Radverkehr auf der Fahrbahn

Schnellverkehr von hinten – reißendes Raubtier oder doch bloß zahnloser Tiger?

Sicherheit im Straßenverkehr ist ein Thema, das die Gemüter unentwegt bewegt und erhitzt, was nicht verwundert, da doch jeder von uns auf die eine oder andere Weise von diesem Thema persönlich betroffen ist. Kaum ein Aspekt ist dabei so unumstritten anerkannt wie die Ansicht, dass langsame Verkehrsteilnehmer durch von hinten in gleicher Richtung auflaufenden Schnellverkehr besonders stark gefährdet werden.

Beispiele für diese Antizipation finden sich auch bei Kraftfahrzeugen (Diskussion über Sinn und Unsinn des 45-km/h-Limits für Speed-Pedelecs und Kleinkrafträder, Diskussion um Sicherheitsvorteile eines Autobahn-Tempolimits). Insbesondere beim Radverkehr als Subjekt der Gefährdung aber wird die Sorge vor dem Schnellverkehr von hinten in seltener Einmütigkeit von allen gesellschaftlichen Instanzen (Politik, Behörden, Rechtsprechung, Presse, NGOs, Social-media, Stammtische) unwidersprochen geteilt.

Verkehrspolitisch stellt daher auch die Angst vor einem Auffahrunfall das zentrale Hemmnis für die gewünschte Verlagerung möglichst vieler Autofahrten auf das umweltfreundliche und gesunde Verkehrsmittel Fahrrad dar. So besagt das bekannte Konzept der „Vier Radfahrer-Typen" aus der US-Fahrradmetropole Portland, dass die Fraktion der „Interested but Concerned" die große Mehrheit der befragten Autofahrer stelle, wobei die stillschweigende Annahme auch bei diesem Modell darin besteht, dass der besagte „concern" der Befragten aus der Furcht resultiere, ohne Radweg auf der gemeinsam genutzten Fahrbahn durch KFZ von hinten überfahren zu werden.

Als Konsequenz aus dem Gesagten ergibt sich die ebenso von keiner gesellschaftlich relevanten Instanz in Frage gestellte Schlussfolgerung, dass Radwegebau gleichzeitig notwendig wie hinreichend sei, um Radfahrer vor Unfällen zu schützen und zugleich das Radverkehrsaufkommen zu steigern. Die Kopplung zwischen Intuition und Lehrmeinung ist dabei so stark, dass bislang jede empirische Prüfung des ersten Sachverhalts auf seine Stichhaltigkeit unterblieben ist. Die folgende Analyse soll dieses Versäumnis nachholen.

Eigene Untersuchung der tödlichen Radunfälle

Die Analyse von Todesfällen bietet die Vorteile, dass erstens die Ereignisse aufgrund ihrer besonderen Schwere im Hinblick auf Schuld und Hergang besonders gründlich untersucht werden, dass zweitens mit einer besonders geringen Dunkelziffer zu rechnen ist, dass drittens die Anzahl sich selbst in einem Land von der Größe Deutschlands zum Glück im überschaubaren Rahmen hält und dass schließlich viertens über tödliche Verkehrsunfälle in aller Regel zuverlässig zeitnah in den Medien berichtet wird.

Aus diesen Gründen habe ich ab 2013 für alle per Suchmaschinenrecherche im Netz auffindbaren Todesfälle in Verbindung mit Fahrrädern eine Datenbank erstellt. Im Unterschied zu den nach isolierten Aspekten getrennt publizierten polizeilichen Verkehrsunfallstatistiken bleiben alle relevanten Parameter der jeweiligen Ereignisse (Geokoordinaten, Hergang, Ursachen, vorhandene Radverkehrsführung, Straßenkategorie, Ortslage, beteiligte Verkehrsarten, Geschlecht, Alter) noch miteinander verknüpft und sind somit für nachträgliches „Data Mining" nutzbar. Beim Abgleich mit der vom Statistischen Bundesamt geführten Gesamtstatistik bildet die Eigenerfassung weit über 95% aller in Deutschland tödlich verunglückten Radfahrer ab. Bis heute, 23.1. 2023, habe ich insgesamt 4.472 Todesfälle registriert, wovon 252 das Kriterium „Ü" (='Überhol'-Unfall, Rammen oder Streifen eines auf der Fahrbahn befindlichen Radfahrers mit einem in gleicher Richtung fahrenden mehrspurigen KFZ) erfüllen. 94,4% der erfassten Fahrrad-Todesfälle betreffen somit andere Hergänge als das allseits gefürchtete Anfahren von hinten. Lediglich 40 Unfälle (0,9% von allen Toten; 15,9% der Ü-Unfälle) fanden dabei auf Straßen statt, die innerhalb geschlossener Ortschaften liegen (Abbildung 1). Innerhalb aller 80 deutschen Großstädte gab es binnen 10 Jahren sogar nur insgesamt 10 Todesfälle durch Anfahren von hinten; das letzte derartige Ereignis im Juli 2017 in Aachen liegt dabei mittlerweile fünfeinhalb Jahre zurück.

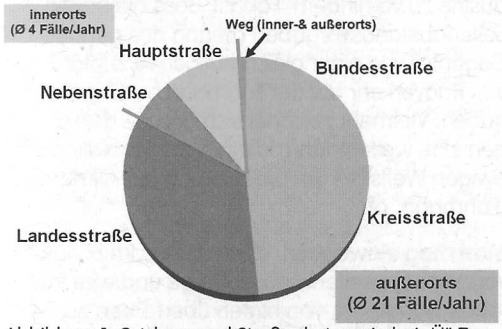

Abbildung 1: Ortslage und Straßenkategorie bei „Ü"-Typ Auffahrunfällen KFZ-Fahrrad

Neben der außerörtlichen Lage finden sich als weitere Risikofaktoren für tödliche Ü-Typ Unfälle ungünstige Sichtbedingungen - insbesondere Dunkelheit oder Gegenlicht- sowie Verkehrsstille (Abbildung 2). Der typische „Ü"-Unfall passiert somit bei Nacht auf der Landstraße und hat keine Zeugen; umgekehrt gilt, dass ein Todesfall

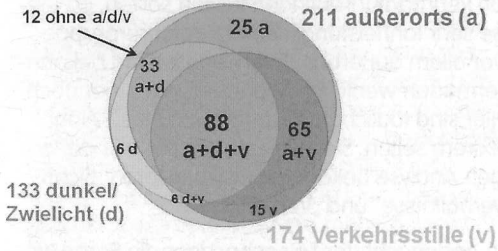

Abbildung 2: Verteilung der Haupt-Risikofaktoren bei „Ü"-Typ Auffahrunfällen KFZ-Fahrrad

durch Anfahren von hinten tagsüber auf belebten Hauptstraßen geschlossener Ortschaften praktisch ausgeschlossen ist.

Abgleich mit den Open Data im Destatis Unfallatlas

Zur Klärung der Frage, ob das Resultat der privaten Auswertung von Pressemeldungen über Todesfälle gemessen am Gesamtunfallgeschehen und im Vergleich mit der polizeilichen Unfallerfassung repräsentativ ist, wurde ergänzend eine Auswertung der zum freien Download angebotenen Open Data-Files aus dem Destatis-Unfallatlas-Portal ausgeführt. Die dort erhältlichen Daten bieten zu jedem polizeilich registrierten Verkehrsunfall Angaben zu den beteiligten Verkehrsarten in Kombination mit den amtlichen Basis-Unfalltypen und Unfallarten. Für die Betrachtung der „Ü"-Unfälle ist der amtliche Unfalltyp 6 (T6, „Unfall im Längsverkehr") in Verbindung mit den Unfallarten 2 (A2, „Zusammenstoß mit anderem Fahrzeug, das vorausfährt oder wartet") und 3 (A3, „Zusammenstoß mit anderem Fahrzeug, das seitlich in gleicher Richtung fährt") relevant, wobei nicht jeder Fall, der in dieser Rubrik gelistet ist, auch ein „Ü"-Unfall ist. Beim Abgleich von Einträgen zu Ereignissen mit Todesfolge mit den dazu korrespondierenden gesammelten Pressemeldungen stellt sich regelmäßig heraus, dass solche Unfälle falsch geschlüsselt wurden oder dass der Unfall dadurch bedingt war, dass ein Radfahrer einem langsam fahrenden oder wartenden KFZ aufgefahren ist.

Bei der Analyse der bislang insgesamt ca. 365.000 erfassten Ereignisse mit Radfahrerbeteiligung fällt auf, dass der relative Anteil der T6/A2 und T6/A3-Unfälle mit abnehmender Verletzungsschwere immer geringer wird, während die bereits bei den tödlichen Unfällen dominierenden (und Radwege-typischen...) Abbiegekonflikte an Bedeutung gewinnen. So fällt die Quote der T6/A2 und T6/A3-Unfälle innerhalb von allen Radunfällen mit Beteiligung von mehrspurigen KFZ von 15,9 % bei Todesfällen über 7,3 % bei Schwerverletzten bis auf 6,3 % bei Leichtverletzten. Der Anteil der Radunfälle mit mehrspurigen

KFZ beim Abbiegen steigt hingegen von 20,7 % bei Toten bis auf 25,2 % unter Leichtverletzten.

Dieser Gang ist ein deutlicher Hinweis darauf, dass es sich bei den „Ü"-Todesopfern nicht um die innere Flanke einer Normalverteilung von Überholabständen handelt. Wäre Letzteres tatsächlich der Fall, wäre zu erwarten, dass der Anteil der „Ü"-Unfälle je Verletzungskategorie von tödlich zu leicht sehr stark ansteigen müsste, da in diesem Fall leichte Berührungen bei innerortstypisch geringen Geschwindigkeitsdifferenzen mit entsprechend geringen Folgen immer häufiger werden müssten und das Geschehen dominieren sollten. Die überraschend geringe Anzahl leicht verletzter „Ü"-Opfer entkräftet gleichzeitig auch das Argument, dass es eine große Zahl sterbend im Straßengraben zurückgelassener Opfer von fahrerflüchtigen Engüberholern geben müsse, die von der Polizei irrtümlich oder aus Bequemlichkeit als Opfer von selbstverursachten Alleinstürzen verbucht werden, denn Verletzte -zumal wenn nur „leicht" betroffen- werden nach einer Kollision den Vorfall noch zur Anzeige bringen können und in diesem Fall würde auch ein anonymer Unfallflüchtiger gleichwohl mit seiner Verkehrsart KFZ als Beteiligter in das amtliche Formular der Unfallaufnahme eingetragen.

Diskussion

Verkehrsunfälle zwischen Fahrrädern und von hinten auflaufenden schnellen KFZ sind weit seltener als gewöhnlich angenommen. Schwere Unfälle geschehen zudem vorwiegend auf außerörtlichen Straßen und bei schlechten Lichtverhältnissen. Engüberholer und Auffahrer sind somit voneinander unabhängige Gruppen ohne Schnittmenge. Das Potential, die ohnehin seltenen „Ü"-Unfälle durch vergrößerte Seitenabstände zu reduzieren, liegt daher praktisch bei Null.

Unter all diesen Gesichtspunkten war auch die Aufnahme von vorgegebenen festen Mindestabständen in die StVO ein Bärendienst am Radverkehr. Anstatt den Menschen zu kommunizieren, dass das Überholen von Radfahrern auf der Fahrbahn im Status Quo ausreichend sicher ist, wurde dem fatalen Irrtum über die immense Gefährlichkeit des Überholens im Mischverkehr damit noch massiv Vorschub geleistet: schließlich bestätigt jetzt ja sogar auch der Gesetzgeber selbst die sicherheitstechnische Relevanz von geringen Seitenabständen. Gleichzeitig werden jedoch die vorgegebenen Abstände weder kontrolliert, noch angezeigte Verstöße dagegen von Polizei und Justiz konsequent verfolgt. Fast könnte man angesichts dieses paradoxen Vorgehens vermuten, die Abstandsvorgaben seien nur zu dem Zweck in die StVO gelangt, Autofahrer durch Bangemachen vom Umstieg aufs Fahrrad abzuhalten und so ein weiteres Wachstum des Radverkehrs zu Lasten der Absätze der Autoindustrie zu verhindern. Fakt ist, dass die neuen Seitenabstandsvorgaben bislang des genaue Gegenteil von einer gleichmütigen Akzeptanz von Radverkehr auf der Fahrbahn herbeigeführt haben. Vielmehr zeichnet sich gerade deswegen eine weitere fahrradfeindliche Eskalation im ewigen Wettstreit um die Nutzung der Allmende „Fahrbahn" ab.

Man mag einwenden, dass Unfälle im Längsverkehr sehr selten sind, solange und weil Radfahrer aus Angst, von hinten überfahren zu werden, Strecken ohne Radwege meiden. Gegen diesen Einwand spricht jedoch eindeutig, dass es auf radwegfreien Fahrbahnen außerorts weit mehr Todesopfer von Alleinstürzen nach Fahrfehlern oder Gesundheitsproblemen gibt als im Radwegenetz (Verhältnis 241:147). Hier wäre bei einem strikten Meideverhalten viel eher die umgekehrte Relation zu erwarten gewesen. Ebenso wäre zu erwarten, dass sich unter den Opfern von Auffahrunfällen auffällig oft Rennradfahrer finden lassen sollten, da diese sehr fahrleistungsstarke Radfahrergruppe vor allem außerorts unterwegs ist und bekanntermaßen wenig Radwege-affin ist. Aber auch hier sind tödliche „Ü"-Unfälle mit 1 bis 2/Jahr extrem selten. Sie teilen zudem die aus der obigen Analyse bekannten Risikofaktoren „Sichtverhältnisse" und „Verkehrsstille".

In Anbetracht der Tatsache, dass die Sorge, von ungeduldigen Autofahrern von hinten von der Straße gerammt zu werden, das Haupthemmnis für das politisch erklärte Ziel eines Wachstums im Radverkehr darstellt, sollten wir tunlichst alles unterlassen, was die Menschen in ihrem Irrtum bestärken könnte. Dies ist auch deswegen sinnvoll, weil gerade das Paradigma von der „gefährlichen Fahrbahn" manchen Autofahrern offenbar Anlass und Ausrede für Drohgebärden und Übergriffe gegen lästige Zweiräder auf der Fahrbahn bietet.

Politik, NGOs und Medien sollten einsehen, dass der gängige Ansatz "Man muss die Ängste der Menschen ernst nehmen" psychologisch kontraproduktiv ist. Stattdessen empfehle ich dringend, jede öffentliche Äußerung über die Gefährlichkeit des Radfahrens im Allgemeinen sowie über die angebliche Gefährlichkeit von radwegfreien Strecken im Besonderen konsequent zu unterlassen. Der Verzicht auf öffentliches Bangemachen müsste dabei noch nicht einmal zwingend die Abkehr von weiterem Radwegebau bedeuten. Die verbale Zurückhaltung wäre jedoch aufgrund der objektiven Gefahrenlage erstens nichts weniger als redlich und könnte zweitens das brachliegende Potential der „besorgten" Umsteigekandidaten viel eher ausschöpfen, als es die derzeit übliche reflexartige Verknüpfung aus abschreckendem Alarmismus und Werbung für Radwegebau vermag. Vom anschließenden Zuwachs im Radverkehr würden Fahrbahnradler und Radwegnutzer gleichermaßen profitieren. „Safety in Numbers" schützt auch und gerade Radverkehr auf der Fahrbahn.

Für um ihre Sicherheit besorgte, bereits aktive Radfahrer lautet die Schlussfolgerung aus der Unfallanalyse, dass sie enge Überholabstände künftig gelassener ertragen können, denn aus ihnen lässt sich gerade kein Rückschluss auf ein erhöhtes Unfallrisiko ableiten. Insbesondere bei Fahrten außerhalb bebauter Gebiete besteht der beste Schutz bei Dunkelheit, Gegenlicht oder Dämmerung in der Verwendung eines hellen Rücklichts sowie einer Fahrlinie möglichst weit rechts. Freizeit- und Trainingsfahrten ohne konkretes Ziel könnte man zusätzlich so zu legen versuchen, dass Streckenabschnitte, auf denen tiefstehende Sonne von vorne kommen könnte, zu den kritischen Zeiten gemieden werden.

Thomas Schlüter

Hinweise:

Nähere Angaben zur verwendeten Methodik, Rohdaten zum Download sowie weitere Analysen des gesammelten Materials finden sich auf radunfaelle.wordpress.com Die Open Data-Files aus dem Unfallatlas-Portal sind via unfallatlas.statistikportal.de verfügbar.

In Kürze

Das „In Kürze" finden Sie auf Seite 2, neben dem Inhaltsverzeichnis.

Nachruf Karl Klühspies

Bei vielen Bürgerinitiativen Verkehrskongressen BIVKO´s wurde es abends sehr still, wenn Karl Klühspies vom Münchner Forum mit seinem Dia-Vortrag über die zahlreichen kreativen Ideen für eine Verkehrsgestaltung aus aller Welt berichtete. Das konnte auch schon mal mehrere Stunden in Anspruch nehmen. Er hatte die Fähigkeit, seine Erfahrungen und Erkenntnisse sehr unterhaltsam und abwechslungsreich darzustellen. Und damals waren Bilder, wie er sie präsentieren konnte, noch nicht im Internet abrufbar.

Er war einer von denen, die den BIVKO´s Format gaben und vor allem wahnsinnig wichtige Inhalte vermittelten. Darüber hinaus war er kein Referent, sondern ein Mensch, der bis in die Nacht hinein mit uns feierte, dass wir in Deutschland alle zwei Jahre zusammenkamen, die sich für eine „prinzipielle Verkehrsberuhigung" einsetzten, so der damalige Oberbegriff.

Ja, Karl, Du wirst für uns unvergessen bleiben. dein Tod am 12 Januar 2023 im Alter von 94 Jahren ist zwar für uns alle eine erschütternde Nachricht, aber keineswegs niederschlagend, weil wir in deinem Sinne weitermachen werden, denn es gibt, wie Du auch immer sagtest, noch einiges zu tun.

Bernd Herzog-Schlagk