

# Fahrradunfälle in Bremen besonders häufig

Spitzenreiter im bundesweiten Vergleich / Anstieg in 2012 um 6,5 Prozent / ADFC fordert breitere Radwege

**Der Radverkehr nimmt bundesweit deutlich zu, auch die Zahl der Unfälle wächst. In Bremen wurden 2011 rund 1650 Fahrradunfälle gemeldet, 2012 waren es 1766. Nachdem bei einem schweren Unfall vor wenigen Tagen eine Frau lebensgefährlich verletzt wurde, fordert der Allgemeine Deutsche Fahrradclub (ADFC) jetzt bauliche Veränderungen.**

VON ANNE-CHRISTIN KLARE  
UND SARA SUNDERMANN

**Bremen.** Bremen steht bei Fahrradunfällen in der bundesweiten Statistik auf Platz eins. Hier verunglückten nach Angaben des Statistischen Bundesamtes zuletzt 205 Fahrradfahrer je 100000 Einwohner. Der Bundesschnitt liegt bei 91. Da erscheint es wenig tröstlich, dass der Anteil der Fahrradunfälle an allen Unfällen im Straßenverkehr bei nur acht Prozent liegt. Unfälle zwischen Radfahrer und Radfahrer, wie auch kürzlich bei einem Zusammenstoß auf der Kaisen-Brücke, machen schon jetzt den größten Anteil der Radunfälle aus.

Doch was geschieht und welche Veränderungen im Straßenverkehr werden notwendig, wenn der Radverkehr weiter zunimmt, wie es schon jetzt der Fall ist? Seit 2002 ist der Anteil der auf dem Fahrrad zurückgelegten Wege bundesweit um die Hälfte gestiegen. Aktuell nutzen bundesweit etwa ein Drittel der Menschen regel-

mäßig das Fahrrad. Das geht aus dem Deutschen Mobilitätspanel hervor, einer Langzeitstudie des Karlsruher Instituts für Technologie.

Nach Meinung des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC) in Bremen, sind effektive Maßnahmen für einen besseren Radverkehr nicht zwingend auch teuer. Mit Blick auf den Unfall in der vergangenen Woche fordert der ADFC etwa Farblinien, die die Radspuren in beide Richtungen unterscheiden und den Rad- vom Fußweg absetzen. ADFC-Verkehrsreferent Albrecht Genzel: „Das wäre leicht umsetzbar und kostengünstig.“ Die Bremer

Verkehrsbehörde plant allerdings keine Veränderungen und verweist darauf, dass der genaue Unfallhergang noch nicht bekannt sei. Zudem verlaufe der Verkehr auf der Brücke insgesamt größtenteils reibungslos. Der ADFC sieht das anders: Der Radweg auf der Brücke sei eindeutig zu eng, kritisiert Genzel. Wegen der beengten Verhältnisse seien dort viele Beinahezusammenstöße auch zu Lasten der Fußgänger zu beobachten.

Die Bremer Polizei setzt auf präventive Maßnahmen, bietet spezielle Kurse an und fordert Radfahrer regelmäßig dazu auf, Helme zu tragen. Der ADFC sieht hieraller-

dings nicht den Hebel für mehr Sicherheit. Dafür müsse auf den Radwegen etwas passieren. An vielen Stellen betrage die Standardbreite der Bremer Radwege 1,60 Meter. Das sei gerade in Zeiten wachsenden Radverkehrs zu wenig, argumentiert der ADFC und setzt 2,50 Meter für in beide Richtungen befahrbare Radwege und mindestens drei Meter für stark befahrene Strecken an. „Bei so viel Radverkehr gibt es viele unterschiedliche Fahrgeschwindigkeiten, für Überholmanöver reichen 1,60 Meter nicht aus“, sagt Klaus-Peter Land, Geschäftsführer des ADFC-Landesverbands. In vielen anderen Städten seien baulich abgesetzte Radwege längst in Parkstreifen umgewandelt und der Radweg auf die Fahrbahn verlagert worden. Zahlreiche Studien belegen, dass sich Radfahrer zwar auf abgetrennten Radwegen sicherer fühlen, dort aber gerade besonders gefährdet sind. Sie sind dort weniger sichtbar, denn Autofahrer konzentrieren ihre Aufmerksamkeit meist vor allem auf die Fahrbahn.

Insgesamt sieht der ADFC Bremen als Fahrradstadt auf einem guten Weg. Im aktuellen Fahrradklimatesi rangiert Bremen unter den Städten mit mehr als 200000 Einwohnern auf Platz sieben, hinter Münster und Hannover, aber vor Leipzig und Bielefeld.

Kommentar Seite 2



Dort, wo sich Radfahrer oft besonders sicher fühlen, nämlich auf dem baulich abgesetzten Radweg, sind sie tatsächlich besonders gefährdet.

FOTO: IMAGO

Ein Video zum Thema finden Sie unter [www.weser-kurier.de/bremen](http://www.weser-kurier.de/bremen)