
Radfahrer und Verkehrsregeln: Denn sie wissen nicht, was sie tun

Radfahrer beanspruchen einen immer größeren Anteil am öffentlichen Verkehrsraum und finden dabei viel Unterstützung, auch von politischer Seite besonders in Großstädten. Umweltschutz und der dichte Großstadtverkehr bringen vielfach junge urbane Bürger auf die Sättel. Moderne Fahrräder und Pedelecs fördern die besitzergreifende Entwicklung in vielen Innenstädten. Doch kennt die Mehrheit der Radfahrer die Regeln? Und halten sie sich daran?

Ralf Buchstaller, Psychologe beim TÜV Nord, untersuchte diese Fragestellung auch am Beispiel dieser konkreten Fragen: Wie schnell darf man durch eine Fußgängerzone radeln? Gibt es auch auf dem Fahrrad eine Promillegrenze? Und wenn ja, wie hoch ist sie? „Zirka jeder Zweite kann diese Fragen nicht richtig beantworten“, berichtet Dr. Buchstaller. Doch wer aufs Rad steige, müsse selbst dafür sorgen, dass er die Verkehrsregeln kennt. „Sonst kann es gefährlich werden – für alle Beteiligten.“

Wenn Rad und Auto zusammenstoßen, sind zwar überwiegend die motorisierten Verkehrsteilnehmer verantwortlich. Doch den Statistiken zufolge tragen Radfahrerinnen oder Radfahrer bei fast jedem zweiten dieser Unfälle zumindest eine Mitschuld. Oft waren sie in dem Moment auf dem falschen Weg unterwegs, zum Beispiel entgegen der Fahrtrichtung. Sind Fußgängerinnen oder Fußgänger mitbetroffen, liegt die Hauptschuld sogar mehrheitlich bei den Radfahrenden.

Rund ein Viertel von mehr als 2000 repräsentativ ausgewählten Radlern und Radlerinnen räumt bei einer Befragung der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) ein, in den vergangenen zwei bis drei Jahren von der Polizei bei einer Regelwidrigkeit erwischt worden zu sein. Laut eigener Auskunft hatten die meisten eine Verwarnung erhalten, weil sie auf der falschen Straßenseite oder ohne Licht im Dunkeln fuhren.

Warum geraten so viele mit ihren Rädern auf Abwege? Dazu befragte Anja Katharina Huemer von der TU Braunschweig kürzlich Studierende. Diese machten fürs Fahren auf der falschen Seite vor allem die schlechte Infrastruktur verantwortlich, zum Beispiel zu wenig Radwege. „Die Vorteile erscheinen ihnen größer als die Risiken“, berichtet die Psychologin. Ähnlich war es beim alkoholisierten Radfahren: Auch dabei überwiege der wahrgenommene praktische Nutzen. Das Risiko, einen Unfall zu haben oder erwischt zu werden, hielten die Studierenden für eher gering und Trunkenheit auf dem Rad ohnehin für kein ernst zu nehmendes Vergehen.

Ein exklusiv deutsches Problem ist das nicht. In den Straßen von Groningen und Den Haag bat ein niederländisches Forschungsteam an vier Abenden rund 900 Radfahrerinnen und Radfahrer zur Alkoholkontrolle. Knapp 700 erklärten sich dazu bereit. Bei 40 Prozent von ihnen fand das Team mehr Alkohol im Blut als erlaubt. Ab Mitternacht war Trunkenheit auf dem Rad sogar der Normalfall.

Huemer warnt: Allein die Kontrollen zu verstärken, genüge nicht. Es gelte vielmehr, die Einsicht zu fördern. Konkret bedeute das zum Beispiel, darüber aufzuklären, wie sich Wahrnehmung, Denken und Reaktionsvermögen unter Alkoholeinfluss verändern. Daneben mangle es aber auch an Wissen um geltende Gesetze. Da es fürs Radfahren kein verpflichtendes formales Training gibt, muss sich jeder selbst über die Straßenverkehrsordnung informieren. Rund jeder Zweite offenbare allerdings eklatante

Lücken.

Von den Promillegrenzen auf dem Rad beispielsweise wussten nur zirka 60 Prozent der obengenannten repräsentativen Stichprobe. Schon mit einem Alkoholpegel von 0,3 Promille könne man unter Umständen für einen Unfall haften, erklärt Ralf Buchstaller. Ab 1,6 Promille drohen eine medizinisch-psychologische Untersuchung und der Entzug der Fahrerlaubnis. Was vielen ebenfalls nicht bewusst ist: In einer Fußgängerzone gilt Schrittgeschwindigkeit – sofern das Radfahren überhaupt zulässig ist. Und eine Einbahnstraße darf man auch auf dem Rad grundsätzlich nicht in Gegenrichtung befahren, außer wenn ein Schild es explizit erlaubt.

„Durch die Fußgängerzone zu heizen oder als Geisterfahrer unterwegs zu sein, halten viele für ein Kavaliersdelikt“, hat Ralf Buchstaller von TÜV Nord festgestellt. „Bis etwas passiert.“ Rund 80 000 Menschen verletzen sich jährlich beim Radfahren auf deutschen Straßen. Fast 400 lassen dabei ihr Leben, wie die letzte amtliche Statistik von 2017 zeigt. Was viel zu oft vergessen werde, sagt der Psychologe: „Regeln sind zwar zuweilen unbequem. Aber sie dienen unserem Schutz.“ (ampnet/Sm)

Bilder zum Artikel



Zebrastrreifen.

Foto: Auto-Medienportal.Net/ADAC



Damit man es mal gesehen hat: Diese Radfaherin steigt ab, weil sie die Fahrbahn auf einem Zebrastrreifen überqueren will.

Foto: Auto-Medienportal.Net/ARCD