

Radfahrende schützen – Klimaschutz stärken

Sichere und attraktive Wege für mehr Radverkehr in Städten



Vorwort

Nach Jahrtausenden des Zusammenlebens in Städten, ist der Homo sapiens nun im urbanen Zeitalter angekommen. Globale Unsicherheiten wie der Klimawandel und Angriffe auf unsere demokratische Kultur sind nur Teil einer langen Kette an Herausforderungen, vor denen auch unser städtisches Leben steht. In all den Veränderungen in unseren Städten in den vergangenen 200 Jahren gab es eine Konstante: Das Fahrrad. Kaum eine Erfindung in dieser Zeitspanne hat die Gesellschaft schneller, positiver und effektiver transformiert als das Rad.

Über tausende von Jahren waren die Straßen unserer Städte der größte demokratische Raum, und das Fahrrad hat sich mühelos in ihre Strukturen eingeflochten. Doch in den vergangenen etwa 70 Jahren ist in nahezu allen Städten eine Diktatur des Automobils entstanden, gegründet auf der irrigen Vorstellung, dass derartigen Fahrzeugen ein besonderer Platz in unseren Städten gebührt. Jetzt ist das Fahrrad wieder da – als effizientes Werkzeug der urbanen Fortbewegung, wie auch als Symbol für Demokratie und Umwelt.

Der dänische Philosoph Søren Kierkegaard sagte einmal: "Jeder wünscht Fortschritt, doch niemand wünscht Veränderung". Wenn dem so ist, sind Führung und Rationalität vonnöten, damit wir die dringend nötigen Veränderungen in der gebotenen Geschwindigkeit umsetzen. Auch deutsche Städte können diese Veränderungen nicht weiter in schleppendem Tempo umsetzen - sie müssen rasch die Lebensqualität ihrer Bürger verbessern und dabei der Welt zeigen, was möglich ist. Es wird Zeit, die Straßen wieder zu demokratisieren und den Raum neu aufzuteilen: Weg von Automobilen und hin zu intelligenten Transportmitteln. Es ist an der Zeit, in jeder Stadt – ob groß oder klein - eine sichere Fahrradinfrastruktur mit geschlossenen zusammenhängenden Netzen aufzubauen, so wie es in den vergangenen Jahrzehnten bei der Planung für Autos der Fall war, aber preiswerter und mit einem gewaltigen Gewinn anstatt anhaltendem Verlust. Wenn wir dem Klimawandel ernsthaft begegnen wollen, besteht der erste Schritt darin, unsere Städte um einen hohen Prozentsatz an Kraftfahrzeugen zu erleichtern.

Vor Jahrhunderten wetteiferten Europas Städte darum, wer die prächtigste Kirche bauen konnte. Dann mühten sie sich, für ihren modernen Gott – das Auto - möglichst viel Platz zu schaffen. Nun ist die Zeit eines anderen Wettstreits gekommen: Wer kann die schönsten Städte für Menschen erschaffen, die in ihnen leben. Das mächtigste Werkzeug in diesem Wettstreit steht uns längst zur Verfügung – das Fahrrad. Viele Stadtbewohner wollen es nutzen. Lasst uns anfangen.

Mikael Colville-Andersen

CEO der Copenhagenize Design Company

Inhaltsverzeichnis

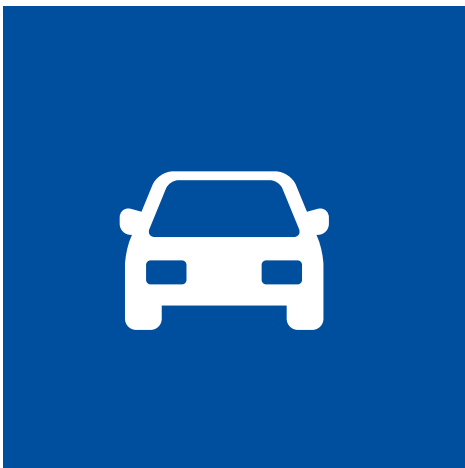
- 04** ____ **I. Wem gehört die Straße?**
- 06** ____ **II. Deutsche Verkehrspolitik:
Autogerecht statt radfreundlich**
- 08** ____ **III. Radfahren auf deutschen Straßen:
Gefährlich und unattraktiv**
- 12** ____ **IV. Der Mensch im Mittelpunkt
der Verkehrspolitik**
- 14** ____ **V. Maßnahmen für sicheren
Radverkehr in Städten**

➔ **Kein Geld von Industrie und Staat**

Greenpeace ist eine internationale Umweltorganisation, die mit gewaltfreien Aktionen für den Schutz der Lebensgrundlagen kämpft. Unser Ziel ist es, Umweltzerstörung zu verhindern, Verhaltensweisen zu ändern und Lösungen durchzusetzen. Greenpeace ist überparteilich und völlig unabhängig von Politik, Parteien und Industrie. Rund 590.000 Fördermitglieder in Deutschland spenden an Greenpeace und gewährleisten damit unsere tägliche Arbeit zum Schutz der Umwelt.

I.

Wem gehört die Straße?



Berlin, Juni 2018: Ein Lkw biegt rechts ab und tötet einen acht Jahre alten Jungen. Das Kind war mit seinem Rad auf dem Schulweg bei Grün über die Kreuzung gefahren. Es stirbt noch an der Unfallstelle – vor den Augen seiner Mutter.¹ Solche tragischen Meldungen sind leider immer noch trauriger Alltag im heutigen Straßenverkehr. Doch viele dieser Unfälle sind vermeidbar, wenn Städte ihre Straßen den Bedürfnissen von Menschen statt von Autos anpassen.

Eines der Grundprobleme zwischen Verkehrsteilnehmern: Die Straßen deutscher Städte gehören den Autos. Insbesondere ungeschützte Verkehrsteilnehmer wie zu Fuß Gehende und Radfahrende werden dadurch gefährdet, vor allem sie zahlen häufig mit ihrem Leben oder ihrer Gesundheit. Auch das Problem mit Dieselabgasen in Städten, tausende von vorzeitigen Todesfällen durch Stickoxide in der Atemluft und Fahrverbote für den Schutz der Stadtbewohner, sind eine Folge des Autoverkehrs. Sowohl in der Planung als auch bei Gesetzgebung und Finanzierung wird das Auto gegenüber anderen Verkehrsmitteln bevorzugt. Solange Bund, Länder und Städte keine echte Verkehrswende anstreben, indem sie Straßen endlich fußgänger- und fahrradfreundlich gestalten, wird zu Fuß gehen und Radfahren hierzulande unattraktiv und lebensgefährlich bleiben.

Dabei hat sich die Bundesregierung mit Unterzeichnung des Pariser Klimavertrages verpflichtet, den Verkehr bis 2050 emissionsfrei zu gestalten. Als Teilziel muss der Verkehrssektor laut Klimaplan seine Emissionen bis zum Jahr 2030 um 40 Prozent reduzieren.² Faktisch steigen die Emissionen aus dem Verkehr aber seit 2012 wieder³ und haben mittlerweile sogar das Niveau von 1990 überschritten⁴. Um den globalen Temperaturanstieg auf 1,5 Grad zu begrenzen, müssen verkehrspolitisch radikal neue Wege beschränkt werden: Ab 2025 dürfen keine neuen Diesel- und Benzin-angetriebenen Autos mehr zugelassen werden, und insbesondere Städte müssen die Fortbewegung ohne Auto, mit mehr Fuß- und Radverkehr sowie Bus und Bahn erleichtern.⁵

Vor allem der Radverkehr kann Städte von Stress, Lärm, Abgasen und Staus entlasten. Beinahe für jeden, der vom Auto aufs Fahrrad umsteigt, steht ein Auto weniger im Stau.

1) Berliner Zeitung (13.06.2018): „Junge (8) in Spandau von Lkw überrollt – tot!“ – <https://www.bz-berlin.de/berlin/spandau/kind-in-spandau-von-lkw-ueberrollt-tot>
 2) BMU (2017) „Klimaschutz in Zahlen 2017“, S. 21 https://www.bmu.de/fileadmin/Daten_BMU/Pool/Broschueren/klimaschutz_in_zahlen_2017_bf.pdf
 3) ebd., S. 37
 4) ebd., S. 26
 5) Wuppertal Institut (2017) „Verkehrswende für Deutschland – Der Weg zu CO₂-freier Mobilität bis 2035“, S. 12 <https://www.greenpeace.de/sites/www.greenpeace.de/files/20170830-greenpeace-kursbuch-mobilitaet-langfassung.pdf.pdf>

Jeder Berufspendler, der vom Auto aufs Rad steigt und damit täglich fünf Kilometer zur Arbeit und zurück fährt, spart pro Jahr 350 Kilogramm CO₂-Emissionen ein.⁶ Auf Deutschland hochgerechnet, könnte eine Stärkung des Radverkehrs bis zu elf Prozent der CO₂-Emissionen des werktäglichen Personenverkehrs einsparen.⁷ Das Verlagerungspotenzial in Städten ist besonders groß, denn die mit dem Auto zurückgelegten Wege sind hier meist kurz: Rund die Hälfte der mit dem Auto zurückgelegten Strecken sind weniger als fünf Kilometer lang.⁸ Diese kurzen Wege können bequem mit dem Rad zurückgelegt werden. Auch Strecken bis zu zehn Kilometern oder länger sind spätestens seit dem Boom elektrisch angetriebener Räder wie Pedelecs leicht mit dem Rad zu meistern. Eine Verlagerung dieser Wege vom Auto aufs Fahrrad würde auch der Gesundheit der Stadtbewohner zu Gute kommen: Je mehr Wege mit dem Fahrrad statt mit dem Auto gefahren werden, desto weniger Abgase verpesten die Atemluft. Jeder Kilometer, der nicht mit dem Auto sondern mit dem Fahrrad gefahren wird, spart etwa 150 Gramm CO₂ und 0,2 Gramm NO_x.⁹ Somit ist völlig klar: Wer das Klima schützen und für saubere Luft in Städten sorgen will, muss den Radverkehr stärken!

Bisher trägt die deutsche Verkehrspolitik zu wenig dazu bei, Radfahren ernsthaft zu fördern: Der bundesweite Radverkehrsanteil stieg im Zeitraum von 2002 bis 2017 von neun Prozent auf gerade mal elf Prozent.¹⁰ Im Vergleich mit den Niederlanden wird das enorme Potenzial deutlich: Dort beträgt der Radverkehrsanteil 31 Prozent.¹¹ Doch seit einigen Jahre ist ein Wandel in den deutschen Städten zu beobachten: Die Menschen nutzen hier immer häufiger das Rad. Damit der Radverkehr für viele Menschen eine attraktive Alternative zum Auto bietet, muss Radfahren in Deutschland sicherer, bequemer und schneller werden. Hauptgründe dafür, dass Verkehrsteilnehmer nicht auf das Rad umsteigen, obwohl sie es eigentlich möchten, sind vor allem zwei Faktoren: Ein Mangel an Sicherheit und Bequemlichkeit.¹²

Um Anreize zu schaffen, braucht es vor allem den politischen Willen, die Sicherheit für Radfahrende zu erhöhen. Im Jahr 2017 starben 382 Radfahrende auf Deutschlands Straßen, mehr als 79.000 wurden verletzt. Die tatsächliche Zahl der Unfälle liegt deutlich höher, denn die Unfallstatistik berücksichtigt nur polizeilich gemeldete Unfälle. Unfallpatienten, die beispielsweise in Arztpraxen behandelt wurden, werden dabei nicht berücksichtigt. Laut Schätzungen werden bis zu

70 Prozent der Unfälle nicht gemeldet.¹³ Die neueste Verkehrstatistik vermeldet: Zwischen 2010 und 2017 ist die Zahl der Verkehrstoten in Deutschland insgesamt um 13 Prozent zurückgegangen. Hingegen ist die Zahl der getöteten Radfahrenden im Vergleich zu 2010 nahezu konstant geblieben. Auch ist die Zahl der verletzten Radfahrenden, im Vergleich zu den Verletzten insgesamt, überdurchschnittlich gestiegen.¹⁴ Das liegt auch daran, dass immer mehr Menschen aufs Rad steigen. Insbesondere Pedelecs und E-Bikes boomen und machen Radfahren auch für neue Nutzer attraktiver. Ein Grund mehr, den Radverkehr gesondert zu betrachten. Denn die traurigen Zahlen sind auch eine Folge der autogerechten Infrastruktur, die nicht an den Bedürfnissen von Radfahrenden ausgerichtet ist. Einen vorbildhaften Umbau der Verkehrsinfrastruktur weg vom Auto hin zum Rad machen seit Jahren Städte wie Kopenhagen und Amsterdam vor. Dort sorgen geschützte Radwege¹⁵ und sichere Kreuzungen („Protected Bike Lanes“ und „Protected Intersections“) für mehr Sicherheit und höheren Komfort für Radfahrende. Diese Kurzepertise ist ein Plädoyer für eine Verkehrspolitik, die zugleich Radfahrende, Klima und Gesundheit schützt.

6) UBA (2017) „Radverkehr“ <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/nachhaltige-mobilitaet/radverkehr#textpart-4>

7) UBA (2013) „Potenziale des Radverkehrs für den Klimaschutz“, S. 64 <https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/461/publikationen/4451.pdf>

8) Fraunhofer ISI mit Daten von Infas/DLR (2010) „Kürzere Wege“ Infoblatt 3/5, S. 1 http://www.ntm.isi-projekt.de/wissprojekt-wAssets/docs/ntm-downloads/infoblaetter/fhs_infoblatt_3.pdf

9) Niederländisches Ministerium für Infrastruktur und Wassermanagement (2018) „Cycling Facts“, S. 13

<https://www.government.nl/binaries/government/documents/reports/2018/04/01/cycling-facts-2018/Cycling+facts+2018.pdf>

10) BMVI und Infas (2018) „Mobilität in Deutschland“, Kurzreport, S. 12 http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/infas_Mobilitaet_in_Deutschland_2017_Kurzreport.pdf

11) BMVI (2012) „Nationaler Radverkehrsplan 2020“, S. 77 <http://edoc.difu.de/edoc.php?id=SR21T6V3>

12) Thiemo Graf (2016) „Handbuch Radverkehr in der Kommune“, S. 71, 73 und 83

13) Deutsches Institut für Urbanistik (2012): „Forschung Radverkehr“ Analysen A-6/2012 https://nationaler-radverkehrsplan.de/sites/default/files/forschung_radverkehr/for-a-06.pdf

14) Statistisches Bundesamt (2018) „Unfallentwicklung auf deutschen Straßen 2017“, S. 29

https://www.destatis.de/DE/PresseService/Presse/Pressekonferenzen/2018/verkehrsunfaelle_2017/Pressebrochuere_unfallentwicklung.pdf?__blob=publicationFile

15) Anmerkung: Mit dem Begriff „Radweg“ ist im Folgenden nicht wie in Deutschland üblich eine baulich getrennte Radspur gemeint, stattdessen wird er hier als Sammelbegriff für verschiedene Wege für Radfahrende allgemeinverständlich verwendet.

II.

Deutsche Verkehrspolitik: Autogerecht statt radfreundlich

In den vergangenen 130 Jahren hat die Erfindung des Automobils einen massiven Einfluss auf unser Leben und unsere Städte gehabt. In den 1950er Jahren begannen die Deutschen das Auto als Symbol für Freiheit und Individualität zu verehren, in den folgenden Jahrzehnten wurden ganze Städte nach dem Konzept der „autogerechten Stadt“ ausgerichtet.

Das Schlagwort leitet sich vom Titel des 1959 erschienenen Buchs „Die autogerechte Stadt – Ein Weg aus dem Verkehrs-Chaos“ ab, das der Architekt Hans Bernhard Reichow geschrieben hat. In einer solchen Stadt sollten sich alle Planungsmaßnahmen den Bedürfnissen des Autos unterordnen.

So wurde das Automobil zum Maß aller Dinge in der bundesdeutschen Verkehrspolitik: Mit massiven Subventionen, einem Auto-fokussierten Straßenverkehrsgesetz und hohen Ausgaben für den Autoverkehr, wurde die Dominanz des Autos strukturell in der deutschen Gesellschaft verankert. Insbesondere der Einfluss der Autoindustrielobby ist dabei nicht zu unterschätzen. Der Dieselskandal ist nur ein Beispiel von vielen, an denen die ungesunde Nähe zwischen Industrie und Politik sichtbar wird.¹⁶

1953 gab es in Deutschland etwa eine Million zugelassene Pkw.¹⁷ Im selben Jahr starben 12.631 Menschen durch Verkehrsunfälle. In den Folgejahren stieg die Zahl der Getöteten weiter. Der traurige Rekord: 1970 verloren 21.332 Menschen ihr Leben bei Unfällen auf der Straße. Seitdem ist zwar die Zahl der Getöteten im Straßenverkehr kontinuierlich gesunken.¹⁸ Von der „Vision Zero“, einem Straßenverkehr ohne Tote und Schwerverletzte, ist man jedoch weit entfernt. Das auf den Straßenverkehr bezogene Ziel, die Zahl der Getöteten und Schwerverletzten auf null zu senken, hat seinen Ursprung in Schweden. Die „Vision Zero“ macht die Grenzen der menschlichen Belastbarkeit zum Maßstab beim Design von Infrastruktur. Menschen machen Fehler. Die Infrastruktur muss diese Fehler verzeihen, sodass Unfälle nicht mehr tödlich enden. Das ist derzeit nicht der Fall.

16) Lobby Control (2018) „Mehr als Affenexperimente: Auftragsstudien, Lobbyismus und der Fall der EUGT“ <https://www.lobbycontrol.de/2018/01/mehr-als-affenexperimente-auftragsstudien-lobbyismus-und-der-fall-der-eugt/>

17) Statista (2018) „Historische Anzahl an Kraftfahrzeugen und Personenkilometer nach Kfz-Typ in Deutschland in den Jahren 1906 bis 1959“ <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/249900/umfrage/historische-entwicklung-von-kraftfahrzeugen-in-deutschland/>

18) Statistisches Bundesamt (2018) „Unfallentwicklung auf deutschen Straßen 2017“, S. 2

https://www.destatis.de/DE/PresseService/Presse/Pressekonferenzen/2018/verkehrsunfaelle_2017/Pressebrochure_unfallentwicklung.pdf?__blob=publicationFile

Für den Rückgang der Zahl der Getöteten insgesamt sind größtenteils Verbesserungen bei der Sicherheit der Autos, der Fahrzeugtechnik und der Verkehrsregelung verantwortlich, welche vorrangig der Sicherheit der Autoinsassen dienen. Aus heutiger Sicht steht das Konzept der „autogerechten Stadt“ als Symbol für eine verfehlte Stadtplanung, in der die Belange der nicht-motorisierten Verkehrsteilnehmer jahrzehntelang missachtet wurden – urbane Räume und Wegebeziehungen der nicht-motorisierten Stadtbewohner wurden sogar regelrecht zerstört. Auch die Belange des Radverkehrs wurden dabei ignoriert. Die Folgen dieser Fehlplanung prägen noch heute vielerorts das Leben in Städten und die Denkweise von Politik und Verwaltung.

Neben zu Fuß Gehenden gehören auch Radfahrende auf Deutschlands Straßen weiterhin zu den am meisten vernachlässigten und gefährdeten Verkehrsteilnehmern. Als oberste Priorität der deutschen Verkehrspolitik gilt jedoch nicht die Sicherheit dieser Verkehrsteilnehmer, sondern der ungestörte Verkehrsfluss des Autoverkehrs.

Das zeigt sich beispielsweise an den bundesweiten Gesetzesvorgaben zu Geschwindigkeiten: Statt wie angemessen bei maximal 30 km/h, liegt die Regelgeschwindigkeit in Ortschaften bei 50 km/h. Dabei ist seit langem bekannt, dass eine hohe Geschwindigkeit die Reaktionszeit am Steuer verkürzt, Bremswege verlängert und die Sterberate bei ungeschützten Verkehrsteilnehmern wie zu Fuß Gehenden und Radfahrenden erhöht: Bei Unfällen mit bis zu 30 km/h fahrenden Kfz haben zu Fuß Gehende eine Überlebenschance von etwa 90 Prozent, ab 45 km/h beträgt diese nur noch 50 Prozent.¹⁹

Betrachtet man die Höhe der Ausgaben für den Radverkehr im Bundeshaushalt 2018, wird die Prioritätensetzung der Bundesregierung besonders klar: Von den insgesamt fast 28 Milliarden, die dem Verkehrsministerium zur Verfügung stehen, fließen lediglich 130 Millionen Euro, also rund 0,5 Prozent in den Radverkehr.²⁰

Die Bevorzugung des Autos spiegelt sich auch in der Flächenverteilung wieder: Fahrende und parkende Autos verbrauchen unglaublich viel Fläche. Das ist in Städten ein großes Problem, da dort die Bevölkerung seit Jahren wächst, dadurch immer mehr Bewohner Auto-mobil sind, der urbane Raum aber begrenzt bleibt. Am Beispiel von Berlin wird die Flächenverteilung besonders deutlich: Während dem Autoverkehr durchschnittlich fast 60 Prozent der Straßenfläche zur Verfügung steht, haben Radfahrende nur drei Prozent der Fläche für sich.²¹ Doch die Verhältnisse auf den Straßen werden zunehmend

von der Zivilgesellschaft hinterfragt: Stadtbewohner organisieren sich und setzen sich gemeinsam für eine sichere Radinfrastruktur und eine Umverteilung von Platz und Geld zugunsten des Radverkehrs ein. Vorbild ist der Berliner „Radentscheid“, eine Bürgerinitiative²², die sich mit der Sammlung von Unterschriften erfolgreich für ein Gesetz eingesetzt hat, das umweltfreundlichen Verkehrsarten Vorrang gibt. In diesem Mobilitätsgesetz ist die „Vision Zero“²³ gesetzlich verankert und mit konkreten Maßnahmen für mehr Verkehrssicherheit hinterlegt. In diesem Rahmen soll Radfahren durch den Bau von breiten und geschützten Radwegen sicherer gemacht werden. Mittlerweile gibt es in mehr als zehn Städten Initiativen, die dem Berliner Beispiel folgen.

Im Koalitionsvertrag 2018 verpflichtete sich auch die Bundesregierung zur „Vision Zero“ und nennt als Maßnahme die Fortschreibung des Verkehrssicherheitsprogramms 2011. In diesem Programm werden jedoch keine konkreten Maßnahmen für einen effektiven Schutz von Radfahrenden an Gefahrenstellen genannt. Im Jahr 2011 hatte sich das Verkehrsministerium zum Ziel gesetzt, die Zahl der Verkehrstoten im Zeitraum 2011 bis 2020 um 40 Prozent zu senken.²⁴ Bisher liegt der Rückgang jedoch lediglich bei 20,7 Prozent.²⁵

19) WHO (2004). „World report on road traffic injury prevention“ S. 78 <http://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/42871/9241562609.pdf;jsessionid=DAB90FC474D6F0197C9E946DB4608A79?sequence=1>

20) Eigene Berechnung

21) Agentur für clevere Städte (2014) „Wem gehört die Stadt? Der Flächen-Gerechtigkeits-Report“, S. 2

22) Initiative Volksentscheid Fahrrad (2018) <https://volksentscheid-fahrad.de/de/willkommen-beim-volksentscheid/>

23) Koalitionsvertrag 2018 „Ein neuer Aufbruch für Europa. Eine neue Dynamik für Deutschland. Ein neuer Zusammenhalt für unser Land“, S. 79

<https://www.bundesregierung.de/Content/DE/StatistischeSeiten/Breg/koalitionsvertrag-inhaltsverzeichnis.html>

24) BMVI (2011) „Verkehrssicherheitsprogramm 2011“, S.5

25) Statistisches Bundesamt (2018) „Unfallentwicklung auf deutschen Straßen 2017“, S. 5

https://www.destatis.de/DE/PresseService/Presse/Pressekonferenzen/2018/verkehrsunfaelle_2017/Pressebrochuere_unfallentwicklung.pdf?__blob=publicationFile

III.

Radfahren auf deutschen Straßen: Gefährlich und unattraktiv

Städte und Kommunen tun zu wenig dafür, dass Menschen ohne Auto sicher, stressfrei und bequem ans Ziel kommen. Gleichzeitig appellieren Politiker immer wieder an die Menschen, mehr Rad zu fahren, weil die Straßen in den Städten verstopft und Stadtbewohner den Lärm und die Luftverschmutzung durch den Autoverkehr leid sind.

Doch die Radspuren sind oft schmal und unsicher, meist sind sie baulich nicht vom Autoverkehr getrennt, sodass Radfahrende in vielen Fällen ungeschützt auf mit weißen Linien markierten Spuren direkt auf die Fahrbahn geführt werden. Ein solcher Radfahrstreifen bietet keinen echten Schutz, weil Radfahrende gefährlich nah an den Kfz-Verkehr heranrücken müssen. Häufig gibt es auch gar keinen Radweg, und Radfahrende sind gezwungen, im Mischverkehr auf der Fahrbahn zu fahren. Dabei fühlen sich 85 Prozent der Radfahrenden unsicher, wenn sie ohne eigene Markierung mit Autos und Lkw gemeinsam auf einer Fahrspur unterwegs sind.²⁶ Dies führt auch zu Konflikten mit zu Fuß Gehenden, weil Radfahrende aus Angst vor dem Kfz-Verkehr auf die Gehwege ausweichen.

Doch nicht nur die unmittelbare Nähe zwischen Radfahrenden und dem Kfz-Verkehr ist brisant. Eine weitere Gefahrenquelle stellen parkende Autos dar. Blockieren falsch geparkte Autos die Radwege, sind Radfahrende gezwungen, in den fließenden Verkehr auszuweichen.²⁷ Auch Autotüren, die zum Radweg hin geöffnet werden, stellen eine große Gefahr dar.²⁸

Die Zahlen der aktuellen Unfallstatistik belegen: Im Schnitt stirbt jeden Tag in Deutschland mindestens eine radfahrende Person im Straßenverkehr, insgesamt starben 382 Radfahrende im Jahr 2017 auf Deutschlands Straßen, mehr als 79.000 wurden verletzt.

Insbesondere in Städten gehören Radfahrende zu den Verlierern der deutschen Verkehrspolitik. 2011 markierte das Jahr, in dem innerorts mehr Radfahrende tödlich verunglückten als Autofahrer. Seit einigen Jahren wächst der traurige Vorsprung der Radfahrenden in der Unfallstatistik sogar weiter. Ohne eine Trendumkehr werden Radfahrende in wenigen Jahren auch bei den innerstädtischen Verletzungen durch Unfälle die Autofahrenden überholen. Zu Fuß Gehende und Radfahrende sind die schwächsten und umweltfreundlichsten Teilnehmer des Straßenverkehrs, doch ausgerechnet sie werden zunehmend zu Opfern.

26) Sinus Markt- und Sozialforschung GmbH (2017) „Fahrrad-Monitor Deutschland 2017“, S. 76

27) BMVI (2012) „Nationaler Radverkehrsplan 2020“, S. 30

28) UDV (2017) „Pkw Heck- und Seitenkollisionen mit Fußgängern und Radfahrern“, S. 11

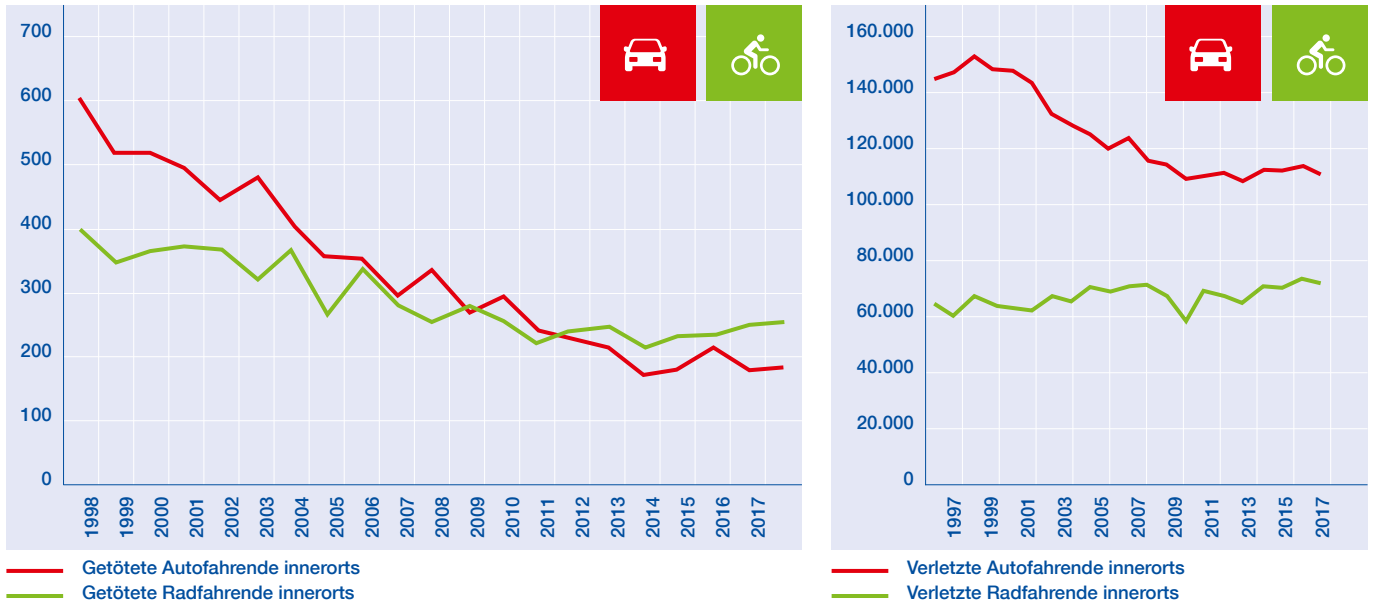


Tabelle 1 + 2: Zahl der verletzten und getöteten Auto- und Radfahrenden innerorts 1997-2017, Quelle: Statistisches Bundesamt

Radfahrende, die älter als 75 Jahre sind, sind besonders gefährdet – im vergangenen Jahr starben 155 Menschen dieser Altersgruppe bei einem Fahrradunfall. Ihr Anteil an allen im Straßenverkehr getöteten Radfahrenden lag damit bei über 40 Prozent.²⁹ Dies ist insbesondere auf den Trend zu mehr Elektrofahrrädern, wie z. B. Pedelecs zurückzuführen. Er ermöglicht auch Menschen im fortgeschrittenen Alter eine hohe Mobilität. Ohne sichere Fahrradwege sind sie aber besonders gefährdet. Wird Radinfrastruktur nur aufgemalt, ist sie nicht sicher und auch nicht an die Bedürfnisse von Kindern, Eltern und älteren Radfahrenden angepasst. Daher sind derartige Radwege für diese Gruppen wenig attraktiv. Das zeigt sich auch an dem Trend zu "Elterntaxis": Immer mehr Eltern fahren ihre Kinder mit dem Auto zur Schule.³⁰ Grund dafür ist auch die Angst, dass ihnen zu Fuß oder auf dem Fahrrad etwas zustößt. Neben Sicherheit ist auch Stress ein wichtiges Kriterium für oder gegen Radfahren. Um möglichst viele Menschen zum Radfahren zu motivieren, muss Infrastruktur auch das subjektive Sicherheitsempfinden von Menschen berücksichtigen. Als Faustregel gilt: Ist ein Radweg geschützt vor dem Autoverkehr und für Kinder stressfrei befahrbar, ist er auch gut für Menschen geeignet, die selten bis nie das Fahrrad nutzen.³¹

Doch gleichgültig welche Bevölkerungsgruppe das Fahrrad nutzt, für alle gilt: Besonders häufig und für sie gefährlich sind Unfälle mit abbiegenden Kfz an Kreuzungen. Hier über-

schnneiden sich die Fahrlinien von geradeausfahrenden Radfahrenden und abbiegenden Kfz. In Ortschaften geschehen die meisten Unfälle zwischen Kfz und Radfahrenden beim Einbiegen, Kreuzen oder Abbiegen von Kfz.³² Das Risiko eines Personenschadens ist bei Unfällen zwischen abbiegenden Kfz und Radfahrenden etwa sechsmal höher als bei allen anderen innerstädtischen Unfallgeschehen.³³

Häufig enden Unfälle an Kreuzungen mit abbiegenden Lastwagen für Radfahrende tödlich. Die derzeit diskutierte Einführung von Abbiegeassistenten für Lkw soll die Gefahr verringern, greift jedoch zu kurz, denn sie stellt nur eine Verbesserung bei den Unfällen mit Lastwagen dar. Der mit Abstand häufigste Unfallgegner von Radfahrenden sind jedoch Pkw. Im Jahr 2017 starben 137 Radfahrende bei Unfällen mit Pkw, rund 46.000 wurden verletzt.³⁴ Bei Abbiegeunfällen tragen Pkw in der Regel zu 90 Prozent die Hauptschuld.³⁵

Einen wesentlichen Einfluss auf die Sicherheit von Radfahrenden hat das mangelhafte Design von Kreuzungen.³⁶ Die Infrastruktur an Knotenpunkten wie Kreuzungen muss offen gestaltet und so instand gehalten werden, dass diese frei von Sichthindernissen bleiben. Um Unfälle zu vermeiden, ist der Sichtkontakt zwischen Auto- und Radfahrenden das A und O.³⁷

29) Statistisches Bundesamt (2018), Pressemitteilung vom 12. Juli 2018 – 258/18, S. 1 https://www.destatis.de/DE/PresseService/Presse/Pressekonferenzen/2018/verkehrsunfaelle_2017/pm_unfallentwicklung_PDF.pdf?__blob=publicationFile
 30) ADAC (2015) „Das „Elterntaxi an Grundschulen“, Ein Leitfaden für die Praxis, S. 5 https://www.adac.de/_mmm/pdf/fi_elterntaxi_grundschulen_0915_238767.pdf
 31) UDV (2013) „Abbiegeunfälle Pkw/Lkw und Fahrrad“, S. 86ff, Tabelle 18
 32) UDV (2013) „Innerörtliche Unfälle mit Fußgängern und Radfahrern“, S. 8 <https://udv.de/de/strasse/stadtstrassen/wege-fuer-radfahrer/wege-fuer-fussgaenger/unfaelle-fussgaenger-und-radfahrer>
 33) UDV (2013) „Abbiegeunfälle Pkw/Lkw und Fahrrad“ S. 56
 34) Statistisches Bundesamt (2018) „Unfallentwicklung auf deutschen Straßen 2017“, S. 6 https://www.destatis.de/DE/PresseService/Presse/Pressekonferenzen/2018/verkehrsunfaelle_2017/Statement_unfallentwicklung.pdf?__blob=publicationFile
 35) UDV (2013) „Unfälle zwischen abbiegenden Kfz und Radfahrern“ Unfallforschung kommunal, Nr. 16
 36) Difu (2012) „Forschung Radverkehr, Unfallrisiken beim Radfahren“, S. 3 https://nationaler-radverkehrsplan.de/sites/default/files/forschung_radverkehr/for-a-06.pdf
 37) UDV (2013) „Unfälle zwischen abbiegenden Kfz und Radfahrern“, S. 2 <https://udv.de/de/publikationen/unfallforschung-kommunal/unfaelle-zwischen-abbiegenden-kfz-und-radfahrern>

Der Umbau einer autogerechten Stadt hin zu einer lebenswerten Stadt für Menschen ist neben dem benötigten politischen Willen nicht zuletzt auch eine Kostenfrage. Stirbt ein Mensch im Straßenverkehr, verursacht das einen volkswirtschaftlichen Schaden von einer bis drei Millionen Euro.³⁸ Wenn die gesellschaftlichen Kosten von Verkehrsunfällen, die gesundheitlichen Folgen der Luftverschmutzung und der Emission von Treibhausgasen berücksichtigt würden, verursachte der Autoverkehr Kosten von rund 20 Cent pro gefahrenem Kilometer. Im Kontrast dazu: Radverkehr bringt einen gesamtgesellschaftlichen Nutzen von 30 Cent pro gefahrenem Kilometer, unter anderem weil Radfahrende seltener krank werden und dadurch weniger Tage am Arbeitsplatz fehlen.³⁹

Zwar kündigen Politiker und Bürgermeister deutscher Metropolen immer wieder an, ihre Stadt zur Fahrradstadt umbauen zu wollen. Doch in Wirklichkeit passiert nicht viel. Auf die Ankündigungen folgen selten Taten. Das belegen auch die folgenden Zahlen zu Radverkehrsanteilen, Unfallrisiko und Ausgaben für den Radverkehr in den sechs größten deutschen Städten im Vergleich zu Kopenhagen und Amsterdam.

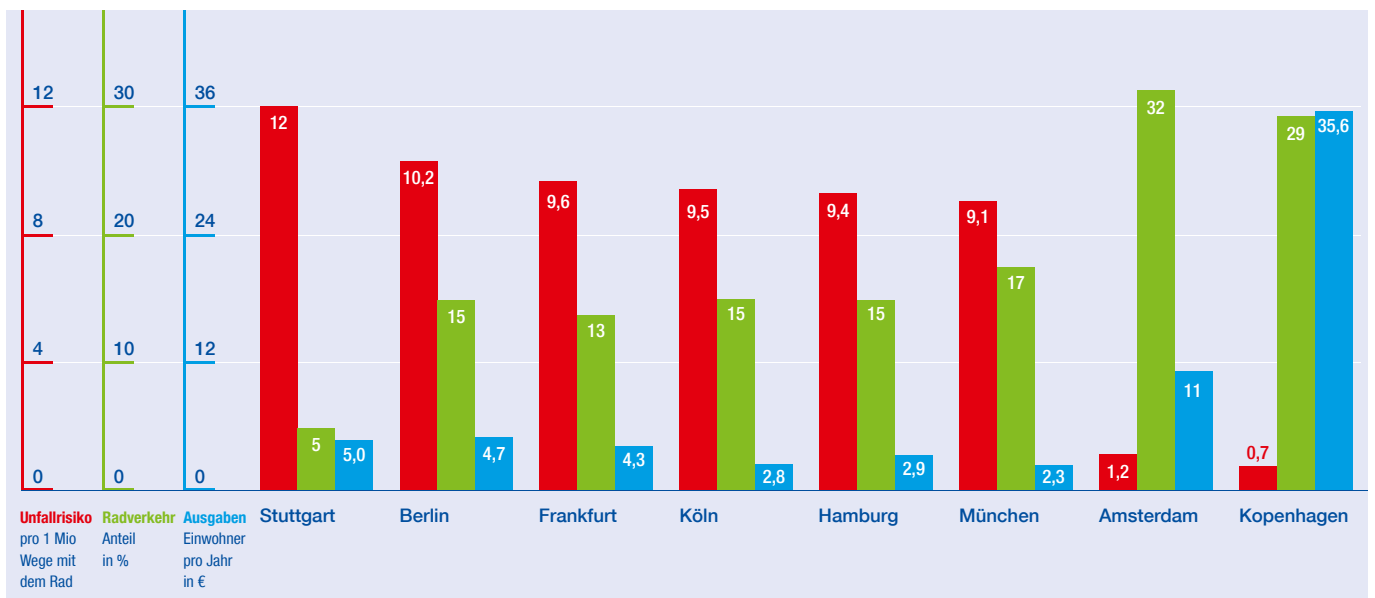


Tabelle 3: Unfallrisiko, Radverkehrsanteil und in Haushaltsplänen angegebene Ausgaben für den Radverkehr in den sechs größten deutschen Städten, Amsterdam und Kopenhagen ⁴⁰

38) Ludwig-Maximilians-Universität München (2014) „Unfallforschung an der LMU, Verkehrstod verhindern“, S. 14 https://www.rechtsmedizin.med.uni-muenchen.de/service/downloads/mum_unfallforschung.pdf

39) Gössling, S. (2018) „Kostenvvergleich Auto-Fahrrad“, S. 2 https://www.vivavelo.org/fileadmin/inhalte/user_upload/Goessling_CBA_Auto-Fahrrad_0418.pdf

40) Quellen s. Ende der Kurzexpertise. Die Daten sind aufgrund der unterschiedlichen Art und zeitlichen Abfolge der Datenerhebungen und einer gewissen Datenunsicherheit nur bedingt vergleichbar.

Für den jeweiligen Radverkehrsanteil liegen Daten aus unterschiedlichen Jahren vor. Die Ausgaben der Städte ergeben sich aus Mittelwerten von angegebenen Ausgaben der online verfügbaren Haushaltspläne, meist über einen Zeitraum von vier bis sechs Jahren und sind als Einschätzung der tatsächlichen Größenordnungen zu verstehen. Diese Werte können deutlich von der tatsächlichen Höhe der investierten Mittel abweichen. Auch wurden die Werte für Ausgaben pro Kopf aus Mittelwerten von Haushalten verschiedener Jahre ermittelt und stellen daher Durchschnittswerte dar. Bezüglich der Zahlen zum Unfallrisiko ist zu berücksichtigen, dass die Definitionen und Datenerhebung von Unfällen in den verschiedenen Städten variieren können.

Wie die Tabelle zeigt, wirken sich sowohl der Radverkehrsanteil einer Stadt als auch die Ausgaben für den Radverkehr auf die Sicherheit von Radfahrenden aus: In Kopenhagen und Amsterdam liegt beispielsweise das mittlere Unfallrisiko bei einem Unfall pro eine Million Fahrten mit dem Rad. In deutschen Städten liegt der Wert dagegen zehnmal so hoch. Soll heißen: Je höher die städtischen Ausgaben in die Infrastruktur für Radfahrende, desto mehr Menschen fahren mit dem Rad. Mit dem höheren Anteil an Radfahrenden im Straßenverkehr erhöht sich zudem ihre Sicherheit. Autofahrende passen in der Folge automatisch ihr Fahrverhalten an, weil sie mit den Radfahrenden rechnen – so wird eine positive Spirale in Gang gesetzt. Dieser Effekt ist als „Safety in Numbers“ bekannt und gilt auch für zu Fuß Gehende. Daraus ist zu schließen: Wer mehr Verkehrssicherheit will, muss den Anteil des Radverkehrs erhöhen⁴¹, so wie etwa in Kopenhagen und Amsterdam. Dort fahren deutlich mehr Menschen mit dem Rad als in den deutschen Städten. Zum Vergleich: In Stuttgart werden nur fünf Prozent der Wege mit dem Rad zurückgelegt. Autofahrende rechnen dort weniger mit Radfahrenden. Das Unfallrisiko ist deshalb auch besonders hoch. Derzeit bemüht sich die Stadt immerhin, die Ausgaben etwas zu erhöhen. Zwar ist es auf den Straßen Stuttgarts für Radfahrende am gefährlichsten, aber auch in den anderen Städten München, Frankfurt, Hamburg und Köln ist das Unfallrisiko etwa neun mal höher als in Kopenhagen und Amsterdam. Investitionen in sichere Radinfrastruktur spielen eine wichtige Rolle für die Verkehrssicherheit: Sowohl in Kopenhagen als auch in Amsterdam existiert bereits eine hervorragende Radinfrastruktur. Die Investitionen fließen zu einem großen Teil in Reparaturen, Instandhaltung, Verbesserung und Einbindungen der Radfahr-Umgebungen. Trotzdem liegen Amsterdam mit 11 und Kopenhagen mit 36 Euro pro Einwohner und Jahr deutlich über den Ausgaben für Radverkehr in deutschen Städten: Hierzulande werden meist nicht einmal fünf Euro pro Einwohner und Jahr investiert.⁴²

Und dabei bilden Amsterdam und Kopenhagen noch nicht einmal das Schlusslicht: Oslo gibt 70 Euro pro Einwohner und Jahr für den Radverkehr aus, Utrecht mit 132 Euro sogar doppelt so viel. Der Allgemeine Deutsche Fahrrad Club (ADFC) empfiehlt 30 Euro pro Einwohner und Jahr als Investition in den Radverkehr. Laut dem „Nationalen Radverkehrsplan 2020“ sollte pro Person und Jahr 13 bis 18 Euro in den Radverkehr investiert werden. Sogar davon sind deutsche Städte bisher noch weit entfernt.

Natürlich ist hierzulande nicht alles schlecht: Karlsruhe, Münster und Freiburg gehören bekanntermaßen zu den Vorreitern in Sachen Radverkehr, unter anderem weil sie subjektives Sicherheitsempfinden berücksichtigen. Der Lohn

ist ein hoher Radverkehrsanteil. Einen großen Schritt in die richtige Richtung unternimmt derzeit auch Berlin mit dem Mobilitätsgesetz: Die Hauptstadt will rund 51 Millionen Euro pro Jahr in den Radverkehr investieren. Damit wurden die Investitionen von zuvor etwa 2,40⁴³ Euro pro Einwohner und Jahr, im Jahr 2018 auf ca. 14 Euro angehoben. Das Geld soll größtenteils für den Ausbau und die Verbesserung der Radinfrastruktur genutzt werden: Pro Jahr sollen rund 30 gefährliche Kreuzungen umgebaut werden, um die Radfahrenden besser zu schützen. An allen Hauptstraßen sollen breite, von der Fahrbahn getrennte Radwege gebaut werden. Das Vorbild für dieses Verkehrsdesign stammt aus den Fahrradhochburgen Kopenhagen und Amsterdam. Dort sind Radwege bereits seit vielen Jahren vom übrigen Verkehr abgetrennt. In den Niederlanden gelten baulich getrennte Radwege als wichtiges Element, um die Verkehrssicherheit für Radfahrende zu erhöhen.⁴⁴

41) Jacobsen (2003) „Safety in numbers: more walkers and bicyclists, safer walking and bicycling“, S. 205 <https://pdfs.semanticscholar.org/99cc/3adb948199273b63c30b5e9aaa24f5072772.pdf>

42) BMVI (2016) „Grundlagenuntersuchung zur Situation des Radverkehrs in Deutschland“, S. 8 http://mobilitaet21.de/wp-content/uploads/2018/02/700895_GrundlagenuntersuchungRadverkehr_Kurzdarstellung.pdf

43) ebd., S. 8

44) Thiemo Graf (2016) „Handbuch Radverkehr in der Kommune“, S. 189

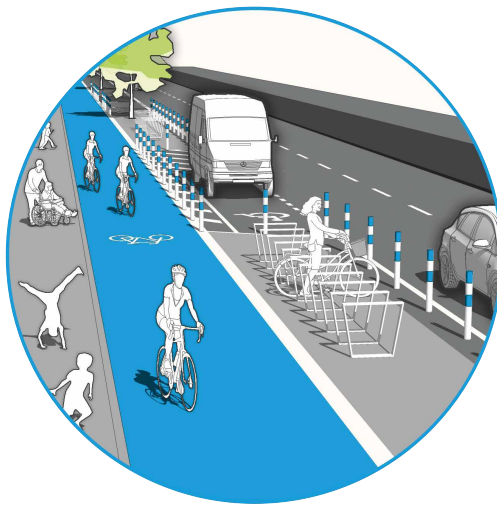
IV.

Der Mensch im Mittelpunkt der Verkehrspolitik

„If you built the right things in the right place and promote it, they will come.“⁴⁵

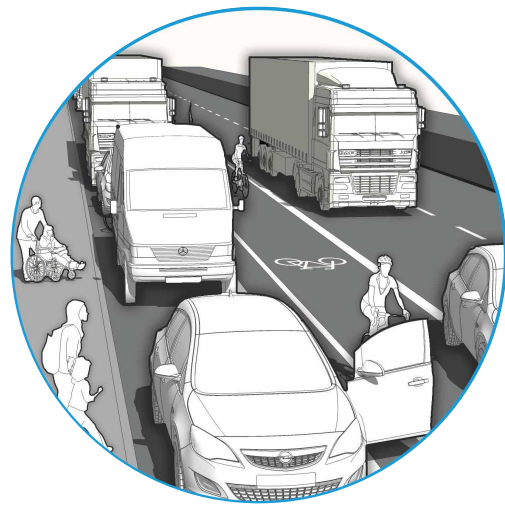
(Roger Geller, Radverkehrskordinator Portland, USA)

Nicht nur Länder wie die Niederlande und Dänemark, auch einzelne Städte in den USA sind Deutschland beim Schutz von Radfahrenden um Jahrzehnte voraus. Soll die Idee einer „Vision Zero“ nicht nur ein Lippenbekenntnis der Bundesregierung bleiben, muss sie sie mit konkreten Maßnahmen umsetzen und der Förderung von Radverkehr einen höheren Stellenwert beimessen: Immer mehr Menschen in Städten fahren mit dem Rad. Dieser erhöhten Nachfrage muss die Radinfrastruktur in Städten so schnell wie möglich gerecht werden. Dafür müssen Straßen sowohl auf gerader Strecke als auch an Kreuzungen und Einmündungen umgebaut werden. Städte und Kommunen müssen den Bau von geschützten Radwegen und sicheren Kreuzungen konsequent voran treiben.



geschützter Radweg

Abbildung 1: Grafische Beispiele für einen geschützten und einen ungeschützten Radweg. Geschützter Radweg: Radfahrende fahren getrennt von Fuß- und Kfz-Verkehr. Ungeschützter Radweg: Durch die fehlende Trennung sind Radfahrende nicht vor dem fahrenden und parkenden Kfz geschützt.



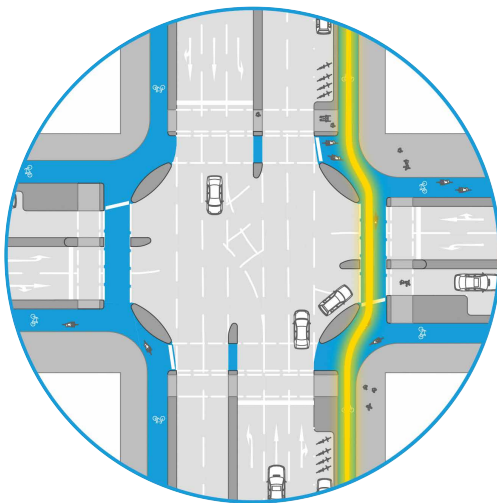
ungeschützter Radweg

Ein geschützter Radweg zeichnet sich vor allem dadurch aus, dass er breit genug ist, dass Radfahrende einander überholen oder nebeneinander fahren können. Zudem ist er baulich vom Fuß- und Autoverkehr getrennt. Das verhindert Unfälle mit sich öffnenden Autotüren und auf dem Radweg parkenden Kfz.

Eine kostengünstige und schnell realisierbare Lösung für Kommunen ist eine Idee aus den USA: Provisorisch geschützte Radwege, bei denen fast über Nacht eine Autospur in einen Radweg umgewandelt wird. Markierungen und Trennelemente von Baustellen, wie beispielsweise Poller, schützen den Radweg vor dem Autoverkehr. Der Vorteil dieser Art der Trennung: Ein geschützter Radweg kann unkompliziert und schnell mit provisorischen Elementen erstellt werden.

In New York wurden so ganze Straßenzüge innerhalb kürzester Zeit umgebaut.⁴⁶ Später können diese Provisorien bei Bedarf durch Pflanzkübel, Bordsteine und Verkehrsinseln ergänzt werden, wie es in den Niederlanden der Fall ist. Auch die zu Fuß Gehenden profitieren vom Bau einer solchen Radinfrastruktur, weil sich Radfahrende auf ihren Wegen sicher genug fühlen und nicht mehr auf den Gehweg ausweichen müssen.

So wichtig wie der Bau geschützter Radwege, sind für Radfahrende ebenso sicher überquerbare Knotenpunkte – dort passieren die meisten Unfälle. Kein noch so gut geschützter Radweg kann Radfahrende schützen, wenn dieser vor Kreuzungen endet oder in einen nur aufgemalten Radweg übergeht und sie wieder gefährlich nah an den Kfz-Verkehr heranführt. Wie Kreuzungen gestaltet sein müssen, damit Radfahrende sie sicher, schnell und komfortabel überqueren können, zeigt die Praxis der Niederlande.



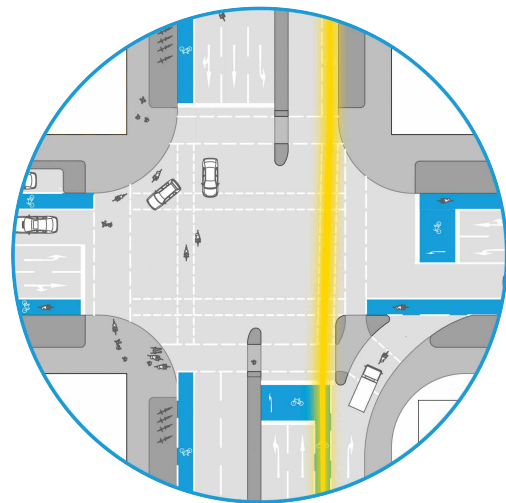
Niederlande

Das sogenannte „Schutzinseldesign“, das in den USA unter der Bezeichnung „Protected Intersection“ bekannt ist, sorgt in niederländischen Städten für besonderen Schutz von Radfahrenden: Hier setzt man auf die Trennung von Kfz-, Rad- und Fußverkehr. Diese Art der Kreuzung verringert die Abbiegeschwindigkeit von Kfz und sorgt für Sichtbarkeit von Radfahrenden. Um das Unfallrisiko weiter zu senken, werden in den Niederlanden zusätzlich die Grünphasen für Kfz- und Radverkehr voneinander getrennt.

An Kreuzungen von Hauptverkehrsstraßen zeigt sich der städteplanerische Unterschied zwischen dem niederländischen und deutschen Kreuzungsdesign sehr deutlich: Stoßen in Deutschland zwei Hauptverkehrsstraßen auf einen Knoten-

punkt, führt oft ein sogenannter „freier Rechtsabbieger“ den rechtsabbiegenden Verkehr weiter. Dieser darf ohne Wartezeit nach rechts abbiegen. Für Radfahrende stellt diese Verkehrssituation eine Gefahr dar, weil die dadurch begünstigte hohe Geschwindigkeit der abbiegenden Kfz das Unfallrisiko und die Verletzungsgefahr von ungeschützten Verkehrsteilnehmenden erhöht. Dennoch setzen viele Kommunen weiterhin auf dieses Abbiegedesign und riskieren somit die Gesundheit und das Leben von zu Fuß Gehenden und Radfahrenden.

Wer lebenswerte und menschenfreundliche Städte will, kommt nicht umhin die Infrastruktur radikal umzubauen. Radfahrende, die auf geschützten Radwegen und über sichere Kreuzungen fahren können, sind sicherer und stressfreier unterwegs. So können Menschen mit verschiedenen Sicherheitsbedürfnissen mit dem Rad mobil sein und ihre Stadt von Lärm, Stau sowie giftigen und klimaschädlichen Abgasen entlasten. Ihre Kommune, ihre Landesregierung und die Bundesregierung muss es nur wollen.



Deutschland

Abbildung 2: Grafische Darstellung eines typischen Kreuzungsdesigns in den Niederlanden und Deutschland am Beispiel geradeausfahrenden Radverkehrs (gelbe Linie). Niederlande: Eine Verkehrsinsel trennt den Radverkehr vom Kfz-Verkehr. Der abbiegende Kfz-Verkehr wird in einem für die Sichtbarkeit der Radfahrenden günstigen Winkel um die Kurve geführt. Deutschland: Radfahrende sind nicht vor dem Kfz-Verkehr geschützt, da die Radspur vom Kfz-Verkehr befahrbar ist und der Abbiegewinkel der Kfz die Sichtbarkeit der Radfahrenden einschränkt.

V.

Maßnahmen für sicheren Radverkehr in Städten

Infrastruktur muss der „Vision Zero“ entsprechend fehlertolerant sein, Tote und Verletzte im Straßenverkehr dürfen nicht länger als selbstverständlich hingenommen werden. Um mehr Menschen zum Umsteigen vom Auto aufs Rad zu bewegen, braucht Deutschland jetzt: Mehr Platz, mehr Geld, mehr Rechte für den Radverkehr.

Mehr Platz

Städte müssen Fuß- und Radverkehr vor dem Autoverkehr bevorzugen, ihnen muss deutlich mehr Platz in den Straßen eingeräumt werden:

- ▶ Lücken im Radverkehrsnetz müssen geschlossen werden, Radwege müssen breit und vom restlichen Verkehr getrennt sein. Dafür müssen Autospuren und Parkplätze in Radwege umgewidmet werden.
- ▶ Städte müssen bekannte Gefahrenstellen für den Radverkehr entschärfen. Allerspätestens nach Unfällen, bei denen Radfahrende verletzt oder getötet wurden, müssen Adhoc-Maßnahmen wie die Errichtung von provisorischen geschützten Radwegen getroffen werden.
- ▶ Grundsätzlich muss die Sichtbarkeit der verschiedenen Verkehrsteilnehmer an Kreuzungen gewährleistet sein, dafür muss dem Fuß- und Radverkehr mehr Platz eingeräumt werden. Der Radverkehr braucht eigene Ampeln und von Autos getrennte Grünphasen.

Mehr Geld

Städte müssen deutlich mehr Geld in den Radverkehr investieren und damit Anreize für ein Leben ohne Auto setzen.

- ▶ Die in den Haushalten für den Radverkehr vorgesehenen Mittel müssen erhöht werden und auch tatsächlich auf den Straßen ankommen.
- ▶ Städte müssen die Investitionen in den Radverkehr schrittweise denen des Kfz-Verkehrs anpassen.
- ▶ Parkgebühren müssen die tatsächlich verursachten gesellschaftlichen Kosten von parkenden Autos widerspiegeln, dafür müssen diese erhöht und flächendeckend erhoben werden. Einnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung sollten in den Ausbau der Radinfrastruktur fließen.

Die Verantwortung für eine sichere Infrastruktur liegt hauptsächlich bei den Kommunen, deren Kassen vielerorts leer sind. Um die „Vision Zero“ umzusetzen, muss deshalb Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer (CSU) die Kommunen beim Umbau der kommunalen Infrastrukturen finanziell unterstützen.

- ▶ Bei der Anpassung ihrer Verkehrspolitik an die Herausforderungen des Klimawandels, der Luftverschmutzung und der Verkehrssicherheit liegen deutsche Städte Jahrzehnte hinter Kopenhagen oder Amsterdam. Um diesen Rückstand aufzuholen, müssen in Deutschland über die kommenden Jahre etwa 100 Euro pro Einwohner und Jahr in den Bau einer sicheren Radinfrastruktur investiert werden.

Mehr Rechte

Die jetzige Straßengesetzgebung ist veraltet, auf den Autoverkehr fixiert und damit unzeitgemäß. Dort wo Kommunen handeln wollen, sind ihre Möglichkeiten deshalb oftmals stark eingeschränkt. Radfahren muss sicher werden und der Anteil an Radfahrenden muss deutlich steigen, damit dadurch die Städte von Stau, Lärm und schlechter Luft entlastet werden. Damit es keine Toten und Schwerverletzten mehr im Straßenverkehr gibt, muss der Bundesverkehrsminister zusätzlich die „Vision Zero“ mit konkreten Maßnahmen zum Leben erwecken.

- ▶ Deutschland braucht ein Fahrradgesetz, das die „Vision Zero“ als Leitbild gesetzlich verankert.
- ▶ Für den Bau von Radwegen braucht es bundesweit verbindliche Qualitätsstandards, die breite und geschützte Radwege sowie sichere Kreuzungen als Regellösungen beinhalten.
- ▶ Der Bußgeldkatalog muss überarbeitet werden, insbesondere Bußgelder für Verstöße wie das Parken auf Geh- und Radwegen und Kreuzungen sowie Geschwindigkeitsüberschreitungen müssen deutlich erhöht werden.
- ▶ Um kurzfristig für mehr Sicherheit zu sorgen, muss Verkehrsminister Scheuer zusätzlich die innerorts geltende Regelgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h senken.

Zu lange wurde bei der Verkehrswende politisch die Handbremse gezogen, es gilt jedoch keine Zeit zu verlieren, denn der Schutz des Klimas, der Gesundheit und der Leben von Menschen erlauben keinen weiteren Aufschub. Wie Mikael Colville-Andersen sagt: Lasst uns anfangen!!

Quellen der Kennwerte in ausgewählten Städten

Berlin

Radverkehrsanteil

https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/mid-2017-kurzreport.pdf?__blob=publicationFile

Unfallzahl

https://www.berlin.de/polizei/_assets/aufgaben/anlagen-verkehrssicherheit/radfahrer2016.pdf

Ausgaben

<https://www.berlin.de/sen/finanzen/haushalt/downloads/artikel.6392.php> (Haushalte 2011-2019)

Hamburg

Radverkehrsanteil

https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/mid-2017-kurzreport.pdf?__blob=publicationFile

Unfallzahl

<https://www.polizei.hamburg/vu-statistik-2017/10559960/vu-statistik-2017-a/>

Ausgaben

<https://www.hamburg.de/fb/haushaltplaene/> (Haushalte 2012-2018)

Frankfurt

Radverkehrsanteil

https://www.frankfurt.de/sixcms/media.php/738/B_289_2015_AN_Statusbericht.pdf

Unfallzahl

<https://bit.ly/2MSm7FI>

Ausgaben

<https://www.frankfurt.de/sixcms/detail.php?id=2707> (Haushalte 2012-2020)

Stuttgart

Radverkehrsanteil

<https://www.bundestag.de/blob/535044/f9877fd834da2c1bf7c7bb02299da09e/wd-5-084-17-pdf-data.pdf>

Unfallzahl

<https://ppstuttgart.polizei-bw.de/wp-content/uploads/sites/3/2018/03/Bericht-zur-Unfalllage-2017.pdf>

Ausgaben

<https://www.stuttgart.de/haushaltsplan> (Haushalte 2014-2019)

Köln

Radverkehrsanteil

<https://www.stadt-koeln.de/mediaasset/content/pdf66/koeln-mobil-2025.pdf>

Unfallzahl

<https://koeln.polizei.nrw/sites/default/files/2018-02/k-vu-stat2017-k.pdf> sowie Emailanfrage bei der Polizei Köln zu Unfällen mit Sachschaden

Ausgaben

<https://www.stadt-koeln.de/politik-und-verwaltung/finanzen/stadthaushalt> (Haushalte 2013–2020)

München

Radverkehrsanteil

<https://www.bundestag.de/blob/535044/f9877fd834da2c1bf7c7bb02299da09e/wd-5-084-17-pdf-data.pdf>

Unfallzahl

http://www.polizei.bayern.de/content/1/5/6/5/verkehrsbericht_2017.pdf

Ausgaben

<https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Stadtkaemmerei/Presse-Publikationen/Finanzpublikationen/Haushaltsplaene.html> (Haushalte 2015 bis 2018)

Amsterdam

Radverkehrsanteil

<https://drive.google.com/file/d/0Bz0U6OArm0dlbTRHTIIHYXRxOWM/view>

Unfallzahl

http://bit.ly/2016_AMS_Road_Safety

Ausgaben

https://www.amsterdam.nl/publish/pages/830715/samenvatting_meerjarenplan_fiets_2017-2022.pdf (Haushalt 2017–2022)

Kopenhagen

Radverkehrsanteil

http://www.cycling-embassy.dk/wp-content/uploads/2017/07/Velo-city_handout.pdf

Unfallzahl

<http://www.statbank.dk/>

Ausgaben

http://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/pdf/1698_21dbd0e48795.pdf (Haushalte 2004–2016)

Impressum

Veröffentlicht von

Greenpeace e. V.
Hongkongstraße 10
20457 Hamburg
Tel. (040) 3 06 18-0

Pressestelle

Tel. (040) 3 06 18-340
Fax (040) 3 06 18-340
pressestelle@greenpeace.de

Politische Vertretung Berlin

Marienstraße 19-20
Tel. (030) 30 88 99-0
pressestelle@greenpeace.de

Vi.S.d.P.

Marion Tiemann

Autoren

Marion Tiemann
Vito Avantario
Timm Kress

Vorwort

Mikael Colville-Andersen

Übersetzung Vorwort

Gudrun Hackenberg

Produktion

Birgit Matyssek
Ute Zimmermann

Foto

Tobias Cornille/Unsplash

Illustrationen

Shutterstock (S. 4)
Timm Kress (S. 12 + S. 13)

Gestaltung

Stefan Klein | klasse3b.com

www.greenpeace.de

S 0227 1

Stand: 08/2018

