dabei verletzte Radfahrer	46	39	33	25	33
VU mit Beteiligungsart 72 „Pedelec“	0	0	4	4	9
dabei getötete Pedelec-Fahrer	0	0	0	0	0
dabei verletzte Pedelec-Fahrer	0	0	4	3	8

6.2 Welche statistischen Daten sind über die in 6.1 abgefragten Unfälle bekannt (bitte lückenlos angeben und folgende Daten für den Fünfjahresblock ausdifferenzieren, wie vorhanden, z. B. nach Postleitzahl/Gemeinde/Stadtteil; Altersgruppen des Radfahrers 0–5; 6–13; 14–17; 18–24; 25–44; 45–64; 65+; Alter unbekannt; örtliche Gegebenheiten, wie z. B. Charakteristik der Unfallstelle; Besonderheit der Unfallstelle, wie z. B. Kreuzungen, Ein-/Ausfahrten, Radweg etc.; Prozentsatz am Unfall hauptschuldiger Radfahrer; Uhrzeit der Unfälle in Stundenblöcken)?

Bei 146 der 214 Verkehrsunfälle im Zeitraum 2015 bis 2019 waren Radfahrer die Hauptverursacher des Unfalls (68,2 Prozent).

Radfahrer nach Altersgruppe	Anzahl Beteiligte
0–5	0
6–13	14
14–17	10
18–24	45
25–44	59
45–64	57
65+	26
Alter unbekannt	9

Charakteristik der Unfallstelle	Anzahl Unfälle
Kreuzung	21
Einmündung/Anschluss	35
Grundstücksein-/ausfahrt	20
Steigung	3
Gefälle	28
Kurve	7
Kreisverkehr	5

Besonderheit der Unfallstelle	Anzahl Unfälle
Unübersichtliche Unfallstelle	5
Schienengleicher Bahnübergang	0
Fußgängerüberweg	0
Fußgängerfurt	1
Haltestelle	2
Arbeitsstelle	2
Verkehrsberuhigter Bereich	0
Radverkehrsanlage auf Fahrbahn	5
Baulich getrennte Radverkehrsanlage	8
Radverkehrsanlage mit Benutzungspflicht	0

Tagesstunden	Anzahl Unfälle
00:00–00:59 Uhr	2
01:00–01:59 Uhr	2
02:00–02:59 Uhr	1
03:00–03:59 Uhr	3
04:00–04:59 Uhr	2
05:00–05:59 Uhr	0

Tagesstunden	Anzahl Unfälle
06:00–06:59 Uhr	7
07:00–07:59 Uhr	7
08:00–08:59 Uhr	7
09:00–09:59 Uhr	12
10:00–10:59 Uhr	13
11:00–11:59 Uhr	12
12:00–12:59 Uhr	8
13:00–13:59 Uhr	13
14:00–14:59 Uhr	24
15:00–15:59 Uhr	20
16:00–16:59 Uhr	19
17:00–17:59 Uhr	16
18:00–18:59 Uhr	13
19:00–19:59 Uhr	11
20:00–20:59 Uhr	8
21:00–21:59 Uhr	9
22:00–22:59 Uhr	1
23:00–23:59 Uhr	4

6.3 An welchen Daten hat die Polizei in dem in 6.1 abgefragten Zeitraum Kontrollen mit Schwerpunkt auf den Radverkehr durchgeführt (bitte chronologisch nach Polizeiinspektion und Kontrollort aufschlüsseln)?

Ergänzend zu den in der Vorbemerkung genannten Aktivitäten führt das Polizeipräsidium Niederbayern, hier die Polizeiinspektion Passau, regelmäßig zu Semesterbeginn im Stadtgebiet Passau Fahrradaktionstage bzw. mehrwöchige Schwerpunktaktionen durch.

Zudem werden auch Infostände an zentralen Örtlichkeiten (Fußgängerzone und Uni-Campus) betrieben. Ziele der Veranstaltungen sind die Erhöhung der Verkehrssicherheit, der Schutz vor Eigentumsdelikten an Fahrrädern und die konsequente Ahndung von Straftaten und Verkehrsordnungswidrigkeiten. Bei den Aktionen werden eigens dafür entworfene Flyer „Fahrrad – aber sicher“ verteilt. An den Infoständen wurden zeitweise auch Fahrradhelme und Beleuchtungssets für Fahrräder verlost bzw. Multifunktionstücher mit Aufdruck-Emblemen zu den Themen Beleuchtung, Einhalten der Verkehrsregeln und Diebstahlschutz verteilt.

7. Unfälle unter Beteiligung von Radfahrern in der Universitätsstadt Regensburg

7.1 Wie entwickelte sich die Zahl von Unfällen mit Beteiligung von Radfahrern in den letzten fünf Jahren in der Universitätsstadt Regensburg (bitte pro Jahr ausdifferenzieren nach VU mit Radfahrer gesamt und davon getötet/verletzt; VU mit Beteiligungsart 71 „Fahrrad“ gesamt und davon getötet/verletzt; VU mit Beteiligungsart 72 „Pedelec“ gesamt und davon getötet/verletzt)?

Universitätsstadt Regensburg	2015	2016	2017	2018	2019
VU mit Radfahrer	339	313	341	415	435
dabei getötete Radfahrer	0	1	1	0	1
dabei verletzte Radfahrer	311	278	318	368	391
davon					
VU mit Beteiligungsart 71 „Fahrrad“	331	301	324	395	402
dabei getötete Radfahrer	0	1	1	0	1
dabei verletzte Radfahrer	303	267	302	350	359
VU mit Beteiligungsart 72 „Pedelec“	8	12	17	20	33
dabei getötete Pedelec-Fahrer	0	0	0	0	0
dabei verletzte Pedelec-Fahrer	8	11	16	18	32

7.2 Welche statistische Daten sind über die in 7.1 abgefragten Unfälle bekannt (bitte lückenlos angeben und folgende Daten für den Fünfjahresblock ausdifferenzieren, wie vorhanden, z. B. nach Postleitzahl/Gemeinde/Stadtteil; Altersgruppen des Radfahrers 0–5; 6–13; 14–17; 18–24; 25–44; 45–64; 65+; Alter unbekannt; örtliche Gegebenheiten, wie z. B. Charakteristik der Unfallstelle; Besonderheit der Unfallstelle, wie z. B. Kreuzungen, Ein-/Ausfahrten, Radweg etc.; Prozentsatz am Unfall hauptschuldiger Radfahrer; Uhrzeit der Unfälle in Stundenblöcken)?

Bei 1 062 der 1 843 Verkehrsunfälle im Zeitraum 2015 bis 2019 waren Radfahrer die Hauptverursacher des Unfalls (57,6 Prozent).

Radfahrer nach Altersgruppe	Anzahl Beteiligte
0–5	5
6–13	100
14–17	105
18–24	381
25–44	663
45–64	463
65+	200
Alter unbekannt	107

Charakteristik der Unfallstelle	Anzahl Unfälle
Kreuzung	489
Einmündung/Anschluss	344
Grundstücksein-/ausfahrt	174
Steigung	15
Gefälle	58
Kurve	24
Kreisverkehr	7

Besonderheit der Unfallstelle	Anzahl Unfälle
Unübersichtliche Unfallstelle	43
Schienen gleicher Bahnübergang	0
Fußgängerüberweg	35
Fußgängerfurt	43
Haltestelle	11
Arbeitsstelle	5
Verkehrsberuhigter Bereich	13
Radverkehrsanlage auf Fahrbahn	116
Baulich getrennte Radverkehrsanlage	187
Radverkehrsanlage mit Benutzungspflicht	95

Tagesstunden	Anzahl Unfälle
00:00–00:59 Uhr	22
01:00–01:59 Uhr	18
02:00–02:59 Uhr	13
03:00–03:59 Uhr	9
04:00–04:59 Uhr	12
05:00–05:59 Uhr	26
06:00–06:59 Uhr	38
07:00–07:59 Uhr	142
08:00–08:59 Uhr	110
09:00–09:59 Uhr	77
10:00–10:59 Uhr	79
11:00–11:59 Uhr	93
12:00–12:59 Uhr	101
13:00–13:59 Uhr	142
14:00–14:59 Uhr	143

Tagesstunden	Anzahl Unfälle
15:00–15:59 Uhr	121
16:00–16:59 Uhr	166
17:00–17:59 Uhr	169
18:00–18:59 Uhr	113
19:00–19:59 Uhr	95
20:00–20:59 Uhr	58
21:00–21:59 Uhr	29
22:00–22:59 Uhr	40
23:00–23:59 Uhr	27

7.3 An welchen Daten hat die Polizei in dem in 7.1 abgefragten Zeitraum Kontrollen mit Schwerpunkt auf den Radverkehr durchgeführt (bitte chronologisch nach Polizeiinspektion und Kontrollort aufschlüsseln)?

Ergänzend zu den in der Vorbemerkung angeführten Aktivitäten führte das Polizeipräsidium Oberpfalz mit seinen nachgeordneten Dienststellen im Stadtgebiet Regensburg, zum Teil mehrmals im Jahr, schwerpunktmäßige Kontrollaktionen „Fahrradverkehr“, auch unter Beteiligung des Verkehrsüberwachungsdienstes der Stadt Regensburg und der Sicherheitswacht, durch, bei denen u. a. auch das „Geisterradeln“ und die „Manipulation von Pedelecs“ im Mittelpunkt standen.

Neben den Verkehrsüberwachungsmaßnahmen wurden im Rahmen der Prävention zahlreiche Flyer mit den Inhalten/Aufdrucken „Geisterradler gefährden“, „Augenblick bitte! Beim Abbiegen auf Radfahrer achten“ sowie „Zerbrich dir deinen Kopf! Lieber für das Studium – Trag Helm“ verteilt, um die Radfahrer und den motorisierten Verkehr für die jeweiligen Gefahren zu sensibilisieren.

Darüber hinaus wurden in Zusammenarbeit mit der Stadt Regensburg an unfallträchtigen Örtlichkeiten im Stadtgebiet Schilder montiert, die auf das Problem „Toter Winkel“ hinweisen.

8. Unfälle unter Beteiligung von Radfahrern in der Universitätsstadt Würzburg

8.1 Wie entwickelte sich die Zahl von Unfällen mit Beteiligung von Radfahrern in den letzten fünf Jahren in der Universitätsstadt Würzburg (bitte pro Jahr ausdifferenzieren nach VU mit Radfahrer gesamt und davon getötet/verletzt; VU mit Beteiligungsart 71 „Fahrrad“ gesamt und davon getötet/verletzt; VU mit Beteiligungsart 72 „Pedelec“ gesamt und davon getötet/verletzt)?

Universitätsstadt Würzburg	2015	2016	2017	2018	2019
VU mit Radfahrer	176	199	221	219	202
dabei getötete Radfahrer	0	0	0	0	0
dabei verletzte Radfahrer	151	176	204	183	170
davon					
VU mit Beteiligungsart 71 „Fahrrad“	172	190	215	211	189
dabei getötete Radfahrer	0	0	0	0	0
dabei verletzte Radfahrer	147	167	200	169	158
VU mit Beteiligungsart 72 „Pedelec“	4	9	6	8	13
dabei getötete Pedelec-Fahrer	0	0	0	0	0
dabei verletzte Pedelec-Fahrer	4	9	4	14	12

8.2 Welche statistischen Daten sind über die in 8.1 abgefragten Unfälle bekannt (bitte lückenlos angeben und folgende Daten für den Fünfjahresblock ausdifferenzieren, wie vorhanden, z. B. nach Postleitzahl/Gemeinde/Stadtteil; Altersgruppen des Radfahrers 0–5; 6–13; 14–17; 18–24; 25–44; 45–64; 65+; Alter unbekannt; örtliche Gegebenheiten, wie z. B. Charakteristik der Unfallstelle; Besonderheit der Unfallstelle, wie z. B. Kreuzungen, Ein-/Ausfahrten, Radweg etc.; Prozentsatz am Unfall hauptschuldiger Radfahrer; Uhrzeit der Unfälle in Stundenblöcken)?

Bei 604 der 1017 Verkehrsunfälle im Zeitraum 2015 bis 2019 waren Radfahrer die Hauptverursacher des Unfalls (59,4 Prozent).

Radfahrer nach Altersgruppe	Anzahl Beteiligte
0–5	2
6–13	38
14–17	30
18–24	213
25–44	377
45–64	260
65+	92
Alter unbekannt	68

Charakteristik der Unfallstelle	Anzahl Unfälle
Kreuzung	180
Einmündung/Anschluss	156
Grundstücksein-/ausfahrt	76
Steigung	14
Gefälle	47
Kurve	24
Kreisverkehr	38

Besonderheit der Unfallstelle	Anzahl Unfälle
Unübersichtliche Unfallstelle	41
Schienengleicher Bahnübergang	12
Fußgängerüberweg	48
Fußgängerfurt	13
Haltestelle	5
Arbeitsstelle	2
Verkehrsberuhigter Bereich	5
Radverkehrsanlage auf Fahrbahn	50
Baulich getrennte Radverkehrsanlage	57
Radverkehrsanlage mit Benutzungspflicht	25

Tagesstunden	Anzahl Unfälle
00:00–00:59 Uhr	6
01:00–01:59 Uhr	2
02:00–02:59 Uhr	3
03:00–03:59 Uhr	7
04:00–04:59 Uhr	2
05:00–05:59 Uhr	12
06:00–06:59 Uhr	30
07:00–07:59 Uhr	78
08:00–08:59 Uhr	71
09:00–09:59 Uhr	56
10:00–10:59 Uhr	38
11:00–11:59 Uhr	50
12:00–12:59 Uhr	72
13:00–13:59 Uhr	58
14:00–14:59 Uhr	67
15:00–15:59 Uhr	73
16:00–16:59 Uhr	87
17:00–17:59 Uhr	99
18:00–18:59 Uhr	76
19:00–19:59 Uhr	58
20:00–20:59 Uhr	23
21:00–21:59 Uhr	22
22:00–22:59 Uhr	13
23:00–23:59 Uhr	14

8.3 An welchen Daten hat die Polizei in dem in 8.1 abgefragten Zeitraum Kontrollen mit Schwerpunkt auf den Radverkehr durchgeführt (bitte chronologisch nach Polizeiinspektion und Kontrollort aufschlüsseln)?

Ergänzend zu den in der Vorbemerkung angeführten Aktivitäten führte das Polizeipräsidium Unterfranken mit seinen nachgeordneten Dienststellen in Würzburg in Kooperation mit dem Verkehrsüberwachungsdienst (VÜD) der Stadt Würzburg mehrmals Radverkehrskontrollen im gesamten Stadtgebiet durch.

Daneben wurden durch die Polizeiinspektion Würzburg-Stadt eine Vielzahl von Präventionsmaßnahmen, u. a. in Form von öffentlichkeitswirksamen Informationsständen oder Unterrichten durch die Beamten der Jugendverkehrsschule zum Thema „Verkehrssicherheit“ in Zusammenarbeit mit der Verkehrswacht Würzburg oder weiterer Partner, durchgeführt. Des Weiteren wurden auch Pedelec-Kurse für Seniorinnen und Senioren angeboten.

Außerdem wurden seitens der Polizeiinspektion Würzburg-Stadt darüber hinaus u. a. dienstliche E-Bikes beschafft, um die Kontrolltätigkeiten weiter zielgerichtet und auf „Augenhöhe“ durchführen zu können.