



**Gewerkschaft  
der Polizei NRW**

---

## SCHLUSSWORT

Verkehrsforum „Neue Regeln für den Radverkehr“

Donnerstag, 21. Februar 2019

Heiko Müller,  
stellvertretender Landesvorsitzender GdP NRW

**Es gilt das gesprochene Wort!**

Sehr geehrte Gäste!

Liebe Kolleginnen und Kollegen!

Aus den vorangehenden Vorträgen ist mehr als deutlich geworden, dass wir etwas tun müssen, wenn wir die Entwicklung nicht einfach nur laufen lassen wollen. Wir brauchen neue Regeln für den Radverkehr.

Ich möchte gleich zu Beginn klarstellen, dass es uns, dass es der GdP dabei um einen ganzheitlichen Ansatz geht. Der Titel wendet sich nicht nur an Radfahrende, sondern eben an alle Verkehrsteilnehmer. Wir brauchen nicht nur neue Regeln, die sich an Radfahrende richten, sondern eben auch neue Regeln, die andere Verkehrsteilnehmer zum Schutz von Radfahrenden beachten müssen.

Ich fange mal mit Thomas Kerb an: Sein Vortrag hat eindrücklich gezeigt, dass wir bei der Planung und dem Bau von Radwegen strengere Maßstäbe anlegen müssen. Niemand würde auf die Idee kommen, eine Straße einfach so aufhören zu lassen. Warum aber machen wir das bei Radwegen?

Das Beispiel Essen zeigt, wie schwierig es ist, die städtische Infrastruktur anzupassen. Selbst dann, wenn alle Beteiligten grundsätzlich an einem Strang ziehen. Bei allem Elan zur Förderung des Fahrradverkehrs: Wo es um die Verkehrssicherheit geht, dürfen keine Kompromisse gemacht werden. Da, wo ein Radweg endet, muss für alle Verkehrsteilnehmer klar sein, wie es weiter geht. Sonst sind Konflikte zwischen Radfahrenden und anderen Verkehrsteilnehmern vorprogrammiert. Das ist vielleicht unangenehm,

weil es dadurch komplizierter wird, mal eben ein schönes neues Stück Radweg einzurichten. Aber es ist notwendig.

Unsere Forderung dazu: Bei der Planung und dem Bau von Radwegen dürfen keine anderen Maßstäbe als für Straßen gelten. Das fängt bei klaren Konzepten für den Beginn und das Ende von Streckenabschnitten an und hört bei Umleitungen in der Bauphase auf.

Bisher setzen Förderprojekte des Bundes im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplanes 2020 auf Empfehlungen. Da, wo es um die Verkehrssicherheit geht, ist aus unserer Sicht zu prüfen, ob es bei Empfehlungen bleiben kann.

Wir haben heute Vormittag eine Menge zum Für und Wider einer Helmtragepflicht gehört. Die GdP hat es sich an dieser Stelle nicht leicht gemacht. Dahinter steckt auch die Einsicht, dass ein Helm keinen Unfall verhindert, sondern nur die Folgen abmildert. Aus diesem Gedanken heraus fordern wir seit 2010 Maßnahmen zur Erhöhung der Helmtragequote. Neun Jahre später müssen wir zur Kenntnis nehmen, dass das nicht reicht. Und es hat sich auch noch etwas verändert: Der Fahrradverkehr ist dichter geworden. Die Fahrräder sind leichter und damit auch schneller geworden. Und die Veränderungen gehen weiter: Heute kann jeder, unabhängig von der persönlichen Fitness ein Fahrrad dank elektrischer Unterstützung auf bis zu 25 km/h beschleunigen. Das ist genauso schnell, wie ein leichtes Moped. Der Unterschied zwischen Radfahrer und Mopedfahrer ist der Helm.

Deshalb ist es richtig, dass der GdP-Bundeskongress im letzten November einem Antrag zugestimmt hat, der die Einführung einer Helmpflicht für Fahrradfahrer fordert. Herr Herkenhoff hat es vorhin mehr als deutlich gemacht: Kampagnen mit Appellen wirken nur sehr eingeschränkt. Gleichzeitig ließen sich viele Schwerverletzte vermeiden, wenn mehr Fahrradfahrer

einen Helm tragen. Die Versicherungen sind uns im Haftungsrecht weit voraus. Sie leiten zunehmend eine Helmtragepflicht für Fahrradfahrer aus der Schadensminderungspflicht bei Unfällen ab. Die in der Rechtsprechung dafür entwickelten Kriterien überzeugen aber im Ergebnis nicht. Es kommt nicht auf das Fahrrad an, sondern darauf, mit welcher Geschwindigkeit der Kopf bei einem Unfall auf den Asphalt oder das Autodach knallt. Hier ist der Gesetzgeber gefordert. Wir brauchen klare Vorgaben. Die Helmpflicht ist richtig. Und wenn nicht in einem Schritt, dann wenigstens für alle elektronunterstützten Fahrräder. Das zeigen die Unfallzahlen von Rüdiger Wollgramm deutlich

Und wer soll das kontrollieren? Die Frage stellt sich natürlich gerade auch die Polizei. Fahrradfahrer können sie nicht blitzen. Das ist Personalintensiv, weil Radverkehrskontrollen eben nur mit Anhalten gehen. Das bekommen wir kurzfristig nicht hin. Aber wir können darauf hinarbeiten, indem wir den Fahrradverkehr, genauso wie den gewerblichen Personen- und Güterverkehr, wieder mehr in den Fokus nehmen. Hier wie dort muss gelten: Unfallträchtiges Fehlverhalten ist konsequent zu verfolgen.

Dann haben wir auch eine Chance, das ein oder andere Problem in den Griff zu bekommen: Der Satz: „Ich wollte was trinken, da nehme ich lieber das Rad,“ darf nicht mehr gelten. Da muss Überzeugungsarbeit geleistet werden. Der Anfang wäre aus Sicht der GdP schon mal die Senkung der Promillegrenze für Radfahrer auf 0,5 Promille (Ordnungswidrigkeit) bzw. 1,1 Promille (Straftat). Wer Radfahrende ernst nimmt, muss sie auch behandeln, wie andere Verkehrsteilnehmer. Die Polizei Hessen macht derzeit Furore mit wiederholten Alkoholkontrollaktionen bei LKW-Fahrern. Gut so. Vielleicht geht das auch mal im Sommer vor dem ein oder anderen Biergarten, bevor sich Menschen, die das eigentlich nicht mehr tun sollten, in den

Sattel ihres hochmotrisierten Pedelecs schwingen und den nächsten Fußgänger niedermähen.

Beim Stichwort Überzeugungsarbeit fallen mir noch die Verkehrssicherheitsberater der Polizei ein, die immer mal wieder zum verzichtbaren Tätigkeitsfeld erklärt werden. Das sind die Menschen, die jungen Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrern beibringen, sich an Verkehrsregeln zu halten. Dieses Tätigkeitsfeld muss nicht nur erhalten bleiben, sondern ausgebaut werden. Das ist meine Überzeugung.

Aber auch die Fahrradindustrie ist gefordert: Die technische Ausstattung von Fahrrädern, insbesondere von Lastenrädern, muss den auf diese Fahrzeuge wirkenden Kräften angepasst sein. Das fängt bei der Beleuchtung an, geht über die Sicherung von Ladung und Kindern weiter und hört bei den Bremsen noch nicht auf. Aber das ist nur ein kleiner Teil: Aus meiner Sicht ist es nicht nachvollziehbar, warum der Motor eines Pedelec ohne Weiteres aufgerüstet werden kann. Mich stört, dass Tuning Kits im Handel frei verfügbar sind. Mich stört, dass es technisch so einfach ist, die Motoren aufzurüsten und mich stört, dass wir kaum in der Lage sind, das zu kontrollieren.

Der augenzwinkernde Hinweis des Verkäufers, dass das Fahrrad dann nur noch abseits öffentlicher Wege genutzt werden darf, ist in meinen Augen zynisch. Dem muss ein Riegel vorgeschoben werden. Nicht nur durch die Industrie, sondern auch durch deutliche Sanktionen.

E-Bike-Tuning ist hoch gefährlich und darf deshalb nicht legal sein.

Dann ist da noch das Miteinander im Verkehr: Die Diskussion um Abbiegeassistenten in LKW hat im vergangenen Jahr endlich Fahrt aufgenommen. Wer schon mal neben einem Reisebus oder einem Sattelschlepper an

der Ampel gestanden hat, kann mit dem Begriff Klaustrophobie etwas anfangen. Wer schon mal in einem modernen LKW mit seinen zahllosen Außenspiegeln gesessen hat, weiß, wie leicht es ist, darin etwas zu übersehen. Und schließlich: Wer, wie einige meiner Kolleginnen und Kollegen, erlebt hat, wie furchtbar Unfallopfer aussehen, die man aus dem Radkasten eines LKW herauslösen muss, der weiß auch, dass er so etwas nicht noch einmal erleben will. Wenn wir an dieser Stelle mit technischen Lösungen eine Verbesserung erreichen können, dann sollten wir nicht, dann müssen wir das tun. Ein Abbiegeassistent gehört in jeden LKW, der sich im Stadtbereich bewegt. Punkt.

Ich komme zum Schluss: Für mich gibt es eine ganz kurze Zusammenfassung dieses Vormittags: Wir müssen das Fahrrad als Verkehrsmittel ernst nehmen. Ernst nehmen, bei der Kontrolle der Einhaltung von Verkehrsregeln. Ernst nehmen bei der Auseinandersetzung mit den technischen Standards für ein hochmodernes Verkehrsmittel. Ernst nehmen bei der Gestaltung des öffentlichen Verkehrsraums. Dann gehen für mich zwei Wünsche in Erfüllung: Erstens wünsche ich mir wieder einen wunderschönen Sommer, mit viel Fahrradwetter. Und zweitens wünsche ich mir, dass wir zeigen können, dass wir einen solchen Sommer auch mit weniger Schwerverletzten und Getöteten im Radverkehr erleben können.

Vielen Dank!