



Radfahrausbildung

der
Polizeiinspektion Prüm

von
Richard Zeimetz
3. Auflage,
überarbeitet 2012

in Zusammenarbeit mit Thomas Lauxen, Realschule Prüm
in Zusammenarbeit mit Frau Silke Juchmes, Förderschule Prüm



INHALTSVERZEICHNIS

| | | |
|-----|--|---------------|
| 1. | Warum diese Broschüre? | Seite 04 |
| 2. | Allgemeines zur Radfahrausbildung | Seite 05 – 06 |
| 3. | Welche Ziele hat die Radfahrausbildung? | Seite 06 |
| 4. | Elemente der Radfahrausbildung | Seite 07 – 08 |
| 4.1 | Terminierung | Seite 07 |
| 4.2 | Materialzustellung | Seite 07 |
| 4.3 | Vorstellrunde | Seite 07 |
| 4.4 | Übungseinheiten | Seite 07 |
| 4.5 | Aushändigung der Radführerscheine und Wimpel | Seite 08 |
| 4.6 | Schulübergreifender Wettbewerb | Seite 08 |
| 4.7 | ADAC – Geschicklichkeitsturniere | Seite 08 |
| 5. | Unsere Übungsstandorte | Seite 09 – 10 |
| 6. | Tipps | Seite 11 – 12 |
| 6.1 | Zur organisatorischen Vorbereitung | Seite 11 |
| 6.2 | Zur Unterrichtsvorbereitung und -nachbereitung | Seite 11 – 12 |
| 6.3 | Aufgabenteilung auf dem Parcours | Seite 12 |
| 7. | Übersicht über die Übungseinheiten | Seite 13 – 41 |
| 7.1 | Erste Übungseinheit | Seite 13 – 21 |
| 7.2 | Zweite Übungseinheit | Seite 22 – 27 |
| 7.3 | Dritte Übungseinheit | Seite 28 – 33 |



| | | |
|-------|---|---------------|
| 7.4 | Vierte Übungseinheit | Seite 34 – 37 |
| 7.5 | Die Lernzielkontrollen (fünfte Übungseinheit) | Seite 38 – 41 |
| 7.5.1 | Die theoretische Lernzielkontrolle | Seite 38 |
| 7.5.2 | Die praktische Lernzielkontrolle | Seite 39 |
| 7.5.3 | Die Radfahrpässe (Radführerscheine) | Seite 39-40 |
| 7.5.4 | Wertungsvorschläge | Seite 40-41 |
| 7.5.5 | Nachprüfung | Seite 41 |
| 8. | Radfahrausbildung in der Förderschule | Seite 42-46 |
| 9. | Realverkehr | Seite 48 |
| 10. | Allgemeine Hinweise zum Thema Radfahren | Seiten 49- 50 |

ANHANG

| | | |
|-----|--|----------|
| I | Leerblatt Klassenliste zur Radfahrausbildung | Seite 51 |
| II | Leerblatt Standartparcours | Seite 52 |
| III | Übersicht über die wichtigsten Verkehrszeichen | Seite 53 |



1. Warum diese Broschüre?

Dieses Heft richtet sich an die in der Radfahrausbildung befindlichen Lehrkräfte bzw. Obfrauen und Obmänner, nicht an die Schüler. Allerdings ist es umfangreicher, als dies zum Unterricht notwendig wäre. Es fließen unsere gemeinsamen Erfahrungen der letzten Jahre ein. Bitte senden Sie mir eine Nachricht, wenn Sie weitere konkrete Anregungen haben. Vielen Dank! Wir möchten hiermit eine Art „roten Faden“ entwerfen, an welchem sich unsere Radfahrausbildung orientieren sollte. In der Pluralität der vielfältigen Medien möchten wir also ein Standardwerk schaffen, auf das sich alle in unserem Zuständigkeitsbereich befindlichen Ausbildungskräfte berufen können. Natürlich erhoffen wir uns auch, dass sich dadurch die Abstimmung zwischen Schule und Polizei noch verbessert, wobei wir anmerken dürfen, dass die Zusammenarbeit in unserem Bereich immer gut war!





2. Allgemeines zur Radfahrausbildung :

Die Radfahrausbildung ist eine gemeinsame Aktion von Schule und Polizei. Sie ist rechtlich begründet, u.a. in der Verwaltungsvorschrift zur Verkehrserziehung in den Schulen, dem Lehrplan und den gemeinsamen Rundschreiben der Ministerien für Bildung, Wissenschaft und Weiterbildung, Inneres und Sport sowie Wirtschaft, Verkehr und Landwirtschaft vom 09.08.1999. Im Bereich der Polizeiinspektion Prüm sind wir Ihre Ansprechpartner:

| | | | |
|--|---|---|---|
| <p>Verkehrssicherheits-berater der Polizei :</p> <p>Richard Zeimetz Polizeiinspektion Prüm Tiergartenstraße 82 54595 Prüm Zentrale: 06551/9420/ Durchwahl: /94233 Handy: 015228854817 pipruem@polizei.rlp.de (Betreffzeile = JVS/z. Hd. Herrn Zeimetz)</p>  | <p>Stellvertretender Verkehrs-sicherheitsberater der Polizei :</p> <p>Gerhard Kauth Polizeiinspektion Prüm Tiergartenstraße 82 54595 Prüm Zentrale: 06551/9420</p>  | <p>Fachberater der Schule :</p> <p>Thomas Lauxen Kaiser-Lothar-Realschule Schulzentrum 54595 Prüm 06551-3734</p> <p>mailto:Sekretariat@klrp.ruem.de</p>  | <p>Für Förderschüler:</p> <p>Silke Juchmes Astrid-Lindgren-Schule Schule mit den Förderschwerpunkten Lernen, Sprache und Ganzheitliche Entwicklung Kolpingstraße 30 54595 Prüm info@astrid-lindgren-schule-pruem.de</p>  |
|--|---|---|---|



Was wir von Ihnen erwarten?
Verkehrserziehung hat Vorrang!



- Die Termine der Radfahrübungen sind langfristig unter Abstimmung mit den jeweils schulischen Bedürfnissen festgelegt. Kurzfristige Verschiebungen sind nur im absoluten Ausnahmefall nach Rücksprache mit dem Verkehrserzieher möglich.
- Die Radfahrausbildung ist ein bedeutsames Unterrichtselement! Wir wünschen uns in der Ausbildungsphase das schwerpunktmäßige konzentrierte Mitwirken.
- Bei Fragen oder Problemen scheuen Sie nicht die Kontaktaufnahme und hinterlassen Sie bitte ggf. auf dem Anrufbeantworter Ihre private Erreichbarkeit.

3. Welche Ziele hat die Radfahrausbildung?

- ✗ Vorbeugung von Unfällen,
- ✗ Sensibilisierung der Schüler für Gefahren des Straßenverkehrs,
- ✗ Vermittlung von Verkehrsregeln und Verhaltensformen,
- ✗ Anlage eines Basiswissens,
- ✗ Information und Einbezug von Erziehungsberechtigten soweit erforderlich,
- ✗ Schülern bei Erfolg einen Radfahrpass auszuhändigen,
- ✗ körperliche und geistige Förderung der Schüler mit und ohne Beeinträchtigung,
- ✗ Schülern verkehrssicherheitsfördernde technische Fertigkeiten zu vermitteln
- ✗ Kontaktpflege zwischen Schule, Polizei, Eltern und Bürger,
- ✗ Darstellung unserer Vorbildfunktion.

4. Elemente der Radfahrausbildung

4.1 Terminierung :

Der Fachberater plant Ende des Jahres in Abstimmung mit dem Verkehrserzieher und den Schulen die Termine für die kommende Saison. Anschließend wird der Jahresplan den Schulen zugestellt.

4.2 Materialzustellung:

Der Fachberater stellt dem Verkehrserzieher der Polizei (VE) bei Erhalt die Lernkontrollbögen, Korrekturstreifen, Radpässe und Aufkleber zu. Der VE händigt diese Unterlagen rechtzeitig an die jeweiligen Fachlehrer aus. Wie verfahren wird, siehe u.a. Lernzielkontrollen (LK, Übung 5, Seiten 38 - 41).

4.3 Vorstellungsrunde :

Der VE meldet sich, je nach Terminverfügbarkeit, vor Saisonbeginn telefonisch bei den Schulen an und stellt sich den Schülern vor. Es werden erste pädagogische Gespräche zum Thema Verkehrssicherheit und Radfahrausbildung geführt. Sein Erscheinen dient weiterhin der Kontaktaufnahme mit der/dem verantwortlichen Fachlehrer/in und der Klärung vorhandener Fragen. Erfahrungsgemäß kommt es öfters vor, dass das Vorstellungsgespräch aus Zeitgründen nicht möglich ist. Bei Fragen bittet er um einen Anruf.

4.4.1 Übungseinheiten Grundschule (Artikel 7, Seiten 13-42)

1. Übung (auf den Seiten 13 – 21)
2. Übung (auf den Seiten 22 – 27)
3. Übung (auf den Seiten 28 – 33)
4. Übung (auf den Seiten 34 – 37)
5. Lernkontrollen, mit Nachprüfung (Seiten 38-41)
6. Realverkehr (nach gesonderter Vereinbarung) (auf den Seiten 41-42)




4.4.2 Übungseinheiten Förderschule ; (Artikel 8, Seite 42-46)

(Übungen 1- 5 auf dem Parcours entsprechen vor genannten
Übungen 1-4 Seiten 13-42 der Grundschule)

1. Übung auf dem Parcours, im Klassenraum (auf den Seite 43)
2. Übung auf dem Parcours, im Klassenraum (auf den Seiten 43,44)
3. Übung auf dem Parcours, im Klassenraum (auf den Seite 44)
4. Übung auf dem Parcours, im Klassenraum (auf den Seiten 45)
5. Übung auf dem Parcours, im Klassenraum (auf den Seiten 45,46)
6. Lernkontrollen (auf der Seite 46)
7. Realverkehr (nach gesonderter Vereinbarung) (auf den Seiten 41-42)

4.5 Aushändigung der Radführerscheine und Wimpel :



Im Anschluss an die bestandene Radfahrprüfung werden die  nach Terminabsprache vom VE in den Schulklassen aufgesucht. Die Radführerscheine und Begleitschreiben für die Eltern werden ausgehändigt. Schüler mit hervorragenden Leistungen in Theorie und Praxis (siehe Lernzielkontrolle) erhalten einen Wimpel der Kreisverkehrswacht Bitburg-Prüm. Es werden, zum Thema Verkehrssicherheit und Radfahrausbildung, mit den Schülern sowie mit den Lehrern nachbereitende und abschließende Überlegungen angestellt. Ggf. wird bereits eine Übung im Realverkehr vereinbart.

4.6 Schulübergreifender Wettbewerb:

Die jeweils besten drei der dritten und der vierten Klassen (inklusive Förderschule Klasse 5/6) erhalten im Bereich der Kreisverwaltung Bitburg – Prüm einen kleinen Geldpreis und eine Urkunde der Kreisverkehrswacht. Im Bereich der Verbandsgemeinde Obere Kyll übernimmt dies die Verbandsgemeinde Die Verleihung erfolgt durch den Vorsitzenden oder Geschäftsführer der KVV bzw. den Verbandsbürgermeister nach Terminabsprache.

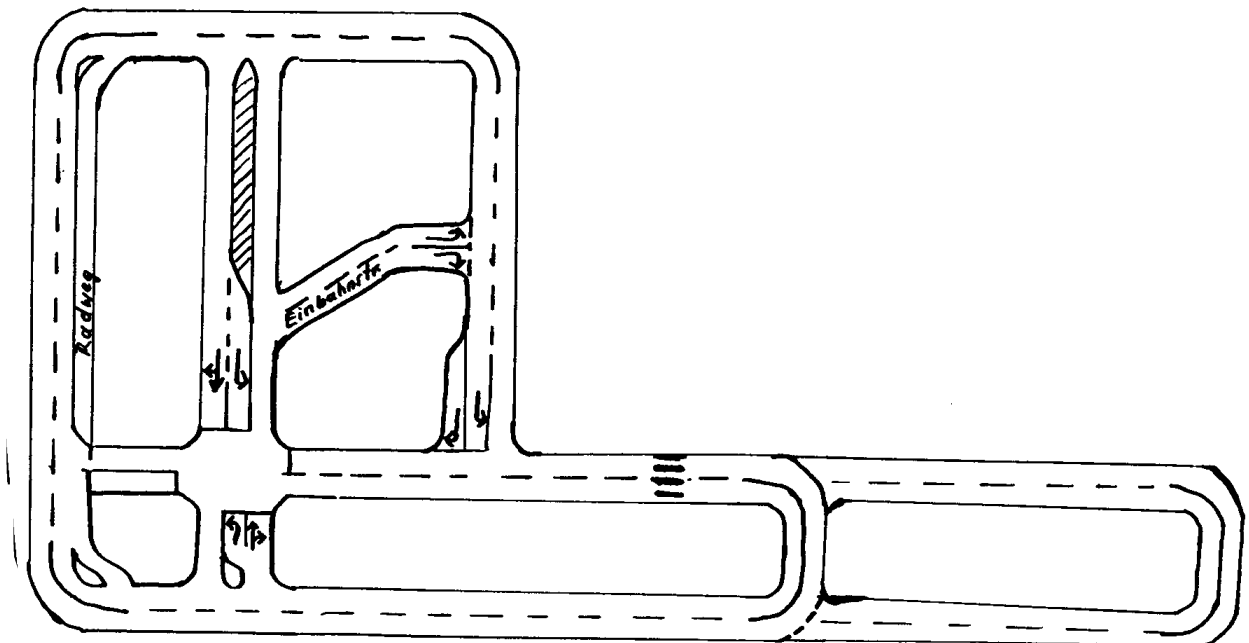
4.7 ADAC – Geschicklichkeitsturniere:

In einem ADAC-Geschicklichkeitsparcours kann man insbesondere die Motorik fürs Radfahren fördern. Sollte Interesse bestehen, fragen Sie bitte beim ADAC Koblenz nach. Für Reservierungen des Hängers wenden Sie sich an die Polizei Bitburg, welche einen Hänger mit dem Inventar des Geschicklichkeitsparcours dort verwaltet. (Stand 2012).

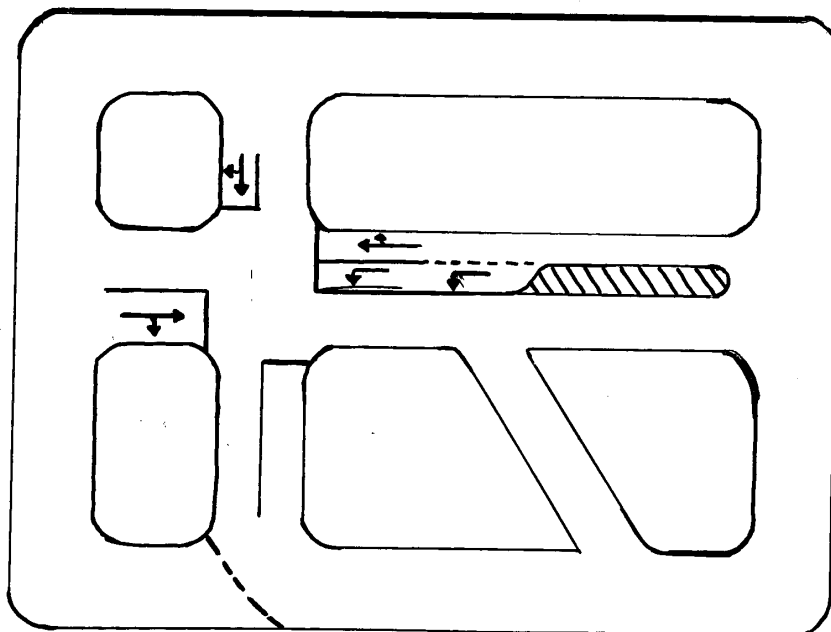
5. Unsere Übungsstandorte

Es gibt für die betreuten Grundschulen und die Förderschule fünf stationäre Radparcours im Bereich der PI Prüm, die derzeit von der Jugendverkehrsschule genutzt werden und in der Gestaltung voneinander abweichen. Die Übungen werden an allen unter Beachtung der Unterschiede vergleichbar gestaltet.

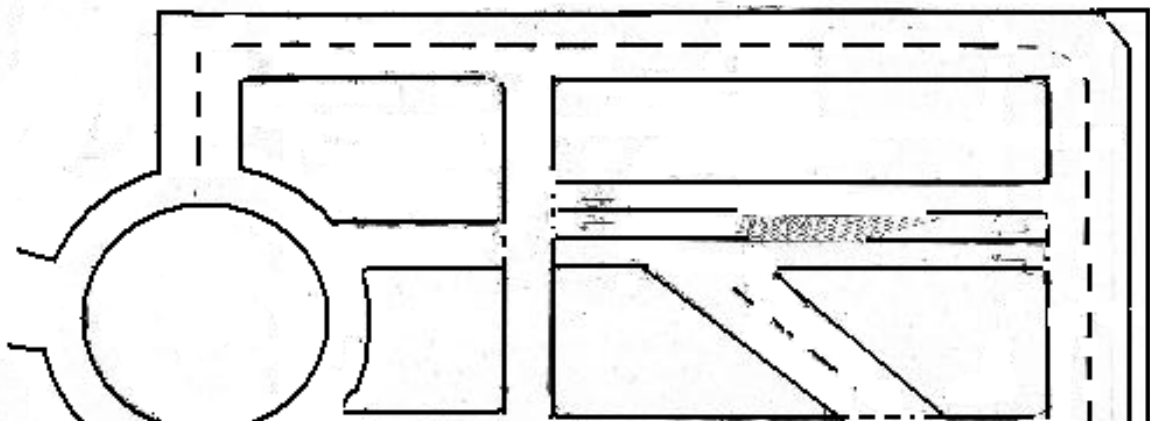
Übungsstrecke Jünkerath:



Standard – Übungsstrecken in Schönecken, Bleialf und Daleiden:



**Übungsstrecke am Standort Prüm, Markthalle:
(einziger überdachter JVS-Kurs)**





6. Tipps

6.1 Zur organisatorischen Vorbereitung :

Es hat sich als vorteilhaft erwiesen, den Busunternehmer/-fahrer einen Tag vor dem ersten Termin anzurufen, damit er exakte Zeitvorgaben hat. Monatelange Absprachen gehen oft „unter“. Unterrichten Sie bitte auch den/die Obfrau/mann bzw. die Schulleitung der Standortschule. Damit sollte gewährleistet sein, dass an Ausbildungstagen der Schulhof gesperrt bzw. entsprechend beaufsichtigt ist und die Pausenzeiten eingehalten werden. Sonstige Unterrichtseinheiten/Spiel/ Sportzeiten in der Nähe des Übungskurses sind an dem Tag nicht möglich.

Standortschulen (Schulen mit eigenem Parcours und Radbestand) prüfen bitte ausreichend lange vor dem Unterricht die Einsetzbarkeit der Räder und veranlassen ggf. die Instandsetzung. Nach Rücksprache mit dem VE können kleinere Kosten für Radersatzteile der JVS – Räder erstattet werden (gilt nur im Kreis Bitburg-Prüm). Heben Sie den entsprechenden Beleg auf und händigen ihn mir aus. Im Falle größerer Anschaffungen nehmen Sie zuvor Kontakt mit mir oder der Landesverkehrswacht auf, eventuell können dort Zuschüsse beantragt werden.

Übungen finden auch bei schlechter Witterung statt. Schüler bzw. Eltern sollten diesbezüglich am Schultag vor dem Radfahrtermin instruiert werden. Bei extrem ungünstiger Witterung kommen nach gegenseitiger Absprache Terminverschiebungen in Betracht. Am Standort Prüm (Markthalle) sind wir vor Regen geschützt aber es ist immer kalt, also auch bei guter Witterung warm haltende Kleidung mitbringen („Zwiebellook“).

6.2 Zur Unterrichtsvor- und -nachbereitung:

Fertigen Sie bitte eine Klassenliste mit den Startnummern an, die dem VE ausgehändigt wird (*siehe Anlage*). Die Inhalte der **jeweils anstehenden** Übungen sollten **vorher** (parallel zum polizeilichen Inhalt) **von Ihnen unterrichtet und später nachbereitet** werden, wobei es natürlich wünschenswert ist, wenn dies in **Theorie und Praxis** geschieht.

Insbesondere die erste Übung ist zeitintensiv, da vieles für die Kinder neu ist. Sie helfen mir, wenn die Startnummern schon vor Beginn angezogen und die Helme angepasst werden. Im praktischen Unterricht ist dazu kaum Zeit (*siehe auch passender Helm*).



Kinder, die ihren Helm „vergessen“, dürfen normalerweise an diesem Tag nicht mitfahren, nur in absoluten Ausnahmefällen werde ich einen Helm zur Verfügung stellen.

In der regulären Radfahrausbildung werden, bis auf besonders begründet Ausnahmefälle, nur JVS –Räder eingesetzt. Für Standortbesucher der Markthalle Prüm verfügen wir über ein Dreirad, welches für TeilnehmerInnen mit deutlichen Beeinträchtigungen im Bereich des Gleichgewichts bzw. insgesamt motorisch beeinträchtigte Kinder eingesetzt werden könnte. Teilen Sie dies bitte vorher mit. Es ist nicht gedacht für Kinder, die aufgrund mangelnder Fahrpraxis noch kein Rad fahren können. In der Übung im Realverkehr sollen die Kinder ihre eigenen Räder nutzen, siehe Abschnitt 9.

6.3 Aufgabenteilung auf dem Parcours:

Bei Ankunft begrüße ich als VE Schüler und Lehrer. Ggf. werden die Räder gemeinsam vom Lager auf den Parcours geschoben. Es erfolgt eine Einweisung bzw. Wiederholung durch mich. Sind zwei Klassen auf einmal angereist, kann danach eine mit ihrem jeweiligen Lehrer die Örtlichkeit bis zum Wechselzeitpunkt verlassen. Klassen ab 20 Kinder werden meist in zwei Gruppen geteilt, welche jedoch zusammenbleiben. Zu Beginn der ersten Übungseinheit erhält der VE die gefertigte Klassenliste (siehe Anlage). Aufgabe des Lehrers auf dem Parcours ist es, neben der Unterstützung des polizeilichen Unterrichtes, die nicht fahrenden Kinder zu beaufsichtigen. *Deren Einsatz als „Hilfspolizisten bzw. Fußgänger“ führt übrigens zur Überforderung der Schüler und stört mehr als es nützt.* Ich diszipliniere die Radfahrer, wobei Zeitstrafen bis zum Ausschluss denkbar sind. In Härtefällen bitte ich den Lehrer um Unterstützung. Ständige Störungen durch Radschüler oder von außen können dazu führen, dass die Verkehrserziehung an diesem Tag abgebrochen wird. Ich bitte in diesem Fall um Ihr Verständnis.

Wenn Sie zu Beginn der dritten Übung noch keine Lernkontrollbögen erhalten haben sollten, wenden Sie sich bitte an den VE, denn nach der vierten Übung erfolgt die theoretische Lernzielkontrolle (Seiten 38, 39).

Am Ende jeder Übungseinheit erfolgen eine kurze mündliche Wiederholung, kurze Erläuterung des nächsten Themas, ggf. Abbau und Einräumen sowie Einsammeln der Nummern, dann die Verabschiedung.



Die einzelnen geschilderten Übungselemente werden manchmal geringfügig im Inhalt oder in der Reihenfolge abweichend verlaufen. Dies ist vom zeitlichen Faktor, Lernverhalten, Witterungsumständen, der Ausstattung des Standortes usw. abhängig. Erst wenn ich den Eindruck gewinne, dass die Mehrheit der Schüler die Übungen beherrscht, wird fortgefahren. Bitte nutzen Sie jede Möglichkeiten selbst praktisch zu üben. Nach Absprache und bei zeitlicher Disposition wäre es in begründeten Ausnahmefällen möglich, eine zusätzliche Übung mit mir durchzuführen.

7. Übungseinheiten der Grundschule

7.1 Erste Übungseinheit

Inhalte in Stichpunkten

- × Der verkehrssichere Radfahrer
- × Das verkehrssichere Fahrrad
- × Sicherheitsabstand
- × Schieben des Rades
- × Anfahren „*Wer anfährt muss warten*“
- × „*Der fließende Verkehr hat Vorrang vor dem ruhenden Verkehr.*“
- × Rechts fahren
- × Parcoursstrecken kennen lernen
- × Handzeichen und Rechtsabbiegen
- × Ggf. VZ vorgeschriebene Fahrtrichtung, Radweg
- × Ggf. Kreisverkehr

Der verkehrssichere Radfahrer: Im Rahmen eines Unterrichts-Gesprächs werden der Radfahrer und das Fahrzeug betrachtet.

- Kleidung und Schuhe sollten keine Gefahren hervorrufen (weite oder lange Kleidungsstücke, offene Schuhriemen pp.), die Kleidung sollte möglichst hell sein.



- Der Helm muss angepasst sein.
***Hinweis:** Im Rahmen der Vorbereitung kann u.a. der Eierhelmtest (Eierhelm: Zu beziehen beim Vogel-Verlag) an den Schulen durchgeführt werden; bitte bedenken Sie, dass Eltern und Lehrer im Helmtragen Vorbild sein sollten.*
- Fahrradgröße / Einstellung der Sattelhöhe
- Körperliche und geistige Leistungsfähigkeit

Der Fahrradhelm

So sitzt er richtig!
Probier es aus!

Waagerechter Sitz

Die beiden Riemen des Helms müssen ein Dreieck bilden

Kinnriemen stramm anziehen

Ein Beispiel für ein Prüfsiegel:

Ein Fahrradhelm mindert das Risiko von Kopfverletzungen um 80 Prozent! Er kann dein Leben retten. Deshalb achte beim Kauf auf Folgendes:

| | | |
|---|--------|-----------|
| Name | uni | Gr: 54-59 |
| EU-Norm-Din | 1078 | |
| Gewicht | 340 gr | |
| | | |
| <small>Kleiner Helm mindert das Risiko von schweren Kopfverletzungen um 80 Prozent. Dies gilt für Kinder und Jugendliche ab dem 12. Lebensjahr. Helmtest nach dem Standard EN 1078. Die Helmverkleidung ist nicht für die Verwendung als Ersatz für eine Schutzbrille geeignet. Die Verwendung des Helms kann durch Benutzung von Helmverkleidung gefährdet sein. Die Helmverkleidung ist nicht für die Verwendung als Ersatz für eine Schutzbrille geeignet. Die Helmverkleidung ist nicht für die Verwendung als Ersatz für eine Schutzbrille geeignet. Die Helmverkleidung ist nicht für die Verwendung als Ersatz für eine Schutzbrille geeignet.</small> | | |
| Produktion 04/2005 | | |

Bild der sichere Helm, aus Heft Radfahrausbildung 4. Klasse, mit Erlaubnis von Verkehrswacht Medien und Service Center Bonn ©

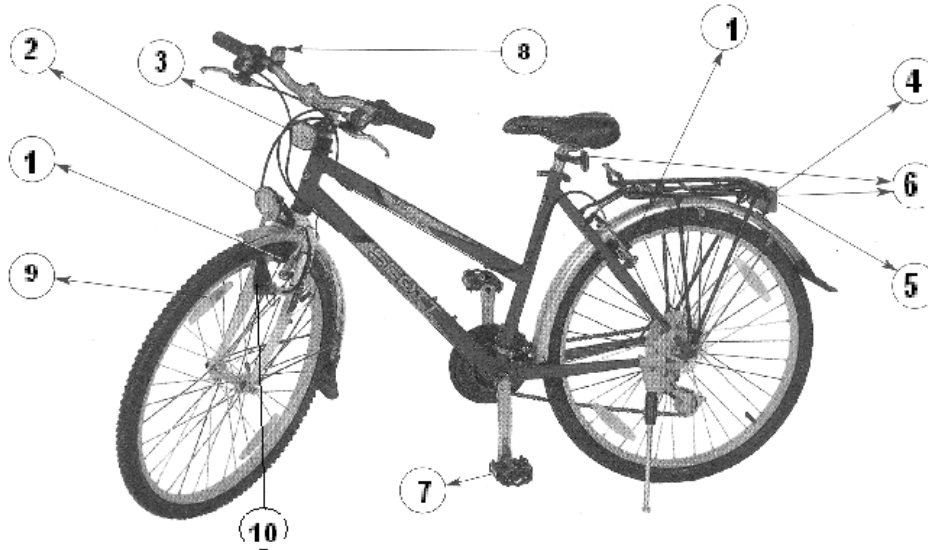
Ausstattung /Technik von Rädern: Häufig werden Räder ohne Dynamo oder ganz ohne Lichttechnik im Handel angeboten. Der Polizei erscheint es opportun, dass der Radfahrer eines Rades ohne Dynamo auf jeden Fall eine funktionstüchtige Steckbeleuchtung vorzeigen sollte.

Der Markt bringt zudem neue Varianten von Reflektoren und Lichtsystemen hervor. So sind viele Räder mit einer Nachleuchtomatik ausgerüstet oder/und haben einen in der Radnabe integrierten Dynamo! Weiterhin gibt es anstatt den gelben Speichenreflektoren auch hülsenförmige, welche über die Speichen gestülpt werden oder retroreflektierende Streifen auf den Radmänteln.

(Zur lichttechnischen Einrichtung von Rädern siehe auch § 67 StVZO)

Das verkehrssichere Fahrrad:

- Es wird dargelegt, wann ein Rad verkehrssicher sein muss (öffentlicher Straßenverkehr, Unterscheide: Übungs-/Schonraum). Wesentliche Merkmale des verkehrssicheren Rades werden mit den Schülern erörtert!



© Bildungshaus Schulbuchverlage Westermann Schroedel Diesterweg Schöningh Winklers GmbH www.schroedel.de (verändert)

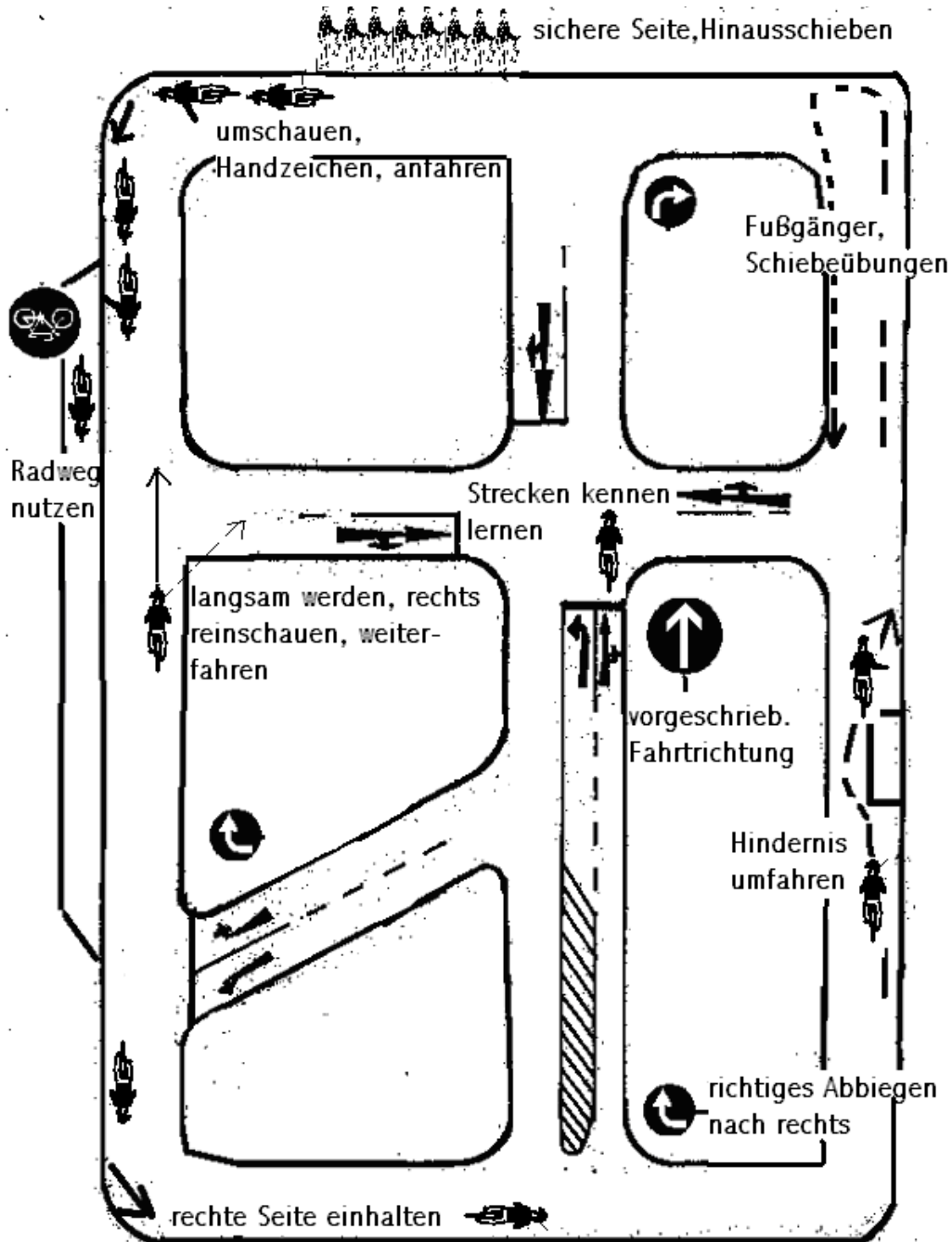
1. Bremssysteme (Alternativen) : Handbremse/Felgenbremse/ Trommelbremse/ Scheibenbremse/Nabenbremse/Rücktritt, **zwei voneinander unabhängige Bremsen sind vorgeschrieben**
2. Frontscheinwerfer weiß (Lampe)
3. Frontreflektor weiß (Frontrückstrahler; kann in 2. integriert sein)
4. Schlussleuchte rot (Rückleuchte)
5. roter Reflektor klein (Rückreflektor; kann in 4. integriert sein)
6. roter Reflektor groß (kann in 4. Integriert sein)
7. 4 x Pedalrückstrahler (orange/gelb)
8. helltönende Klingel
9. Seitenreflektoren (4 x Speichenreflektoren, alternativ leuchtender Seitenstreifen oder Speichenhülsenreflektoren)
10. Dynamo (kann in Radnabe integriert sein)



Noch eine Regel für den Radunterricht:

In den Übungseinheiten dürfen Radfahrende niemals überholt werden. An stehenden Radlern darf allerdings vorbei gefahren werden.

Parcours der ersten Übung







Verkehrszeichen der Übung 1:

beim Abbiegen nach rechts ist ein möglichst „enger Bogen“ zu wählen!

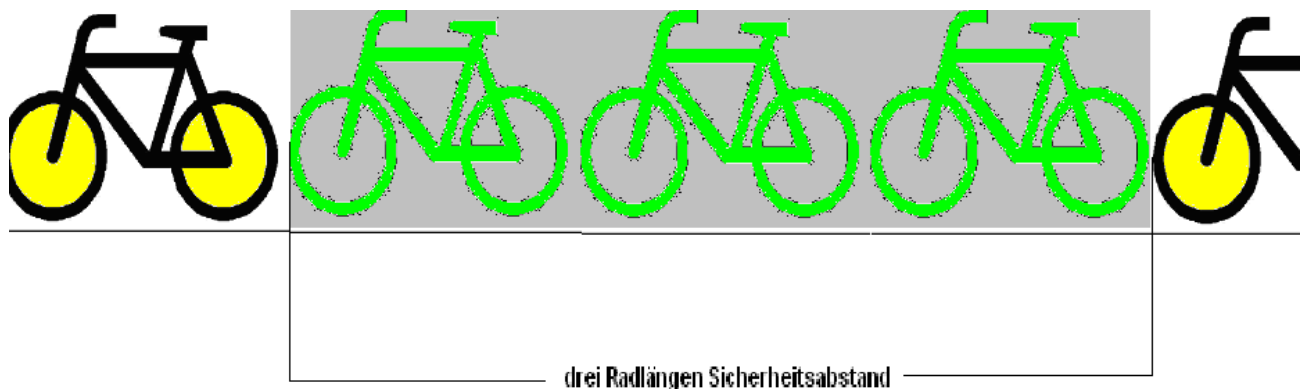
 Z 210,  Z 214 vorgeschriebene Fahrtrichtung rechts

soweit Radweg vorhanden wird das Thema Radweg angesprochen und geübt.

 Z 237, **Radweg und Kombinationen**  (usw..) dazu, verpflichtet zur Nutzung des Radweges! Vor dem Abbiegen auf den rechtsseitigen Radweg ist Handzeichen rechts zu geben. Beim Verlassen parallel laufender Radwege muss man sich umschaun und Handzeichen links geben (analog Spurwechsel).

Der Begriff Sicherheitsabstand nach vorn wird erläutert und geübt:

Die Schüler müssen das Fahren mit drei Fahrrdlängen Abstand üben. Wenn sie anhalten sollen sie unmittelbar hintereinander stehen bleiben!



Wahl des Rades, Schieben und Anfahren:

(ab 2. Übung Hineinfahren)

Die Schüler suchen für sich, unterstützt von Lehrer und Polizei, passende Räder aus. Leider können nicht immer im Unterricht optimal passende oder ausgestattete Räder erwartet werden. Die Begriffe ruhender und fließender Verkehr werden besprochen. Die sichere Seite des Rades wird erklärt (Kettenseite/rechts) ggf. erfolgen Schiebeübungen. *Auf – und Absteigen sollen möglichst von/nach rechts erfolgen. Wegen der anatomischen und technischen Widersprüche sollte dies nicht überbewertet werden. Die Übung hat den Zweck, dass der Schüler sich über seine Positionierung im Verkehrsraum schneller bewusst wird.*



Sie schieben diese unter Beachtung des Straßenverkehrs (*stehen bleiben, links-rechts-links schauen*) auf die Straße und sitzen anschließend von der sicheren Seite auf.



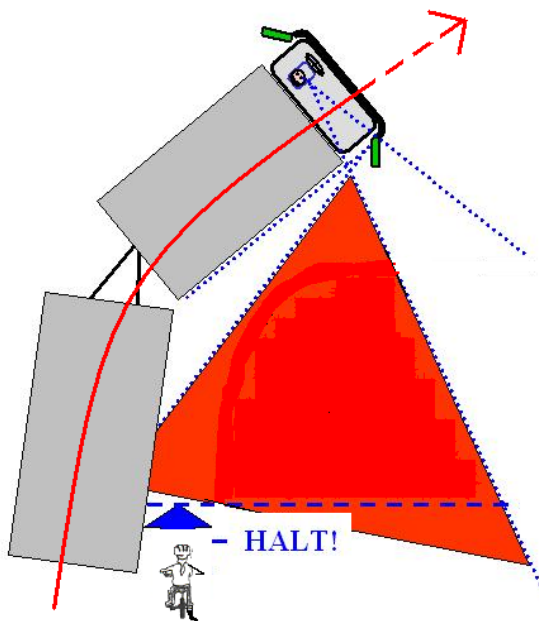
Der Fuß ist auf dem nach vorne zeigenden Pedal. Es wird über die linke Schulter nach hinten umgeschaut, (*wer anfährt muss warten!*) Handzeichen links gegeben, danach Hand wieder an den Lenker. Bei ausreichend *großer Lücke nach hinten darf losgefahren werden*. Es wird erläutert, dass Handzeichen nicht missverständlich sein dürfen. (*z.B. Also dieses Verhalten nicht unmittelbar am Kreuzungen*)

Rechts fahren wird erläutert und geübt:

- Damit die Schüler lernen die vielen Linien als Straßengefüge zu erkennen, werden sie systematisch über diese geleitet, was insbesondere für Schüler von anderen Schulen (standortfremd) bedeutsam ist.
- Unterscheidungen rechte / linke Seite werden geübt
- Sie müssen etwa 30- 50 cm vom rechten Fahrbahnrand fahren
- Vorübung rechts vor links (ohne Vorfahrtserläuterung!)

Der tote Winkel:

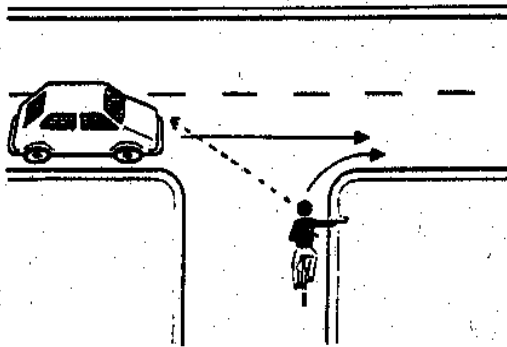
Lange Fahrzeuge, die nach rechts abbiegen, können durch die Verschiebung des Blickwinkels den rechts neben ihnen befindlichen Radfahrer nicht mehr im Spiegel wahrnehmen, der Radfahrer muss anhalten.



Einhändiges Fahren, Handzeichen und Rechtsabbiegen werden erläutert und geübt:

- Es ist **vorm** Abbiegen oder Verlassen der Fahrbahn ein deutlich sichtbares Handzeichen (mehrere Sekunden) mit dem rechten Arm nach rechts zu geben, danach die Hand wieder an den Lenker zu nehmen,
- beim Abbiegen nach rechts ist ein möglichst „**enger Bogen**“ zu wählen!

Rechtsabbiegen



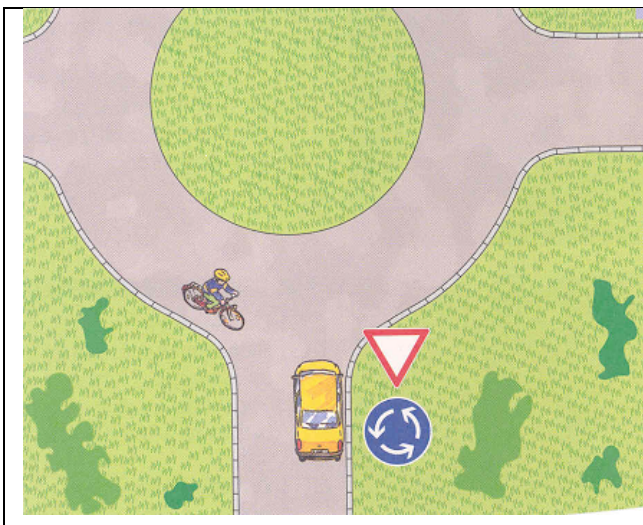
1. Fahrtrichtungswechsel rechtzeitig durch Handzeichen nach Rechts ankündigen
2. Blickkontakt mit anderem Fahrzeugführer aufnehmen (*ob er hält, falls er wartepflichtig ist*)
3. Vor dem Abbiegevorgang die rechte Hand wieder zum Lenker nehmen

Sonstiges :

Die fahrende Gruppe wird im Verlauf der weiteren Übungen immer wieder zur Erzeugung von Gegen- oder Kreuzungsverkehr in zwei Gruppen unterteilt. Gute Erfahrungen wurden dabei mit der Aufteilung in gerade- ungerade Nummern (Startnummern) gemacht. Dazu müssten die Schüler gerade und ungerade differenzieren können!

Kreisverkehr (*kann nur in der Markthalle Prüm geübt werden*):

- Wer in den Kreisverkehr hineinfährt, gibt **kein** Handzeichen und muss warten, wenn sich im Kreisverkehr ein anderes Fahrzeug nähert.
- Wer aus dem Kreisverkehr herausfährt, muss vorher deutliches Handzeichen geben.



© Bildungshaus Schulbuchverlage
 Westermann Schroedel Diesterweg
 Schöningh Winklers GmbH
www.schroedel.de

| | |
|--|---|
| | <p style="text-align: center;">Vorbeifahren am Hindernis :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Umschauen (über die linke Schulter nach hinten), 2. Handzeichen links, 3. Einordnen zur Sichtlinie bzw. zur Mitte. 4. „Der Gegenverkehr hat Vorrang, wenn wir ein Hindernis auf der Fahrbahn haben“ also Gegenverkehr beachten, (am Hindernis vorbeischaun, = „Schlagenhals“), 5. <u>nur wenn Gegenverkehr kommt</u>: am Hindernis stehen bleiben, („so dass man gesehen wird“) <u>dann</u> beim Anfahren nochmals umschauen über die linke Schulter (<i>weiteres Handzeichen ist nicht erforderlich aber nicht falsch!</i>) 6. Mit seitlichem Sicherheitsabstand (1m) vorbeifahren 7. Über die rechte Schulter umschauen (<i>es ist zu beobachten, dass die Kinder sich im Verlauf der Radfahrausbildung oft überflüssig über die linke Schulter umschauen, hiermit soll dazu eine „Gegenübung“ abgehalten werden</i>) 8. Handzeichen rechts 9. Rechtsseitig weiter fahren |
|--|---|

Dies wird zunächst ohne später in der Gruppe und mit Gegenverkehr geübt. Zum Überholen langsamer Fahrzeuge im realen Straßenverkehr (Traktoren, Fahrräder etc..) wären die vergleichbaren Abläufe erforderlich. Zum Abschluss der ersten Übung wird ein Geschicklichkeitsrennen gefahren, soweit noch Zeit zur Verfügung steht. In späteren Übungen wird dies durch das so genannte „Freie Fahren“ ersetzt.



7.2 Zweite Übungseinheit

Inhalte in Stichpunkten

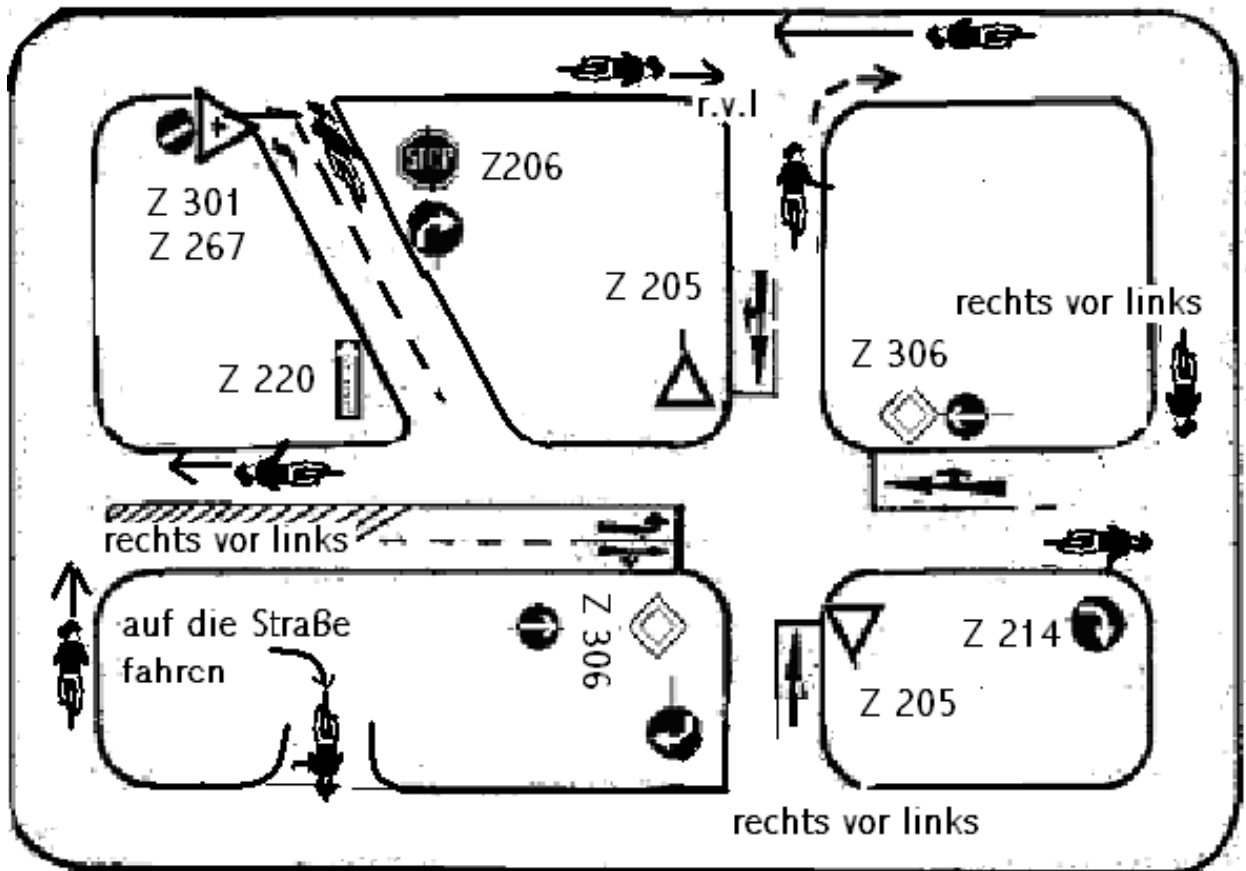
- ✘ Wiederholung
- ✘ Einfahren in den fließenden Verkehr
- ✘ Vorfahrtsregelnde Verkehrszeichen
- ✘ Richtungszeichen
- ✘ Einbahnstraße
- ✘ Regel rechts vor links
- ✘ Abbiegen nach rechts
- ✘ Freies Fahren

Einfahren in den fließenden Verkehr:

Anstatt dem in der ersten Übung praktizierten „Schieben“ in den fließenden Verkehr wird nun hinein gefahren. (analoges Verhalten wie bei Z 206, *siehe Stopp-Schild*). Es entspricht unserer Erfahrung nach eher dem realen Verhalten der Schüler und sollte daher richtig geübt werden.



Parcours der zweiten Übung:




Allgemeines zur Vorfahrt:

Mein Wunsch ist es, dass die Kinder in Fällen der positiven Vorfahrtregelung diese „**selbstbewusst aber achtsam!**“ nutzen. Mit Einsatzfahrzeugen oder dem unberechtigten Abbiegen anderer ist zu rechnen, zumal Radfahrer nicht so gut erkannt werden wie größere Fahrzeuge! Im Notfall ist natürlich anzuhalten. Dies ebenfalls, wenn der Radschüler erkennt, dass ein anderer Verkehrsteilnehmer auf seine Unterstützung angewiesen ist („**fair geht vor!**“), denn er sollte lernen, auf Vorrechte verzichten zu können. Oftmals halten die Schüler jedoch an bzw. verzichten, weil sie die Vorfahrtssituation nicht verstehen. Unnötiges Warten und überängstliches Verhalten wirken hindernd und verursachen unklare bzw. gefährliche Verkehrssituationen. Je nach Verhaltensform sind die Schüler entsprechend zu instruieren. In allen Vorfahrtssituationen sollten die Schüler lernen, entstehende Freiräume und Verkehrslücken zu



nutzen. Mit etwas Übung gelingt es ihnen Geschwindigkeit und Entfernung sich nähernder Radfahrer richtig einzuschätzen. Allerdings entsprechen diese nicht denen von Fahrzeugen im öffentlichen Verkehrsraum. Die Verkehrswege sind im Schonraum sind zudem komprimierter als die „richtigen“ Straßen. Den Schülern fällt die Übertragung der Übungen auf reale Verkehrseignisse also schwer. Dies ist einer von vielen Gründen, die ein Üben im realen Straßenverkehr nach dem Abschluss bedeutsam machen.

Rechts vor links:

Vorfahrt an Kreuzungen und Einmündungen hat, wer von rechts kommt! Rechts vor links ist manchmal durch das Gefahrenzeichen **Z 102**  angekündigt. R. v. l. gilt immer, wenn keine vorfahrtsregelnden Verkehrszeichen, Ampeln oder polizeiliche Zeichen und Weisungen dem entgegenstehen. Die Regelung ist häufig in den Wohnbereichen zu finden, die von Rad fahrenden Kindern frequentiert werden. Zur Beurteilung der Vorfahrt geht der Radfahrer immer von seiner eigenen Position aus und überlegt, wer **ihm** von rechts kommt. **Da einige Schüler Probleme haben rechts und links zu unterscheiden, muss dies geübt werden!**

- ***Du musst warten, wenn dir jemand von rechts kommt!***
- ***Du darfst fahren, wenn keiner von rechts kommt.***

| | | |
|---|--|---|
| <p>Langsam werden, deutlich rechts reinschauen, da frei ist, weiter fahren ohne anzuhalten!</p> <p>deutliche Kopfbewegung</p> | <p>Dem Autofahrer kommt der Radfahrer von rechts, also hat der Radfahrer Vorfahrt!</p> <p>Der Radler vergewissert sich, dass der Autofahrer ihn sieht und anhält durch Blick (in die Augen) nach links und nochmals nach links! Das wird grundsätzlich an jeder Vorfahrtsituation so durchgeführt sofern zwei Fahrbahnen zu beachten sind.</p> | <p>Obwohl hier rechts vor links vorliegt besteht keine Notwendigkeit zu warten, da die "Spuren" der bevorrechtigten Fahrzeugführer und der wartepflichtigen Fahrer sich nicht berühren. Das gilt aber nur, solange der Bevorrechtigte nicht behindert oder gefährdet wird, es muss also genügend Platz vorliegen!</p> |
| <p>Rechts vor links gilt für die gesamten Straßenbreite! Eine gefährliche Situation!</p> | <p>Der Autofahrer darf fahren, da er dem Radfahrer von rechts kommt. Da deren Fahrspuren sich nicht berühren besteht hier keine Notwendigkeit, dass der Radler auf das Auto wartet, der Radfahrer kann also nach rechts abbiegen. Der Radfahrer kommt dem Traktor von rechts, der Traktorfahrer muss also warten!</p> | |

Verkehrszeichen der Übung 2



Zeichen 220 = Einbahnstraße (Vorschriftszeichen); am Ende steht

Z 267 (**Verbot der Einfahrt**). Es darf nur in der angezeigten Fahrtrichtung Fahrverkehr geben! (Aber beide sind kombinierbar mit dem Zusatzzeichen (Sinnbild Radfahrer)! Nur dann dürfen Radfahrer entgegengesetzt fahren).



Zeichen 306 = Vorfahrtstraße (Richtzeichen); es gibt die Vorfahrt; („viereckiges Spiegelei“). Im Unterschied zu Z 301 ist man auf einer grundsätzlich bevorrechtigten Straßen unterwegs, wobei das Zeichen üblicherweise an jeder Kreuzung oder Einmündung wiederholt wird. Es kann unter anderem z.B. durch Z 307 (Ende der Vorfahrtstraße) aufgehoben werden.



Zeichen 301 = Vorfahrt (Richtzeichen); es gibt die *Vorfahrt an der nächsten Kreuzung oder Einmündung*. („Rakete“). Das VZ besteht aus einem dicken Pfeil (bevorrechtigte Straße) und dünnen „Seitenelementen“, den wartepflichtigen Straßen. Es kann auch mit nur einem Seitenelement dargestellt werden.



Zeichen 206 = Halt, Vorfahrt gewähren (Vorschriftszeichen); an der Haltlinie (Z 294) ist anzuhalten. „**Man muss am Stoppschild immer erst stehen bleiben, egal ob einer kommt!**“ Das Zeichen steht an unfallträchtigen Einmündungen und Kreuzungen. Die Radfahrer fahren mit dem Vorderrad bis an die Haltelinie, wenn diese fehlt bis an die Sichtlinie. Dann stellen sie einen Fuß ab, der andere bleibt in Startposition auf dem Pedal. Sie schauen nach links- rechts - links, geben Handzeichen, nehmen die Hand wieder an den Lenker und fahren los, wenn frei ist.



Zeichen 205 = Vorfahrt gewähren (Vorschriftszeichen); „**Man muss nur anhalten, wenn einer kommt!**“. Die Radfahrer nähern sich der Kreuzung oder



Einmündung, verlangsamen, geben ggf. Handzeichen, schauen deutlich nach links - rechts - links, im Fall einer einseitigen Einmündung nur in diese und fahren ohne Stopp weiter, wenn frei ist. Nähert sich ein Bevorrechtigter, darf der Kreuzungs-/Einmündungsbereich nicht passiert werden. Der Radfahrer bleibt in Startposition (siehe Stoppschild) stehen und wartet bis frei wird. Lücken sollten genutzt werden. Eine Lücke ist ausreichend, wenn der Freiraum zwischen zwei Bevorrechtigten so groß ist, dass der Wartepflichtige ohne Behinderung von diesen kreuzen/abbiegen kann.

„Freies Fahren!“ (in Übung 2, 3, 4 und 5 -LK-)

Nicht jede mögliche Situation auf dem Parcours kann separat geübt werden. Zudem verlassen sich die Schüler oftmals auf ihre vorausfahrenden Schüler. Im richtigen Straßenverkehr gilt es, das Erlernte an verschiedenen Örtlichkeiten eigenständig anzuwenden. Dem „Herdentrieb“ hintereinander fahrender Radler ist entgegen zu wirken. Insofern ist es mein Ziel, sehr früh damit anzufangen, die Kinder frei auf dem Parcours herumfahren zu lassen, damit sie eigenständig fahren lernen. Nach dem Prinzip „Zufall“ entstehen dabei immer neue Verkehrssituationen. Die Schüler werden in vielen Einzelgesprächen korrigiert bzw. erhalten Erklärungen. Zum Abschluss wird das Ganze gleichzeitig mit einem kleinen Wettbewerb kombiniert!

Die Regeln des Wettbewerbs:

1. Es darf nicht überholt bzw. mit dem Rad herum gerannt werden.
2. Während der Übung grundsätzlich darf nur der Lehrer, Polizist reden
3. In der 2. Übung ist Abbiegen nach links nicht erlaubt.
4. Jeder Verstoß gegen die erlernten Verkehrsregeln oder die Wettbewerbsregeln führen zum Ausschluss des Fahrers für den Rest des Wettbewerbs. Es wird damit vermittelt, dass jeder Regelverstoß ein Unfall hätte sein können.
6. Die letzten verbleibenden Fahrer sind die „Überlebenden“.
7. In einem kurzen Gespräch wird erläutert, warum nicht jeder Fehler wirklich zu einem Unfall führt.

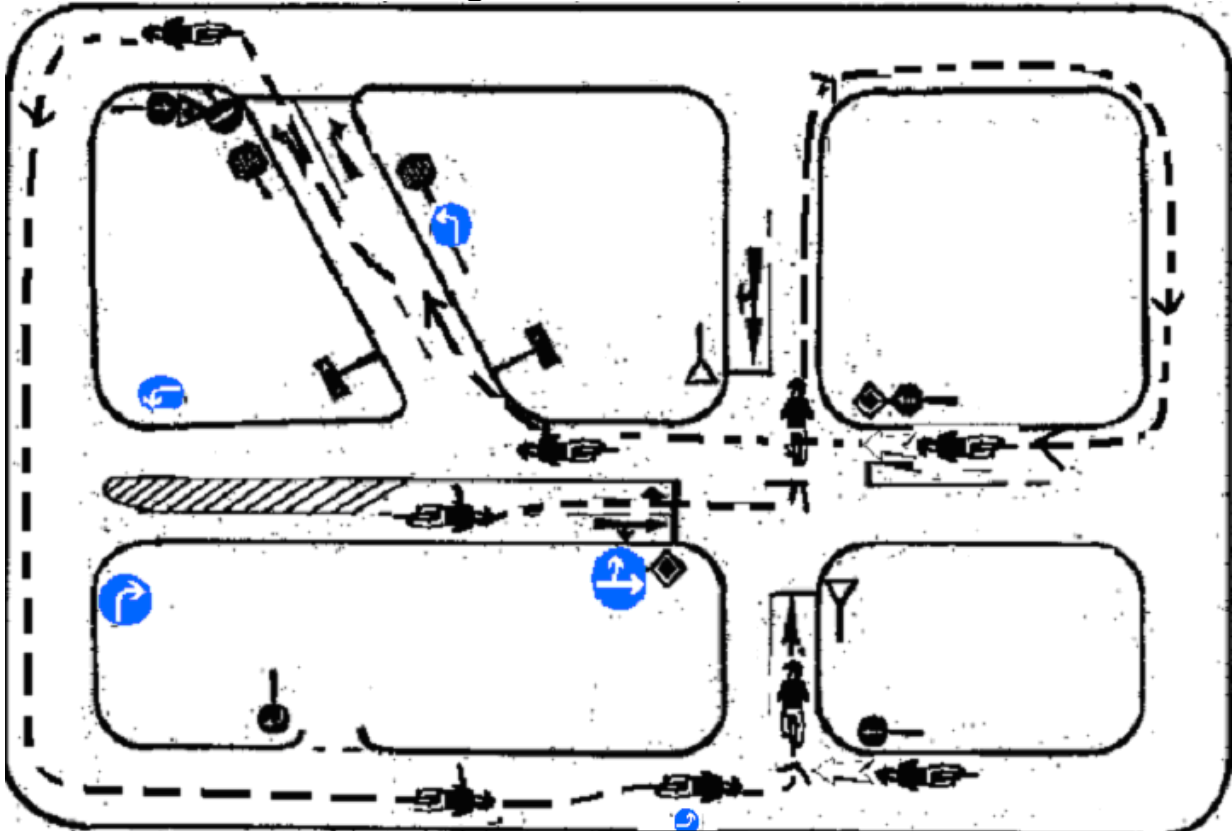
Da kein Kind verunglücken möchte, sind diese sehr motiviert möglichst fehlerfrei zu fahren! Relativ schnell wird erkennbar, in welchem Bereich noch zu üben ist.

7.3 Dritte Übungseinheit

Inhalte in Stichpunkten

- ✗ Wiederholung
- ✗ Linksabbiegen mit Abbiegespur bei positiver / negativer Vorfahrt
- ✗ Bedeutung des Gegenverkehrs / des nachfolgenden Verkehrs
- ✗ Linksabbiegen mit / ohne Abbiegespur
- ✗ Linksabbiegen in / von Nebenstraßen
- ✗ Linksabbiegen in der Einbahnstraße
- ✗ Sichere Methoden des Linksabbiegens (außerorts)
- ✗ Tangentiales Linksabbiegen

Parcours der dritten Übung:

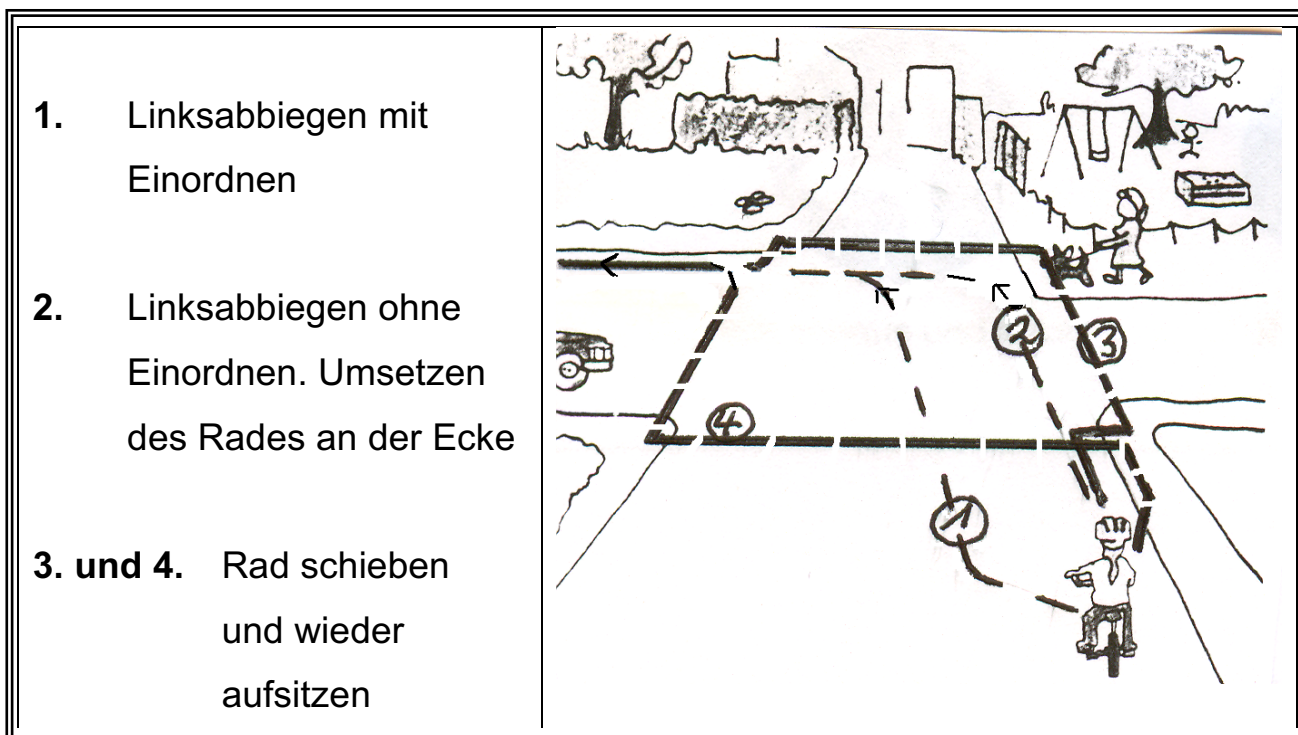


Grundsätzliches zum Linksabbiegen:

Bei den Abbiegevorgängen nach links wird vom Radfahrer ein relativ hohes Maß an Konzentration verlangt. Es gibt eine Vielfalt von Kombinationsmöglichkeiten mit verschiedenen Vorfahrtszeichen und wechselnden Fahrbahnsituationen. Der Gesetzgeber schreibt dem Radfahrer das Einordnen nach links nicht vor. Radfahrer dürfen also von der rechten Seite aus abbiegen, siehe Punkt 2 des Bildes. Dem liegt u.a. der Gedanke zugrunde, dass ein Radfahrer vom rechten Fahrbahnrand aus eine sicherere Positionierung auf der Straße hat als dies in der Straßenmitte der Fall ist. Zudem kann er so besser ausschließen, beim Abbiegen noch links überholt zu werden.

Methoden des Linksabbiegens:

Bild sicheres Linksabbiegen, aus Heft Radfahrausbildung 4. Klasse, mit Erlaubnis von Verkehrswacht Medien und Service Center Bonn ©, verändert

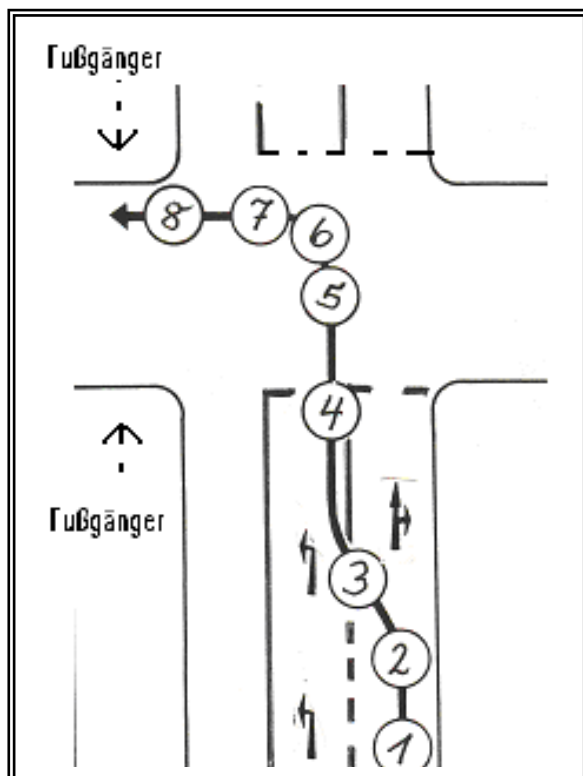


Im **innerörtlichen** Bereich sind die Geschwindigkeiten der motorisierten Verkehrsteilnehmer nicht so hoch wie außerorts. Das Überholen eines abbiegenden Radfahrers durch wesentlich schnellere Kraftfahrzeuge ist damit weniger häufig, das Rad

„schwimmt“ sozusagen im fließenden Verkehr mit. Innerörtlich gemäß den Punkten 2, 3 oder 4 des Bildes zu abzubiegen, bereitet zusätzliche Verkehrshemmnisse und wäre somit nicht zwangsläufig sicherer. **Da die Radausbildung auf innerörtliche Situationen aufbaut, bevorzuge ich in der praktischen Ausbildung daher das Abbiegen gemäß Punkt 1 -mit Einordnen-.** An Kreuzungen und Einmündungen mit höheren Geschwindigkeiten, also **außerorts** oder dort, wo durch zahlreichen Fahrspuren recht schnell gefahren wird und die Verkehrssituation für Kinder schwer überschaubar ist, sind die Punkte 2, 3, 4 eine sichere Alternative. (Beachte dazu die entsprechende Frage des Lernkontrollbogens, die richtige Lösung ist nur möglich, wenn dies mit den Kindern besprochen wurde).

Die Kinder lernen nun sukzessive verschiedene Abbiegesituationen kennen, die Regeln werden erörtert und es wird zunächst ohne später mit Gegenverkehr geübt.

Schritte des Linksabbiegens:



1. Umschauen
2. Handzeichen
3. ggf. Einordnen
4. Vorfahrt beachten
5. Gegenverkehr beachten
6. Umschauen
7. Im großen Bogen abbiegen
(„so dass man direkt wieder rechts ist!“)
8. Fußgänger beachten

**Zu den einzelnen Schritten: - zum Bild Seite 30!-**

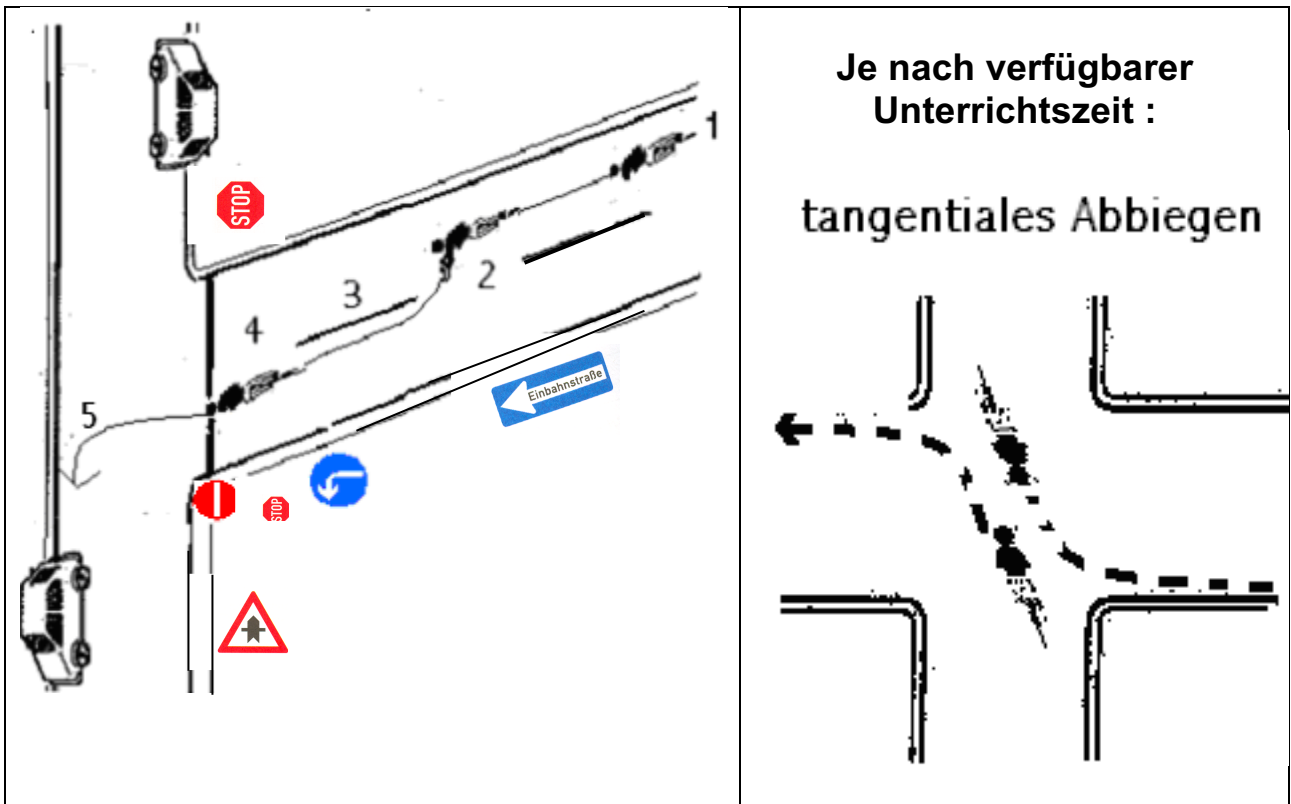
1. **Umschauen** und
2. **Handzeichen** sind in den vorangegangenen Inhalten dargelegt worden.
3. **Richtiges Einordnen:** es wird nochmals erklärt, was das Wort einordnen bedeutet!
Bei vorhandener Abbiegespur ist in diese hineinzufahren ohne vorher die Sperrfläche zu berühren, in der Spur rechts bleiben - „**Rechtsfahrgebot**“- . An Kreuzungen mit fehlenden Fahrspuren ist zur Fahrbahnmitte (Linie) einzuordnen, ohne in den Gegenverkehr zu gelangen. An engen Fahrbahnteilen erfolgt beim Linksabbiegen kein Einordnen ! Es wird vermittelt, dass das Einordnen nur Sinn macht, wenn rechts noch jemand vorbeifahren kann und links der Gegenverkehr vorbeikommt.
4. Bei negativer **Vorfahrt** (VZ oder rechts vor links) wird an Kreuzungen ein Verlangsamen der Fahrt und eine deutliche Kopfbewegung mit Hinschauen nach *links, rechts, links*, bzw. nur nach *rechts* verlangt (rechtsseitige Einmündungen). Dies auch, wenn die Schüler vorgeben ohne Kopfbewegung alles wahrzunehmen. Bei **positiver Vorfahrt** wird **keine** Kopfbewegung verlangt.
Nur am Stoppschild, oder wenn jemand kreuzt oder einmündet, müssen die Räder an der Warte- oder Sichtlinie zum Stillstand kommen. Insbesondere an häufigen überflüssigen Stopps erkennt man unsichere oder ängstliche Radfahrer.
5. Zunächst wird unterrichtet, dass eine Logik in der Wartepflicht („**der Gegenverkehr hat Vorrang**“!) verborgen ist. Grundsätzlich bin ich bestrebt, den Kindern das Warten vor der Warte- bzw. Sichtlinie nahe zu bringen. Da meistens mehrere Räder entgegenkommen sage ich ihnen, sie sollen warten bis das letzte Rad die Stelle in der Einmündung gegenüber erreicht und dann mit diesem gemeinsam in die Kreuzung einfahren. Nur wenn es nicht anders geht, dürfen sie in der Fahrbahnmitte stehen bleiben um den Gegenverkehr durchzulassen.
6. Es erfolgt immer ein **zweites Umschauen** über die linke Schulter! Dies entspricht den gesetzlichen Erfordernissen. Es soll verhindert werden, dass der Abbiegende, welcher im letzten Moment überholt wird, mit dem Überholenden zusammenstößt. Die Richtigkeit des Umschauens wird von mir oft durch einen „Fingerzähl-Test“ überprüft. Dazu stellt sich jemand auf die linke Fahrbahnhälfte und zeigt beim zweiten



Umschauen die Finger einer Hand, woraufhin der Schüler die Anzahl der hoch gehaltenen Finger zählt. Ein zweites Handzeichen halte ich für entbehrlich, es wird aber nicht beanstandet!

7. Dann wird im **großen Bogen abgebogen**, also so, dass der Radfahrer direkt wieder auf der rechten Seite ankommt. Die Kurven dürfen nicht geschnitten werden.
8. Querende Fußgänger *in Bild Seite 30* sind bevorrechtigt, der Radfahrer muss warten. Im Verlauf der Übungseinheiten setze ich keine Fußgänger zur Übung ein, da die Radfahrer zunächst überfordert wären und der Unterricht durch die Diskussionen gestört wird. Fußgängerübungen könnten aber durchaus im Rahmen der schulischen Unterrichtung erfolgen.

Linksabbiegen in der Einbahnstraße :





Zunächst fährt der Radfahrer „normal“ in die Einbahnstraße hinein (vorher Handzeichen rechts).

Dann geht's los mit

1. Umschauen
2. Handzeichen links
3. Einordnen in die Fahrbahnmitte
4. Stopp – beachten, links – rechts – links und nach hinten schauen
(am „Stopp“ Schild bleibt man immer stehen; zweites Handzeichen nicht erforderlich aber nicht falsch!)
5. Wenn frei ist (bzw. bei Lücke) im großen Bogen zügig abbiegen

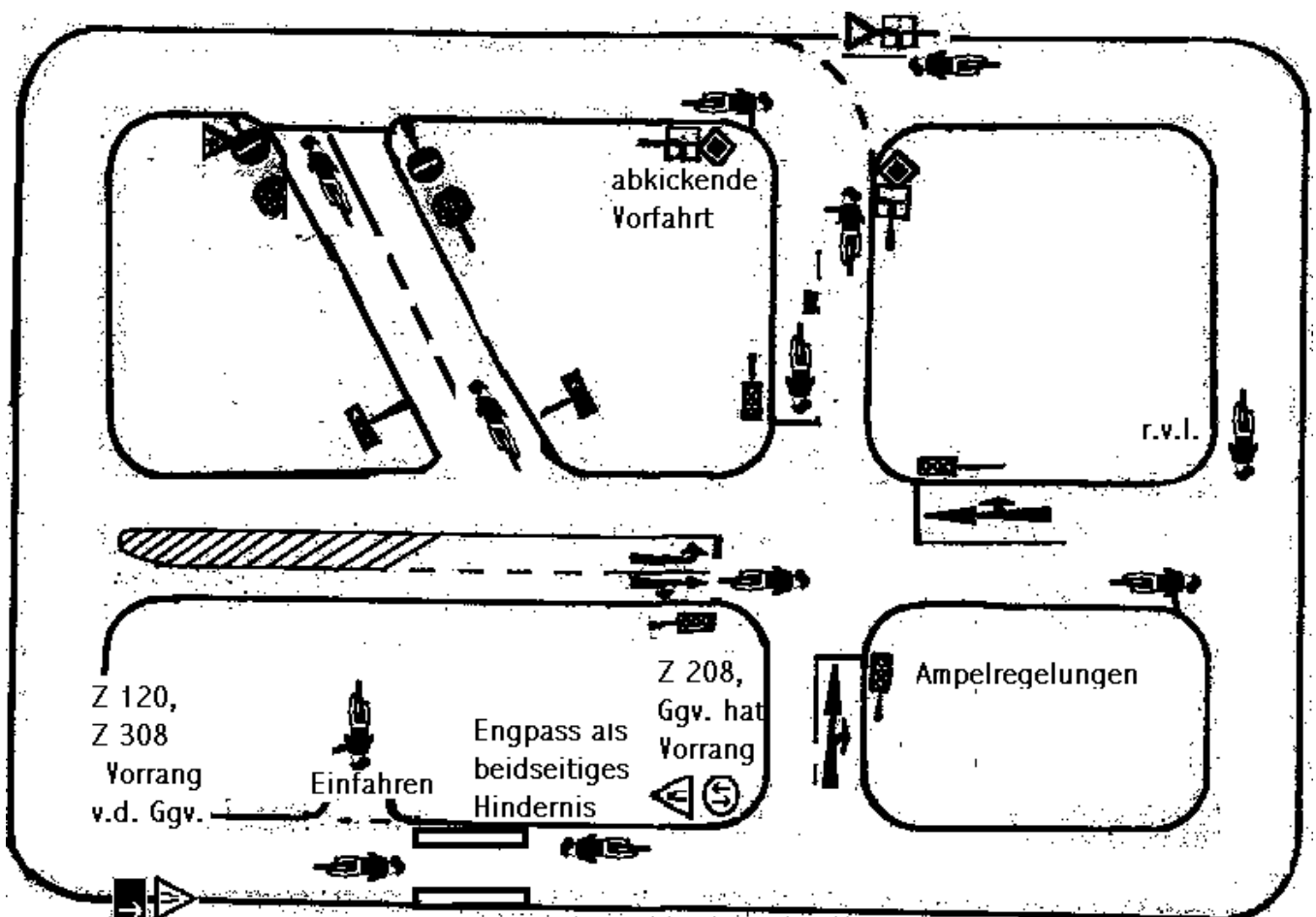
Zum Schluss wieder das „Freie Fahren“, diesmal mit Linksabbiegern, danach Wiederholung, Mitteilung des nächsten Themas (Ampelübung!) ggf. aufräumen, Verabschiedung.

7.4 Vierte Übungseinheit

Inhalte in Stichpunkten

- ✗ Wiederholung
- ✗ Engpass
- ✗ Ampelübung
- ✗ Abknickende Vorfahrt
- ✗ Vorbereitung Lernkontrolle

Parcours 4. Übung:





Die vierte Übung beinhaltet einige Wiederholungselemente, so entspricht das Verhalten am Engpass dem des Vorbeifahrens am Hindernis. Da im Engpass beide Fahrbahnseiten ein „Hindernis“ haben, ist es sinnvoll ihn mit folgenden Verkehrszeichen auszustatten. Die Bedeutung wird den Kindern erklärt. Zu den einzelnen Schritten siehe Übung eins, Vorbeifahren am Hindernis, lediglich die Vorrangregelung durch Verkehrszeichen ist neu!! Es sollte auch vermittelt werden, dass im „Engpass“ befindliche Fahrzeuge herausfahren dürfen, selbst wenn sie keinen Vorrang hatten!



Gegenverkehr hat Vorrang Z 208



verengte/einseitig verengte Fahrbahn, Z120/oder Variante Z 121



Vorrang vor dem Gegenverkehr, Z 308

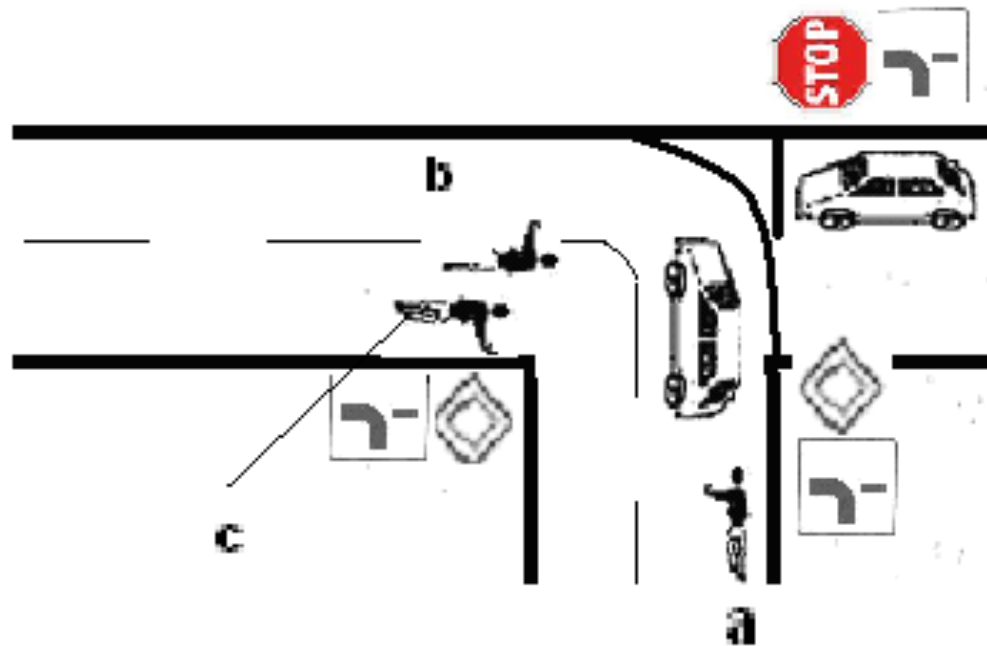


Baustelle Z 123

Eigentlich nennen wir die 4. Übung „die Ampelübung“. Obwohl Ampeln in meinem Dienstbezirk allenfalls an Baustellen vorzufinden sind, freuen sich die Schüler darauf. Im Zusammenhang mit den Ampeln wird das richtige Abbiegen nach rechts und links nochmals wiederholt. Es wird erklärt, welche Ampeln („die mit den drei Lichtern“) für Radfahrer/Autofahrer gelten und dass es Radfahrampeln („zwei Lichter mit Rad“) auf städtischen Radwege geben kann. Die einzelnen Ampelphasen werden besprochen. Es wird verdeutlicht, dass die Vorfahrtsbeschilderung an Ampeln nur Bedeutung hat, wenn die Ampeln nicht in Betrieb sind, dass polizeiliche Zeichen dennoch zu beachten sind und Fahrzeuge mit Sondersignale Vorfahrt haben!



| | |
|--|---|
| | <p>Soweit vorhanden werden die Fußgängerampeln („zwei Lichter mit Männchen“) besprochen. (Rot bleibt stehen!) Den Schwerpunkt lege ich darauf, dass die Fußgänger sich nicht auf die Ampel allein verlassen können.</p> |
| | <p>Zwar haben Fußgänger Vorrang, wenn sie bei „Grün“ die Fahrbahn queren, aber Fahrzeuge, die abbiegen, haben oft gleichzeitig Grün. Die abbiegenden Fahrer beachten dabei häufig nicht das Vorrecht der Fußgänger. „Also Fußgänger erst nach links – rechts – links schauen, Blickkontakt suchen“.</p> |
| | <p>Grün ist immer unten. Man darf fahren, sollte aber aufmerksam sein, schauen und hören, ob kein Einsatzfahrzeug kommt. Da der Gegenverkehr ebenfalls Grün hat, ist beim Linksabbiegen dessen Vorrang zu beachten. Wer nach links oder rechts abbiegt, muss das Vorrecht der dort querenden Fußgänger beachten.</p> |
| | <p>An Kreuzungen und Einmündungen schrumpft bekanntlich der Sicherheitsabstand, so dass ein Nachfolgender weniger Reaktionszeit- und weg zum Anhalten hat. Gelb bedeutet („normal“) anhalten, so dass der Nachfolger nicht auffährt. Für Fahrzeuge, die unmittelbar vor der Ampel sind und beim („normalen“) Anhalten erst auf der Kreuzung zum Stehen kämen bzw. sich noch im Abbiegevorgang des Kreuzungsbereiches befinden, bedeutet Gelb ebenfalls „Kreuzung räumen!“</p> |
| | <p>Rot ist immer oben. Die Wartezeit bei Rot und Rotgelb kann man nutzen um sich wieder richtig startklar zu machen. Also z.B. auf richtige Fußpedalstellung achten.</p> |
| | <p>Bei Rotgelb sollten sich alle startklar machen. Es wird vermittelt, warum einmal zwei Phasen der Ampel gleichzeitig leuchten. Wäre eine Gelbphase nicht mit rot kombiniert, wüßte der Verkehrsteilnehmer bei Gelb nicht ob Grün oder Rot folgen würde. So weiß jeder, dass „Grün“ kommt .</p> |



Vor oder nach der Ampelerklärung und – übung, wird das Verkehrszeichen „abknickende Vorfahrt“ in Verbindung mit positiver oder negativer Vorfahrtsregelung nochmals erläutert. Wer der Vorfahrtsstraße nach links folgt (a), muss sich umschaun, Handzeichen geben und nochmals umschaun. Ein Einordnen ist hier nicht erwünscht. Nachfolgendes dient nur Ihrer Hintergrundinfo: Wer die Vorfahrtsstraße (geradeaus) fahrend verlässt (b), hat den Vorrang des auf gleicher Straße entgegenkommenden Verkehrsteilnehmers zu beachten. Obwohl es der Situation rechts-vor-links ähnelt, liegt keine Vorfahrts- sondern eine Vorrangsituation vor. Dennoch müsste der Radfahrer zur Beachtung dieses Vorranges des Entgegenkommenden deutlich rechts reinschaun. Vorher sollte er sich vorm Verändern der Fahrspur deutlich über die Schulter umschaun und sich einordnen. Ein Handzeichen zur Anzeige des Spurwechsels in dieser Situation dient dabei der Verdeutlichung. In vergleichbaren vierarmigen Kreuzungen wäre es jedoch irreführend Handzeichen vorm Abbiegen zu tätigen. Wer der Vorfahrtstraße nach rechts folgt (c) muss lediglich zuvor ein Handzeichen geben.

Die vierte Übung schließt ab mit dem „Freien Fahren“. Danach werden die Kinder über die anstehende Radfahrprüfung unterrichtet. Sie auch Lernkontrollen.



7.5 Die Lernzielkontrollen (Übung 5)

- ✗ Die theoretische Lernzielkontrolle
- ✗ Die praktische Lernzielkontrolle
- ✗ Radfahrpässe
- ✗ Nachprüfung

7.5.1 Die theoretische Lernzielkontrolle:

Diese wird grundsätzlich nach der vierten Übung, vor der praktischen Radfahrprüfung, in der Schule durchgeführt. Die erforderlichen Lernziel - Kontrollbögen der Deutschen Verkehrswacht **wurden Ihnen bereits, inklusive eines Korrekturstreifens, übergeben.** Schulen mit mehreren Klassen in der Radfahrausbildung sollten den Test möglichst am selben Tag absolvieren. Zur Vorbereitung empfiehlt es sich die einzelnen Fragen der Bögen mit den Schülern im Unterricht zu besprechen und Lösungen zu erarbeiten (**ohne Vorlegen der Bögen**). Die Schüler müssen mindestens 30 der 40 möglichen Punkte erreichen. Sie dürfen auf einem kopierten Exemplar nochmals wiederholen, wenn ihnen die erforderliche Punktzahl nicht gelingt. Nur in Ausnahmefällen (Sprachprobleme, etc.) dürfen sie ohne bestandene „Theorie“ zur praktischen Prüfung. Die korrigierten, an der vorgesehenen Stelle um die Punktezahl ergänzten sowie von Ihnen unterzeichneten Bögen erhält der VE am Tag der praktischen Radfahrprüfung. Achten Sie bitte darauf, dass in den Lernzielkontrollbögen die Namensangabe des jeweiligen Schülers sowie dessen Startnummer auf der ersten Seite stehen. Der VE ergänzt die Bögen später um das Ergebnis der praktischen Prüfung und mit dem Gesamtergebnis. Lernzielbögen und Radfahrpässe werden von ihm abgestempelt, ggf. ergänzt und unterzeichnet. Die Bögen werden den Schülern später gemeinsam mit den Radfahrpässen (Radführerschein) und Aufklebern ausgehändigt, damit die Eltern sie unterzeichnen. Die Bögen sollten danach in der Schule eingesammelt und verwahrt werden.

7.5.1.1 Theoretische Lernzielkontrolle an der Förderschule:

Die theoretische Lernzielkontrolle erfolgt hier nach entsprechend intensiver, mehrfach wiederholter Einübung ebenso wie in den Grundschulen. Bei erschwerter bzw. fehlender eigenständiger Lesefähigkeit wird der betreffende Schüler durch die Lehr- bzw. eine Differenzierungskraft beim Erlesen der Fragen und Antwortmöglichkeiten unterstützt,



jedoch nicht bei der Auswahl der entsprechenden Antwort. Für die Vorbereitung und Erarbeitung der Inhalte der theoretischen Prüfung sowie die Theoretische Lernzielkontrolle selbst ist im Bereich der Förderschule individuell mehr Zeit einzuplanen.

7.5.2 Die praktische Lernzielkontrolle:

Der VE bringt die vorbereiteten Prüfungsunterlagen für die praktische Prüfung mit. Es sind zwei Prüfer erforderlich. Der VE, ein zweiter Polizeibeamter, alternativ der/die anwesende Lehrer/in. In letztgenanntem Fall müssten es die ausbildenden Lehrkräfte oder eine sonstige in der Radfahrausbildung erfahrene Personen sein. Die praktische Prüfung besteht aus zwei Elementen. Zunächst einem Teil, in dem die Schüler einen festgelegten Parcours zurücklegen müssen. Hier werden die Dinge abverlangt, welche im Verlaufe der Übungstage erarbeitet wurden, also Anfahren/Einfahren, rechts vor links, Vorfahrtszeichen, Linksabbiegen, Vorbeifahren am Hindernis usw. Die Strecke wird anfangs der Stunde komplett mit der Klasse abgegangen und nochmals erklärt. Danach fahren meist vier Radfahrer, in der Reihenfolge der Startnummern, hintereinander. Die vorderen beiden werden geprüft. Die zur Übung nachfolgenden Radler leiten dann die nächste Gruppe, wobei sie geprüft werden. So wird gesichert, dass jeder Schüler vor der eigentlichen Prüfung die Strecke zumindest einmal üben kann.

Das zweite Element besteht aus dem so genannten „Freien Fahren!“. Dorthin gelangt der Schüler auf Anweisung des Prüfers, nachdem er den vorgegebenen Parcours zuvor bewältigt hat. Ein zweiter Prüfer beobachtet nun die frei und nicht mehr hintereinander fahrenden Schüler jeweils etwa eine Minute lang. Die Prüfergebnisse des ersten und zweiten Elementes werden später addiert. Durch die parallele Arbeitsweise reicht üblicherweise eine Doppelstunde für die Prüfung aller Schüler. Am Ende der praktischen LK erfahren die Schüler ihr Ergebnis. Auch im praktischen Teil können 40 Punkte erreicht werden, 30 sind Pflicht. Wer sie nicht erreicht, kann bei genügend Zeit noch mal fahren.

7.5.3 Radfahrpässe:

Nach erfolgter Terminabsprache werden die Radfahrpässe gemeinsam mit den Lernziel – Kontrollbögen sowie einem Begleitschreiben von mir über die Schüler an die Eltern herausgegeben. Schüler, welche nicht bestehen konnten, erhalten ein Begleitschreiben mit einer individuellen Beurteilung, es wird auf die Möglichkeit der Nachprüfung



hingewiesen. Deren Unterlagen gebe ich zunächst zu Ihren Händen, mit der Bitte um Kenntnisnahme dessen, was ich den Eltern des betroffenen Schülers/Schülerin mitteilte.

Bei Schülern, die zwar erfolgreich abschlossen aber noch viele Fehler aufwiesen, nutze ich das vorgesehene Feld auf der Rückseite des Lernzielkontrollbogens um Tipps für weiteres Üben zu geben.

Folgendes sollte die Lehrkraft wissen:

Der Radfahrpass, gern „Radführerschein“ genannt, ist keine Fahrerlaubnis sondern eine Teilnehmerurkunde. Sie wird von mir bei Erfolg ausgehändigt. Schüler, die in der Radausbildung nicht erfolgreich sind, erhalten keine Urkunde. Damit erfahren sie einen Anreiz, sich über den schulischen Rahmen längerfristig mit dem Thema zu beschäftigen und können das Dokument in einer Nachprüfung erwerben! Besitz oder Nichtbesitz beinhalten weder eine Erlaubnis noch ein Verbot auf dem Rad am öffentlichen Straßenverkehr teilzunehmen. Das unterliegt der Entscheidung von Aufsichtspflichtigen. Es kann jedoch nicht ganz ausgeschlossen werden, dass der Besitz/Nichtbesitz dieses „Führerscheines“, insbesondere bei Unfällen, juristische Auswirkungen in der Betrachtung etwaiger Überprüfungen zur Aufsichtspflicht haben könnte.

7.5.4 Wertungen:

Schüler mit herausragenden Gesamtleistungen erhalten einen „Wimpel“ (üblicherweise 77 bis 80 Punkte). Wenn niemand in der Klasse das Ergebnis erreichte, sind auch Wimpel mit weniger Punkten denkbar. Das ist u.a. davon abhängig, ob sich das Resultat deutlich von den anderen Ergebnissen abhebt und wie die Leistungen an den sonstigen Übungstagen waren. Wenn Sie der Meinung sind, dass ein Schüler unter den geschilderten Umständen bzw. aufgrund besonderer Begebenheiten einen Wimpel verdient hat, so teilen Sie es mir bitte mit.

Benotung: Lehrerinnen und Lehrer orientieren sich häufig an den erreichten Punktezahlen um den Schülern Noten (üblicherweise in Sachkunde) zu geben. Je nach Ermessen der Lehrkraft wird oftmals für den für den theoretischen und praktischen Teil jeweils eine separate Note vergeben. Dies macht m.E. insbesondere dann Sinn, wenn zwischen



theoretischem und praktischem Ergebnis ein deutlicher Unterschied vorliegt und man den Schülern aus pädagogischen Gründen zumindest ein Erfolgserlebnis gönnen möchte.

Um einen Maßstab zu bieten, an dem Sie sich alle etwas orientieren können, schlage ich Ihnen ergänzend eine Notenskala vor, welche sich auf die erreichte **Gesamtpunktzahl** bezieht.

Punkte 79, 80 = sehr gut

Punkte 77,78 = gut

Punkte 70 bis 76 = befriedigend

Punkte 60 bis 69 = ausreichend (wenn Theorie und Praxis bestanden)

Punkte bis 59 = mangelhaft

7.5.5 Nachprüfung:

Für alle Schüler, die während der Ausbildung erkrankten bzw. nicht bestanden haben, besteht in der Nachprüfung eine weitere Chance, den „Radführerschein“ zu erhalten. Diese findet einmal jährlich (bisher stets) an einem Samstag im Dezember in Prüm, Markthalle, statt. Der Termin wird den Grundschulen vom Fachberater mitgeteilt. Die Eltern können die Kinder morgens (warm gekleidet) mit einem Helm versehen, an der Markthalle abgeben. Räder sind nicht mitzubringen. Die weitere Anwesenheit der Eltern wird zwar nicht untersagt, kann aber störend wirken. Da vor der Prüfung eine ausführliche Einweisung erfolgt und eine Übungsphase durchgeführt wird, dauert es einige Stunden, bis der Schüler den Radfahrpass erhält. Dieser wird erst zum Schluss ausgehändigt. Schüler, welche infolge Erkrankung noch keine Theorieprüfung haben, sollten zuvor in der Schule die Möglichkeit erhalten, einen Lernzielkontrollbogen auszufüllen. Er kann mir korrigiert am Nachprüfungs tag ausgehändigt werden. Schüler, welche die Theorie trotz Wiederholung nicht bestanden hatten, erhalten hier eine weitere Chance. Sie werden im Rahmen der Einweisung hinsichtlich ihrer theoretischen Kenntnisse von mir befragt. Ggf. sollten die Fachlehrer/innen und der VE diese Einzelfälle zuvor besprechen.



8. Übungseinheiten der Förderschule

Allgemeines:

Sämtliche Informationen dieses Heftes, welches ursprünglich für den Grundschulbedarf gefertigt wurde, sind sinngemäß auf die Förderschule übertragbar. Die besondere Situation der Förderschüler erfordert jedoch einen anderen Unterrichtsaufbau, den wir insgesamt in diese Broschüre mit einarbeiten wollten. Die Inhalte der einzelnen Radfahrübungen werden für die Grundschule in Artikel 7 ausführlich dargestellt. Die Radfahrübungen der Förderschule (Artikel 8) lehnen sich dementsprechend daran an. Um die Broschüre nicht durch Erläuterungen, welche bereits getätigt wurden, ausufernd groß zu gestalten, verweisen wir für einzelne Übungen der Förderschüler auf die jeweils passenden Textseiten mit Zeichnungen, Bildern und Erörterungen im Artikel 7.

Im Prinzip sind die Unterrichtssequenzen der Förderschüler zeitlich von vier auf fünf Übungseinheiten gestreckt, welche jeweils kürzer und inhaltlich reduziert sind sowie häufigere Wiederholungen beinhalten, als dies bei Grundschulern der Fall wäre. Die Förderschulerausbildung hat zudem noch mehr Praxisbezug. So wird das Thema Verkehrssicherheit des Rades ausgiebig durch ergänzenden praktischen Unterricht an einem dafür organisierten Übungsrad ergänzt. Damit wollen wir die Schüler anregen, kleinere technische Probleme am und mit dem Rad selbst zu beheben.

Beim Unterricht mit Förderschülern sollten theoretische Erörterungen des polizeilichen Verkehrserziehers (VE) auf ein Minimum beschränkt werden, um die Konzentration der Schüler auf die fahrerischen Ereignisse zu lenken. Umso bedeutsamer ist es, dass der/die Lehrer/in die Schüler auf die jeweilige Unterrichtstage vorbereiten und den Unterricht nachträglich besprechen. Von daher ist eine Abstimmung zwischen Schule und Polizei anzustreben, damit diese parallel unterrichten. Dieser Artikel soll einen Beitrag dazu leisten. Dem entsprechend hat auch die Förderschulpädagogin, Frau Silke Juchmes, einzelne Bereiche überarbeitet und ergänzt.

Wir unterscheiden zwei Lerngruppen der Förderschule mit unterschiedlichen Zielsetzungen.

1. Schüler mit einem Förderbedarf im Bereich der Ganzheitlichen Entwicklung: sie erhalten nach Ausbildung in der Regel eine Teilnahmeurkunde (siehe auch Artikel 8.6).
2. Schüler mit einem Förderbedarf im Bereich des Lernens: diese nehmen an schriftlichen und praktischen Lernzielkontrollen teil, mit dem Ziel, den Radfahrpass (Radführerschein) zu erlangen (siehe auch Artikel 8.6).

Die Übergänge zwischen diesen beiden Förderbereichen sind als fließend zu betrachten, die Schülerzuweisung erfolgt daher oft individuell und in gegenseitigen Absprachen.

Die Lerngruppen sollten jeweils maximal 10 Kinder umfassen. Die Zuordnung, wer zu welcher Gruppe gehört, erfolgt durch die/den Fachlehrer/in, wobei einzelne Schüler je nach Leistungsstand, im Verlauf der Radfahrausbildung auch in die andere Gruppe wechseln können. Die Unterrichtssequenz mit den Rädern dauert stets etwa **45 Minuten**. Der Auf-



und Abbau des Parcours sowie die An- und Rückfahrt sind in dieser Zeit nicht enthalten, so dass etwa 60 Minuten je Sequenz anzusetzen sind.

8.1 Erste Übungseinheit (Parcours Artikel 7, Seite 16)

8.1.1.1. Praktische Übung auf dem Radfahrparcours

Die Inhalte der ersten Übungseinheit sind in **Artikel 7.1, Seite 13-20 beschrieben**. Geübt wird das Schieben und sichere Auf – und Absteigen, das Halten des Gleichgewichtes, das Hintereinanderfahren, einarmiges Fahren, Handzeichen, rechts Abbiegen, Benutzung des Radweges. Nicht intensiv geübt wird das Vorbeifahren am Hindernis (S. 21). Dieses wird gegen Ende der Stunde kurz erklärt und dann ein paar Mal erprobt, ohne intensiv darauf einzugehen. Das erfolgt erst in der nächsten Sequenz sowie in der unterrichtlichen Vorbereitung auf die nächste Übungseinheit durch die Lehrperson.

Nach dieser praktischen Radfahrübung erfolgt eine Unterrichtspause mit einem Ortswechsel in den Klassenraum.

8.1.2. Praktische Übung im Klassenraum

Dort wird anhand eines alten Radhelmes und einer Melone veranschaulicht, warum man einen Fahrradhelm tragen sollte. Zunächst fällt die Melone mit aufgesetztem Helm, danach ohne und wird natürlich beschädigt. Die Schüler erkennen, dass die Melone auch ein Kopf sein könnte. Alternativ kann natürlich auch der Eierschalentest mit dem entsprechenden Minihelm demonstriert werden (**Seite 14**).

Der richtige Sitz des Helmes wird erläutert. Die Helme der Kinder werden darauf in Augenschein genommen und gemeinsam angepasst. Ein Hinweis auf die Notwendigkeit eines intakten, passgenauen und eingestellten Fahrradhelms in Form eines Elternbriefs an die Erziehungsberechtigten bereits vor Beginn der Radfahrausbildung ist hier besonders sinnvoll.

Danach werden die Punkte des verkehrssicheren Rades sowie des verkehrssicheren Radfahrers erörtert. Jeder Schüler erhält abschließend Gelegenheit an einem alten Übungsrad Reflektoren, welche zur Verfügung gestellt werden, anzubringen.



Zweite Übungseinheit (Parcours Artikel 7, Seite 23)

8.2.1. Praktische Übung auf dem Radfahrparcours

Nach einer kurzen praktischen Wiederholung wird das

- Hineinfahren in den fließenden Verkehr geübt (**Artikel 7, Seite 22**).
- Das Vorbeifahren am Hindernis besprochen und ausgiebig geübt (**Artikel 7, Seite 21**). Dies erfolgt zunächst ohne, später mit Gegenverkehr.
- Nun kommt rechts vor links, mit und ohne kreuzenden Verkehr (**Artikel 7.2., Seite 24**).
- Die Verkehrszeichen, insbesondere die Vorfahrtszeichen werden gegen Ende nur erläutert. (**Artikel 7, Seite 26**).
- Es folgt das freie Fahren, ohne Linksabbiegen (**Artikel 7, Seite 27**).

Nach der Radfahrübung erfolgt wieder eine längere Pause mit einem Ortswechsel in den Klassenraum.

8.2.1. Praktische Übung im Klassenraum

Die Schüler erfahren, dass die Reifen einen gewissen Luftdruck (3-5 Bar) benötigen. Es wird an einem alten Übungsrad trainiert, Ventilkappen abzunehmen, mit der Luftpumpe und mit einem handelsüblichen Kompressor Luft einzupumpen und einen Adapter für die verschiedenen Ventile zu verwenden. Das übt jeder Schüler.

8.3. Dritte Übungseinheit (Parcours Artikel 7, Seite 28)

8.3.1 Praktische Übung auf dem Radfahrparcours

Nach einer kurzen praktischen Wiederholung (rechts vor links),

- werden die Verkehrszeichen (**Artikel 7, Seite 26**) besprochen,
- die einzelnen Vorfahrtssituationen mit und ohne Gegenverkehr geübt.
- Anschließend erfolgt das sogenannte Freie Fahren (**Artikel 7, Seite 27**).
- Das Linksabbiegen **mit** einer Abbiegespur wird thematisiert und geübt (**Artikel 27, S 28-31**).

Nach der Radfahrübung erfolgt wieder eine längere Pause mit einem Ortswechsel in den Klassenraum

8.3.2 Praktische Übung im Klassenraum

An dem Übungsrad werden Klingeln an- und abgeschraubt. Es wird ferner geübt, wie man eine Kette, welche vom Ritzel runtersprang, wieder aufmontiert. Die Wartung von Kette und Lagern mittels Öl wird von jedem am Übungsrad geübt. Um eine Verschmutzung zu vermeiden, setzen wir „Luftöl“ ein, also ein leeres Ölkännchen ein, die Schüler verstehen das.



8.4. Vierte Übungseinheit (Parcours Artikel 7, Seite 34)

8.4.1. Praktische Übung auf dem Radfahrparcours

- Das Linksabbiegen **mit** einer Abbiegespur wird wiederholt und geübt (**Artikel 7, S 28-31**).
- Das Linksabbiegen **ohne** Abbiegespur wird thematisiert u. geübt (**Artikel 7, S 32-33**).
- Danach werden die **Ampeln** erläutert und geübt (**Artikel 7, Seite 36**).

Auf die Ampelübung freuen sich die Schüler immer sehr. Da sie im Alltag einiger Schüler Bedeutung hat, ist es natürlich angebracht, sie durchzuführen. In dem Zusammenhang wird nochmals verdeutlicht, dass Fußgänger nicht allein auf die Ampelsignale vertrauen können. Um Zeit für Fahrübungen, Wiederholungen und Vertiefungen zu gewinnen, werden die einzelnen Ampelphasen und deren Bedeutung nur kurz angesprochen.

- Es erfolgt wieder das „Freie Fahren“.

Nach der Radfahrübung erfolgt wieder eine längere Pause mit einem Ortswechsel in den Klassenraum.

8.4.1 Praktische Übung im Klassenraum

Am Übungsrad werden mit Hilfe der Schüler Vorder- und Hinterrad aus- und eingebaut. Es wird gezeigt, wie man den Schlauch aus dem Rad entnimmt und wieder einzieht. Das Aufbringen eines „Flickens“ bei einem Platten wird angesprochen und bei Bedarf erörtert. Üblicherweise ist es für die Schüler einfacher und in Ermangelung von Reparatursets auch nicht teurer, einen neuen Schlauch einzuziehen. Der Mantel ist zuvor auf Schäden zu prüfen. Ergänzende Übungen, so dass jeder Schüler einmal die Gelegenheit dazu erhält, einen Schlauch zu flicken und auszutauschen, sollten aufgrund des hohen Zeitaufwandes im weiterführenden Unterricht erfolgen.

Die richtige Funktion von Brems- und Schaltzügen wird erläutert, das Einstellen der Züge von möglichst allen praktisch eingeübt. Es wird dargestellt, dass zwischen Bremshebel und Lenkstange ein Zwischenraum (mindestens Daumenbreite) bleiben muss, da die Bremse nicht wirkt, wenn sie an die Lenkstange anschlägt.

8.5. **Fünfte Übungseinheit** (Parcours analog Artikel 7, S.34 ohne Ampeln)

8.5.1. Praktische Übung auf dem Radfahrparcours

Linksabbiegen mit und ohne Abbiegespur wird wiederholt und geübt.

- Anschließend werden der Engpass und die Verkehrszeichen (**Artikel 7, Seite 35**) besprochen und geübt.



- Das Linksabbiegen an der abknickenden Vorfahrt wird besprochen und geübt (**Artikel 7, Seite 37**).
- Im Vorgriff auf die Lernzielkontrolle (**Artikel 7, Seite 38, 39**) fahren die Schüler einen Weg der dem vorgesehenen Prüfweg ähnelt unter den Bedingungen einer LZK. Die Punktwertung dazu wird erläutert.
- Anschließend erfolgt wieder das „Freie Fahren“

Nach der Radfahrübung, welche etwa 45 Minuten umfasst, erfolgt wieder eine längere Pause mit einem Ortswechsel in den Klassenraum.

8.5.2 Praktische Übung im Klassenraum

Sofern nicht schon besprochen, wird das Einstellen von Seilzügen thematisiert. Zudem das Einstellen der richtigen Sattelhöhe, mit und ohne Schnellverschluss, wobei jedes Kind dies auch an dem Übungsrad selbst praktiziert bzw. in Kooperation mit einem Partner einübt.

8.6. Sechste Einheit /Lernzielkontrollen

In dieser Prüfung soll festgestellt werden, ob die Schüler die vermittelten Inhalte verstanden und mit zumindest ausreichender Sicherheit anwenden können.

Nach **der erfolgreichen Teilnahme** wird eine grundsätzliche Befähigung der Teilnahme am Straßenverkehr durch die Aushändigung des Radfahrpasses bestätigt. Dies soll zudem eine Entscheidungshilfe für Eltern sein, ob und in welchem Umfang sie ihre Kinder alleine, also ohne unmittelbare Aufsicht, fahren lassen können. An der Lernzielkontrolle nehmen jene Schüler nicht teil, welche die theoretische Radfahrprüfung nicht bestanden haben. Diese erhalten später anstatt des Radpasses eine Teilnahmeurkunde. Insofern wird damit auch optisch vermittelt, dass diese Schüler möglichst nur unter enger räumlicher Aufsicht der Eltern im öffentlichen Straßenverkehr unterwegs sein sollten.

Die theoretische und praktische LZK der Förderschule entspricht im Wesentlichen jenen der Grundschule, siehe **Artikel 7, Seiten 38 – 41**. Die schriftliche und praktische Prüfung können jeweils unmittelbar einmal wiederholt werden. Schüler, die dann nicht bestehen, werden jedoch nicht zu einer Nachprüfung eingeladen und können auch nicht an der Übung im Realverkehr mitwirken (**Siehe Artikel 9.1.2**). Sie erhalten lediglich eine Teilnahmeurkunde, dürfen aber im nächsten Jahr an der Radausbildung teilnehmen und/oder die Prüfung wiederholen, sofern dies schulisch möglich ist.



8.7. Sonstiges

Wie in **Artikel 4, Seite 8** dargestellt, besucht der VE nach Terminabsprache später die Schulklasse um Radpässe und Teilnahmeurkunden auszuhändigen.

9. Übung im realen Straßenverkehr (Realverkehr)

Mit dieser Übung wurden insgesamt viele positive Erfahrungen gesammelt. Es handelt sich um eine Übung der Schule, die ich gerne unterstütze. Allein aus Zeit- und Personalgründen dürfte sie nicht an allen Schulen meines Dienstbezirkes zu realisieren sein.

9.1.1. Gründe für die Realverkehrsübung an der Grundschule:

Mit der Realverkehrsübung erweitern wir die Schonraumausbildung. Wir wollen Nachteile ausgleichen, die dadurch entstehen, dass Schüler bislang nur auf Übungsstrecken mit Übungsrädern geschult wurden. Wir verfolgen damit im Kern viele der Ziele, welche schon im Abschnitt 3 definiert wurden und hier nicht zu wiederholen sind. Ergänzend sollen die Schüler demnach lernen, das erworbene Wissen des Schonraumes auf reale Verkehrsverhältnisse zu übertragen. Sie erfahren des Weiteren, wie sie sich konkret an bestimmten Stellen ihrer Heimatgemeinden verhalten können. Die Überprüfung von Rädern und Helmen motiviert die Gerätschaften verkehrssicher zu erhalten. Weiterhin dient die Übung der Auffrischung des Wissens. Die Eltern werden nebenbei ebenfalls beschult und erfahren, worauf es beim Rad fahren ankommt, was wiederum einer weiteren Betreuung der Schüler in die Freizeit hinein zu Gute kommt. Natürlich wollen wir auch Freude am gemeinsamen Radfahren im Realraum vermitteln.

9.1.2. Gründe für die Realverkehrsübung an der Förderschule:

Vom Kerngedanken her gelten für Förderschüler die gleichen Ziele wie für Grundschüler. In der Praxis zeigen sich jedoch Unterschiede. Viele Schüler reisen aus standortfernen Orten an und können nicht ihre eigenen Räder heranschaffen. Mitwirkungswillige Eltern sind durchaus willkommen, jedoch ist die Mitwirkung durch das Elternhaus aus diversen Gründen oftmals erschwert. Insofern müssen wir von diesen Zielen Abstriche machen. Da



es sich aber um kleinere Gruppen handelt, ist ein Ausgleich der elterlichen Absenz durch die wesentlich intensivere und individuellere Beschulung am Übungstag möglich, welche sich in den Freizeitbereich der Schüler hinein entfalten sollte.

9.1.3 Durchführung der Übung im Realverkehr :

Übungen im realen Straßenverkehr sind gemäß einem ministeriellen Rundschreiben erlaubt. Ideal wäre es, die Übung in reinen Wohngebieten durchzuführen. Leider liegen diese Bedingungen in meinem Dienstbezirk kaum vor bzw. die Wohngebiete sind so bergig, dass ein Üben dort nicht Erfolg versprechend wäre. Die eifeltypische geringere Belastung mit Fahrzeugen auf dörflichen Hauptwegen, zusätzliche Absicherungen mittels Streckenposten, Schildern und Warnwesten lassen ein sicheres Üben dennoch zu.

Es ist ein entsprechender Beschluss des Lehrpersonals erforderlich, wobei die Eltern in die Entscheidung eingebunden werden. Im Vorfeld kann ein Elternabend, ggf. unter Beteiligung des VE stattfinden. Grundsätzlich sollten nur Schüler mitfahren, wenn ihnen die erfolgreiche Teilnahme an der Radfahrausbildung durch den Radpass bereits bescheinigt wurde. In einzelnen Fällen könnte man über eine Ausnahme davon sprechen. Die Übung wird für die Schüler an der heimatnahen Grund- oder Förderschule durchgeführt. Dazu plant der VE eine Strecke von 2 - 4 km, die üblicherweise an einem Tag vor der Übung, im Rahmen der schulischen Vorbereitung, zunächst zu Fuß mit den Beteiligten abgegangen wird. Wesentliche Streckenabschnitte werden am Tag der Übung durch zusätzliche Hinweiszeichen etc. gesichert, eingesetzte Streckenposten und die Radschüler erhalten Warnwesten. An markanten Punkten können Eltern, Lehrer oder ältere Schüler als Schiedsrichter mitwirken und zeitgleich eine Absicherungsfunktion übernehmen (Streckenposten).

Zunächst wird die Strecke von Radgruppen bis zu sechs Grundschulern (oder maximal vier Förderschülern) zurückgelegt. Dabei fährt ein Polizist, Lehrer oder gut geschultes Elternteil vorne. Zudem folgt ein Erwachsener zur Absicherung hinter der Gruppe. In dieser Runde gibt es Erklärungen bis hin zum Üben bestimmter Vorgänge.

In den weiteren Durchgängen werden Gruppen von bis zu drei Schülern (bzw. zwei Förderschülern) gebildet, welchen jeweils ein Erwachsener hinterher fährt (kein Erwachsener vorne!). Nun greift der nachfolgende Erwachsene nur noch im Rahmen



seiner Aufsichtspflicht ein. Während den Fahrten in den kleinen Gruppen wechseln sich die Schüler in ihren Führungspositionen ab.

Zum Schluss der Übung findet man sich zu einer Reflexion der Realverkehrsübung nochmals in der Schule ein.

10. Allgemeine Hinweise zum Thema Radfahren

Die sichere Teilnahme an unserem Straßenverkehr ist für Kinder vom ersten Moment eine Herausforderung und abhängig von deren Entwicklungsstand. Das Bewältigen der täglichen Verkehrssituationen erlernen Kinder über Jahre stückweise als Fußgänger und später unter Verwendung von Fortbewegungsmitteln. So stolz wir als Erziehungsberechtigte oftmals über die scheinbar frühen Fortschritte in der Entwicklung unserer Kinder sein mögen, erst ab dem 8. Lebensjahr ist ein Kind in der Lage, die Koordination der erforderlichen Regeln und motorischen Fähigkeiten für das Radfahren zu erlernen. Der Reifeprozess bis zur Handhabung aller Kenntnisse dauert dann noch einige Jahre.

Sie können bis dahin folgende Verhaltens- und Gesetzesregeln beherzigen.

- Auch beim Radfahren gilt, **Vorbild sein!**
- Kindergartenkinder und Grundschul Kinder der ersten Klassen können **nicht** unbeaufsichtigt den Weg zum Kindergarten oder Schule mit dem Fahrrad zurückzulegen. Erst nach dem Erwerb des Radführerscheines an der Schule (3. und 4. Schuljahr) kann eine ausreichenden Reife in Erwägung gezogen werden.
- Bis sie 8 Jahre alt sind, **müssen** Rad fahrende Kinder **vorhandene** Gehwege nutzen, danach **dürfen** sie es noch eine Zeit lang.
- Erst wenn ihr Kind 10 Jahre alt wird, muss es mit dem Rad den Gehweg verlassen.
- Auch für Erwachsene gilt, in Fahrtrichtung verlaufende Radwege **müssen** genutzt werden.



Z 237



Z 240



Z 241

- Räder für Vorschulkinder (*Miniräder*) dürfen nur in Fußgängerbereichen (Gehweg/



- Fußgängerzone/Spielstraßen/abgelegene Wohnbereiche etc.) eingesetzt werden.
- An Veranstaltungstagen wie „Lustiges Prümatal“ u.a. liegen Sonderregelungen vor. Fußgänger, Radfahrer, Inliner usw. dürfen sich auf *einer* Fahrbahn bewegen, „stärkere“ bzw. schnellere Teilnehmer haben besondere Rücksichten zu nehmen.
 - Ansonsten dürfen Radfahrer grundsätzlich nur nebeneinander fahren, wenn Sie den Verkehr nicht behindern.
 - Ist ihr Kind noch *keine* 7 Jahre, darf es auf dem Fahrrad in entsprechenden Sitzen mitgenommen werden, wenn es vor den Speichen geschützt ist und der Radfahrer mindestens 16 Jahre alt ist.
 - Die Mitnahme von zwei Kindern die *nicht älter als* 7 Jahre sind, ist in speziellen Fahrradanhängern grundsätzlich erlaubt, wenn Fahrrad/Anhänger und Kupplung technisch dafür geeignet sind. Für behinderte Kinder sind weitere Ausnahmen möglich. Lassen Sie sich im Fachhandel beraten. Geeignete Anhänger haben ein entsprechendes Typenschild.
 - Stürze aus Fahrradsitzhöhe ohne Helm führen oft zu schwersten Verletzungen am Kopf. 90 Prozent aller tödlich verunglückten Radfahrer würden mit Helm noch leben. Ein Helm reduziert die Sturzwirkung um 70%. Seien Sie daher Vorbild und kein Helmmuffel. Lassen Sie den Helm beim Kauf direkt richtig anpassen.

A N H A N G

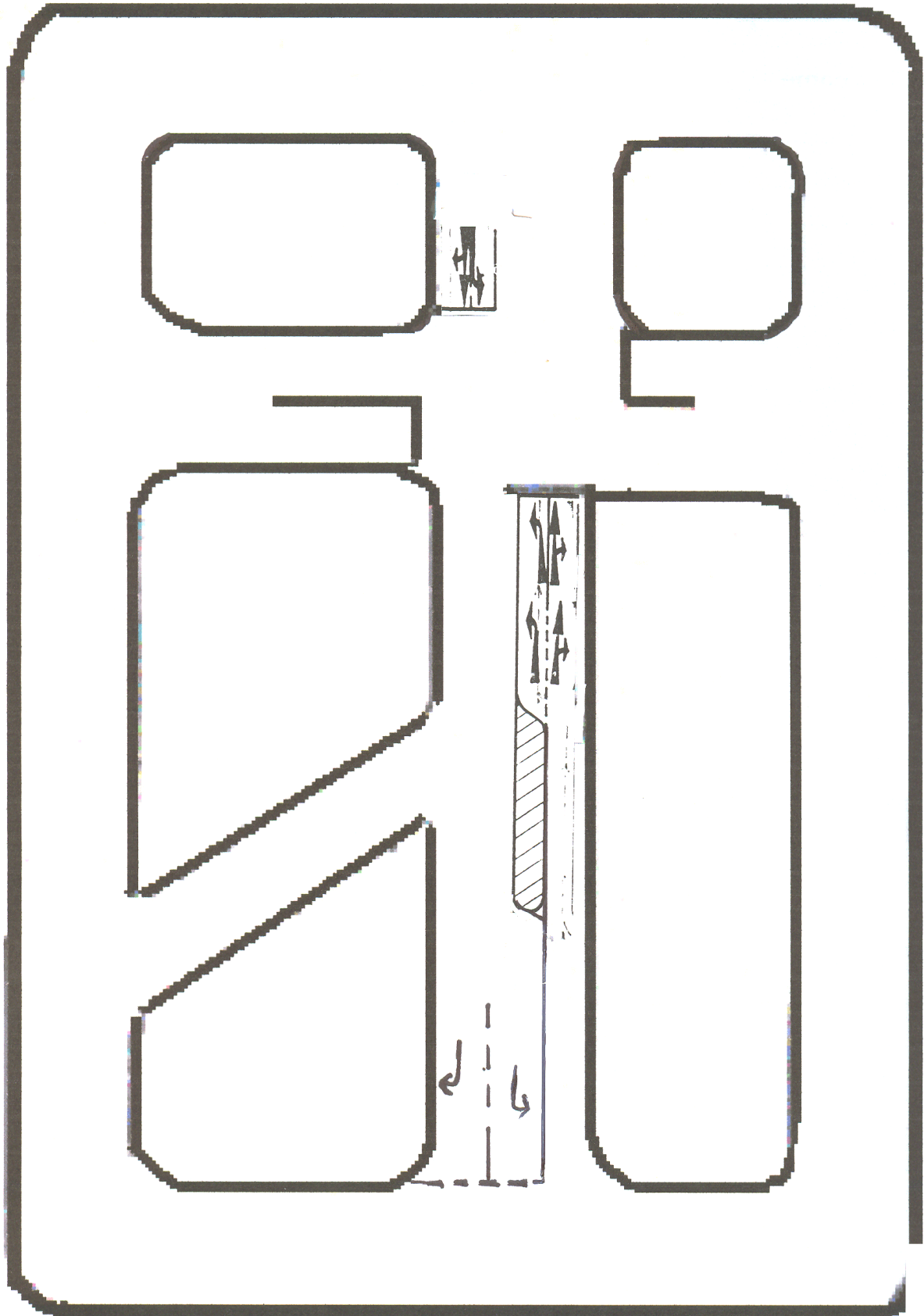
- I Fahrerliste / Ergebnisliste der Radfahrprüfung**
- II Leerblatt Standartparcours**
- III Übersicht über die wichtigsten Verkehrszeichen**
- IV Ergänzende Literatur für den Unterricht**



| Fahrerliste/Ergebnisse der Radfahrprüfung in Theorie und Praxis | | | | | | | | | | |
|---|---------|-------|-------|-------|-------|---------|---------|--------------|-------|---------|
| Fachlehrer/in | Schule | "1 | "2 | "3 | "4 | Praxis | Theor. | direkt best. | | |
| Frau/Herr | | Übung | Übung | Übung | Übung | Prüfung | Prüfung | nach WH bes. | | |
| Jahr | Klasse | | | | | | | bereits FS | | |
| | Vorname | Name | | | | | | ges. | FS ja | FS nein |
| 1 | | | | | | | | | | |
| 2 | | | | | | | | | | |
| 3 | | | | | | | | | | |
| 4 | | | | | | | | | | |
| 5 | | | | | | | | | | |
| 6 | | | | | | | | | | |
| 7 | | | | | | | | | | |
| 8 | | | | | | | | | | |
| 9 | | | | | | | | | | |
| 10 | | | | | | | | | | |
| 11 | | | | | | | | | | |
| 12 | | | | | | | | | | |
| 13 | | | | | | | | | | |
| 14 | | | | | | | | | | |
| 15 | | | | | | | | | | |
| 16 | | | | | | | | | | |
| 17 | | | | | | | | | | |
| 18 | | | | | | | | | | |
| 19 | | | | | | | | | | |
| 20 | | | | | | | | | | |
| 21 | | | | | | | | | | |
| 22 | | | | | | | | | | |
| 23 | | | | | | | | | | |
| 24 | | | | | | | | | | |
| 25 | | | | | | | | | | |
| 26 | | | | | | | | | | |
| 27 | | | | | | | | | | |
| 28 | | | | | | | | | | |
| 29 | | | | | | | | | | |
| 30 | | | | | | | | | | |



Leerblatt Standortparcours



Übersicht über die wichtigsten Verkehrszeichen soweit nicht unter Abschnitt 8 behandelt:

Gefahrzeichen sind Dreiecke mit der Spitze nach oben. Sie machen auf Gefahren aufmerksam. Häufig weist ein Zusatzschild auf die besondere Gefahr hin.

 **Gefahrstelle**
 Zusatzschild: Straßenschäden

 **Baustelle**
 Zusatzschild: Verschränkte Fahrbahn

 **Verengte Fahrbahn**

Vorschriftzeichen sind in der Regel rund. Sie enthalten Verbote oder Gebote. Zusatzschilder können Verbote einschränken.

 **Verbot der Einfahrt**
 Zusatzschild: frei

 **Verbot für Radfahrer**
 Zusatzschild: Anlieger frei

 **Dem Gegenverkehr Vorrang gewähren**

Diese Zeichen regeln die **Vorfahrt**.

 **Vorfahrt gewähren!**

 **Halt!
Vorfahrt gewähren!**

 **Vorfahrtstraße**

 **Vorfahrt an der nächsten Kreuzung**

Diese Zeichen geben die vorgeschriebene **Fahrtrichtung** an.

 **Rechts**

 **Geradeaus und links**

 **Rechts vorbei**

 **Einbahnstraße
Fahrtrichtung links**



IV Ergänzende Literatur für den Unterricht

1. Eselgrimm, Kristina; Frank, Manuela: Verkehrserziehung Radfahren. Differenziertes Arbeitsmaterial zur sonderpädagogischen Förderung. 3.-6. Klasse. Mit CD. 1. Auflage, Buxtehude, Persen Verlag, 2012
2. Kessler, Eva: Lernwerkstatt Verkehrserziehung. 23 Lernaufgaben zur Verkehrserziehung. 3.-4. Klasse; 8. Auflage, Kempen, BVK, 2012,
3. Kreft, Lars: Verkehrserziehung in der Grundschule. Handlungsorientierte Unterrichtsmaterialien für die 3. und 4. Klasse; 2. Auflage, Donauwörth, Auer Verlag GmbH, 2005
4. Müller, Heiner: Grundwissen Verkehrserziehung ab 3./4. Klasse. Bergedorfer Kopiervorlagen 416; 2. Auflage, Buxtehude, Persen Verlag GmbH, 2008
5. Fraune, Andreas; Gollwitzer, Michaela; Reichert-Maja, Erika; Sonnen, Ferdinand: Primo Verkehrserziehung 3/4. Die Radfahrausbildung. Arbeitsheft. Schroedel, 2008
6. Medien & Forum: Verkehrserziehung! Eine CD zur Gestaltung des eigenen Schulwegs. 1. Auflage, Rosenheim, co.Tec GmbH Verlag, 2005
7. HMH, Entertainment Media Verlag: Jimmys Fahrradführerschein. Sicher im Straßenverkehr. 1. Auflage, SAD, 2006
8. Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung (DGUV) (Hrsg.): Das Verkehrsquiz. Neue Wege in der Verkehrserziehung. Ein Verkehrsquiz für Schülerinnen und Schüler der Jahrgangsstufe 6 und 9/10. Ausgabe Januar 2010
9. Lück, Susanne; Laß, Karen: Verkehrserziehungs-Set. Für Kinder im Vor- und Grundschulalter. Eltern-Buch Verkehrserziehung, 50 Quizkarten für Kinder, PC-Lernspiel „Rinks & Lechts“. Köln, Naumann & Göbel Verlagsgesellschaft mbH, o.A.
10. Willmeroth, Sabine; Rösgen, Anja; Moll, Brigitte: Verkehrs- und Mobilitätserziehung. Eine Werkstatt. Klasse 1-4. 2. Auflage, Mülheim an der Ruhr, Verlag an der Ruhr, 2007



**Danke für Ihre
Mitarbeit !**