
Theoretische Grundlagen

Motorisches Radfahrtraining ist Üben von Mehrfachaufgaben

Rad fahren heißt nicht nur, ohne Hilfe mechanischer Art selbständig ein Rad passender Größe führen zu können, vielmehr gleichzeitig einen Komplex vielfältiger Aufgaben bewältigen zu müssen. Zu ihnen zählt die gleichzeitige Einschätzung von Geschwindigkeiten, Entfernungen, sich verringernden Abständen und Eigenschaften von Personen und Dingen. Rad fahren heißt, viele kleine bruchstückhafte Wahrnehmungs- und Denkleistungen, einerseits mit motorischen Leistungen, andererseits gleichzeitig und der Situation angemessen, zu erledigen.

Radfahren besteht aus Mehrfachhandlungen

Die Bewältigung von Mehrfachaufgaben durch Mehrfachhandlungen ist nicht nur abhängig vom Reifungsprozess des Schülers, sondern wird auch in erheblichem Maße beeinflusst durch Lernen und Üben.

Training des sozial- und partnerschaftlichen Verhalten

Teilnahme am Verkehr heißt nicht nur, sich als Radfahrer sach- und situationsangemessen in der Verkehrswirklichkeit zurechtzufinden und diese zu beherrschen. Teilnahme am Verkehr heißt aber auch, ständig mit anderen Verkehrsteilnehmern zu interagieren. Das bedeutet, unterschiedliche Verhaltensmöglichkeiten müssen abgewägt, Handlungsentscheidungen getroffen werden, die letztendlich dann verkehrsgerecht verwirklicht werden müssen. Für einen reibungslosen Ablauf des Verkehrsgeschehens ist ein partnerschaftliches Verhalten unumgänglich. „Partner sein“ wird aber fehl interpretiert, wenn es nur mit Hilfsbereitschaft gleichgesetzt wird. Vielmehr ist Partnerschaft im Straßenverkehr eine ‚Zweckbindung‘, der auch eigennützige Motive und Eigensicherung zugrunde liegen sollen; also soziales Verhalten.

Drei wesentliche Aspekte kennzeichnen diese Partnerschaft:

Die Verlässlichkeit: Verkehrsteilnehmer müssen sich darauf verlassen können, dass ihre Partner vorhandene Verkehrsregeln beachten.

Das deutliche Verhalten: Das Verdeutlichen der eigenen Absicht, das Bemühen von anderen Verkehrsteilnehmern gesehen und verstanden zu werden, ist der wesentliche Aspekt, der partnerschaftliches Verhalten vom egozentrischen Verhalten unterscheidet;

Das Einbeziehen des Partners in das eigene Verhalten: Der Verkehrsteilnehmer berücksichtigt Eigenarten und Schwächen des Partners, er versucht, sich in dessen Lage hineinzusetzen und ihm z.B. durch partnerschaftliche Gesten bei Handlungsentscheidungen behilflich zu sein.

Training der visuellen und auditiven Wahrnehmung

Neben dem Training sozialen und partnerschaftlichen Verhaltens, das kontinuierlich die gesamte Verkehrserziehung begleiten sollte, ist die Schulung von Wahrnehmungs-, verbunden mit bestimmten Bewegungsabläufen, unumgänglich.

Als Basis für verkehrsgerechtes Verhalten muss der Komplex 'Verkehrs- geschehen' zunächst bewusst wahrgenommen werden. Kinder dieser Altersstufe sind in besonderer Weise empfänglich für Reize und Einzeleindrücke jeglicher Art. Sie müssen im Training lernen, "nicht wichtige Reize" wie z.B. Gesprächsfetzen, überlautes Motorengeräusch . . ., von wichtigen Dingen z.B. Grün einer Lichtzeichenanlage, Martinshorn von Einsatzfahrzeugen . . . zu unterscheiden.

Das Aufnehmen und Unterscheiden von Wahrnehmungen und Eindrücken ist für die Kinder eine wichtige Lebenserfahrung. Erst eine bewusste Wahrnehmung von Sinneseindrücken oder Reizquellen ermöglicht eine Reflexion dieser Wahrnehmung und bedingt letztendlich entsprechende Bewegungsabläufe

(Hören - Sehen - Bewegen/Reagieren).

Über die visuelle Wahrnehmung dagegen lernt das Kind seine Umwelt symbolisch zu erfassen, sich im Raum (Schonraum/Verkehrswirklichkeit) zu orientieren und die natürliche Bewegung mit Sehen und Hören zu koordinieren. Motorik und Wahrnehmung können nicht getrennt werden, sie bedingen einander.

Bei der auditiven Wahrnehmung erfasst das Kind seine Umwelt über Ton- und Schallquellen, erwirbt sprachliche Lautsymbole, lernt akustische Ereignisse zu unterscheiden und einzuordnen.

Begründung des Trainings aus entwicklungspsychologischer Sicht

- Die Erfassung sich ständig ändernder Verkehrssituationen ist bei der Körpergröße eines Erwachsenen von ca. 1,70 m sicherlich leichter gegeben als bei sechsjährigen Kindern mit einer Augenhöhe von ca. 1,10 m. Die Gestalt eines Fahrzeuges in seiner statischen Masse kann dem Kind keinen Aufschluss über das künftige Verhalten des Fahrzeuges geben. Folglich ist es dem Kind auch nicht möglich, aus seinem Blickwinkel heraus Aussagen über die Entwicklung von Verkehrssituationen zu geben.
- Kinder verfügen über einen spitzeren Wahrnehmungswinkel, das Gesichtsfeld ist kleiner als das eines Erwachsenen. So übersehen Kinder leicht periphere reize, von der Seite kommende Fahrzeuge werden später als bei Erwachsenen erfasst. Infolge der Lateralität wird bis zum 4. Schuljahr die rechte Gesichtshälfte bevorzugt, so dass von links kommende Fahrzeuge später erkannt werden.

- Kinder sehen 'langsamer', benötigen mehr Zeit um Eindrücke zu verarbeiten. Die geringe Vertrautheit mit der Verkehrswelt unterstützt diesen Prozess. Sie begnügen sich nicht wie Erwachsene mit einem schnellen Gesamteindruck der Situation, sondern greifen zur Orientierung Einzelaspekte heraus. Die intensive Beschäftigung mit Details erklärt oft die Versunkenheit und Unfähigkeit zur kontinuierlichen Aufmerksamkeit.
- Ein eingeschränktes Selektionsvermögen führt bei Kindern dazu, dass sie nur schwer in der Lage sind, aus der Fülle der auf sie einströmenden Reize eine gezielte Auswahl zu treffen. Verhalten im Straßenverkehr erfordert aber selektive Wahrnehmung. Es müssen aus den aufgenommenen Reizen die spezifischen ausgewählt werden, die Signalcharakter haben. Eine Reizüberflutung führt beim Kind oft zu kopflosem Handeln, es weiß, dass es reagieren muss, weiß aber nicht, worauf es reagieren soll. Die noch nicht ausgeprägte Fähigkeit, Wesentliches vom Unwesentlichen zu trennen, liegt in einer geringeren Diskriminierungsfähigkeit.
- Die Verkehrswirklichkeit kann nur umfassend erschlossen werden, wenn mehrere Sinnesfunktionen (akustische, optisch, taktil und nasal) gleichzeitig wirken. Weitestgehend arbeiten die spezifischen Sinnesleistungen noch isoliert, so dass nur Einzelempfindungen aufgenommen werden können.
- Verkehrsbeteiligung erfordert ständig wechselnde Seheinstellungen (nah - fern). Die noch im Alter bis zu sieben Jahren beeinträchtigte Einstellung des Auges auf eine bestimmte Sehentfernung kann dazu führen, dass Kinder zwar in bestimmte Richtung schauen, jedoch schnell herannahende Fahrzeuge nicht wahrnehmen.
- Kinder sind nur selten in der Lage, die Größe eines Gegenstandes einzuschätzen, folglich ist aber auch keine Zeit- und Geschwindigkeitseinschätzung möglich. Die Einschätzung von Geschwindigkeiten erfordert eine Koordination von zwei getrennten Reizen - die sich verändernde Größe und die sich verändernde Raumlage. Außerordentliche Vorsicht bis hin zur Ängstlichkeit bei der Überquerung von Straßen ist z.B. Häufig die Folge.
- Die Differenzierung akustischer Reize ist bei den Kindern besonders schwierig. Diese Tatsache erschwert auch die Ortung verkehrsspezifischer Geräusche innerhalb einer verkehrsfremden Lärmkulisse, wie z.B. Baulärm. Erst ab dem 8. Lebensjahr sind Kinder in der Lage, ihren Gehörsinn regelmäßig gezielt einzusetzen.
- Die Lokalisierung von Geräuschen und die Bestimmung des Herkunftsortes von Signalen bereiten den Kindern Schwierigkeiten und rufen häufig Verunsicherungen hervor. Kinder vermögen oft nicht zu unterscheiden, ob z.B. ein Auto herankommt oder wegfährt. Gerade junge Radfahrer sind jedoch mehr als Autofahrer auf die auditive Wahrnehmung angewiesen, zumal sie nicht nur auf Schallsignale achten, sondern auch herannahende Fahrzeuge identifizieren, einem Geschehensablauf zuordnen und reagieren müssen.
- Sind Kinder emotional betroffen, steigt die Reizschwelle für die akustische Wahrnehmung an, so dass auch intensive Warnsignale schlicht überhört werden (z.B. beim Spiel). Deshalb ist es wichtig und erforderlich, bei Kindern ein Interesse für den Verkehr und für die Verkehrssituation zu erwecken.

Motorische Leistungsfähigkeit

- Körperliche und psychische Entfaltung verlaufen nicht immer synchron. Kinder können zwar Radfahren (Treten - Lenken - Gleichgewicht halten), sind aber bei den Anforderungen, die in der Verkehrswelt auf sie zukommen, völlig überfordert. Dort sollen sie nicht nur zielgerichtet fahren, sondern mit dem Verarbeiten von visuellen und akustischen Einflüssen auch Mehrfachhandlungen vornehmen, wobei die Bewältigung jeder Handlung für sich allein schon Schwierigkeiten bereiten kann. Die Bewegungsabläufe sind insgesamt noch ungesteuert, unkontrolliert und laufen unkoordiniert ab.
- Ein weiterer Hintergrund einer kontrollierten Motorik liegt in einem ungestümen Bewegungsdrang, dessen Basis die Freude an der Bewegung ist. Hierbei wird jedoch nicht oder nur selten die Orientierung an der Umwelt, der Verkehrswirklichkeit berücksichtigt. Emotionale Bedürfnisse, Spannungen, Reagieren auf ungezielte Impulse, steuern Handlungen stärker als eine rationale Kontrolle evtl. drohender Gefahren (Stürmen über Bordsteinkante).
- Einmal begonnene Bewegungsabläufe werden von Kindern nur selten unterbrochen. So hat ein Weiterstürmen Vorrang vor der Beachtung dringend notwendiger Verkehrsregeln wie Stoppen, Geradeausschauen, Vorrang vor Rechts- oder Linksorientierung. Ein situationsbedingtes und spontanes Eingehen auf veränderte Verkehrssituationen wird verhindert.

Aus den theoretischen Vorüberlegungen lassen sich demnach folgende Lernziele für das Radfahrtrainingsprogramm 1/2 ableiten: "Die Schüler sollen befähigt werden, als Radfahrer Verkehrsabläufe bewusster zu erkennen und einzuschätzen sowie die ihrem Entwicklungsstand entsprechenden Fähigkeiten und Fertigkeiten zu entwickeln" (RdErl. d. KM vom 29.08.87).

Die Schüler sollen befähigt werden:

- durch fahrpraktische Übungen im Schonraum die Grundfunktion des Fahrrades sicher zu benutzen, diese in Kombination mit grundlegenden Verhaltensforderungen, die die Verkehrswirklichkeit an Radfahrer stellt, zu perfektionieren und sowohl im Schonraum als auch später in der Verkehrswirklichkeit zum gewohnheitsmäßigen Handeln werden lassen.
- akustische und optische Reize mit Signalcharakter im Straßenverkehr wahrzunehmen und zu lokalisieren, verkehrsspezifisch zu differenzieren, sie einem bestimmten Geschehensablauf zuzuordnen und im Hinblick auf ihr eigenes Verhalten zu beurteilen.
- ihr Fahrrad verkehrsgemessen zu führen, gleichzeitig optische und akustische Wahrnehmungen sach- und situationsangemessen in ihr Fahrverhalten mit einzubeziehen.
- partnerschaftlich mit anderen Verkehrsteilnehmern zu interagieren, indem sie
 - verlässlich vorhandene Verkehrsregeln einhalten,
 - deutlich ihre eigenen Absichten zeigen,
 - Eigenarten und Schwächen des Partners bei eigenen Handlungsentscheidungen berücksichtigen

Die Zusammenarbeit von Elternhaus und Schule

Eine der wichtigsten Voraussetzungen für das Erreichen der dargelegten Zielvorstellungen ist die enge Zusammenarbeit zwischen Elternhaus und Schule, möglichst auch der enge Kontakt und die Abstimmung der Eltern untereinander.

Letztendlich liegt die Verantwortung, ob ein Kind als junger Radfahrer aktiv am Verkehr teilnimmt bei den Erziehungsberechtigten ebenso wie die Verantwortung für die Anschaffung eines Fahrrades, für das Üben etc. Dennoch kann und muss die Schule aber unterstützend tätig werden. Gemeinsam mit den Eltern sollte versucht werden, die Problematik des Themas "Rad fahren 1/2" zu analysieren. Bereits hier differenzieren die Elternmeinungen sehr stark. Während dem einen die Problematik der Thematik nicht ausreichend bewusst ist, glauben andere, dass ihre Kinder die Anforderungen, die an sie als Radfahrer gestellt werden, voll erfüllen, wieder andere neigen zur Überbehütung ihrer Kinder.

Die Erziehungsberechtigten sollten zunächst sachlich informiert werden, WO, WANN und WARUM Kinder als Radfahrer besonders gefährdet sind. Diese Information kann auf unterschiedlichster Weise erfolgen, durch Broschüren, Veranstaltungen der Verkehrswachen oder ähnlicher Institutionen etc. .

Wichtig in diesem Zusammenhang jedoch ist es, den Eltern die Inhalte und Empfehlungen zur Verkehrserziehung durch die Institution Schule zu vermitteln und ihnen eine differenzierte Begründung eines notwendigen eigenen Beitrages, den sie zu leisten haben, vor Augen zu führen. Dieser Weg ist für die Erhöhung der Elternaktivität vor allem deshalb erforderlich, weil er verstärkte Erwartungen der Eltern an den Beitrag der Schule zur Verkehrswirklichkeit aufgreift und mit den notwendigen Aktivitäten, die von Eltern erwartet werden müssen, verknüpft. Eine intensive Elternarbeit im Rahmen der Verkehrserziehung kann ferner große Bedeutung erlangen bei dem Bemühen der Lehrer, dringend notwendige Verhaltensweisen innerhalb des Fachbereiches zu vermitteln und zu trainieren.