



Foto: ADFC/Christoph Rasch - Foto Verkehrslicht: Stock©Thinkstock

Radschulen

Die Schwerkraft als Lehrer

Zehntausende Erwachsene in Deutschland können nicht Radfahren. Doch es ist nie zu spät: In Schulen und Kurse wird gelehrt, wie man sicher in die Pedale tritt. An einheitlichen Standards für die Ausbildung wird noch gearbeitet.

Am Anfang hat Armina Richter mit ihrer Tochter auf dem Hof geübt. „Du musst strampeln, bis du es bringst“, sagte das Mädchen zu ihrer Mutter, die mühsam versuchte, auf einem Fahrrad geradeaus zu fahren. Ihre Versuche waren nicht von Erfolg gekrönt – zum Bedauern der Frau aus Jemen. „In Deutschland fahren so viele Menschen Rad, junge und alte“, sagt sie: „Zu diesem schönen Bild wollte ich dazugehören.“

Jahrelang konnte sie das nicht: Sie hatte das Radfahren nie gelernt. Zwar war der Jemen ihrer Kindheit kein konservatives Land, in dem es Mädchen etwa aus religiösen Gründen verboten gewesen wäre, ein Rad zu besteigen. Es habe aber „keine Kultur des Radfahrens“ gegeben: Wege wurden zu Fuß oder mit dem Auto zurückgelegt. Wer doch mit einem Rad unterwegs war, lebte gefährlich. Eine Verwandte habe ihrem Sohn daher zwei Dinge streng verboten: Zigaretten rauchen – und Fahrrad fahren.

In Deutschland gehörte Richter zu einer kleinen Minderheit. In vier von fünf Haushalten gibt es mindestens ein Rad. Damit fährt man zu Schule, Universität und Arbeit, zum Einkauf, auf Ausflüge oder sportliche Touren. Es sei „ein Verkehrsmittel für alle Bevölkerungsgruppen“, heißt es im Nationalen Radverkehrsplan von 2002, und „ermöglicht ihre sozialverträgliche und ausgewogene Teilhabe am Verkehr“. Im Umkehrschluss heißt das: Wer nicht Radfahren kann, gehört nicht ganz dazu und fühlt sich leicht ausgeschlossen. Wenn Armina Richters Familie zu einem Radausflug abfuhr, konnte sie nicht in den Sattel steigen: „Das war nicht schön.“

Vor allem Migranten wie Armina Richter haben in jüngster Zeit den Blick auf ein Phänomen eröffnet, das in Deutschland aber alles andere als neu ist: Erstaunlich viele Erwachsene können nicht Fahrrad fahren. Freilich: Zu spät ist es nie, und die Devise „Was Hänschen nicht lernt, lernt Hans nimmermehr“ trifft auf das Radfahren nicht zu. Fahrradschulen und -kurse für Erwachsene gebe es seit 25 Jahren, sagt der Ham-

burger Fahrradlehrer Christian Burmeister; allerdings haben erst Kurse für Migrantinnen diesen Angeboten verstärkte mediale Aufmerksamkeit beschert. Beim ADFC geht man derzeit von rund 30 Angeboten in der gesamten Bundesrepublik aus, in denen Erwachsene versuchen, sich zwei schmalen Rädern und dem Zusammenspiel von Flieh- und Schwerkraft anzuvertrauen. 90 Prozent der Teilnehmer, sagt Burmeister, seien Frauen. Sie seien womöglich in der Kindheit häufiger benachteiligt gewesen und hätten nicht Radfahren lernen dürfen; zum anderen seien sie „beweglicher, das zu probieren“ – auch unter Anleitung. Männer gingen eher „allein in den Wald und kommen mit blutigen Knien zurück“.

Aufgeschürfte Knie kommen in Radfahrschulen eher selten vor. Dort erlernen die Teilnehmer behutsam den Umgang mit dem Rad – zunächst, indem sie sich gar nicht auf ein solches setzen: Anfangs hilft ein Tretroller, den Sinn für Balance zu schulen und sich zu überwinden, beide Füße vom Boden zu heben. Es folgen Runden auf einem Laufrad ohne Pedale. Erst nach der Hälfte der zehn Doppelstunden, die ein Kurs für Anfänger in der Regel beinhaltet, setzen sich die Schüler auf ein richtiges Fahrrad.

Wie genau ein Radfahrschüler unterrichtet wird, ist freilich – anders als in der Fahrschule für Pkw – nirgends geregelt und unterschiedliche Ansätze sorgen in der Szene für Kontroversen. Der Hamburger Christian Burmeister kritisiert eine „verbreitete Übungsleitermentalität“ bei vielen Lehrern, die zu sehr

Wie ein Radschüler unterrichtet wird, ist bisher noch nicht geregelt

auf technische Aspekte und Fahrmanöver orientiert seien und den Schülern bestimmte Fähigkeiten „beibringen“ wollten, indem sie erklären und vorführen. Burmeister meint aber, dass „nur das Fahrrad dem Radfahrer das Radfahren beibringen kann“. Ein von ihm entwickeltes, geschütztes Konzept setzt auf den „spielerischen Drang“, die Möglichkeiten des Rads zu erkunden, und den „Dialog mit der Schwerkraft“.

Um sich mit diesem besonderen Ansatz stärker von anderen Schulen abzugrenzen, haben der Hamburger und einige Mitstreiter 2010 den Verband der Radfahrlehrer „Moveo ergo sum“ gegründet, der nicht nur Kurse organisiert, sondern auch Lehrer ausbildet. Dafür gab es auch Geld von der Bundesregierung:

Das Verkehrsministerium förderte ein Projekt, an dessen Ende Empfehlungen für bundesweite Standards zur Lehrerausbildung stehen könnten. Derzeit, sagt Burmeister, gehören dem Verband 35 Lehrer an, weitere zehn befinden sich in der Ausbildung.

Auch beim ADFC, der bisher die Mehrzahl der Fahrradschulen für Erwachsene trägt, arbeitet man an verbindlichen Standards. Es gibt einen „Arbeitskreis zur Qualitätssicherung“, der bereits ein Leitbild und Lernziele für die Kurse entwickelt sowie ein Handbuch für die Lehrer erarbeitet hat, sagt Sabine Kluth, die im Bundesvorstand für das Thema Radschulen zuständig ist. Didaktische Vorgaben für die Kurse gibt es nicht: „Uns ist die Vielfalt der Herangehensweisen wichtig“, sagt Kluth: „Wir wollen Menschen aufs Rad brin-

Beide Füße vom Boden zu heben verlangt von Ungeübten viel Überwindung. Radschulen vermitteln die nötige Sicherheit.



Foto: monticello/Stock/Thinkstock

gen und nicht Barrieren aufbauen.“ Gleichwohl sollen Schüler vorab erkennen können, wie der Kurs aufgebaut ist und welche Fähigkeiten vermittelt werden. Dafür soll in Zukunft eine Marke „ADFC-Radfahrschule“ stehen. Einrichtungen, die sie führen wollen, müssen sich alle zwei Jahre evaluieren lassen.

Angesichts unterschiedlicher Ansätze empfiehlt es sich für Interessenten, Er-

kundigungen zu Kurs, Anbietern und Konzept einzuziehen. Eine Überblicksliste, die auf der ADFC-Homepage herunterzuladen ist (www.adfc.de/2183_1), beziffert die Kosten je Kurs auf 60 bis 220 Euro. Zudem gibt es Anbieter, die sich an spezielle Gruppen richten. So bietet die Caritas Kurse für Menschen mit geistigen Behinderungen an; Angebote für Migrantinnen werden oft von entsprechenden

Vereinen veranstaltet. Das trifft auch für den Kurs zu, in dem Armina Richter doch Radfahren gelernt hat. Er wurde in Dresden vom Ausländerrat und einem „Verein zur Förderung des Kinder- und Jugendsports“ entwickelt und von Polizei und Verkehrswacht unterstützt. Zum Abschluss erhielt jede der 15 Teilnehmerinnen sogar ein Rad – aus der Fahrradflotte des Evangelischen Kirchen-

tags 2012. Das Konzept wurde mit dem „Sächsischen Integrationspreis“ ausgezeichnet.

Armina Richter freut sich über solche Ehrungen; noch mehr aber freut sie sich, dass sie jetzt mit dem Rad zur Hochschule fahren und die Kinder zur Kita bringen kann. Und manchmal, sagt sie, fährt sie nur ein Stück an der Elbe entlang – einfach so, aus Spaß am Radfahren.

Hendrik Lasch

Das erste Fahrrad

Vom Lauf- aufs Fahrrad

Wer heute erwachsen ist, hat das Radfahren meist mithilfe von Stützrädern gelernt. Davon raten Experten inzwischen ab. Laufräder sind der einfachere Weg, bei Kindern den Gleichgewichtssinn und die motorische Koordination zu trainieren. Der Umstieg aufs Fahrrad ist dann ein Klacks.

Früher lernten Kinder im Alter von vier bis fünf Jahren so Rad fahren: Der Vater (oder auch die Mutter) schraubte die Stützräder vom Rädchen, hielt den kleinen Drahtesel am Sattel oder am Gepäckträger in der Balance und rannte mit dem mehr oder weniger mutig in die Pedale tretenden Kind los. Wenn der Lenker nach einigen hundert Metern nicht mehr so entsetzlich schlackerte, ließ der Erwachsene los und das Kind radelte alleine weiter. Das klappte nur selten beim ersten Versuch und endete oft genug mit aufgeschlagenen Knien und

Tränen. Aber wenn es dann endlich funktionierte, waren sowohl das Kind als auch die Eltern unendlich stolz.

Dieses emotionale Erlebnis bleibt den Kindern von heute ein wenig vorenthalten, denn sie lernen das Rad fahren quasi nebenbei. Spätestens mit drei Jahren sitzen die meisten Kids auf einem Laufrad und bewegen sich damit schneller, als es ihre kleinen Beinchen sonst hergeben würden. Da wie beim Laufen immer mal wieder beide Beine in der Luft sind, werden so das Gleichgewichtsgefühl, die Motorik und die Koordination für das



Foto: iStock/© Thinkstock

Radfahren trainiert. Entsprechend haben die Kinder keine Probleme, wenn sie dann später auf ein Kinderfahrrad umsteigen – das Radeln klappt auf Anhieb, ganz ohne Angst, blutigen Knien und einem nach Luft japsenden Papa. Am motorischen Nutzen der Laufräder zweifelt inzwischen niemand mehr – genauso wenig wie daran, dass Stützräder der falsche Weg sind, das Radeln zu lernen. Vor allem beim Fahren durch Kurven gewöhn(t)en sich die Kinder damit an eine falsche Kurvenlage: Sie verlagern ihr Gewicht nach außen statt nach innen.

Dank der Laufräder sind die Kinder heute deutlich früher mit dem Rad unterwegs. Das hat aber auch Nachteile, denn Abstände einzuschätzen, zielgenau zu bremsen, langsam zu fahren, auf Zuruf nach rechts oder links abzubiegen – all das können die kleinen Radler, die immerhin mit einer beachtlichen Geschwindigkeit unterwegs sind, oft noch nicht. Die Vorschrift, dass Kinder erst ab einem Alter von acht Jahren auf der Straße radeln dürfen, macht also weiterhin Sinn. Bis dahin müssen sie auf dem Gehweg fahren. □

Birgit Schumacher