

Radwege

Radfahrern bleibt nur Selbstschutz

Eine Kollision beim Abbiegen, ein Crash beim Kreuzen: Immer mehr Radfahrer sterben bei Unfällen. Aber statt sichere Radwege zu bauen, setzen Städte auf Billiglösungen.

Von **Christoph M. Schwarzer**

21. Januar 2020, 11:10 Uhr / [1.605 Kommentare](#)



Die "Fahrradsschlange" in Kopenhagen © Rasmus Hjortshøj/
Dissing+Weitling

Man könnte meinen, die Verkehrswende sei bereits geschafft – wenn man die Verkaufszahlen für Fahrräder betrachtet. Laut Zweirad-Industrie-Verband wurden allein im ersten Halbjahr 2019 fast drei Millionen Fahrräder gekauft [https://www.ziv-zweirad.de/marktdaten/detail/?tx_ttnews%5Btt_news%5D=802&cHash=907c8a7b0ed653e59e214ac38ea08d66]. Insgesamt gibt es laut Verband [https://www.ziv-zweirad.de/fileadmin/redakteure/Downloads/Marktdaten/PK-2019_21-03-2019_Praesentation.pdf] mehr als 75 Millionen Exemplare in Deutschland. Zahlen, die selbst für die verwöhnte Autoindustrie unerreichbar sind.

Doch der Fahrradboom hat eine Kehrseite: Während im Straßenverkehr in Deutschland immer weniger Menschen sterben, verunglücken zunehmend mehr Radfahrende [<https://www.zeit.de/zeit-magazin/2019/26/radfahren-fahrrad-unfaelle-grossstaedte-mobilitaet>] tödlich. 2017 kamen laut Statistischem Bundesamt 382 Radfahrer ums Leben, 2018 waren es 445 und

2019 waren es noch mehr, die abschließenden Zahlen liegen noch nicht vor. Klar: Wenn mehr Menschen Fahrrad fahren, passieren auch mehr Unfälle. Umso wichtiger wird die Frage, wie sich Radfahrer besser schützen lassen.

"Zwei Drittel aller Fahrradunfälle sind Kollisionen mit Autos", sagt Stephanie Krone vom Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club (ADFC). Die Hauptschuld liege in 75 Prozent der Zusammenstöße beim Autofahrer, wobei Fehler beim Einbiegen, Kreuzen oder Abbiegen besonders verbreitet seien. Eine Aussage, die der ADAC mit Zahlen des Statistischen Bundesamts bestätigt: Bei Unfällen mit einem Auto war der Radfahrer 2018 zu 24,5 Prozent, bei jenen mit Güterkraftfahrzeugen sogar nur zu 19,5 Prozent der Hauptverursacher.

Würde eine Helmpflicht Radfahrer besser schützen? Kritiker weisen darauf hin, dass der Sturz auf den Kopf selten ist. Das stimmt teilweise: Wer mit dem Fahrrad fällt, verletzt sich eher an den Armen oder Beinen. Die Ursache schwerer Verletzungen oder Todesfälle ist aber nur in Ausnahmesituationen ein selbst verschuldeter Abflug, sondern meistens der Zusammenstoß mit einem Auto. Die Radfahrer prallt häufig in Kniehöhe auf und der Oberkörper wird auf die Motorhaube oder die Windschutzscheibe geschleudert. Obwohl moderne Fahrzeugfronten deutlich abgerundet sind, ist dieser Aufprall oft auch bei geringen Geschwindigkeiten tödlich.

In den Niederlanden sind Helme unüblich

Noch besser als Helme soll ein Fahrradairbag wie der schwedische Hövding [<https://blog.zeit.de/fahrrad/2014/12/01/helmtest-hoevding/>] schützen. Ein Produkt, das einem Schal ähnlich um den Hals getragen wird und über einen Beschleunigungssensor auslöst. Innerhalb einer Zehntelsekunde legt sich eine Art Trockenhaube um den Kopf und schützt den kompletten Schädel sowie den Nacken vor Überstreckung. Der Nachteil des Hövdings ist der Preis von knapp 300 Euro. Großstadtradler in Berlin und Kopenhagen hält er allerdings nicht vom Kauf ab, dort sieht man ihn immer mehr auf den Straßen.

In den Niederlanden ist es dagegen nicht üblich, einen Helm zu tragen. Wer es dennoch tut, outet sich leicht als deutscher Tourist. Grund ist nicht ein kultureller Unterschied, sondern eine andere Lebenswirklichkeit: In den Niederlanden sind baulich getrennte Radwege erheblich häufiger als in Deutschland. Oft sind in den Städten kleine Bordsteine als Barriere vorhanden und außerorts erinnert die Infrastruktur an das, was hierzulande als Vision der Fahrradautobahn gehandelt wird. Ähnlich sieht es in Dänemark aus, in Kopenhagen nutzen etwa 60 Prozent der Bürger mit dem Rad zur Arbeit. Dass es solche Vorbilder gibt, liegt schlicht daran, dass unsere Nachbarländer schon vor Jahrzehnten mit dem Ausbau angefangen haben.

Auch in Deutschland fordern viele Menschen, Radwege deutlich auszubauen.

Das zeigt sich in einer Erhebung, für die das Bundesverkehrsministerium mehr als 3.000 Menschen fragen ließ [https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/fahrradmonitor-2019-ausgewaehlte-ergebnisse.pdf?__blob=publicationFile], in "welchem Bereich die Politik in Bund, Land und Kommunen mehr für den Radverkehr tun könnte". Mehrfachnennungen waren möglich. Auf den ersten vier Plätzen bezogen sich alle Antworten auf die Infrastruktur. Die Forderungen reichten von generell "mehr Radwege bauen" (60 Prozent) über die "Trennung der Radfahrenden von den Pkw-Fahrenden" (53 Prozent) und die "Trennung der Radfahrenden von den Fußgänger/innen" (45 Prozent) bis zu "mehr Schutz- und Radfahrstreifen einrichten" (44 Prozent).

Widerstand gegen neue Radwege

Allerdings bevorzugen etliche Kommunen wie zum Beispiel die Stadt Hamburg nicht die aufwendige und teure bauliche Trennung, sondern Billiglösungen. Da werden Durchgangsstraßen zu Radstraßen umgewidmet, auf denen der Autoverkehr zwar aufpassen und Vorfahrt gewähren muss, der Radfahrer jedoch kaum weniger gefährdet ist [<https://www.zeit.de/mobilitaet/2019-12/radfahrer-unfaelle-strassenverkehr-kollisionen-radwege-deutschland>]. Oder es werden Seitenspuren mit weißen Linien abgetrennt, die unachtsame Autofahrer überqueren oder der Lieferverkehr zuparkt [<https://www.zeit.de/mobilitaet/2019-09/strassenverkehr-verkehrswende-falschparker-fahrradwege-verkehrssicherheit-verkehrspolitik>]. An vielen wichtigen Verkehrsachsen ist sogar diese Straßenmalerei nicht vorhanden. Dabei ist mit den Grünen eine Partei an der Stadtregierung beteiligt, die sich ständig für mehr Radverkehr ausspricht.

Die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation teilt dazu mit, dass "in Hamburg bauliche Trennungen häufig an planerische und räumliche Grenzen stoßen". Nicht alles sei aus Städten wie Kopenhagen übertragbar. Der nötige Platz, so die Hamburger Behörde, könne nur geschaffen werden, wenn zum Beispiel Bäume gefällt oder Parkplätze im großen Stil abgeschafft und Fahrspuren reduziert würden. Aber das scheitert der Behörde zufolge oft am Widerstand der Bürgerinnen und Bürger: "Beteiligungsverfahren und der politische Diskurs zeigen, dass dann die Akzeptanz schnell geringer wird."

Mangelnder politischer Wille

Was fehle, sei der politische Wille, kritisiert der ADFC, das Geld sei vorhanden. "Ab 2020 gibt es im Rahmen des Klimapakets 900 Millionen Euro zusätzlich für Premium-Radwege", sagte Bundesgeschäftsführer Burkhard Stork. Mittel, die nun auch abgerufen werden müssten. In der Bundesregierung erkennt Stork immerhin ein Umdenken: "Dass ein CSU-Verkehrsminister einmal sagen

würde, dass der Platz auf der Straße zulasten des Autoverkehrs gerechter aufgeteilt werden muss und das Fahrrad eigene, gesicherte Wegenetze braucht – das hätten wir uns noch zu Beginn dieses Jahres nicht träumen lassen", sagte Stork im Dezember.

Andreas Scheuer will unter anderem [<https://www.zeit.de/2019/13/abbiegeassistenten-lkw-verkehrsunfaelle-andreas-scheuer>] vorschreiben, dass Autofahrer Radfahrende nur noch mit einem Sicherheitsabstand von 1,50 Meter überholen dürfen. Wer auf Radwegen parkt, soll höhere Strafen zahlen als bisher. Und Lkw- und Busfahrer sollen nur noch mit Schrittgeschwindigkeit abbiegen dürfen. Wegen diverser Änderungsanträge im Bundesrat ist das Gesetzespaket aber noch nicht verabschiedet.

Einen weiteren wichtigen Schritt für die Sicherheit von Radfahrern verschleppt die EU: Abbiegeassistenten für Lkw [<https://www.zeit.de/2019/13/abbiegeassistenten-lkw-verkehrsunfaelle-andreas-scheuer>] werden erst ab Juli 2022 für neue Fahrzeuge schrittweise verpflichtend [<https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Dossier/Abbiegeassistent/abbiegeassistent.html>]. Dabei ist die Technik, die vielen Erwachsenen und Kindern das Leben retten könnte, nicht mal besonders teuer. Der ADAC fordert, nicht nur neue, sondern auch alte Lkw nachzurüsten. Der Verband hat schon mehrere solcher Lösungen getestet und für gut befunden [<https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/tests/assistentensysteme/lkw-abbiegeassistent/>]. Scheuer geht es auf EU-Ebene nach eigener Aussage zwar auch zu langsam. Aber er sieht keine Möglichkeit [<https://www.zeit.de/2019/13/abbiegeassistenten-lkw-verkehrsunfaelle-andreas-scheuer>], eine nationale Pflicht für Abbiegeassistenten einzuführen, sondern beschränkt sich auf Förderprogramme.

Radfahrern bleibt so am Ende erst einmal nur Selbstschutz: Helm oder Airbag tragen, sich an die Verkehrsregeln halten, aufmerksam fahren und jede Kurve mitdenken.