

Immer mehr Radfahrer sind im Rems-Murr-Kreis verunglückt: Wie kann Radeln sicherer werden?

ZVW+



Von [ZVW/Martin Winterling](#)

Veröffentlicht: 26.03.2021 00:00

-
-
-
-

Weniger Unfälle, weniger Verletzte. Die Verkehrsstatistik der Polizei fällt erfreulich aus und zieht im Corona-Jahr 2020 eine insgesamt positive Bilanz unter die Verkehrssicherheit im Rems-Murr-Kreis. Die Zahlen weisen jedoch einen Schönheitsfehler auf. Mit Fahrrädern und Pedelecs sind mehr Personen verunglückt denn je. Diese Entwicklung ist dem Trend zum Radfahren im Allgemeinen und zu Pedelecs im Speziellen geschuldet. Nun stellt sich die Frage, welche Konsequenzen die Verkehrspolitik und die Polizei wie auch Land, Kreis und Kommunen aus dem zunehmenden Radverkehr ziehen und was für die Sicherheit der Radfahrer getan werden muss. Mit einem ratlosen Schulterzucken über die hohe Zahl der Verunglückten ist es nicht getan.

Woher kommt der Radelboom?

Das Rad, mit oder ohne elektrischen Rückenwind, war 2020 das Verkehrsmittel der Stunde. Fahrradgeschäfte haben hervorragende Geschäfte gemacht, und auch in diesem Jahr ist der Verkauf von Rädern gut angelaufen. Radeln ist gesund, umweltfreundlich - und birgt in Pandemiezeiten ein wenig Sicherheit, sich in Bussen und Bahnen nicht mit Corona anstecken zu können. Doch wie lässt sich den Gefahren des Straßenverkehrs begegnen? Andreas Schwager, Vorstandsmitglied des ADFC Rems-Murr, sieht die Polizei und die Verkehrsplaner in der Pflicht, mehr für Radler zu tun.

Was bedeutet „Vision Zero“ für den Radverkehr?

„Vision Zero“ lautet das Leitbild in der Verkehrspolitik, sprich: Es soll keine Toten und Schwerverletzten mehr im Straßenverkehr geben. Um das hehre Ziel zu erreichen, muss ein sicheres Verkehrssystem geschaffen werden, umschreibt der Deutsche Verkehrssicherheitsrat die Vision. Die lausigen Bedingungen für Radler auf deutschen Straßen sind von sicheren Verkehrssystemen weit entfernt. Die „Vision Zero“ im Radverkehr bleibt pure Illusion, solange nichts unternommen wird, sagt Andreas Schwager. Aus Umfragen weiß er, dass die Angst vor Unfällen viele Leute hindert, öfter mal aufs Rad zu steigen. Am größten ist die

Angst, übersehen und von hinten von einem Auto oder Lastwagen überrollt zu werden. Rein statistisch ist diese Sorge unbegründet. Die größte Gefahr lauert von vorne. Aber nicht nur im Straßenverkehr stimmt ja bei uns Menschen die gefühlte Angst nicht mit der tatsächlichen Gefahr überein. Bei der Angst vor überholenden Fahrzeugen könnte die Polizei durchaus einen Beitrag leisten, die Radfahrer zu schützen. Schwager schlägt vor, häufiger und konsequenter zu kontrollieren, ob Auto- und Lkw-Fahrer den von der StVO vorgeschriebenen Abstand von 1,50 Meter innerorts und zwei Meter außerorts wirklich einhalten. Meist tun sie es nämlich nicht.



ZVW+ [Rems-Murr-Kreis](#)

ADFC-Fahrrad-Klimatest: Wie haben die Städte im Rems-Murr-Kreis abgeschnitten?

Warum könnte Tempo 30 die Sicherheit von Radfahrern verbessern?

Natürlich leisten mehr und besser ausgebaute Radwege einen hohen Beitrag zur Verkehrssicherheit. Aber Radwege brauchen Zeit - und sind teuer. Deswegen setzt Schwager bei einem zweiten Punkt an, der vielen Autofahrern vor Wut womöglich die Adern schwellen lässt: bei einem Tempolimit. Einer der häufigsten Unfallursachen sei überhöhte Geschwindigkeit; die häufigste Ausrede von Autofahrern bei Unfällen sei, nur kurz nicht aufgepasst und ein Verkehrsschild übersehen zu haben. Innerorts sollte deshalb generell Tempo 30 und außerhalb 80 gelten, so Schwager. Wenn der Verkehr heruntergebremst wird, wird zwangsläufig die Sicherheit der schwächsten Verkehrsteilnehmer, also der Fußgänger und Radfahrer, erhöht. Statt dass 30 km/h-Zonen in Ortschaften wie heute die Ausnahme darstellen, würde Tempo 50 nur dort ausgewiesen, wo es möglich und sinnvoll ist. Die Ausrede von Autofahrern, aus Versehen mal ein 30er-Schild übersehen zu haben, gälte nicht mehr.

Welche Pläne gibt es für bessere Radwege im Rems-Murr-Kreis?

Mehr und bessere Radwege brauchen Zeit. Die Verkehrspolitik kommt langsam in die Gänge. Das Land plant Radschnellwege, unter anderem von Schorndorf nach Waiblingen/Fellbach sowie von Waiblingen nach Ludwigsburg und nach Backnang. Das Landratsamt arbeitet an einer Radwegekonzeption für den Rems-Murr-Kreis, die rund 1150 Kilometer Radwege vernetzen soll. Derzeit entspricht nur ein kleiner Bruchteil der Wege den gehobenen Ansprüchen von Alltagsradlern wie Andreas Schwager. Nur 13 Prozent gelten als gut, bei drei Viertel der Wege wurden mittlere und bei zehn Prozent sogar „hohe Handlungserfordernisse“ festgestellt, weil Radwege ungeschützt entlang stark befahrener Straßen geführt werden.

Die meisten Radfahrer sind jedoch oft kurze Strecken innerorts unterwegs, wie zum Beispiel Kinder und Jugendliche auf dem Weg zur Schule oder Erwachsene zum Einkaufen. Wie oft das Rad für Besorgungen, Besuche oder auf dem Weg zur Arbeit benutzt wird, hängt nicht zuletzt vom Komfort der Radwege ab. Wie stark sich Kommunen unterscheiden, lässt sich in den beiden Nachbarstädten Waiblingen und Fellbach besichtigen.



ZVW [Rems-Murr-Kreis](https://www.zvw.de)

Verkehrspolitik nach dem Corona-Knick: Was tun, wenn die Staus zurückkehren und in den S-Bahnen wieder qualvolle Enge herrscht?

Wie sich die Nachbarstädte Fellbach und Waiblingen beim Radverkehr unterscheiden

Fellbach hat sich auf die Fahne geschrieben, eine fahrradfreundliche Kommune werden zu wollen. Die Stadt gehörte zu den Gründungsmitgliedern der Initiative, der inzwischen 80 Städte, Gemeinden und Kreise im Land angehören. Der Abschied von der autogerechten Stadt falle schwer – und werde nicht so einfach werden, weiß Baubürgermeisterin Beatrice Soltys. In Fellbach werden Radfahrer inzwischen jedoch mit vielen roten Markierungen auf den Straßen empfangen, die den Autofahrern und den Radlern signalisieren: Hier ist das Revier der Radfahrer.

Wenige Kilometer östlich endet das Vergnügen für Radfahrende. Die Stadt Waiblingen hat sich nicht für Vorfahrt für Radler entschieden, bemängelt nicht nur Andreas Schwager. Er kritisiert zu schmale Radwege mit Gegenverkehr oder Konzeptionslosigkeit, wenn es um die Verknüpfung von Radwegen geht. Im jüngsten Fahrradklimatest des ADFC machte Waiblingen erneut keine gute Figur. Fellbach schnitt besser ab. Die Teilnehmer beklagten beispielsweise schlechte Ampelschaltungen oder den Mischverkehr von Rad und Kfz.

Der Rems-Murr-Kreis will den Radverkehr fördern. Als einen wichtigen Punkt nannte Landrat Richard Sigel bei einer Veranstaltung die Sicherheit beim Radfahren. Ausgerichtet hatte die Konferenz „Mobilitätswende gestalten – Fahrradfreundliche Landkreise und Kommunen“ die Allianz Mobilitätswende für Baden-Württemberg, ein Zusammenschluss umwelt- und verkehrspolitischer Nichtregierungsorganisationen, Gewerkschaften, kirchlicher Institutionen und vieler Einzelpersonen.

Der Kreis nimmt beispielsweise am Modellprojekt „Sicher E-Biken“ teil, das sich speziell an die Klientel der älteren Pedelec-Umsteiger richtet. Sobald es die Pandemie zulässt, sollen die „Radspaß“-Kurse der eigens dafür ausgebildeten Trainer starten. Coronabedingt ausgefallen sind 2020 die Kurse der „Radhelden“, bedauert Sigel. Die Aktion des Württembergischen Radsportverbandes wendet sich an Kinder und Jugendliche. Auf den kniffligen Parcours wird

deren Motorik verbessert, was Kindern nicht nur Spaß macht, sondern ihnen im Alltag mehr Sicherheit auf zwei Rädern bringt.



ZVW+ [Rems-Murr-Kreis](#)

Es ist noch ein langer und mühevoller (Rad-)Weg zu fahrradfreundlichen Städten und Gemeinden im Rems-Murr-Kreis

Helmpflicht ja oder nein?

Eine Helmpflicht für Radfahrer lehnt die Radler-Lobby ADFC übrigens ab. Zum einen hielte diese potenzielle Radfahrer ab, öfters mal aufs Rad zu steigen. Womit dem Klima- und Umweltschutz ein Bärendienst erwiesen würde. Zum anderen zäumt die Pflicht, Helm zu tragen, das Pferd von hinten auf: Statt Radler besser vor Unfällen zu schützen, würden Radler als Opfer gezwungen, sich gegen die Folgen von Unfällen zu wappnen. Die ADFC-Position lautet: „Ja zum Fahrradhelm, nein zur Helmpflicht.“

Wie viele Menschen sind im Jahr 2020 mit dem Rad verunglückt?

Zurück zu den deprimierenden Zahlen der polizeilichen Verkehrsstatistik: Im Kreis wurden 321 (288) Verkehrsunfälle aufgenommen, an denen Radelnde beteiligt waren. Zwei (2019: 1) Radfahrer/-innen wurden getötet, 59 (44) schwer und 226 (205) leicht verletzt. - Im Bereich des Polizeipräsidiums Aalen ereigneten sich 241 (179) Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Pedelecs und E-Bikes. 66 (56) Personen wurden schwer und 161 (108) Nutzer leicht verletzt. Die Helmtragequote lag bei 63 Prozent (Vorjahr 57 %). Im Rems-Murr-Kreis waren es 104 (88) Unfälle mit 23 (24) Schwer- und 73 (54) Leichtverletzten. „Die deutlich steigende Nachfrage nach Pedelecs und E-Bikes schlägt sich unweigerlich in steigenden Unfallzahlen nieder“, stellt die Polizei fest. Insgesamt stiegen die Unfallzahlen um 34,6 Prozent (landesweit +39%). Hauptunfallursache sei mit einem Anteil von 65 Prozent erwartungsgemäß „Geschwindigkeit“.