



Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Franz Bergmüller AfD**
vom 15.05.2025

Unfälle zwischen Kraftfahrzeugen und Radfahrern in Bayern – Betriebsgefahr und Schuldfrage

Bei Unfällen zwischen Kraftfahrzeugen und Radfahrern wird für den Fahrer des Kfz regelmäßig eine pauschale Teilschuld festgestellt. Der ADAC beschreibt den rechtlichen Zusammenhang wie folgt:

„Bei Unfällen mit Radfahrern müssen Autofahrer, auch wenn sie den Unfall nicht verschuldet haben, meist für einen Teil des entstandenen Schadens aufkommen. Grund ist die sogenannte Betriebsgefahr des Kraftfahrzeugs, denn schon allein der Betrieb eines Autos bedeutet eine Gefahr für andere Verkehrsteilnehmer. Dies führt zu einer sogenannten Gefährdungshaftung von einem Viertel bis zu einem Drittel.“¹

Zuletzt kam es jedoch zu abweichenden Gerichtsurteilen, wenn Radfahrern grobe Fahrlässigkeit nachgewiesen werden konnte. Die häufig zulasten der Kfz-Fahrer gehenden Urteile werfen Fragen zu Art und Umfang des Fehlverhaltens von Radfahrern auf.

Die Staatsregierung wird gefragt:

1. Wie viele Unfälle zwischen Kraftfahrzeugen und Radfahrern gab es seit 2015 in Bayern (bitte nach Jahr aufschlüsseln)? 3
2. In wie vielen Fällen kam es dabei zu Personenschäden (bitte ab 2015 nach Jahr getrennt aufschlüsseln; bitte zusätzlich Anzahl von Verletzten sowie getöteten Radfahrern angeben)? 3
3. In wie vielen Fällen kam es zu reinen Sachschäden (bitte ab 2015 nach Jahr getrennt aufschlüsseln)? 3
4. Bei welchem Anteil der Unfälle zwischen Kraftfahrzeugen und Radfahrern wurde aufgrund des tatsächlichen Unfallhergangs eine Teilschuld des Kfz-Fahrers festgestellt (bitte ab 2015 nach Jahr getrennt aufschlüsseln)? 4
5. Bei welchem Anteil der Unfälle zwischen Kraftfahrzeugen und Radfahrern wurde allein aufgrund der sogenannten Betriebsgefahr eine Teilschuld des Kfz-Fahrers festgestellt (bitte ab 2015 nach Jahr getrennt aufschlüsseln)? 5

1 <https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/zweirad/fahrrad-ebike-pedelec/vorschriften-verhalten/fahrradunfall/>

6.	Wie reagiert die Staatsregierung auf die gängige Rechtsprechung, nach der Kfz-Fahrer aufgrund der sogenannten Betriebsgefahr eines Kraftfahrzeugs in der Regel eine Teilschuld tragen, im Hinblick auf mögliche grobe Fahrlässigkeiten von Radfahrern wie z. B. Freihändigfahren oder Fahren mit Kopfhörern?	5
7.	Sieht die Staatsregierung den Bedarf, Kfz-Fahrer gesetzlich besser vor einer pauschalen Teilschuld zu schützen, wenn sie kein nachweisbares Verschulden an einem entstandenen Unfall tragen?	6
8.	Welche weiterführenden Angaben zu Unfallhergang, Schuldfrage, Strafmaß des Unfallverursachers etc. werden in der Statistik zu Unfällen zwischen Kraftfahrzeugen und Radfahrern erfasst?	6
	Hinweise des Landtagsamts	7

Antwort

des Staatsministeriums des Innern, für Sport und Integration im Einvernehmen mit dem Staatsministerium der Justiz

vom 30.06.2025

1. **Wie viele Unfälle zwischen Kraftfahrzeugen und Radfahrern gab es seit 2015 in Bayern (bitte nach Jahr aufschlüsseln)?**
2. **In wie vielen Fällen kam es dabei zu Personenschäden (bitte ab 2015 nach Jahr getrennt aufschlüsseln; bitte zusätzlich Anzahl von verletzten sowie getöteten Radfahrern angeben)?**
3. **In wie vielen Fällen kam es zu reinen Sachschäden (bitte ab 2015 nach Jahr getrennt aufschlüsseln)?**

Die Fragen 1 bis 3 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet:

Mangels einer validen Recherchemöglichkeit, die eine automatisierte Auswertung im Sinne der Fragestellungen zulassen würde, können die angefragten Daten nicht erhoben werden. Für eine Beantwortung müsste insofern eine umfangreiche manuelle (Einzel-)Auswertung der Verkehrsunfallstatistik erfolgen. Dies würde zu einem erheblichen zeitlichen und personellen Aufwand führen. Auch unter Berücksichtigung der Bedeutung des sich aus Art. 13 Abs. 2, 16a Abs. 1 und 2 Satz 1 Bayerische Verfassung (BV) ergebenden parlamentarischen Fragerechts der Abgeordneten des Landtags kann daher eine Auswertung von Einzelakten u. Ä. nicht erfolgen.

Da eine Auswertung der Verkehrsunfälle (VU) zwischen Kraftfahrzeugen und Radfahrern nicht möglich ist, wurden in den folgenden Tabellen ersatzweise die erfassten Fahrradunfälle in Bayern sowie die Unfallbeteiligten nach Beteiligungsart für die Jahre 2015 bis 2024 dargestellt.

	2015	2016	2017	2018	2019
Rad-VU	15405	16057	16049	17749	17526
Rad-VU mit Personenschaden	14031	14580	14670	16132	16051
Getötete Personen	83	72	71	81	82
davon Radfahrer	81	68	70	77	77
Verletzte Personen	14876	15512	15503	17150	17013
davon Radfahrer	14039	14687	14758	16291	16210

	2020	2021	2022	2023	2024
Rad-VU	19212	17205	19646	19455	19264
Rad-VU mit Personenschaden	17719	15859	18107	17949	17695
Getötete Personen	70	70	85	86	97
davon Radfahrer	68	63	84	85	94
Verletzte Personen	18783	16798	19167	19061	18756
davon Radfahrer	18008	16039	18296	18145	17786

Unfallbeteiligte der Rad-VU	2015	2016	2017	2018	2019
Fahrräder (einschl. Pedelec)	16 613	17 392	17 425	19 359	19 110
Motorisierte Zweiräder	248	219	219	224	209
Pkw	8 401	8 539	8 378	9 186	8 648
Lkw	234	221	197	206	216
Busse	115	106	100	133	115
Schienefahrzeug	18	21	22	20	20
Elektrokleinstfahrzeug	0	0	0	0	11
Fußgänger	895	970	900	1 009	976

Unfallbeteiligte der Rad-VU	2020	2021	2022	2023	2024
Fahrräder (einschl. Pedelec)	21 105	18 770	21 320	21 062	20 956
Motorisierte Zweiräder	236	200	212	221	222
Pkw	8 190	7 464	8 595	8 560	8 272
Lkw	191	162	182	149	146
Busse	84	88	125	118	120
Schienefahrzeug	20	19	22	25	16
Elektrokleinstfahrzeug	32	94	139	174	168
Fußgänger	1 053	927	1 012	1 056	980

4. Bei welchem Anteil der Unfälle zwischen Kraftfahrzeugen und Radfahrern wurde aufgrund des tatsächlichen Unfallhergangs eine Teilschuld des Kfz-Fahrers festgestellt (bitte ab 2015 nach Jahr getrennt aufschlüsseln)?

Mangels einer validen Recherchemöglichkeit, die eine automatisierte Auswertung im Sinne der Fragestellungen zulassen würde, können die angefragten Daten nicht erhoben werden. Für eine Beantwortung müsste insofern eine umfangreiche manuelle (Einzel-)Auswertung der Verkehrsunfallstatistik erfolgen. Dies würde zu einem erheblichen zeitlichen und personellen Aufwand führen. Auch unter Berücksichtigung der Bedeutung des sich aus Art. 13 Abs. 2, 16a Abs. 1 und 2 Satz 1 BV ergebenden parlamentarischen Fragerechts der Abgeordneten des Landtags kann daher eine Auswertung von Einzelakten u. Ä. nicht erfolgen.

Da eine Auswertung des Anteils der Teilschuld des Kfz-Fahrers bezogen auf Verkehrsunfälle zwischen Kraftfahrzeugen und Radfahrern nicht möglich ist, wurde in den folgenden Tabellen ersatzweise die Anzahl der Hauptverursacher von Fahrradunfällen nach den Beteiligungsarten ausgewiesen.

Hauptverursacher Rad-VU	2015	2016	2017	2018	2019
Fahrräder (einschl. Pedelec)	8 458	9 163	9 135	10 342	10 349
Motorisierte Zweiräder	98	99	91	91	89
Pkw	5 512	5 472	5 503	5 940	5 683
Lkw	176	153	152	157	153
Busse	52	58	47	77	59
Schienefahrzeug	0	1	0	1	2
Elektrokleinstfahrzeug	0	0	0	0	8
Fußgänger	409	450	406	433	446

Hauptverursacher Rad-VU	2020	2021	2022	2023	2024
Fahrräder (einschl. Pedelec)	12 188	10 842	12 309	12 064	12 142
Motorisierte Zweiräder	107	95	77	101	90
Pkw	5 308	4 770	5 617	5 569	5 299
Lkw	137	112	124	109	110
Busse	50	43	69	60	60
Schienefahrzeug	0	2	2	1	1
Elektrokleinstfahrzeug	21	66	93	119	122
Fußgänger	467	390	464	457	458

5. Bei welchem Anteil der Unfälle zwischen Kraftfahrzeugen und Radfahrern wurde allein aufgrund der sogenannten Betriebsgefahr eine Teilschuld des Kfz-Fahrers festgestellt (bitte ab 2015 nach Jahr getrennt aufschlüsseln)?

In der Justizgeschäftsstatistik in Zivilsachen werden keine Daten zu konkreten Haftungsverteilungen in Verkehrsunfallprozessen erhoben. Es kann daher, ohne händische Durchsicht der einschlägigen Akten, welche mit einem vertretbaren Aufwand nicht zu leisten wäre, keine Aussage zu den konkreten Zahlen getroffen werden.

Auch unter Berücksichtigung der Bedeutung des sich aus Art. 13 Abs. 2, 16a Abs. 1 und 2 Satz 1 BV ergebenden parlamentarischen Fragerechts der Abgeordneten des Landtags kann daher eine Auswertung von Einzelakten u. Ä. nicht erfolgen.

6. Wie reagiert die Staatsregierung auf die gängige Rechtsprechung, nach der Kfz-Fahrer aufgrund der sogenannten Betriebsgefahr eines Kraftfahrzeugs in der Regel eine Teilschuld tragen, im Hinblick auf mögliche grobe Fahrlässigkeiten von Radfahrern wie z. B. Freihändigfahren oder Fahren mit Kopfhörern?

Gemäß § 7 Abs. 1 Straßenverkehrsgesetz (StVG) haftet der Halter eines Kraftfahrzeuges oder Anhängers für Schäden, die bei einem Unfall entstanden sind, verschuldensunabhängig aufgrund der mit dem Betrieb des Kraftfahrzeuges verbundenen besonderen Gefahr. Die Haftung nach § 7 Abs. 1 StVG trifft ausschließlich den Halter des Kraftfahrzeuges, unabhängig davon, ob er das Fahrzeug zum Unfallzeitpunkt geführt hat. Die Haftung des Fahrers, der nicht Halter ist, richtet sich hingegen nach § 18 StVG und ist ausgeschlossen, wenn der Schaden nicht durch ein Verschulden des Fahrzeugführers verursacht wurde.

Hat bei der Entstehung des Schadens ein Verschulden des Verletzten mitgewirkt, so hängt der Umfang der Halterhaftung gemäß § 9 StVG, § 254 Bürgerliches Gesetzbuch davon ab, inwieweit der Schaden von dem Verletzten verursacht worden ist.

Pflichten für Fahrradfahrer und wie diese sich im öffentlichen Straßenverkehr zu verhalten haben, sind in der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO), insbesondere in § 2 und § 23 StVO, normiert. Führt der Verstoß eines Radfahrers gegen eine solche Pflicht zu einem Verkehrsunfall mit einem Kraftfahrzeug, kann dies zu einer Mithaftung des Fahrradfahrers und damit einer Reduktion des Umfangs der Gefährdungshaftung führen. Die Haftungsquote wird stets im Einzelfall unter Berücksichtigung aller Umstände festgelegt. Die Entscheidung obliegt im Streitfall den jeweils zuständigen Richterinnen und Richtern in richterlicher Unabhängigkeit.

Für die geschilderten Konstellationen grober Fahrlässigkeit zeigen sich auch in der Rechtsprechung bereits Ausnahmen von der grundsätzlichen Gefährdungshaftung: In Fällen von grob verkehrswidrigem Verhalten von Fahrradfahrern kann die Gefährdungshaftung in vollem Umfang hinter der Verschuldenshaftung des Fahrradfahrers zurücktreten, sodass der Fahrradfahrer den entstandenen Schaden gegebenenfalls allein zu tragen hat.

7. Sieht die Staatsregierung den Bedarf, Kfz-Fahrer gesetzlich besser vor einer pauschalen Teilschuld zu schützen, wenn sie kein nachweisbares Verschulden an einem entstandenen Unfall tragen?

Es ist kein Regelungsbedarf ersichtlich. Die Fahrerhaftung nach § 18 StVG ist in Fällen fehlenden Verschuldens des Fahrers ausgeschlossen (§ 18 Abs. 1 Satz 2 StVG). Die Schaffung einer verschuldensabhängigen Ausnahmvorschrift in der Halterhaftung erschiene systemwidrig.

Die in § 7 StVG normierte Halterhaftung ist eine echte Gefährdungshaftung. Eine Gefährdungshaftung kommt für Tätigkeiten in Betracht, die zwar erlaubt sind, von denen aber eine grundsätzliche Gefährlichkeit für die Allgemeinheit ausgeht, die eine verschuldensunabhängige Haftung rechtfertigt. Konkreter Anlass der Halterhaftung ist daher die mit dem Betrieb eines Kraftfahrzeuges verbundene besondere Gefahr.

Die Gefährdungshaftung beruht auf dem Gedanken sozialer Verantwortung für eigene Wagnisse und stellt keinen Ausgleich für Verhaltensunrecht dar. Wer im eigenen Interesse eine besondere Gefahrenquelle schafft, soll für die daraus notwendigerweise hervorgehenden Schädigungen einstehen, mögen diese bei pflichtgemäßer Sorgfalt auch unvermeidbar gewesen sein. Die Forderung, die Haftung eines Kfz-Halters an nachgewiesenes Verschulden zu knüpfen, steht daher im Widerspruch zu dem Grundgedanken der Gefährdungshaftung.

8. Welche weiterführenden Angaben zu Unfallhergang, Schuldfrage, Strafmaß des Unfallverursachers etc. werden in der Statistik zu Unfällen zwischen Kraftfahrzeugen und Radfahrern erfasst?

Die Straßenverkehrsunfallstatistik richtet sich nach dem Straßenverkehrsunfallstatistikgesetz, das in § 2 den Umfang für die Erfassung beschreibt. Angaben zum Unfallhergang, die Schuldfrage und das Strafmaß des Unfallverursachers sind nicht davon umfasst.

Hinweise des Landtagsamts

Zitate werden weder inhaltlich noch formal überprüft. Die korrekte Zitierweise liegt in der Verantwortung der Fragestellerin bzw. des Fragestellers sowie der Staatsregierung.

—————

Zur Vereinfachung der Lesbarkeit können Internetadressen verkürzt dargestellt sein. Die vollständige Internetadresse ist als Hyperlink hinterlegt und in der digitalen Version des Dokuments direkt aufrufbar. Zusätzlich ist diese als Fußnote vollständig dargestellt.

Drucksachen, Plenarprotokolle sowie die Tagesordnungen der Vollversammlung und der Ausschüsse sind im Internet unter www.bayern.landtag.de/parlament/dokumente abrufbar.

Die aktuelle Sitzungsübersicht steht unter www.bayern.landtag.de/aktuelles/sitzungen zur Verfügung.