

# Radfahrende schützen – Klimaschutz stärken

## Zusammenfassung der Greenpeace Kurzexpertise

Die deutsche Verkehrspolitik vernachlässigt Radfahrende. Ausgerechnet die umweltfreundlichsten Verkehrsteilnehmer profitieren nicht von positiven Trends. Während die Zahl der im Straßenverkehr ums Leben gekommenen Menschen 2017 mit 3.180 auf den niedrigsten Stand seit 60 Jahren sank, stagniert die Zahl der tödlich verunglückten Radfahrenden seit längerem. Die Anzahl der bei Unfällen verletzten Radfahrenden ist seit 2010 sogar um mehr als ein Fünftel gestiegen – weit stärker als die Verletztenzahl im Straßenverkehr insgesamt.

Schon die bundesweiten Zahlen zeigen, dass sich die Sicherheitslage von Radfahrenden schlechter entwickelt, als die der Verkehrsteilnehmer insgesamt. Ein dramatisches Bild aber zeigt sich dort, wo die meisten Fahrten mit dem Rad absolviert werden: in den Städten. 2011 ist das Jahr, in dem innerorts mehr Radfahrende tödlich verunglückten als Autofahrer. Seit einigen Jahren wächst der traurige Vorsprung der Radfahrenden in der Unfallstatistik sogar weiter. Ohne eine Trendumkehr werden Radfahrende in wenigen Jahren auch bei den innerstädtischen Unfallverletzungen die Autofahrenden überholen.

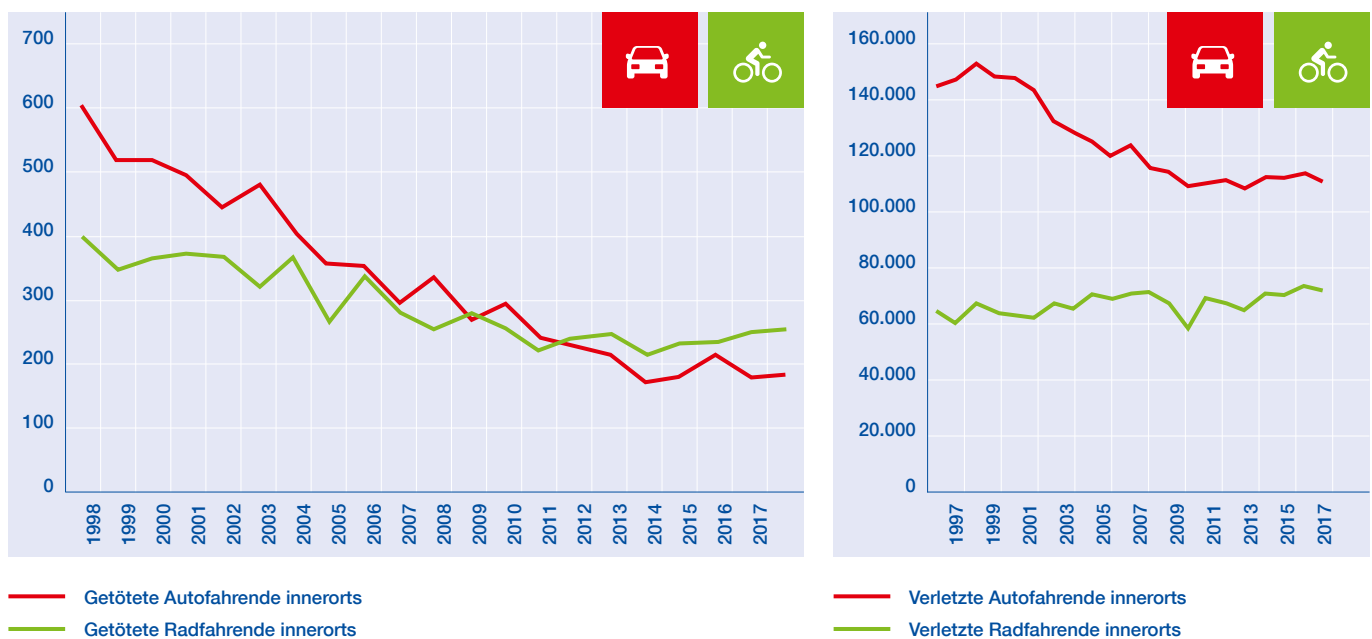


Tabelle: Zahl der verletzten und getöteten Auto- und Radfahrenden innerorts 1997–2017, Quelle: Statistisches Bundesamt

Dabei ist das Fahrrad ein Schlüssel für die Lösung mehrerer drängender Probleme des Verkehrs in Ballungszentren. Mehr Radverkehr kann helfen, dass die wachsenden Stauzeiten sinken, sich die miserable Luftqualität vieler Städte verbessert, Straßen sicherer werden und nach gut einem Vierteljahrhundert Stagnation auch der Verkehr etwas zum Klimaschutz beiträgt.

Bis zu 30 Prozent aller PKW-Fahrten in Ballungsgebieten lassen sich nach Expertensicht auf das Fahrrad verlagern. Denn etwa die Hälfte der mit dem Auto zurückgelegten Wege ist kürzer als fünf Kilometer – Entfernungen, die mit dem Rad schneller als mit jedem anderen Verkehrsmittel zurückzulegen sind. Entsprechend steigt die Bedeutung des Rads im Verkehrsaufkommen kontinuierlich. Seit 2008 wuchs die Zahl der mit dem Rad zurückgelegten Personenkilometer um etwa ein Fünftel. Der Großteil dieses Anstiegs ist naturgemäß in den Städten zu verzeichnen.

Dies ist umso erstaunlicher, als dem Zuwachs an Radverkehr kein vergleichbarer Ausbau der Infrastruktur gegenüber steht. Keine der sechs größten deutschen Städte gibt nach einer Auswertung der öffentlich zugänglichen Haushalte mehrerer Jahre durch Greenpeace mehr als 5 Euro pro Kopf und Jahr für den Radverkehr aus – einige sogar deutlich weniger. Städte wie Amsterdam und Kopenhagen investieren seit Jahrzehnten ein Vielfaches dessen in sicheren Radverkehr.

Nach Angaben der Städte geben diese mehr für Radverkehr aus als die zugänglichen Quellen verraten. Dennoch erreichen sie mit den von ihnen reklamierten Zahlen immer noch nicht die vom Bundesverkehrsministerium empfohlenen Ausgaben von 8 bis 19 Euro pro Kopf und Jahr. Eine Stadt wie Kopenhagen investiert seit Jahren 35 Euro pro Kopf in sichere Radwege. Dort werden deutlich mehr Wege mit dem Rad zurückgelegt, gleichzeitig verunglücken Radfahrende aber etwa zehnmal seltener.

Wenn sich immer mehr Radfahrende auf immer volleren Radwegen drängen, können die hohen Unfallzahlen nicht überraschen. **Nicht wegen der Verkehrspolitik der Städte steigen immer mehr Menschen aufs Rad, sondern trotz dieser.**

Wie vorausschauende Verkehrspolitik den Anteil der Radfahrenden bewusst fördern und dadurch Städte vor dem Verkehrskollaps bewahren kann, zeigt die Greenpeace-Kurzexpertise „Radfahrende schützen, Klimaschutz stärken“ anhand von Beispielen aus Dänemark und den Niederlanden. Ein zentraler Aspekt der Verkehrspolitik dieser Länder besteht darin, eine sichere Infrastruktur für Radfahrende zu schaffen. Dazu gehören baulich getrennte Radwege und vor allem sichere Kreuzungen, denn diese sind der häufigste Unfallort für Radfahrende.

Die Attraktivität des Fahrrads als großer Teil der Lösung für die Verkehrsprobleme vieler Städte besteht auch darin, dass sich die nötigen Baumaßnahmen schnell und vergleichsweise günstig umsetzen lassen. Und dass diese fast automatisch zu einem schnelleren Wachstum des Radanteils am Verkehrsaufkommen führen wird. Denn Unsicherheit ist einer der Hauptgründe für Menschen, nicht öfter das Rad zu nutzen.

Nur wenn alle Bevölkerungsgruppen, auch Kinder und ältere Menschen, sicher mit dem Rad unterwegs sein können, kann das Rad sein Potenzial für die städtische Mobilität voll entfalten. Deshalb fordert Greenpeace für Radfahrende in Städten:

- ▶ **Mehr Platz:** Städte müssen Fußgängern und Radfahrenden deutlich mehr Platz einräumen und sie in der Verkehrsplanung künftig gegenüber Autofahrenden bevorzugen.
- ▶ **Mehr Geld:** Um den Rückstand beim Ausbau sicherer Radwege aufzuholen, müssen Städte in den kommenden Jahren – unterstützt von der Bundesregierung – etwa 100 Euro pro Kopf und Jahr investieren.
- ▶ **Mehr Rechte:** Die Bundesregierung muss ein Fahrradgesetz beschließen, das das Ziel von null Verkehrstoten („Vision Zero“) verankert.

#### Impressum

Greenpeace e.V., Hongkongstraße 10, 20457 Hamburg, Tel. 040/30618-0 **V.i.S.d.P. + Autor** Gregor Kessler  
**Druck** Reset St. Pauli, Virchowstr. 8, 22767 Hamburg **Auflage** 10.000 Exemplare **Stand** 08/2018