

Mitteilung des Senats vom 18. April 2023

Wie haben sich die Unfallzahlen von und mit Radfahrerinnen und Radfahrern und damit zusammenhängende Verkehrsverstöße in Bremen entwickelt?

Die Fraktion der FDP hat unter Drucksache 20/845 S eine Kleine Anfrage zu obigem Thema an den Senat gerichtet.

Der Senat beantwortet die vorgenannte Kleine Anfrage wie folgt:

1. Wie hat sich die Zahl, der von Radfahrerinnen und Radfahrern verursachten Unfälle seit 2019 in der Stadtgemeinde Bremen entwickelt? (Bitte jahresweise getrennt aufschlüsseln.)

Die Antwort zu Frage 1 wird in Frage 2 zusammenfassend beantwortet.

2. Wie hat sich die Zahl der bei von Radfahrerinnen und Radfahrern verursachten Unfälle mit
 - a) leichtverletzten Personen,
 - b) schwerverletzten Personen,
 - c) getöteten Personen

seit 2019 in der Stadtgemeinde Bremen entwickelt? (Bitte jahresweise getrennt aufschlüsseln.)

Aus der folgenden Tabelle ergeben sich die Zahlen der von Radfahrenden verursachten Unfälle insgesamt und mit leichtverletzten, schwerverletzten und getöteten Personen in dieser Zielgruppe seit 2019:

	2019	2020	2021	2022
Verkehrsunfälle (im folgenden VU) gesamt	628	635	525	615
Mit Leichtverletzten	277	251	224	260
Mit Schwerverletzten	54	61	57	55
Mit Todesopfern	3	1	2	1

3. Welches waren seit 2019 die zehn häufigsten Ursachen bei von Radfahrerinnen und Radfahrern in der Stadtgemeinde Bremen verursachten Verkehrsunfällen? (Bitte jahresweise getrennt aufschlüsseln und jeweils die Häufigkeit der verschiedenen Ursachen angeben.)

In der nachfolgenden Tabelle sind die häufigsten Unfallursachen bei Radfahrenden, die als Unfallverursacher verzeichnet wurden, nach Jahren aufgeschlüsselt:

Ursachen nach dem Ursachverzeichnis	2019	2020	2021	2022
Abstand	68	102	60	97
Rotlicht missachtet	41	38	26	53
Fehler beim Einfahren in den Fließverkehr	53	28	31	49
Alkohol	56	51	45	40
falsches Verhalten gegenüber zu Fuß gehenden	19	28	4	32
Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot	21	16	15	20
nicht angepasste Geschwindigkeit	31	16	13	20
Nichtbeachten der Regel „Rechts vor Links“	21	22	26	20
verbotswidrige Benutzung der Fahrbahn oder anderer Straßenteile (Gehweg/Radweg)	34	17	15	17
Nichtbeachten der die Vorfahrt regelnden Verkehrszeichen	18	10	16	15

4. Wie hat sich die Zahl von Unfällen mit Pedelecs entwickelt?

- a) Welchen Anteil hatten jeweils leichte, schwere und tödliche Unfälle von Pedelecs an den Unfällen von und mit Radfahrerinnen und Radfahrern seit 2019?

Bei einem Pedelec (Pedal Electric Cycle) muss der Fahrende noch selbst treten. Er bekommt dabei lediglich Unterstützung von einem Motor. Die elektrische Motorunterstützung reicht bis maximal 250 Watt während des Tretens und nur bis zu einer Geschwindigkeit von 25 km/h. Schneller kann der Pedelecfahrende nur werden, wenn er mit seiner eigenen Kraftanstrengung eine höhere Geschwindigkeit erreicht. Rechtlich gesehen ist das Pedelec einem Fahrrad gleichgestellt. Pedelecfahrende benötigen weder ein Versicherungskennzeichen noch eine Zulassung oder einen Führerschein. Außerdem besteht für die Fahrenden keine Helmpflicht oder Altersbeschränkung.

In der nachfolgenden Tabelle werden die Verkehrsunfallgesamtzahlen dieser Gruppe, die Differenzierung der Pedelecs mit den jeweiligen Verletzungsfolgen aller dargestellt:

	2019	2020	2021	2022
VU gesamt	1 492	1 377	1 194	1 413
Fahrrad	1 367	1 213	1 056	1 212
Pedelec (maximal 25 km/h)	125	164	138	201
dabei				
insgesamt leichtverletzt	982	855	779	920
leichtverletzte Pedelecfahrende	82	114	84	138
insgesamt schwerverletzt	122	144	99	117
schwerverletzte Pedelecfahrende	21	22	23	20
insgesamt getötet	3	3	3	1
getötete Pedelecfahrende	0	1	0	1

- b) Wer war dabei jeweils Unfallgegnerin oder Unfallgegner?

Häufigste Unfallgegner:innen waren Pkw, gefolgt von anderen Radfahrenden. Die Differenz zu den VU-Zahlen „Pedelecbeteiligung“

ergibt sich aus den „Alleinunfällen Pedelec“ und den unbekanntem Fahrzeugen bei einer Verkehrsunfallflucht.

	2019	2020	2021	2022
Pkw	56	67	63	92
Radfahrende	17	26	20	22
Fußgänger:innen	5	9	8	7
Lkw	6	10	2	12
Busse	1	0	0	2
motorisierte Zweiräder	0	1	1	3
andere Fahrzeuge	3	2	1	2

- c) Was waren die zehn häufigsten Unfallursachen?

Nachfolgend werden die häufigsten Unfallursachen, an denen Radfahrende und Pedelecfahrende beteiligt waren, mit jeweiligen prozentualen Anteil dargestellt:

Ursachen nach dem Ursachenverzeichnis	Anzahl	Prozent
Fehler beim Abbiegen nach rechts	715	11 %
Nichtbeachten der die Vorfahrt regelnden Verkehrszeichen	587	9 %
Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr (Grundstück, beim Anfahren)	553	8 %
Ungenügender Sicherheitsabstand	456	7 %
Fehler beim Abbiegen nach links	352	5 %
Missachtung der Verkehrsregelung durch Polizeibeamte oder Lichtzeichen	258	4 %
Verbotswidrige Benutzung der Fahrbahn oder anderer Straßenteile (zum Beispiel Gehweg, Radweg)	227	3 %
Alkoholeinfluss	211	3 %
Nichtbeachten der Regel „Rechts vor Links“	165	2 %
Verkehrswidriges Verhalten beim Ein- oder Aussteigen oder Be- oder Entladen	164	2 %
Andere Fehler beim Fahrzeugführer	1 912	28 %

Die Ursache „andere Fehler beim Fahrzeugführer“ wird immer dann gewählt, wenn eine eindeutige Zuordnung nicht oder nur erschwert möglich ist. Insofern hat diese Unfallursache den höchsten prozentualen Anteil, ist jedoch am wenigsten aussagekräftig.

- d) Wie hat sich im abgefragten Zeitraum die Zahl und der Anteil von Pedelecs in der Stadtgemeinde Bremen entwickelt?

Der Marktanteil von Pedelecs hat bundesweit in den letzten Jahren erheblich zugenommen. Laut Pressemitteilung des Zweirad-Industrie-Verbandes ZIV gab es in Deutschland im Jahr 2021 81,0 Millionen Fahrräder und 8,5 Millionen Pedelecs. Dabei wird nicht unterschieden zwischen den langsameren Pedelecs und den schnelleren E-Bikes. Es wurden in Deutschland 4,7 Millionen Fahrräder verkauft, davon 2,0 Millionen elektrisch unterstützte, also 43 Prozent. Inzwischen geht man davon aus, dass es bei rund 41,0 Millionen privaten Haushalten in Deutschland etwa 7,2 Millionen Pedelecs gibt.

Der Radverkehrsbericht der Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität und Stadtentwicklung von 2021 führt für Bremen aus, dass in 2018 auf 1 000 Haushalte 1 050 konventionelle und 76 Elektrofahrräder kamen. Bei circa 270 000 Haushalten kann man von rund 30 000 Pedelecs ausgehen. Da sie häufiger und für längere Strecken genutzt werden, liegt ihr Anteil am Fahrradverkehrsaufkommen deutlich über ihrem statistischen Anteil.

5. Wie hat sich die Zahl von Unfällen mit E-Bikes entwickelt?

In der polizeilichen Statistik werden E-Bikes als Kraftfahrzeuge geführt und nicht näher ausgewiesen. Eine differenzierte Auswertung und die Beantwortung der Fragen 5 a) bis c) ist deshalb nicht möglich.

- a) Welchen Anteil hatten jeweils leichte, schwere und tödliche Unfälle von E-Bikes an den Unfällen von und mit Radfahrerinnen und Radfahrern seit 2019?
- b) Wer war dabei jeweils Unfallgegnerin oder Unfallgegner?
- c) Was waren die zehn häufigsten Unfallursachen?
- d) Wie hat sich im abgefragten Zeitraum die Zahl und der Anteil von E-Bikes in der Stadtgemeinde Bremen entwickelt?

Fahrräder mit elektrischer Antriebsunterstützung bis 25 km/h (Pedelecs) werden in Marktentwicklungsstatistiken nicht konsequent unterschieden von sogenannten E-Bikes, die bis 45 km/h fahren. Letztere müssen ein kleines Versicherungskennzeichen wie Mofas tragen, mit Helm und nicht auf Fahrradwegen genutzt werden. Aufgrund dieser einschränkenden Randbedingungen spielt das Marktsegment eine geringe Rolle von unter 1 Prozent. Für Bremen liegen keine gesonderten Zahlen vor.

6. Wie häufig hat es seit 2019 Unfälle zwischen Radfahrerinnen und Radfahrern mit Bussen und Straßenbahnen gegeben (zum Beispiel angefahrene Personen, Verletzungen von Fahrgästen durch Vollbremsung eines Busses etc.)?

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Anzahl der Verkehrsunfälle zwischen Radfahrenden und Bussen sowie Radfahrenden und Straßenbahnen. Im Rahmen dieser Unfallsituationen sind Radfahrende und die benannten Unfallgegner (Straßenbahn/Bus) unmittelbar beteiligt. Im Jahr 2021 stürzte eine Person im Bus, nachdem dieser aufgrund eines Unfalles mit einem Radfahrenden eine Vollbremsung einleitete.

	2019	2020	2021	2022
Straßenbahn	8	10	11	26
Bus	12	7	8	12

7. Wie hat sich die Zahl der folgenden, von Radfahrerinnen und Radfahrern begangenen Verkehrsverstöße seit 2019 in der Stadtgemeinde Bremen entwickelt? (Bitte jeweils die Zahlen für die einzelnen Tatbestandskategorien [zum Beispiel Trunkenheit, überhöhte Geschwindigkeit zum Beispiel in Fußgängerzonen, Nutzung eines Mobiltelefons, Gehwegbefahren, fehlende Beleuchtung, etc.] jahresweise getrennt aufschlüsseln.)

Bei Radfahrenden gibt es keinen Tatbestand „Trunkenheit“, der im Bußgeldbereich verwahrt werden könnte. Radfahrende können unter dem Einfluss von Alkohol oder sonstiger berauschender Mittel nur belangt werden, wenn eine Blutalkoholkonzentration von 1,6 Promille als absolute Fahruntüchtigkeit oder eine Blutalkoholkonzentration von 0,3 Promille mit Ausfallerscheinungen oder der Einfluss durch andere berauschende Mittel mit Ausfallerscheinungen im Blut nachgewiesen wird. Dabei handelt es sich dann immer um eine Straftat. Eine Ordnungswidrigkeit im Sinne des § 24a StVG kann nur von Kraftfahrzeugführenden begangen werden.

Aufgrund der Umsetzung der datenschutzrechtlichen Vorgaben aus dem BremPolG und der damit verbundenen Löschung von Vorgängen kann die Vollständigkeit der aufgeführten Daten aus der Eingangsstatistik (VBS @rtus) insbesondere für das Jahr 2019 nicht gewährleistet werden.

Sache/VG Art.	2019	2020	2021	2022	Gesamtergebnis
Vorgänge nach § 316 StGB mit erfasster Sache „Fahrrad“ oder in Zusammenhang mit Fahrrädern	36	87	111	90	324
Berichtswesen			2		2
Straftat	3	39	53	46	141
Unfall – leicht -	18	22	26	20	86
Unfall – schwer -	13	3	5	4	25
Verkehrsunfall	2	23	25	20	70

Ebenfalls nicht vorhanden ist ein Tatbestand, der etwa die überhöhte oder nicht angepasste Geschwindigkeit bei Radfahrenden in Fußgängerzonen oder anderen verkehrsberuhigten Bereichen vorsieht. Hier könnte höchstens ein Verstoß nach § 1 Absatz 2 Straßenverkehrsordnung (StVO) verfolgt werden („Sie belästigten oder gefährdeten durch Außer-Acht-Lassen der im Straßenverkehr erforderlichen Sorgfalt Andere mehr als nach den Umständen unvermeidbar“). Insofern können hierzu keine Zahlen mitgeteilt werden.

Verkehrsverstöße, wie die unrechtmäßige Benutzung des Mobiltelefons, des Gehweges oder die fehlende Beleuchtung sowie andere Verstöße im Zusammenhang mit Radfahrenden, ergeben sich aus der nachfolgenden Tabelle. Es handelt sich hierbei um einen Auszug des bundeseinheitlichen Tatbestandskataloges. Es wurden die einschlägigen Verstöße ermittelt. Insofern sind die ausgewählten Tatbestände nicht abschließend.

Tb.-Nr.		Euro	2019	2020	2021	2022
141606	Sie gefährdeten als Radfahrer in einem Fußgängerbereich (Zeichen 239/242.1, 242.2), in dem Fahrzeugverkehr zugelassen war, einen Fußgänger.	30	0	0	0	0
141169	Sie befuhren als Radfahrer den <Gehweg/Gehweg eines getrennten Rad—und Gehwegs/Bereich einer Fußgängerzone> obwohl dies durch Zusatzzeichen <239/241/242.1< gesperrt war.	25	147	159	308	255
141170	- mit Behinderung	30	0	0	0	1
141171	- mit Gefährdung	35	1	0	1	12
141172	- es kam zum Unfall	40	0	0	0	0
123172	Sie benutzten als Radfahrer ein elektronisches Gerät, das der Kommunikation, Information oder Organisation dient oder zu dienen bestimmt ist, in vorschriftswidriger Weise	55	235	359	456	391
123630	- mit Gefährdung	75	2	1	0	1
123631	- Es kam zum Unfall	100	1	2	1	6
123006	Sie fuhren freihändig.	5	10	19	7	11
123000	Sie hängten sich an ein fahrendes Fahrzeug.	5	0	0	0	0
364100	Sie führten ein Fahrrad unter Verstoß gegen eine Vorschrift über die Einrichtung von Schallzeichen.	15	22	47	18	19

Tb.-Nr.		Euro	2019	2020	2021	2022
365000	Sie führten ein Fahrrad, obwohl die bremstechnischen Einrichtungen nicht den Vorschriften entsprachen.	10	14	22	13	4
367100	Sie nahmen das Fahrrad in Betrieb, obwohl die lichttechnischen Einrichtungen nicht den Vorschriften entsprachen.	20	114	189	94	98
121000	Sie beförderten auf einem Fahrrad eine Person, obwohl dies nicht zur Personenbeförderung gebaut oder eingerichtet ist.	5	0	0	0	2
121160	Sie beförderten auf einem einsitzigen Fahrrad eine Person, die das siebente Lebensjahr bereits vollendet hatte.	5	5	4	3	0
121166	Sie beförderten auf dem Fahrrad ein Kind, obwohl die Sicherheitsvorrichtungen nicht vorhanden waren.	5	1	0	0	1
121182	Sie beförderten hinter einem Fahrrad in einem Anhänger, der zur Beförderung von Kindern eingerichtet ist, mehr als zwei Kinder.	5	0	0	0	0
121186	Sie beförderten hinter einem Fahrrad in einem Anhänger, der zur Beförderung von Kindern eingerichtet ist, eine Person, die das siebte Lebensjahr bereits vollendet hatte.	5	0	0	0	0
109177	Sie überquerten als Radfahrer nach einer Kreuzung oder Einmündung die Fahrbahn und beachteten dabei nicht den Fahrzeugverkehr.	15	0	0	1	0
109178	- Mit Behinderung	20	0	0	0	0
109179	- Mit Gefährdung	25	0	0	0	0
109180	- Mit Unfall	30	7	1	0	3
109183	Sie bogen als Radfahrer nach links ab, ohne der Radverkehrsführung im Kreuzungs- oder Einmündungsbereich zu folgen.	15	0	0	0	0
109184	- Mit Behinderung	20	0	0	0	0
109185	- Mit Gefährdung	25	0	0	0	0
109186	- Es kam zum Unfall	30	0	0	0	0
121182	Sie beförderten hinter einem Fahrrad in einem Anhänger, der zur Beförderung von Kindern eingerichtet ist, mehr als zwei Kinder.	5	0	0	0	0
121186	Sie beförderten hinter einem Fahrrad in einem Anhänger, der zur Beförderung von Kinder eingerichtet ist, eine Person, die das siebente Lebensjahr vollendet hatte.	5	0	0	0	0

Tb.-Nr.		Euro	2019	2020	2021	2022
141187	Sie beachteten als Radfahrer nicht das bestehende Verbot der Einfahrt (Zeichen 267).	20	0	1	1	4
141188	- Mit Behinderung	25	0	0	0	0
141189	- Mit Gefährdung	30	0	0	0	0
141190	- Es kam zum Unfall.	35	1	0	0	0
141446	Sie benutzten nicht den vorhandenen Radweg (Zeichen 237/240/241), obwohl dieser für Ihre Fahrtrichtung gekennzeichnet war.	20	1	2	2	0
141447	- Mit Behinderung	25	0	0	0	0
141448	- Mit Gefährdung	30	0	0	0	0
141449	- Es kam zum Unfall.	35	3	1	0	0
102142	Sie missachteten als Radfahrer das Rechtsfahrgebot, indem Sie den markierten Schutzstreifen nicht benutzten.	15	0	0	1	0
102143	- Mit Behinderung	20	0	0	1	0
102144	- Mit Gefährdung	25	0	0	0	0
102145	- Es kam zum Unfall.	30	0	0	0	0
Tb.-Nr.		Euro	2019	2020	2021	2022
102167	Sie fuhren als Radfahrer/Mofafahrer nebeneinander und behinderten dadurch Andere.	20	0	0	0	0
102168	- Mit Gefährdung	25	0	0	0	0
102169	- Es kam zum Unfall.	30	1	1	0	0
102173	Sie befuhren den Radweg in nicht zulässiger Richtung, obwohl ein Radweg oder Seitenstreifen in zulässiger Richtung vorhanden war.	20	29	24	64	61
102174	- Mit Behinderung	25	0	0	0	0
102175	- Mit Gefährdung	30	0	0	0	0
102176	- Es kam zum Unfall.	35	50	40	37	41
102180	Sie benutzten als Radfahrer vorschriftswidrig den rechten Seitenstreifen, obwohl ein Radweg vorhanden war, und behindertendadurch Andere.	20	0	0	0	0
102181	- Mit Gefährdung	25	0	0	0	0
102182	- Es kam zum Unfall.	30	0	0	0	0
137612	Sie missachteten als Radfahrer das Rotlicht der Lichtzeichenanlage.	60	165	168	153	192
137613	Sie missachteten als Radfahrer das Rotlicht der Lichtzeichenanlage und gefährdeten dadurch Andere.	100	2	1	4	1
137614	- Es kam zum Unfall	120	23	22	22	24

Tb.-Nr.		Euro	2019	2020	2021	2022
137624	Sie missachteten als Radfahrer das Rotlicht der Lichtzeichenanlage. Die Rotphase dauerte länger als 1 Sekunde an.	100	145	187	330	395
137625	- Mit Gefährdung	160	5	2	1	2
137626	- Es kam zum Unfall	180	0	4	4	2
137642	Sie missachteten als Radfahrer das Dauerlichtzeichen „rot gekreuzte Schrägbalken“:	60	0	0	0	0
141149	Sie folgten als Radfahrer nicht der durch Zeichen <215/220) vorgeschriebene Fahrtrichtung.	20	1	0	0	0
141150	- Mit Behinderung	25	0	0	0	0
141151	- Mit Gefährdung	30	0	0	0	0
141152	- Es kam zum Unfall	35	1	0	0	1

8. Wie hat sich seit 2019 in der Stadtgemeinde Bremen die Anzahl der bei der Polizei registrierten Verkehrsunfälle mit unerlaubtem Entfernen von der Unfallstelle (Fahrerflucht), bei denen Radfahrerinnen und Radfahrern als Hauptverursachende registriert wurden, entwickelt? (Bitte jahresweise aufschlüsseln.)

Die folgende Tabelle zeigt die Fälle des unerlaubten Entfernens vom Unfallort insgesamt und die der Radfahrenden, sofern sie einen Verkehrsunfall verursacht haben.

Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort	2019	2020	2021	2022
Gesamt	5134	4540	4619	4621
Radfahrende als Verursachende	93	101	80	105

9. Wie hat sich der Personalbestand der Fahrradstaffel der Polizei seit 2019 entwickelt? Bitte die Zahl der Stellen, der Personen, des Vollzeitäquivalents (VZÄ) und der Vakanzen jeweils zu den Stichtagen 1. Januar und 1. Juli angeben. (Bitte jahresweise getrennt aufschlüsseln.)

Die Polizei Bremen führt im Rahmen der Verkehrsstrategie der Polizei Bremen wiederkehrend und wahrnehmbar Fahrradstreifen durch.

Für diesen Zweck wurde die technische Einsatzeinheit der Abteilung Bereitschaftspolizei der Direktion Einsatz mit sechs S-Pedelegs und 14 Einzeldienstausrüstungen ausgestattet, die eine witterungsabhängige Einsatzwahrnehmung im Sommer sowie in den milderen Zeiten im Frühling und im Herbst zulassen. 14 Mitarbeitende sind für die Durchführung spezialisierter Fahrradstreifen vorgesehen. Grundsätzlich wurden die Schwerpunktmaßnahmen an Wochentagen im Rahmen der Früh- und Spätdienste, in einem Zeitfenster zwischen 8 und 20 Uhr, durchgeführt.

Fahradstreifen	2019	2020	2021	2022
Anzahl Einsatzkräfte	0	0	14	14

10. Wie hat sich die Zahl, der von der Fahrradstaffel der Polizei durchgeführten Kontrollen in Bezug auf den Radverkehr entwickelt, wie viele Verstöße wurden dabei insgesamt festgestellt, wie viele dieser Verstöße lagen im Bußgeld- und im Verwarnungsgeldbereich, und wie viele Fahrradmängelmeldungen wurden daraus gefertigt? (Bitte jahresweise aufschlüsseln.)

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Anzahl der kontrollierten Personen, die gefertigten Strafanzeigen und Ordnungswidrigkeiten sowie Verwarnungen durch die spezialisierten Fahrradstreifen der technischen Einsatzeinheit.

Die Unterteilung der Verwarnungen im Bußgeld- und im Verwarnungsgeldbereich sowie die Anzahl der ausgestellten Mängelkarten werden statistisch nicht erfasst und lassen sich somit nicht valide abbilden.

Jahr	Anzahl Personen	Anzahl Strafanzeigen	Anzahl Owi (Bußgeld)	Anzahl Owi (Verwarnungen)
2021	349	3	459	166
2022	397	20	381	125

11. Wie hat sich die Zahl, der von den Polizeikommissariaten seit 2019 in der Stadtgemeinde Bremen durchgeführten Kontrollen in Bezug auf den Radverkehr entwickelt, wie viele Verstöße wurden dabei insgesamt festgestellt, wie viele dieser Verstöße lagen im Bußgeld- und im Verwarnungsgeldbereich, und wie viele Fahrradmängelmeldungen wurden daraus gefertigt? (Bitte jahresweise aufschlüsseln.)

Die Tabelle zeigt die Anzahl der kontrollierten Personen, der gefertigten Strafanzeigen und Ordnungswidrigkeiten sowie Verwarnungen in Bezug auf den Radverkehr durch die Einsatzkräfte der regionalen Polizeikommissariate. Die Unterteilung der Verwarnungen im Bußgeld- und im Verwarnungsgeldbereich sowie die Anzahl der ausgestellten Mängelkarten werden statistisch nicht erfasst und lassen sich somit nicht valide abbilden.

Jahr	Anzahl Personen	Anzahl Strafanzeigen	Anzahl Owi (Bußgeld)	Anzahl Owi (Verwarnungen)
2019	353	0	27	151
2020	523	1	82	79
2021	1409	6	494	720
2022	1888	23	680	469

12. Wie hat sich die Zahl der von der Polizei durchgeführten repressiven Schwerepunkteinsätze seit 2019 entwickelt, und welche Schwerepunkte wurden dabei jeweils verfolgt? (Bitte jahresweise getrennt aufschlüsseln.)

Eine Auswertung aller repressiver Schwerepunktmaßnahmen im Straßenverkehr ist aufgrund einer fehlenden statistischen Erfassung nicht möglich. Vorrangig wurden bei allgemeinen Verkehrskontrollen die Schwerepunkte bei Geschwindigkeit, Abstand, Ablenkung, Radfahrende, E-Mobilität sowie Drogen im Straßenverkehr gesetzt.

13. Wie haben sich Art und Umfang der von der Polizei 2019 in der Stadtgemeinde Bremen durchgeführten verkehrserzieherischen Präventionsmaßnahmen in Bezug auf den Radverkehr entwickelt? Welche weiteren Träger waren seit 2019 in der Stadtgemeinde Bremen bei präventiven Maßnahmen im Radverkehr wie beteiligt?

Die Polizei Bremen verfolgte in den letzten Jahren folgende, verkehrspräventive Schwerepunkte:

- Durchführung von Verkehrskontrollen
- Vorträge online und in Präsenz (zum Beispiel „Sicher und mobil im Alter“, „Sicher unterwegs mit dem Fahrrad/Pedelec“, „Sicher unterwegs mit dem Fahrrad/Pedelec im Winter“)
- Durchführung der Radfahrausbildung an und in Kooperation mit den Schulen
- Fahrradintensivtraining für Grundschüler:innen in Zusammenarbeit mit „Aber sicher!“
- Teilnahme an sogenannten Sicherheitstagen bei Firmen/Kooperationspartnern

- Informationsstände auf Messen
- Einsatz der mobilen Präventions-Puppenbühne
- Anlassbezogene, präventive Öffentlichkeitsarbeit, insbesondere über die Social-Media-Kanäle der Polizei Bremen sowie unter Einbeziehung von Zeitung, Radio und TV.

Seit 2019 führt die Polizei Bremen zudem präventive Maßnahmen in Kooperation mit der Verkehrswacht, dem Allgemeiner Deutscher Automobil-Club (ADAC), dem Allgemeiner Deutscher Fahrradclub (ADFC) und dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat (DVR) durch.

Insgesamt konnten allerdings pandemiebedingt weniger Kontrollen beziehungsweise Veranstaltungen in Präsenz durchgeführt werden.

Die Teilnahme an Veranstaltungen fand in den Stadtteilen für Stadtteilquartiere, Bürger:innenbüros, Einkaufszentren (zum Beispiel Tag des Fahrrades, Tag der Sicherheit, Sicherheit durch Sichtbarkeit) und auch für Kleingruppen im Rahmen von zum Beispiel Gemeindetreffen/Senior:innentreffen auf Nachfrage statt. Zusätzlich wurden Onlinevorträge zu den Schwerpunktthemen angeboten.

Die Radfahrausbildung in den Grundschulen und die alljährlichen Schulanfangsaktionen mit den darauffolgenden Kontrollen von verschiedenen Verkehrsteilnehmenden wurden in Kooperation mit dem ADAC durchgeführt. Einzelne Schulen organisierten Aktionstage zur Verkehrsprävention „Sicherer Schulweg“ unter Beteiligung der Polizei Bremen.

Jahreszeitenunabhängig befinden sich im gesamten Stadtgebiet Banner mit präventiven Verkehrsbotschaften.

Die Polizei Bremen initiiert regelmäßig Schwerpunktmaßnahmen mit den Themenschwerpunkten „verkehrssicheres Fahrrad“ oder „Sichtbarkeit“ sowie anlassbezogene Verkehrskontrollen. So wurde beispielsweise im Herbst 2021 eine groß angelegte Kontrolle von Radfahrenden zum Thema „Sicherheit durch Sichtbarkeit“ mit Studierenden der Polizei Bremen durchgeführt.

14. Wie hat sich die Zahl der abgeschlossenen Ordnungswidrigkeitsverfahren aufgrund von Verkehrsverstößen von Radfahrerinnen und Radfahrern seit 2019 entwickelt? (Bitte jahresweise getrennt aufschlüsseln.)

In der folgenden Tabelle sind die abgeschlossenen Ordnungswidrigkeitsverfahren auf Grundlage der in Frage 7 dargestellten Verstöße dargestellt. Die Vorgänge sind nicht zwangsläufig im selben Jahr eingegangen, sodass Überhänge aus den Vorjahren zu berücksichtigen sind.

Tb.-Nr.		Euro	2019	2020	2021	2022
141606	Sie gefährdeten als Radfahrer in einem Fußgängerbereich (Zeichen 239/242.1, 242.2), in dem Fahrzeugverkehr zugelassen war, einen Fußgänger.	30	0	0	0	0
141169	Sie befuhren als Radfahrer den <Gehweg/Gehweg eines getrennten Rad—und Gehwegs/Bereich einer Fußgängerzone> obwohl dies durch Zusatzzeichen <239/241/242.1< gesperrt war.	25	142	146	291	266
141170	- mit Behinderung	30	0	0	0	1
141171	- mit Gefährdung	35	0	1	0	11
141172	- es kam zum Unfall	40	0	0	0	0

Tb.- Nr.		Euro	2019	2020	2021	2022
123172	Sie benutzten als Radfahrer ein elektronisches Gerät, das der Kommunikation, Information oder der Organisation dient oder zu dienen bestimmt ist, in vorschriftswidriger Weise	55	238	330	396	451
123630	- mit Gefährdung	75	0	2	0	1
123631	- Es kam zum Unfall	100	0	3	0	4
123006	Sie fuhren freihändig.	5	10	15	6	14
123000	Sie hängten sich an ein fahrendes Fahrzeug.	5	0	0	0	0
364100	Sie führten ein Fahrrad unter Verstoß gegen eine Vorschrift über die Einrichtung von Schallzeichen.	15	22	44	19	25
365000	Sie führten ein Fahrrad, obwohl die bremstechnischen Einrichtungen nicht den Vorschriften entsprachen.	10	9	21	17	5
367100	Sie nahmen das Fahrrad in Betrieb, obwohl die lichttechnischen Einrichtungen nicht den Vorschriften entsprachen.	20	114	154	115	113
121000	Sie beförderten auf einem Fahrrad eine Person, obwohl dies nicht zur Personenbeförderung gebaut oder eingerichtet ist.	5	0	0	0	1
121160	Sie beförderten auf einem einsitzigen Fahrrad eine Person, die das siebente Lebensjahr bereits vollendet hatte.	5	4	3	4	1
121166	Sie beförderten auf dem Fahrrad ein Kind, obwohl die Sicherheitsvorrichtungen nicht vorhanden waren.	5	1	0	0	0
121182	Sie beförderten hinter einem Fahrrad in einem Anhänger, der zur Beförderung von Kindern eingerichtet ist, mehr als zwei Kinder.	5	0	0	0	0
121186	Sie beförderten hinter einem Fahrrad in einem Anhänger, der zur Beförderung von Kindern eingerichtet ist, eine Person, die das siebte Lebensjahr bereits vollendet hatte.	5	0	0	0	0
109177	Sie überquerten als Radfahrer nach einer Kreuzung oder Einmündung die Fahrbahn und beachteten dabei nicht den Fahrzeugverkehr.	15	0	0	0	1
109178	- Mit Behinderung	20	0	0	0	0
109179	- Mit Gefährdung	25	0	0	0	0
109180	- Mit Unfall	30	9	2	0	2

Tb.- Nr.		Euro	2019	2020	2021	2022
109183	Sie bogen als Radfahrer nach links ab, ohne der Radverkehrsführung im Kreuzungs- oder Einmündungsbereich zu folgen.	15	0	0	0	0
109184	- Mit Behinderung	20	0	0	0	0
109185	- Mit Gefährdung	25	0	0	0	0
109186	- Es kam zum Unfall	30	0	0	0	0
121182	Sie beförderten hinter einem Fahrrad in einem Anhänger, der zur Beförderung von Kindern eingerichtet ist, mehr als zwei Kinder.	5	0	0	0	0
121186	Sie beförderten hinter einem Fahrrad in einem Anhänger, der zur Beförderung von Kinder eingerichtet ist, eine Person, die das siebente Lebensjahr vollendet hatte.	5	0	0	0	0
141187	Sie beachteten als Radfahrer nicht das bestehende Verbot der Einfahrt (Zeichen 267).	20	0	1	1	3
141188	- Mit Behinderung	25	0	0	0	0
141189	- Mit Gefährdung	30	0	0	0	0
141190	- Es kam zum Unfall.	35	1	0	0	0
141446	Sie benutzten nicht den vorhandenen Radweg (Zeichen 237/240/241), obwohl dieser für Ihre Fahrtrichtung gekennzeichnet war.	20	0	3	1	1
141447	- Mit Behinderung	25	0	0	0	0
141448	- Mit Gefährdung	30	0	0	0	0
141449	- Es kam zum Unfall.	35	4	1	0	0
102142	Sie missachteten als Radfahrer das Rechtsfahrgebot, indem Sie den markierten Schutzstreifen nicht benutzten.	15	0	0	0	1
102143	- Mit Behinderung	20	1	0	0	0
102144	- Mit Gefährdung	25	0	0	0	0
102145	- Es kam zum Unfall.	30	1	0	0	0
102167	Sie fuhren als Radfahrer/Mofafahrer nebeneinander und behinderten dadurch Andere.	20	0	0	0	0
102168	- Mit Gefährdung	25	0	0	0	0
102169	- Es kam zum Unfall.	30	1	1	0	0
102173	Sie befuhren den Radweg in nicht zulässiger Richtung, obwohl ein Radweg oder Seitenstreifen in zulässiger Richtung vorhanden war.	20	24	30	47	67
102174	- Mit Behinderung	25	0	0	0	0
102175	- Mit Gefährdung	30	0	0	0	0
102176	- Es kam zum Unfall.	35	48	40	37	34

Tb.-Nr.		Euro	2019	2020	2021	2022
102180	Sie benutzten als Radfahrer vorschriftswidrig den rechten Seitenstreifen, obwohl ein Radweg vorhanden war, und behinderten dadurch Andere.	20	0	0	0	0
102181	- Mit Gefährdung	25	0	0	0	0
102182	- Es kam zum Unfall.	30	0	0	0	0
137612	Sie missachteten als Radfahrer das Rotlicht der Lichtzeichenanlage.	60	171	158	155	207
137613	Sie missachteten als Radfahrer das Rotlicht der Lichtzeichenanlage und gefährdeten dadurch Andere.	100	1	2	1	5
137614	- Es kam zum Unfall	120	31	25	14	31
137624	Sie missachteten als Radfahrer das Rotlicht der Lichtzeichenanlage. Die Rotphase dauerte länger als 1 Sekunde an.	100	218	148	177	465
137625	- Mit Gefährdung	160	4	2	2	1
137626	- Es kam zum Unfall	180	4	2	5	4
137642	Sie missachteten als Radfahrer das Dauerlichtzeichen „rot gekreuzte Schrägbalken“:	60	0	0	0	0
141149	Sie folgten als Radfahrer nicht der durch Zeichen <215/220) vorgeschriebene Fahrtrichtung.	20	1	1	0	0
141150	- Mit Behinderung	25	0	0	0	0
141151	- Mit Gefährdung	30	0	0	0	0
141152	- Es kam zum Unfall	35	1	0	0	0

15. Welche Arten von Verkehrsverstößen lagen den seit 2019 abgeschlossenen Ordnungswidrigkeitsverfahren in welcher Häufigkeit zugrunde? (Bitte jahresweise aufschlüsseln und jeweils die Häufigkeit der verschiedenen Arten von Verstößen angeben.)

Die Antwort ergibt sich aus Frage 14.

16. Welche neuen, zusätzlichen Maßnahmen planen der Senat beziehungsweise die zuständigen Behörden künftig, um die Zahl der von Radfahrerinnen und Radfahrern begangenen Verkehrsverstöße zu senken?

Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau wird auch in den nächsten Jahren Kampagnen unterstützen oder initiieren, die erklären, wie die unterschiedlichen Fahrradwege, Fahrradstraßen, Fahrradspuren und Angebotsstreifen aussehen und genutzt werden sollen. Wie das gesamte mehr als 600 Kilometer lange bestehende Netz, sollen auch die neuen Fahrradpremiumrouten möglichst intuitiv richtig befahren werden. Angesichts der Zielgruppen gewinnen soziale Medienformate gegenüber Plakaten und Online-Informationen an Bedeutung. Die Vernetzung mit anderen Akteuren der Verkehrssicherheitsarbeit und der Verkehrsinitiativen wird dabei hilfreich genutzt.

17. Welche neuen, zusätzlichen Maßnahmen plant die Polizei 2019 in der Stadtgemeinde Bremen künftig, um die Zahl der von Radfahrerinnen und Radfahrern begangenen Verkehrsverstöße zu senken?

Das Ziel der Polizei Bremen ist, bei einer prognostizierten Steigerung der gefahrenen Fahrradkilometer, die Radfahr:innenunfälle mit Personenschaden zu reduzieren. Die Strategie der Polizei Bremen zur Reduzierung von Verkehrsunfällen mit Fahrradbeteiligung stützt sich dabei auf drei Säulen: Kontrolle, Öffentlichkeitsarbeit und Prävention.

Die Polizei Bremen hat die Absicht, die Radfahrer:innenunfälle mit Personenschaden mit den zur Verfügung stehenden personellen und materiellen Ressourcen der Direktion Einsatz durch zielgerichtete Überwachung und Anhaltekontrollen nachhaltig zu reduzieren. Dabei sollen vornehmlich Örtlichkeiten Berücksichtigung finden, an denen sich Unfallhäufungsstellen befinden oder an denen sich entsprechendes Fehlverhalten als besonders gefährlich erweist.

Zur Erreichung der genannten Ziele werden, im Rahmen der Möglichkeiten, folgende Maßnahmen angestrebt:

- Fahrradstreifen
- Verkehrskontrollen von Fahrrädern, Pedelecs, E-Bikes und Elektrokleinstfahrzeugen
- Schwerpunktmaßnahmen an erkannten Brennpunkten
- Verfolgung und Ahndung von Rotlicht- und Verkehrsverstößen
- Ahndung von Verstößen von Radfahrer:innen im verbotswidrigen Gegenverkehr
- Überprüfung von technischen Verstößen
- Freihalten von Radwegen
- Durchführung von Präventionsmaßnahmen, darunter Schulwegsicherung
- Präsenz an Schulen
- Zielgruppenbezogene Kontrollaktivitäten
- Fahrzeugbezogene Kontrollaktivitäten
- Öffentlichkeitsarbeit

Im Rahmen von regionalen Öffentlichkeitsveranstaltungen werden regelmäßig Präventionsmaßnahmen durchgeführt. Hierzu erfolgen Aufklärungsgespräche und Verkehrsunfallprävention in den Stadtteilen und an den Verkehrsunfallbrennpunkten. Gegenwärtig plant die Polizei Bremen eine Veranstaltung zum Thema „E-Mobilität“ (Fahrrad/Pedelec/E-Scooter).

Sicherheitstage der Kooperationspartner:innen und anderer Firmen werden mit Vorträgen und praxisnahen Aktionen bedient. In diesem Zusammenhang sollen auch weiterhin Vorträge in Präsenz, aber auch Onlinevorträge zu den bereits genannten Themen angeboten werden.

Als ein neues Medium werden in diesem Jahr sogenannte „Dialog-Displays“ zum Einsatz kommen, die vom DVR interessierten Ländern zur Verfügung gestellt wurden. Diese Displays können nicht nur die motorisierten, sondern sämtliche Verkehrsteilnehmende mit Wort und Bild zu einem angepassten Verhalten im Straßenverkehr animieren. Sie sollen an unterschiedlichen Stellen im Stadtgebiet eingesetzt werden.

18. Wie viele Verkehrsverstöße durch Radfahrerinnen und Radfahrern wurden jeweils seit 2019 bis zum laufenden Jahr 2022 durch Dritte zur Anzeige gebracht? (Bitte jahresweise und nach Stadtgemeinden aufschlüsseln.)

In der folgenden Tabelle sind Anzeigen von Dritten einschließlich auswärtiger Dienststellen für die Stadt Bremen dargestellt.

Jahr	Anzahl
2019	0
2020	14
2021	1
2022	3

19. In welcher Form können diese Verkehrsverstöße durch Dritte jeweils zur Anzeige gebracht werden (Beweisfoto, E-Mail etc.), und was sind jeweils die am meisten genutzten Formen? (Bitte jahresweise aufschlüsseln.)

Anzeigen können per Mail oder schriftlich mit und ohne Beweisfotos gestellt werden, wobei eine Ahndung mit Beweisfotos erfolgversprechender ist. Eine Aufschlüsselung nach Jahren ist nicht möglich.

20. Welche Arten der Ordnungswidrigkeiten wurden dabei seit 2019 jeweils wegen Verkehrsverstößen von Radfahrerinnen und Radfahrern zur Anzeige gebracht und durch wen (zum Beispiel Fußgängerinnen und Fußgänger, Radfahrerinnen und Radfahrer, andere)? (Bitte jahresweise aufschlüsseln.)

Eine detaillierte Aufschlüsselung ist nicht möglich.

21. Bei wie vielen durch Dritte zur Anzeige gebrachten Verkehrsverstößen von Radfahrerinnen und Radfahrern wurden jeweils Bußgelder verhängt? (Bitte jahresweise aufschlüsseln.)

Eine detaillierte Aufschlüsselung ist nicht möglich. Bei einer verwertbaren Anzeigenqualität kann ein Ordnungswidrigkeitsverfahren eingeleitet werden. Bei diesen durch Dritte zur Anzeige gebrachten Ordnungswidrigkeiten wurden Verfahren eingeleitet.

22. Wie hoch waren die Einnahmen der aus Verkehrsverstößen durch Radfahrerinnen und Radfahrern resultierenden Bußgelder jeweils in den Jahren seit 2019? Bitte jahresweise und nach Stadtgemeinden aufschlüsseln.

Eine Auswertung der eingekommenen Verwarnungs- und Bußgelder ausschließlich nach Verstößen im Zusammenhang mit Radfahrenden ist nicht möglich.

23. Inwieweit und in welcher Form gibt es eine gezielte Kontrolle bezüglich behindernd abgestellter Fahrräder oder E-Roller auf und an Geh- und Radwegen und entsprechende Maßnahmen zur unmittelbaren Entfernung bei erheblicher Funktionseinschränkung der Geh- und Radwege? Wie viele Fahrräder und E-Roller wurden seit 2019 jährlich auf diese Weise entfernt?

Festgestellte behindernd abgestellte E-Scooter werden von den Kräften der Ordnungsdienste des Ordnungsamtes im Rahmen der normalen Kontrollgänge eigeninitiativ umgestellt. Es mussten deshalb bisher keine E-Scooter vom Ordnungsamt aus dem Verkehrsraum entfernt werden. Bei rechtswidrig abgestellten E-Scootern können Ordnungswidrigkeitenverfahren eingeleitet werden. Die Anbieter von E-Scooterflotten werden in der jeweiligen Sondernutzungserlaubnis zudem dazu verpflichtet, dass die Kund:innen Fotos von den abgestellten Scootern machen müssen. Bußgeldbescheide werden an die Anbieter gerichtet; diese können die Bescheide gegebenenfalls an die Nutzer:innen weiterreichen.

Fahrräder werden in der Regel an Zäunen, Straßenschildern etc. abgeschlossen. Soweit festgestellt wird, dass sich die Fahrräder nicht in einem fahrbereiten Zustand befinden und Verfallserscheinungen aufweisen (Schrotträder), ergeht ein Hinweis an „Die Bremer Stadtreinigung“, die ein Verfahren zur Entfernung der entsprechenden Räder einleitet. Bei Überschreiten einer hinreichenden Gefahrschwelle kommt auch ein Entfernen von fahrbereiten Fahrrädern in Betracht. Das Ordnungsamt Bremen und die Polizei Bremen sind technisch in der Lage, die Entfernung selbst

vorzunehmen. Bisher sind keine entsprechenden Fälle statistisch erfasst worden.

24. Welche möglichen Verkehrsverstöße von Radfahrerinnen und Radfahrern werden aktuell nicht gezielt kontrolliert und entsprechend nicht erfasst, und mit welcher Begründung?

Die Kontrollen der Polizeien im Land Bremen erfolgen schwerpunktmäßig im Hinblick auf die Hauptunfallursachen. Die Polizeibeamt:innen der Polizei Bremen ahnden festgestellte Ordnungswidrigkeiten grundsätzlich unter Berücksichtigung des Opportunitätsprinzips. Im Zuge dessen kann auch eine mündliche Verwarnung in Verbindung mit einem verkehrserzieherischen Gespräch erfolgen. Diese einzelnen Gespräche und mündliche Verwarnungen werden statistisch nicht erfasst.