

Die Grünen in Rheinland-Pfalz sammeln zurzeit im ganzen Land Fahrräder und leiten sie an die Flüchtlinge weiter. Sie wollen die Mobilität der Flüchtlinge verbessern, damit sie am gesellschaftlichen Leben auch wirklich teilhaben können. Ihr Slogan: „Werden Sie Radgeber! Rad geben, Lebensqualität schenken.“
Aber daran haben die Grünen nicht gedacht:

„Mehr Fahrrad“: Massiver Anstieg von Unfallrisiken

Fred F. Müller

Das Radfahren ist ein besonders eindrückliches Beispiel dafür, mit welcher Nonchalance unsere grünsozialistischen Politiker dem Volk Dinge empfehlen, die eher schädlich als nützlich sind. Beispiel Fahrradfahren, das von ihnen besonders gern als gutes Werk für die Umwelt und als gesunde Alternative zum Autoverkehr propagiert wird. Der eine oder andere Spitzenpolitiker kommt auch schon mal bei geeigneter Wetterlage und nach Absprache mit „zufällig“ anwesenden Kamerateams mit dem Drahtesel zu Besprechungen vorgefahren [ROET]. Mit der jetzt anlaufenden „Decarbonisierung der Gesellschaft“ plädieren die Minister Gabriel und Hendricks dafür, Beamte zur verstärkten Benutzung von Fahrrädern zu animieren und Fuß- und Radwege auszubauen, um so die deutschen CO2-Emissionen um jährlich 1,1 Mio. Tonnen zu verringern [GABR]. Doch was zunächst eher harmlos als Aufruf zu guten Taten erscheint, ist in Wirklichkeit eine Anstiftung

zu massenhafter Körperverletzung.

Jeder zehnte Verkehrstote war mit dem Fahrrad unterwegs

Foto: Carsten Frenzl

Rutschgeräusche, Scheppern, Aufschlag, Ambulanz: Eine typische Szene für Wintertage mit tückischen Glatteisfallen, denen Radfahrer auf den selten gut geräumten Radwegen allzu häufig zum Opfer fallen. Und zugleich eine Verdeutlichung der hohen Risiken, denen Radfahrer selbst dann ausgesetzt sind, wenn kein Auto beteiligt ist. Fahrräder sind wie alle Zweiräder vom Prinzip her instabil, so dass es schon bei kleinsten Anlässen zu Stürzen kommt. Ohne Blechgehäuse oder Knautschzone sind mittlere bis schwerste Verletzungen dann vorprogrammiert. Fast zehn Prozent aller Verkehrstoten sind Radfahrer. Diese Tatsache wird von dem heutigen gewissenlosen Politikertypus bei ihren Aufrufen zu vermehrtem Radfahren jedoch wider besseres Wissen ignoriert. Dabei genügt schon ein kurzer Blick in die Statistik, um zu erkennen, welch ungleich höheren Risiken Zweiradfahrer im Vergleich zu Autofahrern ausgesetzt sind.

Das Riesen-Risiko der Radfahrer

Das Unfallrisiko von Radfahrern ist 9,2 Mal so hoch wie das von Autofahrern und übertrifft sogar noch das von Motorradfahrern (Daten: [ADAC/DEST])

Das Unfallrisiko für Radfahrer liegt, bezogen auf die zurückgelegte Wegstrecke, mehr als neunmal so hoch wie das für Autofahrer und übertrifft sogar noch dasjenige der bekanntlich hoch gefährdeten Motorradfahrer. Wer also Menschen anhält, vom Auto auf das Fahrrad umzusteigen, nimmt in Kauf, dass die Betreffenden ein fast zehnfach höheres Risiko für Leib und Leben tragen, als wenn sie mit dem PKW unterwegs wären.



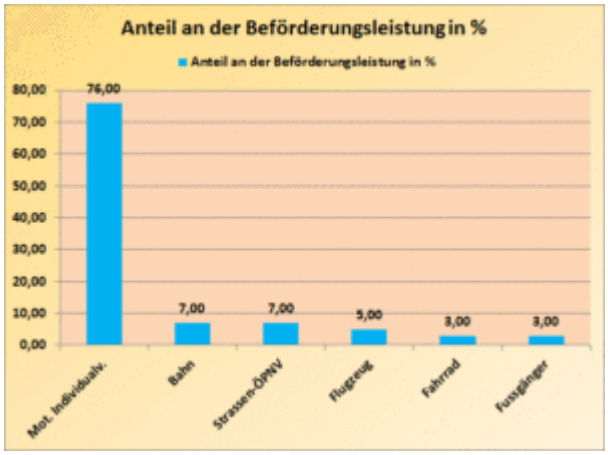
Im innerstädtischen Verkehr starben in Deutschland im Jahre 2011 sogar mehr Radfahrer als Fußgänger. Und dabei geht es nicht nur um Todesfälle: Viel schwerer wiegt die hohe Zahl der Schwer- und Leichtverletzten. Zwar geht die Zahl der Todesfälle im Verkehr seit vielen Jahren zurück, doch übersieht man hierbei leicht die viel höheren Zahlen der Schwer- und Leichtverletzten, von denen viele schwere bis schwerste gesundheitliche Langzeitfolgen – bis hin zum lebenslangen Pflegefall – davontragen. So kamen laut Untersuchungen des Statistikdienstes Destatis im Jahre 2011 bei Verkehrsunfällen zwar „nur“ 4009 Menschen zu Tode, doch gab es für jeden Toten 17 Schwerverletzte (insg. 69.000) und sogar 81 (insg. 323.400) Leichtverletzte.

Wo bleiben die Personalvertretungen?

Dabei ist der reine Vergleich von Arbeitswegen nur ein Teil des Gesamtbildes, denn viele Mitarbeiter müssen auch noch Dienstgänge zurücklegen. Nach Erhebungen des ADAC übertrifft die durchschnittliche Länge eines Dienstweges mit 20,4 km sogar noch diejenige des durchschnittlichen Arbeitsweges von 17,7 km. Sollten auch diese Strecken per Fahrrad zurückgelegt werden, dann stiege das persönliche Unfallrisiko nochmals um mehr als ein Drittel zusätzlich an.
Will man die Gesamtrisiken in konkrete Zahlen umrechnen, so muss man berücksichtigen, dass die Beförderungsleistung des Fahrrads nur 3 % der Gesamt-Beförderungsleistung ausmacht, das Auto dagegen 76 % erreicht. Wollte man nur die Hälfte der bisher per Automobil erbrachten Leistungen auf das Fahrrad

verlagern, so stiege bei sonst unveränderter Risikostruktur die Zahl der Verkehrstoten von den 4009 des Jahres 2011 auf rund 13.000 an. Die Zahl der Schwerverletzten stiege von 69.000 auf 224.000 und die der Leichtverletzten sogar auf mehr als 1 Mio. Angesichts solcher Zahlen ist schwer nachzuvollziehen, warum sich in dieser Angelegenheit bisher weder Personalvertretungen bzw. Gewerkschaften noch Berufsgenossenschaften oder sonstige Interessenvertretungen mit entsprechenden Stellungnahmen zu Wort gemeldet haben.

Zusätzliche Risiken



Anteile der Beförderungsleistung der verschiedenen Transportmittel im Jahre 2011 (Daten: [DEST])

Nun mag der eine oder andere Vertreter grünsozialistischer Weltanschauungen damit argumentieren, dass mit abnehmender Zahl an Autos im Straßenverkehr sich auch die Risikolage für die Fahrradfahrer und Fußgänger verbessert. Es gibt jedoch eine Reihe von Gründen, warum dies wohl eher Wunschdenken bleiben dürfte. So dürfte mit zunehmendem Radverkehr auch das Risiko für Unfälle zwischen Radfahrern und Fußgängern merklich ansteigen [RADU]. Bereits heute ist vielfach ein oft rücksichtsloses Verhalten von Radfahrern gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern festzustellen, bis hin zur Androhung körperlicher Gewalt gegenüber Fußgängern, die sich über die dreiste Benutzung von Fußwegen trotz vorhandener paralleler Radspur beschweren. Zudem dürfte die durchschnittliche Geschwindigkeit der Radfahrer durch die massive Zunahme von Elektrobikes deutlich zunehmen. Bisher lag sie bei rund 10,4 km/h, bei manchen der – oft zusätzlich frisierten – Hochleistungs-E-Bikes werden jedoch die 25 km/h teils deutlich überschritten, mit entsprechend erheblich höheren Unfall- und

Verletzungsrisiken sowohl für die Fahrer als auch für Fußgänger.

Die rasant steigenden Verkaufszahlen dieser Fahrzeugkategorien machen sich bereits in den Unfallstatistiken bemerkbar. So stieg einem Bericht von Spiegel Online zufolge die Zahl der Verkehrstoten in den ersten 11 Monaten das Jahres 2014 gegenüber dem Vorjahr erstmals seit längerer Zeit wieder an [SPIE]. Dabei stellte der gleichen Meldung zufolge der Deutsche Verkehrssicherheitsrat fest, dass „rund ein Fünftel aller Getöteten im Straßenverkehr auf Motorrädern, Rollern und E-Bikes unterwegs war. Die Zahl der Verkehrstoten auf Zweirädern sei in diesem Zeitraum im Vergleich zum Vorjahr teilweise im zweistelligen Prozentbereich gestiegen, so beispielsweise bei Fahrradfahrern um zwölf Prozent“.
Solche Zusammenhänge sind deutschen Spitzenpolitikern ganz sicher bekannt. Aber derartige unbequeme Wahrheiten wollen „Volksvertreter“ wie Gabriel, Hendricks und Konsorten gar nicht hören…
Fred F. Mueller

Quellen:
[ADAC] Mobilität in Deutschland – Ausgewählte Ergebnisse. ADAC-Broschüre, Artikelnummer 2830600.
[DEST] BroschuereVerkehrBlick0080006139004Destatis
[GABR] https://www.spiegel.de/politik/deutschland/klimaschutz-wie-sigmar-gabriel-den-co2-ausstoss-bremsen-will-a-1006363.html
[RADU] Urteil Kammergericht Berlin, Beschluss vom 15. 01. 2015, Az. 29 U 18/14
[ROET] https://www.spiegel.de/politik/deutschland/wie-die-deutschen-umweltminister-der-umwelt-schaden-a-823362.html
[SPIE] https://www.spiegel.de/auto/aktuell/unfallstatistik-2014-zahl-der-verkehrstoten-hoeher-als-2013-a-1020389.html



Werbung



Storchmann Medien