



Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Rene Dierkes AfD**
vom 08.02.2026

Fahrradunfälle in Bayern

Die Staatsregierung wird gefragt:

- | | | |
|-----|---|---|
| 1.1 | Wie viele polizeilich registrierte Fahrradunfälle ereigneten sich in Bayern jährlich seit dem Jahr 2000? | 3 |
| 1.2 | Wie viele dieser Fahrradunfälle endeten jeweils mit leicht verletzten, schwer verletzten oder getöteten Personen? | 3 |
| 1.3 | Wie stellt sich die Entwicklung der Unfallzahlen im Zeitraum 2000 bis 2025 in absoluten Zahlen und prozentual dar? | 3 |
| 2.1 | Wie viele der bei Fahrradunfällen verletzten oder getöteten Personen waren jeweils Kinder unter 14 Jahren, Jugendliche zwischen 14 und 18 Jahren sowie Senioren ab 65 Jahren? | 4 |
| 2.2 | Wie viele der verunglückten Radfahrer trugen zum Unfallzeitpunkt einen Fahrradhelm? | 4 |
| 2.3 | Wie viele der Fahrradunfälle ereigneten sich auf jeweils auf innerörtlichen Straßen, auf Landstraßen und auf Radwegen oder Gehwegen? | 5 |
| 3.1 | Wie viele der bei Fahrradunfällen registrierten Radfahrer waren alkoholisierte Unfallverursacher (bitte aufschlüsseln nach Promillegrenzen)? | 5 |
| 3.2 | Wie viele der Fahrradunfälle wurden durch andere Verkehrsteilnehmer verschuldet, insbesondere durch Pkws, Lkws oder Busse? | 6 |
| 3.3 | Wie viele Unfälle waren Alleinunfälle von Radfahrern ohne Fremdbeteiligung? | 6 |
| 4.1 | Wie viele der verunglückten oder unfallverursachenden Radfahrer hatten die deutsche Staatsangehörigkeit, wie viele eine ausländische (bitte nach Nationalitäten aufschlüsseln)? | 7 |
| 4.2 | Wie viele der deutschen Unfallbeteiligten wurden im Ausland geboren (bitte nach Geburtsland aufschlüsseln)? | 7 |
| 4.3 | Wie hoch ist der Anteil ausländischer oder eingebürgerter Personen unter den unfallverursachenden Radfahrern? | 7 |

5.1	Wie viele Unfälle entfielen jährlich seit 2010 auf Pedelecs, E-Bikes oder andere elektrisch unterstützte Fahrräder?	7
5.2	Wie viele tödliche Unfälle mit Pedelecs oder E-Bikes wurden seit 2010 registriert (bitte jeweils Anteil der über 65-Jährigen angeben)?	7
5.3	Wie stellt sich der prozentuale Anteil von E-Bike-Unfällen an allen Fahrradunfällen seit 2010 dar?	8
6.1	In welchen Landkreisen oder kreisfreien Städten Bayerns ereigneten sich seit 2000 die meisten Fahrradunfälle (bitte nach Jahren differenziert)?	8
6.2	Wie viele Fahrradunfälle wurden im jeweiligen Jahr im Zusammenhang mit touristischem Radverkehr, z. B. auf Fernradwegen oder in Urlaubsregionen, festgestellt?	9
6.3	Wie viele Unfälle ereigneten sich an ungesicherten Kreuzungen oder durch Abbiegefehler anderer Verkehrsteilnehmer?	9
7.1	Wie hoch ist der geschätzte volkswirtschaftliche Schaden durch Fahrradunfälle pro Jahr seit 2000 (Sachschäden, Personenschäden, Folgekosten)?	9
7.2	Wie hoch ist der Aufwand für Rettungseinsätze, Notaufnahmen und Krankenhausbehandlungen im Zusammenhang mit Fahrradunfällen in Bayern?	9
7.3	Wie viele Fahrradunfälle führten zu dauerhaften körperlichen Beeinträchtigungen oder Berufsunfähigkeit bei den Betroffenen?	10
8.1	Welche Maßnahmen hat die Staatsregierung seit 2000 zur Unfallprävention im Fahrradverkehr ergriffen (z. B. Infrastruktur, Aufklärung, Verkehrserziehung)?	10
8.2	Welche Programme zur Förderung der Helmnutzung und verkehrssicheren Ausrüstung wurden seitens des Freistaates aufgelegt?	10
8.3	Wie bewertet die Staatsregierung die Wirksamkeit der bisherigen Präventionsmaßnahmen (bitte auch ggf. auf Planungen zu neuen Initiativen zur Senkung der Unfallzahlen im Fahrradverkehr eingehen)?	11
	Hinweise des Landtagsamts	12

Antwort

des Staatsministeriums des Innern, für Sport und Integration
vom 13.03.2026

Vorbemerkung:

Eine Auswertung der polizeilichen Unfallstatistik im Sinne der Fragestellung ist rückwirkend aufgrund von datenschutzrechtlich bedingten Löschfristen nur bis zum Jahr 2016 möglich. Dementsprechend können die Verkehrsunfallzahlen für die Jahre 2000 bis einschließlich 2015 nicht erhoben werden.

Zu den Fahrradunfällen im Sinne der Verkehrsunfallstatistik zählen neben Verkehrsunfällen mit „einfachen“ Fahrrädern auch Verkehrsunfälle mit den sog. Pedelecs¹, weshalb diese bei den angegebenen Zahlen zu Fahrradunfällen enthalten sind.

- 1.1 Wie viele polizeilich registrierte Fahrradunfälle ereigneten sich in Bayern jährlich seit dem Jahr 2000?**
- 1.2 Wie viele dieser Fahrradunfälle endeten jeweils mit leicht verletzten, schwer verletzten oder getöteten Personen?**
- 1.3 Wie stellt sich die Entwicklung der Unfallzahlen im Zeitraum 2000 bis 2025 in absoluten Zahlen und prozentual dar?**

Die Fragen 1.1 bis 1.3 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Fahradunfälle in Bayern	2016	2017	2018	2019	2020
Gesamtunfälle	398 100	404 951	410 252	416 611	345 411
Fahradunfälle	16 057	16 049	17 749	17 526	19 212
Prozentualer Anteil Fahrradunfälle an Gesamtunfällen	4,03 Prozent	3,96 Prozent	4,33 Prozent	4,21 Prozent	5,56 Prozent
Prozentuale Veränderung Anzahl Fahrradunfälle im Vergleich zum Vorjahr	—	-0,05 Prozent	+10,59 Prozent	-1,26 Prozent	+9,62 Prozent
Verkehrsunfälle mit Personenschaden und Fahrradbeteiligung	14 580	14 670	16 132	16,051	17 719
– dabei leichtverletzte Personen	12 443	12 425	13 948	13 802	14 837
– dabei schwer verletzte Personen	3 069	3 078	3 202	3 211	3 946
– dabei getötete Personen	72	71	81	82	70

¹ Fahrräder mit Treithilfe und einem elektromagnetischen Hilfsantrieb mit einer maximalen Nennleistung von 0,25 kW, dessen Unterstützung sich mit zunehmender Fahrgeschwindigkeit progressiv verringert und spätestens bei Erreichen von 25 km/h unterbrochen wird.

Fahradunfälle in Bayern	2021	2022	2023	2024	2025
Gesamtunfälle	359002	375700	388817	381063	387656
Fahradunfälle	17205	19646	19455	19264	19845
Prozentualer Anteil Fahrradunfälle an Gesamtunfällen	4,79 Prozent	5,23 Prozent	5,0 Prozent	5,06 Prozent	5,12 Prozent
Prozentuale Veränderung Anzahl Fahrradunfälle im Vergleich zum Vorjahr	-10,45 Prozent	+14,19 Prozent	-0,97 Prozent	-0,98 Prozent	+3,02 Prozent
Verkehrsunfälle mit Personenschaden und Fahrradbeteiligung	15859	18107	17949	17695	18263
– dabei leicht verletzte Personen	13373	15684	15843	15575	16294
– dabei schwer verletzte Personen	3425	3483	3218	3181	3088
– dabei getötete Personen	70	85	86	97	83

Zur Beantwortung der Frage 1.2 wurde die Gesamtzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden unter Fahrradbeteiligung angegeben. Da bei einem Verkehrsunfall auch mehrere Personen zu Schaden kommen können oder unterschiedliche Personen verschieden schwere Verletzungen erleiden können, wurden in der Tabelle zur Beantwortung der Frage die Anzahl der leicht und schwer verletzten sowie getöteten Personen gewählt.

2.1 Wie viele der bei Fahrradunfällen verletzten oder getöteten Personen waren jeweils Kinder unter 14 Jahren, Jugendliche zwischen 14 und 18 Jahren sowie Senioren ab 65 Jahren?

Alter der bei Fahrradunfällen verletzten oder getöteten Personen	0 – 13 Jahre		14 – 17 Jahre		ab 65 Jahre	
	verletzt	getötet	verletzt	getötet	verletzt	getötet
2016	1263	0	1059	0	3142	42
2017	1421	2	1020	2	3174	44
2018	1444	4	1178	2	3492	42
2019	1424	1	1062	0	3559	53
2020	1511	1	1149	1	3936	43
2021	1288	1	1008	0	3734	42
2022	1432	0	1118	2	4324	49
2023	1478	1	1045	0	4294	58
2024	1443	0	997	1	4352	69
2025	1575	2	971	3	4509	54

2.2 Wie viele der verunglückten Radfahrer trugen zum Unfallzeitpunkt einen Fahrradhelm?

Verunglückte Radfahrer und Mitfahrer mit Fahrradhelm	Feststellung	Behauptung
2016	2225	2278
2017	2449	2442

Verunglückte Radfahrer und Mitfahrer mit Fahrradhelm	Feststellung	Behauptung
2018	2 930	2 917
2019	3 055	2 995
2020	4 211	3 708
2021	3 631	3 568
2022	4 154	3 926
2023	4 201	4 193
2024	4 566	3 947
2025	5 096	4 321

2.3 Wie viele der Fahrradunfälle ereigneten sich auf jeweils auf innerörtlichen Straßen, auf Landstraßen und auf Radwegen oder Gehwegen?

Fahradunfälle in Bayern	auf innerörtlichen Straßen	auf Radwegen	auf Landstraßen
2016	14 202	1 503	1 852
2017	14 186	1 712	1 861
2018	15 566	2 032	2 182
2019	15 361	2 192	2 162
2020	16 263	2 340	2 946
2021	14 746	2 028	2 456
2022	17 090	2 333	2 552
2023	16 837	2 330	2 613
2024	16 675	2 586	2 586
2025	17 123	2 268	2 722

Die Anzahl der Fahrradunfälle auf Gehwegen kann mangels einer validen Recherchemöglichkeit, die eine automatisierte Auswertung im Sinne der Fragestellung zulassen würde, 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, Art. 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.

3.1 Wie viele der bei Fahrradunfällen registrierten Radfahrer waren alkoholisierte Unfallverursacher (bitte aufschlüsseln nach Promillegrenzen)?

Radfahrer als alkoholisierte Unfallverursacher	Anzahl
2016	750
2017	755
2018	208
2019	990
2020	1 029

Radfahrer als alkoholisierte Unfallverursacher	Anzahl
2021	933
2022	1 225
2023	1 078
2024	998
2025	1 058

Eine Aufschlüsselung nach Promillegrenzen kann mangels einer validen Recherchemöglichkeit, die eine automatisierte Auswertung im Sinne der Fragestellung zulassen würde, nicht erfolgen. 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.

3.2 Wie viele der Fahrradunfälle wurden durch andere Verkehrsteilnehmer verschuldet, insbesondere durch Pkws, Lkws oder Busse?

Fahradunfälle verschuldet durch andere Verkehrsteilnehmer	gesamt	davon durch Pkws	davon durch Lkws	davon durch Busse
2016	6 506	4 322	266	51
2017	6 542	4 346	250	39
2018	7 132	4 741	245	68
2019	7 035	4 622	238	55
2020	7 265	4 359	216	41
2021	6 470	3 932	167	40
2022	7 408	4 652	197	64
2023	7 429	4 630	181	52
2024	7 405	4 506	175	52
2025	7 086	4 543	151	46

3.3 Wie viele Unfälle waren Alleinunfälle von Radfahrern ohne Fremdbeteiligung?

Alleinunfälle von Radfahrern	Anzahl
2016	4 562
2017	4 675
2018	5 274
2019	5 603
2020	7 212
2021	6 336
2022	7 322
2023	7 072
2024	7 166
2025	7 983

- 4.1 Wie viele der verunglückten oder unfallverursachenden Radfahrer hatten die deutsche Staatsangehörigkeit, wie viele eine ausländische (bitte nach Nationalitäten aufschlüsseln)?**
- 4.2 Wie viele der deutschen Unfallbeteiligten wurden im Ausland geboren (bitte nach Geburtsland aufschlüsseln)?**
- 4.3 Wie hoch ist der Anteil ausländischer oder eingebürgerter Personen unter den unfallverursachenden Radfahrern?**

Die Fragen 4.1 bis 4.3 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Staatsangehörigkeit der unfallbeteiligten Radfahrer kann mangels einer validen Recherchemöglichkeit, die eine automatisierte Auswertung im Sinne der Fragestellung zulassen würde, 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.

- 5.1 Wie viele Unfälle entfielen jährlich seit 2010 auf Pedelecs, E-Bikes oder andere elektrisch unterstützte Fahrräder?**
- 5.2 Wie viele tödliche Unfälle mit Pedelecs oder E-Bikes wurden seit 2010 registriert (bitte jeweils Anteil der über 65-Jährigen angeben)?**

Die Fragen 5.1 und 5.2 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Bei der Bezeichnung „E-Bike“ handelt es sich um einen umgangssprachlichen Begriff, welcher unterschiedlich definiert wird. Im Volksmund werden Pedelecs, welche zu den Fahrrädern zählen, aber auch S-Pedelecs, welche als Kleinkrafträder eingestuft werden, als E-Bikes bezeichnet.

Unfälle mit Pedelecs	gesamt	davon tödliche VU	dabei getötete Pedelec-Fahrer gesamt	dabei getötete Pedelec-Fahrer über 65 Jahre
2016	758	18	18	15
2017	967	9	9	9
2018	1 475	19	19	13
2019	2 041	20	18	11
2020	3 039	25	25	18
2021	3 282	25	22	15
2022	4 101	31	31	18
2023	4 696	37	37	27
2024	5 739	43	42	32
2025	6 631	39	39	29

Unfälle mit S-Pedelecs	gesamt	davon tödliche VU	dabei getötete S-Pedelec-Fahrer gesamt	dabei getötete S-Pedelec-Fahrer über 65 Jahre
2016	34	0	0	0
2017	39	0	0	0
2018	32	1	1	0
2019	38	1	1	0
2020	50	0	0	0
2021	35	0	0	0
2022	56	0	0	0
2023	49	0	0	0
2024	29	0	0	0
2025	49	2	2	0

5.3 Wie stellt sich der prozentuale Anteil von E-Bike-Unfällen an allen Fahrradunfällen seit 2010 dar?

Der prozentuale Anteil von E-Bike-Unfällen an allen Fahrradunfällen kann nicht angegeben werden. Bei der Bezeichnung „E-Bike“ handelt es sich um einen umgangssprachlichen Begriff, welcher unterschiedlich definiert wird. Im Volksmund werden Pedelecs, welche zu den Fahrrädern zählen, aber auch S-Pedelecs, welche als Kleinkrafträder eingestuft werden, als E-Bikes bezeichnet.

Die folgenden Tabellen zeigen den prozentualen Anteil von Pedelec-Unfällen an allen Fahrradunfällen.

Fahradunfälle in Bayern	gesamt	davon Pedelec-Unfälle	prozentualer Anteil
2016	16 057	758	4,72 Prozent
2017	16 049	967	6,03 Prozent
2018	17 749	1 475	8,31 Prozent
2019	17 526	2 041	11,65 Prozent
2020	19 212	3 039	15,82 Prozent
2021	17 205	3 282	19,08 Prozent
2022	19 646	4 101	20,87 Prozent
2023	19 455	4 696	24,14 Prozent
2024	19 264	5 739	29,79 Prozent
2025	19 845	6 631	33,41 Prozent

Der Anteil von S-Pedelec-Unfälle an allen Fahrradunfällen kann nicht dargestellt werden, da es sich bei S-Pedelecs im rechtlichen Sinne um Kleinkrafträder und nicht um Fahrräder handelt.

6.1 In welchen Landkreisen oder kreisfreien Städten Bayerns ereigneten sich seit 2000 die meisten Fahrradunfälle (bitte nach Jahren differenziert)?

6.2 Wie viele Fahrradunfälle wurden im jeweiligen Jahr im Zusammenhang mit touristischem Radverkehr, z.B. auf Fernradwegen oder in Urlaubsregionen, festgestellt?

Die Frage 6.1 und 6.2 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Eine Auswertung der Fahrradunfälle nach Landkreisen, kreisfreien Städten oder in Bezug auf touristischen Radverkehr kann mangels einer validen Recherchemöglichkeit, die eine automatisierte Auswertung und einen Vergleich im Sinne der Fragestellung zulassen würde, nicht erfolgen. 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, Art. 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.

6.3 Wie viele Unfälle ereigneten sich an ungesicherten Kreuzungen oder durch Abbiegefehler anderer Verkehrsteilnehmer?

Die Frage nach Unfällen an ungesicherten Kreuzungen kann nicht beantwortet werden, zumal der Begriff „ungesicherte Kreuzung“ unbestimmt ist.

Die folgenden Tabellen zeigen die Zahl der Fahrradunfälle an Kreuzungen und Einmündungen sowie die Anzahl der davon infolge Abbiegefehler anderer Verkehrsteilnehmer verursachten Unfälle.

Fahradunfälle in Bayern	Fahradunfälle an Kreuzungen und Einmündungen	davon verursacht durch Abbiege-/Wendefehler anderer Verkehrsteilnehmer
2016	5 877	1 363
2017	5 835	1 446
2018	6 203	1 491
2019	6 133	1 459
2020	5 914	1 332
2021	5 464	1 190
2022	6 296	1 450
2023	6 110	1 394
2024	5 733	1 293
2025	5 873	1 301

7.1 Wie hoch ist der geschätzte volkswirtschaftliche Schaden durch Fahrradunfälle pro Jahr seit 2000 (Sachschäden, Personenschäden, Folgekosten)?

7.2 Wie hoch ist der Aufwand für Rettungseinsätze, Notaufnahmen und Krankenhausbehandlungen im Zusammenhang mit Fahrradunfällen in Bayern?

7.3 Wie viele Fahrradunfälle führten zu dauerhaften körperlichen Beeinträchtigungen oder Berufsunfähigkeit bei den Betroffenen?

Die Frage 7.1 bis 7.3 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Eine detaillierte statistische Auswertung im Sinne der Fragestellungen liegt nicht vor und ist nur im Rahmen einer Einzelfallauswertung und unter Beteiligung externer Stellen möglich, da auch unter Berücksichtigung der Bedeutung des sich aus Art. 13 Abs. 2, Art. 16a Abs. 1 und 2 Satz 1 BV ergebenden parlamentarischen Fragerechts einen unverhältnismäßig hohen Aufwand und die Bindung erheblicher personeller Ressourcen bedeuten würde.

8.1 Welche Maßnahmen hat die Staatsregierung seit 2000 zur Unfallprävention im Fahrradverkehr ergriffen (z. B. Infrastruktur, Aufklärung, Verkehrserziehung)?

8.2 Welche Programme zur Förderung der Helmnutzung und verkehrssicheren Ausrüstung wurden seitens des Freistaates aufgelegt?

Die Fragen 8.1 und 8.2 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Radverkehr ist ein wichtiger Bestandteil der Mobilität in Bayern und genießt im Rahmen der Unfallpräventionsarbeit große Aufmerksamkeit. Durch umfassende Präventionskampagnen, z. B. zum Mindestabstand beim Überholen von Radfahrern, sowie konsequente Kontrollen der Bayerischen Polizei – auch durch den verstärkten Einsatz von Fahrradstreifen – wird das Radfahren in Bayern noch sicherer gemacht. In diesem Zusammenhang fanden im Monat Mai des vergangenen Jahres die Schwerpunktwochen „Radverkehrssicherheit“ statt, in deren Rahmen unter Einbeziehung motorisierter wie auch nichtmotorisierter Verkehrsarten die Sicherheit von Radfahrenden im Straßenverkehr gefördert wurde. Hierbei, aber auch bei Kontrollen im Rahmen des täglichen Streifendienstes wurde und wird großer Wert auf eine vorschriftsmäßige und verkehrssichere Ausrüstung der Fahrräder und der Radfahrer gelegt.

Wiederkehrende Veranstaltungen und Aktionstage, wie z. B. der Landestag der Verkehrssicherheit, die BR-Radltour sowie bundesweite Verkehrssicherheitstage der Verkehrswachten, die die Staatsregierung selbst initiiert bzw. zu denen sie einen Beitrag leistet, zielen darauf ab, zielgruppenspezifische Informationen zur Unfallprävention einer breiten Öffentlichkeit zugänglich zu machen.

Darüber hinaus werden bereits seit dem Schuljahr 1973/1974 nahezu 100 Prozent der Schulkinder in den 4. Klassen in den schulischen Jugendverkehrsschul-Unterrichten – mit Beteiligung der polizeilichen Verkehrserzieherinnen und Verkehrserzieher – theoretisch und praktisch zu verkehrssicheren Radfahrern ausgebildet. Seit Beginn dieser Ausbildung konnten bereits rd. 6,3 Mio. Kinder beschult werden.

Noch mehr Sicherheit erwartet sich die Staatsregierung vor allem durch mehr Radinfrastruktur. Auf der Grundlage des Bayerischen Radgesetzes sollen gemeinsam mit den Kommunen 1 500 Kilometer neue Radwege bis 2030 entstehen.

Im Rahmen der Präventionsarbeit wird stets bei passender Gelegenheit auf die Bedeutung der verkehrssicheren Ausrüstung eines Fahrrads sowie auf das freiwillige Tragen eines Fahrradhelms, welcher mitunter lebensrettend sein kann, hingewiesen.

Die einzelnen Polizeiverbände führen dahin gehend Präventionsveranstaltungen und Aktionstage in Eigenregie durch. Besonders erwähnenswert ist in diesem Zusammenhang die bayernweite Kampagne #KopfEntscheidung, welche vor allem in den sozialen Medien für das Tragen eines Fahrradhelms wirbt und bundesweit Anklang findet.

8.3 Wie bewertet die Staatsregierung die Wirksamkeit der bisherigen Präventionsmaßnahmen (bitte auch ggf. auf Planungen zu neuen Initiativen zur Senkung der Unfallzahlen im Fahrradverkehr eingehen)?

Die Wirkung und der Nutzen der Präventionsmaßnahmen sind objektiv nicht zu messen, zumal die Zahl der fahrradfahrenden Verkehrsteilnehmer stetig ansteigt. Die Staatsregierung ist jedoch überzeugt davon, dass diese einen enormen Beitrag zur Erhöhung der Sicherheit der Fahrradfahrer im Straßenverkehr leisten.

Neben den oben beschriebenen Präventionsmaßnahmen steht über das gesamte Jahr 2026 hinweg die Sicherheit auf Landstraßen im Mittelpunkt der Verkehrssicherheitsarbeit. In diesem Zusammenhang wird die Staatsregierung einen gesonderten Blick auf die Gefahren für Fahrradfahrer auf Landstraßen werfen und gemeinsam mit dem Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr erforderliche Maßnahmen prüfen und in die Wege leiten.

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.