

I. Einführung

Insbesondere in den Sommermonaten werden Radfahrer in den Medien gern als **"Rüpelradler"** dargestellt. Polizei und Verwaltungsbehörden wirken dabei unterstützend oder sogar als treibende Kraft. Fast "im Minutentakt" würden Radfahrer an beliebigen innerstädtischen Straßenkreuzungen gegen grundlegende Verhaltensregeln verstoßen und Bußgelder fällig. Die Polizei zeigt bei Fahrradkontrollen in manchen Städten "Null Toleranz". Ziel der Polizei in Münster ist es z.B. unter anderem, dass Radfahrer kein einziges Mal ohne Licht Rad fahren können, ohne dabei erwischt zu werden. Ausgangspunkt dieser Darstellungen ist die Annahme, Radfahrer hielten sich kaum an die für sie geltenden Regeln, gefährdeten die Verkehrssicherheit und seien in der Unfallstatistik auffällig.

Dass Radfahrer gemessen an der Wegezahl, der Unterwegszeit oder einem anderen sinnvollen Anzeiger der Expositionshäufigkeit überdurchschnittlich stark an Unfällen beteiligt wären, übermäßig häufig Fehlverhalten an den Tag legen oder sich nicht ausreichend in die Verkehrsregeln einordnen, müsste indes empirisch erst belegt werden. Es ist noch keine Statistik bekannt geworden, die dergleichen belastbar aufzeigen würde. Schon eine überschlägige Betrachtung zeigt eher, dass das "Problem" kein besonderes ist: Forschungsarbeiten zu regelwidrigem Verhalten von Radfahrern oder zu ihrer Unfallbeteiligung gibt es nur verschwindend wenige. Es zeigte sich dabei zudem, dass Autofahrer in weiten Teilen erheblich weniger Regelkenntnis besitzen als Radfahrer, z.B. kennen nur rund 60% die Vorfahrt von Radfahrern. Die vielkolportierte Annahme, dass Radfahrer schon deswegen ein Problem seien, weil sie ohne Führerschein am Straßenverkehr teilnehmen dürfen, erweist sich so als Trugbild. Mehr Radfahrer machen Radfahren sicherer.

Bei der Auswertung von regionalen polizeilichen Unfallstatistiken zeigt sich regelmäßig, dass bei Unfällen mit Radfahrerbeteiligung nur in rund 40 Prozent der Fälle der Radfahrer Hauptverursacher war. Nur wenn man auch jedwede Mitverursacherrolle auf Seiten des Radfahrers mitzählt, kommt man auf etwas höhere Prozentzahlen. Folgeschwere Unfälle werden von Radfahrern kaum verursacht, schon wegen ihrer relativ geringen Masse und Geschwindigkeit. Schwere Unfälle mit Fahrrad-Beteiligung werden fast ausschließlich vom Unfallgegner Kraftfahrer verursacht, die Unfallursache ist dabei zumeist Vorfahrtverletzung zu Lasten des auf einem Radweg geradeaus fahrenden Radfahrers.

Umfassende Arbeiten zur Radfahrersicherheit gibt es bisher kaum. Die wenigen vorliegenden Arbeiten zeigen expositionsbezogen eine **relativ große Sicherheit des Radfahrens** auf. Selbst für nach landläufiger Darstellung besonders gefährdete Radfahrergruppen ist Radfahren nicht gefährlich. Und es fällt auf, dass Radfahrer in Rechtsprechung und juristischer Literatur nur selten auftauchen, obwohl rund ein Zehntel aller Wege in Deutschland mit dem Rad zurückgelegt werden. Würden Radfahrer ein Zehntel der Regelverstöße begehen oder an einem Zehntel der Unfälle beteiligt sein, würde die Beschäftigung der Juristen mit dieser Verkehrsteilnehmergruppe erheblich größer sein als bisher.

II. "Radfahrer im rechtsfreien Raum?" - Verhaltensregeln

Übersehen wird bei den Vorwürfen auch, dass Radfahrer bizarren Verhaltensregeln unterliegen, die kaum einzuhalten sind oder jedenfalls unsinnig und diskriminierend.

1. Gesetzliche Regelungen

Die Füße dürfen Radfahrer nur dann von den Pedalen nehmen, "wenn der Straßenzustand das erfordert", obwohl damit genau genommen sogar das Anhalten an Ampeln und Stop-Schildern verboten ist. Beim Abbiegen sind nach der StVO die **Fahrtrichtungsanzeiger** zu benutzen, um das Abbiegen anzuzeigen. An Fahrrädern sind Fahrtrichtungsanzeiger jedoch seit 1980 nicht mehr StVZO-gerecht. Eine andere Methode, die Fahrtrichtungsänderung anzuzeigen, sieht die StVO nicht vor. Insbesondere das Ausstrecken des Armes ist nicht StVO-gerecht. **Nebeneinanderfahren** ist Radfahrern nur ausnahmsweise erlaubt, obwohl Autofahrer ganz selbstverständlich mit ihren Mitfahrern kommunizieren dürfen und sogar einen leeren Beifahrersitz mitnehmen dürfen. Mitgenommen werden dürfen auf einem Fahrrad nur Kinder unter 7 Jahren von mindestens 16 Jahre alten Personen, obwohl das romantische Bild von der Liebsten im geblühten Sommerkleid auf dem Gepäckträger in der Werbung allgegenwärtig und in der Praxis auch ungefährlich ist. Radfahrer dürfen **nur eine helltönende Glocke** haben. Hupen, Hörner, Radlaufglocken und andere Schalleinrichtungen, die bei Kraftfahrern Aufmerksamkeit hervorrufen könnten, sind verboten. Bei der Beleuchtung sind batteriebetriebene Lampen nur ausnahmsweise und in engen Grenzen erlaubt, obwohl man sich als Auto- oder Motorradfahrer kaum vorstellen kann, **auf dynamobetriebenes und damit fahrtabhängiges und bei schlechter Witterung unzuverlässiges Licht verwiesen** zu sein. Zugleich ist die Fahrradbeleuchtung auf die schon seit den 30er Jahren übliche und vorgeschriebene 6-Volt-3-Watt-Technik begrenzt, obwohl brauchbares Licht damit weitestgehend verboten ist. Zum guten Teil sind die für Radfahrer geltenden Regeln mithin völlig veraltet, technisch und sozial überholt. Einige Regeln der StVO sind so sinnfrei, dass regelbeachtendes Verhalten durch Radfahrer keineswegs ohne weiteres der Verkehrssicherheit dient.

Seitens der Gesetzgebung ist keine Verbesserung zu erwarten. Wirklich wirksame Regeländerungen zugunsten der Verkehrssicherheit werden aus dem Ministerium mit der Begründung abgelehnt, sie würden bei den Betroffenen auf keine hinreichende Akzeptanz stoßen und damit die **Verkehrsmoral** untergraben, es würden dann "massenhaft ungeahndete Verkehrsordnungswidrigkeiten begangen". Bei Radfahrern kennt man solche Vorbehalte nicht; denen verbietet man alles Mögliche und Unmögliche, obwohl dann und deswegen auch "massenhaft ungeahndete Verkehrsordnungswidrigkeiten begangen" werden. Änderungen des Rechts, die der Motivation der Radfahrer zu regelabweichendem Verhalten begegnen, sind noch nicht bekannt geworden. Selbst auf einfachste Verbesserungen, die das Bundesverkehrsministerium vor Jahren ankündigte, wartet die Fachwelt seither vergeblich. Für **Kinder** gelten nochmals besondere Regeln für das Radfahren. Was danach für Rad fahrende Kinder in welcher Situation gilt, ist selbst den dicken juristischen Kommentaren nicht zu entnehmen. Ohne Antwort bleiben sogar solche alltäglichen Fragen, was im Falle von

Begleitmobilität durch Erwachsene gilt oder wenn ein Radweg existiert. Als Regelfall ist jedenfalls die Gehwegbenutzung mit dem Rad vorgeschrieben; zugleich wird den Kindern die Vorfahrt genommen, sie müssen sogar an jeder Einmündung absteigen. Die Botschaft der Regelung und der Heraufsetzung der Altersgrenze für das Gehwegfahren der Kinder 1997 ist, dass Radfahren auf Gehwegen sicherer sei, denn auf Radwegen und der allgemeinen Fahrbahn. Wer aber Rad fahrende Kinder mit dieser Botschaft auf den Gehweg schickt, muss sich nicht wundern, dass auch manche Erwachsene (illegal) auf dem Gehweg fahren, weil sie sich dort sicherer fühlen vor den Gefahren des Autoverkehrs.

2. Örtliche Regelungen

Nicht nur die StVO- und StVZO-Regeln sind realitätsfern. Wenn die zuständigen Ämter es für richtig halten, müssen Radfahrer ungeachtet der damit drastisch steigenden Unfallgefahren links fahren. In manchen Städten ist das trotz des grundsätzlichen Verbots an vielen Stellen der Fall. Man zwingt sie damit zum Geisterfahren und **erzieht sie zu Geisterfahrern**. Es ist kein Wunder, dass sie dann auch an anderer Stelle (illegal) links fahren, wenn sie nicht zufällig die überragenden Gefahren des Linksfahrens kennen. Wenn die zuständigen Ämter es für richtig halten, müssen auch erwachsene **Radfahrer auf Gehwegen** fahren. Auch hier zeigt sich eine Tendenz, Radfahrer in die Seitenräume der Straßen abzudrängen, um Autofahrern radfahrerfreie Zonen und ungebremstes Vorankommen zu verschaffen. Es ist kein Wunder, wenn Radfahrer dann auch an anderen Stellen vor dem (als bedrängend erlebtem) Autoverkehr in die Seitenräume flüchten.

Selbst bei der scheinbar klaren Regel, dass **Ampeln** auch für Radfahrer gelten, muss vor vorschnellen Annahmen gewarnt werden. Bei vielen Ampeln können selbst Experten kaum herausfinden, ob sie auch für Radfahrer gelten, weil der Standort der Signalgeber, die Lage der Haltelinie, die unvollständige Signalabfolge und zahlreiche andere Parameter jedenfalls dann einen Einfluss darauf haben, wenn die Radfahrer im Seitenraum geführt werden. Experten sind nicht im Stande, auf mehreren Seiten Text darzustellen, welche Ampel für Radfahrer gilt. Da muss die Frage erlaubt sein, wie ein durchschnittlicher Verkehrsteilnehmer-Radfahrer das "mit einem raschen und beiläufigen Blick" erfassen soll.

Was Autofahrer an Radfahrern immer wieder ärgert (das Fahren ohne Licht, an Ampeln an Autos vorbeischlängeln, Benutzen der allgemeinen Fahrbahn trotz Radwegs, rote Ampel und Vorfahrt missachten, Abbiegen ohne Anzeigen, Fahren entgegen der vorgeschriebenen Fahrtrichtung) ist zum großen Teil also gar **kein rechtswidriges Verhalten, sondern legal oder sogar vorgeschrieben**, und spiegelt sich zum anderen Teil nicht in der Unfallstatistik wieder. So sucht man das gern kritisierte Fahren ohne Licht bei den Hauptunfallursachen vergeblich, selbst wenn man ausschließlich die von Radfahrern hauptverursachten Unfälle betrachtet. Und **Radfahrer verunglücken nur selten bei Rotlichtfahrten, sondern gerade, wenn sie Grün und Vorfahrt haben**.

III. "Radfahrer im rechtsfreien Raum" - Verwaltungsrecht

Straßenverkehrsbehörden sind nach dem verfassungsrechtlichen Grundsatz der

Gesetzmäßigkeit der Verwaltung an die Regeln der StVO und der Verwaltungsvorschrift dazu gebunden. Illegales Verwaltungshandeln ist eine Gefahr für den Rechtsstaat. Gleichwohl zeigte eine Untersuchung im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums, dass Dreiviertel der Gemeinden und Kreise die StVO-Novelle von 1997 noch Jahre nach dem Inkrafttreten nicht umgesetzt hat und die Mehrheit auch kein Interesse daran hat und **nicht einmal umsetzungsbereit** war. Daher sind bis heute viele Radverkehrsanlagen skandalös gefährlich, und trotzdem ordnen die zuständigen Behörden ungeachtet der ihnen gesetzlich auferlegten Grenzen die Benutzungspflicht an. Übermäßiges Beharrungsvermögen und Besserwissen findet sich sowohl im Handeln der Straßenverkehrsbehörden als auch bei Polizeibehörden.

1. Neubau, Planung, Bauausführung

Selbst neu angelegte Radwege sind nicht ohne weiteres sicherheitsfördernd. Aus diesem Grund hat der Gesetzgeber 1997 rundheraus verboten, eine Radwegebenutzungspflicht anzuordnen, wenn nicht einige qualitative Mindestanforderungen erfüllt sind. Politik und Verkehrsregelung "zugunsten" von Radfahrern erschöpft sich jedoch allzu oft im **Bau von Radwegen und im Anordnen von Radwegebenutzungspflichten**. Die teuren Maßnahmen werden ergriffen, um Autofahrern radfahrerfreie Zonen zu verschaffen und gerade das Teure wird dann in der Lokalpresse den Bürgern als besonders radverkehrsfördernd dargestellt. Mit der Planung solcher Radwege werden Planerbüros beauftragt. Vorschläge für eine intelligente und konfliktarme Organisation des Verkehrs sind jedoch nicht Gegenstand dieser Aufträge. Die Entwürfe zielen daher auftragsgemäß auf den Bau von Sonderwegen. Die absurdesten Wegeführungen mit engsten Radien, Unübersichtlichkeit und größeren Umwegen sind für Radwege gerade recht, wenn und solange der Kraftverkehr nicht beeinträchtigt wird. Von den erarbeiteten Vorschlägen wird sodann üblicherweise eine Minimalvariante zur Ausführung gebracht, weil mehr dem Kraftverkehr "etwas wegnähme" (etwa die alleinige Hoheit über die allgemeine Fahrbahn, Fahrbahnbreite, legale oder illegale Parkplätze). Im Kfz-Bereich selbstverständliche Qualitätsstandards werden für den Radverkehr nicht eingehalten und nicht einmal angestrebt. Statt dessen werden selbst in den so genannten "fahrradfreundlichen" Städten Deutschlands zumeist schon planerisch allenfalls die seit der StVO-Novelle 1997 geltenden Mindeststandards vorgesehen. Diese absoluten **Minimallösungen** ermöglichen indessen nicht etwa sicheres und komfortables Vorankommen, sie gleichen eher den Essensmarken in der Nahrungsmittelrationierungszeit. Sie provozieren Regelwidrigkeiten wie die Essensmarken seinerzeit das "Fringsen". Wer Radverkehr in Seitenräume verbannt (Hochbordradweg, Getrennter Geh-Radweg, Gemeinsamer Geh-Radweg, Gehweg mit "Radfahrer frei"), die allenfalls die gesetzlichen Mindestmaße erfüllen, braucht sich nicht zu wundern, dass Radfahrer auf diese Seitenräume dressiert sind, selbst wenn sie nicht für Radfahrer freigegeben sind. Gebaut werden allzu oft ohne Rücksicht auf Jahrzehnte Unfallforschung und Verwaltungsvorschriften mindestmäßige Radwege auch, weil (nur) diese Breite auf Kosten Anderer zu bauen ist. Innerorts wird allzu oft nur gebaut, wenn das auf Kosten eines Versorgungsträgers (z.B. Stadtwerke oder Telekom) geht. Es entstehen damit beliebige Stücke ohne Netzfunktion, ohne oder mit abenteuerlichen Anschlüssen, ohne die in

der Verwaltungsvorschrift angemahnte und für benutzungspflichtige Radwege zwingend vorgeschriebene Kontinuität in der Führung. Die sowieso schon untermaßigen Radwege werden vielerorts dann noch per Zusatzzeichen für Mofas frei gegeben; regelwidriges Ausweichverhalten wird damit provoziert.

Bei neu gebauten Radwegen wird allzu oft um Personal einzusparen keine Bauabnahme durchgeführt, sodass Radfahrer **schon am Tage der Eröffnung auffällige Buckelpisten** hinnehmen müssen. Auch das vermittelt Radfahrern nicht, dass sie als Verkehrsteilnehmer ernst genommen würden.

So wird mit der Planung und dem Bau der in den letzten Jahren in Deutschland üblichen Radwege zwar Planerbüros und bauausführenden Firmen viel Geld in die Kassen gespült. Doch Landes- und Bundesrechnungshöfe kritisieren diese Ausgaben - zu Recht - als in der Regel **sicherheitsgefährdend** und als **reine Geldverschwendung**. Auch sie empfehlen, verkehrsordnende Maßnahmen in den Vordergrund zu stellen statt Radwegebau.

Auch von den übelsten Radwegen sind entgegen § 45 IX StVO und den Verwaltungsvorschriften viele benutzungspflichtig gemacht, weil dem Sachbearbeiter der zuständigen Behörde das aus einem Bauchgefühl heraus entgegen jahrzehntelanger Unfallforschung sicherer erscheint als die Einhaltung des geltenden Rechts oder weil irgendwelche angeblichen Sachzwänge gegen die Einhaltung des Rechts sprächen und weil ihm entgegen dem polizeirechtlichen Grundsatz der Inanspruchnahme der Störer nichts Besseres einfällt als dem **Nichtstörer** und potentiellen Opfer ein Verkehrsverbot aufzuerlegen, statt dem **Störer** und Täter.

Im Ergebnis werden Radfahrern halsbrecherische Slalomfahrten um Poller, Bushaltestellen und reichlich verteiltes "Straßenmobiliar" und krass untermaßige Radwege zugemutet. Radwegführungen erzwingen lange Umwege. Die zuständigen Behörden unterlassen jahrzehntelang die gesetzlich vorgeschriebenen Kontrollen mit der ausdrücklichen Begründung, dergleichen könne man nicht leisten. Oder man erklärt gleich, man habe das **geltende Recht vor Ort generell außer Kraft gesetzt**. Oder man beruft sich darauf, jeder einzelne Fall sei ein Ausnahmefall und macht damit den Ausnahmefall zum Normalfall. Wer verwaltungsseitig den Radverkehr nicht ernst nimmt, darf sich nicht wundern, wenn er mit seinen Regeln nicht ernst genommen wird.

Wer **Rote Wellen für Radfahrer** schaltet, **Bettelampeln** installiert, die den Nutzer jedes Mal einen ganzen Ampelumlauf Zeit kosten im Verhältnis zum parallel laufenden Fahrverkehr, oder gar **Induktionsschleifen** verlegt, die auf Radfahrer schlechterdings nicht ansprechen, braucht sich nicht über Rotlichtverstöße von Radfahrern zu wundern. Sicherheitsrelevant ist das Rotlichtfahren durch Radfahrer jedoch kaum: Radfahrer nehmen in der Regel eine sorgfältige Sicherheitsanalyse vor ihrer Rotlichtfahrt vor. Dementsprechend finden sich in den Unfallstatistiken nur extrem wenig Radfahrer, die bei Rotlicht fahren. Die überwiegende Zahl der verunglückten Radfahrer fuhr bei Grün und hatte Vorfahrt.

Doch auch jenseits der Radverkehrsanlagen liegt Vieles im Argen. Wer die **Überquerungsmöglichkeiten verschlechtert** statt sie zu verbessern, braucht sich nicht zu wundern, wenn Radfahrer davon erzogen werden und auch an Stellen links fahren, wo dies

nicht erlaubt ist. Wer **ausgeklügelte Einbahnstraßensysteme** einrichtet, nur um Kraftfahrern mehr kostenlosen Parkraum zur Verfügung zu stellen, ohne dabei die Interessen der Radfahrer zu berücksichtigen, der braucht sich nicht über Gehwegradfahrer in Gegenrichtung zu wundern. Die Freigabe von Einbahnstraßen ist bei der für sie üblicherweise angeführten Begründung schon rechtlich vonnöten, dient aber auch der Verkehrssicherheit. Gleichwohl tun sich viele Straßenverkehrsbehörden schwer mit der Freigabe; zu tief ist noch die Vorstellung der 70er Jahre verankert, ohne Einbahnstraßen funktioniere der Verkehr nicht. Doch das Gegenteil ist der Fall.

2. Unterhaltung

Auch bei der Unterhaltung von Radverkehrsanlagen zeigen sich erhebliche Defizite. Wer Radwege von **Büschen, Bäumen, Brombeersträuchern und Rosen** zuwuchern lässt, **temporäre Verkehrszeichen** (etwa Halteverbote zugunsten von Umzugsunternehmern und Baustellenbeschilderungen) oder gar **dauerhafte Verkehrszeichen auf Radwegen** aufstellt, aufstellen lässt oder nichts dagegen unternimmt, braucht sich nicht zu wundern, dass Radfahrer nach Ausweichmöglichkeiten suchen. Gleiches gilt für die oft gedankenlos zu Lasten des Radverkehrs erteilten **Sondernutzungsgenehmigungen** für Außengastronomie und Veranstaltungen und für **Falschparker**. Unter den Falschparkern finden sich regelmäßig auch städtische Bedienstete und Polizisten. Hindernisse und Absperrungen auf Radwegen verleiten zum Gehweg- und Geisterradeln. **Winterdienst** auf Radverkehrsanlagen gibt es nur in wenigen Gemeinden, allzu oft werden statt dessen sogar noch die Schneeberge von der allgemeinen Fahrbahn und den Gehwegen auf die Radwege geschaufelt. **Verkehrssicherungspflichten** werden ignoriert, weil es billiger ist, im Falle des Unfalles zu zahlen, statt ihnen nachzukommen.

Bei der **Baustellenplanung** sind Radverkehrsanlagen oft Verfügungsmasse, die selbstverständlich in Anspruch genommen wird, wohingegen Beeinträchtigungen des Kfz-Verkehrs nach Kräften vermieden werden. Oftmals sind Radwege sowieso nur Schachtabdeckungen für die verschiedensten Leitungen, die man absichtlich unter dem Radweg verlegt, weil der Oberbau bei allfälligen Reparaturen billiger wiederhergestellt werden kann, so dass die Häufigkeit der Baustellensituation schon deswegen drastisch höher ist als auf der allgemeinen Fahrbahn. Baustellenabsicherung auf Radverkehrsanlagen entspricht auch nur selten den technischen Regelwerken dazu und noch weniger dem konkret vorhandenen Gefahrenpotenzial. Das Haftungsrisiko für Bauunternehmer, Bauleiter und Straßenbaulastbehörde hat sich noch nicht herumgesprochen, ebensowenig die zugehörige Verkehrsregelungspflicht der Straßenverkehrsbehörde.

3. Polizei

Nur eine Kombination von Aufklärung und Repression ist gegen Störer wirksam. Doch daran fehlt es allzu oft. Wer nichts gegen Raser, Drängler und Oberlehrer unter den Kraftfahrern unternimmt oder gegen das aggressive Verkehrsklima allgemein, der braucht sich nicht zu wundern, dass sich Verdrängungseffekte einstellen, Radfahrer sich auf der allgemeinen

Fahrbahn nicht mehr wohlfühlen und in die Seitenräume ausweichen, auch wenn es da gerade keinen Radweg gibt. Radfahrer, die von der Fahrbahn auf Seitenbereiche ausweichen, sind dort jedoch einer hohen Unfallgefahr ausgesetzt. Statt gegen die **Störer** vorzugehen, überzieht man aber die **Nichtstörer** und potentiellen Opfer mit Verkehrsverboten und repressiven Maßnahmen. Je aggressiver das Verkehrsklima, desto geringer ist auch der Anteil der Radfahrer am Verkehr. Radfahrer, die diesem Klima nicht gewachsen sind, zeigen ein Rückzugsverhalten. Die verbleibenden Radfahrer setzen dann in den Köpfen der Entscheidungsträger das Bild des jungen, aggressiv-dynamischen, männlichen Radfahrers fest. Doch das ist eine Vorstellung, die völlig daran vorbeigeht, dass das Fahrrad eines der wichtigsten Fortbewegungsmittel für Kinder, Frauen und ältere Menschen ist. Obwohl Ordnungswidrigkeiten und Straftaten zu Lasten von Radfahrern (etwa zu geringe Überholabstände und oberlehrerhaftes Verhalten von Kraftfahrern auf der Fahrbahn bis hin zur Nötigung, Falschparken, Mülltonnen und Fußgänger auf Radverkehrsanlagen) kaum verfolgt werden, Radfahrer also kaum Schutz des Staates genießen, wird von ihnen erwartet, dass sie sich an sämtliche Regeln halten. Mancher wird gerade dadurch jedoch provoziert zu der Grundhaltung "Wenn für mich kein Gesetz, dann auch nicht gegen mich".

Beim kostenlosen Lichttest des Zentralverbands Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe ZDK fallen jedes Jahr rund 40 Prozent der Autos mit Mängeln auf, und bei fast 40 Prozent der Autos sind die Scheinwerfer falsch eingestellt. Trotzdem werden von der Polizei nicht etwa Lichtkontrollen bei Kraftfahrern durchgeführt, sondern bei Radfahrern, und diese werden im Falle eines Lichtdefekts ganz bewusst öffentlich als "asozial" bezeichnet. Dabei ergeben Unfallstatistiken und auch vertiefte Studien, dass es für die Unfallzahlen **unerheblich** ist, dass so viele Radfahrer ohne Licht unterwegs sind, wie sie es sind. Das Gerede, Radfahren sei gefährlich, ist kontraproduktiv für die Sicherheit.

Die Polizei tut kaum etwas zum Schutze der Radfahrer. Rasen, Drängeln, Überholen mit Handbreite Abstand, Hupen, Schneiden und was Radfahrer sonst verängstigt und auf Gehwege treibt, wird nicht verfolgt. Der Bewegungsraum von Radfahrern wird durch diese Form der Gewalt stark beschnitten. Radfahrer wagen es kaum, ihre spärlichen Rechte (beispielsweise Vorfahrt auf Radwegfurt) zu beanspruchen. **Verkehrserziehung** zielt bisher auch fast ausschließlich darauf, die schwächeren Verkehrsteilnehmer und potentiellen Opfer zu lehren, sie sollten **auf ihre Vorfahrt verzichten**, statt sich an die Störer und Täter zu wenden. Radfahrer meiden entsprechend konditioniert den Konflikt mit dem Kfz-Verkehr und benutzen ihr Verkehrsmittel teils nur noch ungern oder nehmen Umwege und Wartezeiten in Kauf oder weichen in subjektiv konfliktärmere Straßenräume (also etwa auf Gehwege) aus. Eine Form struktureller Gewalt ist auch die "Nötigung", der Radfahrer ausgesetzt sind, wenn sie als Radfahrer auf engen, zugeparkten Wegen nur mit Mühe voran kommen oder wenn sie als Radfahrer gezwungen werden, gefährliche Radwege zu benutzen. Was seit über 30 Jahren üblicherweise als "Radweg" angeboten wird, ist in der Regel eine Gehwegfläche, die den Fußgängern weggenommen wurde. Die Zwangsverlagerung der Radfahrer schafft dem Autoverkehr zwar freie Bahn. Die vorhersehbaren Konflikte zwischen Fußgänger- und Radverkehr werden dann jedoch als "Regellosigkeit" oder gar als "Aggressivität von

Radfahrern" gewertet. Wer statt des Pseudo-Radweges die Fahrbahn benutzt, um Gehende nicht zu belästigen, muss damit rechnen, angehupt, beschimpft und physisch bedroht zu werden. Opferverhalten signalisiert potentiellen Tätern Hilflosigkeit und geringe Bereitschaft zur Gegenwehr. Zeigen Radfahrer kein **Opferverhalten**, wird behauptet, sie wähten sich im rechtsfreien Raum.

Wenn also jedes Jahr zur Sommerlochzeit in den Medien das Ach- und Wehgeschrei vom Rüpelradler erhoben wird, und Verwaltung und Polizei darin einstimmen oder es sogar betreiben, so ist das bloße **Unkenntnis oder scheinheilig**. Wenn von Verwaltungsseite geklagt wird, die Straßenverkehrsordnung habe "keine Antworten" auf Radverkehrs-Verhältnisse wie in der eigenen Stadt, so wünschen Radfahrer sich, die Regeln der StVO und der Verwaltungsvorschrift würden von dieser Stadt erst einmal eingehalten.

IV. Zusammenfassung

1. Wenn der Staat vom Bürger - zu Recht - verlangt, sich an die Gesetze zu halten, sollte er selbst sich auch daran halten.
2. Der Gesetzgeber ignoriert die Belange der Radfahrer, viele Behörden ignorieren die für Radfahrer einschlägigen Regeln. Also ignorieren manche Radfahrer manche Gesetze und behördliche Anordnungen.
3. Wo Regeln aufgestellt werden, gibt es immer jemand, der sie nicht befolgt oder umgeht. Radfahrer sind keine besseren Menschen. Sie neigen daher ebenso zu regelwidrigem Verhalten wie alle anderen Verkehrsteilnehmer.
4. Alle wollen nur das Eine: Zügiges Vorankommen. Kraftfahrer fahren deswegen zu schnell, verdrängen mit aggressivem Fahren andere Verkehrsteilnehmer von der Straße und parken falsch, Radfahrer fahren bei Rot und auf Gehwegen, Fußgänger gehen bei Rot und vermeiden Umwege.
5. Radfahren ist ein relativ fehlertolerantes System. Regelabweichendes Verhalten kann man kritisieren. Doch das regelabweichende Verhalten von Radfahrern ist kaum unfallträchtig.
6. Möglichkeiten der Verhaltenssteuerung gäbe es sowohl bei den gesetzlichen Regelungen als auch bei örtlicher Straßenraumgestaltung und örtlichen Anordnungen jeweils viele. Doch dafür müsste das Denken weniger einseitig am Auto ausgerichtet werden. Die oft erhobenen Forderungen nach stärkerer Überwachung der Radfahrer, mehr Radwegen, Helmpflicht für Radfahrer und Kennzeichen für Fahrräder sind nur wohlfeile Ablenkungsmanöver von den wahren Problemen.

www.Dietmar-Kettler.de
www.Recht-für-Radfahrer.de