

KOOORREKT!

Check' dein Fahrzeug!



www.koorrekt.de

KOOORREKT!

Check' dein Fahrzeug!

Was ist „KOOORREKT“?

Auch in diesem Jahr sollen wieder Lehrer und Schüler* angesprochen werden, sich im Rahmen des Unterrichts oder eines Projekttagess mit einem speziellen Verkehrssicherheits-Thema auseinanderzusetzen.

WORUM GEHT ES DABEI KONKRET?

Koorrekt beschäftigt sich mit dem Thema „Fahrzeuge“, vor allem mit deren korrekter Handhabung, Pflege und Wartung. Natürlich vor dem Hintergrund der Verkehrssicherheit.

Um sicher unterwegs zu sein, ist es nicht nur wichtig, sein Fahrzeug zu beherrschen, sondern auch, es vorschriftsmäßig zu pflegen, unabhängig davon, ob man von A nach B fahren will oder hobby- und sportmäßig unterwegs ist.

Und natürlich ist auch die Kenntnis über gesetzliche Vorschriften wichtig, um sich sicher fortzubewegen.

Der Schulwettbewerb

Alle Schüler, Klassen und Lehrer, die Koorrekt in Ihren Schullalltag integrieren und sich an dem Wettbewerb, der auf den Seiten 28 bis 31 genau beschrieben wird, beteiligen, haben auch in diesem Jahr wieder die Chance, etwas zu gewinnen. Mitmachen lohnt sich!

**Zu gewinnen gibt es je
500 Euro (1. Preis) oder 250 Euro (2. und 3. Preis)
für die Klassenkassen!**

* Hier und in der gesamten Broschüre schreiben wir der Einfachheit halber „Schüler“ und „Lehrer“, meinen aber „Schülerinnen und Schüler“ und „Lehrerinnen und Lehrer“.

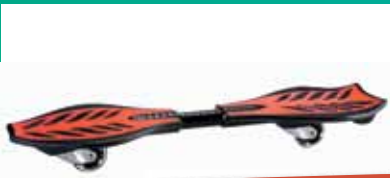
Wie warte ich mein Fahrzeug?



Bin ich sicher unterwegs?



Wie kann ich mich schützen?

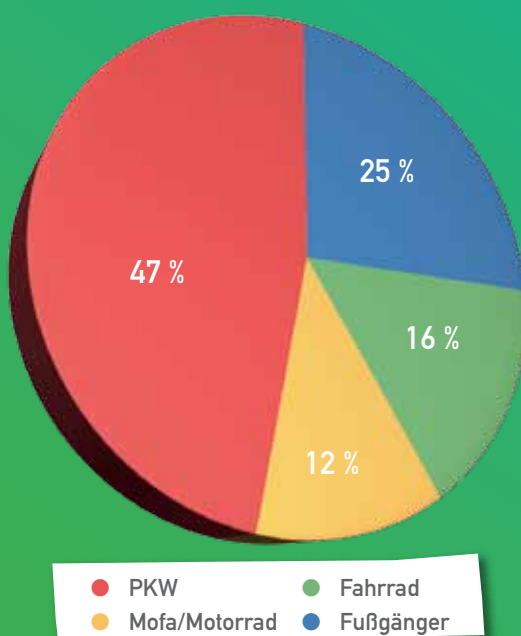


Gibt es Gefahren, die ich nicht kenne?



Was sollte ich generell beachten?

Getötete (bis 18-Jahre) nach Art der Verkehrsbeteiligung 2011



Unfallzahlen im Jahr 2011

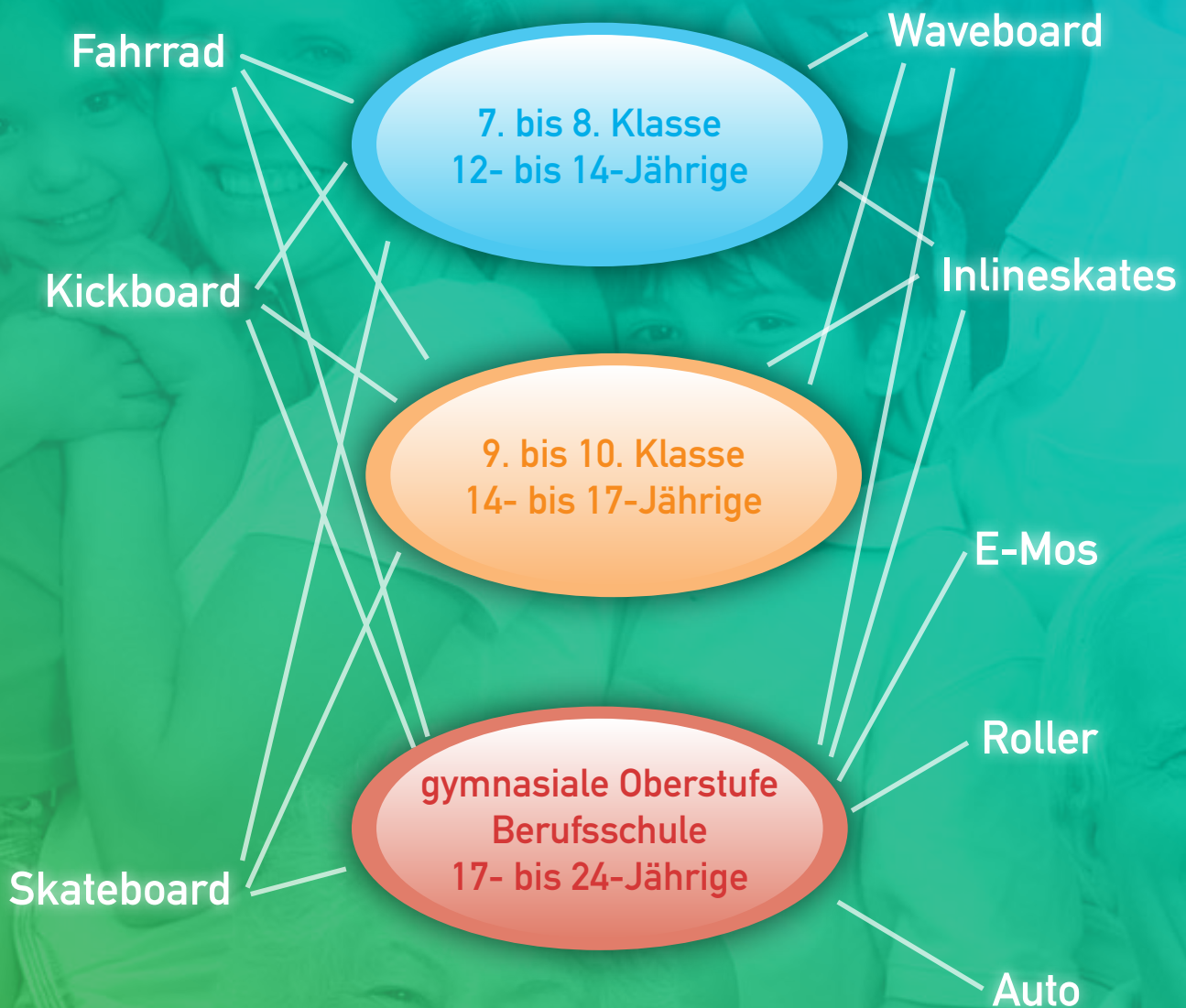
Die Unfallzahlen und vor allem die Zahlen der Getöteten haben nach den aktuellsten Verkehrsstatistiken von 2010 auf 2011 leider zugenommen. 2011 kamen insgesamt 185 Menschen im Alter bis 18 Jahre im Straßenverkehr ums Leben (vgl. zum Vorjahr: 181 Menschen). Dabei schlägt in erster Linie der Anteil der Fußgänger mit einer Steigerung um 5 %, das sind immerhin 10 Menschenleben, zu Buche.

Das soll sich ändern! Mit „VISION ZERO“ will der DVR diese Zahlen langfristig auf „0“ reduzieren. Mit VISION ZERO verbunden ist, alles Machbare zu tun, damit menschliche Fehler nicht mit einer schweren Verletzung bestraft werden oder sogar zum Tod führen. Koorrekt ist, neben anderen Initiativen, ein Weg dahin. Bitte machen Sie mit!

Welches Alter passt zu welchem Fahrzeug?

Grundsätzlich kann natürlich jeder in jedem Alter mit jedem Fahrzeug (auch als Mitfahrer) unterwegs sein. Das ist je nach Interesse und Möglichkeiten ganz individuell. In etwa lassen sich die unterschiedlichen Fahrzeugtypen aber schon gewissen Altersklassen zuordnen. Am einfachsten ist es bei motorisierten Zweirädern und natürlich bei PKWs. Denn hier muss man ein Mindestalter erreichen, um diese Fahrzeuge überhaupt fahren zu dürfen.

In dieser Übersicht haben wir versucht, die Altersklassen den hier betrachteten Fahrzeugtypen zuzuordnen. Innerhalb des komplexen Systems „Straßenverkehr“ trifft man grundsätzlich auf alle Arten von Fahrzeugen. Deshalb macht es auch Sinn, dieses komplexe Thema in seiner Gesamtheit zu behandeln und nicht auf das eine oder andere Fahrzeug zu beschränken. Übrigens zählen laut Straßenverkehrsrecht Fahrräder, E-Mos und Roller zu den Fahrzeugen, während Inlineskates, Kick-, Skate- und Waveboards den Sportgeräten zugeordnet werden.



Unsere Empfehlung:

Arbeiten Sie die Themen dieses Leitfadens und die anschließende Collage (siehe Aufgabenstellung Seite 31) mit Ihren Schülern im Rahmen einer Hausaufgabe, Projektarbeit, eines Projekttages etc. aus.

inhalt

Waveboards 6 - 7

Inlineskates 8 - 11

Skateboards..... 12 - 13

Kickboards 14 - 15

Fahrräder 16 - 19

E-Bikes + E-Mos 20 - 21

Motorisierte Zweiräder..... 22 - 25

PKWs 26 - 27

Wettbewerb, Pre-Test 28 - 35

„Waveboard“ – was ist das?



Stellen Sie Ihren Schülern diese Frage. Einige können sicher bis ins Detail erklären, wie ein Waveboard aufgebaut ist. Vielleicht bringt der eine oder andere Schüler auch das eigene Exemplar von zu Hause mit. An einem realistischen Beispiel lässt sich gut erklären, was das Besondere an diesen Fahrzeugen ist.

Hier aber trotzdem die theoretischen Hintergründe und Informationen:



Wodurch unterscheiden sich Waveboards von Skateboards?

Anders als das Skateboard hat das Waveboard nicht mehr vier breite Räder, sondern nur noch zwei. Sie sind jeweils in der Mitte eines Decks angebracht, also vorne und hinten. Waveboards sind dadurch viel flexibler und wendiger als Skateboards. Wie der Name „Wellenbrett“ schon sagt, bewegt man sich damit in wellenartigen Bewegungen auf der Straße fort. Deshalb nennt man diese Funsportart auch Streetsurfing, also surfen auf der Straße.

Das Waveboard hat seinen Ursprung zwar im Skateboard, ist aber in seiner Weiterentwicklung kaum noch damit zu vergleichen. Es besteht aus zwei sogenannten Decks, die flexibel miteinander verbunden sind. Je nach Hersteller besteht diese flexible Verbindung in der Längsachse aus einem stark belastbaren Material oder einer Torsionsstange. Die Räder, vorn und hinten an den Decks, lassen durch eine Spezialbefestigung einen Bewegungsradius von 360° zu. Damit ist die Fortbewegung mit einem Waveboard viel wendiger, geschmeidiger und auch leichter als mit Skateboards.

Für Skate- und Waveboard gilt allerdings das gleiche: Schutzhelm und Protektoren für Knie, Ellenbogen und Handgelenke sind ein Muss.

Quelle: www.streetsurfing-online.de, www.eltern.t-online.de



Wie funktioniert ein Waveboard?

Die Konstruktion eines Waveboards wirkt sich direkt auf das Fahrverhalten aus. Um mit einem Waveboard an Geschwindigkeit zu gewinnen, ist auf ebener Fläche kein Abstoßen mehr erforderlich. Es ist ohne weiteres möglich, geradeaus zu fahren, aber auch seitwärts und schräg.

Die meisten Menschen können sich schon nach 30 Minuten mit dem Waveboard fortbewegen und zwar unabhängig vom Alter. Ein wirklich cooles Fahrvergnügen.



Wie kann ich mein Waveboard pflegen und warten?

Generell sollte man darauf achten, dass alle beweglichen Teile des Waveboards immer frei beweglich bleiben und nicht blockieren. Blockaden treten vor allem durch Verschmutzung, aber auch durch Verschleiß auf.

In der Regel sind die Einzelteile von Waveboards aus nicht rostenden Materialien hergestellt. In der Praxis sollte man sich dennoch vor jeder Fahrt davon überzeugen, dass nichts blockiert, verrostet oder verschmutzt ist.

Verschleißteile, wie Räder, sollten regelmäßig ausgetauscht werden. Die Austauschintervalle sind abhängig vom Hersteller, aber auch vom Gebrauch des Waveboards. Deshalb empfiehlt sich für den individuellen Bedarf die Nachfrage beim Händler.

Wie Räder auf gar keinen Fall aussehen dürfen, sieht man auf dem Bild rechts.



Wie kann ich mich außerdem vor einem Unfall schützen?

Mindestens so bedeutend, wenn nicht noch wichtiger für die Sicherheit beim Fortbewegen mit dem Waveboard ist die richtige Schutzbekleidung. An erster Stelle zu nennen sind Schutzhelm und spezielle Protektoren für Knie, Ellenbogen und Handgelenke.



Bitte Sie Ihre Schüler um einen Erfahrungsbericht. Die meisten werden sicher schon positive oder negative Erfahrungen mit dem Thema Inlineskating gemacht haben. Vielleicht kann der ein oder andere von Unfällen berichten.

Achten Sie dabei vor allem auf die Ursachenklärung. Warum ist es zu einem Unfall gekommen? Lag es an mangelnder Erfahrung oder an fehlender Schutzbekleidung? Waren die Skates vielleicht abgefahren oder verschmutzt? Für Ihr Hintergrundwissen haben wir hier einige wichtige Informationen zusammengestellt:

Die 3 Grundregeln, die optimalen Schutz garantieren:



1. Professionelles und geübtes Fahren

Inlineskaten gehört zu den Funsportarten. Eine Ausbildung ist wenig aufwendig, aber dennoch absolut notwendig. Nur wer den Aufbau und die Funktionsweise seiner Skates kennt, kann sich in allen Situationen richtig verhalten und Unfälle und Verletzungen vermeiden. In den meisten Städten gibt es Sportverbände und Trainer, die Schulungen anbieten. Aber auch die Händler sind mit den Funktionsweisen meist gut vertraut.

Leider gibt es nicht viele Übungsflächen, die alle späteren Eventualitäten anbieten. Optimal sind Strecken mit diversen Gegebenheiten, wie unterschiedliche Fahrbahnuntergründe, Bordsteinkanten, angrenzende Rasenkanten und Treppenstufen mit Handlauf.

Wichtig zu wissen ist aber in jedem Fall, dass Inlineskates nicht zu den Verkehrsmitteln zählen, sondern als Spiel- und Freizeitgeräte gelten. Das bedeutet im Klartext, dass man sich mit ihnen gleichberechtigt unter Fußgängern bewegt. Umso wichtiger ist es, ausreichend zu üben, bevor man sich auf öffentliche Wege begibt.



2. Gelerntes Bremsen und Warten der Skater

„Heel-Brake-Technik“:

Die Universaltechnik, um bei jeder Bodenbeschaffenheit sicher und schnell zum Stehen zu kommen, ist die sogenannte „Heel-Brake-Technik“. Dabei kommt der Gummistopper am Fersenteil der Skates zum Einsatz. **ACHTUNG: Wer häufig fährt, muss oft bremsen. Die Stopper verschleissen sehr schnell und haben dann keine ausreichende Bodenhaftung mehr!!! Unfälle bei zu spätem Austausch sind vorprogrammiert.**

„T-STOPP“:

Ist vor allem zur Geschwindigkeitsregulierung geeignet, da der Bremsweg doppelt so lang ist wie beim Heel-Brake. Dabei wird der hintere Fuß quer zur Fahrbahn gestellt und fest auf den Boden gedrückt. **ACHTUNG: Bei dieser Bremstechnik nutzen sich die Rollen ungleichmäßig ab. Sie müssen regelmäßig überprüft und ausgetauscht werden.**

„POWER-SLIDE“:

Ist nur etwas für Geübte. Dabei versucht man, das in Fahrtrichtung vordere Bein zu strecken und den Fuß waagrecht zur Straße zu stellen, so dass man eine Drehung in entgegengesetzter Fahrtrichtung erreicht. **ACHTUNG: Ist schwer zu erlernen, da mehrere Bewegungen parallel und gezielt ablaufen müssen.**

„RASENSTOPP“:

Ist eigentlich keine richtige Bremstechnik, aber bei Gefahr dennoch sehr effektiv. Wenn sich plötzlich Hindernisse in den Weg stellen, ist es oft am leichtesten, einfach auf ein angrenzendes Rasenstück auszuweichen, das einen automatisch abbremst. **ACHTUNG: Dabei kommt es zwangsläufig zu Verschmutzungen der Inlineskates an wichtigen Stellen, wie Rollen und Stoppern. Es ist unbedingt erforderlich, diese nach einem Rasenstopp zu säubern.**



3.

Geübte und professionelle Falltechniken

GRUNDSÄTZLICH GILT: OHNE PROTEKTOREN KEIN INLINESKATEN!

Auch die geübteste Falltechnik funktioniert verletzungsfrei nur mit Sicherheitsprotektoren an Knien, Handgelenken und Ellenbogen und natürlich mit einem Schutzhelm auf dem Kopf.

Hier kann man schon sehen, dass bei allen Falltechniken das „Fallenlassen auf den Allerwertesten“ überhaupt nicht zur Debatte steht. Sonst gäbe es schließlich auch dafür Protektoren. Generell gilt: immer nach vorn fallen lassen. Dafür gibt es Techniken, die grobe Verletzungen vermeiden können, wenn man sie richtig anwendet.

„DOUBLE-KNEEING“:

Dabei stehen die Füße schulterbreit und parallel nebeneinander. Die Knie werden stark gebeugt und gleichzeitig leicht geöffnet. In dem Moment, in dem die Knie den Boden berühren, legt sich der Oberkörper stark nach hinten, um ein Nach-Vorn-Prallen zu vermeiden. Man setzt sich sozusagen auf seine Inlineskates. Der Schwung wird durch die Knieschoner abgebremst. Der Skater rutscht auf den Knien und Fußspitzen bis zum Stillstand. Die Oberarme werden in Höhe der Brust mit leicht angewinkelten Ellenbogen „geparkt“, damit sie bei zu hoher Geschwindigkeit für „die Bank“ einsetzbar sind.

„DIE BANK“:

Ist praktisch die Folge des Double-Kneeing, sollte man dabei nicht zum Stehen kommen.

Hat man also eine zu hohe Geschwindigkeit erreicht, muss einem plötzlichen Hindernis ausweichen oder verliert das Gleichgewicht, wird der Double-Kneeing-Effekt dadurch unterstützt, dass man – immer noch in der gleichen Körperhaltung und nachdem sich die Geschwindigkeit verringert hat – die Hände und direkt anschließend die Ellenbogen sozusagen als zusätzliche Bremsklötze auf den Boden setzt, bis man vollständig zum Stillstand kommt.



Was meint das Gesetz zum Thema „Skating“?

Inlineskates, Kickboards, Cityroller u. Ä. zählen laut StVO zu den Sport- und Freizeitgeräten. Das heißt im Klartext: Hierfür gelten die gleichen Regeln wie für Fußgänger!

- Fahrbahnen und Seitenstreifen sind tabu.
- Nur wenn es keinen Gehweg gibt, dürfen Skater auf die „Piste“. Aber auch dann nur innerorts – nämlich am rechten oder linken Straßenrand.
- Außerhalb geschlossener Ortschaften gilt grundsätzlich: am linken Straßenrand (in Gegenrichtung Verkehr) fahren!

Und außerdem gelten für Inliner natürlich auch die gleichen Verkehrsschilder wie für Fußgänger:

Tipp

Testen Sie an dieser Stelle das Wissen Ihrer Schüler. Können sie die in Deutschland existierenden Schilder benennen? Und können sie auch beschreiben, was sie bedeuten und wie man sich hier als Fußgänger, als Inlineskater, aber auch als Autofahrer verhalten muss?

Bitten Sie Ihre Schüler, typische Konflikt-Situationen zwischen Inline-skatern und Fußgängern aufzuzählen:

- Nichtbeachten des Vorrangs von Fußgängern
- Missachtung langsamer Verkehrsteilnehmer
- Menschenansammlungen (z. B. an Haltestellen)
- Plötzlicher Richtungswechsel oder Stehenbleiben von Fußgängern
- Radfahrende und spielende Kinder
- Hunde
- Radfahrer im Gegenverkehr
- andere Skater



Sonderweg
Fußgänger



Gemeinsamer
Fuß- und Radweg



Getrennter Rad-
und Fußweg



Beginn eines
Fußgänger-
bereichs



Beginn eines verkehrs-
beruhigten Bereichs
(Spielstraße)

IN JEDEM FALL GILT:

Möglichst nur Schrittgeschwindigkeit fahren, immer bremsbereit sein. Fußgänger haben grundsätzlich Vorrang.

Interessant zu wissen:

Das Skateboarding ist eine der ältesten Funsportarten. Bereits in den 1950er Jahren entwickelte sich diese Sportart als Ersatz für das Surfboard bei mangelndem Wellengang. In den 1960er Jahren entwickelte es sich dann zu einer eigenen Wettkampfsportart.



Es gibt unzählige Skateboard-Disziplinen, wie Freestyle, Longboard, Slalom und Downhill. An dieser Stelle soll es uns aber nicht um die richtige Anwendung, das Training, die Bremstechniken oder die Schutzausrüstung gehen. Wir stellen hier das Skateboard an sich in den Mittelpunkt.

Damit man sich sicher mit seinem Board bewegen kann, sollte man ausreichende Kenntnis über den Aufbau, die Materialien und deren Einfluss auf das Fahrverhalten haben.

Außerdem kann man nur dann wissen, wie, wann und an welcher Stelle man sein Board professionell und sicher warten und reparieren kann.



Bitten Sie einen versierten Skateboarder aus der Klasse, alle Bestandteile eines Skateboards zu benennen und zu erklären, wofür welches Teil Anwendung findet.

Im Optimalfall bringen Sie ein Skateboard mit, an dem jedes Teil gezeigt und angefasst werden kann.

Quelle: www.skateboardschule.de



Worauf muss ich bei der Anschaffung achten?

Auch wenn es bei der Erstanschaffung des Skateboards etwas teurer erscheint, sollte man sich dennoch etwas Vernünftiges kaufen. Im Endeffekt zahlt man bei Billigprodukten definitiv drauf. Entweder finanziell oder mit seiner Gesundheit. Günstige „Kaufhaus-Skateboards“ sind oft aus minderwertigen Materialien, die nicht nur schnell verschleifen, sondern im Ernstfall sogar lebensgefährlich sein können.

Natürlich ist es für den Laien gar nicht so einfach, auf den ersten Blick ein minderwertiges von einem professionellen und sicheren Board zu unterscheiden, denn äußerlich ist zunächst kaum ein Unterschied erkennbar. Sie sind aber meist schwerer und haben ein ganz anderes Lenk- und Laufverhalten. Außerdem leidet die Sicherheit unter schlechtem Material! Zum Beispiel werden oft billige Achsen verwendet, die schnell brechen.

Deutsche Fabrikate sind in jedem Fall zuverlässiger als amerikanische Marken. Und generell gilt: Lieber etwas länger sparen, dafür auch länger etwas von dem Board haben. Tipp: Finger weg von allen Skateboards, die weniger als 30,- Euro kosten. In dieser Preisklasse bekommt man nur Skateboards in schlechter Qualität.

Wichtig ist es auch, bei den Schuhen, mit denen man skatet, auf gute Qualität zu achten. Die Nähte sollten vernünftig geschützt und mehrfach vernäht sein. Die Sohle sollte einigermmaßen dick und rutschfest sein, weiche Specksohlen hat man beispielsweise schnell „durchgeskatet“.

Unabhängige Skateboard-Tests sind zu finden unter www.test.de

„Hardware-bedingte“ Unfallursachen:

DAS SKATEBOARD LENKT SCHIEF BZW. NACH LINKS ODER RECHTS

Lenkgummis kontrollieren! Alle Schrauben des Montagesatzes kontrollieren, ob sie fest angezogen sind. Lockere Schrauben sind nämlich die häufigste Unfallursache.

DAS SKATEBOARD LENKT NICHT MEHR

Bei einem Billig-Skateboard: auf jeden Fall überprüfen, ob die Lenkgummis auch wirklich aus Gummi sind und nicht aus Plastik. Sind sie aus Plastik, kann man davon ausgehen, dass sie verschlissen oder kaputt sind. Unbedingt gegen neue Lenkgummis austauschen.

Der „ultimative Kick“

Schon seit einigen Jahren sind die praktischen kleinen Kickboards als Sport- und Freizeitgerät, aber durchaus auch als Fortbewegungsmittel auf Straßen, Spielflächen und sogar auf Firmengeländen oder in Messehallen präsent. Jung wie Alt erfreuen sich an diesem praktischen und coolen Gerät, das man schnell zusammenklappen und verstauen kann.

Mittlerweile gibt es unzählige Formen und Varianten von Kickboards. Generell kann man aber zwei Hauptgruppen unterscheiden:

- 1.) Kickboards mit zwei Rädern, die sich wie ein Fahrrad lenken lassen und
- 2.) Kickboards oder auch Speedsticks mit vier Rädern, die sich entweder wie ein Skateboard über Gewichtsverlagerung oder mittels einer zusätzlichen, sogenannten Achsschenkelenkung lenken lassen.

Schwäche: „das Bremsen“



Einsatz
im Unterricht

Fragen Sie Ihre Schüler, ob sie Erfahrungen mit Kickboards gemacht haben. Wie halten sie es mit dem Bremsen? Gehen sie erst gar kein Risiko ein oder springen sie bei zu hoher Geschwindigkeit ab? Welches Gefahrenpotenzial sehen sie bei abgefahrenen Rädern? Haben sie Einfluss auf das Bremsverhalten?

Das Bremssystem bei Minirollern beschränkt sich bei fast allen Modellen auf das Herunterdrücken der hinteren Schutzbleche auf die Räder mit dem Fuß. Logisch, dass die Bremskraft allein von der des Fahrers abhängt. Das Fahren auf abschüssigem Gelände ist also nicht zu empfehlen.

Durch häufiges, hartes Bremsen nutzen sich außerdem vor allem Vollgummi-Räder ab. Dann hat unter Umständen das Schutzblech beim Bremsvorgang nicht mehr ausreichend Kontakt zu den Rädern und der Bremsvorgang wird abgemildert. Das kann gefährlich werden.

Hauptunfallursachen mit Kickboards

Hauptunfallursachen sind nach allgemeinen polizeilichen Erfahrungen:

- mangelnde Beherrschung des Sportgeräts
- nicht angepasste Geschwindigkeit
- Selbstüberschätzung
- mangelnde Schutzkleidung, z.B. kein Helm



Kickboards sind übrigens, ebenso wie Skateboards, besondere Fortbewegungsmittel und unterliegen nicht der Straßenverkehrsordnung. Somit gelten hier auch die Regelungen für Fußgänger. Noch ein Punkt: viele Hersteller vergessen auf der Verpackung den Hinweis auf's Helm-Tragen.

Räder und Reifen

Für den Alltagsgebrauch ist meist die serienmäßige Bereifung völlig ausreichend. Für schlechtere Wegstrecken, Offroadfahrten oder Hochgeschwindigkeitsfahrten sind im Fachhandel für fast alle Modelle Spezialreifen erhältlich. Das ist besonders wichtig, wenn sich die Hinterräder durch häufiges Bremsen abnutzen und ausgetauscht werden müssen.

Wartung und Pflege

Ein Roller benötigt zum Beispiel im Gegensatz zu einem Fahrrad sehr wenig Wartung, da kaum rotierende oder für Schmutz anfällige Teile (Kette, Zahnkränze etc.) vorhanden sind. Wenn man die Räder regelmäßig von Schmutz befreit, ggf. ab und an die Lenk-Gelenke ölt, reicht das völlig aus.



Fragen Sie in Ihrer Klasse, wer ein Fahrrad besitzt. Sicherlich werden sich die meisten Ihrer Schüler melden. Fragen Sie nun nach, wie und nach welchen Kriterien bei den einzelnen Schülern die Fahrräder gekauft wurden:

- Haben sie sich auf den Kauf vorbereitet, also nicht nur die Marke gewählt, sondern auf spezielle Anforderungen geachtet?
- Oder war es ein Geschenk, bei dem im Vorfeld überhaupt keine Planung möglich war?
- Besprechen Sie mit den Schülern und mit Hilfe dieser Informationen die Besonderheiten beim Fahrradkauf in Bezug auf die Fahrzeug- und damit die eigene Sicherheit.



Das Rad und seine Ausrüstung

- | | | |
|----------------|--------------------------------------|--------------------------|
| 1. Rahmen | 10. Schaltwerk | 18. Zahnkränze/Ritzel |
| 2. Vorbau | 11. Kette | 19. Sattelstütze |
| 3. Lenker | 12. Kettenradgarnitur mit Innenlager | 20. Sattel |
| 4. Bremsgriff | 13. Pedale | 21. Gepäckträger |
| 5. Steuersatz | 14. Reifen mit Schlauch | 22. Schutzblech |
| 6. Schalthebel | 15. Felge | 23. Beleuchtung vorn |
| 7. Bremse | 16. Speichennippel | 24. Beleuchtung hinten |
| 8. Gabel | 17. Speiche | 25. Speichen-Reflektoren |
| 9. Nabe | | |





Das angemessene Rad richtig kaufen

In den meisten Fällen kann ein Laie die Qualität eines Fahrrads nur schwer beurteilen. Ein guter Fahrradhändler erkundigt sich deshalb zunächst, für welche Strecken das Rad gebraucht wird, bevor er ein bestimmtes Rad empfiehlt. Außerdem bittet er den Käufer, nach ein bis zwei Monaten eine Inspektion durchführen zu lassen. Bremsen und Schaltung müssen nach dieser Zeit überprüft und ggf. nachgestellt werden. Dieser Service ist in der Regel kostenlos!

GUTE RÄDER gibt es in verschiedenen Größen. Variiert wird vor allem die Rahmenhöhe, das ist der Abstand zwischen Tretlagerachse und Oberkante des Sattelrohres. Die Sattelstütze selbst wird nicht mitgerechnet. Gerade bei einem Fahrrad mit Oberrohr ist es wichtig, dass der Rahmen nicht zu groß ist.

DIE RICHTIGE RAHMENHÖHE ermitteln Sie, indem Sie von Ihrer Schrittlänge (Innenlänge des Beins) 28 cm abziehen. Weil neben der Beinlänge auch Ihre Körpergröße, die Armlänge, die Wahl des Sattels und die grundsätzliche Rahmengengeometrie eine Rolle spielen, sollten Sie mit dem ermittelten Wert nicht allzu dogmatisch umgehen.

DIE OPTIMALE RAHMENHÖHE unter Berücksichtigung aller Faktoren kann durchaus um rund 3 cm nach unten (oder oben) abweichen. Die Laufräder von modernen Trekking-Rädern sind meist 28 Zoll groß, das entspricht (ohne Bereifung) einem Durchmesser von 622 mm. Gerade für kleinere Menschen kann ein 26-Zoll-Rad (559 mm) das passendere sein.

Die richtige Einstellung

SATTELHÖHE: Die Ferse des ausgestreckten Beins erreicht – ohne Beckenkippen – gerade das untere Pedal.

POSITION SATTEL/TRETLAGER: Ein Lot (Faden mit kleinem Gewicht) wird von der Sattelspitze gefällt. Es sollte 5 bis 6 cm hinter der Tretlagerachse pendeln.

SATTELNEIGUNG: Normal ist die waagerechte Position, jede Abweichung ist erlaubt, wenn es bequem ist.

ABSTAND SATTEL/LENKER: Wenn der Ellenbogen vor der Sattelstütze liegt, sollen die Fingerspitzen gerade den Lenker erreichen.

LENKERHÖHE: Entspricht üblicherweise der Sattelhöhe.

Was tun, wenn...

... DAS LICHT KAPUTT IST?

Häufige Ursachen: Ein Kabel ist zerrissen oder lose, die Glühlampe durchgebrannt (Sichtprüfung: Glühdraht o.k.? Oder 4,5 Volt-Flachbatterie checken), die Leuchte hat keinen Masse-Anschluss (Wackeln) oder es gibt einen Kurzschluss zwischen Kabel und Rahmen (Kennzeichen: vorne und hinten kein Licht). Einer der zwei Drähte des Stromkreises ist beim Fahrrad der Rahmen („Masse“). Achten Sie deshalb auf gute Schraubverbindungen besonders am Dynamo, an den Schutzblechen und am Rücklicht.

... MIT DEM TRETLAGER ETWAS NICHT STIMMT?

Sofort reparieren oder nachstellen, sonst geht's erst richtig kaputt! Mit Keilen befestigte Tretkurbeln wackeln oft auf der Achse (Keil nachschlagen oder erneuern) oder das ganze Lager hat Spiel (kann wie fast jedes Lager am Fahrrad nachgestellt werden). Prinzip: Äußere Kontermutter lösen, Konus nachziehen und mit Konusschlüssel halten, Kontermutter wieder festziehen.

... EINE ACHT IM RAD IST?

Falls das Rad blockiert, können Sie im Notfall versuchen, es mit dem Knie und zwei kräftigen Armen wieder zu richten. Reicht jedoch allenfalls, um ganz langsam und vorsichtig nach Hause zu radeln. Das Zentrieren eines Laufrads durch Lösen und Spannen der Speichen erfordert die Erfahrung des Fachmanns!



Das richtige Verhalten

BEI RÜCKENPROBLEMEN

Versuchen Sie, aufrechter zu sitzen, indem Sie den Lenker höher stellen und den Abstand zwischen Sattel und Lenker verkürzen. Eventuell müssen Sie dazu den Lenkervorbau austauschen.

BEI KNIETHEMEN

Probieren Sie es vorsichtig mit einem etwas höher eingestellten Sattel.

BEI SPORTLICHEN AMBITIONEN

Vergrößern Sie den Abstand zwischen Sattel und Lenker und neigen Sie die Sitzfläche leicht nach vorn. Diese Haltung ist aerodynamischer. Außerdem kann im Wiegetritt die Kraft besser aus dem Rücken auf die Pedale übertragen werden.

Der richtige Helm

Ein Fahrradhelm besteht aus einer schützenden Hartschaumschicht aus Polystyrol (PS) oder Polypropylen (PP). Es gibt drei Helmarten, die sich in ihrer äußeren Schale unterscheiden:

- Hardshell-Helme mit einer zusätzlichen Kunststoffschale (relativ schwer)
- Microshell-Helme mit einer dünnen, aber festen Schale
- Softshell-Helme mit elastischem Überzug (leicht und preiswert)

Jeder gute Helm hat eine zwei Zentimeter dicke Schicht, die den Aufprall dämpft, z.B. aus Styropor (Softshell). Bei einigen Helmen wird die Schaumschicht durch eine 2 bis 3 mm starke Außenschale aus Kunststoff (Hardshell) verstärkt. Sie verteilt die Aufschlagkraft auf eine größere Fläche und schützt vor dem Durchdringen spitzer Gegenstände. Die Außenschale wird bei neueren Modellen zunehmend dünner (Microshell) und reduziert dadurch das Helmgewicht; das hat aber auf die Stabilität keinen Einfluss. Die Helme wiegen in der Regel zwischen 200 und 450 Gramm.

Achten Sie beim Kauf auf das Prüfzeichen mit der Europeanorm DIN EN 1078 (CE).
<http://runtervomgas.de/themen/artikel/fahrradhelm/>



Kennen Ihre Schüler E-Mos und E-Bikes? Sind sie vielleicht bei einer Stadtbesichtigung schon einmal mit einem Segway gefahren? Fragen Sie Ihre Schüler, ob sie wissen, was mit welchen Fahrzeugen erlaubt ist und was nicht.

„E-Mo“ – elektronische Mobilitätshilfe

Die Segways haben ihren Platz im Verkehrsraum gefunden. Die einachsigen, zweispurigen Fahrzeuge stehen aufgrund ihres niederen Schwerpunkts aufrecht und können leicht bestiegen werden. Mit ein wenig Übung und Vertrauen auf seine Körperinstinkte funktioniert die Handhabung ganz schnell.

Seit 2009 ist die Inbetriebnahme/Zulassung/Benutzung der elektronischen Mobilitätshilfen bundesweit einheitlich geregelt.

Wo darf man mit Segways fahren?

Innerhalb und außerhalb geschlossener Ortschaften dürfen nur Schutzstreifen, Radfahrstreifen, Radwegesurten und Radwege befahren werden. Wenn diese nicht vorhanden sind, dürfen auch Fahrbahnen („die Straße“) genutzt werden. Bundes-, Landes- oder Kreisstraßen dürfen außerhalb geschlossener Ortschaften nicht befahren werden. Gemeindestraßen und Feldwirtschaftswegen dürfen befahren werden, wenn keine Radwege vorhanden sind. Auf Fahrbahnen mit mehreren Fahrstreifen ist möglichst weit rechts zu fahren. Auf Fahrradstraßen darf nebeneinander, ansonsten muss hintereinander gefahren werden. Anhängen oder freihändig fahren ist nicht erlaubt. Richtungsänderungen sind durch Handzeichen anzuzeigen, soweit keine Fahrtrichtungsanzeiger vorhanden sind.

„LEV“ Light Electric Vehicles

Vorbei sind die Zeiten des mühsamen Strampelns. Fahrräder mit Elektromotor, zuerst belächelt, erleben einen ungeahnten Aufschwung.



Pedelecs ...

... heißen die modernen Fahrräder, deren Elektromotor sich unterstützend zuschaltet, sobald man in die Pedale tritt. Das durch Muskelkraft des Fahrers angetriebene Fahrrad erhält beim Treten der Pedale batteriegespeiste Unterstützung. Der Begriff ist eine Abkürzung von „Pedal Electric Cycle“.

E-Bikes ...

... heißen Leichtmosas mit einer E-Leistung von max. 0,5 kW (Kraftrad mit geringer Leistung). Der Motor wird über einen Drehgriff gesteuert, mit dem man, unabhängig vom Treten, Gas geben kann.

Es gibt auch leistungsfähigere E-Bikes mit einer E-Leistung von mehr als 0,5 kW oder E-Bikes, die eine Maximalgeschwindigkeit bis zu 45 km/h erreichen dürfen. Für diese, als Kleinkraftrad eingestuft, besteht die Mindest-Fahrerlaubnis-Pflicht der Klasse M.

Vorschriften und Unterschiede

Pedelec

(als Fahrrad)

E-Bike

(als Leichtmofa mit einer E-Leistung von max. 0,5 kW)

Altersbeschränkung:	Eignungsvoraussetzungen analog Fahrradfahrer. Vollendetes 16. Lebensjahr bei Mitnahme eines höchstens 7-jährigen Kindes auf besonderem Sitz.	vollendetes 15. Lebensjahr vollendetes 16. Lebensjahr bei Mitnahme eines höchstens 7-jährigen Kindes auf besonderem Sitz.
Fahrerlaubnispflicht:	keine Erlaubnis erforderlich	Prüfbescheinigung für Personen, die nach dem 01.04.65 geboren sind.
Versicherungspflicht:	entfällt	Versicherungskennzeichen nach §§ 25, 26 FZV.
Kennzeichnungspflicht:	weder Kennzeichen noch Kennzeichnung erforderlich	ja, nach §§ 25, 26 FZV.
Helmpflicht:	kein Schutzhelm vorgeschrieben. Das Tragen eines geeigneten Fahrradhelms wird dringend angeraten.	Bei Fahrzeugen mit einer bbH bis 20 km/h (allein durch Motorkraft auf ebener Strecke erreichbare Höchstgeschwindigkeit) ist kein Schutzhelm vorgeschrieben. Das Tragen eines geeigneten Fahrradhelms wird jedoch dringend angeraten.
Zulassungspflicht:	entfällt	entfällt, jedoch Typgenehmigung oder Einzelgenehmigung erforderlich
Verkehrswege:	Fahrer müssen / dürfen die für Fahrräder freigegebenen oder vorgeschriebenen Verkehrsflächen benutzen.	Fahrer müssen / dürfen die für Kleinkrafträder / Mosas freigegebenen oder vorgeschriebenen Verkehrsflächen benutzen.
Ausrüstungspflicht:	analog Fahrrad	gem. Leichtmofa-Ausnahmereverordnung vom 26.03.93, zuletzt geändert am 18.08.98.

Unabhängige Tests sind zu finden unter www.test.de und www.adac.de

Leichtkrafträder, Mofas – wo ist der Unterschied?

DEFINITIONEN NACH DEUTSCHEM RECHT:

Ein Mofa ist ein einspuriges, einsitziges Fahrrad mit Hilfsmotor, auch ohne Tretkurbeln, mit dem eine bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 25 km/h erreicht wird.

Als Leichtkraftrad bezeichnet man in Deutschland ein Kraftrad mit einem Hubraum von mehr als 50 cm³, aber höchstens 125 cm³. Die Nennleistung darf dabei 11 kW nicht überschreiten.

Tabelle gültig bis 18.01.2013

Mofa, M, A1, A				
WAS DARF ICH MIT DEN FÜHRERSCHEINKLASSEN FAHREN?				
Mofa	M	A1	A beschränkt	A unbeschränkt
	zweirädrige Kleinkrafträder/zweirädrige Fahrräder mit Hilfsmotor	Leichtkrafträder	Mittelschwere Krafträder	schwere Krafträder
Mofa	Motorrad	Motorrad	Motorrad	Motorrad
- maximal 25 km/h - einsitzig - Verbrennungsmotor bis 50 ccm Hubraum oder Elektromotor	- maximal 45 km/h - Verbrennungsmotor bis 50 ccm Hubraum oder Elektromotor	- bis 125 ccm Hubraum und - nicht mehr als 11 kW Motorleistung Bis zur Vollendung des 18. Lebensjahres dürfen nur Leichtkrafträder mit höchstens 80 km/h gefahren werden. Eingeschlossene Klasse: M	- bis 25 kW Motorleistung und - einer Leermasse von mind. 6,25 k/kW - Leistung/Leergewicht 0,16 kW/kg 2 Jahre nach Erteilung der Klasse A dürfen alle Krafträder gefahren werden. Eingeschlossene Klassen: A1, M	- über 25 kW Motorleistung oder - einer Leermasse von weniger als 6,25 k/kW Eingeschlossene Klassen: A beschränkt, A1, M
SIE MÜSSEN MINDESTENS ... JAHRE ALT SEIN:				
Mofa	M	A1	A beschränkt	A unbeschränkt
15	16	16	18	25
Mit der <u>theoretischen Ausbildung</u> kann etwa ein halbes Jahr vor dem Geburtstag begonnen werden. Die <u>theoretische Prüfung</u> darf frühestens drei Monate, die <u>praktische Prüfung</u> frühestens einen Monat vor dem Geburtstag abgelegt werden.				

Tabelle gültig ab 19.01.2013

MINDESTALTER FÜR DIE ERTEILUNG EINER FAHRERLAUBNIS			
lfd Nr.	Klasse	Mindestalter	Beschränkungen
1	AM	16 Jahre	
2	A1	16 Jahre	
3	A2	18 Jahre	
4	A	a) 24 Jahre für Krafträder mit direktem Zugang b) 21 Jahre für dreirädrige Kraftfahrzeuge mit einer Leistung von mehr als 15 kW oder c) 20 Jahre für Krafträder mit einem Vorbesitz der Klasse A2 von mindestens 2 Jahren	

Quellen:

www.gib-acht-im-verkehr.de, www.adac.de, www.gdv.de, www.anwalt24.de, www.dvr.de, ifz „Motorrad fahren gut und sicher“, www.zweiradsicherheit.de, Statistisches Bundesamt, Zweiradunfälle im Straßenverkehr, 2010, www.fahrlehrerverband-bw.de



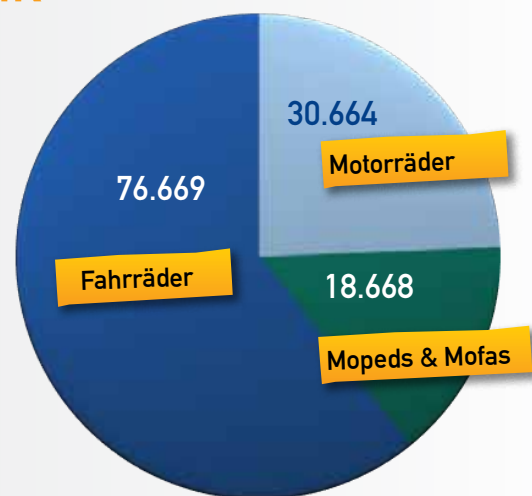
Sind Ihre Schüler schon 15 und ggf. im Besitz eines Mofas oder Rollers?
Dann bitten Sie diese Schüler um Erfahrungsberichte aus ihrem Fahr-Alltag.
Kennen sie alle Vorschriften?

Gibt es – Hand aufs Herz – Schüler, die ihr Fahrzeug getunt haben?
Fragen Sie die anderen Schüler nach ihrer Meinung dazu. Was meinen die Fahr-
zeughalter selbst, und kennen sie die Konsequenzen bei einer Kontrolle?

Traurige Statistik

Im Jahr 2011 verunglückten insgesamt 126.001 Zweiradbenutzer, davon 1.174 tödlich. Damit waren 31,5 % aller Verunglückten im Straßenverkehr Zweiradbenutzer.

Gegenüber 2010 stieg die Zahl der Verunglückten auf Zweirädern sogar um 12,8 % trotz aller Präventionsmaßnahmen.



Finger weg vom illegalen Tuning

Bei jedem Fahrzeug, das technisch manipuliert wird, erlischt die Betriebserlaubnis. Mit der Betriebserlaubnis erlischt auch der Versicherungsschutz. Das heißt: bei einem Unfall wird die Versicherung den Schaden zwar bezahlen, aber den Fahrer und Halter in Regress nehmen.

Auch wenn man bei einem Unfall nicht Schuld war, gibt es genügend Konstellationen, die dazu führen können, dass man für den Unfall verantwortlich gemacht wird und damit auch für den Schaden aufzukommen hat.

Hinzu kommen Konsequenzen für den Fahrer: Man muss mit einer Geldstrafe und mehreren Punkten in Flensburg rechnen, wenn einem nicht sogar direkt die Fahrerlaubnis entzogen wird.

Was kostet mich eigentlich die Anschaffung eines Leichtkraftrades oder eines Rollers?

BEISPIELHAFTE KOSTENRECHNUNG:

Fahrerlaubnis:	ca. 600-1200 Euro
Anschaffungskosten:	neu ca. 2000-5000 Euro, gebraucht ca. 3-5 Jahre alt ab 1000,- Euro€
Haftpflicht-Versicherung:	für 16/17-jährige Fahrer 400-600,- Euro jährlich, für ältere Fahrer um die 120,- Euro
Kraftstoffverbrauch:	von 1,8 bis 6,4 l/100 km
Schutzkleidung:	ab 500,- Euro€- genauso wichtig wie beim Motorrad

Auf Leichtkrafträder wird keine Kfz-Steuer erhoben.

Startklar für die Saison. Frühjahrs-Check für Ausrüstung und Maschine

Vor allem nach der langen Winterpause sollte man sein motorisiertes Zweirad unbedingt einem Sicherheits-Check unterziehen, bevor man sich auf die Straße begibt. Hier eine Checkliste als Hilfestellung:

- Gas- und Bremszüge, Elektrik, Motor, Bremsen und Reifen sind auf Dichtigkeit, Risse, Leichtgängigkeit und Funktion zu überprüfen.
- Bei der Antriebseinheit ist die Kette zu spannen und zu fetten.
- Neben der Ladung der Batterie ist dem Motorrad ein Ölwechsel zu gönnen und auf den richtigen Ölstand zu achten.
- Gleiches gilt für sicherheitsrelevante Flüssigkeiten wie die der Bremsanlage. Auch hier gilt: auf jeden Fall kontrollieren, genauso wie die Bremsbeläge.
- Ebenso wichtig sind die Reifen. Absolutes Minimum sind 1,6 Millimeter Profiltiefe. Grundsätzlich ist der Reifen-Luftdruck zu überprüfen.
Achtung: Neue Reifen zurückhaltend einfahren, da sie am Anfang durch ihre Trennmittel rutschig sind.

Reparaturen an Lenkung, Bremsen und Rädern gehören in die Hände einer Fachwerkstatt.

Nicht zuletzt ist die Motorradbekleidung auf Schäden zu untersuchen. Ledersachen sind zu pflegen und evtl. einzufetten. Das Helmvisier soll leichtgängig und ohne Kratzer sein.



Startklar für die Saison: Frühjahrs-Check für den Fahrer

Nicht nur motorisierte Zweiräder „rosten“ während der Wintermonate ein, sondern auch der Fahrer verliert die notwendige Routine. Selbst erfahrene Motorradfahrer trainieren vor dem ersten Saisonstart. Außerdem sind auf den Fahrbahnen nach dem Winter Gefahren wie Schlaglöcher oder gebrochene Kanten keine Seltenheit. Und auch die anderen Verkehrsteilnehmer sind eine Gefahr. Sie müssen sich nach der „zweiradarmen“ Zeit erst wieder an das erhöhte Aufkommen von Zweirädern gewöhnen.

Hier die wichtigsten Tipps für eigene Trainingseinheiten:

- Rangieren im Stand und spielerische Stabilisierungsübungen auf einem freien Platz wecken wieder das Gefühl für das Motorrad und sensibilisieren für den richtigen Einsatz von Kupplung, Bremse und Gas.
- In jedem Fall auch ein paar Bremsübungen im „Schonraum“ durchführen. Dazu bieten sich größere, übersichtliche Parkplätze an.
- Die Handlungsabläufe müssen sich erst wieder festigen. Also Zeit lassen, um sich einzufahren, und dabei die eigene Leistungsfähigkeit akzeptieren.
- An das richtige Schauen, weit voraus bzw. weit genug in die Kurve, muss man sich erst wieder gewöhnen.
- Schrittweise wieder an Brems-, Lenk- und Beschleunigungsverhalten seines Mofas herantasten. Dabei gilt es, locker zu bleiben und entspannt zu fahren.

Eine optimale Vorbereitung bietet ein Sicherheitstraining auf der Straße oder auf dem Platz!

Motorradsicherheitstraining auf der Straße:
<http://www.motorrad-sicherheitstrainings-auf-der-strasse.de>

Motorradsicherheitstraining auf dem Platz:
http://www.dvr.de/betriebe_bg/sht_shp/840_11.htm

Motorradsicherheit: <http://www.zweiradsicherheit.de>



Fragen Sie Ihre Schüler, ob sie gern ein eigenes Auto haben möchten. Vielleicht gibt es unter ihnen ja schon welche, die am Begleiteten Fahren ab 17 teilnehmen. Fragen Sie sie nach ihren Erfahrungen.

Wissen ihre Schüler, was mit dem Besitz eines Fahrzeugs verbunden ist und in welcher Verantwortung sie damit stehen?

Fragen Sie sie, welche Teile am Auto unbedingt regelmäßig geprüft werden müssen, damit die Sicherheit gewährleistet ist. Warum ist dieser Sicherheits-Check im Vergleich zu anderen Fahrzeugen beim PKW besonders wichtig?



Verantwortung von Anfang an

Die meisten jungen Fahrer dürfen nach ihrer Führerscheinprüfung das Auto der Eltern benutzen. Andere, die über die notwendigen finanziellen Mittel verfügen, haben direkt die Möglichkeit, in ein eigenes Fahrzeug umzusteigen. Meistens geht damit ein kleiner Traum in Erfüllung, der aber gleichzeitig mit einer großen Verantwortung verbunden ist.

Es gibt unendlich viele Faktoren, die das eigene Verhalten im Straßenverkehr beeinflussen. Einer davon ist Erfahrung, die allen jungen Fahrern logischerweise noch fehlt. Um so wichtiger ist es, auf den 100 %-ig einwandfreien Zustand seines Fahrzeugs zu achten. Die wenigsten Menschen, auch nicht unter den erfahrenen Autofahrern, wissen vollständig, was dabei zu beachten ist.

Quellen:

www.focus.de/auto/news/pkw-sicherheitscheck-fuer-autos-junger-fahrer_aid_506874,
www.dvw.de, www.dvr.de

Fahrzeug-Sicherheits-Check speziell für junge Fahrer

Es ist zwar sinnvoll und gut, sich mit den technischen Details seines Fahrzeugs auszukennen, aber rechtlich ist man dazu nicht verpflichtet. Allerdings muss man, egal in welchem Alter, dafür Sorge tragen, dass sich sein Fahrzeug jederzeit in einem einwandfreien sicherheitstechnischen Zustand befindet.

Um das zu gewährleisten, gibt es Profis. So gut wie alle Prüforganisationen, z.B. DEKRA, KÜS, TÜV, aber auch der ADAC und die Deutsche Verkehrswacht bieten regelmäßige, für junge Fahrer bis 25 Jahre sogar oft kostenlose, Sicherheits-Checks an.

Kontrolliert werden sicherheitsrelevante Bauteile wie Bremsen, Scheinwerfer, Motor und Reifen. Denn häufig sind ausgerechnet die jungen, unerfahrenen Fahrer mit alten, billig erworbenen Fahrzeugen unterwegs, die dem aktuellen Stand der Sicherheit nicht ausreichend entsprechen.

„Kleine“, unsichtbare Mängel können große Folgen nach sich ziehen. Zum Beispiel verhindert fehlende oder alte Bremsflüssigkeit eine Vollbremsung. Das kann im schlimmsten Fall tödliche Auswirkungen haben, nicht nur für den Fahrer des Fahrzeugs.

Fahr-Sicherheitstrainings

Für junge, aber generell auch für alle anderen Autofahrer empfiehlt sich ein Fahr-Sicherheitstraining. Bei den praktischen Übungen mit erfahrenen Trainern auf professionell ausgestatteten Plätzen erfahren die Teilnehmer, dass der Spielraum bei der Bewältigung von Gefahren gering ist. Dies trägt zu einer realistischen Einschätzung der Gefahren im Straßenverkehr bei.

Mit der Teilnahme an Trainings im Straßenverkehr wird defensives Fahren in realen Situationen erlebbar. Ein persönlicher Coach unterstützt die Anwendung moderner Fahrtechniken und zeigt, wie sich Kraftstoff und Geld sparen lässt.

Trainings auf der Straße: www.fahrenwieeinprofi.de

Trainings auf dem Platz: http://www.dvr.de/site.aspx?url=html/betriebe_bg/sht_shp/840_01.htm

Sie als Lehrer haben durch Ihre pädagogische Ausbildung und das intensive Verhältnis zu Ihren Schülern das Privileg und die Möglichkeit, Informationen zu vermitteln, die in einem anderen Umfeld unbeachtet bleiben würden.



Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat – in Zusammenarbeit mit den Unfallkassen und Berufsgenossenschaften – wiederum kennt die Entwicklungen und die Statistiken über Unfälle und deren Ursachen im Straßenverkehr und möchte bereits an der Wurzel, also bei Ihren Schülern, ansetzen, um Unfallrisiken nachhaltig zu bekämpfen.

Dabei können nur Sie uns helfen!

Bitte unterstützen Sie diese Initiative und bauen Sie die Inhalte dieses Leitfadens in Ihren Unterricht ein. Nur gemeinsam, mit Ihrem pädagogischen Know-how und persönlichem Engagement und unserem Fachwissen, können wir es schaffen, bei jungen Menschen ein nachhaltiges Bewusstsein für ihr Verhalten zu entwickeln.



Damit Sie die Themen dieses Leitfadens im Unterricht interaktiv gestalten können, haben wir einen Wettbewerb konzipiert, bei dem es außerdem auch etwas zu gewinnen gibt.

Unsere Empfehlung:

Arbeiten Sie die Themen dieses Leitfadens und die anschließende Collage (siehe Aufgabenstellung Seite 31) mit Ihren Schülern im Rahmen einer Hausaufgabe, Projektarbeit oder eines Projekttag aus.

**Zu gewinnen gibt es je
500 Euro (1. Preis) oder 250 Euro (2. und 3. Preis)
für die Klassenkassen!**

Bitte schicken Sie den Wettbewerbsbeitrag Ihrer Klasse
per Post an diese Adresse:

Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V.
Kay Schulte
Stichwort: Fahrzeugsicherheit
Jägerstraße 67-69
10117 Berlin

Oder mailen Sie uns das Foto Ihrer Klassencollage an diese E-Mail: KSchulte@dvr.de

Vergessen Sie bitte nicht, in beiden Fällen Ihre vollständige Anschrift, die Klasse und einen Ansprechpartner zu nennen!

EINSENDESCHLUSS IST DER 21. DEZEMBER 2012.

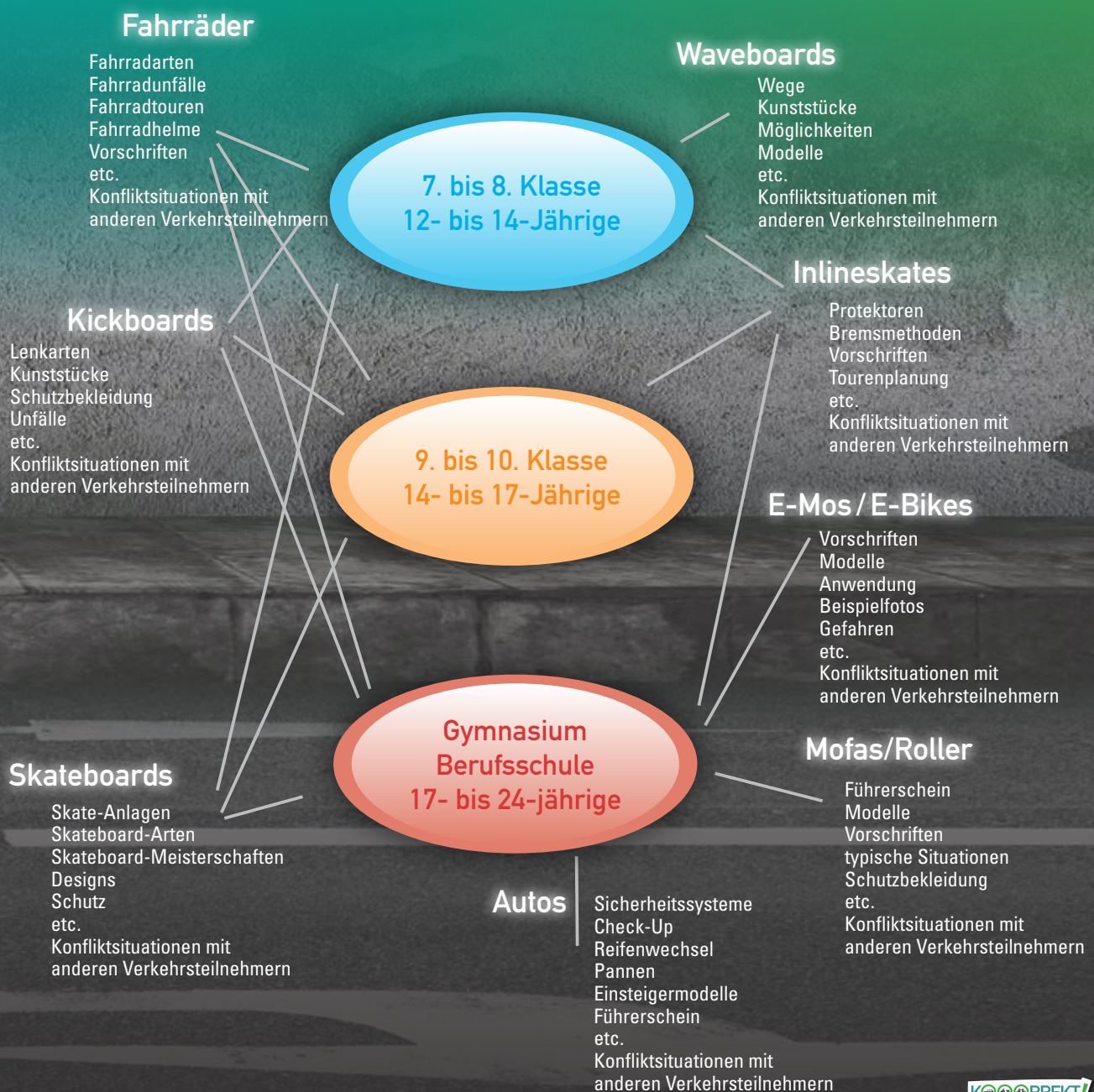
Beispielhafte Aufgabenstellung

Bitte Sie Ihre Schüler, die unten stehende Grafik zu visualisieren. Dabei können sie eigene Fotos, aber auch Abbildungen und Textausschnitte aus Zeitschriften zu Hilfe nehmen. Die Collage sollte manuell und in einem selbstgewählten Format erstellt werden.

Die Arbeit sollte im Kollektiv entstehen, so dass EINE Collage in Gemeinschaftsarbeit der gesamten Klasse entsteht. Nachdem die Themen im Unterricht besprochen wurden, teilen Sie die Schüler in Gruppen (Gruppe Fahrrad, Gruppe Waveboard, Gruppe Kickboard usw.) ein. Jede Gruppe soll für die nächste Unterrichtseinheit Material zu ihrem Thema sammeln und mitbringen.

An einer Pinwand wird dann gemeinsam das mitgebrachte Material entsprechend der Grafik platziert. Die Gesamtdarstellung kann durch Zeichnungen, Texte und Hinweise beliebig ergänzt werden.

Wenn das Gesamtwerk fertig ist, fotografieren Sie es, drucken es aus und senden es an die Aktions-Adresse (siehe links).



Pre-Test: Projekttag in der Klasse 9b der Paul-Natorp-Oberschule am 23. Mai 2012

Kleiner Foto-Einblick



Teamarbeit „Luft- und Raumfahrt“

Geht bitte in die Ausstellung „Luft- und Raumfahrt“ und erkundigt Euch, was dort über Sicherheit in der Luft- und Raumfahrt ausgesagt wird. Macht Euch dazu wichtige und relevante Stichworte.

Teamarbeit „Fotocollage“

Geht die vorliegenden Zeitschriften durch und fertigt auf Basis Eurer Notizen aus der Ausstellung eine Fotocollage, aus der hervorgeht, welche Aspekte für Sicherheit im Straßenverkehr von Bedeutung sind.







KOOORREKT!

Check' dein Fahrzeug!

Herausgeber:

© Deutscher Verkehrssicherheitsrat e. V. (DVR)

Auguststraße 29

53229 Bonn

Büro Berlin

Jägerstraße 67-69

10117 Berlin

Fachliche Beratung: Kay Schulte

Konzept, Layout, Texte:

P.AD. Werbeagentur, Meinerzhagen

2012

Weitere Informationen finden Sie unter

www.koorrekt.de

Weitere Informationen zu vielen Themen der

Schulischen Verkehrssicherheitsarbeit finden Sie

unter www.publikationen.dguv.de

Profis fahren mit Helm:

http://publikationen.dguv.de/dguv/udt_dguv_main.aspx?FDOCUID=24056

Das gehört zu einem verkehrssicheren Fahrrad

http://publikationen.dguv.de/dguv/udt_dguv_main.aspx?FDOCUID=24055

Das sichere Fahrrad

http://publikationen.dguv.de/dguv/udt_dguv_main.aspx?FDOCUID=25065