

ANFAHRT ZUM JUGENDFEUERWEHRDIENST MIT DEM FAHRRAD

Redaktion: Walter Liebertz und Wolfgang Bertram

F|U|K

LEITFADEN FÜR DIE AUSBILDUNG | VERKEHRSSICHERHEIT



Impressum

FUK Feuerwehr-Unfallkasse Niedersachsen
Bertastraße 5 | 30159 Hannover
Telefon 0511 9895-431 | Telefax 0511 9895-480
info@fuk.de | www.fuk.de

Verantwortlich für den Inhalt der Seiten:
Thomas Wittschurky, Geschäftsführer

Bildnachweis:
Martin Moritz – Präventionskampagne „Risiko raus!“ (S. 18 – 19)
Deutscher Verkehrssicherheitsrat e. V., Bonn (S. 16 - 17, 20 – 21, 23)
FUK – mit bestem Dank an die Jugendfeuerwehr Ilten
(Titel, S. 7, 20, 25 – 29)

Gestaltung und Parcoursfotografie:
inform.werbeagentur, Hannover

Ausgabe:
August 2013

ANFAHRT ZUM JUGENDFEUERWEHRDIENST MIT DEM FAHRRAD

Redaktion: Walter Liebertz und Wolfgang Bertram



MODUL

Anfahrt zum Jugendfeuerwehrdienst mit dem Fahrrad

ZIELGRUPPE

Jugendfeuerwehr

ZEITANSATZ

Zwei Halbtage

INHALTE

- Standardsituationen (S. 8)
- Wahrnehmungs- und Informationsverarbeitung (S. 9)
- Allgemeine Verkehrsregeln (S. 11)
- Das verkehrssichere Fahrrad (S. 15)
- Schutzausrüstung, die den Fahrer schützt (S. 18)
- Zur praktischen Ausbildung (S. 19)
- Fahrradcheck (S. 20)
- „Toter Winkel“ (S. 22)
- Fahrradparcours (S. 24)
- Fahrten mit anderen Fortbewegungsmitteln (S. 29)

ZIELE

Die Teilnehmer erkennen die Gefahren des Weges zum Feuerwehrdienst und sind fähig und bereit, diesen Gefahren mit geeigneten Maßnahmen zu begegnen.

SICHERHEITS- BESTIMMUNGEN

Je nach Gruppengröße müssen mehrere Erwachsene ggfs. die Aufsicht beim Fahrradparcours führen. Verbandkasten für kleinere Blessuren ist bereit zu halten.

- DGUV „Mobil mit dem Rad“ 851324-896478-1-didaktik_methodik_mobil_mit_dem_rad_juli_2010.pdf
- Deutsche Verkehrswacht Medien & Service-Center
- Unfall-Kasse der Post und Telekom (UKPT) sehen-und-gesehen-werden.pdf
- Bundesverband der Unfallkassen (BUK) „Der tote Winkel“
- www.kinderfahrradladen.de/fahrradfahren-lernen
- www.cadenbach.de/1lernen.htm
- www.beiki.de/lt2/Parcours.pdf
- www.risiko-raus.de
- www.dguv-lug.de/851324.php
- www.lehrer-online.de/dyn/bin/851324-896478-6-foliensatz_mobil_mit_dem_rad_juli_2010.pdf
- www.versicherung-und-verkehr.de/fahrrad-und-fussgaenger/inline-skater.html
- www.dhs.de, Deutsche Hauptstelle für Suchtfragen
- www.bzga.de, Bundeszentrale für gesundheitliche Aufklärung
- www.kenn-dein-limit.de, Angebot der Bundeszentrale für gesundheitliche Aufklärung (BZgA)
- www.drugcom.de, auch als Offline-Version auf CD-ROM bei BZgA erhältlich (vor allem für Jugendliche)
- www.dvr.de/alkohol/



Informationen, die nur für den Moderator/die Moderatorin bestimmt sind, wurden **kursiv** gedruckt.

VORWORT

Jugendliche Verhaltensweisen – und das Wissen darum – sind stets vorrangig zu beachten. Behutsamkeit, Geduld und Einfühlungsvermögen sind gefordert, um Zugang in die Gefühlswelt der Anderen zu bekommen. Im Mittelpunkt müssen Erfahrungen und Gefühle der Jugendlichen stehen. Diese Komplexität geht über den Bereich der allgemeinen Verkehrserziehung hinaus, daher sind verkehrserzieherische Ziele nicht ausschließlich durch Wissensvermittlung, also auf kognitivem Wege zu erreichen. Gerade im Rahmen der frühen Mobilität geht es auch darum, Aspekte der „Fahrrad-Fahrsicherheit“ zu fördern, positive Verhaltensalternativen aufzuzeigen und zur Entwicklung der Fähigkeiten beizutragen, die den Problemen des Straßenverkehrs gerechter werden.

Das Fahrrad ist ein vielseitiges und umweltfreundliches Verkehrsmittel, das Jugendliche gerne nutzen. Es ist ausschlaggebend für die Mobilität. Das Fahrrad ist überdies das meistgenutzte Fahrzeug auf dem Schulweg und damit auch zur Jugendfeuerwehr. Es ist ein wichtiges Element jugendlichen Alltags. Dennoch darf nicht vergessen werden, dass Kinder bis zum Alter von ca. 14 Jahren nur selten in der Lage sind, komplexe Verkehrssituationen zu erfassen und entsprechende Maßnahmen zur Gefahrenabwehr zu ergreifen. Ihre körperlichen Leistungsfähigkeiten (z. B. Ausprägung des Gesichtsfeldes, Hörorientierung) werden erst allmählich in Verbindung mit bestehender Erfahrung vervollkommen. Nicht umsonst wird auch die Erlaubnis zum Führen eines Kfz (Mofa 25 km/h) frühestens mit Vollendung des 15. Lebensjahres und nach einer entsprechenden Ausbildung und Prüfung erteilt (siehe auch Wahrnehmungs- und Informationsverarbeitung auf den Seiten 9 und 10).



Sie als Jugendfeuerwehrwartin oder Jugendfeuerwehrwart der Freiwilligen Feuerwehr kennen die Kinder und Jugendlichen, die mit ihren Fahrrädern zu den Übungsstunden kommen. Sie sind erste Ansprechpartner für die Belange Ihrer Jugendfeuerwehr.

Der Weg zum Feuerwehrdienst wird von Kindern und Jugendlichen in der Regel zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit ähnlichen Fortbewegungsmitteln wie z. B. Inlinern oder Rollern zurückgelegt. Der mit dem Fahrrad zurückgelegte Weg soll hier exemplarisch aufzeigen, worauf es bei einer Unterrichtung im Wesentlichen ankommt. Diese Erkenntnisse und Vorgehensweisen können dann auch auf andere Fortbewegungsmittel transferiert werden. Für Inliner wurde dies ansatzweise am Ende dieses Moduls dargestellt.

STANDARDSITUATIONEN



Ziel: Die Teilnehmer erkennen die Gefahrenpunkte auf dem Weg zum Feuerwehrdienst

- Befassen Sie sich mit den Anfahrwegen Ihrer Jugendlichen. Schauen Sie sich die Wege/Situationen an, die sie meistern müssen. Hilfreich sind auch Straßenkarte oder Wegeplan.
- Lassen Sie sich die Wege durch die Jugendlichen erklären und evtl. vor Ort zeigen.
- Ist der Weg dem Schulweg ähnlich oder teilweise mit ihm identisch, kennen die Jugendlichen möglicherweise schon die meisten Gefahrenpunkte und Probleme auf den benutzten Wegen (z. B. Radweg, Gehweg, Straße).
- Die Jugendlichen erklären Ihnen, mit welchen Verkehrssituationen und Problemen sie in Berührung kommen und welche Verkehrsregeln auf dem jeweiligen Verkehrsweg gelten. Nötigenfalls ergänzen Sie die Angaben (das setzt voraus, dass Sie die Wege der Jugendlichen kennen).



Frage: Wie nimmt der junge Feuerwehrmann/die junge Feuerwehrfrau den Weg wahr?

- Aus welcher Perspektive, je nach Körpergröße, sieht er/sie seine/ihre Umwelt?
- (Bei einer Begehung vor Ort sollten Sie sich verschiedene Punkte auch mal aus der „Froschperspektive“ anschauen.)
- Was kann er/sie sehen und erkennen?
- Bebauung, Bepflanzung, Straßen- oder Wegeführung (Kurven, Kuppen, etc.).
- Was lenkt ihn/sie womöglich ab?
- Kommen die Jugendlichen alleine oder fahren sie in Gruppen mit anderen jungen Feuerwehrleuten?
- Nehmen sie evtl. „gefährliche Abkürzungen“?
- Lenken Spielkameraden oder Spielplätze unterwegs ab?

- Gibt es unterwegs interessante Geschäfte/Läden/Kioske?
- Wie sehr ist sein/ihr Gefahrenbewusstsein schon ausgeprägt (abhängig vom Alter)?
- Kann er/sie gefährliche Situationen rechtzeitig erkennen und richtig einschätzen?
- Wie geht er/sie mit diesen Informationen um?

WAHRNEHMUNGS- UND INFORMATIONEN- VERARBEITUNG

Sinneswahrnehmung

Der junge Mensch kann kurzfristig zu Fuß eine Geschwindigkeit von ca. 15 km/h erreichen. Für diese Geschwindigkeit sind seine Sinne ausgerüstet. Die viel höheren Geschwindigkeiten vieler Fahrzeuge überfordern die natürlichen Sinne des Jugendlichen. Dadurch entstehen häufig Sinnestäuschungen, die gefährlich werden können.

Das biologische System des Menschen ist für die Laufgeschwindigkeit, für die eigene Leistungsmöglichkeit ausgelegt. Alles, was oberhalb dieser Geschwindigkeit liegt, ist für die meisten Menschen und vor allem für Jugendliche nicht mehr unmittelbar fassbar. Sie gewinnen nur noch einen gewissen Geschwindigkeitseindruck. Die unzulängliche Wahrnehmung ist häufig Ursache für falsche Einschätzungen von Verkehrssituationen und zu hohen Geschwindigkeiten.

In der Regel wird die selbst gefahrene Geschwindigkeit falsch eingeschätzt. Lässt man Fahrradfahrer (ohne Tacho) ihre Geschwindigkeit schätzen, so sind die genannten Werte überwiegend falsch. Bedenklich ist die Größenordnung der Fehleinschätzungen: Niedrigere Geschwindigkeiten werden gewöhnlich über- (z. B. die eigene), höhere Geschwindigkeiten eines Pkw (mehr als 70 km/h) dagegen unterschätzt.

Der Gesichtssinn

Der allergrößte Teil aller Informationen aus der Umwelt wird mit den Augen aufgenommen. Je nach Situation sind es 90 % oder mehr. Das Sehen hat damit allgemein die wichtigste Funktion für die Geschwindigkeitseinschätzung.

Der Gehörsinn

Die Ohren erfassen Begleitgeräusche, welche eine wichtige Informationsquelle darstellen. Allgemein gilt: Je höher die Geschwindigkeit, desto höher ist der Geräuschpegel, der wahrgenommen wird. Die Bedeutung des Gehörsinns wird klar, wenn man gleiche Geschwindigkeiten mit unterschiedlichen Fahrzeugen fährt. Trotz identischer Geschwindigkeit wird ein Lkw mit klappernder Ladung als schnell fahrend erkannt, während der Pkw einer Premiumklasse eher als langsamer eingeschätzt wird.

Fremdgeschwindigkeit bei Eigenbewegung

Lassen Sie einmal von den Teilnehmern gängige Geschwindigkeiten wie z. B. einen zügigen Fußgänger (ca. 6 km/h), einen ruhigen Radfahrer (ca. 12 – 13 km/h), einen sportlichen Radfahrer (ca. 20 km/h) oder einen PKW (ca. 50 km/h) schätzen.

Beim Schätzen der Geschwindigkeit eines anderen Fahrzeugs vom fahrenden Fahrrad aus kommt es sehr auf den Erfahrungsstand an. Das Schätzergebnis ist der Vergleich aus Fremdgeschwindigkeit und Eigengeschwindigkeit. Aus dieser Verbindung ergeben sich in der Praxis immer wieder fatale Fehleinschätzungen, die auch zu Unfällen führen können.

Jugendliche unter 14 Jahren sind sehr eingeschränkt in der Wahrnehmung von Gefahren. Ihr Gesichtsfeld ist noch nicht völlig ausgeprägt, ihre Sinnesorgane sind noch nicht für komplexe Aufgaben ausgestaltet. Dem Bereich Ablenkung kommt ebenfalls eine große Bedeutung zu. Jugendliche reagieren auf das, was sie gerade fasziniert und vergessen dabei schnell die Gefahren des Straßenverkehrs.

ALLGEMEINE VERKEHRSREGELN

Straßenverkehrsordnung (StVO) §1 Absatz 1

StVO: „Die Teilnahme am Straßenverkehr erfordert ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht.“



Das gilt auch für jugendliche Radfahrer uneingeschränkt, obwohl gerade in diesem Altersbereich der Verkehrsraum nicht allein zur Fortbewegung, sondern als Sport-, Spiel- und Treffpunkt für sämtliche Aktivitäten genutzt wird.

Daher ist das Vermitteln einiger Regeln durchaus sinnvoll, wenn auch nicht „allein selig machend“.

StVO § 2 Absatz 4 (Auszug)

Radfahrer müssen einzeln hintereinander fahren; nebeneinander dürfen sie nur fahren, wenn dadurch der Verkehr nicht behindert wird. Sie müssen Radwege benutzen, wenn die jeweilige Fahrtrichtung mit Verkehrszeichen (s. u.) gekennzeichnet ist. Andere rechte Radwege dürfen sie benutzen. Sie dürfen ferner rechte Seitenstreifen benutzen, wenn keine Radwege vorhanden sind und Fußgänger nicht behindert werden.



Wichtige Verkehrszeichen, die für Radfahrer gelten (Beispiele)



Das STOP-Schild gilt auch für Radfahrer



Hier müssen Radfahrer auf dem beschilderten Radweg fahren



Der Radweg liegt links neben dem Fußweg



Radfahrer und Fußgänger nutzen denselben Weg (hier ist besondere Vorsicht geboten)



Der Radweg ist in beiden Richtungen zu befahren



Hier dürfen auch Rollschuhfahrer und Skater den Radweg nutzen



Hier dürfen Radfahrer trotz Verbots fahren



Hier wird eine Sackgasse angezeigt, aber Radfahrer können durchfahren



Am Bahnübergang ist in sicherem Abstand zu warten, wenn ein Zug kommt oder die Schranken geschlossen sind

Besonderheit

Bis zum 8. Geburtstag müssen Kinder auf dem Gehweg fahren, selbst dann, wenn ein Radweg vorhanden ist. Danach (zwischen dem 8. und 10. Geburtstag) dürfen die Kinder mit Fahrrädern den Gehweg oder die Straße benutzen. Sie können also frei entscheiden, wo sie fahren wollen. Erwachsenen ist es auch als Begleiter nicht erlaubt, auf dem Gehweg zu fahren.

Verkehrssituationen

(auch in Abhängigkeit von Uhrzeit/Jahreszeit)

- Welche Besonderheiten gibt es an Straßenquerungen, Kreuzungen, Einmündungen, Lichtsignalanlagen? (Das richtige Verhalten soll hier nochmals erklärt werden.)
- Wie sind vorhandene Fußgängerüberwege ausgelegt? (mit und ohne Mittelinseln)
- Auf die Sicherung dieser Überwege ist besonders hinzuweisen.
- Welche anderen Verkehrsteilnehmer wie Pkw, Lkw, Motorräder, Landmaschinen (u. ä.) nutzen den Verkehrsraum?

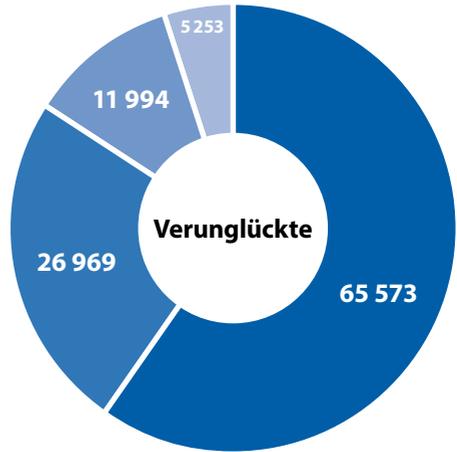
Unfallschwerpunkte auf dem Weg zum Feuerwehrhaus

*60 % der **Verunglückten** auf Zweirädern im Jahr 2010 benutzten ein Fahrrad, und bei den im Straßenverkehr **ums Leben gekommenen** Zweiradfahrern benutzte jeder dritte (35 %) ein Fahrrad.*

- Gibt es Unfallschwerpunkte? (evtl. Statistik einbinden/Informationen durch örtliche Polizei, auch in der eigenen Feuerwehr gibt es vermutlich Informationen über solche Unfallschwerpunkte)
- Warum sind ggf. Unfälle passiert?/Welche Ursachen führten zu den Unfällen?

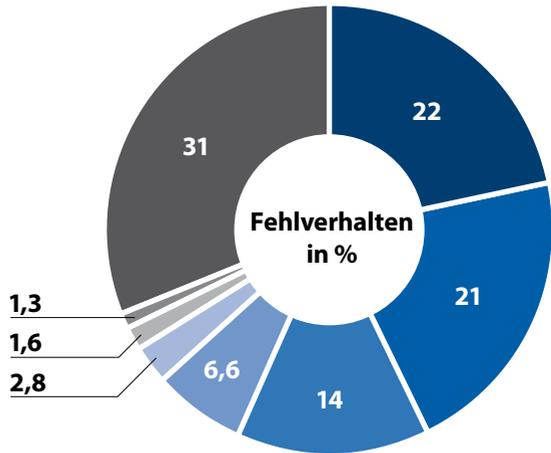
Verunglückte Zweiradbenutzer bei Straßenverkehrsunfällen 2010 nach Art der Verkehrsbeteiligung

- Fahrräder
- Motorräder
- Mopeds
- Mofas



Fehlverhalten der Radfahrer im Alter von 6 bis unter 15 Jahren im Straßenverkehr 2010; insgesamt 6749

- Falsche Straßenbenutzung
- Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren, Ein- und Anfahren
- Vorfahrt, Vorrang
- Geschwindigkeit
- Abstand
- Falsches Verhalten gegenüber Fußgängern
- Überholen
- Sonstige



Das am häufigsten beobachtete Fehlverhalten der 6 – 15 jährigen Radfahrer war falsche Straßenbenutzung, insbesondere der falschen Fahrbahn (22%), gefolgt vom Abbiegen (21%) und von Fehlern bei Vorfahrt und Vorrang (14%).

- Welche Verhaltensweisen können dort geeignet sein, Unfälle zu verhindern?

DAS VERKEHRSSICHERE FAHRRAD

Ziel: Die Teilnehmer wissen, wie ein verkehrssicheres Fahrrad ausgestattet sein muss



Hier kann mit Hilfe des Plakates „Das sichere Fahrrad“ (z. B. DVR) oder des Flyers „Prüf' Dein Fahrrad“ und/oder eines mustergültig ausgestatteten Fahrrades erklärt werden, was nach StVZO an Ausrüstungsgegenständen gesetzlich vorgeschrieben ist.



Wirst Du gestoppt?
Fahrradkontrolle machen lassen

Im Grunde ist ein Verkehrssicherheitsplakat ein gelbes Schild, das ein weißes Bild zeigt, das ein Fahrrad zeigt. Die Aufschrift des Schildes ist: „Prüf Dein Fahrrad“ und „Checken Sie, ob alles passt!“

So passt Dein Helm richtig
Für einen sicheren Sitz

Der Helm soll sich fest auf dem Kopf und die Stirn festhalten. Er sollte nicht zu eng oder zu locker sitzen. Die Schellen sollten sich leicht öffnen lassen. Die Helmverkleidung sollte nicht zu weit nach unten hängen. Die Helmverkleidung sollte nicht zu weit nach unten hängen.

Das verkehrssichere Fahrrad
Prüf die Ausrüstungsgegenstände

Das verkehrssichere Fahrrad ist ein Fahrrad, das alle gesetzlichen Vorschriften erfüllt. Es muss eine bestimmte Anzahl von Ausrüstungsgegenständen haben, die für die Sicherheit des Fahrers und anderer Verkehrsteilnehmer wichtig sind.

Checkliste
Das sichere Fahrrad

- 1. Die Lichter müssen sich nicht automatisch einschalten.
- 2. Die Lichter müssen sich nicht automatisch einschalten.
- 3. Die Lichter müssen sich nicht automatisch einschalten.
- 4. Die Lichter müssen sich nicht automatisch einschalten.
- 5. Die Lichter müssen sich nicht automatisch einschalten.
- 6. Die Lichter müssen sich nicht automatisch einschalten.
- 7. Die Lichter müssen sich nicht automatisch einschalten.
- 8. Die Lichter müssen sich nicht automatisch einschalten.
- 9. Die Lichter müssen sich nicht automatisch einschalten.
- 10. Die Lichter müssen sich nicht automatisch einschalten.

Wer sicher unterwegs sein will, sollte auf die richtige Ausstattung seines Rades achten.

Nach der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) sind bestimmte Ausrüstungsteile an Fahrrädern gesetzlich vorgeschrieben.



1 Rücklicht (rot; empfohlen mit Standlichtfunktion)

2 Roter Großflächenrückstrahler (meist im Rücklicht integriert)

3 Roter Rückstrahler – max. 600 mm vom Boden montiert

4 Zwei Rückstrahler (gelb) je Pedal, nach vorn und hinten wirkend

5 Zwei unabhängig voneinander wirkende Bremsen

6 Wirkungsvolle, hell tönende Klingel



- Kommen Mountainbikes oder Rennräder zum Einsatz, muss die Sicherheitsausstattung vorhanden sein oder nachgerüstet werden.
- Zusätzliche von Experten empfohlene Ausstattungsteile machen das Fahrrad noch sicherer.

7 Scheinwerfer (weiß; empfohlen mit Standlichtfunktion)

8 Rückstrahler (weiß; darf im Scheinwerfer integriert sein)

9 Dynamo mit 6 Volt Spannung und min. 3 Watt Leistung (empfohlen Nabendynamo)

10 Ringförmig zusammenhängende, weiße Reflexstreifen an den Reifenflanken oder den Felgen und/oder zwei gelbe, nach den Seiten wirkende Speichenrückstrahler je Laufrad

SCHUTZAUSRÜSTUNG, DIE DEN FAHRER SCHÜTZT



Ziel: Die Teilnehmer kennen die Argumente für das Tragen der Schutzausrüstung.

Zum Equipment für sicheres Radfahren gehört vor allem ein guter Fahrradhelm. Bei einem Unfall bietet er Schutz für das wichtigste, was ein Mensch hat; den Kopf. Unfälle und Stürze lassen sich wohl nicht immer verhindern, die Unfallfolgen werden jedoch drastisch gemildert.



Was ist zu beachten?

- Der Helm muss der Größe des Kopfes angepasst sein.
- Helme werden in vielen Größen angeboten oder haben meist sehr komfortabel verstellbare Innenteile.
- Der Helm sollte auf Sicherheit geprüft sein (CE, TÜV, GS Prüfzeichen).
- Der Helm soll nicht älter als acht Jahre sein.
- Er sollte keine sichtbaren Beschädigungen aufweisen (Brüche oder Risse).
- Nach einem Crash sollte der Helm ausgetauscht werden (die Hersteller guter Fahrradhelme nehmen bei einem Sturz beschädigte Helme ggf. wieder zurück und geben einen neuen Helm gegen deutlich geringere Anschaffungskosten. Nachfrage beim Helmkauf).
- Der Helm muss richtig sitzen.



Der Helm muss Stirn, Hinterkopf, Schädeldecke und Schläfen schützen.

- Dabei darf die Sicht nicht beeinträchtigt werden.
- Er sollte nicht hin und her rutschen.



- Der Kinnriemen muss geschlossen sein.
- Im Winter kann eine dünne Mütze unter dem Helm die Kälte abhalten.
- Handschuhe gehören, entsprechend der Witterung, ebenfalls zur Sicherheitsausrüstung, damit die Bedienung des Fahrrades durch kalte Finger nicht eingeschränkt wird und die Folgen eines Sturzes gemildert werden (Hautabschürfungen, usw.).



ZUR PRAKTISCHEN AUSBILDUNG

Ziel: Die Teilnehmer können einen Fahrradcheck durchführen.



Dabei gibt es allgemeine Grundsätze, die zu beachten sind:

- Das Fahrrad muss technisch einwandfrei und sicher sein.
- Zur Ausstattung gehört immer ein Fahrradhelm (auch für den Trainer).
- Die Fertigkeit, ein Rad zu fahren, umfasst wesentlich mehr als nur die Erhaltung des Gleichgewichts bei Geradeausfahrt. Insbesondere der Übergang zwischen Stehen und Anfahren und das Bremsen zum Stillstand erfordert Übung. Ohne diese Fähigkeiten ist es kaum möglich, sich mit dem Fahrrad im Straßenverkehr sicher zu bewegen.
- Wenn der Sattel zum Lernen sehr tief eingestellt ist, korrigieren Sie die Sattelhöhe.
- Der Jugendliche soll das Pedal gestreckt durchtreten können. Zeigen Sie ihm die beste Methode, aufzusitzen, z. B. Auftreten mit dem rechten/linken Bein auf das oben stehende rechte/linke Pedal und Nachziehen des anderen Beines.
- Fahren im Gelände, im Wald, auf rutschigem/sandigen Boden fördert die Fähigkeit, sich in kritischen Situationen bewegen zu können.

FAHRRADCHECK



Laufräder und Reifen

- Alle Speichen sitzen fest in der Felge.
- Die Laufräder haben keinen Höhen- und Seitenschlag.
- Die Felgen weisen keine Beschädigungen auf und sind nicht abgenutzt.
- Die Reifen haben genügend Profil, sind nicht rissig oder porös.
- Der Luftdruck der Reifen stimmt.
- Die Ventile stehen senkrecht zur Felge.



Licht

- Der Dynamo sitzt fest in der richtigen Position.
- Scheinwerfer und Rückleuchten funktionieren.
- Evtl. vorhandenes Standlicht funktioniert.
- Die Lampengläser sind in Ordnung.
- Die Kabel sind fest am Rahmen verlegt und mit den Lampen verbunden.



Reflektoren

- Reflexstreifen an den Reifenflanken müssen sauber und vorhanden sein.
- Oder 2 gelbe Rückstrahler pro Laufrad (oder andere zugelassene Reflektoren)
- Ein weißer Reflektor vorn, ein roter Rückstrahler hinten
- Gelbe Reflektoren an den Pedalen

Rahmen und Lenker

- Das Vorderrad lässt sich einwandfrei vom Lenker aus einschlagen, der Steuerkopf ist nicht zu fest und wackelt nicht (Lagerspiel).
- Der Lenkerschaft sitzt ausreichend tief im Rahmen (Markierung am Lenkerschaft darf nicht zu sehen sein).

- Alle Schraubverbindungen sind fest.
- Der Rahmen weist keine Risse oder andere Schäden auf.
- Die Lenkergriffe sind fest.
- Sattel und Sattelstütze sind fest richtig eingestellt.

Bremsen

- Die Bremswirkung ist gegeben.
- Alle Bremszüge sind intakt.
- Die Bremshebel lassen sich leicht bewegen und sind mit Kinderhänden leicht zu erreichen.
- Die Bremsklötze sind nicht verschlissen.
- Die Rücktrittbremse (wenn vorhanden) ist funktionstüchtig.



Antrieb

- Tretlager und Tretkurbel sind leichtgängig und ohne Lagerspiel.
- Die Pedale sitzen fest im Kurbelarm, die Trittfläche ist griffig.
- Naben- oder Kettenschaltungen funktionieren einwandfrei.
- Die Kette ist gepflegt, ist genügend gespannt und ausreichend geschmiert.



Ausstattung

- Die Klingel ist wirkungsvoll und hell tönend.
- Der Gepäckträger sitzt fest am Rahmen.
- Alle Schutzbleche sitzen fest und schleifen nicht an den Laufrädern.



Zubehör

- Die Luftpumpe ist am Rad befestigt.
- Ein solides Schloss ist am Rad befestigt bzw. wird mitgeführt.

„TOTER WINKEL“

Hinweis

Diese Ausbildung ist jedem Fahrradparcours vorzuschalten. Die Vermittlung der Gefahren des „Toten Winkels“ und der Abbiege-Spuren sind Grundlage sicherheitsbewussten Verhaltens von Radfahrern in Verbindung mit dem Rechtsabbiegen von Lkw, Lastzügen und Bussen.



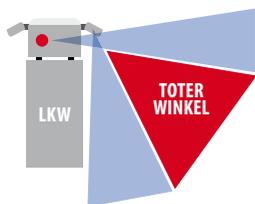
Bei dieser Ausbildungsstation soll den Jugendlichen eindrucksvoll gezeigt werden, welche Gefahren sich aus dem so genannten „Toten Winkel“ im Straßenverkehr ergeben können. Unfälle, die sich auf Grund des toten Winkels ereignen, zählen zu den schwersten im Straßenverkehr, da die Opfer – Fußgänger, Radfahrer oder Inlineskater – kaum eine Chance haben. Insbesondere für Fahrradfahrer entstehen gefährliche Situationen, z. B. an einer roten Ampel neben einem Lkw. Im toten Winkel nimmt der Lkw-Fahrer den Radler gar nicht wahr. Er existiert für ihn nicht. Wer einmal in einem Lkw (Feuerwehrfahrzeug) am Lenkrad gesessen hat und seine Feuerwehrkameraden und -kameradinnen im toten Winkel verschwinden sieht, wird dieses sicherlich nicht vergessen.

Aufbau/Durchführung

Für den Aufbau benötigen Sie eine Fläche von mindestens eineinhalbfacher Fahrzeuglänge und etwa zehn Metern Breite. Stellen Sie das Feuerwehrfahrzeug so auf, dass Sie rechts daneben genügend Raum zur Demonstration haben.

Befestigen Sie am rechten unteren Außenspiegelarm ein erstes Flutterband/Seil in mindestens der Länge des Fahrzeugs. Ans Ende des Bandes stellen Sie einen Jugendlichen, der sich in der Verlängerung der Lade- fläche befindet. Auf dem Fahrersitz sitzt ein Jugendlicher, der mit für ihn eingestelltem rechten Außenspiegel den Kameraden sehen kann und dieses durch lautes Rufen bestätigt (evtl. müssen Sie eine „Sitzerhöhung“ schaffen).

Nun lassen Sie den ersten Jugendlichen mit dem stramm gezogenen Flutterband- /Seilende langsam nach rechts (auf einem Kreisbogen)



gehen und fragen Sie den „Fahrer“ immer wieder, ob er ihn sehen kann. Er darf sich dabei auch nach vorne über das Lenkrad und etwas nach rechts beugen. Sobald die Antwort auf Ihre Frage „Nein“ lautet, fixieren Sie das Ende am Boden, zum Beispiel mit einem Warnkegel/Stein.

Nun befestigen Sie ein zweites Flatterband/Seil an demselben Spiegelarm. Lassen Sie einen Jugendlichen am Ende in einem Kreisbogen von Höhe des Fahrerhauses nach hinten gehen. Der „Fahrer“ schaut dabei aus dem Seitenfenster und ruft laut, wenn er seinen Kameraden **nicht mehr sehen kann**. Auch hier das Band am Boden fixieren. Alle Jugendlichen sollen sich nun (ggf. auch mit Fahrrad) in den „Toten Winkel“ stellen.

- Die eingeschränkten Sichtverhältnisse können durch die Pläne, Bänder oder Kreidestriche auf dem Boden demonstriert werden.
- Alle Jugendlichen überzeugen sich selbst vom Fahrersitz aus von der Größe des toten Winkels und sehen, wie ihre ganze Gruppe darin „verschwindet“.

Nachdem alle die Gefahren von draußen und vom Fahrersitz aus erfasst haben, lösen Sie die Bänder vom Spiegelarm und legen Sie sie auf den Boden so, wie sie vorher im Winkel waren. Alle Jugendlichen gehen zur Seite und ein – diesmal richtiger – Maschinist fährt das Fahrzeug scharf rechts abbiegend nach vorn, bis es rechtwinklig zur vorigen Fahrtrichtung steht.

Die jeweils gefahrenen Spuren des rechten Vorder- und die des Hinterrades werden durch weiße und rote Kreidestriche markiert. Sie zeigen den Kurvenradius. Stellen Sie die Jugendlichen wieder in das ehemalige Dreieck der Flatterbänder. Die, die vorne in der Spitze im Spurbereich stehen, wären zwangsläufig in einen schlimmen Unfall verwickelt worden.

Die tödliche Gefahr kommt dabei vom Hinterrad!

Weisen Sie noch auf weitere „Tote Winkel“ am Fahrzeug hin, die der Fahrer nicht einsehen kann:

- unmittelbar neben dem rechten Vorderrad, unterhalb der Seitenscheibe
- unmittelbar vor dem Fahrzeug, trotz großer Frontscheibe
- im Bereich von Dachholmen, großen Außenspiegeln und auf dem Armaturenbrett befindlicher Ausrüstungsgegenständen
- direkt hinter dem Fahrzeug, vor allem beim Rückwärtsfahren



FAHRRADPARCOURS



Ziel: Die Teilnehmer werden für sicherheitsbewusstes Verhalten im Straßenverkehr sensibilisiert.



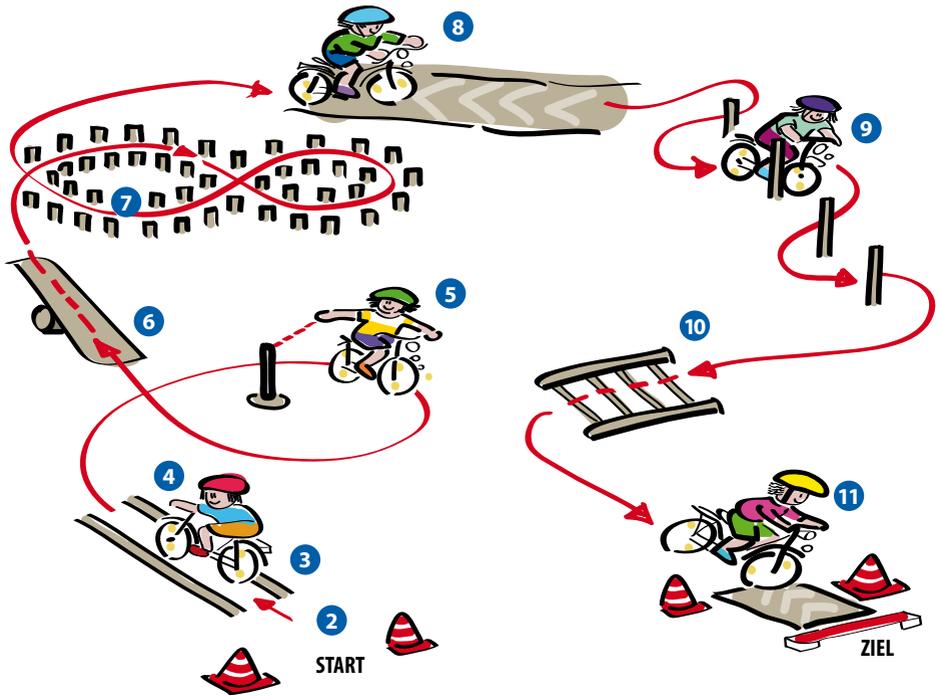
Frage: Welche Handlungsmöglichkeiten hat der junge Verkehrsteilnehmer?



Ziel: Die Teilnehmer verbessern ihr motorisches Verhalten und dadurch ihre Fahrsicherheit durch Üben im Fahrradparcours

Um „spielerisch“ einen Eindruck vom Fahrkönnen der jungen Leute zu gewinnen – und sicherlich auch, um vorhandene Fähigkeiten auszubauen – bietet es sich an, einen Fahrradparcours zu fahren. Dort kann dann festgestellt werden:

- Wie gut können sie Fahrrad fahren? Ein kleiner Geschicklichkeitsparcours kann das klären.
- Können sie auch beim Fahrradfahren noch schwierigere Verkehrssituationen erkennen? Durch verschiedene Schwierigkeitsgrade (ähnlich wie bei einem Stressparcours) kann hier spielerisch die Fähigkeit erkannt werden.
- Welche Fähigkeiten besitzen sie, solche schwierigen Situationen (Stress) zu meistern? Wie oben beschrieben, kann hier auch das Verhalten trainiert werden.
- Wie können Handlungsmöglichkeiten erworben/erweitert werden? Ein gut ausgewählter Sicherheitsparcours ist hier ein Lösungsansatz.



1 Fahrrad über einen Balken tragen

- Bei dieser Übung kommt es darauf an, dass das Fahrrad so gehoben wird, dass es in etwa ausgependelt ist und stabil getragen werden kann.
- Bezug zur Realität ergibt sich z. B. beim Überwinden hoher Bordsteinkanten oder Treppenstufen.
- Auf die Stellung der Tretkurbel ist zu achten, um sich nicht selbst beim Anheben zu verletzen.





2 Anfahren

Eine der grundlegendsten Fertigkeiten ist es, geradeaus ohne Schlangenlinien zu fahren. Die meisten Fahrradfahrer können dies nicht, ohne eine minimale Geschwindigkeit zwischen 8 und ca. 15 km/h erreicht zu haben. Eine korrekte Anfahrtechnik hilft dabei, diese kritische Manövriergeschwindigkeit früher zu erreichen.



- Bei dieser Übung kommt es also darauf an, möglichst zügig Geschwindigkeit aufzunehmen, um die seitlichen Pendel- und Ausgleichbewegungen schnell zu minimieren.
- Bei Fahrrädern mit Schaltung, muss der „richtige“ Gang eingelegt sein. Ein zu leichter Gang sorgt für ein zu schnelles Absinken des Pedals, um genügend Unterstützung beim Aufsitzen in den Sattel bieten zu können.
- Ein zu hoher Gang sorgt dafür, dass das Fahrrad nicht schnell genug Geschwindigkeit aufnimmt, um sichere Balance zu erlangen.
- Hilfestellung: Die Jugendlichen stellen sich über den Rahmen mit beiden Füßen fest auf dem Boden.
- Während das Fahrrad steht, ist es nicht ratsam, in den Sattel zu steigen. Das ist bei korrekt eingestelltem Sattel sowieso nicht möglich.
- Pedale solange bewegen, bis das Pedal sich in etwa 45 Grad vor der horizontalen Stellung nach oben vorne befindet.
- Fuß auf das obere Pedal setzen und mit dem Körpergewicht kräftig nach unten treten. Jetzt passieren mehrere Dinge gleichzeitig: Es erfolgt eine Steighilfe, um auf den Sattel zu kommen, und es wird eine Vorwärtsbewegung auf die Kette ausgeübt, die das Fahrrad Geschwindigkeit aufnehmen lässt.



3 Auf Pfiff oder Zuruf umschaun

Dieser Übungsteil koordiniert das Geradeausfahren und die Gewichtsverlagerung durch gleichzeitiges Umschaun. Dabei sollen die Jugendlichen nach hinten schauen, ohne die Vorwärtsfahrt zu unterbrechen oder wesentlich von der Fahrlinie abzuweichen.

In der Realität ist es der Blick nach hinten, um vor einer Seitenbewegung, z. B. beim Abbiegen, einen Überblick über den nachfolgenden Verkehr zu bekommen.

- Bereiten Sie Buchstaben, Zahlen oder feuerwehrtypische Bilder/ Gegenstände in mindestens DIN A4-Größe vor, die die Jugendlichen erkennen sollen.
- Dabei sollen sie in einer vorgegebenen Spurgasse (evtl. Brett) fahren, ohne die Abgrenzung zu berühren oder das Brett zu verlassen.
- Der Jugendliche kann direkt sagen, was er erkannt hat – oder an der nächsten Station wiedergeben.

4 Spur fahren

Dieser Übungsteil kann mit der o. g. Aufgabe verbunden werden. Er dient der Koordination zwischen Geschwindigkeit, Balance und Konzentration auf die vorgegebene Spur. Der Bezug zur Realität ergibt sich aus „schmalen Verkehrswegen“, z. B. bei Gegenverkehr oder bei schadhafte Radwegen.



5 Einhändig fahren

Im Grunde ist einhändiges Fahren nicht erwünschenswert. Dennoch kann es Situationen geben, in der eine Hand vom Lenker genommen werden muss. Sei es zum Anzeigen einer Fahrtrichtungsänderung, vor dem Umfahren eines Hindernisses oder um kurz den Fahrradhelm, eine Sonnen- oder Schutzbrille zu korrigieren. Die Übung dient dem langsamen Fahren, der Koordinierung von ausgestrecktem Arm, der Konzentration auf die Aufgabe und dem gleichzeitigen Führen des Fahrrades, ohne von der sich ergebenden Fahrlinie wesentlich abzuweichen.



6 Über eine Wippe fahren

Diese Übung dient der Geschicklichkeit, Balance und der Bewältigung sich plötzlich ergebender Neigungsänderungen „bergauf und -ab“. Bezug zur Realität ergibt sich z. B. aus Aufwölbungen über Baumwurzeln auf Fahrradwegen oder allgemein aus kurzen Bodenwellen. Für diese Übung können auch Schlauchbrücken verwendet werden.





7 Acht fahren

Die mit Holzklötzchen gestellte oder mit Kreidestrichen markierte „liegende Acht“ dient dem schnellen Richtungswechsel – und je nach Schwierigkeitsgrad auch dem Übergang von Kurven mit größerem zu kleinerem Radius. Dabei wird die Koordination von Balance, Lenkeinschlag, Schräglage und Geschwindigkeit geschult.



8 Langsam fahren

Für die meisten Jugendlichen eine eher als schwierig eingestufte Übung. Das Fahrrad stabilisiert sich erst ab ca. 10 – 15 km/h und erfordert bei darunter liegenden Geschwindigkeiten ständiges Korrigieren durch Lenkbewegungen. Es kommt darauf an, „so langsam wie möglich“ zu fahren, ohne abzustiegen oder den Boden mit den Füßen zu berühren.



9 Slalom fahren

Diese Übung dient dem schnellen Richtungswechsel nach links und rechts, der Konzentration auf die gestellten Warnkegel, der Einhaltung der richtigen Geschwindigkeit und Schräglage.



10 Rüttelstrecke

Das Überfahren der „Rüttelstrecke“ erfordert Konzentration auf die Stabilität des Rades, die Geschwindigkeit muss angepasst, die Spur annähernd gehalten werden. Der Bezug zur Realität ergibt sich aus Straßen- und Radwegschäden, Schlaglöchern usw.

11 Zielbremsung und Ende des Parcours

Abschätzen des Bremsweges aus der gefahrenen Geschwindigkeit. Dabei sind beide Bremsen zu benutzen, richtig dosiert. Bremsen bis zum Stillstand des Fahrrades. Dabei ist die richtige Pedalstellung zu beachten. Die Füße dürfen nicht vor dem Stillstand des Rades abgesetzt werden. Eine Linie oder eine „bewegliche Leiste“ gibt den genauen Haltepunkt an.



Als Abschluss dieses gesamten Trainings bietet es sich an, mit allen Beteiligten – Einverständnis der Eltern vorausgesetzt – eine kleine Radtour zu machen, um das Gelernte in die Praxis umzusetzen. Für Sie ist das eine gute Gelegenheit, zu überprüfen, ob das Gelernte angekommen ist oder noch etwas zu korrigieren ist. Je nach Gruppengröße müssen mehrere Erwachsene mit für die Sicherheit sorgen. Vielleicht gewinnen Sie ja Eltern der beteiligten Jugendlichen oder andere Kameraden der Feuerwehr für diese Aufgabe.

FAHRTEN MIT ANDEREN FORTBEWEGUNGSMITTELN

Besonders in der warmen Jahreszeit gehören Inlineskater und andere Verkehrsmittel wie z. B. Roller zum alltäglichen Straßenbild. Daher bleiben Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern, auch mit Radfahrern, nicht aus. Rund 50.000 Skater pro Jahr verletzen sich so schwer, dass sie medizinisch versorgt werden müssen.

Nutzen also junge Feuerwehrleute diese Transportmittel zur Anfahrt zum Feuerwehrdienst, stellen sich hier ähnliche Fragen wie zur Anfahrt mit dem Fahrrad.



Frage: Welche Wege werden in diesem Zusammenhang genutzt?

Da Inlineskates und Roller mit wesentlich kleineren Rollen oder Rädern ausgerüstet werden, sind Nutzer dieser Gefährte auf glatte und ebene Straßen und Wege angewiesen. Das bedeutet, dass i. d. R. asphaltierte Flächen wie Fahrbahnen oder Gehwege benutzt werden. Skater sind rechtlich den Fußgängern gleichgestellt und müssen Gehwege nutzen. Dabei müssen Skater auf andere Verkehrsteilnehmer Rücksicht nehmen und wenn nötig Schrittgeschwindigkeit fahren. Sind diese nicht vorhanden, müssen Radwege oder die linke Fahrbahnseite genutzt werden.



Frage: Welche schwierigen Verkehrssituationen sind zu erwarten?

Wie oben beschrieben, werden Inlineskater oder Rollerfahrer wie Fußgänger behandelt und mit ähnlichen Verkehrssituationen konfrontiert wie Fußgänger oder Fahrradfahrer. Der Umgang mit solchen Situationen kann also auch im Zusammenhang mit der Problematik beim Fahrradfahren angesprochen werden. Zusätzlich ist zu beachten, dass manche Skater aber ihrem Können oder der Verkehrssituation nach unangemessen schnell fahren und wichtige Brems- und Kurventechniken nicht beherrschen. Wer Gefahren und Konflikte vermeiden will, muss vor allem wichtige Fahrtechniken beherrschen.



Frage: Welche Umwelteinflüsse gilt es hier besonders zu beachten?

Inlineskater sind deutlich stärker von Umwelteinflüssen abhängig als Radfahrer. Das Fahren mit Skates wird durch Nässe, verschmutzte Fahrbahnen, unebene Wege oder Straßen, Fugen oder Risse im Asphalt deutlich gefährlicher. Bremsen, Lenken, Kurven fahren oder Ausweichen funktioniert schlechter und erfordert ein hohes Maß an Fahrkönnen. Ebenso sind Gullydeckel und Bordsteinkanten Stolperfallen. Strecken mit starkem Gefälle bergen ebenso große Gefahren, denn hier bekommt man richtig Geschwindigkeit.

Frage: Wie soll ein verkehrssicherer Roller/Inlineskate aussehen?



Häufig dienen Skates oder Roller eher dem Freizeitvergnügen, und die technische Sicherheit spielt für junge Nutzer vermeintlich keine so große Rolle, „Hauptsache das Ding läuft“. Wird ein Skate/Roller jedoch zum Feuerwehrdienst genutzt, sollte auf die technische Sicherheit geachtet werden. Gute Skates sind in der Regel nach DIN-Normen gebaut, das heißt, sie wurden einer Dauerbelastung ausgesetzt und getestet, u. a.:

- Statische Belastung des gesamten Inlineskates
- Alle Befestigungsschrauben und Achsen müssen fest sitzen.
- Befestigung des Fahrwerks am Schuh
- Der Skate muss „passen“ und sicher am Fuß sitzen. Ist der Skate zu groß, lässt er sich weniger gut steuern.

Frage: Welche Schutzausrüstung ist nötig und sinnvoll?



- Ähnlich wie beim Fahrrad fahren ist der Helm ein sehr wichtiger Bestandteil der Schutzausrüstung. Rund zehn Prozent der Verletzungen mit Inlineskates betreffen den Kopfbereich. Häufig fällt der Skater auf Gesäß oder Rücken, schlägt mit dem Hinterkopf auf, und neben diversen Kopfverletzungen kommt es nicht selten zu Verletzungen der Halswirbelsäule. Passt der Helm, sitzt er richtig, kann er helfen, Verletzungen zu verhindern oder die Folgen abzumildern.
- Weitere wichtige Bestandteile der Schutzausrüstung sind Knieschützer. Sie verhindern schmerzhaftes Hautabschürfungen, Prellungen oder sogar Knochenbrüche.

Ellbogenschützer erfüllen die gleichen Aufgaben im Bereich der Arme. Ein weiteres wichtiges Utensil der Schutzausrüstung sind die Hand- oder Handgelenkschützer. Bei Stürzen nach vorne stützt sich der Skater instinktiv mit den Händen ab. Neben oft tiefen Hautabschürfungen kommt es häufig zu Knochenbrüchen im Handgelenk.

Auch wenn die beschriebene Schutzausrüstung lästig und uncool erscheint und oft umständlich anzulegen ist, hilft sie, neben dem nötigen Fahrkönnen, schwerere Verletzungen zu vermeiden oder deren Folgen zu vermindern.

Viele namhafte Hersteller von Schutzausrüstungen bieten mittlerweile bequeme, leicht zu händelnde und sichere Ausrüstungen an.

FUK Feuerwehr-Unfallkasse Niedersachsen

Bertastraße 5

30159 Hannover

Telefon 0511 9895-431

Telefax 0511 9895-480

info@fuk.de

www.fuk.de



LEITFADEN FÜR DIE AUSBILDUNG | VERKEHRSSICHERHEIT