

So radeln Sie richtig mit Licht – viele machen das nicht

Schon festgestellt? Die Tage werden langsam wieder heller. Dennoch ist die dunkle Jahreszeit noch nicht ganz vorbei. Und es gilt ja ganzjährig: Bei Dunkelheit und eingeschränkten Sichtverhältnissen dürfen Radler nur mit Fahrrädern fahren, die über eine zulässige Beleuchtung verfügen. Wie die aussieht, fasst der Auto Club Europa (ACE) zusammen:

So müssen gesetzeskonforme Drahtesel verfügen über:

- Weißer Frontscheinwerfer und rote Rückleuchte. Auch abnehmbare Modelle sind zulässig (etwa batterie- oder akkubetriebene). Man muss Beleuchtung nur dann am Fahrrad haben, wenn es dunkel ist oder die Sichtverhältnisse schlecht sind. Die Reflektoren müssen dagegen immer am Rad sein.
- Reflektoren am Fahrrad und an den Pedalen. Pro Pedal zwei gelborange, dazu hinten am Fahrrad ein roter und vorn am Fahrrad ein weißer Reflektor, dieser darf auch im Scheinwerfer oder Rücklicht integriert sein.
- Reflektoren an den Rädern. Dafür gibt es verschiedene zulässige Varianten: entweder je



Dunkle Ecken - helles Licht: Richtig beleuchtet sind Radler bei Nacht sicher und gesetzeskonform unterwegs.

FOTO: MARIJAN MURAT/DPA/DPA-MAG

Felge zwei gelborange Reflektoren, weiße Reflektorhülsen an jeder Speiche oder einen

umlaufenden weißen Ring an der Flanke jedes Reifens.

- Für ein Gespann aus Fahrrad

und Anhänger gilt: Bei schlechten Lichtverhältnissen ist auch am Anhänger mindestens eine

Rückleuchte vorgeschrieben.

Zudem sind Reflektoren an den Rädern des Anhängers verpflichtend. Wie viele zusätzliche Reflektoren wiederum am Anhänger erforderlich sind, richtet sich nach seiner Breite.

Der ACE rät grundsätzlich zu zwei weißen Reflektoren vorn und zwei rote hinten. Helle Farben sowie ein Signalwimpel an einer langen Stange können die Sichtbarkeit des Anhängers zusätzlich erhöhen.

Viele fahren mit Licht - aber noch längst nicht alle

Nicht alle fahren mit vorschriftsmäßiger Beleuchtung, hat der ACE in einer Stichprobe festgestellt. Dabei hat der Club insgesamt 9.781 Radfahrende und ihre Beleuchtung in 25 Städten erfasst.

Rund ein Fünftel (22 Prozent) fuhr mit unzureichendem oder komplett fehlendem Licht. Davon waren 10 Prozent ganz ohne Licht unterwegs. Weitere 12 Prozent nur teilweise beleuchtet - das heißt also entweder mit Vorder- oder Rücklicht. Positiv kann gewertet werden: 78 Prozent der erfassten Radler fuhren mit vorschriftsmäßiger Beleuchtung. (DPA)

Schlagloch-Schäden am Auto: Wer zahlt?

Reifen und Felgen beschädigt, die Spurstange verbogen, Risse in der Ölwanne - die Fahrt in ein Schlagloch kann viele Schäden verursachen. In der Regel zahlt die Vollkaskoversicherung. Staatliche Hilfe gibt es dagegen nur in Ausnahmefällen, erklärt der Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV).

Vollkasko ist zuständig

Wer eine Vollkaskoversicherung abgeschlossen hat, sollte den Schaden dokumentieren und seiner Versicherung melden, damit sie die Reparatur zahlt, abzüglich einer möglichen Selbstbeteiligung. Dagegen seien die Hürden für Schadenersatzansprüche gegen den Staat hoch, so der GDV.

Der Pflicht etwa einer Kommune, die Straßen in einem verkehrssicheren Zustand zu halten, steht laut dem Auto Club Europa (ACE) die Pflicht der Autofahrenden gegenüber, ihre Fahrweise an den Straßenzustand und die Witterung anzupassen. Und schon mit einem aufgestellten Warnschild könne sich ein Haftungsanspruch erledigen.

Gründlich dokumentieren

Der ACE rät Betroffenen, sowohl den Straßenzustand und die genaue Verkehrssituation als auch den Schaden am Fahrzeug mit Fotos festzuhalten, die zulässige Höchstgeschwindigkeit sowie die Namen und Anschriften möglicher Zeugen zu notieren und die Polizei zu ver-

ständigen.

Denn möchte man Schadenersatz vom zuständigen Straßenbaulastträger fordern, hilft eine besonders genaue Dokumentation. Vor einer Schadenersatzforderung sollte man allerdings laut ACE die Erfolgsaussichten einmal anwaltlich einschätzen lassen. (DPA)



Wer mit hohem Tempo durch ein Schlagloch fährt, riskiert Schäden an Lenkung, Radaufhängung, Reifen und Felgen.

FOTO: JENS BÜTTNER/DPA/DPA-MAG

Handytarife: Unlimited-on-Demand ist kein Flatrate-Ersatz

Auf dem Handytarif-Markt tummeln sich seit einiger Zeit sogenannte Unlimited-on-Demand-Angebote. Das sind Tarife mit der Möglichkeit, beliebig oft Daten nachzubuchen, wenn das eingeschlossene Datenvolumen erschöpft ist.

Im Vergleich zu normalen Tarifen mit demselben Inklusivvolumen liegen die Mehrkosten für die Nachbuchmöglichkeit je nach Anbieter und Tarif zwischen 5 und 20 Euro im Monat.

Nicht lohnenswert für Vielnutzer – und für die anderen auch nicht

Zwar seien solche Tarife meist erheblich günstiger als echte unlimitierte Flatrates (25 bis 85 Euro im Monat je nach Tarif, Netz und Geschwindigkeit), eignen sich als Alternative dafür jedoch kaum, analysiert das Vergleichsportale Verivox.

Das Fazit der Experten: Unlimited-on-Demand sei weder lohnenswert für Vielnutzer noch für alle anderen – denn die benötigten lediglich einen richtig dimensionierten, normalen Tarif.

Im Alltag zeigen sich Verivox zufolge zwei Probleme von Unlimited-on-Demand-Tarifen:

Normaler Tarif reicht meist – 12 GB Durchschnittsverbrauch

Für den Normalgebrauch genügt den Experten zufolge meist ein normaler Tarif – die sogenannte Allnet-Flatrate – mit passendem Inklusivvolumen: Der Durchschnittsverbrauch hierzulande liegt bei etwa 12 GB im Monat. Viele Nutzer unterschätzten, wie oft sie eigentlich in WLAN-Netzen eingewählt sind und dann gar keine mobilen Daten verbrauchen. (DPA)



Unlimited-on-Demand-Tarife bieten Nachbuchoptionen.

FOTO: ELISA SCHU/DPA/DPA-MAG