

# **Fahrradfahren voll im Trend**

**Verkehrsforum der Gewerkschaft der Polizei  
Nordrhein-Westfalen**

24.11.2011

Bürgersaal in den  
Düsseldorfer Arcaden

**Impulsreferat von Michael Mertens,  
Mitglied des Geschäftsführenden Landesbezirksvorstands  
der GdP**

---

Liebe Kolleginnen und Kollegen,  
sehr geehrte Gäste,

niemals zuvor wurde in Deutschland so viel geradelt.

Radfahren ist sportlich;

Radfahren ist gesund;

Radfahren ist umweltfreundlich;

Radfahren ist im Vergleich zu motorisierten Verkehrsmitteln billig;

Radfahren liegt voll im Trend!

Allerdings bedeutet Radfahren auch ein erhöhtes Unfallrisiko. Bundesweit verunglückten 2009 mehr als 75 000 Radfahrer. Dies entspricht fast einem ausverkauften Signal Iduna Park in Dortmund, Deutschlands größtem Fußballstadion.

Zusätzlich gibt es die begründete Vermutung, dass die Dunkelziffer dreimal so hoch ist. Dies hat ein Vergleich der Unfallzahlen von Fahrradfahrern in Münster mit der Zahl der in den Krankenhäusern und Kliniken behandelten Radfahrer ergeben.

Grund genug, dass wir uns als Gewerkschaft der Polizei dieser Thematik in unserem heutigen Verkehrsforum in aller Ausführlichkeit widmen.

Ohne den Beiträgen der Referentinnen und Referenten unseres Forums vorweg zu greifen, möchte ich unserer Tagung als Eingangsimpuls vier kurze Anmerkungen voranstellen.

## **1. Die erste Anmerkung betrifft das Thema Alkohol und Fahrradfahren**

Bei Radfahrunfällen spielt Alkohol eine große Rolle. Bei jedem vierten Unfall, der von Radfahrern verursacht worden ist, war der Radler berauscht.

Strafrechtlich beginnt die absolute Fahruntüchtigkeit erst bei unglaublichen 1,6 Promille.

Ich warne hier ausdrücklich vor Selbstversuchen, was es tatsächlich heißt, dermaßen berauscht ein Fahrrad im Straßenverkehr zu führen. Einen Tatbestand im Ordnungswidrigkeitenrecht suchen wir hier trotzdem vergebens.

Deshalb fordert die Gewerkschaft der Polizei eine rechtliche Angleichung der Promillegrenze an die für das Führen von Kraftfahrzeugen. Konkret heißt das eine Senkung der zulässigen Promillegrenze für Radfahrer auf 0,5 Promille (Ordnungswidrigkeit), bzw. 1,1 Promille (Straftat).

## **2. Meine zweite Anmerkung betrifft das Thema Helmpflicht**

Die oben genannte Untersuchung in Münster ergab, dass jeder vierte verletzte Radfahrer Kopfverletzungen erleidet. Verletzungen, die zum größten Teil vermeidbar wären.

Nachweislich könnten 80 Prozent der Schädelverletzungen durch einen Fahrradhelm verhindert werden. Das ist eine beeindruckende Zahl. Trotzdem tragen nur 6 Prozent der Erwachsenen einen Helm.

Ein Umstand, der nicht nur zu einer deutlich erhöhten Selbstgefährdung beiträgt, sondern wir Älteren sind damit auch ein schlechtes Vorbild für die jüngsten Teilnehmer im Straßenverkehr.

Wir wissen alle, dass neue, strengere Vorschriften häufig Widerwillen hervorrufen. Deshalb setzen wir als GdP in erster Linie auf die Überzeugungsarbeit, um die Helmtragequote deutlich zu erhöhen. Falls dies nicht zum erhofften Erfolg führt, darf aber eine gesetzliche Helmtragepflicht kein Tabu sein!

### **3. Auch beim Fahrrad spielt die Technik eine immer größere Rolle. Deshalb betrifft meine dritte Anmerkung die zunehmend an Bedeutung gewinnenden Elektrofahrräder**

Pedalisten erfreuen sich bereits seit einiger Zeit einer stetigen technischen Weiterentwicklung ihrer „Drahtesel“. Klappräder werden durch 28-Gang-Touring-Bikes ersetzt, das Bonanzrad kommt heute als High Tech-Mountainbike daher. Doch damit nicht genug: Seit einiger Zeit erobert das Elektrofahrrad, auch „e Bike“ genannt, die Straßen. Der Drahtesel mutiert zum sportlichen Drath-Rennpferd, dem der Reiter leider nicht immer gewachsen ist.

Gerade ältere Menschen erfreuen sich der durch Elektromotoren unterstützten Fahrräder, bei denen Geschwindigkeiten von 30 km/h und mehr keine Seltenheit sind. Wenn man weiß, dass im Alter die Gefahr, bei einem Radunfall getötet zu werden, exorbitant steigt, kann man vermuten, welche dramatische Entwicklung mit der zunehmenden Verbreitung von e Bikes auf uns zukommen wird.

Daher fordern wir als GdP eine Klärung der rechtlichen Einstufung der unterschiedlichen elektrounterstützten Fahrräder. Und wir fordern ein Konzept, wie den mit der neuen Technik entstehenden Gefahren begegnet werden kann.

### **4. Meine vierte und letzte Anmerkung betrifft den Fahrradverkehr in den Städten**

90 Prozent aller Radfahrunfälle ereignen sich innerhalb der Städte. Daher gilt es gerade innerstädtisch klare Regelungen für die Verkehrsraumnutzung durch Radfahrer zu schaffen.

Dabei geht es uns als GdP nicht in erster Linie um strengere Regeln für die Fahrradfahrer, sondern zum Beispiel um eine sichere Verbindung der einzelnen Verkehre. Und es geht um Präventionsarbeit im eigentlichen Sinn.

Dass das notwendig ist, zeigt ein nüchterner Blick auf die Zahlen: Bislang sind in diesem Jahr alleine in NRW bereits 56 Radfahrer im Straßenverkehr gestorben. Das sind zwar fünf weniger als im gleichen Zeitraum des Vorjahres, aber gleichzeitig ist die Zahl der schwerverletzten Radfahrer um 14 Prozent gestiegen, auf 2262.

Wenn Radfahren voll im Trend liegt, kann die stärkere Konzentration auf das Thema Fahrradfahren deshalb für die polizeiliche Aufgabenerfüllung neue Perspektiven bieten.

Das gilt übrigens auch für die Nutzung des Fahrrads als polizeiliches Einsatzmittel.

Der Einsatz von Fahrrädern bietet für die Polizei einsatztaktisch viele Chancen, nicht nur für eine Zweiradkontrolle „auf Augenhöhe“. Deshalb werden wir auch diesem Aspekt in unserem heutigen Verkehrsforum einen Raum geben.

Liebe Kolleginnen und Kollegen,  
liebe Gäste,

ob auch die verkehrspolitischen Forderungen der GdP für Radfahrer „voll im Trend liegen“, und ob sie zielführend sind, wollen wir heute gemeinsam mit unseren Referenten und Experten diskutieren.

Deshalb freue ich mich jetzt mit Ihnen und mit euch gemeinsam auf die Referentinnen und Referenten unsere Forums und auf die anschließenden Diskussionen, und übergebe an den Moderator des heutigen Tages, den Kollegen Martin Volkenrath.