

Sicherheit im Fahrradverkehr 2026

erlangen.de/statistik

Statistik aktuell
07/2026



Hinweis zu Barrierefreiheit

Wir haben uns bemüht, dieses Dokument so barrierefrei wie möglich zu gestalten. Vollständige digitale Barrierefreiheit kann nicht in allen Fällen gewährleistet werden. Für Unterstützung kontaktieren Sie bitte telefonisch die Statistikstelle unter 09131 86-2563.

Impressum

Herausgeberin

Stadt Erlangen
Bürgermeister- und Presseamt
Sachgebiet Statistik und Stadtforschung
Schuhstr. 11
91052 Erlangen

Autor

Gerhard Plietsch

Kontakt

Telefon: 09131 86-2563
E-Mail: statistik@stadt.erlangen.de
www.erlangen.de/statistik

Bildnachweis

stock.adobe.com

Erscheinungsdatum

September 2026

Inhaltsverzeichnis

1 Fahrradstadt Erlangen	4
2 Verkehrsunfälle in Erlangen	5
3 Fahrradverkehrsunfälle	6
3.1 Entwicklung der Fahrradunfälle	6
3.2 Unfallbeteiligte	7
3.3 Unfallbeteiligte Verkehrsmittel	9
3.4 Unfallfolgen	9
3.5 Unfallverursacher*innen	11
3.6 Unfallursachen	12
4 Unfalltypen	14
5 Beteiligte Verkehrsmittel	16
5.1 Fahrrad-Kfz-Unfälle	17
5.2 Fahrrad-Alleinunfälle	19
5.3 Unfälle zwischen mehreren Radfahrenden	20
6 Zeitreihen 2007—2025	20
7 Unfallschwerpunkte 2023—2025	25
Abbildungsverzeichnis	30

Sicherheit im Fahrradverkehr 2026

1 Fahrradstadt Erlangen

Erneut erzielte die Stadt Erlangen im Jahr 2024 beim Fahrrad-Klimatest des ADFC (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club) den ersten Platz als fahrradfreundlichste Stadt in der Größenkategorie mit Städten zwischen 100.000 und 200.000 Einwohner*innen. Im **Bericht** dazu wird betont: „Erlangen verfolgt mit dem „Zukunftsplan Fahrradstadt“ eine ambitionierte Strategie zur Förderung des Radverkehrs. [...] Mit den zahlreichen Maßnahmen unterstreicht Erlangen seinen Anspruch, eine führende Fahrradstadt zu sein und nachhaltige Mobilität aktiv zu gestalten. Die Einwohner*innen honorieren das auch beim ADFC-Fahrradklima-Test“.

An der Beurteilung der Situation Radfahrender in Erlangen beteiligten sich beim letzten Fahrradklima-Test 667 Personen. Der ADFC identifiziert in Erlangen folgende Stärken: „Erreichbarkeit Stadtzentrum“, „geöffnete Einbahnstraßen in Gegenrichtung“ und „Radfahren für Jung und Alt“. Am schlechtesten schnitten die folgenden Themen ab: „Falschparkenkontrolle auf Radwegen“, „Fahrradmitnahme im ÖV [ÖPNV]“ und „Fahrraddiebstahl“.

Das ausgedehnte Radwegenetz und die fahrradfreundliche Topografie führen zu einer stellenweise deutlichen Dominanz des Fahrrads im Erlanger Verkehrsgeschehen. Dass es dabei zu Konflikten zwischen einzelnen Verkehrsteilnehmer*innen kommt, bleibt nicht aus.

In dieser Veröffentlichung werden Konflikte zwischen Radfahrenden und anderen Verkehrsteilnehmer*innen näher betrachtet: Welche Probleme treten auf? Können dafür Ursachen identifiziert werden? Gibt es Orte in der Stadt, an denen es besonders häufig zu Konflikten kommt?

Die Perspektive liegt hier darauf, Problemlagen aufzuzeigen, auf deren Basis Maßnahmen entwickelt werden können, die das Verkehrsgeschehen für alle Verkehrsteilnehmer*innen sicherer machen.

Das Polizeipräsidium Mittelfranken stellt dem Sachgebiet Statistik und Stadtforschung der Stadt Erlangen seit dem Jahr 2007 Einzeldaten über Verkehrsunfälle zur Verfügung. Beginnend mit dem Jahr 2013 wurden bisher fünf ähnliche Berichte veröffentlicht, zuletzt im Jahr 2023. Die aktuelle Veröffentlichung befasst sich schwerpunktmäßig mit den Fahrradunfällen der Jahre 2023 bis 2025.

ADFC Fahrradklima-Test
<https://fkt.adfc.de/artikel/erlangen>

2 Verkehrsunfälle in Erlangen

Im Zeitraum der vergangenen zehn Jahre wurden in der polizeilichen Unfallstatistik in der Stadt Erlangen im Schnitt jährlich knapp 3.000 Verkehrsunfälle registriert. Bei gut der Hälfte der Unfälle handelt es sich um **Unfälle im Kurzaufnahmeverfahren**. Das sind Kleinunfälle, bei denen der Sachverhalt vor Ort zwar dokumentiert, jedoch keine förmliche Verkehrsunfallanzeige angefertigt wird. Dabei handelt es sich in der Regel um geringfügige Verkehrsverstöße ohne Bußgeld. Hinzu kommen 16 Prozent **Unfälle mit Personenschäden** und 32 Prozent **Unfälle mit Sachschäden** und Anzeige.

Sämtliche Auswertungen in dieser Veröffentlichung beziehen sich lediglich auf Unfälle mit Personenschaden und Unfälle mit Sachschaden und Anzeige. Unfälle im Kurzaufnahmeverfahren sind hier nur bei der Gesamtzahl der Unfälle berücksichtigt; weitere Auswertungen dazu sind nicht möglich, weil nur wenige Grunddaten dazu vorliegen.

Grundsätzlich umfasst die Unfallstatistik für Erlangen sämtliche registrierten Verkehrsunfälle im Erlanger Stadtgebiet. Nicht ausgewertet werden im Folgenden die Unfälle, die sich auf den beiden das Stadtgebiet kreuzenden Autobahnen A3 und A73 ereignen.

Abbildung 1 zeigt die Entwicklung der Verkehrsunfälle in der Stadt Erlangen seit dem Jahr 2007. Dabei wurden bis zum Jahr 2019 jährlich 3.000 bis 3.500 Unfälle registriert mit einem Maximum im Jahr 2019. Im Jahr 2020 kam es dann – bedingt durch die Lockdown-Phasen während der Corona-Pandemie – zu einem starken Rückgang des Unfallgeschehens. In den Jahren danach konnte wieder ein zunehmendes Unfallgeschehen registriert werden, allerdings befindet sich dieses nach wie vor unterhalb des Niveaus vor Corona.

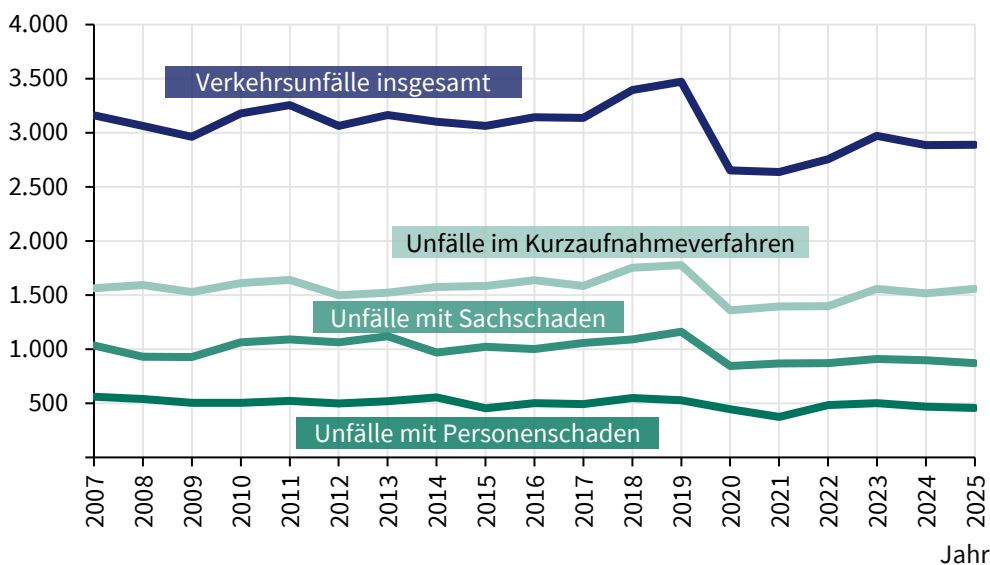
Unfälle mit Personenschaden

Mindestens eine Person wurde verletzt oder getötet

Unfälle mit Sachschaden und Anzeige

Hier liegt bei mindestens einer oder einem der Unfallverursachenden ein Straftatbestand, eine mit Geldbuße bedrohte Verkehrsordnungswidrigkeit oder Alkohol- bzw. Drogeneinfluss vor, jedoch kein Personenschaden

Abbildung 1
Verkehrsunfälle in Erlangen nach Unfallkategorie (ohne Autobahnunfälle)



3 Fahrradverkehrsunfälle

Mit Ausnahme der Kleinunfälle, die im Weiteren auch nicht betrachtet werden, umfasst die Verkehrsunfallstatistik umfangreiche Daten über Unfallbeteiligte, Unfallursachen und Unfallfolgen. Zudem liegen detaillierte Informationen über die an Unfällen beteiligten Verkehrsmittel vor. Eine genaue Verortung im Stadtgebiet ist auch möglich.

Im Folgenden geht es ausschließlich um Fahrradverkehrsunfälle. Das sind alle Verkehrsunfälle, an denen mindestens eine radfahrende Person beteiligt ist. Maßgebliches Kriterium ist dabei allein die Beteiligung am Verkehrsunfall, unabhängig davon, welcher Verkehrsteilnehmer den Unfall verursacht hat. Wenn im Weiteren von „Fahrradunfällen“ gesprochen wird, dann sind damit sämtliche Verkehrsunfälle mit Fahrradbeteiligung gemeint.

3.1 Entwicklung der Fahrradunfälle

Abbildung 2 zeigt die Entwicklung der Gesamtzahl der Fahrradunfälle in Erlangen. Über den gesamten betrachteten Zeitraum ereigneten sich im Schnitt 315 Fahrradunfälle jährlich. Eine langfristige Tendenz ist hier nicht zu erkennen. Die relativ niedrigen Werte in den Jahren 2020 und 2021 sind sicherlich auf die Lockdown-Phasen während der Corona-Pandemie zurückzuführen.

Zu den Fahrrädern zählen neben den herkömmlichen, mit Muskelkraft betriebenen Fahrrädern, zunehmend auch **Pedelecs**, nicht jedoch **E-Bikes**. Die Zahl der Pedelecs im Straßenverkehr ist in den letzten Jahren stark angestiegen. Insbesondere älteren Menschen ermöglicht das Pedelec häufig die motorisierte

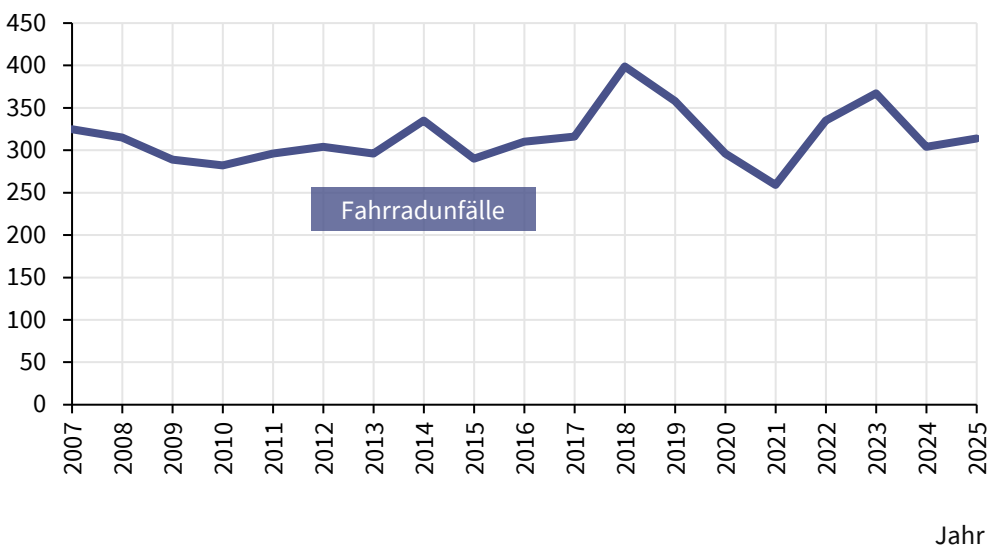
Pedelec

Bei Pedelecs handelt es sich um die Elektrofahrräder, die in Deutschland am weitesten verbreitet sind. Ein Elektromotor unterstützt den Antrieb beim Treten bis zu einer Geschwindigkeit von 25 km/h. Im allgemeinen Sprachgebrauch werden Pedelecs häufig als „E-Bike“ bezeichnet, nicht jedoch in der Verkehrsunfallstatistik.

E-Bike

Im Gegensatz zu Pedelecs fahren E-Bikes auch ohne Pedaldruck und gelten verkehrsrechtlich als Kleinkraftträder. E-Bikes benötigen eine Betriebserlaubnis, eine Kfz-Haftpflichtversicherung und somit ein Versicherungskennzeichen. Beim Fahren eines E-Bikes besteht zudem Helmpflicht.

Abbildung 2
Entwicklung der Fahrradunfälle 2007 bis 2025

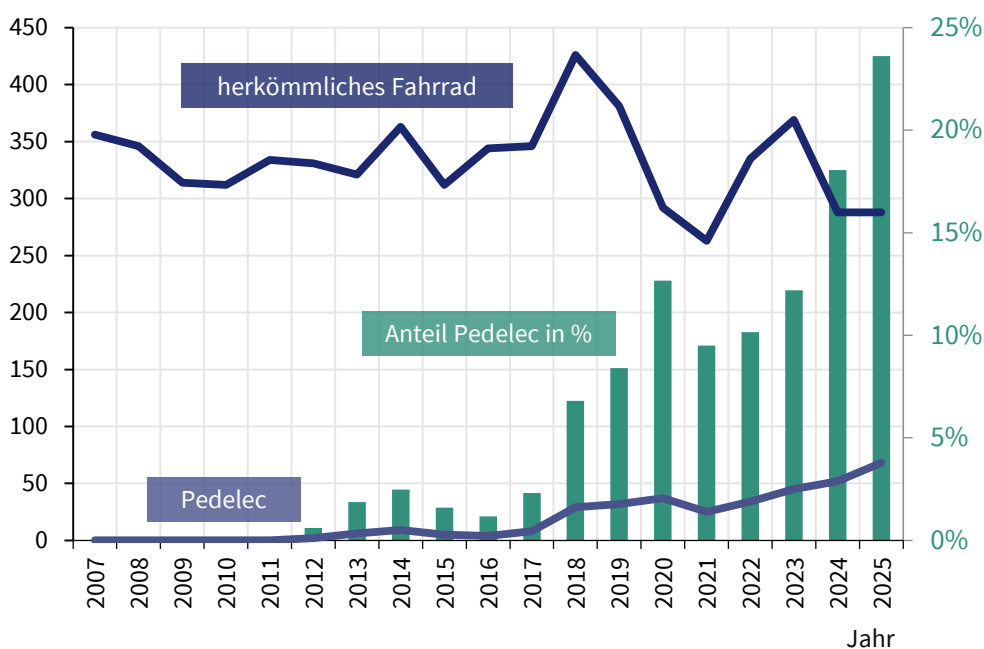


Teilnahme am Straßenverkehr. Damit verbunden ist auch eine zunehmende Unfallbeteiligung von Pedelecs im Verkehrsgeschehen.

Abbildung 3 zeigt die Entwicklung der an Verkehrsunfällen beteiligten Radfahrenden in Erlangen nach der Art des Fahrrad-Antriebs. Dabei ist in den letzten Jahren ein durchaus nennenswerter Anstieg der Unfallbeteiligten mit Pedelecs zu verzeichnen: Von den 356 unfallbeteiligten Radfahrenden im Jahr 2025 waren knapp ein Viertel mit dem Pedelec unterwegs.

Abbildung 3

Unfallbeteiligte Radfahrer*innen nach Art des Fahrrads seit 2007



3.2 Unfallbeteiligte

Durch die umfassendere Beteiligung von Pedelecs am Verkehrsaufkommen sind auch Veränderungen bei den unfallbeteiligten Personengruppen zu erkennen. Insbesondere ältere Menschen sind verstärkt mit dem Pedelec unterwegs und damit auch häufiger in Fahrradunfälle verwickelt.

Abbildung 4 zeigt die Entwicklung der unfallbeteiligten Radfahrenden nach Altersklassen ab 60 Jahren. Hier zeigt sich ein deutlicher Anstieg bei der Zahl der älteren Menschen, die an Fahrradunfällen beteiligt sind. Das Durchschnittsalter der an Fahrradverkehrsunfällen beteiligten Personen (Fahrräder einschließlich Pedelecs) weist in der Unfallstatistik einen eindeutigen Trend nach oben auf. Während im Jahr 2007 das Durchschnittsalter der unfallbeteiligten Radfahrenden noch 36,4 Jahre betrug, ist dieses bis zum Jahr 2025 nahezu kontinuierlich auf 45,5 Jahre angestiegen.

Abbildung 4

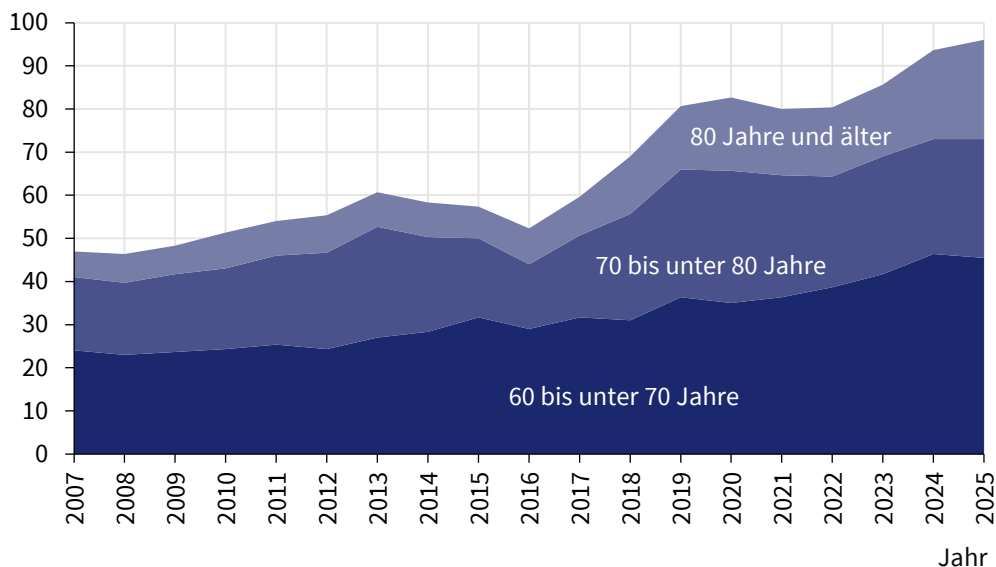
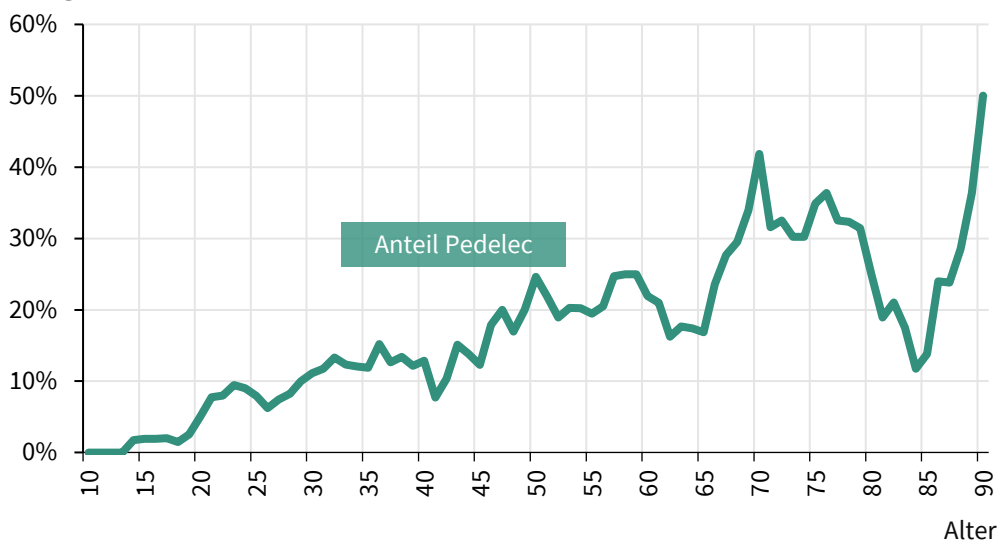
Zahl der unfallbeteiligten Radfahrer*innen nach Alter (60+) seit 2007

Abbildung 5 zeigt den Anteil der unfallbeteiligten Radfahrenden mit Pedelec an sämtlichen unfallbeteiligten Radfahrenden nach Alter. Dabei handelt es sich um den Durchschnittswert der letzten drei Jahre. Hier zeigt sich ein deutlicher Zusammenhang zum Alter der Unfallbeteiligten. Während junge Erwachsene unter den unfallbeteiligten Radfahrenden noch größtenteils mit dem herkömmlichen Fahrrad unterwegs sind, steigt der Anteil der beteiligten Pedelec-Fahrer*innen in der Altersklasse zwischen 70 und 80 Jahren auf etwa ein Drittel.

Abbildung 5

Anteil der unfallbeteiligten Radfahrer*innen mit Pedelec an allen unfallbeteiligten Radfahrer*innen nach Alter in Prozent (Durchschnitt 2023–2025)

Zudem scheint sich im Vergleich zu den Vorjahren ein deutlicher Anstieg unfallbeteiligter Senior*innen ab 80 Jahren mit Pedelec abzuzeichnen.

Unter den unfallbeteiligten Radfahrenden sind wie auch in den Vorjahren Beteiligte männlichen Geschlechts überdurchschnittlich vertreten: Im Durchschnitt der letzten drei Jahre waren 61 Prozent der an Fahrradunfällen beteiligten Radfahrenden männlichen Geschlechts, 39 Prozent waren Frauen. Unter minderjährigen unfallbeteiligten Radfahrenden dominiert das männliche Geschlecht mit 71 Prozent der Beteiligten noch stärker.

3.3 Unfallbeteiligte Verkehrsmittel

In der Unfallstatistik sind Verkehrsmittel sehr detailliert erfasst. Um die Übersicht zu bewahren, werden die Verkehrsmittel im Folgenden in grobe Kategorien zusammengefasst: **Radfahrende, Kraftfahrzeuge, Fußgänger und Sonstige.**

Folgende Unfallkonstellationen können bei Fahrradunfällen unterschieden werden:

- Fahrrad-Alleinunfälle
- Unfälle zwischen mehreren Radfahrenden
- Unfälle zwischen Radfahrenden und Kraftfahrzeugen
- Unfälle zwischen Radfahrenden und Fußgängern

In den Jahren 2023 bis 2025 waren unter den Unfallbeteiligten bei den Erlanger Fahrradunfällen zwei Drittel mit dem Fahrrad unterwegs, 29 Prozent mit einem Kraftfahrzeug (in der Regel mit einem Pkw) und drei Prozent zu Fuß. Sonstige Verkehrsmittel spielen bei Fahrradunfällen keine Rolle.

Radfahrende

sind Personen auf herkömmlichen Fahrrädern und Pedelecs.

Kraftfahrzeuge

sind in der Erlanger Unfallstatistik der Jahre 2023 bis 2025 zu 90 Prozent Pkw. Hinzu kommen Lkw, Busse, Motorräder und Elektrokleinstfahrzeuge (E-Scooter)

3.4 Unfallfolgen

Die Unfallfolgen der Fahrradunfälle der Jahre 2023 bis 2025 sind in Abbildung 6 dargestellt. Dabei wird zwischen den beteiligten Verkehrsmittelarten unterschieden.

Das höchste Verletzungsrisiko tragen dabei Radfahrende und Fußgänger*innen: Bei den gemeldeten Fahrradunfällen blieben nur 17 Prozent der Radfahrenden unverletzt. Unter den Personen, die als Fußgänger*innen an Fahrradunfällen beteiligt waren, ist dieser Anteil genau so hoch. Elf Prozent der Radfahrenden wurden dagegen **schwer verletzt**.

Von den unfallbeteiligten Personen in Kraftfahrzeugen blieben dagegen 90 Prozent unverletzt und nur neun Prozent trugen leichte Verletzungen davon.

In den Jahren 2023 bis 2025 wurden in Erlangen vier Personen bei Fahrradunfällen getötet, darunter zwei Radfahrende und jeweils eine Person die mit dem Auto bzw. mit dem Motorrad am Unfallgeschehen beteiligt war.

Bei den Radfahrenden steigt das Verletzungsrisiko mit dem Alter (Abbildung 7): Während unter Kindern und Jugendlichen sowie jungen Erwachsenen

Schwerverletzte

sind Unfallbeteiligte, die mindestens 24 Stunden im Krankenhaus verbleiben müssen.

Abbildung 6

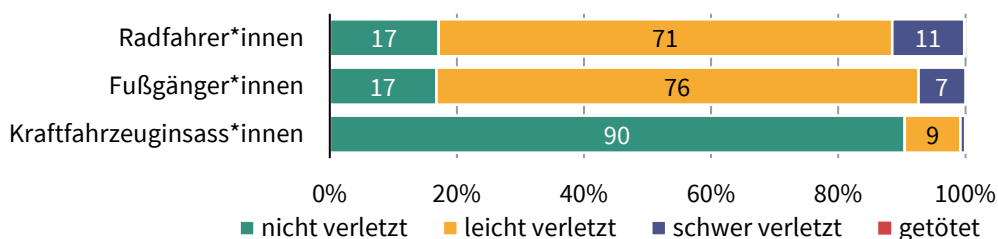
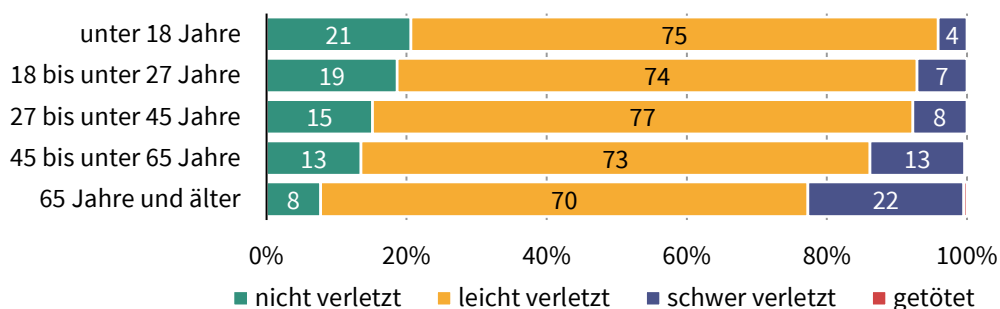
Unfallfolgen der Unfallbeteiligten nach Verkehrsmitteln (2023–2025) in Prozent

Abbildung 7

Unfallfolgen bei Radfahrenden nach Alter (2023–2025) in Prozent

jede fünfte Person unverletzt bleibt, sinkt dieser Anteil mit zunehmendem Alter. In der Altersklasse ab 65 Jahren bleiben nur acht Prozent unverletzt bei Fahrradunfällen. In allen Altersklassen werden etwa drei Viertel der unfallbeteiligten Radfahrenden leicht verletzt. Der Anteil der schwer verletzten steigt dagegen mit zunehmendem Alter. Die beiden bei Fahrradunfällen getöteten Radfahrenden sind in Abbildung 6 kaum zu erkennen und entfallen auf die beiden höchsten Altersklassen.

Gut ein Drittel der unfallbeteiligten Radfahrenden trugen einen Helm, 55 Prozent nicht. Bei elf Prozent konnte nicht geklärt werden, ob ein Helm getragen wurde oder nicht. Knapp ein Drittel der Beteiligten mit einem herkömmlichen Fahrrad trug einen Helm; unter den Pedelec-Nutzer*innen lag dieser Anteil mit 46 Prozent deutlich höher.

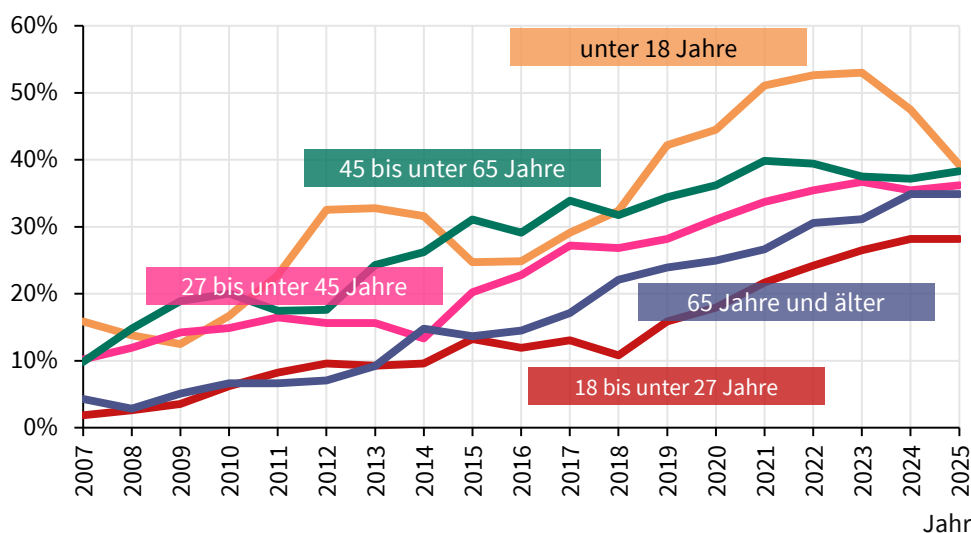
Eine unterschiedliche Helmnutzung zeigt sich je nach Alter der Befragten. Wie bei vorherigen Auswertungen zeigt sich auch diesmal wieder, dass der Anteil der Helmträger*innen bei den minderjährigen Unfallbeteiligten am größten ist, wenn auch wieder rückläufig in den letzten beiden Jahren (Abbildung 8). Dagegen ist der Anteil der Helmträger*innen bei den 18- bis unter 27-Jährigen am geringsten. In den übrigen Altersklassen liegt dieser Anteil aktuell bei über einem Drittel. Langfristig ist ein positiver Trend ersichtlich.

Betrachtet man gleichzeitig die Entwicklung der Schwere der Unfallfolgen im gleichen Zeitraum, so ist statistisch kein signifikanter Zusammenhang

zwischen Helmnutzung und Unfallfolgen messbar. Allerdings lässt sich hier auch kein eindeutiger kausaler Zusammenhang herstellen, weil mehrere Effekte zusammenkommen: Schnellere Fahrräder (Pedelecs) und die stärkere Beteiligung älterer Menschen im Fahrradverkehr hätten hypothetisch ohne zunehmende Helmnutzung im Beobachtungszeitraum auch häufiger zu schwerwiegenden Unfallfolgen führen können.

Abbildung 8

Helmnutzung bei verunfallten Radfahrenden nach Alter seit dem Jahr 2007

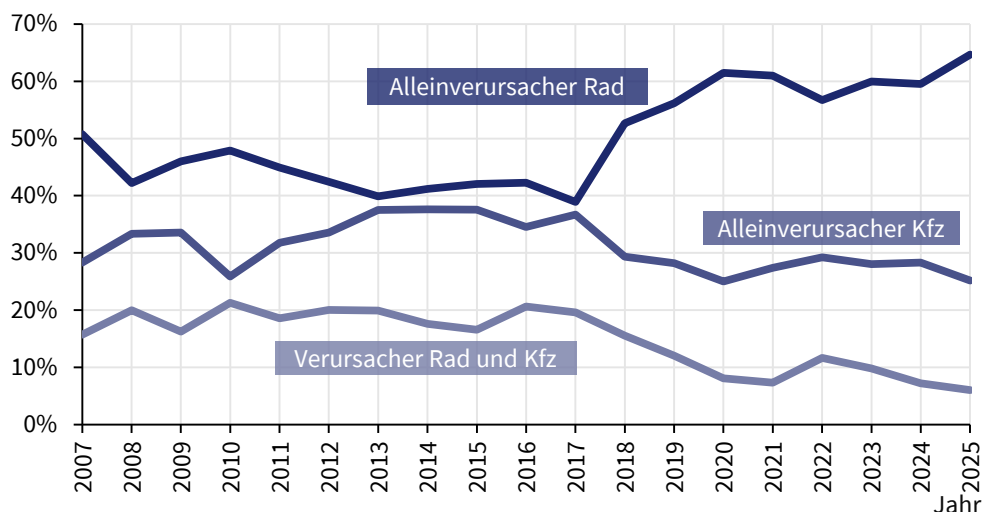


3.5 Unfallverursacher*innen

In den Jahren 2023 bis 2025 wurden 61 Prozent der Fahrradunfälle allein durch Radfahrende verursacht. 27 Prozent der Fahrradunfälle gehen ursächlich auf ein Fehlverhalten allein seitens Kraftfahrzeugführer*innen zurück. Acht Prozent der Unfälle haben Ursachen sowohl auf Fahrrad- als auch auf Kfz-Seite.

Abbildung 9 zeigt die Entwicklung der Unfallverursacher*innen von Fahrradunfällen seit dem Jahr 2007. Dabei zeigt sich seit dem Jahr 2018 ein relativ starker Anstieg von Fahrradunfällen, die alleine von Radfahrenden verursacht werden. Dieser Trend ist bis heute anhaltend. Betrachtet man bei diesen allein von Radfahrenden verursachten Unfällen die Verteilung der Unfallursachen der Jahre 2018 bis 2025 mit einem Vergleichszeitraum von 2010 bis 2017, so zeigt sich ein deutlicher Anstieg der Unfälle durch „nicht angepasste Geschwindigkeit“ (Anstieg von 8 auf 24 Prozent) und „ungenügender Sicherheitsabstand“ (Anstieg von 12 auf 19 Prozent). Rückläufig ist dagegen die Unfallursache „Benutzung der falschen Fahrbahn“ (Rückgang von 13 auf 6 Prozent).

Abbildung 9
Unfallverursacher*innen bei Fahrradunfällen seit dem Jahr 2007

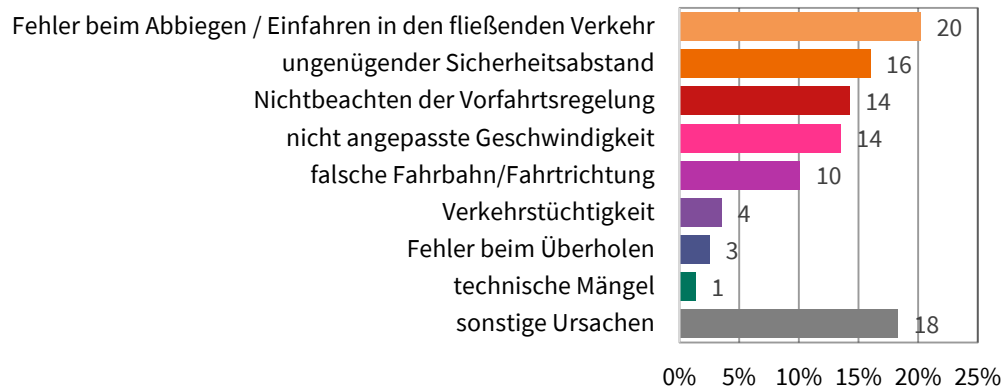


3.6 Unfallursachen

Im Folgenden werden die Unfallursachen bei sämtlichen Fahrradunfällen betrachtet, unabhängig davon, von welchen Verkehrsmittel die Unfälle verursacht wurden. Häufigste Unfallursache bei den Fahrradunfällen der Jahre 2023 bis 2025 waren „Fehler beim Abbiegen oder beim Einfahren in den fließenden Verkehr“: Ein Fünftel der Fahrradunfälle ist darauf zurückzuführen (Abbildung 10). Kraftfahrzeuge überwiegen mit zwei Drittel deutlich als Verursacher bei diesen Unfällen.

Bei 16 Prozent der Fahrradunfälle ist bei den Unfallbeteiligten „ungenügender Sicherheitsabstand“ ursächlich; bei dieser Unfallursache überwiegen mit 84 Prozent Radfahrende.

Abbildung 10
Unfallursachen bei Unfallbeteiligten insgesamt (2023–2025)



Das „Nichtbeachten der Vorfahrtsregelung“ und „nicht angepasste Geschwindigkeit“ sind Ursachen für jeweils 14 Prozent der Fahrradunfälle. Das Nichtbeachten der Vorfahrtsregelung ist bei knapp zwei Drittel der Unfälle auf Fehlverhalten bei Kraftfahrzeugführer*innen zurückzuführen; nicht angepasste Geschwindigkeit betrifft dagegen fast ausnahmslos Radfahrer*innen, wobei es sich in der Regel um Fahrrad-Alleinunfälle handelt.

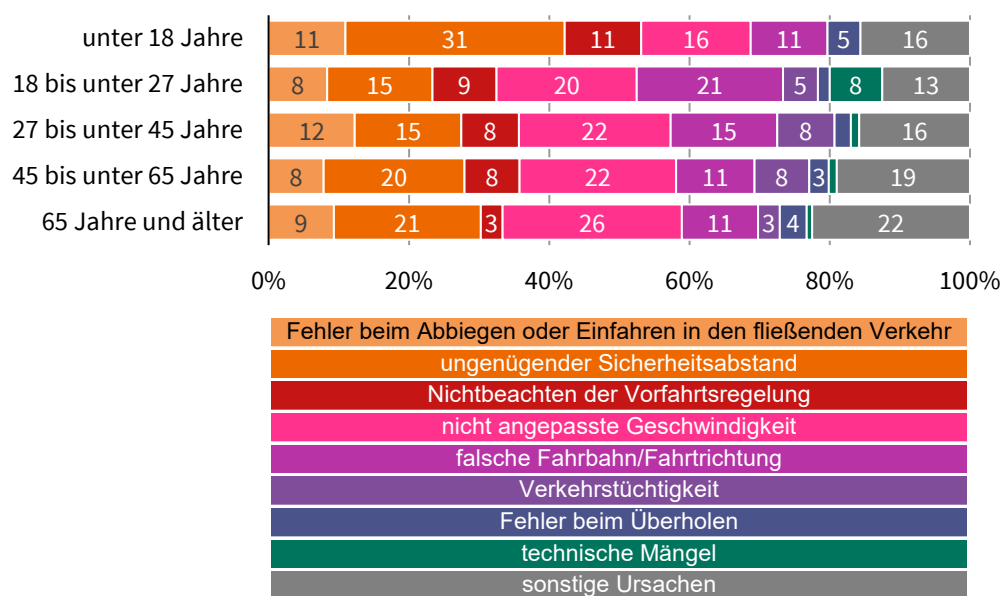
Abbildung 11 zeigt die Unfallursachen der unfallbeteiligten Radfahrenden nach Altersklassen. Dabei zeigen sich teilweise deutliche Unterschiede: Bei Kindern und Jugendlichen ist die häufigste Unfallursache bei fast einem Drittel der Radfahrenden ungenügender Sicherheitsabstand. Bei den 18- bis unter 27-Jährigen treten als Unfallursachen im Vergleich zu den anderen Altersgruppen vor allem das Fahren entgegen der vorgesehenen Fahrtrichtung sowie technische Mängel hervor; technische Mängel als Unfallursache finden sich bei Radfahrenden überwiegend in dieser Altersklasse. Bei den älteren Erwachsenen ab 65 Jahren ist mit gut einem Viertel die häufigste Unfallursache zu schnelles Fahren. Dies trifft sowohl auf ältere Menschen mit Pedelecs als auch mit herkömmlichen Fahrrädern zu.

Abbildung 12 zeigt die Entwicklung der Unfallursachen seit dem Jahr 2007 bei unfallbeteiligten Radfahrenden. Dargestellt sind hier nur die Unfallursachen, bei denen größere Veränderungen im Zeitverlauf festzustellen sind.

So ist im Beobachtungszeitraum das Fahren entgegen der vorgeschriebenen Fahrtrichtung als Unfallursache deutlich zurückgegangen. Die Vermutung, dass dieser Rückgang mit der Freigabe von Einbahnstraßen für Radfahrende in beide Fahrtrichtungen zusammenhängt, hat sich nicht bestätigt: Eine detaillierte

Abbildung 11

Unfallursachen bei unfallbeteiligten Radfahrenden nach Alter (2023–2025)

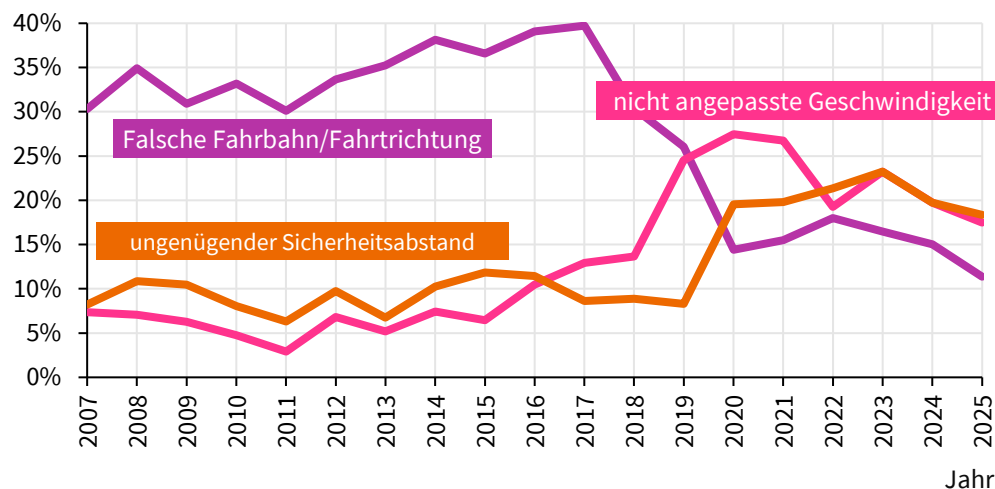


Analyse der Unfälle in den freigegebenen Straßenabschnitten wurde bereits 2023 durchgeführt und es konnten keine Anhaltspunkte dafür gefunden werden.

„Nicht angepasste Geschwindigkeit“ und „ungenügender Sicherheitsabstand“ haben als Unfallursache an Bedeutung gewonnen.

Abbildung 12

Entwicklung der Unfallursachen bei unfallbeteiligten Radfahrenden seit 2007 (ausgewählte Unfallursachen)



4 Unfalltypen

In der Verkehrsunfallstatistik wird zwischen sieben grundlegenden Unfalltypen unterschieden:

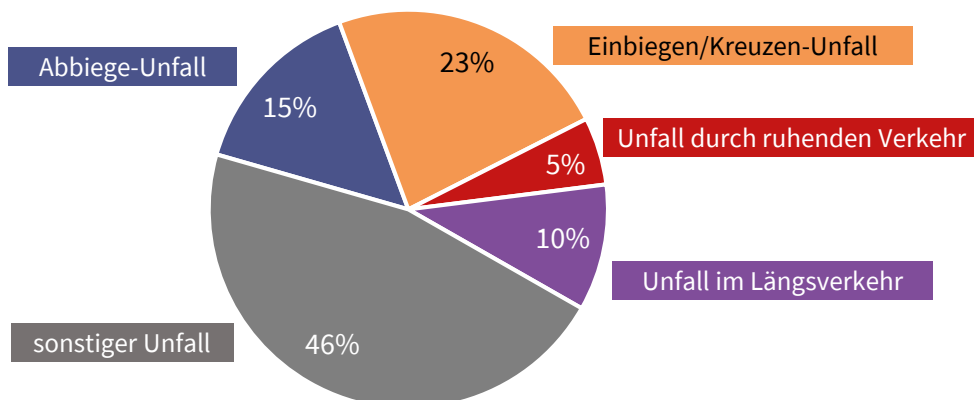
- **Fahrerunfall:** Der Verkehrsteilnehmer oder die Verkehrsteilnehmerin verliert die Kontrolle über das Fahrzeug aufgrund einer Fehleinschätzung der Straßenführung, des Straßenzustands, des Umfeldes oder der ortsbedingten Witterungsverhältnisse.
- **Abbiege-Unfall:** Unfall, der aus einem Konflikt zwischen einer oder einem abbiegenden Verkehrsteilnehmenden und einer oder einem anderen Verkehrsteilnehmenden im Längsverkehr entsteht. Dies betrifft Kreuzungen, Einmündungen und Grundstückszufahrten.
- **Einbiegen/Kreuzen-Unfall:** Unfall aus einem Konflikt zwischen einem einbiegenden oder kreuzenden Wartepflichtigen und einem vorfahrtsberechtigten Fahrzeug an Kreuzungen, Einmündungen oder Grundstücksausfahrten.
- **Überschreiten-Unfall:** Konflikt zwischen einer die Fahrbahn zu Fuß überquerenden Person und anderen Verkehrsteilnehmenden.

- **Unfall durch ruhenden Verkehr:** Unfall, der aus einem Konflikt zwischen einem Fahrzeug des fließenden Verkehrs und einem haltenden oder parkenden Fahrzeug resultiert. Dazu zählen auch Fahrmanöver im Zusammenhang mit dem Parken oder Halten.
- **Unfall im Längsverkehr:** Unfall durch einen Konflikt zwischen Verkehrsteilnehmenden, die eine Straße in gleicher oder entgegengesetzter Richtung benutzen. Hierzu zählen nur die Konflikte im Längsverkehr, die bisher keinem anderen Unfalltyp zugeordnet werden konnten.
- **Sonstiger Unfall:** Hierzu zählen alle weiteren Unfälle, die keinem der obigen Typen zugeordnet werden können. Diese entstehen zum Beispiel durch plötzliche Fahrzeugschäden, durch Tiere auf der Fahrbahn oder beim Wenden.

Die Verteilung der Unfalltypen bei Fahrradunfällen der Jahre 2023 bis 2025 ist in Abbildung 13 dargestellt. Neben den „sonstigen Unfällen“ wurden am häufigsten Einbiegen/Kreuzen-Unfälle, Abbiege-Unfälle und Unfälle im Längsverkehr registriert.

84 Prozent der **Einbiegen-Kreuzen-Unfälle** ereigneten sich zwischen Fahrrad und Kfz, 14 Prozent zwischen mehreren Radfahrenden. Jeweils rund 40 Prozent wurden allein von Radfahrenden bzw. allein von Kraftfahrzeugführer*innen verursacht. Auf Seite der Kraftfahrzeuge ist die häufigste Unfallursache das „Nichtbeachten der Vorfahrtsregelung“ (72 Prozent), gefolgt von „Fehler beim Abbiegen oder Einfahren in den fließenden Verkehr“ (22 Prozent). Bei den Radfahrenden ist das „Nichtbeachten der Vorfahrtsregelung“ ebenfalls die häufigste Unfallursache, allerdings nur bei 36 Prozent der Beteiligten. Hinzu kommt bei Radfahrenden die „Benutzung der falschen Fahrbahn oder verbotswidrige Benutzung anderer Straßenteile“ (26 Prozent) sowie Abbiege-Fehler (ebenfalls 26 Prozent).

Abbildung 13
Unfalltypen bei Fahrradunfällen (2023–2025)



Unter den **Abbiege-Unfällen** finden sich 90 Prozent Fahrrad-Kfz-Unfälle und zehn Prozent Unfälle zwischen mehreren Radfahrenden. Fast drei Viertel der Abbiege-Fahrradunfälle werden allein von Kraftfahrzeugführer*innen verursacht. Hauptursache seitens Kfz sind Abbiegefehler (91 Prozent), bei Radfahrenden ebenso (44 Prozent), gefolgt von der Nutzung der falschen Fahrbahn (29 Prozent).

Unfälle im Längsverkehr ereignen sich am häufigsten zwischen mehreren Radfahrenden (53 Prozent). Bei 46 Prozent der Unfälle handelt es sich um einen Konflikt zwischen Radfahrenden und Kraftfahrzeugen. Zwei Drittel der Fahrradunfälle im Längsverkehr werden von Radfahrenden allein verursacht, ein Viertel von Kraftfahrzeugen. Häufigste Unfallursachen sind die Nutzung der falschen Fahrbahn sowie ungenügender Sicherheitsabstand.

Die **Unfälle durch ruhenden Verkehr** der Jahre 2023 bis 2025 ereigneten sich fast ausnahmslos zwischen Fahrrad und Kfz. 52 Prozent wurden allein von Radfahrenden verursacht, 29 Prozent allein von Kraftfahrzeugführer*innen. Hauptursachen sind ungenügender Sicherheitsabstand und „verkehrswidriges Verhalten beim Ein- oder Aussteigen, Be- oder Entladen“.

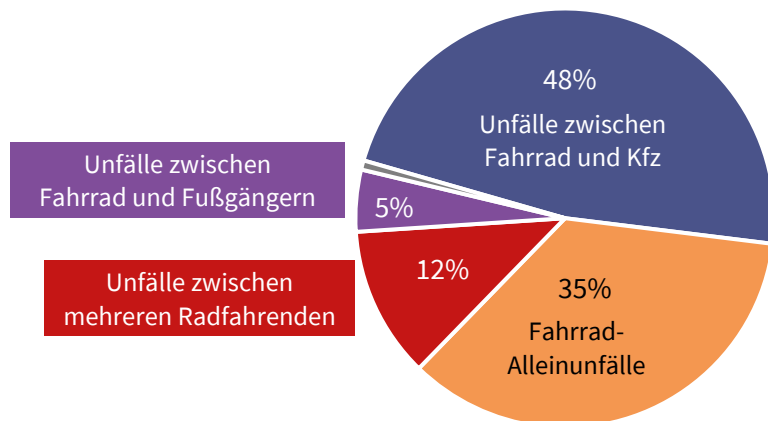
5 Beteiligte Verkehrsmittel

Abbildung 14 zeigt die an Fahrradunfällen der Jahre 2023 bis 2025 beteiligten Verkehrsmittel. Häufigste Konstellation mit knapp der Hälfte der Unfälle ist dabei der Unfall zwischen Radfahrenden und Kraftfahrzeugen. Der zweithäufigste Unfalltyp ist mit 35 Prozent der Fahrrad-Alleinunfall.

Betrachtet man die Entwicklung der Unfallkonstellationen über einen längeren Zeitraum (Abbildung 15), so sind deutliche Veränderungen zu erkennen: Während bis zum Jahr 2018 Unfälle zwischen Fahrrädern und Kraftfahrzeu-

Abbildung 14

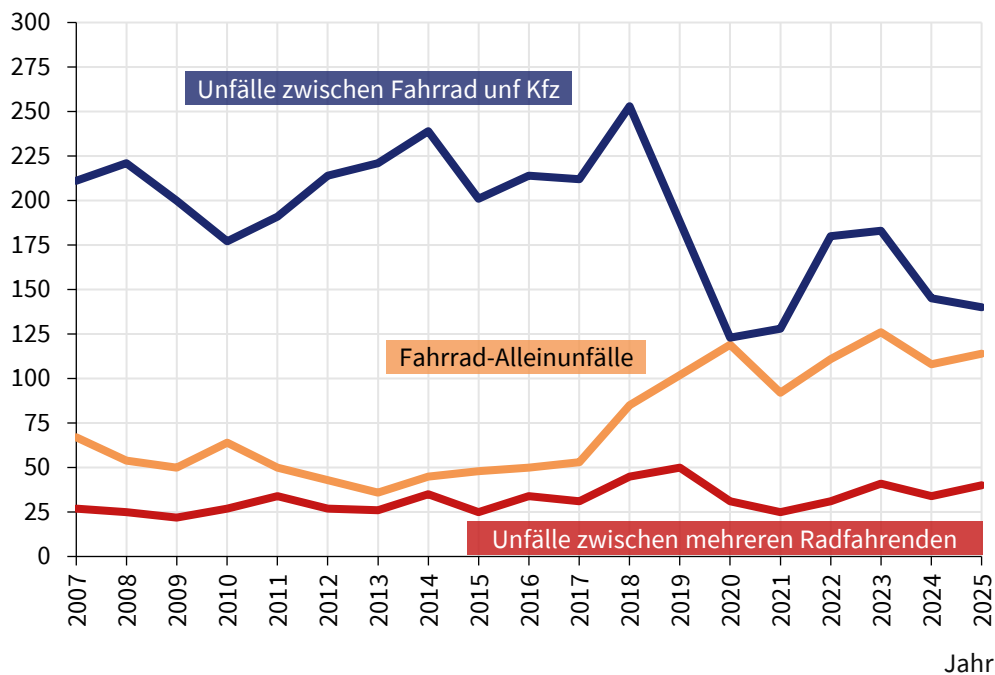
Unfallkonstellationen bei Fahrradunfällen (2023–2025)



gen das Unfallgeschehen deutlich dominierten — rund 70 Prozent der Fahrradunfälle entsprachen dieser Konstellation — ist dieser Anteil seitdem auf etwa die Hälfte der Fahrradunfälle gesunken. Dagegen ist ein deutlicher Zuwachs bei den Fahrrad-Alleinunfällen feststellbar.

Abbildung 15

Entwicklung der Unfallkonstellationen bei Fahrradunfällen 2007 bis 2025



5.1 Fahrrad-Kfz-Unfälle

Bei den Fahrrad-Kfz-Unfällen der Jahre 2023 bis 2025 wurden insgesamt 350 Personen leicht verletzt, darunter 96 Prozent Radfahrende. Zudem gab es 38 Schwerverletzte, ausnahmslos Radfahrende. Zwei Radfahrende wurden getötet.

Mehr als die Hälfte der Fahrrad-Kfz-Unfälle (57 Prozent) wurden allein von Kraftfahrzeugführer*innen verursacht, 26 Prozent allein von Radfahrenden. An den übrigen Fahrrad-Kfz-Unfällen waren sowohl Fahrrad als auch Kfz ursächlich beteiligt.

Etwa 70 Prozent der Fahrrad-Kfz-Unfälle ereigneten sich an Knotenpunkten und geschahen durch die Nichtbeachtung der Wartepflicht (Einbiegen/Kreuzen-Unfall) bzw. durch Konflikte zwischen einem Abbiegenden und einem aus gleicher oder entgegengesetzter Richtung kommenden Verkehrsteilnehmenden (Abbiege-Unfall, siehe Abbildung 16).

Abbildung 16

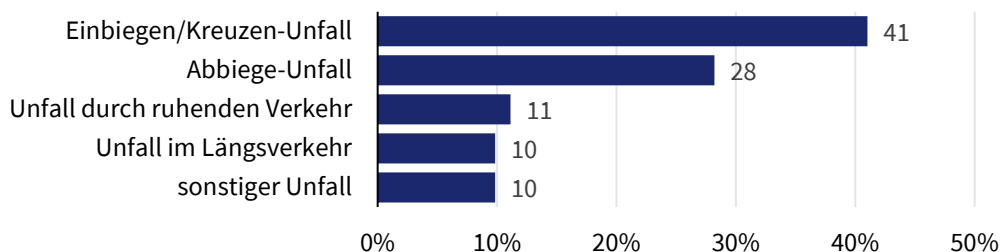
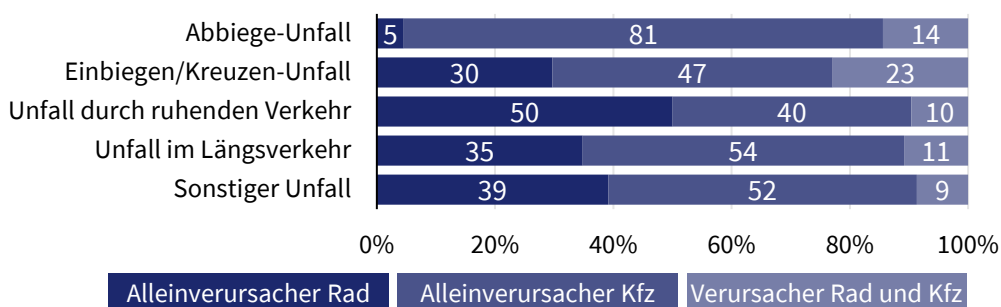
Unfalltypen bei Fahrrad-Kfz-Unfällen (2023–2025)

Abbildung 17 zeigt die Verteilung der Unfallverursacher*innen bei den einzelnen Unfalltypen. Hier zeigt sich, dass vor allem die Abbiege-Unfälle überwiegend von Kraftfahrzeugen verursacht werden: Bei lediglich 5 Prozent dieser Unfälle wurden Radfahrende als Alleinverursacher registriert.

Abbildung 17

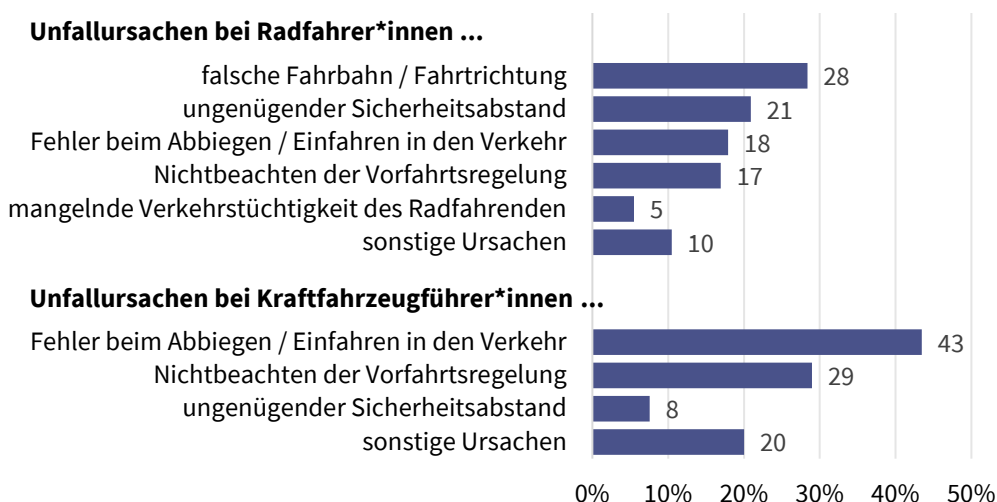
Fahrrad-Kfz-Unfälle nach Unfalltyp und Unfallverursacher (2023–2025)

Betrachtet man die Unfallursachen der an den Fahrrad-Kfz-Unfällen beteiligten Personen, so zeigt sich als häufigste Ursache bei den Radfahrenden wieder die Nutzung der falschen Fahrbahn bzw. das Fahren entgegen der vorgesehenen Fahrtrichtung. Bei 28 Prozent der unfallverursachenden Radfahrenden ist dies die Unfallursache (Abbildung 18). In den drei Jahren vorher traf das noch auf 36 Prozent zu.

Häufigste Unfallursache bei Kraftfahrzeugführer*innen sind Fehler beim Abbiegen oder Einfahren in den Verkehr (43 Prozent) und das Nichtbeachten der Vorfahrtsregelung (29 Prozent).

Abbildung 18

Unfallursachen bei Fahrrad-Kfz-Unfällen nach Verkehrsmitteln (2023–2025)



5.2 Fahrrad-Alleinunfälle

In den Jahren 2023 bis 2025 wurden jährlich im Schnitt 116 Fahrrad-Alleinunfälle registriert. In diesem Zeitraum wurden insgesamt 284 Radfahrende bei Fahrrad-Alleinunfällen leicht und 62 schwer verletzt. Häufigste Unfallursachen waren dabei „nicht angepasste Geschwindigkeit“ (37 Prozent) und „ungenügender Sicherheitsabstand“ (20 Prozent).

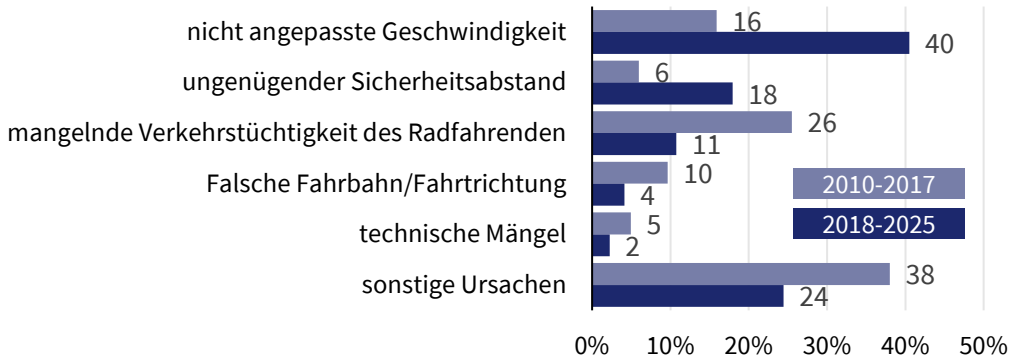
Bei der Entwicklung der Alleinunfälle ist seit dem Jahr 2018 ein relativ starker Anstieg zu verzeichnen (vergleiche Abbildung 15). Woran liegt das? Im Folgenden werden dazu die Ursachen der Fahrrad-Alleinunfälle der Jahre 2018 bis 2025 mit denen der acht Jahre von 2010 bis 2017 verglichen. Dabei zeigt sich eine deutliche Verschiebung der Unfallursachen (Abbildung 19): So gab es bei zwei Unfallursachen einen deutlichen Anstieg: Während „nicht angepasste Geschwindigkeit“ im früheren Zeitraum (2010–2017) noch bei 16 Prozent der Alleinunfälle als Ursache registriert wurde, trifft dies im späteren Zeitraum (2018–2025) auf 40 Prozent der Fahrrad-Alleinunfälle zu. Die Unfallursache „ungenügender Sicherheitsabstand“ verzeichnet zwischen den beiden Zeiträumen einen Anstieg von 6 auf 18 Prozent. Dagegen sind Unfälle aufgrund „mangelnder Verkehrstüchtigkeit“ von 26 Prozent auf 11 Prozent gesunken.

Der Anteil der bei Fahrrad-Alleinunfällen beteiligten Radfahrenden im Alter ab 65 Jahren ist von 18 auf 26 Prozent gestiegen.

Grundsätzlich ist bei Fahrrad-Alleinunfällen von einer hohen Dunkelziffer auszugehen: Unfälle ohne Personenschäden fließen in der Regel nicht in die Unfallstatistik ein, weil sie nicht gemeldet werden. Ebenso ist davon auszugehen, dass ein Teil der Unfälle mit leichten Verletzungen ebenfalls nicht in die Statistik einfließen.

Abbildung 19

Unfallursachen bei Fahrrad-Alleinunfällen (Vergleich der Zeiträume 2010–2017 mit 2018–2025)



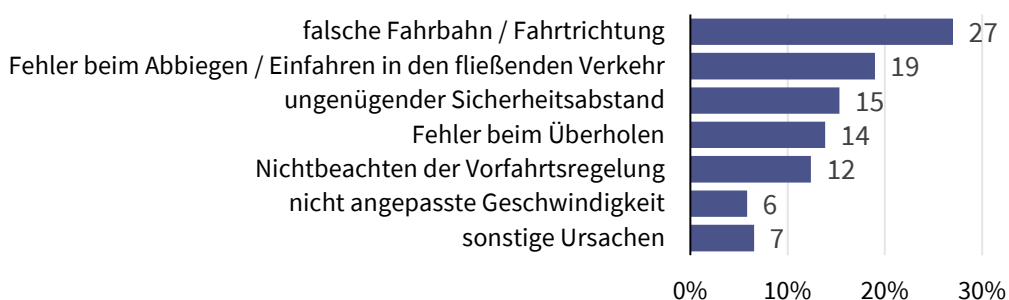
5.3 Unfälle zwischen mehreren Radfahrenden

Im Zeitraum 2023–2025 wurden in Erlangen jährlich im Schnitt 38 Unfälle zwischen mehreren Radfahrenden registriert. Bei vier von fünf Unfällen zwischen mehreren Radfahrenden handelt es sich um Unfälle mit Leichtverletzten. Im angegebenen Zeitraum wurden insgesamt 129 Personen leicht und 22 schwer verletzt.

Häufigste Unfallursache bei Unfällen zwischen mehreren Radfahrenden ist die „Nutzung der falschen Fahrbahn“ (27 Prozent) sowie „Fehler beim Abbiegen bzw. Einfahren in den fließenden Verkehr“ (19 Prozent, Abbildung 20).

Abbildung 20

Unfallursachen bei Unfällen zwischen mehreren Radfahrenden (2023–2025)



6 Zeitreihen 2007–2025

Auf den folgenden Seiten finden sich tabellarische Übersichten über die Entwicklung der Fahrradunfälle und der Unfallbeteiligten seit dem Jahr 2007:

- Fahrradunfälle nach Unfallart (Abbildung 21)
- Fahrradunfälle nach Unfalltyp (Abbildung 22)
- Unfallbeteiligte nach Unfallfolgen (Abbildung 23)
- Unfallbeteiligte Radfahrende nach Alter und Geschlecht (Abbildung 24)

Abbildung 21

Fahradunfälle nach Unfallart (2007–2025)

Jahr	Fahradunfälle insgesamt	darunter nach Unfallart ...					
		Alleinunfall Fahrrad	Unfall zwischen Fahrradfahrenden	Unfall zwischen Fahrrad und Kfz	Unfall zwischen Fahrrad und Fußgänger*innen	Unfall zwischen Fahrrad und sonst. Verkehrsteilnehmenden	Unfall zwischen mehr als zwei Arten von Teilnehmenden
2007	325	67	27	211	18	2	0
2008	315	54	25	221	14	0	1
2009	289	50	22	200	15	2	0
2010	282	64	27	177	14	0	0
2011	296	50	34	191	18	2	1
2012	304	43	27	214	19	1	0
2013	296	36	26	221	11	2	0
2014	335	45	35	239	11	1	4
2015	290	48	25	201	15	1	0
2016	310	50	34	214	11	1	0
2017	316	53	31	212	19	0	1
2018	399	85	45	253	16	0	0
2019	358	102	50	188	18	0	0
2020	296	119	31	123	20	2	1
2021	259	92	25	128	14	0	0
2022	335	111	31	180	9	2	2
2023	367	126	41	183	14	2	1
2024	304	108	34	145	13	4	0
2025	314	114	40	140	20	0	0

Abbildung 22
Fahradunfälle nach Unfalltyp (2007–2025)

Jahr	Fahradunfälle insgesamt	darunter nach Unfalltyp ...						
		Fahrerunfall	Abbiege-Unfall	Einbiegen/Kreuzen-Unfall	Überschreiten-Unfall	Unfall durch ruhenden Verkehr	Unfall im Längsverkehr	Sonstiger Unfall
2007	325	8	56	111	8	26	26	90
2008	315	4	60	101	6	29	32	83
2009	289	10	61	95	1	22	30	70
2010	282	10	46	95	4	11	26	90
2011	296	5	55	96	3	19	33	85
2012	304	4	69	108	5	23	22	73
2013	296	5	64	115	3	12	33	64
2014	335	3	74	123	3	23	45	64
2015	290	6	60	96	2	23	31	72
2016	310	4	76	103	3	22	38	64
2017	316	8	68	98	8	22	38	74
2018	399	9	74	132	4	29	42	109
2019	358	56	48	119	8	19	33	75
2020	296	63	31	73	8	12	24	85
2021	259	37	33	69	8	19	18	75
2022	335	40	55	88	2	15	38	97
2023	367	18	66	84	6	21	42	130
2024	304	3	48	70	5	19	28	131
2025	314	3	33	74	8	14	31	151

Die vergleichsweise hohen Zahlen bei den Fahrerunfällen in den Jahren 2019 bis 2023 sind auf eine Neubewertung bei der Typisierung der Fahrradunfälle zurückzuführen. Im Jahr 2024 wurde nach einer Evaluationsphase die Typisierung wieder umgestellt.

Abbildung 23

Beteiligte an Fahrradunfällen insgesamt nach Unfallfolgen (2007—2025)

Jahr	Beteiligte an Fahrradunfällen insgesamt	darunter nach Unfallfolgen ...			
		nicht verletzt	leicht verletzt	schwer verletzt	getötet
2007	591	302	246	41	2
2008	589	279	263	46	1
2009	529	268	217	42	2
2010	489	212	239	38	0
2011	548	273	235	40	0
2012	563	275	252	34	2
2013	557	292	220	45	0
2014	629	311	269	49	0
2015	533	265	235	32	1
2016	565	276	247	42	0
2017	584	278	256	50	0
2018	713	344	330	39	0
2019	617	273	307	37	0
2020	473	178	252	43	0
2021	421	173	213	33	2
2022	560	241	279	39	1
2023	601	248	312	41	0
2024	494	204	241	47	2
2025	518	209	272	37	0

Abbildung 24

**Beteiligte Radfahrende an Fahrradunfällen nach Alter und Geschlecht
(2007–2025)**

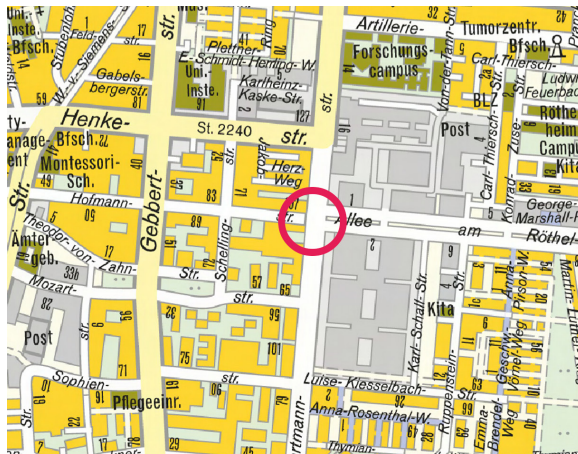
Jahr	Beteiligte Radfahrende an Fahradunfällen insgesamt	darunter nach Alter ...					Geschlecht ...	
		unter 18 Jahre	18 bis unter 27 Jahre	27 bis unter 45 Jahre	45 bis unter 65 Jahre	65 Jahre und älter	männlich	weiblich
2007	356	57	79	92	66	40	217	130
2008	346	44	82	101	77	28	191	141
2009	314	32	74	85	77	34	183	118
2010	312	42	74	73	65	43	181	116
2011	334	35	87	78	80	38	174	144
2012	333	43	79	89	71	32	193	121
2013	327	34	74	83	74	47	178	134
2014	372	41	95	84	91	47	206	151
2015	317	37	99	60	75	30	169	132
2016	348	39	85	80	93	32	195	133
2017	354	48	91	90	71	40	186	154
2018	455	62	116	101	103	49	249	182
2019	413	43	90	89	104	70	222	174
2020	329	27	64	73	95	61	196	124
2021	288	25	67	52	72	58	149	125
2022	369	46	70	89	96	58	214	145
2023	414	36	78	109	106	66	224	171
2024	340	31	55	82	93	66	208	119
2025	356	30	49	93	90	75	214	122

7 Unfallschwerpunkte 2023—2025

Die polizeiliche Unfallstatistik spricht von Unfallhäufungsstellen, wenn sich innerhalb eines Jahres mindestens vier Unfälle gleichen Unfalltyps (ohne Kleinunfälle) an einer Örtlichkeit ereignet haben.

Abweichend hiervon werden im Folgenden die Örtlichkeiten als Unfallhäufungsstellen betrachtet, an denen über die Jahre 2023 bis 2025 mindestens fünf Fahrradunfälle registriert wurden, egal welchen Unfalltyps. Die tabellarischen Übersichten enthalten die Fahrradunfälle der Jahre 2023 bis 2025. Bei Unfallhäufungsstellen, die bereits bei früheren Auswertungen in Erscheinung getreten sind, werden zum Teil die Fahrradunfälle über den gesamten Beobachtungszeitraum betrachtet. Dieser erstreckt sich über die Jahre 2007 bis 2025. Allerdings ist eine Verortung durch Geokoordinaten erst seit dem Jahr 2009 möglich.

Allee am Röthelheimpark / Hartmannstraße / Hofmannstraße



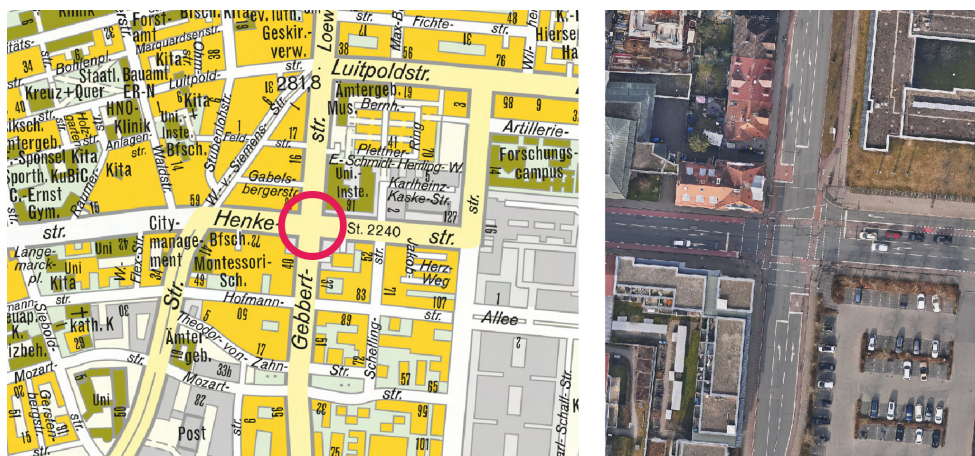
Unfälle	insgesamt	7
Unfallart	Fahrrad-Kfz-Unfall	5
	Unfall zwischen Fahrradfahrenden	2
Unfalltypen	Abbiege-Unfall	5
	Unfall im Längsverkehr	2
Unfallverursacher	Alleinverursacher Kfz	4
	Alleinverursacher Fahrrad	3

Unfallbeteiligte Personen	insgesamt	14
Unfallfolgen	leicht verletzte Personen	4
	schwer verletzte Personen	2
Unfallbeteiligte mit Pedelec		0
Durchschnittsalter der Radfahrenden		46,6 Jahre

Dieser Kreuzungsbereich ist bereits bei früheren Auswertungen immer wieder als Unfallhäufungsstelle in Erscheinung getreten. Die sieben Fahrradunfälle der Jahre 2023 bis 2025 zeigen kein spezifisch-konkretes Unfallgeschehen.

Betrachtet man den gesamten verfügbaren Daten-Zeitraum, so sind in diesem Kreuzungsbereich bereits seit dem Jahr 2009 regelmäßig Fahrradunfälle registriert worden (insgesamt 26 Fahrradunfälle seit 2009), überwiegend Unfälle zwischen Fahrrad und Kfz sowie zwischen mehreren Radfahrenden. Häufiger Unfalltyp ist das Nichtbeachten der Wartepflicht (meistens allein von Radfahrenden verursacht) und Fehler beim Abbiegen (allein von Kfz verursacht).

Gebbertstraße / Henkestraße

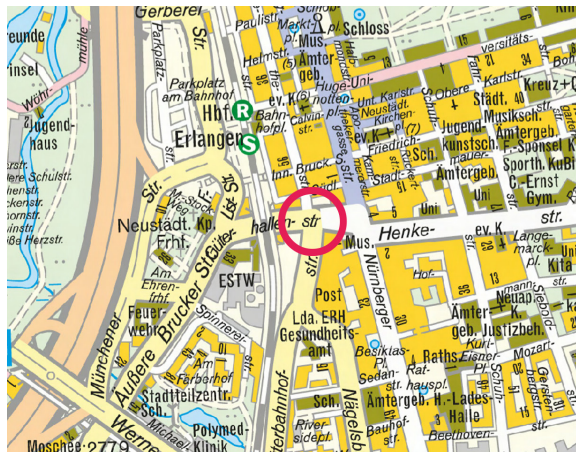


Unfälle	insgesamt	6
Unfallart	Fahrrad-Kfz-Unfall	5
	Fahrrad-Alleinunfall	1
Unfalltypen	Einbiegen/Kreuzen-Unfall	2
	Abbiege-Unfall	1
	Unfall im Längsverkehr	1
	sonstiger Unfall	2
Unfallverursacher	Alleinverursacher Fahrrad	2
	Alleinverursacher Kfz	2
	Verursacher Fahrrad und Kfz	2

Unfallbeteiligte Personen	insgesamt	11
Unfallfolgen	leicht verletzte Personen	5
Unfallbeteiligte mit Pedelec		1
Durchschnittsalter der Radfahrenden		27,3 Jahre

Der Kreuzungsbereich Gebbertstraße / Henkestraße ist mit sechs Fahrradunfällen in den Jahren 2023 bis 2025 erstmals als Unfallhäufungsstelle in Erscheinung getreten. Ein spezifisches Unfallgeschehen lässt sich hier jedoch nicht erkennen.

Goethestraße / Güterbahnhofstraße



Unfälle	insgesamt	6
Unfallart	Fahrrad-Kfz-Unfall	3
	Fahrrad-Alleinunfall	2
	Fahrrad-Fußgänger-Unfall	1
Unfalltypen	Einbiegen/Kreuzen-Unfall	2
	Abbiege-Unfall	2
	sonstiger Unfall	2
Unfallverursacher	Alleinverursacher Fahrrad	4
	Alleinverursacher Kfz	2

Unfallbeteiligte Personen	insgesamt	10
Unfallfolgen	leicht verletzte Personen	5
Unfallbeteiligte mit Pedelec		0
Durchschnittsalter der Radfahrenden		46,3

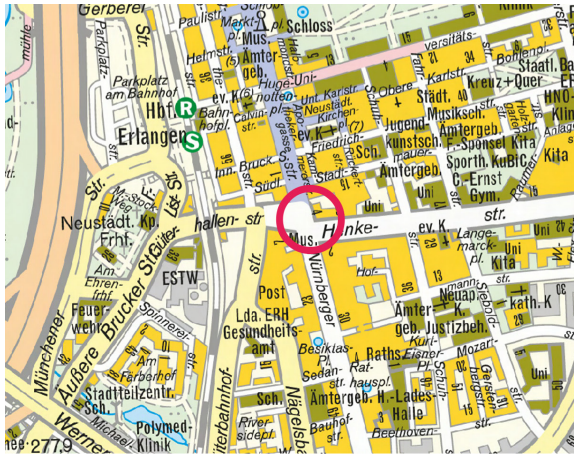
Die Kreuzung Goethestraße / Güterbahnhofstraße tritt mit sechs Fahrradunfällen in den Jahren 2023 bis 2025 erneut als Unfallhäufungsstelle in Erscheinung.

Betrachtet man den gesamten Beobachtungszeitraum, so findet man im Umfeld dieses Kreuzungsbereiches immer wieder Unfälle: Mit 47 Fahrradunfällen zwischen 2009 und 2025 handelt es sich längerfristig betrachtet um den Unfallschwerpunkt mit den häufigsten Unfällen.

Zwei Drittel der Unfälle dort sind Fahrrad-Kfz-Unfälle, ein Viertel Fahrrad-Alleinunfälle. Knapp die Hälfte der Fahrradunfälle seit 2009 wurde von Radfahrenden allein verursacht, bei 36 Prozent wurden als Alleinverursacher Kfz-Führer*innen registriert. Eine häufige Unfallkonstellation sind Kfz und Fahrräder, die beide in westlicher Richtung unterwegs sind, wobei Radfahrende von Kfz-Führer*innen beim Rechtsabbiegen in die Goethestraße übersehen werden.

An den Fahrradunfällen seit dem Jahr 2009 in diesem Kreuzungsbereich waren insgesamt 49 Radfahrende beteiligt. Davon wurden 34 leicht und sechs schwer verletzt. Die Kfz-Insass*innen blieben alle unverletzt.

Nürnberger Straße / Henkestraße



Unfälle	insgesamt	5
Unfallart	Fahrrad-Kfz-Unfall	3
	Fahrrad-Fußgänger-Unfall	2
Unfalltypen	Abbiege-Unfall	3
	Überschreiten-Unfall	1
	sonstiger Unfall	1
Unfallverursacher	Alleinverursacher Fahrrad	2
	Alleinverursacher Kfz	2
	Verursacher Fahrrad und Kfz	1

Unfallbeteiligte Personen	insgesamt	10
Unfallfolgen	leicht verletzte Personen	3
Unfallbeteiligte mit Pedelec		0
Durchschnittsalter der Radfahrenden		32,3

Der Bereich Nürnberger Straße / Henkestraße ist erstmals im Jahr 2023 als Unfallhäufungsstelle aufgefallen. Ein spezifisches Unfallgeschehen lässt sich hier jedoch nicht erkennen.

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1	Verkehrsunfälle in Erlangen nach Unfallkategorie (ohne Autobahnunfälle)	S. 5
Abbildung 2	Entwicklung der Fahrradunfälle 2007 bis 2025	S. 6
Abbildung 3	Unfallbeteiligte Radfahrer*innen nach Art des Fahrrads seit 2007	S. 7
Abbildung 4	Zahl der unfallbeteiligten Radfahrer*innen nach Alter (60+) seit 2007	S. 8
Abbildung 5	Anteil der unfallbeteiligten Radfahrer*innen mit Pedelec an allen unfallbeteiligten Radfahrer*innen nach Alter in Prozent (Durchschnitt 2023—2025)	S. 8
Abbildung 6	Unfallfolgen der Unfallbeteiligten nach Verkehrsmitteln (2023—2025) in Prozent	S. 10
Abbildung 7	Unfallfolgen bei Radfahrenden nach Alter (2023—2025) in Prozent	S. 10
Abbildung 8	Helmnutzung bei verunfallten Radfahrenden nach Alter seit dem Jahr 2007	S. 11
Abbildung 9	Unfallverursacher*innen bei Fahrradunfällen seit dem Jahr 2007	S. 12
Abbildung 10	Unfallursachen bei Unfallbeteiligten insgesamt (2023—2025)	S. 12
Abbildung 11	Unfallursachen bei unfallbeteiligten Radfahrenden nach Alter (2023—2025)	S. 13

Abbildung 12	Entwicklung der Unfallursachen bei unfallbeteiligten Radfahrenden seit 2007 (ausgewählte Unfallursachen)	S. 14
Abbildung 13	Unfalltypen bei Fahrradunfällen (2023—2025)	S. 15
Abbildung 14	Unfallkonstellationen bei Fahrradunfällen (2023—2025)	S. 16
Abbildung 15	Entwicklung der Unfallkonstellationen bei Fahrradunfällen 2007 bis 2025	S. 17
Abbildung 16	Unfalltypen bei Fahrrad-Kfz-Unfällen (2023—2025)	S. 18
Abbildung 17	Fahrrad-Kfz-Unfälle nach Unfalltyp und Unfallverursacher (2023—2025)	S. 18
Abbildung 18	Unfallursachen bei Fahrrad-Kfz-Unfällen nach Verkehrsmitteln (2023—2025)	S. 19
Abbildung 19	Unfallursachen bei Fahrrad-Alleinunfällen (Vergleich der Zeiträume 2010—2017 mit 2018—2025)	S. 20
Abbildung 20	Unfallursachen bei Unfällen zwischen mehreren Radfahrenden (2023—2025)	S. 20
Abbildung 21	Fahrradunfälle nach Unfallart (2007—2025)	S. 21
Abbildung 22	Fahrradunfälle nach Unfalltyp (2007—2025)	S. 22
Abbildung 23	Beteiligte an Fahrradunfällen insgesamt nach Unfallfolgen (2007—2025)	S. 23
Abbildung 24	Beteiligte Radfahrende an Fahrradunfällen nach Alter und Geschlecht (2007—2025)	S. 24