

Fahrrad-Unfälle Bremerhaven 2024

(Langfassung)

Vorbemerkungen

Zunächst dankt der ADFC Bremerhaven der Ortspolizei Bremerhaven für die erneute Überlassung der anonymisierten Verkehrsunfallberichte aller Fahrradunfälle des Jahres 2024, wie auch schon 2020, 2022 und 2023 geschehen.

Ziel der vorliegenden Analyse war es, weitere Erkenntnisse zu den Umständen von Fahrradunfällen in Bremerhaven zu gewinnen und daraus mögliche Maßnahmen zur Verringerung von Unfällen abzuleiten. Zusätzlich zur Analyse des Jahres 2024 wurden teilweise auch die Ergebnisse der Vorjahre und der Verkehrsunfallsbericht für Bremerhaven von der Ortspolizeibehörde Bremerhaven 2024 [1] einbezogen.

In der Analyse wurde die Klassifizierung des Unfallursachen-Verzeichnisses [2] zu großen Teilen verwendet. Anders als bei den Daten des statistischen Bundesamtes [3] standen in der vorliegenden Analyse damit auch Daten von Unfällen ohne Verletzungen zur Verfügung. Somit wird im Folgenden zwischen verunfallten und verletzten Personen unterschieden.

1. Erster Überblick

Für das Jahr 2024 lagen zur Analyse 209 Verkehrsunfallberichte mit Beteiligung von 212 radfahrenden Personen vor. Danach waren 195 volljährige und 17 minderjährige Radfahrer:innen betroffen. 15 Kraftfahrende, 11 Radfahrende und 1 Fußgänger begingen Unfallflucht, so dass deren Daten nicht oder nur eingeschränkt zur Analyse zur Verfügung standen. Insgesamt handelt es sich um die niedrigste Zahl von Fahrradunfällen seit 2011. Allerdings ist die Zahl 2025 wieder angestiegen (noch nicht veröffentlichten Daten der Ortspolizei), so dass kein Trend erkennbar ist.

Bei den erwachsenen Radfahrenden kam es 150x zu Personenschäden mit 132 Leichtverletzten und 18 Schwerverletzten. Bei 17 Unfällen mit Beteiligung von Minderjährigen traten 14x leichte Verletzungen auf. 2023 hatten sich 235 Fahrradunfälle mit 159 Verletzten, 2022 250 Unfälle mit 142 Verletzten ereignet.

Tabelle 1 gibt Auskunft über die 10 häufigsten Unfallursachen. Bemerkenswert ist, dass die größte Zahl der durch Radfahrer*innen verursachten Unfälle durch unangepasste Geschwindigkeit verursacht wurde. Demgegenüber verteilen sich die Ursachen von durch KFZ verursachten Unfälle besonders auf Fehler beim Los- und Einfahren, Abbiegeunfälle und Nichtbeachtung der Vorfahrt.

Ziffer	Verursacher Fehler	Erwachsene		Minderjährige		Summen		Gesamt
		KFZ	Rad	KFZ	Rad	KFZ	Rad	
13	Unangemess. Geschwindigkeit	2	34	0	1	2	35	37
37	Fehler b. Los-/Einfahren	20	3	2	0	22	3	25
49	Anderes	1	16	0	2	1	18	19
35	Linksabbiegeunfall	11	4	3	0	14	4	18
28	Vorfahrtzeichen nicht beachtet	15	2	1	0	16	2	18
34	Rechtsabbiegeunfall	15	0	3	0	18	0	18
31	Rotlichtfahrt	2	8	0	3	2	11	13
45	Fehler Ein-Aussteigen, Beladen	7	2	0	0	7	2	9
27	Nichtbeachten Rechts vor Links	2	7	0	0	2	7	9
14	Mang. Sicherheitsabstand	0	7	0	0	0	7	7
	Summe	75	83	9	6	84	89	173

Tabelle 1: Die 10 häufigsten Rad-Unfallursachen 2024, klassifiziert nach [2]

Als eine wesentliche Veränderung wurde die Zunahme von Rotlichtfahrten – auch von Seiten der Radfahrenden - festgestellt. 8 x konnte die Unfallschilderung nicht klar auf den Ablauf und

damit die verursachende Person schließen lassen (Beispiel: beide Unfallgegner behaupten, „Grün“ gehabt zu haben). Bei der Betrachtung aller 4 analysierten Jahre der Vergangenheit

Ziffer	Jahre - Gesamt	2020, 2022, 2023, 2024		Gesamt
	Verursacher	KFZ	RAD	Summe
	Fehler			
13	Unangemess. Geschwindigkeit	9	137	146
49	Anderes	40	89	129
37	Fehler b. Los-/Einfahren	90	25	115
34	Rechtsabbiegeunfall	75	4	79
28	Vorfahrtzeichen nicht beachtet	61	16	77
35	Linksabbiegeunfall	53	9	62
14	Mang. Sicherheitsabstand	19	38	57
10	Verbotswidrige Gehwegbenutzung	0	41	41
27	Rechts vor Links nicht beachtet	20	17	37
31	Rotlichtverstöße	9	26	35
	Summen	376	402	778

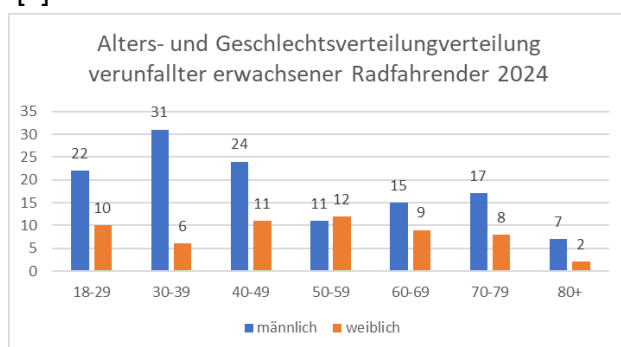
Tabelle 2: Die 10 häufigsten Rad-Unfallursachen 2020, 2022 bis 2024, klassifiziert nach [2]

gab es keine wesentlichen Veränderungen in der Verteilung der Häufigkeit der Unfallursachen. Auch konnte nicht sicher festgestellt werden, ob bei Minderjährigen andere Unfallarten vorliegen als bei Erwachsenen.

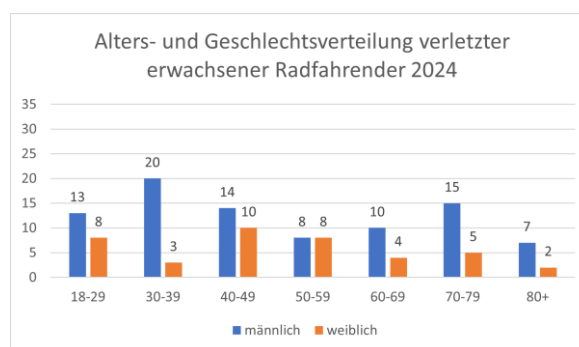
2. Alters- und Geschlechtsverteilung, Pedelecunfälle

2.1 Alters- und Geschlechtsverteilung von verunfallten und verletzten Radfahrender

Bei den Daten zur Altersstruktur und dem Geschlecht der Verunfallten und Verletzten fällt die ausgeprägte altersunabhängige häufigere Unfallbeteiligung von männlichen erwachsenen Radfahrenden gegenüber weiblichen (138 Männer gegenüber 57 Frauen) auf. Die Differenz bezüglich der Geschlechter kann nicht durch eine wesentlich seltenere Fahrradbenutzung von Frauen erklärt werden, da diese in der Seestadt auf beide Geschlechter etwa gleich verteilt ist [4].



Grafik 1: Alters- und Geschlechtsverteilung verunfallter Radfahrer*innen 2024



Grafik 2: Alters- und Geschlechtsverteilung verletzter Radfahrer*innen 2024

Die Altersverteilung der verletzten Fahrradfahrer*innen verhält sich in etwa parallel zu der Verteilung der verunfallten, nur auf niedrigerem Niveau. Im Vergleich zu den vergangenen Jahren ist das Alter der betroffenen Radfahrende um ca 10 Jahre gesunken, ohne dass das als ein Trend bewertet werden kann.

2.2. Fahrradunfälle Radfahrender unter 18 Jahren

Die Zahl von 17 Unfällen (8,1% aller Unfälle 2024) mit minderjährigen Personen lag erfreulicherweise um ca 50% niedriger als in den Vorjahren mit 31 bis 39 Unfällen. Auch gab es keine Schwerverletzten. In der Zusammenfassung der aller 4 analysierten Jahre machten die Unfälle mit Minderjährigen 13,6% aller Fahrradunfälle aus. Für die Annahme eines Trends zur Verringerung der Fahrradunfälle von Minderjährigen ist die Zahl zu gering.

2.3 Unfälle älterer Radfahrer*innen

2024 verunfallten 58 Menschen ab 60 Jahren mit dem Fahrrad. Das waren 30% aller Erwachsenen. Auch in dieser Altersgruppe waren Männer deutlich häufiger betroffen (39) als Frauen (19 Unfälle). Ähnlich wie in den meisten früheren Jahren überwog ein Fremdverschulden (30) gegenüber einem Eigenverschulden (28 Fälle). Häufigste Unfallursache war eine unangemessene Geschwindigkeit (17x). Mit weitem Abstand folgten Unfälle durch Nichtbeachten von Vorfahrtszeichen (6x), wobei 5x Fremdverschulden vorlag. Überproportional hoch war die Zahl von 8 schweren Verletzungen (= 44% aller schweren Verletzungen). Ebenfalls erschreckend war die hohe Zahl von 16 Kopfverletzungen (44% der 33 Kopfverletzungen aller Erwachsenen). Damit lag die Anzahl von schweren Verletzungen und Kopfverletzungen bei älteren Menschen deutlich über dem Durchschnitt. Dies passt zu wissenschaftlichen Untersuchungen, die belegen, dass ältere Menschen viel häufiger bei Radunfällen Kopfverletzungen erleiden und auch dadurch öfter zu Tode kommen als jüngere Radfahrende [5].

2.4. Unfälle mit Pedelecs

Obwohl die Nutzung von Pedelecs zugenommen hat, war die Zahl der Unfälle mit Pedelecs 2024 mit 51 Unfällen deutlich niedriger als in den beiden Vorjahren (2023: 72, 2022: 77) und machte 26% aller Fahrradunfälle aus. Untersucht wurde, ob Unfälle mit Pedelecs gegenüber Unfällen mit nicht elektrisch unterstützten Rädern schwerwiegender waren und dabei noch einmal differenziert für Senioren und jüngere Radfahrer*innen (s. Tabelle 3). Während der Anteil Leichtverletzter nur gering differierte, war der Anteil Schwerverletzter in der Pedelec-Gruppe deutlich höher als bei Verunfallten mit Muskelrädern, der Anteil Schwerverletzter war bei über 60jährigen mit Pedelecs um das gut 2,5 fache erhöht. Diese Unterschiede waren in allen 3 letzten Jahren ähnlich. Die grundsätzliche Gefährdung älterer Menschen für einen höheren Verletzungsgrad ist auch durch andere Untersuchungen belegt [6].

2022 -2024 Unfälle mit	Unfall -zahl	Leichtver- letzte (%)	Schwerver- - letzte (%)	Unver- letzte (%)
Muskelrad (alle)	469	300 (64%)	38 (8%)	137 (29%)
Muskelrad unter 60 Jahre	358	225 (63%)	19 (5%)	110 (31%)
Muskelrad ab 60 Jahren	111	75 (67%)	13 (12%)	23 (21%)
Pedelecs (alle)	198	133 (67%)	26 (13%)	39 (20%)
Pedelecs unter 60 Jahre	120	78 (65%)	10 (8%)	22 (27%)
Pedelecs ab 60 Jahren	78	53 (68%)	16 (21%)	9 (11%)

Tabelle 3: Zahl der Fahrradunfälle mit Muskelrädern / mit Pedelecs, 2022 bis 2024

3.0 Fremdverschulden – Eigenverschulden

Bei der Betrachtung des Verschuldens geht es nicht darum, Schuld zuzuweisen, sondern zu ermitteln, wie aktives Verhalten zu einem Unfall führt.

Ein Fremdverschulden bei Radunfällen lag in 108 Fällen (51%) vor, und zwar bei 66 der 138 verunfallten Männer (48%) bei 31 der 57 (54%) verunfallten Frauen und bei 11 der 17 Unfälle Minderjähriger (65%). Damit sind Frauen nicht nur deutlich seltener an Radunfällen, sondern auch an deren Verursachung beteiligt.

4.0 Unfallarten

4.1 Alleinunfälle/Stürze/Unfälle ohne direkte Beteiligung anderer Personen

Alleinunfälle spielen eine zunehmende Rolle bei Fahrradunfällen [7]. 2024 fanden in Bremerhaven 55 Alleinunfälle statt (26% aller Radverkehrsunfälle). Betroffen waren 51 Erwachsene (36 Männer, 15 Frauen) und 4 Minderjährige. Als wesentliche Ursache wurde 34x wurde unangemessene Geschwindigkeit angeführt, 11x wurde die Ziffer 49 aufgeführt. Alkohol spielte 18x eine Rolle bei Alleinunfällen, davon 2x bei Frauen.

Die erhebliche Bedeutung der Alleinunfälle wird durch den hohen Anteil an Schwerverletzten (s. Tabelle 4) und den hohen Anteil an Verletzungen im Kopfbereich (62% aller Kopfverletzungen) deutlich.

Da die Vermeidung von Alleinunfällen zu einer erheblichen Minderung von schweren Verletzungen führen würde, muss appelliert werden, die Geschwindigkeit den Umständen und dem Sichtfahrgebot entsprechend anzupassen, umsichtig zu fahren und Fahrten unter Alkoholeinfluss zu unterlassen.

Alleinunfälle				Übrige Unfälle
	Zahl Alleinunfälle/ % aller Unfälle	Leicht- verletzte	Schwer- verletzte	Schwer- verletzte
Männer	36 / 138 = 26%	21 / 36 = 58%	4 / 36 = 24%	7 / 102 = 7%
Frauen	15 / 57 = 26 %	11 / 15 = 73%	3 / 15 = 20%	4 / 42 = 10%
Minderj.	4 / 17 = 24%	2 / 4 = 50%	0 / 4 = 0%	0 / 43 = 0%
Summe	55 / 212 = 26%	34 / 55 = 61%	7 / 55 = 13%	8 / 166 = 5%

Tabelle 4: Häufigkeit und Verletzungsgrad bei Alleinunfällen und übrigen Unfällen

Bei der Beurteilung von Alleinunfällen gibt es aber auch noch andere Gesichtspunkte als die der Unfallstatistik. Nach Angaben der Unfallversicherer Deutschlands geht ca. jeder dritte Alleinunfall auch auf das Konto mangelhafter Infrastruktur zurück [7]. Dazu passen auch die Ergebnisse einer Züricher Studie von nicht gemeldeten Unfällen, in der festgestellt wurde, dass sich Alleinunfälle an Stellen häufen, die den Radfahrenden vorher unbekannt waren. Dort trafen die Radfahrenden auf unerwartete Umstände [8]. In Stockholm wird bei jedem Sturz, der in einer Klinik behandelt wird, ermittelt, ob nicht doch Umstände vor Ort, die verbesserbar sind, zum Sturz beigetragen haben könnten. Hier ist die Sicht in Deutschland leider anders: Jeder ist zunächst für sich selbst verantwortlich. Alleinunfälle traten im Übrigen im Herbst und Winter (Glätte/Nässe/Dunkelheit) in Bremerhaven nicht gehäuft auf.

4.2 Alkoholkonsum und Drogen

Alkohol spielte bei 26 Unfällen eine Rolle (23 Männer, 3 Frauen). Dies stellt eine massive Zunahme gegenüber den Vorjahren dar mit 12 bis 18 pro Jahr. Die massive Zunahme von alkoholbedingten Fahrradunfällen deckt sich mit einer Analyse des TÜV, gemäß der 2024 Alkohol bei Fahrradunfällen zahlenmäßig die bei Autounfällen übertraf (43% gegen 39%) [9]. Bei Unfällen unter Alkohol kam es zu 2 schweren und 13 leichten Verletzungen (ähnlich wie Vorjahre). In Zusammenhang mit Drogeneinnahme wurde ein Unfall 2024 berichtet.

4.3 Verbotswidrige Benutzung des Gehwegs und/oder der falschen Straßenseite

2024 wurde die Benutzung des Gehweges 12x aufgeführt (9 Männern, 2 Frauen, 1 Minderjähriger ab 10 Jahren. Die verbotswidrige Benutzung des Gehwegs ist zwar mit der Ziffer 10 der Unfallursachenstatistik hinterlegt, wird aber bei der Schilderung der Unfallhergänge deutlich häufiger erwähnt (in den untersuchten 4 Jahren 58x). Bei der unerlaubten Benutzung eines Gehwegs liegt die juristische Schuld bei der radfahrenden Person.

Die Benutzung des Radweges auf der falschen Straßenseite führte zu 25 Unfällen (höchste Zahl seit 2022). Bei relativ vielen Fahrradunfällen spielt die Benutzung der falschen Straßenseite eine Rolle. Formal hat ein Verkehrsteilnehmer, der aus einer untergeordneten Straße oder Ausfahrt ausfahren möchte, auch die Vorfahrt von Radfahrenden zu achten, die auf der vorfahrtsberechtigten Straße den Radweg auf der falschen Straßenseite benutzen (nicht den Gehweg !!). Aber in den Gerichtsurteilen trifft diese Radfahrenden immer eine Teilschuld, meist bis zu einem Drittel. Schwerer als die Schuld wiegen jedoch körperliche und eventuelle seelische Schäden der Verletzten.

4.4 Missachtung des Vorfahrtzeichens/Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr (Ziffer 28, 37)

Mit 22 Unfällen war mangelnde Sorgfalt beim Einfädeln/Einfahren in den fließenden Verkehr die zweithäufigste Ursache für Unfälle, die durch Kraftfahrzeuge verursacht wurde (s. Tabelle 1). Bei dieser Unfallart kam es zu 3 schweren und 15 leichten Verletzungen.

16x verunfallten Radfahrer*innen, weil Ihnen die Vorfahrt genommen wurde. Die Radfahrenden wurden schlichtweg übersehen. Dabei kam es zu 3 schweren und 10 leichten Verletzungen. Hier könnte Kleidung in Warnfarben die Unfallhäufigkeit reduzieren. 2 Unfälle kamen zustande, weil Radfahrer*innen die Vorfahrt anderer Verkehrsteilnehmer nicht beachtetten.

4.5 Abbiegeunfälle (Ziffer 34/35)

Rechtsabbiegeunfälle durch Kraftfahrzeuge gab es 18x (11 Leichtverletzte). 18x kam es zu Linksabbiegeunfällen, 14x durch ein KZF und 4x durch ein Fahrrad verursacht. Kleidung in Warnfarbe könnte auch hier eventuell auch hier zu einer besseren Wahrnehmung von Radfahrenden und damit zu besserem Schutz führen.

4.6 Dooring-Unfälle (Ziffer 45)

2024 gab es 7 Dooringunfälle (3 Männer, 4 Frauen). Über alle untersuchten Jahre hinweg zeigt sich eine Häufung in der Hafenstraße (10 von 28 Dooring-Unfällen), davon 2 in der nördlichen Hafenstraße, wo der Radfahrstreifen stark verengt ist. 2024 kam es glücklicherweise nur zu leichten Verletzungen.

Weiterhin bestätigte sich, dass Frauen häufiger von Dooring-Unfällen betroffen waren als Männer (s. Tabelle 6). In Bremerhaven fanden sich bei den 198 Fahrradunfällen von Frauen 11 Dooringunfälle (5,5%), unter den 421 Unfällen von Männern 10 Dooringunfälle (2,4%). Das deckt sich mit Veröffentlichungen, die bestätigten, dass Frauen häufiger von

Jahr	Zahl	Leichtv.	Schwerv.	Tod
2020	3	3	0	0
2022	7	7	0	0
2023	11	9	1	1
2024	7	7	0	0
Summe	28	26	1	1

Tabelle 5: Dooring-Unfälle in Bremerhaven

Dooringunfällen betroffen sind [10, 11, 12]. Eine mögliche Ursache für die relative Häufung dieser Unfallart bei Frauen könnte darin liegen, dass Frauen sich wegen ihres vorsichtigeren Verhaltens im Straßenverkehr weniger trauen, mehr Abstand von parkenden Fahrzeugen zu halten und sich stattdessen mehr dem fließenden Verkehr zu nähern.

4.7 Rotlichtverstöße (Ziffer 31)

Rotlichtverstöße von Radfahrenden als Unfallursache haben 2024 leider mit 11 einen Höchststand unter allen analysierten Jahren erreicht (Vorjahre 5-9 Rotlichtverstöße pro Jahr)

4.8 Unfälle von Radfahrenden mit anderen Verkehrsteilnehmern

4x kam es zu Zusammenstößen mit anderen Radfahrenden, 2x zu Unfällen zwischen Radfahrenden und Fußgänger*innen (Vorjahre 4 bis 10). 1x wurde ein Rollstuhlfahrer von einem Radfahrer verletzt. 2x erfolgten Zusammenstöße mit E-Scooter-Fahrenden.

4.9 Unfallflucht

In 27 Fällen entfernten sich Beteiligte von den Unfallstellen. In 15 Fällen war es die Kfz-führende Person, 11x die radfahrenden Personen, 1x ein Fußgänger. Diese Zahlen sind ähnlich wie in den Vorjahren.

4.10 Technische Mängel am Fahrrad (Beleuchtung/Bremsen/etc)/Smartphone-Nutzung

Technische Mängel im Bereich der Fahrradbremse als Unfallursache wurden 1x, die Benutzung eines Smartphones durch Radfahrenden in Zusammenhang mit einem Unfall wurde 3x festgestellt.

5.0 Genderaspekte

Es fällt auf, dass Frauen deutlich seltener in Fahrradunfälle verwickelt waren (s. Tabelle 6), obwohl die Fahrradnutzung in Bremerhaven ähnlich hoch ist wie bei Männern ist [4]. Die Verletzungsrate und die Verletzungsschwere waren bei Frauen etwas höher als bei Männern, möglicherweise durch die höhere Zahl an Unfällen mit Pedelecs. Frauen verursachten seltener Fahrradunfälle als Männer, waren aber mehr in Dooringunfälle verwickelt (s. Kapitel 4.6.). Bei anderen Unfallursachen fanden sich keine wesentlichen Unterschiede.

	Männer	Frauen
Radunfälle (2024)	138 (=71% von 195)	57 (= 29% von 195)
Verletzte	87 / 138 = 63%	44 / 57 = 77%
Schwerverletzte	11 / 138 = 8%	7 / 57 = 12%
Pedelec-Nutzung bei Unfällen	31 / 138 = 22%	20 / 57 = 35%
Fremdverschulden	66 / 138 = 48%	31 / 57 = 54%
Eigenverschulden	71 / 138 = 51%	27 / 57 = 47%
Alkoholbeteiligung	23	3
Alleinunfälle	36 / 138 = 26%	14 / 57 = 25%
Kopfverletzungen	18 / 138 = 13%	15 / 57 = 26%
Dooringunfälle 2024	3 / 138 = 2,2%	4 / 57 = 7,0%
Dooringunfälle 2020,22,23,24	13 / 558 = 2,3%	15 / 256 = 5,6%

Tabelle 6: Genderaspekte bei Fahrradunfällen Erwachsener

Erschreckend ist die hohe Anzahl von Kopfverletzungen bei Frauen. 18 von 137 verunfallten Männern (13%) erlitten Kopfverletzungen gegenüber 15 von 57 Frauen (26%). Besonders hoch war der Anteil von Frauen über 60 Jahren mit 42% (8/19). Dies deckt sich mit einer Befragung der Firma ABUS von 2015. Dort gaben 29% der befragten Frauen an, keinen Helm zu tragen - besonders aus Sorge um ihre Frisur - gegenüber 11% der Männer. [13]

6.0 Radverkehrs-Unfallschwerpunkte

Die Analysen der Vorjahre und des Bundesunfallatlases 2016 bis 2019 sowie 2021 [3], hatten bereits einige Unfallschwerpunkte aufgezeigt. Hier sind nur die aufgeführt, an denen sich im Jahr 2024 erneut Unfälle ergeben haben (In Klammer die Zunahme im Jahr 2024):

Ort	Unfallzahlen
Parkplatzausfahrten Elbestraße 93/95 (+5)	14
Am Nordhafen (Eisenbahnschienen) (+1)	11
Hafenstraße (nur Dooringunfälle) (+5)	11
Kreisel Rickmers-/Pestalozzistraße (+1)	10
Knotenpunkt Elbe-/Rheinstr. (+4)	10
Knotenpunkt Columbus-/Borriesstraße (+1)	7
Knotenpunkt Fr.-Ebert-/ Rheinstr. (+1)	6
Knotenpunkt Vörtelweg/Postbrookstr. (+2)	6
Knotenpunkt Hafen-/Melchior-Schwoon (+1)	5
Knotenpunkt H.-Böckler-/H. Brauns-Straße (+1)	4

Bedauerlich sind die erneute deutliche Zunahme im Bereich der Parkplatzausfahrten an der Elbestraße und die Dooringunfälle in der Hafenstraße. Die Zunahme im Bereich des Knotenpunktes Elbe-/Rheinstraße sind leider sämtlich auf Fehlverhalten von Radfahrenden zurückzuführen.

7.0 Vision Zero:

„Vision Zero“ bezeichnet einen Ansatz, der zum Ziel hat, Verletzungen und Todesfälle in bestimmten Bereichen – in diesem Fall im Verkehrssektor – zu verhindern. Die Bundesregierung hat in ihrem Verkehrssicherheitsprogramm 2021 – 2030 [14] dieses Ziel vorgegeben. Bezüglich des Radverkehrs schlägt sie als eine Maßnahme eine **Entflechtung der Verkehre** vor. Dies entspricht auch der verkehrspolitischen Position des ADFC Bremerhaven. Folgende Maßnahmen können zu mehr Sicherheit der Radfahrenden beitragen:

7.1 Konkrete Maßnahmen:

Entschärfung der im Absatz 8 genannten Unfallschwerpunkte, z.B.

durch Rotfärbung einer Radspur im Rickmerskreisel ähnlich dem sog. „Stern“ im Bremen, durch fahrradfreundlichere Gestaltung des Knotenpunktes Columbusstraße/Borriesstraße.

Welche Maßnahmen an den Unfallschwerpunkten Hafenstraße und Elbestraße zur Verringerung der Radfahrunfälle ergriffen werden könnten, wird mit den Magistratsbehörden besprochen.

7.2 Allgemeine Maßnahmen:

1. Verbesserung **der Radinfrastruktur u.a. mit Entflechtung der Verkehre**. Ideen dazu kann jede*r beim ADFC Bremerhaven formlos oder über den Problemfelder äußern.

2. **Eine stärkere Sanktionierung von Fehlverhalten** kann Unfälle reduzieren (z.B. Ahndung von ungenügendem Sicherheitsabstand [Lange Straße/Nordstraße] oder Blockaden von Radfahrstreifen und Radwegen durch KFZ [bes. Hafenstraße, Grashoffstraße, Ludwigstraße, Georgstraße]), aber auch Fehlverhalten von Radfahrenden (unerlaubte Gehwegbenutzung, defekte Technik an Fahrrädern, Smartphone-Benutzung während der Fahrt etc.). Hier ist eine Erhöhung der Kapazitäten von Polizei und Ordnungsamt wünschenswert..

3. Durch **Erstellung und Umsetzung eines Verkehrsentwicklungsplans** nach den S.U.M.P.2-Kriterien würde eine Voraussetzung für eine Verkehrswende erzielt. Mit zunehmendem Radverkehrsanteil öffnet sich der Blick von bislang motorisierten Verkehrsteilnehmern für die Situation des Radverkehrs.

4. Die Schaffung von **Ladezonen** ist erforderlich, um Radwegblockaden zu vermeiden und den Lieferdiensten definierte Ladeflächen zu gewährleisten. Erforderlich wäre das besonders in der Hafen-, Grashoff-, und Georgstraße.

5. **Fahrrad-Marketing und Rücksichtskampagnen der Kommune** sollten das gegenseitige Verständnis der Verkehrsteilnehmer füreinander stärken. Solche Kampagnen gibt es in zahlreichen anderen Städten, in Bremerhaven noch nicht. Zum Fahrradmarketing gehört auch ein Vorbildverhalten von Kommunal-Politiker*innen.

6. **Rotfärbungen der bevorrangten Radfahrerfurten**: Dies wurde in Bremerhaven bereits zu großen Teilen an nicht-signalisierten Furten umgesetzt. Die Rotfärbung weiterer Furten ist vom Amt für Straßen- und Brückenbau in Absprache mit dem ADFC geplant.

7. Zur Senkung der Unfallhäufigkeit durch „Geisterradler“ kann eine **Markierung mit Fahrtrichtungspfeilen** insbesondere auf Fahrradfurten an signalisierten Knotenpunkten beitragen als Hinweis auf die erlaubte Fahrtrichtung. Aus den Niederlanden wird über die Wirksamkeit dieser Maßnahme berichtet. Der ADFC setzt sich dafür ein, an gezielten Stellen solche Pfeile aufzutragen.

8. Auffällige Kleidung wie **Warnwesten** kann zur besseren Sichtbarkeit von Radfahrer*innen beitragen und evtl. Abbiege-, Einfahr- und Vorfahrtunfälle reduzieren.

9. Das **Tragen eines Fahrradhelms** reduziert die Schwere von Kopf-/Gesichtsverletzungen erheblich. Solange keine Helmpflicht besteht, sollte unbedingt in Kampagnen dafür geworben werden.

10. **Dooring-Unfälle** können durch **markierte Sicherheitsstreifen** reduziert werden, wie in der Prager Straße geschaffen. Frauen sollten ermutigt werden, mehr Abstand zu längsparkenden Kraftfahrzeugen zu halten.

11. Weiterhin trägt zur Reduzierung von Dooring-Unfällen eine Kampagne für den sog. „**Holländischen Griff**“ [15] bei mit Aufklebern innenseitig an der Fahrer-, aber auch

Beifahrertür sowie Verankerung dieser Maßnahme im Fahrschulunterricht. Hierzu wird der ADFC Bremerhaven eine Kampagne bei den Fahrschulen starten.

12. **Pedelec-Training** zur Unfallreduktion (wird 1-3x jährlich vom ADFC angeboten) reduziert pedelec-typische Unfälle, z.B. an Kanten/Borden.

13. Besonders wichtig ist ein **strukturierter Verkehrs- und Fahrradunterricht** in der Primar- und Sekundarstufe 1, wie auch im Verkehrssicherheitsprogramm der Bundesregierung gefordert [16].

14. Die bisher noch nicht realisierte, aber dringend erforderliche und im Koalitionsvertrag von 2023 verankerte Erstellung von **Schulwege- und Schulradwegeplänen** erhöht die Sicherheit von Schüler*innen in Bremerhaven. Dazu läuft jetzt endlich nach Beschluss des Ausschusses für Schule und Kultur vom 07.03.2024 ein Pilotprojekt an einer ersten Schule in Bremerhaven.

8. Zusammenfassung

Die Zahl der Fahrradunfälle hat in Bremerhaven 2024 gegenüber den Vorjahren bemerkenswert abgenommen. Aus den uns mitgeteilten, aber noch nicht veröffentlichten Unfalldaten des Jahres 2025 hat aber sowohl die Gesamtzahl der Radfahrunfälle, als auch die Zahl der Pedelecunfälle wieder deutlich zugenommen. Daher können die günstigen Zahlen für 2024 nicht als Trend zur Verbesserung der Unfallsituation angesehen werden Unverändert – sind Männer sind deutlich häufiger in Fahrradunfälle verwickelt und verursachen diese auch häufiger als Frauen. Besonders erlitten ältere Menschen schwere Verletzungen. Die Unfallursachen haben sich im Vergleich zu den Vorjahren nicht wesentlich verändert. Sehr viele Fahrradunfälle geschahen als Alleinunfälle gefolgt von Unfällen im Zusammenhang mit Abbiegevorgängen und durch Unachtsamkeit beim Losfahren von Kraftfahrzeugen. Unfälle durch Stürze und Unaufmerksamkeit spielten unverändert eine bedeutsame Rolle. Dooringunfälle sind unverändert von Bedeutung. Örtliche Unfallschwerpunkte wurden herausgearbeitet. Wesentliche Maßnahmen zur Senkung der Unfallrate werden genannt.

9. Literatur:

- [1] Verkehrsunfallbericht für die Seestadt Bremerhaven 2024. Ortpolizeibehörde Bremerhaven
- [2] Verkehrsunfälle - Grundbegriffe der Verkehrsunfallstatistik, Statistisches Bundesamt, 2022
- [3] <https://unfallatlas.statistikportal.de/>
- [4] MOBILITÄTSBEFRAGUNG 2025 zum werktäglichen Verkehrsverhalten der Bevölkerung in der Stadt Bremerhaven. Ingenieurbüro Helmert, Aachen
- [5] <https://www.linexo.de/magazin/tipps-tricks/e-bike-unfallstatistik-senioren-besonders-gefaehrdet#:~:text=Das%20StBa%20stellt%20zudem%20fest,als%20Unf%C3%A4lle%20auf%20unmotorisierten%20Fahrr%C3%A4dern> (Letzter Aufruf 31.05.2026)
- [6] <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/730257/umfrage/anzahl-toedlich-verunglueckter-fahrrad-und-pedelec-fahrer-in-deutschland/#:~:text=T%C3%B6dlich%20verungl%C3%BCckte%20Fahrrad%2D%20und%20Pedelec,Deutschland%20nach%20Alter%20in%202022&text=Im%20Jahr%202022%20verungl%C3%BCckten%20bei,insgesamt%20208%20Menschen%20bei%20Unf%C3%A4llen> (Letzter Aufruf 01.05.2026)
- [7] Francke A., Bock M., Ortlepp J., Borsellino O., Schreiber M. Alleinunfälle von Radfahrenden. Forschungsbericht 98, GDV (2024)
- [8] L. Ringel, C. Kielhauser, B. T. Adey. Wider view over bicycle crashes: Complementing and extending bicycle crash statistics in urban areas using surveys. Journal of Safety Research. 2023. <https://doi.org/10.1016/j.jsr.2023.09.018> (Letzter Aufruf 01.05.2026)
- [9] <https://www.tuev-verband.de/pressemitteilungen/alkoholunfaelle-auf-rekordniveau-konsequenzen-notwendig>
- [10] Braun Ch. T, Hetmank Ch., Exadaktylos A.K., Klukowska-Rötzler J. Dooring-Fahrradunfälle mit schweren Verletzungsmustern: 10-Jahres-Studie eines Level-1-Traumazentrums.. Praxis 2022, 111, 722-729 (Letzter Aufruf 30.01.2025)

- [11] Munro, C. (2012). Bicycle Ride Collisions with Car Doors – Crash Statistics and Literature Review. Melbourne: Road Safety Action Group Inner Melbourne (cdm research)
- [12] Pai, C.W. (2011). Overtaking, rear-end, and doorcrashes involving bicycles: An empirical investigation. Accident Analysis and Prevention 43, 1128-1235
- [13] „Angst um die Frisur - deshalb trägt jeder vierte deutsche Radfahrer keinen Helm“ ABUS Presseportal. <https://www.presseportal.de/print/3177247-print.html>
- [14] Verkehrssicherheitsprogramm der Bundesregierung 2021 bis 2030, BMVDI - Berlin 2021
- [15] <https://bremerhaven.adfc.de/neuigkeit/aufkleber-gegen-dooring-erhaeltlich-hollaendischer-griff>
- [16] Kinder als Radfahrer in der Altersstufe der Sekundarstufe I. Fachliches Hintergrundpapier für die Präventionskampagne „Risiko raus“. W. Funk 2009. Ifes-Uni Erlangen

02.05.2026

Dr. Hans Joachim Schmeck-Lindenau

2. verkehrspolitischer Sprecher des ADFC Bremerhaven