

Training für's sichere Radfahren - ADFC Tübingen 2009

Üblicherweise lernt man als Kind das Fahrradfahren, macht in der Grundschule eine Verkehrsprüfung auf dem Rad und beschäftigt sich dann bei der Auto-Fahrprüfung nochmal mit Fragen von Verkehrssicherheit. Wer regelmäßig mit dem Rad unterwegs ist, geht davon aus, dass er sein Fahrzeug beherrscht und sich halbwegs sicher verhält. Zu viele Unfälle und Beinahe-Stürze zeigen jedoch, dass auch erwachsene Radfahrer noch dazulernen könnten.

Für Motorrad- und Autofahrer kennt man „Schleuderkurse“ beim ADAC. In der Radwelt vorgestellt wurden Radfahr-Lernkurse für Anfänger und Wiederaufsteiger. Für Mountainbiker gibt es Fahrtechnik-Trainings zum Erlernen extremer Fahrmanöver. Was es in Deutschland noch nicht gab, sind Fahrsicherheits-Trainings für erwachsene Radfahrer. Der ADFC Kreisverband Tübingen hat ein solches nun für Mitarbeiter der Stadtverwaltung angeboten.

Parallel zur Begrüßung und Einführung warf ein ADFC-Techniker einen Blick auf die Fahrräder der Teilnehmer, um technische Sicherheitsmängel auszuschließen. Technische Mängel sind zwar selten direkte Unfallursache, aber es ist sinnlos Notbremsung zu üben, wenn die Bremsen total verstellt sind oder ein größerer Defekt vorliegt.

Als ersten Programmpunkt ging es zunächst in Kleingruppen zu kritischen Verkehrssituationen in der Stadt. Ein erfahrener ADFCler begleitete 6-10 Teilnehmer. In langsamem Tempo fuhren die Gruppen einen ausgearbeitete Tour durch die Stadt. Angesteuert werden typische, gefährliche Stellen oder auch Orte, wo sich Radfahrer häufig falsch verhalten. Der Tourenleiter gibt kurze Hinweise zum nächsten Streckenstück und zum Verhalten. Die Teilnehmer fahren dann vorraus, der Tourenleiter folgt und beobachtet das Verhalten. Am nächsten Haltepunkt wird das erlebte besprochen: Fuhr jemand zu dicht an parkenden Pkw vorbei? Wurde bedacht, dass man auf dem Radweg im Kreuzungsbereich nahezu unsichtbar war. War das Fahrverhalten für Autofahrer gut einzuschätzen? Hat man unbewusst zum zu engen Überholen motiviert?



Zu schärfer gilt es zunächst den Blick für kritische Situationen: Wo könnte sich eine Pkw-Tür öffnen? Wo ein Fußgänger überraschend den Weg kreuzen? Auf der Fahrbahn mit ein Meter Abstand zum Fahrbahnrand und erst recht parkenden Kfz ist man auf der sicheren Seite. Eindeutiges und berechenbares Fahrverhalten macht es anderen Verkehrsteilnehmern leichter, sich korrekt zu verhalten.

Bürgersteigradwege mit Kreuzungen, Wohnbebauung und Parkstreifen daneben gehören zu den kritischsten Orten in der Stadt. Die Tübinger hatten einen Pkw neben dem Radweg geparkt und eine Helferin öffnete dessen Tür kurz vor der herrannahenden Übungsgruppe. Ähnlich lehrreiche „Schockeffekte“ lassen sich auch durch überraschend auf den Radweg tretende Fußgänger, unbeleuchtete Radfahrer in düsterer Unterführung oder zwischen Autos herausrollende Fußbälle erreichen. Solche Situationen mussten zuvor aber gut geübt werden, um zwar den Überraschungseffekt zu erzeugen, Gefahren aber gering zu halten. Linksabbiegen auf großen Kreuzungen ohne Markierung, Verhalten im Stau bergauf, Verhalten auf Mehrspurigen Straßen zwischen Lkws und Bussen, schräg über die Fahrbahn verlaufende Bordsteine oder Verkehrsberuhigungs-Hindernisse, Straßenbahnschienen, feuchte Holzbrücken... In jeder Stadt wird es ähnliche Herausforderungen geben, zu denen sich die wenigsten Radfahrer bislang gründlich Gedanken gemacht haben. Praktisches, gemeinsames „Erfahren“ ist hier noch wichtiger als die Theorie.



Auf dem Schulhof einer Grundschule folgte dann ein Training der Fahrzeugbeherrschung. Am wichtigsten, um eine Kollision oder einen Sturz in überraschender Situation zu vermeiden ist sicheres, wirksames Not-Bremsen: Beherrzt die Vorderradbremse ziehen, am Lenker gut abstützen und den Po nach hinten drücken. Schon bremsst man fast so gut wie ein Pkw. Zum Einstieg fährt ein Trainer neben einem Teilnehmer mit 10-15 km/h am Rest der Gruppe vorbei, ein Helfer ruft „Stopp“. Dabei wird deutlich, wieviel kürzer der Bremsweg bei gutem Training sein kann.



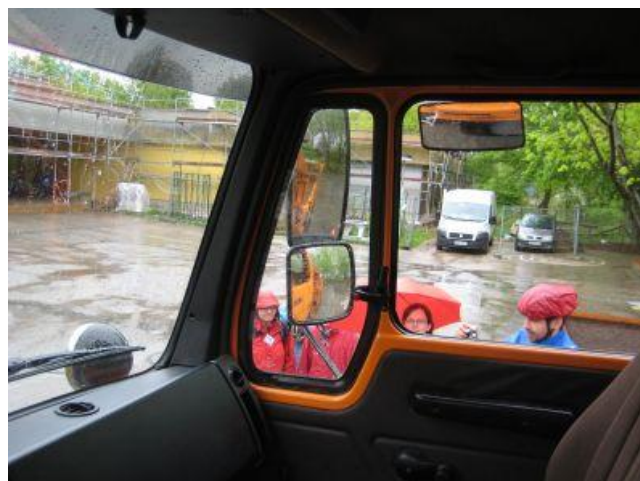
Anschließend gilt es für alle Teilnehmer, bei langsamem Tempo zu erspüren, wie das Hinterrad abzuheben beginnt, wenn man „in die Eisen steigt“. Trainer neben dem Rundkurs geben dabei Tipps zum richtigen Abstützen am Lenker. Abschließend dann nochmal ein paar Vergleichsbremsen „gegen den Trainer“ zur Kontrolle. Tübingens Oberbürgermeister Boris Palmer stellte hierbei fest: „Bislang habe ich mir keine Gedanken gemacht, ob der linke oder rechte Bremshebel für die Vorderbremse ist“.



Noch komplexer wird es im Verkehrsgeschehen, wenn schnell entschieden werden muss, ob eine Notbremsung oder scharfes Abbiegen nach rechts oder links hilft, dem plötzlichen Hindernis zu entgehen. Die Teilnehmer fahren dazu im mäßigen Tempo auf einen Trainer zu, der kurz bevor er erreicht wird, mit den Händen rechts, links oder Stopp signalisiert. Hört sich einfacher an, als es ist...



Ein Lkw vom Bauhof der Stadt stand bereit, um mal selbst in die Rolle des Brummifahrers an der Ampel zu schlüpfen: Neben dem Fahrerhaus stehend verschwindet selbst ein groß gewachsener Radler - trotz drei Spiegeln. Am Lenker versteht man ,wie schwierig es ist, den Bereich neben dem Fahrzeug zu überblicken. Draußen lernen die anderen währenddessen, wo man sich in keinem Falle aufhalten sollte.



Neben dem großen Laster wirkt ein Smart winzig. Seine Türen öffnen sich aber eindrucksvolle 1,2m weit: So ein kleiner 2-Türer stand bereit, um noch einmal zu verdeutlichen, wieviel Abstand man zu parkenden Pkw halten sollte. Wer zu dicht vorbeifuhr, konnte direkt die zuvor erlernten Bremskenntnisse testen.



Leider regnete es beim Tübinger Training, so dass der praktische Teil eher schnell ablief. Vor dem Regen flüchtete die Runde zur Theorie ins Schul-Innere. Hier galt es für jeden Teilnehmer einen Fragebogen zu beantworten, um das Gelernte zu rekapitulieren. Bei der Auflösung wurden dann Fragen zum Abstand beim Überholen, zu Radstreifen und Bremswegen heiß diskutiert.



Der Kurs war für 40 Teilnehmer ausgelegt, aufgeteilt auf 4 Kleingruppen und mit 8 ADFClern gut betreut. Bei einer Teilnehmerzahl unter 20 sollte sich das ganze auch mit 3-4 Trainern durchführen lassen. In jedem Falle empfehlenswert ist die Bildung von Kleingruppen, da sonst der einzelne Teilnehmer zu wenig involviert ist. Die Veranstaltung in Tübingen war für 2.5 Stunden ausgelegt, was aber für gründliches, individuelles Training eher zu kurz ist. 3-4 Stunden sollten ausreichen, wovon eine Stunde für Begrüßung und Fahrt durch die Stadt angesetzt werden sollte. Ein Quiz-Fragebogen eignet sich gut, um eventuell aufkommende Lücken im Programm für eine Kleingruppe zu füllen.

ADFC Tübingen
Andreas Oehler
Tel. 07071 / 538325
andreas.oehler@adfc.de