

"Wir brauchen sichere Radwege"

Frankfurter Allgemeine Sonntagszeitung - Powered by Dow Jones ·

DE | January 21, 2024 · 12:00am

Es gibt immer mehr Fahrradunfälle. Welchen Anteil daran haben die Radfahrer selbst?

Mobilitätsforscher Andreas Knie über den Kampf um Platz im Straßenraum.

In den letzten Tagen war es in vielen Gebieten Deutschlands sehr glatt. Was können Sie Menschen raten, die trotzdem mit dem Rad zur Arbeit fahren? Wer jetzt das Fahrrad nimmt, muss wissen, worauf er sich einlässt. Da kann ich nur raten: Fahr vorsichtig! Aber es beeindruckt mich, wenn die Menschen unter diesen Bedingungen trotzdem aufs Fahrrad steigen. Ich habe mich gestern nicht getraut, und ich werde mich heute auch nicht trauen. Dabei steigen immer mehr Menschen auch im Winter aufs Rad. Das sind die sogenannten Ganzjahresfahrradfahrer.

Laut einer Antwort des Bundestags auf eine Anfrage der Linken hat die Zahl der Fahrradunfälle auf dem Arbeitsweg stark zugenommen. Laut der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung ist die Zahl der meldepflichtigen Fahrradunfälle von rund 22.500 im Jahr 2012 auf über 37.000 im Jahr 2022 gestiegen. Warum ist das so?

Von den Berufsgenossenschaften haben wir dazu noch keine aktuellen Zahlen. Die registrieren jeden Arbeitsunfall. Aber die Erklärung ist zunächst relativ einfach: Dadurch, dass mehr Leute mit dem Fahrrad zur Arbeit fahren, gibt es auch mehr Fahrradunfälle auf dem Arbeitsweg. Von 2012 bis 2022 hat sich die Zahl derer, die mit dem Fahrrad zur Arbeit fahren, verdoppelt. Außerdem gab es, wie ich gerade schon sagte, noch nie so viele Ganzjahresfahrradfahrer, auch hier hat sich die Zahl verdoppelt. Saisonale Schönwetterschwankungen, wie es sie früher gegeben hat, fallen nicht mehr so stark ins Gewicht. Bei den meisten Fahrradunfällen ist ein Auto involviert; das trifft auch auf fast alle tödlichen Unfälle zu. Hier ist das berühmte Rechtsabbiegen die häufigste Ursache. Den geringsten Anteil haben Fahrradunfälle mit anderen Fahrrädern. Die Grundursache für all das ist natürlich, dass der Platz im öffentlichen Raum der gleiche geblieben ist und eine größere Konkurrenz auf den Straßen entsteht. Zudem ist die Infrastruktur vor allem auf das Auto zugeschnitten. Zwei Drittel aller Fahrradfahrer fühlen sich im öffentlichen Raum unsicher.

Wenn es doppelt so viele Fahrradfahrer gibt, gibt es auch doppelt so viele Unfälle?

Nein. Man hätte erwarten können, dass es bei der mangelhaften Infrastruktur zu noch mehr Unfällen kommt. Aber das ist nicht der Fall. Das liegt daran, dass die Verkehrsteilnehmer sich gegenseitig gut antizipieren können. Ein Verständnis ist definitiv vorhanden.

Verständnis? Mein Eindruck ist eher, dass sich die Verkehrsteilnehmer immer aggressiver verhalten.

Die Konkurrenz um die Fläche ist zwar größer geworden, daher kann man kaum von einem harmonischen Miteinander sprechen. Aber die meisten Menschen, die aufs Fahrrad umgestiegen sind, sind Autofahrer. Diese Menschen haben ein Verständnis dafür, wie Autofahrer sich auf den Straßen verhalten. Wer hauptsächlich den öffentlichen Nahverkehr nutzt, wechselt kaum zum Fahrrad.

Aber die Situation auf den Straßen hat sich doch zugespitzt!?

Früher war das viel schlimmer! Fahrradfahrer waren Desperados, das haben vor allem Studenten, Ökos und Freaks gemacht. Man musste sich mit allem, was man hatte, zur Wehr setzen. Wir haben uns auf den Straßen in Berlin richtige Kämpfe geliefert. Damals war das Fahrradfahren noch eine Kuriosität, heute ist es längst Teil der Business-Kultur. Dadurch hat sich natürlich auch das Selbstbewusstsein der Fahrradfahrer verändert. Öffentliche Straßen werden als etwas angesehen, das nicht nur Autofahrern zusteht, sondern das man sich mit anderen Verkehrsteilnehmern teilen muss.

Immer mehr Menschen nutzen ein Lastenrad. Ist die zunehmende Größe von Fahrrädern ein Problem bei der Platzsituation?

Seit der Corona-Pandemie ist die Zahl der Lastenräder sicherlich drastisch gestiegen. Da auch viele Paketdienstleister mittlerweile mit großen Lastenrädern ausliefern, sollte man das im Auge behalten. Aber man muss die Kirche auch im Dorf lassen. Fast die Hälfte aller neu zugelassenen Autos sind SUVs. Das ist eine skandalöse Entwicklung. Das schafft enorme Probleme beim Platz, beim fließenden Verkehr, überall. Der Anteil, den Lastenräder an dieser Entwicklung haben, ist verschwindend klein.

Was sind die häufigsten Verletzungen bei Fahrradunfällen?

Dazu gibt es zwar keine aktuellen Zahlen, aber ich würde definitiv sagen, dass es Kopfverletzungen sind.

Gibt es Zahlen dazu, welche Altersgruppen am häufigsten verunglücken?

Bei Autofahrern können wir sagen, dass Fahranfänger und Menschen ab 75 die meisten Unfälle bauen. Bei Fahrradfahrern sind es Kinder und Ältere. Aber aktuelle Zahlen liegen mir dazu nicht vor.

Warum ist das Rechtsabbiegen immer noch so tödlich?

Befragungen zeigen, dass Lkw-Fahrer in der Regel davon ausgehen, dass der Fahrradfahrer stoppt. Die sagen: Ich kann das ohnehin nicht überblicken, ich bin zu groß. Wenn wir über tödliche Fahrradunfälle sprechen, ist das definitiv die Hauptursache. Das müssen wir dringend anders regeln.

Wie lange wird die Zahl der Fahrradfahrer steigen?

Tut sie gar nicht mehr. Wir haben zwar seit der Corona-Pandemie einen starken Anstieg bei den Radlern festgestellt, die Zahl stagniert seit 2023 aber erstmals wieder. Das liegt an der lausigen Infrastruktur. Die Städte haben sich nicht im gleichen Maße verändert, wie das Fahrrad an Bedeutung zugenommen hat. Auch im internationalen Vergleich stehen wir schlecht da. Von europäischen Nachbarn wie Amsterdam und Kopenhagen sind wir noch Lichtjahre entfernt. Vom ländlichen Raum will ich gar nicht reden.

Das Bundesverkehrsministerium hat kürzlich beschlossen, Blinker an Fahrrädern zu erlauben. Halten Sie das für eine sinnvolle Maßnahme?

Das soll ja nur eine freiwillige Möglichkeit werden, bisher sah es die straßenrechtliche Situation nicht vor. Ich halte das nur für einen kleinen Beitrag. Unser größtes Problem ist derzeit das Rechtsabbiegen. Dem Lkw-Fahrer bringt es nichts, wenn ein Fahrradfahrer Blinklichter am Lenker hat. Die Zahl der tödlichen Fahrradunfälle würde kaum nach unten gehen.

Was müsste sich verbessern, damit es zu weniger Fahrradunfällen kommt?

Erstens darf keine Landesstraße, kommunale Straße oder Bundesstraße mehr gebaut werden, die keinen sicheren Fahrradweg hat. Damit meine ich, dass der Abstand zu Autos mindestens 1,50

Meter, besser 2,50 Meter beträgt. Zweitens muss eine Struktur geschaffen werden, die es den Kommunen erleichtert, diese Maßnahmen auch schnell umzusetzen. Das müsste so eine Art Fahrradbau GmbH sein, in der der Bund seine finanziellen Kompetenzen bündelt. Drittens muss der Ausbau von Fahrradstraßen in den Städten massiv vorangetrieben werden. Die Straßen müssen neu aufgeteilt werden. Den Autofahrern muss klargemacht werden, dass sie sich die Straßen mit Fußgängern und Fahrradfahrern teilen.

Die Fragen stellte Joshua Schößler.

Copyright 2024 Frankfurter Allgemeine Zeitung GmbH. Provided by Frankfurter Allgemeine Zeitung Archiv - [Terms of Use](#)