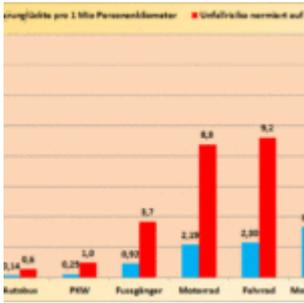


„Mehr Fahrrad“: Massiver Anstieg von Unfallrisiken



Mit der jetzt anlaufenden „Decarbonisierung der Gesellschaft“ plädieren die Minister Gabriel und Hendricks dafür, Beamte zur verstärkten Benutzung von Fahrrädern zu animieren und Fuß- und Radwege auszubauen, um so die deutschen CO₂-Emissionen um jährlich 1,1 Mio. Tonnen zu verringern [GABR]. Doch was zunächst eher harmlos als Aufruf zu guten Taten erscheint, ist in Wirklichkeit eine Anstiftung zu massenhafter Körperverletzung.

Bild 1 rechts: Jeder zehnte Verkehrstote war mit dem Fahrrad unterwegs

Rutschgeräusche, Scheppern, Aufschlag, Ambulanz: Eine typische Szene für Wintertage mit tückischen Glatteisfallen, denen Radfahrer auf den selten gut geräumten Radwegen allzu häufig zum Opfer fallen. Und zugleich eine Verdeutlich der hohen Risiken, denen Radfahrer selbst dann ausgesetzt sind, wenn kein Auto beteiligt ist. Fahrräder sind wie alle Zweiräder vom Prinzip her instabil, so dass es schon bei kleinsten Anlässen zu Stürzen kommt. Ohne Blechgehäuse oder Knautschzone sind mittlere bis schwerste Verletzungen dann vorprogrammiert. Zehn Prozent aller Verkehrstoten sind Radfahrer. Diese Tatsache wird von dem heutigen gewissenlosen Politikertypus bei ihren Aufrufen zu vermehrtem Radfahren jedoch wider besseres Wissen ignoriert. Dabei genügt schon ein kurzer Blick in die Statistik, um zu erkennen, welche ungleich höheren Risiken Zweiradfahrer im Vergleich zu Autofahrern ausgesetzt sind.

Das Riesen-Risiko der Radfahrer

Das Unfallrisiko für Radfahrer liegt, bezogen auf die zurückgelegte Wegstrecke, mehr als neunmal so hoch wie das für Autofahrer und übertrifft sogar noch dasjenige der bekanntlich

hoch gefährdeten Motorradfahrer. Wer also Menschen anhält, vom Auto auf das Fahrrad umzusteigen, nimmt in Kauf, dass die Betroffenen ein fast zehnfach höheres Risiko für Leib und Leben tragen, als wenn sie mit dem PKW unterwegs wären.

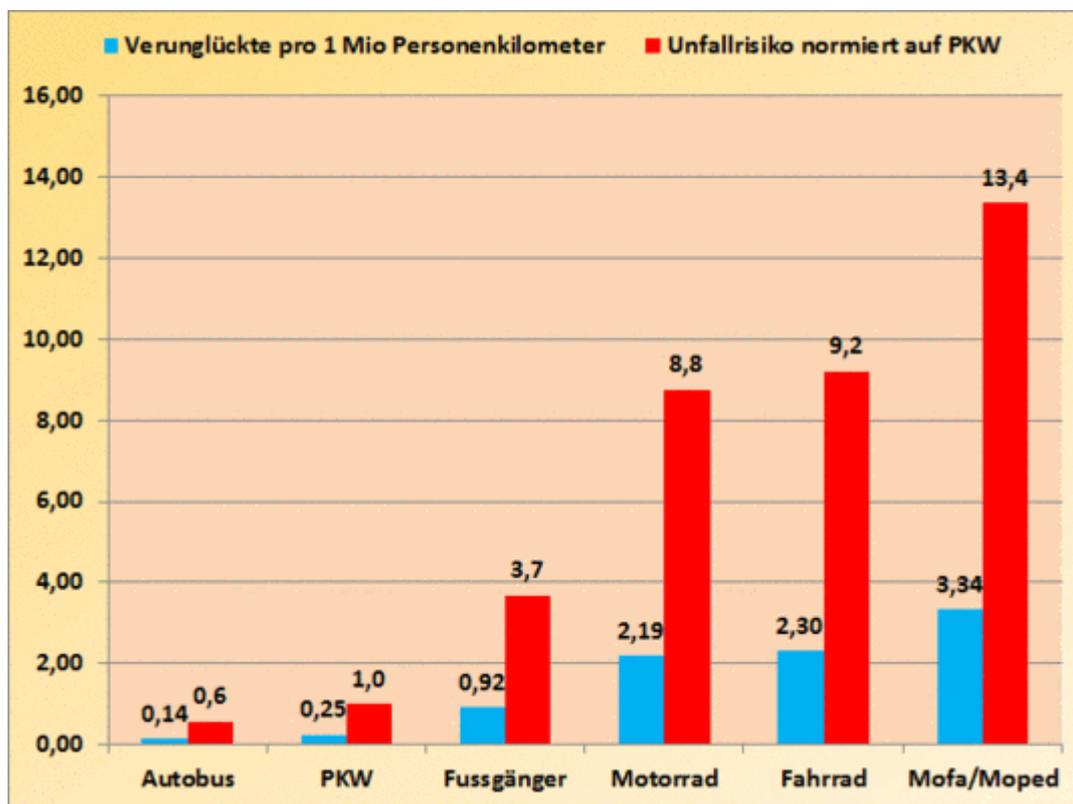


Bild 1: Das Unfallrisiko von Radfahrern ist 9,2 Mal so hoch wie das von Autofahrern und übertrifft sogar noch das von Motorradfahrern (Daten: [ADAC/DEST])

Im innerstädtischen Verkehr starben in Deutschland im Jahre 2011 sogar mehr Radfahrer als Fußgänger. Und dabei geht es nicht nur um Todesfälle: Viel

schwerer wiegt die hohe Zahl der Schwer- und Leichtverletzten. Zwar geht die Zahl der Todesfälle im Verkehr seit vielen Jahren zurück, doch übersieht man hierbei leicht die viel höheren Zahlen der Schwer- und Leichtverletzten, von denen viele schwere bis schwerste gesundheitliche Langzeitfolgen – bis hin zum lebenslangen Pflegefall – davontragen. So kamen laut Untersuchungen des Statistikdienstes Destatis im Jahre 2011 bei Verkehrsunfällen zwar „nur“ 4009 Menschen zu Tode, doch gab es für jeden Toten 17 Schwerverletzte (insg. 69.000) und sogar 81 (insg. 323.400) Leichtverletzte.

**Wo bleiben die
Personalvertretunge**

n?

Dabei ist der reine Vergleich von Arbeitswegen nur ein Teil des Gesamtbildes, denn viele Mitarbeiter müssen auch noch Dienstgänge zurücklegen. Nach Erhebungen des ADAC übertrifft die

**durchschnittliche
Länge eines
Dienstweges mit
20,4 km sogar noch
diejenige des
durchschnittlichen
Arbeitsweges von
17,7 km. Sollten
auch diese Strecken
per Fahrrad
zurückgelegt
werden, dann stiege**

**das persönliche
Unfallrisiko
nochmals um mehr
als ein Drittel
zusätzlich an.**

**Will man die
Gesamtrisiken in
konkrete Zahlen
umrechnen, so muss
man
berücksichtigen,
dass die**

**Beförderungsleistung
des Fahrrads nur
3 % der Gesamt-
Beförderungsleistung
ausmacht, das
Auto dagegen 76 %
erreicht. Wollte
man nur die Hälfte
der bisher per
Automobil
erbrachten
Leistungen auf das**

**Fahrrad verlagern,
so stiege bei sonst
unveränderter
Risikostruktur die
Zahl der
Verkehrstoten von
den 4009 des Jahres
2011 auf rund
13.000 an. Die Zahl
der
Schwerverletzten
stiege von 69.000**

**auf 224.000 und die
der
Leichtverletzten
sogar auf mehr als
1 Mio. Angesichts
solcher Zahlen ist
schwer
nachzuvollziehen,
warum sich in
dieser
Angelegenheit
bisher weder**

Personalvertretungen bzw.

**Gewerkschaften noch
Berufsgenossenschaften**

oder sonstige

Interessenvertretungen mit

entsprechenden

Stellungnahmen zu

Wort gemeldet

haben.

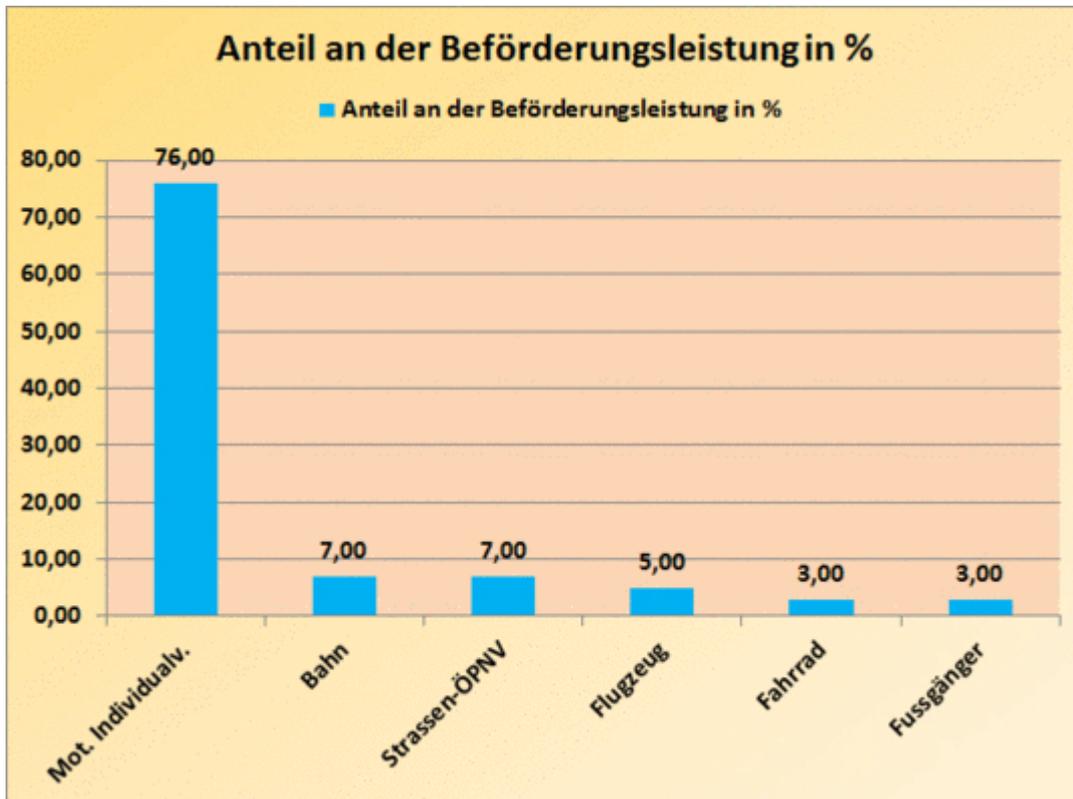


Bild 2: Anteile der Beförderungsleistung der verschiedenen Transportmittel im Jahre 2011 (Daten: [DEST])

**Zusätzlich
he**

Risiken

**Nun mag
der eine**

oder

andere

Vertreter

grünsozia

listische

r

**Weltansch
auungen
damit
argumenti
eren,
dass mit**

**abnehmend
er Zahl
an Autos
im
Straßenve
rkehr**

sich auch

die

Risikolag

e für die

Fahrradfa

hrer und

**Fußgänger
verbesser
t. Es
gibt
jedoch
eine**

**Reihe von
Gründen,
warum
dies wohl
eher
Wunschden**

ken

bleiben

dürfte.

So dürfte

mit

zunehmend

em

Radverkehr

er auch

das

Risiko

für

**Unfälle
zwischen
Radfahrer
n und
Fußgänger
n**

merklich

ansteigen

[RADU].

Bereits

heute ist

vielfach

**ein oft
rücksicht
sloses
Verhalten
von
Radfahrer**

n

gegenüber

anderen

Verkehrst

eilnehmer

n

**festzuste
llen, bis
hin zur
Androhung
körperlic
her**

**Gewalt
gegenüber
Fußgänger
n, die
sich über
die**

dreiste

Benutzung

von

Fußwegen

trotz

vorhanden

er

parallele

r Radspur

beschwere

n. Zudem

dürfte

die

durchschn

ittliche

Geschwind

igkeit

der

**Radfahrer
durch die
massive
Zunahme
von
Elektrobi**

kes

deutlich

zunehmen.

Bisher

lag sie

bei rund

10,4

km/h, bei

manchen

der – oft

zusätzlich

h

frisiierte

n -

Hochleistung

ungs-E-

Bikes

werden

jedoch

die 25

km/h

teils

deutlich

überschri

**tten, mit
entsprech
end
erheblich
höheren
Unfall-**

**und
Verletzungen
srisiken
sowohl
für die
Fahrer**

als auch

für

Fußgänger

. Die

rasant

steigende

n

Verkaufsz

ahlen

dieser

Fahrzeugk

ategorien

machen

sich

bereits

in den

Unfallsta

tistiken

bemerkbar

. So

stieg

einem

Bericht

von

Spiegel

Online

zufolge

die Zahl

der

Verkehrst

noten in

den

ersten 11

Monaten

das

Jahres

2014

gegenüber

dem

Vorjahr

erstmal

seit

Längerer

Zeit

wieder an

[SPIEL].

Dabei

stellte

**der
gleichen
Meldung
zufolge
der
Deutsche**

**Verkehrss
icherheit
srat
fest,
dass
„rund ein**

Fünftel

aller

Getöteten

im

Straßenve

rkehr auf

**Motorräde
rn,
Rollern
und E-
Bikes
unterwegs**

**war. Die
Zahl der
Verkehrst
noten auf
Zweiräder
n sei in**

diesen

Zeitraum

im

Vergleich

zum

Vorjahr

teilweise

im

zweistell

igen

Prozentbe

reich

gestiegen

, so

beispiels

weise bei

Fahrradfa

hrrern um

zwölf

Prozent“.

Solche

Zusammenh

änge sind

**deutschen
Spitzenpo-
litikern**

ganz

sicher

bekannt .

**Aber
derartige
unbequeme
Wahrheiten
n wollen
„Volksver**

treter“

wie

Gabriel,

Hendricks

und

Konsorten

**gar nicht
hören...**

***Fred F.
Mueller***

Quellen:

[ADAC]

Mobilität

in

Deutschland

nd –

Ausgewähl

te

Ergebniss

e. ADAC -

Broschüre

**,
Artikelnu
mmer
2830600 .**

[DEST]

**Broschuer
eVerkehrB
lick00800
06139004D
estatis**

[G A B R]

http://ww

w.spiegel

.de/polit

ik/deutsc

hland/kl

maschutz -

wie -

sigmar -

gabriel -

den - co2 -

ausstoss -

**brem sen -
will -
a - 1006363
.html**

[RADU]

**Urteil
Kammerger
icht
Berlin,
Beschluss
vom 15.**

01. 2015,

Az. 29 U

18/14

[ROET]

http://ww

w . spiegel

. de / polit

ik / deutsch

hland / wie

- die -

deutschen

-

umweltmin

ister-

der-

umwelt-

schaden-

a - 823362 .

html

[SPIE]

http: // ww

w . spiegel

**. de / auto /
aktuell / u
nfallstat
istik - 201
4 - zahl -
der -**

verkehrst

oten-

hoeher-

als-2013-

a-1020389

.html