



„FahrRad...aber sicher!“

Handbuch

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages



Impressum

Herausgeber:

Deutsche Verkehrswacht e. V. (DVW)
Budapester Str. 31
10787 Berlin
www.deutsche-verkehrswacht.de

Ansprechpartnerin:

Nina Tzschentke
Projektreferentin „Fahrrad...aber sicher!“
Telefon: 030-516 51 05 31
nina.tzschentke@verkehrswacht.de

Druck:

Klimaneutral gedruckt auf 100% Altpapier, FSC-zertifiziert

© DVW Mai 2022

Inhalt

1.	EINFÜHRUNG: PROJEKT „FAHRRAD...ABER SICHER!“	5
1.1	Zielgruppe Rad und Pedelec Fahrende	5
1.1.1	Schwerpunkt Kinder und Jugendliche	6
1.1.2	Schwerpunkt Ältere Rad Fahrende	6
1.1.3	Unfallstatistik	6
1.2	Zielsetzung und Schwerpunkte	7
1.2.1	Sichere Fahrweise	7
1.2.2	Fahrradhelm	7
1.2.3	Abbiegeunfälle	7
1.2.4	Sichtbarkeit	7
1.2.5	Ablenkung	7
1.3	Unterstützung durch die DVW und die Landesverkehrswachen	8
1.4	Förderung durch das BMDV	8
2.	VERKEHRSSICHERHEITSTAGE	9
2.1	Rahmenbedingungen für die Durchführung	9
2.2	Aktionselemente	10
2.2.1	Hinweise zur Umsetzung: Aktionselement Informationsstand	10
2.2.2	Hinweise zur Umsetzung: Aktionselement Fahrradhelmdemonstration	12
2.2.3	Hinweise zur Umsetzung: Aktionselement Fahrradparcours (Motorisches Radfahren)	17
2.2.4	Hinweise zur Umsetzung: Aktionselement Abbiegeunfälle	26
2.2.5	Hinweise zur Umsetzung: Aktionselement Pedelec	29
2.2.6	Hinweise zur Umsetzung: Aktionselement Fahrradcheck	37
2.2.7	Hinweise zur Umsetzung: Aktionselement Fahrradsimulator	45
2.2.8	Hinweise zur Umsetzung: Aktionselement Sehtestgerät	50
2.2.9	Hinweise zur Umsetzung: Reaktionstestgerät	54
2.2.10	Hinweise zur Umsetzung: Radfahren unter Alkoholeinfluss (Rauschbrillenparcours)	59
2.2.11	Hinweise zur Umsetzung: Aktionselement Sichtbarkeit	64
2.2.12	Hinweise zur Umsetzung: Aktionselement Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)	68
2.2.13	Hinweise zur Umsetzung: Elektrotretroller	75
2.2.14	Hinweise zur Umsetzung: Aktionselement Miteinander von Rad- und Autofahrenden	82
2.3	Ansprachestrategien	88
2.4	Kombination der Aktionselemente	90
2.5	Organisationskosten	92
2.6	Rahmenprogramm	92

3.	Vorbereitung	93
3.1	Vorüberlegungen	93
3.2	Veranstaltungsformat	94
3.3	Planung des Verkehrswachststands	94
3.4	Aufgabenverteilung	95
3.5	Veranstaltungsversicherung	96
3.6	Kooperationspartner	96
3.7	Finanzierung	97
3.7	Der Antrag für einen Verkehrssicherheitstag	97
3.9	Projektplaner DVW.app	98
3.10	Fristen	99
3.11	Beschreibung des Ablaufs	99
3.12	Angebote einholen	99
3.13	Bewerbung der Veranstaltung	99
3.14	Der Verkehrssicherheitstag startet...	100
3.15	Es läuft nicht so wie geplant...	100
4.	NACHBEREITUNG	101
4.1	Abrechnung	101
4.2	Belege	101
4.3	Sachbericht und Fotos	101
5.	MEDIEN	102
5.1	DVW-Medienshop	102
5.2	Weitere Medien	102
6.	ANLAGEN	103

1. Einführung:

Projekt „FahrRad...aber sicher!“

Im Bundesprojekt „FahrRad...aber sicher!“ der DVW führen die Verkehrswachten bundesweit Verkehrssicherheitstage für Radfahrer durch. Bei den Verkehrssicherheitstagen wird über Unfallrisiken und unfallprophylaktische Verhaltensweisen beim Radfahren informiert, Radfahrer erhalten praktische Hilfe und es wird für das freiwillige Helmtragen geworben. „FahrRad...aber sicher!“ wird mit Unterstützung des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) durchgeführt.

Unabhängig davon, ob die Verkehrswacht ein „alter Hase“ im Projekt ist oder erst neu einsteigen möchte, erreichen uns immer wieder Fragen zur Umsetzung des Projekts. Was muss ich bei der Planung eines Verkehrssicherheitstags beachten? Welche Aktionselemente kann ich einsetzen? Wie setze ich diese um? Wo kann ich einen Projektantrag stellen? Und woher bekomme ich die Projektmedien?

Antworten auf diese und viele weitere Fragen haben wir in diesem Projekthandbuch zusammengestellt. Dabei geht es nicht nur um die Rahmenbedingungen des Projekts, sondern auch um praktische Tipps und Hinweise zur Umsetzung.

Haben Sie Anmerkungen zu diesem Handbuch oder einen guten Tipp, den Sie mit anderen Verkehrswachten teilen möchten? Dann freuen wir uns über Ihre E-Mail an fahrrad@verkehrswacht.de.

1.1 Zielgruppe Rad und Pedelec Fahrende

Die Zahl der Rad fahrenden Menschen steigt seit Jahren stark an. Das Fahrrad ist in fast allen Altersstufen ein wichtiges Fortbewegungsmittel. Ob ein Ausflug ins Grüne mit der Familie oder täglich zur Arbeit, in die Schule oder zu Freunden – das Fahrrad sorgt auf einfache, gesunde und umweltfreundliche Weise für mehr Mobilität. Durch Pedelecs werden darüber hinaus neue Nutzergruppen erschlossen, die bisher das Fahrrad gemieden haben.

Unabhängig von ihrem Alter gehören Radfahrende zu den stark gefährdeten Verkehrsteilnehmenden. Mit Ausnahme des Fahrradhelms gibt es für sie kaum passive Sicherheitseinrichtungen. Umso wichtiger sind daher eine umsichtige Fahrweise und die Ausnutzung aller Sicherheitsressourcen, wie beispielsweise die Beleuchtung. Es sind jedoch auch alle anderen Verkehrsteilnehmenden gefordert, Rücksicht zu nehmen.

Fahrradunfälle sind primär ein innerörtliches Problem. Im urbanen Raum ist die Fahrradnutzung intensiv und konfliktträchtige Kontaktpunkte mit anderen Verkehrsteilnehmern häufig. Die steigende Fahrradnutzung verstärkt diesen Trend. Vielerorts sind die infrastrukturellen Gegebenheiten nicht für eine große Zahl an Fahrrädern ausgelegt. Häufigste Unfallart bleibt jedoch der Alleinunfall. Insbesondere Kinder bis 15 Jahre und ältere Personen sind als Radfahrende im Straßenverkehr einem hohen Unfall- und Verletzungsrisiko ausgesetzt.

1.1.1 Schwerpunkt Kinder und Jugendliche

In die Pedale treten und das Gleichgewicht halten, Handzeichen geben und den Verkehr im Blick behalten – Radfahren erfordert viele Dinge gleichzeitig, denen Kinder und Jugendliche teilweise noch nicht gewachsen sind. Die Entwicklung eines vorbeugenden Gefahrenbewusstseins beginnt bei Kindern mit etwa zehn Jahren. Erst dann können sie bewusst so handeln, dass mögliche Gefahren gar nicht erst eintreten. Bei älteren Kindern und Jugendlichen zeigt sich hingegen ein sorgloser oder gar riskanter Fahrstil. In dieser Altersgruppe nimmt auch der Anteil des Helmtragens ab.

1.1.2 Schwerpunkt Ältere Rad Fahrende

Wenn Senioren mit dem Fahrrad verunglücken, dann sind die Folgen häufig besonders gravierend. Bei älteren Radfahrenden können unter anderem körperliche Beeinträchtigungen oder Reaktionsschwächen zu Unfällen mit häufig schweren oder tödlichen Verletzungen führen. Dies hängt auch mit der nachlassenden Widerstands- und Regenerationskraft des Körpers zusammen. Bei den tödlich verunglückten Radfahrenden waren 54 % mindestens 65 Jahre alt (Destatis, 2019).

Gemessen am Bevölkerungsanteil, verunglücken mehr ältere als jüngere Radfahrende mit Pedelecs. Dies hängt auch mit der Nutzung von Pedelecs durch vorwiegend ältere Personen zusammen.

1.1.3 Unfallstatistik

Die amtliche Unfallstatistik wird jährlich vom Statistischen Bundesamt veröffentlicht. Sie enthält nicht nur allgemeine Angaben zur Anzahl der verunglückten Radfahrer, sondern auch zur Verletzungsschwere und zu den Unfallursachen. Seit 2014 werden in der Statistik „Zweiradunfälle“ Verkehrsunfälle mit Pedelec separat erfasst.

Im Jahr 2019 bei Straßenunfällen verunglückte Radfahrende:

	Gesamt	Leichtverletzte	Schwerverletzte	Getötete
insgesamt	87.342	71.721	15.176	445
davon bis 15 Jahre	9.620	8.588	1.025	7
davon ab 65 Jahre	15.560	11.111	4.188	261

Quelle: Statistisches Bundesamt, www.destatis.de

Sobald die aktuellen Unfallzahlen vorliegen, informiert die DVW darüber in einer Pressemitteilung und im verbandsinternen Newsletter „DVW intern“. Die jeweils aktuelle Unfallstatistik kann auch direkt beim Statistischen Bundesamt (www.destatis.de) oder auf der DVW-Internetseite nachgelesen werden.

In diesem Handbuch sind in dem Kapitel „Aktionselemente“ die jeweiligen Unfallzahlen zu den Programmschwerpunkten zusammengefasst.

1.2 Zielsetzung und Schwerpunkte

„Fahrrad... aber sicher!“ ist auf die präventive Verkehrssicherheitsarbeit mit Radfahrenden ausgerichtet. Ziel aller Maßnahmen ist die Reduzierung von Verkehrsunfällen. Die Projektschwerpunkte leiten sich aus den Unfallzahlen und aktuellen Entwicklungen im Radverkehr ab.

1.2.1 Sichere Fahrweise

Viele Fahrradunfälle passieren ohne Fremdbeteiligung oder sind selbstverschuldet; es handelt sich um Alleinunfälle. Bei kaum einem anderen Verkehrsmittel kann eine so geringe Regelakzeptanz beobachtet werden wie beim Fahrrad. Dies betrifft sowohl das Verhalten im Straßenverkehr, als auch die technische Ausrüstung des Fahrrads. Die Rücksichtnahme von und gegenüber Radfahrenden ist daher wichtigster Baustein der Verkehrssicherheitstage.

1.2.2 Fahrradhelm

Die DVW versteht sich als Botschafterin für die Förderung des freiwilligen Tragens von Radhelmen. Ein Fahrradhelm kann die Wahrscheinlichkeit für schwere Kopfverletzungen bei einem Sturz um bis zu 70 Prozent reduzieren. Deswegen wird unabhängig von der Altersgruppe für das Tragen eines Fahrradhelms geworben. Erwachsene werden zudem an ihre Vorbildfunktion gegenüber Kindern erinnert.

1.2.3 Abbiegeunfälle

Abbiegevorgänge bergen ein hohes Gefahrenpotential für Radfahrende. Bei den Verkehrssicherheitstagen werden typische Unfallkonstellationen zwischen Kraftfahrzeugen und Radfahrenden gezeigt und zum richtigen Verhalten bei Abbiegevorgängen beraten.

1.2.4 Sichtbarkeit

Bei Dunkelheit und schlechten Licht- und Sichtverhältnissen werden Radfahrende von Autofahrenden oft erst sehr spät wahrgenommen. Eine technisch einwandfreie Beleuchtung ist der Grundstein für eine gute Sichtbarkeit, mit retroreflektierender Kleidung und Warnwesten wird sie weiter verbessert.

1.2.5 Ablenkung

Die konkrete Bedeutung von Ablenkung als Unfallursache ist statistisch schwer zu erfassen. Jedoch ist davon auszugehen, dass mindestens jeder zehnte Unfall im Straßenverkehr durch Ablenkung mit verursacht wurde – andere Studien gehen von „Unaufmerksamkeit und Ablenkung“ als Ursache von 30% aller Unfälle mit Verletzungs- oder Todesfolge aus. So wird z.B. durch Musikhören oder die Nutzung von Mobiltelefonen beim Radfahren die Wahrnehmung akustischer Informationen gestört und somit die Reaktionszeit verlängert.

1.3 Unterstützung durch die DVW und die Landesverkehrswachten

Rund um die Planung und Organisation des Verkehrssicherheitstages treten viele Fragen auf. Benötigen Sie dabei Hilfe, ist Ihr erster Ansprechpartner die Landesverkehrswacht. Sie führt auch regelmäßig Fortbildungsveranstaltungen durch, bei denen das Projekt vorgestellt und Neuerungen besprochen werden.

Ansprechpartnerinnen bei der DVW sind:

Nina Tzschentke

Projektreferentin „FahRad...aber sicher!“

Telefon: 030-516510531

E-Mail: nina.tzschentke@verkehrswacht.de

Susanne Heuer

Projektsachbearbeiterin „FahRad... aber sicher!“

Telefon: 030-516510542

E-Mail: susanne.heuer@verkehrswacht.de

Informationen zum Projekt erhalten Sie auf der Internetseite der Deutschen Verkehrswacht:

www.deutsche-verkehrswacht.de

Im Medienshop der DVW-Internetseite können kostenfrei Flyer, Plakate, Handzettel etc. für die Verkehrssicherheitstage bestellt werden.



QR-Code scannen
und Website besuchen!

1.4 Förderung durch das BMDV

Das Projekt „FahRad...aber sicher!“ wird mit Unterstützung des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) durchgeführt. Grundlage für die Förderung sind die allgemeinen Hinweise zu den Bundesprogrammen sowie die Projekthinweise (s. Kapitel 3.9 Projektplaner DVW.app).

2. Verkehrssicherheitstage

Verkehrssicherheitstage sind Aktionen, die bundesweit von den Verkehrswachten durchgeführt werden. Die organisatorische und inhaltliche Gestaltung (z.B. Veranstaltungsschwerpunkte) werden durch die Projektbeschreibung festgelegt.

2.1 Rahmenbedingungen für die Durchführung

Für die Verkehrssicherheitstage ist wichtig:

- › Die Zielgruppe der Radfahrenden wird erreicht.
- › Die Aktion ist öffentlich und ohne Anmeldung zugänglich. Es wird z.B. kein Eintritt für den Verkehrssicherheitstag verlangt und keine Teilnehmergebühr erhoben.
- › Es sind die Veranstaltungsformate „Standard“ (mind. 6 Stunden zuzüglich Auf- und Abbau) oder „Mini“ (mind. 4 Stunden zuzüglich Auf- und Abbau) möglich.
- › Zusätzlich können kürzere Aktionen mit den Schwerpunkten „Toter Winkel“ oder „Elektrotretroller“ durchgeführt werden (mind. 4 Stunden zuzüglich Auf- und Abbau).
- › Eigenständige Veranstaltungen oder im Rahmen größerer Veranstaltungen
- › z.B. Stadtfest, Fahrradfrühling.

Weiteres:

In der Regel finden die Verkehrssicherheitstage eintägig statt. Bei Großveranstaltungen (z.B. Landes- oder Stadtfesten, große Messen für die Zielgruppe) können im begründeten Einzelfall mehrtägige Aktionen gefördert werden.

Wenn Sie bei einem Verkehrssicherheitstag die Unterstützung von Sponsoren nutzen, darf die Beteiligung erkennbar sein. Nicht möglich ist jedoch eine Produkt- und Verkaufswerbung, zudem muss das Engagement auf die nachhaltige Förderung des Projekts ausgerichtet sein.

Die Veranstaltung kann auch in einer Schule durchgeführt werden. In diesem Fall muss sie nicht öffentlich zugänglich sein und auch nicht öffentlich beworben werden. Während der Veranstaltung ist weiterhin der Hinweis auf den Fördermittelgeber notwendig, z.B. durch Spannband und Plakat

Eine Förderung ist nicht möglich, wenn eine Partei Veranstalter ist oder der parteipolitische Charakter der Veranstalter überwiegt.

2.2 Aktionselemente

Abhängig von den Themenschwerpunkten des Verkehrssicherheitstages, können unterschiedliche Aktionselemente eingesetzt werden. Der Einsatz der Aktionselemente erfolgt auf Grundlage der folgenden Umsetzungshinweise. Alle Umsetzungshinweise enthalten Informationen zur Zielsetzung, den zu vermittelnden Inhalten, der Umsetzung und Hintergrundwissen.

2.2.1 Hinweise zur Umsetzung: Aktionselement Informationsstand

Zielsetzung

Worauf es beim Einsatz des Informationsstandes ankommt

- › Der Informationsstand ist bei einem Verkehrssicherheitstag die Anlaufstelle sowohl für Verkehrswachtmitarbeitende als auch für Besucherinnen und Besucher.
- › Besucherinnen und Besucher werden am Informationsstand allgemein zu Fragen der Verkehrssicherheit von Rad- und Pedelecfahrenden informiert. Sie können ihre individuellen Anliegen besprechen und sich umfassend beraten lassen.
- › Am Infostand erhalten Rad- und Pedelecfahrende eine Sicherheitsberatung. Dazu gehören:
 - > verkehrssicheres Rad- und Pedelecfahren
 - > Unfallrisiken (bspw. Abbiegeunfälle) und Möglichkeiten, diese zu minimieren
 - > verkehrssicheres, regelkonformes und rücksichtsvolles Verhalten
 - > Fahrradhelm
 - > verkehrssicheres Fahrrad und Pedelec
 - > Sichtbarkeit

Standgestaltung

Wie der Informationsstand gestaltet werden kann

- › Bei einem Verkehrssicherheitstag wird neben den Aktionsgeräten ein Informationsstand eingesetzt. Sind der Informationsstand und die Aktionsgeräte gut aufeinander abgestimmt, ist der Gesamtauftritt der Verkehrswacht für die Besucherinnen und Besucher besonders attraktiv.
- › Legen Sie am Informationsstand Medien und Materialien aus, welche die Schwerpunktthemen der Aktionsgeräte aufgreifen. So kann dort optimal die weiterführende Beratung zu den Themen der Aktionsgeräte stattfinden.
- › Gestalten Sie den Informationsstand ansprechend. Dazu sollte die Anordnung der Medien und Materialien auffällig und übersichtlich sein. Nutzen Sie einen großen, stabilen Tisch oder einen Counter. Flyer und Broschüren können auf dem Tisch ausgelegt oder in einem Medienständer angeordnet sein.
- › Überlegen Sie sich eine Dekoration, die mit den Inhalten des Verkehrssicherheitstags zusammenpasst. Wird z.B. das Aktionselement Fahrradhelm durchgeführt, können am Infostand Medien zum Helmtragen ausgelegt und verschiedene Fahrradhelme ausgestellt werden. Besonders auffällig sind die Helme, wenn sie z.B. auf einem Helmständer ausgestellt werden.

Beispiel

Wird das Aktionselement Sichtbarkeit durchgeführt, bietet der Informationsstand eine gute Möglichkeit zur Ausstellung von reflektierender Kleidung und Materialien zur Sichtbarkeit.

- › Ein Gartenzelt oder ein Pavillon erhöht die Attraktivität des Informationsstandes und bietet Schutz vor Sonne und Regen. Ein aktuelles Projektspannband, das daran befestigt ist, erhöht die Aufmerksamkeit und lässt direkt erkennen, um welches Thema es geht.
- › In unmittelbarer Nähe und gut sichtbar können Kundenstopper mit dem Projektplakat (A1) aufgestellt werden. Kundenstopper sind Blickfänger, die Interesse wecken und die Aufmerksamkeit lenken. Für eine bessere Fernwirkung können die A1-Plakate, sofern möglich, im Hintergrund des Informationsstands aufgehängt oder in unmittelbarer Umgebung angebracht werden.
- › Gerade bei Auftritten im Rahmen von Gemeinschaftsveranstaltungen wie Stadtfesten oder Messen ist auch das Verteilen von Handzetteln zur Bewerbung des Auftritts sinnvoll.
- › Nutzen Sie den Informationsstand nicht nur für Medien. Weiteres Sicherheitszubehör, wie Fahrradhelme, retroreflektierende Materialien oder Warnwesten, sind für Radfahrende ebenfalls interessant. Dazu können z.B. Schaufensterpuppen genutzt werden, die mit entsprechender reflektierender Kleidung und Fahrradhelmen ausgestattet sind.
- › Eine Schüssel mit Bonbons, Gummibärchen o.ä. ist eine nette Einladung, an den Informationsstand zu kommen. Besucherinnen und Besucher, die eines der Aktionsgeräte genutzt haben, erhalten damit ein kleines Dankeschön. In dieser Situation lässt sich gut ein vertiefendes Gespräch anknüpfen: Nach einem Sehtest können zum Beispiel am Informationsstand die Testergebnisse besprochen werden. Daran lässt sich gut das Thema Sichtbarkeit anschließen, das anhand der ausgestellten reflektierenden Materialien und Kleidung anschaulich besprochen werden kann.
- › Weitere Ideen zur vertiefenden Beratung nach der Nutzung der Aktionsgeräte enthalten die Umsetzungshinweise zu den Aktionselementen.

Positionierung des Infostands im Rahmen eines Verkehrssicherheitstages

Ideen für das Umfeld des Informationsstands

- › Kombinieren Sie den Informationsstand mit einer anderen Aktion, die das Interesse der Besucherinnen und Besucher weckt. Mit solch einer Aktion haben sie einen Grund stehen zu bleiben. Dazu zählen z.B.:
 - › **Laufzettel:**
Händigen Sie den Besucherinnen und Besuchern am Informationsstand einen „Laufzettel“ aus, auf dem die besuchten bzw. getesteten Aktionselemente abgehakt werden. Er ist Ansporn, möglichst viele Stationen zu besuchen. Zudem können die Laufzettel für eine kleine Preisverlosung oder Tombola genutzt werden, die ebenfalls am Informationsstand stattfindet.
 - › **Kindertisch:**
Neben dem Informationsstand kann ein Kindertisch aufgebaut werden. Ausgestattet mit Malvorlagen und Stiften lassen sich Kinder dort einige Zeit beschäftigen, so dass die Eltern ausreichend Möglichkeit für Gespräche haben. Kopiervorlagen für Malbögen sind als Anlage enthalten.
 - › **Spiele:**
Aufwändiger, aber beliebt sind ein Quiz oder ein Glücksrad zur Verkehrssicherheit, die ebenfalls neben dem Informationsstand aufgebaut werden können. Auch hier gibt es kleine Preise (Luftballons, Blinkis, Reflektoren) zu gewinnen.

Medien

Wo es die Medien zu „FahrRad... aber sicher!“ gibt

- › Alle am Informationsstand angebotenen Informationen und Medien sollten aktuell sein und den gesetzlichen Regelungen (z.B. StVO, StVZO) entsprechen.
- › Aktuelle Medien können Sie im Medienshop der DVW-Internetseite bestellen. Die Standbetreuer sollten alle angebotenen Medien detailliert kennen, um Fragen dazu kompetent beantworten zu können.
- › Wenn sich Gäste interessiert zeigen an einer größeren Anzahl von Medien, verweisen Sie diese bitte auf den Medienshop der DVW-Internetseite. Dort können sie die Flyer und Broschüren kostenlos bestellen.
- › Weitere Informationen, wie aktuelle Unfallstatistiken oder Informationen zur Zielgruppe, sind in der DVW.app abrufbar.

2.2.2 HINWEISE ZUR UMSETZUNG: AKTIONSELEMENT FAHRRADHELMDEMONSTRATION

Zielsetzung

Was mit der Helmdemonstration erreicht werden soll

- › Besucherinnen und Besucher setzen sich mit den Argumenten, die für das Tragen eines Fahrradhelmes sprechen, auseinander. Gegenargumente können entkräftet werden.
- › Die Besucherinnen und Besucher werden angeregt, zukünftig einen Helm zu tragen.
- › Es wird der richtige Sitz eines Fahrradhelms vermittelt.

Kommunikation

Wie das Thema vermittelt werden kann

- › Grundsätzlich sollte die Kommunikation an den Bedürfnissen und Wünschen der Besucherinnen und Besucher ansetzen. Je nach Altersgruppe, familiärer oder gesundheitlicher Situation kann diese variieren.
- › Gehen Sie aktiv auf Menschen zu. Fragen Sie, ob die Personen einen Helm beim Fahrradfahren tragen. Wenn nein, zeigen Sie ehrliches Interesse daran, warum der Helm nicht getragen wird. Versuchen Sie zusammen mit der Besucherin oder dem Besucher Lösungen zu finden.
- › Umfragen zeigen, dass der Sicherheitsgewinn durch Fahrradhelme bei weiten Teilen der Bevölkerung unstrittig ist. Der Grund, warum Fahrradfahrer dennoch keinen Helm tragen, liegt an tatsächlichen oder vermeintlichen Hemmnissen, die dem Sicherheitsgewinn entgegenstehen. Bei der Kommunikation sollten diese Hemmnisse ernst genommen und respektiert werden. Durch positive Gegenbeispiele können Sie versuchen, die Hemmnisse zu entkräften.

- » **Das Frisurproblem:** Ein Fahrradhelm zerstört viele Frisuren. Dies ist ohne Zweifel richtig. Der Wunsch nach einer passenden Frisur ist nachvollziehbar und ernst zu nehmen. Deshalb kann ein Kompromiss vorgeschlagen werden: Es gibt zahlreiche Frisuren, die Fahrradhelm geeignet sind. Ein persönliches Gespräch im Friseursalon kann dieses Hemmnis vielleicht schon ausräumen. Alternativ können die Haare auch erst nach dem Erreichen des Ziels, wie dem Arbeitsplatz, gestylt werden.
 - » **Der Komfort:** Viele empfinden den Fahrradhelm als unbequem. Moderne Helme lassen sich sehr präzise anpassen und wiegen nur wenige hundert Gramm (200 – 400g). Viele Lüftungsöffnungen sorgen auch bei hohen Temperaturen dafür, dass kein Hitzestau unter dem Helm entsteht. Bei kalten Temperaturen können hingegen dünne Mützen unter dem Helm getragen werden. Kommunikativ veranschaulichen lässt sich dies am besten mit dem Vergleich zu Schuhen. Für die unterschiedliche Einsatzzwecke gibt es passende Schuhe, und nicht jeder Schuh passt jedem.
 - » **Die Optik:** Viele empfinden den Fahrradhelm als optisch nicht ansprechend. Hier hilft es, auf die am Markt erhältliche Modellvielfalt hinzuweisen. Ein passender Helm kann den persönlichen Stil unterstreichen.
 - » **Das Handling:** Ein Fahrradhelm muss nicht nur beim Fahrradfahren getragen, sondern auch nach Ankunft am Ziel gelagert oder mitgetragen werden. Viele Personen empfinden dies als störend. Abhilfe bieten spezielle Rucksäcke mit Tragevorrichtung für Fahrradhelme oder der Helm wird am Fahrrad festgeschlossen.
 - » **Die Strecke:** Viele sind der Meinung, dass ihnen nichts passieren kann, wenn sie nur eine kurze und ihnen bekannte Strecke fahren. Die meisten Unfälle von Radfahrenden passieren jedoch innerorts und gerade auf gewohnten Strecken.
 - » **„Ich passe auf“:** Rad Fahrende sind häufig der Meinung, dass sie nur gut genug aufpassen müssen, damit kein Unfall geschieht. Im Fall eines Unfalls werden Rad Fahrende jedoch häufig von anderen, wie Pkws, verletzt.
- » Weitere Argumente bzw. Kommunikationsmaßnahmen für das Helmtragen sind:
- » **Die Vorbildfunktion (Umgekehrte Vorbildfunktion):** Vielen Eltern ist es wichtig, dass ihre Kinder beim Fahrradfahren einen Helm tragen. Die Helmtragequote zeigt jedoch, dass bereits ab dem 11. Lebensjahr deutlich weniger Kinder einen Helm tragen. In vielen Fällen hängt dies möglicherweise auch mit den fehlenden Vorbildern zusammen. Tatsächlich ist es also so, dass die Kinder beim Thema Fahrradhelm zu Vorbildern für die Erwachsenen werden.
 - » **Der richtig Sitz:** Erst wenn der Fahrradhelm richtig sitzt, ist er bequem und sicher. Die Erfahrung zeigt jedoch, dass viele Radfahrende gar nicht wissen, wie ein Helm zu sitzen hat. Eine solche Serviceleistung kann beispielsweise als kommunikativer Startpunkt für andere Themen, etwa zur Vorbildfunktion, genutzt werden.
 - » **Helm beim Skifahren:** Beim Skifahren gehört ein Helm zur Standardausrüstung. Er ist darüber hinaus modischer Bestandteil der Skikleidung. Auch bei anderen Sportarten wie dem Reiten oder Klettern ist das Tragen eines Helmes weitestgehend selbstverständlich. Übrigens, der internationale Radsportverband verpflichtet die Teilnehmer bei allen Radsportevents einen Fahrradhelm zu tragen.

Durchführung

Wie das Aktionselement eingesetzt werden soll

- › Das Aktionselement dient zur Unterstützung der Ansprache. Es ist daher unerlässlich, dass die Helmdemonstration ergänzt wird durch eine umfassende Beratung.
- › Bei der Helmdemonstration haben sich zwei unterschiedliche Formen der Umsetzung etabliert:
 - » **Eierhelm:** Ein rohes (oder hart gekochtes) Ei wird zur Demonstration aus einer von Höhe ca. 1m fallen gelassen. Erwartungsgemäß geht das Ei (bzw. die Schale) kaputt. Anschließend wird erneut ein rohes Ei fallen gelassen, diesmal jedoch geschützt durch einen kleinen Fahrradhelm. In der Regel bleibt das Ei heil oder weist nur geringe Schäden auf. Variationen bestehen darin, zwei Eiern ein Gesicht aufzumalen oder eine Geschichte von zwei Kindern zu erfinden, die schnell mit dem Rad zum Spielplatz fahren möchten usw.

Der Eierhelm-Versuch kann mit einem Eiermalen für Kinder kombiniert werden. Der Stand ist somit für Familien deutlich interessanter. Dabei bietet sich die Möglichkeit, Eltern auf ihre Vorbildfunktion anzusprechen.

- » **Melonenhelm:** Der Versuchsaufbau entspricht dem des Eierhelm-Versuchs. In diesem Fall dienen jedoch ein normaler Helm und eine (Wasser-)Melone als Testobjekte.

Wird der Versuch auf einem sauberen Untergrund (z.B. Plastikplane) durchgeführt, kann die zerborstene Melone anschließend gegessen werden.

- » **Vor- und Nachteil:** Der Eierhelm-Versuch benötigt weniger Verbrauchsmaterialien als der Melonenhelm-Test, so dass dieser häufiger durchgeführt werden kann.

Die Durchläufe für die Helmdemonstrationen können auf einem Plakat angekündigt werden.

- » Mit der Fahrradhelmdemonstration lässt sich der Sicherheitsaspekt veranschaulichen. Bei vielen Besucherinnen und Besuchern dürfte der Sicherheitsgewinn jedoch unstrittig sein. Ursächlich dafür, dass kein Fahrradhelm getragen wird, sind in der Regel emotionale oder soziale Hemmnisse. Es bietet sich daher an, den Aktionsstand durch weitere Elemente zu ergänzen.
- » **Frisierköpfe:** Mit Frisierköpfen können gut Fahrradhelm-geeignete Frisuren präsentiert werden. Nebenbei stellen die Köpfe einen optischen Anzugspunkt dar.

Alternativ zu Frisierköpfen können auch Spielzeugpuppen mit entsprechend passenden Spielzeughelmen genutzt werden.

- » **Helmständer:** Zur Präsentation unterschiedlicher Helmmodelle eignen sich Ständer, an denen die Fahrradhelme gut sichtbar drapiert werden können. Die Anprobe ermöglicht Selbstreflexion, ggf. wird zum Kauf eines neuen Modells angeregt.

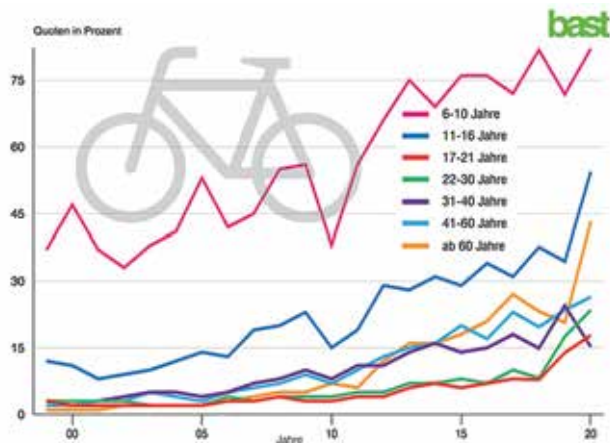
Da die Ständer kostspielig sind und nicht über die BMDV-Förderung abgerechnet werden können, bietet sich eine Kooperation mit einem örtlichen Fahrradhändler an. Das hat auch den Vorteil, dass die neuesten Helmmodelle präsentiert werden können.

Wissen

Was man zum Fahrradhelm wissen sollte

Die Helmtragequote

- Die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) ermittelt jedes Jahr die aktuellen Helmtragequoten.



Grafik: BASt, 2020

Die Helmtragequoten weisen in den letzten Jahren einen positiven Trend auf. Es gibt jedoch erhebliche Unterschiede bei den Altersgruppen und ein erhebliches Potential bei Erwachsenen (dabei insbesondere bei Senioren). Da diese Gruppe häufiger verunglückt und mit erheblichen Unfallfolgen rechnen muss, profitieren sie besonders vom Helmtragen. Mit der Fahrradhelmdemonstration sollen daher alle Altersgruppen angesprochen werden.

Das Frisurproblem

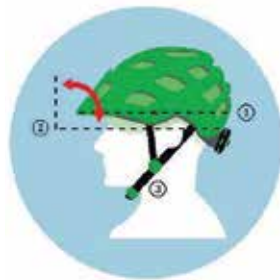
- » Sorge um die Frisur ist der Hauptgrund, keinen Fahrradhelm zu tragen. Dies ergab eine repräsentative Umfrage von TNS Emnid 2015. Bei Frauen ist diese Sorge etwas stärker als bei Männern. In der Altersgruppe der 14 – 29-Jährigen wird diese Sorge vermehrt vorgetragen. Auch die Befragten ab 60 Jahren messen der Unversehrtheit ihrer Frisur einen hohen Stellenwert bei.
- » Auf die Frage, was ihnen beim Fahrradhelm wichtig ist, antworteten die Befragten:

Sicherheit	90%
Bequemlichkeit	82%
Geringes Gewicht	76%
Preis	31%

Um Personen zum Helmtragen zu motivieren, sollte nicht nur der Sicherheitsgewinn hervorgehoben, sondern auch die bestehenden Hemmnisse entkräftet werden. Ein gut sitzender Fahrradhelm ist nicht unbequem. Auch die Frisur kann nach Ankunft wieder schnell gerichtet werden.

Der richtige Sitz

- › Nur ein korrekt sitzender Fahrradhelm kann sein volles Schutzpotential entfalten.



① Horizontlinie
Bedeckt Stirn, Schläfen und Hinterkopf
③ Y-Form unter dem Ohr



2 1 Fingerbreit
(zwischen Kinn und Riemen)



Umfang anpassen

Insbesondere Kinder tragen ihre Fahrradhelme häufig falsch. Eine bebilderte Anleitung zum richtigen Sitz des Fahrradhelms hilft bei der Ansprache der Eltern.

Kinderhelme

- › Beim Spielen setzen Kinder den Fahrradhelm ab, damit sie nicht beeinträchtigt werden. Beim Fahrradhelmkau ist deshalb wichtig, dass der Fahrradhelm der Norm EN 1080 entspricht.

Unfallgeschehen

Warum der Fahrradhelm wichtig ist

- › Durch das Tragen von Fahrradhelmen werden zwischen 20 % der Kopfverletzungen bei Leichtverletzten und bis zu über 80 % der Kopfverletzungen bei besonders schwer verletzten Radfahrern vermieden (Jürgensohn u.a. 2017).
- › Fahrradunfälle mit Kopfverletzungen ereignen sich am häufigsten, wenn die Radfahrenden alleine unterwegs sind. Das Risiko einer Kopfverletzung steigt mit zunehmendem Alter sowie mit der Geschwindigkeit, die gefahren wird.
- › Ist ein Kfz am Unfall beteiligt, erhöht sich das Risiko für schwere Kopfverletzungen stark. Meist erfolgt der Kopfanprall im Stirn- und Stirn-Schläfen-Bereich.
- › Werden Radfahrende bei Unfällen getötet, ist der Kopf in 96 % der Fälle betroffen, in 50 % der Fälle ist ein Schädelhirntrauma sogar die Todesursache.

Fahradhelme schützen Radfahrende sehr gut gegen Kopfverletzungen. Bei Beteiligung von Kraftfahrzeugen, insbesondere im höheren Geschwindigkeitsbereich, hat die Schutzwirkung des Fahrradhelms seine physische Grenze. In den meisten Unfallsituationen verringert ein Fahrradhelm jedoch das Verletzungsrisiko oder die Schwere der Verletzung.

Helmgegner

Warum manche Menschen beratungsresistent sind

Neben den Personen, die Fahrradhelme grundsätzlich für sinnvoll erachten, jedoch aus den genannten Gründen keinen tragen, gibt es eine kleine Gruppe Personen, die gegenüber dem Fahrradhelm negativ eingestellt sind. Die von diesen Personen vorgetragenen Argumente sind in der Regel nicht haltbar, manches Mal politisch motiviert oder aber persönlichkeitsbedingt („Der Helm schränkt meine Freiheit ein“). Vielfach wird hierbei der Fahrradhelm als Symbol missverstanden, welches der Fahrradförderung entgegensteht. Häufig macht es in diesen Fällen keinen Sinn, in eine inhaltliche Diskussion einzusteigen. Eine mögliche Antwort könnte sein: „Vielleicht haben Sie Recht, aber uns geht es hier um die Sicherheit, die durch Helme erreicht wird. Ich gebe Ihnen gerne unsere Broschüre dazu mit. Vielleicht haben Sie auch Lust, sich über andere Themen an unserem Stand zu informieren.“ Vielleicht kann diejenige Person auch über ein anderes Thema, das am Stand angeboten wird, gewonnen werden.

2.2.3 Hinweise zur Umsetzung: Aktionselement Fahrradparcours (Motorisches Radfahren)

Zielsetzung

Was mit dem Aktionselement „Fahrradparcours“ erreicht werden soll

- › Information zu den motorischen Fertigkeiten, die für sicheres Radfahren im Straßenverkehr wichtig sind, insbesondere für Kinder und Jugendliche sowie Senioren.
- › Durchführung von Übungen, damit Radfahrende verkehrssicherheitsrelevante motorische Radfahr-fertigkeiten testen können (Spurfahren, bremsen, einhändig fahren, seitliche/rückwärtige Orientierung).
- › Rückmeldung zu individuellen Fahrfertigkeiten und gezielte Anregungen für die Teilnehmenden, um ggf. auch zu Hause weiter üben zu können.
- › Hinweise für Eltern zur sicheren Verkehrsteilnahme ihrer Kinder als Radfahrende.
- › Beratung und Tipps für Senioren zum Umgang mit altersspezifischen Problemen beim Radfahren.

Inhalte

Was vermittelt werden soll

- › Sprechen Sie die Besucherinnen und Besucher direkt an und laden Sie sie zur Teilnahme am Fahrradparcours ein.

Beispiel: „Ich sehe, Sie haben Ihr Fahrrad dabei. Möchten Sie unseren Fahrradparcours testen? Es macht Spaß und es kann nichts passieren – ich begleite Sie und gebe Ihnen Unterstützung.“

Beispiel: „Fahren Sie gerne Fahrrad? Ich habe hier ein (Leih-)Fahrrad, mit dem Sie einige Übungen in unserem Fahrradparcours machen können. Es macht Spaß und es kann nichts passieren – ich begleite Sie und gebe Ihnen Unterstützung.“

- › Begleiten Sie unsichere Radfahrende und leiten Sie sie an den einzelnen Stationen an. Geben Sie eine Rückmeldung zu den Übungen. Absolvieren Kinder den Parcours, erhalten deren Eltern eine direkte Rückmeldung oder den ausgefüllten „Rückmelde- und Übungsbogen für Kinder“ (s. Kapitel 6 Anlagen).

- › Machen Sie darauf aufmerksam, dass vorausschauendes Fahren und der Überblick über das Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer zur eigenen Sicherheit beitragen. In unübersichtlichen Verkehrssituationen kann es einfacher sein, abzusteigen und das Fahrrad zu schieben.
- › Fehlt bei Teilnehmenden die Fahrpraxis, können Sie dazu motivieren, dass zu Hause weiter geübt wird.
- › Viele Eltern überschätzen die motorischen Fahrkompetenzen ihrer Kinder. Deswegen ist es sinnvoll, ihnen die individuellen Fertigkeiten ihrer Kinder im Fahrradparcours deutlich zu machen. Erst wenn die motorischen Fahrfertigkeiten vorhanden sind, sollten Kinder mit dem Fahrrad am Straßenverkehr teilnehmen.
- › Ausführliche Informationen zu den Fahrfertigkeiten von Kindern enthält die DVW-Broschüre „Radfahren lernen“ (bestellbar im DVW-Medienshop). Sie kann bei den Verkehrssicherheitstagen an Eltern verteilt werden.



QR-Code scannen
und direkt bestellen!

DURCHFÜHRUNG

Material für einen Fahrradparcours

Was benötigt wird

- › Kreide zum Aufmalen der Spur, farbige Seile oder farbige Markierungspunkte/Silikonteller
- › Seil
- › Leitkegel/Pylone, selbstaufrichtende Wippstangen
- › Sichtschutz (z.B. Pappkarton), hinter dem kleine Gegenstände versteckt werden (Äpfel, Kuscheltiere, Topf etc.)
- › Maßband, um den Parcours abzumessen
- › Falls gewünscht für Variante: kleiner Tisch, Gegenstände zum Aufnehmen wie Klammern, Schwamm, Münze etc.

Von den verwendeten Materialien dürfen keine Gefahren ausgehen, auch nicht bei Nässe.

Allgemeine Hinweise zum Einsatz

Auf was geachtet werden muss

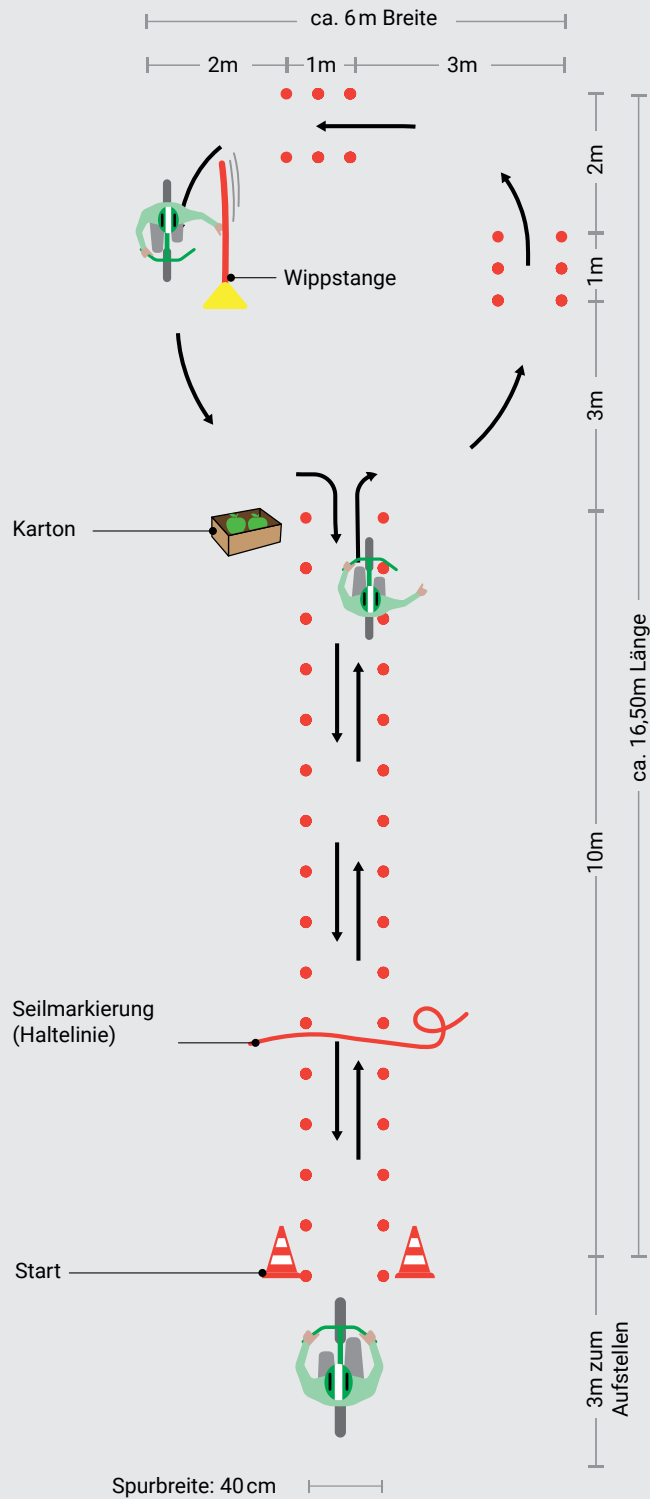
- › Der Parcours wird auf einer ausreichend großen, abgesperrten Freifläche aufgebaut. Wählen Sie die einzelnen Übungen danach aus, welche Teilnehmenden erwartet werden und wieviel Platz zur Verfügung steht.
- › Die Benutzung von Fahrradhelmen ist Pflicht. Falls Leihhelme angeboten werden, achten Sie auf Hygiene (z.B. Schutzhauben aus Papier).
- › Ideal ist die Benutzung eigener Fahrräder. Wenn spezielle Fahrräder genutzt werden (z.B. Lastenräder), wird mit diesen der Parcours absolviert.
- › Werden Fahrräder gestellt, müssen diese vorab passend eingestellt werden (Sattel- und Lenkerhöhe). Die Teilnehmenden sollten sich vor der Testfahrt einfahren können (z.B. zwei Runden um den Parcours).
- › Vor Fahrtantritt werden die Fahraufgaben im Parcours erklärt oder vorgemacht. Bei Kindern oder unsicheren Rad Fahrenden mitgehen und ggf. Anweisungen während der Fahrt geben.
- › Ggf. Fahrt wiederholen.

Aufbau und Ablauf

Wie das Aktionselement eingesetzt werden soll

Die Skizze zeigt den exemplarischen Aufbau eines Fahrradparcours (s. auch Kapitel 6 Anlagen).

AUFBAU DES FAHRRAD-PARCOURS



AUFGABE 1

Standardvariante	Varianten für geübte Radfahrer
1. Fahren in der schmalen Spur, ohne die Randmarkierung zu berühren oder zu überfahren	
2. am Ende der Spur um den Leitkegel fahren	einhändige Fahrt um den Leitkegel auf Zuruf umsehen und Handzeichen des Standbetreuers (nach links oder rechts) erkennen; entsprechend links oder rechts um den Pylon herumfahren
3. in der Spur zurückfahren	in der Spur beschleunigen, Tempowechsel nach Signal absteigen, aufsteigen und wieder anfahren
4. vor der Seil-Markierung anhalten	möglichst nah vor dem Seil bremsen
5. beim Abzweig abfahren und erneut anstellen	

AUFGABE 2

Standardvariante	Varianten für geübte Radfahrer
1. Fahren in der schmalen Spur (wie oben)	
2. vor Spurende Handzeichen rechts	Blick nach links, um beim Vorbeifahren verdeckte Gegenstände auf dem Boden zu erkennen und zu benennen (Anzahl der Äpfel, Anzahl roter Äpfel o.Ä.)
3. rechts abfahren in die rechte seitlich versetzte Spur einfahren	
4. in die linke Spur einfahren	Handzeichen links
5. links an der Wippstange vorbei	Wippstange mit der Hand berühren
6. zurück in die Spur	so langsam wie möglich zurück, ohne die Spur zu berühren oder zu überfahren von einem Tisch neben der Spur kleine Gegenstände aufnehmen. Bei der Auswahl der Gegenstände kann der Schwierigkeitsgrad dem Alter angepasst werden (z.B. Schwamm, kleiner Ball, Wäscheklammer, Cent-Münze, ...)
7. über den Abzweig links abfahren. Ende	

Motorische Fertigkeiten

Was Radfahrende können sollten

- › Das Fahrrad bewegen (vorwärts, rückwärts schieben, heben)
- › Auf- und absteigen (Pedalstellung auf 2 Uhr)
- › Gleichgewicht halten
- › In einer Spur fahren (ohne Ausscheren, mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten)
- › Bremsen (aus unterschiedlichen Geschwindigkeiten, auf visuelles/akustisches Signal)
- › In eine Richtung fahren, während in eine andere Richtung geschaut wird (rechts/links)
- › Einhändig fahren; auch in Kurven
- › Nach hinten schauen, Zeichen geben und in eine versetzte Spur einfahren (Situation aus dem Überholen eines parkenden Pkw)

Wissen

Welcher Bezug zur Verkehrssicherheit besteht

- › Radfahren ist eine schöne, aber anspruchsvolle motorische Aufgabe. Neben der visuellen Orientierung nach vorne, nach hinten und zu den Seiten sowie dem Halten des Gleichgewichtes auf dem Rad sind gezieltes Bremsen und die Bewältigung von Mehrfachaufgaben wichtige Voraussetzungen für die sichere Nutzung dieses Verkehrsmittels.
- › Wenn es Probleme mit der sicheren Beherrschung des Fahrrads gibt, müssen kognitive Ressourcen auf das Radfahren selbst gerichtet werden und fehlen bei der notwendigen Konzentration auf das Verkehrsgeschehen.
- › Motorische Fahrfertigkeiten sind für Erwachsene, die wenig Rad fahren, gleichermaßen von Bedeutung wie für Kinder und Jugendliche. Viele Erwachsene haben ähnliche Probleme und können von Übungen profitieren.
- › Erst wenn die motorischen Fahrfertigkeiten vorhanden sind, sollten Kinder mit dem Fahrrad am Straßenverkehr teilnehmen, weil sie sich erst dann voll auf das Verkehrsgeschehen konzentrieren können. Die meisten Eltern überschätzen die Fahrkompetenzen ihrer Kinder.
- › Die motorischen Fahrfertigkeiten können bereits im frühen Alter erlernt und sollten auch später immer wieder geübt werden.
- › Bei Senioren kommen oftmals nachlassende Wahrnehmungsleistungen und eine reduzierte Körperbeherrschung, Einschränkungen bei der Wendigkeit sowie der Wahrnehmungsfähigkeit hinzu.
- › Informationen für ältere Radfahrende sind auch in den Umsetzungshinweisen für das Aktionselement Pedelec im Programm „Mobil bleiben, aber sicher!“ enthalten.

Unfallgeschehen

Was man zu Verkehrsunfällen von Radfahrenden wissen sollte

- › Eine vollständige Erfassung der Unfälle von Radfahrern existiert nicht. Die Zahlen des Statistischen Bundesamtes umfassen nur die polizeilich registrierten Unfälle, Stürze und andere Alleinunfälle von Radfahrenden werden häufig nicht registriert.

Im Jahr 2019 im Straßenverkehr verunglückte Radfahrende:

	Gesamt	Leichtverletzte	Schwerverletzte	Getötete
insgesamt	92.108	74.605	17.077	426
davon bis 15 Jahre	9.242	8.137	1.096	9
davon ab 65 Jahre	17.208	12.166	4.791	251

Quelle: Statistisches Bundesamt, www.destatis.de

Unfälle von Kindern und Jugendlichen als Radfahrer

- › Gerade bei Kindern führt die noch nicht voll ausgereifte motorische Beherrschung des Fahrrads häufig zu Problemen, besonders wenn sie sich gleichzeitig noch auf das Verkehrsgeschehen konzentrieren müssen.
- › Jungen nutzen Fahrräder häufiger als Mädchen. Das ist einer der Gründe, warum sie häufiger als Radfahrende im Straßenverkehr verunglücken. Im Jahr 2020 waren bei den unter 15-Jährigen zwei Drittel der verunglückten Radfahrenden Jungen und ein Drittel Mädchen. Nachmittags im häuslichen Umfeld verunglücken Kinder als Radfahrende am häufigsten.

Unfälle von Senioren als Radfahrer

- › Bei älteren Menschen führen unter anderem körperliche Beeinträchtigungen oder Reaktionsschwächen zu Unfällen mit häufig schweren oder tödlichen Verletzungen. Die hohe Verletzungsschwere hängt u.a. mit der nachlassenden Widerstands- und Regenerationskraft des Körpers älterer Menschen zusammen.
- › Ältere Radfahrende verunglücken im Vergleich zu jüngeren häufiger in komplexen Verkehrssituationen. Kompensatorisch meiden daher viele Senioren komplexe und dichte Verkehrssituationen und suchen ungefährlichere Wege. Insbesondere auf Radwegen fühlen sie sich sicherer. Zudem verhalten sie sich disziplinierter und fahren langsamer. Dennoch: Auch Senioren begehen Verkehrsverstöße.
- › Vor allem bei Senioren ist die Gruppe der „Wiedereinsteiger“ groß – das Fahrrad wird von Personen über 65 Jahren am häufigsten genutzt, um tägliche Erledigungen, wie Einkäufe, zu tätigen (51 %). Auch für Ausflüge (45 %) und die Bewältigung kurzer Wege (44 %) ist das Fahrrad wichtig.

Rückmelde- und Übungsbogen zum Aushändigen an Eltern (s. auch Kapitel 6 Anlagen)

BEWERTUNGS- UND ÜBUNGSBOGEN 1

Anforderung erfüllt:	Sehr gut	Noch nicht gut	Nicht erfüllt	Übungen für zu Hause
				häufige Wiederholungen sind wichtig
Aufsteigen, losfahren	☐	☐	☐	auf Pedalstellung achten (2 Uhr), ▶ an vorgegebenen Punkt anhalten und losfahren ▶ Eltern können anfangs am Sattel unterstützen ▶ wie weit kommt das Kind mit dem ersten Tritt?
Fahren in einer geraden, schmalen Spur				▶ Auf einer Linie fahren ▶ Hintereinander fahren (Kind fährt mal vor/mal nach) ▶ Beine hoch und wieder auf die Pedale ▶ Im Stehen fahren ▶ Bei Bewegen des Oberkörpers ▶ Langsam-Wettfahrten ▶ mal schnell mal langsam, ▶ ausrollen lassen so lange es geht ▶ Bewegungen des Vorfahrenden nachmachen
langsam	☐	☐	☐	
schnell	☐	☐	☐	
Anhalten und bremsen				Anhalten an ▶ vorgegebener Stelle ▶ auf Zuruf ▶ auf Zeichen ▶ unvorhergesehen/ plötzlich ▶ aus schneller Fahrt ▶ aus langsamer Fahrt ▶ mit Rücktritt ▶ mit Handbremse (geht manchmal zu schwer, sollten Eltern prüfen (ggf. nur Rücktrittbremse nutzen))
an bestimmter Stelle	☐	☐	☐	
aus schneller Fahrt	☐	☐	☐	
vor bestimmter Stelle	☐	☐	☐	
Einhändig fahren	☐	☐	☐	Während der Fahrt ▶ mal rechte, mal linke Hand seitlich/ hoch halten/ nach vorne/ nach hinten ▶ Hand des Erwachsenen berühren ▶ Gegenstand aufnehmen, ablegen, übergeben
In eine Richtung fahren/in die andere Richtung schauen	☐	☐	☐	▶ Anzahl der seitlich gezeigten Finger benennen ▶ Im Zaun versteckte Kuscheltiere benennen ▶ Bewegungen dem seitlich Fahrenden nachmachen

Verkehrsrecht

Wo müssen und wo dürfen Kinder fahren

- Das erste Kinderrad gilt als Spielzeug und darf nur auf Gehwegen benutzt werden. Das „richtige“ Fahrrad muss komplett mit den vorgeschriebenen technischen Einrichtungen, wie Klingel, Scheinwerfer und Rücklicht, Reflektoren vorne und hinten, Rückstrahler an den Pedalen und den Reifen bzw. Speichen und Bremsen ausgestattet sein.
- Bis zum Alter von 8 Jahren müssen Kinder den Gehweg nutzen, bis 10 Jahren dürfen sie auf dem Gehweg fahren. Rad fahrende Kinder unter 8 Jahren dürfen auf dem Gehweg von einer Aufsichtsperson begleitet werden. Auf Fußgänger müssen beide natürlich Rücksicht nehmen.
- Ist ein baulich von der Fahrbahn getrennter Radweg vorhanden, so dürfen Kinder bis zum vollendeten 8. Lebensjahr auch diesen Radweg nutzen. Das Fahren auf Radfahr- und Schutzstreifen ist ihnen nicht erlaubt.

Rückmelde- und Übungsbogen zum Aushändigen an Radfahrende (s. auch Kapitel 6 Anlagen)

BEWERTUNGS- UND ÜBUNGSBOGEN 2

Anforderung erfüllt:	Sehr gut	Noch nicht gut	Nicht erfüllt	Übungen für zu Hause häufige Wiederholungen sind wichtig
Aufsteigen, losfahren	☐	☐	☐	auf Pedalstellung achten (2 Uhr), an vorgegebenen Punkt anhalten und losfahren
Fahren in einer geraden, schmalen Spur				- Auf einer Linie fahren - Beine hoch und wieder auf die Pedale - Im Stehen fahren - Bei Bewegen des Oberkörpers - mal schnell mal langsam, - ausrollen lassen so lange es geht
langsam	☐	☐	☐	
schnell	☐	☐	☐	
Anhalten und bremsen				Anhalten an - vorgegebener Stelle - unvorhergesehen/ plötzlich - aus schneller Fahrt - aus langsamer Fahrt - mit Rücktritt - mit Handbremse
an bestimmter Stelle	☐	☐	☐	
aus schneller Fahrt	☐	☐	☐	
vor bestimmter Stelle	☐	☐	☐	
absteigen	☐	☐	☐	
Einhändig fahren	☐	☐	☐	Während der Fahrt mal rechte, mal linke Hand seitlich/ hoch halten/nach vorne/nach hinten
In eine Richtung fahren/in die andere Richtung schauen	☐	☐	☐	- seitliche Gegenstände rechts oder links anschauen und in der Spur bleiben - rückwärts schauen und in der Spur bleiben

Tipps für Radfahrende

Damit geht es leichter

- › Beim langsamen Fahren kommt das Fahrrad leicht ins Kippen. Das Fahrrad stabilisiert sich besser, wenn Sie einen niedrigeren Gang auswählen und öfter Treten.
- › Bestehen z.B. aus orthopädischen Gründen Probleme beim Umschauen (Blick nach hinten vor dem Abbiegen o.ä.), kann dies im verkehrsfreien Raum geübt werden. Fahrradspiegel unterstützen zusätzlich.
- › Ebenfalls im verkehrsfreien Raum kann gezieltes Bremsen geübt werden. Dabei beide Handbremsen nutzen und (wenn vorhanden) gleichzeitig die Rücktrittbremse bedienen. Bei neuen Fahrrädern oder Pedelects sollten die Bremsen nicht zu abrupt betätigt werden. Sie funktionieren häufig unmittelbarer, daher besser vorsichtig sein. Geübt werden sollte auch das einhändige Fahren.
- › In unübersichtlichen Situationen lieber absteigen und das Fahrrad schieben.
- › Nehmen Sie bewusst Blickkontakt mit anderen Verkehrsteilnehmenden auf – das verbessert die gegenseitige Abstimmung und ermöglicht ein frühzeitiges Erkennen von Fehlern anderer.

2.2.4 Hinweise zur Umsetzung: Aktionselement Abbiegeunfälle

Zielsetzung

Was mit dem Aktionselement „Abbiegeunfälle“ erreicht werden soll

- › Aufklärung von Radfahrenden über die Risiken bei Abbiegevorgängen.
- › Tipps für Radfahrende zum richtigen Verhalten bei risikoreichen Abbiegesituationen.

Inhalt

Was vermittelt werden soll

- › Radfahrende sollen dafür sensibilisiert werden, dass abbiegende Kraftfahrzeuge ein hohes Gefahrenpotential darstellen. Durch umsichtiges Verhalten können alle beteiligten Verkehrsteilnehmenden eigene Fehler vermeiden und die von anderen kompensieren. Im Detail geht es um folgende Punkte:
 - » Regelkonformes Verhalten
 - » Sichtbeziehung und Schulterblick
 - » Geschwindigkeitsreduktion
 - » Bremsbereitschaft
 - » Im Zweifelsfall nachgeben
- › Radfahrende sollten sich vergewissern, ob die abbiegenden Fahrzeuge tatsächlich stehen bleiben und einen auch sehen. Bei Ungewissheit besser die Geschwindigkeit reduzieren und notfalls anhalten.
- › Radfahrende sollten versuchen, Blickkontakt zum abbiegenden Fahrzeug aufzunehmen. So können sie sich davon überzeugen, dass das Kraftfahrzeug sie sieht.

- 】 In Kreuzungsbereichen oder Einmündungen Geschwindigkeit reduzieren und sich vergewissern, dass die abbiegenden Fahrzeuge tatsächlich anhalten. Dies gilt vor allem dann, wenn die Ampel für Radfahrende und Abbiegende gleichzeitig grün zeigt.
- 】 Gelegentlich wird der Hinweis, als Radfahrender im Zweifel auf die „Vorfahrt“ zu verzichten, als „fahrradfeindlich“ missverstanden. An oberster Stelle aller Verkehrsteilnehmenden sollte jedoch die Unfallvermeidung stehen. Allein aus Schutz der eigenen Unversehrtheit.

Durchführung

Wie das Aktionselement eingesetzt werden soll

Sicherheitsberatung

- 】 Im Aktionselement „Abbiegeunfälle“ werden Radfahrende beraten, wie die Risiken bei rechtsabbiegenden Kraftfahrzeugen vermindert werden können. Hierzu sollen die zentralen Botschaften (siehe Inhalte) klar hervorgehoben werden.

Veranschaulichung

- 】 Vorbereitung
 - » Mit Hilfe eines Fahrzeuges kann in realer Größe der Gefahrenbereich neben dem Fahrzeug eindrucksvoll dargestellt werden. Dies führt bei den Verkehrssicherheitstagen in der Regel zu viel Aufmerksamkeit beim Publikum. Achten Sie auf ausreichend Platz für dieses Angebot. Sie benötigen einen Lkw oder Bus, möglich ist die Durchführung auch mit einem Kleintransporter oder Pkw. Häufig stellen Feuerwehr oder THW, aber auch die örtlichen Verkehrsbetriebe ein großes Fahrzeug kostenfrei zur Verfügung. Verfügt die Verkehrswacht über einen Kleintransporter, kann auch dieser eingesetzt werden.
 - » Der Gefahrenbereich des toten Winkels wird mit Absperrband, Kreidespray, Pylonen oder einer Plane markiert. Für die Markierung setzt sich eine Person in das Fahrzeug, während eine zweite Person außerhalb des Fahrzeuges den Bereich abläuft. Die Person aus dem Fahrzeug gibt Bescheid, sobald die Person außerhalb nicht mehr zu sehen ist. Diese markiert dann die entsprechende Stelle. Später werden die Markierungen zu einem Bereich verbunden.
- 】 Durchführung
 - » Teilen Sie eine kleine Gruppe von Menschen ein, die sich in den markierten Gefahrenbereich (toter Winkel) stellt. Nimmt anschließend eine Besucherin oder ein Besucher im Fahrzeug auf dem Fahrersitz Platz, kommt es oftmals zu einem Aha-Erlebnis: Die Personengruppe ist im toten Winkel verschwunden und für die Person auf dem Fahrersitz nicht mehr sichtbar.
 - » Besonders für Kinder ist es ein tolles Erlebnis, wenn Sie in einem großen Fahrzeug auf dem Fahrersitz Platz nehmen können. Halten Sie eine Sitzerrhöhung oder ein Kissen bereit, auf dem Kinder Platz nehmen können, falls sie für den Blick in den Seitenspiegel noch zu klein sind. Falls es die Platzverhältnisse zulassen, können Sie ganze Schulklassen im toten Winkel „verschwinden“ lassen. Aufgrund der Höhe des Fahrerhauses bei LKWs benötigen Sie die Unterstützung der Eltern oder anderer Betreuungspersonen, die den jüngeren Kindern beim Ein- und Aussteigen helfen.
 - » Nutzen Sie den Perspektivwechsel, um für die jeweilige Situation von Radfahrenden und Pkw-Fahrenden zu sensibilisieren. Damit wird für Radfahrende auch deutlich, dass sie im Seitenbereich eines Fahrzeugs besonders vorsichtig sein müssen.

Wissen

Was man zu Abbiegeunfällen wissen sollte

Abbiegevorgang von (schweren) LKWs

- › Abbiegeunfälle mit schweren Lkws sind selten, führen jedoch besonders häufig zu schweren oder gar tödlichen Verletzungen. Radfahrende sollten bei abbiegenden Lkw daher mit erhöhter Vorsicht in den Kreuzungsbereich einfahren oder gar stehen bleiben.
- › Ein besonderes Problem von rechtsabbiegenden Lkw stellt die im Vergleich zum Pkw abweichende Fahrlinie von Lkw, insbesondere Sattelschleppern, dar. So ist ein Ausholen der Fahrzeuge nach links erforderlich, um nach rechts in eine schmale Ausfahrt oder Straße abzubiegen. Dieses ist nicht immer allen Verkehrsteilnehmenden bewusst und kann daher fehlinterpretiert werden. Zu Fuß Gehende oder Radfahrende erkennen den Abbiegevorgang oft erst dann, wenn sich die Seitenwand des Aufliegers bereits auf sie zubewegt (Quelle: TU Berlin, FE 82.512/2010).

Abbiegen in Kolonne

- › Ebenfalls erhöhte Vorsicht gilt, wenn mehrere Kraftfahrzeuge dicht hintereinander abbiegen. Der Kraftfahrzeugfahrende orientiert sich mitunter am Vorausfahrenden und vergisst dabei eigene Absicherungsmaßnahmen. Verstärkt wird dieser Effekt beim Abbiegen im zweiten Fahrstreifen. Die Sichtbeziehung ist in dieser Situation zusätzlich stark beeinträchtigt.

Der Tote Winkel

- › Als toten Winkel bezeichnet man Bereiche um ein Fahrzeug herum, die der Fahrende trotz technischer Hilfsmittel nicht einsehen kann. Beim Pkw sind diese Bereiche bis heute vorhanden.
- › Durch die seit 2009 für Lkw vorgeschriebenen sechs Spiegel, gibt es bei größeren Lkw keinen toten Winkel mehr. Dennoch sind Lkws nach wie vor für die meisten schwersten Unfälle bei Abbiegevorgängen verantwortlich. Eine mögliche Erklärung liefern drei Faktoren:
 - » Die sechs Spiegel müssen korrekt eingestellt werden. Dies ist jedoch leider nicht immer der Fall. Gründe hierfür sind Unwissenheit oder Zeitmangel.
 - » Fahrende können die sechs Spiegel (vier auf der rechten Seite) nicht gleichzeitig im Blick haben. Es ist daher möglich, dass ein Spiegel fokussiert wird, während sich ein Radfahrender nähert. Abhilfe schafft nur das Reduzieren der Geschwindigkeit.
 - » Hat der Lkw für den Abbiegevorgang bereits mit der Kurvenfahrt begonnen, steht das Fahrzeug nicht mehr parallel zur Fahrbahn bzw. zum Fahrradweg. Bei einem Winkel von etwa 45° fährt der Radfahrende gerade außerhalb des vom Weitwinkelspiegel erfassten Bereichs. Aus dem Lkw heraus ist der Radfahrende praktisch nicht zu sehen. Erst kurz vor dem Aufprall taucht er in den zwei Spiegeln auf, welche den Bereich vor und neben dem Fahrzeug abdecken.
- › Bei nahezu allen Pkw-Modellen gibt es bis heute Bereiche um das Fahrzeug herum, welche der Fahrende nicht einsehen kann. Etliche dieser Bereiche können durch einen Schulterblick oder durch Vorbeugen des Oberkörpers dennoch eingesehen werden. Seit einigen Jahren zeigt sich im Bereich Automobilgestaltung leider der Trend, dass sich die Übersichtlichkeit der Fahrzeuge verschlechtert. Aufgrund der aerodynamischen Optimierung und Designansprüchen sind moderne Fahrzeuge häufig mit kleineren Seitenspiegeln ausgestattet. Ebenso ist die C-Säule bei modernen Fahrzeugen häufig breit gestaltet, was zu einer Verschlechterung der Übersichtlichkeit führt.

Technische Maßnahmen

- › Technische Maßnahmen können die Anzahl von Abbiegeunfällen reduzieren. Auf dem derzeitigen technischen Stand stellen derartige Systeme jedoch nur eine zusätzliche Sicherungseinrichtung dar, welche dann wirksam wird, wenn der Mensch versagt. Beim Kauf eines Autos sollte dennoch auf solche Systeme nicht verzichtet werden.

Unfallgeschehen

Welche Risiken bestehen beim Abbiegen

- › Fast 20% der Fahrradunfälle sind Unfälle, bei denen ein PKW oder LKW rechts abbiegt und dabei einen geradeaus fahrenden Radfahrenden übersieht.
- › Über zwei Drittel aller Abbiegeunfälle passieren beim Rechtsabbiegen.
- › Abbiegeunfälle machen etwa 20% der Fahrradunfälle mit Personenschaden aus.
- › Unfälle zwischen rechtsabbiegenden Lkw und Radfahrenden sind relativ selten. Die Schwere dieser Unfälle ist jedoch außergewöhnlich hoch.
- › Es gibt zwei typische Konstellationen für Abbiegeunfälle:
 - » Lkw-Fahrer hält verkehrsbedingt vor dem Abbiegevorgang, anschließend setzt sich das Fahrzeug in Bewegung und leitet den Abbiegevorgang ein, während sich das Fahrrad nähert.
 - » Beide Verkehrsteilnehmenden sind in freier Fahrt. Der Lkw-Fahrende verringert die Geschwindigkeit für den Abbiegevorgang, kommt aber nicht zum Stillstand. Zeitgleich fährt ein Radfahrender parallel zum Lkw und befindet sich in dessen Sichtschatten.

2.2.5 HINWEISE ZUR UMSETZUNG: AKTIONSELEMENT PEDELEC

Hintergrund

Was wird als Pedelec verstanden

- › Pedelecs (Pedal Electric Cycles) sind Fahrräder mit einem Elektromotor. Sie unterstützen die fahrende Person während des Tretens bis 25 km/h. Danach schaltet die Unterstützung automatisch ab. Einige Pedelecs helfen auch beim Anfahren.
- › Rechtlich sind Pedelecs den Fahrrädern gleichgestellt.
- › S-Pedelecs und E-Bikes sind Kraftfahrzeuge, sie werden rechtlich anders behandelt als Pedelecs. Sie sind hier nicht thematisiert, weil sie bei den Verkaufszahlen eine geringe Rolle spielen.

Zielsetzung

Was mit dem Aktionselement *Pedelec* erreicht werden soll

- › Die Standbesuchenden sollen sicherheitsrelevante Unterschiede zwischen Fahrrad und Pedelec kennenlernen und Konsequenzen für das Fahrverhalten ziehen. Es erfolgt keine technische Beratung.
- › Durch motorische Übungen mit Pedelecs (z. B. Anfahren, punktgenaues Bremsen) werden Besonderheiten des Pedelec-Fahrens erfahren. Ähnliche Übungen im verkehrsarmen Raum werden Pedelec-Neulingen empfohlen.
- › Mögliche Gefahren bei der Nutzung von Pedelecs, z.B. durch stärkere Beschleunigung oder längere Bremswege, werden thematisiert.
- › Es soll über die verkehrssichere Nutzung von Pedelecs aufgeklärt werden. Zum Beispiel über eine besonders vorausschauende Fahrweise, weil andere Verkehrsteilnehmenden die Geschwindigkeiten von Pedelec-Fahrenden häufig unterschätzen.
- › Weitere Empfehlungen zur sicheren Nutzung eines Pedelecs im Straßenverkehr werden gegeben (Helmnutzung, Sichtbarkeit, Wartung, altersbedingte Faktoren etc.).

Inhalt

Was vermittelt werden soll

- › Gehen Sie offen auf interessierte Personen zu. Eine einfache Eröffnungsfrage erleichtert es, ins Gespräch zu kommen. Eine mögliche Frage ist: „*Haben Sie bereits Erfahrungen mit dem Pedelecfahren?*“
- › Das Aktionselement Pedelec dient der Verkehrssicherheitsberatung. Es geht nicht darum, das Pedelec als solches zu bewerben, sondern um die größtmögliche Mobilität bei maximaler Sicherheit. Das Pedelec bietet hierfür gute Voraussetzungen, die damit einhergehenden Risiken sollten jedoch explizit benannt werden. Ältere Menschen erhalten Informationen zu den altersspezifischen Risiken und den Umgang mit diesen Risiken (u.a. gezielte Übungen bei Neuanschaffungen).
- › Ergeben sich Zweifel an der Eignung ein Pedelec zu führen, sollten Alternativen aufgezeigt werden. Dies kann die Nutzung eines dreirädrigen Fahrrads mit Elektromotor oder der Verzicht auf die elektrische Unterstützung sein. Die Selbsteinschätzung und Wünsche der Person sind auf jeden Fall zu respektieren.
- › Vor der Nutzung eines Pedelecs im Straßenverkehr sollte man sich im verkehrsarmen Raum mit diesem vertraut machen, etwa zur Bedienung und dem Brems- / Kurvenfahrverhalten. Auch das Anfahren in der Ebene und am Berg kann geübt werden.

Durchführung

Wie das Aktionselement eingesetzt werden soll

Veranschaulichung

- › Stellen Sie nach Möglichkeit vor Ort einige Pedelecs zur Verfügung; im Idealfall Modelle mit verschiedenen Motorkonzepten und in unterschiedlichen Höhen. Damit die verwendeten Pedelecs von der Verkehrswacht nicht erworben werden müssen und jeweils aktuelle Modelle zur Verfügung stehen, kann mit einem örtlichen Fahrradfachhandel zusammengearbeitet werden.

Pedelec-Parcours

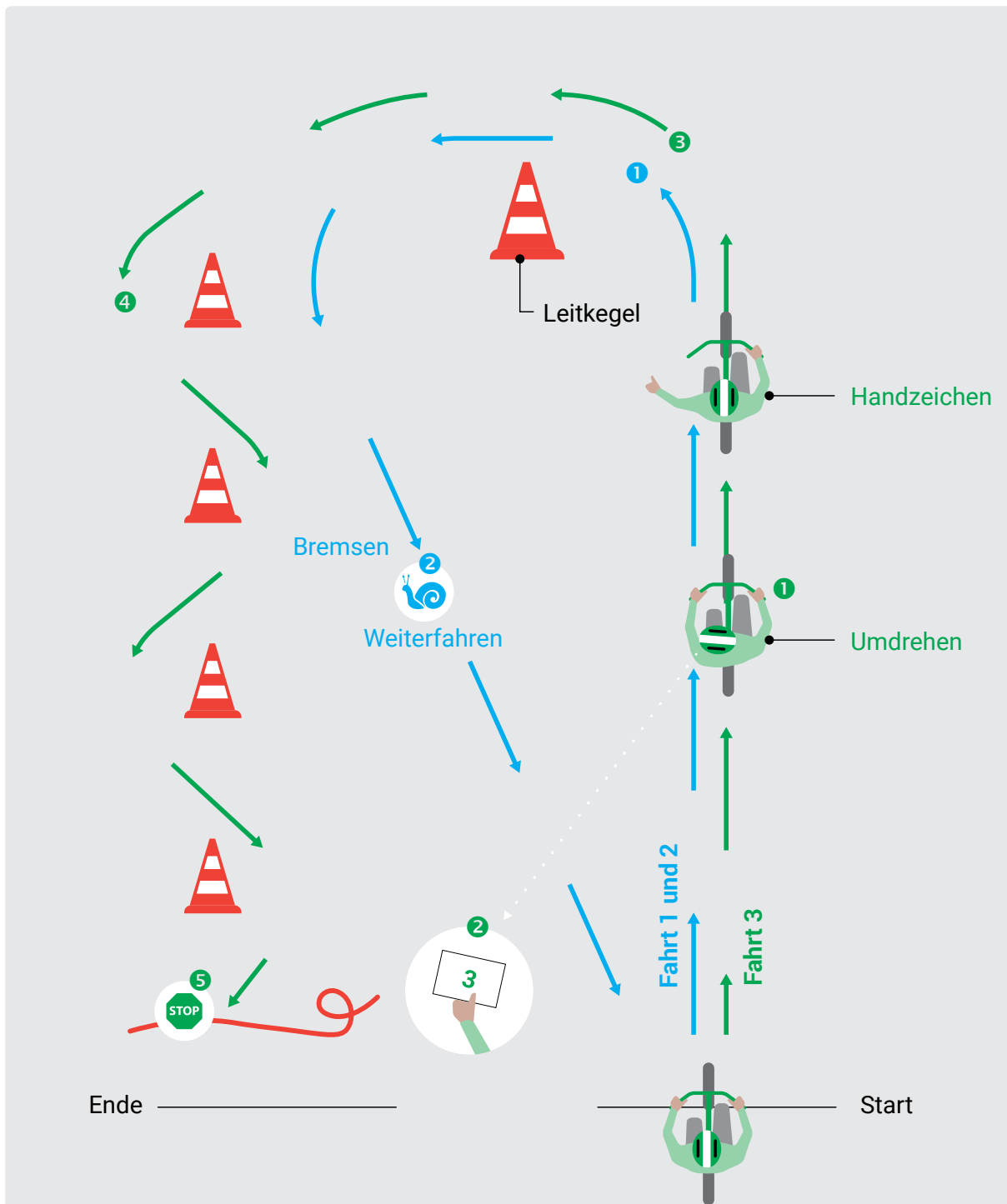
- › Sofern es die Platzverhältnisse vor Ort zulassen, können Sie einen Pedelec-Parcours aufbauen. Der Parcours hat eine hohe Außenwirkung und lockt Interessierte an den Stand.
- › Erklären Sie den Teilnehmenden die sicherheitsrelevanten Unterschiede zwischen Fahrrad und den verschiedenen Pedelec-Modellen und informieren Sie zum sicheren Fahrverhalten.
- › Sie benötigen einen Übungsplatz mit einer Größe von mind. 30 m x 10 m. Wichtig ist ein ebener, griffiger Untergrund ohne Gefahrenstellen, wie Bordsteinkanten, Schlaglöcher oder Laub. Gut ist, wenn eine Steigung oder Gefälle zur Verfügung stehen. Das wird jedoch nur in Ausnahmefällen möglich sein. Planen Sie auch eine Freifläche für abgestellte Pedelecs und wartende Fahrende ein. Sperren Sie die Übungsfläche mit Flatterband ab, damit andere Personen nicht durchlaufen.
- › Materialien:
 - » 5 Pylonen
 - » verschiedene Pedelec-Modelle (mit/ohne Rücktrittbremse)
 - » Fahrradhelme (Papierhauben)
 - » Pappkarten mit Zahlen (z. B. 1 /2) oder Farben
 - » Seil
 - » ggf. Fahrradtaschen
 - » Einverständniserklärungen, Kasten für Ausweise, Flatterband
- › Vorbereitung
 - » Stellen Sie nach Möglichkeit ein Pedelec mit und ohne Rücktrittbremse zur Verfügung
 - » Der Parcours wird nur von Personen durchfahren, die Fahrrad fahren können.
 - » Die Nutzung der Pedelecs ist nur mit Fahrradhelm möglich. Dafür sollten verschiedene Modelle in unterschiedlichen Größen zur Verfügung stehen. Halten Sie aus Hygienegründen Papierhauben bereit.
 - » Damit keine Pedelecs verschwinden, sollten die Teilnehmenden einen Ausweis hinterlegen.
 - » Der Parcours wird von zwei Personen betreut. Fahren Sie den Parcours nach dem Aufbau ab um zu testen, ob alle Stationen gut bewältigt werden können und es keine Gefahrenstellen gibt.

Umsetzung	Hinweise durch die Standbetreuenden	Übungsziel
1. Pedelecs verschiedener Bauart anschauen.	Hinweise auf die Unterschiede • Sitz des Motors • Bedienungselemente • Gangschaltung • Bremseinrichtungen • Rahmen- und Radgrößen • Modellvarianten	Nur ein für den Anwendungszweck und den Anwendenden geeignetes Pedelec kann sicher genutzt werden. Verkehrssicherheit beginnt beim Erwerb des Pedelecs.
2. Pedelec auswählen, Sattelhöhe einstellen.	Wählen Sie eher ein kleineres Pedelecmodell aus, da hier Höhe von Sattel und Lenker besser angepasst werden können. Die Rahmengröße richtet sich nach der Beininnenlänge. Ein kleinerer Umfang der Laufräder erleichtert das Handling.	Für die sichere Nutzung eines Pedelecs ist die korrekte Sitzposition wichtig. Für das Auf- und Absteigen ist die korrekte Rahmengröße und Sattelhöhe entscheidend.
3. Pedelec schieben.	Durch die zusätzlichen Komponenten sind Pedelec einige Kilogramm schwerer als ein Fahrrad. Das Schieben ist entsprechend schwerer. Viele Pedelec-Modelle verfügen daher über eine Schiebehilfe, deren Bedienung erlernt und geübt werden sollte. Viele Radfahrende wissen nicht, dass ihr Pedelec mit einer Schiebehilfe ausgestattet ist.	Beim Schieben können Unfälle durch Stürzen passieren. Das Schieben ist der potentiell sicherste Betriebszustand bei schwierigen Boden- oder Verkehrsverhältnissen.
4. Fahrt 1: <i>Ohne Motorunterstützung. Ohne vorgegebene Geschwindigkeit</i> ... auf gerader Strecke, dann um eine Pylone und zurück, auf dem Rückweg bremsen und weiterfahren.	Anfahren: Pedale auf 2 Uhr Stellung (damit man sofort Schwung hat). Bremsen mit beiden Handbremsen am Lenkrad und, falls vorhanden, mit Rücktrittbremse. Die Bremsen nicht zu abrupt betätigen. Sie funktionieren häufig unmittelbarer, daher anfangs vorsichtig sein. Anhalten (eine Pedale ist in der tiefsten Stellung zum sicheren Absteigen), kein Abspringen/ nicht mit beiden Beinen auf einer Seite aus dem Rad herausspringen).	Mit dieser Übung wird das Auf- und Absteigen sowie das sichere Bremsen geübt. Die Standbetreuung kann sich ein Bild vom Umgang der Teilnehmenden mit dem Pedelec machen. Das Auf- und Absteigen ist wichtig, um zwischen den Betriebszuständen sicher wechseln zu können.

Umsetzung	Hinweise durch die Standbetreuenden	Übungsziel
5. Fahrt 2: <i>Mit Motorunterstützung. Ohne vorgegebene Geschwindigkeit</i> ... auf gerader Strecke, dann um eine Pylone und zurück, auf dem Rückweg bremsen und weiterfahren.	Beim Anfahren mit Motorunterstützung ergibt sich die Besonderheit, dass durch den beim Aufsteigen auf das Pedal aufgesetzten Fuß ein starkes Drehmoment ausgeübt wird. Dies kann von der Steuerelektronik als Beschleunigungswunsch interpretiert werden. Es besteht die Gefahr, dass das Pedelec ruckartig beschleunigt und die aufsteigende Person zu Fall kommt. Für das Aufsteigen und Anfahren kann unter bestimmten Bedingungen auch die Schiebehilfe genutzt werden.	Mit dieser Übung wird das Anfahren geübt. Das Aufsteigen und Anfahren weist beim Pedelec Besonderheiten auf, die neue Nutzende überraschen und dadurch gefährden können.
6. Fahrt 3: <i>Mit Motorunterstützung. Frei gewählte Geschwindigkeit</i> vor Pylone umschauen Zahl rufen/merken, Handzeichen geben, nach Pylone Slalom um die Pylone 2-3-4-5 Bremsen vor Schnur.	Standbetreuung hält ein Schild mit Zahl hoch. Trotz Schulterblick muss das Pedelec sicher in der Spur gehalten werden. Die lange Kehrtwende ohne viele Lenkkorrekturen durchfahren. Ebenso sollte der Parcours stabil ohne ruckhaftes lenken durchfahren werden können. Der Abstand zwischen den Pylonen beträgt 3-4 Meter. Nach der Übung sollte der Slalom souverän durchfahren werden können. Beim Bremsen das Fahrrad sicher vor der Schnur zum Stehen bringen.	Mit dieser Übung wird das Fahren (Geradeaus und Kurven) sowie Bremsen und Schulterblick geübt. Der Schulterblick ist für Abbiegevorgänge besonders wichtig. Bei der Kurvenfahrt kann die Hand-Augen-Koordination trainiert werden. Das Auge erfasst den Kurvenradius (Blickführung), die Hand führt den Lenker entsprechend. Mit dem Slalom werden Ausweichmanöver und der Lastenwechsel (Gewichtsverlagerung) geübt.

» Unterstützung

- » Gibt es in der Verkehrswacht eine FiF-Moderatorin oder einen FiF-Moderator, sollte dieser das Aktionselement betreuen. Gleichzeitig kann beim Verkehrssicherheitstag für zukünftige FiF-Trainings geworben werden.



Fahrt 1: ohne Motorunterstützung um den Pylon ①.
Auf dem Rückweg bremsen ②, weiterfahren.

Fahrt 2: mit Motorunterstützung um Pylone und zurück ①.

Fahrt 3: mit Motorunterstützung vor der Pylone umdrehen ①, Zahl merken ②, um Pylone fahren ③, Slalom um Pylone ④, Stopp vor dem Seil ⑤. Zahl nennen.

Interessantes

Was Besuchende interessieren könnte

Gewicht und Beladung

- › Pedelecs sind deutlich schwerer als Fahrräder. Das Gewicht der Pedelecs erschwert das Handling an Treppen, beim Transport mit der Bahn und dem Auto. Auch die erlaubte Zuladung beim Pkw-Fahrradträger ist zu beachten.

Akku

- › Eine Akkuladung verfügt über eine Reichweite zwischen 50 und 100 km (abhängig von Fahrstil, Temperatur und Alter des Akkus). Die Ladung des Akkus dauert je nach Hersteller zwischen 2 und 12 Stunden. Die Lebensdauer beträgt zwischen 500 und 1.000 Ladezyklen.

Wartung

- › Durch die Technik, die höheren Geschwindigkeiten und das zusätzliche Gewicht ist das Material stärkeren Belastungen ausgesetzt. Daher muss das Pedelec regelmäßig im Fachhandel gewartet werden.

Wissen

Was man zum Pedelec wissen sollte

Fahrverhalten

- › Im Fahrverhalten unterscheidet sich das Pedelec nicht grundsätzlich vom Fahrrad. Einfluss haben jedoch das höhere Gewicht (10 – 15 kg) und der Antrieb durch den Elektromotor. Das Fahrverhalten hängt stark von der Konstruktion des Pedelecs ab.
- › Ein neutrales Fahrverhalten wird durch den Einbau der schweren Komponenten um den Fahrzeugschwerpunkt (mittig, tief) herum erreicht. Auch die Abstimmung des Motorsteuergeräts spielt eine wichtige Rolle. Das Einsetzen und Stoppen der elektrischen Unterstützung sollte ohne sprunghaften Drehmomentanstieg erfolgen.

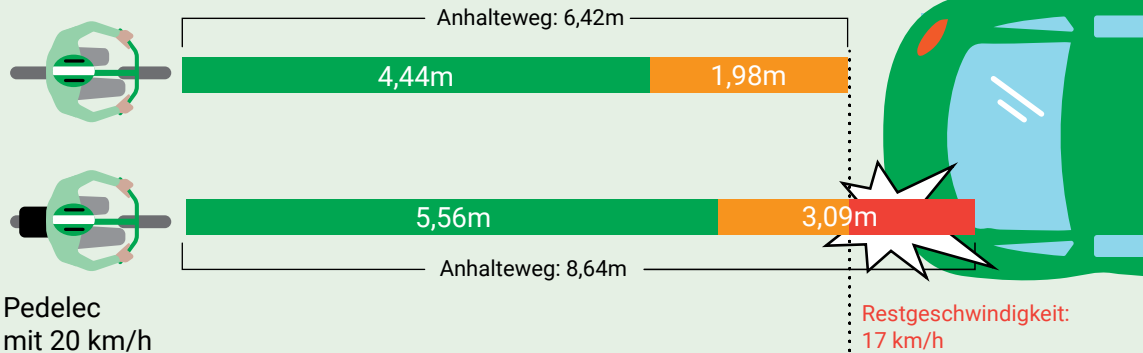
Konstruktion

- › Die Positionierung des Motors am Pedelec hat Einfluss auf das Fahrverhalten (Vorderradmotor, Mittelmotor, Heckmotor). Aufgrund der optimalen Gewichtsverteilung ist das Fahrverhalten beim Mittelmotor weitestgehend neutral. Dies erleichtert die fahrdynamische Beherrschbarkeit.
- › Es gibt Pedelecs mit Ketten- oder Nabenschaltungen. Nabenschaltungen sind wartungsärmer und ermöglichen teilweise auch eine Rücktrittbremse. Kettenschaltungen haben keine Rücktrittbremse.

Geschwindigkeit

- › Laut einer Untersuchung der Unfallforschung der Versicherer fahren Pedelec-Fahrende im Schnitt 17,4 km/h. Demgegenüber fahren Radfahrende ohne elektrische Unterstützung 15,3 km/h.

Fahrrad
mit 16 km/h



Annahmen:

- ▶ Reaktions- und Umsetzungszeit: 1 Sekunde
- ▶ Verzögerung 5 m/s^2 . Diese Verzögerung setzt einen optimalen Bodenbelag und einwandfreie Bremsen voraus. Eine größere Verzögerung führt in der Regel zum Aufsteigen des Hinterrads.

- › Würden Radfahrende und Pedelecfahrende ein Hindernis in einer Entfernung von rund 6 m sehen, käme der Radfahrende rechtzeitig zum Stehen. Der Pedelecfahrende prallt hingegen mit einer Geschwindigkeit von 12 km/h auf das Hindernis. Sprechen Sie deshalb mit den Besucherinnen und Besuchern darüber, dass die Wahl der richtigen Geschwindigkeit in ihrer Verantwortung liegt.

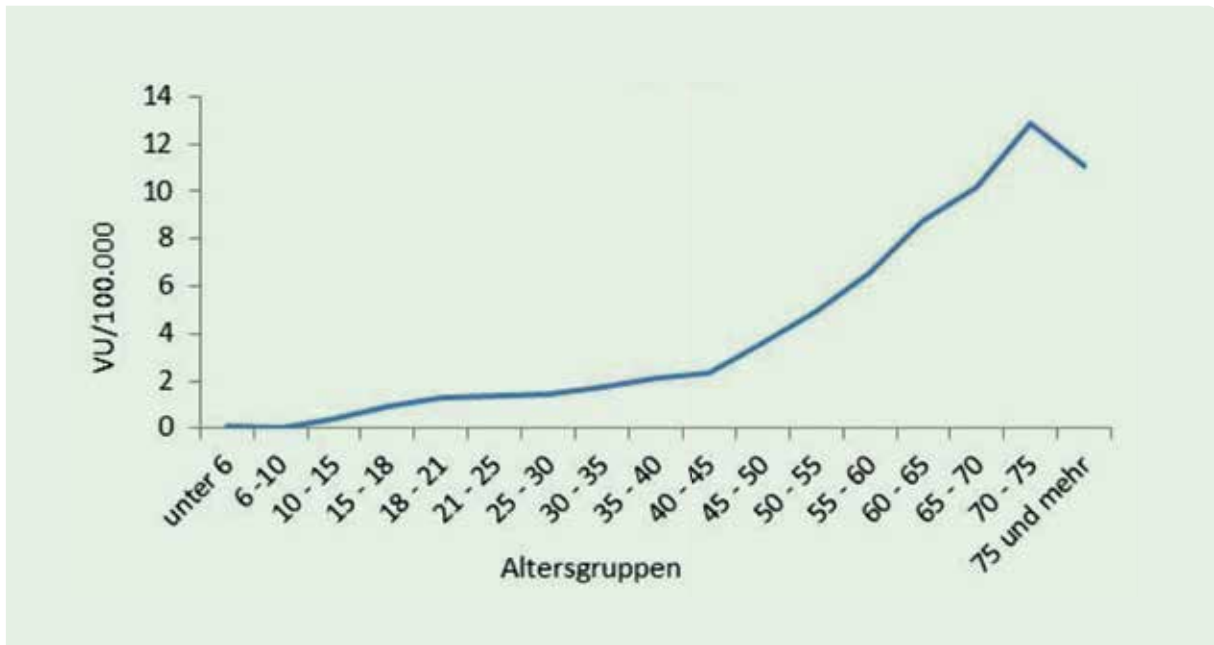
Fahrradhelm (siehe auch Aktionselement Fahrradhelm)

- › Beim Fahrradfahren sollte immer ein Fahrradhelm getragen werden. Dies gilt insbesondere bei der Nutzung eines Pedelecs, da die Geschwindigkeiten höher sein können. Mit zunehmender Geschwindigkeit steigt das Risiko schwerer Kopfverletzungen.

Statistik und Unfallgeschehen

In welchem Umfang Pedelecs genutzt werden und wie häufig Fahrende verunglücken.

- › Laut dem Statistischen Bundesamt steigt der Bestand an Pedelecs von Jahr zu Jahr. Gab es 2014 knapp über 1,5 Mio. Pedelecs, waren es Anfang 2021 bereits 7,1 Mio. Mit zunehmender Nutzung von Pedelecs steigen auch die Unfallzahlen.
- › Im Jahr 2019 gab es 10.623 Unfälle mit Pedelecs. Dabei wurden 118 Pedelecfahrende getötet, 2.596 leicht und 2.596 schwer verletzt.
- › Im Rahmen wissenschaftlicher Studien wurden Radfahrende und Pedelec-Nutzende beobachtet. Es konnte zwischen den Gruppen kein grundsätzlich unterschiedliches Verhalten im Straßenverkehr beobachtet werden. Die durchschnittlichen mit Pedelecs gefahrenen Geschwindigkeiten sind um 2 km/h höher als beim Fahrrad.



- 】 Die höheren Verletzungs- und Mortalitätsraten bei Pedelec-Fahrenden sind auf verschiedene Risikokomponenten zurückzuführen. Zum Beispiel:
 - » Pedelecs werden gerne von älteren Personen genutzt. Wenn diese verunglücken, sind die Folgen gravierender als bei jüngeren Menschen.
 - » Durch Pedelecs werden solche Personen zum Radfahren motiviert, die sonst kein Fahrrad mehr nutzen würden und über eine geringe Fahrpraxis verfügen.
 - » Es werden längere Strecken zurückgelegt. Damit steigt die Risikoexposition.

2.2.6 Hinweise zur Umsetzung: Aktionselement Fahrradcheck

Zielsetzung

Was mit dem Fahrradcheck erreicht werden soll

- 】 Besucherinnen und Besucher sollen wissen, wie ein verkehrssicheres Fahrrad nach StVZO ausgestattet ist und wie sie ihr Fahrrad anhand einer Checkliste überprüfen können.
- 】 Besucherinnen und Besucher sollen dafür sensibilisiert werden, wie wichtig ein technisch einwandfreies Fahrrad für die sichere Verkehrsteilnahme ist.
- 】 Durch Kleinstreparaturen und Reparaturhinweise wird ein unmittelbarer Sicherheitsgewinn erzielt.

Inhalt

Was vermittelt werden soll

- 】 Für den Fahrradcheck können Sie das Plakat „Das verkehrssichere Fahrrad“ (Bestellung DVW-Medien-shop) nutzen. Damit sehen die Besucherinnen und Besucher auf einen Blick, welche Teile überprüft werden. Das Plakat wird in der Nähe des Fahrradchecks angebracht oder in einem Aufsteller präsentiert.
- 】 Bei der Kommunikation steht stets der Sicherheitsaspekt, wie ein funktionstüchtiges Licht oder gute Bremsen, im Vordergrund. Ein nicht verkehrssicheres Fahrrad führt zu einer Erhöhung des Unfallrisikos. Letztlich gefährdet sich der Radfahrende nicht nur selbst, sondern auch unbeteiligte Dritte.

Beispiele:

- » Mit einem funktionstüchtigen Licht sehen nicht nur Sie besser, sondern werden auch von anderen Verkehrsteilnehmern gut gesehen. So können Unfälle vermieden werden.
- » Defekte Bremsen sind nicht nur eine Gefahr für Sie als Radfahrender. Auch andere Verkehrsteilnehmende geraten in Gefahr, wenn Sie z.B. nicht schnell genug zum Stehen kommen.
- » Mit einer Klingel machen Sie andere auf sich aufmerksam.
- » Auch die weitere, nicht nach StVZO vorgeschriebenen Ausstattung des Fahrrads, trägt zur Sicherheit bei. Ist z.B. die Fahrradkette nicht ausreichend gespannt und springt schnell ab, können im Verkehr schnell brenzlige Situationen entstehen.
- 】 Ein weiterer Schwerpunkt ist der gedankliche Perspektivwechsel. Viele Radfahrende nehmen auch mit dem Auto am Straßenverkehr teil. So kann z.B. darüber gesprochen werden, wie schwer es ist, Radfahrende bei Dunkelheit ohne Beleuchtung zu erkennen.
- 】 Beim Sicherheitscheck können weitere Themen rund um das verkehrssichere Radfahren angesprochen werden, etwa die häufigsten Unfallursachen.

Weitere Themen:

- » Lastentransport: Fragen Sie, wie Lasten transportiert werden. Sprechen Sie z. B. über die Risiken beim Transport von Einkaufstaschen am Lenker. Thematisieren Sie mögliche Alternativen, wie Fahrradkörbe oder Gepäckträgertaschen. Diese können ggf. auch zum Ausprobieren für die Besucherinnen und Besucher zur Verfügung gestellt werden.
- » Transport von Kindern: Prüfen Sie ggf. vorhandene Kindersitze und Fahrradanhänger. Nutzen Sie das Thema, um über die sichere Mitnahme von Kindern auf dem Fahrrad zu sprechen.

Darauf sollten Sie achten:

- » Im Kindersitz dürfen Kinder zwischen 9 Monaten und 5 Jahren bzw. mit einem Gewicht von 9 bis 22 kg mitgenommen werden.
- » Fahrende müssen mindestens 16 Jahre alt sein.
- » Angepasst an die Körpergröße des Kindes lassen sich Rückenlehne, Kopfstütze und Drei-Punkt-Hosenträgergurte einstellen. Beine und Füße werden durch die verstellbare Beinsicherung und Fußstützen geschützt.
- » Beim Fahrrad müssen Laufräder und Sattelfedern abgedeckt sein, damit sich das Kind nicht verletzen kann.
- » Beim Kauf auf DIN EN 14344 achten.
- » Zusätzliche Standsicherheit bieten ein zweibeiniger Fahrradständer und Lenkungsämpfer gegen das Einschlagen des Lenkers.

Durchführung

Wie das Aktionselement eingesetzt werden soll

- » Das Aktionselement ist hervorragend geeignet, um Publikum zum Aktionstag anzuziehen. An den mitgebrachten Fahrrädern kann ein kostenloser Fahrradcheck durchgeführt und ggf. kleinere Mängel direkt vor Ort beseitigt werden. Bei den Gesprächen stehen die sicherheitsrelevanten Aspekte im Vordergrund.
- » Der Fahrradcheck wird von jemanden durchgeführt, der technische Vorkenntnisse hat. Alternativ können Sie die Besucherin oder den Besucher anleiten, das mitgebrachte Fahrrad anhand der Checkliste zu überprüfen.
- » Sofern kein geeignetes Werkzeug und Reparaturmaterialien zur Verfügung stehen oder Fachkenntnisse fehlen, ist eine Kooperation mit dem örtlichen Fahrradfachhandel sinnvoll. Es ist darauf zu achten, dass es sich trotz des gewerblichen Kooperationspartners nicht um eine Verkaufsveranstaltung handelt.
- » In Zusammenarbeit mit der Polizei kann eine Fahrrad-Codierung angeboten werden. Mit diesem Angebot erhält der Standbesuch einen weiteren reizvollen Mehrwert. Kontaktieren Sie hierzu den zuständigen Verkehrssicherheitsberater der örtlichen Polizei.
- » Im Kapitel 6 finden Sie eine Checkliste zum verkehrssicheren Fahrrad, die Sie für die Überprüfung nutzen können.

Wissen

Was man zum Fahrradcheck wissen sollte

- › Alle für das Fahrrad relevanten technischen Voraussetzungen sind in der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) definiert.

Beleuchtung

- › Das Fahrrad muss mit einem weißen Frontscheinwerfer und einem roten Rücklicht ausgestattet sein. Scheinwerfer, Leuchten und Rückstrahler (auch batterie- bzw. akkubetrieben) sind nur dann zulässig, wenn sie über das Prüfzeichen des Kraftfahrt-Bundesamts verfügen. Die batterie- oder akkubetriebenen Scheinwerfer und Leuchten müssen während der Dämmerung, bei Dunkelheit oder wenn die Sichtverhältnisse es sonst erfordern, angebracht werden.
- › Vorne muss das Fahrrad über einen weißen, hinten über einen roten Rückstrahler verfügen. Diese Rückstrahler dürfen mit den Scheinwerfern bzw. Leuchten ineinander gebaut sein. Ebenso sind an den Pedalen und den Rädern Reflektoren vorgeschrieben. Zulässig sind hierfür zwei Speichenreflektoren, reflektierende Speichen(hülsen) an allen Speichen oder Reifen mit weißen Reflektionsstreifen.
- › Ab 2018 verkaufte Anhänger müssen ab einer Breite von 60cm je zwei weiße Front- und zwei rote Rückstrahler aufweisen. Die rote Schlussleuchte muss in diesem Fall links montiert sein.

Bremsen

- › Ein Fahrrad muss über zwei voneinander unabhängige Bremsen verfügen. Eine Vorgabe hinsichtlich des zu verwendenden Bremssystems gibt es nicht.
- › Empfehlenswert sind zwei Handbremsen und ggf. eine zusätzliche Rücktrittbremse.
- › Die Bremsen sollten leichtgängig zu bedienen sein und gleichmäßig sowie verlässlich reagieren.
- › Bremsbeläge sind Verschleißteile. Sie müssen vor dem Erreichen der Verschleißgrenze ausgetauscht werden. Ungleichmäßig abgefahrne oder altersbedingt ausgehärtete Beläge sollten nicht weiterverwendet werden.
- › Lassen sich die Hebel von hydraulischen Bremssystemen bis zum Lenker durchziehen und erreichen dabei nicht die Blockiergrenze, muss vor Antritt der nächsten Fahrt ein Service (Wechsel der Flüssigkeit bzw. Entlüften) erfolgen.

Sonstiges

- › Das Fahrrad benötigt eine helltönende Klingel.
- › Die Reifen sollten regelmäßig auf Risse und Einschnitte überprüft werden. Bilden sich altersbedingte Risse oder ist das Profil abgefahren, ist der Reifen auszutauschen. Es muss auf den richtigen Luftdruck geachtet werden – nach Vorgaben des Fahrrad- oder Reifenherstellers. Bei der Reifenwahl spielt das Einsatzprofil des Fahrrades eine entscheidende Rolle. Das Profil muss zum hauptsächlich befahrenen Untergrund passen. Ein gutes Bremsverhalten auf der Straße sollte davon unabhängig immer gewährleistet sein.

- › Die Felgen werden auf Risse an den Speichenlöchern überprüft. Sind Felgenbremsen verbaut, unterliegen die Felgenflanken dem Verschleiß.
- › Alle Speichen stehen unter einer Vorspannung. Lose Speichen destabilisieren das Rad und können herausbrechen (Sturzgefahr). Ein guter Rundlauf ist insbesondere bei Felgenbremsen erforderlich.
- › Die Fahrradkette sollte ausreichend geschmiert sein und genügend Spannung haben, da sich sonst der Tretwiderstand und das Risiko des Abspringens erhöht. Ein Austausch kann das Risiko des Reißens minimieren.
- › Der Gesamtzustand des Fahrrads wird überprüft, dabei auf Verschleiß, Rost und lose Teile achten.
- › Die Sitzposition des Fahrenden muss nicht nur komfortabel sein, sondern sollte ein sicheres Führen des Fahrrads gewährleisten.

Unfallgeschehen

Warum der Fahrradcheck wichtig ist

- › Ein verkehrssicheres, technisch einwandfrei funktionierendes Fahrrad ist Grundlage für die sichere Verkehrsteilnahme.
- › Für 2020 weist das statistische Bundesamt 1.353 Fahrradunfälle mit Personenschäden aus, welche eindeutig auf technische Mängel zurückzuführen sind. Darunter befinden sich 7 tödliche Unfälle. Im Einzelnen teilen sich die technischen Mängel folgendermaßen auf:

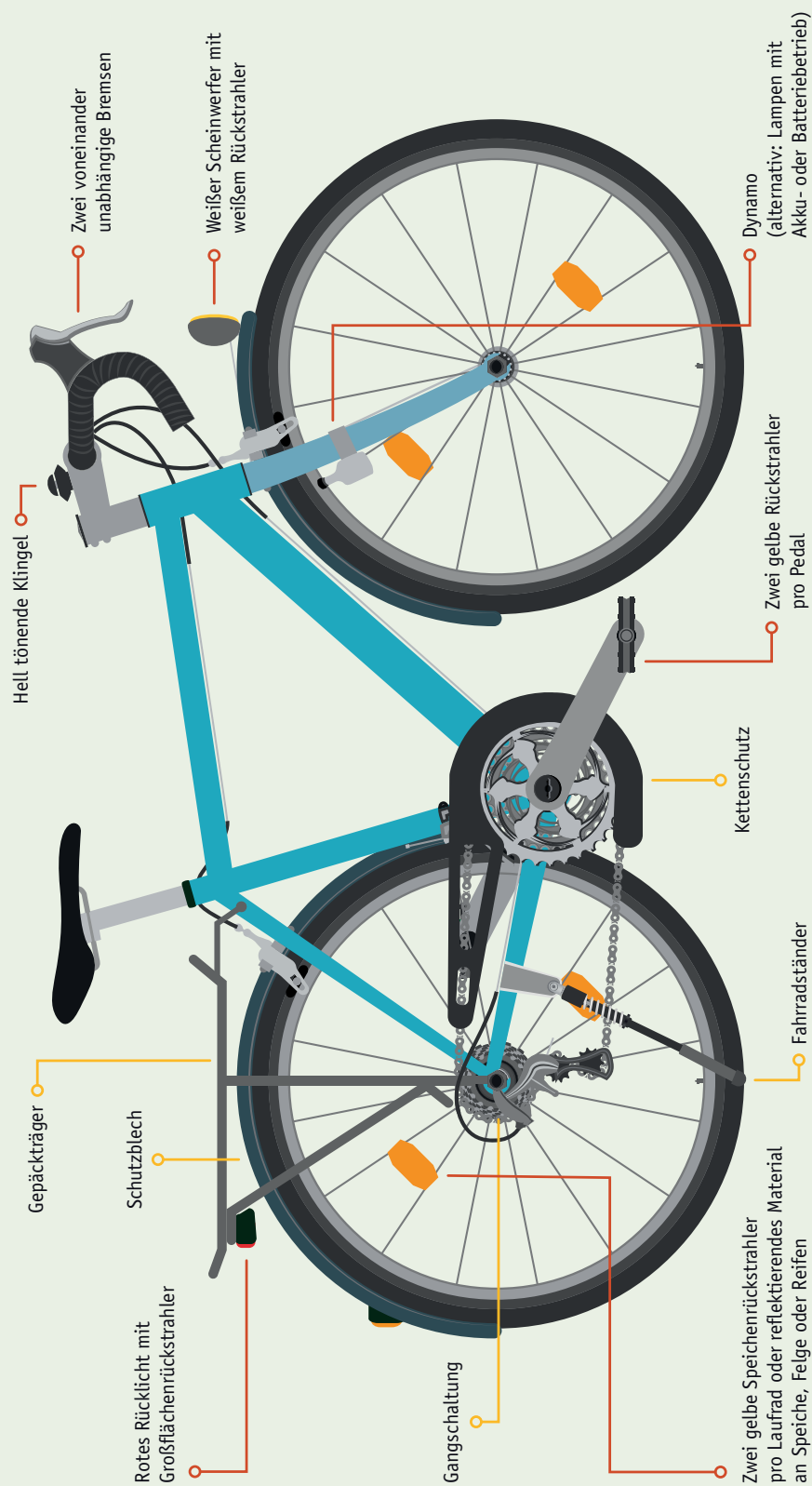
Unfallursachen durch technische Mängel

Technische Mängel insgesamt	1.353
davon Beleuchtung	389
davon Bereifung	89
davon Bremsen	323
davon Lenkung	69
davon Zugvorrichtung	5
davon andere Mängel	478

Quelle: Destatis, 2020

- › Diese Zahlen sind jedoch nur bedingt belastbar, da technische Mängel als Unfallursachen wenig gemeldet und erfasst werden und damit statistisch kaum ausgewertet werden können. Zudem ist von einer großen Zahl an Alleinunfällen auszugehen, welche nicht polizeilich gemeldet werden.

Das verkehrssichere Fahrrad



Geprüft durch:
Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages

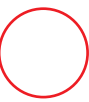
DEUTSCHE
**VERKEHRS
WACHT**

FahRad
aber sicher!

— Vom Gesetzgeber vorgeschriebene Ausstattung
— Von der Verkehrswacht empfohlene zusätzliche Ausstattung

Checkliste „Das verkehrssichere Fahrrad“ (s. auch Kapitel 6 Anlagen)

Ok Defekt		Weitere Sicherheitsaspekte	Beitrag zum sicheren Radfahren
		Weißer Scheinwerfer mit weißem Rückstrahler vorne, wahlweise mit Dynamo-, Batterie- oder Akku-Betrieb	Sorgt dafür, dass Radfahrende gut sehen und gesehen werden.
		Rotes Rücklicht mit Großflächenrückstrahler hinten, wahlweise mit Dynamo-, Batterie- oder Akku-Betrieb	Sorgt dafür, dass Radfahrende gut gesehen werden
		Rutschfeste Pedale, die mit je zwei gelben Pedalreflektoren ausgestattet sind	- Wichtig, damit Radfahrer beim Treten nicht abrutschen, v.a. bei Nässe. - Pedalreflektoren sorgen für Sichtbarkeit. Autoscheinwerfer sind auf die Fahrbahn ausgerichtet, weshalb Autofahrende als erstes den Unterkörper von Radfahrenden und das Fahrrad wahrnehmen.
		Zwei Katzenaugen pro Rad oder reflektierende, silberne Streifen an den Reifen oder Speichenreflektoren	Sorgt für Sichtbarkeit. Autoscheinwerfer sind auf die Fahrbahn ausgerichtet, weshalb Autofahrende als erstes den Unterkörper von Radfahrenden und das Fahrrad wahrnehmen.
		Helltönende Klingel (Glocke)	Radfahrende machen andere Verkehrsteilnehmende auf sich aufmerksam.
		Zwei voneinander unabhängige Bremsen	Bremsen und Anhalten sind Voraussetzung für die sichere Verkehrsteilnahme.
		Empfehlenswert sind Frontscheinwerfer mit Tagfahrlichtfunktion und automatischer Lichteinschaltung sowie ein Nabendynamo	- Standlicht sorgt dafür, dass Radfahrende z.B. beim Warten an der Ampel von anderen gesehen werden - Nabendynamo verringert den Tretwiderstand gegenüber einem Seitenläuferdynamo

Ok Defekt	Weitere Sicherheitsaspekte	Beitrag zum sicheren Radfahren
 	Lampengläser sind intakt und sauber	› Sorgt für Sichtbarkeit
 	Kabel sind eng am Rahmen verlegt und fest mit den Lampen verbunden	› Lockere und abstehende Kabel können beim Auf- und Absteigen zu Stürzen führen, wenn Radfahrende daran hängen bleiben › Gefahr, dass die Kabel abreißen und die Beleuchtung nicht mehr funktioniert.
 	Kette ist gepflegt und besitzt genügend Spannung	› Verhindert Gefahr des Abspringens oder Reißens › Ermöglicht leichtgängiges Schalten sowie Treten und damit ein sicheres Fahren.
 	Kettenschutz	› Verhindert, dass Kleidung in die Kette gerät und dadurch Stürze verursacht werden.
 	Fahrradständer	› Sorgt für Standsicherheit
 	Gangschaltung	› Unterstützt beim sicheren Radfahren; z.B. beim Anfahren einen niedrigeren Gang einlegen, um schnell an Tempo zu gewinnen und das Gleichgewicht halten zu können.
 	Schutzbleche vorne und hinten sitzen fest und schleifen nicht an den Reifen	› Beim Radfahren keine Störung durch lockere Teile.
 	Gepäckträger sitzt fest am Rahmen	› Beim Radfahren keine Störung durch lockere Teile. › Fahrradkörbe und -taschen müssen auf dem Gepäckträger sicher befestigt sein.

2.2.7 Hinweise zur Umsetzung: Aktionselement Fahrradsimulator

Zielsetzung

Was mit dem Aktionselement „Fahrradsimulator“ erreicht werden soll

- › Sensibilisieren für mögliche Risiken und Gefahren für Radfahrende im Straßenverkehr, z.B. durch sich plötzlich entwickelnde gefährliche Situationen, eigenes Verhalten, andere Verkehrsteilnehmende oder Verkehrsinfrastruktur.
- › Frühzeitiges Erkennen von gefährlichen Verkehrssituationen oder solchen Situationen, die gefährlich werden könnten, damit Radfahrende ihr Verhalten darauf einstellen, entsprechende Situationen entschärfen und Unfälle vermeiden können.
- › Aufzeigen der Fähigkeiten zum Erkennen, Vermeiden und Bewältigen von Gefahren als Radfahrende im Straßenverkehr. Aufzeigen von Verhaltensalternativen, z.B. Reduzierung der Geschwindigkeit, Absteigen, Vermeiden von Fahrten.

Inhalt

Was vermittelt werden soll

- › Das eigene Verhalten als Radfahrende trägt entscheidend zur sicheren Verkehrsteilnahme mit dem Fahrrad bei. Sprechen Sie mit den Besucherinnen und Besuchern darüber, wie wichtig ein an die Verkehrssituation angepasstes Verhalten ist, gerade im Hinblick auf Alleinunfälle.
- › Unfälle zwischen Rad- und Autofahrenden werden zu ca. 50 % durch die Autofahrenden verursacht. Sensibilisieren Sie dafür, dass Radfahrende mit den Fehlern anderer rechnen müssen. Damit gefährliche Situationen gar nicht erst entstehen, sollten sie den Blickkontakt mit anderen Verkehrsteilnehmenden suchen, das Verhalten genau beobachten und im Notfall auf das eigene Recht verzichten.
- › Schärfen Sie bei den Besucherinnen und Besuchern das Bewusstsein dafür, welche Verkehrssituationen zu einem Risiko werden können. Radfahrende können viel dazu beitragen, diese Risiken zu minimieren und damit Unfälle vermeiden. Dazu zählen vorausschauendes Fahren, angepasste Geschwindigkeit, das Verkehrsgeschehen aufmerksam beobachten etc.

**Beispiele für typische Verkehrssituationen von Radfahrenden,
die mit Hilfe des Fahrradsimulators aufgegriffen werden können:**

Situation im Straßenverkehr

Tipps für Radfahrende

Plötzlich auftretendes Hindernis

Beim Radfahren können unvorhergesehen Hindernisse, wie eine sich plötzlich öffnende Autotür oder ein ausscherender Pkw, auftreten.

- › Sicherheitsabstand halten und den rechten Fahrbahnrand beobachten.
- › Stets aufmerksam sein
- › Geschwindigkeit anpassen
- › Bei Unsicherheit anhalten und warten, bis die Situation geklärt ist

Vorfahrt / Vorrang

An Kreuzungen kann es passieren, dass Radfahrende aufgrund ihrer schmalen Silhouette von Autofahrenden übersehen werden. Zudem schätzen Autofahrende die Geschwindigkeiten von Radfahrenden oftmals falsch ein.

- › Versuchen, mit dem Gegenüber Blickkontakt aufzunehmen.
- › Mit den Fehlern anderer Verkehrsteilnehmender rechnen
- › Defensiv fahren
- › Geschwindigkeit anpassen

Linksabbiegender Gegenverkehr

Beim Abbiegen nach links unterschätzen Autofahrende häufig die Geschwindigkeit von entgegenkommenden Radfahrenden. Ist es dunkel oder steht die Sonne tief, erhöht sich die Unfallgefahr wegen schlechter Wahrnehmbarkeit zusätzlich.

- › Stets aufmerksam sein
- › Mit den Fehlern anderer Verkehrsteilnehmender rechnen
- › Geschwindigkeit reduzieren
- › ggf. auf sein Recht verzichten

Rechtsabbiegendes Fahrzeug

Leicht können Autofahrende beim Rechtsabbiegen Radfahrende gefährden, die geradeaus fahren. Meist sehen sie die Radfahrenden, unterschätzen aber deren Geschwindigkeit und schneiden sie beim Abbiegen. Sichthindernisse, wie Hecken oder geparkte Fahrzeuge, können den Blick auf den Radfahrenden verdecken.

- › Rechtsabbiegende Fahrzeuge beobachten und deren Absicht erschließen
- › Versuchen, mit dem Gegenüber Blickkontakt aufzunehmen.
- › Mit den Fehlern anderer Verkehrsteilnehmender rechnen
- › Sicherheitshalber hinter dem Fahrzeug bleiben und warten, bis es abgebogen ist

Größere Fahrzeuge fahren vor dem Abbiegen nach rechts einen leichten Bogen. Wer mit dem Fahrrad neben das Fahrzeug fährt, gerät leicht in den „Toten Winkel“ und kann vom Fahrenden nicht gesehen werden.

Geschwindigkeit

Eine nicht angepasste Geschwindigkeit kann bei plötzlich auftretenden Gefahrensituationen im Straßenverkehr für Radfahrende zum Verhängnis werden, weil sie nicht schnell genug und angemessen reagieren können. Oftmals unterschätzen auch andere die Geschwindigkeit von Rad- und insbesondere Pedelecfahrenden.

- › Stets mit angepasster Geschwindigkeit fahren
- › Bei Unsicherheit oder unübersichtlichen Situationen Geschwindigkeit verlangsamen und warten, bis die Situation geklärt ist.
- › Besonders auf Kinder und Senioren Rücksicht nehmen. Auch auf freilaufende Hunde achten.

Verhalten gegenüber zu Fuß Gehenden

Falsches Verhalten gegenüber zu Fuß Gehenden, insbesondere Kindern kann schnell zu gefährlichen Verkehrssituationen führen.

- › Zu Fuß Gehende beobachten
- › Defensiv verhalten
- › Rücksicht nehmen
- › Wege für Radfahrende nutzen und nicht den Gehweg (Ausnahme Kinder und begleitende Erwachsene)
- › Geschwindigkeit reduzieren

Dunkelheit

Schlechte Sichtbarkeit kann dazu führen, dass Radfahrende von anderen Verkehrsteilnehmenden übersehen werden.

Zudem werden auftretende Gefahren bei schlechter Sicht später wahrgenommen.

- › Fahrradbeleuchtung nutzen
- › Reflektierende Kleidung oder Materialien tragen
- › Bei Unsicherheit Alternativen nutzen, wie Taxi oder ÖPNV
- › Geschwindigkeit anpassen
- › Mehr Sicherheitsabstand halten

Witterung

Unterschiedliche Witterungsbedingungen, wie Regen, Schnee oder Nebel, können dazu führen, dass Radfahrende von anderen Verkehrsteilnehmenden übersehen werden. Zudem werden auftretende Gefahren bei schlechter Sicht später wahrgenommen. Bei nasser Fahrbahn verlängert sich der Bremsweg.

- › Geschwindigkeit anpassen
- › Mehr Sicherheitsabstand halten
- › Fahrradbeleuchtung und reflektierende Kleidung nutzen
- › Bei Unsicherheit Alternativen nutzen, wie Taxi oder ÖPNV

-
- › Sofern der Fahrradsimulator über ein Standfahrrad verfügt, können den Besucherinnen und Besuchern zusätzlich Tipps zur Körperhaltung beim Radfahren und zur richtigen Sitzhöhe gegeben werden. In diesem Zusammenhang kann auch gut für das freiwillige Tragen eines Fahrradhelms geworben werden.

Durchführung

Wie das Aktionselement „Fahrradsimulator“ eingesetzt wird

- Bei den Verkehrssicherheitstagen werden unterschiedliche Fahrradsimulatoren eingesetzt. Meist handelt es sich um ein aufgebocktes Fahrrad oder ein Simulatorenfahrrad, bei anderen Geräten gibt es einen auf einem Tisch montierten Fahrradlenker. Alle Fahrradsimulatoren sind mit einem Monitor oder Bildschirm verbunden. Während der Fahrt entwickeln sich Gefahrensituationen, wie sie täglich für Radfahrende im Straßenverkehr auftreten können. Darauf muss die Testperson reagieren, indem sie rechtzeitig bremst oder die Fahrt verlangsamt.

Beispiel:

Eine Person ist zu Fuß auf dem Gehweg zu sehen. Eine Gefahrensituation kann entstehen, wenn sie unvorhergesehen zwischen parkenden Autos hervortritt, weil sie die Fahrbahn queren möchte. Die Testperson muss den zu Fuß Gehenden beobachten, die Geschwindigkeit reduzieren und bremsbereit sein.

- Für den Umsetzungshinweis wurden die bei den Verkehrssicherheitstagen eingesetzten Fahrradsimulatoren ausgewertet. Das Ergebnis zeigt, dass aus einer Vielzahl unterschiedlicher Realszenen verschiedene Simulationsfahrten zusammengestellt werden können, die als Film auf dem Bildschirm ablaufen. Folgende Situationen können bei allen Fahrradsimulatoren gezeigt werden:
 - » Plötzlich auftretendes Hindernis
 - » Vorfahrtfehler eines anderen Verkehrsteilnehmenden
 - » Gegenverkehr beim Linksabbiegen
 - » Rechtsabbiegender Fahrzeug beim Geradeausfahren
 - » Gemischter Verkehr Fahrrad mit zu Fuß Gehenden
 - » Ggf. Fahren bei unterschiedlicher Helligkeit

Dabei handelt sich um typische Unfallsituationen mit dem Fahrrad. Diese Grundsituationen sollten nach Möglichkeit abgespielt werden, um den Testpersonen die Gefahren aufzuzeigen, die aus diesen Szenen entstehen können und ihnen Tipps zur Vermeidung zu geben (s. Tabelle oben).

- Die simulierte Strecke sollte für die Testpersonen so lebensnah wie möglich gestaltet sein. Passen Sie deshalb, sofern möglich, die zu fahrende Strecke an die Zielgruppe des Verkehrssicherheitstages an. Beachten Sie z.B. das Alter der Testperson, aber auch weitere Faktoren wie Rad-/Pedelec- oder Stadt-/Land-Fahrten.
- Die Testperson wird während der Fahrt durch Sie betreut. Bevor Sie die Simulation starten, erhält die Testperson eine kurze Einführung zur Bedienung und es wird die richtige Sitzhöhe eingestellt.
- Bei einigen Simulatoren kann das Fahrrad gewechselt werden, so dass je nach Testperson ein Kinder- oder Erwachsenenfahrrad (z.B. mit tiefen Einstieg für ältere Radfahrende) eingesetzt wird. Damit Kinder aufmerksam und konzentriert bleiben, sollte ihre Simulationsfahrt kürzer dauern als bei Erwachsenen.
- Nach der Fahrt erhält die Testperson eine individuelle Rückmeldung zu den Ergebnissen. Je nach Gerätetyp werden nicht nur Geschwindigkeit, Fahrzeit, Brems- und Reaktionszeiten angezeigt, sondern einzelne Situationen können nochmals abgespielt und wiederholt werden. In welchen Situationen gab es im Vorfeld Anzeichen für mögliche Gefahren? Wie hätte darauf frühzeitig reagiert werden können? Dies bildet einen guten Einstieg in eine weiterführende Beratung zum vorausschauenden und sicheren Radfahren.

- Bei den Fahrten auf dem Fahrradsimulator lassen sich weitere Verkehrssicherheitsthemen erörtern, z.B.

Ablenkung:

- Um die Gefahr von Ablenkung zu verdeutlichen, können Sie die Testperson während der Fahrt in ein Gespräch verstricken. In der anschließenden Auswertung kann auf weitere ablenkende Tätigkeiten, wie das Telefonieren oder Musikhören über Kopfhörer Bezug genommen werden.

Sichtbarkeit:

- Bei vielen Fahrradsimulatoren lassen sich Nachtfahrten abspielen. Sie können mit dem Aktionselement Sichtbarkeit verbunden werden. Zur Frage „Wie werde ich besser gesehen?“ ist ein Gespräch über entsprechende Bekleidung und retroreflektierende Materialien möglich.
- Ebenso kann die Ausstattung des Fahrrades (Beleuchtungseinrichtungen) gemäß StVZO angesprochen werden.

Alkohol:

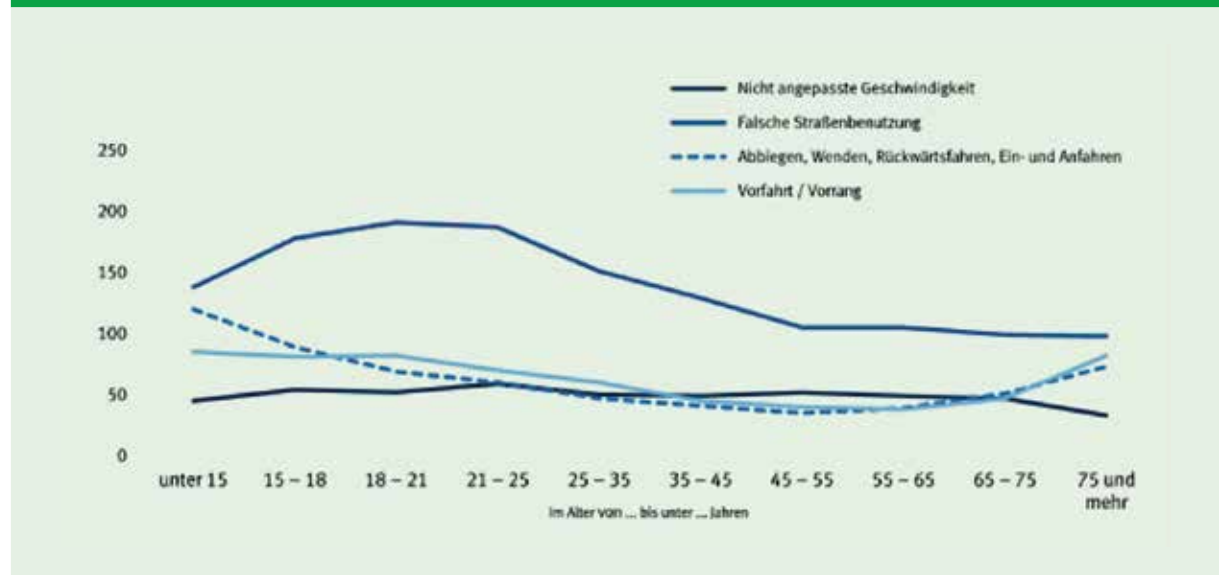
- Bei einigen Fahrradsimulatoren lassen sich Fahrten unter Alkoholeinfluss simulieren. Dabei kann der Bezug zum Aktionselement „Radfahren unter Alkoholeinfluss“ hergestellt werden.

Unfallgeschehen

Welche Risiken bestehen

- Radfahrende können viel zu ihrer eigenen und der Sicherheit anderer im Straßenverkehr beitragen, indem sie vorausschauend fahren und Rücksicht nehmen. Gefährliche Situationen sind zum einen von äußeren Faktoren (andere Verkehrsteilnehmende, Fahrbahnbeschaffenheit, Witterung) bedingt, zum anderen entstehen sie durch persönliches Fehlverhalten.
- In der Unfallstatistik des Statistischen Bundesamts werden typische Fehler von Radfahrenden benannt. Die häufigsten Fehler sind falsche Straßenbenutzung (u.a. Befahren des Radweges in falscher Richtung), Fehler beim Abbiegen/Wenden /Ein- und Anfahren, Vorfahrt-/Vorrangverletzungen und nicht angepasste Geschwindigkeit.

FEHLVERHALTEN DER FAHRRADFAHRER INKL. PEDELECS (URSACHEN JE 1.000 BETEILIGTE)



Quelle: Destatis, Kraftrad- und Fahrradunfälle 2016

- Bei verunfallten älteren Radfahrenden wird seltener ein Fehlverhalten festgestellt als bei jüngeren, allerdings nimmt mit höherem Alter die Verletzungsschwere deutlich zu. Während über alle Altersgruppen hinweg die „falsche Straßenbenutzung“ häufigste Unfallursache ist, verursachen insbesondere jüngere und ältere Radfahrende viele Unfälle in komplexen Situationen im Kreuzungsbereich oder beim Einfahren in den fließenden Verkehr
- In einer Untersuchung analysierte die BASt die Wahrnehmung der Verkehrsumwelt von Radfahrenden und identifizierte Wahrnehmungsfehler sowie deren Ursachen. Ein Ergebnis ist, dass bei 40 % der von Radfahrenden verursachten Unfälle die relevante Information, die zum Unfall führte, entweder nicht wahrnehmbar (14,4 %) war oder sie nicht (rechtzeitig und/oder richtig) wahrgenommen (25,6 %) wurde.
- Unfälle zwischen Fahrrad und Pkw passieren auch deshalb, weil Autofahrende im Straßenverkehr unaufmerksam oder überfordert sind. Radfahrende müssen daher immer mit den Fehlern anderer rechnen. Deswegen sollten sie stets vorausschauend unterwegs sein, defensiv fahren und im Zweifel nachgeben.

2.2.8 Hinweise zur Umsetzung: Aktionselement Sehtestgerät

Zielsetzung

Was mit dem Aktionselement „Sehtestgerät“ erreicht werden soll

- Aufklärung der Besucherinnen und Besucher über die hohe Bedeutung von guten Sehen im Straßenverkehr. Sehen Radfahrende nicht gut, kann sich ihre Reaktionszeit verlängern und sie sind im Straßenverkehr eher gefährdet.
- Durch das Testen am Sehtestgerät erhalten Radfahrende eine individuelle Rückmeldung zur besseren Einschätzung ihrer Sehfähigkeit.
- Motivation der Besucherinnen und Besucher, bei unzureichender Sehfähigkeit einen Augenarzt oder Optiker aufzusuchen.
- Vor allem ältere Radfahrende sollen motiviert werden, regelmäßig einen Augenarzt aufzusuchen und die Augen, neben der Überprüfung der allgemeinen Sehschärfe, auch auf weitere Funktionen und Krankheiten untersuchen zu lassen. Zudem soll für die Wichtigkeit freiwilliger Gesundheitschecks sensibilisiert werden.

Inhalt

Was zum guten Sehen im Straßenverkehr vermittelt werden soll

- Abhängig vom Gerätetyp gibt es bei den Sehtestgeräten verschiedene Testmöglichkeiten. Bei allen Modellen kann die Sehschärfe überprüft werden. Darüber hinaus gibt es Testgeräte, bei denen räumliches oder farbliches Sehen, Tagessehen, Dämmerungssehen, Blendempfindlichkeit oder Stereosehen getestet werden.
- Die Besucherinnen und Besucher erhalten eine individuelle Rückmeldung zu ihren Testergebnissen. Damit lässt sich gut die Beratung und Information zur Bedeutung des guten Sehens für

Radfahrende verknüpfen. Sie müssen eine Vielzahl von Sinneseindrücken verarbeiten, von denen 80-90 % über die Augen aufgenommen werden.

- » Schlechtes Sehen kann im Straßenverkehr schnell gefährlich werden. Bereits leichte Sehschwächen können bei schlechten Sichtverhältnissen, wie Dämmerung oder Regen, dazu führen, dass gefährliche Verkehrssituationen entstehen. Sind das Dämmerungs- oder das Kontrastsehen eingeschränkt, können Radfahrende v.a. bei ungünstigen Lichtverhältnissen Ampeln, Verkehrszeichen oder andere Verkehrsteilnehmende zu spät oder gar nicht erst erkennen.

» Übersicht zu den häufigsten Sehproblemen:

Problem mit...	Beschreibung	Tipps für Radfahrende
Sehschärfe	Kurz- oder Weitsichtigkeit, Alterssichtigkeit, Hornhautverkrümmung. Das Bild wird unscharf.	» Lässt sich meist mit einer angepassten Sehhilfe beheben.
Stereosehen	Die beiden Augen sehen aus unterschiedlichen Blickwinkeln, daraus wird im Gehirn ein Bild mit Tiefenwirkung erzeugt. So werden z.B. Entfernungen erkannt.	» Radfahrende müssen ihr Fahrverhalten anpassen und z.B. Entfernungen einschätzen können.
Farbsehen	Nicht jeder kann Farben auseinanderhalten (ca. 8 % der Männer und 0,5 % der Frauen sind aufgrund eines Gendefekts betroffen); insb. bei schlechten Sichtverhältnissen gefährlich.	» Radfahrende müssen ihr Fahrverhalten anpassen und z.B. stets einen ausreichenden Sicherheitsabstand lassen.
Nacht- und Dämmerungssehen	Fähigkeit, auch bei wenig Licht zu sehen. Bei Nacht helfen Fahrrad- und Straßenbeleuchtung bei der Orientierung im Dunkeln.	» Geschwindigkeit anpassen » Bei Unsicherheit sollte im Dunkeln auf das Radfahren verzichtet und z.B. ÖPNV/Taxi genutzt werden.
Blendempfindlichkeit	Alters- oder krankheitsbedingte Trübungen von Hornhaut, Linse und Glaskörper zerstreuen das Licht und führen zu einer höheren Blendempfindlichkeit. Betroffene sehen wie durch zerkratztes Glas oder eine Milchglasscheibe. Zudem verschlechtert sich die Sehleistung in der Dunkelheit.	» Geschwindigkeit anpassen » Nicht in die Lichtquelle, sondern an den rechten Fahrbahnrand schauen. » Bei Unsicherheit sollte im Dunkeln auf das Radfahren verzichtet und » z.B. ÖPNV/Taxi genutzt werden.
Gesichtsfeldausfälle	Das Gesichtsfeld ist der Bereich, den man sieht, wenn man geradeaus blickt, ohne die Augen zu bewegen. Im Alter nimmt das Gesichtsfeld aufgrund normaler Alterungsprozesse im Auge oder durch Augenerkrankungen ab. Manchmal bemerken Betroffene einen kleinen Gesichtsfeldausfall nicht selbst.	» Mit dem Augenarzt besprechen, ob sich der Gesichtsfeldausfall auf die Sicherheit beim Radfahren auswirkt.

- 】 Regelmäßige Überprüfung: Nachlassende Sehfunktionen werden von Radfahrenden häufig nicht bemerkt oder ernst genommen. Deswegen sollte bei den Sehtests darauf hingewiesen werden, dass Menschen ab dem 50. Lebensjahr regelmäßig einmal im Jahr ihre Augen bei einem Augenarzt untersuchen lassen. Neben der Überprüfung der Sehschärfe werden die Augen auch auf weitere Funktionen und Krankheiten untersucht. Ältere Radfahrende sollen zudem über die wichtige Bedeutung freiwilliger Gesundheitschecks informiert werden.
- 】 Unterstützung: Die meisten Fehlsichtigkeiten lassen sich korrigieren. Mit einer optimal abgestimmten Sehhilfe gelingt in vielen Fällen die Orientierung im Straßenverkehr sehr viel besser.
- 】 Häufig haben Besucherinnen und Besucher bereits an sich selbst Sehprobleme beim Radfahren festgestellt. Neben dem Sehvermögen spielen, v.a. bei älteren Radfahrenden, auch motorische Beeinträchtigungen eine Rolle. Ein Radfahrspiegel kann z.B. bei Problemen mit der Kopfdrehung unterstützen.

Durchführung

Wie das Aktionselement „Sehtestgerät“ eingesetzt wird

- 】 Türöffner: Das Sehtestgerät ist ein hervorragender Türöffner für die gezielte Ansprache des Laufpublikums beim Verkehrssicherheitstag. Werben Sie dafür, dass am Stand der Verkehrswacht das unverbindliche und kostenlose Testen der Sehschärfe möglich ist. Dazu kann auch ein Schild oder Plakat aufgestellt werden.
- 】 Das Sehtestgerät ersetzt auf keinen Fall den Sehtest bei einem Experten. Je nach Ergebnis wird eine Empfehlung gegeben, die Sehstärke durch einen Augenarzt oder Optiker überprüfen zu lassen. Ältere Radfahrende sollten motiviert werden, ihre Augen zudem regelmäßig von einem Spezialisten untersuchen zu lassen.
- 】 Das Sehtestgerät sollte entweder in einem vor Regen und Sonne geschützten Raum oder in einem Zelt bzw. Pavillon eingesetzt werden. Es wird auf einem Tisch aufgebaut, zudem sind ein Stromanschluss sowie ggf. Stühle für die Moderatorin bzw. den Moderator und die Testperson notwendig.
- 】 Wird das Sehtestgerät als Einstieg in die Beratung genutzt, lassen sich daran sehr gut verwandte Verkehrssicherheitsthemen anknüpfen, z.B.

» mit dem Reaktionstestgerät:

Das Erkennen von Gefahren und das richtige Reagieren wird zu über 80 % durch visuelle Reize ausgelöst. Deswegen kann von der Bedeutung des guten Sehens mit Hilfe des Reaktionstestgerätes auf die Bedeutung des schnellen und sicheren Reagierens im Straßenverkehr sowie Ablenkung überleitet werden.

» zum Thema Sichtbarkeit:

Vom guten Sehen ist eine Überleitung zum Aktionselement Sichtbarkeit möglich. Zu der zentralen Frage „Wie werde ich besser gesehen?“ informieren Sie über entsprechende Bekleidung und retroreflektierende Materialien. Weiteres Thema kann die Ausstattung des Fahrrades oder Pedelecs gemäß StVZO sein.

- 】 Ggf. lässt sich für das Aktionselement ein Augenarzt oder Optiker gewinnen, der zusätzlich über gutes Sehen informiert.

Wissen

Was man über gutes Sehen im Straßenverkehr wissen sollte

- Was die Augen leisten: Radfahrende müssen eine Vielzahl von Sinneseindrücken verarbeiten, von denen mehr als 80 % über die Augen aufgenommen werden. Sie ermöglichen das Wahrnehmen von Verkehrssituationen, das Einschätzen von Entfernungen und Geschwindigkeiten sowie das schnelle Erfassen von Gefahrenquellen. Dazu wechselt der Blick fortlaufend zwischen einem groben Gesamtüberblick über das Verkehrsgeschehen und der Konzentration auf Einzelsituationen. Das Erkennen einer Gefahr löst eine Reaktion aus, die zu einer Handlungsänderung führt.
- In 2016 hat die Landesverkehrswacht Nordrhein-Westfalen e.V. insgesamt 17.814 Sehtests durchgeführt. Demnach zeigte sich bei rund 20 Prozent aller getesteten Besucherinnen und Besucher eine Fehlsichtigkeit. Die Ergebnisse zeigt folgende Tabelle:

	Anzahl 2016	Prozent
Summe aller Sehtests	17.814	100,00 %
Ohne Fehlsichtigkeit	14.107	79,19 %
Mit Fehlsichtigkeit	3.707	20,91 %

- Studien weisen auf die hohe Bedeutung des guten Sehens für Radfahrende hin. So zeigen Untersuchungen zur Blickwahrnehmung, dass sie häufiger als Autofahrende den Nahbereich fixieren, z.B. um die Qualität eines Radwegs zu beurteilen. Zudem waren Radfahrende, die trotz Seheinschränkungen nicht vorwiegend vertraute Routen wählten, häufiger in Radfahrunfälle involviert. 45 % der Radfahrenden mit Makuladegeneration gaben an, bereits mit einem Hindernis kollidiert bzw. deswegen zu Fall gekommen zu sein.
- Bei Radfahrenden über 60 Jahren geben 24 % an, dass sie Probleme mit nachlassendem Sehvermögen haben (vgl. BAST-Bericht M264, Verkehrssicherheit von Radfahrern – Analyse sicherheitsrelevanter Motive, Einstellungen und Verhaltensweisen, S. 12/13). Altersbedingte Veränderungen zeigen sich z.B. in der Verringerung der statischen Sehschärfe (Verkehrszeichen werden nicht mehr gut erkannt) oder bei der Verschlechterung des dynamischen Sehens (bewegte Objekte, wie andere Verkehrsteilnehmende, werden nicht mehr so gut gesehen).
- Augenerkrankungen schränken ebenfalls das Sehvermögen ein und lassen sich häufig nicht mit einer Sehhilfe beheben. Bei Nichtbehandlung können sie im Straßenverkehr fatale Folgen haben, wenn z.B. bestimmte Bereiche als „blinde Flecken“ erscheinen (Gesichtsfeldausfälle).

Krankheit

Mögliche Folgen

Altersabhängige Makuladegeneration	- Sehverlust in der Mitte des Gesichtsfelds - Es werden genau die Dinge unscharf, die angesehen werden.
Grauer Star (Altersstar)	- Farben werden immer blasser und Kontraste schwächer - Erhöhte Blendempfindlichkeit
Grüner Star	- Gesichtsfeldausfälle - Bestimmte Bereiche erscheinen als „blinde Flecken“ (was in diesem Bereich ist, wird nicht gesehen, aber oftmals ohne dass die Betroffenen sich dessen bewusst sind.)

2.2.9 HINWEISE ZUR UMSETZUNG: REAKTIONSTESTGERÄT

Zielsetzung

Was mit dem Aktionselement „Reaktionstestgerät“ erreicht werden soll

- › Einschätzen der eigenen Reaktionsfähigkeit und vermitteln, dass die Reaktionszeit Einfluss auf die Verkehrssicherheit hat. Dies ist sehr wichtig für die Sicherheit von Rad und Pedelec-fahrenden.
- › Information dazu, dass beim Radfahren die Reaktionszeit Teil des Anhaltewegs ist. Sie hängt unmittelbar mit der Geschwindigkeit zusammen, zum Beispiel haben Radfahrende bei einer niedrigeren Geschwindigkeit mehr Zeit zum Reagieren.
 - » $\text{Anhalteweg} = \text{Reaktionsweg} + \text{Bremsweg}$
- › Bewusstsein schaffen für den Einfluss von Geschwindigkeit und Fahrbahnzustand auf den Bremsweg.
- › Sensibilisieren für die hohe Bedeutung von Wahrnehmung und Aufmerksamkeit für Radfahrende im Straßenverkehr und motivieren zu einer vorausschauenden und zurückhaltenden Fahrweise.
- › Bei Radfahrenden Bewusstsein schaffen für die Auswirkungen von Ablenkung auf die Reaktionszeit.

Inhalt

Was vermittelt werden soll

- › Mit dem Reaktionstestgerät werden neben Interessierten auch Radfahrende erreicht, die sich (noch) nicht aktiv mit ihrem eigenen Verkehrsverhalten auseinandergesetzt haben. Die Hemmschwelle für Besucherinnen und Besucher zur Teilnahme ist gering, denn sie können unverbindlich und ohne Furcht vor Konsequenzen ihre Reaktionsschnelligkeit testen. Daraus entstehen hervorragende Anknüpfungspunkte für eine weiterführende Beratung.
- › Beim Radfahren sind zwei Drittel des Anhaltewegs der Bremsweg. Von der Reaktionszeit hängt ab, wie schnell man in einer Gefahrensituation anhalten kann. Sie verlängert sich durch Ablenkung, Müdigkeit oder Alkohol. Zudem wird der Anhalteweg durch Glätte oder Nässe länger.

Deshalb gilt:

- » Passen Sie Ihre Geschwindigkeit an Ihren Zustand, Ihre Reaktionsfähigkeit und den Straßenzustand an. Wer langsam fährt, hat mehr Zeit zum Reagieren.
- » Schränken Sie nicht selbst Ihre Reaktionsfähigkeit ein. Durch Ablenkung, Müdigkeit, Unaufmerksamkeit oder Alkohol verlängert sich die Reaktionszeit.
- » Richten Sie die Beratung an den Bedürfnissen und Wünschen der Testpersonen aus, z.B. Berücksichtigung von Alter und gesundheitlicher Situation, fährt sie regelmäßig Fahrrad oder ist sie ein Wiedereinsteiger, wurde kürzlich auf ein Pedelec umgestiegen.
 - » Beispiel 1: Bei Pedelec-fahrenden kann man Bezug nehmen zu den höheren Geschwindigkeiten und den dadurch längeren Anhaltewegen.
 - » Beispiel 2: Ältere Menschen können sensibilisiert werden, dass altersbedingt die Reaktionsgeschwindigkeit nachlässt und sie ihr Fahrverhalten darauf einstellen.

- Das Reaktionstestgerät bietet einen guten Einstieg für weiterführende Gespräche zu Themenfeldern, die besonders für Radfahrende wichtig sind. Stellen Sie die Testergebnisse in einen direkten Bezug zu realen Verkehrssituationen und schärfen Sie damit das Risikobewusstsein der Testperson.

Folgende Themen machen die Bedeutung einer ausreichenden Reaktionszeit deutlich:

Geschwindigkeit	In unübersichtlichen Verkehrssituationen Geschwindigkeit reduzieren und Rücksicht nehmen, bevor es zu einem Unfall kommt.
Zustand von Fahrbahn oder Radweg	Anpassen der Geschwindigkeit an den Zustand von Fahrbahn oder Radweg Besondere Aufmerksamkeit bei Hindernissen, wie Bordsteinen oder Straßenbahnschienen. Es muss abgebremst und das Hindernis im langsamen Tempo passiert werden.
Witterungsbedingungen	Anpassen der Geschwindigkeit an Nässe, Dunkelheit, Nebel, Schnee oder Laub auf der Fahrbahn
Ablenkung	Ablenkung z.B. durch Mobiltelefon oder Musikhören über Kopfhörer. Wenn das Telefon klingelt, kann entweder später zurückgerufen oder angehalten werden, um den Anruf entgegenzunehmen.
Alkohol	Durch Alkohol verlängern sich Reaktionszeit und die Möglichkeit, schnell auf Gefahren zu reagieren. Je höher der Alkoholkonsum ist, desto deutlicher verlängert sich die Reaktionszeit.
Ermüdung	Bei Ermüdung kommt es zu Problemen mit Konzentration, Aufmerksamkeit und Wahrnehmung. Deshalb Pausen einlegen, ggf. etwas Essen und Trinken.

- Um sicher mit dem Fahrrad unterwegs zu sein, gehören beide Hände an den Lenker. Freihändiges Fahren hat große Auswirkungen auf die Reaktionszeit, v.a. bei Fahrrädern ohne Rücktritt. Wer erwischt wird, kann zu einem Verwarngeld in Höhe von 5 € herangezogen werden.

Durchführung

Wie das Aktionselement „Reaktionstestgerät“ eingesetzt wird

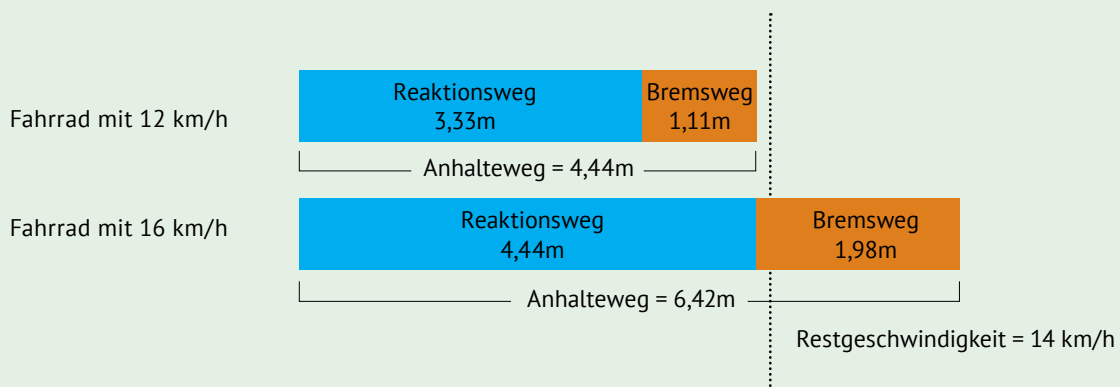
- Bei den Verkehrssicherheitstagen werden unterschiedliche Reaktionstestgeräte eingesetzt. Bei einfachen Geräten müssen die Testpersonen auf ein Signal reagieren, indem sie verschiedene Knöpfe drücken. Bei anderen Geräten sind, neben einem Laptop mit Bildschirm zur Darstellung von Verkehrssituationen, Pedale angeschlossen, die bedient werden müssen.
- Es bietet sich an, das Reaktionstestgerät in der Nähe des Informationsstands aufzubauen. So können die Testpersonen im Anschluss dorthin wechseln und die Medien/Materialien für die weitere Beratung finden sich in unmittelbarer Nähe.
- Die meisten bei den Reaktionstestgeräten dargestellten Verkehrssituationen beziehen sich zwar auf die Verkehrsteilnahme mit dem Pkw, sind jedoch häufig auf das Radfahren anwendbar. Bei der Auswertung der Testergebnisse sollte der direkte Bezug zum Radfahren hergestellt werden.
- Lassen Sie die Testpersonen mehrere Varianten durchfahren (abhängig vom Gerätetyp):

» Verschiedene Geschwindigkeiten

Bezug zum Radfahren: Würden die beiden Radfahrenden ein Hindernis in einer Entfernung von rund 5 m sehen, käme der langsamere rechtzeitig zum Stehen. Der schnellere Radfahrende würde hingegen mit einer Geschwindigkeit von 14 km/h auf das Hindernis prallen. Die Reaktionszeit ist länger als der Bremsweg und verlängert sich zusätzlich bei:

- » Ablenkung
- » Alkohol
- » Höherem Alter
- » Schlechter Sicht

Den Testpersonen sollte daher vermittelt werden, welche Verantwortung in der Wahl der Geschwindigkeit liegt.



Annahmen:

- ▶ Reaktions- und Umsetzungszeit: 1 Sekunde
- ▶ Verzögerung 5m/s^2 . Diese Verzögerung setzt einen optimalen Bodenbelag und einwandfreie Bremsen voraus. Eine größere Verzögerung führt in der Regel zum Aufsteigen des Hinterrads.

» Unterschiedliche Witterungsbedingungen

Bezug zum Radfahren: Die Bremseigenschaften des Fahrrads sind auch von den Witterungsbedingungen abhängig. Auf trockener Fahrbahn wird der Radfahrende schneller zum Stehen kommen als auf nasser oder gar glatter Oberfläche. Aus diesem Grund ist eine schnelle Reaktion wichtig. Richtet der Radfahrende seine Aufmerksamkeit auf die Bodenbeschaffenheit, werden brenzlige Verkehrssituationen, wie ein sich näherndes Auto aus einer Einfahrt, später wahrgenommen werden.

» Bremskraft

Bezug zum Radfahren: In gefährlichen Situationen müssen Radfahrende schnell und umsichtig reagieren. Deswegen ist es gut, das Bremsen mit unterschiedlicher Bremskraft zu erleben. Es ermöglicht einen Eindruck, welche Auswirkungen dies auf das Fahrverhalten hat. Werden z.B. plötzliche Lenkbewegungen gemacht, besteht die Gefahr eines Sturzes.

» Unterschiedliche Straßenverhältnisse

Bezug zum Radfahren: Nasses Laub auf dem Radweg, ein Schotterweg oder sandiger Untergrund – für Radfahrende können schlechte Straßenverhältnisse gefährlich werden. In diesen Situationen müssen sie sicher reagieren können. Jedoch bindet die Beachtung des Fahrbahnzustands die Aufmerksamkeit, so dass plötzlich auftretende Gefahrensituationen, wie eine sich öffnende Pkw-Tür, später vom Radfahrenden wahrgenommen werden.

- 】 Machen Sie deutlich, wie durch die Änderung einzelner Bedingungen (z.B. Geschwindigkeit) das erzielte Ergebnis beeinflusst wird. Daran lassen sich anschaulich die Auswirkungen der Reaktionszeit aufzeigen und die eigenen Grenzen erlebbar machen.
- 】 Besprechen Sie mit der Testperson die Ergebnisse. Beraten Sie dazu, wie das eigene Verhalten beim Radfahren an die unterschiedlichen Bedingungen (z.B. Fahrbahnzustand) angepasst werden kann bzw. welche Handlungsalternativen bestehen. Wenn möglich, können die Testergebnisse ausgedruckt werden.

Folgende Übersicht verdeutlicht die Auswirkungen von Geschwindigkeit und Reaktionszeit auf den Anhalteweg:

Geschwindigkeit	Reaktionszeit	Anhalteweg
12 km/h	1s	4,44m
12 km/h	1,5s	6,11m
12 km/h	2s	7,78m
15 km/h	1s	5,90m
15 km/h	1,5s	7,99m
15 km/h	2s	10,07m
18 km/h	1s	7,50m
18 km/h	1,5s	10,00m
18 km/h	2s	12,50m
	1s	8,64m
20 km/h		
20 km/h	1,5s	11,42m
20 km/h	2s	14,20m

- › Mit dem Reaktionstestgerät lässt sich hervorragend das Thema Ablenkung verdeutlichen.

Beispiele: Die Testperson muss während des Reaktionstests

- » einen Anruf auf dem Mobiltelefon annehmen. Dazu wird sie auf ihrem eigenen Gerät oder dem Mobiltelefon der Verkehrswacht angerufen und muss den Anruf annehmen.
- » eine Nachricht schreiben. Sie tippt auf ihrem Mobiltelefon eine Nachricht.
- » eine Route eingeben. Sie gibt in einer Navigations-App eine Adresse ein.
- » wird vom Testleiter angesprochen. Der Testleiter stellt ihr eine Frage.

Wissen

Was man zur Reaktion im Straßenverkehr wissen sollte

- › Radfahrende müssen im Straßenverkehr auf eine Vielzahl von Informationen und Reizen reagieren. Dazu wechseln sie fortlaufend zwischen einem groben Gesamtüberblick über das Verkehrsgeschehen und der Konzentration auf Einzelsituationen. Das Erkennen einer Gefahr löst eine Reaktion aus, die zu einer Handlungsänderung führt. Diese Zeitspanne wird als Reaktionszeit bezeichnet. Sie wird zu über 80 % über visuelle Reize ausgelöst.
- › Schnelles Reagieren ist für Radfahrende in kritischen Verkehrssituationen essentiell. Die Reaktionszeit verlängert sich durch Ablenkung, mangelnde Konzentration und Aufmerksamkeit, Blickwechsel oder Müdigkeit.

Ablenkung

- › Die konkrete Bedeutung von Ablenkung als Unfallursache ist statistisch schwer zu erfassen. Es ist davon auszugehen, dass mindestens jeder zehnte Unfall im Straßenverkehr durch Ablenkung mit verursacht wurde.
- › In der Schweiz werden „Unaufmerksamkeit und Ablenkung“ als eigene Kategorie in der Unfallstatistik geführt und als Ursache für 30% aller Unfälle mit Verletzungs- oder Todesfolge angegeben.
- › Bereits bei Musik in der Lautstärke eines normalen Gesprächs oder einem Telefonat per Headset verlängert sich die Reaktionszeit um ein Fünftel, wie eine Studie des Instituts für Arbeit und Gesundheit (IAG), Dresden, zeigt. Bei Musik, die so laut ist wie ein mit 50 km/h vorbeifahrendes Auto, steigt die Reaktionszeit sogar um die Hälfte.
- › Rechtlicher Rahmen: § 23 Abs. 1a,b StVO gilt auch für Radfahrende. Die Benutzung des Handys während der Fahrt ist nur mit einer Freisprecheinrichtung erlaubt. Es darf also telefoniert werden, sofern dafür Kopfhörer genutzt werden und die Hände frei sind. Bei Verstoß droht ein Verwarungsgeld von 25 €. Dies gilt auch für die Nutzung von Apps.

Konzentration und Aufmerksamkeit

- › Sie sind von mehreren Faktoren abhängig, z.B. dem Gesundheitsstatus, Wachheitsgrad oder Genussmittelkonsum des Radfahrenden.

Beispiel 1:

Sogar bekannte Wegstrecken können für Radfahrende zur Herausforderung werden, z.B. wenn sie Arzneimittel eingenommen haben oder am frühen Morgen noch unausgeschlafen sind.

Beispiel 2:

Bei Fahrradtouren verringert sich schnell die notwendige Konzentration, so dass der Weg und übrige Verkehr nur noch eingeschränkt wahrgenommen werden. Gründe sind Unterhaltungen mit anderen, das Betrachten der Umgebung oder Ermüdung bei langen Ausfahrten.

2.2.10 Hinweise zur Umsetzung: Radfahren unter Alkoholeinfluss (Rauschbrillenparcours)

Zielsetzung

Was mit dem Aktionselement erreicht werden soll

- › Aufklärung über die Risiken und Gefahren, die beim Radfahren im Straßenverkehr unter Alkoholeinfluss entstehen. Besonders Jugendlichen sollen Alternativstrategien aufgezeigt werden.
- › Bei Radfahrenden Bewusstsein dafür schaffen, wie stark Alkohol die motorischen Fähigkeiten und dabei vor allem die Koordination beeinträchtigt und sich auf das Fahrverhalten auswirkt.
- › Informieren über die gesetzlichen Regelungen und die rechtlichen Konsequenzen des Radfahrens unter Alkoholeinfluss im Straßenverkehr. Besonders Jugendlichen soll aufgezeigt werden, das Radfahren unter Alkoholeinfluss Konsequenzen für den Führerscheinbesitz/-erwerb haben kann.

Inhalt

Was vermittelt werden soll

- › Das Thema „Radfahren unter Alkoholeinfluss“ lässt sich besonders gut anhand eines Rauschbrillenparcours aufgreifen. Er zieht bei den Verkehrssicherheitstagen viele Interessierte, darunter häufig Jugendliche, an. Als Einstieg in ein Gespräch über die Verkehrsteilnahme mit dem Rad unter Alkoholeinfluss ist er besonders geeignet. Die negativen Auswirkungen können anschaulich mit den Rauschbrillen simuliert und damit erlebbar gemacht werden.
- › Viele sehen das Fahrrad als Alternative zum Auto, wenn sie Alkohol getrunken haben. Diese Annahme ist gefährlich: Das Fahren unter Alkoholeinfluss stellt nicht nur höhere Anforderungen an den Radfahrenden, z.B. hinsichtlich der Koordinationsfähigkeit. Auch rechtlich bestehen dieselben Konsequenzen wie für Autofahrende beim Fahren unter Alkoholeinfluss. Dies reicht bis zum Führerscheinentzug.
- › Folgende Situationen können Sie mit den Besucherinnen und Besuchern besprechen, da sie im Straßenverkehr schnell gefährlich werden können:

Thema	Auswirkung	Tipps und Hinweise für Radfahrer
Alkoholmengen	› Körperlicher Zustand: Bereits eine geringe Alkoholkonzentration im Blut führt zu Einschränkungen und hat Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit. › Hinzu kommen weitere Faktoren, z. B. Müdigkeit oder Medikamenteneinnahme.	› Trinken Sie keinen Alkohol, wenn Sie Radfahren müssen! › Verzichten Sie auf das Radfahren, wenn Sie alkoholisiert sind, damit Sie sich und andere Verkehrsteilnehmer nicht in Gefahr bringen. › Wenn Sie betrunken sind, schieben Sie ihr Fahrrad oder lassen Sie es besser ganz stehen. › Nutzen Sie Alternativen, um sicher nach Hause zu kommen, z.B. den ÖPNV oder eine Fahrgemeinschaft mit einem nüchternen Fahrer. › Wenn Sie Medikamente genommen haben, sollten Sie keinen Alkohol trinken (Beipackzettel beachten).
Körperliche Beeinträchtigungen unter Alkoholeinfluss	› Verringerung von Wachsamkeit und Reaktionsvermögen › Abnahme der Muskelkoordination › Entscheidungen werden langsamer getroffen. › Diese Beeinträchtigung der Sinnesleistungen gehen oft einher mit einer erhöhten Risikobereitschaft, Selbstüberschätzung, Enthemmung und Kontrollverlust.	› Alkoholbedingte körperliche Beeinträchtigungen sind besonders für Radfahrer gefährlich, da Radfahren viel höhere Anforderungen an die Koordinationsfähigkeit und Bewegung stellt als Autofahren.
Alkoholkonsum und Wechselwirkungen mit Arzneimitteln	› Wechselwirkungen können ganz unterschiedlich und wenig vorhersehbar sein. › Bei der Einnahme von Arzneimitteln kann... - Alkoholkonsum den Abbau verschiedener Arzneimittel verzögern oder verhindern, wenn sie ebenfalls (wie Alkohol) über die Leber abgebaut werden. - Alkohol den Blutdruck senken. Insbesondere bei der Einnahme blutdrucksenkender Medikamente kann dies zu einer zu starken Blutdrucksenkung führen. - Alkohol bei bestimmten Arzneimitteln (z. B. Schlafmittel, Beruhigungsmittel, Antidepressiva) an den gleichen Organ-Systemen im Körper wirken. Dadurch sind Wechsel- und Nebenwirkungen möglich.	› Wenn Sie Arzneimittel einnehmen, seien Sie vorsichtig beim Alkoholkonsum. Es sind Wechselwirkungen und Nebenwirkungen möglich. Diese können die negativen Auswirkungen des Alkoholkonsums auf eine sichere Verkehrsteilnahme weiter verstärken. › Lesen sie den Beipackzettel und folgen Sie den Anweisungen ihres Arztes – bei manchen Arzneimitteln darf gar kein Alkohol zusätzlich konsumiert werden.

- 】 Vielen Menschen ist nicht bewusst, dass Radfahren unter Alkoholeinfluss rechtliche Konsequenzen nach sich ziehen kann. Häufig heißt es: „Heute Abend möchte ich etwas trinken, deswegen lasse ich das Auto stehen und nehme das Fahrrad.“. Deshalb: Klären Sie die Besucherinnen und Besucher auch über die rechtlichen Folgen auf.
- » Wer mit 0,3 Promille oder mehr ein Fahrzeug (Rad oder Pkw) fährt und man ihm alkoholbedingte Ausfallerscheinungen (z.B. Fahrfehler) nachweist, gilt als fahrunsicher und begeht eine Straftat nach § 316 StGB. Mit 1,6 Promille oder mehr gilt jeder Radfahrende (mit einem Pkw bei 1,1 Promille) als fahrunsicher. Die Folgen reichen von einer Geldstrafe bis zu einem Jahr Freiheitsstrafe. Verursacht der Radfahrende zudem eine Gefährdung von Menschen (z.B. Beinahe-Unfall) oder Sachen von bedeutenden Wert kann eine Freiheitsstrafe von bis zu 5 Jahren verhängt werden (§ 315c StGB).
- » Anders als bei Kraftfahrzeugen gibt es beim Radfahren keinen Bußgeldtatbestand.
- » Mit 1,6 Promille oder mehr wird außerdem eine medizinisch-psychologische Untersuchung (MPU) angeordnet. Je nach Ergebnis wird die Fahrerlaubnis entzogen und es kann zusätzlich sogar ein Fahrverbot fürs Fahrrad angeordnet werden.
- 】 Informieren Sie Jugendliche darüber, dass es auch für sie rechtliche Konsequenzen beim Radfahren unter Alkoholeinfluss gibt. Werden bei Pkw-Fahranfängern alkoholbedingte Fahrauffälligkeiten auf dem Fahrrad festgestellt, kann sich die Probezeit verlängern. Für Jugendliche, die noch nicht im Besitz der Fahrerlaubnis sind, kann – wenn sie mit 1,6 Promille oder mehr Rad fahren – die Fahrerlaubnisbehörde vor Erwerb der Fahrerlaubnis eine MPU anordnen.
- 】 Zeigen Sie Alternativen: Wer Alkohol getrunken hat, lässt das Fahrrad stehen oder schiebt es bei kurzen Strecken nach Hause. Alternativ kann der öffentliche Nahverkehr oder Taxis genutzt werden, ebenso sind vorab verabredete Fahrgemeinschaften möglich. Jugendliche können sich vorher abstimmen und bei Freunden vor Ort übernachten.

Durchführung

Wie das Aktionselement eingesetzt werden soll

- 】 Radfahren unter Alkoholkonsum ist ein brisantes Thema. Sind bei den Besucherinnen und Besuchern Hemmungen spürbar, offen darüber zu sprechen, eignen sich die Rauschbrillen als gute Einstiegsmöglichkeit. Mit den Rauschbrillen lassen sich beispielhaft das Gefühl der Verunsicherung und der eingeschränkten Kontrolle über den Körper und die Körperfunktionen erleben. Zudem werden die Auswirkungen auf eine im nüchternen Zustand einfach zu bewältigende Koordinierungsaufgabe erlebbar.

Was ist eine Rauschbrille und wie wirkt sie?

- 】 Mit Rauschbrillen wird der Zustand von Beeinträchtigungen durch Alkohol simuliert. Die optische Wahrnehmung wird verändert und das Gehirn kurzfristig beeinflusst. Rauschbrillen gibt es in unterschiedlichen Ausführungen, z.B. mit einem simulierten Rauschzustand von ca. 1,3 Promille, als Alcopop-Rauschbrille oder als Nachtversion.

- 】 Mit den Rauschbrillen lassen sich die Effekte von Alkoholkonsum auf Wahrnehmung, Gleichgewicht und Koordination anschaulich demonstrieren. So erscheinen Gegenstände weiter entfernt, als sie tatsächlich sind, Geschwindigkeiten werden falsch eingeschätzt, es kommt zum Doppeltsehen, das Sehvermögen wird schwächer (andauernder Tunnelblick), die Reaktionszeit länger, es kann ein Gefühl von Verwirrtheit oder Orientierungslosigkeit entstehen sowie Gleichgewichtsstörungen (Torkeln) auftreten.
- 】 Die individuellen Wirkungen sind beispielhaft und entsprechen nicht unbedingt dem angezeigten Promillewert der jeweiligen Rauschbrille. Mit der Rauschbrille kann aber ein verändertes Gefühls-erleben simuliert werden.

Welche Voraussetzungen gibt es für den Einsatz und welches Material kann genutzt werden?

- 】 Die Rauschbrillen werden nur von Testpersonen aufgesetzt, deren Gesundheits- und Allgemeinzustand gut ist (sonst Sturz- und Verletzungsgefahr). Wer eine Brille trägt, behält sie auf und zieht die Rauschbrille darüber. Die Rauschbrillen sollen aufgrund der Addition beeinträchtigender Wahrnehmungseffekte nicht von angetrunkenen Testpersonen genutzt werden. Ebenso sind die Rauschbrillen nicht für Kinder und Jugendliche unter 15 Jahren geeignet.
- 】 Für die Umsetzung des Aktionselementes „Rauschbrillenparcours“ kann die Plane Rauschbrillenparcours der DVW oder ein eigener Parcours genutzt werden. Die Plane „Rauschbrillenparcours“ (2x3m) ist im DVW-Medienshop bestellbar.
- 】 Ein anderer Parcours kann mit einfachen Koordinierungsaufgaben gestaltet werden. Achten Sie darauf, dass ausreichend Platz vorhanden ist, damit die Stationen gefahrlos bewältigt werden können.

Für einen Parcours eignen sich z.B. folgende Materialien:

- » Pylonen zum Slalom laufen
- » Kreide zum Aufmalen oder Klebeband zum Aufkleben von Linien, auf denen vorwärts und/oder rückwärts gelaufen wird
- » Bonbons, die von der Testperson entgegengenommen werden
- » Münzen, die vom Boden aufgehoben werden
- » Ein Brett mit Schlössern, die von der Testperson mit einem Schlüssel geöffnet werden müssen
- » Ein leichter Schaumstoffball, der gefangen wird
- » Zwei Becher, bei denen Wasser von einem in den anderen gefüllt wird

Wie wird das Aktionselement durchgeführt?

- 】 Informieren Sie die Testperson vor dem Aufsetzen der Brille, wie sich die Sicht beim Tragen der Brille verändert. Begleiten Sie die Testperson wegen der Gefahr des Stolperns oder Gleichgewichtsverlusts durch die einzelnen Stationen des Parcours und leiten Sie die Übungen an.
- 】 Sehr selten können leichte Übelkeit, Schwindel oder Kopfschmerzen auftreten. Dann sollte sich die Person hinsetzen und die Augen eine kurze Zeit schließen. Nach den Übungen benötigen die Augen einen Augenblick Ruhe, damit die Wirkung der Rauschbrille auf die Sehfähigkeit wieder vollständig verschwindet.
- 】 Bei den Aufgaben, die die Testpersonen mit der Rauschbrille bewältigen müssen, entsteht bei den Zuschauern schnell der Eindruck, tatsächlich angetrunkene oder berauschte Personen zu sehen. Die hierbei entstehende Komik ist als Effekt der Demonstration durchaus erwünscht und unterhaltsam. Wichtig ist jedoch, den ernsten Hintergrund des Aktionselements nicht aus dem Blick zu

verlieren. Die Zuschauer lassen sich ebenfalls gut in Gespräche einbeziehen bzw. zum Testen des Rauschbrillenparcours auffordern.

Wie gehe ich mit uneinsichtigen Personen um?

- › Manche Personen nehmen die simulierten Rauschwirkungen der Brille als Anlass zu glauben, dass sie sich in diesem Zustand gut orientieren und noch Fahrrad fahren könnten. Machen Sie deutlich, dass mit den Rauschbrillen beispielhafte Rauscheffekte gezeigt werden und nicht ein genauer Promillewert. Selbstverständlich vermittelt die starke optische Wirkung der Rauschbrillen nicht genau die Bilder, die im Rausch real wahrgenommen werden.

Wissen

Was man zum Einfluss von Alkohol wissen sollte

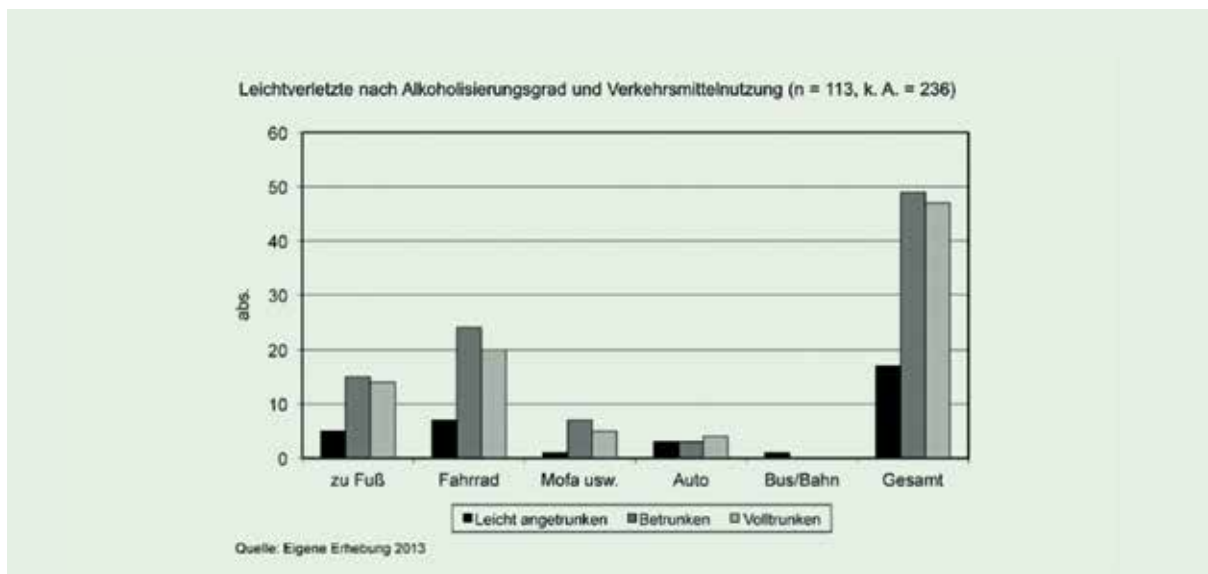
- › Die Unfälle von alkoholisierten Radfahrenden sind durchschnittlich schwerer als die von nüchternen. Zudem haben alkoholisierte Verunfallte häufiger Verletzungen an Kopf und Gesicht.
- › Die Auswirkungen von Alkoholkonsum auf das Fahrverhalten von Radfahrenden sind individuell sehr unterschiedlich. Während in Studien bei einzelnen Probanden schon eine Veränderung des Fahrverhaltens ab 0,2 Promille festgestellt wurde, konnten andere auch bei hohen Promillewerten die Fahraufgaben noch lösen.
- › Grundsätzlich können bereits geringe Mengen Alkohol eine nicht vorhersehbare Wirkung haben. Auch wenn eine individuelle Voraussage, wie Alkohol im Organismus wirkt, nicht möglich ist, lässt sich vereinfachend sagen: ab 0,3 Promille werden Entfernung und Geschwindigkeit eines herannahenden Pkw falsch eingeschätzt, ab 0,5 Promille vermindert sich die Sehleistung, ab 0,8 Promille verlängert sich die Reaktionszeit um 50% und es kann zum Tunnelblick kommen und ab 1,1% nimmt die Risikobereitschaft erheblich zu. Ab einem bestimmten Promillewert sinkt bei vielen Personen die Kontrolle über das eigene Trinkverhalten.
- › In Deutschland ist das Führen eines Fahrzeugs unter Alkoholeinfluss verboten (§ 315c StGB, § 316 StGB). Mit 0,3 Promille oder mehr und bei unsicherer Fahrweise oder einem Unfall besteht eine Strafbarkeit. Als Radfahrende gilt eine absolute Fahruntüchtigkeit ab 1,6 Promille (mit einem Pkw ab 1,1 Promille).

Unfallgeschehen

Welchen Einfluss Alkohol auf das Unfallgeschehen hat

- › Nach Angaben des Statistischen Bundesamts gab es bei Radfahrenden im Jahr 2020 insgesamt 4.654 Unfälle mit Personenschaden, die auf Alkoholeinfluss zurückzuführen sind. Die meisten verunglückten Radfahrenden, die Alkohol konsumierten, hatten einen Alleinunfall. Bei Alleinunfällen sowie Unfällen mit leichten Verletzungen ist zusätzlich von einer hohen Dunkelziffer auszugehen. Sie werden häufig nicht von der Polizei erfasst und fließen deshalb nicht in die amtliche Unfallstatistik ein.
- › Für einen erheblichen Anteil der Jugendlichen gehört der Konsum von Alkohol zum Erwachsenwerden dazu. Im Durchschnitt nehmen sie 2,4 mal pro Monat alkoholisiert am Straßenverkehr teil. Abhängig vom Alter zeigen sich Unterschiede: 15-Jährige nehmen durchschnittlich 1,5 mal im Monat alkoholisiert am Straßenverkehr teil, bei 17-Jährigen liegt der Wert mit 2,9 mal im Monat schon deutlich höher.

- › Eine Studie der BAST, in welcher der Alkoholkonsum und das Verkehrsverhalten von Jugendlichen untersucht wurden, belegt die häufige Nutzung des Fahrrades unter Alkoholeinfluss bei Jugendlichen. Die Befragungen ergaben, dass mit zunehmenden Alkoholisierungsgrad die Unfallhäufigkeit und die Verletzungsschwere deutlich ansteigt.
- › In der Untersuchung gaben 113 Jugendliche an, in ihrer gefährlichsten Verkehrssituation unter Alkoholeinfluss im Straßenverkehr leicht verletzt worden zu sein. Davon schätzten 17 Jugendliche ihren Zustand als leicht angetrunken, 49 Jugendliche als betrunken und 47 Jugendliche als volltrunken ein. Die meisten Jugendlichen zogen sich ihre Verletzungen als Radfahrende (n=51) zu.



Quelle: BAST: Alkoholkonsum und Verkehrsunfallgefahren bei Jugendlichen, S. 44

2.2.11 Hinweise zur Umsetzung: Aktionselement Sichtbarkeit

Zielsetzung

Was mit dem Aktionselement „Sichtbarkeit“ erreicht werden soll

- › Den Besucherinnen und Besuchern wird bewusst gemacht, wie wichtig die eigene Sichtbarkeit als Radfahrende für die eigene Sicherheit ist.
- › Die Besucherinnen und Besucher erhalten Informationen über die Anforderungen an eine einwandfrei funktionierende Fahrradbeleuchtung nach StVZO.
- › Die Besucherinnen und Besucher werden sensibilisiert ihre Sichtbarkeit gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern zu erhöhen, wenn sie sich mit reflektierenden Materialien und Kleidung ausstatten.
- › Die Besucherinnen und Besucher werden über die Möglichkeiten beraten, sich als Radfahrende sichtbar zu machen.
- › Bessere Sichtbarkeit bedeutet einen großen Sicherheitsgewinn.

Inhalte

Was vermittelt werden soll

- › Radfahrende werden bei Nacht von Autofahrenden schlecht gesehen, wenn die Beleuchtung nicht funktioniert und dunkle Kleidung getragen wird. Die eigene Sichtbarkeit ist beim Radfahren ein entscheidender Sicherheitseffekt.
- › Informieren Sie die Besucherinnen und Besucher, dass eine einwandfrei funktionierende Fahrradbeleuchtung nach StVZO für mehr Sicherheit sorgt, und dass eine regelmäßige Überprüfung der Beleuchtung sinnvoll ist.
- › Machen Sie darauf aufmerksam, dass das Tragen von retroreflektierendem und fluoreszierendem Material für deutlich mehr Sichtbarkeit sorgt. In vielen Kleidungsstücken sind reflektierende Materialien bereits eingearbeitet, idealerweise sollten sie rund um den Körper getragen werden. Rüstet sich der Radfahrende mit solchen Materialien oder Kleidung aus, erhöht sich die Sichtbarkeit auf bis zu 134m (Quelle: Runter vom Gas). So kann aus einer gefährlichen schnell eine harmlose Situation werden.
- › Es gibt Kleidung, in die reflektierende Elemente bereits integriert sind. Wenn möglich, sollte beim Kauf darauf geachtet werden, dass das reflektierende Material der Norm DIN EN 1150 entspricht.
- › Erklären Sie den Besucherinnen und Besucher, dass sie auf dem Fahrrad durch mangelnde Sichtbarkeit nicht nur bei Dunkelheit von anderen Verkehrsteilnehmenden übersehen werden können. Auch schlechtes Wetter, wie Nebel, Regen oder Schneefall, oder eine Blendung auf nasser Straße sowie durch die tiefstehende Sonne können zu gefährlichen Situationen führen.
- › Verbessern Sie die Sicht von Autofahrenden: Autoscheinwerfer sind auf die Fahrbahn ausgerichtet, weshalb Autofahrende als erstes den Unterkörper von Radfahrenden wahrnehmen. Deshalb sollten an Beinen oder Füßen reflektierende Materialien angebracht werden.
- › Helle Bekleidung ist für die Sichtbarkeit bei Dunkelheit besser als dunkle Kleidung, sie ist aber nicht so wirksam wie retroreflektierende Materialien. Darum beim Radfahren z. B. einfach eine Warnweste überziehen. Dies trifft übrigens auch dann zu, wenn man zu Fuß unterwegs ist.

Durchführung

Wie das Aktionselement „Sichtbarkeit“ eingesetzt wird

› Beispiel Informationsstand

Am Informationsstand können Sie reflektierende Materialien und Kleidung, wie Warnwesten (nach DIN EN 471 mit reflektierenden Streifen rundherum), Reflexbänder oder Reflexstreifen sowie Applikationen zum Aufbügeln, ausstellen. Dies ist ein guter Einstieg in ein Gespräch mit den Besucherinnen und Besuchern:

„Herzlich Willkommen an unserem Stand! Jetzt fängt die kalte Jahreszeit an und man fährt öfter in der Dämmerung oder Dunkelheit. Ich kann Ihnen gerne zeigen, mit welchen einfachen Mitteln Sie sich und Ihr Fahrrad für andere sichtbar machen.“

Die Materialien können auf einem Tisch ausgelegt, an Kleiderbügeln (Westen, Jacken) aufgehängt oder an einer Schaufensterpuppe präsentiert werden.

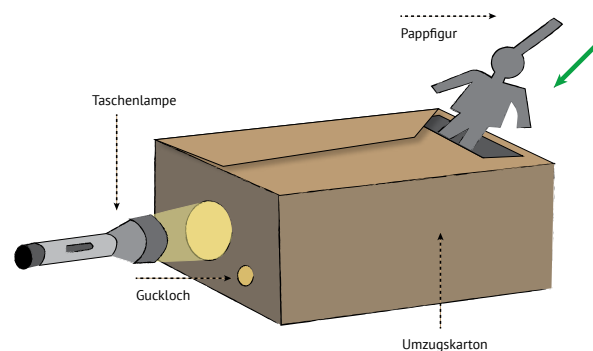
» Beispiel: Dunkelzelt

Bei ausreichend Platz ist ein spezielles Dunkelzelt ein eindrucksvolles Mittel, um das Thema Sichtbarkeit zu präsentieren. In dem Dunkelzelt werden z.B. Schaufensterpuppen aufgestellt, wobei ein Teil von ihnen reflektierende und ein Teil normale Kleidung trägt. Auch Kleiderbügel, die mit reflektierenden Materialien bestückt werden, oder ein Fahrrad können gezeigt werden.

Ausgestattet mit einer Taschenlampe begehen Standbetreuer und das Publikum das Dunkelzelt. Wenn der Strahl der Taschenlampe auf das Reflexmaterial fällt, wird eindrucksvoll der Unterschied zwischen guter und schlechter Sichtbarkeit deutlich. Das Dunkelzelt ist auch ein besonders gutes Element, um Kindern das Thema Sichtbarkeit anschaulich darzustellen.

» Beispiel: Blackbox

Eine Blackbox kann mit einfachen Mitteln selbst gestaltet werden. Ein einfacher, an allen Seiten geschlossener Karton (nicht zu klein, mind. 60cm) wird an den Innenseiten schwarz bemalt. In eine Schmalseite werden zwei Öffnungen geschnitten. Sie müssen groß genug sein, damit später an einem Loch mit einer Taschenlampe hindurchgestrahlt und an dem anderen Guckloch hindurchgesehen werden kann. Der Karton muss vollkommen dunkel sein, damit die Vorführung gelingt. Auf dem Boden des Kartons werden (mindestens) zwei Spielzeugfiguren befestigt. An einer Figur sind reflektierende Materialien, z.B. kleine



Streifen Reflexmaterial, angebracht, die andere Figur ist dunkel gehalten.

Sie können die Blackbox auf einem Tisch neben dem Informationsstand aufbauen. Die Vorführung ist ein guter Einstieg für ein vertiefendes Gespräch zur Sichtbarkeit. Sie ist auch ein gutes Element, um Kindern das Thema Sichtbarkeit zu verdeutlichen.

» Beispiel: Fahrradcheck

Wird ein Fahrradcheck angeboten, sollte dabei auch eine Beratung zur Fahrradbeleuchtung nach StVZO stattfinden. Neben der vorgeschriebenen Beleuchtung (s.u.) können weitere Tipps gegeben werden: Empfehlenswert sind Frontscheinwerfer mit Tagfahrlichtfunktion und automatischer Lichteinschaltung sowie ein Nabendynamo. Er verringert den Tretwiderstand gegenüber einem Seitenläuferdynamo, außerdem funktioniert er auch bei Nässe. Eine fest montierte Beleuchtung hat im Gegensatz zu Stecklichtern den Vorteil, dass sie nicht vergessen wird oder verloren geht, außerdem wird sie weniger gestohlen. Mit LED-Leuchten ausgestattete Lichter sind deutlich haltbarer als solche mit herkömmlichen Glühlämpchen; blinkende Beleuchtung ist nicht erlaubt. Mit einem Standlicht werden an Ampeln wartende Radfahrende besser gesehen.

Wissen

Was man als Radfahrender zur Sichtbarkeit wissen sollte

- › Knapp 20 % der Unfälle von Radfahrenden ereignen sich bei Dämmerung und Dunkelheit.
- › Menschen nehmen Objekte besser wahr, die in einem starken Kontrast zum Umfeld stehen. Deshalb „verschwindet“ ein unbeleuchteter Radfahrender schnell im Dunkeln und wird von anderen nicht oder erst viel zu spät gesehen. Hier schafft nicht nur die Fahrradbeleuchtung nach StVZO Abhilfe, sondern auch reflektierende Materialien. Sie werfen das auftreffende Licht direkt zur Lichtquelle zurück und sorgen somit für Aufmerksamkeit.
- › Nach StVZO gelten für die Fahrradbeleuchtung folgende Regelungen:
 - » Das Fahrrad muss mit einem weißen Frontscheinwerfer sowie einem roten Rücklicht ausgestattet sein. Scheinwerfer, Leuchten und Rückstrahler (auch batterie- bzw. akkubetrieben) sind nur dann zulässig, wenn sie über das Prüfzeichen des Kraftfahrt-Bundesamts verfügen. Die batterie- bzw. akkubetriebenen Scheinwerfer und Leuchten müssen während der Dämmerung, bei Dunkelheit oder wenn die Sichtverhältnisse es sonst erfordern, angebracht werden.
 - » Vorne muss das Fahrrad über einen weißen, hinten über einen roten Rückstrahler verfügen. Diese Rückstrahler dürfen mit den Scheinwerfern bzw. Leuchten ineinander gebaut sein. Ebenso sind an den Pedalen sowie den Rädern Reflektoren vorgeschrieben. Zulässig sind hierfür zwei Speichenreflektoren, reflektierende Speichen(hülsen) an allen Speichen oder Reifen mit weißen Reflektionsstreifen.
 - » Ab 2018 verkaufte Anhänger müssen ab einer Breite von 60cm je zwei weiße Front- und zwei rote Rückstrahler aufweisen. Die rote Schlussleuchte muss in diesem Fall links montiert sein.
 - » Ausnahme Kinderfahrräder: Sie gelten im Sinne des § 16 Abs. 2 StVZO nicht als Fahrzeug. Für sie finden die Regelungen der StVZO keine Anwendung. Es ist jedoch zu empfehlen, bereits bei Kinderfahrrädern auf eine verkehrssichere Ausstattung inklusive guter Beleuchtung zu achten.

2.2.12 Hinweise zur Umsetzung: Aktionselement Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)

Zielsetzung

Was mit dem Aktionselement „StVO“ erreicht werden soll

- › Informieren über die aktuellen rechtlichen Regelungen für Radfahrende und möglichen Folgen bei Nichtbeachtung.
- › Sensibilisieren für Regeln, die im Hinblick auf die Ursachen von Fahrradunfällen besonders relevant sind. Wichtig ist auch das Wissen über Verkehrszeichen.
- › Bewusstsein dafür schaffen, dass die Einhaltung von Verkehrsregeln für ein gutes Miteinander im Straßenverkehr wichtig ist. Rücksichtnahme und ein Blickwechsel für das Verhalten anderer Verkehrsteilnehmender fördern zusätzlich ein gutes Verkehrsklima.

Inhalte

Was vermittelt werden soll

- › Informieren Sie die Besucherinnen und Besucher über die wichtigsten Verkehrsregeln für Radfahrende und die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO). In der StVO sind die Regeln für alle Verkehrsteilnehmenden festgelegt, also auch für Radfahrende. Für sie gelten die allgemeinen Regeln für den Fahrzeugverkehr.
- › Darüber hinaus enthält die StVO Vorschriften speziell für den Radverkehr. So müssen Radfahrende z.B. den Radweg benutzen, wenn es durch das blaue Schild (Zeichen 237, 240, 241 der StVO) angeordnet ist. Ausnahme besteht, wenn der Radweg nicht gefahrlos befahrbar ist.
- › Die Regeln der StVO bilden die Grundlage des Verkehrsgeschehens, weil sie das Miteinander aller Verkehrsteilnehmenden im Straßenverkehr lenken. Dennoch werden sie nicht immer eingehalten, meist aus persönlichen Gründen, z.B. weil eine Befolgung in der aktuellen Verkehrssituation nicht sinnvoll erscheint. Machen Sie den Besucherinnen und Besuchern die mit den Regelverstößen verbundenen Risiken bewusst. In diesem Zusammenhang können Sie auch für die Sicht der anderen Verkehrsteilnehmenden sensibilisieren, um ein partnerschaftliches Miteinander anzustoßen.
- › Vermitteln Sie den Besucherinnen und Besuchern, dass Radfahrende auch immer mit dem Fehlverhalten anderer rechnen müssen. Reine Regelkenntnis allein bedeutet noch keine Sicherheit. Deshalb ist neben der Einhaltung der Verkehrsregeln auch ein eigenverantwortliches, situationsangemessenes Verhalten wichtig.
- › Oft geraten Radfahrende in gefährliche Verkehrssituationen, weil sie die Regeln der StVO missachten. Schaffen Sie bei den Besucherinnen und Besuchern ein Bewusstsein dafür, dass sie bei Missachtung der Regeln schnell verunglücken oder anderen Schaden zufügen können. Außerdem kann die Nichtbeachtung weitere Konsequenzen haben. Neben Geldbußen können für Radfahrende auch Punkte in Flensburg fällig werden.



Situation	Mögliches Risiko	Regel für Radfahrende	Folge bei Nichtbeachtung
Fahren in entgegengesetzter Richtung auf dem Radweg	- Zusammenstoß mit anderen Radfahrenden - Übersehen werden von einem aus einer Seitenstraße oder Einfahrt kommenden anderen Verkehrsteilnehmenden. - Autofahrende rechnen nicht mit Fahrrädern aus der entgegengesetzten Richtung, besonders in Kurven, an Kuppen oder an unübersichtlichen Stellen.	- Radwege dürfen nur in der Fahrtrichtung benutzt werden. - Rechtsfahrgebot: Radfahrende müssen grundsätzlich den rechten Radweg benutzen. - Ausnahme: Auf einem Radweg kann auch Gegenverkehr angeordnet sein. - Wenn sich ein Fahrzeug nähert, Geschwindigkeit reduzieren und den Blickkontakt suchen. Die Kreuzung erst überqueren, wenn zu erkennen ist, dass das Fahrzeug anhält.	20-35 € Verwarungsgeld
Mit dem Handy telefonieren (ohne Freisprecheinrichtung) oder eine Nachricht schreiben	- Sind Radfahrende abgelenkt, reagieren sie langsamer und können weniger schnell in gefährlichen Verkehrssituationen handeln. Sind zudem nicht beide Hände am Lenker, reagieren sie weniger schnell in gefährlichen Situationen.	- Die Benutzung des Handys während der Fahrt ist nur mit Freisprecheinrichtung erlaubt. - Es darf telefoniert werden, sofern Kopfhörer genutzt werden und die Hände frei bleiben - Dennoch sollte darauf verzichtet werden, damit Radfahrende nicht abgelenkt sind.	55 € Verwarungsgeld
Beim Radfahren Musik hören	- Musikhören beim Radfahren beeinträchtigt die Wahrnehmung - Radfahrende sind besonders auf ihr Gehör angewiesen, um Gefahrensituationen schnell zu erkennen, z.B. ein herannahendes Fahrzeug oder ein Warnsignal.	- Beim Radfahren darf Musik gehört werden, sofern der Straßenverkehr und mögliche Warnsignale ausreichend wahrgenommen werden (laute Musik ist verboten).	10 € Verwarungsgeld

Vorfahrt missachten bei rechts vor links Regelung	- Missachten Radfahrende beim Überqueren einer Kreuzung oder dem Einfahren in den fließenden Verkehr die Vorfahrt, kann es schnell zu einem Unfall kommen.	- Vorfahrtsregeln beachten - rechts vor links - Beim Einfahren in den fließenden Verkehr Schulterblick machen (§ 10 StVO)	10-60 € Geldbuße Verstoß gegen § 10: 30 bis 35 € Verwarnungsgeld
Überfahren einer roten Ampel	- Beim Überfahren einer roten Ampel kann es schnell zu einem Unfall mit anderen Verkehrsteilnehmenden kommen.	- An der roten Ampel anhalten. - Wer Rad fährt, hat grundsätzlich die Lichtzeichen für den Fahrverkehr zu beachten (§ 37 Abs. 2 Nr. 6 StVO) - Radfahrende auf dem Radweg richten sich nach der Fahrradampel. Ist keine vorhanden, gilt für sie die Fahrbahnampel.	Bußgeld bei Nichtbeachtung: 60-120 €, 1 Punkt Wenn die Ampel bereits länger als 1s rot war: 100-180 €, 1 Punkt
Befahren einer Straße entgegen der vorgeschriebenen Fahrtrichtung (z.B. Einbahnstraße, Kreisverkehr)	- Andere Verkehrsteilnehmende rechnen nicht mit entgegenkommenden Radfahrenden, so dass schnell eine gefährliche Situation entstehen kann. Besonders problematisch sind Einmündungen in Einbahnstraßen, bei denen Autofahrende von entgegenkommenden Radfahrenden überrascht werden.	- Radfahrende müssen die angezeigten Verkehrszeichen beachten. - Einbahnstraßen dürfen von Radfahrenden im Gegenverkehr genutzt werden, wenn dies ein entsprechendes Zusatzschild erlaubt. - Defensiv und vorausschauend fahren. - Geschwindigkeit anpassen, besonders an Einmündungen.	20-35 € Verwarnungsgeld

Nichtbenutzen des benutzungspflichtigen Radwegs	- Autofahrende rechnen nicht mit Radfahrenden auf der Straße	- Mit der Anordnung der Benutzungspflicht geht für Radfahrende immer ein Fahrbahnbenutzungsverbot einher. - Ausnahme: Auf die Straße darf ggf. ausgewichen werden, wenn der Radweg nicht gefahrlos befahrbar ist (z.B. durch Schnee, Eis, parkende Autos); manchmal ist es sinnvoller abzustiegen und zu schieben.	20-35 € Verwarngeld
Falsches Verhalten gegenüber zu Fuß Gehenden	- Beim Radfahren auf dem Gehweg oder in einer Fußgängerzone können schnell gefährliche Situationen entstehen, z.B. ein Zusammenstoß mit einem zu Fuß Gehenden.	- Ist nur gestattet, wenn das Zusatzzeichen „Radverkehr frei“ die Nutzung erlaubt. Sofern es erlaubt ist, müssen sich Radfahrende auf Gehwegen und in Fußgängerzonen an das Tempo von zu Fuß Gehenden richten. Es darf max. Schrittgeschwindigkeit gefahren und es muss besondere Rücksicht genommen werden.	10-25 € Verwarngeld
Radfahren unter Alkoholeinfluss	- Bereits eine geringe Alkoholkonzentration im Blut führt zu Einschränkungen und hat Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit. - Durch die körperlichen Beeinträchtigungen (z.B. verringerte Wachsamkeit und Reaktionsvermögen) werden Entscheidungen langsamer getroffen. In Verkehrssituationen kann das schnell gefährlich werden.	- Radfahrende sollten auf das Radfahren verzichten, wenn sie alkoholisiert sind, damit sie sich und andere Verkehrsteilnehmende nicht in Gefahr bringen. - Wer mit 0,3 Promille oder mehr Rad fährt und man ihm alkoholbedingte Ausfallerscheinungen (z.B. Fahrfehler) nachweist, gilt als fahrunsicher und begeht eine Straftat nach § 316 StGB. - Mit 1,6 Promille oder mehr gilt jeder Radfahrende als fahrunsicher. Die Folgen reichen von einer Geldstrafe bis zu einem Jahr Freiheitsstrafe. - Verursacht der Radfahrende zudem eine Gefährdung von Menschen (z.B. beinahe Unfall) oder Sachen von bedeutenden Wert kann eine Freiheitsstrafe von bis zu 5 Jahren verhängt werden (§ 315c StGB).	Anders als bei Kraftfahrzeugen gibt es beim Radfahren keinen Bußgeldtatbestand.

- » Wenn Eltern mit Kindern am Stand sind, können sie über die besonderen Regeln für radfahrende Kinder informiert werden:

Kinder bis zum 8. Geburtstag:

- » Müssen mit dem Rad den Gehweg benutzen und auf zu Fuß Gehende Rücksicht nehmen.
- » Nur wenn ein baulich von der Fahrbahn getrennter Radweg vorhanden ist, dürfen Kinder auch diesen Radweg nutzen. Sie dürfen nicht auf Radfahrstreifen oder Schutzstreifen fahren. Beide sind auf der Fahrbahn mit einer durchgehenden bzw. gestrichelten Linie aufgemalt.
- » Dürfen von einer erwachsenen Aufsichtsperson auf dem Gehweg begleitet werden.

Kinder bis zum 10. Geburtstag:

- » Dürfen auf dem Gehweg fahren und müssen auf zu Fuß Gehende Rücksicht nehmen.
- » Ebenso dürfen sie auf einem Radweg oder der Fahrbahn fahren. Die dafür notwendigen Kenntnisse und Erfahrungen erlernen Kinder meist erst mit etwa 10 Jahren, wenn sie die Radfahrausbildung machen.

Kinder ab dem 10. Geburtstag:

- » Es gelten die allgemeinen Radverkehrsregelungen wie für Erwachsene.
- » Eltern sind Vorbilder für ihre Kinder. Machen Sie deshalb deutlich, dass Kinder das richtige Verhalten im Straßenverkehr von ihren Eltern abschauen. Eltern tragen Verantwortung dafür, dass ihr Kind nicht nur sein Fahrrad beherrscht, sondern auch die Verkehrsregeln kennt und befolgt. Regen Sie dazu an, das richtige Verhalten im Straßenverkehr gemeinsam zu üben. Werben Sie außerdem für das freiwillige Tragen eines Fahrradhelms. Eltern und Großeltern haben eine Vorbildfunktion für ihre Kinder und Enkel.
- » Im Gespräch mit den Besucherinnen und Besuchern stoßen Sie möglicherweise auf Irrtümer zum Radfahren, die sich noch immer hartnäckig halten. Klären Sie über den Sachverhalt auf und bieten Sie den Besucherinnen und Besuchern an, ihr Radfahrerwissen mit den Quizbögen zu testen (s. „Durchführung“).

„Am Zebrastreifen habe ich mit dem Rad ebenso Vorrang wie zu Fuß Gehende.“

- » Zebrastreifen sind Fußgängerüberwege. Mit Ausnahme von Straßenbahnen haben dort alle Fahrzeuge zu Fuß Gehenden immer das Überqueren der Fahrbahn zu ermöglichen, wenn sie erkennbar den Überweg benutzen wollen. Fahrzeuge dürfen sich dem Zebrastreifen nur mit mäßiger Geschwindigkeit nähern und müssen, soweit notwendig, warten. Möchten Radfahrende dort wie zu Fuß Gehende behandelt werden, müssen sie absteigen und das Fahrrad über den Zebrastreifen schieben.

„An der Ampel darf ich an den wartenden Fahrzeugen immer rechts vorbeifahren.“

- » An stehenden Fahrzeugschlangen dürfen Radfahrende vorsichtig rechts vorbei fahren, wenn ausreichender Platz vorhanden ist (§ 5 Absatz 8 StVO). Ausreichend bedeutet, dass zwischen Bordstein

und wartendem Fahrzeug mindestens 1 m Platz ist. Besonders vorsichtig sollten Radfahrende bei wartenden Lkw sein, weil sie schnell in den „toten Winkel“ geraten. Daher sollten sie lieber hinter ihnen warten.

Durchführung

Wie das Aktionselement „StVO“ eingesetzt wird

- › Nach der Nutzung eines Aktionsgerätes oder am Informationsstand eignet sich das Aktionselement „StVO“ sehr gut zur Vermittlung der Regeln für Radfahrende. Als Einstieg kann das StVO-Quiz genutzt werden (bestellbar im DVW-Medienshop). Am besten füllen die Besucherinnen und Besucher die Bögen an einem (Steh-)Tisch aus, halten Sie dazu auch Stifte bereit.
 - › Der StVO-Quizbogen kann von den Gästen alleine ausgefüllt und anschließend gemeinsam mit dem Verkehrswachtmitarbeiter ausgewertet werden. Alternativ können die Bögen gemeinsam mit den Besucherinnen und Besuchern ausgefüllt werden. Dann haben Sie die Möglichkeit, direkt Rückfragen zu beantworten. In jedem Fall erhalten die Testpersonen eine direkte Rückmeldung zu ihren Antworten.
 - › Erhöhen Sie die Attraktivität des Angebots, indem Sie das Ausfüllen des Quizbogens mit einer kleinen Verlosung verbinden. So können z.B. reflektierende Sicherheitsmaterialien (Warnwesten, Klackbänder, Blinkies für Kinder) ausgegeben werden.
 - › Betreuen Sie mehrere Besucherinnen und Besuchern gleichzeitig, können Sie auch ein Quiz gestalten. Dazu teilen Sie die Gäste in zwei Gruppen ein und stellen ihnen laut die Fragen aus den Testbögen. Geantwortet wird per Zuruf. Die Gruppe, die am Ende mehr richtige Antworten geben konnte, gewinnt. Steht es unentschieden, entscheidet eine Schätzfrage über den Gewinner. Auch bei diesem Angebot erhalten die Teilnehmenden zum Schluss eine Rückmeldung zu den Lösungen.
 - › Nutzen Sie für die Ansprache von Kindern und Jugendlichen eine altersgerechte Form. Die Kommunikation auf Augenhöhe ist meist sehr zielführend. Binden Sie dazu z.B. Jugendliche aus der Verkehrswacht ein, die Sie bei Ihrem Verkehrssicherheitstag unterstützen können. Sie können den Testbogen gemeinsam mit den Kindern/Jugendlichen ausfüllen und Rückfragen direkt klären.
 - › Falls vor Ort die Möglichkeit besteht, kann Kindern und Jugendlichen der Kurzfilm „Der Helm, das Rad, die Regeln“ von Ralph Caspers aus der Reihe „Das Gesetz der Straße“ gezeigt werden:
<https://www.runtervomgas.de/impulse/artikel/der-helm-das-rad-die-regeln.html>
- Dies bietet sich z.B. an, wenn sich die Eltern währenddessen am Informationsstand beraten lassen oder ein Aktionsgerät testen.
- › Eine Übersicht mit den für Radfahrende wichtigsten Verkehrszeichen in der Nähe des Informationsstands weckt das Interesse der Besucherinnen und Besucher. Sie kann auch als Aufhänger für ein vertiefendes Gespräch genutzt werden. Ein Plakat mit Verkehrszeichen bietet z.B. die VMS an.
 - › Mit dem Aktionselement „StVO“ lassen sich weitere Verkehrssicherheitsthemen erörtern, z.B.
 - » **Radfahren unter Alkoholeinfluss:** Zum Radfahren unter Alkoholeinfluss besteht vielfach Unwissenheit über die rechtlichen Regelungen und Konsequenzen. Deshalb bietet es sich an, das Thema StVO mit dem Aktionselement „Radfahren unter Alkoholeinfluss“ zu verknüpfen.

- » **Ablenkung:** Musikhören in angemessener Lautstärke oder Telefonieren mit Freisprecheinrichtung sind beim Radfahren erlaubt. Dennoch sollte auf diese Tätigkeiten verzichtet werden, damit Radfahrende im Straßenverkehr nicht abgelenkt werden. Durch Ablenkung steigt die Unfallgefahr. Besonders eindrucksvoll kann das Thema am Reaktionstestgerät demonstriert werden.
 - » **Sichtbarkeit:** Im Zusammenhang mit der StVO kann auch gut eine Verbindung zur Ausstattung des Fahrrads oder Pedelecs nach StVZO geknüpft werden. Vor allem die Beleuchtung ist wichtig, denn wenn Radfahrende im Straßenverkehr nicht gut sehen bzw. nicht sichtbar sind, gefährden sie sich selbst und andere. Weitere Informationen enthält das Aktionselement Fahrradcheck.
- » Für das Aktionselement stehen folgende weitere Medien zur Verfügung:
- » DVR-Broschüre „Sicher Rad fahren mit und ohne Elektroantrieb“ (bestellbar im DVR-Medienshop)

Wissen

Was man über die StVO wissen sollte

Die aktuelle Fassung der StVO ist aus dem Jahr 2021. Sie wird regelmäßig aktualisiert und kann im Internet abgerufen werden. Der erste Teil regelt das Verhalten im Straßenverkehr (§§ 1-35 StVO), der zweite Teil umfasst die Klassifikation der Verkehrszeichen und andere Verkehrseinrichtungen (§§ 36–43 StVO) und der dritte Teil die Durchführungs- und Bußgeldvorschriften.

- » Die StVO legt die Regeln für alle Verkehrsteilnehmenden auf öffentlichen Straßen, Wegen und Plätzen fest. Das Miteinander aller Verkehrsteilnehmenden – sei es mit dem Fahrrad, zu Fuß oder mit dem Pkw – kann nur funktionieren, wenn sich alle an die Regeln halten. Dies setzt voraus, dass allen Verkehrsteilnehmenden die Regeln bekannt sind.
- » Verkehrsregeln haben nicht nur eine Lenkungsfunction der Verkehrsteilnehmenden, sondern beinhalten ein komplexes System aus Verhaltensanweisungen. Verkehrsteilnehmende vertrauen auf diese Regeln und leiten aus ihnen ihre Erwartungen über das Verhalten anderer ab. Werden Verkehrsregeln eingehalten, bedeutet dies einen Sicherheitsgewinn für alle Verkehrsteilnehmende.

2.2.13 Hinweise zur Umsetzung: Elektrotretroller

Zielsetzung

Was mit dem Aktionselement „Elektrotretroller“ erreicht werden soll

- › Informieren über die aktuellen rechtlichen Regelungen bei der Nutzung von Elektrotretrollern und die möglichen Folgen bei Nichtbeachtung sowie die vorgeschriebene Ausstattung der Fahrzeuge.
- › Bewusstsein dafür schaffen, dass Nutzerinnen und Nutzer von Elektrotretrollern gemeinsame Wege bzw. Verkehrsflächen mit Radfahrenden nutzen. Für ein gutes Miteinander ist deshalb die Einhaltung der Verkehrsregeln besonders wichtig. Rücksichtnahme und ein Blickwechsel für das Verhalten von Radfahrenden fördern zusätzlich ein gutes Verkehrsklima.
- › Testen der Fahreigenschaften von Elektrotretrollern sowie praktisches Üben von typischen Verkehrssituationen im Schonraum.
- › Werben für das Helmtragen beim Fahren mit Elektrotretrollern. Ein geeigneter Helm kann bei einem Sturz vor Kopfverletzungen schützen und bedeutet einen großen Sicherheitsgewinn.

Inhalt

Was vermittelt werden soll

- › Informieren Sie die Besucherinnen und Besucher über die wichtigsten Regeln bei der Nutzung von Elektrotretrollern:
 - » Der Elektrotretroller muss den Anforderungen der aktuellen Verordnung entsprechen und eine gültige Betriebserlaubnis sowie eine Versicherungsplakette haben.
 - » Das Fahren ist nur auf Radwegen, Radfahrstreifen und Fahrradstraßen erlaubt. Sind diese nicht vorhanden, muss mit ihnen auf der Fahrbahn gefahren werden. Das gilt auch außerhalb geschlossener Ortschaften, dort ist zusätzlich die Benutzung von Seitenstreifen zulässig. Die Benutzung anderer Verkehrsflächen ist nur bei Anordnung des Zusatzzeichens „Elektrokleinstfahrzeuge frei“ gestattet. Zusatzzeichen für den Radverkehr sind nicht auf Elektrotretroller anwendbar. Das Verkehrszeichen „Verbot für Radverkehr“ gilt auch für Elektrotretroller.
 - » Die Fahrerin oder der Fahrer muss mindestens 14 Jahre alt sein.
 - » Auch wenn es keine Helmpflicht für das Fahren mit dem Elektrotretroller gibt, wird das Tragen eines geeigneten Schutzhelms empfohlen. Sensibilisieren Sie die Gäste dafür, dass ein Fahrradhelm bei einem Sturz vor schweren Kopfverletzungen schützen kann. Dabei können Sie auch den richtigen Sitz des Helms zeigen.
- › Beraten Sie außerdem über die vorgeschriebene Ausstattung:
 - » Zwei voneinander unabhängige Bremsen
 - » Lichttechnische Einrichtungen ähnlich wie beim Fahrrad (amtlich genehmigte Bauart, darf abnehmbar sein)
 - » Helltönende Glocke (Klingel) oder andere genehmigte Einrichtung für Schallzeichen

- › Klären Sie darüber auf, wie sich Nutzerinnen und Nutzer von Elektrotretrollern sicher im Straßenverkehr verhalten. Die Besucherinnen und Besucher der Verkehrssicherheitstage stellen oftmals typische Alltagsfragen, bei denen Sie mit Verhaltensregeln und -tipps weiterhelfen können:

„Wenn wir abends in der Stadt feiern gehen, fahren wir mit dem Elektrotretroller von Kneipe zu Kneipe. Gibt es eigentlich eine Promillegrenze?“

Beim Fahren mit dem Elektrotretroller gelten die Alkoholgrenzwerte wie beim Autofahren. Für Fahrerinnen und Fahrer unter 21 Jahren und Fahrende in der Probezeit gilt die 0-Promille-Grenze. Deswegen bleibt das Fahrzeug nach Alkoholgenuß am besten stehen und es werden Alternativen, wie der ÖPNV oder ein Taxi, genutzt.

„Im Sommer verbringen wir ein Wochenende in Hamburg. Für unsere Sightseeing-Tour möchten wir Elektrotretroller ausleihen.“

Bei der Leihe von Elektrotretrollern sollten sich die Fahrerinnen und Fahrer vor dem Losfahren ausführlich mit dem Fahrzeug vertraut machen. Auch ein paar Runden auf einer Freifläche sind sinnvoll, um die Fahreigenschaften kennenzulernen. Hier können das Anfahren, Bremsen und Kurven fahren getestet werden. Wer vorausschauend plant, hat seinen Helm im Gepäck.

„Mein Sohn wird bald 14 Jahre alt und wünscht sich zum Geburtstag einen Elektrotretroller. Ist solch ein Geschenk schon das richtige?“

Ab einem Alter von 14 Jahren ist es gesetzlich erlaubt, dass Kinder mit einem Elektrotretroller am öffentlichen Straßenverkehr teilnehmen. Eltern oder weitere Erziehungspersonen sollten jedoch vorab gut überlegen, ob ihr Kind die motorischen Anforderungen bewältigen kann und ob die Nutzung des Fahrrads nicht sicherer und gesünder ist. Auf jeden Fall sollte ein geeigneter Helm getragen werden und die Verkehrsregeln müssen verinnerlicht sein. Wichtig ist eine Überprüfung des Versicherungsschutzes. Für jüngere Fahrer ist dieser aufgrund des höheren Unfallrisikos meist teurer.

Auf dem Elektrotretroller darf übrigens nicht zu zweit gefahren werden. Deswegen können Eltern ihre Kinder nicht mitnehmen.

- › Perspektivwechsel: Nutzerinnen und Nutzer von Elektrotretrollern teilen sich die Wege mit Radfahrenden. Auf Radwegen oder auf der Fahrbahn können deshalb schnell brenzlige Situationen entstehen. Weisen Sie die Gäste deshalb auf die Rücksichtnahmepflicht hin. Wer mit einem Elektrotretroller fährt, muss - wenn nötig - seine Geschwindigkeit an den Radverkehr anpassen. Auch muss schnellerem Radverkehr das Überholen ohne Behinderung ermöglicht werden. Auf zu Fuß Gehende wird auf gemeinsamen Geh- und Radwegen besondere Rücksicht genommen, sie dürfen weder behindert noch gefährdet werden. Es darf nur mit angepasster Geschwindigkeit gefahren werden.
- › Besonders in Großstädten gehören Elektrotretroller inzwischen zum Stadtbild. Dennoch sind sie für viele Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer neu und unbekannt. Dadurch rechnen sie zum Beispiel nicht mit den hohen Geschwindigkeiten, mit denen Elektrotretroller unterwegs sein können. Vermitteln Sie deshalb den Fahrerinnen und Fahrern von Elektrotretrollern, dass sie auch immer mit dem Fehlverhalten anderer rechnen müssen. Reine Regelkenntnis allein bedeutet noch keine Sicherheit. Deshalb ist neben der Einhaltung der Verkehrsregeln auch ein eigenverantwortliches, situationsangemessenes Verhalten und Rücksichtnahme wichtig.

Durchführung

Wie das Aktionselement „Elektrotretroller“ eingesetzt wird

Parcours

- › Sofern es die Platzverhältnisse zulassen, kann ein Elektrotretroller-Parcours angeboten werden. Der Parcours hat eine hohe Außenwirkung und lockt viele Besucherinnen und Besucher an den Stand. Mit dem Parcours sollen die Teilnehmerinnen und Teilnehmer für die sicherheitsrelevanten Aspekte beim Fahren mit dem Elektrotretroller sensibilisiert werden und das sichere Fahrverhalten üben.
- › Wenn keine eigenen Elektrotretroller vorhanden sind, bietet sich eine Zusammenarbeit mit einem örtlichen Fachhändler oder – vor allem in Städten mit Verleihsystemen – einem Verleiher an.

Voraussetzungen und Aufbau

- › Für den Parcours wird eine Freifläche von mind. 10x30m benötigt. Wichtig ist ein ebener, griffiger Untergrund ohne Gefahrenstellen, wie Bordsteinkanten, Schlaglöcher, Matsch oder Laub. Der Parcours sollte mit Flatterband abgesperrt werden, damit er nicht von Veranstaltungsbesuchern durchlaufen werden kann.
- › Sperren Sie um den Parcours herum einen zusätzlichen freien Platz ab, damit sich die Teilnehmerinnen und Teilnehmer vor dem Durchfahren mit den Fahreigenschaften vertraut machen können. Dazu fahren sie am besten ein paar Runden um den Parcours und üben das Anfahren, Bremsen und Kurven fahren.
- › Der Aufbau des Parcours hängt von den Gegebenheiten vor Ort ab. Die Spurbreite für die Geradeausfahrt liegt bei ca. 40-50cm. Bei der Slalomfahrt sollte der Abstand zwischen den Pylonen etwa 3-4m betragen. Durchfahren Sie den Parcours nach dem Aufbau probeweise, so dass Sie den Aufbau bei Bedarf korrigieren können.

Materialien

- › Flatterband, 5 Pylonen oder Wippstangen, Seil, Kreide oder Markierungspunkte
- › Mindestens 2 Elektrotretroller
- › Fahrradhelme, Unterziehhäuben
- › Einverständniserklärungen, Kasten für Ausweise

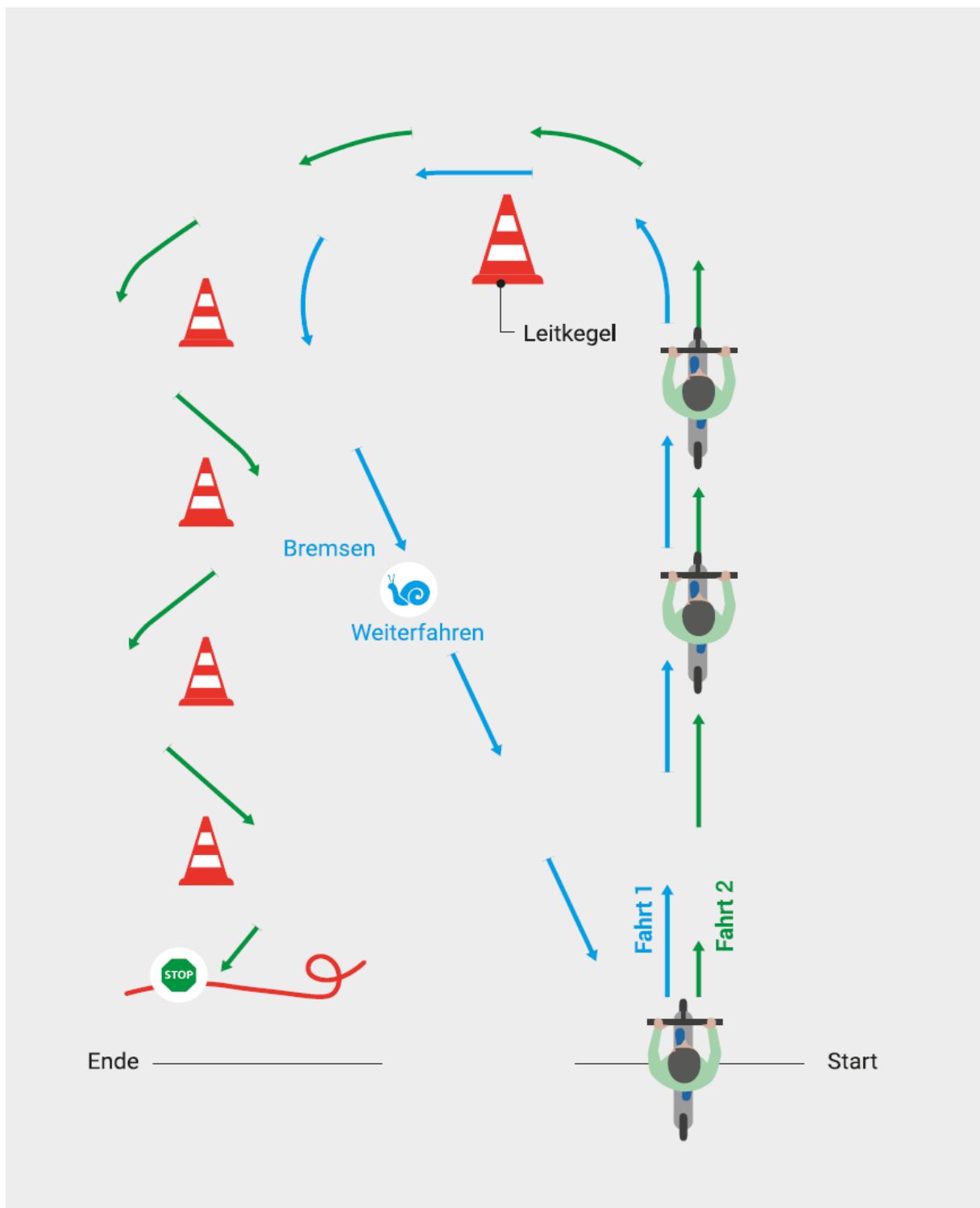
Vorbereitung

- › Der Parcours wird nur von Personen durchfahren, denen Sie die Aufgaben zutrauen. Bei einer Proberunde um den Parcours können Sie sich einen Eindruck über die individuellen Fähigkeiten verschaffen.
- › Die Nutzung des Parcours ist nur mit Helm gestattet. Dafür sollten Sie verschiedene Modelle und Größen zur Verfügung haben. Halten Sie aus hygienischen Gründen auch Unterziehhäuben und ein Desinfektionsspray bereit. Mit diesem können auch die Lenkgriffe gereinigt werden.
- › Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer sollten aus Versicherungsgründen unterschreiben, dass sie den Parcours auf eigene Gefahr durchfahren. Und damit keine Elektrotretroller verschwinden, kann der Ausweis hinterlegt werden.
- › Die Betreuung des Parcours erfolgt durch mind. zwei Verkehrswachtmitglieder. Sie erklären oder zeigen, wie der Parcours durchfahren und wie die einzelnen Aufgaben absolviert werden.

Aufgabe

Umsetzung	Hinweise durch die Standbetreuer	Übungsziel
Übungsrunden		
- Mit dem Elektrotretroller vertraut machen - Übungsrunden um den Parcours fahren - Anfahren, verschiedene Geschwindigkeiten testen, Kurven fahren, Abbremsen und zum Stillstand kommen	- Funktionsweise und Handhabung des Fahrzeugs erklären. - Beim Anfahren muss mit dem Treten eine gewisse Geschwindigkeit erreicht werden, damit der Elektromotor einsetzt. - Die Bremsen reagieren sehr sensibel und es kann bei falscher Nutzung zu einem Überschlag kommen. Sind TN zum Beispiel die Bremsen ihres alten Fahrrads gewöhnt, müssen sie besonders vorsichtig sein.	- TN machen sich mit den Fahreigenschaften von Elektrotretrollern vertraut.
1. Fahrt		
Anfahren und auf gerader Strecke durch die Markierungspunkte fahren um die Pylone fahren und zurück. Auf dem Rückweg bremsen und wieder beschleunigen.	- Bei der Fahrt zwischen den Markierungspunkten soll die Spur gehalten werden.	- Das Anfahren, Kurven fahren und Bremsen wird geübt.
2. Fahrt		
Anfahren und auf gerader Strecke durch die Markierungspunkte fahren um die Pylone fahren danach Slalom um die weiteren Pylonen Bremsen vor dem Seil.	- Die lange Kehrtwende sollte ohne viele Lenkkorrekturen durchfahren werden. - Der Abstand zwischen den Pylonen kann je nach Können des TN etwas enger oder weiter sein. - Beim Bremsen wird das Fahrzeug sicher vor dem Seil zum Stillstand gebracht.	- Das Fahren (geradeaus und Kurven) und Bremsen bis zum Stillstand werden geübt. - Bei der Slalomfahrt wird die Hand-Augen-Koordination trainiert. Das Auge erfasst den Kurvenradius (Blickführung), die Hand führt den Lenker entsprechend. - Mit dem Slalom werden Ausweichmanöver und der Lastenwechsel (Gewichtsverlagerung) geübt.

Beispielhafter Aufbau für einen Elektrotretroller-Parcours



- › Zum Elektrotretroller stehen ein Infoflyer und ein Infoplatat (A1) zur Verfügung, die im DVW-Medienshop bestellbar sind.

- ▶ Mit dem Aktionselement „Elektrotretroller“ lassen sich weitere Verkehrssicherheitsthemen erörtern, z.B.
 - » **Helmtragen:** Beim Fahren mit dem Elektrotretroller sollte ein geeigneter Helm getragen werden, auch weil Höchstgeschwindigkeiten von 20 km/h erreicht werden können. Deshalb bietet es sich an, das Thema mit dem Aktionselement Fahrradhelmdemonstration zu verknüpfen.
 - » **Sichtbarkeit:** Im Zusammenhang mit Elektrotretrollern kann gut eine Verbindung zum Thema Sichtbarkeit hergestellt werden. Damit Fahrerinnen und Fahrer bei Dunkelheit besser gesehen werden, sollten sie sich mit retroreflektierender Kleidung und reflektierenden Materialien an Kleidung, Taschen/Rucksäcken und dem Elektrotretroller ausstatten. Weitere Informationen enthält das Aktionselement Sichtbarkeit.
 - » **Abbiegeunfälle:** Im Kreuzungsbereich müssen Fahrerinnen und Fahrer von Elektrotretrollern besonders aufmerksam sein. Damit gefährliche Situationen gar nicht erst entstehen, sollten sie sich einer Kreuzung langsam nähern und abbiegende Fahrzeuge im Blick behalten. Weitere Informationen enthält das Aktionselement Abbiegeunfälle.

Wissen

Was man über Elektrotretroller wissen sollte

- ▶ Elektrotretroller sind auch unter dem Namen E-Scooter bekannt. Dabei handelt es sich um Tretroller, die mit einem Elektromotor angetrieben werden. Manche Modelle lassen sich zusammenklappen, so dass sie in Bus und Bahn mitgenommen werden können (abhängig von Verkehrsbetrieben).
- ▶ Für Elektrotretroller gilt die „Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung“. Sie umfasst Fahrzeuge mit Lenk- oder Haltestange, mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit bis 20 km/h und einer Betriebserlaubnis. Andere Fahrzeuge ohne Stange, wie Airwheels, Hoverboards oder E-Skateboards, fallen nicht darunter und sind daher nicht für den öffentlichen Straßenverkehr zugelassen.
- ▶ Die Verkehrsregeln für Elektrotretroller ähneln denen für Fahrräder. Das Fahren ist nur auf Radwegen, Radfahrstreifen und in Fahrradstraßen erlaubt. Sind diese nicht vorhanden, muss mit ihnen auf der Fahrbahn gefahren werden. Die Benutzung anderer Verkehrsflächen ist bei Anordnung des Zusatzzeichens „Elektrokleinstfahrzeuge frei“ gestattet. Werden beim Fahren mit dem Elektrotretroller, die in den Anwendungsbereich der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung fallen, die Verkehrsregeln nicht eingehalten, können Bußgelder fällig werden:

Ohne Versicherungsplakette fahren	40 €
Elektrotretroller ohne Betriebserlaubnis fahren	70 €
Bei Rot über die Ampel	90-180 €
Auf dem Gehweg fahren	15-30 €
Nebeneinander fahren	15-30 €

- Im Jahr 2020 waren an Unfällen mit Personenschaden 2.190 Fahrerinnen und Fahrer mit Elektrotretrollern beteiligt. Davon trugen 1.553 die Hauptschuld an diesen Unfällen. Bei diesen Unfällen sind 1.884 Elektrotretrollerfahrende verunglückt.

	Beteiligte mit Personenschaden			Verunglückte Nutzende			
	Insg.	Darunter Hauptverursacher	Anteil in %	Insg.	Getötete	Schwer-verletzte	Leichtver-letzte
Elektro-tretroller	2.190	1.553	70,9	1.884	5	344	1.535
Fahrrad	100.159	49.498	49,4	92.273	426	17.084	74.763

- Bei einer Umfrage des Kuratoriums für Verkehrssicherheit in Österreich gaben 16 Prozent der Fahrerinnen und Fahrer von Elektrotretrollern an, bereits Situationen erlebt zu haben, die für sie nicht kontrollierbar waren. Etwa 20 Prozent der Fahrerinnen und Fahrer sagten, dass sie schon einmal einen Beinahe-Unfall gehabt hätten. 6 Prozent gaben an, bereits einen Unfall gehabt zu haben. Häufigste Unfallursachen waren Kollisionen mit Gehwegkanten, Abbiegeunfälle, Übersehen werden durch andere Verkehrsteilnehmer und Spurrillenunfälle.
- Ohne Knautschzone: Fahrerinnen und Fahrer von Elektrotretrollern nehmen mit hohen Geschwindigkeiten ungeschützt am Straßenverkehr teil. Die Deutsche Gesellschaft für Orthopädie und Unfallchirurgie weist zudem auf die Verletzungsgefahr hin, dass sich bei Stürzen schnell ein Fuß unter dem Trittbrett verfangen kann.

2.2.14 Hinweise zur Umsetzung: Aktionselement Miteinander von Rad- und Autofahrenden

Zielsetzung

Was mit dem Aktionselement „Miteinander von Rad- und Autofahrenden“ erreicht werden soll

- › Rad-/Pedelecfahrende und Autofahrende sollen ein besseres Verständnis füreinander entwickeln. Ein Perspektivwechsel hilft dabei oftmals und kann eine angespannte Verkehrssituation lösen.
- › Rad-/Pedelecfahrende und Autofahrende sollen erkennen, welche Verkehrssituationen zu Konflikten führen, und wissen, dass sie durch ein vorausschauendes und rücksichtsvolles Verhalten zu einem besseren Miteinander im Straßenverkehr beitragen.
- › Rad-/Pedelecfahrende und Autofahrende lernen Möglichkeiten kennen, wie sie angespannte Situationen im Straßenverkehr vermeiden oder zumindest entschärfen können. Wer auch mal auf sein Recht verzichtet, ist entspannter unterwegs und tut etwas Gutes.

Inhalte

Was vermittelt werden soll

- › In den letzten Jahren ist die Stimmung zwischen den Verkehrsteilnehmenden schlechter geworden. Warum entstehen angespannte oder sogar aggressive Verkehrssituationen? Die Ursachen dafür sind vielfältig. Platzmangel auf den Straßen, unerwartetes Verhalten anderer sowie Zeitdruck und das damit verbundene Stressgefühl spielen beispielsweise eine Rolle.
- › Sprechen Sie deshalb mit den Besucherinnen und Besuchern darüber, in welchen Situationen sie sich als Rad-/Pedelecfahrende und Autofahrende über andere ärgern und warum sie sich ärgern. Reden Sie auch darüber, wann sich die Besucherinnen und Besucher möglicherweise selbst unbedacht verhalten oder Regeln missachten.
- › Fragen Sie die Besucherinnen und Besucher, wann sie sich gefährdet fühlen und welches Verhalten sie sich von anderen wünschen, um sich sicherer im Straßenverkehr zu fühlen. Überlegen Sie dann gemeinsam, was die Besucherinnen und Besucher selbst tun oder künftig tun werden für ein besseres Miteinander.
- › Nutzen Sie bei der Beratung einen Perspektivwechsel. Bitten Sie die Besucherinnen und Besucher, sich in die Rolle „des Anderen“ zu versetzen und eine Situation aus dessen Sicht zu betrachten. Ein Wechsel der eigenen Perspektive hilft oft, ein besseres Verständnis für andere Verkehrsteilnehmende zu entwickeln. Zugleich kann man sich auf mögliches Fehlverhalten anderer einstellen, um rechtzeitig darauf reagieren zu können.
- › Sprechen Sie mit den Besucherinnen und Besuchern darüber, was sie tun können, wenn eine Verkehrssituation stressig wird, beispielsweise:
 - » ruhig bleiben hilft, dass sich eine angespannte Situation schnell wieder beruhigt,
 - » anderen den Vortritt lassen, auch wenn man selbst im Recht ist,
 - » im Nachhinein hilft es, die Situation nicht persönlich zu nehmen, sondern neutral zu betrachten; diese Einsicht ist ein erster Schritt zu mehr Gelassenheit.

- › Mit dem Fahrrad „mal eben schnell“ auf den Gehweg ausweichen oder beim Autofahren zu glauben, man habe automatisch Vorfahrt vor Radfahrenden sind keine Kavaliersdelikte. Verhaltensweisen wie diese sind nicht nur gefährlich, sondern führen schnell zu Spannungen und Konflikten mit anderen Verkehrsteilnehmenden. Sprechen Sie mit den Besucherinnen und Besuchern darüber und geben Sie Tipps für Verhaltensweisen, die zu einem besseren Miteinander aller führen - und eigentlich selbstverständlich sein sollten.

Tipps für Rad- und Pedelecfahrende, z. B.	Tipps für Autofahrende, z. B.
Straßenbenutzung: nur in erlaubter Richtung fahren; auf dem Gehweg nur fahren, wenn es durch ein Zusatzschild erlaubt ist, am (abgesenkten) Bordstein warten, da die Fahrzeuge auf der Straße Vorfahrt / Vorrang haben Abbiegen: Geschwindigkeit reduzieren, Handzeichen geben, Blickkontakt mit anderen Verkehrsteilnehmenden suchen, im Zweifel lieber warten, bis sicher weitergefahren werden kann Rotlicht: nur bei Grün fahren; bei roter Ampel anhalten, nicht auf den Gehweg ausweichen Weiteres: nur mit einem verkehrssicheren Fahrrad fahren, Helm tragen, auf gute Sichtbarkeit und funktionierendes Licht achten nicht ablenken lassen (z. B. Handy, Musik hören), nach Alkoholkonsum das Fahrrad schieben oder stehen lassen	Überholen: ausreichenden Abstand (mindestens 1,5 m innerorts) einhalten, rechtzeitig hinter dem Rad-/Pedelecfahrenden ausscheren und nach dem Überholen nicht zu früh wieder einscheren, vor dem Aus- und Einscheren Schulterblick machen Abbiegen: beim Abbiegen auf Rad-/Pedelecfahrende achten, beim Halten an einer Kreuzung rechts möglichst Platz für die Rad-/Pedelecfahrenden lassen vor dem Radweg halten, nicht erst vor der Fußgängerfurt, den Radverkehr beachten, vor allem beim Abbiegen in Kolonne Autotür öffnen (Dooring): auf Rad-/Pedelecfahrende und andere Fahrzeuge achten, bevor die Tür geöffnet wird, mit Schulterblick absichern und „Holländischen Griff“ anwenden (also die Fahrertür mit der rechten Hand öffnen, die Beifahrertür mit der linken)

- › Egal, wer im Recht ist: Vermitteln Sie den Besucherinnen und Besuchern am Stand, dass die wichtigsten Regeln für ein gutes und sicheres Miteinander die gegenseitige Rücksichtnahme, ein vorausschauendes Verhalten und Ruhe sind. Wichtigste Botschaft: Regeln beachten, Rücksicht auf andere nehmen, miteinander kommunizieren – und den anderen auch mal ein Lächeln schenken.

Durchführung

Wie das Aktionselement „Miteinander von Rad- und Autofahrenden“ eingesetzt wird

- › Nutzen Sie Ihren Informationsstand für die Beratung zum Aktionselement. Sofern Sie VR-Brillen einsetzen, können Sie dort eine Sitzgelegenheit für die Teilnehmenden einrichten. Für die meisten Menschen ist es angenehmer, die VR-Brillen im Sitzen zu nutzen.

- › Gehen Sie offen auf interessierte Personen zu. VR-Brillen sind ein hervorragender Türöffner für die gezielte Ansprache des Laufpublikums beim Verkehrssicherheitstag. In diesem Schulungsfilm wird der Einsatz der VR-Brillen erklärt: <https://cloud.dvw-ev.de/s/rtam7sFZ5E9zDDj>



QR-Code scannen und direkt auf die Cloud zugreifen!

- › Für die VR-Brillen können Sie spezielle Filme der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) nutzen (siehe unten). Doch auch ohne VR-Brillen erleichtert eine einfache Eröffnungsfrage es, ins Gespräch zu kommen, zum Beispiel: „Ist Ihnen ... schon mal passiert?“

Perspektive wechseln

- › Viele Verkehrsteilnehmende sehen häufig nur ihre eigene Perspektive, auch wenn sie selbst sowohl Rad-/Pedelec-fahrende als auch Autofahrende sind. Ein Wechsel der Perspektive hilft, Verkehrssituationen anders zu beurteilen und andere Verkehrsteilnehmende besser zu verstehen.
Beispiel: Eine geradeausfahrende Radfahrerin wird von einem abbiegenden Autofahrer angehupt, der nur auf die rote Fußgängerampel achtet. Wenn die Radfahrerin mit dem Auto unterwegs ist, achtet sie beim Abbiegen auf Radfahrende und weiß, dass diese oft eine eigene Ampel haben.
- › Greifen Sie bei der Beratung von Rad-/Pedelec-fahrenden Konflikte auf, die diese selbst schon mit Autofahrenden erlebt haben oder häufig erleben. Geben Sie Tipps zu vorausschauendem Verhalten. Und dann lassen Sie die Rad-/Pedelec-fahrenden die Situation mal aus Sicht der Autofahrenden betrachten.

VR-Brillen

- › Mit den VR-Brillen können die Besucherinnen und Besucher Filme aus dem BASt-Projekt „#Augenblickwinkel360“ in einer virtuellen Realität (VR) ansehen. Die Filme zeigen Gefahren- und Konfliktsituationen zu verschiedenen Themen, die das Miteinander von Rad-/Pedelec-fahrenden und Autofahrenden betreffen. Weitere Informationen zum Projekt „#Augenblickwinkel360“ finden Sie hier: https://www.augenblickwinkel-360.de/ABW360/DE/Home/home_node.html



QR-Code scannen und direkt auf die Website zugreifen!

- › Mit VR-Brillen wird die optische Wahrnehmung verändert und das Gehirn kurzfristig beeinflusst. Nach der Nutzung kann es zu körperlichen Reaktionen, wie Übelkeit, Schwindel oder verschwommenem Sehen, kommen. Deswegen sollten VR-Brillen nur im Sitzen genutzt werden. Informieren Sie die Probandinnen und Probanden vor der Nutzung über mögliche körperliche Reaktionen. Wer eine VR-Brille nutzen möchte, muss mindestens 13 Jahre alt sein. Beachten Sie hierzu auch die Angaben des Brillenherstellers. Ein Informationsblatt zur Nutzung können Sie in der DVW.app herunterladen.

- » Vor dem ersten Einsatz müssen die Filme auf der VR-Brille installiert werden. Die Filme und eine Installationsanleitung sind über folgenden Link in der Verkehrswacht.Cloud abrufbar:
<https://cloud.dvw-ev.de/s/rtam7sFZ5E9zDDj>



QR-Code scannen und direkt
auf die Cloud zugreifen!

Halten Sie geeignete Einmal-Tücher sowie Reinigungs- und Desinfektionsmittel bereit (siehe Hinweise des Brillenherstellers), um die Brille nach jedem Einsatz zu säubern. Je nach Einsatzhäufigkeit benötigen Sie ggf. einen Stromanschluss, um die Akkus laden zu können.

- » Die Filme sind ein guter Anknüpfungspunkt, um über ein rücksichtsvolles Miteinander von Rad-/Pedelec-fahrenden und Autofahrenden ins Gespräch zu kommen. Durch den Wechsel der Perspektive von Radfahrenden zu Autofahrenden und umgekehrt, der in den Filmen gezeigt wird, soll es den Teilnehmenden leichter fallen, beide Perspektiven einzunehmen.
- » Machen Sie deutlich: Jeder Verkehrsteilnehmende kann durch sein Verhalten dazu beitragen, dass Konfliktsituation im Straßenverkehr gar nicht erst entstehen. Nicht nur einem selbst passieren Fehler, über die man sich ärgert. Auch anderen Leuten kann das passieren. Wer dann die Ruhe bewahrt, trägt viel zu einem guten Miteinander bei.

Das sollten Rad-, Pedelec- und Autofahrende wissen

- » Schaffen Sie bei den Besucherinnen und Besucher ein Bewusstsein dafür, dass Rad- und Pedelec-fahrende ungeschützt im Straßenverkehr unterwegs sind. Sie haben keine Knautschzone wie bei einem Auto. Äußeren Einflüssen, wie Wetter oder Straßenschäden, sind sie unmittelbar ausgesetzt. Oft werden sie auch wegen ihrer schmalen Silhouette leicht übersehen.
- » Rad- und Pedelecfahrende sollen wissen, dass Autofahrende...
 - » oft nicht ausreichend auf sie achten, selbst wenn diese auf der Straße fahren,
 - » beim Fahren eine Vielzahl von Informationen verarbeiten müssen und nicht ihre volle Aufmerksamkeit auf Rad-/Pedelecfahrende richten können,
 - » wenig Bewusstsein für Radfahrregeln haben,
 - » die Beschilderung für Radfahrende oft nicht wahrnehmen.
- » Autofahrende sollen wissen, dass Rad- und Pedelecfahrende...
 - » beim Fahren viele Dinge gleichzeitig machen müssen, wie Balance halten, bremsen, den Verkehr beobachten,
 - » ein hohes Verletzungsrisiko haben,
 - » äußeren Einflüssen, wie der Witterung, dem Fahrbahnzustand, dem Abstand zu vorbeifahrenden Autos etc., direkter ausgesetzt sind,
 - » einen erhöhten Kraftaufwand beim Anfahren und Bremsen haben, daher ungerne anhalten.

Weitere Themen und Medien

- › An die Beratung zum Miteinander von Rad-/Pedelec- und Autofahrenden können Sie sehr gut verwandte Themen der Verkehrssicherheit anknüpfen, zum Beispiel die Aktionselemente StVO, Sichtbarkeit, das verkehrssichere Fahrrad oder Abbiegeunfälle.
- › Nutzen Sie die aktuellen DVW-Medien. Diese können Sie kostenlos im Online-Medienshop bestellen, wie das StVO-Quiz oder das Faltblatt „Toter Winkel“.
- › DVR-Broschüre „Pkw - Fahrrad“ (pdf):
<https://www.runtervomgas.de/aktuelles-und-downloads/aktionsmaterial/>



QR-Code scannen und
PDF herunterladen!

Wissen

Was man über das Verhältnis von Rad-/Pedelec- und Autofahrenden im Straßenverkehr wissen sollte

- › Die Zahl der Verkehrsteilnehmenden wächst – zu den zahlreichen Autos kommt eine steigende Zahl an Rad- und Pedelecfahrenden und zu Fuß Gehenden. Weitere Mobilitätsarten, wie Elektrotretroller, sorgen für zusätzlichen Platzmangel. Diese Verdichtung des Verkehrsraums führt immer häufiger zu Konflikten, etwa wenn Radfahrende auf die Fahrbahn ausweichen (müssen). Dies zeigt sich besonders in Städten, wo sich das Mobilitätsverhalten besonders stark ändert.
- › In Ortschaften kommt es vor allem an Knotenpunkten/Kreuzungen, Einmündungen und Einfahrten zu Konflikten, also überall dort, wo sich Rad-/Pedelecfahrende und Autofahrende kreuzen. Solche Situationen sind oft sehr unübersichtlich und bereiten gerade älteren Rad-, Pedelec- und Autofahrenden Probleme. So verunglücken ältere Radfahrende häufiger als jüngere Radfahrende in komplexen Verkehrssituationen.
- › Im Fahrrad-Monitor Deutschland 2019 gaben 44 Prozent der befragten Radfahrenden an, dass sie sich im Straßenverkehr nicht sicher fühlen. Davon machten 68 Prozent rücksichtslose Autofahrende dafür verantwortlich.
- › Im Jahr 2019 betraf das häufigste Fehlverhalten der Rad- und Pedelecfahrenden bei Verkehrsunfällen „Falsche Straßenbenutzung“ (18,9 Prozent), „Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren, Ein- und Ausfahren“ (9,3 Prozent) und „Verkehrstüchtigkeit“ (9,1 Prozent). (Quelle: Destatis)
- › Im Jahr 2019 betraf das häufigste Fehlverhalten der Autofahrenden bei Verkehrsunfällen „Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren, Ein- und Anfahren“ (18,9 Prozent), gefolgt von „Vorfahrt/Vorrang“ (17,6 Prozent). (Quelle: Destatis)
- › Meist werden Radfahrende bei Kollisionen mit Autos verletzt, ebenso wird ein großer Anteil der Unfälle innerorts durch Autofahrende verursacht. Im Jahr 2019 waren rund 45 Prozent aller unfallbeteiligten Radfahrenden Hauptverursacher ihres Unfalls. Bei Unfällen mit einem Pkw waren Radfahrende jedoch nur zu rund 23 Prozent Hauptverursacher des Unfalls (Quelle: Destatis).

- » Radfahrende verunglücken häufig auch ohne Einwirkung Dritter. Von den insgesamt 87.253 Rad- und Pedelecunfällen mit Personenschaden, die im Jahr 2019 erfasst wurden, waren 22,4 Prozent Alleinunfälle (Quelle: Destatis). Schätzungen gehen von einer hohen Dunkelziffer von Alleinunfällen aus, die nicht in die Unfallstatistik einfließen.

Rechtliches

- » Fahren Rad-/Pedelec-fahrende auf der Straße, gelten für sie die gleichen Regeln wie für Autofahrende, Ausnahme: sie haben eine eigene Fahrradampel.
- » Auch bei kreuzenden Radwegen gilt die Regel rechts vor links.
- » Für Autofahrende gilt die Sorgfaltspflicht beim Ein- und Aussteigen aus dem Fahrzeug: Wer ein- oder aussteigt, muss sich so verhalten, dass eine Gefährdung anderer am Verkehr Teilnehmenden ausgeschlossen ist.
- » Generelles Haltverbot auf Schutzstreifen: Schutzstreifen für den Radverkehr sind mit einer gestrichelten weißen Linie vom Autoverkehr getrennt; hier gilt ein generelles Halteverbot.
- » Mindestüberholabstand für Kfz: Beim Überholen von Radfahrenden und Elektrokraftfahrzeugen müssen Kraftfahrzeuge einen Mindestabstand von 1,5 m innerorts einhalten; außerhalb von Ortschaften sind es 2 m.
- » Nebeneinanderfahren mit Fahrrädern: Radfahrende dürfen grundsätzlich nebeneinanderfahren; nur wenn sie andere Verkehrsteilnehmende behindern, müssen sie hintereinanderfahren.

Weiteres Material

- » In der DVW.app können Sie weitere Regeln für Rad- und Pedelec-fahrende herunterladen:
 - » „Regeln für Radfahrende: Mögliche Risiken und Folgen bei Nichtbeachtung“ (pdf)
 - » „Auswahl wichtiger StVO-Regeln für Rad- und Pedelec-fahrende“ (pdf)
- » DVR-Informationen zum Verhältnis von Rad- und Autofahrenden:
 - » „PKW-Fahrrad-Quiz: Sprechen Sie Auto? Verstehen Sie Fahrrad?“:
<https://www.runtervomgas.de/news/artikel/pkw-fahrrad-quiz.html>



QR-Code scannen und
direkt zum Quiz!

2.3 Ansprachestrategien

Zielsetzung

Was mit der Ansprache erreicht werden soll

- › Besucherinnen und Besucher sollen über verschiedene Ansprachestrategien für Themen der Verkehrssicherheit erreicht werden. Die Ansprachestrategien sind angepasst an die Rahmenbedingungen, in denen der Verkehrssicherheitstag stattfindet, sowie an das angebotene Thema und die Rad- und Pedelec-fahrenden (Alter, Typ).
- › Bei den Besucherinnen und Besuchern soll Interesse an den Themen des Verkehrssicherheitstags geweckt und ein Einstieg für die weitere Beratung gefunden werden. Eine gute Ansprache schafft die Grundlage, um ein weitergehendes Gespräch zu führen, persönliche Fragen zu beantworten, hilfreiche Verhaltenstipps zu geben, Kompetenz zu zeigen und eine Vertrauensbasis zu entwickeln.
- › Die Besucherinnen und Besucher sollen sich mit ihrem Verhalten als Radfahrende im Straßenverkehr auseinandersetzen. Dazu erhalten sie nicht nur Informationen zur Verkehrssicherheit, sondern praktische Hilfe und Tipps.

Ansprachesituationen

Wie man offen auf Menschen zugeht und ihre Aufmerksamkeit gewinnt

Die Ansprache beim Verkehrssicherheitstag ist nicht schwierig. Schließlich sind Sie aus Überzeugung Verkehrswachtmitglied, mit Spaß und Erfolg bei der Sache und kennen sich in Ihrem Thema bestens aus.

1. Am Informationsstand

Ein Blickwechsel kann hilfreich sein: Stellen Sie sich vor, Sie wären ein Besucher und interessieren sich für den Fahrrad-Verkehrssicherheitstag – wie sollten die Standbetreuer sich Ihnen gegenüber verhalten, damit Sie sich willkommen fühlen und sich trauen, ihre Fragen zu stellen?

- › Verstecken Sie sich nicht hinter dem Informationsstand, sondern seien Sie den Besucherinnen und Besuchern offen und zugewandt. Wenn jemand zu Ihnen an den Stand der Verkehrswacht kommt, begrüßen Sie zum Beispiel mit einem „Herzlich willkommen, haben Sie Fragen zum sicheren Radfahren? Möchten Sie das Gerät einmal ausprobieren? oder „Fahren Sie mit dem Fahrrad? Dann zeigen Sie doch auf dem Fahrradsimulator, wie sicher Sie mit Ihrem Rad unterwegs sind oder wie schnell Sie auf dem Reaktionstestgerät reagieren können. Macht Spaß, kostet nichts. Sie können hier übrigens auch Ihre Sehschärfe testen.“
- › Nehmen Sie das Interesse der Besucherinnen und Besucher an einzelnen Ausstellungsstücken (Flyer, Helmen etc.) als Einstieg in das Gespräch: „Ich sehe, Sie interessieren sich für unsere Fahrradhelme. Wie kann ich Ihnen helfen? Möchten Sie einen bestimmten Helm aufsetzen? Wir haben hier auch einen Spiegel. Tragen Sie beim Radfahren einen Helm? Wir können schauen, ob er optimal am Kopf sitzt.“

- › Vermitteln Sie bei den Gesprächen positive Botschaften und Antworten: „Sie sehen schick aus mit Helm.“ Und damit kann man sein Bestes schützen“ oder „Eine gute Investition in ein gutes Stück Sicherheit!“. Denken Sie daran: Verkehrssicherheit soll Spaß machen. Die Besucherinnen und Besucher sollen Ihren Stand mit einem guten Gefühl verlassen.
- › Wenn der Gast den Infostand verlassen möchte, fragen Sie ihn, ob er Interesse hat, ein Aktionselement auszuprobieren. Gehen Sie mit ihm und erklären Sie, welche Aktionselemente es gibt und was er ausprobieren kann. Betreuen Sie ihn freundlich, aber nicht aufdringlich.

2. An den Aktionselementen

Bei Besucherinnen und Besuchern an Aktionselementen dürfen Sie eine grundsätzliche Bereitschaft unterstellen, dass diese etwas „tun“ möchten. Selbst zu handeln ist eine wirkungsvolle Art, etwas zu erfahren und durch diese Erfahrung etwas zu lernen.

- › Als Betreuungsperson eines Aktionselements, zum Beispiel am Fahrradsimulator, haben Sie es mit handlungsfreudigen, neugierigen Gästen zu tun. Möglicherweise müssen sie aber eine letzte Scheu überwinden. Erklären Sie ihnen, warum das Aktionselement aufgebaut ist und was man damit machen kann: „An diesem Fahrradsimulator können Sie eine Straße entlangradeln und erleben Situationen aus dem Alltag. Allerdings gibt es ein Überraschungsmoment, das Ihre schnelle Reaktion fordert. Wollen Sie es einmal ausprobieren? Es kann nichts passieren.“
- › Die Nutzung des Aktionsgeräts gibt individuelle Anlässe, mit den Testpersonen weiterzusprechen.

3. Ansprache von Laufpublikum

Es gibt Situationen, in denen Menschen zögern, an Ihren Stand zu kommen. Doch auch bei diesem Laufpublikum handelt es sich um aktive Verkehrsteilnehmende, für die Ihre Informationen interessant sein können. Wie finden Sie das heraus?

- › Nehmen Sie eine Handvoll Flyer vom Informationsstand und gehen Sie pro-aktiv auf die Menschen zu: „Darf ich Ihnen einen Flyer mitgeben?“ Wenn die Angesprochenen ablehnen, lassen Sie sich nicht entmutigen und fragen bei den Nächsten. Wenn sie einen Flyer nehmen, fragen Sie freundlich, ob Sie mehr zeigen dürfen: „Ich würde Ihnen auch gern unseren Stand / unsere Aktionsgeräte zeigen.“

Vermittlung von Informationen

Inhalte verständlich weitergeben

- › Sprechen Sie die Besucherinnen und Besucher direkt an und versuchen Sie, deren Sympathie zu gewinnen. Führen Sie das Gespräch „auf Augenhöhe“. Auch wenn Sie einen Wissensvorsprung haben und der Andere mit Fragen zu Ihnen kommt, sollten Sie nicht belehrend auftreten.
- › Wichtig ist: Reden Sie authentisch und nicht wie ein Lehrbuch. Denken Sie daran, dass sich einfache sprachliche Formulierungen oder bildhafte Beispiele besser einprägen. Auch sollten Sie verschachtelte Sätze oder Fremdworte möglichst vermeiden.
- › Lassen Sie Beispiele einfließen, wenn Sie etwas erklären. Wenn Ihr Gegenüber sieht, dass Ihnen das Thema allgemein bekannt ist, unterstreicht das Ihre Kompetenz und schafft Vertrauen.
- › Bringen Sie im letzten Teil des Gesprächs nochmals Ihre wichtigste Botschaft unter, denn der letzte Gesprächsteil bleibt bei den Besucherinnen und Besuchern im Gedächtnis.

2.4 Kombination der Aktionselemente

Schwerpunktthemen bei den Verkehrssicherheitstagen

Mit der Planung eines Verkehrssicherheitstages im Programm „FahRad...aber sicher!“ stellt sich die Frage, welche thematischen Schwerpunkte bei der Aktion im Fokus stehen sollen. Der Einsatz der Aktionselemente richtet sich danach, für welche Schwerpunktthemen Sie sich entschieden haben.

Grundlegendes Thema sollte immer das sichere Radfahren sein, die Auswahl weiterer Themen hängt von verschiedenen Faktoren ab. Neben der Veranstaltungsform oder der bei der Veranstaltung anwesenden Zielgruppe, können weitere Faktoren in die Wahl einfließen. So bietet es sich im Frühjahr zum Start der Fahrradsaison an, das Thema „verkehrssicheres Fahrrad“ in den Fokus zu stellen. In der dunklen Jahreszeit können Sie das Thema „Sichtbarkeit“ aufgreifen. Bei kleineren Veranstaltungen ist es sinnvoll, weniger Themenschwerpunkte zu setzen als bei großen Verkehrssicherheitstagen.

Mit den Themenschwerpunkten geben Sie dem Verkehrssicherheitstag einen Rahmen. Kriterien für die Auswahl können sein:

› Veranstaltungsform

- » Handelt es sich um einen Verkehrssicherheitstag der Verkehrswacht oder um einen Verkehrssicherheitstag mit vielen Partnern?
- » Findet der Verkehrssicherheitstag z. B. auf dem Marktplatz, auf dem Parkplatz eines Einkaufszentrums oder bei einem Radsportevent statt?
- » Wie viel Platz steht für den Stand der Verkehrswacht zur Verfügung?

› Zielgruppe

- » Erreiche ich bei der Veranstaltung eher Kinder und Jugendliche oder sind dort ältere Radfahrende anzutreffen?

› Weitere Faktoren

- » In welcher Jahreszeit findet der Verkehrssicherheitstag statt?
- » Gibt es örtliche Besonderheiten, die ich berücksichtigen muss? Wurden z.B. vor Kurzem von der Verkehrswacht Fahrradtrainings durchgeführt, die ein Wiederaufgreifen des Themas sinnvoll machen?
- » Gab es bestimmte Typen von Fahrradunfällen in der Stadt/Region, über deren Unfallursache Sie aufklären und sensibilisieren können?

Abhängig von den oben genannten Faktoren, können beliebig viele Schwerpunktthemen gewählt werden. Ausführliche Informationen zu den einzelnen Aktionselementen enthalten die jeweiligen Umsetzungshinweise.



Bei den Verkehrssicherheitstagen in „FahrRad...aber sicher!“ können die Themenschwerpunkte mit verschiedenen Aktionselementen gestaltet werden, um die Inhalte zu vermitteln. Dazu sind folgende Kombinationen möglich:

Grundthema	Dazu passende Aktionselement
Sicheres Radfahren	› Informationsstand › Fahrradparcours › Fahrradsimulator › Fahrradhelmtest
Weitere Themenschwerpunkte	Dazu passende Aktionselement
Sichtbarkeit	› Sichtbarkeit › Sehtestgerät
Ablenkung	› Reaktionstestgerät › Fahrradsimulator
Regelkonformität	› Rauschbrillenparcours › StVO › Fahrradcheck
Fahrradhelm	› Helmdemonstration
Pedelec	› Pedelec › Fahrradhelmtest
Abbiegeunfälle	› Abbiegeunfälle/Toter Winkel › Fahrradsimulator (abhängig vom Gerätetyp)
Rücksicht und Miteinander von Rad- und Autofahrenden	› Fahrradsimulator › VR-Brillen
Elektrotretroller	› Elektrotretrollerparcours › Helmdemonstration

2.5 Organisationskosten

Bei den Organisationskosten handelt es sich um alle für die Veranstaltung notwendigen Verbrauchsmaterialien. Dazu zählen Kosten für Kopier- und Schreibpapier, Schreib- und Malstifte, Druckerpatronen, Portokosten, Klebeband, Absperrband, Fotozubehör, Speicherkarte und Batterien, Mautkosten, Telefongebühren u.a.

2.6 Rahmenprogramm

Für Ihren Verkehrssicherheitstag können Sie ein Rahmenprogramm planen. Achten Sie darauf, dass es einen inhaltlichen Bezug zum Bundesprojekt und zur Verkehrssicherheit der Zielgruppe hat. Darunter fallen z.B. ein Theaterstück mit inhaltlichen Bezug zum Thema Radfahren oder Mal- und Bastelstraßen für Kinder, aber auch Kosten für die Anmietung eines Zeltes oder einer Beschallungsanlage, Ausgaben für einen Sanitätsdienst, GEMA-Gebühren oder die Veranstaltungsversicherung. Wichtig ist, dass die Kosten im angemessenen Verhältnis zur Veranstaltungsgröße stehen. Beschreiben Sie bei der Antragstellung kurz die geplanten Aktivitäten und listen Sie die einzelnen Finanzpositionen auf.

Engagieren sich mehrere Partner bei der Veranstaltung, haben sich diese angemessen an den Kosten des Rahmenprogramms zu beteiligen.

3. Vorbereitung

3.1 Vorüberlegungen

Bevor Sie mit den Vorbereitungen des Verkehrssicherheitstags beginnen, stehen einige Vorüberlegungen an:

Wird die Zielgruppe erreicht?

Werden Sie zum Beispiel von einem Autohaus zur Beteiligung am Sommerfest angefragt, sollten Sie sich überlegen, ob an dieser Veranstaltung viele Radfahrende teilnehmen bzw. sich die Besucherinnen und Besucher zum sicheren Radfahren informieren möchten. Ebenso wichtig ist die Frage, mit wie vielen Teilnehmern der Zielgruppe bei der Veranstaltung zu rechnen ist. Bei einem Radsportevent oder einem Fahrradfrühling, die in der Region bekannt sind und regelmäßig viele Interessierte anlocken, kann meist von einer hohen Teilnahmezahl der Zielgruppe ausgegangen werden. Genauso ist es bei einem Stadtfest, jedoch werden nicht alle Gäste Radfahrende sein bzw. sich für Fahrrad-Themen interessieren. Bei der Angabe der Teilnahmezahl der Zielgruppe ist nur die geschätzte Anzahl von Radfahrenden anzugeben, die Sie an Ihrem Stand erwarten.

Für die Planung der Veranstaltungsinhalte ist es wichtig zu wissen, mit welchen Radfahrenden vor allem zu rechnen ist: Sind es eher jüngere oder ältere Personen, werden viele Familien mit Kindern da sein etc.

Was muss bei der Wahl des Veranstaltungsortes berücksichtigt werden?

Der Veranstaltungsort sollte dort liegen, wo mit viel Laufpublikum zu rechnen ist. Das kann der zentral gelegene Marktplatz sein, ein Einkaufscenter oder der Parkplatz eines Fahrradfachhandels. Achten Sie darauf, dass ausreichend Platz für die geplanten Aktionselemente und -falls nötig – ein Stromanschluss für die Simulatoren zur Verfügung steht.

An welchem Datum ist die Veranstaltung geplant?

Planen Sie z.B. einen Verkehrssicherheitstag auf dem Parkplatz des Fahrradfachhandels, achten Sie bei der Wahl des Veranstaltungstages auf das Datum. Samstags ist mit mehr Publikum zu rechnen als an einem anderen Wochentag.

Welche inhaltlichen Schwerpunkte gibt es?

Grundthema jedes Verkehrssicherheitstages ist das sichere Radfahren. Abhängig vom Veranstaltungsformat, -datum und der Zielgruppe können weitere inhaltliche Schwerpunkte gesetzt werden.

Beispiele: Findet der Verkehrssicherheitstag zum Beginn der Fahrradsaison statt, bietet sich als Themenschwerpunkt das verkehrssichere Fahrrad an. Liegt der Veranstaltungstermin im Herbst, können Sie das Thema Sichtbarkeit in den Fokus stellen. Rechnen Sie beim Verkehrssicherheitstag mit vielen Jugendlichen und jungen Erwachsenen unter den Besuchern, kann ein Themenschwerpunkt Radfahren unter Alkoholeinfluss sein.

Bei der Wahl der inhaltlichen Schwerpunkte sollten Sie die Themen von Veranstaltungspartnern berücksichtigen. Ist z.B. die Polizei ebenfalls mit einem Stand vertreten und bietet einen Fahrradcheck und -codierung an, können Sie darauf an Ihrem Stand verzichten und ein anderes Thema wählen.

3.2 Veranstaltungsformat

Wenn Sie die Vorüberlegungen abgeschlossen haben, kann das Format des Verkehrssicherheitstages geplant werden. Beziehen Sie in Ihre Überlegungen ein, ob der Verkehrssicherheitstag...

Thema	Zu berücksichtigen
... besondere Anforderungen an den Veranstaltungsort stellt.	Findet der Verkehrssicherheitstag bei einem Stadtfest oder Radsportevent, im Einkaufscenter, auf einem Parkplatz, in der Fußgängerzone oder auf einer Messe statt?
... alleine oder mit Partnern durchgeführt wird.	Laden Sie Partner frühzeitig zu einem persönlichen Treffen ein, bei dem Sie Themen und Umsetzung abstimmen und neue Partner kennenlernen können.
... als Einzelveranstaltung oder im Rahmen einer Großveranstaltung stattfindet.	- Müssen Anmeldefristen eingehalten werden? - Haben Sie einen guten Standort, an dem die Zielgruppe erreicht wird? - Wer macht noch mit und was wird von anderen angeboten?
... eine ein- oder mehrtägige Aktion ist.	- Eintägige Aktion: Ab wann kann der Stand aufgebaut werden und wann muss der Platz spätestens geräumt sein? - Gibt es einen Stromanschluss? - Mehrtägige Aktion: Bleiben die Aktionselemente aufgebaut oder müssen sie abends ab- und am nächsten Morgen wieder aufgebaut werden?

3.3 Planung des Verkehrswachtstands

Für die Planung des Verkehrswachtstands sollten Sie überlegen, welche Aktionselemente zum Einsatz kommen. Dies hängt ab von den Themenschwerpunkten des Verkehrssicherheitstags. Eine Übersicht zur Kombination der Aktionselemente enthält Kapitel 2.4. Berücksichtigen Sie das zur Verfügung stehende Platzangebot. Verzichten Sie lieber auf ein zusätzliches Aktionselement, bevor der Stand, besonders bei Besucherandrang, zu eng und unübersichtlich wird. Bei großen Veranstaltungen kann es passieren, dass Sie einen wenig attraktiven Platz zugewiesen bekommen. Kann an der Platzzuteilung nichts mehr geändert werden, sollte der Verkehrswachtstand im Vorfeld und bei der Veranstaltung besonders intensiv beworben werden.

Sobald feststeht, welche Aktionselemente zum Einsatz kommen, können Sie sich über die Gestaltung des Stands Gedanken machen. Eine Skizze des Veranstaltungsorts hilft bei der Orientierung und bei der Anordnung der Aktionselemente. Überlegen Sie, aus welchen Richtungen das Publikum kommt und welcher „Hingucker“ an den Stand lockt.

Sind bei Ihrem Verkehrssicherheitstag Partner einbezogen, stimmen Sie mit ihnen den Aufbau und Ablauf ab. Benötigt z.B. der Fahrradhändler, der Pedelecs für einen Fahrradparcours zur Verfügung stellt, einen zusätzlichen Stromanschluss zum Aufladen der Akkus?

Es müssen nicht nur Aktionsgeräte zum Einsatz kommen, die in Ihrer Verkehrswacht vorhanden sind. Sie können auch bei Verkehrswachten oder Drittanbietern ausgeliehen werden. Stimmen Sie die Betreuung dieser Aktionsgeräte ab – in der Regel werden sie von der zur Verfügung stellenden Verkehrswacht oder dem Drittanbieter durch eine qualifizierte Moderatorin oder einen qualifizierten Moderator betreut. Müssen Sie sich dafür ggf. zusätzlich um ein Mikrofon und eine Beschallungsanlage kümmern?

Überlegen Sie sich schon vor dem Verkehrssicherheitstag, wie Sie auf den Stand der Verkehrswacht aufmerksam machen wollen. Mit Kundenstoppnern und Plakaten (bestellbar im DVW-Medienshop) kann das Publikum z.B. auf das kostenlose Testen der Sehfähigkeit am Sehtestgerät aufmerksam gemacht werden. Ein mit Stiften und Malvorlagen ausgestatteter Tisch für Kinder lockt Familien ebenso an wie eine Schüssel mit Gummibärchen oder Bonbons am Infostand. Ein paar Stühle für die Gäste laden zum Ausruhen ein und bieten einen guten Einstieg, um auf das Angebot der Verkehrswacht aufmerksam zu machen. Bei Großveranstaltungen ist eine gute Moderation mit Mikrofon und Beschallungsanlage ein effektives Mittel, um das Publikum passend zum Rahmenprogramm auf das Angebot der Verkehrswacht aufmerksam zu machen.

3.4 Aufgabenverteilung

Sind die Planungen des Verkehrswachtstands abgeschlossen, geht es an die Aufgabenverteilung. Welches Mitglied der Verkehrswacht betreut welches Aktionsgerät? Benötigen sie eine Anleitung oder zusätzliche Informationen? Zu zahlreichen Themen, die für Radfahrende wichtig sind, finden Sie in den Umsetzungshinweisen zu den Aktionselementen, in den DVW-Medien und in der DVW.app ausführliche Informationen.

Vielleicht gibt es in Ihrer Verkehrswacht Jugendliche, die bei einem Verkehrssicherheitstag mithelfen möchten. Jugendliche übernehmen gerne Verantwortung und werden besonders gut Radfahrende in ihrer Altersgruppe erreichen. Planen Sie zudem ein bis zwei zusätzliche Personen ein, die im Krankheitsfall einspringen können.

Verteilen Sie die Aufgaben, z.B.:

- › Wer transportiert die einzelnen Aktionsgeräte?
- › Wer kümmert sich um Medien und Materialien?
- › Wer hängt im Vorfeld des Verkehrssicherheitstags Plakate auf oder verteilt Handzettel?
- › Wer kümmert sich um die Verpflegung der Standbetreuer?

Alle Verkehrswachtmitglieder sollten als solche erkennbar sein, z.B. durch einheitliche T-Shirts oder Jacken der Verkehrswacht. Teilen Sie allen Beteiligten Uhrzeit und Treffpunkt mit, an denen der Aufbau des Stands der Verkehrswacht beginnt. Planen Sie außerdem während des Verkehrssicherheitstags ausreichend Zeit für Pausen der einzelnen Standbetreuer ein.

Stimmen Sie im Vorfeld ab, wo in der Nähe des Verkehrssicherheitstages Fahrzeuge, die ggf. sogar einen Anhänger zum Gerätetransport haben, geparkt werden können.

3.5 Veranstaltungsversicherung

Eine Veranstaltungsversicherung ist unbedingt notwendig, damit Sie bei Ihren Verkehrssicherheitstagen ausreichend abgesichert sind. Fragen Sie dazu auch bei Ihrer Landesverkehrswacht nach; sie hilft gerne weiter.

3.6 Kooperationspartner

Die meisten Verkehrswachten arbeiten vor Ort eng mit Partnern und Sponsoren zusammen. Bei den Verkehrssicherheitstagen in „FahRad...aber sicher!“ darf das Engagement von Sponsoren erkennbar sein, aber nicht auf Produkt- und Verkaufswerbung abzielen. Die Zusammenarbeit mit Partnern erleichtert die Arbeit der Verkehrswacht. Häufig blickt die Verkehrswacht auf eine lange Zusammenarbeit mit festen Partnern und Sponsoren zurück, manchmal bedarf es aber auch der Suche nach neuen Beteiligungen.

Bevor Sie sich auf die Suche machen und aktiv an mögliche Partner wenden, seien Sie sich zunächst über die konkrete Gestaltung Ihres Verkehrssicherheitstags und den zu übernehmenden Part im Klaren. So können Sie Ihr Anliegen professionell und mit der nötigen Überzeugungskraft vorbringen.

Bereiten Sie sich auch auf mögliche Rückfragen vor und überlegen Sie Argumente, welchen Nutzen der angesprochene Partner von einer Beteiligung am Verkehrssicherheitstag hat. Neben einer sorgfältigen Recherche braucht es häufig Geduld, Hartnäckigkeit und etwas Glück bei der Suche nach Unterstützern.

Statt allgemeiner Rundbriefe oder E-Mails sollten Sie die richtige Ansprechperson recherchieren und diese direkt ansprechen. Stellen Sie Ihr Anliegen kurz vor. Kündigen Sie z.B. an, dass Sie sich in den nächsten Tagen noch einmal telefonisch melden, dann sollten Sie dies auch tun. Zeigen Sie Präsenz und Interesse, aber seien Sie nicht aufdringlich.

Die Möglichkeiten für eine Beteiligung von Partnern sind vielfältig, z.B.:

Aktionselement	Beteiligung
Fahrradcheck	› Fahrradfachhandel: Werkzeug und Reparaturmaterialien Personal mit Fachkenntnissen › Polizei: Im Aktionselement kann durch die Polizei eine Fahrrad-Codierung angeboten werden.
Fahrrad- oder Pedelecparcours	› Fahrradfachhandel: Leihfahrräder/-pedelecs Personal mit Fachkenntnissen
Sehtestgerät	› Optiker oder Augenarzt: Personal mit Fachkenntnissen
Hörtestgerät	› Akustiker Personal mit Fachkenntnissen
Elektrotretroller	› Verleiher Verleih von Elektrotretrollern Personal mit Fachkenntnissen

3.7 Finanzierung

Für Ihren Verkehrssicherheitstag können Sie bei der DVW eine finanzielle Förderung erhalten. Gefördert wird „FahrRad...aber sicher!“ vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV). Grundsätzlich gilt der Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit. Die Kosten müssen in einem angemessenen Verhältnis zur Größe der Veranstaltung und zur erwarteten Teilnehmerzahl der Zielgruppe stehen, die Sie an Ihrem Stand erwarten. Neben der öffentlichen Förderung können von den Verkehrswachtern weitere Finanzierungsmöglichkeiten genutzt werden, z.B. über Partner und Sponsoren.

Weitere Informationen zu den Fördervoraussetzungen enthält das Infoblatt „Allgemeine Hinweise zu den Bundesprogrammen“, das Sie in der DVW.app herunterladen können.

3.8 Der Antrag für einen Verkehrssicherheitstag

Möchten Sie einen „FahrRad...aber sicher!“-Verkehrssicherheitstag durchführen, ist dafür im Vorfeld der Veranstaltung ein Antrag notwendig. Er dient vor allem Ihrer Absicherung: Sie wissen mit der Bewilligung, mit welchem Budget Sie kalkulieren können. Und wir geben Ihnen wichtige Hinweise, damit es bei der Abrechnung nicht zu Problemen kommt.

Die Antragstellung für Verkehrssicherheitstage ist in der DVW.app übersichtlich und komfortabel gestaltet. Sie wählen in den Optionen den Reiter „Verkehrssicherheitstage“, dann „Anträge“ und schließlich „Neuer Antrag“. Nun folgen Sie den Hinweisen im Formular und füllen die notwendigen Felder aus. Bei Unsicherheiten können Sie die Hilfe-Funktion nutzen, aber auch darüber hinaus gibt Ihnen die DVW.app an wichtigen Punkten eine Rückmeldung, sobald eine Eingabe unvollständig oder falsch ist. Haben Sie den Antrag ausgefüllt, müssen Sie ihn speichern. Nun wird er als Entwurf angezeigt, in dem Sie noch immer Änderungen vornehmen können (etwa, wenn Ihnen zum Zeitpunkt der Antragstellung noch Informationen fehlten). So können Sie bereits mehrere Anträge vorbereiten. Wenn Sie den Antrag zur Landesverkehrswacht abschicken, ist er zur weiteren Bearbeitung gesperrt und kann durch Sie nicht mehr verändert werden.

Weitere Informationen zur Antragstellung enthält das Infoblatt „DVW-Bundesprogramme: Allgemeine Hinweise“.

3.9 Projektplaner DVW.app

Bei dem Projektplaner handelt es sich um eine Webapplikation, das heißt, sie kann auf jedem internetfähigen Gerät über den Browser (Chrome, Firefox, Safari etc.) aufgerufen werden. Über die DVW.app werden alle Anträge für Verkehrssicherheitstage gestellt und abgerechnet.

Die Adresse der DVW.app lautet: <https://dvw.app>.



QR-Code scannen und direkt
zur App der Verkehrswacht!

Für die DVW.app benötigen Verkehrswachten eine gültige E-Mail-Adresse. Wenden Sie sich bitte an Ihre Landesverkehrswacht. Sie wird Ihnen ein Benutzerkonto mit Ihrer Mail-Adresse anlegen.

Was ist zu tun, wenn ich mich das erste Mal angemeldet habe?

Die DVW.app verfügt über einen Hilfe-Modus. Wenn Sie sich das erste Mal in der DVW.app einloggen, können Sie einer „Einführungs-Tour“ folgen, die Ihnen kurz die wichtigsten Bereiche in der Benutzeroberfläche vorstellt. Folgen Sie dieser Tour und machen Sie sich mit den Funktionen vertraut.

Bei den meisten Vorgängen und Aktionen gibt es die Möglichkeit, über die Hilfe-Funktion nähere Erläuterungen zu erhalten. Dazu einfach den entsprechenden Button anklicken und den Anweisungen folgen.

Als ersten aktiven Schritt überprüfen und vervollständigen Sie Ihre Konto- und Profildaten. Dazu klicken Sie rechts oben auf das Figuren-Piktogramm und wählen die Option „Profil bearbeiten“. Sehr wichtig ist die Nachrichtenfunktion, mit der Sie über die Vorgänge auf dem Laufenden bleiben. Hierüber erhalten Sie zum Beispiel Statusinformationen zu Ihren Anträgen und können auf Rückfragen der Landesverkehrswacht oder der DVW reagieren.

3.10 Fristen

Stellen Sie den Antrag für die Förderung Ihres Verkehrssicherheitstages frühzeitig, d. h. mindestens 6 Wochen vor der Veranstaltung.

3.11 Beschreibung des Ablaufs

Beschreiben Sie in Ihrer Antragstellung kurz, was Sie beim Verkehrssicherheitstag genau planen. Wichtig sind dabei auch die inhaltlichen Schwerpunkte, die Sie vermitteln wollen, und welche Aktionselemente Sie dazu einsetzen möchten.

3.12 Angebote einholen

Beachten Sie bei der Antragstellung den Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit. Die Kosten müssen in einem angemessenen Verhältnis zur Größe der Veranstaltung und zur erwarteten Teilnehmerszahl der Zielgruppe stehen. Wenn Sie Angebote einholen, muss stets das wirtschaftlichste Angebot gewählt werden. Für den Einsatz von Geräten oder Dienstleistungen, deren Kosten über 1.000 Euro liegen, müssen mindestens drei schriftliche Angebote eingeholt und dokumentiert werden.

3.13 Bewerbung der Veranstaltung

Die Bewerbung im Vorfeld des Veranstaltungstermins dient dazu, Radfahrende auf den Verkehrssicherheitstag aufmerksam zu machen und zur Teilnahme einzuladen. Neben der Anzeigenschaltung in örtlichen Medien, dem Anbringen von Plakaten oder dem Verteilen von Handzetteln können Sie auch Werbung im Internet, zum Beispiel bei Facebook, schalten.

Im DVW-Medienshop erhalten Sie kostenfrei Plakate und Handzettel mit Eindrucksflächen. Die Eindrucksfläche ist dafür vorgesehen, um Veranstaltungsdatum und -ort, Uhrzeit, Angebote und ggf. Partner zu nennen. Der Druck ist direkt auf Handzettel oder Plakat möglich. Bei A1-Plakaten sind weiße Aufkleber sinnvoll, die im Drucker bedruckt und anschließend auf der Eindrucksfläche eingeklebt werden.

Wählen Sie für die Vorabbewerbung per Anzeigenschaltung Medien oder Internetseiten, die von der Zielgruppe genutzt werden. Vorlagen für die Anzeigenschaltung sind in der DVW.app abrufbar.

Die Verwendung der drei Logos als Logoreihe (BMDV, „FahrRad...aber sicher“-Logo, DVW) ist unverzichtbar bei der Bewerbung und in allen Veröffentlichungen (Zeitungsanzeigen u.ä.). Die Logoreihe können Sie in der DVW.app herunterladen.

3.14 Der Verkehrssicherheitstag startet...

Sind alle Beteiligten am Treffpunkt eingetroffen, kann der Aufbau losgehen. Vergewissern Sie sich, dass jedem Standmitarbeiter seine Aufgaben klar sind:

- » Wer baut welches Aktionsgerät auf?
- » Wer kümmert sich um den Aufbau und die Gestaltung des Infostands?
- » Wer kümmert sich ggf. um Partner und Sponsoren?
- » Wer betreut erste Standbesucher?

Denken Sie an Materialien für den Aufbau, z.B. Schere, Klebefilm oder Absperrband. Legen Sie eine Kiste mit den Materialien an, die jedes Mal benötigt werden. Sie kann zu jedem Verkehrssicherheitstag mitgenommen werden. Wer möchte, kann Namensschilder für die Standbetreuer anfertigen. Es können auch die Verkehrswachtkarten dazu genutzt werden.

Neben der Verpflegung für die Mitarbeiter sind, je nach Witterung, Sonnencreme, Basecaps/ Sonnenhüte oder Handschuhe sinnvoll. Informieren Sie darüber, wo sich Toiletten und (bei größeren Veranstaltungen) eine Erste-Hilfe-Station befinden. Sorgen Sie dafür, dass Jacken, Taschen, Rucksäcke sowie alle weiteren persönlichen Gegenstände der Standbetreuer sicher verstaut werden können.

3.15 Es läuft nicht so wie geplant...

Dann passiert es doch: Trotz guter Organisation und detaillierter Planung geht etwas schief. Bei manchen Dingen können Sie gegensteuern. Werden bei der Organisation bereits ein bis zwei zusätzliche Personen als Ersatz eingeplant, lässt sich der kurzfristige Ausfall eines Verkehrswachtmitarbeiters auffangen.

Auf andere Umstände haben Sie keinen Einfluss. Ein Platzregen vertreibt innerhalb kürzester Zeit das Publikum und macht den Fahrradparcours unpassierbar. Oder es herrscht große Hitze und die Besucher bleiben aus. Sorgen Sie in diesen Fällen für die Sicherheit der Standmitarbeiter. Beenden Sie lieber früher den Verkehrssicherheitstag, bevor etwas passiert. Müssen Sie den Verkehrssicherheitstag vorzeitig abbrechen, informieren Sie bei der Abrechnung des Verkehrssicherheitstags über die Gründe.

4. Nachbereitung

Eine gründliche Nachbereitung ersetzt viel Vorbereitungszeit für Ihren nächsten Verkehrssicherheitstag. Tauschen Sie sich mit den anderen Verkehrswachtmitarbeitern aus und besprechen Sie gemeinsam, was gut und was nicht so gut gelaufen ist. Es kann hilfreich sein, eine Liste mit allen organisatorischen Punkten zu erstellen.

Auf jeden Fall ist solch eine Übersicht eine große Hilfe bei der nächsten Veranstaltungsplanung.

Danken Sie den Mitarbeitern, die am Stand der Verkehrswacht mitgeholfen haben, und den Partnern, die Sie beim Verkehrssicherheitstag unterstützt haben.

4.1 Abrechnung

Spätestens vier Wochen nach dem Verkehrssicherheitstag sollten Sie in der DVW.app die Abrechnung einreichen. Dafür benötigen Sie die Belege für alle Ausgaben und es muss kurz und knapp dargestellt werden, was genau durchgeführt wurde.

4.2 Belege

Für alle Ausgaben, die Sie abrechnen möchten, benötigen Sie einen Beleg. Dies können eine Rechnung, eines unserer Formulare (z.B. Transportkosten, Aufwandsentschädigungen) oder ähnliches sein. Bitte achten Sie bei den Formularen darauf, dass sie vollständig ausgefüllt und unterschrieben sind. Die Formulare können in der DVW.app heruntergeladen werden.

4.3 Sachbericht und Fotos

Beschreiben Sie in einem kurzen Sachbericht, was genau beim Verkehrssicherheitstag durchgeführt wurde. Schreiben Sie auch, wie die Veranstaltung vorab beworben und dabei auf die Förderung durch das BMDV hingewiesen wurde. Legen Sie die Anzeige, das Plakat, den Handzettel oder Screenshot der Onlineanzeige bei.

Der Sachbericht wird durch einige aussagekräftige Fotos ergänzt:

- » Fotografieren Sie unbedingt, wie Sie während der Veranstaltung auf die Förderung durch das BMDV hingewiesen haben (Spannband, Aufsteller mit Plakat, Infostand mit Medien o.ä.).
- » Machen Sie ein Foto vom Gesamtauftritt, bei dem man nach Möglichkeit die Aktionsgeräte sehen kann.
- » Wenn Sie einen Infostand abrechnen möchten, machen Sie davon ein Foto.
- » Idealerweise zeigen Sie auch, dass die Zielgruppe die Veranstaltung besucht hat.

5. Medien

Zur Ausstattung des Informationsstands gibt es viele kostenfreie Medienangebote. Informationen über neue Medien erhalten Sie in unserem regelmäßig erscheinenden Newsletter „Verkehrswacht intern“.

5.1 DVW-Medienshop

Auf der Internetseite der DVW finden Sie im Medienshop alle aktuell zur Verfügung stehenden Medien und Materialien: <https://deutsche-verkehrswacht.de/shop/>

Bestellen Sie rechtzeitig vor dem Veranstaltungsdatum, damit alle Medien pünktlich da sind.



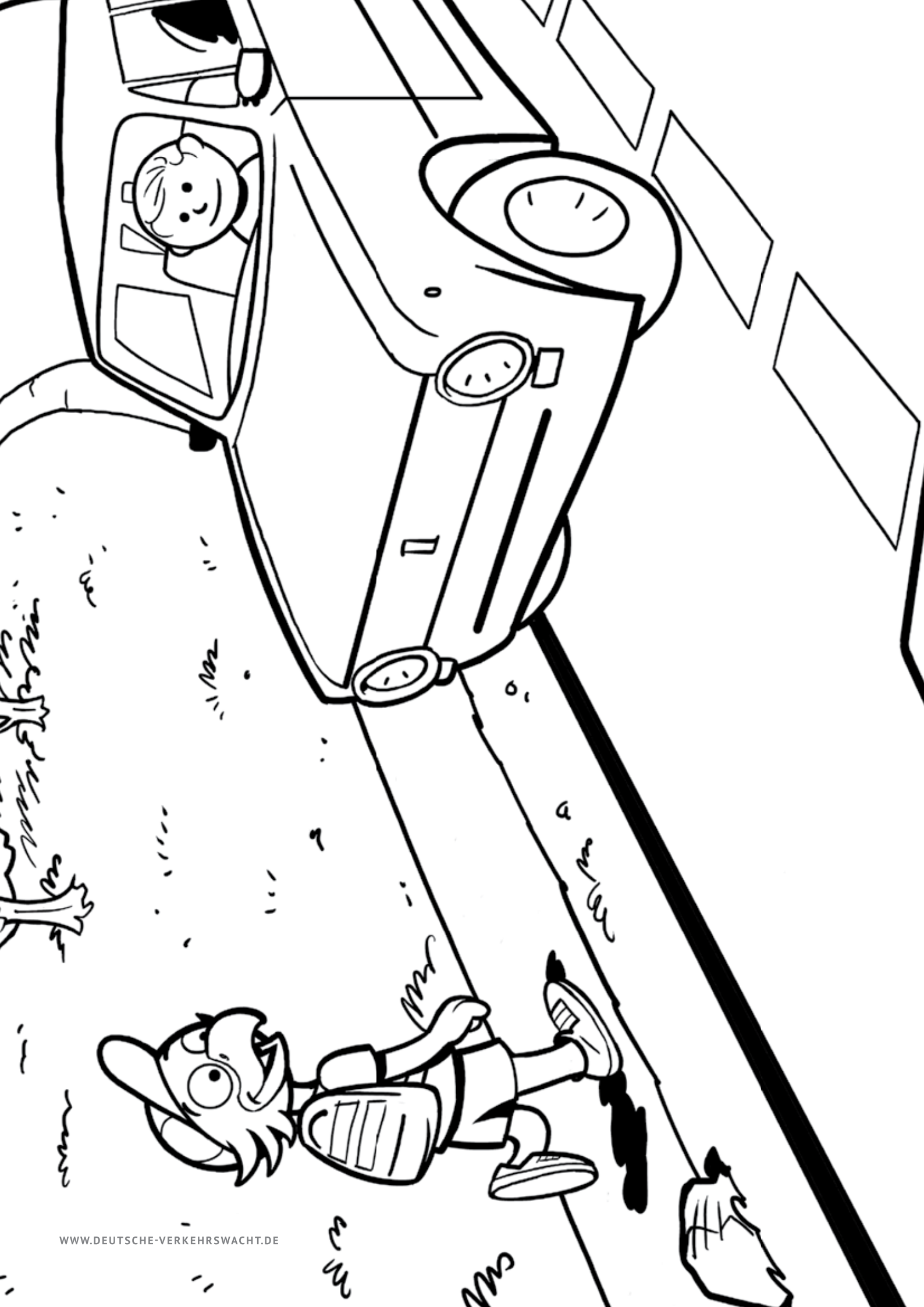
QR-Code scannen
und direkt bestellen!

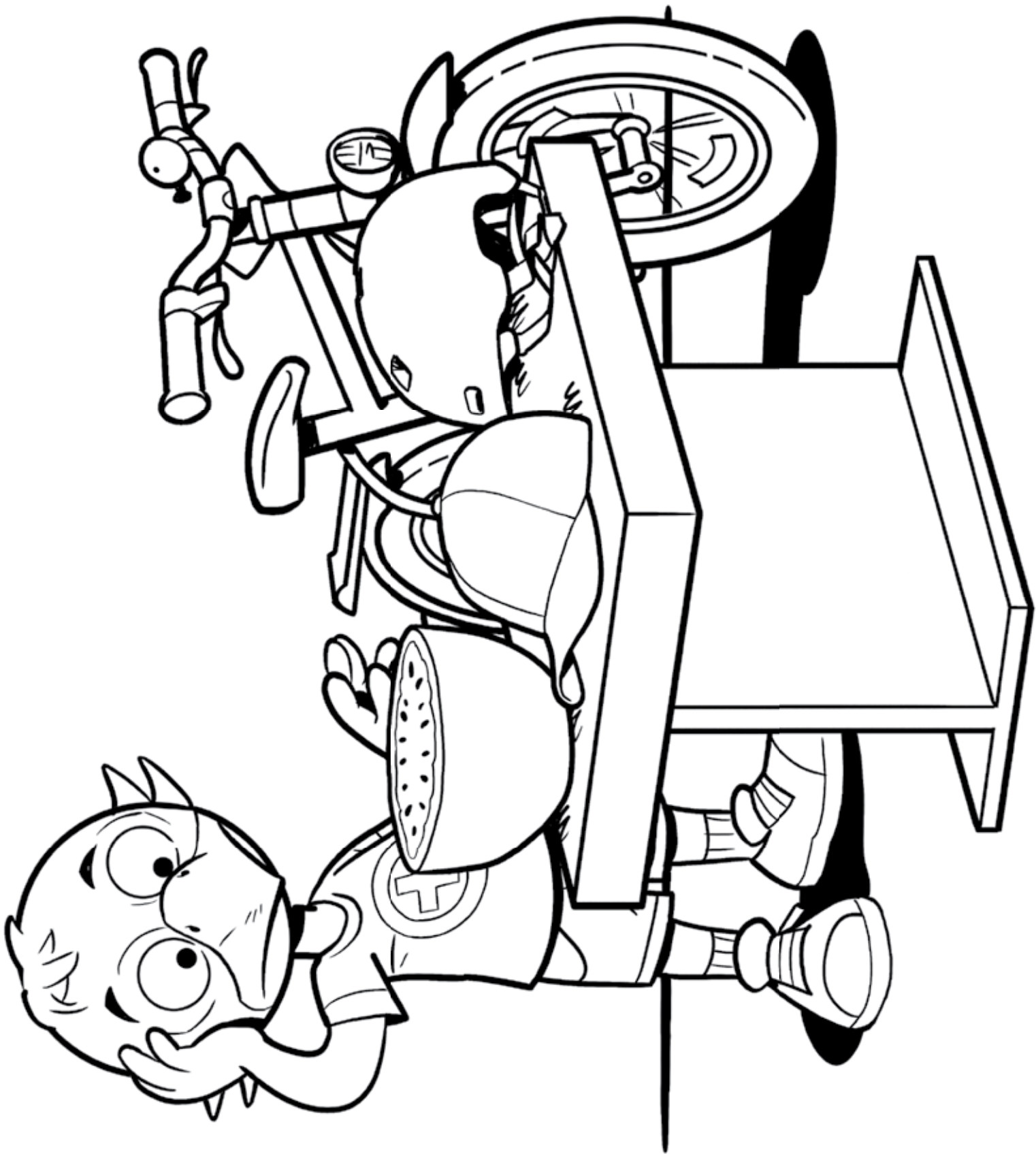
5.2 Weitere Medien

Weitere Medienangebote gibt hier:

- » Bundesministerium für Digitales und Verkehr: www.bmdv.bund.de
- » BAST: www.bast.de
- » Verkehrswacht & Medien Service: www.verkehrswacht-medien-service.de
- » DVR: www.dvr.de

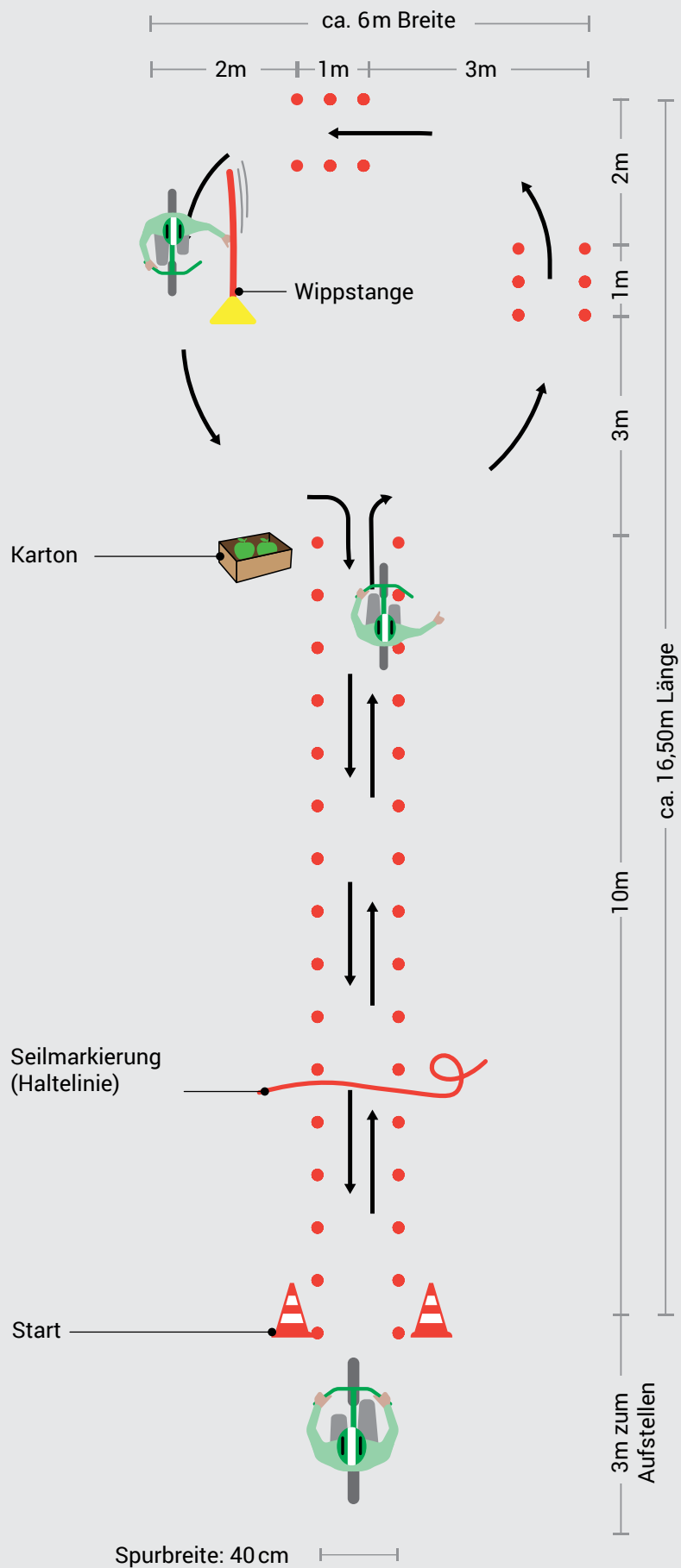
6. Anlagen



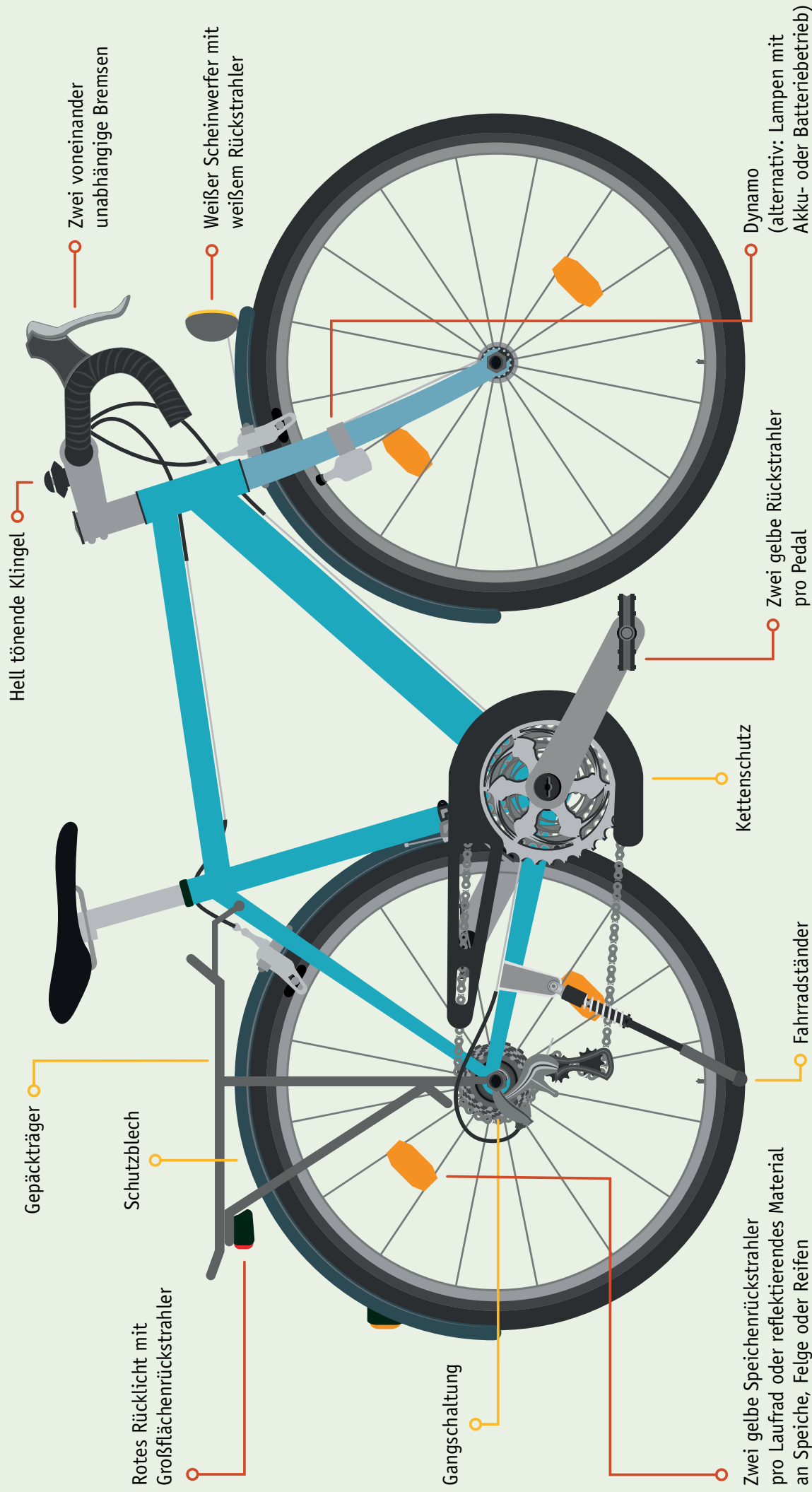




Aufbau des Fahrrad-Parcours



Das verkehrssichere Fahrrad



- Vom Gesetzgeber vorgeschriebene Ausstattung
- Von der Verkehrswacht empfohlene zusätzliche Ausstattung

Bewertungs- und Übungsbogen 1

Anforderung erfüllt:

Sehr
gut

Noch
nicht
gut

Nicht
erfüllt

Übungen für zu Hause

häufige Wiederholungen sind wichtig

Aufsteigen, losfahren



- auf Pedalstellung achten (2 Uhr),
- an vorgegebenen Punkt anhalten und losfahren
- Eltern können anfangs am Sattel unterstützen
- wie weit kommt das Kind mit dem ersten Tritt?

Fahren in einer geraden, schmalen Spur

langsam



schnell



- Auf einer Linie fahren
- Hintereinander fahren (Kind fährt mal vor/mal nach)
- Beine hoch und wieder auf die Pedale
- Im Stehen fahren
- Bei Bewegungen des Oberkörpers
- Langsam-Wettfahrten
- mal schnell mal langsam,
- ausrollen lassen so lange es geht
- Bewegungen des Vorfahrenden nachmachen

Anhalten und bremsen

an bestimmter Stelle



aus schneller Fahrt



vor bestimmter Stelle



- Anhalten an
- vorgegebener Stelle
 - auf Zuruf
 - auf Zeichen
 - unvorhergesehen/ plötzlich
 - aus schneller Fahrt
 - aus langsamer Fahrt
 - mit Rücktritt
 - mit Handbremse (geht manchmal zu schwer, sollten Eltern prüfen (ggf. nur Rücktrittbremse nutzen))

Einhändig fahren



- Während der Fahrt
- mal rechte, mal linke Hand seitlich/ hoch halten/ nach vorne/ nach hinten
 - Hand des Erwachsenen berühren
 - Gegenstand aufnehmen, ablegen, übergeben

In eine Richtung fahren/ in die andere Richtung schauen



- Anzahl der seitlich gezeigten Finger benennen
- Im Zaun versteckte Kuscheltiere benennen
- Bewegungen dem seitlich Fahrenden nachmachen

Bewertungs- und Übungsbogen 2

Anforderung erfüllt:

Sehr
gut

Noch
nicht
gut

Nicht
erfüllt

Übungen für zu Hause

häufige Wiederholungen sind wichtig

Aufsteigen, losfahren

☐☐☐

auf Pedalstellung achten (2 Uhr),

- an vorgegebenen Punkt anhalten und losfahren

Fahren in einer geraden, schmalen Spur

langsam

☐☐☐

schnell

☐☐☐

- Auf einer Linie fahren
- Beine hoch und wieder auf die Pedale
- Im Stehen fahren
- Bei Bewegungen des Oberkörpers
- mal schnell mal langsam,
- ausrollen lassen so lange es geht

Anhalten und bremsen

an bestimmter Stelle

☐☐☐

aus schneller Fahrt

☐☐☐

vor bestimmter Stelle

☐☐☐

absteigen

☐☐☐

Anhalten an

- vorgegebener Stelle
- unvorhergesehen/ plötzlich
- aus schneller Fahrt
- aus langsamer Fahrt
- mit Rücktritt
- mit Handbremse

Einhändig fahren

☐☐☐

Während der Fahrt

- mal rechte, mal linke Hand seitlich/ hoch halten/nach vorne/nach hinten

In eine Richtung fahren/ in die andere Richtung schauen

☐☐☐

- seitliche Gegenstände rechts oder links anschauen und in der Spur bleiben
- rückwärts schauen und in der Spur bleiben

Checkliste: Das verkehrssichere Fahrrad

Ok	Defekt	Verkehrssicheres Fahrrad nach StVZO	Beitrag zum sicheren Radfahren
		Weißer Scheinwerfer mit weißem Rückstrahler vorne, wahlweise mit Dynamo-, Batterie- oder Akku-Betrieb	• Sorgt dafür, dass Rad Fahrende gut sehen und gesehen werden.
		Rotes Rücklicht mit Großflächenrückstrahler hinten, wahlweise mit Dynamo-, Batterie- oder Akku-Betrieb	• Sorgt dafür, dass Rad Fahrende gut gesehen werden
		Rutschfeste Pedale, die mit je zwei gelben Pedalreflektoren ausgestattet sind	• Wichtig, damit Radfahrer beim Treten nicht abrutschen, v.a. bei Nässe. • Pedalreflektoren sorgen für Sichtbarkeit. Autoscheinwerfer sind auf die Fahrbahn ausgerichtet, weshalb Autofahrer als erstes den Unterkörper von Rad Fahrenden und das Fahrrad wahrnehmen.
		Zwei Katzenaugen pro Rad oder reflektierende, silberne Streifen an den Reifen oder Speichenreflektoren	• Sorgt für Sichtbarkeit. Autoscheinwerfer sind auf die Fahrbahn ausgerichtet, weshalb Autofahrer als erstes den Unterkörper von Rad Fahrenden und das Fahrrad wahrnehmen.
		Helлтönende Klingel (Glocke)	• Radfahrer machen andere Verkehrsteilnehmer auf sich aufmerksam.
		Zwei voneinander unabhängige Bremsen	• Bremsen und Anhalten sind Voraussetzung für die sichere Verkehrsteilnahme.

Checkliste: Das verkehrssichere Fahrrad

Ok	Defekt	Weitere Sicherheitsaspekte	Beitrag zum sicheren Radfahren
☐	☐	Empfehlenswert sind Frontscheinwerfer mit Tagfahrlichtfunktion und automatischer Lichteinschaltung sowie ein Nabendynamo	• Standlicht sorgt dafür, dass Radfahrer z.B. beim Warten an der Ampel von anderen gesehen werden • Nabendynamo verringert den Tretwiderstand gegenüber einem Seitenläuferdynamo
☐	☐	Lampengläser sind intakt und sauber	• Sorgt für Sichtbarkeit
☐	☐	Kabel sind eng am Rahmen verlegt und fest mit den Lampen verbunden	• Lockere und abstehende Kabel können beim Auf- und Absteigen zu Stürzen führen, wenn der Radfahrer daran hängen bleibt • Gefahr, dass die Kabel abreißen und die Beleuchtung nicht mehr funktioniert.
☐	☐	Kette ist gepflegt und besitzt genügend Spannung	• Verhindert Gefahr des Abspringens oder Reißens • Ermöglicht leichtgängiges Schalten sowie Treten und damit ein sicheres Fahren.
☐	☐	Kettenschutz	• Verhindert, dass Kleidung in die Kette gerät und dadurch Stürze verursacht werden.
☐	☐	Fahrradständer	• Sorgt für Standsicherheit
☐	☐	Gangschaltung	• Unterstützt beim sicheren Radfahren; z.B. beim Anfahren einen niedrigeren Gang einlegen, um schnell an Tempo zu gewinnen und das Gleichgewicht halten zu können.
☐	☐	Schutzbleche vorne und hinten sitzen fest und schleifen nicht an den Reifen	• Beim Radfahren keine Störung durch lockere Teile.
☐	☐	Gepäckträger sitzt fest am Rahmen	• Beim Radfahren keine Störung durch lockere Teile. • Fahrradkörbe und -taschen müssen auf dem Gepäckträger sicher befestigt sein, damit keine Gefahr entsteht.

[illegible]

[illegible]

www.deutsche-verkehrswacht.de

