

## PIT Brandenburg

### Schulische Prävention im Team

## Präventionsbereich: Mobilität

### INHALT

<b>Präventionsfeld: Rad fahren .....</b>	<b>2</b>
1. Problembeschreibung .....	2
2. Analyse .....	2
3. Lösungsansatz .....	3
4. Zielgruppen .....	4
5. Ziele .....	5
6. Inhaltliche Ausgestaltung .....	5
7. Anregungen für Unterricht und Schulleben .....	9
8. Medien für den Unterricht.....	11
9. Erweiterungsangebote .....	11
10. PIT- Ansprechpartner .....	12

## Präventionsfeld: Rad fahren

### 1. Problembeschreibung

Mobil sein ist für Kinder und Jugendliche sehr attraktiv – aber auch sehr gefährlich. So sind Unfälle bei Kindern und Jugendlichen in den industrialisierten Ländern die häufigste Todesursache.

#### **Straßenverkehrsunfälle mit Todes- und Verletzungsfolgen sind ein herausragendes gesellschaftliches Problem.**

Die Unfallentwicklung in den vergangenen 30 Jahren in Deutschland und in anderen Ländern kann allerdings auch den Nutzen gezielter Präventionsstrategien belegen.

Eine effiziente Prävention von Kinderunfällen kann sich nicht allein auf pädagogische Initiativen stützen, sie muss zusätzlich technische und ökonomische Potenziale und Überwachungsmaßnahmen nutzen.

Zu beachten ist bei erzieherischen Aktivitäten in jedem Fall der unterschiedliche Entstehungshintergrund von Unfällen und damit der verschiedenartige Präventionsansatz. So führen bei jüngeren Kindern häufig Unerfahrenheit und Wissensdefizite zu gefährlichen Situationen, in denen dann die Bewältigungskompetenz und oft auch der Schutz vor Verletzungskonsequenzen fehlen. Unfallpräventive Erziehung führt hier über eine gezielte Aufklärung und eine verbesserte Gefahrenkognition und -antizipation zu weniger Fehlern bei der Handlungsausführung. Eine weitere Strategie kann das bewusste Nutzen des Helms beim Rad fahren und von Protektoren z. B. beim Inlineskating sein. Im Vergleich dazu kommen bei älteren Kindern und Jugendlichen gehäuft (bewusste) Regelmisssachtungen als Unfallursachen hinzu, bei denen zum Erreichen anderweitiger Ziele Verstöße in Kauf genommen werden (Schlag, Richter, 2002). Jugendliche wollen ihre Fähigkeiten austesten und wählen auch solche Handlungsabläufe, die gewohnte Normen und Regeln u. U. außer Acht lassen (Limbourg, 2000). So kommt es bei Jugendlichen verstärkt darauf an, das Risikopotenzial einer Tätigkeit realistisch unter Beachtung eigener Ressourcen einschätzen zu lernen, um sich entsprechend unabhängig und selbstbewusst im Rahmen von Peergroups bewegen zu können.<sup>1</sup>

### 2. Analyse

Rad fahren macht Spaß, schont den Geldbeutel und ist gesund. Es ist aber nicht ungefährlich. In Deutschland verunglücken jährlich über 70.000 Radfahrer im Straßenverkehr. Rund 600 werden bei Verkehrsunfällen getötet. Der Schwerpunkt der Prävention liegt deshalb beim Thema „Sicher Rad fahren“.

Die Fahrradunfälle häufen sich besonders im Jugendalter. Dies ist zum einen zurückzuführen auf Entwicklungsspezifika der Heranwachsenden (z.B. das altersbedingte Risikoverhalten).

Laut Statistischem Bundesamt wurden – verglichen mit dem Vorjahr (2004 mit 2003) – wesentlich mehr Fahrradbenutzer verletzt oder getötet. So stieg die Zahl der Verletzten um 6,4 %, die der getöteten Fahrradbenutzer sogar um 21 %.

---

<sup>1</sup> Dokumentation B. Schlag, S. Richter (2005): Internationale Ansätze von Kinderverkehrsunfällen

Bei der sehr hohen Gesamtzahl von Verkehrsunfällen mit Toten, Verletzten und erheblichen Sachschäden war das Fehlverhalten von Radfahrern zumindest eine der Unfallursachen. In mehr als einem Viertel der Fälle ereignete sich der Unfall durch die falsche Straßenbenutzung: Radfahrer verstießen gegen das Rechtsfahrgebot, fuhren in echten Einbahnstraßen entgegen der Fahrtrichtung oder waren auf Radwegen in der falschen Richtung unterwegs. Beinahe jeder achte Fahrradunfall passierte beim Abbiegen oder beim Einordnen in den Verkehr. Mehr als jeder zehnte Unfall resultierte aus einem Verstoß gegen die Vorfahrt bzw. gegen den Vorrang anderer Verkehrsteilnehmer. Etwa eben so häufig waren Alkohol und Drogen im Spiel.

Als häufigste Unfallsituationen tauchen in der Statistik

- das Überqueren einer Einmündung im Verlauf eines Radweges,
- die Benutzung eines Radweges neben einem Parkstreifen,
- Überholvorgänge durch Kraftfahrzeuge, die anschließend rechts abbiegen wollen („Toter Winkel“) und
- die falsche Benutzung des Radweges auf der linken Straßenseite auf.<sup>2</sup>

„Im Jahr 2005 verunglückten im Land Brandenburg die 11- bis 14-Jährigen im Straßenverkehr hauptsächlich bei der Benutzung des Fahrrades.

Verkehrsunfallbilanz Fahrradunfälle 2005 im Land Brandenburg:

Verkehrsunfälle mit Fahrradfahrerbeteiligung	4.186
davon Unfälle mit Personenschaden	3.008
dabei Fahrradfahrer als Hauptverursacher	1.263
davon Unfälle mit Sachschaden	1.178
dabei Fahrradfahrer als Hauptverursacher	1.263
verunglückte Fahrradfahrer insgesamt	3.001
davon getötete Fahrradfahrer	42
davon verletzte Fahrradfahrer	2.924“ <sup>3</sup>

### 3. Lösungsansatz

Als Wege der Verhaltensbeeinflussung lassen sich im Verkehrsbereich die „4E“ (vgl. Schlag, 1997) unterscheiden:

- **Enforcement:** ordnungsrechtliche Maßnahmen, vor allem Gebote und Verbote, die als verhaltenslenkende Vorgaben im Verkehr zur Gewährleistung eines sicheren Ablaufs so differenziert ausgearbeitet sind wie in wenigen anderen Lebensbereichen;
- **Engineering:** eine veränderte Angebotsgestaltung betreffend, sowohl die Verkehrswege für verschiedene Verkehrsträger wie auch die unterschiedlichen Verkehrsmittel;
- **Education:** Maßnahmen der Ausbildung, Aufklärung und Information aller Verkehrsteilnehmer;

---

<sup>2</sup> [http://www.destatis.de/themen/d/thm\\_verkehr.php](http://www.destatis.de/themen/d/thm_verkehr.php)

<sup>3</sup> Landesbetrieb für Datenverarbeitung und Statistik

- **Encouragement oder economy:** Variationen des Kosten-Nutzen-Kalküls der Verkehrsteilnehmer.

Bei einem Teil der Unfälle spielen technische Mängel am Fahrrad eine Rolle. Diese Unfälle sind leicht zu vermeiden, wenn man immer wieder dafür sorgt, dass das Rad verkehrssicher ist. Ein verkehrssicheres Fahrrad leistet einen wesentlichen Beitrag dazu, dass Radfahrer jederzeit auf gefährliche Situationen reagieren können (z. B. durch Ausweichen oder Bremsen) und andere Verkehrsteilnehmer rechtzeitig auf sie aufmerksam werden (z. B. durch eine intakte Beleuchtung, Klingel, Reflektoren).

In der Straßenverkehrszulassungsordnung ist geregelt, was alles zur Sicherheitsausstattung jedes Fahrrades gehört.

Des Weiteren können Radfahrer ihr Unfallrisiko durch auffällige und sichere Kleidung reduzieren. Um gut gesehen zu werden, sind leuchtende Farben und reflektierende Materialien wichtig.

Untersuchungen belegen, dass ein Fahrradhelm das Risiko der Kopfverletzungen stark verringern kann. Grund genug also, einen Helm zu tragen.

Da Fahrradfahrer keine Knautschzone haben, gehören sie zu den schwächeren Verkehrsteilnehmern und werden leicht von anderen übersehen. Deshalb müssen Fahrradfahrer auch das Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer wachsam im Blick haben und mit deren Fehlverhalten rechnen. Sie sollen daher vorausschauend fahren und Verhaltensweisen trainieren, die im Ernstfall Unfälle verhindern. Radfahrer können die Straße „lesen“ lernen. Wer Hindernisse und Gefahrenstellen frühzeitig erkennt, kann entsprechend reagieren, beispielsweise Schlaglöcher umfahren sowie Straßenbahnschienen und Bordsteine im stumpfen Winkel ansteuern.

Eigene Fehler können gefährliche Folgen haben. Wer als Radfahrer gegen Verkehrsregeln verstößt, irritiert damit Autofahrer oder überfordert sie, was zu Unfällen führen kann.

Verkehrsgerechtes und faires Verhalten minimieren das Risiko.

### **Erweiterung der Inhalte der Radfahrerziehung – verkehrsspezifisches Gesamtkonzept**

Die gestiegene allgemeine Bedeutung der Fahrradbenutzung sowie die individuelle Motivation zur verstärkten Verwendung des Fahrrades als Verkehrsmittel sind als neue Inhalte in ein Gesamtkonzept zur Radfahrerziehung aufzunehmen. Das Fahrrad stellt ein Verkehrsmittel dar, das im Innerorts- und Kurzstreckenbereich wichtige zeitliche Verfügbarkeit und Schnelligkeit der Zielerreichung – mit Vorzügen der Umweltverträglichkeit (vor allem fehlende Lärm- und Abgasemissionen und kein Verbrauch von nichtregenerierbaren Energieressourcen) vereint. Durch die stärkere Berücksichtigung dieser Zusammenhänge ergibt sich eine wichtige und legitime Erweiterung des verkehrspädagogischen Ansatzes.

Als Konsequenz aus den Unfallzahlen muss ein verkehrsspezifisches Gesamtkonzept mit spezifischen Akzenten für die einzelnen Altersstufen entwickelt werden.

Besonders durch die Erweiterung des vielerorts noch sehr unzulänglichen Radwegesetzes wird eine Verminderung von Unfallrisiken erwartet.

## **4. Zielgruppen**

Schülerinnen und Schüler aller Jahrgangsstufen

## 5. Ziele

Die Schülerinnen und Schüler

- lernen verkehrsrelevantes Wissen zum Thema „Fahrrad“,
- stärken und entwickeln ihre Sozialkompetenz,
- entwickeln und trainieren motorische Fähigkeiten,
- nutzen das Fahrrad als umweltfreundliches, ökonomisches und gesundheitsförderndes Verkehrsmittel,
- entwickeln ein Problembewusstsein dafür, dass das eigene Verhalten zur Reduzierung von Verkehrsunfällen beiträgt,
- lernen, sich gefahrenbewusst, situationsgerecht, partnerschaftlich und ökologisch zu verhalten.

## 6. Inhaltliche Ausgestaltung

### Erscheinungsformen

### Fahrradausstattung

#### Fahrradcheck<sup>4</sup>

Regelmäßige Checks minimieren das Risiko für die Radfahrer. Jedes Kind und jeder Jugendliche kann sein Fahrrad selbst einem kritischen Blick unterziehen oder die Hilfe eines Fachgeschäftes in Anspruch nehmen. Auch die Schule kann einen Fahrradcheck durchführen.

Geprüft werden sollten:

1. Funktion der Beleuchtungsanlage (Vorder-, Rücklicht, Dynamo, Kabel)
2. Luftdruck der Reifen
3. Laufflächen und Mantel der Reifen auf Fremdkörper und Schäden
4. Kette und Kettenschaltung (ggf. reinigen und einfetten)
5. Rahmen und Gabel auf Beschädigungen
6. sicherer Sitz der Schrauben
7. Bremsklötze bei Felgenbremsen (am besten durch Spezialklötze für Regen ersetzen, Felgen mit Spiritus getränkten Lappen säubern, damit die Bremse sicher funktioniert)
8. Gängigkeit der Bremsen (evtl. ölen)
9. Sitz der Bremskabel in den Klemmen der Bremshebel.

---

<sup>4</sup> Text und Abbildung aus: [http://www.mir.brandenburg.de/cms/detail.php?id=lbm1.c.287883.de&\\_siteid=53](http://www.mir.brandenburg.de/cms/detail.php?id=lbm1.c.287883.de&_siteid=53)



### 10 Gebote für Radfahrer

1. Passe deine Geschwindigkeit den Gegebenheiten und deinem Können an!
2. Halte die Verkehrsregeln ein!
3. Fahre immer mit Helm!
4. Checke regelmäßig, ob dein Fahrrad noch verkehrssicher ist, und nutze es nur, wenn alles O.K. ist!
5. Fahre stets vorausschauend, und denke für andere mit!
6. Achte auf Fußgänger!
7. Mach dich für andere sichtbar!
8. Wenn du Rad fahren willst: „Hände weg von Alkohol und Drogen!“
9. Fahre immer so, dass du niemanden behinderst!

10. Verhalte dich partnerschaftlich im Verkehr!

**Gesetzliche Bestimmungen**

<http://www.mluv.brandenburg.de>

**Vorschriften für Fahrradfahrer**

Fahrräder sind umweltfreundliche, sparsame und gesunde Verkehrsmittel. Aus diesen und anderen Gründen hat der Fahrradverkehr in den letzten Jahren stetig zugenommen. Der Tatsache wurde mit der Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) Rechnung getragen.

Zum 1. September 1997 sind mit der sog. Fahrradnovelle Vorschriften in Kraft getreten, die das Radfahren im Straßenverkehr sicherer machen und diese Verkehrsart stärker fördern sollen. Nachfolgend werden die Neuerungen vorgestellt.

**Radwegebenutzung**

Bisher bestand für Radfahrer eine sog. Radwegbenutzungspflicht. Seit 1. Oktober 1998 gelten für die Benutzung von Radwegen neue Vorschriften. Danach müssen Radwege nur benutzt werden, wenn sie mit einem der folgenden Verkehrszeichen<sup>5</sup> beschildert sind.



Für Radwege, die nicht beschildert sind, besteht dann keine Benutzungspflicht mehr, man darf sie aber befahren. Linke Radwege dürfen auch nach der neuen Regelung nicht benutzt werden, es sei denn, sie sind durch Beschilderung mit einem der abgebildeten Verkehrszeichen auch für den gegenläufigen Radfahrverkehr freigegeben. Die Benutzungspflicht für beschilderte Radwege dient der Entkoppelung vom Kraftfahrzeugverkehr.

Gleichzeitig wird aber berücksichtigt, dass es Radwege gibt, deren Ausbauzustand nicht immer modernen Anforderungen entspricht.

**Zusatzschild für kreuzenden Fahrradverkehr aus beiden Richtungen:**

Vorfahrtsregelungen gelten auch für kreuzende Radwege. Ist ein Radweg mittels Beschilderung für die Radbenutzung in Gegenrichtung freigegeben, so muss ein Kraftfahrer mit kreuzenden Radfahrern aus beiden Richtungen rechnen und Vorfahrt gewähren. Um auf

<sup>5</sup> [http://www.mir.brandenburg.de/cms/detail.php?id=5lbn1.c.81921.de&\\_siteid=53](http://www.mir.brandenburg.de/cms/detail.php?id=5lbn1.c.81921.de&_siteid=53)

kreuzenden Radverkehr aus beiden Richtungen hinzuweisen, kann über dem Verkehrszeichen 205<sup>6</sup> ein Zusatzschild nach folgendem Muster angebracht werden.



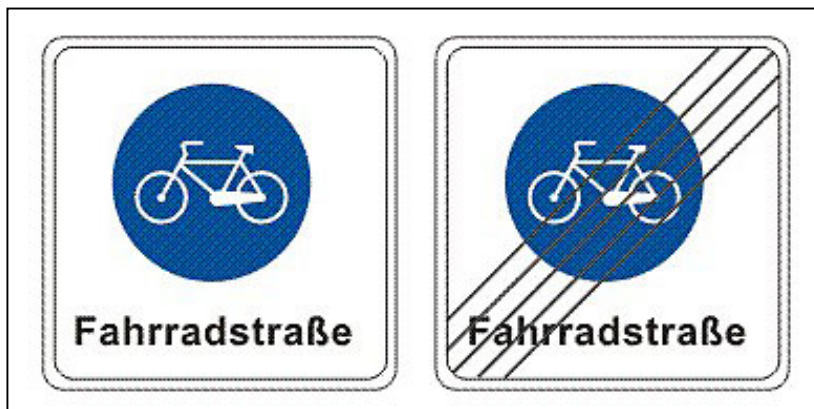
Die Verkehrsbehörde kann in besonderen Fällen von einer Anbringung des Zusatzschildes absehen, um eine Überbeschilderung zu vermeiden. Sie wird dies nur tun, wenn der Radverkehr am Ort keinen größeren Umfang hat oder besondere Umstände, wie z. B. sehr gute Sichtverhältnisse, vorliegen. Kraftfahrer sollten sich daher bei kreuzenden Radwegen stets auf bevorrechtigte Radfahrer aus beiden Richtungen einstellen!

### Radfahrende Kinder auf Gehwegen

Kinder bis zum vollendeten 8. Lebensjahr müssen den Gehweg auch dann befahren, wenn ein Radweg vorhanden ist. Ältere Kinder bis zum vollendeten 10. Lebensjahr dürfen ebenfalls die Gehwege befahren. Dies dient ihrem Schutz und ihrer Sicherheit im Verkehr.

### Fahrradstraßen

Mit der Fahrradnovelle wurde die Fahrradstraße in die StVO eingeführt. Die neuen Verkehrszeichen 244 und 244a<sup>7</sup> lassen jetzt die Einrichtung von Fahrradstraßen zu, die fast ausschließlich dem Radfahrverkehr vorbehalten bleiben.



<sup>6</sup> [http://www.mir.brandenburg.de/cms/detail.php?id=5lbn1.c.81921.de&\\_siteid=53](http://www.mir.brandenburg.de/cms/detail.php?id=5lbn1.c.81921.de&_siteid=53)

<sup>7</sup> dito

In einer Fahrradstraße dürfen Radfahrer nebeneinander fahren. Andere Fahrzeuge können Fahrradstraßen nur benutzen, wenn dies durch ein Zusatzschild zugelassen ist, z. B. durch das Schild „Anlieger frei“. Unabhängig davon kann man Fahrradstraßen aber überqueren. Grundsätzlich dürfen sie nur mit mäßiger Geschwindigkeit von höchstens 30 km/h befahren werden.

### **Radfahrstreifen und Schutzstreifen für Radfahrer**

Radfahrstreifen und Schutzstreifen für Radfahrer stellen weitere Neuerungen dar. Bei Schutzstreifen handelt es sich um auf Straßen zwischen dem rechten Rand und einem Fahrstreifen mittels einer unterbrochenen weißen Leitlinie abmarkierte Verkehrsflächen, auf denen in regelmäßigen Abständen Radfahrersymbole aufgemalt sind. Radfahrer müssen Schutzstreifen befahren. Andere Verkehrsteilnehmer haben die Fahrstreifen links von ihnen zu benutzen. Bei Bedarf kann die Markierung des Schutzstreifens überfahren werden, wenn Gefährdungen ausgeschlossen sind. Radfahrstreifen sind ausschließlich für den Radverkehr bestimmte, von der Fahrbahn mit einer durchgezogenen weißen Linie abgetrennte Verkehrsflächen, die von anderen Verkehrsteilnehmern auch nicht ausnahmsweise befahren werden dürfen. Aufgrund der Markierung mit Verkehrszeichen 237 (Radweg) besteht für Radfahrer Benutzungspflicht!

### **Radfahrer auf Busspuren**

Bislang durften so genannte Busspuren von Radfahrern nicht benutzt werden. Mit Ergänzung der Erläuterungen zu Verkehrszeichen 245 können nun auch Busspuren mittels eines Zusatzschildes nach folgendem Muster für Radfahrer freigegeben werden:

Die Grafiken werden auf Wunsch nachgereicht. Sie waren bei dem Zeitpunkt der Mitzeichnung nicht verfügbar.

### **Benutzung von Einbahnstraßen in Gegenrichtung**

Vielfach ist der Eindruck entstanden, Radfahrer könnten Einbahnstraßen ohne Weiteres in Gegenrichtung befahren. Das ist verboten! Es sei denn, dass das Zusatzschild „Für den Fahrradverkehr in Gegenrichtung geöffnet“ angebracht ist.

## **7. Anregungen für Unterricht und Schulleben**

In der Grund- / Förderschule ist der Zugang zu dem Präventionsfeld „Rad fahren“ über die Gesundheitsförderung und Verkehrs- und Mobilitätserziehung im Sinne eines ganzheitlichen Ansatzes sinnvoll.

Dabei übernehmen der Sach- und der Sportunterricht eine Leitfunktion. Die Schülerinnen und Schüler lernen die Effektivierung ihrer Körperkoordination und nutzen in größerem Umfang Räume. Dabei lernen sie die Verkehrsregeln und das situationsgerechte Umsetzen sowohl im Schonraum, z. B. Fahrradparcours auf dem Schulhof, als auch im realen Verkehr, z. B. die Straße in der unmittelbaren Umgebung der Schule, kennen. Für das Fairplay im Verkehr bieten die Rahmenlehrpläne<sup>8</sup> der brandenburgischen Grundschule durch das Kompetenzmodell und den allgemeinen Bildungsauftrag vielfältige Entwicklungsmöglichkeiten von Lebenskompetenz an.

---

<sup>8</sup> Rahmenlehrpläne der Grundschule, Sachunterricht, Kapitel 1: Bildungs- und Erziehung in der Grundschule. S. 6 ff.

In den brandenburgischen Schulen der Sekundarstufe I sind Zugangsmöglichkeiten zum Thema „Rad fahren“ über Unterricht und Schulleben möglich. Diese sind in einer Recherche in den Rahmenlehrplänen<sup>9</sup> übersichtlich dargestellt. Auch in der Handreichung des MBS zur Mobilitäts- und Verkehrserziehung sind für die fächerübergreifende und fächerverbindende Integration Anregungen und Rahmenplanbezüge für die Jahrgangsstufen 5 bis 10 gegeben.

Förderlich sind des Weiteren umfassende Präventionsstrategien, die über das Schulprogramm in Form von Mehrebenenkonzepten und Trainingsprogrammen zum sozialen Lernen und zur Entwicklung von Lebenskompetenz im Schulleben verankert werden. Dies können z. B. Fahrradparcours, die Fahrradwerkstatt oder Wanderfahrten mit dem Fahrrad sein.

### **Die Radfahrausbildung in der Grundschule**

Eine der wichtigsten schulischen Verkehrserziehungsmaßnahmen ist die Fahrradausbildung mit anschließender Überprüfung der Lernerfolge.

Sie umfasst die theoretische Ausbildung mit einer Lernkontrolle sowie die fahrpraktische Ausbildung im Schonraum und im Realverkehr. Besonders wichtig ist zunächst die Kenntnis der Teile des betriebs- und verkehrssicheren Fahrrades. Die Schülerinnen und Schüler verinnerlichen, dass das Tragen des Fahrradhelms vor schweren gesundheitlichen Schäden schützt. Durch das Kennenlernen der für die Radfahrer relevanten Verkehrszeichen werden sie befähigt, sich richtig und vor allem situationsgerecht zu verhalten. Schwerpunkt der Ausbildung sind außerdem die Grundregeln der Vorfahrt. Im Schonraum (in der Regel der Schulhof) werden gezielte Übungen zur Förderung der motorischen Fertigkeiten durchgeführt. Dazu gehören:

- das Training des Gleichgewichts mit und ohne Rad (Sportunterricht),
- das Aufsteigen und das Anfahren von der richtigen Seite (Gehweg),
- das Bremsen und das Absteigen auf der richtigen Seite (Gehweg),
- das Einhändigfahren (rechts / links),
- das Langsamfahren / Schulterblick,
- das Spurhalten und das Kurvenfahren sowie
- die Bremsübungen auf den unterschiedlichen Straßenbelägen.

Das Fahren in der Gruppe wird erlernt und die Geschicklichkeitsschulung erfolgt auf dem Fahrradparcours. Beim Fahren im Realverkehr üben die Schülerinnen und Schüler das Anfahren vom Fahrbahnrand, das Rechtsfahrgebot und das Spur- sowie Abstandhalten. Sie erlernen das Verhalten an Fußgängerüberwegen, das Verhalten an Lichtsignalanlagen (LSA), das Vorbeifahren an Hindernissen und an geparkten Autos. Die Vorfahrtsregelungen an Kreuzungen und Einmündungen mit vorfahrtsregelnden Zeichen, das Verhalten an Kreuzungen und Einmündungen mit der Regelung „rechts vor links“ und das direkte und indirekte Linksabbiegen werden praktisch geübt.

Die Wartung und Pflege des Fahrrades, die erste Hilfe, das vorausschauende Fahren und das richtige Verhalten und Reagieren in Gefahrensituationen sind Schwerpunkte der Ausbildung. Das rücksichtsvolle Verhalten gegenüber anderen Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern und damit die Bereitschaft der Sicherheit zuliebe, auch mal auf den eigenen Vorteil zu verzichten, sind besonders zu trainieren.

---

<sup>9</sup> Recherche zu den Rahmenlehrplänen im Präventionsfeld auf der CD-ROM und auf dem Bildungsserver

Die Schülerinnen und Schüler können sich auch an der örtlichen Radwegeplanung beteiligen.

### **Die Zusammenarbeit zwischen Elternhaus und Schule ist zwingend notwendig.**

Der Erfolg der Elternarbeit hängt davon ab, wie interessant und ansprechend sie gestaltet wird. Lehrer und Eltern sollten sich zum Vorteil der gemeinsamen Arbeit gegenseitig informieren und untereinander abstimmen. Ein üblicher Elternabend mit Kurzreferat und Diskussion genügt vielleicht der Informationspflicht der Lehrer gegenüber den Eltern, ist für die Durchführung der Radfahrausbildung aber nicht ausreichend.

Für die Teilnahme an der Radfahrausbildung muss das schriftliche Einverständnis der Eltern vorliegen. Diese müssen wissen:

1. Es gibt reifungs- und entwicklungsbedingte Leistungsfähigkeiten von Kindern, die ihre Verhaltensspielräume mit dem Fahrrad eingrenzen. Auch wenn die Fahrgeschicklichkeit mehr und mehr zunimmt, stellen die komplexen Anforderungen des Straßenverkehrs oft eine Überforderung dar. Hinzu kommt, dass alterstypische Bedürfnisse und Interessen den Umgang mit dem Fahrzeug bestimmen. Rad fahren erfolgt nicht unter Sicherheitsaspekten, sondern aus Spaß an der Bewegung sowie aus dem kindlichen Spieltrieb heraus. Für Kinder ist Rad fahren häufig ein Spiel.
2. Durch den Straßenverkehr gibt es objektive Anforderungen an radfahrende Kinder, die je nach Wohngegend unterschiedlich sind und daher auch unterschiedlich hohe Gefährdungspotenziale mit sich bringen. Eltern müssen unter diesem Gesichtspunkt die Aufenthalts-, Spiel- und Aktionsräume mit ihren Kindern festlegen und zunächst auf die Einhaltung der Grenzen achten, um sie dann nach und nach zu erweitern.

## **8. Medien für den Unterricht**

- Das verkehrssichere Fahrrad der Schülerinnen und Schüler als Anschauungsgegenstand
- Prüfungsbogen für die theoretische Lernkontrolle, der von der Unfallkasse Brandenburg alljährlich für alle Schülerinnen und Schüler ausgeliefert und gesponsert wird
- Fahrrad-Fahrschule. Auer-Verlag, ISBN: 3-403-03167-5
- Radfahrausbildung in der 4. Klasse. DVW, ISBN: 3-927782-46-7
- Arbeitsheft 4. Schuljahr. Vogel-Verlag, Bestell-Nr.: 19 250
- Geschicklichkeitsparcours, Langsamfahrstrecke, Geländestrecke mit Stationsbetrieb,
- Radfahren 5 – 10. Unterrichtsprojekte für die Sekundarstufe vom Vogelverlag, ISBN: 3-927782-05-X
- Handreichung zur Mobilitäts- und Verkehrserziehung, übergreifende und fächerverbindende Integration. Diese ist an jeder Schule vorhanden; W&T Verlag, ISBN 3-89685-905-6
- „Mit dem Fahrrad durchs Netz“. <http://www.beiki.de>

## **9. Erweiterungsangebote**

- Tipps rund um´s Rad.  
DVR, Beueler Bahnhofsplatz 16, 53225 Bonn

- „Mobile Schule – aktiv mit dem Fahrrad“
- „Fahr Rad – fahr sicher“
- „Guter Rat ums Rad“

(Die letzten drei genannten Materialien sind über das Ministerium für Kultus, Jugend und Sport Baden-Württemberg, Referat 53 (Schulsport), Postfach 10 34 42, 70029 Stuttgart, zu erhalten.)

## 10. PIT- Ansprechpartner

**Regional** stehen den Schulen Unterstützungsangebote für den Unterricht sowie für Elternabende am staatlichen Schulamt zur Verfügung:

Schulräte mit der Fachaufgabe Verkehrs- und Mobilitätserziehung in den staatlichen Schulämtern <http://www.schulaemter.brandenburg.de>

ÜTK-Berater Verkehrs- und Mobilitätserziehung  
<http://www.schulaemter.brandenburg.de>

Rettungsdienste: Notruf 112 / Polizeidienststellen in Ihrer Umgebung: Notruf 110

Fahrschulen / Fahrradfachgeschäfte

Sachgebiet Prävention in den Polizeischutzbereichen,

<http://www.internetwache.brandenburg.de>

Menuepunkt: „Informationen“,

Menuepunkt „zur Prävention“

Aktionsplan „Fahrradsicherheit“ Forum Verkehrssicherheit  
des Landes Brandenburg“

<http://www.forum-verkehrssicherheit.org>

**Landesweit** bieten überregionale externe Beratung an:

Unfallkasse Brandenburg, Müllroser Chaussee 75, 15236 Frankfurt (Oder),  
<http://www.ukbb.de>

Landesverkehrswacht Brandenburg e. V., Verkehrshof 11, 14478 Potsdam  
<http://www.landesverkehrswacht-brandenburg.de>

Landesinstitut für Schule und Medien Berlin-Brandenburg (LISUM),  
14974 Ludwigsfelde-Struveshof, <http://www.lisum.brandenburg.de>  
03378 209 – 200

Allgemeiner Deutscher Fahrradclub (ADFC), <http://www.adfc.de>  
<http://www.brandenburg.adfc.de>

## **bundesweit**

Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen  
<http://www.bmvbw.de>

Deutsches Rotes Kreuz (DRK), Landesverband Brandenburg e.V., Alleestraße. 5,  
<http://www.lv-brandenburg.drk.de/>

Deutscher Verkehrssicherheitsrat (DVR)  
<http://www.dvr.de>

Deutsche Verkehrswacht

<http://www.dvw-ev.de>

ADAC <http://www.adac.de>