



Sicher auf dem Rad

Informationen
und Tipps für Eltern



Inhalt

Vorwort	5
Das Radfahrkönnen	6
Das gute Kinder- und Jugendrad	8
Radfahrsicherheit	12
Helm	17
Der AUVA-Radworkshop	21





Vorwort

Liebe Eltern!

Das Erlangen motorischer Grundkompetenzen ist in der kindlichen Entwicklung von zentraler Bedeutung. Ganz essenziell ist dabei die Auge-Hand-Koordination, die zur Visuomotorik zählt. Sie umfasst die Fähigkeit, das Sehen mit den Bewegungen der Hände zu koordinieren (z.B. Malen, eine Linie nachfahren usw.). Neben den Fortbewegungsarten Gehen, Laufen, Springen, dem Umgang mit Bällen (Werfen und Fangen) sowie dem überlebenswichtigen Schwimmen gehört in unseren Breiten auch das Radfahren zum motorischen Grundstock.

Beim Erlernen des Radfahrens prägt sich das Gehirn – wie beim Einstudieren einer Choreografie – Bewegungsabläufe ein, die es so schnell nicht mehr vergisst.

Wobei hier bekanntlich gilt: Übung macht den Meister. Radfahren bietet die Möglichkeit, die eigene Fortbewegungsgeschwindigkeit wesentlich zu steigern. Und auch der Radius der individuell erreichbaren Welt lässt sich dadurch deutlich erweitern. Zudem können mit dem Rad erhebliche Lasten bewegt werden, die man sonst in der Hand tragen müsste. Mit dem Tritt in die Pedale öffnet sich sohin eine neue Welt voller Freiheit und Flexibilität.

Ihr AUVA-Präventionsteam

Das Radfahrkönnen



Das Fundament für selbstständiges Radfahrkönnen wird keinesfalls erst mit dem Ablegen der Freiwilligen Radfahrprüfung gelegt. Sondern schon im Kleinkindalter.

Voraussetzungen für ein geglücktes Radfahrleben

Die drei Grundfertigkeiten des Radfahrens:

- Gleichgewicht: Balance halten.
- Treten: Das abwechselnde Betätigen der Pedale.
- Bremsen: Bewusstes Anhalten. Wobei man das eigentlich als Allererstes lernen sollte.

Zum Radfahrkönnen gehört mehr als Aufsteigen und Losfahren.

Zusatzfähigkeiten:

- Die Kurvenfahrtechnik (wie bei jedem Fahrzeug, aber ganz besonders bei einspurigen Fahrzeugen).
- Das Fahren im sog. „Wiegetritt“, also das Stehen auf den Pedalen während der Fahrt.
- Das Schalten, also den Wechsel der Antriebsübersetzung während der Fahrt.
- Das Anfahren und das Anhalten.

Dazu kommen noch diverse andere Kenntnisse, wie z. B.:

- Die gezielte Gewichtsverlagerung zu beiden Seiten, aber auch nach hinten und vorne (Wiegetritt advanced).
- Das Fahren nur mit einer Hand am Lenker (nicht allein wegen des beidseits benötigten Armzeichens, sondern auch um sich z. B. übers Gesicht wischen zu können).

Auch das Berücksichtigen und Mitdenken anderer Verkehrsteilnehmer:innen und deren Verhalten gehört zum Radfahrkönnen.

Tipp! Gemeinsames Radfahren macht nicht nur mehr Freude, sondern ermöglicht es, wichtige Erfahrungen im sozialen Interagieren zu sammeln.

Das gute Kinder- und Jugendrad

Dass Kinder ein Rad haben sollten, darüber sind sich fast alle Eltern einig. Wie es ausgestattet sein soll und wie viel dieser „Luxus“ kosten darf, da gehen die Meinungen und Ansprüche schon weit auseinander.

Was ein gutes Kinder- und Jugendrad ausmacht, ist ein weites Feld. Hier die wichtigsten Punkte:

- a) Weitgehend aufrechte Sitzposition, das bedeutet einen entsprechend hohen und zum Kind geneigten Lenker.
- b) Weiter Verstellbereich von Sattel und allenfalls Lenkrohr sind generell Kriterien des hochwertigen Kinder- und Jugendrades.
- c) KEINE Rücktrittbremse, außer es handelt sich um Kinder mit besonderen Bedürfnissen. Ideal sind zwei gut einstellbare Handhebelbremsen. Idealerweise hat das Kind schon bei früheren Fahrzeugen (Tretroller oder Laufrad) Erfahrungen mit Handhebelbremsen gemacht.





Ein sicherer
Start ins Radler-Leben.

- d) Insgesamt eine robuste Konstruktion. Kinder nutzen ihre Räder ähnlich intensiv und leidenschaftlich wie Mountainbiker:innen.
- e) Achten Sie auf das Gesamtgewicht! Gute Kinderräder überzeugen durch eine effiziente Leichtbauweise. Einmal am Sattel anheben und sie wissen, was gemeint ist.

Was eher unnötig ist:

- a) Federelemente wie martialische Dämpfer an der Vordergabel oder gar eine gefederte Hinterradschwinge. Erstens funktionieren alle diese Dinge bei dem geringen Gewicht der „Stöpsel“ kaum richtig und zweitens machen solche beweglichen Extras einen Gutteil des Mehrgewichts aus.
- b) Grob profilierte Reifen machen nur Sinn, wenn ihr Kind wirklich häufiger „im Gatsch“ unterwegs ist. In allen anderen Fällen ist ein feineres Profil, dafür aber ein hochwertiger Reifenaufbau, allenfalls mit Pannenschutzeinlage (stichfest), die bessere Wahl.

Die Ausstattung, die Wartung, das Drumherum:

Selbst so ein eher simples mechanisches Gerät wie ein Fahrrad braucht drei Dinge:

1) Anpassung an den/die jeweilige Nutzer:in

Weil Kinder bekanntlich wachsen, gehört ein regelmäßig durchgeführter Check-Up des Rades genauso auf den Kalender wie ein Satz Inbusschlüssel in den heimischen Werkzeugkasten.

2) Wartung

Einmal im Jahr gehört das Rad zu echten Fachleuten. Diese kontrollieren die Betriebssicherheit auch dort, wo der Laie/die Laiin nicht hinkommt oder nicht



Ein Kind braucht – vom Erlernen des Radfahrens bis zum ersten Erwachsenenrad (etwa mit 15 Jahren) – rund 4 Fahrradgrößen.



Die Radgröße soll auf die Körpergröße UND das Fahrkönnen des Kindes abgestimmt sein.



Gerade für Anfänger:innen muss das Rad hochwertig sein, weil hier die klare Rückmeldung des Rades an die jungen Radler:innen besonders wichtig für den Lernerfolg ist.

daran denkt. Lagerspiel, Auslängung von Kette oder Bowdenzügen, Geräusche in den Kugellagern, oder auch die präzise Einstellung einer Außenschaltung ist Profi-Sache.

Einmal im Monat: Luft, Öl und Wasser

Luft für die Reifen

Pro Monat verliert ein neuer Reifen durchschnittlich 0,2 bar an Druck, je älter die Schläuche, desto schneller wird der Reifen luftlos. Auch Fahrkomfort (Dämpfung), Pannensicherheit (schlappe Reifen werden schneller kaputt) und Fahrwiderstand hängen vom gewählten Luftdruck ab.

Tipp! Je „fetter“ der Reifen, also je größer seine Breite, desto weniger Luftdruck wird bei gleichem Rollwiderstand benötigt.

Öl benötigt vor allem die Kette

Einerseits, um nicht zu rosten, andererseits, um besser zu gleiten und den Gesamtwiderstand zu reduzieren. Aber auch andere bewegliche Teile am Rad müssen regelmäßig geölt werden. Wer mit seinem Kind einen „Schmierplan“ erarbeitet und eine hochwertige Ölflasche im Werkzeugkasten hat, kann das gerne an seine Kinder delegieren.

Tipp! Absolut kein Öl gehört auf die Reibflächen der Bremsen. Besonders die Belege von Scheibenbremsen saugen Öl auf und sind damit dauerhaft unbrauchbar – müssen demnach ausgetauscht werden.



Keine Stützräder! Wir erwähnen das hier, weil es auch in der ersten Klasse immer noch Kinder gibt, die ein Rad mit Stütz- (wir nennen sie Stürz-) Rädern verwenden. Stützräder sind nachteilig: Sie behindern den Lernprozess des Gleichgewichthaltens.

Wasser braucht das Fahrrad in Form einer liebevollen Komplettreinigung
Dafür reicht schon ein Kübel mit warmem Wasser.

Wöchentlich muss bei Kinderrädern nach groben Mängeln gesucht werden. Sind die Pedale noch ganz? Schleift irgendwo irgendwas und bremst damit das Rad? Gibt es ungewöhnliche Geräusche?

Immer: Wann immer ein Kind mit einem Fahrrad unterwegs ist, egal ob im Wald und auf der Wiese oder auf öffentlichen Straßen, egal ob begleitet oder unbegleitet. Die Verantwortung für ein ordentlich gewartetes Rad haben **IMMER** die Erziehungsberechtigten.

Ein von Eltern gut betreutes Kinderfahrrad erkennt man daran, dass ...

Gewicht: je leichter das Rad, desto leichter das Radeln

Rahmen- und Laufradgröße: passend zu Körpergröße, -kraft und Fahrkönnen

Rahmen: keine Brüche, kein Rost, Anbauteile fest verschraubt

Rad der Größe des Benutzers angepasst, § 66/1, StVO



I zwei unabhängige Bremsen



Sattelleinstellung: passend zu Fahrkönnen

Sattelstütze: verdrehbar fixiert, Höhenverstellung unter Sicherheitsmarkierung

roter Reflektor hinten

Schaltung: richtig eingestellt, springt nicht ab

Kette: geölt, rostfrei

Lenker: griffigünstig, aufrechte Sitzhaltung für Anfänger

hell tönende Klingel

Handgriffe: verdrehbar, rutschfest

Lenker-Griffe: sauber abgedeckt

Bremshandgriffe:

richtig auf die Fingerlänge eingestellt

weißer Reflektor vorne

reflektierende Reifenwand

Reifen: hoher Luftdruck, keine Reifenschäden

gelbe Reflektoren

Pedale: festgezogen, rutschfest



Zur besseren Übersicht wurden die Hinweise reduziert. Ausführliche Informationen finden Sie unter www.radworkshop.info/elternundfahrrad

... das Rad dem Können und der Größe des Kindes angepasst ist.

... das Rad **BETRIEBS**sicher ist.

... das Rad den gesetzlichen Bestimmungen (StVO und FVO) entspricht.



Radfahrersicherheit

Radfahren auf öffentlichen Straßen

Die gute Nachricht gleich vorweg: Kinder dürfen fast immer mit dem Rad auf der Straße fahren. Einzig Kinder, deren Rad in der StVO noch als „Kinderspielzeug“ (äußerer Felgendurchmesser <30 cm) aufscheint, dürfen nicht auf Fahrbahnen, sondern nur am Gehsteig unterwegs sein. 30 cm entsprechen in etwa 12 Zoll Reifendurchmesser. Andersherum gilt: Alles, was kein Kinderspielzeug mehr ist, hat am Gehsteig nichts verloren.

Kinder an eine selbstständige Verkehrsteilnahme als Radfahrer:in heranführen.

Liebe Eltern, fangen Sie bei sich an! Denn Rad fahrende Eltern sind für ihre Kinder wichtige Vorbilder. Vor allem wenn sie nicht nur bei Freizeitfahrten, sondern auch bei Alltagserledigungen zum Rad greifen.

Die Liebe zum Rad:

Im Fahrradanhänger oder im Fahrradkindersitz lernt der Nachwuchs schon früh die Eigenarten und Vorzüge der Fortbewegung mit dem Rad kennen. Es erfährt sich sozusagen seine lebendige Umgebung. Alles dreht sich, alles bewegt sich. Es schaukelt und rattert. Und das Kind lernt, das ist gar nicht schlimm – eher lustig und spannend. Auch Fahrmanöver wie Schräglage und abruptes Verzögern sind für das Kind ganz normal. Kein Vergleich zur abgeschirmten, passiven und oftmals erlebnisarmen Teilnahme als Kind im Auto.

Dann kommen die eigenen ErFAHRun-
gen mit einem Fahrzeug auf Rollen.
Zuerst vielleicht noch im Wohnzimmer
oder am Spielplatz. Nur sitzen und
schauen. Lernen, dass man selbst
etwas bewegen kann. Anfangs nur
mehrspurig, dafür aber zumindest am
Dreirad auch mit einer Tretkurbel und
einer Lenkstange.

Es folgt die Einspurigkeit mit Laufrad
und/oder hochwertigem Tretroller. Der
erste Rausch der Geschwindigkeit. Die
ersten Hoppalas. Der Stolz, mit einem
Helm zu den ECHTEN zu gehören. Zu
denen, die ein Rad haben oder zu-
mindest sowas Ähnliches. Die Begeis-
terung für die Technik wächst: Für die
Klingel, die Kette, für das Glitzern und
Glänzen. Für das EIGENE. Meins!

*Der gute Tretroller
hat Luftreifen.*

Laufrad und Tretroller sind gute Lehrmeister für Geschwindigkeit und bewusste Verzögerung. Auch fördert die Einspurigkeit die Wahrnehmung der Wendigkeit mit der Maschine unter sich. Und dann, das erste Mal, aus eigener Kraft und ohne Bodenkontakt fahren. Es ist wie Fliegen oder Schweben. Und zumeist eine Liebe auf Lebenszeit.

Wir befinden uns nun mitten in der Kindergartenzeit. Auch andere fahren mit dem Rad und man lernt sich aufeinander einzustimmen. Egal ob bei Verfolgungsjagden oder zeitloser Entrücktheit. Das Rad ist ein verlässlicher Spielkamerad. Immer mehr lernt man auf sein Rad aufzupassen, es nicht



fremden Kindern zu überlassen, aber schon der besten Freundin zu borgen, vielleicht. Es nicht einfach umkippen zu lassen und auch am Spielplatz nicht zu vergessen. Es ist wertvoll geworden.

Nicht so wertvoll wie das Lieblingsstofttier, aber halt fast. Und daher gehört ein Fahrrad dann auch individualisiert. Damit es wirklich Meines ist. Und es will auch gepflegt werden. Luft-Öl-Wasser lautet die Mindestanforderung.

Aber jetzt geht's erst so richtig los. Nicht irgendeine Richtungsänderung, sondern gezielt. Zum Beispiel der Mama oder dem Papa hinterher. Nicht irgendwie oder irgendwann stehenbleiben, sondern absichtlich, wenn auch manchmal überraschend. Nicht nur auf einer Ebene, sondern bergauf und bergab. Und nicht nur bei Sonnenschein, sondern auch wenn's regnet oder dunkel wird. Und nicht nur im Sitzen, sondern auch im Wiegetritt, also auf den Pedalen stehend fahren.

Vom Wiegetritt zum sportlichen Antritt.

Wenn motorisch soweit alles klappt, dann geht's auch auf kleinere Ausflüge. Vorerst auf verkehrsberuhigten Strecken und wir lernen, dass man rechts fahren und ab und an auch nach hinten schauen sollte.

Wer Strecken wiederholt, der hat schon Streckenbilder im Kopf. Die uneinsehbare Ecke, die Engstelle, die Schotterstrecke mit den Lacken oder die steile Abfahrt. Bedächtig werden weitere



Vom Wiegetritt zum sportlichen Antritt.

und damit auch teils weite Strecken eingebaut. Strecken, deren Ziel man vielleicht schon mit den Öffis oder dem Familienauto erreicht hat. Das Freibad, der Eislaufplatz, der Supermarkt, oder Oma und Opas Gartenhaus. Kleine Touren müssen immer Highlights enthalten. Dinge, auf die man sich als Kind schon vorfreuen kann und die auch Überraschungen enthalten.

Und jetzt geht's in den Verkehr. Zuerst nur kleinere Nebenstraßen mit gelegentlichem motorisiertem Ver-



kehr. Dann aber auch größere Straßen und komplexere Fahrsituationen. Die Ampel, die Stopptafel, der Radweg, das Abbiegen auf einer Abbiegespur, der Verkehrsspiegel, oder der Autobus und andere Schwerfahrzeuge.

Das selbstständigere Fahren. Man trifft eigene Risikoabwägungen. Und auf bekannten Strecken fährt bereits das Kind vorne. Weil es weiß, welche typischen Gefahren hier zu erwarten sind. Ganz wichtig ist beim begleiteten Fahren zu zweit oder mehr, dass es klare Kom-

mandos gibt, auf die das Kind gelernt hat zu reagieren. Heißt „Stopp!“ sofortiges Anhalten (Freeze), dort, wo man nach heftigem Bremsen zum Stehen kommen kann, oder heißt es, dass man so bald wie möglich am rechten Fahrbahnrand anhält?

Ganz nebenbei sollten auch die Nebensächlichkeiten zum Radfahren trainiert werden. Das Rad über eine längere Strecke bergen oder bergab schieben. Das Rad so aufstellen, dass es nicht gleich wieder umfällt. Das Rad mit einem guten Schloss diebstahlsicher absperren.

Und jetzt können dann auch kleine Alleinfahrten erfolgen. Das Kind darf z. B. auf bestimmten Strecken wie touristischen Routen im Sichtbereich der folgenden Begleitperson vorausfahren. Oder darf eine bekannte Alternativroute fahren und muss an einem bestimmten Treffpunkt warten. So lernt ein Kind Eigenständigkeit und Selbstverantwortung.

All diese Einzelübungen führen folglich zu einem für das Verkehrsgeschehen gut vorbereiteten Kind. Wer dann noch das Übungsprogramm zur Freiwilligen Radfahrprüfung zu Hause und auch auf der Straße gemeinsam durchgeht, der fördert somit die kindliche Verkehrskompetenz.

Aber auch nach bestandener Prüfung gilt noch lange: Die Eltern sind nicht nur stolz auf ihr Kind, sondern auch für dieses verantwortlich.



Helm

Wer Köpfchen hat, der schützt es:

Unser Gehirn hält Stöße nicht sehr gut aus. Die Wucht eines Aufpralls schleudert das Gehirn mit großer Kraft gegen die Innenseite der Kalotte (Hirnschale). Je größer die Aufprallwucht und je härter der Widerstand des Gegenstandes, auf den der Kopf trifft, desto größer ist die Belastung des Gehirns. Das Gehirn kann man sich als Pudding in einem Luftballon vorstellen. Nur dass der Pudding, die Masse aus Nervenzellen, sehr klar strukturiert ist. Ähnlich wie die Regale in einer Bücherei. Kommt es zu einem Erdbeben, donnern die Bücher aus den Regalen und werden dabei auch beschädigt.

Beim Schädel-Hirn-Trauma (SHT) ist es ebenso. Schlägt der Kopf ungedämpft gegen ein hartes Objekt, prallt das Hirn mit großer Kraft gegen den Knochen. Und dabei kann es zu Zerreißungen der Hirnstruktur kommen, aber auch zu Gefäßverletzungen. Ein Hämatom (Bluterguss) kann sich in verschiedenen Hirnarealen bilden und zu einem lebensgefährlich erhöhten Hirndruck führen.

Unglaublich, aber wahr:

Die relativ dünne Schicht des Helms aus Hartschaum dämpft die Kräfte so weit, dass außer einer kräftigen Gehirnerschütterung mit ordentlich Kopfweh

Ein Helm verhindert keine Unfälle. Und er kann auch keinesfalls das ganze Kind schützen. Aber der Kopf – und vor allem das darin verborgene Schaltzentrum – kann durch einen gut sitzenden Helm vor schweren und vor allem dauerhaften Schäden bewahrt werden. Allein der Besitz eines Helms reicht aber nicht aus. Man muss diesen, wie jede Schutzausrüstung, konsequent und vor allem korrekt verwenden.

selten eine merkliche Schädigung zurückbleibt.

Wie man einen Radhelm verwendet:

Helm und Haupt müssen zusammenpassen. Man glaubt gar nicht, wie viele unterschiedliche Kopfformen es gibt. Nicht nur der Kopfumfang ist von Bedeutung, sondern auch die Kopfform – länglich, breit, quadratisch usw. Der Helm sollte den gesamten Bereich, unter dem Gehirn vermutet wird, abdecken.

Bei modernen Kinderhelmen reicht die Abdeckung von knapp über den Augenbrauen bis weit hinunter am Hinterkopf. Auch seitlich deckt der Helm die Schläfen ab und zirkelt mit seinem Rand knapp über dem Ohr vorbei.

Achtung: Helme dürfen nicht auf Zuwachs gekauft werden.

Hochwertige Helmmodelle bieten in der Regel meist drei Größen an, die wiederum mit einem Helmring an die Kopfform fein angepasst werden können.

So testen Sie, ob der Helm Ihres Kindes richtig und fest genug sitzt:

Man braucht zwei Finger, idealerweise Zeige- und Mittelfinger.

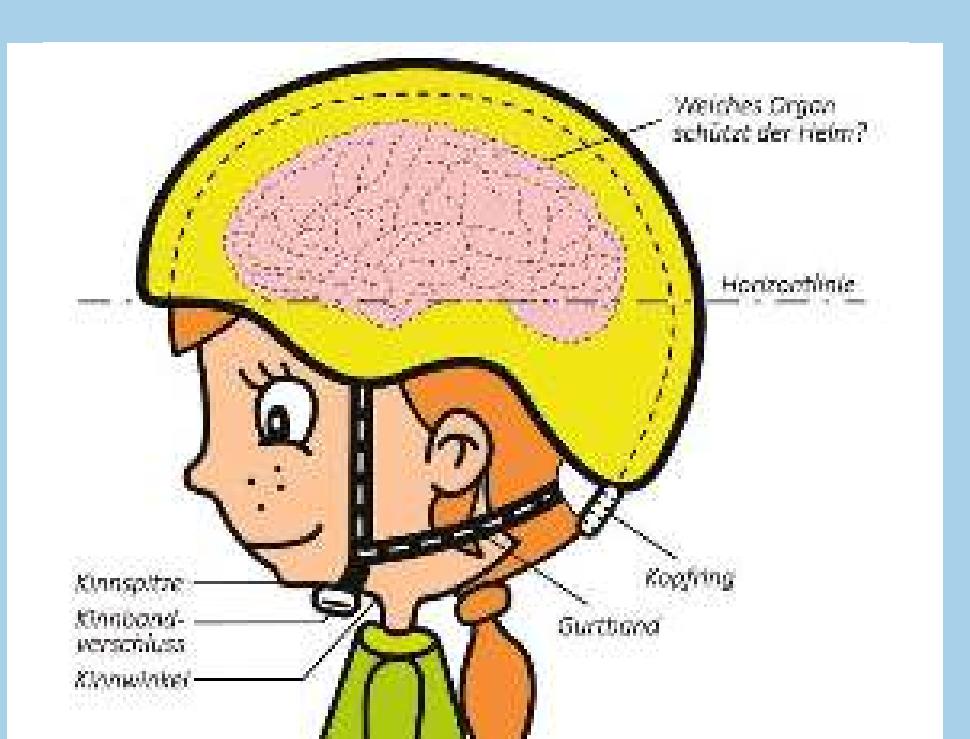
Der Helm ist so aufgesetzt, wie das Kind (oder dessen Eltern) das bislang für richtig befanden. Jetzt legt man die zwei Finger mit den Spitzen nach oben auf den Nasenrücken.

Aufbau des Helms

Die Schale verfügt außen über eine dünne Deckschicht. Diese Außenschale hat beim Unfall mehrere Aufgaben:

- Verteilung der einwirkenden Kräfte (z. B. beim Aufprall auf Ecken oder Kanten) auf eine größere Fläche.
- Diese sorgt dafür, dass der behelmte Kopf im Zuge eines Unfalls leicht über den Boden rutscht – statt sich mit dem Untergrund zu verzehnen. Diese Schutzfunktion bewahrt den Kopf davor, abrupt herumgerissen zu werden, was die Halswirbelsäule entlastet.
- Grelle Helmfarben erleichtern es anderen Verkehrsteilnehmenden Personen am Rad besser wahrzunehmen. Ist doch der Kopf zumeist der höchst sichtbare Punkt des Radlers / der Radlerin. Helle Farben verringern nebstbei auch die Aufheizung des Helms durch Sonneninstrahlung.
- Die Außenschale schützt den Helm auch vor Schmutz und frühzeitiger Abnutzung. Gerade bei Kinderhelmen ist das wichtig.

Auch die Belüftung ist bei Helmen sehr wichtig. Da zumeist die Temperaturen beim Radfahren deutlich über dem Gefrierpunkt liegen und der Kopf am meisten Wärme abgibt. Moderne Helme haben ein Luftsitzsystem, bei



dem die einzelnen Öffnungen im Helm mit Kanälen verbunden sind. Dadurch liegt weniger Schale am Kopf auf und es zieht ein bisschen durch. Ganz wichtig ist auch ein Insektengitter, vor allem auf jenen Öffnungen, die nach vorne gerichtet sind. Insekten können zu äußerst unangenehmen Begleitern werden, wenn sie sich im Helm verfangen.

Schirmartige Verlängerungen der Vorderkante halten Wind, Regen und Sonnenlicht ganz gut von den Augen ab. Eine hochwertige Brille ist bei häufig-

gerem Gebrauch auch ein wertvolles Accessoire.

Mittels eines verstellbaren Helm-rings, der bei den hochwertigen Modellen schon Standard ist, kann die Passung an den Kopfumfang fein angepasst werden.

Besonderes Augenmerk verdient das Gurtsystem, mit welchem die Helmschale am Kopf gehalten wird. Je nach Kopfform muss dieses Gurt-system fast bei jedem Kind angepasst werden.

Dann rutscht man weiter nach oben, Richtung Stirn, bis man den Helmschalenrand erreicht. Und nun drückt man mit den beiden Fingern am Helm fest nach oben und versucht damit den Helm aus der Stirn zu schieben. Die hinterste Position, die man erschoben hat, fixiert man mit der zweiten Hand.

Nun misst man wieder mit den Fingern, diesmal aber quer gelegt, den Abstand zwischen Augenbrauen und Helmschalenrand. Nur zwei Finger wären SUPER – drei Kinderfinger sind gerade noch akzeptabel.

Die Gurtbänder bestehen bei den meisten Helmen aus zwei Bändern pro Seite. Das vordere liegt vor dem Ohr, das hintere eben dahinter. Üblicherweise sind sie werksseitig zu einem „V“ zusammengefasst.

Das passt aber zumeist nicht, weil dann der Kinnriemen, der die beiden V's verbindet, gegen den Kehlkopf drücken



würde. Das empfinden die Kinder als unangenehm und lassen auch deshalb den Kinnriemen zu locker.

Zwischen **Kinnriemen** und Kinn soll höchstens Platz für zwei flach nebeneinanderliegende Finger sein. Mehr braucht nicht.

Damit der Kinnriemen nicht am Hals drückt, öffnet man die bei höherwertigen Modellen vorhandenen **Gurt-**



Sehr richtig



Noch nicht ganz richtig

klemmen an der Spitze des „V“s“ und verschiebt die Klemme nach vorne.

Das Ergebnis sieht dann wie ein **rechtwinkeliges Dreieck** aus, weil die Helmschale und der vordere Gurt fast einen rechten Winkel bilden. Das vordere Gurtband führt jetzt fast senkrecht hinunter und liegt meist vor dem Kiefergelenk. Das hintere Gurtband wird verlängert und bleibt hinter dem Ohr.

Kontrolle:

Wenn das Gurtband straff angezogen ist, muss es eng sitzen, aber noch Platz

für zwei Finger lassen und darf nicht am Hals würgen. Beim nochmaligen Drücken am vorderen Helmschalenrand muss sich der Helm schon heben, aber eben kaum weiter als zwei Finger. Und auch von hinten darf sich der Helm dann nicht abziehen lassen.



Tipps & Tricks:
Das Helm-Video

Der AUVA-Radworkshop

Das Original

Der AUVA-Radworkshop ist neben der Freiwilligen Radfahrprüfung die größte und populärste Initiative zum Thema Radfahren im gesamten Volksschulbereich.



Alle österreichischen Volksschulen können sich für eine Teilnahme am bundesweit flächendeckend durchgeführten und einheitlichen Radprogramm bewerben. Spezielle Übungen im Moto-

rikparcours sowie ein professioneller Rad- und Helmcheck ebnen Kindern den Weg für eine sichere Radverkehrsteilnahme. Mehr Infos unter www.radworkshop.info

Kommandosprache

Diese Kommandos sollten die Mit-sammen-Fahrenden eindeutig im Vorfeld vereinbaren und im besten Fall im Schonraum auch praktisch üben. Manche Kommandos kann das Kind auch bestätigen, einfach um sicher-zugehen, dass es sie verstanden hat.

Wichtig ist zudem eine angemessene Reaktionszeit – bin ich als Begleiter:in selbst überrascht und zu spät, ist eine zusätzliche Ablenkung des Kindes eventuell kontraproduktiv. Auch ständiges präventives Warnen oder Aus-bessern überfordert ein Kind. Weniger ist da mehr.

Alles hört auf mein Kommando

STOPP! / HALT!	Sofortiges Anhalten
STOOOPP! / HAAALT!	Langsames Abbremsen und evtl. nach rechts fahren
LINKS! / RECHTS!	Richtungsänderung (vorher abklären, wie rasch dies umgesetzt werden soll)
Nächste LINKS! / RECHTS!	Bei der nächsten Querstraße links bzw. rechts
GANG RAUF! / RUNTER!	Hilfestellung, wenn das Kind vergisst zu schalten
BLICK!	Erinnerung an die Blickführung
HAND!	Richtungsänderung durch Handzeichen anzeigen
LINIE!	Die Fahrlinie korrigieren
ABSTAND!	Abstand korrigieren (aufschließen oder mehr Abstand lassen)
ÜBERHOLE!	Warnung, dass Sie überholen, um die Führung zu übernehmen
ACHTUNG/VORSICHT!	Warnung vor allgemeiner Gefahr, Kind soll bereit sein zu handeln

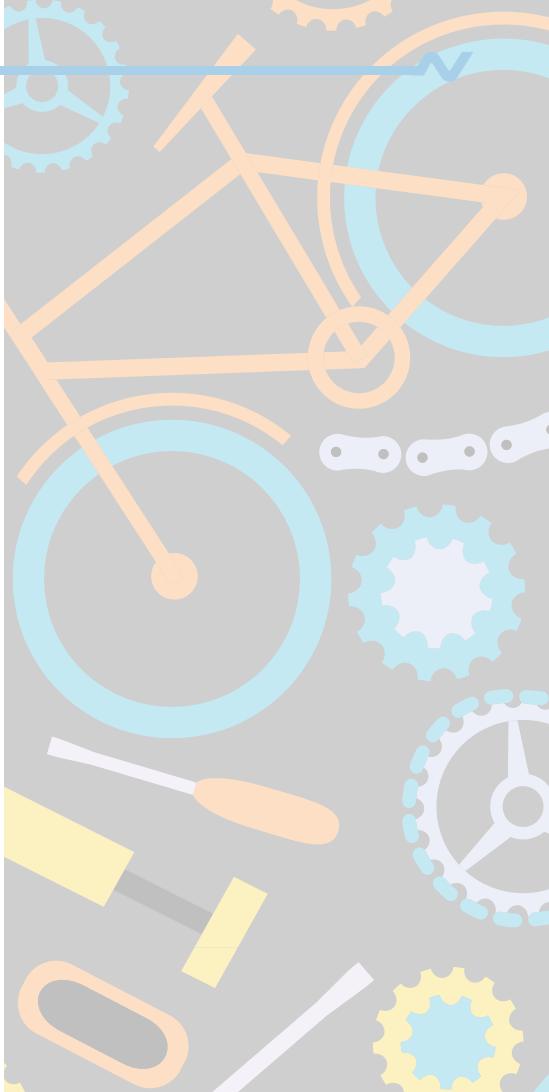
Hinweis: Wichtig sind unterschiedliche Selbstlaute „A, E, I, O, U“ – damit das Kind an der Lautbildung allein schon erkennen kann, um welches Kommando es sich handelt.

Liebe Eltern!

**Schulkinder sind bei der AUVA
beitragsfrei unfallversichert.**

Alle Unfälle, die im Zusammenhang mit der Schulausbildung passieren (im Unterricht, der Pause, bei Schulveranstaltungen, Wandertagen etc.) werden direkt von der Schulleitung an die AUVA gemeldet. Was viele nicht wissen: Der Versicherungsschutz gilt auch für Unfälle am Schulweg. Sollte Ihr Kind einen Unfall auf dem Weg zur Schule bzw. auf dem Weg von der Schule nach Hause haben – egal, ob der Weg zu Fuß, mit dem Bus oder mit anderen Verkehrsmitteln zurückgelegt wurde – bitten wir Sie, die Schulleitung darüber zu informieren, damit diese die Unfallmeldung an die AUVA vornehmen kann.

Ihre AUVA



**Diese Broschüre entstand im Rahmen des
AUVA-Präventionsschwerpunkts „Komm gut an!“
www.auva.at/komm-gut-an.**

Weitere Informationen über Projekte, Aktionen und Medien zum Thema Sicherheit und Gesundheit in der Schule finden Sie unter www.auva.at/schule sowie auf unserem Informationsblog <https://sichereswissen.info/schulweg>



Bitte wenden Sie sich bei allen Fragen rund um die Themen Sicherheit und Gesundheit in Bildungseinrichtungen an das Präventionsteam der für Sie zuständigen AUVA-Landesstelle.

Wien, Niederösterreich und Burgenland

AUVA-Landesstelle Wien

Ing. Bernard Pfandler
Judith Wölfl
Mag. Teresa
Kerschenbauer
Tel.: +43 5 93 93-31701
E-Mail: WUV@auva.at
Wienerbergstraße 11
1100 Wien

Steiermark und Kärnten
AUVA-Landesstelle Graz

Christoph Mandl, BEd
Tel.: +43 5 93 93-33701
E-Mail: GUV@auva.at
Göstingerstraße 24
8020 Graz

Außenstelle Klagenfurt

Mag. Renée Slupetzky
Tel.: +43 5 93 93-33832
E-Mail: AK-GUV@auva.at
Waidmannsdorfer
Straße 42
9020 Klagenfurt am
Wörthersee

Oberösterreich
AUVA-Landesstelle Linz

DI (FH) Michael Horner
MMag. Iris Radler
Tel.: +43 5 93 93-32701
E-Mail: LUV@auva.at
Garrisonstraße 5
4010 Linz

Salzburg, Tirol und Vorarlberg

AUVA-Landesstelle Salzburg

Tina Aigner, MA
Anna Prommegger, BA MA
Mag. Barbara Witzmann
Tel.: +43 5 93 93-34701
E-Mail: SUV@auva.at
Dr.-Franz-Rehrl-Platz 5
5010 Salzburg

Das barrierefreie PDF dieses Dokuments gemäß PDF/UA-Standard ist unter www.auva.at/publikationen abrufbar.

Medieninhaber und Hersteller: Allgemeine Unfallversicherungsanstalt, Wienerbergstraße 11,
1100 Wien | Verlags- und Herstellungsort: Wien