

## 1. Du fährst ein Fahrzeug.

Fahre so, wie Du beispielsweise auch Auto fahren würdest – sicher und kompetent. Das fasst schon fast alles Nachfolgende in einem Satz zusammen.

Autofahrer haben die meisten der von Radfahrern genannten Probleme nicht. Sie machen sie sich einfach nicht.

## 2. Sehen und gesehen werden – in dieser Reihenfolge.

Behalte immer selbst den Überblick über das Verkehrsgeschehen, um Fehler anderer ausbügeln zu können. Das geht auf der Fahrbahn einfacher als auf Radwegen, auf denen wesentlich mehr und komplexere Eindrücke zu beachten sind.

Fehlendes Umschauen beim Abbiegen, Einbiegen, Queren und Wenden ist der häufigste Fehler von Radfahrern, der zu Unfällen mit anderen führt. Hören kann zwar eine angenehme Unterstützung sein, aber verlassen solltest Du Dich nie darauf. Nicht alle Verkehrsteilnehmer sind laut, bspw. E-Autos und andere Radfahrer, und das Gehör kann leicht täuschen. Hören kann Sehen nicht ersetzen.

Fast genauso wichtig, wie selbst zu schauen, ist gesehen und von anderen wahrgenommen zu werden. Zweiradfahrer werden aufgrund ihrer schmalen Silhouette leichter übersehen. Hierzu gehört sichtbar (5./6.), deutlich (7.) und offensiv (8.) zu fahren und Radwege, auf denen Du außerhalb der auf die Fahrbahn konzentrierten Wahrnehmung bist, zu meiden (3.).

**Lastwagen und Busse sind unübersichtlich und haben viele tote Winkel. Rechne nie damit, dass Dich die Fahrer gesehen haben, insbesondere wenn sie abbiegen!**

Gute Beleuchtung bei Dämmerung und Dunkelheit sorgt dafür, dass Du selbst siehst und gesehen wirst. Auf Reflektoren kannst Du Dich nicht verlassen. Sie funktionieren nur unter günstigen Umständen, insbesondere nur wenn fremdes Licht aus der richtigen Richtung auf sie fällt; manche sind praktisch ganz nutzlos.

## 3. Fahre möglichst nicht auf Radwegen.

Zahlreiche Untersuchungen zeigen, dass man auf Radwegen unsicherer fährt als auf der Fahrbahn daneben. Bauliche Mängel, eine zu geringe Breite und häufige Kurven sind oft offensichtliche Mängel. Die Führung von Fahrverkehr rechts neben abbiegenden Fahrzeugen, schafft jedoch grundsätzliche, nicht so offensichtliche Gefahren. Das Gefühl der Sicherheit auf Radwegen trägt.

Meide Radwege *soweit möglich*. Und wenn Du auf ihnen fahren musst (weil ein Schild mit weißem Rad auf blauem Grund eine Pflicht begründet, sofern der Radweg auch benutzbar ist und keine Alternativroute verfügbar ist), dann nur mit besonderer Vorsicht. Besondere Gefahrenstellen bilden jede Kreuzung, Einmündung, jede Ein- und Ausfahrt. Hindernisse, schlechter Belag, Verschmutzungen oder einfach übersehen zu werden, sind auf Radwegen wesentlich häufiger als auf der Fahrbahn.

Besonders gefährlich sind linksseitige Radwege. Auf ihnen befindest Du Dich noch mehr außerhalb der auf die Fahrbahn und auf den Rechtsverkehr konzentrierten Wahrnehmung. Nachts wird man vom „Abblendlicht“ geblendet. Eine kurze Strecke links zu fahren kann dann sicherer sein, wenn es das Queren der Fahrbahn erspart.

## 4. Gehwege sind tabu.

Nicht nur, weil Fahren auf Gehwegen zu Lasten der Fußgänger geht und Unfälle mit ihnen fördert. Viele Verkehrsteilnehmer rechnen noch weniger mit Radfahrern auf Gehwegen als auf Radwegen und übersehen Dich. Selbst zum Ausweichen oder Überholen solltest Du Gehwege nicht missbrauchen. Häufig genug führt das zu Missverständnissen und Unfällen, an denen dann fast immer der ausweichende Radfahrer schuld ist. Sind Gehwege und Fußgängerzonen ausnahmsweise freigegeben, gilt *Schrittgeschwindigkeit!* Haftungsrisiko bei Unfällen.

## 5. Nutze den Dir zustehenden Raum auf der Straße.

Radfahrer haben rechts zu fahren. Das heißt aber nicht, dass Du am äußersten rechten Rand kleben sollst. Zulässig ist bis zu einem Meter Abstand vom rechten Fahrbahnrand. Diesen Platz sollst Du der jeweiligen Situation angepasst ausnutzen. Die richtige Position auf der Fahrbahn ist oft die Stelle, wo Autos mit den rechten Rädern entlang fahren. Zu parkenden Fahrzeugen ist ein Mindestabstand von einem Meter sogar vorgeschrieben, andernfalls Mithaftung. Ebenso musst Du zu Gehwegen einen ausreichenden Sicherheitsabstand einhalten.

Die Erfahrung zeigt, dass Du mit umso mehr Seitenabstand überholt wirst, je mehr Abstand Du selbst nach rechts lässt. Und Du hast notfalls Platz zum Ausweichen, ohne dabei in den Straßengraben zu stürzen. Durch die Wahl Deiner Position auf der Straße kannst Du weitgehend selbst bestimmen, wann und wo Du überholt wirst. Ein kleiner Schlenker nach links kann anderen bedeuten „hier nicht“. Während schon ein nur angedeutetes Ausweichen nach rechts (häufiger Fehler unsicherer Radfah-



rer) bei vielen Autofahrern den Überhol-Reflex auslöst. Leicht schwankende Fahrweise wirkt unsicher und erhöht tendenziell den Überholabstand. Wo aber das und deutlicher Abstand vom Fahrbahnrand allein nicht hilft, um gefährliches Überholen zu unterbinden, solltest Du in der Mitte der Fahrspur fahren und diese „dicht machen“. Das ist dann zulässig, weder eine Behinderung noch ein Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot, weil niemand dazu verpflichtet ist, eine Gefährdung seiner selbst zuzulassen.

Ähnliches gilt für Begegnungen an Engstellen. Wer zu früh Platz macht, muss damit rechnen, dass der Gegenverkehr an der Engstelle die Geschwindigkeit nicht reduziert. Wer zeigt, dass er viel Platz braucht, der zeigt auch, dass hier eine Begegnung mit hoher Geschwindigkeit nicht möglich ist.

## 6. Nebenstrecken sind problematischer als Hauptstraßen.

Auf Nebenstrecken ist man nicht immer sicherer unterwegs. Sie sind häufig kurviger, unübersichtlicher und schmaler. Die geringere Zahl von Kraftfahrzeugen gleichen Fahrer, die zu schnell um die Kurven fahren und ohne Sicht überholen, wieder aus. Wo weniger Fahrzeuge unterwegs sind, wird weniger mit anderen gerechnet.

Solche Straßen sind meist auch in einem schlechteren baulichen Zustand. Schad- und Baustellen werden seltener abgesichert, Schnee später oder gar nicht geräumt. Bei einem Unfall bekommst Du schlechter Hilfe, weil weniger Menschen vorbeikommen. Sogar unbefahrene landwirtschaftliche Wege, Feld-, Wald- und Radwanderwege sind in dieser Hinsicht eine bedenkliche Alternative, gerade weil sie durch ihren Zustand die bei Radfahrern überwiegenden Alleinunfälle (Stürze) fördern.

Oft aber kann eine Nebenstrecke ohne Radweg sicherer sein als eine Hauptstraße mit Radweg oder gar mit linksseitigem Radweg. Radwege sind die gefährlichsten Nebenstrecken.

## 7. Fahre eindeutig und berechenbar.

Andere sollen Dich sehen und Deine Absichten einschätzen können. Plötzliche, unangekündigte Richtungswechsel verbieten sich von selbst. Abbiegen, Anhalten, Spurwechsel – jedes für andere möglicherweise unerwartete Fahrmanöver sollte angekündigt sein. Drücke Dich nicht zum Abbiegen lange am rechten Fahrbahnrand herum, um dann plötzlich von dort nach links zu ziehen. Sondern kündige Deine Absicht rechtzeitig an, schaue Dich um, ziehe dabei schon etwas nach links, ordne Dich zur Mitte ein und biege von dort ab.

Zum Ankündigen von Fahrabsichten kann ein Handzeichen hilfreich sein. Vorgeschrieben ist es nicht, in manchen Situationen sogar gefährlich. Die Pflicht zum Ankündigen kann man zum Beispiel auch durch eindeutiges Einordnen auf der Straße umsetzen. Bei Bremsbereitschaft und beim Kurvenfahren sollten immer beide Hände am Lenker bleiben.

### **8. Fahre nach außen offensiv, aber innerlich defensiv.**

Zum deutlichen Fahren gehört auch, nicht zu schnell zurückzustecken. Wer nach rechts ausweicht, wird noch mehr und mit noch geringerem Abstand überholt. Wer vor Kreuzungen bremsst oder zögert, dem wird die Vorfahrt oft genommen. Nach außen hin muss Dein Fahrverhalten bestimmt, offensiv, die Rechte einfordernd wirken!

Gleichzeitig aber rechnest Du damit, dass das nächste Auto Dir die Vorfahrt nimmt oder doch noch überholt. Darauf bist Du vorbereitet. So kannst Du diese Fehler durch eigene Maßnahmen wie Umschauen oder Deine Position auf der Fahrbahn ausgleichen. Innerlich fährst Du defensiv.

Du nimmst Rücksicht auf andere, besonders auf Schutzbedürftige wie Kinder, Menschen mit Behinderung, ältere Menschen. Genau deswegen sind Gehwege tabu und Radwege nicht empfehlenswert! Deine Geschwindigkeit ist stets der Situation angepasst.

### **9. Keine Minderwertigkeitskomplexe – Du bist der Verkehr.**

Du bist selbst Teil des Verkehrs und hast die gleichen Rechte (und Pflichten) wie andere Verkehrsteilnehmer. Insbesondere ist auch Dein Anliegen, voran und ans Ziel zu kommen, gleichwertig mit den Wünschen anderer. Du behinderst mit dem Fahrrad andere genauso viel oder so wenig, wie sie Dich, und weit weniger, als würdest Du durch Autofahren selbst zum Stau beitragen.

Auch die Angst vor überholenden Kraftfahrzeugen ist ein Teil dieses Minderwertigkeitsgefühls. Die Unfalldaten zeigen, dass sie objektiv unbegründet ist. Sie entsteht aus der subjektiven Überschätzung von Gefahren, von denen man meint, dass man auf sie keinen Einfluss hat. Ein Rückspiegel kann helfen, Ängste abzubauen.

### **10. Überprüfe regelmäßig Dein Fahrrad.**

... oder lass es eine Fachwerkstatt tun. Wichtig sind vor allem Bremsen, funktionierende Beleuchtung, keine Schwächen in strukturtragenden Teilen (Rahmen, Gabel,

Lenker), einwandfreier Antrieb (incl. Kettenspannung bei Nabenschaltung, eine abspringende Kette führt hier zum Ausfall einer Bremse!), aber auch die sichere Befestigung von Schutzblechen, weil sie die Räder blockieren können.

Überprüfe auch Dein Fahrverhalten. Pass auf, dass Nachlässigkeiten, wie z. B. hinhören anstatt hinschauen, nicht einreißen. Übe zu verkehrsarmen Zeiten kritische Fahrsituationen wie Vollbremsung oder Ausweichen, aber rechne nicht damit, sie im Grenzfall auch zu beherrschen. Eine Sicherheitsreserve sollte Dir bleiben.

### **Radfahren ist sicher, sicherer als Autofahren.**

Bezogen auf die Aufenthaltsdauer im Straßenverkehr sind Auto- und Radfahren gleichermaßen (un)gefährlich. Und das, obwohl Autofahrer von besonderen Schutzeinrichtungen, wie beispielsweise kreuzungsfreien Straßen profitieren, während Radfahrer auf minderwertige Wege geschickt werden.

Radfahrer leben gesünder. Wer regelmäßig Rad fährt, ist körperlich fit, wird seltener krank als Bewegungsmuffel und leidet auch viel seltener unter typischen Zivilisations- und Alterskrankheiten des Herz-Kreislauf-Systems. Selbst einigen Sorten von Krebs beugt die regelmäßige Bewegung vor. Radfahrer leben länger.

Dennoch, Unfälle passieren. Die gefährlichsten Situationen beim Radfahren sind Queren, Wenden, Abbiegen und Einbiegen, die daher eine besondere Aufmerksamkeit erfordern. Es überwiegen Unfälle an Kreuzungen vor denen auf der Strecke. Am allerhäufigsten sind Alleinunfälle (Stürze). Wichtig ist deswegen alles, was diese Unfälle verhindert, angefangen von einer guten Fahrbahnbeschaffenheit über den technischen Zustand des Fahrrads bis hin zur Vorsicht in besonderen Situationen (z.B. Straßenglätte). Bei den übrigen Unfällen sind die häufigsten Unfallgegner Fußgänger, Radfahrer und schließlich Autos und Lkw. Bei der Unfallschwere lautet die Reihenfolge genau andersherum.

Radfahrer sind zwar in den wenigsten Fällen Verursacher dieser Unfälle, aber ihre Fahrfehler tragen dazu bei. Hier sei besonders auf die häufigsten unfallträchtigen Fehler beim Ein- und Abbiegen sowie Vorfahrtsverstöße hingewiesen.

Trotz allem: Radfahren ist die sicherste und gesündeste Art individueller Fortbewegung im Straßenverkehr.

Quelle: <http://bernd.sluka.de/Radfahren/10Gebote.html>



## **Die 10 Gebote des sicheren Radfahrens**

möchten Ihnen helfen, als Radfahrer sicherer durch den Straßenverkehr zu kommen. Zwar ist Radfahren an sich gar keine gefährliche Tätigkeit, trotzdem kann man das eigene Unfallrisiko durch eine entsprechende Fahrweise verringern.

Diese Tipps beruhen auf den Ergebnissen von Unfalluntersuchungen und dem gesammelten Erfahrungsschatz vieler Alltagsradfahrer.

Probieren Sie sie doch einfach mal aus und lassen Sie sich so überzeugen. Und teilen Sie uns Ihre Erfahrungen mit.



### **Ein Ratgeber des Verkehrsclub Deutschland Kreisverband Karlsruhe e.V.**

Kronenstraße 9      vcd.org/karlsruhe  
76133 Karlsruhe      karlsruhe@vcd.org