

## **„Gscheid radln“ oder: Das Auto und die Macht der Sprache**

**Fehler von Autofahrern werden anders bewertet als die von Radlern. Klar, könnte man meinen, Autos sind ja auch gefährlicher für Andere als Fahrräder. Aber: Sprache und Interpretationen von Polizeiberichten, in Kampagnen und teils in der Presse suggerieren oft das Gegenteil.**

Im Frühjahr 2011 war in München die Anzahl der Unfälle mit Radbeteiligung gegenüber dem Vorjahr um 30 Prozent gestiegen. Das nahmen Polizei und Kreisverwaltungsreferat zum Anlass, eine Kampagne zum Schutz von Radlerinnen und Radlern zu beginnen: „Gscheid radln- aufeinander achten!“. An sich wäre das zu begrüßen, denn mit 42 Prozent stellen Radler auch laut Verkehrsbericht (VB) 2016 den Hauptanteil der schwer Verunglückten.

Fehler beim „Abbiegen/Wenden“ und bei „Vorrang/Vorfahrt“ verursachten damals wie heute mit Abstand die meisten Unfälle. Doch diese machten hauptsächlich andere Verkehrsteilnehmer, nicht die Radler<sup>1</sup> Trotzdem wurde die Kampagne „Gscheid radln“ genannt, nicht „Gscheid autofahren“, „Gscheid abbiegen“ oder „Sicherheit für alle!“.

In ihren Äußerungen wird die Polizei - und mit ihr oft auch die Presse - nicht müde, mantraartig zu wiederholen: „Über die Hälfte der Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Radfahrern wurden von den Radfahrern verursacht“<sup>2</sup>. Das stimmt, in der Summe betrachtet. Schaut man aber genauer in den VB 2015, auf den sich dieses Zitat bezieht, sieht man: Kinder (0-13 Jahre), Jugendliche (14-17 Jahre) und Senioren (ab 65 Jahre) waren tatsächlich öfter „Täter“ (Hauptverursacher) als „Opfer“ (Nichtverursacher), Erwachsene (25-64 Jahre) waren hauptsächlich „Opfer“, junge Erwachsene (18-24 Jahre) zu gleichen Teilen „Opfer“ und „Täter“<sup>3</sup>. Es ist also die besonders schutzbedürftige Gruppe der - altersentsprechend - impulsiven Kinder, risikobereiten Jugendlichen und in Wahrnehmung und Motorik teils beeinträchtigten Senioren, die als Radler häufiger Unfälle verursachen und sich damit wohl am meisten selbst gefährden. Klassische „Radlrowdys“ sind es nicht. Es sollte deshalb mantraartig wiederholt werden: „Kinder, Jugendliche und Senioren verursachen ihre Radunfälle überwiegend selbst. Da sie schutzbedürftig sind, sollten alle anderen Verkehrsteilnehmer besonders auf sie achten“.

Neben der Aussage, „die“ Radfahrer seien meist selbst schuld, wird ihnen oft implizit eine Mitschuld an der Schwere der Unfälle gegeben: „Alle fünf getöteten Radfahrer trugen keinen Fahrradhelm, in zwei dieser Fälle erlagen die Radfahrer den Folgen ihrer Kopfverletzungen“<sup>4</sup>. Nach dieser Logik müsste auch das „Nicht-Helm-Tragen“ verunglückter Fussgängerinnen und Fussgänger betont werden, denn diese sind im Straßenverkehr noch mehr gefährdet als Radler. Die Umkehr der Verantwortung von den Verursachern der Gefahr hin zu den gefährdeten Verkehrsteilnehmern zeigt sich auch im Umgang mit dem „toten Winkel“: Dieser Gefahr kann laut Polizei nur durch die Umsicht der Radfahrer und Fußgänger begegnet werden<sup>5</sup>. Auch sprachliche Feinheiten spiegeln die benachteiligte Rolle der in den Verkehrsberichten so genannten „besonderen Beteiligungsformen“ Rad- und Fußverkehr gegenüber dem motorisierten Individualverkehr wider – der offenbar als die „normale“ Form gilt. In der „Kurzübersicht der tödlichen Verkehrsunfälle“ im VB 2016<sup>6</sup> heißt es regelmäßig: PKW/LKW-Fahrer „übersah“ Fußgänger, Radfahrer, Inlineskater oder Straßenbahn – die jeweils Vorrang hatten. Oder auch: LKW-Fahrer „übersah beim Linksabbiegen einen verbotswidrig auf dem Gehweg kommenden“ Radler.

Sind am Unfall dagegen zwei PKW-Fahrer beteiligt, heißt es: PKW-Fahrer „missachtete die Vorfahrt“ eines anderen PKW, PKW-Fahrer fuhr mit „überhöhter Geschwindigkeit ungebremst“ in einen anderen PKW. Wegen der vielen Abbiegeunfälle fragte im März 2017 die Polizei auf die Anregung des ADFC hin endlich und erstmals Radler nach gefährlichen Kreuzungen. Auf Facebook wird, nahezu entschuldigend für diese Umfrage, betont, es gehe hier nicht um Schuldzuweisungen, und Zielgruppe der Kontrollen seien nicht ausschließlich LKW- oder PKW-Fahrer, sondern auch Radler. Die Abendzeitung schrieb über die Ergebnisse der Umfrage. Nach dem üblichen Mantra, dass über die Hälfte der Unfälle von Radlern selbst verursacht wurden, wird berichtet, wie die Radler „ziemlich flott entlang der Isar unterwegs“ sind. Es komme immer wieder zu gefährlichen „Begegnungen“ mit Autofahrern, „die abbiegen wollen und dabei die Radler übersehen“. An einem weiteren Brennpunkt „rauschen“ die Radler „mit Karacho“ durch die Unterführung – „Autofahrer sehen die Radler oft viel zu spät aus der Dunkelheit auftauchen“<sup>7</sup>.

Fazit: Autofahrer „nehmen die Vorfahrt“ und „fahren mit überhöhter Geschwindigkeit“, wenn die Geschädigten andere

Autofahrer sind. Diese objektive Beschreibung des Sachverhalts gibt es für Radler als Unfallopfer meist nicht. Sie werden von Autofahrern grundsätzlich „übersehen“<sup>8</sup>. Hier wird zugunsten der Autofahrer über Ursachen spekuliert statt beschrieben. Genauso könnten sie die Vorfahrt bewusst missachten, die Regeln nicht kennen oder die Geschwindigkeit falsch einschätzen. Weshalb wird überhaupt gemutmaßt statt beschrieben? Wenn Radler dagegen Anderen die Vorfahrt nehmen, wird meist das Schlechteste unterstellt: Beispiel „Gscheid radln“, Rückblick 2016: Nach dem üblichen Mantra folgt: „hauptsächlich missachteten sie dabei die Vorfahrt“. Autofahrer machen Fehler bei der „Geschwindigkeitswahl“ oder fahren mit „unangepasster“ Geschwindigkeit<sup>9</sup> - suggerierend, sie dürften wählen, wie schnell sie fahren. Vorschriften sind Vorschläge, und wer passt sich schon gern immer an? Radler dagegen fahren „mit Karacho“, „ziemlich flott“, oder „verhalten sich regelwidrig“. Klar, dass sie erstmal „Gscheid radln“ lernen müssen!

Kürzlich beschrieb die Sozialhistorikerin Dr. Bettina Gundler die lange Tradition der „Disziplinierung der Radfahrer“ und der Förderung des Autoverkehrs auf Kosten anderer Verkehrsteilnehmer. Diese begann bald nach der Erfindung des Automobils, war unabhängig vom tatsächlichen Anteil an der Verkehrsleistung und spiegelte die gesellschaftlichen Machtverhältnisse<sup>10</sup>. Diese Tradition ist noch sehr lebendig.

*Anja Schaefer*

<sup>1</sup> VB 2011, S.26 :

2011: 57,4% der 2978 Radunfälle wurden von Radfahrern (mit-)verursacht.

Mit Abstand häufigste Unfallursachen:

Abbiegen/ Wenden: nur 39 von 634 Unfällen von Radfahrern verursacht.

Vorrang/ Vorfahrt: nur 179 von 551 Unfällen von Radfahrern verursacht.

<sup>2</sup> „Gscheid radln“ 2016, Homepage

<sup>3</sup> VB 2015, S. 32

194 0-13 Jahre:92 Haut-, 25 Mit-, 77 Nicht-Verursacher

138 14-17 Jahre: 68 Haupt-, 23 Mit-, 47 Nicht-Verursacher

307 18- 24 Jahre:130 Haupt-,47 Mit-, 130 Nicht-Verursacher

2.133 25-64 Jahre:797 Haupt-, 237 Mit-, 1.099 Nicht-Verursacher

517 ab 65 Jahre: 250 Haupt-, 45 Mit-, 222 Nicht-Verursacher

<sup>4</sup> VB 2015, S.31

<sup>5</sup> „Gscheid radln“ Rückblick 2016,Homepage u. VB 2016, S. 18

<sup>6</sup> VB 2016 S. 16f.

<sup>7</sup> AZ 27.3.17

<sup>8</sup> VB 2016, S.35

<sup>9</sup> VB 2015, S.10; VB 2016, S.7

<sup>10</sup> Vortrag am 30.3.2017, Verkehrszentrum München