

Sicherheit durch Technik?

Die Fachwerkstatt Radfahrsicherheit lockte am 23. Juni 2009 von Polizisten über Öffentlichkeitsarbeiter und Versicherungsleute bis zu Lobbyisten viele Teilnehmer ins Technologie- und Gründerzentrum Wildau in der Nähe von Berlin. Ihr Fazit: Ein Sicherheitsstandard bei Fahrrädern ist zu definieren und einzuhalten.

Das Bundesland Brandenburg unterhält ein Forum Verkehrssicherheit. In diesem Rahmen agiert eine Lenkungsgruppe Technik. Diese Lenkungsgruppe fokussiert schon seit einiger Zeit das Thema Fahrradsicherheit, weil Brandenburg offenbar das deutsche Schlusslicht bei Fahrradunfällen ist. Die Fachwerkstatt rief deshalb Experten verschiedenster Herkunft nach Wildau, um Ursachen und mögliche Maßnahmen in einem Workshop zu erläutern.

Frank Döring ist stellvertretender Chef des Bundesinnungsverbandes der Zweiradmechaniker. Er sitzt ebenfalls in der Lenkungsgruppe Technik und hat erreicht, dass diese sich mit dem Thema so intensiv beschäftigt. Auch Bundesinnungsmeister Ernst Brehm und der Fahrrad-Sachverständige Ernst Brust nahmen an der Fachwerkstatt teil; der Geschäftsführer Technik des Zweirad-Industrie-Verbandes ZIV, Siegfried Neuberger, beleuchtete das Thema auch unter dem Gesichtspunkt der Normungsarbeit.

Döring steuert eine Aktualisierung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) an, weil sie die Wirksamkeit und Funktion von Komponenten, etwa Bremseinrichtungen, nicht oder nur unzureichend beschreibt. Die Experten der Technikgruppe können sich offenbar vorstellen, Anforderungen aus der Europäischen Industrienorm an Fahrräder teilweise in die StVZO zu übernehmen. Im Übrigen nehme die Öffentlichkeit das Thema (Verkehrs)Sicherheit von Fahrrädern nur unzureichend wahr. Heterogene Vertriebsstrukturen im Fahrradmarkt befördern die Sicherheit ebenfalls nicht. Aktivitäten pro Sicherheit basieren auf freiwilliger Teilnahme, wie der Lichtcheck des RadClub Deutschland.



Das Technologie- und Gründerzentrum Wildau war Schauplatz einer interdisziplinären Debatte über Fahrradsicherheit.

Döring hat sich persönlich stark eingesetzt für die Entwicklung eines Aufklebers »Sicheres Fahrrad«. Hier gibt es parallel laufende Anstrengungen der Lenkungsgruppe Technik und des Bundesinnungsverbandes, die Döring in ein anschließendes gemeinsames Vorgehen zusammenführen will. Zunächst geht es darum, technische Mindestanforderungen an Fahrräder über die StVZO hinaus zu beschreiben. Die Einhaltung der Anforderungen soll der Aufkleber bestätigen – nicht nur bei werksneuen Fahrrädern. Als Abgabestellen für diesen Aufkleber kommen Fahrradhandel, Märkte, Polizei und Verbände in Betracht, die sich mit Verkehrssicherheit beschäftigen. Eine Abgabestelle von sicheren Fahrrädern muss den sach- und fachgerechten Verbau aller Komponenten ebenso gewährleisten können wie die Verkehrssicherheit. Fahrräder sollten ausschließlich im endmontierten Zustand abgegeben werden, findet Döring.

Qualitätssiegel für Fahrräder

Ein Qualitätssiegel müsste im Handel ebenso bekannt und anerkannt sein wie in der breiten Öffentlichkeit. Dazu müsste man aber sicherheitstechnische Standards einheitlich beschreiben. Dem Handel bräuchte ein solches Siegel ein Besserstellungsmerkmal im Markt; auch würde dem Qualitätsanspruch der Verbraucher Rechnung getragen. Die Händleradresse auf dem Aufkleber würde für Werbung sorgen.

Mindestanforderungen an Abgabestellen wären ebenfalls zu definieren. Räumliche und technische Voraussetzungen betreffen das Werkzeug und die Werkstattausrüstung generell,



Qualitätssiegel vorantreiben (v. l.): Sachverständiger Ernst Brust, Bundesinnungsmeister Ernst Brehm, sein Stellvertreter Frank Döring.



Welf Stankowitz (l.) vom Deutschen Verkehrssicherheitsrat im Dialog mit Siegfried Neuberger, ZIV.

dazu Personalentwicklung, Qualifizierung, fachliches Wissen, Kenntnis gesetzlicher Vorschriften des Verbraucherschutzes, der Normen und der sicherheitsrelevanten Bauteile. Die Fertigkeiten betreffen das Prüfen, Einstellen, Montieren und fahrfertig machen von Fahrrädern.

Aufkleber »Sicheres Fahrrad«

So könnte ein Aufkleber am Fahrrad aussehen, der die Qualität und Sicherheit bestätigt.



Die Kenntnis und Akzeptanz des Siegels in der Öffentlichkeit setzt voraus, dass man die Bedingungen klar definieren kann, die Abgabestellen erfüllen müssen. Die Öffentlichkeit müsste aber für das Thema »sicheres Fahrrad« sensibilisiert werden. Die Vermarktung des Siegels setzt einen leicht verständlich Begriff voraus und einen attraktiven Look mit Coolness-Faktor.

Strafe muss nicht immer sein

Generell ist man sich darüber einig, dass Maßnahmen zur Verbesserung der Radfahrersicherheit eine kontinuierliche und zielgruppenadäquate Aufklärung in der Bevölkerung voraussetzen. Durch kurzzeitige pädagogische Angebote oder Strafen lassen sich nur geringe Effekte erzielen. Wichtig erscheint es, zielgruppenadäquate Anspracheformen einzusetzen.

Zunächst sollte evaluiert werden, inwieweit die schlechte Beschaffenheit von Fahrrädern zum Unfallgeschehen beiträgt. Die Zusammen-

arbeit zwischen Eltern, Polizei und Schulen soll weiter ausgebaut und verbessert werden. Die gesellschaftliche Akzeptanz der Radfahrersicherheit sollte durch gezielte Projektangebote und zielgruppenspezifische Öffentlichkeitsarbeit erhöht werden. Dafür sollte der Wissensaustausch unter den Akteuren der Verkehrssicherheitsarbeit verbessert werden, auch mit Hilfe einer Internetplattform.

Die Beratung und der Verkauf von Fahrrädern im Handel sollten nur durch geschultes Fachpersonal erfolgen. Für die Aus- und Fortbildung der Fachkräfte sollten daher einheitliche Standards festgelegt und einheitliche Schulungsmaterialien entwickelt werden. Es müssten auch noch mehr sichere Fahrradabstellplätze an öffentlichen Plätzen geschaffen werden (etwa an Bahnhöfen).

Der Handel sollte durch gezielt angebotene regelmäßige kostengünstige Fahrradchecks dazu beitragen, dass Kunden ihr Fahrrad regelmäßig auf Sicherheitsmängel hin überprüfen ließen und somit die Verkehrssicherheit des Fahrrades auch nachhaltig gewährleistet werden könnte.

Öffentlichkeitsarbeit tut not

Um den Stellenwert von Verkehrssicherheitsarbeit zu erhöhen, sollten vermehrt Initiativen im lokalen und regionalen Bereich unterstützt

werden. Regionale Workshops zum Erfahrungsaustausch sollten das ergänzen. Prominente sollten als Sympathieträger für die lokale Verkehrssicherheitsarbeit gewonnen werden.

Verstärkt sollten Schwerpunktaktionen (zum Beispiel Thema Fahrradhelm) durchgeführt werden. Die Presse sollte als langfristiger Partner gewonnen werden. Das Ziel sollte eine intensive positive Berichterstattung in den Medien zum Thema Verkehrssicherheit im Allgemeinen und zur Radfahrersicherheit im Besonderen sein.

Die Mobilitäts- und Verkehrserziehung an Schulen sollte erweitert und besser im Lehrplan verankert werden, ferner die Eltern in die Verkehrserziehung an Schulen einbezogen werden. Um die Zielgruppe »Schüler« zu erreichen, sollten Videowettbewerbe zum Thema Radfahrersicherheit an Schulen realisiert werden. Die Auswertung von Radfahrernfällen sollte durch die Unfalldaten der Unfalldaten ergänzt werden.

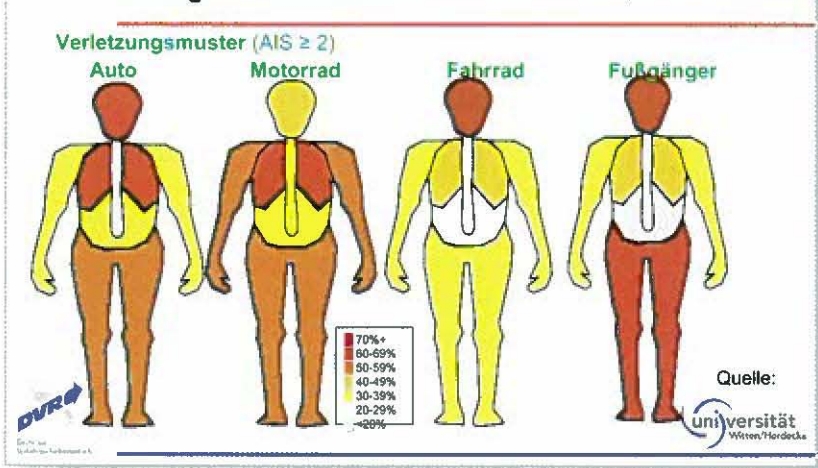
Prozedere zur Änderung der StVZO

Wie schon angedeutet, empfindet die Lenkungsgruppe die StVZO als unzeitgemäß hinsichtlich der technischen Sicherheit. Deshalb sieht man Handlungsbedarf. Folgende Kriterien sollten Bestandteil einer Fahrrad-Ausrüstungs-Verordnung sein: Fahrräder sollten in der StVZO hinsichtlich ihrer technischen Standards neu beschrieben werden. An der Dynamo-Pflicht will man festhalten, aber zusätzlich sollte innerhalb der Verordnung auch die Nutzung von batteriebetriebenen Fahrradleuchten erlaubt sein, wenn sie fest installiert sind. Fahrräder sollten durch das Abgabemerkmal und die DIN/EN-Norm gekennzeichnet sein. »Alte« Fahrräder sollten von Änderungen der StVZO nicht betroffen sein. Zusätzliche, nicht vorgeschriebene Bauteile sollten fest und dauerhaft mit dem Fahrrad verbunden sein.

Die Lenkungsgruppe »Technik« des »Forum Verkehrssicherheit des Landes Brandenburg« sollte den Änderungsvorschlag zur StVZO erarbeiten. Das Land Brandenburg sollte den Vorschlag im Bund-Länder-Fachausschuss einbringen – dann würde der weitere Instanzenweg verfolgt bis zu einer Bundesratsentscheidung. |

Text/Fotos: Michael Bollschweiler

Entwicklung der Anzahl Schwerstverletzter in Folge von Straßenverkehrsunfällen in Deutschland



27.+28.02.10 in Fürth

Jetzt Stand sichern auf Nordbayerns großer Fahrradmesse!

Infos und Impressionen unter www.rad10.de/aussteller.html

