

http://www.faz.net/-gqe-738yh

HERAUSGEGEBEN VON WERNER D'INKA, BERTHOLD KOHLER, GÜNTHER NONNENMACHER, FRANK SCHIRRMACHER, HOLGER STELTZNER

Frankfurter Allgemeine Wirtschaft

Aktuell Wirtschaft

Verkehr

Die fabelhafte Siegesfahrt des Fahrrads

29.09.2012 · In Deutschland werden heute mehr Fahrräder als Autos verkauft. Wie hat der alte Drahtesel das geschafft? Und wie behauptet er sich im alltäglichen Verteilungskampf mit Autos und anderen Verkehrsteilnehmern?

Von JONAS JANSEN

Artikel



© GYARMATY, JENS

Wer bekommt am meisten Platz? Fahrradkolonnen und Autos auf Berlins Straßen

Es wird eng auf Deutschlands Straßen. Und aggressiv. Das kann jeder bestätigen, der in Köln schon mal versucht hat, mit dem **Fahrrad** die Ringe zu überqueren, in Berlin mit seinem Auto am Kreuzberger Moritzplatz rechts abbiegen wollte oder in Frankfurt die Konrad-Adenauer-Straße entlangspaziert ist. Der Raum ist knapp. Denn eine Gruppe Verkehrsteilnehmer wird stärker: die Radfahrer.

40 Prozent beträgt ihr Anteil am Verkehr im gutbürgerlichen Berliner Stadtviertel Prenzlauer Berg - kein Wunder, dass die Radfahrer angesichts ihrer zahlenmäßigen Macht Platz fordern. Jahrelang stritten sich Bürgerinitiativen und das Bezirksamt um den Umbau der Kastanienstraße im Viertel: die Bürgersteige sollen schmaler werden, die Radfahrer mehr Platz bekommen. Und die Straße soll breiter werden - eine Herausforderung für Stadtplaner. Denn der Verteilungskampf auf Deutschlands Straßen birgt viel Aggressionspotential.

Jeder Fünfte nutzt täglich das Fahrrad

70 Millionen Fahrräder rollen heute durch die Republik, im Jahr 2000 waren es noch 60 Millionen. Mit vier Millionen werden jedes Jahr mehr Räder verkauft als Autos. Jeder Fünfte nutzt das Fahrrad täglich. Es sind längst nicht bloß die Studentenstädte wie Freiburg oder Münster, die zu Fahrradstädten mutieren, auch die größten deutschen Metropolen wie Köln, München oder Frankfurt verzeichnen steigende Zahlen. Rund vier Millionen Fahrräder wurden im vergangenen Jahr verkauft, die Branche jubelt über Umsatzrekorde, geben die Deutschen doch immer mehr Geld fürs Fahrrad aus.

Berlin wird auch zur Fahrradhauptstadt der Nation. Seit 2008 hat sich die Zahl der Fahrradfahrer in Berlin verdoppelt, ergibt eine noch nicht veröffentlichte Studie des Innovationszentrums für Mobilität und gesellschaftlichen Wandel (InnoZ), das unter anderem von der Deutschen Bahn finanziert wird. In den Sommermonaten wird ein Fünftel aller Wege in Berlin mit dem Rad zurückgelegt.

Fragen aus der Führerscheinprüfung: Hätten Sie's gewusst?

Interaktiv



© FAZ.NET MIT F.A.S.

Die Hauptstadt soll zum bundesweiten Vorbild werden: Der von Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer kürzlich vorgelegte „Nationale Radverkehrsplan 2020“ sieht vor, dass in acht Jahren in ganz Deutschland jeder fünfte Weg mit dem Fahrrad gefahren werden soll. Momentan liegt der Anteil der Radfahrer am Verkehr bei 13 Prozent, Tendenz steigend.

„Das Auto als Statussymbol hat in den Innenstädten ausgedient“

Von den ehrgeizigen Zielen, den Radverkehr stark zu fördern, sind aber längst nicht alle überzeugt: Die Grünen kritisieren, dass der Bund zuletzt die Ausgaben für neue Radwege gekürzt habe, es zwischen den Plänen Ramsauers und der Ausführung also durchaus Verbesserungsbedarf gebe. Trotzdem gilt: Das Fahrrad ist auf dem Siegeszug. „Das Auto als Statussymbol hat in den Innenstädten ausgedient“, sagt der Mobilitätsforscher Andreas Knie vom InnoZ.

Knie unterteilt die Fahrradfahrer in drei Gruppen: die neue, stark wachsende Gruppe sind die Umsteiger, die früher bloß Auto fuhren und nun für die kurzen Wege in der Stadt das Rad entdecken. Diese Gruppe will sich bewegen, sich fit halten und nebenbei auch etwas für die Umwelt tun. Auch **Rentner** gehören dazu, die mit **E-Bikes** durch die Stadt schnurren, und Gutsituierte, die das Fahrrad als Lifestyleobjekt ansehen.

Die zweite Gruppe der neuen Radler bilden die Städter, die früher öffentliche Verkehrsmittel genutzt haben und heute immer öfter aufs Fahrrad steigen. „Radler fühlen sich nicht mehr als Desperados“, sagt Knie. Sie werden Teil einer „sozialen Praxis“: Alle anderen machen es auch.

Weitere Artikel

Fragen aus der Führerscheinprüfung: Hätten Sie's gewusst?
 Unterwegs mit dem E-Bike: Elektrisch durch den Alltag
 Platz da, ich muss zur Arbeit!
 Berufspendler: Lange Wege ins Büro
 ADAC fordert höhere Pendlerpauschale
 Radtour mit dem ADFC: Dem Fähnlein nach durch Feld und Wald

Die Hardcore-Radler als dritte Gruppe fuhren schon immer - und vertreten nun im Verteilungskampf auch Hardcore-Positionen der Sorte: „Ich bin der gute Verkehrsteilnehmer, also habe ich Vorfahrt.“ „Kampfradler“ nennt sie Verkehrsminister Ramsauer, die Rowdys, die den Kampf auf den Straßen eskalieren lassen: Jeder beansprucht für sich freie Fahrt, will möglichst schnell und unkompliziert durch die Stadt.

90 Prozent der Radfahrer haben einen Führerschein

Doch klar ist auch: Es gibt ebenso viele unachtsame Autofahrer wie Radfahrer. Der knapp bemessene Raum auf den Straßen kann nur gut verteilt werden, wenn alle Rücksicht nehmen - und doch ändert man schnell die Perspektive, je nachdem ob man auf zwei oder vier Reifen unterwegs ist. Nach Schätzungen des Radfahrerverbands ADFC haben 90 Prozent der Radfahrer einen Führerschein, sind also auch potentielle Autofahrer.

Eigentlich sollten die meisten demnach mit dem Gegner auf der Straße mitfühlen können. Aber: „Man ist von dem eigenen Verkehrsmittel stark vereinnahmt“, sagt Mobilitätsforscher Knie. Als Fahrradfahrer ist man wendiger, kann sich durch Autoschlängen durchmogeln und mal schnell über den Bordstein abkürzen, das ist ohnehin viel umweltfreundlicher als die Autos - und damit wähnt sich der Radler moralisch überlegen.

Autofahrer hingegen setzen oft auf die gewohnte Vorfahrt. Wer in der Autoschlange steht, ärgert sich leichter über die frechen Radfahrer, die nicht an der roten Ampel halten oder beliebig die Spur wechseln. Und schneidet in Rage dann gleich an der nächsten Kreuzung einen Fahrradfahrer, der ganz vorschriftsmäßig auf seinem Radweg unterwegs war.

Die Wurzeln des Verteilungskampfes liegen über 100 Jahre zurück, wie Anne-Katrin

Ebert, Historikern im Technischen Museum Wien, im Buch „Radelnde Nationen“ beschreibt. 1890 hatten Auto- und Fahrradfahrer anfangs noch einen gemeinsamen Feind: die Kutsche. Radfahren war angesehen unter den Mitgliedern der bürgerlichen Mittelschicht, war ein Ausdruck neuer Individualität. „Es gab das Selbstverständnis, dass man Vorrang hat“, sagt Ebert.

Geländewagenfahrer wollen wieder Hoheit zurückgewinnen

Da habe so mancher reicher Jüngling auch manchmal vom Kutscher eines mit der Peitsche übergezogen bekommen. Doch anders als in den Niederlanden, wo Anfang des 20. Jahrhunderts ein gemeinsamer Verkehrsplan vorgestellt wurde, trennten sich in Deutschland Fahrrad- und Autolobby rasch. Sie sollten nicht mehr zusammenfinden.



Zossener Straße in Berlin: Die dritte Autospur ist nun ein Radweg

Also rüsten die Verkehrsteilnehmer auf. Das Kraftfahrtbundesamt meldete kürzlich, dass die Zahl der SUV genannten Geländewagen weiter rasant zunimmt, im vergangenen Jahr um knapp ein Viertel. Wer SUV fährt, rechtfertigt das häufig damit, mehr Überblick haben zu wollen. Das kann man durchaus als einen Versuch werten, wieder die Hoheit über den Raum zurückgewinnen zu wollen. Mit einem SUV ist man wieder größer als die Fahrradfahrer, die alte Hackordnung wiederhergestellt.

Bei drei Viertel aller Fahrradunfälle sind Autos beteiligt

Doch SUVs erhöhen nicht bloß das gute Gefühl seiner Fahrer, sondern auch die Gefahr für Radfahrer. Fahrer von SUVs fühlen sich - zu Recht - sicherer. Eine Studie des Gesamtverbands Deutscher Versicherer hat herausgefunden, dass bei Verkehrsunfällen jeder zweite SUV-Fahrer unverletzt bleibt, bei normalen Autos bloß jeder neunte. Experten schätzen, dass man als Fahrradfahrer wegen der hohen Fahrzeugfront der SUVs bei einer Geschwindigkeit von 50 Stundenkilometern 20 Meter durch die Luft geschleudert wird.

Drei Viertel aller Fahrradunfälle sind Verkehrsunfälle mit Autos. Das zeigen Zahlen des Statistischen Bundesamtes. Nur bei jedem vierten Unfall liegt die Schuld bei den Radfahrern. Weil immer mehr Menschen Fahrrad fahren, steigt auch die Zahl der Unfälle. Im vergangenen Jahr zählte alleine die Berliner Polizei 7376 Unfälle mit Radfahrerbeteiligung, besorgt wies sie darauf hin, dass es 19 Prozent mehr seien als noch im Vorjahr.

Also werden die Radfahrer auch unvorsichtiger? Der ADFC weist darauf hin, dass es 2010 weniger Unfälle gab, weil der Winter lang und der Sommer verregnet war. Trotzdem sind Radfahrer weiterhin eine gefährdete Gruppe. Bei einem Drittel aller Unfälle im ersten Halbjahr 2012 waren Radfahrer beteiligt. Die klassischen Ursachen dabei: Fahrradfahrer nutzen die falsche Spur, Autofahrer sind unachtsam beim Abbiegen.

Radspuren auf der Fahrbahn sind sicherer

Gerade deshalb fordert die Fahrradlobby seit langem, den Radverkehr von den abgetrennten Radwegen auf die Straße zu verlegen. Darauf müssen sich die Autofahrer einstellen: Langfristig werden sie ihre Vormachtstellung auf der Straße abgeben müssen. Mehr Platz auf den Straßen werden die Fahrräder in Zukunft beanspruchen und für sich reklamieren, da ist sich Mobilitätsforscher Knie sicher.

Lange hat sich im Verkehrskonzept der Raumplaner das Fahrrad samt Fahrer vor allem auf separaten Radwegen bewegt. Fußweg, Radweg, Fahrbahn - die Fahrspuren waren strikt getrennt, mit dem meisten Platz für die Autos.

Stattdessen die Radspuren auf die Fahrbahn zu verlegen sei sicherer, sagt Roland Huhn, Rechtsreferent beim ADFC. „Da kommen die Autos von hinten, sehen die Fahrradfahrer also. Bei separaten Fahrradwegen werden die Radfahrer viel eher übersehen, wenn Autos an Kreuzungen rechts abbiegen wollen.“

ADAC: Zusätzliche Radwege sind besser

Für mehr Sicherheit schlägt Huhn sogar vor, die Geschwindigkeit in Städten überall auf 30 Stundenkilometer zu begrenzen. „Davon halten wir gar nichts“, antwortet darauf Andreas Hölzel, beim Automobilclub ADAC zuständig für Verkehr. Und auch mit der

Vorstellung, Teile der Straße abzugeben, kann sich der Autofahrer nicht so recht anfreunden: Grundsätzlich sei es gut, wenn es extra Radwege gebe.

Einig sind sich Auto- und Fahrradlobby wenigstens in dem wichtigsten Punkt: dass sowohl Autofahrer als auch die Radler gegenseitig Rücksicht nehmen müssen. Sonst droht sich der Verteilungskampf bald zu verschärfen.

Quelle: F.A.S.

Hier können Sie die Rechte an diesem Artikel erwerben

Frankfurter Allgemeine
ZEITUNG FÜR DEUTSCHLAND

© Frankfurter Allgemeine Zeitung GmbH 2012
Alle Rechte vorbehalten.