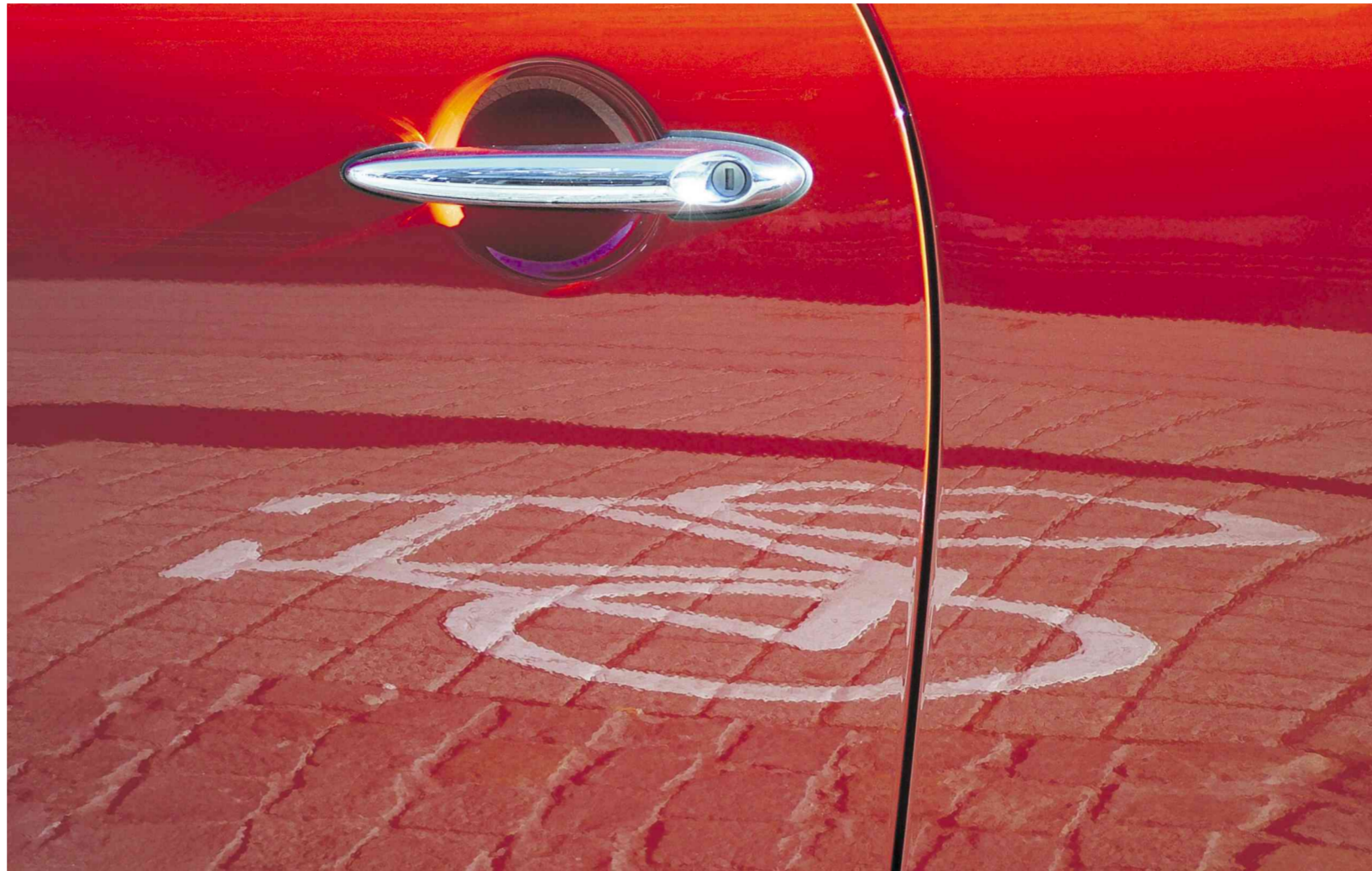


Szenen einer schlechten Ehe

In den Städten ist der Platz auf der Straße ein knappes Gut. Räder dürfen auch gegen die Einbahnstraße fahren, Autofahrer sollen Abstand halten. Was aber tun, wenn es zum Streit kommt?

Von Boris Schmidt und Uwe Lenhart



Im Spiegel unserer Zeit: Rad- und Autofahrer leben vor allem in der Stadt Tür an Tür.

Foto Getty

Deutschland fährt Rad. Schon seit Jahren ist der Zuspruch für das mit Muskelkraft betriebene Zweirad gestiegen und gestiegen, die Corona-Krise hat jetzt sogar dafür gesorgt, dass viele Fahrradläden ausverkauft sind. Doch das Rad ist nicht nur ein gern bewegtes Freizeitfahrzeug, gerade in Großstädten ist es mehr und mehr zum Pendlergefährt geworden. Wird mehr gefahren, gibt es mehr Unfälle. So ist in Deutschland in den vergangenen Jahren ein deutlicher Anstieg der Fahrradunfälle zu registrieren. In der unlängst vorgestellten offiziellen Statistik für 2019 ist zwar insgesamt ein erfreulicher Rückgang der Verkehrstoten um gut 16 Prozent im Vergleich zu 2010 zu konstatieren, doch die Zahl der jährlich getöteten Radfahrer wuchs seit 2010 gegen den Trend um 16,8 Prozent. Fast 500 Radler ließen im vergangenen Jahr ihr Leben auf Deutschlands Straßen. Rund 100 000 wurden verletzt.

Radfahren kann also gefährlich sein, und vielleicht ist es nur ein Zufall, aber allein im engeren und weiteren Bekanntheitskreis eines der Autoren gab es in den vergangenen Jahren sieben schwere Fahrradunfälle, dagegen nur einen schweren Autounfall mit einem Verletzten. Und gemeint sind nicht einfache Stürze, die mit leichten Blessuren einhergehen, die Rede ist von schweren Verläufen mit gebrochenen Handgelenken, fast abgerissenen Ringfingern, gebrochenen Rippen, offenen Ellenbogenfrakturen, schweren Gehirnerschütterungen und Einsätzen von Rettungshubschraubern. Bei zwei Unfällen wurden die Radler von hinten durch alte Damen jenseits der 80 Jahre mit dem Auto zu Fall gebracht, zweimal nahmen Autofahrer die Vorfahrt, weil sie offenbar die Geschwindigkeit der Zweiräder unterschätzten oder sie nicht gesehen hatten, nur einmal war der Radler selbst schuld. Alle Unfälle bis auf einen geschahen in der Freizeit und nur einer im reinen Stadtverkehr.

Das ist natürlich nur eine individuelle Momentaufnahme, die Gesamtheit der Unfälle zeigt ein anderes Bild: 90 Prozent aller Radunfälle ereignen sich in der Stadt, also dort, wo sich Autos, Lastwagen, Busse, Motorräder sowie Fahrräder und Fußgänger am nächsten kommen. Dass die Radwege innerorts in vielen deutschen Städten zu wünschen übriglassen, ist einer der Gründe. Die leidigen Abbiegeunfälle bleiben ein Problem, kürzlich starb in Dresden wieder eine Frau, die von einem Lastwagenfahrer übersehen worden war.

Die Probleme sind erkannt, die richtigen Lösungen werden aber nicht gefunden, oder es dauert zu lange. Für Lastwagen gibt es längst Abbiege-Assistenten, nur haben vor allem ältere Fahrzeuge diese nicht. Und einfach nur Radspuren auf die Fahrbahn pinseln, wie es in Frankfurt und andersorts geschieht, ist keine durchdachte Idee. Dass in Frankfurt zurzeit eine der großen Ausfallstraßen von je zwei Spuren auf je eine reduziert wird, sei angemerkt, zwei Spuren sind fortan nur für Radfahrer vorgesehen. Autostaus scheinen programmiert. Wie sich das auswirkt, wird sich jetzt bald zeigen, da die Ferienzeit zu Ende geht.

Außerdem versucht der Gesetzgeber, Radler besser zu schützen. In der Novelle der Straßenverkehrsordnung (StVO) von Ende April finden sich zahlreiche Neuerungen, die den Radfahrer besser schützen sollen. Diese gelten auch, wie das Bundesverkehrsministerium mitteilt,

nur die Sanktionen stehen wegen eines Formfehlers in Frage. Die vielleicht wichtigste Änderung steckt in Paragraph 5, Absatz 4, Satz 3 der neuen StVO. Beim Überholen mit Kraftfahrzeugen von „zu Fuß Gehenden, Rad Fahrenden und Elektrokraftfahrzeug Führenden“ muss der ausreichende Seitenabstand innerorts mindestens anderthalb und außerorts sogar mindestens zwei Meter betragen. Bislang war lediglich ein „ausreichender Seitenabstand“ vorgeschrieben.

Es ist vielleicht ein wenig zu früh, um schon über das Funktionieren und Beachten der neuen Abstandsregeln ein abschließendes Urteil zu fällen, schließlich gelten sie kaum drei Monate. Noch wissen es immer noch nicht alle Autofahrer, und mancher mag glauben, die gesamte Novelle liege auf Eis.

Unabhängig davon engagieren sich landauf, landab viele Radler für mehr Sicherheit und machen zum Teil mit (aber-)witzigen Aktionen auf den neuen Sachverhalt aufmerksam. Im badischen Waldkirch war unlängst eine Gruppe Fahrradfahrer mit Schwimmnudeln am Rad unterwegs, die quer zur Fahrtrichtung an die Gepäckträger gebunden waren. 1,30 Meter waren es, die sie in die Fahrbahn ragten. Die Autofahrer staunten nicht schlecht, zwei mitradelnde Polizisten konnten Unwissende gleich aufklären. Wurde diese Aktion mit einem Dutzend Radler, an der sich auch der Waldkircher Oberbürgermeister Roman Götzmann beteiligte, noch mit Humor aufgenommen, ist im Alltag schnell Schluss mit lustig. Es ist allseits ein Verfall der Sitten zu beklagen, jeder denkt oftmals nur an sich, es wird wenig Rücksicht genommen und auch viel zu schnell der Weg zum Kadi gesucht. Das Beklagte gilt zwar allgemein, doch Auto- und Radfahrer leben in einem besonderen Spannungsverhältnis. Es ist ein bisschen wie Goliath gegen David.

Und auch Goliath muss besonders aufpassen, vor allem, wenn er das Pech hat, an einen der streitsüchtigen Radfahrer zu geraten, die es insbesondere in Großstädten gibt. Grundsätzlich kostet das Überholen ohne ausreichenden Seitenabstand bisher schon 30 Euro Verwarnungsgeld, falls es sanktioniert wird. In der Praxis kann es im Falle einer Anzeige durch einen überholten Fahrradfahrer aber deutlich teurer und schmerzhafter werden. Geht es plötzlich um eine Verkehrsgefährdung, wird aus einer Verwarnungsgeldsache ein Strafverfahren wegen Straßenverkehrsgefährdung nach Paragraph 31c Strafgesetzbuch. Verurteilte Ersttäter erwarten dann eine Geldstrafe von etwa anderthalb Monatsnettoeinkommen und die Entziehung der Fahrerlaubnis mit einer Sperrfrist für deren Neuerteilung von einem Jahr bis 15 Monate.

Erforderlich ist eine konkrete Gefahr, eine abstrakte Gefährlichkeit des Fahrmanövers reicht nicht aus. Die höhergerichtliche Rechtsprechung wird nicht müde, diese immer wieder zu betonen: Eine konkrete Gefahr besteht, wenn nicht mehr beeinflussbare Kräfte so unmittelbar einzuwirken drohen, dass der Schädeneintritt wahrscheinlicher ist als dessen Ausbleiben und mehr oder weniger nur noch vom Zufall abhängt. Seit einer Entscheidung des Bundesgerichtshofs 1995 ist stets ein „Beinahe-Unfall“ erforderlich, also ein Geschehen, bei dem ein unbeteiligter Beobachter zur Einschätzung gelangt, dass es gerade noch mal gutgegangen sei. In der Rechtstheorie gibt es die Straßenverkehrsgefährdung

wegen falschen Überholens oder Falschfahrens bei Überholvorgängen eigentlich nur, wenn es tatsächlich zu einem Unfall gekommen ist oder der Radfahrer zumindest ins Trudeln kam.

Die Anforderung, die von höchstrichterlicher Rechtsprechung an das Vorliegen einer konkreten Gefahr gestellt wird, interessiert aber Amtsgerichte, vor denen solche Fälle verhandelt werden, erfahrungsgemäß nicht. Co-Autor Uwe Lenhart ist Rechtsanwalt, er erinnert sich an die mündliche Verkündung eines Urteils, wobei der Richter zwar dessen Ausführungen über die Voraussetzungen an eine konkrete Gefahr als zutreffend bestätigte, seine Verurteilung aber damit begründete, dass es „gleichwohl ganz schön gefährlich“ gewesen sei. Ein angezeigter Autofahrer hat im Justizalltag schlechte Karten, sich gegen den Vorwurf, den Radler wegen Unterschreitung des Mindestabstands beim Überholen gefährdet zu haben, sachlich zur Wehr zu setzen. Hier steht nicht etwa Aussage gegen Aussage mit der Folge einer zwangsläufigen Verfahrenseinstellung mangels hinreichenden Tatverdachts, sondern in derartigen Fällen entscheidet der Richter nach seiner freien Überzeugung, der Fachterminus lautet „freie richterliche Beweiswürdigung“.

Wenn der Zeuge in sich widerspruchsfrei, ohne Belastungstendenz und ohne eigenes Interesse am Ausgang des Verfahrens berichtet und zudem noch die Mühe der meist persönlichen Anzeigenerstattung bei der Polizei auf sich genommen hat, würden wohl viele das Bestreiten des Angeklagten als „reine Schutzbehauptung“ abtun. Wenn der Richter keine Anhaltspunkte dafür findet, dem Belastungszeugen nicht glauben zu können, werden dessen Angaben zur Überzeugung des Gerichts führen. Dem Autofahrer bleibt eigentlich nur übrig, sich auf das Auskunftsverweigerungsrecht zu berufen und die Frage, wer das Auto gefahren hat, offenzulassen. Das ist zwar keine saubere Lösung, dürfte aber in der Regel helfen. Wenn der Radfahrer keine Angaben zum Fahrer machen kann, sondern sich nur das Kennzeichen gemerkt hat, ist der Autofahrer oft fein raus. Sonst hilft nur, nach einem Streit mit einer Gegenanzeige zu reagieren oder den Radfahrer höflich aufzufordern, gemeinsam zur Polizei zu gehen.

Aber muss es überhaupt so weit kommen? Begegnen ein Radfahrer und ein Autofahrer einander gefährlich, gilt für beide: gelassen reagieren. Der Autofahrer sollte die Geschwindigkeit reduzieren, gegebenenfalls bis zum Stillstand, ansonsten so weit rechts wie möglich fahren und sich nicht ärgern. Kommt es zu verbalen Attacken oder gar zu wechselseitigen Beschimpfungen, und der Autofahrer hat das Gefühl, dass der Radler ihn anzeigen wird, sollte er dem wie gesagt zuvorkommen. So kann sich der Beschuldigte nach einer Anzeige des Fahrradfahrers auf die seinerseits erstattete Anzeige berufen. Gleiches gilt selbstverständlich auch im umgekehrten Fall, doch in acht von zehn solcher Streitfälle ist der Radfahrer der Anzeigen-Erstatter.

Vielen Radfahrern fehlt das Verständnis für die Autofahrer, vor allem jenen, die selbst kaum oder nie ein Auto bewegen. Andersherum hilft es dem Autofahrer, sich einmal selbst aufs Rad zu setzen und ein paar Tage im Stadtverkehr unterwegs zu sein. Danach sieht man vieles mit anderen Augen, ärgert sich weniger über die Radler, die einem in

den schmaler gewordenen Straßen rund 15 km/h als Tempo vorgeben, und passt auch noch besser auf, wenn nach rechts abgelenkt werden soll. Denn als radlender Autofahrer spürt man plötzlich am eigenen Leib die unangenehme Präsenz der Automobile, sie wirken in manchen Situationen schon wie eine Bedrohung, von Liefer- oder Lastwagen ganz zu schweigen. Rad gefahren sind wir in Potsdam, einer Stadt mit einem guten Radwegenetz und Radlern, die sich zu-

meist an die Regeln halten, eben nicht bei Rot nonchalant über die Kreuzung fahren und in der Fußgängerzone das Rad schieben. Aus vielen anderen Städten kennen wir das ganz anders. Es gibt eine vernünftige Lösung: Mehr Rücksicht nehmen, das gilt für beide Seiten. Dann kann aus einer schlechten Ehe vielleicht doch noch eine gute Beziehung werden.

Co-Autor Uwe Lenhart ist Fachanwalt für Verkehrsrecht in Frankfurt

SCHLUSSLICHT



SCHÖN LANGSAM

VON HOLGER APPEL

Entschleunigung tut gut, mindert Stresssymptome und die Gefahr von Herzinfarkten. Deshalb soll diese Woche unser Dank an Unternehmen gehen, die sich um unser Wohlergehen verdient machen. Herausragend erfolgreich ist die Lufthansa, sie hat in der Bearbeitung abgesagter Flüge die sloweste aller Slow Lanes etabliert. Mitte Juli bekundete Vorstand Harry Hohmeister in der F.A.Z., sich noch vier bis sechs Wochen Zeit lassen zu wollen, bis seit Krisenausbruch im Frühjahr ausgefallene Flüge erstattet sind. Was der Mann verspricht, hält er. Ein durch den Konzern Anfang Juni stornierter Flug ist noch immer nicht beglichen. Von der Lufthansa lernen heißt Ruhepolis lernen, vor dem Apple-Shop im Einkaufszentrum warten sechs Menschen. Der für die gesundheitliche Sicherheit zuständige Appleianer sagt, die Wartezeit betrage eine Stunde. Geht doch! Derweil beweist der Hosenhersteller Brax, dass Online-Bestellungen nicht mehr in der Hektik von zwei Wochen abgearbeitet werden müssen. Und Sram-Rock-Shox, Premiumanbieter hochpreisiger Mountainbikegabeln, nimmt uns dank zwei Monaten Lieferzeit für ein Ersatzteil den Druck, bei der Hitze aufs Fahrrad zu steigen. Wir überlegen nun, diese Ausgabe der Sonntagszeitung erst im Oktober auszuliefern. Ja, liebe Leser, wir sorgen uns um Sie, kein Stress.

LEIDENSCHAFT, DIE VERBINDET.

04.09. – 13.09.2020



Der CARAVAN SALON beeindruckt auch in diesem Jahr als die bedeutendste Verkaufsplattform für Caravans, Reisemobile und Zubehör. In 10 Messehallen und auf über 200.000 qm präsentieren mehr als 300 namhafte Marken die Neuheiten und Innovationen der Saison 2021. Nutzen Sie die exklusive Möglichkeit zum direkten Produktvergleich und Kauf. Dabei sorgen wir mit einem umfangreichen und behördlich abgestimmten Hygienekonzept für Ihre Sicherheit.

Wir freuen uns auf Sie!

Jetzt Ticket sichern!
Nur unter [caravan-salon.de](https://www.caravan-salon.de)

Tickets können nur über unseren Online-Shop gebucht werden. Sichern Sie sich Ihren Besuchstag, da die Tageskontingente in diesem Jahr begrenzt sind. Vor Ort können keine Tickets erworben werden.

Ideeller Träger



Messe Düsseldorf