

RADWISSEN IM FOKUS – VERSTÄNDLICH, KOMPAKT, RELEVANT

Subjektive Sicherheit – Vision Zero –
Unfallanalysen in Bonn und im Rhein-Sieg-Kreis



Herausgeber

ADFC Bonn/Rhein-Sieg e.V.

Breite Straße 71

53111 Bonn

<https://bonn-rhein-sieg.adfc.de/>

Kontakt Autor:innen

Julia Dick

Julia.dick@adfc-bonn.de

Martina Suing (Regionale Unfallauswertung)

Martina.suing@adfc-bonn.de

Titelbild: Julia Dick

GEFÖRDERT DURCH DIE



Stiftung Umwelt
und Entwicklung
Nordrhein-Westfalen

Inhalt

Sicherheit im Radverkehr – kompakt.....	1
Warum muss Fahrradfahren sicherer werden?.....	2
Subjektive Sicherheit im Radverkehr.....	2
Was führt besonders häufig zu Unfällen?.....	3
Vision Zero im Verkehr.....	4
Zielsetzung des Bundes zur Unfallreduktion.....	4
Regionale Zielsetzung zur Unfallreduktion.....	4
Tödliche Verkehrsunfälle in Deutschland.....	5
Verkehrsunfallbilanz für das Jahr 2024	5
Unfallentwicklung in NRW	5
Verkehrsunfälle mit Radfahrenden 2024	6
Verkehrsunfälle im Zuständigkeitsbereich.....	6
Unfallbeteiligte bei Unfällen mit Radfahrenden und zu Fuß Gehenden.....	7
Zusammenfassung der regionalen Unfalldaten.....	8
Wie arbeitet die Unfallkommission (UK)?.....	8
Wer gehört zur Unfallkommission?.....	9
Was passiert bei der Unfallanalyse?.....	9
Was bedeutet das für den Radverkehr?.....	9
Fazit.....	10
Beispiele für sichere Infrastrukturen.....	10
Was kann ich als Bürger:in konkret tun?.....	11
Was kann ich als Kommunalpolitiker:in konkret tun?.....	11
Quellen.....	12

Sicherheit im Radverkehr – kompakt

Radfahren ist mehr als nur Fortbewegung, Fahrrad fahren macht Spaß und ist gesund. Wer das Fahrrad nutzt, handelt klimaschonend, gesund und platzsparend. Doch obwohl das Fahrrad immer beliebter wird, entscheiden sich immer noch viele Menschen im Alltag dagegen. Ein wesentlicher Grund dafür ist das Gefühl, mit dem Fahrrad im Straßenverkehr nicht sicher zu sein.

Dieses subjektive Sicherheitsempfinden, also wie sicher man sich beim Radfahren fühlt, ist oft ausschlaggebender als die objektive Unfalllage. Besonders unsichere Radfahrende, wie ältere Menschen und Kinder meiden gefährliche oder unübersichtliche Stellen. Sie brauchen übersichtliche, durchdachte und komfortable Wege.

Sie möchten mehr zu subjektiver Sicherheit erfahren?
Schauen Sie gern direkt auf Seite 2 unserer Broschüre vorbei.

Vision Zero

Das Ziel der im Koalitionsvertrag benannten Vision Zero sind Null Tote und Schwerstverletzte im Straßenverkehr. Infrastruktur und Verkehrsmittel müssen den Menschen ins Zentrum stellen und tolerant gegenüber Fehlern sein.

Zur Vision Zero gibt es auf Seite 4 mehr Informationen.

Was wir aus der Region lernen

Unfallanalysen aus Bonn, dem Rhein-Sieg-Kreis und dem Kreis Euskirchen zeigen deutlich:

Ausführlichere Unfallanalysen finden Sie ab Seite 5.

- Besonders Kreuzungen und Mischverkehr mit Autos sind neuralgische Punkte, an denen viele Unfälle mit Fahrradbeteiligung passieren.
- Die meisten Unfälle entstehen dort, wo Rad- und Autoverkehr sich kreuzen – und wo Infrastrukturen so gebaut sind, dass sie Fehler nicht verzeihen.
- Seniorinnen und Senioren sind überdurchschnittlich häufig in Radunfälle verwickelt, oft mit schweren Folgen.

Deshalb brauchen wir:

- Ein sicheres, durchgängiges und verständliches Radwegenetz, das auch für vulnerable Bevölkerungsgruppen wie ältere Menschen und Kinder geeignet ist,
- Mehr Übersicht und weniger Konfliktpunkte durch eine getrennte Führung der Verkehrsarten
- Infrastrukturgestaltung, die Fehler verzeiht, z. B. durch gute Sichtbeziehungen, nachvollziehbare Markierungen und geschützte Kreuzungen

Sicheres Fahrradfahren ist keine Utopie, sondern eine Entscheidung.

Warum muss Fahrradfahren sicherer werden?

Fahrradfahren ist klimaneutral und platzsparend: zwei zentrale Vorteile in unseren zunehmend verdichteten Städten. Gerade deshalb spielt das Fahrrad eine Schlüsselrolle in der Mobilitätswende.

Doch noch immer schrecken viele Menschen davor zurück, das Rad im Alltag zu nutzen. Ein wesentlicher Grund dafür ist laut Forschung das mangelnde Sicherheitsgefühl. Besonders betroffen sind dabei Kinder, Frauen und ältere Menschen, also Bevölkerungsgruppen, die sich im heutigen Straßenverkehr oft besonders verletzlich fühlen. Für sie entscheidet vor allem die subjektive Sicherheit, also das persönliche Empfinden, ob Radfahren sicher und angenehm ist.

Denn anders als beim Autofahren hängen beim Radfahren das Sicherheitsgefühl und die tatsächliche Sicherheit stark von der Umgebung, der Infrastruktur und dem Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer:innen ab. Wenn es gelingt, sowohl die objektive als auch die subjektive Sicherheit im Radverkehr zu verbessern, steigt die Bereitschaft, das Fahrrad regelmäßig zu nutzen, ob für den Weg zur Arbeit, zur Schule oder zum Einkaufen.

Doch auch die objektive Sicherheit ist weiterhin nicht ausreichend: Im Jahr 2024 starben in Deutschland 2.780 Menschen bei Verkehrsunfällen. Besonders besorgniserregend ist die Entwicklung im Radverkehr: Während die Gesamtzahl der Verkehrstoten rückläufig ist, kamen mit 441 tödlich Verunglückten mehr Rad- und Pedelecfahrende als im Vorjahr ums Leben.

Das zeigt: Wer den Radverkehr stärken will, muss ihn auch sicher machen, und zwar gerade für jene, die besonders verletzlich sind. Es braucht jetzt entschlossene Maßnahmen, um das Fahrradfahren sicherer, attraktiver und alltagstauglich für alle zu gestalten.

Subjektive Sicherheit im Radverkehr

Das individuelle Sicherheitsempfinden von Radfahrenden, spielt eine zentrale Rolle für die Nutzung des Fahrrads im Alltag. Selbst wenn die Unfallgefahr objektiv gering ist, kann ein mangelndes Sicherheitsgefühl Menschen davon abhalten, das Fahrrad regelmäßig zu nutzen. Dies betrifft insbesondere unerfahrene oder sicherheitsbewusste Personen, die durch unsichere oder unübersichtliche Infrastrukturen abgeschreckt werden.

Eine Studie hat untersucht, wie unterschiedliche Kreuzungsgestaltungen das Sicherheitsempfinden beeinflussen. Dafür wurden vier Varianten virtuell simuliert: eine typische Berliner Kreuzung, eine geschützte Kreuzung mit baulicher Trennung (Protected Intersection), ein Kreisverkehr sowie eine Variante, bei der Radfahrende

zwischen Autospuren geführt werden. 46 Personen fuhren diese Kreuzungen in einem Fahrradimulator und wurden anschließend befragt.

Die Ergebnisse zeigen klar: **Geschützte Kreuzungen mit durchgängiger Infrastruktur, guter Sichtbarkeit und klarer Trennung vom Autoverkehr vermitteln das höchste Maß an subjektiver Sicherheit.** Am unsichersten fühlten sich die Teilnehmenden bei der Variante zwischen den Autospuren. Auch der Kreisverkehr und die Standardkreuzung wurden eher mittelmäßig bewertet.

Neben baulichen Aspekten spielen auch die Verständlichkeit der Verkehrsführung, Komfort und das Ausmaß der Interaktion mit dem Autoverkehr eine große Rolle. Wird diese Interaktion als überfordernd empfunden, sinkt das Sicherheitsempfinden deutlich – mit der Folge, dass Radfahrende eher auf die Infrastruktur verzichten oder sogar Verkehrsregeln missachten. Für eine fahrradfreundliche Stadtplanung braucht es daher nicht nur objektiv sichere, sondern vor allem subjektiv sichere und verständliche Lösungen, insbesondere an Kreuzungen¹.

Auch der vom ADFC erhobene Fahrradklimatest zeigt, dass sich 70% der Teilnehmer:innen im Straßenverkehr nicht sicher fühlen².

Was führt besonders häufig zu Unfällen?

Eine systematische Erfassung aller Unfälle mit Beteiligung von Radfahrenden existiert nicht. Eine Studie aus dem Jahr 2012 erfasste über die Dauer von 12 Monaten alle verletzten Radfahrer:innen, die nach einem Unfallereignis in Akutkliniken der Stadt Münster behandelt wurden. Diese Zahlen wurden mit den polizeilich erfassten Unfällen abgeglichen³. Dabei ergab sich eine Dunkelziffer bei den verletzten Radnutzenden von ca. 68%. Andere Studien geben die Dunkelziffer gar mit 58-88% an⁴.

Die häufigste Unfallart bei Radunfällen sind Zusammenstöße mit einem anderen Fahrzeug beim Abbiegen oder Kreuzen. Die zweithäufigste Unfallart bei Radunfällen sind Zusammenstöße mit einem anderen Fahrzeug, welches seitlich in gleicher Richtung fährt oder Zusammenstöße mit entgegenkommenden Verkehrsteilnehmenden⁵.

Bei der Analyse der Unfallzahlen 2024 stellt das statistische Bundesamt fest, dass die Zahl der getöteten Radfahrenden in den letzten Jahren gestiegen ist, was im Widerspruch zu einem allgemeinen Rückgang der Verkehrstoten steht. Besonders auffällig ist der Anstieg bei Pedelec-Nutzenden, deren Zahl an tödlichen Unfällen überproportional zugenommen hat.

Fast zwei Drittel der tödlich verunglückten Radfahrenden sind 65 Jahre oder älter. Dies zeigt, dass ältere Menschen besonders gefährdet sind, bei einem Unfall mit dem Fahrrad schwerwiegende Verletzungen zu erleiden. An mehr als zwei Dritteln der

Fahrradunfälle mit Personenschäden sind weitere Verkehrsteilnehmende beteiligt, am häufigsten sind es Autofahrer:innen¹.

Vision Zero im Verkehr

Unfallhäufungen im Verkehr belasten nicht nur die betroffenen Personen und deren Familien, sondern auch die kommunale Infrastruktur, Wirtschaft und das gesellschaftliche Miteinander. Ziel der Vision Zero sind keine Getöteten und Schwerverletzen im Straßenverkehr.

Fahrradinfrastruktur muss so geschaffen werden, dass sie menschliche Fehler auffängt und ihre Folgen abmildert. Bauliche Maßnahmen, eine klare Verkehrsführung oder technische Unterstützungssysteme können dazu beitragen, dass Infrastrukturen sicherer werden.

Genauso wie die Infrastruktur sind auch die eingesetzten Verkehrsmittel möglichst so zu gestalten, dass sie die Verkehrssicherheit zu jedem Zeitpunkt gewährleisten. Als Beispiel kann hier der Abbiegeassistent bei Lkws genannt werden. Pkw, Lkw, Fahrräder, Busse, Motorräder sowie die begleitende Infrastruktur müssen so konzipiert werden, dass sie den menschlichen Fehler als unvermeidlichen Bestandteil des Verkehrs aufnehmen und Unfälle mit Getöteten und Verletzen verhindern.

Zielsetzung des Bundes zur Unfallreduktion

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) verfolgt das Ziel, die Zahl der Verkehrstoten bis 2030 um 40 Prozent zu senken und die Zahl der Schwerverletzten deutlich zu reduzieren⁶.

Um dieses Ziel zu erreichen, hat der Bund mehrere thematische Schwerpunkte für die kommenden Jahre definiert. Für den Radverkehr ist dabei vor allem die Verkehrssicherheit im Rahmen der Radverkehrsoffensive zentral.

Ein Kernelement dieser Offensive ist die Entflechtung der Verkehre – also die klare Trennung von Kfz-, Fuß- und Radverkehr. Denn nur wenn verschiedene Verkehrsarten räumlich getrennt werden, kann eine dauerhaft höhere Sicherheit für Radfahrende erreicht werden⁷.

Regionale Zielsetzung zur Unfallreduktion

Der Vision Zero Monitor zeigt, dass Bonn und der Rhein-Sieg-Kreis die Zwischenziele der Vision Zero bisher nicht erreicht haben⁸. Die Stadt Bonn und der Rhein-Sieg-Kreis benötigen eine klare Strategie, wie sie die Vision Zero umsetzen möchten. Dies beinhaltet, dass die wichtigen Unfallbereiche zügig entschärft werden.

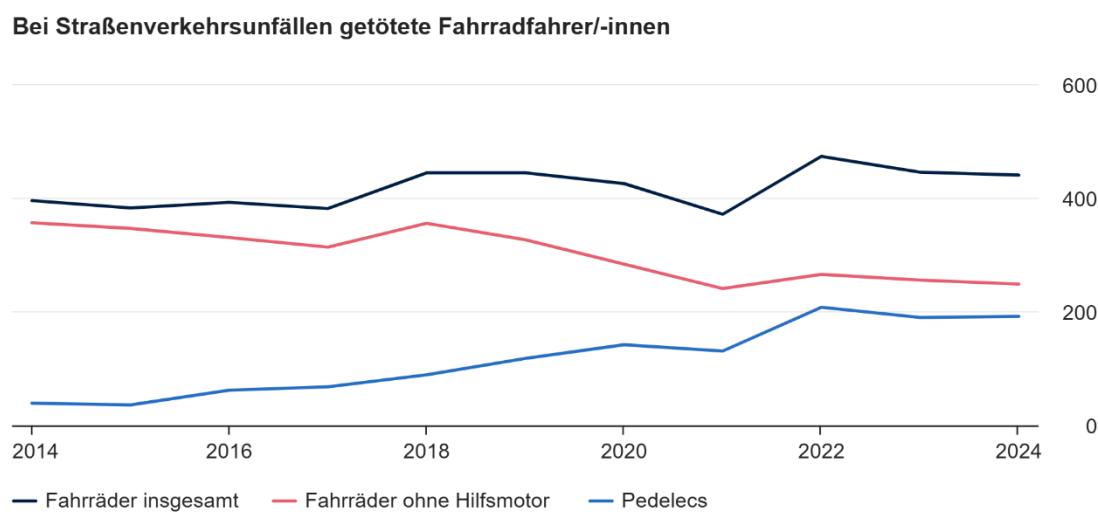
Das Land NRW hat 2023 das Verkehrssicherheitsprogramm NRW 2030 herausgegeben⁹. Das Programm geht noch über die nationalen Ziele hinaus und knüpft an das EU-Ziel

der Vision Zero an, in dem es keine Toten und Schwerverletzten mehr im Straßenverkehr geben soll.

Tödliche Verkehrsunfälle in Deutschland

Die Anzahl der Unfälle sowie die Anzahl der im Verkehr getöteten Menschen ist seit 1991 (11.300 Verkehrstote) um 75% gesunken. Im Jahr 2024 sind in Deutschland 2.780 Menschen im Straßenverkehr ums Leben gekommen. Jeder getötete Mensch im Straßenverkehr ist einer zu viel.

Generell sinkt die Anzahl der getöteten Straßenverkehrsteilnehmenden. Schaut man sich nun die Anzahl der im Straßenverkehr getöteten Fahrradfahrer:innen an, so steigt diese allerdings seit Jahren. Im Jahr 2024 starben 441 Radfahrerinnen und -fahrer, darunter 192 mit einem Pedelec. Dies lässt sich zwar teilweise mit dem gestiegenen Radverkehr erklären, ist aber dennoch nicht akzeptabel¹⁰.



© Statistisches Bundesamt (Destatis), 2025

Abbildung 1: Bei Straßenverkehrsunfällen getötete Fahrradfahrer/-innen

Verkehrsunfallbilanz für das Jahr 2024

Unfallentwicklung in NRW

Am 17. März 2025 hat Innenminister Reul die Verkehrsunfallbilanz für das Jahr 2024 vorgestellt. Trotz steigender Unfallzahlen sank die Anzahl der Verunglückten 2024 auf 78.675 Personen (-1.000 im Vergleich zum Vorjahr (Gesamt: 643.000)). Davon verunglückten 485 Menschen tödlich. Hierunter waren 37 Radfahrende mit konventionellem Fahrrad (+5,7 %), 43 mit Pedelec (+7,5%) und 89 zu Fuß Gehende (-12,2 %). Während sich damit die Anzahl der tödlich Verunglückten bei den zu Fuß Gehenden

im Vergleich zum Vorjahr deutlich verringert hat, ist bei den Radfahrenden eine schlechte Entwicklung zu verzeichnen¹¹.

Verkehrsunfälle mit Radfahrenden 2024

Im Bereich des Polizeipräsidiums Bonn verunglückten 837 Radfahrende (-7,2 %), davon 574 mit konventionellem Rad und 263 mit Pedelec. 17,1 % der Betroffenen waren Senior:innen, bei Pedelecs sogar 24,7 %. Schwer verletzt wurden 118 (-1,6 %), 3 Personen starben¹².

Im Bereich der Kreispolizeibehörde Rhein-Sieg-Kreis (KPB RSK) verunglückten 406 Radfahrende (-2,6 %), 32 davon schwer (-34,7 %). Drei Radfahrende starben, darunter ein 11-jähriger Junge, der von einem abbiegenden Lkw übersehen wurde. Auffällig: Fast 50 % der verunglückten Senior:innen fuhren Rad oder Pedelec¹³.

Im Bereich der Kreispolizeibehörde Euskirchen verunglückten 124 Radfahrende, vier davon tödlich¹⁴.

In Bonn und der umliegenden Region zeichnet sich also ein ähnlicher Trend wie bundesweit ab: Auch hier steigen die Unfälle mit Pedelecs und ältere Menschen sind von schweren Unfällen überproportional betroffen.

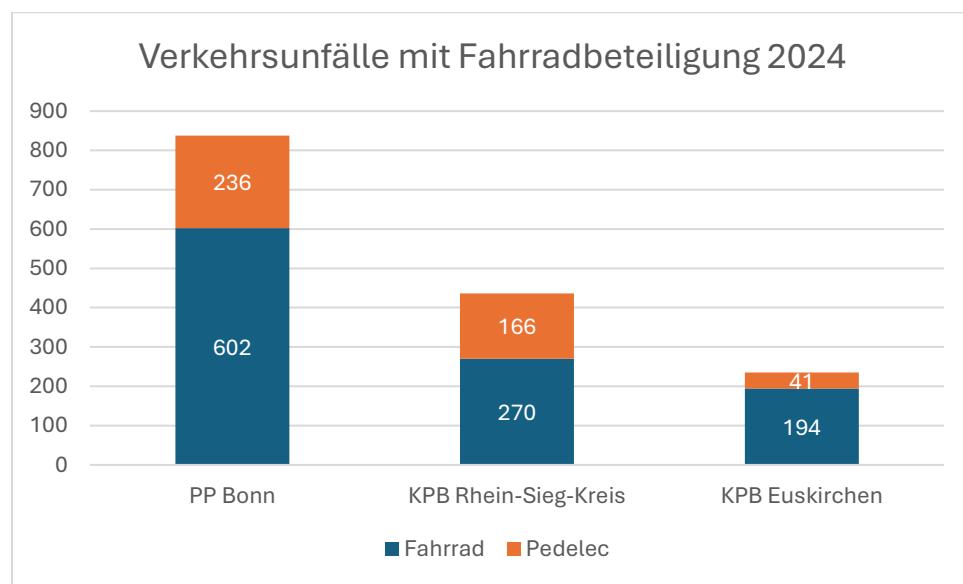


Abbildung 2: Verkehrsunfälle mit Fahrradbeteiligung 2024

Verkehrsunfälle im Zuständigkeitsbereich

Um die Verunglücktenzahlen der drei Polizeibehörden besser miteinander vergleichen zu können, werden sie auf die Einwohnerzahl bezogen. Die Verunglücktenbelastung ist eine Kenngröße für die Anzahl der Verunglückten je 100.000 Einwohnerinnen und Einwohner.

Hierbei zeigt sich, dass die Verunglücktenbelastung (VB) im Zuständigkeitsbereich des Polizeipräsidiums Bonn (d. h. der Stadt Bonn und den westlichen Teilen des Rhein-Sieg-

Kreises) bei den Radfahrenden mit VB = 147,0 deutlich höher liegt als in den beiden anderen Zuständigkeitsbereichen der KPB RSK = 107,9 sowie der KPB EU = 62,5 (Abbildung 3). Die Verunglücktenbelastungen der zu Fuß Gehenden sind in allen drei Zuständigkeitsbereichen niedriger als die der Radfahrenden und variieren zwischen den Gebieten nur leicht.

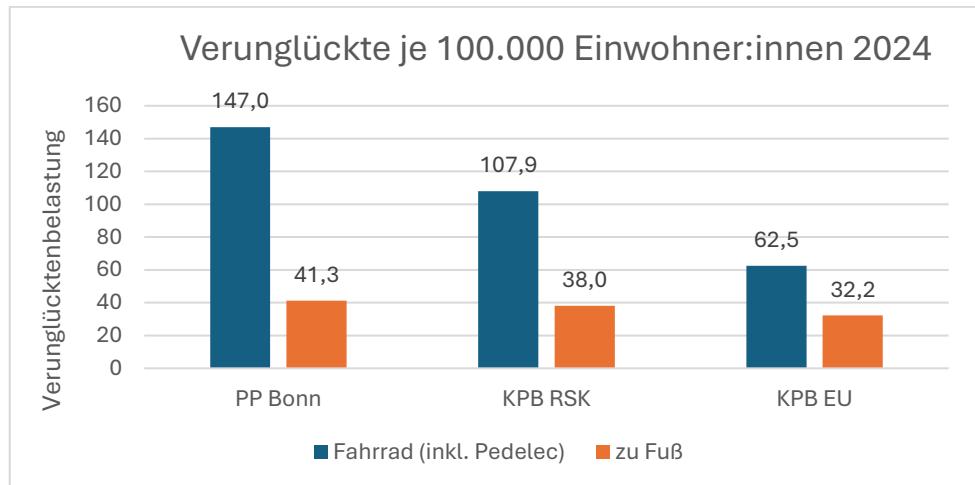


Abbildung 3: Verunglückte je 100.000 Einwohner:innen 2024 (Quelle: 1,2,3; Diagramm: Martina Suing)

Unfallbeteiligte bei Unfällen mit Radfahrenden und zu Fuß Gehenden

Hauptunfallgegner von Radfahrenden als auch von zu Fuß Gehenden waren Pkw-Fahrendende mit ca. 70 % bis 80 % (Abbildung 4). In den meisten Fällen – mit einem Anteil von 66,7 % bis über 80 % – sind diese Pkw-Fahrenden auch die Hauptverursachenden des Unfalls gewesen.

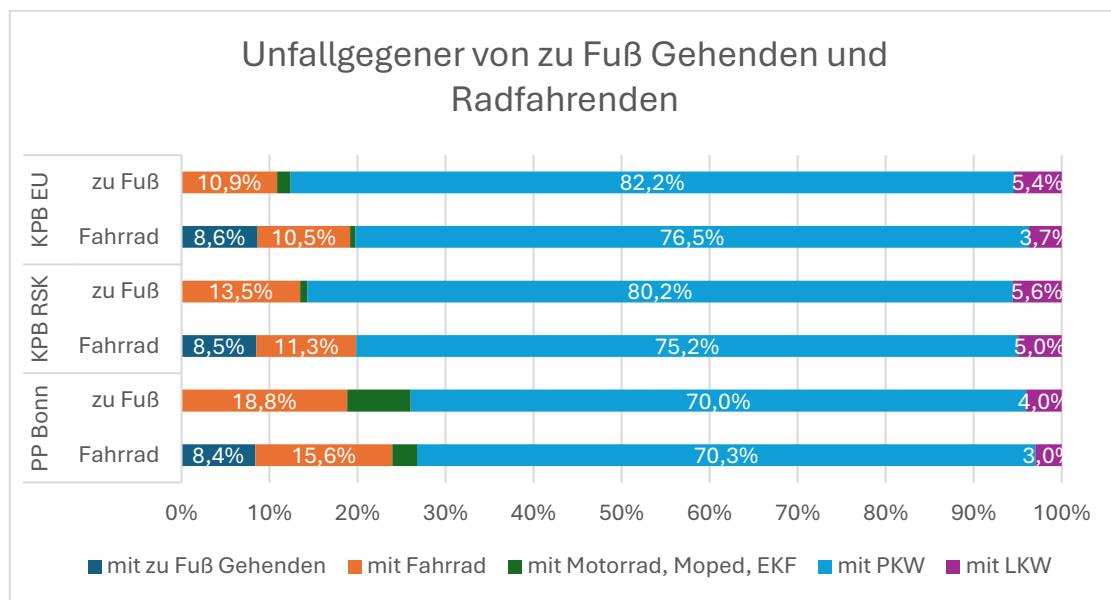


Abbildung 4: Unfallgegner von Radfahrenden und zu Fuß Gehenden (Quelle: 1,2,3; Diagramm: Martina Suing)

Zusammenfassung der regionalen Unfalldaten

Im Jahr 2024 verunglückten im Zuständigkeitsbereich der KPB Bonn besonders viele Radfahrende, wobei städtische Gebiete generell mehr Radverkehr aufweisen als ländliche. Die neuesten Daten der Studie Mobilität in Deutschland (MiD) zeigen für Bonn, dass die Zahl der zurückgelegten Wege mit dem Fahrrad deutlich von 15% auf 21% gestiegen ist. Auch im Rhein-Sieg-Kreis ist der Anteil der zurückgelegten Wege mit dem Fahrrad um 1% gestiegen (von 8% auf 9%)¹⁵.

Im Zuständigkeitsbereich der KPB des Rhein-Sieg-Kreises fällt insbesondere auf, dass fast die Hälfte der Gesamtgruppe der verunglückten Seniorinnen und Senioren mit dem Fahrrad oder Pedelec unterwegs waren. Deshalb sollte auf diese Zielgruppe der Schwerpunkt der Verkehrssicherheitsarbeit gesetzt und die Radinfrastruktur entsprechend überprüft werden.

Im Kreis Euskirchen sind trotz geringerer Bevölkerungszahl besonders viele Radfahrende und Fußgänger/-innen tödlich verunglückt. Dies könnte damit zusammenhängen, dass diese häufiger in Unfälle mit Pkw-Beteiligung verwickelt waren.

In Bonn und dem Rhein-Sieg-Kreis liegt der Anteil der Alleinunfälle bei etwa einem Drittel der Fahrradunfälle. Wie eine Studie der Unfallforschung der Versicherer (UDV) kürzlich veröffentlichte, sind die Hauptursachen für Alleinunfälle neben Fehlverhalten wie unangepasster Geschwindigkeit, Bremsfehlern, Handhabungsproblemen bei Pedelecs und Alkoholkonsum auch infrastrukturelle Besonderheiten wie glatte Fahrbahnoberflächen, niedrige und damit leicht zu übersehende Bordsteinkanten sowie Straßenbahnschienen auf gerader Strecke.

Bei rund zwei Dritteln der polizeilich registrierten Unfälle gibt es jedoch mindestens einen weiteren Unfallbeteiligten. Die Hauptunfallgegner waren in allen drei Gebieten Pkw-Fahrende, die in den meisten Fällen auch die Hauptverursachenden waren. Aus diesem Grund sollten sich Verkehrssicherheitsmaßnahmen insbesondere auf Stellen konzentrieren, an denen sich Rad- und Fußverkehr mit dem Pkw-Verkehr kreuzt. Dabei handelt es sich häufig um Kreuzungen mit bedingt verträglichen Lichtsignalanlagen oder sogar freien Rechtsabbiegern sowie um Einmündungen und Ausfahrten, an denen Radfahrende leicht übersehen werden.

Wie arbeitet die Unfallkommission (UK)?

In Nordrhein-Westfalen ist die Unfallkommission (UK) das zentrale Gremium zur Verbesserung der Verkehrssicherheit. Sie unterstützt Straßenverkehrs-, Straßenbau- und Polizeibehörden bei der Auswertung von Unfällen und der Umsetzung konkreter Maßnahmen zur Unfallvermeidung. Ziel ist es, Unfallursachen zu erkennen, bauliche Schwächen zu beheben und damit schwere Unfälle zu verhindern.

Die UK basiert auf der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) und einer speziellen Verwaltungsvorschrift (VwV-StVO § 44). Regelmäßige Fortbildungen für UK-Mitglieder sichern einheitliche Qualitätsstandards.

Die UK analysiert sogenannte Unfallhäufungsstellen (UHS) – das sind z. B. Kreuzungen oder Streckenabschnitte, an denen sich mehrfach ähnliche und oft schwere Unfälle ereignet haben. Grundlage sind monatliche Auswertungen der Polizei, ergänzt um Unfalldiagramme, Unfalltypenkarten und Unfalldatenlisten.

Wer gehört zur Unfallkommission?

- Straßenverkehrsbehörde (führt den Vorsitz),
- Straßenbaubehörde,
- Polizeibehörde.

Die Mitglieder müssen entscheidungsbefugt sein. Bei Bedarf können Fachleute aus Stadtplanung, Nahverkehr oder Interessenverbänden beratend hinzugezogen werden. Die Sitzungen sind nicht öffentlich.

Was passiert bei der Unfallanalyse?

Vor einer Entscheidung der UK führen die Mitglieder eigenständig vertiefte Analysen durch, oft inklusive Ortsbesichtigung. Dabei fließen z. B. folgende Aspekte ein:

- Gleichartige Unfallmuster in der Unfalldatenanalyse
- Zustand der Infrastruktur vor Ort (Sichtverhältnisse, Beschilderung, Straßenmarkierung usw.)
- Verkehrsdaten und Geschwindigkeitsmessungen
- Vergleichbare Situationen in Vorjahren.

Ziel ist es, unfallbegünstigende Faktoren zu erkennen – und anschließend durch gezielte Maßnahmen zu beseitigen¹⁶.

Was bedeutet das für den Radverkehr?

Die UK spielt eine zentrale Rolle für die Verkehrssicherheit – doch sie arbeitet eher reaktiv als präventiv, besonders mit Blick auf den Radverkehr:

- Nur wenn genug Unfälle passiert sind, wird ein Fall behandelt – vorher kann die UK nicht tätig werden
- Systematische Sicherheitsprobleme, etwa fehlende Radinfrastruktur oder schlechte Sichtbeziehungen, tauchen oft nicht auf
- Die UK darf nicht auf ähnliche, aber unfallfreie Stellen schließen
- Nur ca. 4 % der Fahrradunfälle in Köln fielen 2019 in den Zuständigkeitsbereich der Unfallkommission in Köln¹⁷

Die Unfallkommission ist ein wichtiges Instrument der Verkehrssicherheitsarbeit, vor allem dort, wo sich bereits viele Unfälle häufen. Für eine sichere Infrastruktur –

insbesondere für den Rad- und Fußverkehr – braucht es ergänzende Werkzeuge, die auch präventiv wirken können.

Unfallkommission im Rhein-Sieg-Kreis: [Unfallkommission des Rhein-Sieg-Kreises | Rhein-Sieg-Kreis](#)

Unfallkommission in Bonn: [Sicherheit im Radverkehr. | Bundesstadt Bonn](#)

Fazit

Radfahren ist ein zentraler Baustein der klimafreundlichen Mobilität, doch viele Menschen fühlen sich auf dem Rad nicht sicher. Die vorliegenden Daten zeigen: Besonders an Kreuzungen und im Mischverkehr mit Autos ist das Unfallrisiko hoch. Ältere Menschen und Pedelec-Nutzer:innen sind überdurchschnittlich gefährdet. Die gute Nachricht: Mehr Sicherheit ist möglich, wenn wir sie politisch priorisieren und systematisch umsetzen.

Dabei zählt nicht nur, ob Radfahren objektiv sicher ist, sondern ob es sich auch sicher anfühlt. Gute Infrastruktur muss verständlich, fehlertolerant und komfortabel sein. Das erfordert klare politische Entscheidungen: für geschützte Kreuzungen, getrennte Verkehrswege und ein einladendes Radnetz.

Die Daten aus Bonn, dem Rhein-Sieg-Kreis und Euskirchen machen deutlich: Jetzt ist der richtige Zeitpunkt, um zu handeln. Bürger:innen, Politik und Verwaltung können gemeinsam dafür sorgen, dass Radfahren für alle Generationen sicherer wird.

Beispiele für sichere Infrastrukturen



Umfrage zu Fahrradstraßendesign in Berlin Wie ist die subjektive Wahrnehmung im Straßenverkehr? Knapp 22.000 Menschen haben an einer Studie dazu teilgenommen. Der Tagesspiegel hat die wichtigsten Ergebnisse aufbereitet <https://interaktiv.tagesspiegel.de/lab/stassencheck-ergebnisse-diese-strassen-will-berlin>



Sichere Kreuzungen gestalten Der ADFC hat die wichtigsten Punkte für sichere Kreuzungen in einem Paper zusammengetragen: https://www.adfc.de/fileadmin/user_upload/Expertenzentrum/Politik_und_Verwaltung/Download/adfc_innorad_kreuzungen_web.pdf



Einladende Radverkehrsnetze

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr fasst die wichtigsten Informationen zu sicherer Fahrradinfrastruktur zusammen.

https://www.mobilitaetsforum.bund.de/DE/Themen/Wissenspool/Berichte/BMDV_Einladende_Radverkehrsnetze_SP-SL_220713.pdf?blob=publicationFile&v=2

Weiterführende Artikel

- https://ga.de/bonn/stadt-bonn/unfaelle-in-bonn-und-dem-rhein-sieg-kreis-wo-der-verkehr-gefaehrlich-wird_aid-117577373

Was kann ich als Bürger:in konkret tun?

- Melden Sie gefährliche Stellen über die städtische Mängelmelderseite ([Willkommen | Mängelmelder Bonn](#)) oder auf der Website Gefahrenstellen.de ([Bonn - Gefahrenstellen](#))
- Nehmen Sie am nächsten ADFC-Fahrradklimatest teil, um auf Probleme aufmerksam zu machen ([Bonn verbessert sich leicht auf den 5. Platz - ADFC Bonn/Rhein-Sieg](#))
- Unterstützen Sie lokale Initiativen für sichere Schulwege ([Mit dem Rad zur Schule - ADFC Bonn/Rhein-Sieg](#)) oder seniorengerechtes Radfahren ([Pedelec-Kurse - ADFC Bonn/Rhein-Sieg](#))

Was kann ich als Kommunalpolitiker:in konkret tun?

- Beantragen Sie regelmäßige Unfallberichterstattung in Ausschüssen (inkl. subjektiver Sicherheit).
- Initiiieren Sie ein kommunales Programm zur Erhebung subjektiver Sicherheit durch Befragungen.
- Fordern Sie Pilotprojekte für geschützte Kreuzungen oder temporäre Fahrradstraßen.
- Sprechen Sie sich für einen kommunalen „Masterplan Vision Zero“ aus – abgestimmt mit Stadtplanung, Polizei und Zivilgesellschaft.
- Etablieren Sie eine kommunale Arbeitsgruppe „Sichere Mobilität“, die regelmäßig Verbesserungen evaluiert.

Quellen

¹ Friel, D., Wachholz, S., Werner, T., Zimmermann, L., Schwedes, O., & Stark, R. (2023). Cyclists' perceived safety on intersections and roundabouts – A qualitative bicycle simulator study. *Journal of Safety Research*, 87, 143–156. <https://doi.org/10.1016/j.jsr.2023.09.012>

² ADFC Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V. (2025, April 24). *Destatis: Zahl der getöteten Radfahrenden steigt / ADFC fordert sichere Radwege*. <https://www.adfc.de/pressemitteilung/destatis-zahl-der-getoeteten-radfahrenden-steigt-adfc-fordert-sichere-radwege>

³ Juhra, C., Wieskötter, B., Chu, K., Trost, L., Weiss, U., Messerschmidt, M., Malczyk, A., Heckwolf, M., & Raschke, M. (2012). Bicycle accidents – Do we only see the tip of the iceberg? *Injury*, 43(12), 2026–2034. <https://doi.org/10.1016/j.injury.2011.10.016>

⁴ Below, A. von. (2016). *Verkehrssicherheit von Radfahrern: Analyse sicherheitsrelevanter Motive, Einstellungen und Verhaltensweisen = Road safety of cyclists*. Bericht der Bundesanstalt für Straßenwesen. Fachverlag NW in der Carl Ed. Schünemann KG.

⁵ Kirschbaum Verlag GmbH. (2024). Schweren Fahrradunfälle – Eine Beschreibung der Verunglückten, des Unfallgeschehens und seiner Folgen anhand vier verschiedener Datenquellen. *Zeitschrift für Verkehrssicherheit*, 04, 295–312. <https://doi.org/10.53184/ZVS4-2024-2>

⁶ BMDV (2024): Vision Zero: Innovationen für mehr Sicherheit im Straßenverkehr. Abzurufen unter: <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/DG/mFUND/Aktuell/vision-zero-innovationen-fuer-mehr-sicherheit-im-strassenverkehr.html> (letzter Aufruf: 22.04.2025)

⁷ BMDV (2025): Verkehrssicherheitsprogramm 2021 bis 2030. Abzurufen unter: <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/Verkehrssicherheit/verkehrssicherheitsprogramm-2021-bis-2030.html> (letzter Aufruf: 22.04.2025)

⁸ VisionZero – Auf dem Weg zu 0 Verkehrstoten. (2025). Abgerufen 26. Juni 2025, von <https://www.visionzero.org/?gemeinde=Bonn&ags=05314000>

⁹ Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen. (2023). *Das Verkehrssicherheitsprogramm Nordrhein-Westfalen 2030*. <https://broschuerenservice.nrw.de/munv/shop/das-verkehrssicherheitsprogramm-nordrhein-westfalen-2030%7C2124>

¹⁰ KORREKTUR: Jedes sechste Todesopfer im Straßenverkehr 2024 war mit dem Fahrrad unterwegs. (o. J.). Statistisches Bundesamt. Abgerufen 24. April 2025, von https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2025/04/PD25_N020_461.html

¹¹ Ministerium des Inneren des Landes Nordrhein-Westfalen (2025): Verkehrsunfallbilanz 2024: Weniger Verunglückte, mehr Verkehrstote - besonders Motorradunfälle sind gestiegen. Abzurufen unter: https://www.im.nrw/system/files/media/document/file/250317_pm_vub_2024.pdf (letzter Aufruf: 22.04.2025)

¹² Polizeipräsidium Bonn (2025): Polizeiliche Verkehrsunfallstatistik 2024. Abzurufen unter: <https://bonn.polizei.nrw/artikel/polizeiliche-verkehrsunfallstatistik-2024> (letzter Aufruf: 22.04.2025).

¹³ Kreispolizeibehörde Rhein-Sieg (2025): Verkehrsunfallstatistik 2024. Abzurufen unter: <https://rhein-sieg-kreis.polizei.nrw/artikel/verkehrsunfallstatistik> (letzter Aufruf: 22.04.2025).

¹⁴ Kreispolizeibehörde Euskirchen (2025): Polizeiliche Verkehrsunfallstatistik. Abzurufen unter: <https://euskirchen.polizei.nrw/unfallstatistik> (letzter Aufruf: 22.04.2025).

¹⁵ Follmer, R. (2025). Mobilität in Deutschland – MiD Kurzbericht. *Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministers für Digitales und Verkehr (FE-Nr. VB600001)*. Bonn, Berlin. www.mobilitaet-in-deutschland.de.

¹⁶ Ministerium des Inneren des Landes Nordrhein-Westfalen (2025): Aufgaben der Unfallkommission in Nordrhein-Westfalen. Abzurufen unter: [SMBI Inhalt : Aufgaben der Unfallkommission in Nordrhein-Westfalen Gemeinsamer Runderlass des Ministeriums des Inneren 414-61.05.04 und des Ministeriums für Verkehr III B 3 58.91.16 | RECHT.NRW.DE](https://www.smbi.nrw.de/Inhalt/Aufgaben-der-Unfallkommission-in-Nordrhein-Westfalen-Gemeinsamer-Runderlass-des-Ministeriums-des-Inneren-414-61.05.04-und-des-Ministeriums-fuer-Verkehr-III-B-3-58.91.16-RECHT.NRW.DE) (letzter Aufruf: 23.04.2025)

¹⁷ ADFC Köln e.V. (2021). *Die Unfallkommission und der Radverkehr*. <https://koeln.adfc.de/artikel/die-unfallkommission-und-der-radverkehr>