

Konzept

Fahrradsicherheitstraining als Angebot für Klassenfahrten der 5. - 7. Klassenstufe

Schwerin, Mai 2008



Kreisverband Schwerin - Parchim



erstellt im Auftrag des



Bundesministerium
für Verkehr, Bau
und Stadtentwicklung

Inhaltsverzeichnis

| | |
|---|----|
| Ausgangslage | 4 |
| Auftragsstellung | 5 |
| Rahmenbedingungen des Curriculums | 6 |
| Umsetzung der Ausgangslage in einem Curriculum | 7 |
| Projektverlauf | 8 |
| • Kurzfassung Praxisphase | 9 |
| • Workshop I | 9 |
| • Projekttag | 9 |
| • Workshop II | 12 |
| Allgemeine Schlussfolgerungen aus der Praxisphase | 13 |
| Module | 22 |
| • Richtige Ausrüstung des Fahrrades | 22 |
| • Helm | 24 |
| • Kleidung – Gepäck | 26 |
| • Reparaturen – Fahrzeug | 28 |
| • Motorische Fertigkeit | 30 |
| • Bremsübung | 32 |
| • Regeln | 34 |
| • Vorfahrt | 36 |
| • Kreisverkehr | 37 |
| • Wahrnehmung | 39 |
| • Handy, MP3-Player | 40 |
| • Toter Winkel | 41 |
| • Sichthindernisse | 42 |
| • Fahrrad und ÖPNV | 43 |
| • Verhalten an Bushaltestellen | 44 |
| • Fußgängerüberweg (Zebrastreifen) | 45 |
| • Ampel (Lichtsignalanlage) | 46 |
| • Fußgänger, Inline-Skater, Skateboarder | 47 |
| • Schienen / Bordsteine | 47 |
| • Benutzungspflichtiger Radweg | 48 |
| • Straße | 49 |
| • Erste Hilfe | 50 |
| Projekttag und Projektwoche im Vergleich | 52 |
| • Projektwoche | 52 |
| • Projekttag | 52 |
| Resümee und Ausblick | 53 |
| <u>Anhänge</u> | 55 |
| • Quiz | 56 |
| • Arbeitsblätter zur Expertenbildung | 64 |
| Arbeitsblatt Richtige Ausrüstung des Fahrrades | 64 |
| Arbeitsblatt Helm | 65 |
| Arbeitsblatt Kleidung - Gepäck | 66 |
| Arbeitsblatt Reparaturen – Fahrzeug | 67 |
| Arbeitsblatt Bremsübung | 68 |
| Arbeitsblatt Vorfahrt (1) Markierungen und Pfeile | 69 |

| | |
|---|-----|
| Arbeitsblatt Vorfahrt (2) Rechts vor Links | 70 |
| Arbeitsblatt Vorfahrt (3) Diese Verkehrszeichen solltest Du kennen! | 71 |
| Arbeitsblatt Vorfahrt (4) Wir biegen nach links ab | 73 |
| Arbeitsblatt Vorfahrt (5) Verkehrsregelung durch die Polizei | 74 |
| Arbeitsblatt Kreisverkehr | 75 |
| Handy, MP3-Player | 76 |
| Arbeitsblatt Toter Winkel | 77 |
| Arbeitsblatt Sichthindernisse (1) | 78 |
| Arbeitsblatt Sichthindernisse (2) | 79 |
| Arbeitsblatt Verhalten an Bushaltestellen | 80 |
| Arbeitsblatt Fußgängerüberweg | 81 |
| Arbeitsblatt Ampel | 82 |
| Arbeitsblatt Schienen / Bordsteine | 83 |
| Arbeitsblatt Benutzungspflichtiger Radweg | 84 |
| Arbeitsblatt Erste Hilfe | 85 |
| Arbeitsblatt Regeln | 86 |
| Arbeitsblatt Vorsicht Radfahrer | 87 |
| • Schulinformation | 88 |
| • Elternbrief | 89 |
| • Vorfahrt – Verhaltensregeln | 90 |
| • Verkehrszeichen, die die Vorfahrt regeln | 91 |
| • Direktes Überqueren einer Ampelkreuzung | 92 |
| • Der Radkauf - Welches Rad für welchen Typ? | 93 |
| • Urkunde | 95 |
| <u>Dokumentation</u> | 96 |
| • 1. Workshop am 21. Juni 2007 | 97 |
| • 2. Workshop am 30. November 2007 | 98 |
| • Entwicklung des Curriculums im Rahmen der Praxisphase | 101 |
| • Ablauf für ein Fahrradsicherheitstraining | 115 |
| • Ablaufschema einer Moderatorenschulung | 119 |
| • Pressedokumentation | 120 |

Ausgangslage

Kinder sind die schwächsten Verkehrsteilnehmer. Ohne eine ausreichende Übung und Erfahrung und aufgrund des ihres alters- und wachstumsbedingten geringeren Reaktionsvermögens unterliegen sie einer besonderen Gefährdung. Überdurchschnittlich häufig verunglücken Kinder als Fußgänger und Radfahrer.

Kinder weisen bei der Nutzung von Fahrrädern erhebliche Defizite sowohl in der Handhabung als auch in den Kenntnissen zur Verkehrssicherheit des Fahrrades als auch zum entsprechenden Verhalten im Verkehr und im Gelände auf.

Diese Defizite haben verschiedene Ursachen und sind in Gruppen zu ordnen:

- Defizite bezüglich des Regelwerks,
- mangelnde Erfahrung mit Gefahrensituationen,
- Unkenntnis des Fahrrades als Fahrzeug und
- gesundheitliche, anatomische Faktoren.

Die Defizite in dieser Altersgruppe spiegeln sich in der Unfallstatistik für Radfahrer in Deutschland wieder. Sank in 2005 im Verhältnis zum Vorjahr die Zahl der Beteiligten an Unfällen mit Personenschaden insgesamt um 1,1 %, erhöhte sich die Zahl der verletzten Radfahrer um 6,4 % und die der getöteten Fahrradbenutzer um 21 %. Die Anzahl der getöteten Fahrradfahrer unter 15 Jahren stieg sogar um 78 %. Insgesamt 18 % der Verletzten beziehungsweise Getöteten benutzten ein Fahrrad. (Statistisches Bundesamt 2006).

Diese bundesweiten Zahlen schlugen sich bezüglich der in den Fokus genommenen Altersgruppe bis 15 Jahre auch in der Verkehrssicherheitsstatistik für Mecklenburg-Vorpommern für 2005 wie folgt beispielhaft nieder (Statistisches Landesamt Mecklenburg-Vorpommern 2006):

| Radfahrer mit Personenschaden | davon Jugendl. unter 15 Jahren | Anteil Jugendl. unter 15 Jahren mit Personenschaden in % | Anteil Jugendl. unter 15 Jahren an der Bevölkerung MV | Anteil <u>männl.</u> Jugendl. unter 15 Jahren mit Personenschaden in % | Anteil männl. Jugendl. unter 15 Jahren an der Bevölkerung in MV |
|---------------------------------|--------------------------------|--|---|--|---|
| 1.944 | 236 | 12,2 | 10,4 | 7,9 | 5,4 % |
| Radfahrer als Hauptversursacher | | | | | |
| 703 | 85 | 12,1 | 10,4 | 8,1 | 5,4 % |

Diese Zahlen gewinnen gravierend an Bedeutung, wenn berücksichtigt wird, dass in der Unfallstatistik zwar die Personen unter 15 Jahren erfasst werden, real aber das Gros der Verunfallten älter als 6 Jahre sein dürfte.

Der Arbeiterwohlfahrt Kreisverband Schwerin-Parchim e.V. ist Träger eines Schullandheims in Schwerin-Mueß. Schullandheime sind aufgrund ihrer pädagogischen Aufgabenstellung und Erfahrung grundsätzlich befähigt und in der Lage, Angebote zur alltagsbezogenen Radfahrausbildung zu entwickeln und vorzuhalten. Klassenfahrten könnte auf diese Weise ein neuer thematischer Projektinhalt zur Verfügung gestellt werden.

Die Beobachtungen im Rahmen von Schullandheimaufenthalten und die genannten Zahlen der Unfallstatistik zeigen, dass mit der von den Polizeiverkehrslehrern und den Verkehrswachten in der Grundschule durchgeführten Projektsituation „Sattel fest“-

Radfahrausbildung zwar Grundinformationen vermittelt werden können, diese aber ohne angemessene weitere Angebote ohne Nachhaltigkeit bleiben.

Ursächlich hierfür ist die den Lernbedingungen geschuldete, aber realitätsferne Ausbildung und Prüfung auf den Schulhöfen und in den Verkehrsgärten in kontrollierter Umgebung sowie die sich nach der Grundschule mit dem Schulwechsel verändernden Rahmenbedingungen für die älter werdenden Schüler.

In künstlichen, nur für diesen Zweck erstellten oder auf den Belag des Schulhofes aufgebrachten Straßenzügen sowie mittels isolierter Trainingsaufgaben gelingt zwar eine ohne Zweifel notwendige Grundinformation der Schüler – die für die Festigung des Erlernten hin zur Fähigkeit notwendige Übung kann objektiv aus organisatorischen Gründen jedoch nicht vermittelt werden.

Für diese Vermittlung ist die Schule als Lernort strukturell nicht geeignet. Die tageszeitliche Verteilung der Unfälle zeigt deutlich die kritischen Zeiten. In den Häufungsbereichen zwischen 7 und 8 Uhr beziehungsweise 13 und 14 Uhr – dem Zeitraum der Schulwegfahrten – wurden gemessen an den Verunglückten des Tages jeweils 11 % der Kinder verletzt oder getötet – obwohl das Projekt „Sattel fest“ auf diese Schulwegsituation vorbereiten soll.

Im Bereich der Spiel- und Freizeitsituation am Nachmittag zwischen 16 und 18 Uhr waren es 23 %. Lernen und Sicherung des Gelernten muss auf diesen in diesem Alter an Bedeutung zunehmenden Lebensbereich der Kinder und Jugendlichen Bezug nehmen. Dies kann nur in einer vergleichbaren Spiel- und Lernsituation erfolgreich gelingen. Eher geeignet ist dies während der in der Alltagssituation angesiedelten einwöchigen Klassenfahrt.

Mit der Einbeziehung des ADFC Schwerin und der Verkehrswachten Schwerin, Parchim und Teterow in die Konzeptentwicklung leistet das Projekt für die Praxis die vom Nationalen Radverkehrsplan (NRVP) geforderte Verknüpfung von Trägern und Elementen der Verkehrssicherheitsarbeit mit Kompetenzen der Sozialerziehung. Alle bekannten Maßnahmen und Projekte innerhalb der beschriebenen Problematik beschränken sich auf die Altersgruppe einschließlich der 4. Klassenstufe.

Das vorliegende Projekt ist daher weitgehend Neuland. Seitens der Deutschen Verkehrswacht ist ein Konzept in Vorbereitung, das sich gezielt auf den nach dem Wechsel in die weiterführende Schule veränderten Schulweg und Aktionsradius der Schüler bezieht. Nach den vorliegenden Informationen zu diesem DVW-Projekt ergänzen sich beide Projektansätze.

Auftragsstellung

Vor diesem Hintergrund wurde beim Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung durch den Arbeiterwohlfahrt Kreisverband Schwerin-Parchim e.V. der Antrag gestellt, aus nichtinvestiven Mitteln zur Umsetzung des NRVP ein Konzept zu einem Fahrradsicherheitstraining als Angebot für Klassenfahrten der 5. - 7. Klassenstufe mit dem Ziel zu fördern, die präventive Ausbildung der Kinder und Jugendlichen zu Beginn der Sekundarstufe I am Fahrrad und im Verkehr deutlich zu erweitern und zu optimieren.

Die allgemeine Verbesserung der Verkehrssicherheit für Radfahrer ist eines der Ziele des NRVP der Bundesregierung. Die besonders schwierige Verkehrssicherheitslage für Kinder unter 15 Jahren ist Gegenstand des geplanten Projektes.

Das Curriculum des modellhaft zu erstellenden Konzeptes soll öffentlich zugänglich und für alle vergleichbaren Einrichtungen durch pädagogisches Personal bzw. durch Moderatoren/Radfahrausbildung umsetzbar sein. Auch die Schulung solcher Personen soll möglich sein.

Rahmenbedingungen des Curriculums

Grundlage für die Bestimmung der Ausformung der Module des Curriculums waren die Fragen:

- Was bringen Schüler der 5. bis 7. Jahrgangsstufe an Voraussetzungen mit?
- Was beeinflusst das Verhalten der jungen Radfahrer?
- Worauf kann im Rahmen des Sicherheitstrainings eingegangen werden?

Im 4. Schuljahr erhält der Schüler Gelegenheit, für die Radfahrprüfung zu üben und sie abzulegen. In dieser Prüfung muss der Schüler theoretisch und praktisch nachweisen, dass er Verkehrszeichen und Verkehrsregelungen kennt, dass er die Verkehrsabläufe erfasst, die durch das Verhalten der Verkehrsteilnehmer, die Art der Verkehrsmittel, die Beschaffenheit und Ordnung der Verkehrswege und die Verkehrsregelung bestimmt wird, und dass er sich verkehrsgerecht und sicher verhalten kann. Er muss außerdem nachweisen, dass er ein verkehrssicheres und gegen unbefugte Benutzung gesichertes Fahrrad verwendet.

In der theoretischen Prüfung muss der Schüler nachweisen, dass er über das notwendige Verkehrswissen verfügt. In der praktischen Prüfung muss der Schüler zeigen, dass er auf einer ihm bekannten Fahrstrecke die allgemeinen Verkehrsregeln situationsgerecht anwenden kann.

Im Rahmen dieser Radfahrausbildung lernen Schüler überwiegend über Vorbilder. Sie übernehmen die Vorgaben. Mit dem Radtraining der Grundschule werden die Grundlagen geschaffen, den größeren Sachzusammenhang des Radfahrens im Freizeit- und Straßenverkehr verständlich einzuordnen. Die Schüler lernen, dass das Befolgen der Verkehrsregeln ihren Schulweg sicherer macht. Alle Aktivitäten in späteren Jahrgangsstufen müssen auf diesem Erfahrungshorizont der Schüler aufbauen. Die Voraussetzung eines Fahrradsicherheitstrainings ist demnach der erfolgreiche Abschluss des Radsicherheitstrainings der Grundschule.

Mit dem Wechsel der Schüler von der Grundschule in die weiterführende Schule entstehen aufgrund neuer Klasseverbände ein neues Umfeld und neue Wege mit neuen Regelerfordernissen.

Die Schüler bewegen sich in einem größeren Aktionsradius. Das Fahrrad hat für sie die Funktion eines Transportmittels im Schulverkehr und die eines Sportgeräts in der Freizeit. Die Sensibilität für regelgerechtes Verhalten tritt in den Hintergrund. Regeln und Sicherheitsfragen spielen in ihrem Bewusstsein eine untergeordnete Rolle. So werden z. B. Fragen zum verkehrssicheren Fahrrad wenig beachtet.

Aus dieser skizzierten Charakterisierung lassen sich konzeptionelle Konsequenzen ziehen. Im Vordergrund eines Fahrradsicherheitstrainings für diese Altersstufe sollten drei Ziele stehen:

- Motivationsanreize für die Benutzung des Fahrrades,
- das verkehrssichere Fahrrad,
- Fragen, die die Sinnhaftigkeit der Verkehrsregeln bzw. des verkehrsgerechten Verhaltens vertiefen.

Diese Erweiterung des „Regel-Horizonts“ bietet gute Möglichkeiten, auch auf Verhaltensweisen im Sinne reflektierter Verkehrsregeln hinzuwirken. Schülern ab der 5. Klasse ist vermittelbar, dass Regeln zwar die sichere Teilnahme am Straßenverkehr erleichtern, dies aber nicht zu einem Automatismus der Übernahme aller Regeln führen darf. Im Schritt von der Regel zur Regelbefolgung lernen sie, auch gesetzlich vorgeschriebenes Regelwerk situativ auszulegen, wenn damit Gefahren vermieden werden können.

Der für die Altersgruppe ab der 5. Klassenstufe typische Schritt von der bloßen Befolgung einer Vorschrift/Regel zur Einsicht in die Sinnhaftigkeit dieser Regel muss auch von einem Fahrradsicherheitstraining für diese Altersstufe aufgegriffen werden. Rahmenrichtlinien für Verkehrserziehung sehen aus diesem Grund für die Klassen ab der 5. Stufe als inhaltliche Vorschläge

- die Bedeutung von Ordnungen und Regeln,
- Regeln für Radfahrer,
- das verkehrssichere Fahrrad,
- Radfahrregeln und Realität,
- Motive für regelabweichendes Verhalten und dessen Folgen,
- Rechte, Pflichten, Eigenverantwortung,
- Radwanderungen / Parcours erfinden.

Umsetzung der Ausgangslage in einem Curriculum

Unverzichtbare Lerninhalte der tradierten Verkehrserziehung wurden in das Konzept integriert.

Ziel des Konzepts ist, dass die Schüler „ihren sicheren Weg“ kennen und ihn verkehrsgerecht zurücklegen können.

Voraussetzung über die Konzeptphase hinaus ist, dass sie verkehrsgerechtes Verhalten auch außerhalb des Schul- und Nahbereichs auf unterschiedlichen Straßen (z. B. Spielstraßen, verkehrsberuhigten Bereichen, Kraftfahrstraßen) und Bereichen (z. B. Fahrbahn, Radweg, Rad- und Gehweg) als Einzelner oder in der Gruppe kennen, verstehen und positiv umsetzen.

Die Schüler sollen das eigene Fahrrad im Verkehr und in Freizeitsituationen sicher beherrschen können. Die für sie als Radfahrer bedeutsamen Verkehrsregelungen, Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtung müssen sie kennen. Mit einem eigenen betriebs- und verkehrssicheren Fahrrad sollen sie ihre Verantwortung als Fahrzeugführer dokumentieren.

Die Module sind die Grundlage für den Ablauf des Sicherheitstrainings. Sie fließen ein in

- die theoretische Vorbereitung durch den Moderator,
- das Verkehrs-Quiz,
- die theoretische Arbeit durch die Schüler vor der Tour,
- den Tourenauftrag und
- den Ablauf der Tour.

Jedes der Module wurde unter folgenden Gesichtspunkten aufbereitet:

- Ziel
- Wichtige Informationen
- Beispiele
- Expertenarbeit

Wichtig ist in dieser Altersgruppe, zu Beginn eines Moduls eine Motivationsphase durchzuführen, in der kurz die Aufmerksamkeit der Schüler für das Thema geweckt wird. Soweit geeignetes Impulsmaterial nicht zur Verfügung steht oder im Folgenden

nicht dargestellt wird, bietet sich generell die Ansprache der eigenen Erfahrungen der Schüler an.

Grundsätzlich ist das Element der Radtouren während des Trainings das geeignete Mittel, die Schüler neben der Expertenarbeit praktisch einzubinden und das Gelernte zu sichern. In Einzelfällen enthalten die Module für diese beiden Aspekte weitere Vorschläge.

Insgesamt wurden vor Beginn der Praxisphase grundsätzlich geeignete Module zusammengetragen, die Beachtung bekommen sollten. Die Module wurden vier Gruppen zugeordnet:

- Technik,
- Motorik,
- Regeln,
- Wahrnehmung.

Jedes der Module wurde in der Vorbereitung, durch die Ergebnisse des ersten Workshops und während der Praxisphase mit Inhalten gefüllt. Mehrmals wurden die Module im Rahmen von Projekttagen auf ihre Funktionalität und auf den für die Schüler mit maximalem Lerneffekt verbundenen Ablauf getestet.

Nach diesem Prozess verblieben 22 Module, die in der Praxis wahlweise angewendet werden können. Ein Teil der anzuwendenden Module wurde während der Praxisphase bzw. in Auswertung des zweiten Workshops hinzugefügt.

Projektverlauf

Die Laufzeit des Projektes dauerte vom 01. Mai 2007 bis zum 30. April 2008.

Partner bei der Umsetzung des Projektes waren

- ADFC Ortsgruppe Schwerin,
- Verkehrswacht Landeshauptstadt Schwerin e. V.,
- Kreisverkehrswacht Parchim e.V.,
- Teterower Verkehrswacht e.V.,
- Polizeidirektion Schwerin.

Das Ministerium für Verkehr, Bau und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern, die Landesverkehrswacht Mecklenburg-Vorpommern und die Gesellschaft zur Förderung der Erlebnis-Pädagogik e. V. Wiligrad unterstützten das Projekt mit wertvollen Hinweisen.

Für die Vorbereitung des Projektes, die Entwicklung des Trainings, die praktische Erprobung der Module sowie die Erstellung des Konzeptes zeichneten die Honorarkräfte Heidrun Lohse und Andrea Bartz verantwortlich.

Die Workshops wurden von Dr. Martina Trümper vorbereitet und durchgeführt.

Das Ablaufschema der Moderatorenschulung wurde von Bernd Sievers entwickelt.

Standort des Projektes war das Schullandheim der Arbeiterwohlfahrt im Feriendorf Mueß in Schwerin.

Alle bekannten Maßnahmen und Projekte innerhalb der beschriebenen Problematik beschränken sich auf die Altersgruppe einschließlich der 4. Klassenstufe. Das vorliegende Projekt ist daher weitgehend Neuland.

Seitens der Deutschen Verkehrswacht ist ein Konzept in Vorbereitung, das sich gezielt auf den nach dem Wechsel in die weiterführende Schule veränderten Schulweg und Aktionsradius der Schüler bezieht. Nach den vorliegenden Informationen zu diesem DVW-Projekt ergänzen sich beide Projektansätze.

Kurzfassung Praxisphase

| | |
|------------|--|
| 05/07 | Literaturauswertung, Entwurf Curriculum, Vorbereitung Einladung Workshop I, Vorbereitung Räderkauf |
| 06/07 | Workshop I, Auswertung Workshop I, Erstellung Curriculum für Praxisphase, Räderkauf |
| 07 - 09/07 | Praxisphase |
| 10/07 | Praxisphase, 1. Auswertung, Vorbereitung, Einladung, Workshop II |
| 11/07 | Workshop II, 2. Auswertung, |
| 12/07 | Überarbeitung Curriculum |
| 01 - 02/08 | Erarbeitung Schulungskonzept für Moderatoren in Einrichtungen |
| 03/08 | Entwurf Bericht ans BMVBS |
| 04/08 | Endfassung und Abgabe des Berichts ans BMVBS, Mittelverwendungsnachweis |

Die einzelnen Projektstage in der Praxisphase sind mit den jeweiligen Schulen und Gruppen in der Dokumentation dargestellt.

Sie wurden regelmäßig unter Beachtung folgender Fragestellungen geplant und durchgeführt:

- Was bringt es für die Sicherheit der Schüler?
- Was ist innerhalb der Module notwendig und wo gibt es Spielräume?
- Was ist im Rahmen des Trainings leistbar?
- Was ist erweiterbar?

Diese Fragestellungen gelten stets auch für spätere Anwender dieses Konzeptes vor Ort.

Workshop I (siehe Dokumentation)

Im Rahmen der Konzeptentwicklung wurden zwei Workshops durchgeführt.

Workshop I fand am 21. Juni 2007 im AWO Feriendorf Mueß mit dem Ziel statt, einen frühen Stand der Konzeptentwicklung mit verschiedenen Experten zu diskutieren und Anregungen aufzunehmen. Zu diesem Zweck waren Experten aus den Bereichen Polizei, ADFC, Verkehrswacht, Jugendarbeit und Schullandheim eingeladen.

Neben den vielfältigen Hinweisen - insbesondere zu erlebnispädagogischen Ansätzen - konnten auch fachkundige Helfer für die Begleitung der Gruppen auf den Touren gefunden werden. Alle Fachleute waren - ähnlich anderen Angesprochenen im Projektverlauf - sehr motiviert, das Konzept zu unterstützen und bereit auch während der weiteren Laufzeit des Projektes zu beraten (Erste Hilfe, Fahrradtechnik, pädagogische Grundlagen, Verkehrssicherheitsfragen, Regelwerk, Organisation von Außenstandorten).

Projektstage

Zum Teil wurden Projektstage notwendigerweise auch mit Altersgruppen vor und nach der 5. – 7. Klassenstufe durchgeführt, um vergleichende Eindrücke zu gewinnen.

- 16. Juni 2007 - Projekttag Naturschutzstation Schwerin (1 Gruppe, 12 Teilnehmer)
Eine Tour im Verkehr sollte mit Kindern und Erwachsenen einer vorher nicht einschätzbaren Gruppe gefahren werden.
Erste Erfahrung für eine Tour mit leichtem Schwierigkeitsgrad, die dann später immer wieder verwendet und mit unterschiedlichen Arbeitsaufträgen variiert wurde.

Beim Fahren mit Kindern muss viel Zeit für Unterbrechungen eingeplant werden. Eine Strecke von 10 bis 12 km bringt einen Teil der Kinder schon an den Rand des körperlichen Leistungsvermögens.

- 02. Juli bis 05. Juli 2007 - Commeniussschule (Förderschule) Schwerin, 5. Klasse, (1 Gruppe, 15 Teilnehmer)
 - Fahrradparcours zum Testen der Motorik
 - erste kleine Tour
 - Tour mit leichtem Schwierigkeitsgrad ohne Tourenauftrag, geführt durch Erwachsenen
 - Tour mit hohem Schwierigkeitsgrad, geführt durch Erwachsenen
 - Auswertung des Trainings mit den Schülern

Für Förderschüler einer 5. Klasse war die Art der Durchführung angemessen. Sie waren im Vergleich zu späteren Gruppen sicher in der Kenntnis der Verkehrsregeln. Zum Teil gab es motorische Schwierigkeiten beim Einhalten der Abstände zwischen den Rädern oder auch Probleme beim Einhalten der Disziplin.

Erfahrung, dass der zeitintensive Fahrradparcours keine zusätzliche Sicherheit schafft und der Freizeitorientierung des Konzeptes widerspricht. Die Gruppen sollten durch einen Schüler geführt werden, um Verantwortung zu übertragen.

Ein zu entwickelndes Quiz soll den Wissensstand der Schüler ermitteln und sie in das Thema einführen.

Die Entwicklung eines Tourenauftrages ist sinnvoll.

- 11. Juli 2007 - Goethegymnasium Schwerin, 8. Klasse (1 Gruppe, 30 Teilnehmer)

Begleitung und Beobachtung einer 8. Klasse, um zu vergleichen, wie eine Schulklasse reagiert, die sich vom Alter her an das Projekt anschließt und seit der vierten Klasse kein Sicherheitstraining hatte.

Die Schüler waren durch die Lehrerin vorher aufgefordert, sich mit den Verkehrsregeln zu befassen. Das Verhalten der Schüler zeigte jedoch eine geringe Regelkenntnis bzw. -akzeptanz.

Die Schüler fuhren zum Teil auf nicht verkehrssicheren Rädern und generell ohne Helm. Die Gruppe riss völlig auseinander und war nicht zu kontrollieren. Der vorfahrende Schüler wurde nicht akzeptiert. Die Lehrerin war von den körperlichen Voraussetzungen her nicht in der Lage, die Situation zu beherrschen.

Die theoretische Vorbereitung der Schüler ist unbedingt notwendig und muss kontrolliert werden. Wenige klare Regeln müssen aufgestellt werden.

Im Konzept muss vor der Tour ein Vorlauf enthalten sein (Quiz), der den Wissensstand der Schüler aufzeigt.
- 20. August 2007 - Testgruppe Jugendclub Deja Vu Schwerin (1 Gruppe, 6. Jahrgangsstufe, 6 Teilnehmer)

Test der Form „Projekttag“ mit Schülern in der geforderten Altersklasse. Erstes Ausprobieren des Quiz und erstmaliges Arbeiten mit Arbeitsblättern, Tourenauftrag und Wegskizze. Nach Angaben der Schüler ist es für sie eine neue Erfahrung, alleine im Verkehr regelgerecht zu fahren.

- 24. August 2007 - Verkehrssicherheitstag der Polizei, Beobachtung der Motorik
Im Rahmen der Betreuung eines vorgegebenen Fahrradparcours wurden die unterschiedlichen motorischen Fähigkeiten der Schüler verschiedener Altersstufen beobachtet.
- 01. September 2007 - SVZ-Wandertag (12 Teilnehmer)
Erarbeitung und Ausprobieren einer geschützten Strecke für die „Tour Spaß“ unter Berücksichtigung der Module des Sicherheitstrainings.
- 02. bis 05. September 2007 - Gymnasium Lüneburg, 6. Klasse (3 Gruppen, 34 Teilnehmer)
Arbeit mit der Form aus Quiz, Arbeitsblättern und Tourenauftrag. Erstmals Arbeit mit mehreren festgelegten Gruppen und jeweils einem Schüler als vorfahrenden Tourenleiter und einem erwachsenen Begleiter und Bewerter.
Die Schüler nutzen die Projektfahrräder auch im Rahmen der anderen Freizeitaktivitäten und konnten das Regelwissen festigen. Dieser Effekt ist nur unter den Bedingungen der Klassenfahrt erreichbar.
Das Arbeiten mit einem Bewerterauftrag nach einem Punktesystem erwies sich als zu aufwändig und nicht realisierbar. Der erwachsene Begleiter muss nicht nur die Schüler bewerten, sondern auch für die Sicherheit der Gruppe sorgen, Disziplin und Einhaltung des Tourenauftrages kontrollieren, anschließend oder sofort auf das Verhalten der Gruppe reagieren.
Für die Schüler ist es schwierig, sich gleichzeitig mit Wegefindung und regelgerechtem Fahren zu befassen.
- 25. September 2007 - Rudolph-Tarnow-Schule Wismar, 4. Klasse (1 Gruppe, 26 Teilnehmer)
- 27. September 2007 - Rudolph-Tarnow-Schule Wismar, 4. Klasse (1 Gruppe, 24 Teilnehmer)
Diese geführten Touren mit leichtem Schwierigkeitsgrad dienten dazu, das Verhalten und die körperlichen Fähigkeiten der Schüler im Verkehr zu beobachten. Unter dem Aspekt, dass es Kinder sind, auf deren Wissensstand das Sicherheitstraining aufbauen soll. Tourenauftrag, Quiz und Expertenarbeit wurden nicht angewendet.
- 09. Oktober 2007, Regionalschule Bad Kleinen, 7. Klassen (2 Klassen, 36 Teilnehmer, 5 Gruppen)
Projekttag mit schwieriger Ausgangssituation, da die Lehrer und Schüler mit dem Stadtverkehr nicht vertraut waren und sich auf unbekanntem Gebiet bewegten.
In den Tourenauftrag müssen insbesondere für ortsfremde Teilnehmer erkennbare, markante Punkte aufgenommen und für Ortsfremde bei gleichem Tourenauftrag mehr Zeit einkalkuliert werden.
- 11. Oktober 2007 - Außenstandort, Regionalschule Teterow-Ost, 6. Klasse (4 Gruppen, 30 Teilnehmer)
Ziel war die Überprüfung, wie eine Schule an einem anderen Ort das Projekt allein mit den Projektvorgaben umsetzt. Der Streckenverlauf war den Schülern vorher bekannt. Erstmals wurde das Technikmodul durch die Verkehrswacht Teterow ausprobiert.

- 15. bis 18. Oktober 2007 - Projektwoche Gesamtschule Bertold Brecht Schwerin, (Klasse 7b, 26 Teilnehmer)

Projektwoche mit Touren beider Schwierigkeitsgrade und der „Tour Spaß“ sowie mit zusätzlichem Tag für das Technikmodul.

In einem Technikmodul vollzogen die Schüler die Reparatur eines Vorderradschlauches.

- 17. Oktober 2007 - Projekttag Gesamtschule Bertold Brecht Schwerin, zwei 7. Klassen (5 Gruppen, 36 Teilnehmer)

Parallel zur Projektwoche wurde mit weiteren Schülern ein Projekttag mit hohem Schwierigkeitsgrad durchgeführt. Der zur Verfügung stehende Zeitrahmen war sehr begrenzt und die Lehrer nicht bereit, die Disziplin ihrer Klassen zu sichern.

In der Form des Projekttages zu arbeiten ist nur sinnvoll, wenn das Arbeitsmaterial vorher im Rahmen der schulischen Arbeit bearbeitet wird und man sich an diesem Tag auf Tourenauftrag und Bearbeitung der Module im Rahmen der Tour konzentrieren kann.

Bei der Anzahl der Gruppen ist die Wartezeit bis zur Abfahrt der letzten Gruppe zu groß. Um einen Stau effekt beim Abarbeiten des Tourenplanes zu vermeiden und die Abfahrtszeit zu verkürzen, sollten die Gruppen gegenläufig fahren.

- 09. November 2007 - Außenstandort Parchim, Goethe-Regionalschule, 6. Klasse, (4 Gruppen, 25 Teilnehmer)

Projekttag mit durch die Moderatoren festgelegter, für die Schüler aber vorher nicht bekannter Tour und Arbeit an Quiz und Modulen.

Auch hier wurde noch einmal klar, dass das Arbeiten an den Arbeitsblättern vorher erfolgen muss, damit die Experten ihr Wissen effektiver vorstellen können und der eigentliche Tourenauftrag und dessen Erfüllung mehr Beachtung finden.

Das gegenläufige Fahren hat sich bewährt.

Workshop II (siehe Dokumentation)

Der zweite Workshop fand am 30. November 2007 im AWO Feriendorf Mueß mit den Teilnehmern des ersten Workshops statt.

Das in der Praxisphase entwickelte und getestete Curriculum und die daraus abgeleiteten Ergebnisse wurden vorgestellt und diskutiert.

Es wurden der Stand der Konzepterarbeitung und ein Überblick über die Aktivitäten seit dem 21. Juni gegeben. Ein kurzer Erfahrungsaustausch zeigte, dass die in der Ausgangslage zum Projekt angenommenen Defizite bei den Schülern vorhanden sind und diese Konzeptentwicklung für ein Fahrradsicherheitstraining sinnvoll ist.

Bei der anschließenden Schwerpunktdiskussion wurde die Praxistauglichkeit der Module, die Altersspezifik, die Bildung und Durchführung von Expertenarbeit der Schüler sowie die Vernetzung der Arbeit mit anderen Institutionen durchgesprochen.

Der Workshop brachte weitere Anregungen zur sinnvollen Durchführung des Sicherheitstrainings. Von Vorteil war, dass der Großteil der Fachleute durch praktische Beteiligung an den Touren eigene Erkenntnisse einbringen konnte.

Für die Arbeit mit den Modulen ergaben sich in der Praxis folgende Kategorien:

1. Das Modul fließt in die praktischen Fahrübungen der Schüler ein. Es gibt kein Arbeitsblatt und keine Expertenbildung (z. B. Modul Fußgänger).
2. Im Rahmen des Sicherheitstrainings wird das Modul theoretisch bzw. im geschützten Raum für die Schüler demonstriert. Das Modul wird in Form eines Arbeitsblattes aufgearbeitet und zur Expertenbildung genutzt (z. B. Toter Winkel). Die Experten stellen es den Mitschülern vor, damit diese ebenfalls für das Thema sensibilisiert werden. Es werden Möglichkeiten aufgezeigt, das Modul in praktischen Übungen erlebbar zu machen. Im Rahmen einer Tour fließt die Beachtung des Moduls in das Fahrverhalten der Schüler ein.
3. Das im Normalfall verwendete Modul verwendet ein Arbeitsblatt. Es werden Experten ausgebildet. Das Modul wird in einer Tour ausdrücklich abgearbeitet.

Allgemeine Schlussfolgerungen aus der Praxisphase

Es zeigten sich deutliche Unterschiede zwischen den Altersgruppen hinsichtlich der Voraussetzungen und Potentiale:

- | | |
|----------------------------|--|
| Schüler der Klassenstufe 5 | zeigten das beste Regelwissen. Offensichtlich war es aus dem vorausgegangenen Training zum Fahrradführen noch gut abrufbar. Die Arbeitsformen Expertenwissen und Tourenauftrag erfordert bei ihnen besonders viel Zeit, da sie oft Schwierigkeiten haben, die Aufträge zu lesen und umzusetzen. Die Tourenaufträge für diese Altersgruppe müssen möglichst einfach dargestellt werden. Für Schüler dieser Altersgruppe sind die Strecken nicht zu lang wählen - 20 bis 25 km sind ausreichend. |
| Schüler der Klassenstufe 6 | sind in der Lage, das Sicherheitstraining zu bewältigen. Die Strecken sollten nicht länger als 30 km sein, um der Motorik aller Schüler und auch deren unterschiedlicher Kondition gerecht zu werden. Schwierigkeiten beim Lesen und inhaltlichen Umsetzen der Tourenaufträge. Tourenführer müssen durch Lehrer ausgewählt werden. Schwierige Aufgaben wie das Überqueren der Kreuzung müssen in kleinen Schritten erklärt werden. |
| Schüler der Klassenstufe 7 | sind gut in der Lage, Tourenauftrag und Expertenarbeit umzusetzen. Hier ist die Bandbreite zwischen Schülern, die Interesse am Thema Radfahren und Sicherheit haben am größten. Es gibt völlig desinteressierte Schüler oder Schüler, die sich durch Demonstrieren von Desinteresse vor den anderen Schülern positionieren müssen und Schüler, die ganz stark am Thema interessiert sind, in der Freizeit Radtouren machen usw. |
- Starke Selbstüberschätzung der Schüler in allen Altersgruppen.

Als Einstieg in das Training hat sich das im Projekt entworfene Verkehrsquiz: „Stark auf dem Rad – Wie fit bist Du schon?“ bewährt. Nach der Begrüßung und Einführung in das Projekt ist es sinnvoll, den Wissenstand der Schüler zu analysieren. Die Zeit würde nicht ausreichen, jeden einzelnen Schüler zu befragen. Obwohl man davon ausgehen kann, nur ein ungefähres Ergebnis zu bekommen, ist das Quiz eine gute Orientierung.

Die Inhalte des Quiz können je nach Altersstufe und geplanten Touren variieren. Die Fragen sollten die wichtigsten Module einbeziehen. Je nach Altersstufe ist das Quiz in 15- 20 Minuten zu bewältigen. Jeder Schüler arbeitet für sich allein. Für die Auswertung sind folgende Varianten möglich:

1. Variante

Das Quiz wird eingesammelt. Der Moderator wertet das Quiz aus, indem er sich eine Übersicht zu den Fehlerschwerpunkten verschafft. Hier können auch Schüler notiert werden, die besonders gute oder besonders schlechte Leistungen erbringen. Entweder, um sie zu besonderen Aufgaben (Tourenleiter) einzusetzen oder aber um dem Schüler besondere Aufmerksamkeit durch den Moderator beim Sicherheitstraining zu geben.

2. Variante

Das Quiz wird untereinander ausgetauscht. Der Moderator und ein Helfer nehmen die Auswertung vor. Der Moderator liest die Frage und die möglichen Antworten vor und die Schüler geben ein Handzeichen bei der gewählten Lösung. Der Helfer zählt die zu dem jeweiligen Lösungsvorschlag abgegebenen Stimmen und schreibt die Gesamtzahl auf. Die richtige Lösung wird hervorgehoben und nötigenfalls nochmals erläutert. So bekommt der Moderator durch die Fehlerquote ein genaues Bild der Schwierigkeiten. (Zur Auswertung des Quiz und weiteren Hinweisen siehe Anhang Nr. 1)

In den Arbeitsblättern zur Expertenbildung (siehe Anhang Nr. 2) wurden die wichtigsten Punkte aus dem jeweiligen Modul auf informative Art und Weise zusammengefasst. In Vorbereitung eines Sicherheitstrainings bearbeitet jeder Schüler ungefähr 5 Arbeitsblätter und bildet sich zum Experten für das jeweilige Thema aus.

Zum heutigen Zeitpunkt gibt es 23 Arbeitsblätter.

Davon sind 14 Arbeitsblätter, die in jedem Training zur Anwendung kommen müssen:

- Markierungen und Pfeile
- Ist Dein Fahrrad richtig ausgerüstet?
- Reparaturen am Fahrzeug
- Kluge Köpfe schützen sich
- Vorfahrt
- Wie fahre ich an einem Hindernis vorbei?
- Überholen
- Ampelanlagen
- Toter Winkel
- Regeln für die Gruppenfahrt
- Fußgängerüberweg
- Überschätze Deine Bremsen nicht
- Radwege (Arbeitsblatt 20)
- Verkehrszeichen

Jeder Schüler muss das Arbeitsblatt: Regeln für die Gruppenfahrt gelesen und mit seiner Unterschrift akzeptiert haben.

Jede Gruppe hat Experten für die Themen. Für diese gibt es im Rahmen des Tourenauftrages Aufgaben. Vor der Tour bilden die Experten gruppenübergreifend zum jeweils gleichen Thema ein Expertenteam und stellen ihr Wissen der Gesamtgruppe vor. Dabei haben sie die Möglichkeit, sich gegenseitig zu ergänzen. Das passiert zu Themen, denen während der Vorbereitung besondere Wichtigkeit beigemessen wird.

Da der Moderator in der Regel die Schüler nicht kennt, ist er darauf angewiesen, schnell eine Verbindung zu ihnen aufzubauen. Deshalb wurde die Form des Buttons gewählt. Auf den Button befinden sich (möglichst groß) die Namen der Schüler und ein Logo. Im Projekt wurde der Engel genutzt, der sich die Augen zu hält. Dieser wurde noch einmal in der Urkunde zum Abschluss des Projektes verwendet. Voraussetzungen dafür sind

- eine Buttonmaschine,
- Rohlinge für Button, Folie, Gegenstück mit Anstecknadel
- Applikation mit Namen und Symbol,
- Namensliste aller beteiligten Personen
- kräftiger Farbstift
- Zeitaufwand: pro Button ca. 2 bis 3 Minuten
- Kosten pro Button: ca. 20 Cent

In einem Elternbrief (siehe Anhang Nr. 3) sollten wichtige Informationen zum Thema übermittelt werden:

- Warum wird das Sicherheitstraining durchgeführt?
- Wann wird es durchgeführt?
- Wer führt das Training durch?
- Wo wird es durchgeführt?
- Was kommt an Kosten auf die Eltern zu?
- Was wird von den Eltern an Vorleistung erwartet?

Die Eltern sollten in das Projekt eingebunden werden. Dem dient die Aufforderung, das Rad des eigenen Kindes vorher zu kontrollieren. Wichtig ist eine Bestätigung, dass der Schüler am Sicherheitstraining teilnehmen darf und in der Lage ist, Rad zu fahren.

Für den Ablauf des Trainings ist die Gruppenbildung und Wahl des Tourenleiters eine wichtige Entscheidung.

Die gesamte Gruppe soll die Aufgaben des Tourenauftrages gemeinsam erfüllen. Es müssen Aufgaben im praktischen und theoretischen Bereich bewältigt werden.

Die Gruppe besteht aus dem Tourenleiter und weiteren Gruppenmitgliedern, die Expertenaufgaben übernehmen. Der Tourenleiter übernimmt keine Expertenaufgabe. Er ist verantwortlich für die Wegfindung und die Einhaltung des Tourenauftrages sowie für die Sicherung eines für alle Schüler leistbaren Tempos.

Jede der Gruppen bekommt Arbeitsblätter. Es bilden sich Experten zu deren Themen. Während der Tour ist in jeder Gruppe ein Experte zu jedem der Themen.

Zur Vorstellung der Expertenarbeit für die Mitschüler gibt es aus jeder Gruppe mindestens einen Experten zum geforderten Thema. Diese vier Experten bilden ein Expertenteam, das die Ergebnisse seiner Arbeit der Gesamtgruppe vorstellt. So ist gewährleistet, dass alle Schüler mit allen Schwerpunkten der Arbeitsblätter konfrontiert werden.

Wird das Sicherheitstraining in Form eines Projekttages durchgeführt, muss die Gruppenbildung im Rahmen der schulischen Arbeit erfolgen, also im Vorfeld des Trainings.

Gruppenbildung 1 Der Lehrer teilt die Gruppen ein und bestimmt auch deren Tourenführer. Lehrer kennt die Schüler im Rahmen des schulischen Umfeldes und kann die Disziplin einschätzen. Im Rahmen des Projektes haben jedoch die vom Lehrer zum Gruppenführer bestimmten Schüler nicht immer die in sie gesetzten Erwartungen erfüllt, sondern verhielten sich in diesem freizeitorientierten Rahmen anders als von den Lehrern erwartet.

Ein Schüler, der im Unterricht Defizite aufweist, kann ein guter Tourenleiter sein. Andersrum kann es sich zeigen, dass Schüler mit guten Leistungen während der Tour Unsicherheiten zu Tage bringen, die gerade von ihnen nicht erwartet wurden.

Gruppenbildung 2 Nach der Auswertung des Quiz werden die vier besten Schüler zum Tourenleiter bestimmt und dürfen sich ihre Gruppenmitglieder abwechselnd auswählen.

In einer Projektgruppe passierte Folgendes: die vier Besten im Quiz hatten kooperiert und wären auch gerne in der Gruppe zusammen gefahren. Dadurch, dass sie nun jeder eine Gruppe wählen mussten, bekamen die Gruppen eine völlig andere Zusammensetzung als Lehrer oder Schüler sie im Vorfeld gewählt hätten. Die sonstigen sozialen Strukturen in der Klasse waren innerhalb der neu gemischten Gruppen außer Kraft gesetzt. Keiner der vier Tourenleiter musste während der drei Trainingstage ausgetauscht werden.

Mögliche Probleme nach der Wahl des Tourenleiters sind

- Disziplinprobleme,
- Unsicherheiten bei der Orientierung,
- motorische Unsicherheiten,
- Unsicherheiten beim Fahren im Straßenverkehr und
- Tourenleiter wird von den Gruppenmitgliedern nicht akzeptiert.

Bei all diesen Problemen sollte der Tourenleiter entweder sofort oder am nächsten Tag innerhalb der Gruppe gewechselt werden.

Die Einteilung der Gruppen erfordert Sensibilität und sollte hinsichtlich der Methode zwischen Lehrer und Moderator besprochen werden. Es ist nicht vorhersehbar, wie sich die Gruppe verhalten wird.

Wichtig ist die Mischung der Gruppen. Experimentierfreudigkeit von Seiten des unvoreingenommenen Moderators bietet Schülern neue Möglichkeiten sich auszuprobieren.

Der Tourenleiter und die Mitfahrer müssen sich gegenseitig respektieren. Der körperlich stärkste Schüler gehört ans Ende der Gruppe, die schwächsten Schüler nach vorn, direkt hinter den Tourenleiter.

Bei Sicherheitsproblemen muss der erwachsene Tourenbegleiter eingreifen und den Tourenleiter auswechseln.

Im Projekt zeigte sich, dass ein Teil der Schüler nicht mit einer dem Radfahren, dem Wetter oder einer Tour angemessenen Kleidung ausgestattet ist. Im Elternbrief sollte darauf hingewiesen werden.

Beim Training sollte möglichst unempfindliche Kleidung getragen werden, da es leicht zu Verschmutzungen kommt.

Der Moderator sollte stets Regencapes, Klettbänder für Hosenbeine, u. ä. für den Notfall bereithalten, um die Durchführung des Sicherheitstrainings nicht zu gefährden. Im Zweifel kann bei Verkehrswachten und Polizei nach Klett- und Leuchtbändern gefragt werden.

Es kommt während des gemeinsamen Fahrens immer wieder zu Situationen, in denen schnell informiert werden muss. Die Kommunikation während der Tour muss daher vor dem Start geklärt sein.

Der Radfahrer hat die Klingel, seine Stimme bzw. seine Hände zur Verfügung, um mit den Mitfahrern zu kommunizieren. Hinweis an die Schüler: Bei diesen Signalen sofort reagieren! Das Klingeln erregt Aufmerksamkeit, aber die Schüler nutzen die Klingel schnell als Spielzeug. Darauf muss vorher eingegangen werden. Wenn zu oft geklingelt wird, flacht die Aufmerksamkeit ab.

Akustische Signale wie Rufen und Klingeln von hinten nach vorne anwenden.

Handzeichen von vorne nach hinten nutzen: rechte Hand noch oben bedeutet, dass gebremst wird; Handzeichen nach unten bedeutet Probleme auf der Straße (Scherben, Poller, Schlaglöcher).

Diese Methode erfordert hohe Aufmerksamkeit der Mitfahrer und vorheriges Erklären. Bei entsprechender Übung bringt sie Ruhe und zusätzliche Sicherheit in den Ablauf.

Die Auswertung nach der Tour durch den jeweiligen Begleiter ist ein wichtiges Element zur Reflexion der abgearbeiteten Tour. Die Überlegung, die Gruppen nach einem Punktesystem zu bewerten, hat sich im Rahmen der Tourenbegleitung nicht bewährt. Der Begleiter sollte regelsicher sein und keine Angst davor haben, die Schüler in dieser Form zu begleiten.

Die Sicherheit der Fahrräder sollte vor dem Beginn des Trainings und nach dessen Ende überprüft werden. Sind die Räder am Standort des Trainings auszuleihen, überprüfen die Schüler zu Beginn des Trainings ihre übernommenen Räder mit einer Checkliste und lassen diese vom Moderator abzeichnen.

Nach dem Ende des Trainings geben die Schüler ihre Räder gepflegt und anhand der Checkliste geprüft zurück. Dies ist eine geeignete Einübung, um das Bewusstsein für den aktuellen Zustand des eigenen Fahrzeugs zu schärfen.

Die Rückgabe der Räder erfordert in kurzer Zeit den Einsatz aller beteiligten Erwachsenen und Schüler. Das muss mit diesen im Vorfeld abgesprochen werden. Jede erwachsene Begleitperson sollte die Räderübergabe seiner Gruppe kontrollieren und abzeichnen.

Je mehr Zeit und Helfer zur Verfügung stehen, desto reibungsloser funktionieren sowohl die Übergabe als auch die Rückgabe. Mindestens zwei Minuten pro geliehenes Rad sind einzuplanen.

Für den Schwierigkeitsgrad der Strecken sind Kriterien zusammenzustellen, die es ermöglichen, das Fahrradsicherheitstraining vor Ort optimal durchzuführen.

In Vorbereitung eines Trainings müssen verschiedene Strecken vor Ort abgefahren, genau die Länge ausmessen und Verkehrssituationen notiert werden. Diese Vorarbeit bildet die Grundlage für den Tourenplan und den Tourenauftrag.

Eine Tour beträgt maximal zwölf bis 15 Kilometer. Genutzt werden

- straßenbegleitende Radwege,
- Tempo-30-Zonen,
- wenig befahrene Landstraßen,
- Vorbeifahren an Hindernissen (parkenden Autos),
- Wohngebietsstraßen mit mäßigem Anwohnerverkehr.

Überquert werden

- Kreuzungen mit Ampelregelung,
- beschränkte und unbeschränkte Bahnübergänge,
- Brücken.

Es muss Möglichkeiten geben, um mit einer Gruppe Pausen einzulegen (Rastplätze, Wiesen, wenig benutzte Parkplätze, Schulhöfe, Höfe von Institutionen).

Eine Tour mit leichtem Schwierigkeitsgrad bietet sich für ungeübte Schüler an, um ihnen erste Erfahrungen im normalen Straßenverkehr zu ermöglichen. Schwierige Stellen erfordern einen aufmerksamen Begleiter. An solchen Orten kann die Gruppe noch einmal geteilt werden, um die Verkehrssituation zu bewältigen. Die Begleitperson fährt dann mit beiden Gruppen, gibt vorher und hinterher Hinweise bzw. überwacht die Ausführung des Tourenauftrages an diesen Stellen. Auf schwierige Stellen wird generell im Tourenauftrag eingegangen.

Bei einer Tour mit leichtem Schwierigkeitsgrad muss auf die konkreten örtlichen Gegebenheiten eingegangen werden.

Folgende Module sollten in eine Tour mit leichtem Schwierigkeitsgrad eingearbeitet werden:

- Richtige Ausrüstung des Fahrrades,
- Helm,
- Kleidung – Gepäck,
- Reparaturen – Fahrzeug,
- Motorische Fertigkeit,
- Bremsübung,
- Regeln,
- Vorfahrt,
- Wahrnehmung,
- Handy, MP3-Player,
- Sichthindernisse,
- Fahrrad und ÖPNV,
- Verhalten an Bushaltestellen,
- Fußgängerüberweg (Zebrastreifen),
- Ampel (Lichtsignalanlage),
- Fußgänger, Inline-Skater, Skateboarder,
- Benutzungspflichtiger Radweg,
- Straße.

In eine Tour mit hohem Schwierigkeitsgrad gehört eine weitere Anzahl an Modulen. In der Praxis erfordert dies Verkehrssituationen, in denen die Schüler ihr Wissen anwenden können. Es müssen mehrere Haltepunkte eingeplant werden, um die Arbeit am Tourenauftrag zu ermöglichen:

- Kreisverkehr,
- Direktes und indirektes Überqueren einer Ampelkreuzung,
- Toter Winkel,
- Schienen/Bordsteine,
- 1. Hilfe.

Weitere Elemente der Touren sind

- Ausfahrt mit Handzeichen und Umschauen,
- Durchfahren einer Tempo-30-Zone,
- Steigungen.

Touren mit hohem Schwierigkeitsgrad sind besonders für einen Projekttag geeignet.

Das Tragen der Sicherheitswesten sollte zu einem Aha-Effekt bei den Autofahrern führen. Eine so gekennzeichnete Gruppe Radfahrer wird schneller wahrgenommen und anders akzeptiert.

Die Akzeptanz der Westen durch die Schüler ist entscheidend.

Bei Schülern einer 5. Klasse war es problemlos möglich, dass sie während der Tour die Sicherheitswesten trugen. Sie bekamen sie vor Beginn der Tour ausgehändigt und hängten sie im Anschluss an die Tour an ihr jeweiliges Rad. Die Nummerierung wurde als Reihenfolge akzeptiert.

Ab der 6. Klasse wurde es schwieriger. Es wurde folgende Lösung gefunden:

Der vorausfahrende erste Schüler muss eine Sicherheitsweste tragen. Der Begleiter trägt als letzter Fahrer immer eine Sicherheitsweste. Da es eine der Grundregeln des Trainings ist, dass während der Tour nicht ausgeschert wird, erwies sich dies als ausreichend.

Sicherheitswesten liegen in den Augen der Schülern (und auch der Lehrer) modisch „völlig daneben“ und geben den Träger aus ihrer Sicht der Lächerlichkeit preis. Wenn jedoch alle Schüler eine Weste tragen, wird es eher akzeptiert.

Das Tragen der Sicherheitswesten ist kein Muss und auch nicht gesetzlich vorgeschrieben. Eine Gruppe, die so gekennzeichnet ist, bekommt jedoch eine erhöhte Aufmerksamkeit durch die Autofahrer. Bei Gruppen- bzw. Kolonnenfahrten müssen der erste und der letzte Fahrer deutlich zu erkennen sein.

Alternativ zu Sicherheitswesten können gelbe Reflex-Kragen angeboten werden. Im Handel ist eine breite Auswahl an Westen oder Ähnlichem erhältlich.

Moderator und alle erwachsenen Begleiter sollten auf jeden Fall zur Vorbildwirkung Sicherheitswesten tragen. Auf diesen Punkt sollte im Rahmen der Vorbereitung eingegangen werden. Eine Möglichkeit wären der Elternbrief oder das Einführungsgespräch.

Es kann passieren, dass die Schüler das Tragen der Westen verweigern. Ehe der Spaß am Radfahren deshalb verloren geht, sollte dies akzeptiert werden!

Jede der Gruppen erhält einen Tourenauftrag. In den Tourenauftrag gehören

- eine Karte des Geländes mit genauer Wegbeschreibung und markanten Punkten und
- klar formulierte Aufgabenstellungen, die sich an den Modulen orientieren.

Bei Projektwochen sollte der Tourenauftrag immer den Vortag berücksichtigen.

Bezüglich Verantwortung, Rechte und Pflichten ist folgendes zu beachten: Die Schüler sind im Rahmen der schulischen Veranstaltung (muss vom Schulleiter genehmigt sein) versichert. Sie sind rechtlich vollwertige Verkehrsteilnehmer.

Der begleitende Erwachsene übernimmt Kontrolle und Aufsicht über die Gruppe und kann die Tour abbrechen oder auch verändern, wenn es aus seiner Sicht gefährlich wird. Vertretbare, aber nicht gefährdende Fehler sollten zugelassen werden, um den Lerneffekt für die Schüler zu erhöhen. Wichtige Pflicht des Erwachsenen ist die anschließende Reflexion der Tour für die Schüler.

Verantwortlich für die Gruppenarbeit ist derjenige Schüler, der Wegeskizze und Tourenauftrag in die Hand bekommt, wobei zu überlegen ist, ob es nicht zwei unterschiedliche Schüler sein sollten, die einmal für Wegefindung und zum anderen für die Einhaltung des Tourenauftrages zuständig sind.

Vernetzung, Kooperation und Austausch

Für jedes Training waren intensive Vorgespräche notwendig. Der Moderator muss, um den Erfolg des Trainings zu gewährleisten, mit Schulleitung (informativ), Klassenleitung und möglichst vielen Helfern (Verkehrswachten, ADFC, Rettungssanitäter) zusammenarbeiten und vorher mit dem Ziel des Trainings und der inhaltlichen Arbeit vertraut gemacht werden.

Nach einem Training ist ein Rücklaufgespräch mit den Lehrern und Helfern sinnvoll, um Änderungen am eigenen Konzept vornehmen zu können.

Die wichtigsten Gefahrenpunkte beim Radfahren sind Queren, Wenden, Abbiegen und Einbiegen. Besondere Gefahr entsteht in unmittelbarer Nähe des Zieles („Stalltrieb“). Auf solche Gefahrenpunkte sollte daher im Auftaktgespräch eingegangen werden. Schüler berichten immer über erlebte eigene Unfälle und deren Ursachen.

Radfahren beugt Übergewicht vor, ist Erholung für Körper und Geist. Dem Bewegungsmangel wird vorgebeugt.

Immer wieder wurde festgestellt, dass die Konzentration gegen Ende der Tour stark nach lässt. Zum Radfahren gehört auch eine aufgabengerechte Ernährung. Auf diese Themen sollte im Rahmen der Tourenaufträge eingegangen werden. An festen Punkten der Tour sollten die Schüler essen, trinken und so ihr Leistungsvermögen und ihre Aufmerksamkeit erhalten können. Der Moderator sollte darauf gezielt hinweisen.

In der Tour Spaß werden ohne den Rahmen eines Tourenauftrages alle möglichen Module geübt. Es ist eine Trainingstour, die Kondition und verkehrssicheres Fahren schult und gleichzeitig die Freude am Rad fahren wecken soll.

Während der Tour werden an geeigneten Stellen Pausen gemacht, wo jeweils passende Inhalte aus den Modulen besprochen werden.

Die Route wird vorher mit den Schülern abgesprochen und auf der Karte gezeigt.

Um den Lerneffekt zu verstärken, sollten die Schüler abwechselnd vorne fahren können. Der erwachsene Begleiter fährt am Ende der Gruppe.

Die Tour darf nicht zu lang sein, maximal 25 bis 30 Kilometer. Die gesamte Gruppe gemeinsam fahren zu lassen, birgt Konfliktpotential innerhalb der Gruppe. Schwächere Schüler sind schnell überfordert, körperlich stärkere Schüler haben nicht die Möglichkeit an ihre Grenzen zu kommen.

In der Praxis geführter Radtouren hat es sich bewährt, innerhalb der Tour eine Strecke zu beschreiben, bei der die stärkeren Schüler einen anderen Weg wählen und entsprechend mehr Kilometer fahren müssen. Für beide Gruppen muss ein erwachsener Begleiter zur Verfügung stehen.

Einen Schüler voraus und den Begleiter am Schluss fahren zu lassen hat sich auch hier bewährt, wenn ein zuverlässiger, anerkannter Schüler ausgewählt wurde. Der vorausfahrende Schüler kann während der Tour wechseln. Dies richtet sich nach der Zusammensetzung der Gruppe. Macht der vorausfahrende Schüler grobe Fehler und gefährdet dadurch die Sicherheit der anderen, muss er so schnell wie möglich ausgewechselt werden.

Bewährt hat es sich, diese Tour an den letzten Tag eines Sicherheitstrainings zu stellen, sozusagen als Ansporn und Belohnung.

Während der Tour Spaß ist es eine gute Möglichkeit, die Auswertung des Trainings gemeinsam mit den Schülern an einer entsprechenden Stelle durchzuführen. Das muss jedoch durch Lehrer und Moderator vorbereitet sein. Beschriftete Urkunden in Aufbewahrungsmappen sollten mitgenommen werden.

Sinnvoll ist ein Resonanzmodul am letzten Tag. Hier kann noch einmal Gelerntes durch Ansprache gesichert und auch Hinweise der Schüler aufgenommen werden. Allerdings setzt die zur Verfügung stehende Zeit auch hier klare Grenzen des Machbaren.

Module Technik

| Richtige Ausrüstung des Fahrrades | |
|--|--|
| Ziel | Schüler sollen zur Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer mit verkehrssicheren Rädern fahren. Schüler sollen schon beim Räderkauf auf Sicherheitsaspekte achten. |
| Wichtige Informationen | Es gibt viele unterschiedliche Fahrräder: Deshalb kommt es entscheidend darauf an, dass Typ, Modell und Ausstattung zur Nutzung und seinem Benutzer passen. Schüler sind in der Lage, grobe Mängel an den Rädern zu erkennen, fahren aber in der Freizeit meist mit mangelhaften Spaß-Rädern. Hinweise zum Radkauf werden im Anhang gegeben. |
| Checkliste | Ein Fahrrad für den Straßenverkehr muss eine ganz bestimmte Sicherheitsausrüstung haben. Der Benutzer ist dafür verantwortlich, dass alles funktioniert. <ol style="list-style-type: none"> 1. Vorderradbremse 2. Hinterradbremse 3. Scheinwerfer 4. Weiße Frontreflektoren 5. Dynamo 6. Rotes Rücklicht 7. Rote Rückstrahler (meist mit Rücklicht kombiniert) 8. Zusätzlich großer roter Rückstrahler 9. Gelbe Reflektoren, zwei im Vorder- und zwei im Hinterrad, ersatzweise rückstrahlende weiße Reifen oder Ringe 10. gelbe Rückstrahler im linken und rechten Pedal 11. hell tönende Glocke |
| Expertenarbeit | Experte erläutert die Checkliste und kontrolliert die Fahrräder der Mitschüler. Arbeitsblatt. |

Erläuterungen

Bei diesem Modul wird auf die generelle Verkehrssicherheit des Rades eingegangen. Es ist besonders für die 5. Klasse gut geeignet, da es einfache Schritte enthält und gut verständlich ist.

An der Magnettafel „Das verkehrssichere Rad“ kann ein verkehrssicheres Fahrrad zusammengestellt werden.

Es gibt eine Vielzahl von Radtypen: Trekkingrad, Mountainbike, Citybike, Funbikes, Rennrad. Das Mountainbike ist ein Sportgerät. Es ist nur dann für die Benutzung auf öffentlichen Straßen zugelassen, wenn man die fehlenden Teile nachgerüstet hat (Beleuchtung)! Die meisten Fahrradtypen sind Multitalente, denn natürlich ist z. B. ein Trekkingrad auch zu Einkaufstouren und ein Citybike auch zumindest für kleine Radtouren geeignet.

Es wird die Verkehrssicherheit der Räder durch die Schüler gegenseitig vor der Tour und auch im Anschluss geprüft. Dies erfolgt unter der Kontrolle des Schülerexperten anhand einer vorliegenden Checkliste. Hier ist auf einen angemessenen Zeitrahmen zu achten. Schüler für verkehrssicheres Rad unterschreiben lassen! Mängellisten mit nach Hause geben.

Bei der Rückgabe geliehener Räder kontrolliert jeder Schüler eigenverantwortlich sein Rad auf Verkehrssicherheit, entfernt grobe Verschmutzungen und übergibt es an den Moderator.

Der Fahrradsicherheitsscheck kann auch im Vorfeld des Sicherheitstrainings durch die Verkehrswacht oder die Polizei durchgeführt werden.

Die Eltern müssen in die Vorbereitung des Trainings eingebunden werden. Die vorherige Durchsicht und Reparatur des Rades könnte schriftlich eingefordert werden. Nur entsprechend von den Eltern gemäß Checkliste freigezeichnete Räder dürfen beim Training genutzt werden. Um die Durchführung des Sicherheitstrainings nicht zu gefährden, sollten Ersatzräder zur Verfügung stehen, damit alle Schüler teilnehmen können.

Module Technik

| Helm | |
|------------------------|--|
| Ziel | Veränderung der Einstellung und Verhaltensweise zum Helm. |
| Wichtige Informationen | <p>Nur wer weiß, was er schützt, kann den Sinn, einen Helm zu tragen, verstehen: Radfahrer kommen bei einer Kollision mit einem Pkw in der Regel nicht unter das Auto, sondern werden über die Motorhaube in die Windschutzscheibe geschleudert.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Minderung des Risikos von Kopfverletzungen um 80 % • Sturz bei 30 km/h entspricht einer Fallhöhe von ca. 4 m • Nach Aufschlag anschwellendes Gehirn kann zum Tod führen • Helm sitzt richtig, wenn die Riemen rechts und links am Ohr verlaufen und nicht mehr verrutschen können • Verschluss muss leicht mit der Hand zu öffnen sein • Privat werden die Helme in dieser Altersgruppe nur auf Druck der Eltern getragen • Schüler setzen ihre Helme auf, wenn diese cool sind • Es gibt in Deutschland keine Helmpflicht |
| Beispiele | <ul style="list-style-type: none"> • Unfallfotos zeigen (Stuntman) • Unfallhelm bei Polizei erhältlich |
| Expertenarbeit | Arbeitsblatt |

Erläuterungen

Zur Expertenarbeit „Helm“ wurde ein Arbeitsblatt erstellt. Das Thema ist leicht verständlich und kann gut von Schülern bearbeitet werden, die mit theoretischen Defiziten, Schwierigkeiten beim Lesen oder inhaltlichem Erfassen von Zusammenhängen ins Training kommen.

Eiertest

Ein rohes Ei wird ohne Schutz aus einem Meter Höhe in eine auf dem Boden stehende Schüssel fallen gelassen. Es zerbricht. Danach wird ein rohes Ei in einem Minischutzhelm (kann bei DVW bestellt werden) korrekt befestigt und ebenfalls aus einem Meter Höhe auf den Boden fallen gelassen. Das Ei bleibt unbeschädigt. Der Minihelm kann immer wieder verwendet werden!

Eiertest ist für jüngere Schüler geeignet. Die Schüler können den Test selbst vorführen. Hohe Praxisorientiertheit. Nachhaltigkeit ist durch das Gesehene gegeben. Die Schüler können es mit der Realität verbinden.

Test kann in die theoretische Vorbereitung zur Auflockerung eingefügt werden.

Verwendung eines Helm-Videos

„Mit Helm,... is' doch klar!“ (Informationsfilm ca. 10 Minuten), von safety seal, Postfach 130448, 4300 Essen 13, Telefon 0201 / 55 58 58

Das Video ist sehr emotional und beeindruckt die Schüler wahrnehmbar.

Entsprechender Raum, Technik, Fernseher, Videorecorder und Video müssen zur Verfügung stehen.

Unfallhelm zur Ansicht

Den Schülern wurde ein Unfallhelm gezeigt und ein Unfall erklärt. Ohne den Helm hätte die Wucht des Aufpralls den Schädel zertrümmert. Der verwendete Demonstrationshelm sollte deutliche Unfallspuren aufweisen.

Einbeziehung ins Quiz

Da das Quiz zu den Arbeitsgrundlagen des Trainings gehört, werden die Schüler jedes Mal für das Thema sensibilisiert.

Eigene Erfahrungen der Schüler nutzen

Zum Thema Helm gibt es viele Erfahrungen der Schüler, die diese auch einbringen. So hatte eine Schülerin in einer der ersten Gruppen gerade einen Unfall hinter sich, bei dem sie nur durch Zufall einen Helm trug und vor Schäden bewahrt wurde. Dieses Beispiel war für die Mitschüler sehr eindrucksvoll.

Immer Beispiele selbst erlebter Unfällen von den Schülern schildern lassen und dabei das Thema Helm mit einbeziehen. Ist der Unfall mit Helm passiert, was ist dann Schlimmeres verhindert worden? Beispiele von Unfällen ohne Helm gibt es auf jedem Fall aus dem Umfeld der Schüler.

Akzeptanz des Helm-Tragens durch die Gruppe

In der Gruppe akzeptieren die Schüler den Helm. Wichtig ist, dass der Lehrer Vorbild ist.

Schwierigkeit bleibt das Anpassen der Helme. Dafür muss ausreichend Zeit eingeplant werden. Daher sollten, wenn vorhanden, eigene Helme mitgebracht werden. Nissenhauben zum Schutz vor Läusen bereitlegen, wenn Projekthelme genutzt werden!

Im Rahmen des Sicherheitstrainings wurde für die Schüler und Begleiter eine Helmpflicht durchgesetzt.

Fahradhelm kein Allheilmittel

Auch das muss gesagt werden. Es ist durchaus kein Garant, nicht in Unfälle verwickelt und verletzt zu werden, wenn ein Helm getragen wird. Das Tragen eines Helmes sollte nicht dazu führen, leichtsinnig zu werden.

Module Technik

| Kleidung – Gepäck | |
|--------------------------|---|
| Ziel | Zum Rad fahren gehört zweckmäßige Kleidung. Modische Aspekte ins richtige Verhältnis zum Thema Sicherheit setzen. |
| Wichtige Informationen | Gut sichtbar zu sein ist besonders wichtig bei dunklem, nassem Wetter. Damit der Radfahrer besser zu sehen ist, gibt es Hilfsmittel wie Leuchtstreifen, Reflexkragen, Sicherheitswesten etc. Weite Hosenbeine sind mit Klettbindern zu sichern, damit sie nicht in die Kette geraten. Keine nach hinten offenen Schuhe tragen. Zum Rad fahren empfiehlt sich eine dünne, wetterfeste Jacke. Für das Anbringen von Gepäck einen tiefen Schwerpunkt wählen. Ein falsch beladenes oder überladenes Fahrrad ist in seiner Fahrtüchtigkeit erheblich beeinträchtigt. Gepäck an den Lenker zu hängen ist verboten. |
| Beispiele | Regenbekleidung Gepäck |
| Expertenarbeit | Arbeitsblatt |

Erläuterungen

Dieses Modul fließt in jede Tour ein. Nur bei entsprechender Kleidung ist die Fahrsicherheit der Schüler gewährleistet.

Gut sichtbar zu sein ist besonders bei dunklem, nassem Wetter wichtig. Damit der Radfahrer besser zu sehen ist, gibt es diverse Hilfsmittel wie Leuchtstreifen, Reflexkragen, Sicherheitswesten etc.

Die Art der Kleidung muss auf das Radfahren und seine Bedingungen angepasst sein. Hosenbeine sind mit Klettbindern zu sichern, damit sie nicht in die Kette geraten. Nach hinten offene Schuhe sollten nicht getragen werden. Zum Rad fahren empfiehlt sich eine dünne, wetterfeste Jacke.

Zum Rad fahren gibt es diverse Regenbekleidung mit nach oben offenen Preisen. Man kann zwischen atmungsaktiver und weniger durchlässiger Kleidung wählen.

Das Fahrrad niemals überladen und die Ladung ausreichend sichern (Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit).

Für das Anbringen von Gepäck ist ein tiefer Schwerpunkt zu wählen. Es gibt die Möglichkeit, vorne und hinten Fahrradtaschen zu befestigen. Wenn man mit viel Gepäck fährt, sollte das Fahrrad vorne und hinten gleichmäßig beladen werden.

Die maximale Belastung von Gepäckträgern hinten beträgt ca. 25 Kilogramm. Fahrrad-Anhänger sind eine Alternative für den Transport von Gepäck.

Alle Gepäcksysteme für vorne beeinträchtigen generell die Lenkfähigkeit des Rades. Das Gepäck an den Lenker zu hängen ist verboten.

Zum Aufbewahren einer Fahrradkarte und kleiner, leichter Utensilien eignen sich Lenkertaschen. Vorne müssen die Fahrradtaschen an einem speziellen Lowrider befestigt werden und sitzen dann ungefähr auf der Mitte des Rades. Es gibt auch spezielle Gepäckträger für das Vorderrad, die vor dem Lenker angebaut werden. Eine weitere Möglichkeit ist das Anbringen eines Fahrradkorbes.

Wichtig ist, dass vor Fahrtantritt überprüft wird, dass das Gepäck nicht die Fahrtüchtigkeit des Rades beeinflusst, da das schwere Stürze verursachen kann.

Schüler in der Praxis beobachten lassen: Es wird immer Situationen geben, die auf falsche Kleidung oder schlecht befestigtes Gepäck zurück zu führen sind. Zum Beispiel wird nach Pausen oder Zwischenstopps häufig das Gepäck nur flüchtig auf dem Gepäckträger befestigt. Auf solche Situationen kann der Moderator bzw. können die Schüler selbst sofort reagieren.

Häufige Fehler der Schüler in der Praxis:

- Kleidung auf dem Gepäckträger befestigt;
- Taschen am Lenker;
- Fahrradflaschen auf dem Gepäckträger;
- Rucksäcke auf dem Gepäckträger nicht entsprechend befestigt.

Für die Touren im Rahmen des Sicherheitstrainings hat sich ein leichtes Gepäck in Rucksäcken bewährt.

Eine wetterfeste Jacke als Grundvoraussetzung im Elternbrief benennen.

Module Technik

| Reparaturen – Fahrzeug | |
|-------------------------------|--|
| Ziel | Die Schüler sollen verstehen, dass der Transport eines havarierten Rades nach Hause oder zur Werkstatt Unfallpotentiale in sich birgt und das selbständige Reparieren des eigenen Rades ein Sicherheitszugewinn bedeutet. |
| Wichtige Informationen | Wenn die Moderatoren die entsprechenden Fertigkeiten selbst nicht ausreichend beherrschen, ist für dieses Modul kompetente Hilfe notwendig (versierte Eltern, ADFC, Verkehrswachten, Fahrradhändler). Für das Training müssen Reparatursets und entsprechende Werkzeuge zur Verfügung. |
| Beispiele | Was tun bei Platten <ul style="list-style-type: none"> • Ventil prüfen • Schlauch prüfen • Flicken |
| Expertenarbeit | Ein Schüler bearbeitet die Informationen und stellt sie den Mitschülern als sein Expertenthema vor. Arbeitsblatt. |

Erläuterungen

Was ist vorher oder während einer Tour möglich? Wie können die Fertigkeiten aller Schüler auf diesem Gebiet verbessert werden? Was wird für kleinere Reparaturen unterwegs gebraucht? Was kann das Training leisten?

Ein Schüler pro Gruppe bildet sich in der Vorbereitung anhand des Arbeitsblattes zum Experten für dieses Thema aus.

Dieses Modul wurde in zwei Varianten ausprobiert:

Variante 1:

Reparatur unter Einbeziehung der Schüler. Dafür wird eine Station aufgebaut, die von allen Schülergruppen im Rahmen des Tourenauftrages anzufahren ist. Der Schülerexperte erklärt seinen Mitschülern die Reparatur. Danach repariert die Tourengruppe das Rad. Voraussetzung ist ein ruhiger, geschützter Ort, an dem dieses Modul durchgeführt werden kann.

Variante 2:

Der Schülerexperte erklärt seinen Mitschülern die Reparatur. Danach selbständige Reparatur eines Vorderrades durch die Schüler (lediglich unter Kontrolle eines Begleiters). Die Schüler sind durchgängig aktiv, es entsteht ein hoher Lerneffekt.

Es muss eine Begleitperson zur Verfügung stehen, die das Beaufsichtigen der Schüler und Hilfestellungen übernimmt. Wichtig ist, dass genügend Platz und Zeit (60 bis 90 Minuten) zur Verfügung stehen.

Dies ist ein sehr unruhiges Modul mit viel Eigenaktion durch die Schüler. Die Betreuungsperson sollte aus diesem Grund die Reparatur nicht selbst demonstrieren. Das erhöht den Lerneffekt nicht wesentlich. Das genaue Arbeiten der Schüler muss jedoch kontrolliert werden. Decken oder Tücher bereitlegen, damit die Schüler darauf die montierten Kleinteile in der Reihenfolge ablegen können!

Im Praxistest wurde das Modul mit den Projekträdern der Schüler durchgeführt. In diesen Fällen exakte anschließende Kontrolle der Räder auf Verkehrssicherheit. Schrauben müssen eventuell im Anschluss an die Schülerübungen nachgezogen werden. Achtung: Funktionieren die Beleuchtung und Bremse?

Ausgangsüberlegung war, ob man für dieses Modul Mädchen und Jungen trennt. Das konnte in dieser Form mangels Zeit und interessierter Mädchen nicht ausprobiert werden.

Aufgrund des hohen Zeitbedarfs kann dies Modul auch im Vorfeld des Trainings oder im Rahmen eines eigenständigen Projekttagess oder im Werkunterricht angeboten werden. Dann wäre beim Fahrradsicherheitstraining nur der klassische Teil (Reifendemontage) durchführen. Ein weiterer Ansatz ist die Nutzung von Fahrradwerkstätten in den Schulen oder deren Gründung, damit die Schüler dort intensiver üben können.

Nicht einmal die Hälfte der Schüler hatte zuvor selbst Fahrradreparaturen durchgeführt. Wenn, waren es Jungen, die schon über Erfahrungen verfügten.

Eine selbst durchgeführte Reparatur fördert das Verständnis für das Rad.

Nicht jeder Moderator wird in der Lage sein, das Modul praxisgerecht auszuführen, dann sollte ein Fachmann vor Ort als Partner eingebunden werden.

Es bietet sich an, dieses Modul direkt nach der Einführung durchzuführen.

Ideal ist, wenn alte Räder zur Verfügung stehen, an denen geübt werden kann. So können Probleme mit der anschließenden Verkehrssicherheit der genutzten Schülerräder ausgeschlossen werden.

Module Motorik

| Motorische Fertigkeit | |
|------------------------------|---|
| Ziel | Die motorischen Stärken und Schwächen sollen von Schülern selbst erkannt, benannt und verbessert werden. |
| Wichtige Informationen | <p>Fehlendes Umschauen beim Abbiegen, Einbiegen, Queren und Wenden ist der häufigste Fehler von Radfahrern, der zu Unfällen mit anderen Verkehrsteilnehmern führt. Umschauen gewährleistet das problemlose Einfädeln in den fließenden Verkehr. Hören ist nur eine Unterstützung. Der Schüler darf sich auf das Gehör aber nicht verlassen. Der Fahrrad-Parcours ist ein mögliches Trainingsmittel;</p> <ul style="list-style-type: none"> • Anfahren in den Fahrrad-Parcours • Spurwechsel • Wippe und Spurbrett • Bremstest <p>Der Gleichgewichtssinn ist immer gefragt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Schmale Radwege • Gegenverkehr beim Fahren in der Einbahnstraße <p>Der Schulterblick muss sein, um den ruhenden und bewegten Verkehr zu beobachten.</p> |
| Beispiele | <p>Einbiegen in Einfahrten Begegnungsverkehr mit Autos an Einmündungen Vorbeifahrt an parkenden Autos Änderung der Breite der Straße oder des Radweges Sicherheitsabstand zum Bordstein</p> |
| Expertenarbeit | Jeder der Schüler ist Experte für seine individuellen Fähigkeiten auf dem Gebiet der Motorik, die mit Hilfe der aufgezeigten Möglichkeiten verbessert werden. |

Erläuterungen

Um die motorischen Fertigkeiten der Schüler zu schulen, ist es günstig, mit Elementen des Fahrradparcours zu arbeiten, besonders bei jüngeren Schülern. Sie sind den Schülern vertraut. Aus zeitlichen und organisatorischen Gründen ist das aber nur möglich, wenn mehrere Tage für das Training zur Verfügung stehen und Elemente eines Parcours vor Ort vorhanden sind. Bei einer längeren Erprobung des Fahrradparcours im Rahmen eines Verkehrssicherheitstages war zu beobachten, dass die Schüler spürbar sicherer und selbstbewusster fahren, je öfter sie den Parcours übten.

Start bzw. Anfahren in den Fahrrad-Parcours, gekennzeichnet durch Verkehrskegel, gleicht einem Hineinfahren in den Straßenverkehr.

Der Spurwechsel eignet sich besonders zum Üben des Linksabbiegens.

Wippe und Spurbrett schulen das Gleichgewicht.

Der Bremstest sollte auf verschiedenen Böden erfolgen. Es eignet sich aber auch eine dicke mit Sand, Wasser oder Splitt aufgefüllte Folie.

Die Schüler müssen im Verkehr in der Lage sein, auf schmaler Spur sicher ihr Gleichgewicht zu halten. Einhändig fahren ist eine Fähigkeit, für die das Halten des Gleichgewichtes besonders notwendig ist.

Der Schulterblick muss sein, um den ruhenden und bewegten Verkehr zu beobachten und kurz hintereinander links, rechts, hinten zu schauen. Dabei muss das Fahrrad immer noch ausbalanciert werden können.

Während der Fahrt an parkenden Autos vorbei, kann es immer passieren, dass sich eine Autotür öffnet. Diese Situation muss den Schülern bewusst sein. Sie müssen aber auch in der Lage sein, mit schnellem Reagieren auszuweichen.

Auch an Kreuzung und Überwegen müssen die Schüler evtl. schnell anhalten und absteigen können, um zu reagieren.

Die Breite der Straße, des Radweges ändert sich. Es muss ein Sicherheitsabstand zum Bordstein eingehalten werden.

Die Schüler sollen in kurzem Abstand hintereinander den Parcours befahren. Dabei auf Sicherheitsabstände achten. Vordermann beobachten, durchaus absprechen, dass zwischendurch auf Zuruf gebremst werden soll. Zum Üben durchaus auch mal auf Langsamkeit fahren:

- fünf Schüler fahren hintereinander den Parcours. Ein Schüler gibt das Startsignal, ein zweiter misst die Zeit, notiert sie.
- Nun die gleiche Strecke so langsam wie möglich fahren. Welche Gruppe schafft die längste Zeit, ohne dass einer der Teilnehmer den Boden berührt.
- Die Schüler sollen sich auf gegenseitigen Zuruf umschauen.

Wenn es massive Probleme gibt, kann in kleineren Gruppen weiter geübt werden.

Dieses Modul gehört kurz hinter das Einführungsmodul!

Wenn die Anzahl der Schüler, die zur Verfügung stehende Zeit und die Möglichkeiten vor Ort es zulassen, ist die Durchführung eines Fahrradparcours durchaus ein sinnvolles Element des Sicherheitstrainings.

Dem Parcours-Gedanken widerspricht allerdings die Freizeitorientierung des Sicherheitstrainings. Es entsteht für die Schüler schnell der Gedanke, dass es versteckter Unterricht ist. Je mehr Schüler beteiligt sind, desto länger dauert die Durchführung. Es ist nicht möglich, einen Großteil der Schüler gleichzeitig zu beschäftigen.

Module Motorik

| Bremsübung | |
|------------------------|---|
| Ziel | Sicheres und richtiges Bremsen. |
| Wichtige Informationen | <p>Reaktionsweg plus Bremsweg ergeben zusammen den Anhalteweg. Reaktionsweg: Zeit, in der das Auge das Signal an das Hirn weitergibt. Das Gehirn steuert den Fuß oder die Hand zur Bremse hin. Bremsweg: Zeit bis zum tatsächlichen Stehen.</p> <p>Vor Fahrtantritt zum Test des Bautenzuges scharf die Bremsen betätigen. Dabei dürfen die Handbremshebel den Lenkergriff nicht berühren. Bergab nicht Dauerbremsen, damit die Reifen nicht platzen! Während des Bremsens möglichst nicht lenken, weil dann das Fahrrad ausbricht.</p> <p>Vorderradbremse bremsen effektiv, können bei zu starker Nutzung jedoch blockieren und zu Stürzen führen. Hinterradbremse (Rücktritt oder vorderer Bremshebel für Hinterrad) bremsen sicherer, sind aber nicht so effektiv, weil langsamer. Vorderrad- und Rücktrittbremse gleichzeitig stoppt am schnellsten im Vergleich mit den anderen beiden Bremsmethoden. Das Rad bricht aber auch am schnellsten aus, das heißt, der Lenker schlägt zur Seite. Eine andere Gefahr ist, dass der Radfahrer nach vorne über den Lenker stürzt (Fliehkraft).</p> |
| Beispiele | <p>Auto bei Tempo 30: Reaktionsweg 9 m plus Bremsweg 6 m = Anhalteweg 15 m. In dieser Zeit kann viel passieren.</p> <p>Fahrrad bei 15 km/h: Reaktionsweg 1,5 m plus Bremsweg 3 m = Anhalteweg 4,5 m. Auf einem gemischten Radweg eindeutig zu lang.</p> |
| Expertenarbeit | Arbeitsblatt |

Erläuterungen

Die Schüler auf Zuruf bremsen lassen. Andere Schüler messen die Reaktionszeiten. Wo kommt der jeweilige Schüler zum Stehen? Jeder Schüler muss dabei von einem anderen beobachtet werden. Ziel: jede Gruppe sollte die Strecke drei Mal gefahren sein, um vergleichen zu können, ob sich die Reaktionszeit der jeweiligen Schüler ändert.

Überlegung: Drei Schüler fahren parallel, dann Signal zum Bremsen, wer bringt das Fahrrad zuerst zum Stehen. Was war gut? Was wurde verkehrt gemacht?

Verschiedene Arten von Bremstests:

- Zählen von hinten nach vorn und von vorn nach hinten, dann plötzliches Bremsen
- Schüler fahren auf Beobachter zu und bremsen auf Zuruf mit Vorderbremse, Rücktritt und beiden gemeinsam.

Variante 1:

Zwei Schüler sollen zügig auf Asphaltprobe aus ca. 50 Meter Entfernung heranfahren und auf Signal sofort stoppen. Das wird ihnen vorher nicht gesagt. Dann folgen die nächsten zwei Schüler der Gruppe. Mit der Gruppe wird die Situation beobachtet und kurz ausgewertet, um einen Lerntransfer zu erreichen.

Variante 2:

Element des Fahrradparcours: Aufbau einer Ziellinie durch zwei Hüte verbunden liegt eine Holzleiste. Schüler müssen im vorgegebenen Quadrat zum Stehen kommen, ohne die Stange herunter zu werfen. Springt Schüler vorher ab, ist das ein Zeichen von Unsicherheit

Variante 3:

Während der Tour zählen vom hinteren zum vorderen Schüler, dann abbremsten. Bsp. Begleiter am Ende der Gruppe nennt eine beliebige vierstellige Zahl (3845), Schüler davor ruft 3844, wenn die Zahl beim Tourenleiter angekommen ist, ruft dieser Stopp und die gesamte Gruppe muss sofort bremsen und stehen bleiben.

Bremstests sind auf jeden Fall sinnvoll, um die motorischen Fertigkeiten der Schüler zu schulen. Während der Tour kam es häufig zu kleineren Auffahrunfällen der Schüler untereinander.

Einfache Zählspiele sind eine schnelle Übung, um ohne großen Aufwand Bremsübungen durchzuführen.

Schnelles Bremsen und das Einhalten des Sicherheitsabstandes zum Vordermann müssen immer wieder geübt und kontrolliert werden.

Bremstests eignen sich gut, um die Schüler selbst aktiv werden zu lassen.

Entsprechende Strecken auswählen wie Sandwege, Waldwege, Wegstrecken mit starkem Gefälle.

Die Expertenarbeit zum Thema Bremsen ist von allen Schülern leistbar.

Regeln

Das Modul „Regeln“ bildet ein Sondermodul. Es werden Hauptaussagen aus den anderen Modulen in absolut reduzierter Form zusammengefasst.

Radfahrer sehen sich oft nicht als vollwertige Verkehrsteilnehmer. Da Radfahren besonders von Schülern als Freizeitbeschäftigung angesehen wird, verhalten sie sich, wie sie möchten und fahren nicht nach den Regeln der StVO. Dies ist bei Schüler ohne weiteres Wissen um die StVO besonders ausgeprägt.

Das Anerkennen und Verinnerlichen der Grundregeln des Radfahrens soll die Akzeptanz der Regeln im Alltag erhöhen.

Beim Fahren in der Gruppe werden oft rote Ampeln überfahren oder andere Verkehrsregeln „außer Kraft gesetzt“. Dieses Regelbrechen entsteht durch die Gruppendynamik.

Aufgrund der anderen Verhaltensweisen der Schüler in einer Gruppe wurde ein Sondermodul „Regeln für die Gruppenfahrt“ entwickelt.

Dem Thema Regeln wurde ein wichtiger Teil der Expertenarbeit gewidmet und dieses Wissen im Rahmen der Tourenaufträge und der Expertenarbeit immer wieder abgefordert.

Die Touren haben gezeigt, dass weder Schülern noch Erwachsenen bewusst ist, dass sie vollwertige Verkehrsteilnehmer sind. Das Fahren nach Regeln war für die Meisten eine neue Erfahrung.

Inhalt des allgemeinen Expertenarbeitsblattes „Regeln“

- Radfahrer sehen sich oft nicht als vollwertige Verkehrsteilnehmer. Da Radfahren besonders von Schülern als Freizeitbeschäftigung angesehen wird, verhalten sie sich, wie sie möchten und fahren nicht nach den Regeln der StVO.
Deshalb: Du fährst ein Fahrzeug!
- Der Radfahrer ist ein Fahrzeugführer, der sich im Straßenverkehr bewegt.
Deshalb: Auch für Radfahrer gilt die StVO!
- Radfahrer müssen bei allen Witterungsverhältnissen und Tageszeiten von den anderen Verkehrsteilnehmern wahrgenommen werden. Dies betrifft die Kleidung und die Beleuchtung.
Deshalb: Sehen und gesehen werden! Schalte bei Dämmerung Licht ein!
- Das Benutzen von Fußwegen ist Radfahrern ab dem vollendeten zehnten Lebensjahr laut StVO untersagt. Paragraph 2, Abs. 5, StVO
Deshalb: Gehwege sind tabu!
- Selbstbewusstes eindeutiges Fahren beugt Irritationen anderer Verkehrsteilnehmer vor. Der Radfahrer sollte auf keinen Fall zu dicht am Bordstein fahren.
Deshalb: Nutze den dir zustehenden Raum auf der Straße! Fahre eindeutig und berechenbar!
- Professionelles Fahren heißt auch, seine Grenzen kennen und seine Rechte im Straßenverkehr nicht zu erzwingen. Niemand kann sich darauf verlassen, dass sich die anderen Verkehrsteilnehmer korrekt verhalten. Vorausschauendes Fahren ist wichtig.
Deshalb: Fahre professionell also defensiv!
- Das regelmäßige Überprüfen des Rades gehört zu den Pflichten des Radfahrers.
Aus diesem Grund: Überprüfe regelmäßig Dein Fahrrad!

Inhalt des allgemeinen Expertenarbeitsblattes „Regeln für die Gruppenfahrt“

- Mehr als 15 Radfahrer dürfen einen sogenannten geschlossenen Verbund bilden. Nur innerhalb eines solchen Verbundes darf zu zweit nebeneinander auf der Fahrbahn gefahren werden. Das hat zur Folge, dass diese Gruppe von den anderen Verkehrsteilnehmern als geschlossene Einheit zu behandeln ist. Dadurch kann es passieren, dass eine solche Fahrradgruppe zum Beispiel eine Kreuzung blockieren kann. Wenn die Vorfahrenden "berechtigt eingefahren sind", müssen die Nachzügler nicht mehr anhalten. Der eigentlich vorfahrtberechtigte Verkehr muss die gesamte Gruppe passieren lassen.
- Beim Fahren in der Gruppe entwickelt sich immer eine eigene Dynamik. Regeln werden leichter außer Kraft gesetzt, sind aber gemeinsam auch leichter einzuhalten. Für den Radfahrer gilt wie für jeden anderen Fahrzeughalter auch das Gebot, andere nicht zu behindern. Deshalb: Rechts fahren!
- Das Verhalten einer Gruppe ist für den Kraftfahrer schwer einschätzbar. Wenn innerhalb der Gruppe plötzlich ausgeschert wird, kann es zu gefährlichen Situationen kommen. Deshalb: Nicht überholen!
- Der vorfahrende Schüler muss sich auf Wegfindung und Verkehr konzentrieren. Nicht immer wird es ihm gelingen, das Tempo so zu gestalten, dass alle Mitfahrer gleichmäßig folgen können. Deshalb: Wenn Lücken entstehen, klingeln!
- In der Gruppe entsteht ein anderes Gefühl von Stärke. Man hat manchmal das Gefühl, sich nicht an die Regeln halten zu müssen, weil der Vorfahrende es auch nicht macht oder weil man den hinter sich Fahrenden behindern könnte. Das ist eine Fehleinschätzung! Auch wenn eine Gruppe gemeinsam fährt, werden die Regeln der StVO nicht außer Kraft gesetzt. Jeder bleibt für sein eigenes Verhalten verantwortlich. Deshalb: In kleinen Gruppen nicht bei Rot über die Straße fahren, auch wenn ein Teil der Gruppe schon auf der anderen Seite ist!
- Drängeln und Rangeln ist gerade in der angesprochenen Altersgruppe gang und gäbe. Es ist eine häufige Unfallursache, wenn zwei Radfahrer an einem Verkehrsunfall beteiligt sind. Der Vordermann sieht immer mehr und reagiert dementsprechend früher auf ein Sichthindernis. Deshalb: Abstand zum Vordermann halten!

Das Abfragen der Regeln stieß größtenteils auf Einsicht bei den Schülern. Obwohl jeder die Arbeitsblätter „Regeln“ und „Regeln für die Gruppenfahrt“ lesen muss, wird ein Schüler zum Experten dafür erklärt, der die Regeln vor der Tour kurz erklären muss.

Die Arbeit mit den beiden Modulen „Regeln“ und „Regeln für die Gruppenfahrt“ ist für die Schüler absolut einprägsam und kann auch von den Schwächsten wiedergegeben werden.

Für den Erfolg des Trainings ist es absolut notwendig, dass sich die Schüler an diese wenigen Regeln halten und sie jederzeit wiedergeben können.

Es hat sich bewährt, die Schüler auf dem Arbeitsblatt unterschreiben zu lassen, dass sie die Regeln gelesen haben und sie akzeptieren. Das macht ihnen die Verantwortung für ihr eigenes Handeln noch einmal deutlich.

Module Regeln

| | |
|------------------------|--|
| Vorfahrt | |
| Ziel | Regelsicherheiten zur Vorfahrt. |
| Wichtige Informationen | Verhaltensregeln (siehe dazu Anhang Nr. 4) Verkehrszeichen, die die Vorfahrt regeln (siehe dazu Anhang Nr. 5) Beim Beherrschen der Vorfahrtsregeln gibt es auch bei Erwachsenen Führerscheinbesitzern die meisten Fehler. Nichtbeachten der Vorfahrtsregeln gehört zu den häufigsten Unfallursachen im Straßenverkehr. |
| Expertenarbeit | 5 Arbeitsblätter. |

Erläuterungen

Die grundlegenden Verhaltensregeln zum Thema Vorfahrt bringen die Schüler aus dem Training zum Fahrradführerschein in der Klasse 4 mit.

Im Rahmen des Tourenauftrages waren die Schüler aufgefordert, Verkehrszeichen, die sie unterwegs gesehen haben, aufzuschreiben. Das erwies sich als mengenmäßig zu viel. Sinnvoller ist es, ausschließlich die Verkehrszeichen, die mit der Vorfahrt zu tun haben, aufschreiben zu lassen.

Kontrolle des Wissens im Rahmen des Quiz:

Das theoretische Erkennen und Anwenden der Vorfahrtsregeln mit Hilfe von Zeichnungen ist für die Schüler schwer. Die Zeichnungen müssen sehr klar gegliedert sein.

Trockenübungen auf dem Gelände:

Anhand nachgestellter Situationen auf dem Gelände wurden gleichrangige Kreuzungen simuliert und die Schüler mussten entscheiden, was zu tun ist. Vorfahrtsregelung rechts vor links muss immer vom Experten erklärt werden!

Vorteil: es kann sofort auf Unsicherheiten eingegangen werden.

Übungen im Verkehrsgarten:

Im Rahmen von zwei Projekttagen konnten die Schüler das Anwenden der Vorfahrtsregeln im Verkehrsgarten üben. Erklären der Verkehrszeichen durch den Experten.

Das Modul Vorfahrt ist ein absolutes Muss für jedes Sicherheitstraining. Dafür muss genügend Zeit eingeplant werden.

Module Regeln

| Kreisverkehr | |
|------------------------|--|
| Ziel | Unsicherheiten der Schüler abbauen sicheres selbstbewusstes Fahrverhalten fördern verkehrsgerechtes Verhalten vermitteln. |
| Wichtige Informationen | <p>Kreisverkehre sind aus dem Straßenverkehr nicht mehr weg zu denken. Verkehrszeichen 215 und 205 kommen im Zusammenhang mit dem Kreisverkehr vor.</p> <div style="display: flex; justify-content: center; align-items: center; gap: 20px;">   </div> <ul style="list-style-type: none"> • wer im Kreis fährt hat immer Vorfahrt! • beim Einfahren darf kein Handzeichen gegeben werden; • beim Ausfahren mit Handzeichen rechts anzeigen; • Halten und Absteigen ist auf der Fahrbahn verboten; • Radfahrer muss im Kreisverkehr rechts fahren, auch über mehrere Einmündungen hinweg, |
| Beispiele | <p>Von den Schülern Kreisverkehre aus ihrem Wohnumfeld benennen lassen. Fragen, ob sie diese als Verkehrsteilnehmer nutzen.</p> <p>Was hat ein Kreisverkehr aus Sicht der Schüler für einen Sinn? Was gab es vorher anstelle dieser Verkehrsregelung?</p> |
| Expertenarbeit | Arbeitsblatt |

Erläuterungen

Im Rahmen des Quiz und der Expertenarbeit hat sich gezeigt, dass ein Teil der Schüler die Regeln für das Nutzen des Kreisverkehrs nicht kannte.

Unsicherheiten gibt es, wenn die Schüler von einem Straßen begleitenden Radweg in den Kreisverkehr einfahren sollen. An dieser Stelle können sie sich genau wie Fußgänger verhalten:

- Absteigen vom Rad,
- schiebend die Straße überqueren.

Es müssen nicht zusätzlich Unsicherheiten geschaffen werden. Sicheres Verhalten geht immer vor!

In einer Kreisstadt hatten die Schüler nacheinander einen kleinen und einen größeren Kreisverkehr zu bewältigen. Für einen Teil der Gruppe gab es die Möglichkeit, vorher im Verkehrsgarten zu üben. Der größere Kreisverkehr wurde von den Schülern auf dem Fußweg überquert, der kleinere als reguläre Verkehrsteilnehmer. Beides bereitete ihnen keine Schwierigkeiten.

Besonderheit

Im Rahmen des Praxistests gab es eine Gruppe, die aus einem kleinen Ort kam und das Modul im Rahmen eines Projekttages bewältigen sollten. In diesem Fall erwies es sich als nicht geeignet, da Schüler und Lehrer in ihrem Wohnumfeld keine Kreisverkehrsanlage kannten und mit der Situation überfordert waren.

Auf einen solchen Fall sollte sich der Moderator des Trainings vorbereiten, indem er die Begleitpersonen im Vorfeld auf die Situation hinweist und ihnen die o. g. Möglichkeit aufzeigt, vom Rad absteigen und die Straße als Fußgänger überqueren.

Alternativ für eine solche Gruppe wäre ein Kreisverkehr in einer Tempo-30-Zone.

Als sinnvoll hat sich folgender Ablauf erwiesen:

- Gruppe hält an, sammelt sich auf dem Bürgersteig,
- Vorsicht! Nicht die Fußgänger behindern!
- Der Experte erklärt die Regeln.
- Der Begleiter zeigt einmal, wie man sich korrekt verhält.
- Danach fährt erst der Experte, dann die anderen Schüler einzeln oder zu zweit.

Voraussetzung ist, dass der Begleiter selber sicher ist.

Die Regeln sind, wenn sie vom Experten erklärt sind, für die Schüler absolut klar und nachvollziehbar.

Das Üben am Kreisverkehr ist ein Modul bei dem Selbstbewusstsein im Umgang mit dem Straßenverkehr innerhalb eines absolut übersichtlichen Rahmens geübt werden kann.

Das Üben am Kreisverkehr lässt sich leicht in die Tourenaufträge einarbeiten. Es muss im Rahmen des Tourenauftrages geklärt werden, dass an einem Kreisverkehr geübt wird.

Module Wahrnehmung

| Wahrnehmung | |
|------------------------|--|
| Ziel | Die Schüler sollen verinnerlichen, dass jeder Verkehrsteilnehmer Situationen unterschiedlich wahrnimmt und aus diesem Grund auch unterschiedlich reagieren kann. |
| Wichtige Informationen | <p>Autofahrer, Radfahrer, Fußgänger nehmen Verkehr unterschiedlich wahr.</p> <p>Fehlendes Umschauen ist der häufigste Fehler von Radfahrern, der zu Unfällen mit anderen führt. Hören ist nur eine Unterstützung.</p> <p>Auch als Erwachsener kann man sich nur drei bis fünf Informationen gleichzeitig merken und reagieren. Fahrrad fahren stellt jedoch die Anforderung z. B. Verkehrsschilder, andere Verkehrsteilnehmer, Lärm, das Rad fahren selbst, gleichzeitig zu verarbeiten.</p> <p>Schüler sind erst ab 12 Jahren in der Lage, Geschwindigkeit eines nahenden Autos einigermaßen abzuschätzen.</p> <p><u>Regel:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Blickkontakt zu anderen Verkehrsteilnehmern! • Absicht der anderen Verkehrsteilnehmer erkennen! • Deutlich eigene Absichten anzeigen. |
| Beispiele | Material zu klassischen Unfallsituationen in Kreuzungsbereichen. Der Radfahrer wird vom Autofahrer angefahren, da kein Blickkontakt bestand. |
| Expertenarbeit | Jeder der Schüler ist Experte für seine eigene Wahrnehmung und Vermeidung von Unfallsituationen. |

Erläuterungen

Modul der ersten Kategorie.

Fragen an die Schüler:

- Situationen, in denen man besonders aufmerksam auf andere Verkehrsteilnehmer achten musste.
- Ist immer deutlich, was der Andere vor hat?
- Ist die Absicht der anderen Verkehrsteilnehmer immer erkennbar?

Überlegung:

Mit der Gruppe ca. eine halbe Stunde fahren, dann jeden Schüler auffordern, die wichtigsten Punkte der eben erlebten Verkehrssituation zu beschreiben.

Erkennen, dass schon in einer gemeinsam erlebten Situation jeder andere Dinge bemerkt und als wichtig einstuft also verschiedene Wahrnehmungsmöglichkeiten existieren.

Das gegenseitige Beobachten der Mitschüler ist immer in die Touren eingeflossen.

Beispiel:

Zwei Schüler befahren den Kreisverkehr. Die anderen beobachten ihr Verhalten.

Ähnliche Situationen gab es beim indirekten Überqueren von Kreuzungen. Wichtig ist, dass den Schülern die Unterschiedlichkeit ihrer Wahrnehmung bewusst gemacht wird.

Module Wahrnehmung

| | |
|--------------------------|--|
| Handy, MP3-Player | |
| Ziel | Beeinträchtigung der Wahrnehmung und die damit verbundene Gefährdung erkennen. |
| Wichtige Informationen | Beim Radfahren telefonieren ist verboten, Höhe des Verwarnungsgeldes 25 Euro. Noch Minuten nach einem Telefonat ist die Aufmerksamkeit erheblich verringert. Jeder Verkehrsteilnehmer ist dafür verantwortlich, dass sein Hören nicht beeinträchtigt ist. |
| Beispiele | Von den Schüler Beispiele nennen lassen, wo sie dieses Verhalten bemerken. |
| Expertenarbeit | Arbeitsblatt |

Erläuterungen

Modul der zweiten Kategorie.

Ist Teil des Quiz. Es sollte dennoch in jedem Fall in das Training einbezogen werden.

Zur Motivation des Themas:

Im geschützten Raum Schüler mit MP-3-Player fahren und auf Zuruf reagieren lassen.

Schüler fragen, ob sie selbst schon beim Rad fahren mit dem Handy telefoniert bzw. die Situation bei den Eltern erlebt haben.

In Spielsituation Schüler Argumente erarbeiten lassen, Pro- und Contra-Situation.

Die Schüler interessieren sich in dieser Frage vorrangig für die möglichen Strafen. Dieser Regelverstoß ist für sie im Alltag ständig präsent. Im Quiz schrieb einer der Schüler: „Mich kriegt nie einer.“

Module Wahrnehmung

| Toter Winkel | |
|------------------------|---|
| Ziel | Verhalten im Zusammenhang mit Linienbus / Lkw / Sprinter |
| Wichtige Informationen | Toter Winkel ist der Bereich, den Fahrer von Lkw und Bussen nicht sehen können, wenn sie am Steuer sitzen. |
| Beispiele | Möchte der Lkw oder Bus nach rechts abbiegen, hat der Fahrer nur seinen Seitenspiegel und den Rückspiegel zur Verfügung und sieht den Radfahrer nur kurz. Beim direkten Abbiegen sieht er ihn überhaupt nicht mehr. |
| Expertenarbeit | Expertenmaterial wurde erstellt, um theoretisches Wissen zu festigen und im Rahmen des Tourenauftrages abzufragen. Arbeitsblatt. |

Erläuterungen

Der Tote Winkel ist für die Schüler eine schwierige Problematik.

Um Aufmerksamkeit für das Thema zu erzeugen, wurde es in das Quiz eingearbeitet. Die Schüler sollen den Toten Winkel in eine Skizze einzeichnen. Über die Hälfte von ihnen war dazu nicht in der Lage. Deshalb sollte bei der Auswertung des Quiz darauf noch einmal besondere Aufmerksamkeit gelegt werden.

Für die Schüler war das Video zu diesem Thema sehr einprägsam. Diese Art der Wissensaufnahme entspricht ihren Alltagsgewohnheiten.

Quelle: „Der Tote Winkel“, Verlag Heinrich Vogel, München

Wenn es praktisch möglich ist, sollte ein Transporter oder Bus zur Veranschaulichung des Themas genutzt werden.

Methode: Die Schüler setzen sich abwechselnd auf den Fahrersitz. Zwei andere Schüler gehen so lange am Fahrzeug entlang bis der „Fahrer“ sie im Seitenspiegel sehen kann. Dadurch erleben die Schüler die Reichweite des Toten Winkels bewusst.

Regeln zum Toten Winkel beim Abbiegen

- Abstand halten,
- hinter dem Fahrzeug bleiben,
- Platzbedarf des Lkw oder Bus nicht unterschätzen
- warten, bis das Fahrzeug ganz abgebogen ist.

An Kreuzungen oder Einmündungen nie direkt neben der Tür des Lkw stehen. So weit rechts vom Lkw bzw. Bus stehen, dass Blickkontakt mit dem Fahrer zustande kommt.

Am realistischsten ist die Methode mit dem Fahrzeug vor Ort.

In der Praxis wird es schwierig sein, geeignete Partner zu finden: Ansprechpartner sind Buschulen, Vereine, Institutionen.

Module Wahrnehmung

| Sichthindernisse | |
|-------------------------|--|
| Ziel | Sensibilisierung der Schüler für dieses Thema (unbedingt vor der ersten Tour). |
| Wichtige Informationen | Zu den Sichthindernissen im Straßenverkehr gehören parkende Autos, Baustellen, Sträucher, Hecken und Straßeneinengungen. Besonders gefährlich für Radfahrer sind sich öffnende Autotüren. |
| Beispiele | Wann werden Radfahrer selbst zum Sichthindernis? Wenn mehrere Schüler nebeneinander fahren. Auch eine Kolonne von Radfahrern ist für den Autofahrer ein Sichthindernis, weil er das Verhalten vieler Verkehrsteilnehmer in wenigen Augenblicken abschätzen und auf sein eigenes Reagieren übertragen muss. |
| Expertenarbeit | 2 Arbeitsblätter. |

Erläuterungen

Sichthindernisse im Straßenverkehr gehören zu den Alltagserfahrungen von Schülern. Zu ihnen gehören parkende Autos, Baustellen, Sträucher, Hecken und Straßeneinengungen. Besonders gefährlich für Radfahrer sind sich öffnende Autotüren. Hier ist langsames, vorausschauendes Fahren gefragt. Das heißt, die Schüler sollten in die Autos schauen, ob eine Person darin sitzt, die eventuell aussteigen könnte.

Grundsätzlich sind es sieben Schritte, die den Radfahrer am Hindernis sicher vorbei führen:

1. Über die linke Schulter umsehen, ob die Fahrbahn frei ist
2. Das linke Handzeichen geben.
3. So weit einordnen, dass der Radfahrer am Hindernis vorbeisehen kann.
4. Dem Gegenverkehr Vorrang einräumen, eventuell anhalten.
5. Nochmals nach hinten umsehen.
6. Mit Abstand von mindestens einem Meter am Hindernis vorbei fahren.
7. Rechtes Handzeichen geben und sich zum rechten Fahrbahnrand einordnen.

Die Aufmerksamkeit, dass ihnen diese begegnen werden, wird durch die Expertenarbeit geschult. Auch wenn im Rahmen der Tour dieser Schwerpunkt einmal nicht auftreten wird, sollte im Rahmen des Tourenauftrages darauf eingegangen werden.

Das Modul Sichthindernisse ist ein überschaubares, auch von schwächeren Schülern zu bewältigendes Expertenthema. Es sollte generell beim ersten Training bearbeitet werden, um die Schüler sicherer zu machen. Sichthindernisse werden in jedem Training auftreten.

Wenn während der Tour ein Sichthindernis auftritt, an der nächsten möglichen Stelle stoppen und den Experten auffordern, dass Thema für die Gruppe zu erläutern bzw. das richtige Verhalten zu demonstrieren.

Im Rahmen des Praxistestes ist folgende Situation aufgetreten: Die Schülergruppe fuhr an einem parkenden Auto vorbei. Plötzlich wurde eine Autotür geöffnet. Der Schüler reagierte erschrocken, weil er nicht damit gerechnet hatte. Die hinter ihm fahrenden Schüler bremsen. Wären die Schüler vorausschauend gefahren, hätten sie einen entsprechenden Abstand zum Auto (Sichthindernis) gehalten.

Module Regeln

| Fahrrad und ÖPNV | |
|-------------------------|---|
| Ziel | Den Bewegungsradius der Schüler durch Einbeziehung eines weiteren Verkehrsmittels erweitern. Sie motivieren, das Fahrrad für mehr Wege zu nutzen. Sie von künftigen Autonutzern zu motivierten Fahrradfahrern machen. |
| Wichtige Informationen | Generell ist es möglich, das Rad in Bussen, Straßenbahnen und Zügen mit zu nehmen. Meist wird nur eine bestimmte Anzahl von Fahrrädern befördert. Größere Mengen an Rädern müssen vorher angemeldet werden. Der öffentliche Nahverkehr ist nicht verpflichtet, das Rad mit zu nehmen. Ist Bahn oder Bus überfüllt, besteht kein Anspruch darauf. Für den Transport von Rädern gibt es extra gekennzeichnete Eingänge in Zügen und Bahnen. Busse haben manchmal auch spezielle Haltevorrichtungen. Im Zweifelsfalle den Fahrer oder den Schaffner fragen. Das Mitnehmen eines Rades ist fast immer kostenpflichtig. |

Erläuterungen

Im Rahmen des Konzeptes ist dieses Modul der ersten Kategorie nicht zur Anwendung gekommen. Anwendung hängt vom ÖPNV-Angebot ab.

Module Regeln

| Verhalten an Bushaltestellen | |
|------------------------------|---|
| Ziel | Schulung der Aufmerksamkeit. Unsicherheiten ausräumen. |
| Wichtige Informationen | <ul style="list-style-type: none"> • Bus fährt auf die Haltestelle zu • Hinter dem haltenden Bus • Bus im Gegenverkehr <p>Die Schüler kennen das Verhalten an Bushaltestellen unter dem Aspekt, dass sie selbst ja meist Busnutzer sind. Hier tritt ein Positionswechsel ein. Sie sind jetzt die Verkehrsteilnehmer auf der Straße / Radweg.</p> |
| Expertenarbeit | Arbeitsblatt |

Erläuterungen

Auf die zu Anfang dieses Moduls den Schüler gestellte Frage: „Wer hat auf seinem Schulweg eine Bushaltestelle, die er als Radfahrer passieren muss und wie verhaltet Ihr Euch?“ zeigte sich, dass sich die Schüler kaum mit dem richtigen Verhalten beim vorbei Fahren an einem haltenden Bus auskannten.

Verhaltensregeln

Bus fährt auf die Haltestelle zu: Wenn der Bus die Warnblinkanlage eingeschaltet hat, gilt Überholverbot.

Hinter dem haltenden Bus: Hat der Bus die Warnblinkanlage eingeschaltet: Umsehen, Handzeichen nach links geben, dann darf mit Schrittgeschwindigkeit und genügend Sicherheitsabstand daran vorbei gefahren werden, wenn es der Gegenverkehr erlaubt. Fahrgäste steigen jetzt ein und aus. Fußgänger können plötzlich auf die Straße laufen und nicht auf den Verkehr achten.

Bus im Gegenverkehr: Hält der Bus mit eingeschaltetem Warnblinklicht auf der anderen Straßenseite, darf mit Schrittgeschwindigkeit weiter gefahren werden.

Radfahren auf Busspuren: Busspuren dürfen dann befahren werden, wenn das Schild „Radfahrer frei“ dieses erlaubt.

Sollte auf jeden Fall in die Tourenaufträge einfließen, eventuell mit Modul Toter Winkel verbinden.

Module Regeln

| Fußgängerüberweg (Zebrastreifen) | |
|---|---|
| Ziel | Festigung des Regelwissens |
| Wichtige Informationen | Rücksichtnahme auf schwächere Verkehrsteilnehmer gehört zu den sozialen Grundkompetenzen eines Radfahrers. An Fußgängerüberwegen haben Radfahrer den Fußgängern das Überqueren der Fahrbahn zu ermöglichen. Das heißt: Wenn Fußgänger den Überweg nutzen, muss der Radfahrer warten. Benutzt der Radfahrer den Überweg wie die Fußgänger muss er das Rad schieben. |
| Expertenarbeit | Arbeitsblatt |
| Schüler einbinden / Gelerntes sichern | In den Tourenauftrag sollen Fußgängerüberwege einbezogen werden. Arbeitsblatt. |

Erläuterungen

Das Modul wurde für die Expertenbildung im Rahmen eines Arbeitsblattes erarbeitet. Es ist ein einfaches, leicht verständliches Modul, das gut von schwächeren Schülern bearbeitet werden kann.

Das Modul fließt als Frage in das Quiz ein. Bei den ausprobierten Touren hatten die Schüler keine Schwierigkeiten damit.

Aus der Beantwortung der Quizfragen hat sich gezeigt, dass die Schüler mit der Regel am Fußgängerüberweg vertraut sind.

Im Rahmen der Touren haben sich die Schüler an diese leicht verständliche Regel gehalten. Da aber ständig zu beobachten ist, dass erwachsene Radfahrer sich nicht daran halten, muss davon ausgegangen werden, dass sie diese Regel größtenteils übertreten werden.

Module Regeln

| | |
|----------------------------------|--|
| Ampel (Lichtsignalanlage) | |
| Ziel | Sicherheit beim direkten und indirekten Überqueren von Ampelkreuzungen geben. |
| Wichtige Informationen | <p>An Ampelkreuzungen gilt: Ist die Ampel in Betrieb hat sie generell Vorrang vor den Verkehrszeichen.</p> <p>Es gibt verschiedene Ampelsituationen mit jeweils unterschiedlichen Verhaltensanforderungen. Wenn die Schüler eine Ampelkreuzung direkt überqueren sollen, müssen sie auf diese Situation vorbereitet sein. Der Begleiter muss im Verhalten sicher sein. Wenn der Begleiter sieht, dass die Gruppe zu unsicher ist, dann muss er die Führung übernehmen. Mit ortskundigen Begleitern muss im Vorfeld abgesprochen werden, ob sie es sich zutrauen, eine mehrspurige Ampelkreuzung mit den Schülern direkt verkehrsgerecht zu überqueren. Wenn nicht, dann den indirekten Weg wählen. Das Modul ist in dieser Form besonders für ältere Schüler geeignet.</p> |
| Beispiele (siehe Anhang Nr. 6) | <ul style="list-style-type: none"> • Grünes Ampellicht • Gelbes Ampellicht • Rotes Ampellicht • Rotes und gelbes Ampellicht gleichzeitig • Rotes Ampellicht mit Verkehrszeichen Grüner Pfeil • Gelbes Ampellicht blinkt dauerhaft |
| Expertenarbeit | Arbeitsblatt |

Erläuterungen

Als Einstieg eignet sich das Beobachten der dem Schulungsort nächstgelegenen Kreuzungsampel.

Beim direkten Überqueren einer mehrspurigen Ampelkreuzung gab es große Unsicherheiten bei Schülern und Begleitern. Schüler einmal direkt und einmal indirekt eine Ampelkreuzung überqueren lassen. Das indirekte Überqueren von Ampelkreuzungen bereitete den Schülern keine Probleme.

Bei Fußgängerampeln war es den meisten Schülern nicht bewusst, dass das Rad hier über die Straße geschoben werden muss und sie bei Radfahrerampeln fahren dürfen. Auch bei regelgerechtem Verhalten ist daher eine entsprechende Nachfrage auf jeden Fall sinnvoll.

Das Modul wurde in dieser Form mehrfach getestet: am sichersten bewältigt es Schüler einer ortskundigen siebenten Klasse. Eine sechste Klasse bewältigte dieses Modul am zweiten Tag des Sicherheitstrainings. Haben die Schüler dieses Modul erfolgreich bewältigt, schafft es bei ihnen ein Sicherheitsgefühl.

Module Regeln

| Fußgänger, Inline-Skater, Skateboarder | |
|---|---|
| Ziel | Rücksichtnahme auf andere Verkehrsteilnehmer. |
| Wichtige Informationen | <p>Radfahrer und Fußgänger nutzen zum Teil gemeinsame Wege. Inline-Skater und Skateboarder nutzen den Fußweg.</p> <p>Der Radfahrer ist ihnen gegenüber objektiv der Stärkere. Vorsicht und gegenseitige Rücksichtnahme sind eine Grundvoraussetzung, um am Straßenverkehr teilzunehmen. Dies gilt auch für die Nutzung von gemeinsamen Rad- und Gehwegen.</p> <p>Das gilt insbesondere bei der Begegnung mit Inline-Skatern und Skateboardern – auch wenn diese den Radweg nicht benutzen dürfen.</p> <p>Auf gemeinsamen Rad- und Gehwegen ist es zulässig und möglicherweise notwendig, die Klingel als Signal einzusetzen. Dies ist ein Hinweis- und Warnsignal und daher in ausreichendem Abstand einzusetzen.</p> |

Erläuterungen

Modul der ersten Kategorie

Module Regeln

| Schienen / Bordsteine | |
|------------------------------|---|
| Ziel | Aufmerksamkeit schulen, Stürze vermeiden |
| Wichtige Informationen | <p>Im Straßenverkehr sind Schienen und Bordsteine häufig Ursache für Stürze von Radfahrern.</p> <p>Es gibt zwei Möglichkeiten zum Überqueren:</p> <ul style="list-style-type: none"> • absteigen und schieben oder fahren, • im rechten Winkel fahren, sonst besteht Sturzgefahr. |
| Beispiele | Foto verwenden. |
| Expertenarbeit | Arbeitsblatt |

Erläuterungen

Modul der zweiten Kategorie.

Das Modul Schienen/Bordsteine ist ein kurzes Expertenthema.

Die Schüler stiegen zum Überqueren der Schienen meistens ab und schoben die Räder.

Sind Schienen vorhanden, dann auf jeden Fall in die Tourstrecke einbeziehen.

Module Regeln

| Benutzungspflichtiger Radweg | |
|------------------------------|--|
| Ziel | Die Schüler sollen zwischen den benutzungspflichtigen Radwegen und anderen Wegeführungen unterscheiden. |
| Wichtige Informationen | <p>Grundsätzlich ist das Fahrrad ein Fahrzeug, das mit Ausnahme von Kindern bis zum vollendeten 10. Lebensjahr, auf der Straße zu führen ist.</p> <p>Radwege mit den entsprechenden Kennzeichnungen für</p> <ul style="list-style-type: none"> • Radweg • gemeinsamen Rad- und Gehweg • getrennter Rad- und Gehweg <p>sind Teil der Straße, dienen der Trennung von Kfz- und Fahrradverkehr und sind benutzungspflichtig.</p> <p>Nach der Straßenverkehrsordnung ist nicht jeder bauliche Radweg benutzungspflichtig. Hier kann der Fahrradfahrer entscheiden, ob er die Straße oder diesen Radweg nutzt.</p> <p><u>Regeln für Radwege</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Radfahrer müssen einzeln hintereinander fahren. Nebeneinander dürfen sie nur fahren, wenn dadurch der Verkehr nicht behindert wird. • Auf den Straßen gibt es oft rot gekennzeichnete Markierungen für Radfahrer, die die Linieführung eines Radweges aufzeigt. • Wann gilt das blaue Schild nicht? Wenn der Weg nicht benutzbar ist. Dann ist die Benutzungspflicht aufgehoben. Ein häufiger Fehler ist das Benutzen des Radweges in die falsche Richtung. Wenn dem Radfahrer so ein „Geisterfahrer“ entgegenkommt, dann deutlich rechts bleiben und langsam weiter fahren. Notfalls sogar zum Gehweg hin ausweichen, niemals zur Fahrbahn. |
| Beispiele | <p>Diese gekennzeichneten Radwege sind benutzungspflichtig:</p> <ul style="list-style-type: none">  Radweg  gemeinsamer Rad- und Gehweg  getrennter Rad- und Gehweg |
| Expertenarbeit | Arbeitsblatt |

Erläuterungen

Im Rahmen der Touren und der Expertenarbeit wird auf die verschiedenen Arten von Radwegen und deren Benutzungspflicht eingegangen. Über dieses Thema wussten die meisten der Schüler gut Bescheid. Leicht verständliches Modul, das auch von schwächeren Schülern bearbeitet werden kann.

Module Regeln

| Straße | |
|------------------------|--|
| Ziel | Die Schüler sollen sich als gleichberechtigte Teilnehmer im Straßenverkehr begreifen. |
| Wichtige Informationen | <p>Jedes Fahrzeug – auch das Fahrrad – nutzt den ihm zustehenden Raum auf der Straße. Auch für Radfahrer gilt das Rechtsfahr-Gebot. Das heißt aber nicht, dass der Radfahrer auf der rechten Fahrbahnkante fahren soll. Zulässig ist bis zu einem Meter Abstand. Anhaltspunkt für die richtige Position auf der Fahrbahn ist oft die Stelle, wo Autos mit dem rechten Rad entlangfahren.</p> <p>Zu parkenden Fahrzeugen ist ein Mindestabstand von einem Meter vorgeschrieben.</p> <p>Die Erfahrung zeigt, dass Radfahrer mit umso mehr Seitenabstand überholt werden, je mehr Abstand sie nach rechts lassen. Bei genügend Platz zum Fahrbahnrand (Bordsteine, Böschung, Fußweg) besteht in Gefahrensituationen auch noch Raum zum Ausweichen.</p> <p>Wenn man von einem großen Fahrzeug überholt wird, gerät das Fahrrad schon mal ins Wanken. Wenn dann nicht genügend Abstand nach rechts ist, kann man schnell stürzen.</p> |

Erläuterungen

Modul der ersten Kategorie. Verhaltensregeln, die in die Module Regeln allgemein und Regeln für die Gruppenfahrt einfließen.

Module Regeln

| Erste Hilfe – Unfall, auch Du musst helfen | |
|---|--|
| Ziel | Den Schülern vermitteln, was sie tun dürfen und was nicht. Schüler ermutigen zu reagieren. |
| Wichtige Informationen | <p>Was immer möglich ist: Notruf 112 abzusetzen. 112 / 110 funktioniert immer! Auch, wenn kein Guthaben mehr auf dem Handy ist.</p> <p>Die „5 W“ für den Notruf:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wo ist der Unfall passiert? • Was ist geschehen? • Wie viele Verletzte gab es? • Welche Art von Verletzungen haben die Personen? • Warten auf Rückfragen <p>Beim Unfallopfer bleiben. Leise und ruhig mit Verletztem sprechen, trösten, sagen, dass Hilfe unterwegs ist. Wenn es kalt ist, Verletzten mit Jacke zudecken Nicht als Schaulustiger den Rettungskräften im Weg rum stehen. Darauf achten, dass die Luftröhre frei ist, ggf. Luftröhre frei machen wegen der Erstickenungsgefahr. Im Jahr 2001 ereigneten sich 71.622 Unfälle mit Beteiligung von Radfahrer in Deutschland. Jeder siebente im Straßenverkehr Verunglückte und jeder elfte Verkehrstote war ein Radfahrer. Gegebenenfalls Auto anhalten und um Hilfe bitten.</p> |
| Expertenarbeit | Arbeitsblatt |

Erläuterungen

Fast in jeder Gruppe waren Schüler, die über spezielles Wissen aus Jugendfeuerwehren, DRK-Gruppen u. ä. verfügten und damit das Gespräch oder die Übung ergänzten. Überschaubares Expertenthema, das auch für schwächere Schüler geeignet ist.

Im Rahmen des Tourenauftrages fährt jede Gruppe die Stelle an, an der das Erste-Hilfe-Modul ausprobiert wird. An einer geeigneten Stelle durch jeweils ein bis zwei Schüler einen Unfall simulieren. Der Experte erklärte die fünf Grundregeln, bringt das Unfallopfer in die stabile Seitenlage. Die anderen Schüler ergänzten zu diesem Thema. Für das Modul werden ca. 10 Minuten Zeit pro Gruppe benötigt.

Bei einem der Trainings war eine Rettungssanitäterin vor Ort, beobachtete die Arbeit der Schüler und gab Hinweise.

Das Model ist sinnvoll zur Festigung des Grundwissens. Eindrucksvoller, wenn wirkliche Experten wie Rettungssanitäter o. ä. zur Verfügung stehen.

Die Gesamtheit der Module ordnet sich in die Konzeption für ein Fahrradsicherheitstraining als Angebot für Klassenfahrten der 5. - 7. Klassenstufe wie folgt ein:

| Experten- bildung | Quiz | Tourenauf- trag | 1. Tour | 2. Tour | 3. Tour |
|--|-------------|---|---|---|--|
| <p>Festlegung der Module, die vermittelt werden sollen.</p> <p>Arbeitsblätter festlegen.</p> <p>Die Expertenbildung muss im Vorfeld im Rahmen der schulischen Arbeit erfolgen.</p> | | <p>Berücksichtigt die Expertenbildung und die Verkehrssituation der Örtlichkeit.</p> <p>Tourenauftrag wird mit den Schülern besprochen.</p> <p>Lehrer legen Gruppen und Tourenführer im Vorfeld fest.</p> | <p>Leichter Schwierigkeitsgrad:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ausrüstung des Fahrrades • Helm • Kleidung/Gepäck • Reparaturen • Motorik • Bremsübung • Regeln • Vorfahrt • Wahrnehmung • Handy, MP3-Player • Sichthindernisse • Fahrrad und ÖPNV • Bushaltestellen • Fußgängerüberweg • Ampel • Fußgänger, Inline-Skater, Skateboarder • Radweg • Straße | <p>Hoher Schwierigkeitsgrad:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kreisverkehr • Direktes und indirektes Überqueren einer Ampelkreuzung • Schienen/ Bordsteine • Toter Winkel • 1. Hilfe <p>(Für Projekttag geeignet)</p> | <p>Tour&Spaß</p> <p>längere Tour (25-40 km/4 Std.)</p> <p>größere Anforderungen an Ausdauer und Motorik.</p> |

Projekttag und Projektwoche im Vergleich

Die Vorgabe war die Entwicklung eines Trainings für eine Projektwoche. Oft wird jedoch aus zeitlichen Gründen nur ein Projekttag möglich und von Seiten der Schule gewünscht sein. Es war also notwendig, die Ergebnisse des Konzeptes auch auf die Form des Projekttages zu übertragen. Im Folgenden werden beide Formen beschrieben und verglichen.

Projektwoche

Vorherige Information an Schul- und Klassenleitung, Elternbrief zum Thema des Trainings.

| 1. Tag | 2. Tag | 3. Tag |
|---|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> • Einführung der Schüler • Quiz und Auswertung • Einteilung der Arbeitsgruppen • inhaltliche Erarbeitung und Vorstellung einzelner Module • erster Tourenauftrag • Zuweisung der Räder • Tour leichter Schwierigkeitsgrad • kurze Auswertung mit Schülern und Tourenbegleitern | <ul style="list-style-type: none"> • Kurze Auswertung des Vortages • Vorstellung und Umsetzung weiterer Modulen • Übergabe eines neuen Tourenauftrages • Tour mit höherem Schwierigkeitsgrad • Auswertung mit Schülern und Begleitern | <ul style="list-style-type: none"> • Für die „Tour Spaß“ wird den Schülern eine entsprechende Route vorgegeben. • Das Regelwissen ist jetzt gut gefestigt. • Die Gruppe fährt gemeinsam oder in den unterschiedlich starken Gruppen. • Zeit für die Auswertung des Trainings und die Übergabe der Urkunden. • Im Anschluss an diese Tour werden die Räder überprüft, geputzt und zurückgegeben. |

Nur in der Projektwoche haben die Schüler ausreichend restliche Zeit, um im Klassenverband die Räder zu nutzen und Gelerntes in den folgenden Aktivitäten zu festigen. Die Schüler beschäftigen sich intensiver freizeitorientiert mit dem Thema und erhalten einen größeren Rahmen für selbständiges Handeln.

In der Projektwoche übernimmt der Moderator die Vorbereitung der Schüler. Geschulte Partner können zum Training hinzugezogen werden. Da das Training in dieser Form meist nicht in den Heimatorten der Schüler durchgeführt wird, werden höhere Anforderungen an das Orientierungsvermögen der Schüler gestellt. Der Moderator kann mit vorbereiteten Touren arbeiten und sie besser entsprechend den Bedürfnissen der Gruppe variieren.

Projekttag

Vorherige Information an Schul- und Klassenleitung, Elternbrief zum Thema des Trainings.

Im Unterschied zur Projektwoche muss die inhaltliche Arbeit an den Modulen vorher im Rahmen der schulischen Arbeit erfolgen.

Die Gruppen müssen vorher festgelegt werden. Das Arbeitsmaterial wird durch den Moderator an den Lehrer geschickt und von diesem den Schülern zugeteilt. Kontrolle der Fahrräder erfolgt durch die Eltern.

- Gemeinsame Einführung,
- Vorstellung der Module,
- Übergabe des Tourenauftrages,
- Übergabe der Räder (wenn Leihräder genutzt werden),
- Tour mit hohem Schwierigkeitsgrad,
- Auswertung,
- Rückgabe der Räder;
- das Quiz kann zu Beginn oder als Abschluss des Projekttag durchgeführt werden.

Der Projekttag ist eine gute Möglichkeit, eine Klassenfahrt auf dem Rad vorzubereiten. Es wird mit den Schülern am Schulort gearbeitet. Sie können ihre Alltagssituation trainieren.

Voraussetzung ist, dass der Klassenleiter sich in das Thema intensiv einarbeitet. Er kann für die Vorbereitung nur beschränkt die Kompetenzen des Moderators nutzen. Um dennoch den gewünschten Lerneffekt zu sichern, müssen viele Module in die Tour und den Tourenauftrag eingearbeitet werden. Es steht am Projekttag keine Zeit zur Festigung des Gelernten zur Verfügung - dies muss von der Schule wiederum im Anschluss geleistet werden.

Resümee und Ausblick

Die Erfahrungen mit den Schülern während der Projektarbeit zeigten deutliche Defizite im Verständnis für das Fahrrad als Fahrzeug, für die Rolle des Fahrrades im Verkehr und für Fragen der Verkehrssicherheit. Das hier entwickelte Fahrradsicherheitstraining für Kinder und Jugendliche der Klassenstufe 5 – 7 setzt bei diesen Defiziten an.

Die Grundanlage des Konzeptes folgt aus dem Alter der Zielgruppe nahe liegenden Erwägungen den Ansätzen der Erlebnispädagogik.

Während der praktischen Arbeit mit den Schülern und Jugendlichen wurde deutlich, dass die Wirkung dieses Konzeptansatzes deutlich über den Verkehrssicherheitsaspekt hinausgeht: Das Fahrrad wurde in den Mittelpunkt eines Projektes bzw. einer Klassenfahrt gestellt. Die Schüler wurden direkt gefordert und übernahmen Verantwortung. Für die Schüler eröffnete sich eine andere Perspektive auf das Rad - zusätzlich zur bisher bloßen Nutzung als Transport- und Spielgerät.

Wichtig für den Erfolg des Trainings ist die Bereitschaft der Lehrer zur Mitarbeit. Die Lehrer müssen am Sicherheitstraining interessiert sein:

Die Lüneburger Schule hatte einen Lehrer, der schon Touren mit seiner Klasse durchgeführt hatte.

Der Lehrer der Brecht Schule hatte von dem Projekt gehört und war über einen AWO-Kontakt an die Moderatoren herantreten. Er nahm die Organisation der Schüler in die Hand. Ein Gegenbeispiel war die Lehrerin der gleichen Schule, die nur einen Projekttag in Anspruch nahm, weil die Kollegen besprochen hatten, gemeinsam das Projekt durchzuführen. Im Training zeigte sich dann, dass sie bestimmte Abläufe ausbremste.

Die Lehrerin der Comeniuschule hatte sofort als sie von dem Projekt hörte, Kontakt aufgenommen. Die Schüler waren bestens vorbereitet.

Die Grundschüler aus Wismar waren durch ihre Sportlehrerin maximal vorbereitet. Die Eltern hatten für kleinere Kinder Räder mitgegeben. Die Schüler waren hoch motiviert. Die Parallelklasse unter Leitung einer Lehrerin, die das Projekt von ihrer Kollegin übernommen hatte, war weniger motiviert.

Um eine breite Anwendung dieses Konzeptes zu ermöglichen, sollte es nach Zustimmung des BMVBS deutschlandweit an entsprechende Einrichtungen (Schullandheime, Jugendherbergen, Jugendhotels) sowie an die Schulen übermittelt werden.

Das Konzept ist ausweislich der Erfahrungen in den Außenstandorten Teterow und Parchim in der vorhandenen Form durch einfache Rezeption von jedem interessierten pädagogischen Personal umsetzbar.

Eine praktische Schulung zum Moderator ist dennoch eine geeignete und empfehlenswerte Methode zur weiteren fachlichen Qualifizierung.

Zum Ablauf einer solchen Moderatorenschulung enthält die Dokumentation Nr. 4 einen Verlaufsabriss.

Die Deutsche Verkehrswacht arbeitet derzeit an einem Konzept für den Schulweg mit dem Fahrrad ab der 5. Klasse. Ansatzpunkt ist der neue und zumeist deutlich längere Schulweg und der erweiterte Interaktionsradius aufgrund der Bekanntschaft mit neuen Mitschülern.

Beide Konzepte werden sich trotz ihrer unterschiedlichen Ansatzpunkte und Methoden ergänzen.

Der praktische Verlauf des Projektes war geprägt von der ständigen Diskussion zur Verwendbarkeit und Optimierung der Module und Abläufe.

Dabei entstanden auch Ansatzpunkte, die über den Projektauftrag hinausgingen:

- Das vorliegende Konzept ist eine gute Ausgangslage für eine entsprechende Konzeption im Seniorenbereich. Dies sollte aufgegriffen werden.
- Ein offenes Kapitel der Mobilität ist die Nutzung des Fahrrades durch Behinderte. Inzwischen gibt es geeignete und attraktive Angebote von Fahrzeugen unterschiedlichster Bauart und Hilfestellung. Mit deren steigender Nutzung stellt sich auch die Frage nach einem Verkehrssicherheitstraining für Rad fahrende Behinderte. Das vorliegende Konzept ist auch hier eine gute Ausgangslage, die jedoch ungleich mehr als bei den Senioren der Entwicklung und Erweiterung bedarf.

Anhänge

Anhang Nr. 1

Das Verkehrsquiz Stark auf dem Rad – Wie fit bist du schon?

Warum wurde ein Verkehrsquiz zusammengestellt und gleich am Anfang des Fahrrad-sicherheitstrainings durchgeführt?

Nach der Begrüßung und Einführung in das Projekt war es sinnvoll, den Wissensstand der Schüler zu analysieren.

Die Zeit würde nicht ausreichen, jeden einzelnen Schüler zu befragen. Deshalb ist das Quiz ein guter Gradmesser, um die Schüler zu beurteilen, obwohl man davon ausgehen kann, nur ein ungefähres Ergebnis zu bekommen.

Inhalt des Quiz

Die Inhalte des Quiz könnten variieren, je nach Altersstufe und Touren, die man durchführen möchte. Es sollten immer Fragen im Quiz enthalten sein, die die wichtigsten Module einbeziehen.

Wie wurde das Quiz durchgeführt? Beim Austeilen des Quiz wurde den Schülern ein Zeitrahmen gesetzt, der je nach Altersstufe zwischen 15 bis 20 Minuten zur Bearbeitung Zeit vorgab. Gab es Nachfragen der Schüler, wurde individuell mit dem betreffenden Schüler leise über seine Unklarheiten gesprochen. Jeder Schüler arbeitete für sich allein.

Anmerkung: gegebenenfalls Stifte zum Ausfüllen bereithalten.

Auswertung des Quiz

Hier gibt es zwei Varianten:

1. Das Quiz wird eingesammelt und der Moderator wertet es aus, indem er sich eine Übersicht erstellt, wo die meisten Fehler gemacht wurden. Dabei wäre es theoretisch auch möglich, sich Schüler zu notieren, die durch besonders gute oder besonders schlechte Leistungen aufgefallen sind. Warum? Entweder um sie zu besonderen Aufgaben einzusetzen, so z. B. zum Tourenleiter einer Gruppe oder um ein schwieriges Arbeitsblatt abzuarbeiten.

Oder aber ein Schüler braucht besondere Aufmerksamkeit durch den Moderator bei dem Sicherheitstraining und ihm können keine schwierigen Arbeitsblätter zugeteilt werden.

2. Nachdem die Zeit zum Bearbeiten des Quiz abgelaufen ist, wird das Quiz untereinander getauscht. Entweder mit dem Nachbarn oder quer, um zu vermeiden, dass falsche Ergebnisse zustande kommen.

Natürlich könnte der Schüler auch sein eigenes Exemplar kontrollieren. Hier wäre es aber angebracht, die Schüler darauf hinzuweisen, dass falsche Aussagen später Folgen für sie haben könnten.

Der Moderator und ein Helfer nehmen die Auswertung des Quiz vor, indem der Moderator die Fragen vorliest und die möglichen Antworten. Die Schüler zeigen mit Handzeichen ihre jeweilige Lösung an. Der Helfer zählt die zu dem jeweiligen Lösungsvorschlag abgegebenen Stimmen und schreibt die Gesamtzahl auf. So bekommt der Moderator

über die Fehlerquote ein genaues Bild, wo die Schwierigkeiten der Klasse im Besonderen stecken.

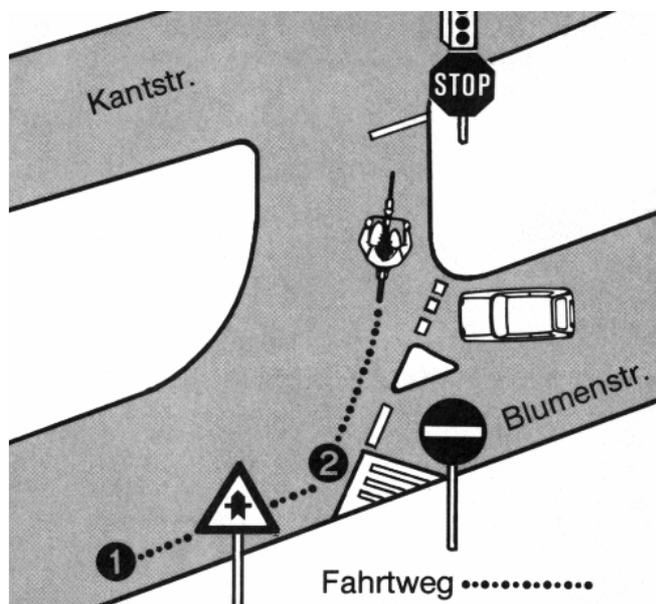
Natürlich wird die richtige Lösung hervorgehoben, nötigenfalls noch mal erläutert. Entweder man baut dann bei Projektwochen diese Module noch verstärkt in den Tourenplan mit ein oder bei Projekttagen muss zur Nacharbeit im Unterricht nochmals vom jeweiligen Lehrer diese Problematik behandelt und gefestigt werden.

Auswertung des Quiz

Die Gruppen, die das Quiz im Praxistest durchführten, erreichten folgende Ergebnisse:

Frage oder Verhaltenssituation / Richtige Antwort / Auswertung in Prozent:

Ausgangssituation: Der Radfahrer hat den Weg zurückgelegt, wie er in der Skizze eingezeichnet ist! Die nächsten vier Fragen beziehen sich auf diese Skizze.



Frage 1: Was hat ihm das Verkehrszeichen bei 1 gesagt?

- A Es kommt eine Kreuzung oder Einmündung mit Vorfahrt von rechts.
- B Du hast Vorfahrt auf der nächsten Kreuzung oder Einmündung
- C Du befindest dich auf einer Nebenstraße

Richtige Antwort B (30 Prozent der Schüler gaben falsche Antworten)

Frage 2: Warum ist der Radfahrer bei 2 nicht geradeaus weitergefahren?

- A Dieser Weg wäre ein Umweg für ihn
- B Er darf nicht über unterbrochene Linien hinweg fahren.
- C Er darf in einer Einbahnstraße nicht gegen die Fahrtrichtung fahren
- D Er darf die Blumenstraße in keiner Richtung befahren

Richtige Antwort C (10 Prozent der Schüler antworteten falsch)

Frage 3: Der Radfahrer befindet sich jetzt einige Meter vor dem Zeichen „STOP! Vorfahrt gewähren!“

Er will nach rechts abbiegen. Die Ampel ist nicht in Betrieb. Was muss er tun?

- A Er gibt Zeichen zur Richtungsänderung und hält an der Haltelinie
- B Er bremst ab und hält an der Haltelinie
- C Er gibt Zeichen zur Richtungsänderung und fährt weiter, wenn die Fahrbahn frei ist

D Er gibt kein Zeichen zur Richtungsänderung, denn er bleibt rechts, aber er hält an.

Richtige Antwort A (40 Prozent der Schüler antworteten falsch)

Frage 4: Was ist beim Ausfall der Ampelanlage, gekennzeichnet durch dauerhaft gelb blinkendes Licht, zu beachten

Welche Regelung gilt für den Radfahrer, wenn das Lichtzeichen dauerhaft gelb blinkt?

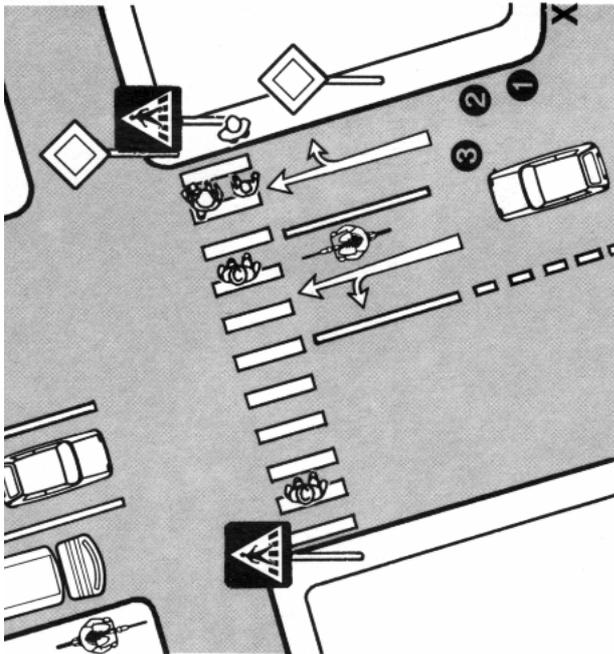
A Es gilt das Lichtzeichen

B Es gilt das Verkehrszeichen

D Es gilt die Grundregel, wer von rechts kommt hat Vorfahrt

C Es gilt keinerlei Regelung

Richtige Antwort B (60 Prozent der Schüler antworteten falsch)



Der Radfahrer ist aus der Seitenstraße vorn rechts gekommen (x). Er ist kurz vor dem Zebrastreifen und will nach links abbiegen (Fragen 5 bis 9 beziehen sich auf nebenstehende Zeichnung).

Frage 5 In welcher Reihenfolge hat der Radfahrer sich richtig verhalten?

Verbinde die Zahlen von 1 bis 3 mit den gegenüberliegenden Kreisen!

Bei 1 hat er Zeichen zur Richtungsänderung gegeben

Bei 2 hat er auf Fußgänger auf dem Fußgängerüberweg geachtet

Bei 3 hat er sich umgesehen
 sich eingeordnet

Lösung: 1 Umsehen, 2 Zeichen zur Richtungsänderung geben und sich einordnen 3 auf Fußgänger achten (50 Prozent der Schüler antworteten falsch).

Frage 6: Er steht in seiner Spur ganz rechts. Ist das richtig?

A Das ist richtig, denn er lässt links neben sich Platz für Kraftfahrzeuge

B Das ist falsch, denn er müsste in der Mitte stehen.

C Das ist falsch, denn er müsste ganz links stehen

D Es ist gleich, wo er sich in der Spur aufstellt

Richtige Antwort: C (80 Prozent der Schüler antworteten falsch)

Frage 7: Wer hat am Fußgängerüberweg Vorrang?

Auf dem Fußgängerüberweg hat der _____ Vorrang.

Richtige Antwort: Auf dem Fußgängerüberweg hat der Fußgänger Vorrang
(1 Prozent der Schüler antwortete falsch)

Frage 8: Wie verhält der Radfahrer sich am Fußgängerüberweg richtig?

A Er klingelt und fährt weiter.

B Er fährt vor den Fußgängern vorbei

C Er fährt zwischen den Fußgängern hindurch

D Er fährt hinter den Fußgängern vorbei.

Richtige Antwort: D (40 Prozent der Schüler falsche Antworten)

Frage 9: Darf der Radfahrer sofort nach links abbiegen? (zwei Antworten sind richtig)

A Ja, aber er muss acht geben

B Ja, denn so behindert er den nachfolgenden Verkehr nicht.

C Nein, er muss dem entgegenkommenden Verkehr den Vorrang geben.

D Nein, er muss als abbiegender Verkehr warten.

Richtige Antwort: C und D (50 Prozent der Schüler antworteten falsch)



Frage 10: Wie verhältst Du Dich im Kreisverkehr?

A Einfahren in den Kreisverkehr mit Handzeichen, verlassen des Kreisverkehrs ohne Handzeichen

B Einfahren in den Kreisverkehr ohne Handzeichen, verlassen mit Handzeichen.

C Ich nutze die Verkehrsinsel im Kreisverkehr, um die Verkehrsanlage schnell und sicher zu durchqueren.

Richtige Antwort: B (40 Prozent der Schüler antworteten falsch)

Frage 11: Was tust Du, wenn im Kreisverkehr Fahrzeuge fahren?

A Ich warte, bis alle Fahrzeuge den Kreisverkehr verlassen haben.

B Die Fahrzeuge im Kreisverkehr haben Vorfahrt, dann ordne ich mich ganz rechts ein.

C Der in den Kreisverkehr Einfahrende hat generell Vorfahrt, wenn er das entsprechende Handzeichen gibt.

Richtige Antwort: B (10 Prozent der Schüler falsch)

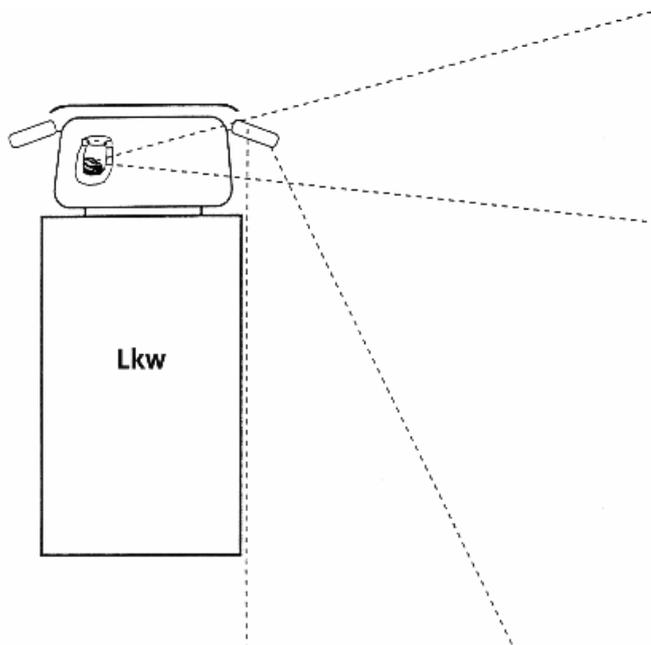
Frage 12: Warum ist der Tote Winkel so gefährlich?

A Es gibt keinen Toten Winkel. Ein Lkw-Fahrer kann mit seinen drei Spiegeln alles beobachten, was um ihn herum geschieht.

B Weil man im Toten Winkel vom Lkw-Fahrer weder direkt noch über einen Spiegel gesehen werden kann.

Richtige Antwort: B

2 Prozent der Schüler gaben falsche Antworten



Frage 13: Zeichne den Toten Winkel in die nebenstehende Skizze ein.

(60 Prozent der Schüler falsch)

Frage 14: Ein Radfahrer stürzt und erleidet eine Kopfverletzung. Was ist zu tun?

A Ich spreche den Verletzten an, wenn er mir antwortet, ist Hilfe unnötig.

B Ich laufe schnell, um Hilfe zu organisieren.

C Wenn ich alleine mit dem Verletzten bin, bleibe ich bei ihm und rufe den Rettungsdienst an.

Richtige Antwort: C (3 Prozent der Schüler falsch)

Frage 15: Gibt es in Deutschland die Pflicht einen Fahrradhelm zu tragen?

A Helme retten jedes Jahr das Leben vieler Radfahrer, aus diesem Grund ist das Tragen eines Fahrradhelmes in Deutschland seit 2006 Pflicht.

B Nein, denn Fahrradhelme können keine Unfälle verhindern!

C Es gibt keine Pflicht einen Fahrradhelm zu tragen, ich trage den Helm zu meiner eigenen Sicherheit.

Richtige Antwort: C (20 Prozent falsch)

Frage 16: Du fährst mit MP-3-Player im Ohr Fahrrad und wirst von einem Polizisten angehalten. Was kann das kosten?

- A 15 Euro
- B 20 Euro
- C 25 Euro

Richtige Antwort: C (50 Prozent der Schüler falsch)

Die Auswertung der Quizblätter der verschiedenen Schulklassen hat gezeigt, dass trotz der Fahrradausbildung in der vierten Klasse große Defizite, besonders im Regelwissen zur Vorfahrtsregelung, Verhalten an Kreuzungen mit Einordnen in die richtige Spur sowie Richtungsanzeige für den nachfolgenden Verkehr und auch toter Winkel besteht.

Eine Aufarbeitung und Wiederholung des Erlernten durch die Arbeitsblätter ist dringend erforderlich.

Vorschläge für zusätzliche Quizfragen

Links abbiegen ist nicht leicht. Ordne der Reihe nach, was du tun musst:

- A Gegenverkehr den Vorrang gewähren
 - B Vorfahrtsregelung beachten
 - C Handzeichen geben
 - D Umsehen
 - E Auf Fußgänger achten
 - F Einordnen
 - G Richtig abbiegen
 - H Nochmals umsehen
- Lösung: H, C, F, B, A, H, G, E

Wie verhalte ich mich beim Vorbeifahren an Hindernissen

- A Ich fahre in einem genügenden Abstand am Hindernis vorbei
 - B Ich fahre weiter und bin äußerst vorsichtig
 - C Ich gebe beim Vorbeifahren an Hindernissen rechtzeitig Handzeichen und beachte den Gegenverkehr
- Lösung A und C

Was gilt beim Dauerblinker von Gelb an einer Ampelanlage?

- A Der Verkehrsteilnehmer muss besonders aufmerksam sein
 - B Es gelten die Verkehrszeichen
 - C Ich warte bis die Straße frei ist und ich sicher auf die andere Seite komme
- Lösung: B

Wie verhalte ich mich bei nasser Fahrbahn?

- A nasse Fahrbahnen verlängern den Bremsweg, ich fahre nicht so schnell
 - B Ich brems rechtzeitig mit beiden Bremsen, um die Geschwindigkeit zu verringern
 - C Mein Rad ist verkehrssicher und ich fahre so wie bei trockener Fahrbahn
- Lösung A und B

Du fährst an einem parkenden Fahrzeug vorbei, worauf musst du achten?

- A Schnell vorbei zu kommen
- B Beim Vorbeifahren an parkenden Fahrzeugen den Sicherheitsabstand einhalten

C Ich muss dem nachfolgenden Verkehr ein Handzeichen geben und den Gegenverkehr beachten

Lösung B und C

Ordne das Busgeld dem jeweiligen Vergehen zu

10 Euro, 25 Euro, 15 Euro

A Als Radfahrer nebeneinander gefahren und andere behindert

B Beim Radfahren mit dem Handy telefoniert

C Fahrrad ohne oder mit kaputter Beleuchtung gefahren

Lösung: A 15 Euro, B 25 Euro, C 10 Euro

Wann darfst du als Radfahrer eine Einbahnstraße in Gegenrichtung benutzen

A Wenn die Straße übersichtlich ist?

B Wenn auf der Straße kein oder nur wenig Verkehr ist

C Wenn die Einbahnstraße mit einem Zusatzschild „Radfahrer frei“ gekennzeichnet ist

Lösung C

Was ist dem Radfahrer auf Fahrradstraßen erlaubt?

A Er darf hier nur mit mäßiger Geschwindigkeit fahren

B Radfahrer dürfen auch nebeneinander fahren

C Der Radfahrer darf hier mit MP-3-Player fahren

Lösung B

Nenne drei Einrichtungen am Rad, die vorgeschrieben sind, um bei Dunkelheit besser gesehen zu werden

Lösungsmöglichkeiten:

Scheinwerfer und weiße Frontreflektoren

Gelbe Speichenrückstrahler oder Leuchtstreifen

Rote Schlussleuchte und roter Rückstrahler

Fahrradpedale mit gelbem Rückstrahler

Roter Großflächenrückstrahler hinten

Bei welchen schwierigen Lichtverhältnissen ist ein Radfahrer im Straßenverkehr besonders gefährdet?

A bei Schneefall und Eisbelag

B Nachts

C Bei Nebel

Lösung: A, B und C

Was sollte man bei einer Radtour anziehen?

A Man kann alles anziehen

B Festes Schuhwerk und wetterfeste Kleidung

C Nur spezielle im Handel zu kaufende Fahrradsachen

Lösung B

Wie transportiere ich meine Verpflegung für unterwegs auf einer Radtour

A Ich nehme eine Tasche mit und hänge sie an den Lenker

B Ich klemme die Trinkflasche auf meinen Gepäckträger

C Ich verstaue alle meine Verpflegung in einem kleinen Rucksack und trage ihn auf dem Rücken.

Lösung C

Warum muss ich als Radfahrer an Bushaltestellen besonders vorsichtig sein?

A Weil der Bus einen Toten Winkel hat

B Weil Menschen eilig, ohne zu schauen vor oder hinter dem Bus die Straße überqueren

C Weil der Bus größer ist und ich als Radfahrer im Nachteil bin

Lösung: A und B

Was ist bei einer Gruppenfahrt unbedingt zu beachten?

A nicht so dicht auffahren

B auf Handzeichen des Vordermannes sofort reagieren

C nur Radfahrer mitnehmen, die das vorgesehene Tempo auch schaffen.

Lösung A und B

Anhang Nr. 2.1

Arbeitsblatt Richtige Ausrüstung des Fahrrades



Ist Dein Fahrrad richtig ausgerüstet?

Ein Straßenfahrrad muss eine ganz bestimmte Sicherheitsausrüstung haben. Als Benutzer bist Du dafür verantwortlich, dass alles funktioniert:

1. Vorderradbremse
2. Hinterradbremse
3. Scheinwerfer
4. Weiße Frontreflektoren
5. Dynamo
6. Rotes Rücklicht
7. Rote Rückstrahler (meist mit Rücklicht kombiniert)
8. Zusätzlich großer roter Rückstrahler
9. Gelbe Reflektoren, zwei im Vorder- und zwei im Hinterrad
ersatzweise rückstrahlende weiße Reifen oder Ringe
10. gelbe Rückstrahler im linken und rechten Pedal
11. hell tönende Glocke

Überprüfe gemeinsam mit Deinen Mitschülern die Räder auf Betriebssicherheit:

- Sattel,
- Lenker,
- Pedale,
- Ständer,
- Schaltung,
- Gepäckträger,
- Kettenschutz,
- Schutzblech.

Anhang Nr. 2.2

Arbeitsblatt Helm



Kluge Köpfe schützen sich

Radfahrer kommen bei einer Kollision mit einem Pkw in der Regel nicht unters Auto, sondern werden über die Motorhaube in die Windschutzscheibe geschleudert.

Nur wer weiß, was er schützt, kann den Sinn, einen Helm zu tragen, verstehen. Der Helm schützt den Kopf, der vergleichbar mit der Schaltzentrale eines Computers ist. Allerdings kann eine Festplatte ausgewechselt werden ein Gehirn aber nicht.

Ein Fahrradhelm mindert das Risiko von Kopfverletzungen bei einem Unfall um 80 Prozent.

Ein Sturz vom Fahrrad bei etwas 30 km/h entspricht einer Fallhöhe von etwa 4 Metern.

Führe den Helmtest mit dem Ei vor:

Ein rohes Ei wird ohne Schutz aus einem Meter Höhe in eine auf dem Boden stehende Schüssel oder auf den Erdboden fallen gelassen. Es zerbricht. Danach wird ein rohes Ei in einen Minischutzhelm getan, richtig befestigt und ebenfalls fallen gelassen. Es bleibt unbeschädigt.

Wann bietet der Fahrradhelm einen zuverlässigen Schutz?

Nur bei richtigem Gebrauch! So muss der Helm getragen werden: Der obere Stirnbe- reich, Schädeldecke und Hinterkopf werden vom Helm bedeckt. Die Riemen müssen fest am Kopf anliegen und an den Ohren ein Dreieck bilden. Der Verschluss des Hel- mes soll fest eingerastet sein.

Als Helmexperte ist es Deine Aufgabe, den Sitz der Helme bei Deinen Mitfahrern zu kontrollieren!

Anhang Nr. 2.3

Arbeitsblatt Kleidung / Gepäck



Wenn's noch mehr Spaß machen soll

Die Kleidung sollte zweckmäßig sein aber auch besonders bei dunklem und nassem Wetter zur Sicherheit des Radfahrers beitragen.

Deshalb folgende Tipps:

Zweckmäßige Kleidung ist wetterfeste Jacke, festes Schuhwerk, Regenbekleidung

Sichtbar bei Dunkelheit: Leuchtstreifen, Reflexkragen, Sicherheitsweste, Klettbinden (für weite Hosenbeine)

Der richtige Transport des Gepäcks ist für einen Radfahrer äußerst wichtig, um Unfälle zu vermeiden. Ein falsch beladenes oder überladenes Fahrrad führt zur Fahruntüchtigkeit.

Deshalb folgende Tipps:

Gepäck am Lenker zu transportieren ist verboten! (Lenkertaschen zum Aufbewahren z. B. der Fahrradkarte)

Fahrradflaschen oder andere Trinkflaschen nicht auf dem Gepäckträger transportieren

Kleidung so auf dem Gepäckträger befestigen, dass sie nicht in die Kette kommt!

Ein leichter Rucksack ist die beste Möglichkeit für den Transport, da er auf dem Rücken zu tragen ist!

Anhang Nr. 2.4

Arbeitsblatt Reparaturen - Fahrzeug

Loch im Schlauch

Kannst Du den Übeltäter von außen sehen (z. B. Glasscherbe), kann das Rad meist drinnen bleiben.

- Luft ganz ablassen, den Reifen rundum lockern und in die Felgenmitte drücken.
- Nur an der Schadstelle einseitig aus der Felge ziehen (ketten abgewandte Seite).
- Schlauch drunter weg ziehen.
- Wieder etwas aufpumpen.
- Loch markieren und flicken.

Flicken

Den trockenen Reifen rund um das Loch mit Schleifpapier gut aufrauen, Staub vorsichtig abwischen, sauber arbeiten!

Dann Gummilösung dünn und gleichmäßig mit dem Finger auftragen und 2 bis 5 Minuten antrocknen lassen.

Wenn die Lösung nicht mehr klebrig ist, vorsichtig die Schutzfolie des Flickens abziehen und den Flicker - ohne den Kleber zu berühren - passgenau und fest auf das Leck drücken.

Kurz warten, dann - damit nichts festklebt - die Flickstelle mit Kreide oder Talkum-Puder einreiben. Selbstklebende Flicker sollten nur im Notfall verwendet werden. Auf Dauer hält klassische Methode besser!

Kleines Loch im Schlauch

Wenn die Schadstelle nicht zu hören oder zu sehen ist, muss das Rad ausgebaut werden.

Bremsen lösen!

Rad ausbauen, darauf achten, wo Unterlegscheiben hinkommen.

Schlauch möglichst einseitig abziehen, allerdings auf ganzem Umfang. Wer viel drückt und zieht, kommt auch ohne Reifenheber zurecht.

Schlauch unter dem Reifen hervorziehen, am Ventilsitz lösen und aufpumpen. Im Wasserbad entdeckst Du spielend das blubbernde Loch.

Wichtig: Reifen immer von innen nach Eindringlingen abtasten, sonst war unter Umständen die ganze Arbeit umsonst.

Speichennippel unbedingt mit Felgenband abdecken! Schlauch vorm Einlegen etwas aufpumpen, sonst gibt es Verdreher!

Dann Luft wieder ablassen und vorsichtig den Reifen aufziehen.

Wenn Reifenheber benutzt werden, dann aus Plaste. (Gefahr, den Schlauch erneut zu beschädigen)

Anhang Nr. 2.5

Arbeitsblatt Bremsübung

Überschätze Deine Bremsen nicht!

Trotz Superbremsen am Rad durch Vorderradbremse und Rücktrittbremse kommst du nicht sofort zum Stehen.

Taucht ein unvermutetes Hindernis auf, vergeht außerdem eine Schrecksekunde, bis du die Bremsen betätigst.

Reaktionsweg Dies ist die Zeit, in der man ungebremst weiterfährt. Bei einem Tempo von 30 km/h bedeutet dies noch 9 Meter weiter mit dem Rad.

Bremsweg Bei dieser Geschwindigkeit mindestens 6 Meter.

Anhalteweg Dieser beträgt in diesem Fall mindestens weitere 15 Metern.

Bei nasser Fahrbahn oder feuchtem Waldboden sowie Sand oder nassem Laub wird der Bremsweg noch länger.

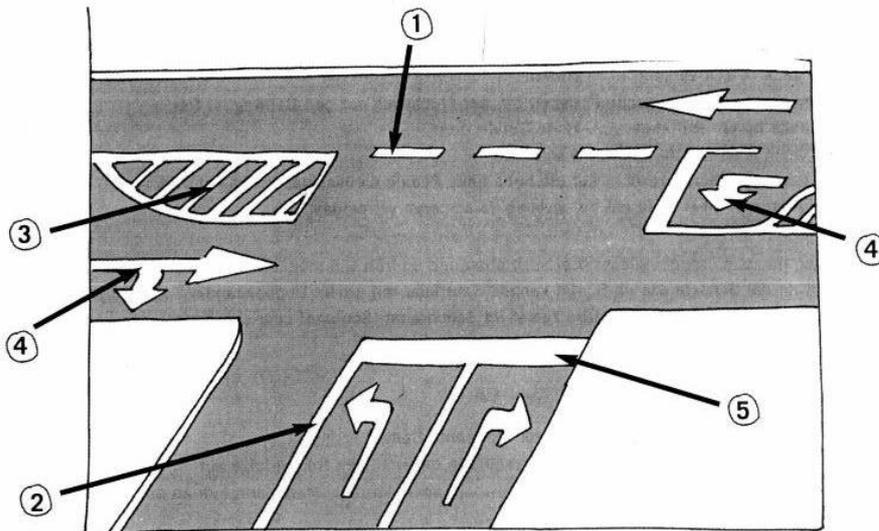
Wie wird gebremst?

- Es gibt drei Möglichkeiten:
1. Mit der Vorderradbremse: Diese reagiert sehr schnell. Man nutzt sie bei plötzlichen Bremsmanövern oder auch gemeinsam mit der Hinterradbremse;
 2. Mit der Hinterradbremse. Sie reagiert etwas langsamer und ist bei planbaren Bremsungen günstig, z. B. am Berg oder wenn du das Hindernis einen Moment vorher bemerkst;
 3. Beide Bremsen gemeinsam: Das ist die schnellste Variante. Aber hierbei ist auch die Sturzgefahr am Größten.

Wenn Du bremst, weiche mit dem Lenker möglichst nicht nach links oder rechts aus. Auch das erhöht die Sturzgefahr!

Anhang Nr. 2.6

Arbeitsblatt Vorfahrt (1)



Aufgabe 1

Ordne die Nummern den richtigen Begriffen zu.

- 4 Richtungspfeil
 1 Leitlinie
 5 Haltlinie
 3 Sperrfläche
 2 Fahrstreifenbegrenzung

Markierungen und Pfeile

Fahrbahnmarkierungen als Leitlinien und Sperrflächen aber auch Richtungspfeile, die auf der Fahrbahn aufgezeichnet sind, sind Verkehrszeichen, welche die Fahrtrichtung vorschreiben.

Abbiegespuren erfordern ein bestimmtes Verhalten, aber auch Haltlinien vor STOP-Stellen und Einmündungen sind Gebote, die eingehalten werden müssen (siehe Grafik Punkt 2 und 5).

Sperrflächen dürfen von Radfahrern nicht befahren werden. (Punkt 3)

Auf den Straßen gibt es oft Markierungen für Radfahrer, welche zum Beispiel die Linienführung eines Radweges über Kreuzungen oder Einmündungen aufzeigt. Ist eine Radwegeführung vorhanden, so musst du dieser folgen.

Die Leitlinie befindet sich in der Mitte der Fahrbahn, siehe Punkt 1.

Das Befolgen dieser Zeichen bedeutet manchmal Umwege, wo man doch anders viel schneller ans Ziel kommen könnte, aber sie sind Verkehrszeichen und als solche zur eigenen Sicherheit einzuhalten.

Anhang Nr. 2.7

Arbeitsblatt Vorfahrt (2)

Rechts vor Links

Grundsätzlich gilt:

Ist kein die Vorfahrt regelndes Verkehrszeichen vorhanden, gilt Rechts vor Links. Derjenige, der von rechts kommt, hat an Kreuzungen und Einmündungen die Vorfahrt.

Wer keinen von rechts kommen sieht, darf zuerst fahren.

Nicht die Vorfahrt erzwingen sondern zur Eigensicherung ist manchmal ein Verzicht auf die Vorfahrt besser.

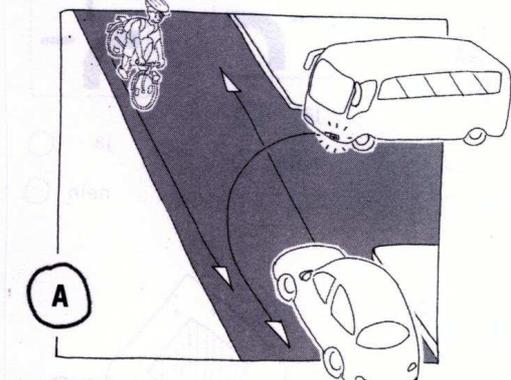
Ist die Stelle im Verkehr unübersichtlich, so ist vorsichtig in die Kreuzung oder Einmündung hinein zu fahren.

Diese Regel gilt jedoch nicht für Fahrzeuge, die aus einem Feld- oder Waldweg auf eine andere Straße kommen.

Folgende Grundregeln gilt es für den nicht Vorfahrtsberechtigten zu beachten:

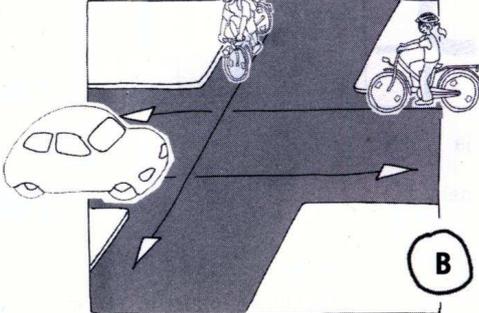
- Vorfahrtspflichtige Radfahrer müssen ihre Geschwindigkeit verlangsamen
- erst weiter fahren, wenn klar erkennbar ist, dass der Vorfahrtsberechtigte weder gefährdet noch behindert wird.

Aufgabe: Nummeriere in der richtigen Reihenfolge:



A

| | | |
|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Florian | Auto | Bus |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |



B

| | | |
|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Auto | Julia | Florian |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

Anhang Nr. 2.8.a

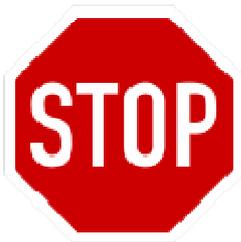
Arbeitsblatt Vorfahrt (3)

Diese Verkehrszeichen solltest Du kennen!



Vorfahrt an der nächsten Kreuzung oder Einmündung

Du hast nur an dieser Kreuzung oder Einmündung Vorfahrt - auch dann, wenn du weiter diese Straße befährst. Achte auf die nächsten Vorfahrtregelungen!



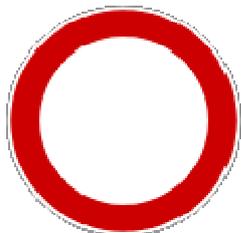
Halt! Vorfahrt gewähren!

Du hast keine Vorfahrt und musst unbedingt an der Haltelinie stehen bleiben! Erst, wenn die Vorfahrtsstraße frei ist, darfst du weiterfahren.



Vorfahrt gewähren!

Du hast keine Vorfahrt, sondern musst Fahrzeuge auf der Vorfahrtstraße vorbei fahren lassen. Erst, wenn die Verkehrslücke groß genug ist, darfst du weiterfahren.



Verbot für Fahrzeuge aller Art

Diese Straße darfst du als Radfahrer nicht benutzen. Absteigen und das Fahrrad schieben ist erlaubt.



Verbot der Einfahrt

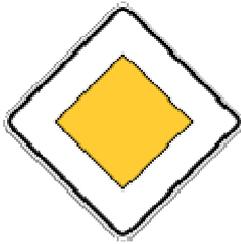
Von dieser Seite aus darfst du nicht in die Straße hineinfahren. Du kannst absteigen und dein Fahrrad auf dem Gehweg entlang schieben.



Dem Gegenverkehr Vorrang gewähren!

Der rote Pfeil gilt für Deine Fahrspur und sagt Dir, dass Du warten musst, wenn Dir ein Fahrzeug entgegen kommt.

Anhang Nr. 2.8.b



Vorfahrtstraße

Auf dieser Straße hast du Vorfahrt. Beobachte trotzdem aufmerksam, ob andere Verkehrsteilnehmer deine Vorfahrt auch achten. Leider wird Radfahrern oft ihre Vorfahrt genommen!



Einbahnstraße

Der Pfeil zeigt dir die Richtung, in der du diese Straße befahren darfst. Willst du in die andere Richtung, musst du absteigen und dein Fahrrad auf dem Gehsteig schieben.



Getrennter Rad- und Fußweg

Meistens mit einer farbigen Fläche gekennzeichnet. Jeder sollte auf seiner gekennzeichneten Fläche bleiben.



Gemeinsamer Rad- und Fußweg

Du musst diesen Weg als Radfahrer benutzen und dort langsam fahren, damit du die Fußgänger nicht in Gefahr bringst.



Fahrradstraße

Die Fahrradstraße ist vorrangig für Radfahrer. Radfahrer dürfen hier auch nebeneinander fahren.



Haltestelle

Hinter dem fahrenden Bus mit eingeschalteter Warnblinkanlage Überholverbot. Hinter dem haltenden Bus mit eingeschalteter Warnblinkanlage in Schrittgeschwindigkeit vorbei fahren.

Anhang Nr. 2.9

Arbeitsblatt Vorfahrt (4)

Wir biegen nach links ab

Radfahrer können im Gegensatz zu Autofahrern direkt oder indirekt nach links abbiegen.

Direktes Abbiegen

Beim direkten Abbiegen muss dies rechtzeitig und deutlich angekündigt und an Einmündungen folgende 7 Einzelhandlungen ausgeführt werden:

1. Umsehen
2. Handzeichen geben
3. einordnen
4. Gegenverkehr vorbeilassen
5. nochmals umsehen
6. im weiten Bogen abbiegen
7. auf Fußgänger Rücksicht nehmen

An Kreuzungen müssen die Radfahrer dazu noch auf die Vorfahrtsregelung achten und gegebenenfalls Vorfahrt gewähren.

Direktes Abbiegen ist nur zu empfehlen, wenn auf weite Sicht kein Gegenverkehr zu sehen ist und auch wenig Verkehr von rückwärts kommt.

Indirektes Abbiegen

Das indirekte Abbiegen erscheint zwar umständlicher und zeitaufwändiger, bringt aber dem Radfahrer mit wesentlich mehr Sicherheit an sein Ziel:

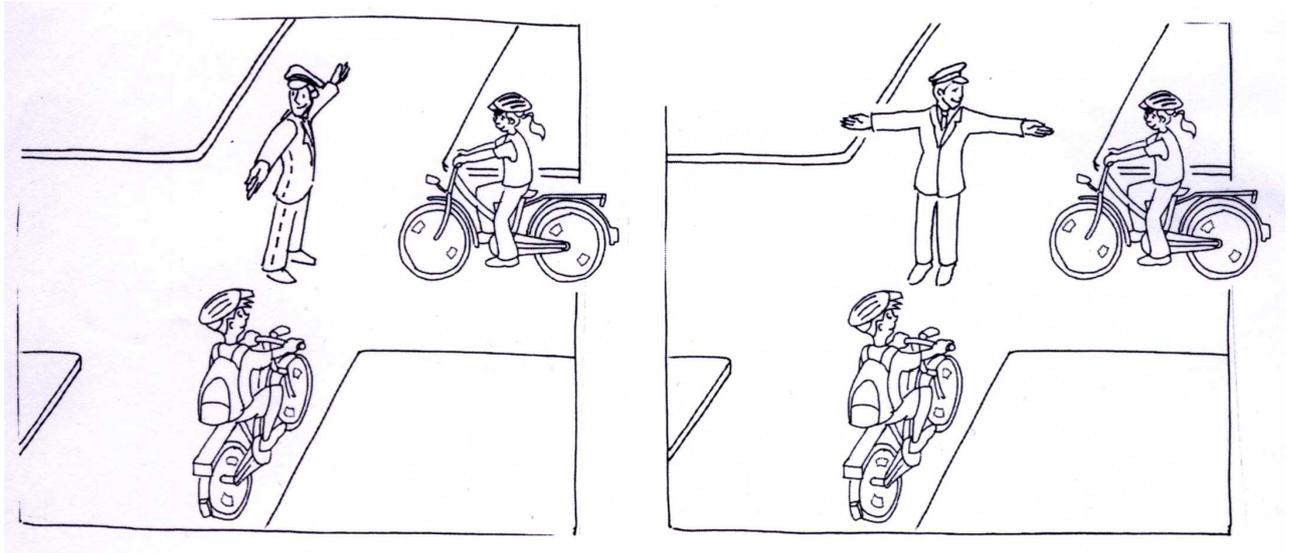
1. die Radfahrer können die Fahrbahn hinter der Kreuzung oder Einmündung vom rechten Fahrbahnrand aus überqueren,
2. müssen aber absteigen und das Fahrrad schieben, wenn es die Verkehrslage erfordert

Bei nachfolgender Aufzählung sollte unter allen Umständen indirekt nach links abgebogen werden, weil dies der sicherere Weg ist.

1. bei dichtem Verkehr
2. in der Nacht
3. bei schlechter Witterung
4. an ampelgeregelten Kreuzungen mit Fahrstreifen

Anhang Nr. 2.10

Arbeitsblatt Vorfahrt (5)



Verkehrsregelung durch die Polizei

Regelt ein Polizeibeamter den Verkehr so gilt, dass die Zeichen und Weisungen zu befolgen sind. Sie gehen allen anderen Anordnungen und sonstigen Regeln vor.

An Kreuzungen bedeutet:

1. Seitliches Ausstrecken eines Armes oder beider Arme quer zur Fahrbahnrichtung
Halt vor der Kreuzung: Der Querverkehr ist freigegeben.
2. Hochheben eines Armes:
Vor der Kreuzung auf das nächste Zeichen warten.
Für Verkehrsteilnehmer in der Kreuzung: Kreuzung räumen!

Merke: Siehst du Brust oder Rücken, musst du auf die Bremse drücken!
Siehst Du eine Seitennaht, hast Du freie Fahrt!

Anhang Nr. 2.11

Arbeitsblatt Kreisverkehr

Sicher durch den Kreisverkehr

Zunehmend werden an Kreuzungen und Einmündungen Kreisverkehrsanlagen errichtet. Kreisverkehre fördern den Verkehrsfluss und bringen mehr Sicherheit an den Verkehrsknoten.



So verhaltet ihr euch richtig:

- Beim Einfahren in den Kreisverkehr keine Richtungsanzeige/Handzeichen geben.
- Im Kreisverkehr immer äußerst rechts fahren - auch über mehrere Einmündungen hinweg.
- Die Mittelinsel im Kreisverkehr darf nicht befahren werden!
- Vor der Ausfahrt in die gewünschte Einmündung rechtzeitig Handzeichen rechts geben!

Im Kreisverkehr sind Halten und Absteigen auf der Fahrbahn verboten!

Wer im Kreis fährt hat immer Vorfahrt!

Anhang Nr. 2.12

Arbeitsblatt Handy MP3-Player



Falsche Töne auf dem Rad

Durch die Benutzung von Handy und MP3-Player ist die Wahrnehmung des Verkehrsgeschehens als Radfahrer sehr beeinträchtigt. Die Aufmerksamkeit ist beim Telefonieren nicht mehr auf den Straßenverkehr gerichtet, sondern auf das geführte Gespräch, wodurch es schnell zu Gefahren oder sogar Unfällen kommen kann.

Deshalb: Beim Rad fahren ist telefonieren verboten!
Die Höhe des Bußgeldes beträgt 25 €

Auch die Benutzung eines MP3-Players verhindert, dass man das Verkehrsgeschehen real wahrnimmt, da das Hören und somit Einordnen von Gefahren nicht mehr gegeben ist.

Deshalb: Jeder Verkehrsteilnehmer ist verpflichtet dafür zu sorgen, dass seine Wahrnehmung und somit das Hören nicht beeinträchtigt ist!

Anhang Nr. 2.13

Arbeitsblatt Toter Winkel

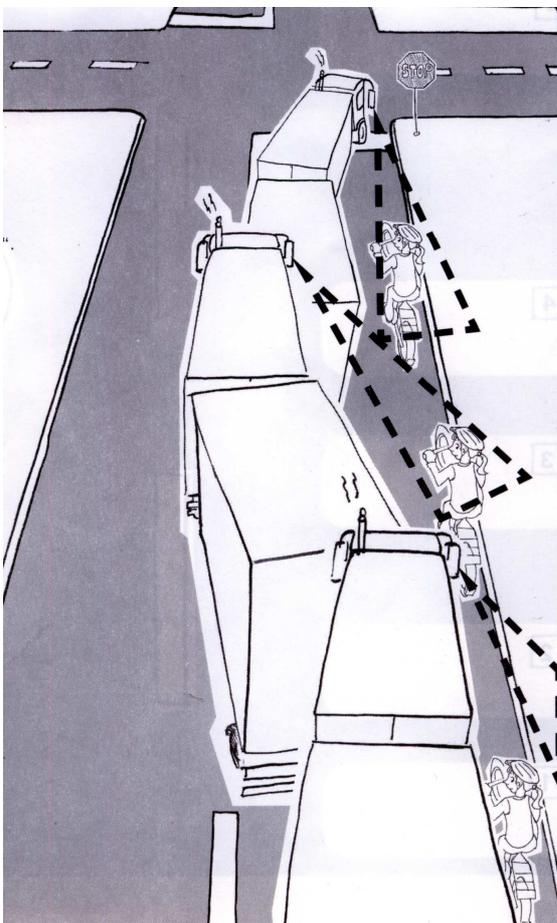
Eine Situation ist für den Radfahrer besonders gefährlich im Straßenverkehr: Wenn du im „Toten Winkel“ neben einem Auto bzw. Lkw fährst oder anhältst!



Der Autofahrer kann dich nicht mehr sehen. Nur, wenn er den Kopf dreht und gründlich zur Seite und nach hinten schaut, kann er dich durch die Seitenscheibe sehen.

Der Fahrer hat nur seine Seitenspiegel und den Rückspiegel zur Verfügung und deshalb kann er dich auch nur ganz kurz sehen.

Noch weitaus gefährlicher ist es, wenn vor dir ein Lkw oder Bus nach rechts abbiegen will! **Achtung:** Beim Abbiegen sieht er dich überhaupt nicht mehr.



Der Lastwagen biegt rechts ab. Du gerätst in den gefährlichen „Toten Winkel“.

Ganz wichtig:

- Bleib immer weit rechts hinter dem Lkw und warte bis er ganz abgebogen ist!
- Bleib mit dem Fahrrad an Kreuzungen oder Einmündungen nie direkt neben der Tür des Lkw stehen.
- Sicher bist du auch auf dem Radweg nur dann, wenn du so weit rechts vom Lkw stehst, dass du Blickkontakt mit dem Fahrer bekommst.

Lastwagen, die abbiegen, fahren oft langsam. Du darfst sie trotzdem nie überholen.

Anhang Nr. 2.14

Arbeitsblatt Sichthindernisse (1)

Wie fahre ich an einem Hindernis vorbei?



Was können Sichthindernisse sein?

- Parkende Autos
- Baustellen
- Sträucher, Hecken
- Straßeneinengungen

Grundsätzlich sind es 7 Schritte, die den Radfahrer am Hindernis sicher vorbei führen!

1. Über die linke Schulter umsehen, ob die Fahrbahn frei ist.
2. Das linke Handzeichen geben.
3. Einordnen. So weit, dass der Radfahrer am Hindernis vorbeisehen kann.
4. Dem Gegenverkehr Vorrang einräumen. Eventuell anhalten.
5. Nochmals nach hinten umsehen.
6. Mit Abstand vorbei fahren. Mindestens 1 Meter, dabei sich öffnende Autotüren beachten.
7. das rechte Handzeichen geben und sich zum rechten Fahrbahnrand einordnen.

Achtung eine sich plötzlich öffnende Autotür kann sehr tückisch sein. Bei parkenden Autos ist immer damit zu rechnen, dass jemand aussteigt. Der Autofahrer oder auch ein Mitfahrer steigt nicht immer sofort nach dem Anhalten aus dem Auto aus, sondern manchmal erst viel später. Deshalb fahre langsam und vorausschauend an parkenden Autos vorbei. Durch deine Fahrgeschwindigkeit und die plötzliche Kollision mit der Autotür können schwere Unfälle mit Kopfverletzungen entstehen.

Anhang Nr. 2.15

Arbeitsblatt Sichthindernisse (2)

Überholen



Im § 5 der STVO ist das Überholen genau geregelt:

Für Radfahrer, die überholen wollen, gelten folgende 7 Punkte:

1. Umsehen
2. Handzeichen nach links
3. einordnen
4. Gegenverkehr beachten
5. im Sicherheitsabstand vorbeifahren
6. Handzeichen nach rechts
7. wieder rechts einordnen

Wann sollte nicht überholt werden:

1. wenn übersehen werden kann, dass beim ganzen Überholvorgang eine Behinderung durch den Gegenverkehr erfolgen kann
2. wenn die Geschwindigkeit, mit der der Radfahrer fährt, langsamer ist, als die des Radfahrers, den er überholen will
3. bei unklarer Verkehrslage
4. wo es durch Verkehrszeichen verboten ist

In der Regel fahren Radfahrer hintereinander im Straßenverkehr. Eine Ausnahme bilden Fahrradstraßen. Auf ihnen sind die Radfahrer bevorrechtigte Verkehrsteilnehmer und dürfen nebeneinander fahren.

Anhang Nr. 2.16

Arbeitsblatt Verhalten an Bushaltestellen



Hinter dem fahrenden Bus: Der Bus vor Dir schaltet die Warnblinkanlage ein und fährt auf die Haltestelle zu. Es besteht Überholverbot!

Fußgänger laufen über die Straße, um den Bus noch zu erreichen: Besonders Kinder und ältere Leute sind gefährdet.

Hinter dem haltenden Bus: Der Bus steht vor Dir an der Bushaltestelle (auch Haltebuch) mit eingeschalteter Warnblinkanlage.

Mit Schrittgeschwindigkeit und genügend Sicherheitsabstand vorbei fahren!

Fahrgäste steigen jetzt ein und aus. Fußgänger und Kinder können plötzlich auf die Straße laufen und nicht auf den Verkehr achten.

Der Bus im Gegenverkehr: Der Bus hält mit eingeschaltetem Warnblinklicht auf der anderen Fahrbahnseite. Du kommst ihm entgegen.

Fahren mit Schrittgeschwindigkeit!

Fahrgäste, die einsteigen oder gerade ausgestiegen sind, überqueren jetzt die Fahrbahn.

Achtung: Busspuren darfst du nur dann befahren, wenn es das Schild „Radfahrer frei“ erlaubt.

Anhang Nr. 2.17

Arbeitsblatt Fußgängerüberweg



Vorfahrt für Fußgänger

Als Radfahrer hat man zwei Möglichkeiten, den Fußgängerüberweg als Verkehrsteilnehmer zu nutzen:

Folgende Regeln gibt es dazu in der Straßenverkehrsordnung (StVO):

- Benutzt der Radfahrer den Überweg wie ein Fußgänger muss er das Rad schieben!
- Ist der Radfahrer auf der Straße als Verkehrsteilnehmer unterwegs, so haben Radfahrer den Fußgängern das Überqueren der Fahrbahn zu ermöglichen!

Das heißt also, der Radfahrer darf nur mit mäßiger Geschwindigkeit heranzufahren. Wenn nötig muss er warten!

An Überwegen darf nicht überholt werden!

Rücksichtnahme auf schwächere Verkehrsteilnehmern gehört zur Grundregel und bedeutet Vorsicht und gegenseitige Rücksichtnahme im Straßenverkehr.

An Fußgängerüberwegen haben Fahrzeuge Fußgängern, welche den Überweg erkennbar benutzen wollen, das Überqueren der Fahrbahn zu ermöglichen.

Anhang Nr. 2.18

Arbeitsblatt Ampeln



An der Ampel geht's ganz leicht!

Ist eine Ampel in Funktion, so gelten keine anderen Vorrangregeln, Verkehrsschilder zur Vorfahrt oder Fahrbahnmarkierungen.

Farbfolgen der Ampel:

- a. Grün – gelb – rot
- b. Rot und gelb gleichzeitig
- c. Grün

Grün bedeutet, der Verkehr ist freigegeben.

Bei gelb muss auf das nächste Zeichen gewartet werden.

Rot bedeutet „Halt vor der Kreuzung.“

Wenn ein grüner Pfeil zu sehen ist, bedeutet es, dass der Verkehr in Richtung des Pfeils freigegeben ist.

Es gibt Fußgänger- und Fahrbahnampeln, bei denen der Radfahrer fahren darf. Dann erscheint das Fahrradsymbol auf der Ampel.

Wenn auf einer Fußgängerampel kein Fahrradsymbol erscheint, muss der Radfahrer absteigen und das Rad über die Straße schieben.

Anhang Nr. 2.19

Arbeitsblatt Schienen / Bordsteine

Vorsicht: Schienen!



Wenn ihr Schienen zu überqueren habt, gibt es immer zwei Möglichkeiten: absteigen und schieben oder fahren. Entscheidet ihr euch für das Fahren, beachtet, dass ihr im rechten Winkel über die Schienen fahrt und nicht in einem flachen Winkel. Es besteht Sturzgefahr!

Bordsteine nicht unterschätzen!



Ähnlich verhält es sich an Bordsteinen. Wenn ihr auf der Straße fahrt, lasst genügend Platz zum Bordstein. Wenn ihr auf den Bordstein auffahren müsst, dann im entsprechenden rechten Winkel.

Anhang Nr. 2.20

Arbeitsblatt Benutzungspflichtiger Radweg

Kennzeichnung, Nutzung, Unfallvermeidung



Das Zeichen für Radwege ist in der StVO mit der Nr. 237 gekennzeichnet.

Ein rundes, blaues Schild mit einem weißen Fahrrad in der Mitte.



Das Zeichen für gemeinsamen Fuß- und Radweg ist in der StVO die Nr. 240.

Das blaue Schild ist rund mit einer weißen Trennungslinie. Oben steht eine Mutter mit Kind für den Fußgängerweg, unten ein Fahrrad für den Radweg.



Das Zeichen für einen getrennten Rad- und Fußweg ist nach § 241 der StVO ein ebenfalls rundes, blaues Schild, auf dem auf der linken Seite ein Fahrrad und auf der rechten Mutter und Kind zu sehen sind.

Regeln für Radfahrer:

Radfahrer müssen einzeln hintereinander fahren. Nebeneinander dürfen sie nur fahren, wenn dadurch der Verkehr nicht behindert wird.

Fahrradfahrer müssen Radwege benutzen, wenn die jeweiligen Fahrtrichtungen mit dem Zeichen für

- Radweg,
- gemeinsamer Fuß- und Radweg oder
- getrennter Fuß- und Radweg gekennzeichnet sind.

Fehler von Radfahrern, die zu Unfällen führen:

- losfahren, ohne sich umzusehen,
- keine Handzeichen geben, wenn die Richtung geändert wird,
- bei roter Ampel einfach weiter fahren,
- die Vorfahrt nicht beachten,
- auf dem Radweg in die falsche Richtung fahren.

Fahrradfahrer müssen die Ampelschaltung für Fußgänger beachten. Wenn die Ampel keinen getrennten Fahrradweg anzeigt, muss das Fahrrad über die Straße geschoben werden.

Anhang Nr. 2.21

Arbeitsblatt Erste Hilfe

Unfall, auch Du musst helfen!



Aufgabe:

Reagiert auf einen Fahrradunfall!

Erklärt, was Ihr auf jeden Fall tun könnt!

Was passiert bei einem typischen Fahrradunfall?

Ein typischer Fahrradunfall ist ein Sturz bzw. die Kollision mit einem Kraftfahrzeug. Kopfverletzungen, Schürfwunden, Knochenbrüche, Platzwunden sind Verletzungen, auf die ihr eingestellt sein solltet.

Zuerst:

- Macht Euch ein Bild von der Unfallsituation!
- Ist der Verletzte ansprechbar?
- Sind die Atemwege frei?
- Bekommt der Verletzte Luft? Wenn nicht, bringt ihn in die stabile Seitenlage.
- Erbrochenes muss unbedingt aus dem Mund- und Rachenraum entfernt werden.

Wenn es notwendig ist, den Rettungsdienst zu rufen, bleibt einer beim Verletzten. Achtet darauf, dass die Atemwege frei sind. Sprecht ihn an und beruhigt ihn. Der zweite Schüler setzt einen Notruf ab und weist den Krankenwagen ein. Der Notruf kann vom Handy immer abgesetzt werden, auch wenn kein Guthaben vorhanden ist.

Notrufnummer 1 1 2

Was muss beim Absetzen des Notrufes gesagt werden?

Fünf W:

- Was ist passiert?
- Wann ist es passiert?
- Wo ist es passiert?
- Wie viele Verletzte?
- Wer ist beteiligt?

Anhang Nr. 2.22

Arbeitsblatt Regeln

Als Verkehrsteilnehmer gilt für Dich die Straßenverkehrsordnung. Damit Du sicher und mit Freude mit dem Fahrrad unterwegs sein kannst, solltest Du Dir folgende Grundregeln genau merken:

1. Auch für Radfahrer gilt die StVO!
2. Du fährst ein Fahrzeug!
3. Sehen und gesehen werden!
4. Gehwege sind tabu!
5. Nutze den dir zustehenden Raum auf der Straße!
6. Fahre eindeutig und berechenbar!
7. Schalte bei Dämmerung Licht ein!
8. Fahre professionell also defensiv!
9. Überprüfe regelmäßig Dein Fahrrad!

Regeln für die Gruppenfahrt

Wenn Ihr in der Gruppe Fahrrad fahrt müsst ihr noch aufmerksamer sein. Ihr habt jetzt nicht nur Verantwortung für Euch sondern müsst auch auf das Verhalten von Vorder- und Hintermann Rücksicht nehmen. Beachtet immer die folgenden fünf Regeln:

1. Rechts fahren!
2. Nicht überholen!
3. Wenn Lücken entstehen, klingeln!
4. Nicht bei Rot über die Straße, auch wenn ein Teil der Gruppe schon auf der anderen Seite ist!
5. Abstand zum Vordermann halten!

Anhang Nr. 2.23**Arbeitsblatt Vorsicht Radfahrer**

Viele Unfälle passieren durch Fehler von Radfahrern untereinander, vor allem, wenn sie

1. losfahren, ohne sich umzuschauen,
2. bei Ampelrot noch weiter fahren,
3. die Vorfahrt nicht beachten,
4. auf dem Radweg in die falsche Richtung fahren.

Wenn dem Radfahrer ein „Geisterfahrer“ auf dem Radweg entgegenkommt, dann deutlich rechts bleiben und langsam fahren.

Notfalls sogar zum Gehweg hin ausweichen – niemals zur Fahrbahn!

Anhang Nr. 3

Schulinformation

Fahrradsicherheitstraining für die Klasse _____
der Schule _____ in _____

Projekttag am _____ Beginn: _____ Uhr; Ort: _____

Ende: _____ Uhr

Teilnehmer: _____ Schüler, eingeteilt in 4 Gruppen je 6-7 Schülern
 (wird im Vorfeld von der Schule vorgenommen)

Begleiter:

1. Gruppe _____
2. Gruppe _____
3. Gruppe _____
4. Gruppe _____

Räder zur Tour: Die Schüler bringen nach Möglichkeit ihre eigenen verkehrssicheren Fahrräder und ihre Helme mit.
 (evtl.: zusätzlich stehen durch die Jugendverkehrsschule der Verkehrswacht _____ Fahrräder zur Verfügung).

Ablaufplan

- 8:30 Uhr Einführung in das Projekt
- 8:40 Uhr Übergabe der Namensschilder an die Schüler / Entgegennahme der Einwilligung der Eltern
- 8:50 Uhr Ausgabe und Erläuterung des Verkehrsquiz
- 9:10 Uhr Auswertung des Quiz
- 9:25 Uhr Verteilung der Arbeitsblätter an die Gruppen und Erläuterungen dazu (je 2 Arbeitsblätter an einen Schüler. Der jeweilige Experte wird im Tourenauftrag des Begleiters vermerkt.)
- 9:45 Uhr Ende der Bearbeitung der Arbeitsblätter / Vorstellen 4 ausgewählter Themen durch die jeweiligen Regelexperten für alle Schüler.
- 10:00 Uhr Übergabe und Erläuterung des Tourenauftrages. Vorstellen der Radtour auf dem Stadtplan.
- 10:15 Uhr Pause
- 10:30 Uhr Übernahme der Räder und Helme. Überprüfung des korrekten Sitzes der Helme und der richtigen Einstellungen an den Rädern
- 10:40 Uhr 1. und 2. Gruppe starten in die jeweils entgegengesetzte Richtung.
- 10:50 Uhr 3. und 4. Gruppe starten in die jeweils entgegengesetzte Richtung.
- ab 12 Uhr Rückkehr der Gruppen. Gesichertes Abstellen der Räder.
 Auswertung des Trainings durch Tourenleiter, Begleiter und die Schüler.

Die angegebenen Zeiten können je nach Erfordernis variieren.

Anhang Nr. 4

Muster für einen Elternbrief

Fahrradsicherheitstraining für Schüler der Klasse _____

Nach Absprache mit Ihrem Schulleiter, führt die Schule in Zusammenarbeit mit dem ADFC und der Verkehrswacht ein Fahrradsicherheitstraining im Rahmen eines Projekt-tages / einer Klassenfahrt für die Klasse _____ an Ihrer Schule durch.

Termin : _____

Dieses Training umfasst einen theoretischen und einen praktischen Teil.

Das Tragen von wetterfester Kleidung und festem Schuhwerk ist erforderlich! Außerdem wird verlangt, dass jeder Schüler mit einem Fahrradhelm fährt (Helme zum Ausleihen sind vorhanden).

Bitte bestätigen Sie, dass Ihr Kind an diesem Training teilnehmen darf.

Zustimmung der Eltern!

Unser Sohn/ unsere Tochter (Name) _____

kann Fahrrad fahren und darf am Fahrradsicherheitstraining teilnehmen.

Unterschrift der Erziehungsberechtigten:

Datum

Anhang Nr. 5

Vorfahrt – Verhaltensregeln

| | |
|--|---|
| Gleichberechtigte Straßen | <ul style="list-style-type: none"> • Gibt es kein die Vorfahrt regelndes Verkehrszeichen, dann gilt rechts vor links. • Die Vorfahrt darf niemals erzwungen werden. • Ein Feld- oder Waldweg gilt niemals als gleichberechtigte Straße. • Wenn sich vier Fahrzeuge an einer gleichberechtigten Kreuzung gegenüber stehen wird per Handzeichen geklärt, wer zuerst fährt, dann gilt wieder rechts vor links |
| Links abbiegen an einer Kreuzung | <ol style="list-style-type: none"> 1. Rechtzeitig einordnen 2. Umsehen, Straße frei 3. Handzeichen nach links 4. Auf Abbiegerstreifen rechts bleiben 5. Nochmals umsehen 6. In weitem Bogen nach links abbiegen Eventuell auf Fußgänger achten. |
| Links abbiegen aus einer Einbahnstraße | <ol style="list-style-type: none"> 1. Rechtzeitig einordnen (in die Mitte der Straße); 2. Umsehen, ob die Straße frei ist; 3. Handzeichen nach links geben; 4. Links einordnen; 5. Umsehen und einordnen. |
| Alternatives Linksabbiegen aus einer Einbahnstraße | <ol style="list-style-type: none"> 1. Rechts bleiben – an der Einmündung anhalten; 2. Rechts vor links beachten; 3. Straße frei? – Fahrbahn mit dem Rad überqueren, dabei absteigen; 4. Rad in der neuen Fahrtrichtung aufstellen. |
| Links abbiegen in eine Einmündung | <ol style="list-style-type: none"> 1. Rechtzeitig einordnen; 2. Umsehen – Straße frei? 3. Handzeichen nach links; 4. Auf Abbiegerspur rechts einordnen; 5. Blick nach vorn und nach hinten; 6. Im weiten Bogen nach links abbiegen – Fußgänger beachten! |
| Generelles Links abbiegen | <p><i>Variante 1</i></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Rechts bleiben; 2. Kreuzung mit dem Rad überqueren – anhalten; 3. Rad in die neue Fahrtrichtung – über die Fahrbahn schieben. <p><i>Variante 2</i></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Vor der Kreuzung anhalten 2. Kreuzung zu Fuß überqueren; 3. Rad in die neue Fahrtrichtung – über die Fahrbahn schieben. |
| Verkehrszeichen an Kreuzungen mit Vorfahrtsschild | <p>Vorfahrtszeichen beachten an der Kreuzung Vorfahrt gewähren Alle Fahrzeuge mit Vorfahrt vorbeifahren lassen</p> |
| Verkehrszeichen an Kreuzungen mit Stoppschild | <p>Generell anhalten! Vorfahrt gewähren Gegenverkehr vorbeilassen!</p> |
| Grundregel | <p>Vorfahrtspflichtige Radfahrer müssen ihre Geschwindigkeit verlangsamen und dürfen erst weiter fahren, wenn klar erkennbar ist, dass der Vorfahrtsberechtigte weder gefährdet noch behindert wird.</p> |

Anhang Nr. 6

Verkehrszeichen, die die Vorfahrt regeln

| | | |
|---|---|---|
|  | Vorfahrt gewähren! | Du hast keine Vorfahrt, sondern musst Fahrzeuge auf der Vorfahrtstraße vorbei fahren lassen. Erst, wenn die Verkehrslücke groß genug ist, darfst du weiterfahren. |
|  | Vorfahrt an der nächsten Kreuzung oder Einmündung | Du hast nur an dieser Kreuzung oder Einmündung Vorfahrt – auch dann, wenn du weiter diese Straße befährst. Achte auf die nächsten Vorfahrtregelungen! |
|  | Halt! Vorfahrt gewähren! | Du hast keine Vorfahrt und musst unbedingt an der Haltelinie stehen bleiben! Erst, wenn die Vorfahrtsstraße frei ist, darfst du weiterfahren. |
|  | Verbot für Fahrzeuge aller Art | Diese Straße darfst du als Radfahrer nicht benutzen. Absteigen und das Fahrrad schieben ist erlaubt. |
|  | Verbot der Einfahrt | Von dieser Seite aus darfst du nicht in die Straße hineinfahren. Du kannst absteigen und dein Fahrrad auf dem Gehweg entlang schieben. |
|  | Dem Gegenverkehr Vorrang gewähren! | Der rote Pfeil gilt für deine Fahrspur und sagt dir, dass du warten musst, wenn dir ein Fahrzeug entgegen kommt. |
|  | Vorfahrtstraße | Auf dieser Straße hast du Vorfahrt. Beobachte trotzdem aufmerksam, ob andere Verkehrsteilnehmer deine Vorfahrt auch achten. Leider wird Radfahrern oft ihre Vorfahrt genommen! |
|  | Ende der Vorfahrtsstraße | |
|  | Abknickende Vorfahrt nach rechts | <p>Folge ich der Richtung der Vorfahrtsstraße, muss ich das Handzeichen nach rechts geben.</p> <p>Fahre ich gerade aus, muss ich mich zur Fahrbahnmitte einordnen, von rechts kommende Fahrer vorbei lassen, bei freier Straße gerade aus weiter fahren. Auf Fußgänger achten!</p> |
|  | Abknickende Vorfahrt nach links | <p>Fahre ich links, gebe ich Handzeichen nach links, ordne mich zur Fahrbahnmitte ein, lasse von rechts kommende Fahrer vorbei, Schau mich nochmals um und gebe nochmals Handzeichen: dann biege ich ab.</p> |
| | | <p>Folge ich der Richtung der Vorfahrtsstraße, muss ich das Handzeichen nach links geben.</p> <p>Fahre ich aber geradeaus, entsteht durch die von rechts kommende Nebenstraße Gefahr. Ich habe auf der abknickenden Vorfahrtsstraße zwar grundsätzlich die Vorfahrt, sollte sie aber nicht erzwingen.</p> <p>Biege ich nach rechts ab, fahre ich rechts, gebe Handzeichen nach rechts, biege im engen Bogen nach rechts ab und achte auf Fußgänger.</p> |

Anhang Nr. 7

Direktes Überqueren einer Ampelkreuzung

| | |
|---|--|
| Grünes Ampellicht | <p>Ruhig auf die Kreuzung zu fahren. Bleibt das Signal grün, in die Kreuzung einfahren.</p> <p><u>Links abbiegen</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Handzeichen nach links! • an der Ampel vorbei bis in die Mitte der Kreuzung fahren, • jetzt dem entgegenkommenden Verkehr die Vorfahrt gewähren, • dann nach links abbiegen. |
| Gelbes Ampellicht | <ul style="list-style-type: none"> • Langsam auf die Kreuzung zu rollen, • anhalten, • vorsichtig rechts an den stehenden Autos vorbei fahren bis zur Haltelinie |
| Rotes Ampellicht | <ul style="list-style-type: none"> • langsam auf die Kreuzung zu rollen, • rechts an den stehenden Fahrzeugen vorbei fahren bis zur Haltelinie, • anhalten, • auf keinen Fall in die Kreuzung einfahren. |
| Rotes und gelbes Ampellicht gleichzeitig | Dieses Signal bedeutet für den Verkehrsteilnehmer: es kommt gleich grünes Licht, dann sofort zügig los fahren. |
| Rotes Ampellicht mit Verkehrszeichen Grüner Pfeil | Kurz anhalten, einschätzen, ob man in den fließenden Verkehr einfahren kann, Fußgänger beachten, dann los fahren. |
| Gelbes Ampellicht blinkt dauerhaft | <p>Wenn diese Situation eintritt, gelten die Regelungen der Verkehrszeichen.</p> <p>Toten Winkel beachten! Wenn ein Lkw, Lieferwagen oder Bus vorn an der Kreuzung steht, sich niemals daneben stellen, sondern dann dahinter einordnen.</p> <p><u>Möglichkeit 2:</u> Überqueren der Ampelkreuzung indirekt.</p> <p>Fußgängerampel: Bei grünem Signal das Rad über die Straße schieben</p> <p>Ampel für Fußgänger und Radfahrer: bei grünem Signal darf der Radfahrer die Straße fahrend überqueren.</p> <p><u>Gefahrenquelle:</u> Für den Radfahrer bilden am grünen Pfeil rechts abbiegende Fahrzeuge eine Gefahr, weil sie häufig das grüne Ampelsignal für die Fußgänger missachten.</p> |

Anhang Nr. 8

Der Radkauf - Welches Rad für welchen Typ?

Worauf sollte aus Gründen der Verkehrssicherheit geachtet werden?

Der Radfahrer benötigt ein Rad, das seinen individuellen Bedürfnissen entspricht. Der Käufer hat die Wahl zwischen verschiedenen, sich zum Teil widersprechenden Rädertypen. Widersprüche erfordern Kompromisse. Die Wahl des Rades stellt den Käufer vor verschiedene Widersprüche:

Stabilität - geringes Gewicht

Das Gewicht des Rahmens wird bestimmt durch das Material, aus dem die Rohre gefertigt sind. Letztlich ist das geringere Gewicht bei gleich bleibender Stabilität ein Kostenfaktor.

stabiler Geradeauslauf - Wendigkeit

Hier müssen Entscheidungen bezüglich der gewünschten Rahmengenometrie getroffen werden.

Langer Radstand (Abstand zwischen den Radachsen): flacher Winkel von Sitz- und Lenkkopfrohr, stabiler Geradeauslauf, geringe Wendigkeit, i. d. R. gemütliche Haltung.

Kurzer Radstand: steiler Winkel von Sitz- und Lenkkopfrohr, agil, wendig, i. d. R. sportliche Haltung.

Bequemlichkeit - Sportlichkeit

Auch die gewünschte Sitzhaltung ist eine Frage der Rahmengenometrie und des Lenkers.

Leichtlauf - Komfort

Die Frage betrifft die Ausstattung der Laufräder, d. h. die Wahl von Reifenbreite, -druck und -profil. Und die Art des Rahmens: Eine Federung erhöht zwar den Komfort, gleichzeitig jedoch auch das Gewicht und unter Umständen die Fehleranfälligkeit und die Probleme bei der stabilen Gepäckunterbringung.

geringer Luftwiderstand - angenehme Körperhaltung

Wer den geringst möglichen Luftwiderstand erreichen will, kann auf ein Liegerad zurückgreifen. Wer jedoch eine aufrechte Sitzposition bequem findet, muss sich mit höherem Luftwiderstand abfinden.

Wartungsarmut - Übersetzungsvielfalt

Wartungsarm sind Nabenschaltungen. Übersetzungsvielfalt und hohe Bergtüchtigkeit bei individueller Gangabstufung bieten bisher jedoch nur die wartungsintensiveren Kettenschaltungen.

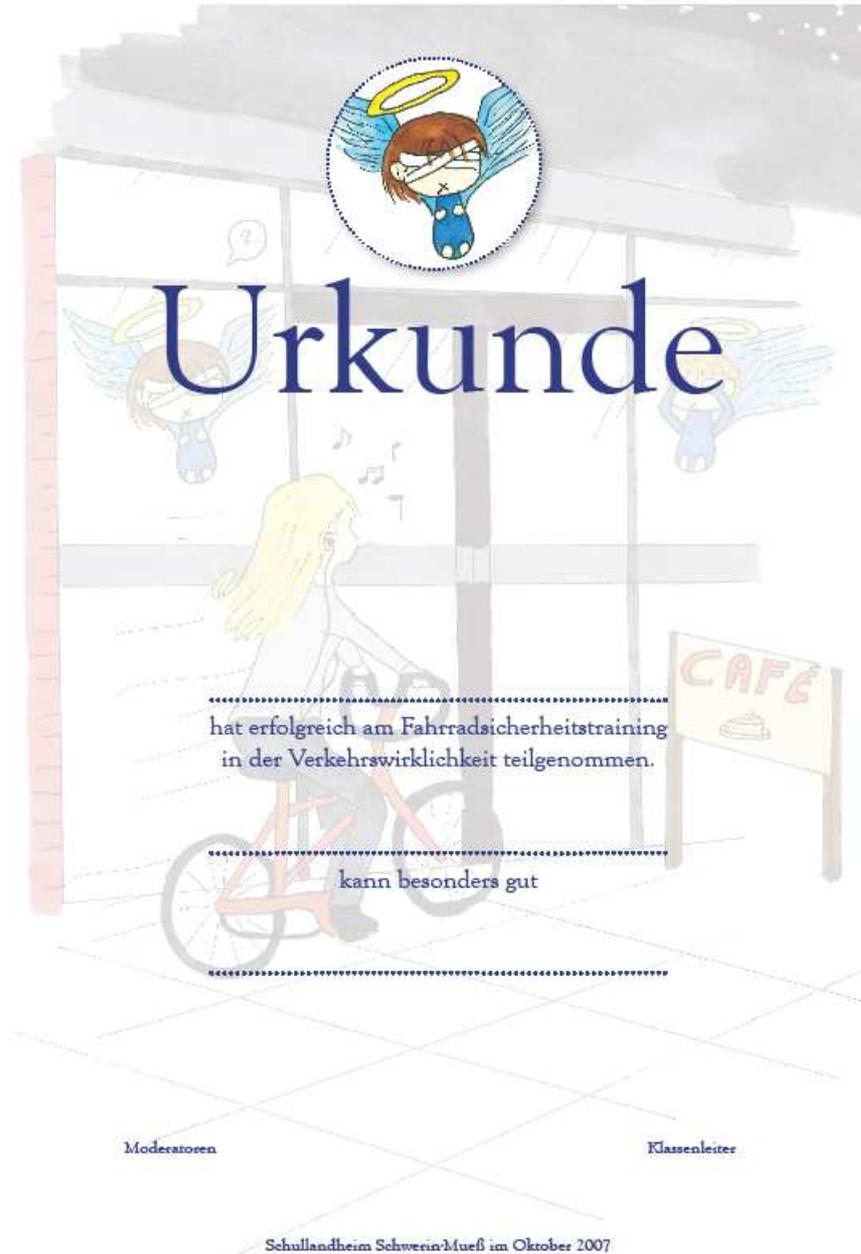
Wer möchte wo wie viel fahren...

Vor dem Radkauf sollte man sich noch folgende Gedanken machen:

- Der Trainingszustand beeinflusst z. B. die Körperhaltung: je häufiger man fährt, desto „gestreckter“, sprich sportlicher möchte man sitzen.
- Wie steht es mit der Beherrschung des Fahrrades? Ein zu wendiges, agiles Rad erzeugt eventuell Unsicherheit.
- Je mehr Jahreskilometer man auf dem Tacho hat, desto besser sollte die Qualität des Rades und der Komponenten sein.
- Wie werden die Wegstrecken beschaffen sein. Sollen vor allem unbefestigte Wege befahren werden, geht es in die Berge? Das Profil der Laufräder muss stimmen sowie die Übersetzung angemessen sein.
- Wie lang soll die Tagestourenlänge ausfallen? Je länger man am Tag unterwegs ist, desto mehr sollte man darauf achten, verschiedene Griffpositionen am Lenker einnehmen zu können. Welcher Sattel für wen bequem ist, lässt sich nicht vorhersagen. Das Angebot an Leder-, Gel- und gefederten Sätteln ist groß. Ein guter Händler wird einem die Möglichkeit geben, Sättel eine gewisse Zeit Probe zu fahren.
- Nicht zuletzt spielt die Wartungsbereitschaft eines jeden Radfahrers eine Rolle. Wer möglichst nicht selbst Hand anlegen möchte, wird mit einer Kettenschaltung beispielsweise nicht glücklich sein.

Anhang Nr. 9

Die Urkunde



.....
hat erfolgreich am Fahrradsicherheitstraining
in der Verkehrswirklichkeit teilgenommen.
.....

.....
kann besonders gut
.....

Moderatoren

Klassenleiter

Schullandheim Schwein-Mueß im Oktober 2007

Mirco

Dokumentation

Dokumentation Nr. 1

1. Workshop zum Fahrradsicherheitstraining für Kinder und Jugendliche der Klassenstufen 5 bis 7

am 21. Juni 2007 im AWO Feriendorf / Schullandheim Mueß

Ziel des Workshops war es, den bisherigen Stand der Konzeptentwicklung mit Experten aus verschiedenen Bereichen (Polizei, Verkehrswacht, ADFC, Pädagogik, Jugendarbeit) zu diskutieren, vielfältige Anregungen aufzunehmen und in das Konzept einfließen zu lassen.

Den Experten wurden das Projekt und seine Zielstellungen erläutert sowie die vier großen Modulgruppen des Projektes

- Technik,
 - Motorik,
 - Regeln und
 - Wahrnehmung,
- untergliedert in Teilmodule - den Teilnehmern vorgestellt und diskutiert.

Im Rahmen des Workshops wurde eine Radstrecke im Stadtverkehr gefahren und Probleme, die mit den Schülern beim Fahren im Verkehr entstehen können, direkt besprochen.

Neben der fachlichen Diskussion wurden intensiv die jeweiligen Erfahrungen in der Verkehrssicherheitsarbeit mit Kindern und Jugendlichen bzw. allgemeinen pädagogische Erfahrungen (Erlebnispädagogik) ausgetauscht.

Die Experten sagten verschiedenen Hilfen:

- fachliche und verkehrsrechtliche Begleitung durch die Präventionsbeauftragten der Polizeidirektion Schwerin
- personelle Unterstützung der aktiven Trainings
- Tourenunterstützung
- Außenstandorte durch die Verkehrswachten Teterow und Parchim zum externen Zwischentest des Konzeptes.

Dokumentation Nr. 2

2. Workshop zum Fahrradsicherheitstraining für Kinder und Jugendliche der Klassenstufen 5 bis 7

am 30. November 2007 im AWO Feriendorf / Schullandheim Mueß

Ziel des 2. Workshops war die Vorstellung und Auswertung der Praxisphase, die Diskussion des aktuellen Standes der Module sowie eine Diskussion offener Fragen aus Praxisphase. Alle Experten kannten das Projekt aus dem ersten Workshop und standen in der Zwischenzeit als Helfer und Ansprechpartner zur Verfügung.

Nach einem Abriss der Praxisphase

- 16.06.07 Projekttag Naturschutzstation
- 02. - 05.07.07 Comeniuschule (Förderschule) Schwerin
- 11.07.07 Goethegymnasium Schwerin
- 20.08.07 Testgruppe Jugendclub Deja Vu
- 24.08.07 Verkehrssicherheitstag der Polizei
- 01.09.07 Wandertag der Schweriner Volkszeitung
- 02. - 05.09.07 Gymnasium Lüneburg
- 25.09.07 Rudolph-Tarnow-Schule Wismar
- 27.09.07 Rudolph-Tarnow-Schule Wismar
- 09.10.07 Regionalschule Bad Kleinen
- 11.10.07 Außenstandort Regionalschule Teterow-Ost
- 15. - 18.10.07 Projektwoche Gesamtschule Bertold-Brecht Schwerin
- 17.10.07 Projekttag Gesamtschule Bertold-Brecht Schwerin
- 09.11.07 Projekttag Außenstandort Parchim, Goetheschule (Regionalschule)

und dem derzeitigen Stand der Modulentwicklung (siehe unten) wurden folgende Diskussionspunkte angesprochen:

| | |
|----------------|--|
| Zeitrahmen | evtl. Zeitvorgabe von einer Station zur andern vorgeben (also ca. 10 Min oder 20 Minuten). Damit soll erreicht werden, dass die Schüler nicht rasen, sondern die Module gezielt und mit Aufmerksamkeit abarbeiten. |
| Fahrrad-TÜV | könnte in Vorbereitung des Sicherheitstrainings durch die jeweilige Verkehrswacht oder Polizei durchgeführt werden. Alternativ können die Eltern in die Durchsicht und Reparatur des Rades eingebunden werden. Ein paar Ersatzräder sollten bereit stehen, damit alle Schüler teilnehmen können. Es darf nur mit verkehrssicheren Rädern gefahren werden. |
| Reparaturmodul | sollte nicht mit Räder durchgeführt werden, die von den Schülern genutzt werden. Anderes Modell zur Veranschaulichung und Übung benutzen. Vorschlag, das Modul im Rahmen eines eigenständigen Projekttages oder im Werkunterricht anzubieten. Beim Fahrradsicherheitstraining nur den klassischen Teil (Reifendemontage) durchführen. In Schulen Fahrradwerkstätten nutzen oder der |

| | |
|---|---|
| <p>Was, wenn nicht alle Schüler Radfahren können?</p> | <p>teilnehmenden Schule vorschlagen, diese zu gründen, damit die Schüler dort intensiver trainieren können. Mädchen unbedingt mit einbinden! Achtung: Eine selbst durchgeführte Reparatur fördert das Verständnis für das Rad. Nicht jeder Moderator wird in der Lage sein, das Modul praxisgerecht auszuführen, deshalb sollten vor Ort als Partner eingebunden werden. Es sollte im Vorfeld mit Fingerspitzengefühl heraus gefunden werden, welche Schüler nicht fahren können, ohne sie bloß zu stellen. Schülern sollte die Möglichkeit geboten werden, sich schulen zu lassen. Dazu bei den Verkehrswachten vor Ort nachfragen, ob und wo dieses möglich ist (Verkehrsgarten, Jugendverkehrsschule).</p> |
| <p>Empfehlung für die Vorbereitung der Schule</p> | <p>Lehrer sollten mit ihrer Klasse in den Verkehrsgarten gehen und sehen, ob und wie die Schüler Radfahren. Altersunterschied der Klassenstufen beachten. Die Schule sollte im Vorfeld aufzeigen, welche Module ihr besonders wichtig sind. Diese müssten im Sicherheitstraining auch besonders gefestigt werden.</p> |
| <p>Kleidung der Schüler</p> | <p>Welchen Voraussetzungen müssen von den Schulen geschaffen werden? Ws ist Pflicht?</p> <ul style="list-style-type: none"> • verkehrssichere Räder, witterungsgerechte Bekleidung, schriftliche Einwilligung der Eltern. • Bearbeitung der Modulblätter und die Kontrolle der Räder im Vorfeld durch die Schule. |
| <p>Motorik</p> | <p>Besonders in der dunklen Jahreszeit auf Leuchstreifen an der Kleidung hinweisen. Mit dem Modul das verkehrssichere Rad verbinden. Zum Bremstest wäre es sinnvoll, wenn die Gegebenheiten vorhanden sind, einen „Spurgarten“ anzulegen. Verschiedene Beläge/Untergründe sowie unterschiedliche Witterungsverhältnisse ausprobieren (Wasser oder Sand). Das einhändige Fahren und deutliches Handzeichen geben in den Tourenplan mit einarbeiten, da eine Hauptursache für Unfälle ist.</p> |
| <p>Vorschlag für den Tourenauftrag</p> | <p>Größere Schüler (10. Klasse) könnten die Touren ausprobieren und für jüngere Schüler entwickeln. So kann auch diese Altersstufe von der Schule aktiv in das Projekt eingebunden werde.</p> |
| <p>Regeln</p> | <p>Das Verständnis der Vorfahrtsregel fällt den Schülern besonders schwer. Altersgerecht und plastisch erklären. Bei Regelverletzung muss Nacharbeit durch die Schule erfolgen. Ansprechpartner benennen, die zur Verfügung stehen.</p> |

| | |
|---------------------|---|
| Experten | Die Experten des jeweiligen Moduls sollten untereinander in Teamarbeit ihr Arbeitsblatt beraten und erarbeiten und dann der Klasse vorstellen, wenn möglich mit Visualisierung des Themas. |
| Altersspezifik | Die Tourenaufträge entsprechend dem Alter der Schüler variieren. Für 5. Klasse alles möglichst einfach formulieren, da es in dieser Klassenstufe bei einem Teil der Schüler noch Schwierigkeiten im Sinn erfassenden Lesen gibt. In der 7. Klassenstufe verstärkt Schwierigkeiten einbauen. |
| Vernetzung | Für die Projektumsetzung im Alltag ist es wichtig mit Partnern der Verkehrssicherheit (Polizei, Verkehrswacht, Verkehrslehrer na der Schule, ADFC, ADAC, DRK usw.) langfristig zusammen zu arbeiten. |
| Moderatorenschulung | Es sollte unbedingt eine Schulung für die Moderatorenpraxis angeboten werden. |

Im Workshop wurden den Experten noch einmal alle Module mit ihrem Stand direkt nach der Praxisphase vorgestellt und diskutiert. Im Ergebnis dieser Diskussion stand das Grundscheema des Konzeptes:

| Experten- bildung | Quiz | Touren- auftrag | 1. Tour | 2. Tour | 3. Tour |
|--|-------------|---|--|---|---|
| <p>Festlegung der Module, die vermittelt werden sollen.</p> <p>Arbeitsblätter festlegen.</p> <p>Die Expertenbildung muss im Vorfeld im Rahmen der schulischen Arbeit erfolgen.</p> | | <p>Berücksichtigt die Expertenbildung und die Verkehrssituation der Örtlichkeit.</p> <p>Tourenauftrag wird mit den Schülern besprochen.</p> <p>Lehrer legen Gruppen und Tourenführer im Vorfeld fest.</p> | <p>Leichter Schwierigkeitsgrad:</p> <ul style="list-style-type: none"> •Helm •Regeln •Wegfindung •Verkehrszeichen •Bushaltestellen •Ampeln •Bremsen •Überholen •Erste Hilfe | <p>Hoher Schwierigkeitsgrad:</p> <ul style="list-style-type: none"> •Wegfindung •Technik •Helm •Markierungen/Pfeile •Ampeln •Schilder •Kreisverkehr •Vorfahrt •Hindernisse •Radwege •Schienen •Bordsteine •Schalten •Bremsen •Regeln <p>(Für Projekttag geeignet)</p> | <p>Tour&Spaß</p> <p>längere Tour (25-40 km/4 Std.)</p> <p>größere Anforderungen an Ausdauer und Motorik.</p> <ul style="list-style-type: none"> •Regeln für die Gruppenfahrt •Technik •Schilder •Ampeln •Kreuzungen •Vorfahrt •Erste Hilfe |

Dokumentation Nr. 3

Entwicklung des Curriculums im Rahmen der Praxisphase



- 16. Juni 2007
Projekttag Naturschutzstation Schwerin (1 Gruppe, 12 Teilnehmer)

Eine Tour im Verkehr sollte mit Kindern und Erwachsenen einer vorher nicht einschätzbaren Gruppe gefahren werden. Der Zeitrahmen (max. 3 Stunden) war vorher festgelegt.

Erste Erfahrung für eine Tour mit leichtem Schwierigkeitsgrad, die später immer wieder verwendet und mit unterschiedlichen Arbeitsaufträgen variiert wurde:

- sandige Waldwege,
- eine viel befahrene Kreuzung mit verschiedenen Ampeln,
- Tempo-30-Zone mit Bushaltestelle,
- Befahren einer Brücke mit steilem Anstieg,
- Überqueren einer Bundesstraße mit Ampel
- Zone mit Anliegerverkehr
- Unterqueren einer Autobahnbrücke mit Augenmerk auf unterschiedliche Lichtverhältnisse
- mehrere Möglichkeiten für Zwischenstopps und Bremstests, Abarbeitung von Aufträgen, Pausen.

Bei dieser Strecke kamen die Schüler nur an wenigen Stellen mit starkem Verkehr in Berührung, mussten sich aber die ganze Zeit an die Verkehrsregeln halten. Die Kinder der Übungsgruppe fuhren größtenteils der Gruppe voraus, warteten an Einmündungen und Kreuzungen. Dieses Verfahren erlaubt selbständiges Fahren in übersichtlichem Rahmen und hohem Spaßfaktor.

Die Strecke wurde vorher zweimal abgefahren. Beim ersten Mal mit zwei Erwachsenen war sie noch dreimal so lang, wie bei der eigentlichen Tour. Gemeinsam wurden schwierige Situationen festgestellt und das Augenmerk auf das Streckenprofil gerichtet.

Beim zweiten Mal wurde die Strecke mit zwei 6-jährigen abgefahren, um zu sehen wie die Kinder reagieren. Kritische Stellen und andere Schwierigkeiten waren jetzt noch einmal gut zu erkennen und wurden später im Tourenplan benannt und als Aufgaben formuliert.

Um mit Kindern zu arbeiten ist es sinnvoll, vorher auch mit Kindern zu testen. Das zeigt mögliche Schwierigkeiten viel deutlicher als beim Vorfahren mit erwachsenen Radfahrern. Kleine, im Radfahren geübte Kinder sind in der Lage, Strecken zu bewältigen, die später ältere Kinder fahren werden. Man lässt dann die Tourenfindung für sie komplett weg und achtet nur darauf, dass sie sich verkehrsgerecht verhalten, nicht überfordert werden. Überhaupt kann es bei Tourenplänen dazu kommen, die Schüler in ihrer Leistungsfähigkeit zu überfordern. Das Ausprobieren mit kleineren Kindern hilft im Vorfeld engere Grenzen zu stecken.

Beim Fahren mit Kindern muss viel Zeit für Unterbrechungen eingeplant werden. Eine Strecke von 10 bis 12 km bringt einen Teil der Kinder schon an den Rand des körperlichen Leistungsvermögens.

Vorbereitung zu den Modulen Technik, Helm und Regeln in drei durch einen Erwachsenen angeleiteten Gruppen. Anschließend Vorstellung der Ergebnisse der Gruppenarbeit für die anderen Mitschüler. Verwendung des Fahrradparcours analog 4. Klasse

- 02. Juli bis 05. Juli 2007 - Comeniuschule (Förderschule) Schwerin, 5. Klasse, (1 Gruppe, 15 Teilnehmer)
 - Einführung in das Projekt
 - Fahrradparcours zum Testen der Motorik,
 - erste kleine Tour Richtung Stadt/Land
 - ländliche Tour ohne Tourenauftrag und geführt durch Erwachsenen
 - städtische Tour geführt durch Erwachsenen
 - Auswertung des Trainings mit den Schülern

Diese Gruppe hatte sich kurzfristig entschlossen an dem Projekt teilzunehmen. Die Eltern waren über das Projekt informiert. Die Schüler der Klasse hatten alle im Vorfeld am Training für den Fahrradführerschein der Klasse 4 teilgenommen. Die Lehrerin der Klasse war sehr interessiert am Thema und die Schüler entsprechend motiviert. Die Lehrerin war allein mit der Klasse. Es gab keine weiteren Betreuungspersonen von Seiten der Schule. Für das dreitägige Training standen also zur Verfügung: Lehrerin, zwei Moderatorinnen, ein ehrenamtlicher Helfer für einen Tag.

Die Lehrerin erbat sich zusätzliche Informationen zur rechtlichen Seite des Themas:

- Schüler dürfen ab dem Alter von 9 Jahren auf der Straße Rad fahren,
- Klasse ist über die Schule versichert, Voraussetzung der Direktor hat eingewilligt,
- zusätzlich ein Schreiben der Eltern, dass das jeweilige Kind am Sicherheitstraining teilnehmen darf.

Ein Raum für das Training und die benötigten Fahrräder standen bereit. Eine erste Überlegung, den Verkehrsgarten in das Training einzubeziehen, zerschlug sich, weil dieser an den gewünschten Tagen nicht zur Verfügung stand. Button mit allen benötigten Namen wurden im Vorfeld angefertigt. Zur Vorbereitung gehörte eine Namensliste aller am Training beteiligten Personen.

Zu Beginn wurde in das Projekt eingeführt (warum gibt es das Sicherheitstraining). Schüler, Lehrer, Helfer und Moderatoren erhielten einen Button mit ihrem Namen und dem Symbol für das Training. Die Arbeit der Schüler erfolgte in drei Gruppen unter Anleitung der Erwachsenen. Nach 15 Minuten Arbeit stellte jeweils ein Schüler-Experte die Arbeit vor.

Jeder Schüler bekam für die Tage des Trainings eine nummerierte Sicherheitsweste. Damit wurde gleichzeitig die Reihenfolge beim Fahren festgelegt.

Bei diesem Training wurden am ersten Tag Elemente des Fahrradparcours (u. a. Schrägbrett, Bremstest, Slalom) genutzt, um festzustellen, ob die Schüler alle Radfahren können. Der Zeitaufwand dafür betrug ca. 45 Minuten. Die Schüler waren relativ diszipliniert und scherten während der Wartezeiten nur mäßig aus. Bei einigen Schülern waren Unsicherheiten erkennbar.

Der Beginn des Sicherheitstrainings fiel auf einen Regentag. Ein Teil der Schüler war zu dünn gekleidet. Regensachen waren die Ausnahme.

Am Ende des ersten Trainingstages stand noch eine Zeit von ca. einer Stunde zur Verfügung, die für eine erste Tour leichten Schwierigkeitsgrades genutzt wurde. Ausfahrt aus dem Schullandheim, Tempo-30-Zone, dann ausschließlich Fahrt auf Radwegen. Schwierigkeit am ersten Tag waren schlammige Wege und motorische Probleme der Schüler, damit umzugehen.

Fazit nach dem ersten Tag: die Schüler sind motorisch und von der Disziplin in der Lage, die Trainingseinheiten zu bewältigen. Das Benutzen einer Gangschaltung muss noch einmal erklärt werden. Schwierigkeiten gab es beim Erfassen der Expertenarbeitsblätter und deren Wiedergabe vor der Gruppe. Dazu sind nicht alle Schüler in der Lage.

Am 2. Tag hatten die Schüler die Nummern vom Vortag und ihren Helm an den Rädern befestigt, so dass diese sofort greifbar waren.

Durch den ehrenamtlichen Helfer vom ADFC erfolgte eine Reifendruckkontrolle. Das Aufpumpen sollten in jedem Fall die Schüler selbst übernehmen.

Zwei der Jungs waren sehr wild, bremsten ständig mit der Vorderradbremse. Das war auch während der Fahrt schwierig, da sie davon an den ersten beiden Tagen nicht abzubringen waren. Die Räder wurden aus dem Lagerraum vor den Seminarraum gestellt. Das brachte noch einmal Unruhe. Die Schüler wollten nun sofort losfahren.

Vor Beginn sollte zum Räderbereitlegen Zeit eingeplant werden.

Vorbereitet war das Thema „Toter Winkel“. Die Schüler kannten den Begriff, konnten ihn aber nicht erläutern. Zur Übung zum Thema Toter Winkel hatte das Schullandheim einen Transporter bereitgestellt, an dem mit den Schülern einzeln gearbeitet werden konnte. Dies war zwar effektiv und eindrucksvoll, aber sehr zeitaufwändig. Nachfragen zum Verhalten an Bussen.

Routenplanung: Während der Übungszeit wurde mit fünf Schülern auf der Karte die Route abgesprochen. Die Schüler hatten Probleme, sich an der Karte zu orientieren. Wo ist das Schullandheim? Wo ist Leezen, wie weit fahren wir? Wie erkennt man auf der Karte Radwege? Erklärung durch den Moderator in kleinen Schritten: Wir fahren rechts aus dem Schullandheim die Alte Crivitzer Landstraße bis zur Brücke. Die Autos, die an dieser Stelle von oben kommen, müssen an der Linie warten. Wir fahren bis zum Radweg durch.

Vor der Tour nannten Experten-Schüler noch einmal die fünf Grundregeln zur Gruppenfahrt: Rechts fahren, Abstand halten, nicht bei Rot über die Ampel, nicht überholen, bei Gefahr klingeln. Diese Regeln wurden nach den beiden Tour-Erfahrungen noch um Handheben beim Bremsen ergänzt.

Die Schüler akzeptierten die Nummern-Reihenfolge, diese war durch die Lehrerin noch einmal leicht korrigiert worden. Der ehrenamtliche Helfer fuhr voraus, die Schüler folgten, schauten sich aber nicht alle nach links um, ob die Straße frei ist. Schüler fuhren in Reihe hintereinander, wichen nicht aus.

Einer der Schüler wurde durch Lehrerin ermahnt, MP-3-Player weg zu tun. Am Waldrand wurden die Schüler versammelt, um das Modul MP-3-Player zu besprechen. Eindruck: die Schüler nehmen diese Regel nicht wirklich für sich an und werden sie weiter übertreten. Zwei Schüler fingen während der Erklärungen an, Rad zu fahren.

Schüler blieben an der Ampel stehen, problemloses Überqueren beim grünen Signal.

Handzeichen geben funktionierte.

Schüler überholten nach Aufforderung der Lehrerin mit Schulterblick und Handzeichen.

Immer wieder schwierig für manche Schüler war das Einhalten der Abstände zum Vordermann. Ab und zu kam es zu abrupten Bremsmanövern, die aber nicht zu Stürzen führten. Auf gerader Strecke fuhr eine Moderatorin von hinten nach vorn an der Gruppe vorbei, um zu verdeutlichen, ob der gehaltene Abstand in Ordnung oder zu klein war.

Einige Schüler wirkten erschöpft. Die Schüler hatten zum größten Teil an Getränke gedacht.

Thema Erste Hilfe: Was ist zu tun, wenn man Zeuge eines Fahrradunfalls wird? Einige Schüler nannten die 110, andere die 112. Kurze Erklärung zum Verhalten beim Absetzen eines Notrufes (Fünf W). Die Regeln waren den Schülern bekannt, weil sie diese vor kurzem behandelt hatten.

Erste Unterbrechung, weil ein Helm nicht aufgesetzt wurde. Später erneute Unterbrechung, weil ein Ärmel in die Kette geraten war. Versammlung der Schüler, damit sie das Problem erkennen konnten.

Kleine Probleme bereiteten auf schmaler Spur das Abstandhalten und die Bremsmanöver der Jungen. Es wurden noch einmal leichte Anforderungen an die motorische Fertigkeiten der Schüler gestellt.

Schwierigkeiten kurz vor dem Ende der Tour: Schüler waren jetzt spürbar unkonzentrierter, scherten aus.

Noch mal zum Thema MP-3-Player. Schüler sollten raten, was es kostet, wenn man damit erwischt wird. Darauf haben die Schüler gut reagiert, es kamen etliche Antworten bis zum wirklichen Strafpreis von 15 Euro. Auch unterwegs zeigten die Schüler noch eine Radfahrerin, die mit MP-3-Player fuhr.

Überlegung: Durch Reagieren auf aktuelle Situationen stellt man für die Schüler einen praktischen Bezug her. Sie können sich die Situation besser merken und sind das nächste Mal aufmerksamer für die jeweilige Situation.

Bei der Arbeit mit Verkehrszeichen im Arbeitsraum ließ die Aufmerksamkeit der Schüler schnell nach. Interessiert waren die Schüler noch einmal beim Zeigen von Fotos und Fragen zu den Fotos.

Vorfahrtssituation anhand von Sommer- und Winterbild. Interesse weckte auch das Foto eines verdeckten Baggers, der aus einer Einfahrt kam.
Auf Wahrnehmungsspiele im Außenbereich reagierten die Schüler gut.

Eine Kreuzung sollte zuerst gemeinsam auf direktem Wege überquert werden. Die Schüler fuhren in einer Reihe ruhig an die Kreuzung heran und überquerten sie. Dazwischen wechselte die Ampelphase. Auch die zweite Gruppe überquerte die Kreuzung sicher.

Nun werden die Schüler aufgefordert die Kreuzung noch einmal gruppenweise unter Nutzung der Ampel zu überqueren. Es gibt 3 Ampeln zum Radfahren und eine vierte nur für Fußgänger. Zwei der Gruppen schieben tatsächlich über die letzte Ampel. Es folgte ein Hinweis zum Verhalten an einer Fußgängerampel.

Bei dieser Situation waren die Schüler sehr aufmerksam und übernahmen die Verantwortung für ihr Tun. Die Situation Fußgängerampel ist ihnen durch die Praxisübung bewusst geworden.

Eine solche Situation vorher zu besprechen und die Schüler selber reagieren zu lassen, hat die Aufmerksamkeit und das Interesse geweckt. Die Schüler werden das Gelernte gut behalten.

Bei der Vorbereitung der Arbeit mit dieser Klasse stand von Anfang an die Überlegung, mit den Schülern am letzten Tag zu einem Kreisverkehr zu fahren. Auf die Informationen zum Kreisverkehr reagierten die Schüler interessiert. Sie sollten ohne Handsignal einfahren und beim Verlassen des Kreisverkehrs Handsignal geben. Mit Hilfe einer Folie waren vorher die wichtigsten Regeln am Kreisverkehr erklärt:

- einfahren ohne Handzeichen,
- niemals im Kreisverkehr anhalten,
- nicht versuchen abzukürzen.

Am Kreisverkehr wartete die Gruppe auf dem Radweg und beobachtete die Fahrt einer Moderatorin mit einem Schüler in den Kreisverkehr hinein und an derselben Stelle hinaus. Die restlichen Schüler fuhren jeweils zu zweit in den Kreisverkehr und wiederholten die Übung. Die Schüler waren sehr aufmerksam und hatten Spaß an dieser selbständigen Übung.

Dann ging es geradeaus im Verkehr weiter auf einem Wohngebietsweg. Die Überquerung einer vierspurigen Straße mit Ampeln funktionierte gut. Die Schüler hielten sich an die Regeln. Die vorausfahrende Gruppe wartete. Überqueren eines Platzes mit Fußgängerverkehr und Schienen.

Nach Rückkehr ins Schullandheim wurde durch den Helfer jedes Rad auf Zustand der Bremsen, der Klingel, Verkehrssicherheit usw. überprüft. Anschließend wurden die Räder von den Schülern geputzt und durch den Moderator abgenommen.

Um den Schülern eine Rückmeldung für ihre Fähigkeiten beim Fahren im Straßenverkehr zu geben, wurde mit ihnen der Entwurf einer Urkunde besprochen. Als Erkennungszeichen für das Fahrrad-Sicherheitstraining wurde die Zeichnung des Rad fahrenden Mädchens mit den beiden Schutzengeln genutzt. Bei der Auswertung wurde diskutiert, was besonders gut gemacht wurde und dies noch in einem Satz in die Urkunde einzutragen. Das hat noch mal das Augenmerk auf jeden einzelnen Schüler gelenkt.

Für Förderschüler einer 5. Klasse war der Schwierigkeitsgrad angemessen. Sie waren im Vergleich zu späteren Gruppen sicher in der Kenntnis der Verkehrsregeln. Zum Teil gab es motorische Schwierigkeiten beim Einhalten der Abstände zwischen den Rädern oder auch Probleme beim Einhalten der Disziplin.

Für uns stellte sich die Frage: Wie kann der Lerneffekt für die Schüler verstärkt werden:

- Wegfall des Fahrradparcours, weil dieser zu zeitintensiv ist. Es schaffte keine zusätzliche Sicherheit und widersprach der Freizeitorientierung;
- Führung der Gruppe durch einen Schüler, um Verantwortung zu übertragen
- Um den Wissensstand der Schüler zu ermitteln und sie in das Thema einzuführen sollte ein Quiz entwickelt werden.
- Entwicklung eines Tourenauftrages.
- Es wurde in drei Gruppen an den Modulen gearbeitet und anschließend der gesamten Klasse vorgestellt. Diese theoretische Vorarbeit ist auf jeden Fall notwendig, um die Schüler vor Beginn des praktischen Fahrens noch einmal für Schwierigkeiten zu sensibilisieren.
- Nach der Tour war klar, dass die Schüler mehr gefordert werden sollen, um selbständiger zu arbeiten.
- Aufgaben sollten präzise formuliert, Verantwortung vom Moderator und den Lehrern direkt an die Schüler weiter gegeben werden.

- 11. Juli 2007 - Goethegymnasium Schwerin, 8. Klasse (1 Gruppe, 30 Teilnehmer)

Begleitung und Beobachtung einer 8. Klasse, die eine Radtour um den Schweriner Innensee machte.

Fragestellung: wie reagiert eine Schulklasse, die sich vom Alter an das Projekt anschließt und seit der vierten Klasse kein Sicherheitstraining hatte?

Die Schüler waren durch die Lehrerin aufgefordert worden, sich mit den Verkehrsregeln zu befassen. Das konnte in diesem Rahmen aber nicht kontrolliert werden und war wirkungslos.

Die Schüler fuhren zum Teil auf nicht verkehrssicheren Rädern, generell ohne Helm. Fahren bei Rot, Nutzen der Bürgersteige, Fahren mit MP3-Player prägten die Fahrt. Die Gruppe riss völlig auseinander und war nicht zu kontrollieren. Vorfahrender Schüler wurde nicht akzeptiert. Lehrer war von den körperlichen Voraussetzungen nicht in der Lage, Situation zu beherrschen.

10 Kilometer vor Tourenschluss fuhr die Gruppe durch eine Tempo-30-Zone. Hier wurden sämtliche Regeln außer Kraft gesetzt. Die Schüler fuhren zum Teil in der Straßenmitte, zu zweit, zu dritt nebeneinander.

Große Gruppen sollten im Vorfeld geteilt und feste Wartepunkte vereinbart werden. Obwohl in der Gruppe 3 Erwachsene fuhren, war es nicht möglich, sie zu disziplinieren.

Es kann nicht einem Schüler komplett die Führung einer Gruppe überlassen werden. Der führende Lehrer bleibt der Hauptverantwortliche für das Verhalten seiner Klasse. Er hat den Wissensvorlauf und die Autorität über seine Schüler. In diesem Falle waren die Moderatoren nur Beobachter. Bei mehreren späteren Trainings ist aufgefallen, dass die Lehrer die Verantwortung komplett an den Moderator abgeben. Der Moderator kann nur für den inhaltlichen Teil des Trainings Verantwortung übernehmen. Der Lehrer muss auf jeden Fall die Disziplin sichern.

Bei der Tour passierte es, dass an Schülern, die kleinere Pannen hatten, einfach vorbei gefahren und sie sich selbst überlassen wurden.

Das zeitliche Limit war zu eng gesteckt. 3 Stunden für 35 Kilometer sind bei einer Gruppe, die noch nicht gemeinsam Rad gefahren ist, zu wenig. Vergleichsmöglich-

keit: Die gleiche Strecke wurde später mit Schülern einer 7. Klasse am letzten Tag des Trainings gefahren.

- 20. August 2007 - Testgruppe Jugendclub Deja Vu Schwerin (1 Gruppe, 6. Jahrgangsstufe, 6 Teilnehmer)

Ein Jugendklub hatte sich bereit erklärt, Hilfestellung für das Projekt zu geben. Da die Schüler dort normalerweise kleiner sind, wurde im Vorfeld über Presseveröffentlichungen um teilnehmende Schüler in der entsprechenden Altersklasse geworben.

Es wurde die Form des Projekttages mit Schülern in der geforderten Altersklasse ausprobiert.

Erstmaliger Einsatz des Quiz, von Arbeitsblättern, Tourenauftrag und Wegskizze. Bei der Beantwortung der Quizfragen gab es verschiedene Schwierigkeiten bei den Schülern, am schwersten fiel ihnen der Umgang mit der Skizze.

Nach Angaben der Schüler war es für sie eine neue Erfahrung, alleine im Verkehr und regelgerecht zu fahren.

Die Module wurden nach den Schwerpunkten der Strecke ausgewählt. Überlegung: Die Modulblätter müssen noch einmal verkürzt, überarbeitet und mit Fotos versehen werden!

Die Schüler lesen die Regeln, wollen aber eigentlich aufs Rad. Das Quiz hat ihre Aufmerksamkeit vorher schon stark gefordert.

Es wurde getestet, ob ein Bewerber die Erfüllung des Tourenauftrages bewerten kann.

Beim Überqueren einer Fußgängerampel war den Schüler wieder nicht bewusst, dass geschoben werden muss.

An einer gleichrangigen Kreuzung gab es für den vorausfahrenden Schüler eine Schwierigkeit, da ein Fahrzeug, das eigentlich Vorfahrt hatte, Zeichen gab, dass die Schüler fahren sollten. Diese Situation wurde genutzt, um mit den Schülern über das Regelwerk einerseits und konkrete Situationen andererseits zu diskutieren. Wichtig ist hier immer der Blickkontakt.

Weitere Situation: Ein PKW hatte erst überholt und wollte dann kurz vor der Gruppe rechts in eine Einfahrt fahren. Er blieb stehen, als er merkte, dass die Fahrradgruppe schon wieder heran war. Der PKW hatte sich ungeschickt verhalten und wollte seinen Fehler wieder gut machen. Da Blickkontakt bestand, konnte der Tourenführer entscheiden, die Gruppe weiterfahren und das Auto warten zu lassen.

Das Nachlassen der Aufmerksamkeit während einer Tour fiel auch dieses Mal auf. Ab einer bestimmten Streckenlänge und eigentlich immer kurz vor Erreichen des Zieles ließ die Aufmerksamkeit rapide nach. Dies muss vorher besprochen werden. Aufmerksamkeits- und Konzentrationsprobleme können im Alltag auch zu Unfallursachen werden. Man sollte man vor den letzten Kilometern eine Pause für kleine Stärkung einlegen und die Schüler auf die Gründe hinweisen und erst dann das letzte Stück befahren.

Das eigentliche Problem ist die Tourenfindung.

- 24. August 2007 - Verkehrssicherheitstag der Polizei, Beobachtung der Motorik

Im Rahmen der Betreuung eines vorgegebenen Fahrradparcours wurden die unterschiedlichen motorischen Fähigkeiten der Schüler verschiedener Altersstufen beobachtet.

Der Parcours war für ca. 7 Stunden aufgebaut. Räder und Helme wurden von der Verkehrswacht zur Verfügung gestellt. Es waren immer mindestens zwei Betreuungspersonen vor Ort. Es konnten bis zu 15 Schüler gleichzeitig fahren. Beim Befahren des Parcours stand für die Schüler, Kinder der Spaß im Vordergrund. Sportliche Kinder waren agiler und schneller im Üben des Parcours. Andere Kinder hatten Hemmungen und benötigten Hilfestellungen. Ängstliches Fahren führte zu wackligen Situationen. Jüngere Schüler bewältigten die Übungen oft besser, weil sie mit weniger Angst heran gingen.

Der Parcours verband Spaß mit dem Training motorischer Fertigkeiten.

- 01. September 2007 - SVZ-Wandertag (12 Teilnehmer)

Erarbeitung und Ausprobieren einer geschützten Strecke für die „Tour Spaß“ unter Berücksichtigung der Module des Sicherheitstrainings.

Die ca. 26 km lange Strecke enthielt die Schwierigkeiten Gruppenfahrt, Wegfindung, Fahren in der Tempo-30-Zone, Bushaltestelle, steil in ein Tal führender Radweg, Kreisverkehr, sandige, hügelige unbefestigte Wege, und Kopfsteinpflaster.

Die Tour wurde mit einer Gruppe gefahren, deren Zusammensetzung vorher nicht bekannt war. Getestet wurde sie im Vorfeld mit mehreren erwachsenen Radfahrern und zwei 9-jährigen Kindern, um sicherzustellen, dass sie für die angesprochene Altersstufe geeignet ist.

Fazit: eine Strecke in dieser Länge ist von Kindern zu bewältigen. Es müssen genügend Pausen eingeplant werden. Für diese Strecke muss man einen Zeitumfang von ca. vier Stunden einplanen.

- 02. bis 05. September 2007 - Gymnasium Lüneburg, 6. Klasse (3 Gruppen, 34 Teilnehmer)

Mit der Gruppe wurde an insgesamt vier Tagen gearbeitet. Verwendet wurden Quiz, Arbeitsblätter und Tourenauftrag. Erstmals Arbeit mit mehreren festgelegten Gruppen, einem Schüler jeweils als vorfahrendem Tourenleiter und erwachsenem Begleiter und Bewerter.

Das Besondere an dieser Woche war, dass die Schüler die Räder auch noch im Rahmen der anderen Freizeitaktivitäten genutzt und das Regelwissen gut angewendet und gefestigt haben.

Das Arbeiten mit einem Bewerterauftrag nach einem Punktesystem erwies sich als zu aufwändig und nicht realisierbar. Der erwachsene Begleiter muss nicht nur die Schüler bewerten, sondern auch für die Sicherheit der Gruppe sorgen, Disziplin und Einhaltung des Tourenauftrages kontrollieren, anschließend oder sofort auf das Verhalten der Gruppe reagieren.

Für die Schüler ist es schwierig, sich gleichzeitig mit Wegefindung und regelgerechtem Fahren zu befassen.

Die vier besten Schüler beim Quiz wurden zu Tourenleitern erklärt und wählten sich ihre Gruppe selbst aus. Dieser Ablauf war vorher mit dem Klassenleiter so abge-

sprochen. Die vier erwiesen sich als Freunde, die beim Quiz zusammen gearbeitet hatten. Nun waren sie getrennt, mussten jeder separat für eine Gruppe verantwortlich sein und bewährten sich alle vier dabei. Dieser Zufallseffekt brachte die Erkenntnis, dass es nicht immer sinnvoll ist, die Gruppen vorher durch die Lehrer zusammen zu stellen. Durch diese Art der Gruppenzusammensetzung ergaben sich völlig neue Herausforderungen für die Schüler. Eine solche Entscheidung ist, wenn nötig, leicht zu korrigieren, da ja immer ein Erwachsener die Schüler im Verkehr begleitet.

Die Arbeit an den Arbeitsblättern wurde zum Teil nur flüchtig durchgeführt. Bei dieser Gruppe mussten die Schüler dafür unterschreiben, dass sie die Regeln gelesen haben. Das hat jedoch keinen nennenswerten Effekt gebracht. Aus diesem Grund wurde es für die späteren Trainings weg gelassen.

Problem: Wie bringe ich die Schüler dazu, selbständig den Weg zu finden und gleichzeitig den Tourenauftrag abzuarbeiten? Es können Punkte (Kreisverkehr, Kriegerdenkmal, Kirche, Brücke) vorgegeben werden, an denen Module abgearbeitet werden sollen. Mit einer Karte kann der Weg frei gewählt werden. Für diese Art des Tourenauftrages muss dem Moderator klar sein, dass nicht alle Gruppen in der gleichen Zeit die Tour abfahren werden. Die Schüler einer Gruppe müssen vorher gemeinsam die Tour auf der Karte ansehen und schriftlich festhalten. Dafür muss mehr Zeit eingeplant werden in der Vorbereitung aber auch für die Dauer der Touren.

In einer Tour „Spaß“ am letzten Tag wurde die für den SVZ-Wandertag erstellte Strecke genutzt. Der vorausfahrende Schüler, wurde dreimal ausgewechselt, um mehreren Schülern diese Erfahrung zu ermöglichen. Schüler übernahmen Wegfindung selbständig, unter Hilfestellung des Moderators. Die Gruppe fuhr geschlossen. Vier erwachsene Begleiter gewährleisteten die Sicherheit.

Da die Tour einen hohen Schwierigkeitsgrad aufweist, fiel es den Schülern schwer, die notwendigen Sicherheitsabstände zwischen den Rädern einzuhalten. Ein Teil der Schüler reagierte frustriert, weil sie über längere Zeit nicht das ihnen gewohnte Tempo fahren konnten. Eine Schülerin geriet an den Rand ihres körperlichen Leistungsvermögens. Das verlangte starke Rücksichtnahme durch die Gruppe.

Während dieser Tour wurde die Gesamtauswertung mit den Schülern durchgeführt. Alle genannten Module wurden mit der gesamten Gruppe getestet. Die Tourenleiter der vorherigen Tage nahmen selbst eine Auswertung des Fahrverhaltens ihrer Gruppe vor der gesamten Klasse vor, ebenso der erwachsene Begleiter. Vorbereitete Urkunden wurden übergeben. Gute Möglichkeit des Abschlusses einer Projektwoche.

Bei einer Gruppe von dieser Personenzahl ist es sinnvoll zu trennen. Die schwächeren Schüler sollten eine kürzere Tour, die leistungsstärkeren ca. 10 km mehr fahren, um allen Schülern gerecht zu werden. Ansonsten leidet der Spaß am Rad fahren schnell.

- 25. September 2007 - Rudolph-Tarnow-Schule Wismar, 4. Klasse (1 Gruppe, 26 Teilnehmer)
- 27. September 2007 - Rudolph-Tarnow-Schule Wismar, 4. Klasse (1 Gruppe, 24 Teilnehmer)

Diese geführten Touren mit leichtem Schwierigkeitsgrad dienen dazu, das Verhalten und die körperlichen Fähigkeiten der Schüler im Verkehr zu beobachten. Unter dem

Aspekt, dass es Kinder sind, auf deren Wissensstand das Sicherheitstraining aufbauen soll. Tourenauftrag, Quiz und Expertenarbeit wurden nicht angewendet.

Schüler mussten vor der Tour mit den Rädern auf dem Gelände eine Teststrecke fahren. Darauf hin wurden zwei Schüler aussortiert, die nicht entsprechend fahren konnten. Diese wurden von einer anderen Gruppe betreut. Ansonsten hätte die Tour nicht gefahren werden können.

Die Schüler waren motiviert und auf die Tour vorbereitet. Sie hatten in der Schule schon Übungen für den Fahrradführerschein durchgeführt. Die Klasse fuhr sehr diszipliniert und hielt sich an die vorher bekannten Regeln. Klassenleiterin hatte starkes Interesse am Thema, weil sie künftig auch selber Radtouren mit der Klasse durchführen will.

Die Schüler zeigten noch große Unsicherheiten beim Fahren im öffentlichen Verkehr. Sie versuchten zum Teil stark nach rechts auszuweichen, was mehrmals zu unsicheren, wackligen Situationen führte. Einige Schüler hatten noch erhebliche motorische Schwierigkeiten.

Die Streckenlänge von ca. 12 Kilometern und der leichte Schwierigkeitsgrad der Strecke waren für diese Altersklasse ideal, um selbstbewusstes Fahren zu üben.

- 09. Oktober 2007, Regionalschule Bad Kleinen, 7. Klassen (2 Klassen, 36 Teilnehmer, 5 Gruppen)

Projekttag mit schwieriger Ausgangssituation, da die Lehrer und Schüler mit dem Stadtverkehr nicht vertraut waren und sich auf unbekanntem Gebiet bewegten.

In den Tourenauftrag müssen insbesondere für ortsfremde Teilnehmer erkennbare, markante Punkte aufgenommen und mehr Zeit einkalkuliert werden.

Da die vier Gruppen gestaffelt abfuhren, konnte auf dem Gelände noch das Bremsen geübt werden.

Mit den Lehrern war im Vorfeld über die Inhalte des Sicherheitstrainings gesprochen worden. Es stand relativ wenig Zeit zur Verfügung, weil die Schüler mit dem Bus von Bad Kleinen kamen und auch wieder zurück mussten. Die Gruppenbildung war im Vorfeld durch die Lehrer vorgenommen worden.

Es war die zahlenstärkste Schülergruppe des gesamten Trainings überhaupt. So wurde für die Vorbereitung: Einführung, Quiz, Quizauswertung, Bearbeiten der Arbeitsblätter relativ viel Zeit gebraucht. Auch die Zuteilung der Räder für die hohe Schüleranzahl dauerte verhältnismäßig lange.

Der Zeitabstand zwischen den Gruppen war ziemlich knapp gewählt, ca. 5 Minuten. Als die vierte und letzte Gruppe nach 15 Minuten an der ersten Kreuzung eintraf, hatten sich alle Gruppen an der Kreuzung gesammelt, obwohl die ersten Gruppen schon längst unterwegs sein mussten.

Wenn ein Tourenbegleiter der Meinung ist, eine Aufgabe ist zu schwer für seine Gruppe, hat er die Möglichkeit, diesen Punkt sofort zu streichen. Ein zu stark behütender Begleiter hindert jedoch die Gruppe am Lernerfolg, anstatt die Schüler selber fahren zu lassen. Sicherer, eindeutiger Begleiter hilft den Schülern, sich sicher zu verhalten.

Es blieb nach Beendigung der Tour wenig Zeit zu einer gemeinsamen Auswertung, da die Räder verstaut und die Schüler mit dem Bus zurück mussten. Eine der Lehre-

rinnen meinte, dass sie während der Fahrt totale Angst um die Schüler gehabt habe, und dass sie in dieser Art niemals allein fahren würde.

Es muss im Vorfeld geklärt werden, was in einem bestimmten Zeitrahmen leistbar ist.

Beim Tourenauftrag unbedingt den Erfahrungshorizont der Schüler bedenken und den Schwierigkeitsgrad der Tour entsprechend auswählen! Ein Projekttag in gleicher Form wurde eine Woche später mit Schülern aus Schwerin durchgeführt. Diese waren mit dem Umfeld vertraut und bewegten sich wesentlich sicherer.

- 11. Oktober 2007 - Außenstandort, Regionalschule Teterow-Ost, 6. Klasse (4 Gruppen, 30 Teilnehmer)

Ziel war die Überprüfung, wie eine Schule an einem anderen Ort das Projekt allein mit den Projektvorgaben umsetzt. Der Streckenverlauf war den Schülern vorher bekannt. Erstmals wurde das Technikmodul durch die Verkehrswacht Teterow ausprobiert.

Der Gruppenzusammenhalt unter den Schüler muss besser werden. Die Regeln für die Gruppenfahrten sollten immer vorher gefestigt werden.

Beobachtung: Jungen übernehmen in einer Mädchengruppe die Führung, weil sie sich für die besseren Radfahrer halten.

Vorarbeit für einen Projekttag sollte die Kenntnis der Arbeitsblätter sein. In die Arbeitsblätter sind die Schwerpunkte der Module eingearbeitet. Wenn die Schüler alle Arbeitsblätter bearbeitet haben, müssen sie in der Lage sein, die Schwerpunkte der Tour zu erfüllen, also verkehrssicher den Weg zu bewältigen.

Überlegung: Wenn die Schüler die Arbeitsblätter schon im Unterricht bearbeitet haben und Experten benannt sind, können einzelne Module vor der Tour kurz durch die Experten erläutert werden, z. B. Vorfahrtsregeln und wichtigste Verkehrsschilder.

Der eigentliche Tourenauftrag darf nicht im Vorfeld herausgegeben werden, um die Konzentration der Schüler auf die Erfüllung der Tourenaufgaben zu lenken. Tourenauftrag muss von einem Schüler vorgelesen und jeder Block konkret durchgesprochen werden.

Beim Rückweg wurden die erlernten Verkehrsregeln z. T. außer Kraft gesetzt (Stalltrieb). Hinweis an die Schüler, dass in der Zeit ab 15.30 auch die Autofahrer unaufmerksamer sind, die Konzentration um diese Zeit stark nachgelassen hat. Das erhöht die Unfallwahrscheinlichkeit um diese Zeit beträchtlich. Die Schüler waren von der Situation schockiert und die Erklärung auf jeden Fall notwendig.

Durch die Verkehrswacht war ein Reparaturmodul vorbereitet. Während des Zwischenstopps wurde den Schülern durch einen Mitarbeiter der Verkehrswacht das Flicken eines Reifens gezeigt. Bei mehr Zeit sollten die Schüler das durchaus alleine machen.

Vorschlag durch den Direktor: Das Fahrradsicherheitstraining im Rahmen einer Lehrerfortbildung als Grundinformation zur Problematik anzubieten.

Es wurde eine Variante des Bremstestes ausprobiert: Moderator lässt die Schüler einzeln auf sich zu fahren und gibt spontan das Signal zum Bremsen. Dieser Bremstest war am effektivsten.

- 15. bis 18. Oktober 2007 - Projektwoche Gesamtschule Bertold Brecht Schwerin, (Klasse 7b, 26 Teilnehmer)

Projektwoche mit Touren beider Schwierigkeitsgrade und der „Tour Spaß“ sowie mit zusätzlichem Tag für das Technikmodul.

In einem Technikmodul vollzogen die Schüler die Reparatur eines Vorderradschlauches.

Für diese Woche wurden zwei Vorgespräche mit den 3 Lehrern der Klassenstufe 7 geführt und mehrere Telefonate, um organisatorische Fragen zu klären. Die Ursprungsplanung war, dass alle 3 Klassen die ganze Woche parallel am Sicherheitstraining teilnehmen. Darauf richtete sich auch die Vorbereitung. Dann entschieden sich zwei Lehrer kurzfristig für die Variante Projekttag, weil ihre Schüler zusätzlich an anderen Projekten teilnehmen sollten. An diesen beiden Vorbereitungsgesprächen lässt sich erkennen, dass sich der Trainingsablauf im Vorfeld komplett änderte und der Situation angepasst werden musste.

Es konnte eine gründliche Einführung in das Projekt vorgenommen werden. Die Schüler hatten genügend Zeit über eigene Erfahrungen zum Thema Fahrradunfälle zu berichten.

Insgesamt sechs der Projekträder wurden für das Modul genutzt. Ein Lehrer baute sein Vorderrad aus und erklärte die Schlauchreparatur. Immer zwei Schüler bauten ein Vorderrad aus und wieder ein. Beim Entfernen des Mantels hatten alle Schüler Schwierigkeiten. Der Lehrer und die Moderatoren mussten Hilfeleistung geben. Einige Schüler brachten die Kleinteile ihrer Räder durcheinander. Die Schüler halfen sich gegenseitig, mussten aber ständig kontrolliert werden und Hilfestellung bekommen. Besonders schwierig war die Wiederherstellung der Beleuchtung. Der Lehrer hätte kein eigenes Rad nutzen müssen. Es ist ausreichend und übersichtlicher, wenn nur die Schüler agieren. Die Räder mussten nachkontrolliert werden. Trotzdem war es effektiv. Jedes der Arbeitspaare hat einmal alle notwendigen Arbeitsschritte eigenständig durchgeführt.

Nach der Arbeit an den Modulen in Gruppen wurden auf dem Schullandheimgelände mit jeder der Gruppen Trockenübungen zu den Vorfahrtsregeln gemacht. Experten erklärten, Schüler stellten Situationen nach.

Da die Schüler den Ort kannten, gab es in keiner der Gruppe Probleme bei der Tourenfindung. Sie fuhren regelgerecht, mussten aber darauf hingewiesen werden, die Aufgaben aus dem Tourenauftrag tatsächlich abzuarbeiten.

Für den Erfolg des Sicherheitstrainings ist es wichtig, dass die Schüler langsam fahren, sich Zeit für die Ausführung der Aufgaben und die genaue Wegefindung nehmen.

Die Schüler haben von dieser Projektwoche noch eine Projektwandzeitung angefertigt und im Klassenverband noch einmal über die Erfahrungen gesprochen. Der Lehrer der Klasse fand das Sicherheitstraining absolut notwendig, um mit seinen Schülern mit sicherem Gefühl Radtouren machen zu können bzw. sie sicher im Alltag fahren zu sehen.

- 17. Oktober 2007 - Projekttag Gesamtschule Bertold Brecht Schwerin, zwei 7. Klassen (5 Gruppen, 36 Teilnehmer)

Parallel zur Projektwoche wurde mit weiteren Schülern ein Projekttag mit hohem Schwierigkeitsgrad durchgeführt. Der zur Verfügung stehende Zeitrahmen war sehr begrenzt und die Lehrer nicht bereit, die Disziplin ihrer Klassen zu sichern.

In der Form des Projekttag zu arbeiten ist nur sinnvoll, wenn das Arbeitsmaterial vorher im Rahmen der schulischen Arbeit bearbeitet wird und man sich an diesem Tag auf Tourenauftrag und Bearbeitung der Module im Rahmen der Tour konzentrieren kann.

Bei der Anzahl der Gruppen ist die Wartezeit bis zur Abfahrt der letzten Gruppe zu groß. Um einen Stau effekt beim Abarbeiten des Tourenplanes zu vermeiden und die Abfahrtszeit zu verkürzen, sollten die Gruppen gegenläufig fahren.

Während der Einführung in das Projekt, der Durchführung von Quiz und Gruppenarbeit kam es zu massiven Disziplinschwierigkeiten mit der Gruppe. Die Lehrer verließen nach kurzer Zeit den Arbeitsraum um Kaffee zu trinken und waren auch ansonsten nicht bereit sich in die Inhalte des Trainings einzubringen.

In allen drei Gruppen wurden nur die Eckpunkte des Tourenauftrages ausgeführt: direktes und indirektes Befahren der Kreuzung, Kreisverkehr u. ä.

Bei dieser Größe der Gruppe und der Kürze der Zeit ist es sinnvoller, als Moderator vor Ort zu bleiben, um den Ablauf zu koordinieren und anschließend mit den Gruppen den Tourenauftrag auszuwerten.

- 09. November 2007 - Außenstandort Parchim, Goethe-Regionalschule, 6. Klasse, (4 Gruppen, 25 Teilnehmer)

Projekttag mit durch die Moderatoren festgelegter, für die Schüler aber vorher nicht bekannter Tour und Arbeit an Quiz und Modulen.

Auch hier wurde noch einmal klar, dass das Arbeiten an den Arbeitsblättern vorher erfolgen muss, damit die Experten ihr Wissen effektiver vorstellen können und der eigentliche Tourenauftrag und dessen Erfüllung mehr Beachtung finden.

Das gegenläufige Fahren hat sich bewährt. Der Tourenauftrag für die gegenläufige Strecke musste neu erarbeitet, abgefahren und umformuliert werden, da die Verkehrssituation etwas verändert ist. Die Punkte, an denen Module abgearbeitet werden sollten, waren aber in beiden Tourenaufträgen identisch.

Schüler fuhren alle mit Helm. Eltern und Schulleitung waren informiert. Der Tourenauftrag und die Strecke waren den Schülern vorher nicht bekannt.

Verkehrssichere Räder der Verkehrswacht Parchim konnten den Schülern zur Verfügung gestellt werden, ideale Ausgangsbedingung zur Durchführung des Projektes.

Es wurde eine Strecke durch den Stadtverkehr gewählt mit einer großen Anzahl von Modulen im Tourenplan.

Für die Tour wurden vier Gruppen gebildet. Die Schüler arbeiteten in der Klasse motiviert an den Arbeitsblättern und stellten einzelne Module nach Aufforderung vor.

Zwei Gruppen unter der Begleitung Klassenleiterin und Moderatorin fuhren in eine Richtung, Verkehrswachtsmitglied und Moderatoren begleiteten ihre Gruppen in die andere Richtung. Gruppe A und C starteten gleichzeitig, zehn Minuten später die Gruppen B und D.

Die Gruppen bewältigten die Situationen im Straßenverkehr. Leichte Unsicherheiten z. B. bei einem Radweg, der plötzlich vor einer Brücke endete, konnten sofort geklärt werden.

Das Training fand unter absolut schlechten Witterungsbedingungen statt. Am frühen Morgen wurde mit der Lehrerin noch geklärt, ob es aus diesem Grund überhaupt stattfinden soll. Das Erste Hilfe Modul konnte unter einem Unterstand durchgeführt werden.

In eine Gruppe fühlte sich ein Mädchen überfordert.

Auch diese Schulklasse gab im anschließenden Auswertungsgespräch einen positiven Rücklauf. Das Fahren im Verkehr war auch diesen Schülern nicht vertraut.

Dokumentation Nr. 4

Ablauf für ein Fahrradsicherheitstraining (9. November 2007 in Parchim)

- 8:30 Uhr Treffen in der Grundschule West, Klassenzimmer 201, 26 Schüler zu je vier Gruppen (6 bis 7 Schüler).
Begleiter der Tour: Frau Münchow (Klassenleiterin), Frau Lohse (Projektleiterin), Frau Bartz (Projektmitarbeiterin), Herr Glinka (Verkehrswacht Parchim).
Die Schüler bringen eigene Fahrräder und Helme mit. Zusätzlich stehen weitere Räder und Helme zur Verfügung (Jugendverkehrsschule).
- 8:30 Uhr Einführung in das Projekt.
- 8:40 Uhr Übergabe der Button an die Schüler. Übergabe der ausgefüllten Eltern-einwilligungen.
- 8:50 Uhr Quiz-Ausgabe und Erläuterung.
- 9:10 Uhr Beendigung und Auswertung des Quiz
- 9:25 Uhr Verteilung der Arbeitsblätter an die Gruppen, Erläuterung (je zwei Arbeitsblätter auf einen Schüler). Experten werden im Tourenauftrag des Begleiters namentlich erwähnt.
- 9:45 Uhr Ende der Bearbeitung der Arbeitsblätter. Vorstellung der Module.
Folgende vier Module sollten vorgestellt werden: Regelmodul, Helm, Radwege, Schilder.
- 10:00 Uhr Erläuterung des Tourenauftrages. Vorstellung der Radtour auf dem Stadtplan und Übergabe der Tourenaufträge.
- 10:15 Uhr Pause
- 10:40 Uhr Start der ersten Gruppe (Begleiterin: Frau Bartz)
10:45 Uhr Start der zweiten Gruppe (Begleiterin: Frau Münchow)
10:50 Uhr Start der dritten Gruppe (Begleiterin: Frau Lohse)
10:55 Uhr Start der vierten Gruppe (Begleiter: Herr Glinka)

- benötigte Arbeitsblätter:
- Hilfe,
 - Kreisverkehr,
 - Vorfahrt,
 - Pfeile Markierungen,
 - Bushaltstellen,
 - Ampeln,
 - Verkehrsschilder,
 - Radwege,
 - Helm,
 - Bremsen,
 - Überholen, Sichthindernisse

- Tourenauftrag 1:
1. Kontrolliert die Räder, besprecht die Regeln für die Gruppenfahrt! R e g e l e x p e r t e!
 2. Fahrt vom Schulgebäude aus links um den Schulhof herum über den Parkplatz zur Karl-Liebknecht-Straße (Wäschecenter rechter Hand). Fahrt die Liebknecht-Straße rechts runter bis zum Kreisverkehr. Dort sammelt Ihr Euch, der Regelexperte für Kreisverkehr erläutert oder stellt die wichtigsten Regeln vor. Durchfahrt einzeln den Kreisverkehr. Ihr könnt ihn an verschiedenen Punkten verlassen. Zum Schluss sammelt sich die Gruppe wieder am Ausgangspunkt. Ihr fahrt gemeinsam durch den Kreisverkehr, durch die Liebknecht-Straße in Richtung Verkehrsgarten.
 3. Biegt in den Verkehrsgarten ein. Die Experten für Vorfahrtsregeln, Pfeile und Markierungen, Bushaltestellen und Ampeln stellen die wichtigsten Punkte vor. Dann fahren alle Schüler in den Verkehrsgarten ein. Ca. fünf Minuten eigene Wege unter genauer Beachtung der Verkehrsregeln. Anschließend kurze Auswertung.
 4. Fahrt aus dem Verkehrsgarten links heraus auf die Straße. Biegt gleich wieder links auf den kombinierten Rad- und Gehweg Juri-Gagarin-Weg in Richtung Ziegendorfer Chaussee. (Achtung Bushaltestelle am Altersheim) ein. Überquert die Ampel an der Ziegendorfer Chaussee und fahrt dann den Raiffeisenring (vorbei an Real, OBI, BBM-Kaufhaus) zur Kreuzung Ziegeleiweg (benutzt die richtige Straßenseite).
 5. Überquert die Ampelanlage an der Kreuzung Ziegeleiweg und fahrt auf der linken Straßenseite den Radweg in Richtung Slate. Bei der Gaststätte „Am Brunnen“ biegt Ihr rechts ab und stellt Eure Fahrräder ab (Trinkpause). Stellt einen typischen Fahrradunfall nach. Der 1.-Hilfe-Experte erklärt, was getan werden muss.
 6. Ihr fahrt jetzt die Kastanienallee entlang bis zum Beginn der Brunnenstraße. Dort sammelt Ihr Euch und der Experte für Überholen und Vorbeifahren an Hindernissen nennt die wichtigsten Verhaltensregeln.
 7. Fahrt jetzt die Brunnenstraße gerade aus bis zur Kreuzung Südring. Biegt rechts ab auf den kombinierten Rad-Gehweg und fahrt den Südring bis zum Parkplatz am Buchholz. (Markierungspunkt Kaffee am Buchholz). Sammelt Euch. Regelexperte erklärt das Bremsen.
 8. Fahrt jetzt den kleinen Berg rechts hoch, biegt links in den Waldweg. Dann fahrt ihr ca. 100 Meter und dreht wieder um. Bremstest nach Zuruf Eures Begleiters.
 9. Fahrt auf dem Radweg parallel zur Buchholzallee bis zur Ampelkreuzung Moltkeplatz. Achtung: mehrere Einmündungen, die im Verlaufe des Radweges überquert werden.
 10. Am Moltkeplatz überquert ihr die Kreuzung auf der Seite des Gerichtsgebäudes in Richtung Stadthalle und fahrt den Radweg auf der Seite des Parkplatzes entlang. Sammelt Euch. Regelexperte für Verkehrsschilder erklärt das Schild „Durch-

fahrt verboten, Radfahrer frei“. Fahrt weiter in Richtung Flökestraße. Am Ende der Flökestraße biegt Ihr links ab. Fahrt geradeaus den Fischerdamm und die Mühlenstraße vorbei an der Diesterweg-Schule. Folgt dem Verlauf der Vorfahrtsstraße und biegt rechts zum neuen Markt ab. Sammelt Euch auf dem Gehweg beim chinesischen Restaurant.

11. Der Experte für das Überholen erläutert. An der Kreuzung biegt Ihr rechts in die Lange Straße ein. Geradeaus weiter in Richtung Schleuse. Fahrt über die Schleuse in Richtung Bahnhofstraße. Kreisverkehr. Benutzt die Überwege für Radfahrer und fahrt in Richtung Ziegendorfer Chaussee bis zur Kreuzung Westring (Grundschule Paolo Freire). Überquert die Kreuzung in Richtung Gymnasium und fahrt die Ziegendorfer Chaussee. Biegt rechts in die Karl-Liebknecht-Straße. Fahrt geradeaus bis zum Waschcenter. Biegt rechts ab zur Grundschule West.

Tourenauftrag
Gegenrichtung:

1. Kontrolliert die Räder, besprecht die Regeln für die Gruppenfahrt! **R e g e l e x p e r t e!**
2. Fahrt vom Schulgebäude aus links um den Schulhof herum, über den Parkplatz. Biegt links in die Karl-Liebknecht-Straße (Wäschecenter rechter Hand). Fahrt die Liebknecht-Straße geradeaus bis zum Friedrich-Franz-Gymnasium an der Ziegendorfer Chaussee. Dann ein kurzes Stück links auf dem Radweg. Danach die Ampel zum Gymnasium überqueren.
3. Jetzt fahrt Ihr den Radweg bis zur Kreuzung Westring. Überquert die Kreuzung in Richtung Paulo-Freire-Schule und fahrt die Ziegendorfer Chaussee weiter in Richtung großer Kreisverkehr.
4. Biegt nach rechts Richtung Stadtzentrum. Fahrt an der Schleuse vorbei, gerade über die Straße in die Lange Straße hinein (beachtet das Verkehrsschild). Fahrt die Lange Straße bis zum Neuen Markt, biegt rechts in die Einbahnstraße und folgt der angegebenen Vorfahrtsstraße. Diese biegt links in die Mühlenstraße. Fahrt Mühlenstraße und Fischerdamm bis zur Abzweigung Flökestraße (vorbei an der Diesterweg-Schule). Biegt rechts in die Flökestraße und dann gleich wieder links zum Moltkeplatz ab (nicht durch den Park fahren).
5. Am Moltkeplatz (Denkmal) sammelt Ihr Euch. Der Regel-Experte Verkehrsschilder erklärt das Schild Einfahrt verboten, Radfahrer frei.
6. Fahrt den Radweg auf der Seite des Parkplatzes entlang bis zur Ampelkreuzung.
7. Überquert die Kreuzung in Richtung Buchholzallee (Gerichtsgebäude) und fahrt auf dem Radweg die Buchholzallee bis zum Südring.
8. Am Ende der Buchholzallee überquert ihr links die Fahrbahn, dann gleich wieder über die Fahrbahn gerade aus in Richtung Buchholz (Orientierungspunkt Café am Buchholz). Sammelt Euch am Parkplatz.
9. Der Regelexperte für Bremsübung erklärt zum richtigen

Bremsen.

10. Fahrt jetzt den kleinen Berg rechts hoch, biegt links in den Waldweg. Dann fahrt Ihr ca. 100 Meter und dreht wieder um. Bremstest nach Zuruf Eures Begleiters!
11. Fahrt zurück zum Südring, überquert die Straße am Buchholz gerade, dann rechts in den Südring. Fahrt den Südring entlang bis zur Kreuzung Brunnenstraße. Überquert die Ampel-Kreuzung in Richtung Brunnenstraße. Fahrt die Brunnenstraße geradeaus bis zur Kastanienallee. Dort sammelt Ihr Euch. Der Experte für Überholen und Vorbei fahren an Sichthindernissen nennt die wichtigsten Verhaltensregeln. Fahrt die Kastanienallee über die Elde. Sammelt Euch beim Parkplatz an der Gaststätte am Brunnen. Stellt Eure Räder ab (Trinkpause) und stellt einen typischen Fahrradunfall nach. Der 1.-Hilfe-Experte erklärt, was getan werden muss.
12. Jetzt fahrt ihr rechts auf den Radweg Ziegeleiweg. Fahrt gerade aus bis zur Kreuzung Raiffeisenring (McDonalds).
13. Überquert die Ampeln und fahrt den Raiffeisenring vorbei an BBM, OBI, REAL bis zur Kreuzung Ziegendorfer Chaussee. Überquert die Ampel und biegt in die Juri-Gagarin-Straße ein, rechts vorbei am ALDI bis zur Karl-Liebknecht-Straße. Dort biegt Ihr rechts ab in den Verkehrsgarten. Die Experten für Vorfahrtsregeln, Pfeile und Markierungen, Bushaltestellen, Ampeln stellen die wichtigsten Punkte vor. Dann fahren alle Schüler im Verkehrsgarten ca. fünf Minuten eigene Wege unter genauer Beachtung der Verkehrsregeln. Anschließend kurze Auswertung.
14. Verlasst den Verkehrsgarten und fahrt rechts die Liebknecht-Straße in Richtung Kreisverkehr. Der Regelexperte für Kreisverkehr erläutert und stellt die wichtigsten Regeln vor. Durchfahrt einzeln den Kreisverkehr. Ihr könnt ihn an verschiedenen Punkten verlassen. Zum Schluss sammelt sich die Gruppe wieder am Ausgangspunkt. Ihr fahrt gemeinsam durch den Kreisverkehr, durch die Liebknecht-Straße zur Schule zurück.

Dokumentation Nr. 5

Fahrradsicherheitstraining für Kinder und Jugendliche der 5. – 7. Klassenstufe

- Ablaufschema der Moderatorenschulung -

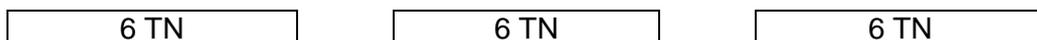
Die Lektüre des Konzepts ist allein für eine gute Aus- und Fortbildung zum Moderator nicht zu empfehlen. Die Erfahrungen der Erarbeitung zeigen, dass im Spannungsfeld der eigenen Fähigkeiten, der geografisch-verkehrlichen Umfeldbedingungen und der Anforderungen des Konzepts an das Training der „eigene Weg“ erarbeitet werden muss, um ein qualitatives Angebot für die Schüler zu gewährleisten.

Die ergiebige praktische Fortbildung zum Moderator setzt die Kenntnis des eigentlichen Konzepts voraus.

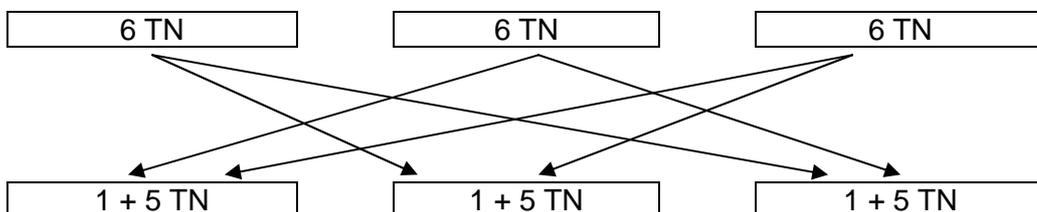
Grundsätzlich ist der fachliche Ablauf wie nachfolgend vorgesehen:

1. Tag, Tag der Anreise, Seminar ab späten Nachmittag/frühen Abend

- Die TN werden noch einmal in die Grundzüge des Konzepts eingeführt.
- Die TN bringen aus der Vorkenntnis des Konzepts ihre Fragen in eine „MerkBar“ ein. Die Fragen werden im Laufe der Schulung aufgearbeitet.
- Bildung von Gruppen (Modellanzahl: 18 TN)



- Die Gruppen werden mit allem Material (Kartenwerk, Fotos etc.) ausgestattet, welches sie in einen Status versetzt, der der heimischen Ortskenntnis gleichkommt.
- Die Gruppen erarbeiten anhand des Konzepts jeweils einen Tourenvorschlag unter Einbeziehung der Module aus.
- Ein TN je Gruppe wird die erarbeitete Route als Tourenführer leiten.
- Alle anderen TN bilden neue Gruppen.



2. Tag, Tag der Touren, Seminar ganztägig

- Jede der neuformierten Gruppen fährt im Verlauf des Tages je eine der erarbeiteten Touren.
- Nach dem ersten Durchgang wechselt der Tourenführer in eine andere Gruppe und wird von dort durch ein Mitglied der tourerarbeitenden Gruppe des ersten Abends ersetzt, der nunmehr für den zweiten Durchgang die Tourenführung übernimmt.
- Nach dem zweiten Durchgang wird abermals ausgetauscht.
- Am Ende des Tages ist jeder TN jede Tour einmal gefahren.

3. Tag, Tag der Auswertung, Seminar Vormittag

- Da alle TN am Vortag alle Touren gefahren sind, ist eine vergleichende Stärken-/Schwächen-Diskussion möglich.
- Je Tour stellt sich die tourerarbeitende Gruppe des ersten Abends der Kritik durch die anderen TN.
- Die Diskussion wird anhand der Kriterien Machbarkeit, Wirksamkeit und Alltagsäquivalenz geführt.
- Wichtig ist, für jeden TN die Relation zu seinen heimischen Bedingungen herzustellen.
- Auflösung der „MerkBar“