



Sicherheit im Fahrradverkehr

Stadt Erlangen
Statistik und Stadtforschung
91051 Erlangen



(09131) - 86 2563



statistik@stadt.erlangen.de



www.erlangen.de/statistik

Fahrradstadt Erlangen

Der ADFC (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V.) führt seit zwei Jahrzehnten alle zwei Jahre einen „Fahrradklimatest“ durch. Dabei werden Radfahrerinnen und Radfahrer befragt mit dem Ziel, die Fahrradfreundlichkeit deutscher Städte zu messen.

Im Jahr 2016 kam die Stadt Erlangen auf Platz 1 der bayerischen Großstädte zwischen 100.000 und 200.000 Einwohnern und bundesweit auf Platz 3 innerhalb dieser Größenklasse.

Durch das ausgedehnte Radverkehrsnetz und die günstige Topografie ist Erlangen sehr attraktiv für Radfahrerinnen und Radfahrer. Das Fahrrad dominiert das Erlanger Stadtbild in großen Teilen.

Nachdem die städtische Fachstelle für Statistik und Stadtforschung bereits in den Jahren 2013 und 2015 Berichte zur Sicherheit im Fahrradverkehr veröffentlichte, folgt hiermit ein dritter Bericht in dieser Reihe.

Das Polizeipräsidium Mittelfranken stellt zu diesem Zweck jährlich die Einzeldaten der Erlanger Verkehrsunfälle zur Verfügung. Mittlerweile liegen diese nun für die Jahre 2007 bis 2016 vor. Der aktuelle Bericht befasst sich vor allem mit den Fahrradverkehrsunfällen der Jahre 2015 und 2016.

Ziel der Veröffentlichung ist es, aufzuzeigen, welche Konflikte zwischen Radfahrern und anderen Verkehrsteilnehmern existieren und an welchen Stellen im Erlanger Stadtgebiet diese gehäuft auftreten. Auf dieser Grundlage können konkrete Maßnahmen erarbeitet werden, um das Verkehrsumfeld für alle sicherer zu gestalten.

Unfälle mit Fahrradbeteiligung

Unter „Unfälle mit Fahrradbeteiligung“ sind alle Verkehrsunfälle zu verstehen, an denen mindestens eine Radfahrerinnen oder ein Radfahrer beteiligt ist. Im Folgenden werden solche Unfälle vereinfacht als „Fahrradunfälle“ bezeichnet. Der Terminus „Fahrradunfall“ bezieht sich dabei lediglich auf die Tatsache, dass an einem Verkehrsunfall ein Fahrrad beteiligt ist und nicht auf die Frage, welcher Verkehrsteilnehmer einen Unfall verursacht hat.

Im Jahr 2016 wurden im Stadtgebiet Erlangen insgesamt 3.142 Verkehrsunfälle registriert. Dies liegt leicht über dem langjährigen Durchschnitt der vergangenen zehn Jahre. Nicht gezählt werden hier die Unfälle auf den beiden Autobahnen, die das Stadtgebiet queren.

An knapp zehn Prozent der Verkehrsunfälle war eine Radfahrerinnen bzw. ein Radfahrer beteiligt: Im

Jahr 2016 wurden in Erlangen 310 Fahrradunfälle registriert.

Bei Fahrradunfällen treten die folgenden Konstellationen an Unfallbeteiligten auf:

- Alleinunfälle von Radfahrenden
- Unfälle zwischen mehreren Radfahrenden
- Unfälle zwischen Radfahrenden und Kraftfahrzeugen
- Unfälle zwischen Radfahrenden und Fußgängern bzw. Fußgängerinnen.

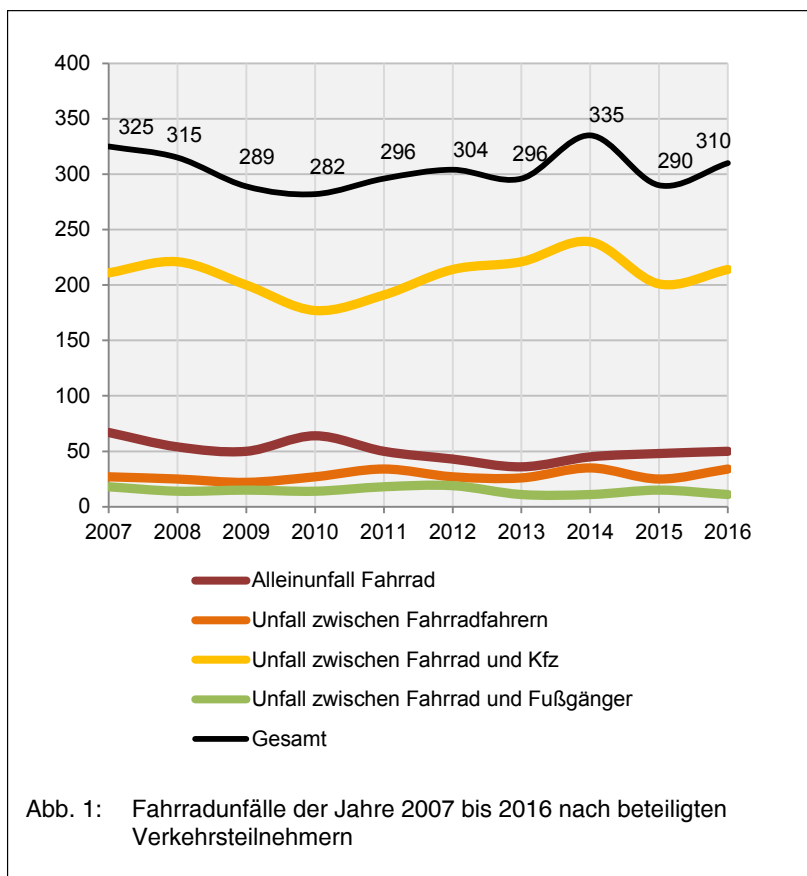


Abb. 1: Fahrradunfälle der Jahre 2007 bis 2016 nach beteiligten Verkehrsteilnehmern

Unter „Kraftfahrzeuge“ sind hier alle motorisierten Fahrzeuge zusammengefasst, also Pkw, Lkw, Krafträder, Busse und sonstige Kraftfahrzeuge.

Abbildung 1 zeigt die Entwicklung der Fahrradunfälle in Erlangen der vergangenen zehn Jahre. Häufigste Unfallkonstellation ist der Unfall zwischen Fahrrad und Kfz: An etwa zwei Drittel aller Fahrradunfälle ist ein Kraftfahrzeug beteiligt. Langfristig betrachtet sind bei den einzelnen Unfallarten zwar Schwankungen in der Unfallhäufigkeit ersichtlich, eine Tendenz ist jedoch nicht feststellbar. Geht man jedoch davon aus, dass in den vergangenen zehn Jahren die mit dem Fahrrad in Erlangen insgesamt zurückgelegten Wegstrecken zugenommen haben, so deutet eine relativ konstante Unfallzahl eher auf ein rückläufiges Unfallgeschehen hin. Allein die Zahl der Studierenden in Erlangen - einer Bevölkerungsgruppe, die das Fahrrad besonders häufig nutzt - ist in diesem Zeitraum von ca. 20.000 auf 30.000 gestiegen.

Unfallfolgen

Die Verkehrsunfallstatistik unterscheidet zwischen Unfällen mit Personenschäden, Unfällen mit schwerwiegenden Sachschäden und Kleinunfällen:

- Unfälle mit Personenschaden: Es wird mindestens eine Person dabei verletzt oder getötet.
- Unfälle mit schwerwiegendem Sachschaden: Es liegt kein Personenschaden vor, jedoch bei mindestens einem Unfallbeteiligten als Unfallursache ein Straftatbestand, eine mit Geldbuße bedrohte Ordnungswidrigkeit oder Alkohol- oder sonstiger Drogeneinfluss.
- Kleinunfälle sind alle sonstigen Unfälle.

Von den 3.142 gemeldeten Verkehrsunfällen, die in Erlangen im Jahr 2016 registriert wurden, waren 52 Prozent Kleinunfälle, 16 Prozent Unfälle mit Personenschaden und 32 Prozent Unfälle mit schwerwiegendem Sachschaden.

Unter den Fahrradunfällen finden sich hingegen 86 Prozent Unfälle mit Personenschaden und keine Kleinunfälle. Es kann davon ausgegangen werden, dass die Dunkelziffer, also die Zahl der Unfälle, die nicht gemeldet werden und somit auch nicht in die Unfallstatistik einfließen, bei Fahrradunfällen am größten ist.

Bei den folgenden Auswertungen werden die Daten der Jahre 2015 und 2016 zusammengefasst. Soweit nicht anders angegeben, handelt es sich um die Verkehrsunfälle mit Fahrradbeteiligung.

Abbildung 2 verdeutlicht den hohen Anteil an Unfällen mit Personenschaden bei den Fahrradunfällen. Dabei sind die Unfallfolgen der beteiligten Personen bei Fahrradunfällen den Unfallfolgen der Personen bei sonstigen Verkehrsunfällen gegenübergestellt. Während bei Fahrradunfällen die Hälfte der beteiligten Personen verletzt wurde, trifft dies auf ein Zehntel der Beteiligten bei den übrigen Verkehrsunfällen zu. Verkehrstote gab es in Erlangen im Jahr 2015 zwei, in 2016 keine.

Als schwächere Verkehrsteilnehmer ohne Aufprallschutz sind es die Radfahrerinnen und Radfahrer, die bei fast allen Fahrradunfällen mit Personenschaden

die körperlichen Verletzungen davontragen.

Von den in den Jahren 2015 und 2016 unfallbeteiligten Radfahrerinnen und Radfahrern trugen 81 Prozent Verletzungen davon, elf Prozent schwere Verletzungen. Tendenziell zeigt sich wie auch schon in den Vorjahren ein erhöhtes Verletzungsrisiko mit zunehmendem Alter. Nur zwei Prozent der in den Jahren 2015 und 2016 unfallbeteiligten Radlerinnen und Radlern ab 65 Jahren trugen keine Verletzungen davon, 19 Prozent jedoch schwere (Abb. 3).

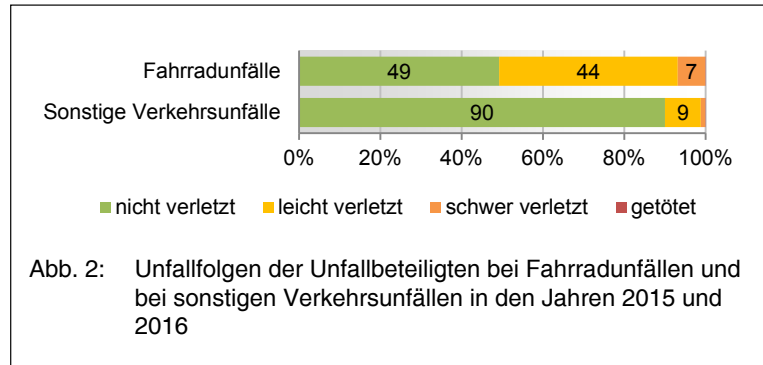


Abb. 2: Unfallfolgen der Unfallbeteiligten bei Fahrradunfällen und bei sonstigen Verkehrsunfällen in den Jahren 2015 und 2016

Unfallbeteiligte

Abbildung 4 zeigt einen Vergleich der Verteilungen der 0- bis 90-jährigen unfallbeteiligten Radfahrerinnen und Radfahrer mit der wohnberechtigten Bevölkerung in Erlangen. Obwohl dieser Vergleich nicht ganz zutreffend ist - die an Verkehrsunfällen in Erlangen Beteiligten können auch von außerhalb Erlangens kommen - gibt dieser Vergleich einen deutlichen Hinweis auf eine überproportional hohe Beteiligung von 10- bis 30-Jährigen an Fahrradunfällen: Während 31 Prozent aller Wohnberechtigten in diese Altersklasse fallen, trifft dies auf 46 Prozent der unfallbeteiligten Radfahrerinnen und Radfahrer zu. Nur zehn Prozent der Unfallbeteiligten Radfahrenden sind 65 Jahre oder älter.

Unter den Unfallbeteiligten Radfahrerinnen und Radfahrern sind 60 Prozent männlich, und 40 Prozent weiblich. Bei den Beteiligten ab 65 Jahren sind drei Viertel männlichen Geschlechts.

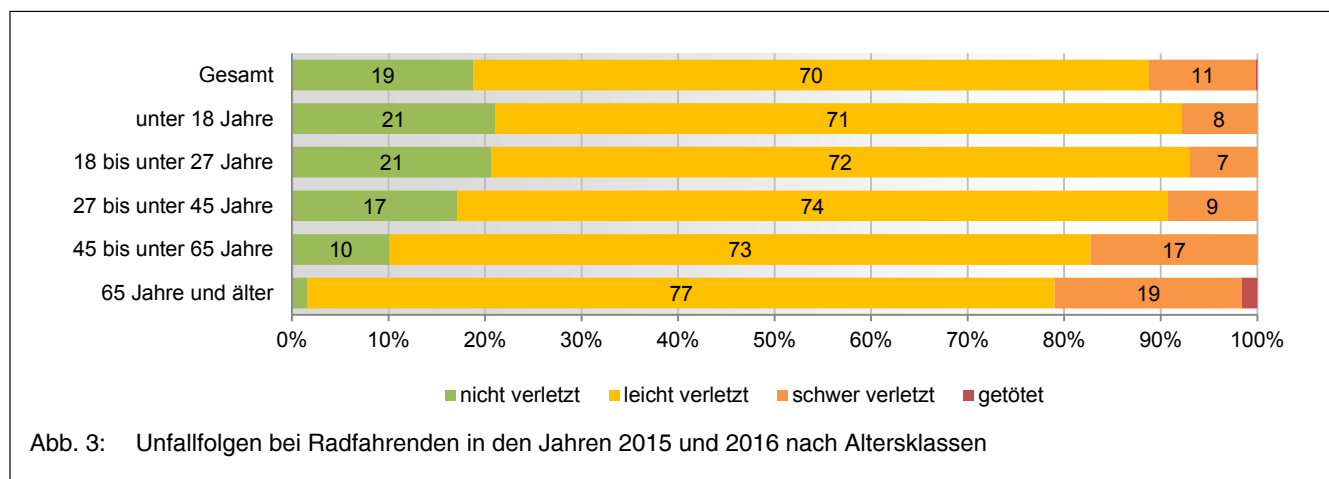


Abb. 3: Unfallfolgen bei Radfahrenden in den Jahren 2015 und 2016 nach Altersklassen

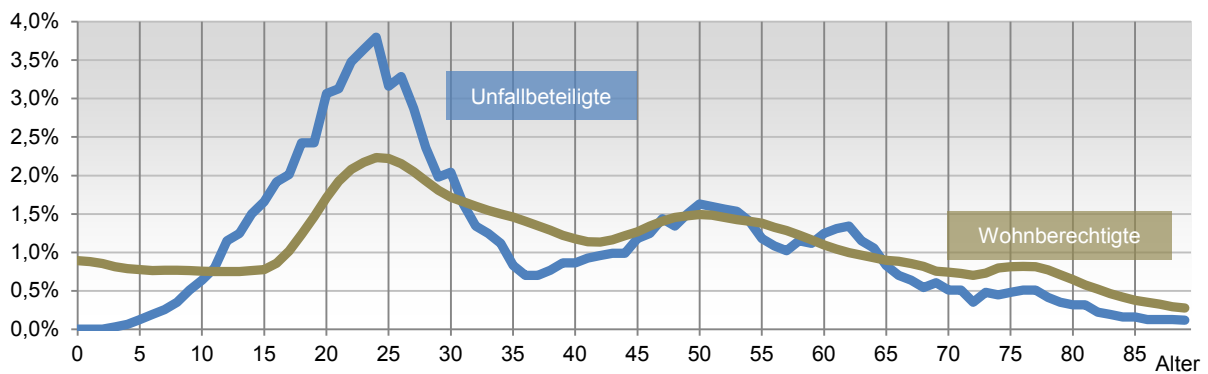


Abb. 4: Vergleich der Altersverteilung unfallbeteiligter Radfahrerinnen und Radfahrer der Jahre 2015 und 2016 mit der wohnberechtigten Bevölkerung zum 31.12.2016 nach Alter

Unfälle nach Tageszeiten

In Abhängigkeit von der Tageszeit und dem Wochentag zeigen sich deutliche Unfallhäufungen. Hier spiegelt sich das allgemeine Verkehrsaufkommen.

Überdurchschnittlich viele Unfälle werden von Montag bis Freitag am Morgen zwischen 7:00 und 9:00 Uhr registriert. Sehr viele Fahrradunfälle gibt es

zudem von Montag bis Donnerstag zwischen 16:00 und 18:00 Uhr.

In Abbildung 5 ist die Gesamtzahl der Fahrradunfälle der vergangenen zehn Jahre nach Wochentag und Uhrzeit dargestellt. Hier zeigt sich auch, dass die Zahl der Fahrradunfälle an den Wochenenden deutlich niedriger ist als von Montag bis Freitag. Lediglich am Samstag Mittag gibt es eine leichte Häufung.

Nachts werden im Allgemeinen nur wenige Fahrradverkehrsunfälle registriert. Nur an den Wochenenden gibt es um die Mitternachtsstunden ein leicht erhöhtes Unfallaufkommen.

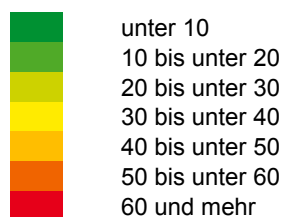
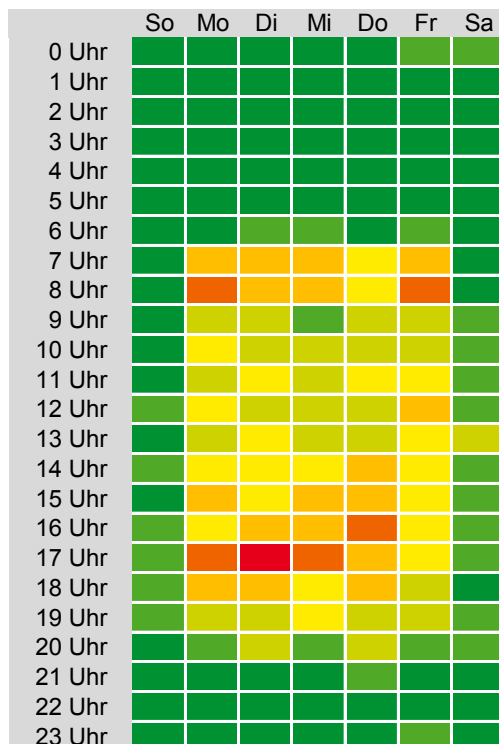


Abb. 5: Fahrradunfälle der Jahre 2007 bis 2016 (Summe) nach Uhrzeit und Wochentag

Unfalltypen

In der Verkehrsunfallstatistik wird zwischen sieben Unfalltypen unterschieden:

- **Fahrerunfälle:** Die FahrerIn oder der Fahrer verliert die Kontrolle über das Fahrzeug, da sie oder er die Straßenführung, den Straßenzustand, das Umfeld oder die ortsbedingten Witterungsverhältnisse falsch einschätzt.
- **Abbiege-Unfälle:** Konflikte zwischen Verkehrsteilnehmern im Längsverkehr und abbiegenden Verkehrsteilnehmern an einem Knotenpunkt.
- **Einbiegen/Kreuzen-Unfall:** Verkehrsunfälle durch Missachtung der Wartepflicht an einem Knotenpunkt.
- **Überschreiten-Unfall:** Konflikte zwischen Personen, die zu Fuß eine Fahrbahn überqueren und weiteren Verkehrsteilnehmern.
- **Unfälle durch ruhenden Verkehr:** Unfälle im fließenden Verkehr, die durch haltende oder parkende Fahrzeuge verursacht werden.
- **Unfälle im Längsverkehr:** Konflikte zwischen Verkehrsteilnehmern, die eine Straße gemeinsam in gleicher oder entgegengesetzter Richtung benutzen. Hierzu zählen nur die Unfälle im Längsverkehr, die noch keinem anderen Unfalltyp zugeordnet werden konnten.
- **Sonstige Unfälle:** Alle weiteren Unfälle, die keinem der obigen Typen zugeordnet werden können.

Abbildung 6 zeigt die Verteilung der Fahrradunfälle der Jahre 2015 und 2016 nach Unfalltypen. Häufigster Unfalltyp ist mit einem Drittel der Einbiegen/Kreuzen-Unfall. Bei knapp einem Viertel der Fahrradunfälle handelt es sich um Abbiege-Unfälle. Somit geschahen in den Jahren 2015 und 2016 56 Prozent aller Fahrradunfälle an Knotenpunkten.

Einbiegen/Kreuzen-Unfälle

- Bei 92 Prozent der Einbiegen/Kreuzen-Unfälle mit Fahrradbeteiligung, also Unfällen, die durch Missachtung der Wartepflicht an einem Knotenpunkt entstehen, ist ein Kfz beteiligt.
- Bei 72 Prozent der Einbiegen/Kreuzen-Unfälle ist ein Kraftfahrzeug Unfallverursacher oder zumindest Mitverursacher, bei 67 Prozent ein Fahrrad.
- 38 Prozent dieser Unfälle geschehen an Kreuzungen, 39 Prozent an Einmündungen und der Rest an Grundstücksein- und -ausfahrten.
- Das Nichtbeachten der Vorfahrtsregel ist die Haupt-Unfallursache bei Einbiegen/Kreuzen-Unfällen: Dies trifft auf 47 Prozent der Unfallursachen zu, fast drei Viertel davon auf Seite des Kraftfahrzeuges.
- Weitere häufige Unfallursachen sind Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr (17 Prozent) sowie die Nutzung der falschen Fahrbahn (15 Prozent).

Abbiege-Unfälle

- An 96 Prozent der Abbiege-Unfälle mit Fahrradbeteiligung ist ein Kfz beteiligt.
- 65 Prozent der Abbiege-Unfälle werden allein vom Kraftfahrzeug verursacht, nur bei zehn Prozent liegt die Unfallursache allein bei der Radfahrerin oder dem Radfahrer.
- Mit einem Drittel der Unfallursachen kommen Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr am häufigsten vor. Davon werden 83 Prozent von Kraftfahrzeugen verursacht bzw. mitverursacht.
- Bei 13 Prozent der Unfallursachen handelt es sich um die Benutzung der falschen Fahrbahn, zumeist durch Radfahrerinnen oder Radfahrer.

Unfälle im Längsverkehr

- In 48 Prozent der Unfälle im Längsverkehr sind zwei Fahrräder verwickelt. Hauptursache ist hier mit 36 Prozent die Nutzung der falschen Fahrbahn.
- 45 Prozent der Unfälle geschehen zwischen Fahrrad und Kraftfahrzeug. Auch hier liegt die Benutzung der falschen Fahrbahn mit 43 Prozent der Unfallursachen an vorderster Stelle. Mit rund einem Drittel der Unfallursachen ist ein ungenügender Sicherheitsabstand die zweite wichtige Unfallursache zwischen Fahrrad und Kfz im Längsverkehr.
- 65 Prozent aller Fahrradunfälle im Längsverkehr

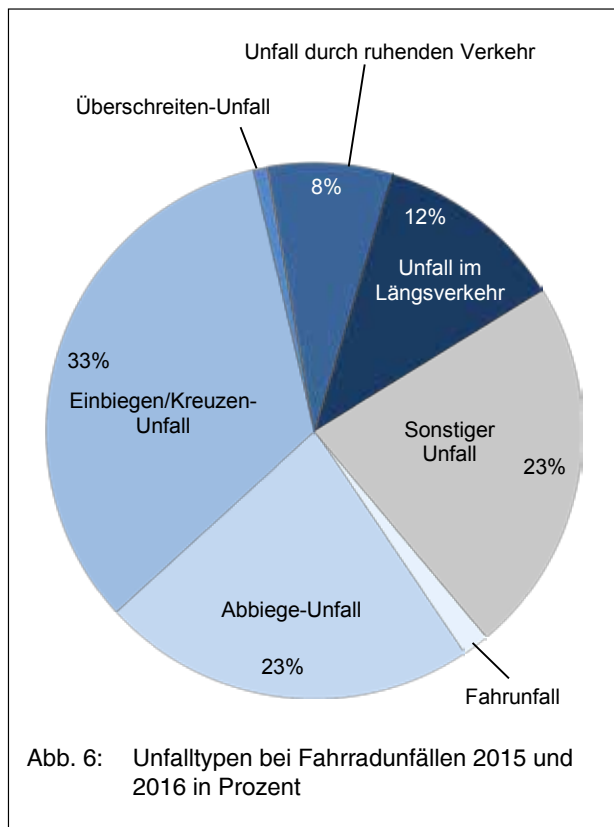


Abb. 6: Unfalltypen bei Fahrradunfällen 2015 und 2016 in Prozent

werden allein von Radfahrerinnen und Radfahrern verursacht, 23 Prozent allein von Kraftfahrzeugen.

Unfälle nach beteiligten Verkehrsmitteln

Nahezu konstant - zumindest in den vergangenen zehn Jahren - sind die Konstellationen der unfallbeteiligten Verkehrsmittel bei Fahrradunfällen. Am häufigsten kommt es zu Unfällen zwischen Fahrrad und Kraftfahrzeug (Abb. 7).

Fahrrad-Kfz-Unfälle

An 69 Prozent der Fahrradunfälle der Jahre 2015 und 2016 war ein Kraftfahrzeug beteiligt. Dabei handelt es sich im langjährigen Durchschnitt um gut 200 Unfälle pro Jahr.

Drei Viertel der Unfälle zwischen Fahrrad und Kfz geschehen an Knotenpunkten: Wie in den vergangenen Jahren sind die Einbiegen/Kreuzen-Unfälle und die Abbiege-Unfälle häufigster Unfalltyp (Abb. 8).

An den 415 Unfällen zwischen Fahrrad und Kfz der Jahre 2015 und 2016 waren insgesamt 420 Radfahrerinnen und Radfahrer beteiligt. Von diesen blieben lediglich 82 unverletzt. Während die Meisten leichte Verletzungen davontrugen, gab es auch 33 Schwerverletzte und einen tödlichen Unfall im Jahr 2015. Die Kraftfahrzeuginsassen überstehen diese Unfälle in fast allen Fällen ohne körperliche Schäden.

Gut die Hälfte aller Fahrrad-Kfz-Unfälle wurden allein durch Kraftfahrzeugführerinnen und -führer verursacht, lediglich bei jedem fünften Unfall liegt die Ursache allein auf Seite der Fahrradfahrerin bzw.

des Fahrradfahrers.

Bei 94 Prozent der Abbiege-Unfälle ist ein Kraftfahrzeug ursächlich beteiligt (Abb. 9).

Abbildung 10 zeigt die Anteile der Unfallursachen an den Fahrrad-Kfz-Unfällen der Jahre 2015 und 2016 nach beteiligten Verkehrsmitteln. Häufigste Unfallursache auf Seite der Radfahrenden ist - wie schon in den vergangenen Jahren - die Benutzung der falschen Fahrbahn: 23 Prozent der Fahrrad-Kfz-Unfälle werden dadurch verursacht.

Auf Seite der Kraftfahrzeuge sind Abbiegefehler und die Missachtung der Vorfahrtsregelung die Hauptursachen.

Fahrrad-Alleinunfälle

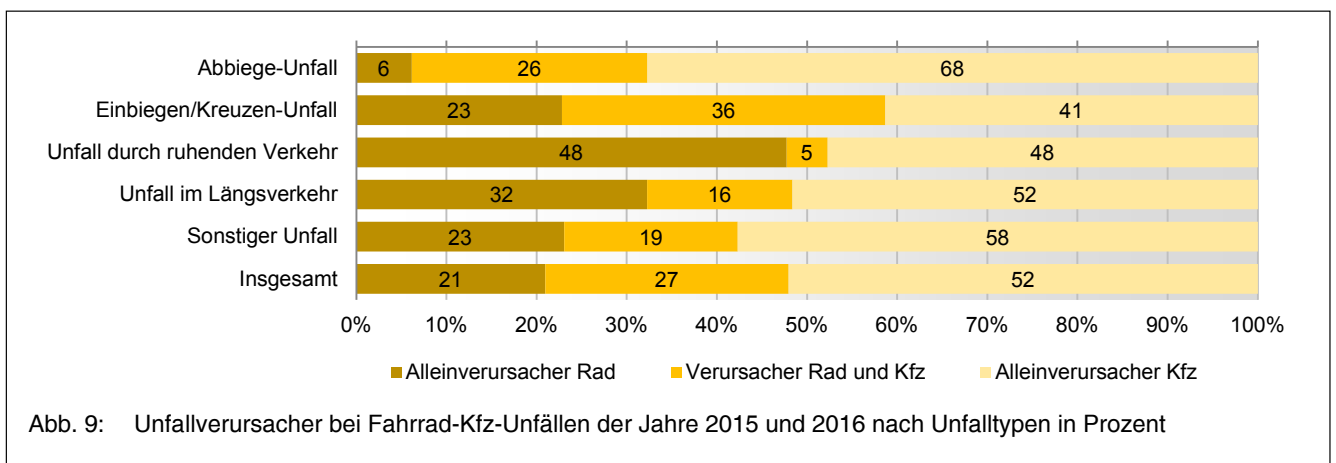
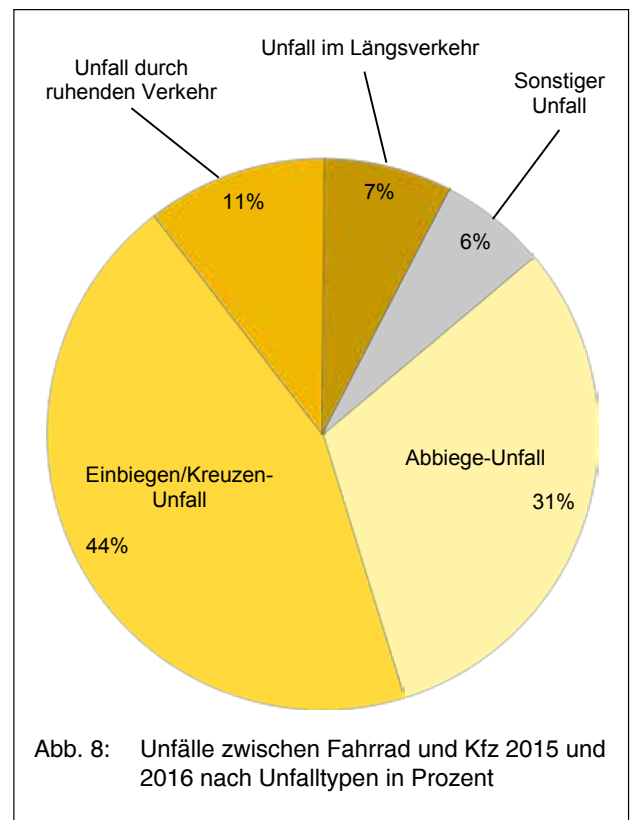
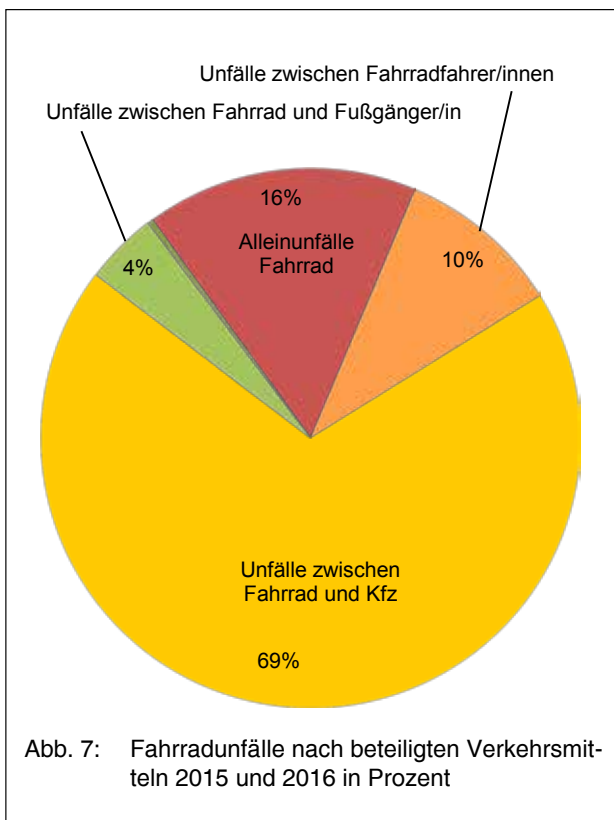
An Fahrrad-Alleinunfällen ist lediglich eine Radfahlerin oder ein Radfahrer beteiligt.

In den Jahren 2015 und 2016 gab es zusammen

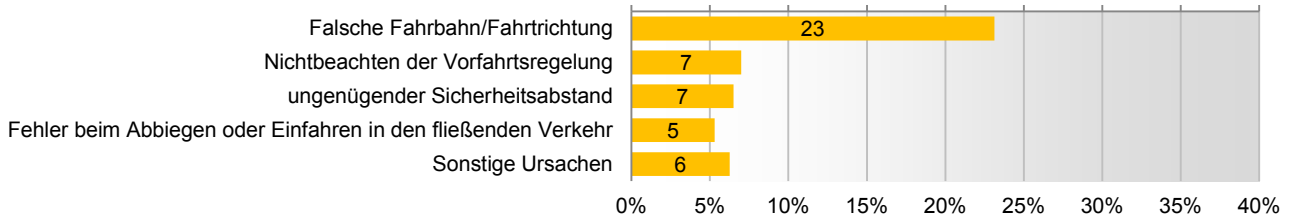
98 Fahrrad-Alleinunfälle. Die rückläufige Tendenz bei der Zahl der Fahrrad-Alleinunfälle bis zum Jahr 2013 wurde nicht fortgesetzt, denn seitdem ist die Zahl dieser Unfälle wieder gestiegen (vgl. Abb. 1). Im Durchschnitt der vergangenen zehn Jahre gibt es jährlich rund 50 Fahrrad-Alleinunfälle, die in die Verkehrsunfallstatistik einfließen.

Da an dieser Art von Unfällen keine weiteren Verkehrsteilnehmer beteiligt sind, ist von einer hohen Zahl an Alleinunfällen auszugehen, die keinen Eingang in die Verkehrsunfallstatistik finden. Dies betrifft insbesondere die Unfälle mit geringeren Unfallfolgen. Dementsprechend finden sich unter den registrierten Fahrrad-Alleinunfällen nur Unfälle mit Personenschaden.

Abbildung 11 zeigt die Fahrrad-Alleinunfälle der vergangenen zehn Jahre nach Unfallkategorien. Bei drei Viertel der Unfälle handelt es sich um Unfälle mit leichten Körperverletzungen. Der Rest sind



Unfallursachen bei Radfahrerinnen und Radfahrern ...



Unfallursachen bei Kraftfahrzeugführerinnen und -führern ...

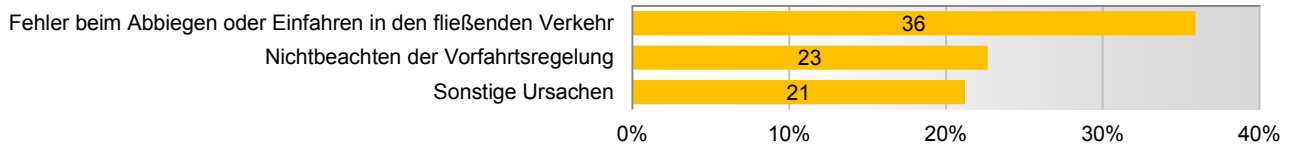


Abb. 10: Unfallursachen bei Fahrrad-Kfz-Unfällen der Jahre 2015 und 2016 nach Verkehrsmitteln in Prozent

Schwerverletzte oder auch - wie in den Jahren 2009 und 2012 - Getötete. In der Unfallstatistik gelten alle Unfallopfer als „schwer verletzt“, wenn sie nach dem Unfall mindestens 24 Stunden lang stationär in einer Klinik verbringen müssen.

Fahrrad-Alleinunfälle geschehen überproportional häufig in den Nachtstunden: Während 22 Prozent aller Fahrradunfälle im Zeitraum von 18 Uhr abends und 6 Uhr morgens geschehen, trifft dies auf 36 Prozent der Alleinunfälle von Radfahrerinnen oder Radfahrer zu (Abb. 12).

Wie bereits in den vergangenen Jahren wurde bei rund einem Fünftel der Fahrrad-Alleinunfälle Alkoholeinfluss als Unfallursache registriert. Weitere 20 Prozent der Unfälle werden durch überhöhte Geschwindigkeit verursacht; hier ist im Vergleich zu den Vorjahren eine deutliche Zunahme zu verzeichnen (Abb. 13).

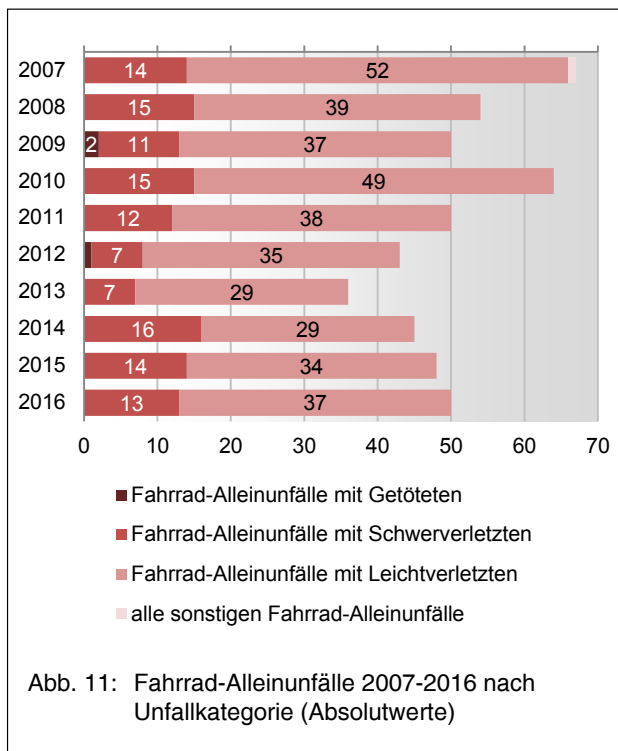


Abb. 11: Fahrrad-Alleinunfälle 2007-2016 nach Unfallkategorie (Absolutwerte)

Unfälle zwischen mehreren Radfahrenden

In den Jahren 2015 und 2016 wurden in Erlangen zusammen 59 Unfälle zwischen mehreren Radfahrenden registriert. Das sind zehn Prozent der Fahrradunfälle (vgl. Abb. 7).

Ähnlich wie bei Fahrrad-Alleinunfällen sind in der Unfallstatistik bei den Unfällen zwischen Radfahrenden fast ausnahmslos Unfälle mit Personenschäden enthalten. Bei 85 Prozent dieser Unfälle der Jahre 2015 und 2016 handelt es sich jedoch um Unfälle mit Leichtverletzten.

Gut die Hälfte der Unfälle zwischen mehreren Radfahrerinnen oder Radfahrern sind Konflikte im Längsverkehr (Abb. 14).

Abbildung 15 zeigt die Unfallursachen bei Unfällen zwischen Radfahrenden. 59 Prozent dieser Unfälle der Jahre 2015 und 2016 wurden verursacht durch die Benutzung der falschen Fahrbahn durch mindestens eine Radfahrerinnen oder einen Radfahrer. Dies war bereits in den vergangenen Jahren die häufigste Unfallursache.

Bei den Unfallursachen von Radfahrenden sind zum Teil auch geschlechterspezifische Unterschiede feststellbar, die bei Unfällen zwischen mehreren

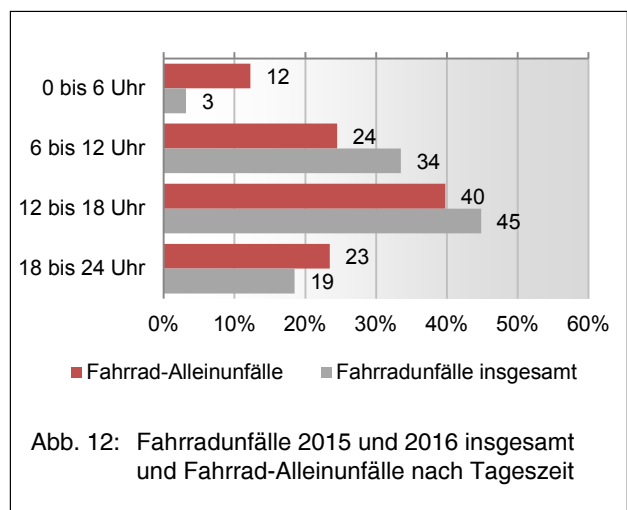
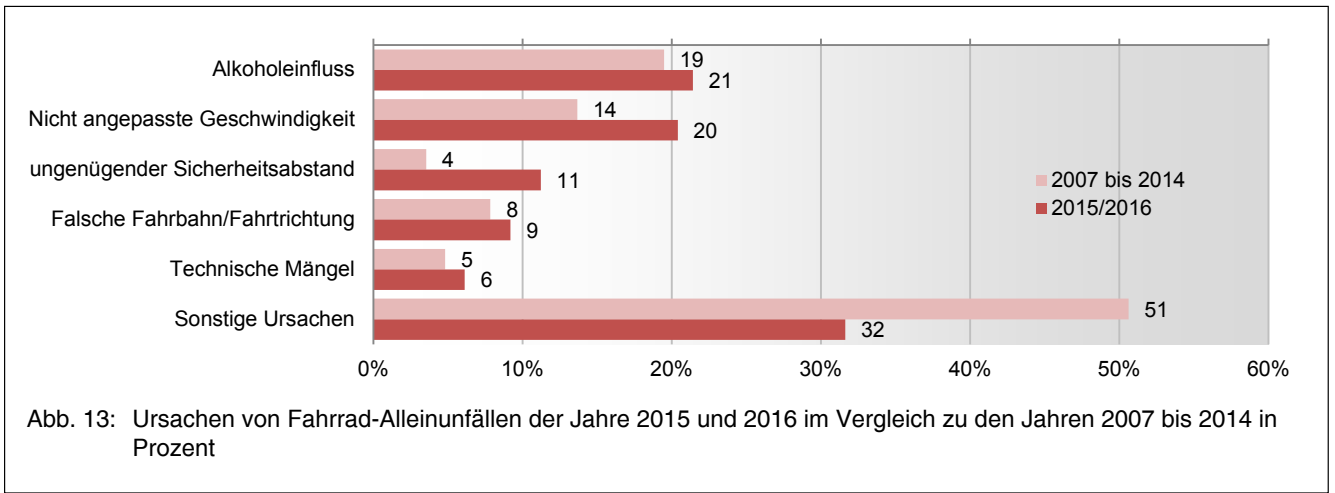


Abb. 12: Fahrradunfälle 2015 und 2016 insgesamt und Fahrrad-Alleinunfälle nach Tageszeit



Radfahrenden besonders ausgeprägt sind: Fehler beim Überholen sind als Unfallursache bei den Männern deutlich überrepräsentiert.

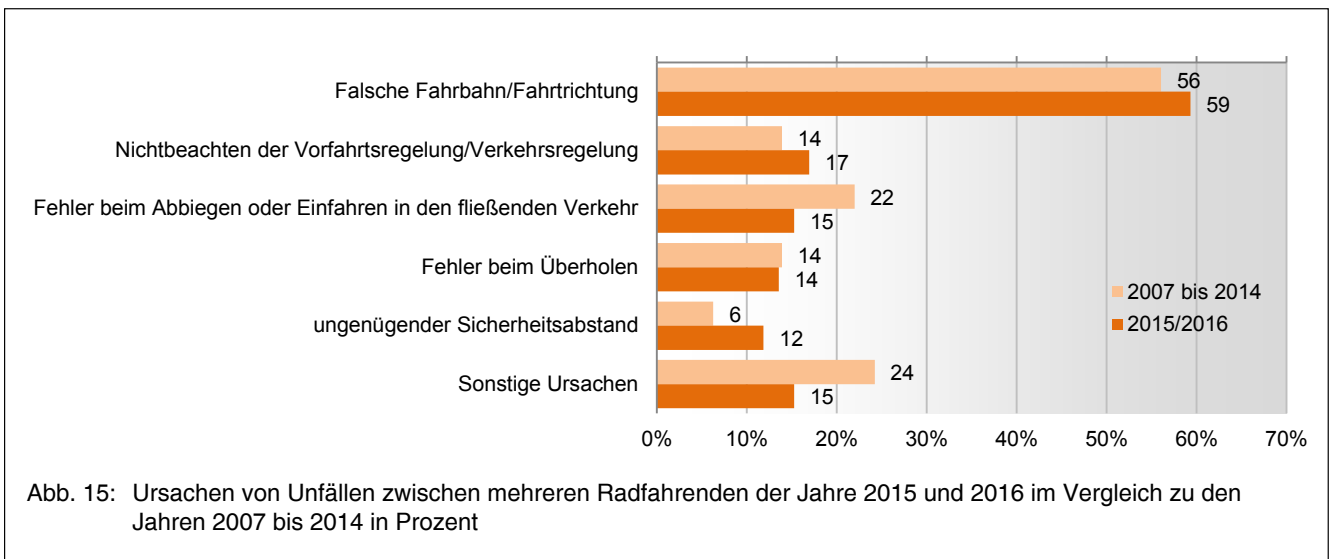
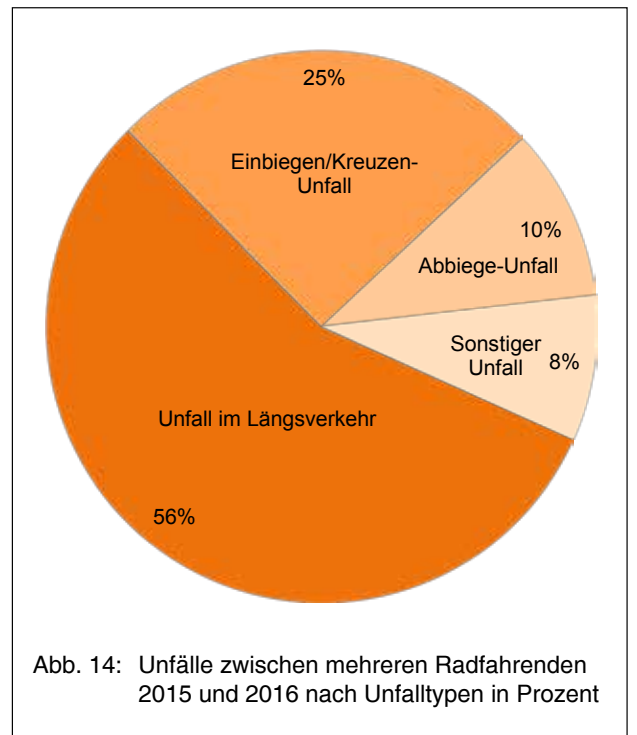
Tabellarische Übersicht

Abbildung 16 zeigt eine Übersicht über die Entwicklung der Fahrradunfälle in Erlangen seit dem Jahr 2007 nach ausgewählten Merkmalen.

Unfallsschwerpunkte 2015 / 2016

Im Anschluss folgt eine nähere Betrachtung der Häufungsstellen von Fahrradunfällen in Erlangen. Als Häufungsstellen werden die Örtlichkeiten betrachtet, an denen in den Jahren 2015 und 2016 insgesamt mindestens fünf Fahrradunfälle registriert wurden. Diese Definition unterscheidet sich von der polizeilichen Unfallstatistik, die von Unfallhäufungsstellen spricht, wenn sich innerhalb eines Jahres mindestens vier Unfälle gleichen Unfalltyps (ohne Kleinunfälle) an einer Örtlichkeit ereignet haben.

Gerhard Plietsch, 07/2017



Jahr	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Fahradunfälle insgesamt	325	315	289	282	296	304	296	335	290	310
Fahradunfälle nach beteiligten Verkehrsmitteln										
Alleinunfall Fahrrad	67	54	50	64	50	43	36	45	48	50
Unfall Fahrrad / Fahrrad	27	25	22	27	34	27	26	35	25	34
Unfall Fahrrad / Kfz	211	221	200	177	191	214	221	239	201	214
Unfall Fahrrad / Fußgänger	18	14	15	14	18	19	11	11	15	11
Unfall Fahrrad / sonst. Verkehrsteilnehmer	2	0	2	0	2	1	2	1	1	1
Unfall zwischen mehr als zwei Teilnehmerarten	0	1	0	0	1	0	0	4	0	0
Unfallbeteiligte Personen an Fahrradunfällen	595	589	537	509	555	575	565	639	538	579
Unfallfolgen bei Fahrradunfällen										
leicht verletzte Personen	246	263	217	239	235	252	220	269	235	247
schwer verletzte Personen	41	46	42	38	40	34	45	49	32	42
getötete Personen	2	1	2	0	0	2	0	0	1	0
Unfallbeteiligte bei Fahrradunfällen nach Alter										
unter 15 Jahre	45	31	23	24	26	28	26	23	24	25
15 bis unter 20 Jahre	34	32	36	38	27	45	28	60	37	40
20 bis unter 30 Jahre	133	158	124	116	130	147	133	130	139	138
30 bis unter 45 Jahre	148	141	135	110	123	127	117	125	107	105
45 bis unter 65 Jahre	139	148	138	131	155	138	161	189	140	182
65 bis unter 80 Jahre	57	50	49	57	49	47	65	74	48	45
80 Jahre und älter	11	6	13	11	22	13	14	18	13	13
unbekannt	28	23	19	22	23	30	21	20	30	31
Fahradunfälle nach Unfalltypen										
Fahrerunfall	8	4	10	10	5	4	5	3	6	4
Abbiege-Unfall	56	60	61	46	55	69	64	74	60	76
Einbiegen/Kreuzen-Unfall	111	101	95	95	96	108	115	123	96	103
Überschreiten-Unfall	8	6	1	4	3	5	3	3	2	3
Unfall durch ruhenden Verkehr	26	29	22	11	19	23	12	23	23	22
Unfall im Längsverkehr	26	32	30	26	33	22	33	45	31	38
Sonstiger Unfall	90	83	70	90	85	73	64	64	72	64
Anteil der Fahrrad-Kfz-Unfälle, die (mit-)verursacht wurden durch ...										
... Fahrrad	57%	53%	52%	59%	51%	52%	50%	48%	46%	50%
... Kraftfahrzeug	68%	77%	73%	76%	78%	76%	77%	78%	79%	80%
Häufigste Unfallursachen von Radfahrerinnen und Radfahrern bei Fahrrad-Kfz-Unfällen (zusammengefasste Ursachen)										
Falsche Fahrbahn/Fahrtrichtung	49	49	44	47	38	43	46	52	44	52
Nichtbeachten der Vorfahrtsregelung	13	11	11	16	9	20	12	15	14	15
ungenügender Sicherheitsabstand	15	20	16	11	9	14	10	17	14	13
Fehler beim Abbiegen oder Einfahren in den fließenden Verkehr	12	15	10	7	9	13	19	13	12	10
Missachtung der Verkehrsregelung durch Polizeibeamte oder Lichtzeichen	8	8	10	6	9	3	6	7	0	6
Häufigste Unfallursachen von Kraftfahrzeugführerinnen und -führern bei Fahrrad-Kfz-Unfällen (zusammengefasste Ursachen)										
Fehler beim Abbiegen oder Einfahren in den fließenden Verkehr	60	67	61	55	59	73	71	68	66	83
Nichtbeachten der Vorfahrtsregelung	52	41	44	41	50	50	57	68	46	48
Falsche Fahrbahn/Fahrtrichtung	2	7	3	3	3	11	4	7	10	8
ungenügender Sicherheitsabstand	4	3	7	4	3	0	5	7	3	5
Missachtung der Verkehrsregelung durch Polizeibeamte oder Lichtzeichen	2	4	2	0	3	1	0	3	2	6

Abb. 16: Fahrradunfälle der Jahre 2007 bis 2016 nach ausgewählten Merkmalen

Bereich Paul-Gossen-Str. / Am Brucker Seela



Im Bereich Brucker Seela / Paul-Gossen-Str. gab es in den Jahren 2015 und 2016 insgesamt acht Fahrradunfälle. Dabei handelt es sich ausnahmslos um Unfälle zwischen Kraftfahrzeugen und Radfahrenden. Alle dieser Unfälle wurden von Kraftfahrzeugführerinnen und -führern verursacht, die beim Einbiegen vom Brucker Seela nach rechts in die Paul-Gossen-Straße die Vorfahrt von Radfahrenden auf dem Radweg nicht beachteten. Betroffen sind Radfahrende, die auf dem für beide Fahrrichtungen freigegebenen Radweg von rechts kommen. Von den acht beteiligten Radfahrerinnen und Radfahrern wurden fünf leicht und zwei schwer verletzt.

Paul-Gossen-Str. / Ausfahrt Lebensmittelmarkt



Nicht weit davon entfernt gibt es auf der anderen Seite der Paul-Gossen-Straße einen Unfallschwerpunkt, der bereits bei früheren Untersuchungen in Erscheinung getreten ist. Auf der Höhe der Ausfahrt eines Lebensmittel-Discounters ereigneten sich in den Jahren 2015 und 2016 acht Fahrradunfälle, darunter zwei Fahrrad-Alleinunfälle und sechs Unfälle zwischen Fahrrad und Kfz. Bei den Fahrrad-Kfz-Unfällen liegt die gleiche Konstellation wie „Am Brucker Seela“ zugrunde: Ein Kfz biegt vom Parkplatz kommend nach rechts in die Paul-Gossen-Straße ein und übersieht dabei den Fahrradverkehr von rechts auf dem Radweg, der zum Zeitpunkt der Untersuchung für beide Fahrrichtungen freigegeben war. An dieser Unfallstelle gab es in den Jahren 2015 und 2016 sechs leicht verletzte Radlerinnen und Radler sowie eine schwer verletzte Radfahrerin.

Seit August 2017 ist dieser Radweg nicht mehr für beide Fahrrichtungen freigegeben, so dass mit einem deutlichen Rückgang der Unfallzahlen an dieser Stelle zu rechnen ist.

Karl-Zucker-Str.



Im Bereich der Zufahrt zu den Nahversorgungseinrichtungen in der Karl-Zucker-Straße gab es insgesamt sieben Fahrradunfälle, sechs davon allein im Jahr 2016. Es handelt sich fast ausnahmslos um Unfälle beim Abbiegen, wo es zu Kollisionen zwischen Kraftfahrzeugen und Radfahrerinnen bzw. Radfahrern kommt, die auf dem Radweg unterwegs sind. Alle Unfälle wurden seitens des Kraftfahrzeugs verursacht, zwei davon von Radfahrerinnen bzw. Radfahrern mitverursacht. Insgesamt gab es in diesem Bereich sechs leicht verletzte Radlerinnen und Radler sowie einen schwer verletzten Radler.

Radweg Neumühle / Parkplatzzufahrt



Der Radweg Neumühle ist auf Höhe der Parkplatzzufahrt zum Nahversorgungszentrum trotz verbesserter Radspurmarkierung immer noch problematisch. Die Verkehrssituation im Bereich Neumühle ist geprägt von Ein- und Ausfahrten auf beiden Seiten, was von allen Verkehrsteilnehmern hohe Aufmerksamkeit erfordert. In den Jahren 2015 und 2016 gab es hier insgesamt sieben Fahrradunfälle, davon fünf Unfälle zwischen Fahrrad und Kfz. Fünf Radfahrerinnen und Radfahrer wurden dabei leicht verletzt.

Günther-Scharowsky-Str.



Insgesamt fünf Fahrradunfälle wurden in den Jahren 2015 und 2016 rund um die Zufahrten zum Siemens-Gelände in der Günther-Scharowsky-Straße registriert. Darunter finden sich vier Abbiege-Unfälle, die allein von Kraftfahrzeugführerinnen und -führern verursacht wurden. Die Kfz-Insassen übersehen aus nördlicher Richtung kommend beim Abbiegen auf das Betriebsgelände die Radfahrenden, die in gleicher Richtung auf dem Fahrradweg unterwegs sind.

Auszug aus der Jahresverkehrsstatistik 2016 der Polizeiinspektion Erlangen

An der Zufahrt zum Baugebiet „Siemens Campus - Modul 1“, von der Günther-Scharowsky-Straße in das westlich gelegene Baugebiet, ereigneten sich im Jahr 2016 zwei schwere Verkehrsunfälle. In beiden Fällen wurden ordnungsgemäß bei grünem Lichtzeichen geradeaus fahrende Radfahrer durch rechtsabbiegende LKW-Fahrer übersehen und von den 40-Tonnern überrollt.

Am 15.08.2016, gegen 12:14 Uhr, erlitt hierbei eine 73 Jahre alte Frau schwerste Verletzungen. Ihr mussten das linke Bein und der rechte Arm amputiert werden, zudem erlitt die Frau multiple Frakturen und Quetschungen.

Bei einem fast identischen Unfall, am 21.10.2016, gegen 16:19 Uhr, an gleicher Stelle, wurde ein 25 Jahre alter Radfahrer von einem baugleichen Lkw überrollt, kam dabei aber glücklicherweise zwischen den Rädern zu Fall und wurde deshalb nur leicht am Rücken verletzt.

Auf Grund dieser beiden Unfälle, die nur mit großem Glück für die Beteiligten nicht tödlich endeten, sahen die zuständigen Behörden und der Bauherr dringenden Handlungsbedarf, um die Verkehrssituation an der Baustellenzufahrt zu verbessern und sicherer zu gestalten. In enger Zusammenarbeit wurden Konzepte entwickelt und dem Baufortschritt angepasst umgesetzt, um zukünftig gleichartige Unfälle möglichst zu vermeiden.

Leider ergeben sich bei der Umsetzung der Maßnahmen in der Praxis immer wieder Probleme. Insbesondere wurden und werden zeitweise Abschnitte für Radfahrer gesperrt und Umleitungen eingerichtet, die jedoch von vielen Radfahrern nicht beachtet werden. Bei der Überwachung von Verkehrssperrungen und Lichtzeichenanlagen zeigen sich nicht alle Radfahrer bei Beanstandungen einsichtig. Die Polizei wünscht sich hier eine höhere Akzeptanz für die Maßnahmen, die letztlich der Sicherheit der Radfahrer dienen.

Bereich Güterhallenstr. / Bahnunterführung



Sechs Fahrradunfälle gab es in der Güterhallenstraße im Bereich zwischen Goethestraße und der Bahnunterführung. Es handelt sich dabei um fünf Fahrrad-Alleinunfälle und einen Unfall zwischen Fußgänger und Radfahrer. Dabei wurde drei Radfahrende leicht, drei weitere schwer verletzt. Bei allen Alleinunfällen waren die Radfahrenden nach Westen unterwegs Richtung Bahnunterführung.

Information der Abteilung Verkehrsplanung

Verkehrsentwicklungsplan Erlangen

Derzeit befindet sich der Verkehrsentwicklungsplan Erlangen in Arbeit, bei dem der Radverkehr einen Schwerpunkt bildet. Vorrangiges Ziel bei der Radwegenetzplanung sowie der Definition von Standards für Radverkehrsanlagen und die Führung des Radverkehrs an Knotenpunkten ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit. Die Analyse der Unfälle im Stadtgebiet mit Radverkehrsbeteiligung bildet hierfür eine wichtige Grundlage. Dabei werden Maßnahmen und Lösungen erarbeitet, die die Sicherheit für Radfahrer auf Ihren täglichen Wegen verbessert.

Informations-Flyer zur Radverkehrssicherheit

In Anbetracht des hohen Radverkehrsaufkommens in der Stadt spielt Verkehrssicherheitsarbeit bei der Verwaltung und der Polizei eine große Rolle. Die Abteilung Verkehrsplanung hat diesbezüglich einen Informationsflyer zur Radverkehrssicherheit in deutscher und englischer Sprache mit den Titeln „Sicher Radfahren in Erlangen“ und „Cycling Safely in Erlangen“ veröffentlicht.

Mit dem Ziel, die Bürger über teilweise wenig bekannte Regelungen und Gesetze rund um den Radverkehr in Erlangen zu informieren, behandelt der Flyer die Themen Gegenseitige Rücksichtnahme, Typen von Radwegen, Radwegebenutzungspflicht, Radverkehr in Einbahnstraßen, Fahrradstraßen, Radverkehr in Fußgängerzonen und liefert weitere wichtige Informationen zur Verkehrssicherheit.

Der Flyer liegt in vielen Erlanger Fahrradfachgeschäften sowie im Rathaus (Infotresen), im Kleinen Rathaus in der Schuhstraße 40, in der Stadtbibliothek und in der Tourist-Information in der Goethestraße 21 aus. Weiterhin stehen die Dokumente in deutscher und englischer Sprache auf der Homepage der Stadt Erlangen unter dem Auftritt des Amtes für Stadtentwicklung und Stadtplanung zum Download zur Verfügung.



