

Diese von *Eisenmenger* herangezogenen Untersuchungsergebnisse zwingen zu dem Ergebnis: Sachliche Gründe der Verkehrssicherheit rechtfertigen aus verkehrsmedizinischer Sicht die Begrenzungen der Gültigkeitsdauer von Führerscheinen für Personen ab 50 Jahren nicht<sup>28</sup>.

Auch Verkehrspsychologen wie *Weinand*<sup>29</sup> sehen nach gründlichen Analysen der psychologischen Literatur die „Voraussetzungen für die Einführung von am chronologischen Alter orientierten Pflichtuntersuchungen jeder Art für ältere PKW Fahrer gegenwärtig nicht“ als erfüllt an.

Allein eine Verbesserung der Orientierung auf den Straßen, der Kreuzungssituationen, der Fahrerassistenzsysteme (Active Cruise Control) und eine Schulung des Problembewusstseins älterer Kraftfahrer z. B. durch Verkehrssicherheitstrainings des ADAC sind das wirksame Mittel zur Vermeidung der Verkehrsrisiken für und durch ältere Kraftfahrer. Eine Beschränkung der Verkehrsfreiheit für ältere Kraftfahrer durch Befristungen ihrer Erlaubnis und fahrerlaubnisrechtliche Pflichtuntersuchungen ist danach verfassungswidrig.

## V. Zusammenfassung

1. Die Regelungen über die Gültigkeitsdauer von Führerscheinen nach der Neufassung der europäischen Richtlinien über den Führerschein stellen verbindliche Zielvorgaben des europäischen Parlaments und des Rates der EU für das europäische Führerscheinrecht dar.

Die für die nationalen Umsetzungsregelungen vom europäischen Parlament und dem Rat vorgesehenen Regelungsspielräume bei den Entscheidungen über die Abkürzung einzelner Gültigkeitsfristen dürfen vom Bundestag, Bundesrat und Bundesverkehrsminister im Rahmen der Umsetzung in deutsches Fahrerlaubnisrecht nur bei verkehrsordnungsrechtlicher Erforderlichkeit durch besondere Regelungen ausgefüllt werden. Es gelten das Maßgebot, die Verkehrsfreiheit, die Berufsfreiheit und die staatliche Schutzpflicht vor Verkehrsgefahren.

2. Die im Fahrerlaubnisrecht nicht ausgeschlossene Möglichkeit der Beschränkung der Fahrerlaubnis auf einzelne Fahrzeugarten bei Verkehrsauffälligkeiten und Zuwiderhandlungen muss künftig im Einzelfall an diesen obersten Grundsätzen der Verfassung gemessen werden. ■

- 28 Vgl. die Nachweise bei *Hentschel/Dauer*, Straßenverkehrsrecht 39. Aufl. 2007 § 2 StVG Rdnr. 9; *Schütz*, 33. VGT 1995 S. 48, 57: „Der normale Alterungsprozess führt zwar dazu, dass Anpassungsfähigkeit und Reservekapazitäten an sich verändernde Bedingungen verringert oder verzögert ablaufen. Andererseits bleiben in den biologischen und psychologischen Funktionskreisen einschließlich der Persönlichkeitsentwicklung insgesamt aber bis ins hohe Alter so viele Kompetenzreserven erhalten, dass auch der ältere Mensch vom Grundsatz her ein vollwertiger Verkehrsteilnehmer sein und bleiben kann“.
- 29 Kompensationsmöglichkeiten bei älteren Kraftfahrern mit Leistungsdefiziten, Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 77, Juni 1997, S. 46.

Rechtsanwalt Dr. Dietmar Kettler, Kiel

## Sind Radfahrer bessere Menschen?

### I. Einführung

Insbesondere in den Sommermonaten werden Radfahrer in den Medien gern als „Rüpelradler“ dargestellt. Polizei und Verwaltungsbehörden wirken dabei unterstützend oder sogar als treibende Kraft. Fast „im Minutentakt“ würden Radfahrer an beliebigen innerstädtischen Straßenkreuzungen gegen grundlegende Verhaltensregeln verstoßen und Bußgelder fällig<sup>1</sup>. Die Polizei führt zunehmend Fahrradkontrollen durch und zeigt dabei in manchen Städten „Null Toleranz für Risiko“<sup>2</sup>. Ziel der Polizei in Münster ist es z. B. unter anderem, dass Radfahrer kein einziges Mal ohne Licht Rad fahren können, ohne dabei erwischt zu werden<sup>3</sup>. Ausgangspunkt dieser Darstellungen ist die Annahme, Radfahrer hielten sich kaum an die für sie geltenden Regeln, gefährdeten die Verkehrssicherheit und seien in der Unfallstatistik auffällig<sup>4</sup>.

Selbst in der ernst zu nehmenden juristischen Literatur werden Radfahrer entgegen der geltenden Rechtslage<sup>5</sup> nicht etwa als Teil des Straßenverkehrs begriffen, sondern als Störung desselben. So werden Radfahrer im *Jagusch/Hentschel* seit Jahrzehnten sprachlich immer gleichbleibend als „besonderes Problem“ stigmatisiert. „Nach Möglichkeit“ gehörten sie daher – entgegen der geltenden Rechtslage – auf Sonderwege<sup>6</sup>. Im *Geigel* heißt es seit Jahrzehnten über alle Auflagen hinweg gleichbleibend ohne empirische Grundlage, Radfahrer seien für den Straßenverkehr eine erhebliche Belastung<sup>7</sup>, sie zeigten häufig „eigenes Fehlverhalten“ und seien gar „oft unberechenbar“<sup>8</sup>.

Dass Radfahrer gemessen an der Wegezähl, der Unterwegszeit oder einem anderen sinnvollen Anzeiger der Expositionshäufigkeit überdurchschnittlich stark an Unfällen beteiligt wären, übermäßig häufig Fehlverhalten an den Tag legen oder sich nicht ausreichend in die

Verkehrsregeln einordnen, müsste indes empirisch erst belegt werden. Es ist noch keine Statistik bekannt geworden, die dergleichen belasten aufzeigen würde. Schon eine überschlägige Betrachtung zeigt eher, dass das „Problem“ kein besonderes ist: Forschungsarbeiten zu regelwidrigem Verhalten von Radfahrern oder zu ihrer Unfallbeteiligung gibt es nur verschwindend wenige<sup>9</sup>. Es zeigte sich dabei zudem, dass Autofahrer in weiten Teilen erheblich weniger Regelkenntnis besitzen als Radfahrer, z. B. kennen nur rund 60% die Vorfahrt von Radfahrern<sup>9</sup>. Die vielkolportierte Annahme, dass Radfahrer schon deswegen ein Problem seien, weil sie ohne Führerschein am Straßenverkehr teilnehmen dürfen, erweist sich so als Trugbild<sup>10</sup>. In Deutschland und weltweit machen mehr Radfahrer Radfahren sicherer<sup>11</sup>.

- 1 [www.kn-online.de/artikel/2459282](http://www.kn-online.de/artikel/2459282).
- 2 Für Münster: [www.echo-muenster.de/node/8660](http://www.echo-muenster.de/node/8660) unter Hinweis auf eine entsprechende Null-Toleranz-Strategie des dortigen Chefs der Direktion Verkehr beim Polizeipräsidentium.
- 3 [www.echo-muenster.de/node/8660](http://www.echo-muenster.de/node/8660); [www.ivz-online.de/wna/lokales/muenster/nachrichten/?em\\_cnt=244527&em\\_loc=327](http://www.ivz-online.de/wna/lokales/muenster/nachrichten/?em_cnt=244527&em_loc=327).
- 4 Statt vieler: [www.echo-muenster.de/node/8660](http://www.echo-muenster.de/node/8660); [www.kn-online.de/artikel/2459282](http://www.kn-online.de/artikel/2459282); [www.sueddeutsche.de/automobil/artikel/416/164947](http://www.sueddeutsche.de/automobil/artikel/416/164947); [www.spiegel.de/auto/aktuell/0,1518,584383,00.html](http://www.spiegel.de/auto/aktuell/0,1518,584383,00.html).
- 5 § 2 StVO.
- 6 Aktuell: *Hentschel/König*, Straßenverkehrsrecht, 39. Aufl., München 2007, § 2 StVO, Rz. 66.
- 7 Aktuell: *Geigel/Zieres*, Der Haftpflichtprozess, 25. Aufl., München 2008, Kapitel 27, Rz. 82.
- 8 Zu nennen sind: *Kuller/Gerseman/Ruwestroth*, Regelabweichendes Verhalten von Fahrradfahrern, Forschungsbericht der Bundesanstalt für Straßenwesen 142, Bergisch-Gladbach 1986; *Ellinghaus/Steinbrecher*, Radfahrer – Jäger und Gejagte, Uniroyal-Verkehrsunter-suchung 18, Köln/Aachen 1993; *Walter/Cavegn/Allenbach/Scaramuzza*, Fahrradverkehr, Bern 2005.
- 9 *Ellinghaus/Steinbrecher*, aaO [o. Fn. 8], 141 und 142.
- 10 *Kuller/Gerseman/Ruwestroth*, aaO [o. Fn. 8], 60.
- 11 *Thiemann-Linden/Gwiasdal/Müller/Fromberg*, Radverkehr in der Praxis, Bremerhaven 2004, 39; *Hatfield*, [www.wissenschaft.de/wissenschaft/news/295753.html](http://www.wissenschaft.de/wissenschaft/news/295753.html) und [www.science.unsw.edu.au/news/a-virtuous-cycle-safety-in-numbers-for-riders-says-research](http://www.science.unsw.edu.au/news/a-virtuous-cycle-safety-in-numbers-for-riders-says-research).

Bei der Auswertung von regionalen polizeilichen Unfallstatistiken zeigt sich regelmäßig, dass bei Unfällen mit Radfahrereteiligung nur in rund 40 Prozent der Fälle der Radfahrer Hauptverursacher war<sup>12</sup>. Nur wenn man auch jedwede Mitverursacherrolle auf Seiten des Radfahrers mitzählt, kommt man auf etwas höhere Prozentzahlen<sup>13</sup>. Folgeschwere Unfälle werden von Radfahrern kaum verursacht, schon wegen ihrer relativ geringen Masse und Geschwindigkeit. Schwere Unfälle mit Fahrrad-Beteiligung werden fast ausschließlich vom Unfallgegner Kraftfahrer verursacht, die Unfallursache ist dabei zumeist Vorfahrtverletzung zu Lasten des auf einem Radweg geradeaus fahrenden Radfahrers.

Umfassende Arbeiten zur Sicherheit der Radfahrer gibt es bisher kaum<sup>14</sup>. Einzelaspektbezogene Arbeiten zeigen expositionsbezogen eine relativ große Sicherheit des Radfahrens auf. Selbst für nach landläufiger Darstellung besonders gefährdete Radfahrergruppen ist Radfahren nicht gefährlich<sup>15</sup>. Und nicht zuletzt fällt auf, dass Radfahrer in Rechtsprechung und juristischer Literatur nur selten auftauchen, obwohl rund ein Zehntel aller Wege in Deutschland mit dem Rad zurückgelegt werden<sup>16</sup>. Würden Radfahrer ein Zehntel der Regelverstöße begehen oder an einem Zehntel der Unfälle beteiligt sein, würde die Beschäftigung der Juristen mit dieser Verkehrsteilnehmergruppe erheblich größer sein als bisher.

## II. „Radfahrer im rechtsfreien Raum?“ – Verhaltensregeln

Verhaltensregeln ergeben sich für Radfahrer wie für alle anderen Verkehrsteilnehmer sowohl direkt aus gesetzlichen Regelungen als auch aus Anordnungen der örtlichen Straßenverkehrsbehörde.

### 1. Gesetzliche Regelungen

Für Radfahrer gelten zunächst fast alle allgemeinen Regeln der StVO, darüber hinaus aber auch einige spezielle<sup>17</sup>. Die Füße dürfen sie nur dann von den Pedalen nehmen, „wenn der Straßenzustand das erfordert“<sup>18</sup>, obwohl damit genau genommen sogar das Anhalten an Ampeln und Stop-Schildern verboten ist. Beim Abbiegen sind nach der StVO die Fahrtrichtungsanzeiger zu benutzen, um das Abbiegen anzuzeigen<sup>19</sup>. An Fahrrädern sind Fahrtrichtungsanzeiger jedoch seit 1980 nicht mehr StVZO-gerecht<sup>20</sup>. Eine andere Methode, die Fahrtrichtungsänderung anzuzeigen, sieht die StVO nicht vor. Insbesondere ist das Ausstrecken des Armes, das der Gesetzgeber vom Radfahrer erwartet<sup>21</sup>, nicht StVO-gerecht. Freihändig fahren ist Radfahrern verboten<sup>22</sup>. Neben-einanderfahren ist Radfahrern nur ausnahmsweise erlaubt<sup>23</sup>, obwohl Autofahrer ganz selbstverständlich mit ihren Mitfahrern kommunizieren dürfen und sogar einen leeren Beifahrersitz mitnehmen dürfen. Mitgenommen werden dürfen auf einem Fahrrad nur Kinder unter 7 Jahren von mindestens 16 Jahre alten Personen<sup>24</sup>, obwohl das romantische Bild von der Liebsten im geblühten Sommerkleid auf dem Gepäckträger in der Werbung allgegenwärtig und in der Praxis auch ungefährlich ist. Radfahrer dürfen nur eine helltönende Glocke haben<sup>25</sup>. Hupen, Hörner, Radlaufglocken und andere Schalleinrichtungen, die bei Kraftfahrern Aufmerksamkeit hervorrufen könnten, sind verboten<sup>26</sup>. Bei der Beleuchtung sind batteriebetriebene Lampen nur ausnahmsweise und in engen Grenzen erlaubt<sup>27</sup>, obwohl man sich als Auto- oder Motorradfahrer kaum vorstellen kann, auf dynametriebenes und damit fahrtabhängiges und bei schlechter Witterung unzuverlässiges Licht verwiesen zu sein. Zugleich ist die Fahrradbeleuchtung auf die schon seit den 30er Jahren übliche und vorgeschriebene 6-Volt-3-Watt-Technik begrenzt<sup>28</sup>, obwohl brauchbares Licht damit weitestgehend verboten ist. Zum guten Teil sind die für Radfahrer geltenden Regeln mithin völlig veraltet, technisch und sozial überholt. Einige Regeln der StVO sind so sinnfrei, dass regelbeachtendes Ver-

halten durch Radfahrer keineswegs ohne weiteres der Verkehrssicherheit dient<sup>29</sup>.

Seitens der Gesetzgebung ist keine Verbesserung zu erwarten. Wirklich wirksame Regeländerungen zu Gunsten der Verkehrssicherheit werden mit der Begründung abgelehnt, sie würden bei den betroffenen Störern auf keine hinreichende Akzeptanz stoßen und damit die Verkehrsmoral untergraben, und es würden dann „massenhaft ungeahndete Verkehrsordnungswidrigkeiten begangen“<sup>30</sup>. Bei Radfahrern kennt man solche Vorbehalte nicht; Änderungen des Rechts, die der Motivation der Radfahrer zu regelabweichendem Verhalten<sup>31</sup> begegnen, sind jedenfalls noch nicht bekannt geworden. Selbst auf einfachste Verbesserungen, die das Bundesverkehrsministerium vor Jahren ankündigte<sup>32</sup>, wartet die Fachwelt seither vergeblich.

Für Kinder gelten nochmals besondere Regeln für das Radfahren<sup>33</sup>. Was danach für Rad fahrende Kinder in welcher Situation gilt, ist selbst den juristischen Standardkommentaren nicht zu entnehmen. Ohne Antwort bleiben sogar solche alltäglichen Fragen, was der Unterschied zwischen einem Kinderfahrrad und einem Rad für Kinder ist<sup>34</sup>, was im Falle von Begleitmobilität durch Erwachsene gilt oder wenn ein Radweg existiert. Als Regelfall ist jedenfalls die Gehwegbenutzung mit dem Rad vorgeschrieben; zugleich wird den Kindern die Vorfahrt genommen, sie müssen sogar an jeder Einmündung absteigen. Die Botschaft der Regelung und der Heraufsetzung der Altersgrenze für das Gehwegfahren der Kinder 1997<sup>35</sup> ist, dass Radfahren auf Gehwegen sicherer sei, denn auf Radwegen und der allgemeinen Fahrbahn. Wer aber Rad fahrende Kinder mit dieser Botschaft auf den Gehweg schickt, muss sich nicht wundern, dass auch manche Erwachsene (illegal) auf dem Gehweg fahren, weil sie sich dort sicherer fühlen vor den Gefahren des Autoverkehrs.

### 2. Örtliche Regelungen

Nicht nur die StVO- und StVZO-Regeln sind realitätsfern. Wenn die zuständigen Ämter es für richtig halten, müssen Radfahrer ungeachtet der damit drastisch steigenden Unfallgefahren links fahren<sup>36</sup>, in manchen Städten ist das trotz des grundsätzlichen Verbots<sup>37</sup> an vielen Stellen der Fall. Man zwingt sie damit zum Geisterfahren und erzieht sie zu Geis-

12 BMVBW, Erster Bericht der Bundesregierung über die Situation des Fahrradverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland, Bonn 1998, 9.

13 Weidmann, Polizei 2003, 221; Kuhlmeij/van Stegen, Polizei 2008, 117.

14 Erste Ansätze bei Hülsen, Unfälle mit Radfahrern in Bayern, Köln 1993, und bei Walter/Cavegn/Allenbach/Scaramuzza, aaO [o. Fn. 8].

15 Richter/Gruner/Rollow/Schneiders in Schlag/Roesner/Zwipp/Richter, Kinderunfälle, Wiesbaden 2006, 44, nennen etwa für die Freizeitaktivität Radfahren bei Jugendlichen einen Risikofaktor von 0,38, wobei Werte über 1 ein erhöhtes spezifisches Unfallrisiko bedeuten, Werte unter 1 ein unterdurchschnittliches.

16 Brög/Erl, Kenngrößen für Fußgänger- und Fahrradverkehr, BAST-Bericht M109, Bergisch Gladbach 1999.

17 Umfassend: Kettler, Recht für Radfahrer, 2. Aufl., Berlin 2008.

18 § 23 III StVO.

19 § 9 I StVO.

20 VwV 1980, 122, 147.

21 In der Begründung der StVZO-Änderung von 1980: VwV 1980, 147.

22 § 23 III StVO.

23 § 2 IV StVO.

24 § 21 III StVO.

25 § 64 a StVZO.

26 VwV 1960, 418, 473; Schallschutzverglasungen bei Kfz werden hingegen für zulässig gehalten.

27 § 67 I, XII StVZO.

28 § 67 I StVZO.

29 Kuller/Gerseman/Ruwestroth, aaO [o. Fn. 8], 124-137.

30 Kramer, NZV 2000, 282.

31 Dazu etwa: Kuller/Gerseman/Ruwestroth, aaO [o. Fn. 8], 84 ff.

32 BMVBW, Nationaler Radverkehrsplan 2002-2012, Berlin 2002, 63 ff.

33 § 2 V StVO.

34 § 2 V StVO für Rad fahrende Kinder vs. § 24 I StVO für Kinderfahrräder.

35 VwV 1997, 685.

36 § 2 IV StVO.

37 VwV II. 1. zu § 2 IV 3 StVO.

terfahrern. Es ist kein Wunder, dass sie dann auch an anderer Stelle (illegal) links fahren, wenn sie nicht zufällig die übertragenden Gefahren des Linksfahrens kennen. Wenn die zuständigen Ämter es für richtig halten, müssen auch erwachsene Radfahrer auf Gehwegen fahren<sup>38</sup>. Auch hier zeigt sich eine Tendenz, Radfahrer in die Seitenräume der Straßen abzurängen, um Autofahrern widmungswidrig radfahrerfreie Zonen und ungebremstes Vorankommen zu verschaffen. Es ist kein Wunder, wenn Radfahrer dann auch an anderen Stellen vor dem (als bedrängend erlebtem) Autoverkehr in die Seitenräume flüchten.

Selbst bei der scheinbar klaren Regel, dass Ampeln auch für Radfahrer gelten, muss vor vorschnellen Annahmen gewarnt werden. Bei vielen Ampeln können selbst Experten kaum herausfinden, ob sie auch für Radfahrer gelten, weil der Standort der Signalgeber, die Lage der Halteleine, die unvollständige Signalabfolge und zahlreiche andere Parameter jedenfalls dann einen Einfluss darauf haben, wenn die Radfahrer im Seitenraum geführt werden<sup>39</sup>. Wenn die Experten auf mehreren Seiten Text nicht darzustellen imstande sind, welche Ampel für Radfahrer gilt<sup>40</sup>, muss die Frage erlaubt sein, wie das ein durchschnittlicher Verkehrsteilnehmer/Radfahrer „mit einem raschen und beiläufigen Blick“<sup>41</sup> erfassen soll.

Was Autofahrer an Radfahrern immer wieder ärgert (Fahren ohne Licht, an Ampeln an Autos vorbeischlängeln, Benutzen der allgemeinen Fahrbahn trotz Radwegs, rote Ampel und Vorfahrt missachten, Abbiegen ohne Anzeigen, Fahren entgegen der vorgeschriebenen Fahrtrichtung) ist zum großen Teil also gar kein rechtswidriges Verhalten, sondern legal oder sogar vorgeschrieben, und spiegelt sich zum anderen Teil nicht in der Unfallstatistik wieder. So sucht man das gern kritisierte Fahren ohne Licht bei den Hauptunfallsachen vergeblich, selbst wenn man ausschließlich die von Radfahrern hauptverursachten Unfälle betrachtet<sup>42</sup>. Und Radfahrer verunglücken nur selten bei Rotlichtfahrten, sondern gerade, wenn sie Grün und Vorfahrt haben.

### III. „Radfahrer im rechtsfreien Raum“ – Verwaltungsrecht

Straßenverkehrsbehörden sind nach dem verfassungsrechtlichen Grundsatz der Gesetzmäßigkeit der Verwaltung an die Regeln der StVO gebunden (insbesondere an die des § 45 StVO) und an die der VwV-StVO<sup>43</sup>. Illegales Verwaltungshandeln ist eine Gefahr für den Rechtsstaat. Gleichwohl zeigte eine Untersuchung im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums, dass Dreiviertel der Gemeinden und Kreise die StVO-Novelle von 1997 noch Jahre nach dem Inkrafttreten nicht umgesetzt hat und die Mehrheit auch kein Interesse daran hat und nicht einmal umsetzungsbereit war<sup>44</sup>. Daher sind bis heute viele Radverkehrsanlagen skandalös gefährlich, und trotzdem ordnen die zuständigen Behörden ungeachtet der Grenzen des § 45 IX StVO und der VwV-StVO<sup>45</sup> die Benutzungspflicht an. Übermäßiges Beharrungsvermögen und Beserwissen findet sich sowohl im Handeln der Straßenverkehrsbehörden als auch bei Polizeibehörden<sup>46</sup>. Auch hier ist das Denken von einer „Dominanz des motorisierten Verkehrs“ geprägt<sup>47</sup>.

#### 1. Neubau, Planung, Bauausführung

Selbst neu angelegte Radwege sind nicht ohne weiteres sicherheitsfördernd. Aus diesem Grund hat der Gesetzgeber 1997 rundheraus verboten, eine Radwegebenutzungspflicht anzuordnen, wenn nicht einige qualitative Mindestanforderungen erfüllt sind<sup>48</sup>. Politik und Verkehrsregelung „zu Gunsten“ von Radfahrern erschöpft sich jedoch allzu oft im Bau von Radwegen und im Anordnen von Radwegebenutzungspflichten.

Die teuren Maßnahmen werden ergriffen, um Autofahrern radfahrerfreie Zonen zu verschaffen und gerade das Teure wird dann in der Lokalpresse den Bürgern als besonders radverkehrsfördernd dargestellt. Mit der Planung solcher Radwege werden Planerbüros beauftragt. Vorschläge für eine intelligente und konfliktarme Organisation des Verkehrs sind jedoch nicht Gegenstand dieser Aufträge. Die Entwürfe zielen daher auftragsgemäß auf den Bau von Sonderwegen. Die absurdesten Wegeführungen mit engsten Radien, Unübersichtlichkeit und größeren Umwegen sind für Radwege gerade recht, wenn und solange der Kraftverkehr nicht beeinträchtigt wird. Von den erarbeiteten Vorschlägen wird sodann üblicherweise eine Minimalvariante zur Ausführung gebracht, weil mehr dem Kraftverkehr „etwas wegnähme“ (etwa die alleinige Hoheit über die allgemeine Fahrbahn, Fahrbahnbreite, legale oder illegale Parkplätze). Im Kfz-Bereich selbstverständliche Qualitätsstandards werden für den Radverkehr nicht eingehalten und nicht einmal angestrebt. Stattdessen werden selbst in den so genannten „fahrradfreundlichen“ Städten Deutschlands zumeist schon planerisch allenfalls die seit der StVO-Novelle 1997 geltenden Mindeststandards vorgesehen<sup>49</sup>. Diese absoluten Minimallösungen ermöglichen indessen nicht etwa sicheres und komfortables Vorankommen, sie gleichen eher den Essensmarken in der Nahrungsmittelrationierungszeit. Sie provozieren Regelwidrigkeiten wie die Essensmarken seinerzeit das „Fringsen“<sup>50</sup>. Wer Radverkehr in Seitenräume verbannt (Hochbordradweg, Getrennter Geh-Radweg, Gemeinsamer Geh-Radweg, Gehweg mit „Radfahrer frei“), die allenfalls die gesetzlichen Mindestmaße erfüllen, braucht sich nicht zu wundern, dass Radfahrer auf diese Seitenräume dressiert sind, selbst wenn sie nicht für Radfahrer freigegeben sind. Gebaut werden allzu oft ohne Rücksicht auf Jahrzehnte Unfallforschung und VwV-StVO-Regeln mindestmäßige Radwege auch, weil (nur) diese Breite auf Kosten Anderer zu bauen ist<sup>51</sup>. Innerorts wird allzu oft nur gebaut, wenn das auf Kosten eines Versorgungsträgers geht<sup>52</sup>. Es entstehen damit beliebige Stücke ohne Netzfunktion, ohne oder mit abenteuerlichen Anschlüssen, ohne die in der VwV-StVO angemahnte und für benutzungspflichtige Radwege zwingend vorgeschrieben<sup>53</sup> Kontinuität in der Führung. Die sowieso schon untermaßigen Radwege werden vielerorts dann noch per Zusatzzeichen für Mofas frei gegeben; regelwidriges Ausweichverhalten wird damit provoziert.

Die Anwendung von standardisierten Sicherheitsaudits fördert zutage, dass größere Straßenum- und-neubaumaßnahmen weit überdurchschnittlich sicherheitsrelevante Mängel zu Lasten von Radfahrern aufweisen und dauerhaft festigen

38 § 41 StVO, Z 240.

39 Kuller/Gerseemann/Ruwestroth, aaO [o. Fn. 8], 169 f; Alrutz/Willhaus/Meyhöfer/Müller/Schmidt, Optimierung für den Radverkehr an Lichtsignalanlagen, Münster 1996, 11-17; OLG Hamm, VRS 107, 134; Kettler, aaO [o. Fn. 17], 81 ff.

40 Kuller/Gerseemann/Ruwestroth, aaO [o. Fn. 8], 167-170; Alrutz/Willhaus/Meyhöfer/Müller/Schmidt, aaO [o. Fn. 39], 11-17.

41 So die Standardformulierung der Rspr. zu Verkehrszeichen, widrigenfalls ihre Anordnung rechtswidrig oder sogar nichtig ist: BVerwG, NJW 2008, 2867.

42 ADAC, Radverkehr in Städten und Gemeinden, 2. Aufl., München 1998, 6. Nach Walter/Cavegn/Allenbach/Scaramuzza, aaO [o. Fn. 8], 204, soll regelwidriges Licht am Fahrrad in der Schweiz an rund 2 Prozent der Radverkehrsunfälle 1999-2003 eine mögliche Mitursache gesetzt haben.

43 BVerwG, NJW 2008, 2867.

44 Bracher/Castendiek/Silbermann, Forschungsbericht FE-Nr. 70.643. 2001 im Auftrag des BMV, Berlin 2001, 43-45.

45 VwV II., III. und IV. zu § 2 IV 2 StVO und VwV II. zu § 2 IV 3 StVO.

46 Beispiele auf [www.hamburg.adfc.de](http://www.hamburg.adfc.de), [www.radwege.udoline.de](http://www.radwege.udoline.de), [www.frank-bokelmann.de](http://www.frank-bokelmann.de), [www.huesch-gemacht.de](http://www.huesch-gemacht.de), [www.einbeispiel.de](http://www.einbeispiel.de), [www.radfahren-in-koeln.de](http://www.radfahren-in-koeln.de), [www.radgefahren.de](http://www.radgefahren.de) und [www.rs-lenne.de](http://www.rs-lenne.de).

47 Steffen, Polizei 2001, 300.

48 VwV II. zu § 2 IV 2 StVO.

49 Um dann ungeachtet der kumulativ notwendigen Voraussetzungen des § 45 IX StVO eine Radwegebenutzungspflicht anzuordnen, weil ja eine von mehreren notwendigen Voraussetzungen vorliege.

50 Nach Kardinal Josef Frings, der 1946 predigte: „Wir leben in Zeiten, da in der Not auch der einzelne das wird nehmen dürfen, was er zur Erhaltung seines Lebens und seiner Gesundheit notwendig hat, wenn er es auf andere Weise, durch seine Arbeit oder durch Bitten, nicht erlangen kann.“

51 Z. B. wegen der GVFG-Richtlinien oder der ODR; vgl. Weidmann, Polizei 2006, 247.

52 Stadtwerke, Telekom etc.

53 VwV II. 2. zu § 2 IV 2 StVO.

und kaum welche zu Lasten von Kraftfahrern<sup>54</sup>. Gleichwohl werden solche Sicherheitsaudits bisher kaum systematisch angewandt. Auch so werden regelwidrige Verhaltensweisen der Radfahrer induziert. Bei neu gebauten Radwegen wird allzu oft aus Personalmangel auch keine Bauabnahme durchgeführt, so dass Radfahrer schon am Tage der Eröffnung baufällige Buckelpisten hinnehmen müssen. Auch das vermerkt Radfahrern nicht, dass sie als Verkehrsteilnehmer ernst genommen würden.

So wird mit der Planung und dem Bau der in den letzten Jahren in Deutschland üblichen Radwege zwar Planerbüros und bauausführenden Firmen viel Geld in die Kassen gespült. Doch Landes- und Bundesrechnungshöfe kritisieren diese Ausgaben – zu Recht – als in der Regel sicherheitsgefährdend<sup>55</sup> und als reine Geldverschwendung. Auch sie empfehlen, verkehrsordnerische Maßnahmen in den Vordergrund zu stellen statt Radwegbau<sup>56</sup>.

Auch von den übelsten Radwegen sind entgegen § 45 IX StVO und den VwV-StVO viele benutzungspflichtig gemacht, weil dem Sachbearbeiter der zuständigen Behörde das aus einem Bauchgefühl heraus entgegen jahrzehntelanger Unfallforschung sicherer erscheint als die Einhaltung des geltenden Rechts oder weil irgendwelche angeblichen Sachzwänge gegen die Einhaltung des Rechts sprächen und weil ihm entgegen dem polizeirechtlichen Grundsatz der Inanspruchnahme der Störer nichts Besseres einfällt als dem Nichtstörer und potenziellen Opfer ein Verkehrsverbot aufzuerlegen, statt dem Störer und Täter<sup>57</sup>. Gelegentlich ist es auch der bloße politische Wille des Landrats, der trotz besserer Einsicht des Sachbearbeiters seiner Behörde und der der Polizeidirektion in die Rechtslage die Benutzungspflicht anordnet<sup>58</sup>.

Im Ergebnis werden Radfahrern halsbrecherische Slalomfahrten um Poller, Bushaltestellen und reichlich verteiltes „Straßenmobiliar“ und krass untermaßige Radwege zugewidmet. Radwegführungen erzwingen lange Umwege. Die zuständigen Behörden unterlassen jahrzehntelang die gesetzlich vorgeschriebenen Kontrollen mit der ausdrücklichen Begründung, dergleichen könne man nicht leisten<sup>59</sup>. Oder man erklärt gleich, man habe das geltende Recht vor Ort generell außer Kraft gesetzt<sup>60</sup>. Oder man beruft sich darauf, jeder einzelne Fall sei ein Ausnahmefall und macht damit den Ausnahmefall zum Normalfall<sup>61</sup>. Wer verwaltungsseitig den Radverkehr nicht ernst nimmt, darf sich nicht wundern, wenn er mit seinen Regeln nicht ernst genommen wird.

Wer Rote Wellen für Radfahrer schaltet, Bettelampeln installiert, die den Nutzer jedes Mal einen ganzen Ampelumlauf Zeit kosten im Verhältnis zum parallel laufenden Fahrverkehr, oder gar Induktionsschleifen verlegt, die auf Radfahrer schlechterdings nicht ansprechen, und auch ansonsten die einschlägigen Regelwerke<sup>62</sup> missachtet, braucht sich nicht über Rotlichtverstöße von Radfahrern zu wundern<sup>63</sup>. Sicherheitsrelevant ist das Rotlichtfahren durch Radfahrer jedoch kaum: Radfahrer nehmen in der Regel eine sorgfältige Sicherheitsanalyse vor ihrer Rotlichtfahrt vor<sup>64</sup>. Dementsprechend finden sich in den Unfallstatistiken nur extrem wenig Radfahrer, die bei Rotlicht fahren. Die überwiegende Zahl der verunglückten Radfahrer fuhr bei Grün und hatte Vorfahrt.

Doch auch jenseits der Radverkehrsanlagen liegt Vieles im Argen. Wer die Überquerungsmöglichkeiten verschlechtert statt sie zu verbessern<sup>65</sup>, braucht sich nicht zu wundern, wenn Radfahrer davon erzogen werden und auch an Stellen links fahren, wo dies nicht erlaubt ist. Wer ausgeklügelte Einbahnstraßensysteme einrichtet, nur um Kraftfahrern mehr kostenlosen Parkraum zur Verfügung zu stellen, ohne dabei die Interessen der Radfahrer zu berücksichtigen, der braucht sich nicht über Gehwegradfahrer in Gegenrichtung zu wundern. Die Freigabe von Einbahnstraßen ist bei der für sie üblicherweise angeführten Begründung schon rechtlich vonnöten<sup>66</sup>, dient aber auch der Verkehrssicherheit<sup>67</sup>. Gleichwohl tun sich viele Straßenverkehrsbehörden schwer mit der Freigabe; zu tief ist noch die Vorstellung der 70er Jahre verankert, ohne Einbahnstraßen funktioniere der Verkehr nicht. Doch das Gegenteil ist der Fall.

## 2. Unterhaltung

Auch bei der Unterhaltung von Radverkehrsanlagen zeigen sich erhebliche Defizite. Wer Radwege von Büschen, Bäu-

men, Brombeersträuchern und Rosen zuwuchern lässt, temporäre Verkehrszeichen (etwa Halteverbote zu Gunsten von Umzugsunternehmern und Baustellenbeschilderungen) oder gar dauerhafte Verkehrszeichen auf Radwegen aufstellt, aufstellen lässt oder nichts dagegen unternimmt, braucht sich nicht zu wundern, dass Radfahrer nach Ausweichmöglichkeiten suchen. Gleiches gilt für die oft gedankenlos zu Lasten des Radverkehrs erteilten Sondernutzungs genehmigungen für Außengastronomie und Veranstaltungen und für Falschparker. Unter den Falschparkern finden sich regelmäßig auch städtische Bedienstete und Polizisten<sup>68</sup>. Hindernisse und Absperrungen auf Radwegen verleiten zum Gehweg- und Geisterradeln. Winterdienst auf Radverkehrsanlagen gibt es nur in wenigen Gemeinden, allzu oft werden stattdessen sogar noch die Schneeberge von der allgemeinen Fahrbahn und den Gehwegen auf die Radwege geschaufelt. Verkehrssicherungspflichten werden ignoriert, weil es billiger ist, im Falle des Unfalles zu zahlen, statt ihnen nachzukommen.

Bei der Baustellenplanung sind Radverkehrsanlagen oft Verfügungsmasse, die selbstverständlich in Anspruch genommen wird, wohingegen Beeinträchtigungen des Kfz-Verkehrs nach Kräften vermieden werden. Oftmals sind Radwege sowieso nur Schachtabdeckungen für die verschiedensten Leitungen, die man absichtlich unter dem Radweg verlegt, weil der Oberbau bei allfälligen Reparaturen billiger wiederhergestellt werden kann, so dass die Häufigkeit der Baustellensituation schon deswegen drastisch höher ist als auf der allgemeinen Fahrbahn. Baustellenabsicherung auf Radverkehrsanlagen entspricht auch nur selten den technischen Regelwerken dazu<sup>69</sup> und noch weniger dem konkret vorhandenen Gefahrenpotenzial. Das Haftungsrisiko für Bauunterneh-

54 *Baier/Heidemann/Klempf/Schäfer/Schuckließ*, Anwendung von Sicherheitsaudits an Stadtstraßen, BAST-Bericht V126, Bergisch-Gladbach 2005.

55 *Landesrechnungshof Schleswig-Holstein*, Bemerkungen 2008, Kiel 2008, 204 unter Hinweis auf lange Zeitreihen des *Statistischen Amtes für Hamburg und Schleswig-Holstein*; *Bundesrechnungshof*, Bemerkungen 2006, Bonn 2006, 155.

56 *Landesrechnungshof Schleswig-Holstein*, aaO [o. Fn. 55], 209 unter Hinweis auf den *Bundesrechnungshof*; ähnlich *Walter/Cevagn/Allenbach/Scaramuzza*, aaO [o. Fn. 8], 1, 17.

57 *BVerfG*, NJW 2006, 2683 zur Inanspruchnahme von Nichtstörern: „Rechtsstaatliche Zurechnung muss darauf ausgerichtet sein, nicht rechtswidriges, sondern rechtmäßiges Verhalten zu begünstigen. Dem läuft es grundsätzlich zuwider, wenn, wie im vorliegenden Fall, Maßnahmen zur Abwehr drohenden rechtswidrigen Verhaltens nicht vorrangig gegen den oder die Störer, sondern ohne weiteres – und in Grundrechte eingreifend – gegen den von solchem rechtswidrigen Verhalten potenziell Betroffenen ergriffen werden.“

58 *Etwa Landrat Gorissen*, Kreis Segeberg, bezüglich des Gemeinsamen Fuß- und Radweges zwischen Oersdorf und Winsen mit der schriftlich niedergelegten, ausdrücklichen, aber durchaus sachfremden Begründung: „Wofür bauen wir sonst für viel Geld Radwege, wenn dann doch jedem frei steht, sie zu benutzen?“

59 So etwa die *Landeshauptstadt München* in dem Verfahren *VGH München* 11 ZB 08.663.

60 So die *Berliner Senatsverwaltung*: *VG Berlin*, NZV 2001, 318 und *VG Berlin*, NZV 2004, 486.

61 *Etwa: VG Berlin*, NZV 2001, 318; *VG Berlin*, NZV 2004, 486; *VG Hannover*, NZV 2005, 223; *Nds. OVG*, *VerkMitt* 2004, 47.

62 *Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)*, Hinweise zur Signalisierung des Radverkehrs, Köln 2005; *Stadt Münster*, Signale für den Radverkehr, Münster 2007.

63 *Kuller/Gerseman/Ruwestroth*, aaO [o. Fn. 8], 100, 103, 167-170; *FGSV*, aaO [o. Fn. 62], 5.

64 *Kuller/Gerseman/Ruwestroth*, aaO [o. Fn. 8], 168.

65 *VwV II. 2. Rz. 36 zu § 2 IV 3 StVO*.

66 *Kettler*, SVR 2005, 96.

67 *Alrutz/Reis/Dauer/Töllner*, Radfahren in unechten Einbahnstraßen, 3. Aufl., Münster 1995; *Alrutz/Gündel/Stellmacher-Hein*, Verkehrssicherheit in Einbahnstraßen mit gegengerichtetem Radverkehr, BAST-Bericht V83, Bergisch-Gladbach 2001.

68 Beispiele auf [www.radfahren-in-koeln.de](http://www.radfahren-in-koeln.de) und [www.radgefahren.de](http://www.radgefahren.de).

69 *Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)*, Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen, Köln 2001; *Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW (AGFS)*, Baustellenabsicherung im Bereich von Geh- und Radwegen, Krefeld 2006.

mer, Bauleiter und Straßenbaulastbehörde<sup>70</sup> hat sich noch nicht genug herumgesprochen, ebenso wenig die zugehörige Verkehrsregelungspflicht der Straßenverkehrsbehörde.

### 3. Polizei

Nach verschiedenen vorliegenden Evaluationsstudien ist nur eine Kombination von Aufklärung und Repression gegen Störer wirksam<sup>71</sup>. Doch undurchsichtiges Verhalten gegenüber Raser, Dränger und Oberlehrer unter den Kraftfahrern unternimmt oder gegen das aggressive Verkehrsklima allgemein, der braucht sich nicht zu wundern, dass sich Verdrängungseffekte einstellen, Radfahrer sich auf der allgemeinen Fahrbahn nicht mehr wohlfühlen und in die Seitenräume ausweichen, auch wenn es da gerade keinen Radweg gibt. Radfahrer, die von der Fahrbahn auf Seitenbereiche ausweichen, sind dort einer hohen Unfallgefahr ausgesetzt<sup>72</sup>. Statt gegen die Störer vorzugehen, überzieht man die Nichtstörer und potenziellen Opfer mit Verkehrsverboten und repressiven Maßnahmen.

Je aggressiver das Verkehrsklima, desto geringer ist auch der Anteil der Radfahrer am Verkehr. Radfahrer, die diesem Klima nicht gewachsen sind, zeigen ein Rückzugsverhalten. Die verbleibenden Radfahrer setzen dann in den Köpfen der Entscheidungsträger das Bild des jungen, aggressiv-dynamischen, männlichen Radfahrers fest. Doch das ist eine Vorstellung, die völlig daran vorbeigeht, dass das Fahrrad eines der wichtigsten Fortbewegungsmittel für Kinder, Frauen und ältere Menschen ist. Obwohl Ordnungswidrigkeiten und Straftaten zu Lasten von Radfahrern (etwa zu geringe Überholabstände und oberlehrerhaftes Verhalten von Kraftfahrern auf der Fahrbahn bis hin zur Nötigung), Falschparken, Mülltonnen und Fußgänger auf Radverkehrsanlagen) kaum verfolgt werden, Radfahrer also kaum des Staates genießen, wird von ihnen erwartet, dass sie sich an sämtliche Regeln halten. Mancher wird gerade dadurch jedoch provoziert zu der Grundhaltung „Wenn für mich kein Gesetz, dann auch nicht gegen mich“.

Beim kostenlosen Lichttest des Zentralverbands Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe ZDK fallen jedes Jahr rund 40 Prozent der Autos mit Mängeln auf, und bei fast 40 Prozent der Autos sind die Scheinwerfer falsch eingestellt. Trotzdem werden von der Polizei nicht etwa Lichtkontrollen bei Kraftfahrern durchgeführt, sondern bei Radfahrern, und diese werden im Falle eines Lichtdefekts „ganz bewusst“ öffentlich als „asozial“ bezeichnet<sup>73</sup>. Dabei ergeben Unfallstatistiken und auch vertiefte Studien, dass es für die Unfallzahlen unerheblich ist, dass so viele Radfahrer ohne Licht unterwegs sind, wie sie es sind<sup>74</sup>. Das Gerede, Radfahren sei gefährlich, ist kontraproduktiv für die Sicherheit<sup>75</sup>.

Strukturelle Gewalt im Straßenverkehr geht von Strukturen aus, also beispielsweise von der Gestaltung von Straßen, von den Gesetzen, die den Verkehrsablauf bestimmen, oder von der Polizei, wenn sie zum Schutze der Radfahrer kaum etwas tut. Der Bewegungsraum von Radfahrern wird durch diese Form der Gewalt stark beschnitten. Radfahrer wagen es kaum, ihre spärlichen Rechte (beispielsweise Vorfahrt auf Radwegfurt) zu beanspruchen. Verkehrserziehung zielt bisher auch fast ausschließlich darauf, die schwächeren Verkehrsteilnehmer und potenziellen Opfer zu lehren, sie sollten auf ihre Vorfahrt verzichten, statt sich an die Störer und Täter zu wenden. Radfahrer meiden entsprechend konditioniert den Konflikt mit dem Kfz-Verkehr und benutzen ihr Verkehrsmittel teils nur noch ungern oder nehmen Umwege und Wartezeiten in Kauf oder weichen in subjektiv konfliktärmere Straßenräume (also etwa auf Gehwege) aus.

Eine Form struktureller Gewalt ist auch die „Nötigung“, der Radfahrer ausgesetzt sind, wenn sie als Radfahrer auf engen, zugedachten Wegen nur mit Mühe voran kommen oder wenn sie als Radfahrer gezwungen werden, gefährliche Radwege zu benutzen. Was seit über 30 Jahren üblicherweise als „Radweg“ angeboten wird, ist in der Regel eine Gehwegfläche, die den Fußgängern weggenommen wurde. Die Zwangsver-

lagerung der Radfahrer schafft dem Autoverkehr zwar freie Bahn. Die vorhersehbaren Konflikte zwischen Fußgänger- und Radverkehr werden dann jedoch als „Regellosigkeit“ oder gar als „Aggressivität von Radfahrern“ gewertet. Wer statt des Pseudoradweges die Fahrbahn benutzt, um Gehende nicht zu belästigen, muss damit rechnen, beschimpft, angehupt und physisch bedroht zu werden. Opferverhalten signalisiert potenziellen Tätern Hilflosigkeit und geringe Bereitschaft zur Gegenwehr. Zeigen Radfahrer kein Opferverhalten, wird behauptet, sie wähten sich im rechtsfreien Raum.

Wenn also jedes Jahr zur Sommerlochzeit in den Medien das Ach- und Wehgeschrei vom Rüpelradler erhoben wird, und Verwaltung und Polizei darin einstimmen oder es sogar betreiben, so ist das bloße Unkenntnis oder scheinheilig. Wenn von Verwaltungsseite geklagt wird, die Straßenverkehrsordnung habe „keine Antworten“ auf Radverkehrs-Verhältnisse wie in der eigenen Stadt<sup>76</sup>, so wünschen Radfahrer sich, die Regeln der StVO und der VwV-StVO würden von dieser Stadt erst einmal eingehalten.

### IV. Zusammenfassung

1. Wenn der Staat vom Bürger (zu Recht) verlangt, sich an die Gesetze zu halten, sollte er selbst sich auch daran halten.
2. Der Gesetzgeber ignoriert die Belange der Radfahrer, viele Behörden ignorieren die für Radfahrer einschlägigen Regeln. Also ignorieren manche Radfahrer manche Gesetze und behördliche Anordnungen.
3. Wo Regeln aufgestellt werden, gibt es immer jemanden, der sie nicht befolgt oder ungeht. Radfahrer sind keine besseren Menschen. Sie neigen daher ebenso zu regelwidrigem Verhalten wie alle anderen Verkehrsteilnehmer.
4. Alle wollen nur das Eine: Zügiges Vorankommen. Kraftfahrer fahren deswegen zu schnell, verdrängen mit aggressivem Fahren andere Verkehrsteilnehmer von der Straße und parken falsch, Radfahrer fahren bei Rot und auf Gehwegen, Fußgänger gehen bei Rot und vermeiden Umwege.
5. Radfahren ist ein relativ fehlertolerantes System. Regelabweichendes Verhalten kann man als Verkehrsteilnehmer und muss man als Jurist kritisieren. Doch das regelabweichende Verhalten von Radfahrern ist kaum unfallträchtig.
6. Möglichkeiten der Verhaltenssteuerung gäbe es sowohl bei den gesetzlichen Regelungen als auch bei örtlicher Straßenraumgestaltung und örtlichen Anordnungen jeweils viele. Doch dafür müsste das Denken weniger einseitig am Auto ausgerichtet werden. Die oft erhobenen Forderungen nach stärkerer Überwachung der Radfahrer, mehr Radwegen, Helmpflicht für Radfahrer und Kennzeichen für Fahrräder sind nur wohlfeile Ablenkungsmanöver von den wahren Problemen. ■

70 OLG Karlsruhe, VersR 2006, 855.

71 Stolze, Einstellungsänderungen, Hamburg 2004; Engeln/Limbourg/Packmohr, ZVS 2005, 14; Kuhlmei, Polizei 2008, 17.

72 Weidmann, Polizei 2006, 249, 252.

73 So der Leiter der Direktion Verkehr beim Polizeipräsidium in Münster, Weiss laut [www.westfaelische-nachrichten.de/lokales/muenster/nachrichten/?em\\_cnt=783146&em\\_loc=327](http://www.westfaelische-nachrichten.de/lokales/muenster/nachrichten/?em_cnt=783146&em_loc=327).

74 [www.badische-zeitung.de/freiburg/radfahrer-leben-gefaehrlich](http://www.badische-zeitung.de/freiburg/radfahrer-leben-gefaehrlich); ähnlich Walter/Cavegn/Allenbach/Scaramuzza, aaO [o. Fn. 8], 204.

75 [www.science.unsw.edu.au/news/a-virtuous-cycle-safety-in-numbers-for-riders-says-research](http://www.science.unsw.edu.au/news/a-virtuous-cycle-safety-in-numbers-for-riders-says-research).

76 So Büchner, Ordnungsamt Münster, laut [www.spiegel.de/auto/aktuell/0,1518,584383,00.html](http://www.spiegel.de/auto/aktuell/0,1518,584383,00.html).