

INTERVIEW

„Überholabstände häufig zu gering“

Interview mit Daniela Mielchen, Fachanwältin für Verkehrsrecht in der Kanzlei Mielco in Hamburg.



Fahren mit einem Pedelec entscheiden und viele wieder auf Kraftfahrzeuge umsteigen. So überlässt man es den Nutzern von Pedelecs, eigenverantwortlich für ihre Sicherheit zu sorgen.

Fahrrad- und E-Bike-Fahrer werden bei den gleichen Verkehrsverstößen oft milder bestraft als Autofahrer, etwa beim gegenläufigen Befahren von Einbahnstraßen, aber auch was die Promillegrenzen für Alkohol betrifft. Selbst für E-Scooter gelten die Promillegrenzen der Autofahrer. Gibt man damit nicht ein völlig falsches Signal?

In der Tat hat der Gesetzgeber Pedelecs nicht als Kraftfahrzeuge eingestuft, sondern sie normalen Fahrrädern gleichgestellt. Die für Autofahrer festgelegten strengeren Promillegrenzen in Bezug auf Alkohol gelten mithin nicht für Fahrradfahrer und E-Bike-Fahrer. Autofahrer gelten ab einer Blutalkoholkonzentration (BAK) von 1,1 Promille als absolut fahruntüchtig und können sich wegen Trunkenheit im Verkehr (§ 316 StGB) strafbar machen. Im Gegensatz dazu liegt die Grenze bei Radfahrern bei 1,6 Promille. Als Begründung führt der Gesetzgeber an, dass an Radfahrer nicht so hohe Leistungsanforderungen gestellt würden wie an Pkw-Fahrer und dass von ihnen nicht so eine hohe Gefährdung ausgehe. Dem stimme ich zu. Zudem halte ich eine Absenkung der Promillegrenze auf 1,1 für Radfahrer nicht für zielführend, da sich Verkehrsteilnehmer dann wieder eher für das Auto und gegen das Fahrrad entscheiden könnten.

Gibt es typische Verkehrssituationen bzw. Konstellationen, bei denen sich Rad- und Autoverkehr besonders häufig in die Quere kommen?

Die Hauptproblematik ist das Anfahren und anschließende Rechtsabbiegen an Kreuzungen. Immer wieder kommt es vor, dass sich ein Radfahrer rechts an den Fahrzeugen vorbeischiebt, die gerade an der roten Ampel stehen. So können Autofahrer den von hinten kommenden Radfahrer schnell übersehen. Dies gilt vor allem für Lkw, bei denen der tote Winkel entsprechend größer ist. Zu vielen Unfällen kommt es aber auch beim Ausfahren aus Grundstückseinfahrten. Dies einerseits, weil die Sicht für den Autofahrer eingeschränkt sein kann, andererseits, weil der Autofahrer nicht damit rechnet, dass ein vorhandener Radweg oft in beide Richtungen befahrbar ist und ein Radfahrer sich dann von der rechten Seite nähern kann.

Wie müsste nach Ihrer Erfahrung aus der Analyse vieler Unfälle eine sichere Radinfrastruktur aussehen?

In jedem Fall müsste auf den Hauptverkehrsstraßen eine umfassendere Radinfrastruktur geschaffen werden. Dazu gehören mehr und besser vernetzte Radwege und separate Fahrradampeln, die versetzt zu den Ampeln für den motorisierten Verkehr auf Grün schalten. Soweit die Radwege entsprechend breit und baulich vom motorisierten Verkehr getrennt sind, sorgt dies für ein erhöhtes Sicherheitsgefühl und eine höhere Akzeptanz bei den Radfahrern. Der vermehrte Bau sogenannter

„Protected Bike Lanes“ wäre sicher sinnvoll. Gleichzeitig sollte dann aber die Nutzung sämtlicher Radwege für Radfahrer auch verpflichtend sein, und Verstöße dagegen sollten nachhaltig geahndet werden. Die Unsicherheit vieler Autofahrer, neben dem Radweg zusätzlich noch den rückwärtigen Verkehr auf der Straße beobachten zu müssen, da sich dort auch noch Radfahrer befinden könnten, wäre damit zumindest teilweise etwas eingedämmt. Bis dahin ist die Rücksichtnahme von allen am Verkehr Beteiligten erforderlich. Autofahrer müssen mit erhöhter Vorsicht fahren und Radfahrer auch auf der Fahrbahn respektieren. Ebenso müssen aber auch Radfahrer entsprechend handeln und die durch sie häufig als Bagatelle empfundenen Verkehrsverstöße unterlassen.

Seit gut zwei Jahren gilt für das Überholen von Radfahrern ein expliziter Mindestabstand von 1,50 Metern innerorts und zwei Metern außerorts. Konnten Sie in der Praxis schon beobachten, dass die Regelung das Radfahren sicherer gemacht hat?

Die Praxis zeigt, dass die Mindestabstände beim Überholen von Radfahrern nach wie vor vielfach nicht ordnungsgemäß eingehalten werden. Da es so gut wie keine Polizeikontrollen in diesem Bereich gibt, werden Verstöße auch kaum geahndet. Die Neuregelung hat das Radfahren also bislang leider (noch) nicht unbedingt sicherer gemacht.