



Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Franz Bergmüller AfD**
vom 18.08.2020

Zusammenhang zwischen steigenden Zahlen von Unfällen mit Radfahrern und einem viel zu häufig wahrnehmbaren anarchischen Verhältnis von Radfahrern zu Regeln der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)

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/verkehrstote-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 zwei 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 die Fahrer haben viel 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>)

Ein Blick in die lokale Statistik von z. B. Rosenheim und auf die lokalen Gegebenheiten dort belegt diesen subjektiven aus dem täglichen Straßenbild schon fast gewohnten Eindruck und verweist auf ein offenbar viel zu oft tief verwurzelt anarchisches Verständnis zu Straßenverkehrsregeln bei Fahrradfahrern.

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.

Ich frage die Staatsregierung:

1.	Unfälle unter Beteiligung von Radfahrern im Landkreis Altötting.....	4
1.1	Wie entwickelt sich die Zahl von Unfällen mit Beteiligung von Radfahrern in den letzten fünf Jahren im Landkreis Altötting (bitte nach verunfallten, verletzten Radfahrern, getöteten Radfahrern und jeweils für Radfahrer mit und ohne Elektroantrieb ausdifferenzieren)?	4
1.2	Welche statistischen Daten sind über die in 1.1 abgefragten Unfälle bekannt (bitte lückenlos angeben und folgende Daten chronologisch ausdifferenzieren nach z. B. Postleitzahl: Alter des Radfahrers z. B. in 10-Jahres-Schritten; örtliche Gegebenheiten wie z. B. Kreuzungen, Ein-/Ausfahrten, Radweg etc.; Beitrag/Anteil des Radfahrers an der Schuld am Unfall z. B. in überwiegend unschuldig, teilweise mitschuldig, überwiegend mitschuldig; Uhrzeit der Unfälle vorzugsweise in Stundenblöcken)?.....	4
1.3	An welchen Daten hat die Polizei in dem in 1.1 abgefragten Zeitraum Kontrollen mit Schwerpunkt auf den Radverkehr durchgeführt (bitte nach Polizeiinspektion und chronologisch aufschlüsseln)?.....	6
2.	Unfälle unter Beteiligung von Radfahrern im Landkreis Berchtesgadener Land (BGL).....	7
2.1	Wie entwickelt sich die Zahl von Unfällen mit Beteiligung von Radfahrern in den letzten fünf Jahren im Landkreis BGL (bitte nach verunfallten, verletzten Radfahrern, getöteten Radfahrern und jeweils für Radfahrer mit und ohne Elektroantrieb ausdifferenzieren)?	7
2.2	Welche statistischen Daten sind über die in 2.1 abgefragten Unfälle bekannt (bitte lückenlos angeben und folgende Daten chronologisch ausdifferenzieren nach z. B. Postleitzahl: Alter des Radfahrers z. B. in 10-Jahres-Schritten; örtliche Gegebenheiten, wie z. B. Kreuzungen, Ein-/Ausfahrten, Radweg etc.; Beitrag/Anteil des Radfahrers an der Schuld am Unfall z. B. in überwiegend unschuldig, teilweise mitschuldig, überwiegend mitschuldig; Uhrzeit der Unfälle vorzugsweise 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 nach Polizeiinspektion und chronologisch aufschlüsseln)?	9
3.	Unfälle unter Beteiligung von Radfahrern im Landkreis Ebersberg	9
3.1	Wie entwickelt sich die Zahl von Unfällen mit Beteiligung von Radfahrern in den letzten fünf Jahren im Landkreis Ebersberg (bitte nach verunfallten, verletzten Radfahrern, getöteten Radfahrern und jeweils für Radfahrer mit und ohne Elektroantrieb ausdifferenzieren)?	9
3.2	Welche statistischen Daten sind über die in 3.1 abgefragten Unfälle bekannt (bitte lückenlos angeben und folgende Daten chronologisch ausdifferenzieren nach z. B. Postleitzahl: Alter des Radfahrers z. B. in 10-Jahres-Schritten; örtliche Gegebenheiten, wie z. B. Kreuzungen, Ein-/Ausfahrten, Radweg etc.; Beitrag/Anteil des Radfahrers an der Schuld am Unfall z. B. in überwiegend unschuldig, teilweise mitschuldig, überwiegend mitschuldig; Uhrzeit der Unfälle vorzugsweise in Stundenblöcken)?	10
3.3	An welchen Daten hat die Polizei in dem in 3.1 abgefragten Zeitraum Kontrollen mit Schwerpunkt auf den Radverkehr durchgeführt (bitte nach Polizeiinspektion und chronologisch aufschlüsseln)?	12
4.	Unfälle unter Beteiligung von Radfahrern im Landkreis Erding	12
4.1	Wie entwickelt sich die Zahl von Unfällen mit Beteiligung von Radfahrern in den letzten fünf Jahren im Landkreis Erding (bitte nach verunfallten, verletzten Radfahrern, getöteten Radfahrern und jeweils für Radfahrer mit und ohne Elektroantrieb ausdifferenzieren)?	12
4.2	Welche statistische Daten sind über die in 4.1 abgefragten Unfälle bekannt (bitte lückenlos angeben und folgende Daten chronologisch ausdifferenzieren nach z. B. Postleitzahl: Alter des Radfahrers z. B. in 10-Jahres-Schritten; örtliche Gegebenheiten, wie z. B. Kreuzungen, Ein-/Ausfahrten, Radweg etc.; Beitrag/Anteil des Radfahrers an der Schuld am Unfall z. B. in überwiegend unschuldig, teilweise mitschuldig, überwiegend mitschuldig; Uhrzeit der Unfälle vorzugsweise in Stundenblöcken)?.....	12

4.3	An welchen Daten hat die Polizei in dem in 4.1 abgefragten Zeitraum Kontrollen mit Schwerpunkt auf den Radverkehr durchgeführt (bitte nach Polizeiinspektion und chronologisch aufschlüsseln)?	14
5.	Unfälle unter Beteiligung von Radfahrern im Landkreis München	14
5.1	Wie entwickelt sich die Zahl von Unfällen mit Beteiligung von Radfahrern in den letzten fünf Jahren im Landkreis München (bitte nach verunfallten, verletzten Radfahrern, getöteten Radfahrern und jeweils für Radfahrer mit und ohne Elektroantrieb ausdifferenzieren)?	14
5.2	Welche statistischen Daten sind über die in 5.1 abgefragten Unfälle bekannt (bitte lückenlos angeben und folgende Daten chronologisch ausdifferenzieren nach z. B. Postleitzahl: Alter des Radfahrers z. B. in 10-Jahres-Schritten; örtliche Gegebenheiten, wie z. B. Kreuzungen, Ein-/Ausfahrten, Radweg etc.; Beitrag/Anteil des Radfahrers an der Schuld am Unfall z. B. in überwiegend unschuldig, teilweise mitschuldig, überwiegend mitschuldig; Uhrzeit der Unfälle vorzugsweise in Stundenblöcken)?	15
5.3	An welchen Daten hat die Polizei in dem in 5.1 abgefragten Zeitraum Kontrollen mit Schwerpunkt auf den Radverkehr durchgeführt (bitte nach Polizeiinspektion und chronologisch aufschlüsseln)?	17
6.	Unfälle unter Beteiligung von Radfahrern im Landkreis Mühldorf am Inn	17
6.1	Wie entwickelt sich die Zahl von Unfällen mit Beteiligung von Radfahrern in den letzten fünf Jahren im Landkreis Mühldorf am Inn (bitte nach verunfallten, verletzten Radfahrern, getöteten Radfahrern und jeweils für Radfahrer mit und ohne Elektroantrieb ausdifferenzieren)?	17
6.2	Welche statistische Daten sind über die in 6.1 abgefragten Unfälle bekannt (bitte lückenlos angeben und folgende Daten chronologisch ausdifferenzieren nach z. B. Postleitzahl: Alter des Radfahrers z. B. in 10-Jahres-Schritten; örtliche Gegebenheiten, wie z. B. Kreuzungen, Ein-/Ausfahrten, Radweg etc.; Beitrag/Anteil des Radfahrers an der Schuld am Unfall z. B. in überwiegend unschuldig, teilweise mitschuldig, überwiegend mitschuldig; Uhrzeit der Unfälle vorzugsweise in Stundenblöcken)?	18
6.3	An welchen Daten hat die Polizei in dem in 6.1 abgefragten Zeitraum Kontrollen mit Schwerpunkt auf den Radverkehr durchgeführt (bitte nach Polizeiinspektion und chronologisch aufschlüsseln)?	20
7.	Unfälle unter Beteiligung von Radfahrern im Landkreis Rosenheim	20
7.1	Wie entwickelt sich die Zahl von Unfällen mit Beteiligung von Radfahrern in den letzten fünf Jahren im Landkreis Rosenheim (bitte nach verunfallten, verletzten Radfahrern, getöteten Radfahrern und jeweils für Radfahrer mit und ohne Elektroantrieb ausdifferenzieren)?	20
7.2	Welche statistische Daten sind über die in 7.1 abgefragten Unfälle bekannt (bitte lückenlos angeben und folgende Daten chronologisch ausdifferenzieren nach z. B. Postleitzahl: Alter des Radfahrers z. B. in 10-Jahres-Schritten; örtliche Gegebenheiten, wie z. B. Kreuzungen, Ein-/Ausfahrten, Radweg etc.; Beitrag/Anteil des Radfahrers an der Schuld am Unfall z. B. in überwiegend unschuldig, teilweise mitschuldig, überwiegend mitschuldig; Uhrzeit der Unfälle vorzugsweise in Stundenblöcken)?	20
7.3	An welchen Daten hat die Polizei in dem in 6.1 abgefragten Zeitraum Kontrollen mit Schwerpunkt auf den Radverkehr durchgeführt (bitte nach Polizeiinspektion und chronologisch aufschlüsseln)?	23
8.	Kampagnen	23
8.1	Welche Kampagnen hat die Staatsregierung in den letzten fünf Jahren durchgeführt, um den statistisch höheren Anteil an Schuld am Unfall, die dem Radfahrer zuzurechnen ist, zu reduzieren?	23
8.2	Welche Kampagnen hat die Staatsregierung in den letzten fünf Jahren durchgeführt, um den statistisch hohen Anteil an Beteiligung älterer Fahrradfahrer zu reduzieren?	23
8.3	Welche messbaren Erfolge haben die in 8.1 und 8.2 abgefragten Kampagnen ergeben?	23

Antwort

des Staatsministeriums des Innern, für Sport und Integration im Einvernehmen mit dem Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr
vom 30.09.2020

Vorbemerkung:

Bei den von der Anfrage betroffenen bayerischen Landespolizeipräsidien 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.

- 1. Unfälle unter Beteiligung von Radfahrern im Landkreis Altötting**
1.1 Wie entwickelt sich die Zahl von Unfällen mit Beteiligung von Radfahrern in den letzten fünf Jahren im Landkreis Altötting (bitte nach verunfallten, verletzten Radfahrern, getöteten Radfahrern und jeweils für Radfahrer mit und ohne Elektroantrieb ausdifferenzieren)?

Landkreis Altötting	2015	2016	2017	2018	2019
VU mit Radfahrer	135	151	127	172	178
- dabei getötete Radfahrer	1	1	2	0	0
- dabei verletzte Radfahrer	122	146	114	165	170
davon					
VU mit Beteiligungsart 71 „Fahrrad“	133	143	112	148	144
- dabei getötete Radfahrer	1	1	2	0	0
- dabei verletzte Radfahrer	120	138	100	142	138
VU mit Beteiligungsart 72 „Pedelec“	2	8	15	24	34
- dabei getötete Pedelec-Fahrer	0	0	0	0	0
- dabei verletzte Pedelec-Fahrer	2	8	14	23	32

- 1.2 Welche statistischen Daten sind über die in 1.1 abgefragten Unfälle bekannt (bitte lückenlos angeben und folgende Daten chronologisch ausdifferenzieren nach z. B. Postleitzahl: Alter des Radfahrers z. B. in 10-Jahres-Schritten; örtliche Gegebenheiten wie z. B. Kreuzungen, Ein-/Ausfahrten, Radweg etc.; Beitrag/Anteil des Radfahrers an der Schuld am Unfall z. B. in überwiegend unschuldig, teilweise mitschuldig, überwiegend mitschuldig; Uhrzeit der Unfälle vorzugsweise in Stundenblöcken)?**

Bei 480 der 793 Verkehrsunfälle im Zeitraum 2015 bis 2019 waren Radfahrer die Hauptverursacher des Unfalls (49,3 Prozent).

Unfallort nach Gemeinde	Häufigkeit
Altötting	146
Burghausen	216
Burgkirchen an der Alz	48
Emmerting	15
Erlbach	6
Feichten an der Alz	9

Unfallort nach Gemeinde	Häufigkeit
Garching an der Alz	46
Haiming	15
Halsbach	2
Kastl	15
Kirchweidach	4
Markt	17
Mehring	20
Neuötting	80
Perach	11
Pleiskirchen	2
Reischach	4
Stammham	7
Teising	6
Töging am Inn	36
Tüßling	20
Tyrlaching	1
Unterneukirchen	12
Winhöring	25

Radfahrer nach Altersgruppe	Anzahl Beteiligte
0 – 5	4
6 – 13	75
14 – 17	58
18 – 24	54
25 – 44	138
45 – 64	250
65+	214
Alter unbekannt	39

Charakteristik der Unfallstelle	Anzahl Unfälle
Kreuzung	109
Einmündung/Anschluss	122
Grundstücksein-/ausfahrt	46
Steigung	9
Gefälle	72
Kurve	37
Kreisverkehr	15

Besonderheit der Unfallstelle	Anzahl Unfälle
Unübersichtliche Unfallstelle	27
Schienengleicher Bahnübergang	0
Fußgängerüberweg	3
Fußgängerfurt	2
Haltestelle	0
Arbeitsstelle	3

Besonderheit der Unfallstelle	Anzahl Unfälle
Verkehrsberuhigter Bereich	6
Radverkehrsanlage auf Fahrbahn	15
Baulich getrennte Radverkehrsanlage	36
Radverkehrsanlage mit Benutzungspflicht	8

Tagesstunden	Anzahl Unfälle
00:00 – 00:59 Uhr	5
01:00 – 01:59 Uhr	4
02:00 – 02:59 Uhr	6
03:00 – 03:59 Uhr	2
04:00 – 04:59 Uhr	2
05:00 – 05:59 Uhr	10
06:00 – 06:59 Uhr	22
07:00 – 07:59 Uhr	34
08:00 – 08:59 Uhr	42
09:00 – 09:59 Uhr	25
10:00 – 10:59 Uhr	46
11:00 – 11:59 Uhr	49
12:00 – 12:59 Uhr	37
13:00 – 13:59 Uhr	53
14:00 – 14:59 Uhr	57
15:00 – 15:59 Uhr	67
16:00 – 16:59 Uhr	60
17:00 – 17:59 Uhr	79
18:00 – 18:59 Uhr	50
19:00 – 19:59 Uhr	46
20:00 – 20:59 Uhr	26
21:00 – 21:59 Uhr	15
22:00 – 22:59 Uhr	15
23:00 – 23:59 Uhr	11

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

Ergänzend zu den in der Vorbemerkung genannten Aktivitäten wurden Radfahrer zurückliegend im Landkreis Altötting vor allem im Rahmen der Schulwegüberwachung und bei Beleuchtungskontrollaktionen kontrolliert und beanstandet. Hierbei wurden überwiegend nur geringfügige Verwarnungstatbestände festgestellt, die dann wiederum meist mit Barverwarnung oder mündlicher Verwarnung geahndet wurden.

2. Unfälle unter Beteiligung von Radfahrern im Landkreis Berchtesgadener Land (BGL)

2.1 Wie entwickelt sich die Zahl von Unfällen mit Beteiligung von Radfahrern in den letzten fünf Jahren im Landkreis BGL (bitte nach verunfallten, verletzten Radfahrern, getöteten Radfahrern und jeweils für Radfahrer mit und ohne Elektroantrieb ausdifferenzieren)?

Landkreis Berchtesgadener Land	2015	2016	2017	2018	2019
VU mit Radfahrer	188	158	194	193	194
- dabei getötete Radfahrer	0	2	0	3	1
- dabei verletzte Radfahrer	183	145	178	174	183
davon					
VU mit Beteiligungsart 71 „Fahrrad“	170	134	173	161	152
- dabei getötete Radfahrer	0	0	0	2	1
- dabei verletzte Radfahrer	165	123	158	144	144
VU mit Beteiligungsart 72 „Pedelec“	18	24	21	32	42
- dabei getötete Pedelec-Fahrer	0	2	0	1	0
- dabei verletzte Pedelec-Fahrer	18	22	20	30	39

2.2 Welche statistischen Daten sind über die in 2.1 abgefragten Unfälle bekannt (bitte lückenlos angeben und folgende Daten chronologisch ausdifferenzieren nach z. B. Postleitzahl; Alter des Radfahrers z. B. in 10-Jahres-Schritten; örtliche Gegebenheiten, wie z. B. Kreuzungen, Ein-/Ausfahrten, Radweg etc.; Beitrag/Anteil des Radfahrers an der Schuld am Unfall z. B. in überwiegend unschuldig, teilweise mitschuldig, überwiegend mitschuldig; Uhrzeit der Unfälle vorzugsweise in Stundenblöcken)?

Bei 660 der 927 Verkehrsunfälle im Zeitraum 2015 bis 2019 waren Radfahrer die Hauptverursacher des Unfalls (71,2 Prozent).

Unfallort nach Gemeinde	Häufigkeit
Ainring	71
Anger	51
Bad Reichenhall	187
Bayrisch Gmain	16
Berchtesgaden	72
Bischofswiesen	56
Freilassing	193
Laufen	48
Marktschellenberg	12
Piding	47
Ramsau bei Berchtesgaden	22
Saaldorf	31
Schneizlreuth	27
Schönau am Königssee	53
Teisendorf	41

Radfahrer nach Altersgruppe	Anzahl Beteiligte
0 – 5	3
6 – 13	81
14 – 17	65
18 – 24	63
25 – 44	204
45 – 64	299
65+	235
Alter unbekannt	39

Charakteristik der Unfallstelle	Anzahl Unfälle
Kreuzung	52
Einmündung/Anschluss	133
Grundstücksein-/ausfahrt	58
Steigung	24
Gefälle	175
Kurve	72
Kreisverkehr	23

Charakteristik der Unfallstelle	Anzahl Unfälle
Unübersichtliche Unfallstelle	26
Schienengleicher Bahnübergang	0
Fußgängerüberweg	6
Fußgängerfurt	7
Haltestelle	3
Arbeitsstelle	9
Verkehrsberuhigter Bereich	5
Radverkehrsanlage auf Fahrbahn	6
Baulich getrennte Radverkehrsanlage	31
Radverkehrsanlage Benutzungspflicht	5

Tagesstunden	Anzahl Unfälle
00:00 – 00:59 Uhr	10
01:00 – 01:59 Uhr	5
02:00 – 02:59 Uhr	3
03:00 – 03:59 Uhr	5
04:00 – 04:59 Uhr	4
05:00 – 05:59 Uhr	8
06:00 – 06:59 Uhr	15
07:00 – 07:59 Uhr	51
08:00 – 08:59 Uhr	20
09:00 – 09:59 Uhr	37
10:00 – 10:59 Uhr	48
11:00 – 11:59 Uhr	55
12:00 – 12:59 Uhr	85
13:00 – 13:59 Uhr	83

Tagesstunden	Anzahl Unfälle
14:00 – 14:59 Uhr	81
15:00 – 15:59 Uhr	80
16:00 – 16:59 Uhr	92
17:00 – 17:59 Uhr	74
18:00 – 18:59 Uhr	65
19:00 – 19:59 Uhr	42
20:00 – 20:59 Uhr	26
21:00 – 21:59 Uhr	19
22:00 – 22:59 Uhr	10
23:00 – 23:59 Uhr	9

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

Ergänzend zu den in der Vorbemerkung genannten Aktivitäten kontrollieren alle Polizeiinspektionen im Landkreis Berchtesgaden Land insbesondere zum jährlichen Schulbeginn nach den Sommerferien im Rahmen des Sonderprogramms „Sicher zur Schule – sicher nach Hause“ Anfang bis Mitte September besonders intensiv, sowohl mit präventiver als auch repressiver Zielrichtung. Zusätzlich führte die Polizeiinspektion Laufen jedes Jahr in den Sommerferien Kontrollen am Radweg um den Waginger See durch und bei der Polizeiinspektion Freilassing werden jährlich zu Herbstbeginn verstärkte Beleuchtungskontrollen mit dem Schwerpunkt Fahrräder durchgeführt.

Die Polizeiinspektion Berchtesgaden führte weiterhin letzten Sommer eine mehrstündige Kontrollaktion im Marktbereich durch. Hierbei wurden Radfahrer regelmäßig im Marktbereich im Rahmen der Streife angesprochen und kontrolliert, wenn sie z. B. durch die Fußgängerzone oder zu schnell im verkehrsberuhigten Bereich fahren. Auch das Fahren auf Gehwegen und Rotlichtverstöße wurden vermehrt festgestellt und entsprechend geahndet.

3. Unfälle unter Beteiligung von Radfahrern im Landkreis Ebersberg

3.1 Wie entwickelt sich die Zahl von Unfällen mit Beteiligung von Radfahrern in den letzten fünf Jahren im Landkreis Ebersberg (bitte nach verunfallten, verletzten Radfahrern, getöteten Radfahrern und jeweils für Radfahrer mit und ohne Elektroantrieb ausdifferenzieren)?

Landkreis Ebersberg	2015	2016	2017	2018	2019
VU mit Radfahrer	132	124	124	146	142
- dabei getötete Radfahrer	1	1	1	1	1
- dabei verletzte Radfahrer	112	109	122	142	133
davon					
VU mit Beteiligungsart 71 „Fahrrad“	129	114	116	135	133
- dabei getötete Radfahrer	1	1	1	1	1
- dabei verletzte Radfahrer	109	99	114	131	124
VU mit Beteiligungsart 72 „Pedelec“	3	10	8	11	9
- dabei getötete Pedelec-Fahrer	0	0	0	0	0
- dabei verletzte Pedelec-Fahrer	3	10	8	11	9

3.2 Welche statistischen Daten sind über die in 3.1 abgefragten Unfälle bekannt (bitte lückenlos angeben und folgende Daten chronologisch ausdifferenzieren nach z. B. Postleitzahl: Alter des Radfahrers z. B. in 10-Jahres-Schritten; örtliche Gegebenheiten, wie z. B. Kreuzungen, Ein-/Ausfahrten, Radweg etc.; Beitrag/Anteil des Radfahrers an der Schuld am Unfall z. B. in überwiegend unschuldig, teilweise mitschuldig, überwiegend mitschuldig; Uhrzeit der Unfälle vorzugsweise in Stundenblöcken)?

Bei 406 der 668 Verkehrsunfälle im Zeitraum 2015 bis 2019 waren Radfahrer die Hauptverursacher des Unfalls (60,8 Prozent).

Unfallort nach Gemeinde	Häufigkeit
Anzing	18
Aßling	7
Baiern	5
Bruck	4
Ebersberg	72
Egmating	8
Forstinning	24
Fraunneuharting	0
Glonn	11
Grafring bei München	70
Hohenlinden	11
Kirchseeon	49
Markt Schwaben	58
Moosach	21
Oberpframmern	6
Vaterstetten	146
Pliening	24
Poing	86
Emmering	1
Steinhöring	8
Zorneding	39

Radfahrer nach Altersgruppe	Anzahl Beteiligte
0 – 5	6
6 – 13	69
14 – 17	65
18 – 24	45
25 – 44	133
45 – 64	196
65+	164
Alter unbekannt	34

Charakteristik der Unfallstelle	Anzahl Unfälle
Kreuzung	81
Einmündung/Anschluss	164
Grundstücksein-/ausfahrt	68
Steigung	16

Charakteristik der Unfallstelle	Anzahl Unfälle
Gefälle	50
Kurve	57
Kreisverkehr	10

Charakteristik der Unfallstelle	Anzahl Unfälle
Unübersichtliche Unfallstelle	40
Schienengleicher Übergang	1
Fußgängerüberweg	6
Fußgängerfurt	8
Haltestelle	1
Arbeitsstelle	3
Verkehrsberuhigter Bereich	7
Radverkehrsanlage auf Fahrbahn	21
Baulich getrennte Radverkehrsanlage	73
Radverkehrsanlage mit Benutzungspflicht	78

Tagesstunden	Anzahl Unfälle
00:00 – 00:59 Uhr	3
01:00 – 01:59 Uhr	4
02:00 – 02:59 Uhr	1
03:00 – 03:59 Uhr	1
04:00 – 04:59 Uhr	2
05:00 – 05:59 Uhr	2
06:00 – 06:59 Uhr	9
07:00 – 07:59 Uhr	37
08:00 – 08:59 Uhr	24
09:00 – 09:59 Uhr	29
10:00 – 10:59 Uhr	44
11:00 – 11:59 Uhr	40
12:00 – 12:59 Uhr	34
13:00 – 13:59 Uhr	49
14:00 – 14:59 Uhr	37
15:00 – 15:59 Uhr	63
16:00 – 16:59 Uhr	68
17:00 – 17:59 Uhr	68
18:00 – 18:59 Uhr	62
19:00 – 19:59 Uhr	28
20:00 – 20:59 Uhr	26
21:00 – 21:59 Uhr	11
22:00 – 22:59 Uhr	15
23:00 – 23:59 Uhr	11

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

Ergänzend zu den in der Vorbemerkung genannten Aktivitäten führen mehrere Dienststellen des Polizeipräsidiums Oberbayern Nord jährlich einen oder mehrere sog. Fahrradkontrolltage durch. Jährlich etwa ein- bis zweimal finden zudem im Zuge der präsidialen Verkehrssicherheitsarbeit unter Einsatz von Unterstützungskräften der Bereitschaftspolizei auch präventiv und repressiv ausgerichtete Schwerpunkteinsätze mit speziellem Bezug zum Radverkehr statt.

4. Unfälle unter Beteiligung von Radfahrern im Landkreis Erding

4.1 Wie entwickelt sich die Zahl von Unfällen mit Beteiligung von Radfahrern in den letzten fünf Jahren im Landkreis Erding (bitte nach verunfallten, verletzten Radfahrern, getöteten Radfahrern und jeweils für Radfahrer mit und ohne Elektroantrieb ausdifferenzieren)?

Landkreis Erding	2015	2016	2017	2018	2019
VU mit Radfahrer	130	137	150	136	132
- dabei getötete Radfahrer	1	0	0	1	1
- dabei verletzte Radfahrer	118	126	135	129	124
davon					
VU mit Beteiligungsart 71 „Fahrrad“	128	135	146	132	121
- dabei getötete Radfahrer	1	0	0	1	1
- dabei verletzte Radfahrer	116	124	131	125	113
VU mit Beteiligungsart 72 „Pedelec“	2	2	4	4	11
- dabei getötete Pedelec-Fahrer	0	0	0	0	0
- dabei verletzte Pedelec-Fahrer	2	2	4	4	11

4.2 Welche statistische Daten sind über die in 4.1 abgefragten Unfälle bekannt (bitte lückenlos angeben und folgende Daten chronologisch ausdifferenzieren nach z. B. Postleitzahl; Alter des Radfahrers z. B. in 10-Jahres-Schritten; örtliche Gegebenheiten, wie z. B. Kreuzungen, Ein-/Ausfahrten, Radweg etc.; Beitrag/Anteil des Radfahrers an der Schuld am Unfall z. B. in überwiegend unschuldig, teilweise mitschuldig, überwiegend mitschuldig; Uhrzeit der Unfälle vorzugsweise in Stundenblöcken)?

Bei 411 der 685 Verkehrsunfälle im Zeitraum 2015 bis 2019 waren Radfahrer die Hauptverursacher des Unfalls (60,0 Prozent).

Unfallort nach Gemeinde	Häufigkeit
Berglern	8
Bockhorn	7
Buch am Buchrain	4
Dorfen	76
Eitting	10
Erding	359
Finsing	16
Forstern	16
Fraunberg	9
Hohenpolding	1

Unfallort nach Gemeinde	Häufigkeit
Inning am Holz	3
Isen	10
Kirchberg	2
Langenpreising	7
Lengdorf	7
Moosinning	25
Neuching	10
Oberding	23
Ottenhofen	5
Pastetten	10
Sankt Wolfgang	11
Steinkirchen	4
Taufkirchen (Vils)	30
Walpertskirchen	0
Wartenberg/Obb.	15
Wörth	17

Radfahrer nach Altersgruppe	Anzahl Beteiligte
0 – 5	6
6 – 13	69
14 – 17	79
18 – 24	61
25 – 44	145
45 – 64	198
65+	147
Alter unbekannt	35

Charakteristik der Unfallstelle	Anzahl Unfälle
Kreuzung	86
Einmündung/Anschluss	125
Grundstücksein-/ausfahrt	45
Steigung	3
Gefälle	23
Kurve	17
Kreisverkehr	17

Besonderheit der Unfallstelle	Anzahl Unfälle
Unübersichtliche Unfallstelle	23
Schienengleicher Übergang	3
Fußgängerüberweg	16
Fußgängerfurt	6
Haltestelle	0
Arbeitsstelle	2
Verkehrsberuhigter Bereich	1
Radverkehrsanlage auf Fahrbahn	11

Besonderheit der Unfallstelle	Anzahl Unfälle
Baulich getrennte Radverkehrsanlage	23
Radverkehrsanlage mit Benutzungspflicht	7

Tagesstunden	Anzahl Unfälle
00:00 – 00:59 Uhr	10
01:00 – 01:59 Uhr	5
02:00 – 02:59 Uhr	2
03:00 – 03:59 Uhr	5
04:00 – 04:59 Uhr	5
05:00 – 05:59 Uhr	4
06:00 – 06:59 Uhr	13
07:00 – 07:59 Uhr	46
08:00 – 08:59 Uhr	31
09:00 – 09:59 Uhr	24
10:00 – 10:59 Uhr	39
11:00 – 11:59 Uhr	41
12:00 – 12:59 Uhr	53
13:00 – 13:59 Uhr	64
14:00 – 14:59 Uhr	51
15:00 – 15:59 Uhr	59
16:00 – 16:59 Uhr	59
17:00 – 17:59 Uhr	44
18:00 – 18:59 Uhr	51
19:00 – 19:59 Uhr	29
20:00 – 20:59 Uhr	22
21:00 – 21:59 Uhr	13
22:00 – 22:59 Uhr	11
23:00 – 23:59 Uhr	4

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

Für den Landkreis Erding ist das Polizeipräsidium Oberbayern Nord zuständig. Es wird deshalb auf die Antwort zu Frage 3.3 verwiesen.

5. Unfälle unter Beteiligung von Radfahrern im Landkreis München

5.1 Wie entwickelt sich die Zahl von Unfällen mit Beteiligung von Radfahrern in den letzten fünf Jahren im Landkreis München (bitte nach verunfallten, verletzten Radfahrern, getöteten Radfahrern und jeweils für Radfahrer mit und ohne Elektroantrieb ausdifferenzieren)?

Landkreis München	2015	2016	2017	2018	2019
VU mit Radfahrer	434	420	398	487	422
- dabei getötete Radfahrer	2	1	1	3	2
- dabei verletzte Radfahrer	405	399	376	469	408
davon					

Landkreis München	2015	2016	2017	2018	2019
VU mit Beteiligungsart 71 „Fahrrad“	427	406	385	463	394
- dabei getötete Radfahrer	2	1	1	2	2
- dabei verletzte Radfahrer	398	386	364	446	384
VU mit Beteiligungsart 72 „Pedelec“	7	14	13	24	28
- dabei getötete Pedelec-Fahrer	0	0	0	1	0
- dabei verletzte Pedelec-Fahrer	7	13	12	23	24

5.2 Welche statistischen Daten sind über die in 5.1 abgefragten Unfälle bekannt (bitte lückenlos angeben und folgende Daten chronologisch ausdifferenzieren nach z. B. Postleitzahl: Alter des Radfahrers z. B. in 10-Jahres-Schritten; örtliche Gegebenheiten, wie z. B. Kreuzungen, Ein-/Ausfahrten, Radweg etc.; Beitrag/Anteil des Radfahrers an der Schuld am Unfall z. B. in überwiegend unschuldig, teilweise mitschuldig, überwiegend mitschuldig; Uhrzeit der Unfälle vorzugsweise in Stundenblöcken)?

Bei 1 103 der 2 161 Verkehrsunfälle im Zeitraum 2015 bis 2019 waren Radfahrer die Hauptverursacher des Unfalls (51,0 Prozent).

Unfallort nach Gemeinde	Häufigkeit
Aschheim	45
Baierbrunn	37
Brunnthal	14
Feldkirchen	43
Garching	113
Gräfelfing	112
Grasbrunn	25
Grünwald	101
Haar	122
Höhenkirchen-Siegertsbrunn	50
Hohenbrunn	44
Ismaning	109
Kirchheim bei München	63
Neuried	57
Oberhaching	76
Oberschleißheim	130
Ottobrunn	139
Aying	11
Planegg	113
Pullach im Isartal	96
Putzbrunn	29
Sauerlach	28
Schäftlarn	43
Straßlach	37
Taufkirchen	61
Neubiberg	66
Unterföhring	65
Unterhaching	144

Unfallort nach Gemeinde	Häufigkeit
Unterschleißheim	188

Radfahrer nach Altersgruppe	Anzahl Beteiligte
0 – 5	13
6 – 13	205
14 – 17	164
18 – 24	147
25 – 44	566
45 – 64	693
65+	542
Alter unbekannt	106

Charakteristik der Unfallstelle	Anzahl Unfälle
Kreuzung	362
Einmündung/Anschluss	525
Grundstücksein-/ausfahrt	201
Steigung	13
Gefälle	92
Kurve	56
Kreisverkehr	62

Besonderheit der Unfallstelle	Anzahl Unfälle
Unübersichtliche Unfallstelle	86
Schienengleicher Übergang	5
Fußgängerüberweg	14
Fußgängerfurt	59
Haltestelle	6
Arbeitsstelle	20
Verkehrsberuhigter Bereich	26
Radverkehrsanlage auf Fahrbahn	64
Baulich getrennte Radverkehrsanlage	180
Radverkehrsanlage mit Benutzungspflicht	83

Tagesstunden	Anzahl Unfälle
00:00 – 00:59 Uhr	13
01:00 – 01:59 Uhr	4
02:00 – 02:59 Uhr	4
03:00 – 03:59 Uhr	1
04:00 – 04:59 Uhr	3
05:00 – 05:59 Uhr	9
06:00 – 06:59 Uhr	34
07:00 – 07:59 Uhr	161
08:00 – 08:59 Uhr	131
09:00 – 09:59 Uhr	95

Tagesstunden	Anzahl Unfälle
10:00 – 10:59 Uhr	119
11:00 – 11:59 Uhr	117
12:00 – 12:59 Uhr	125
13:00 – 13:59 Uhr	176
14:00 – 14:59 Uhr	164
15:00 – 15:59 Uhr	202
16:00 – 16:59 Uhr	227
17:00 – 17:59 Uhr	198
18:00 – 18:59 Uhr	153
19:00 – 19:59 Uhr	114
20:00 – 20:59 Uhr	54
21:00 – 21:59 Uhr	25
22:00 – 22:59 Uhr	12
23:00 – 23:59 Uhr	20

5.3 An welchen Daten hat die Polizei in dem in 5.1 abgefragten Zeitraum Kontrollen mit Schwerpunkt auf den Radverkehr durchgeführt (bitte nach Polizeiinspektion und chronologisch 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. Siehe hierzu auch Antwort zu Frage 8.

6. Unfälle unter Beteiligung von Radfahrern im Landkreis Mühldorf am Inn
6.1 Wie entwickelt sich die Zahl von Unfällen mit Beteiligung von Radfahrern in den letzten fünf Jahren im Landkreis Mühldorf am Inn (bitte nach verunfallten, verletzten Radfahrern, getöteten Radfahrern und jeweils für Radfahrer mit und ohne Elektroantrieb ausdifferenzieren)?

Landkreis Mühldorf am Inn	2015	2016	2017	2018	2019
VU mit Radfahrer	103	111	117	109	89
- dabei getötete Radfahrer	3	1	0	2	1
- dabei verletzte Radfahrer	88	100	113	91	85
davon					
VU mit Beteiligungsart 71 „Fahrrad“	99	107	109	100	86
- dabei getötete Radfahrer	3	0	0	2	1
- dabei verletzte Radfahrer	84	96	105	82	82
VU mit Beteiligungsart 72 „Pedelec“	4	4	8	9	3
- dabei getötete Pedelec-Fahrer	0	1	0	0	0
- dabei verletzte Pedelec-Fahrer	4	4	8	9	3

6.2 Welche statistische Daten sind über die in 6.1 abgefragten Unfälle bekannt (bitte lückenlos angeben und folgende Daten chronologisch ausdifferenzieren nach z. B. Postleitzahl: Alter des Radfahrers z. B. in 10-Jahres-Schritten; örtliche Gegebenheiten, wie z. B. Kreuzungen, Ein-/Ausfahrten, Radweg etc.; Beitrag/Anteil des Radfahrers an der Schuld am Unfall z. B. in überwiegend unschuldig, teilweise mitschuldig, überwiegend mitschuldig; Uhrzeit der Unfälle vorzugsweise in Stundenblöcken)?

Bei 319 der 529 Verkehrsunfälle im Zeitraum 2015 bis 2019 waren Radfahrer die Hauptverursacher des Unfalls (51,8 Prozent).

Unfallort nach Gemeinde	Häufigkeit
Ampfing	21
Aschau am Inn	14
Buchbach	8
Egglkofen	0
Erharting	5
Gars am Inn	9
Haag in Oberbayern	17
Heldenstein	7
Jettenbach	2
Kirchdorf	2
Kraiburg am Inn	15
Lohkirchen	1
Maitenbeth	4
Mettenheim	12
Mühldorf am Inn	159
Neumarkt-Sankt Veit	12
Niederbergkirchen	0
Niedertaufkirchen	0
Oberbergkirchen	3
Oberneukirchen	2
Obertaufkirchen	2
Polling	13
Rattenkirchen	3
Rechtmehring	5
Reichertsheim	1
Schönberg	0
Schwindegg	14
Taufkirchen	1
Unterreit	8
Waldkraiburg	189
Zangberg	0

Radfahrer nach Altersgruppe	Anzahl Beteiligte
0 – 5	2
6 – 13	57
14 – 17	57
18 – 24	49
25 – 44	82

Radfahrer nach Altersgruppe	Anzahl Beteiligte
45 – 64	155
65+	130
Alter unbekannt	29

Charakteristik der Unfallstelle	Anzahl Unfälle
Kreuzung	56
Einmündung/Anschluss	118
Grundstücksein-/ausfahrt	25
Steigung	11
Gefälle	43
Kurve	19
Kreisverkehr	20

Besonderheit der Unfallstelle	Anzahl Unfälle
Unübersichtliche Unfallstelle	29
Schienengleicher Übergang	0
Fußgängerüberweg	4
Fußgängerfurt	3
Haltestelle	1
Arbeitsstelle	3
Verkehrsberuhigter Bereich	1
Radverkehrsanlage auf Fahrbahn	13
Baulich getrennte Radverkehrsanlage	18
Radverkehrsanlage mit Benutzungspflicht	11

Tagesstunden	Anzahl Unfälle
00:00 – 00:59 Uhr	1
01:00 – 01:59 Uhr	2
02:00 – 02:59 Uhr	0
03:00 – 03:59 Uhr	1
04:00 – 04:59 Uhr	1
05:00 – 05:59 Uhr	5
06:00 – 06:59 Uhr	16
07:00 – 07:59 Uhr	32
08:00 – 08:59 Uhr	16
09:00 – 09:59 Uhr	24
10:00 – 10:59 Uhr	28
11:00 – 11:59 Uhr	34
12:00 – 12:59 Uhr	35
13:00 – 13:59 Uhr	52
14:00 – 14:59 Uhr	34
15:00 – 15:59 Uhr	46
16:00 – 16:59 Uhr	52
17:00 – 17:59 Uhr	47
18:00 – 18:59 Uhr	35

Tagesstunden	Anzahl Unfälle
19:00 – 19:59 Uhr	33
20:00 – 20:59 Uhr	15
21:00 – 21:59 Uhr	4
22:00 – 22:59 Uhr	10
23:00 – 23:59 Uhr	6

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

Ergänzend zu den in der Vorbemerkung genannten Aktivitäten wurde der Radverkehr im Bereich der Polizeiinspektion Mühldorf im Rahmen des Sonderprogramms „Sicher zur Schule – sicher nach Hause“ Anfang bis Mitte September besonders intensiv, sowohl mit präventiver als auch repressiver Zielrichtung, überwacht.

7. Unfälle unter Beteiligung von Radfahrern im Landkreis Rosenheim

7.1 Wie entwickelt sich die Zahl von Unfällen mit Beteiligung von Radfahrern in den letzten fünf Jahren im Landkreis Rosenheim (bitte nach verunfallten, verletzten Radfahrern, getöteten Radfahrern und jeweils für Radfahrer mit und ohne Elektroantrieb ausdifferenzieren)?

Landkreis Rosenheim	2015	2016	2017	2018	2019
VU mit Radfahrer	333	410	382	394	410
- dabei getötete Radfahrer	1	3	3	4	3
- dabei verletzte Radfahrer	313	385	372	391	387
davon					
VU mit Beteiligungsart 71 „Fahrrad“	326	387	341	350	354
- dabei getötete Radfahrer	1	3	3	3	2
- dabei verletzte Radfahrer	306	362	333	349	330
VU mit Beteiligungsart 72 „Pedelec“	7	23	41	44	56
- dabei getötete Pedelec-Fahrer	0	0	0	1	1
- dabei verletzte Pedelec-Fahrer	7	23	39	42	57

7.2 Welche statistische Daten sind über die in 7.1 abgefragten Unfälle bekannt (bitte lückenlos angeben und folgende Daten chronologisch ausdifferenzieren nach z. B. Postleitzahl; Alter des Radfahrers z. B. in 10-Jahres-Schritten; örtliche Gegebenheiten, wie z. B. Kreuzungen, Ein-/Ausfahrten, Radweg etc.; Beitrag/Anteil des Radfahrers an der Schuld am Unfall z. B. in überwiegend unschuldig, teilweise mitschuldig, überwiegend mitschuldig; Uhrzeit der Unfälle vorzugsweise in Stundenblöcken)?

Bei 1249 der 1929 Verkehrsunfälle im Zeitraum 2015 bis 2019 waren Radfahrer die Hauptverursacher des Unfalls (64,7 Prozent).

Unfallort nach Gemeinde	Häufigkeit
Amerang	14
Aschau im Chiemgau	55
Babensham	2
Bad Aibling	205
Bernau/Chiemsee	73
Brannenburg	52
Breitbrunn am Chiemsee	19
Bruckmühl	101
Chiemsee	1
Edling	11
Eggstätt	24
Eiselfing	17
Bad Endorf in Oberbayern	63
Bad Feilnbach	53
Feldkirchen-Westerham	62
Flintsbach am Inn	14
Frasdorf	17
Griesstätt	12
Großkarolinenfeld	27
Gstadt am Chiemsee	34
Halfing	10
Schechen	25
Höslwang	9
Kiefersfelden	60
Kolbermoor	187
Neubeuern	33
Nußdorf am Inn	17
Oberaudorf	46
Pfaffing	23
Prien am Chiemsee	160
Prutting	9
Ramerberg	5
Raubling	109
Riedering	23
Rimsting	39
Rohrdorf in Oberbayern	29
Rött am Inn	13
Samerberg	19
Schonstett	3
Söchtenau	14
Soyen	6
Stephanskirchen	139
Tuntenhausen	39
Vogtareuth	3
Wasserburg am Inn	53
Albaching	0

Radfahrer nach Altersgruppe	Anzahl Beteiligte
0 – 5	18
6 – 13	166
14 – 17	173
18 – 24	167
25 – 44	364
45 – 64	648
65+	486
Alter unbekannt	72

Charakteristik der Unfallstelle	Anzahl Unfälle
Kreuzung	179
Einmündung/Anschluss	342
Grundstücksein-/ausfahrt	137
Steigung	43
Gefälle	219
Kurve	107
Kreisverkehr	57

Besonderheit der Unfallstelle	Anzahl Unfälle
Unübersichtliche Unfallstelle	80
Schienengleicher Übergang	24
Fußgängerüberweg	12
Fußgängerfurt	5
Haltestelle	2
Arbeitsstelle	11
Verkehrsberuhigter Bereich	6
Radverkehrsanlage auf Fahrbahn	38
Baulich getrennte Radverkehrsanlage	90
Radverkehrsanlage Benutzungspflicht	27

Tagesstunden	Anzahl Unfälle
00:00 – 00:59 Uhr	16
01:00 – 01:59 Uhr	8
02:00 – 02:59 Uhr	11
03:00 – 03:59 Uhr	0
04:00 – 04:59 Uhr	6
05:00 – 05:59 Uhr	14
06:00 – 06:59 Uhr	38
07:00 – 07:59 Uhr	102
08:00 – 08:59 Uhr	51
09:00 – 09:59 Uhr	66
10:00 – 10:59 Uhr	99
11:00 – 11:59 Uhr	153
12:00 – 12:59 Uhr	142
13:00 – 13:59 Uhr	163

Tagesstunden	Anzahl Unfälle
14:00 – 14:59 Uhr	174
15:00 – 15:59 Uhr	158
16:00 – 16:59 Uhr	201
17:00 – 17:59 Uhr	197
18:00 – 18:59 Uhr	118
19:00 – 19:59 Uhr	90
20:00 – 20:59 Uhr	45
21:00 – 21:59 Uhr	39
22:00 – 22:59 Uhr	26
23:00 – 23:59 Uhr	12

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

Ergänzend zu den in der Vorbemerkung genannten Aktivitäten werden jährlich Fahrradlichtkontrollen vor den Schulen durchgeführt. Insbesondere auch im Frühjahr, wenn wieder eine gesteigerte Teilnahme der Fahrradfahrer am Straßenverkehr zu verzeichnen ist. Ferner kontrollierte die Polizeiinspektion Bad Aibling am 09.12.2019 an der St.-Georg-Schule in Bad Aibling und am 11.12.2019 am Schulzentrum Bad Aibling jeweils im Rahmen einer gemeinsamen Aktion mit den Schulen die Verkehrssicherheit der Fahrräder. Zudem führt die Polizeiinspektion Rosenheim jährlich stationäre Fahrradkontrollen hinsichtlich Verkehrssicherheit und Eigentumsnachweis (Fahrraddiebstähle) im Umfeld der weiterführenden Schulen durch.

8. Kampagnen

8.1 Welche Kampagnen hat die Staatsregierung in den letzten fünf Jahren durchgeführt, um den statistisch höheren Anteil an Schuld am Unfall, die dem Radfahrer zuzurechnen ist, zu reduzieren?

8.2 Welche Kampagnen hat die Staatsregierung in den letzten fünf Jahren durchgeführt, um den statistisch hohen Anteil an Beteiligung älterer Fahrradfahrer zu reduzieren?

8.3 Welche messbaren Erfolge haben die in 8.1 und 8.2 abgefragten Kampagnen ergeben?

Radfahrer gehören aufgrund kaum vorhandener Schutzeinrichtungen und fehlender „Knautschzone aus Blech“ zur Gruppe der sogenannten ungeschützten Verkehrsteilnehmer. Etwa 85 Prozent aller in einen Verkehrsunfall verwickelten Radfahrer werden dabei verletzt. Rund jeder vierte bei einem Unfall verletzte Verkehrsteilnehmer ist in Bayern ein Radfahrer und über 70 kommen jährlich ums Leben. Eine Verbesserung der Regelkonformität und des Miteinanders rund um den Radverkehr ist dringend erforderlich, denn jeder einzelne Verletzte im Straßenverkehr ist einer zu viel.

Mit dem Verkehrssicherheitsprogramm 2020 „Bayern mobil – sicher ans Ziel“ sollte u. a. die Zahl der Verkehrstoten um 30 Prozent auf unter 550 gesenkt und besonders gefährdete Verkehrsteilnehmer wie Radfahrer noch besser geschützt werden. Das Verkehrssicherheitsprogramm 2020 ist ein großer Erfolg. Vor allem das wichtigste Ziel, die Zahl der Verkehrstoten deutlich auf unter 550 zu senken, wurde erreicht. 2019 kamen 541 Menschen auf Bayerns Straßen ums Leben, der niedrigste Stand an Verkehrstoten seit Beginn der Unfallaufzeichnungen.

Durch zahlreiche Maßnahmen, u. a. ein Investitionsprogramm von insgesamt rund 440 Mio. Euro für die „gebaute“ Verkehrssicherheit, sowie umfangreiche Präventionskampagnen und konsequente Kontrollen wurde dieser Erfolg möglich.

Bei der Schwerpunktsetzung wurden über die Jahre verschiedenste Themen vorgebracht, die auch die Radfahrer betreffen. So läuft aktuell die Kampagne „Mobil mit Fahrrad, E-Bike und E-Scooter“, zu der u. a. ein großes Gewinnspiel aufgelegt wurde.

Leider musste die ursprünglich für den gesamten Monat Mai 2020 angedachte landesweite Kontrollaktion „Ungeschützte Verkehrsteilnehmer, insbesondere Radfahrer“ wegen der Corona-Pandemie abgesagt werden. Diese Kontrollaktion soll aber, soweit dies möglich ist, im Jahr 2021 durchgeführt werden.

Die Schwerpunktkampagnen zum Thema „Keine Ablenkung im Straßenverkehr“, für die das Staatsministerium des Innern, für Sport und Integration (StMI) FC-Bayern-Fußballstar Joshua Kimmich gewinnen konnte, und die Aktion „Bleib immer fair im Straßenverkehr“, bei der es um mehr Rücksichtnahme und Gelassenheit ging, sprachen auch Radfahrer an und sensibilisierten für den Radverkehr. Die Kampagnen wurden bei den bayerischen Landestagen der Verkehrssicherheit, an denen zahlreiche Besucher teilnahmen, entsprechend beworben. Kein Ziel der Staatsregierung ist es dagegen, den Anteil älterer Radfahrer zu reduzieren.

Ferner wurden in den Jahren 2015 bis 2019 insgesamt 200 Mio. Euro in den Bau neuer Radwege an Bundes- und Staatsstraßen investiert sowie eine finanzielle Förderung des Radwegebaus an Kommunalstraßen aufgelegt.

Darüber hinaus führten die Polizeipräsidien in den vergangenen Jahren eigeninitiativ zahlreiche Präventionsveranstaltungen und Kontrollaktionen zum Thema „Radfahrer“ durch. Hier ist insbesondere die Kampagne „Gscheid radln – aufeinander achten“ zu nennen, die das Polizeipräsidium München in Kooperation mit der Landeshauptstadt München seit dem Jahr 2011 jährlich zur Fahrradsaison durchführt. Die Kampagne wird nicht nur rein im Stadtgebiet München durchgeführt, sondern hat auch Auswirkungen auf den umliegenden Landkreis.

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. Die Maßnahmen richten sich deshalb in gleichem Maße an Kfz-Führer, Fußgänger und Radfahrer.