

Immer rechtzeitig klingeln

Radfahren — sicher & fair (1): Selbstbewusst und doch rücksichtsvoll? Das geht!

In Zusammenarbeit mit dem Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club in Nürnberg (ADFC) hat der Stadtarbeiter die Serie „Radfahren — sicher & fair“ konzipiert. Darin werden heikle, oft unfallträchtige Punkte aufgegriffen und wichtige Tipps für den Fahrrad-Alltag gegeben. Zum Auftakt geht es um die Frage, wie man sich als Radler selbstbewusst und doch rücksichtsvoll verhält. (Siehe auch Tipps unten und Porträt nebenan)



Wir sehen es täglich: Da gibt es Radler, die rücksichtslos auf Fahrbahnen und Gehwegen gleichermaßen rasen, sich durch jede noch so schmale Lücke drängeln und urplötzlich ihre Fahrtrichtung ändern. Sollen doch die anderen ausweichen! Und dann gibt es die, die sich sowieso schon kaum auf die Straße trauen und vor lauter Angst, sie könnten den Verkehr behindern, ganz weit rechts an parkenden Autos entlang drücken – und prompt in eine sich plötzlich öffnende Wagentür krachen.

Beide Fahrweisen sind gefährlich und das Gegenteil von „sicher & fair“: Unsicheres Verhalten verunsichert auch andere Verkehrsteilnehmer und erhöht die Unfallgefahr für alle. Sorgen Sie dafür, dass Sie gesehen werden und andere Ihre Absichten einschätzen können – selbst vorausschauend und für andere vorhersehbar.

Folgende Tipps und Verhaltensregeln sollten beachtet werden:

► Das Rechtsfahrgebot ist einzuhalten. Das heißt aber nicht, dass Sie sich am äußersten rechten Rand der Fahrbahn bewegen sollten. Neben parkenden

Wenn Radfahrer und Fußgänger auf engstem Raum aufeinander treffen, sind Rücksicht und Klarheit (notfalls mit Hilfe der Klingel) angesagt. Foto: Matejka

Autos ist ein Mindestabstand von einem Meter einzuhalten. Etwas mehr Abstand lässt im Notfall genügend Platz zum Ausweichen. Die Faustregel heißt: Dort fahren, wo die rechten Räder der Autos fahren.

► Fahren Sie geradlinig und schwenken Sie nicht in Parklücken ein. Sie werden von den Autofahrern besser wahrgenommen und Ihre Fahrweise ist für andere kalkulierbarer.



► Suchen Sie Augenkontakt zu den anderen Verkehrsteilnehmern und kündigen Sie mit deutlichen Zeichen und eindeutigem Fahrverhalten rechtzeitig Ihre Fahrabsichten an – zum Beispiel beim Linksabbiegen: Umschauen – Handzeichen geben – einordnen.

► Scheuen Sie sich nicht, mit

der Fahrradklingel rechtzeitig auf sich aufmerksam zu machen, wenn Sie Fußgänger oder Radfahrer mit ausreichendem Seitenabstand überholen wollen.

► Fahren Sie vorausschauend und vermeiden Sie dadurch kritische Situationen. So gilt erhöhte Bremsbereitschaft, wenn sich Kinder neben Radwegen aufhalten, wenn Sie Grundstücksein- und -ausfahrten passieren, oder wenn Hunde in der Nähe sind.

Und denken Sie daran: Sie behindern den Verkehr nicht. Sie sind Teil des Verkehrs und sollten den ihnen zustehenden Anteil am Straßenraum auch einnehmen. Bei aller selbstbewussten Fahrweise sollten Sie aber auch immer auf Fehler anderer Verkehrsteilnehmer gefasst sein und schnell reagieren können. Schließlich haben Sie keine Knautschzone – Sie sind die Knautschzone!

① Kontakt und weitere Informationen über den ADFC Nürnberg, Heroldstraße 2, Telefon (0911) 39 61 32 und im Internet unter www.adfc-nuernberg.de

Gehwege sind aus gutem Grund tabu

Radfahren — sicher & fair (2): Nur Kinder bis zehn Jahre dürfen Gehsteig benutzen — „Gutes Vorbild sein“

In Zusammenarbeit mit dem Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club (ADFC) in Nürnberg hat der Stadtanzeiger die Serie „Radfahren — sicher & fair“ konzipiert. Darin werden heikle, oft unfallträchtige Punkte aufgegriffen und wichtige Tipps für den Fahrrad-Alltag gegeben. In Folge zweigiebt es um die Frage, wann Radler den Gehweg benutzen dürfen.

Es lässt sich immer wieder beobachten — und nimmt man die Beschwerden von Fußgängern zum Maßstab, tritt es verulbart auf: Das Radfahren auf Gehwegen. Manch einer tut's aus Bequemlichkeit, der andere, weil er sich auf dem Gehweg sicherer fühlt. Für Fußgänger ist es ein Ärgernis, weil sie sich nicht ungern auf dem Gehweg bewegen können, aber manchmal auch eine Gefährdung, vor allem wenn

rücksichtslos Radfahrer mit hohem Tempo und ohne Abstand vorbeisausen.

Dabei ist die rechtliche Lage eindeutig: Nur Kinder bis zehn Jahre dürfen auf dem Gehweg Rad fahren. Für alle anderen ist es nur erlaubt, wenn das Zusatzzeichen „Radfahrer frei“ angebracht ist. Und demzufolge trägt Radfahrer auch die Hauptschuld, wenn sie verbotsweise auf dem Gehweg radeln und es zu einem Unfall kommt.

Auch das subjektive Sicherheitsgefühl trägt gerade auf Gehwegen sind Radfahrer besonders gefährdet, denn an Kreuzungen, Einmündungen und Grundstückszufahrten wird nicht mit ihnen gerechnet. Und meistens sind diese Bereiche auch nicht übersichtlich gestaltet. Auf der Fahrbahn radelt sich's sicherer. Diese belügt auch der Unfallbericht der Stadt Nürnberg.

Beherzigen Sie daher bitte folgende Tipps und Verhaltensregeln:

Nehmen Sie Rücksicht auf Fußgänger und fahren Sie nicht auf Gehwegen. Dies trägt zur Verkehrssicherheit bei und gerät nebenbei auch zu einem besseren Verkehrsklima.



ma und einem besseren Image der Radfahrer in der Öffentlichkeit.

Auch bei Gehwegen, die für Radfahrer mit dem Zusatzzeichen „Radfahrer frei“ freigegeben sind, haben Fußgänger



Auch wenn ein Zeichen signalisiert, dass der Gehweg frei für Radfahrer ist, gilt: Fußgänger haben Vorrang — man darf maximal Schrittgeschwindigkeit fahren. Foto: Michael Matejka

① Weitere Infos beim ADFC, Heroldstraße 2, Telefon (0911) 396132 oder im Internet unter www.adfc-nuernberg.de. Am 12. Mai veranstaltet der ADFC von 10 bis 18 Uhr einen „Putz- und Flicktag“ am Hallplatz.

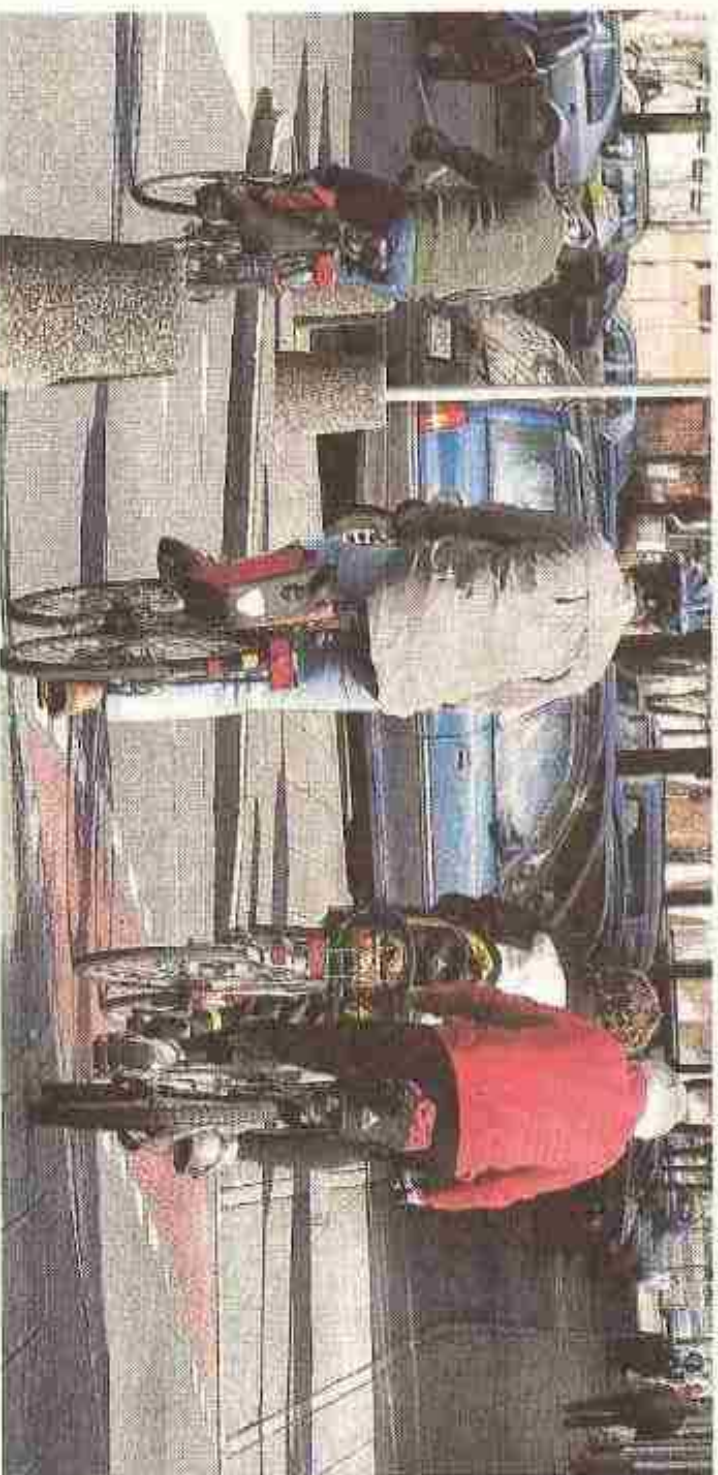
Bei Mängeln darf man auf die Straße wechseln

Radfahren — sicher & fair (3): Radwege müssen nur genutzt werden, wenn sie bestimmte Kriterien erfüllen

In Zusammenarbeit mit dem Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club (ADFC) in Nürnberg hat der Stadtanzeiger die Serie „Radfahren — sicher & fair“ konzipiert. Darin werden heikle, oft unfallträchtige Punkte aufgegriffen und wichtige Tipps für den Fahrrad-Alltag gegeben. Folge drei beschäftigt sich mit der oftmals verwirrenden Vielfalt an Radwegen.

„Immer diese Radfahrer!“ schimpft Erwin Eilig, drückt zuerst auf die Hupe, dann aufs Gaspedal und schneidet den vor ihm strampelnden Radler so knapp, dass der vor Schreck fast über den Lenker absteigt. „Wieso fährt der Idiot nicht auf dem Radweg, wo er hingehört?“, rauft Eilig. „Typisch Autofahrer“, flucht hingegen Rudi Radler, „der denkt wohl, die Straße gehört ihm!“

Wer von beiden hat Recht? Das kommt ganz drauf an: Nur die Radwege müssen benutzt werden, die durch die Verkehrszeichen „Radweg“, „getrennter Rad-/Gehweg“ oder „gemeinsamer Rad-/Gehweg“ gekennzeichnet sind. Und diese Verkehrszeichen dürfen nur aufgestellt werden, wenn folgende Qualitätsmerkmale erfüllt sind: „Zumutbar“ hinsichtlich Beschaffenheit und Zustand, in der Lenkführung „eindeutig, stetig und sicher“ und mit der Mindestbreite von 1,50 Meter.



Wenn Radwege Macken haben (wie hier in der Gudrunstraße), darf man auf die Straße. Foto: Matejka

Auf allen anderen Radwegen dürfen Radfahrer zwischen Fahrbahn- und Radweg-Benutzung wählen – zum Beispiel entlang der Gudrun- und Schulerstraße in der Südstadt.

Radfahrer sollen also nicht gezwungen werden, auf Radwegen zu fahren, die Mängel in der Qualität oder der Verkehrssicherheit aufweisen. Daher ist es gut zu wissen, wann man den Radweg „legal“ verlassen darf – in Richtung Fahrbahn, versteht sich, nicht in Richtung Gehweg.

Folgende Tipps und Verhaltensregeln sollten beachtet wer-

den: Nutzen Sie die Möglichkeit, auf der Fahrbahn zu fahren, wenn Sie den parallel verlaufenden Radweg nicht benutzen müssen. Auf der Fahrbahn werden Sie von Autofahrern besser gesehen, denn Radwege sind meist abgesetzt und parkende Kitz oder Grünstreifen beeinträchtigen dann die Sichtbeziehung zu den Autofahrern.

Bei einem Benutzungspflichtigen Radweg muss an jeder Kreuzung und Einmündung eines der vorne genannten Verkehrszeichen aufgestellt sein. Fehlt ein solches, besteht keine Benutzungspflicht mehr. Auch bei anderen Radwegen kann im Einzelfall die Fahrbahn benutzt werden. Nämlich dann, wenn die Radwegbenutzung unzumutbar wäre. Das ist etwa im Winter der Fall, wenn der Radweg nicht von Eis und Schnee befreit ist, oder wenn Baustellen oder andere Hindernisse ein Vorwärtsgenommen erschweren.

ADFC, Heroldstraße 2, Telefon (0911) 396132 oder im Internet unter www.adfc-nuernberg.de

Wenn Pedalritter zu Geisteradlern werden

Radfahren — sicher & fair (4): Nur in Ausnahmefällen darf man Radwege in Gegenrichtung nutzen

In Zusammenarbeit mit dem Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club (ADFC) in Nürnberg hat der Stadtkonzepte die Serie „Radfahren — sicher & fair“ konzipiert. Darin werden heikle, oft unfallträchtige Punkte aufgegriffen und wichtige Tipps für den Fahrrad-Alltag gegeben. In Folge vier geht es um die Frage, in welche Richtung welchen Radfahrer eigentlich welchen Radweg benutzen darf.

Wer kennt das nicht: Die Durchsage im Radio meldet einen Geisterfahrer auf der Autobahn. Wird hier das Fahren entgegen der erlaubten Richtung sofort als gefährlich und verbotswidrig erkannt,



wird dies beim Fahren mit dem Fahrrad oftmals ignoriert.

Zwar mit deutlich geringerer Geschwindigkeit, dafür aber weitaus häufiger, lässt sich die Benutzung eines Radwegs in der falschen Richtung beobachten. Und das meist aus Bequemlichkeit, weil sich Umwege und damit Zeit sparen lassen. Dabei lauert hier Gefahren: Mit Radfahren aus der falschen Richtung wird nicht gerechnet. So werden Kreuzungen, Einmündungen



Im Normalfall gilt: Immer den rechts an der Fahrbahn angeordneten Radweg benutzen — es sei denn, ein Verkehrszeichen oder eine Markierung würde etwas anderes erlauben. Foto: Matejka und Grundstücksausfahrten zu Gehlehenpunkt. Doch auch für entgegenkommende Radfahrer sind die

manöver sind daher erforderlich und diese bergen immer ein Gefahrenpotenzial. Im Schadensfall muss der „Geisteradler“ voll haften. Das Landgericht Nürnberg/Fürth hat einen Verursacher zum Ersatz des vollen Schadens verurteilt, nachdem ein Junge dem „Geisteradler“ auswich und gegen einen Pfosten prallte.

Bitte beachten Sie daher dringend folgende Tipps und Regeln:

Grundsätzlich ist das Fahren nur auf dem rechts der Fahrbahn angeordneten Radweg erlaubt.

Auf einem Radweg auf der linken Straßenseite dürfen Sie nur dann fahren, wenn dies durch Verkehrszeichen ausdrücklich erlaubt ist.

Teilweise sind auf Nürnberger Radwegen auch Fahrradpiktogramme oder Pfeilmarkierungen angebracht, die Ihnen die richtige Richtung weisen.

Die richtige Richtung erkennen Sie also immer daran, wenn auf Ihrer Straßenseite in Ihrer Fahrtrichtung ein Verkehrszeichen mit weißem Fahrrad auf blauem Grund sichtbar ist oder ein Gehweg-Schild mit dem Zusatz „Radfahrer frei“. Die Verkehrszeichen müssen an jeder Kreuzung wiederholt werden und bieten Ihnen damit die Gewissheit, dass Sie richtig unterwegs sind.

① Weitere Infos beim ADFC, Heroldstraße 2, Telefon (0911) 396132 oder im Internet unter www.adfc-nuernberg.de

Straßenbahngleise als Sturzfall

Radfahren — sicher & fair (5): Bloß die Bodenhaftung nicht verlieren

Mit dem Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club (ADFC) hat der Stadtanzeiger die Serie „Radfahren — sicher & fair“ konzipiert. Darin werden heikle, oft unfallträchtige Punkte aufgegriffen und wichtige Tipps für den Fahrrad-Alltag gegeben. In Folge 5 geht es um den Untergrund, der Radfahrer immer wieder leicht in die Bredouille bringen kann.

Eigentlich schauen wir Menschen lieber in den Himmel oder zu den Sternen. Beim Radfahren jedoch ist es wichtig, auch dem Boden vor uns Auf-

merksamkeit zu schenken. So rüttelt uns Kopfsteinpflaster nicht nur gut durch, sondern ist bei Nässe oft glatter als Asphalt oder schränkt die Wahrnehmung durch die lauten Fahrgeräusche der motorisierten Verkehrsteilnehmer ein. Straßenbahnschienen, Teerrillen durch Schwerverkehr, Gullydeckel, Löcher im Asphalt, unzureichende Bordsteinabsenkungen oder Wurzelauftürche können nicht nur zu schmerzhaften Stößen führen, sondern auch zu Stürzen, oder sie verleiten zu riskanten Ausweichmanövern.

Hier ein paar Tipps:

- In der Dunkelheit und bei Nässe sind Unebenheiten schlechter erkennbar. Drosseln Sie Ihre Fahrt.



- Überquerent, Sie die Straßenbahngleise nie im spitzen Winkel. Denn wenn ein Reifen einspurt, ist ein Sturz nahezu unvermeidbar.

- Achten Sie auch im Bereich von Glascontainern und Baustellen auf den Untergrund. Scherben oder Bauschutt können schnell zu einem „Platten“ führen.

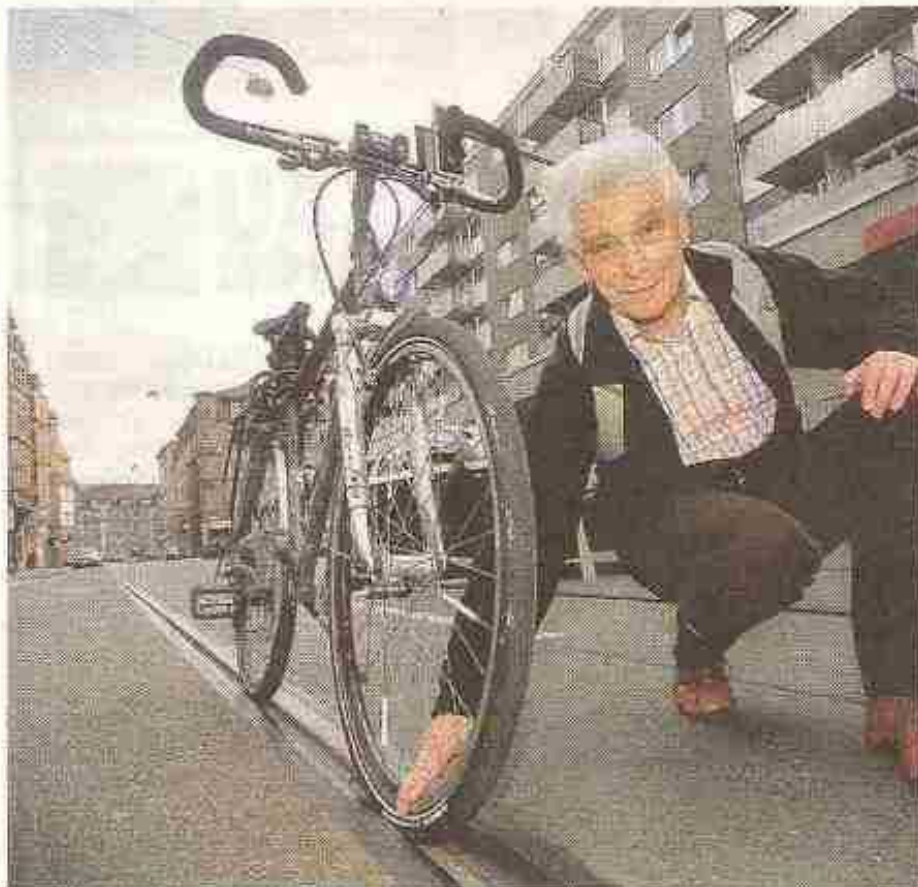
- Unerfreulich kann auch das Überfahren von vermeintlich leeren Kartons, Tüten oder Verpackungen sein - diese sind oft härter, als Sie denken.

- Pfützen oder Laub auf der Fahrbahn können Kanten und Steine verbergen.

- Wenn bei Nässe der Boden friert, muss abseits der Hauptstraßen mit rutschigen Abschnitten gerechnet werden.

- Wenn Sie Kinder auf dem Fahrrad oder im Fahrradanhänger transportieren, meiden Sie wenn möglich Straßen mit Pflasterbelag.

➤ Weitere Infos beim ADFC, Heroldstraße 2, Telefon (0911) 396132 oder unter www.adfc-nuerberg.de.



Straßenbahngleise können für Radler gefährlich werden. F.: Linke



Gefährlich kann es, wie hier in der Ziegelsteinstraße, für Radler werden, wenn sie geradeaus fahren, während ein Fahrzeug rechts abbiegt. Man sollte vermeiden, im „Toten Winkel“ zu sein. Foto: Linke

„Raus aus dem Toten Winkel!“

Radfahren — sicher & fair (6): An Kreuzungen sollte man äußerst vorsichtig sein

In Zusammenarbeit mit dem Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club (ADFC) in Nürnberg hat der Stadtanzeiger die Serie „Radfahren — sicher & fair“ konzipiert. Darin werden heikle, oft unfallträchtige Punkte aufgegriffen und wichtige Tipps für den Fahrrad-Alltag gegeben. In Folge 6 geht es um das Problem des „Toten Winkels“ und die Frage, wie man sich als Radler am besten verhält.

Wer mit dem Fahrrad regelmäßig im Stadtverkehr unterwegs ist, weiß es: An Kreuzungen und Einnündungen ist für Radfahrer erhöhte Vorsicht geboten. Insofern überrascht es nicht, dass auch die Unfallzahlen Kreuzungen und Einnündungen als Unfallschwerpunkte für Radfahrer ausweisen.

Eine Situation führt dabei immer wieder zu schwersten, ja sogar tödlichen Verletzungen (wie in der Ziegelsteinstraße): Der auf einem Radweg geradeaus fahrende Radler wird von einem rechts abbiegenden Lastwagen überfahren. Ursache: Der Lkw-Fahrer hat

den Radfahrer nicht gesehen, da dieser sich im „Toten Winkel“ befand. Die Crux: Lkw-Fahrer können beim Abbiegen nicht mal kurz durch die Heckscheibe wie beim Pkw schauen. Sie orientieren sich allein über die Außenspiegel, die ihnen einen bestimmten Bereich, den „Toten Winkel“, vorenthalten.

Moderne Außenspiegel ver-



kleinern zwar den „Toten Winkel“, bieten aber kein 100-prozentiges Sichtfeld für den Fahrer. Auch sitzt der Lkw-Fahrer erhöht und übersieht dadurch leicht den Radler, der rechts neben der Beifahrertüre steht.

Folgende Tipps sollten Sie deshalb beherzigen:

An vor Ampeln wartenden Fahrzeugen sollten Sie nur bei

ausreichendem Platz mit Schrittgeschwindigkeit rechts vorbeifahren.

Stellen Sie sich beim Warten an Kreuzungen und Einnündungen entweder vor ein Fahrzeug und versuchen, mit dem Fahrer Blickkontakt aufzunehmen, oder Sie bleiben ganz hinter dem Fahrzeug zurück und beobachten, ob dieses rechts abbiegt oder geradeaus fährt. Verlassen Sie sich dabei nicht darauf, dass der Kfz-Fahrer den Blinker gesetzt hat, wenn er abbiegen will.

Verlassen Sie sich nicht allein darauf, dass Sie „Grün“ haben. Auch das rechts abbiegende Fahrzeug hat dann in der Regel „Grün“.

Diese Tipps gelten unabhängig davon, ob man sich auf einem Radweg oder auf der Fahrbahn befindet. Radwege gaukeln hier eine trügerische Sicherheit vor.

① Weitere Informationen gibt es beim ADFC, Heroldstraße 2, Telefon (0911) 396132 oder im Internet unter www.adfc-nuernberg.de.

Vorteil mit einigen Haken

Radfahren — sicher & fair (7): Zweirichtungsradwege zwingen zum Aufpassen

In Zusammenarbeit mit dem Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club (ADFC) in Nürnberg hat der Stadtanzeiger die Serie „Radfahren — sicher & fair“ konzipiert. Darin werden heikle, oft unfallträchtige Punkte aufgegriffen und wichtige Tipps für den Fahrrad-Alltag gegeben. In Folge 7 geht es um die Zweirichtungsradwege.

Zweirichtungsradwege — das sind Radwege auf einer Straßenseite, die von Radfahrern in beiden Richtungen benutzt werden dürfen. Man erkennt sie daran, dass für die jeweilige Fahrtrichtung ein Verkehrszeichen mit einem weißen Fahrrad auf blauem Grund sichtbar ist. Zweirichtungsradwege bieten damit einerseits den Vorteil, dass



die Straßenseite nicht gewechselt werden muss, wenn zum Beispiel viele Geschäfte auf nur einer Straßenseite angesiedelt sind. Andererseits ergeben sich aber einige Nachteile aus der Tatsache, dass man sich in einer Fahrtrichtung auf der vermeintlich „falschen“, weil linken Straßenseite befindet.

So wird an Kreuzungen, Einmündungen und Grundstückszufahrten vom ein- und ausfahrenden Kfz-Verkehr oftmals nicht mit Radfahrern aus dieser vermeintlich „falschen“ Richtung gerechnet. Folge: Es kommt hier immer wieder zu kritischen Situationen und auch Unfällen, bei denen die Radfahrer als Schwächere die Leidtragenden sind. Unrühmliches Beispiel ist der Zweirichtungsradweg in der Regensburger Straße zwischen Waldlust- und Hans-Kalb-Straße.

Ein weiterer Nachteil macht sich in der Dunkelheit bemerkbar: Radfahrer auf der



Immer betont rechts fahren: Ein Gebot auf Zweirichtungsradwegen, wie hier in der Regensburger Straße. Foto: Eduard Weigert

linken Straßenseite fahren direkt neben dem entgegenkommenden Kfz-Verkehr und werden dadurch geblendet.

Folgende Tipps und Verhaltensregeln sollten beachtet werden:

An Ein- und Ausfahrten sowie Kreuzungen sollte der Blickkontakt mit dem kreuzenden Verkehrsteilnehmer gesucht werden, um erkennen zu können, ob man gesehen wird. Auf die selbstverständliche Beachtung der Vorfahrtsregelungen sollte man sich zum eigenen Schutz nicht verlassen.

Auch auf dem Zweirichtungsradweg gilt das Rechtsfahrgebot. Denn auch der ent-

gegenkommende Radler und der von hinten Überholende brauchen Platz.

Autofahrer sollten prinzipiell beim Kreuzen von Geh- und Radwegen nach links und rechts schauen. Denn auch wenn kein Zweirichtungsradweg vorhanden ist: Kinder bis zehn Jahre dürfen mit dem Fahrrad auf dem Gehweg fahren und können deshalb aus beiden Richtungen geradelt kommen.

① Weitere Infos beim ADFC, Heroldstraße 2, Telefon (0911) 396132 oder im Internet unter www.adfc-nuerberg.de.

Erwachsene als Vorbild

Radfahren – sicher & fair (8):
Ein Helm schützt den Kopf

In Zusammenarbeit mit dem Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club (ADFC) in Nürnberg hat der Stadtanzeiger die Serie „Radfahren – sicher & fair“ konzipiert. Darin werden heikle, oft unfallträchtige Punkte aufgegriffen und wichtige Tipps für den Fahrrad-Alltag gegeben. In Folge 8 geht es um das Tragen des Fahrradhelms.

Ganz ausschließen kann man ihn nicht, den unfreiwilligen Abstieg vom Fahrrad. Eine Unachtsamkeit beim Fahren, ein Hindernis, das man zu spät erkannt hat, oder ein Zusammenstoß mit einem anderen Fahrzeug. Und schon ist es passiert. Neben den Beinen ist vor allem der Kopf bei einem Sturz vom Fahrrad betroffen. 100-prozentigen Schutz kann ein Fahrradhelm nicht bieten. Er dämpft aber beim Aufprall die einwirkenden Stöße.

Seine Schale verteilt den Schlag auf eine größere Fläche und verhindert die schwere Erschütterung des Gehirns. Der ADFC wendet sich gegen eine gesetzliche Helmtragepflicht, empfiehlt aber allen, selbst abzuwägen und zu entscheiden, ob und wann sie sich durch einen Helm beim Radfahren schützen wollen.

Folgende Tipps sollten beim Kauf und beim Tragen eines Helms beachtet werden:

Der Helm muss zum Kopf passen und darf nicht rutschen! Viele Modelle lassen sich mittlerweile durch einen Ringmechanismus stufenlos anpassen. Der Helm ist rich-



Der ADFC plädiert für das Tragen eines Helms, aber gegen eine gesetzliche Helmpflicht. Hier steht das ADFC-Autorenteam für die Radserie im *Stadtanzeiger* (v. li.): Bruno Herpe, ADFC-Vorsitzender Jens Ott, Regina Köpsell und Rüdiger Strnad. F.: Matejka

tig angepasst, wenn er bei tief geneigtem Kopf und offenem Kinnriemen nicht vom Kopf fällt.

Achten Sie beim Kauf auf ausreichende Lüftungsöffnungen mit Insektengittern im vorderen Bereich.

Einigermaßen verlässliche Aussagen zur Qualität des

segelt der Helm bei einem Sturz in hohem Bogen vom Kopf.

Ein Helm sollte nach fünf bis sieben Jahren ersetzt werden (Material altert – Herstellungsdatum im Helm beachten!). Nach einem Sturz ist auf alle Fälle ein neuer Helm nötig, auch wenn er keine sichtbaren Beschädigungen aufweist. Tipp für Brillenträger: Zum Schutz vor Regen entweder einen Helm mit Schirm kaufen oder, falls die Helmgröße sich leicht anpassen lässt, eine Schildkappe unter dem Helm aufsetzen.

Und wichtig: Kinder tragen einen Helm gerne, wenn er ihnen gefällt – und wenn die Erwachsenen mit gutem Beispiel vorangehen.



Helms bieten das TÜV/GS- oder das CE-Zeichen.

Um besser erkannt zu werden, sind auch auffällige Farben und Reflektoren hilfreich.

Der Kinnriemen muss immer geschlossen sein, sonst

ⓘ Weitere Infos beim ADFC, Heroldstraße 2, Telefon (0911) 396132 oder im Internet unter www.adfc-nuernberg.de.

2008-10-26 01:54

Gute Beleuchtung als Lebensversicherung

Radfahren — sicher & fair (9): Moderne Halogen-Lichtanlagen sind heller und halten wesentlich länger

In Zusammenarbeit mit dem Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club (ADFC) in Nürnberg hat der Stadtanzeiger die Serie „Radfahren — sicher & fair“ konzipiert. Darin werden heikle, oft unfaultrichtige Punkte aufgegriffen und wichtige Tipps für den Fahrrad-Alltag gegeben. In Folge 9 geht es um ein Thema, das so manchem Pedaletter erst einfällt, wenn es Nacht wird und alles zu spät, weil es zu dunkel ist, die Beleuchtung.

Der ADFC hat bei seiner letzten Beleuchtungszählung festgestellt, dass fast die Hälfte aller Radfahrer ohne bzw. nur mit teilweise funktionsloser Beleuchtung unterwegs waren. Doch nachts sind nicht nur alle Katzen, sondern auch die Radfahrer ohne Licht am Fahrrad grau — und meist schlecht zu sehen.

Eine Beleuchtung am Fahrrad dient in der Stadt oft weni-

ger denn besseren Sehen, als vielmehr dem besseren Gesehen-Werden. Wird der Radfahrer von anderen Verkehrsteilnehmern erst sehr spät, wenn überhaupt, wahrgenommen, führt dies mindestens zum



Erschrecken des anderen Fußgängers, Radfahrers oder Autofahrers — im schlimmsten Fall zum Zusammenstoß.

Vom Gesetzgeber wird, sofern es sich nicht um ein Sport- oder Rennrad unter elf Kilogramm Gewicht handelt, eine feste Beleuchtungsanlage gefordert, die jederzeit be-

triebserweitert ist. Ausströkbare Lampen entsprechen nicht der geforderten Sicherheit. Zur Beleuchtungsanlage gehören weiter ein weißes Vorderlicht, ein weißer Frontreflektor, der im Scheinwerfer integriert sein kann, ein rotes Rücklicht, ein Rückstrahler und Reflektoren in jedem Pedal sowie in den Laufrädern oder fest im Mantel der Reifen.

Eine verlässlich funktionierende Beleuchtung am Fahrrad ist die beste Lebensversicherung bei Dämmerung und Dunkelheit. Hierzu sollten Sie folgende Punkte beachten:

Schalten Sie das Licht spätestens dann ein, wenn die Straßenbeleuchtung brennt.

Überprüfen Sie regelmäßig die Lichtanlage und reinigen Sie alle reflektierenden Teile am Fahrrad, wenn diese verschmutzt sind.

Besonders für Lampen mit Glühbirnen empfiehlt es sich, Ersatzbirnen mitzu-

nehmen. Moderne Scheinwerfer mit Halogenleuchten oder Leuchtdioden halten nicht nur sehr lange, auch ist das Auswechseln einer defekten Lampe normalerweise schnell und ohne Werkzeug möglich.

Eine moderne Lichtanlage hilft, Ausfälle und Ärger zu vermeiden. Ein Nebendynamo läuft leicht und zuverlässig bei jedem Wetter. Halogen- und Diodenlampen sind nicht nur heller, sie halten auch wesentlich länger. Besitzt das Rücklicht eine Standlichtfunktion, sind Sie auch beim Warten an der Ampel sichtbar. Zweifelhafte Kabel für die Hin- und Rückleitung verhindern, dass der Stromkreis durch Korrosion am Fahrradrahmen unterbrochen wird.

① Weitere Infos beim ADFC, Heroldstraße 2, Telefon (0911) 396132 oder im Internet unter www.adfc-nuerberg.de.



Sehen und gesehen werden: Radler sollen ihre Lichtanlage frühzeitig einschalten, besonders bei Unterführungen. Foto: Matejka

Schöne Schleichwege

Radfahren – sicher & fair (10): Offene Einbahnstraßen

In Zusammenarbeit mit dem Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club (ADFC) in Nürnberg hat der Stadtanzeiger die Serie „Radfahren – sicher & fair“ konzipiert. Darin werden heikle, oft unfallträchtige Punkte aufgegriffen und wichtige Tipps für den Fahrrad-Alltag gegeben. In Folge 10 geht es um die Frage, wie man sich verhalten soll, wenn eine Einbahnstraße für Radler geöffnet ist.

Einbahnstraßen sind dazu da, den Kitz-Verkehr zu lenken und die Verkehrsbelastung in einem bestimmten Gebiet zu beschränken. Leider sind von dieser Verkehrsregelung auch Radfahrer betroffen. Doch seit



der Novelle der Straßenverkehrsordnung im Jahr 1997 dürfen bestimmte Einbahnstraßen für den Radverkehr in der Gegenrichtung geöffnet werden. Dies erspart den Radfahrern lästige Umwege und macht das Radfahren damit attraktiver. Dass diese Maßnahme verkehrssicher ist, zeigen die positiven Erfahrungen im ganzen Bundesgebiet. Auch in Nürnberg gab es mit der Neue

rung keine Probleme. So sind inzwischen 103 Einbahnstraßen geöffnet, in fünf Fällen führte die Veränderung sogar dazu, dass die Einbahn-Regelung streckenweise oder ganz aufgehoben wurde.

Als Voraussetzungen für eine Öffnung gelten folgende Punkte: Tempo-30-Regelung, Querschnitt von mindestens 3,50 Meter, übersichtlicher Straßerverlauf, niedrige Kitz-Belastung und die Entlastung einer stark befahrenen Parallelroute durch einen schönen Schleichweg dieser Art.

Zu erkennen sind geöffnete Einbahnstraßen an folgenden Verkehrszeichen: Das blaue Einbahnstraßen-Schild ist mit einem Zusatzschild „Radfahrer im Gegenverkehr“ versehen und das rote „Einfahrt verboten“-Schild mit einem Zusatzschild „Radfahrer frei“. Zusätzlich ist in Nürnberg bei der Einfahrt in Gegenrichtung auf der Fahrbahn ein Schutzstreifen mit Fahrrad-Piktogramm aufgemalt.

Beim Befahren beachten Sie bitte folgende Hinweise:

Biegen Sie nur in Einbahnstraßen in entgegengesetzter Richtung ein, die mit den oben genannten Zusatzschildern gekennzeichnet sind.

Fahren Sie, wie sonst auch, auf der rechten Fahrbahnseite und halten Sie Abstand zu parkenden Fahrzeugen am Rand. Achten Sie hierbei besonders auf den rechten Fahrbahnrand hinsichtlich ausparkender oder aus Grundstücken und



Einbahnstraße frei für Radler auch in der Humboldtstraße. F.: Daut Einmündungen ausfahrender Fahrzeuge

An Kreuzungen ist wie

üblich „Rechts vor links“ zu beachten, wenn keine Verkehrszeichen angebracht sind. Das gilt auch für Radfahrer, die in der entgegengesetzten Rich-

tung einer Einbahnstraße unterwegs sind.

① Weitere Infos beim ADFC, Heroldstraße 2, Telefon (0911) 396132 oder im Internet unter www.adfc-nuerberg.de.

Stützräder sind verpönt

Radfahren — sicher & fair
(11): Wie Kids radeln lernen

In Zusammenarbeit mit dem Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club (ADFC) in Nürnberg hat der Stadtanzeiger die Serie „Radfahren — sicher & fair“ konzipiert. Darin werden heikle, oft unfallträchtige Punkte aufgegriffen und wichtige Tipps für den Fahrrad-Alltag gegeben. In Folge 11 geht es um die Frage, wie Kinder am besten Rad fahren lernen.

Treten, lenken, bremsen, schalten, umschauen, Handzeichen geben und immer das Gleichgewicht halten: Radfahren ist für kleine Kinder ein Kunststück! Damit sie es richtig lernen, sollte vor dem ersten Fahrrad erst ein Tretroller oder ein Laufrad zum Einsatz kommen. Mit diesen lernt das Kind spielerisch, das Gleichgewicht zu halten und zu lenken. Und wenn es einmal brenzlich wird, kann es vom Roller leichter abspringen als von einem Rädchen. Der Wechsel vom Roller auf



Ein Kunststück ist für Kinder das Lernen des Radfahrens — dabei soll auf Stützräder unbedingt verzichtet werden. F.: Horst Linke



das Rad klappt meist recht schnell. Beim ersten Spiel- und Lernfahrrad kann man noch auf Beleuchtung, Gangschaltung und weiteres Zubehör verzichten. Wichtig ist, dass das Kind auf dem Sattel sitzend mit beiden Fußballen auf den Boden kommt.

Wenn Ihr Kind das Radfahren lernen soll, montieren Sie keine Stützräder! Stützräder verhindern, dass ein Kind die richtige Kombination von Treten, Lenken, Bremsen und Gleichgewicht halten lernt. Mit Stützrädern fährt es schneller, als es das Rad kontrollieren kann. Das kann zu gefährlichen Stürzen führen,

insbesondere beim Kurvenfahren, bei Gefällestrecken, an schrägen Wegabschnitten, und wenn ein Schlagloch oder die Bordsteinkante plötzlich eines der Stützräder wegsacken lassen. Stützräder vermitteln ein völlig falsches Fahrgefühl. Wenn Sie später die Stützräder abmontieren, muss Ihr Kind das Radfahren erst richtig lernen.

Häufig überfordert

Radelnde Kinder sind im Straßenverkehr häufig überfordert. Sie müssen nicht nur ihr Rad beherrschen. Sie müssen sich auch noch auf andere Verkehrsteilnehmer einstellen, Geschwindigkeiten einschätzen und Gefahrensituationen erkennen und meistern. Deshalb müssen Kinder bis zum achten Lebensjahr mit dem Rad den Gehweg benutzen und dürfen nicht auf der Fahrbahn fahren. Mit neun und zehn Jahren können sie zwischen Gehweg und Fahrbahn wählen; danach ist

die Gehwegbenutzung nicht mehr erlaubt.

Übrigens: Wenn Erwachsene ihr Kind mit dem Rad begleiten, müssen Sie laut Straßenverkehrsordnung immer auf der Fahrbahn fahren, obwohl das Kind auf dem Gehweg unterwegs ist. Das führt auf manchen Straßen dazu, dass man aufgrund von am Fahrbahnrand parkenden Autos oder Büschen und Sträuchern keinen Blickkontakt mehr zum Kind hat und man es bei Gefahrensituationen nicht warnen kann. Damit verletzen Erwachsene ihre gesetzliche Aufsichtspflicht.

Deshalb beherzigen Sie bitte diesen Tipp: Gebrauchen Sie den gesunden Menschenverstand — und entscheiden Sie je nach Situation.

- ① Weitere Infos beim ADFC, Heroldstraße 2, Telefon (0911) 396132 oder im Internet unter www.adfc-nuerberg.de.

Die Höhe muss stimmen

Radfahren — sicher & fair (12): Was ein gutes Kinderrad alles haben sollte



Spaß am Radfahren — den bekommen Kinder nicht zuletzt auch dann, wenn sie von Anfang ein gutes und auch gut eingestelltes Fahrrad haben. Foto: dpa

In Zusammenarbeit mit dem Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club (ADFC) in Nürnberg hat der Stadtanzeiger die Serie „Radfahren — sicher & fair“ konzipiert. Darin werden heikle, oft unfallträchtige Punkte aufgegriffen und wichtige Tipps für den Fahrrad-Alltag gegeben. In Folge 12 geht es um die Frage, was alles zu einem guten Kinderrad gehört.

Wenn Kinder von Anfang an positive Erfahrungen mit ihrem Fahrrad machen, nutzen sie es später gerne als Verkehrsmittel. Ein gutes Kinderrad wird kaum billiger sein als ein großes, denn das Kostspielige sind die Anbauteile, die oft teurer sind als bei Rädern für Erwachsene, weil sie in kleineren Stückzahlen hergestellt werden. Etwas tiefer in die Tasche zu greifen, lohnt sich aber auch, weil ein gutes Kinderrad länger hält. Später kann man es an jüngere Geschwister weitergeben, auf dem Gebrauchtmärkte verkaufen oder beim Händler in Zahlung geben.

Bei der Auswahl des Rads sollte das Kind auf jeden Fall dabei sein und auf dem Sattel sitzend mit beiden Fußspitzen gut den Boden erreichen können. Der Abstand zum

Lenker und dessen Höhe sollten so bemessen sein, dass es in aufrechter Haltung fahren kann. Nur so haben Kinder die nötige Übersicht im Verkehr.

Auf folgende Punkte sollte zudem geachtet werden:

Ein Gewicht unter 13 Kilogramm und ein stabiler Rahmen mit stärker geneigtem Sattelrohr und einer nicht zu kurzen Sattelstütze, damit das Rad mitwachsen kann.



Zwei Handbremsen mit für Kinder greifbaren, auf die individuelle Handgröße einstellbaren Bremshebeln. Handbremsen sind, wenn sie richtig eingestellt sind, schneller zu betätigen — der Rücktritt ist nur in der richtigen Pedalstellung wirksam.

Eine Gangschaltung ist sinnvoll. Nabenschaltungen sind robust, komfortabel und pflegeleicht. Sie lassen sich auch im Stand schalten.

Dicke und weiche oder runde Lenkerenden vermeiden Verletzungen bei Stürzen.

Schutzbleche und ein Ketenschutz sind im Alltag sinnvoll. Der Abstand zwischen Pedalen und Vorderrad sollte so groß sein, dass die Kinder beim Treten nicht mit den Fußspitzen an das eingeschlagene Rad stoßen.

Dynamos müssen von Kindern angelegt werden können.

Halogenscheinwerfer sind für Kinderräder, die nicht so schnell gefahren werden, besonders wichtig.

Jacken, Helme und Fahrräder mit bunten, leuchtenden, vielleicht sogar reflektierenden Farben erhöhen die Sichtbarkeit der kleinen Radler und sind ein wichtiger Beitrag zu mehr Sicherheit. Auf Signalfähnchen am Kinderrad sollte man besser verzichten — wenn Kinder auf dem Gehweg fahren, können Fahnenstangen leicht zu gefährlichen Peitschen für Fußgänger werden.

① Weitere Informationen beim ADFC, Heroldstraße 2, Telefon (0911) 396132 oder im Internet unter www.adfc-nuernberg.de.

Stutt
anlag
01.08.

Tests zeigen: Gute Anhänger sind besser als Kindersitze

Radfahren — sicher & fair (13): Wie man Kleinkinder am besten transportiert — Ab dem fünften Lebensjahr werden Tandems empfohlen

In Zusammenarbeit mit dem Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club (ADFC) in Nürnberg hat der Stadtfahrer die Serie „Radfahren — sicher & fair“ konzipiert. Darin werden heikle, oft unfallträchtige Punkte aufgegriffen und wichtige Tipps für den Fahrrad-Alltag gegeben. In Folge 13 geht es um das Thema, wie man Kleinkinder am besten mit dem Rad transportiert.



Optimal: Das Kleinkind sitzt im stabilen Anhänger, Größere radeln beim Eltern-Kind-Tandem mit. Foto: Horst Linke

Es muss nicht immer das Auto sein: Eltern können begleiten ihre Kinder zum Kindergarten, Einkäufen und auch bei kleineren Freizeittouren auf dem Fahrrad mitnehmen. Die Fahrt mit dem Rad bietet den Erwachsenen Bewegung und den Kindern ein intensives Erleben der Umwelt.

Zu beachten ist aber: Nur Personen, die mindestens 16 Jahre alt sind, dürfen Kinder unter sieben Jahren auf dem Fahrrad im Kindersitz oder in Anhängern mitnehmen. Das Fahrrad sollte unbedingt über gute Bremsen verfügen. Nützlich sind auch eine bergtaugliche Schaltung, ein stabiler Ständer und ein Rückspiegel. Grundsätzlich sollten die Fahrer nicht zu lang sein und genug Pausen eingeplant werden, damit sich die Kinder in angemessenen Abständen frei bewegen können.

Im Anhänger sind die Kinder gut vor Wind und Wetter geschützt und können gemütlich schlafen. Gute Kinderanhänger sind nicht billig, lassen sich aber gut wieder verkaufen, wenn die Kinder größer sind. Bei preisgünstigen Modellen müssen Abstriche bei Handhabung und Haltbarkeit sowie beim Gewicht gemacht werden.

Viele Kinder wollen schon bald selbst in die Pedale treten. Mit ihren eigenen Rädern können sie aber bei einer Tour nicht dem Tempo der Eltern folgen.

Gurtbändern fixiert werden, damit sie nicht in die Speichen geraten. Da Kinder im Sitz angegurtet sein sollten, ist ein Helm unbedingt empfehlenswert. Er kann bei Stürzen vor Kopfverletzungen schützen. Ziehen Sie Ihr Kind auch

spezielles Kissen hat den Kopf an der Sitzlehne und stützt ihn seitlich. Bei einigen Kindersitzen lässt sich eine Schlafposition einstellen, dadurch verlagert sich aber der Schwerpunkt nach hinten. Achten Sie auch darauf, dass die Sattelfederung am Fahrrad abgedeckt ist, wenn sich das Kind auf einem Kindersitz hinter dem Sattel befindet. Ansonsten besteht die Gefahr, dass die Finger eingeklemmt werden. Wichtig ist auch: Wer mit den ganz Kleinen im Anhänger auf Tour geht, braucht eine Babysechale, die mit Gurten sicher am Sitz befestigt wird. Fahren Sie behutsam, denn Babys sind noch recht empfindlich bei Erschütterungen. Räder, Sitz und Rahmenkonstruktion des Anhängers bieten eine gewisse Stoßdämpfung, die durch breite und nicht zu hart aufgepumpte Reifen und ein dickes Schaumstoffpolster

sicher & fair
RADFAHREN

warm an, denn es hat keine Bewegungsmöglichkeit und friert deshalb leicht. Viele Kinder schlafen in Kindersitzen rasch ein. Bei fast senkrechter Rückenlehne sackt das schlafende Kind nach vorne und hat kaum Halt. Ein

unter der Sitzschale verbessert wird. Der Anhänger sollte so konstruiert sein, dass Kinder auf keinen Fall in die Speichen fassen oder die Seitenwände so weit ausweichen können, dass die Laufräder berührt werden. Zur Ausstattung sollte eine doppelte Abdeckung — mit einem feinnähtigen Mückennetz und einer wasserdichten, transparenten Kunststoffhaut — gehören.

Nicht vergessen: Weil das Rücklicht des Zugfahrers verdeckt ist, muss der Anhänger beleuchtet werden — zum Beispiel durch ein batteriebetriebenes Diogenenröhrchen. Hinzu kommen seitliche gelbe und hintere rote Reflektoren. Leuchtende Farben sorgen zudem bei Tag dafür, dass der Anhänger nicht übersehen wird. Bei Signalempfänger wird eine Zweifachbeleuchtung, dass die Stöße zur Peitsche für andere Verkehrsteilnehmer wird.

Übrigens: Fahr- und Crashversuche haben eindeutig ergeben, dass Kinder in guten Anhängern weitaus sicherer transportiert werden als im Kindersitz. Voraussetzung ist, dass der feste Rahmen des Hangars bis in die Höhe von Auto-Strahler reicht — so wird der Anhänger bei einem Zusammenstoß nur weggeschoben, nicht aber überrollt.

① Weitere Informationen zum Thema beim ADFC, Heroldstraße 2, Telefon (0911) 396132 oder im Internet unter www.adfc-nuernberg.de.