RECHERCHE-INTERVIEW KINDERRAD / PROF. VOLKER BRIESE

Rietberg, Dezember 2003

pd-f: Guten Tag, Herr Briese. Welche Aufgabe hat das erste Fahrrad für ein Kind?

V. Briese: „Das erste Fahrrad ist ein Spielrad. Es geht darum spielerisch erste Fortbewegung zu erleben, den Gleichgewichtssinn zu schulen und das Lenken und Steuern zu erlernen. Das passiert am besten jenseits des Verkehrs, bestenfalls auf Gehwegen."

pd-f: Welchen Aktionsradius hat das Kind mit dem ersten Fahrrad?

V. Briese: „Oft wird vergessen, dass die Kinder mit Spielrädern keine Radausflüge zusammen mit den Eltern machen können: Dazu sind die Rädchen nicht konzipiert. Die Ergonomie und die Übersetzung machen es dem Kind unmöglich längere Strecken am Stück zu fahren. Das endet nicht selten im Familienstreit. „Jetzt fahr doch endlich!", „Stell dich nicht so an!" usw. sind dann zu hören.

Sind Kinder alleine unterwegs, so rasten sie spielerisch immer wieder, um sich von der Anstrengung und der noch ungewohnten Haltung zu erholen.

Doch selbst wenn das Kind wollte, es kann auf diesen Rädern keine langen Distanzen am Stück zurücklegen. Oftmals wird bei solchen sonntäglichen „Horrortrips" den Kindern das Fahrradfahren auf Dauer vermiest.

Bis zum Schuleintritt ist Radfahren für Kinder meist noch Spielerei. Wenn die Kinder auf Tour mitkommen sollen, dann bitte im Kindersitz, oder im Kinderanhänger.

Kurze Strecken sind hingegen völlig unproblematisch. Ein bis drei Kilometer zum Kindergarten beispielsweise.

Auch können Kinder langsam an Strecken herangeführt werden. Nicht nur der Geist ist in dem Alter bereits sehr leistungsfähig, auch der Körper. Vorausgesetzt, er wird trainiert und nicht überfordert. Mit 7-Jährigen kann man dann bereits auch mal 40 km an einem Tag fahren, aber mit dem richtigen Rad und nach Training."

pd-f: Wie beginnt die kindliche Mobilität?

V. Briese: „Meist folgt die Mobilität dem Schema: Rutscher, Dreirad, Go-Cart, Roller und schließlich das erste Fahrrad. Was die Koordination angeht, ist der Roller fürs Fahrradfahren am wichtigsten. Aus meiner Sicht sollte die Kette auch auf Rutscher, Roller und Fahrrad verkürzt werden. Eine sehr gute Zwischenstufe sind die Laufräder, wie sie seit einiger Zeit auf dem Markt sind. Sie bereiten ideal fürs erste Fahrrad, das Spielrad, vor. Von Stützrädern halte ich gar nichts. Sie sind gefährlich. Lieber etwas länger mit den ersten Fahrversuchen warten, als das Kind auf Stützräder ins Rollen bringen. Denn der schwerste Schritt fürs Kind ist das Einpendeln des Gleichgewichts. Da stehen die Erfahrungen mit Stützrädern den meisten Kindern im Wege."

pd-f: Was zeichnet solche Spielräder aus?

V. Briese: „Spielräder sind gleichgewichtsbildende Spielzeuge, die nicht im Straßenverkehr benutzt werden dürfen. Der Gesetzgeber schreibt

››› gunnar fehlau feldstraße 33a 33397 rietberg tel +49.5244.939089 fax +49.5244.939087 ››››››››››››››››››››››››››››››››››››
mobil +49.171.4155331 guf@pressedienst-fahrrad.de www.pressedienst-fahrrad.de

für diese keine Beleuchtung vor. Sie werden ja von kleinen Kindern benutzt, die ohnehin nicht im Dunkeln unterwegs sind. Gerade in dieser Radklasse werden die Bremsen bei den meisten Herstellern stark vernachlässigt. Der Preisdruck scheint immens zu sein. Hier sollten Eltern viel Aufmerksamkeit walten lassen. Auch muss sichergestellt sein, dass die Bremsehebel mit Kinderfingern erreichbar und die Bedienkräfte nicht zu hoch sind. Wer ganz sichergehen möchte, der kombiniert Felgen- und Rücktrittbremse. Die Spielräder haben zwischen 10“ und 18“ große Räder. Die Kinder sollten auf dem Sattel sitzend mit den Füßen gut den Boden erreichen.
Demgegenüber gibt es die „Kinderstraßenräder“. Für diese 18“ - 22“ Räder schreibt die StVZO die gleiche lichttechnische Ausstattung vor wie beim großen Rad.“

pd-f: Was sind die entscheidenden Qualitätsmerkmale für Kinderräder?
V. Briese: „Vor den Qualitätsmerkmalen des Rades stehen die Einschätzungen der Käufer. Meist herrscht die Meinung ‚Das Rad fahren die Kinder ohnehin nicht lange, sobald die Kinder darauf ordentlich fahren können, muss schon das nächst größere her’Und dann soll das Rad vor allem wenig kosten. Das gilt fürs Spielrad wie fürs Kinderstraßenrad. Aber beim Fahrrad ist es ähnlich wie bei Schuhen. Nur Qualität passt wirklich und sorgt für sicheren Tritt.“

pd-f: Worauf ist beim Kinderrad in ergonomischer Hinsicht zu achten?
V. Briese: „Das Kinderrad muss passen. Es darf keinesfalls zu groß sein, denn dann ist weder ein effizientes Treten, noch ein sicheres Anhalten gewährleistet. Das andere Extrem, ein zu kleines Rad, erlaubt zwar ebenso wenig ein effiziente Treten, aber das Anhalten ist für die Kinder sicherer zu handhaben.
Das Kind muss auf dem Rad sitzen, die Pedale und den Boden gut erreichen können. Zudem muss der Lenker in einer bequemen Haltung erreicht werden können, und dies gilt auch fürs Einschlagen beim Lenken. Die Konzepte mitwachsender Räder sind leider noch nicht wirklich funktionell beziehungsweise sehr kostspielig.“

pd-f: Welche Rolle hat die Tretlagerhöhe im Bereich der Ergonomie und welche für die Sicherheit?
V. Briese: „Die Tretlagerhöhe ist sehr wichtig. Die Problemsituation verhält sich so: Ist das Tretlager niedrig, kann das Kind sowohl eine ergonomisch sinnvolle Tretposition einnehmen als auch schnell mit den Füßen den Boden erreichen. Ist das Tretlager zu tief, können die Pedale in den Kurven aufsetzen und zu gefährlichen Stürzen führen. Die dritte Möglichkeit, die leider viele Hersteller wählen, ist ein zu hohes Tretlager: Dann ist die ergonomisch richtige Sattelhöhe leider so hoch, dass das Kind nicht mehr mit den Füßen auf den Boden kommen kann. Deshalb neigen die Eltern – aus Sicherheitssicht richtigerweise – dazu, den Sattel niedriger zu stellen. Damit ist die Sicherheit wieder hergestellt, aber die Ergonomie verschlechtert. Die berühmte „Affe auf dem Schleifstein-Haltung“. Die Knie sind zu stark gewinkelt. Das Kind fährt unergonomisch und weniger effizient. Bereits nach kurzer Distanz

ist es den Kindern lästig in einer derart unergonomischen Position zu fahren. Sie bekommen kaum Druck auf die Pedale und gehen deshalb öfter aus dem Sattel. Fährt ein Kind häufig im Stehen, ist das ein klares Zeichen dafür, dass der Sattel zu niedrig eingestellt ist.“

pd-f: Was ist beim Cockpit (Lenkerarrangement) zu beachten?

V. Briese: „Dicke gepolsterte Lenkerenden an den Griffen sind sehr wichtig. Dies war früher mal ein gut eingeführter Standard. Unter dem vermeintlichen Preisdruck neigen viele Hersteller zum Sparen. An der falschen Stelle, das zeigen die Unfälle. Doch dann ist es zu spät. Übrigens brauchen Roller und die neuen Laufräder diese speziellen Griffe auch. Da hilft ein Lenkeinschlagsbegrenzer auch nicht, denn die Sturzsituation ist, dass der Lenker auf dem einen Ende steht und das andere Ende dem fallenden Kind entgegenragt. Das Ende rammt sich dann in den Körper – meist auf Bauchhöhe. Je weicher und großvolumiger das Lenkerende gestaltet ist, desto geringer die Verletzungsfolgen.

Diese Lenkerendengefahr wird massiv unterschätzt, gerade bei Billiganbietern. Und das wurde forciert durch die Manie der Mountainbikes. Jedes Kinderrad soll aussehen wie eine Mountainbike. Diese Griffe werden dann als „nicht cool“ an einem Mountainbike ähnlichen Kinderrad angesehen.

Eine sportliche Alternative sind rundumgebogene Lenker, wie ihn das mustergültige „Crusader“-Rad von Puky hatte. Diese Lenker sind sportlich, aber sicher. Leider gibt es gegenwärtig keinen Anbieter am Markt. Erstaunlicherweise sind sie an fast allen Trekkingrädern zu finden.“

pd-f: Stichwort Bremsen – Welche Bremsen sollte das Spielrad habe und welche das Kinderstraßenrad?

V. Briese: „Bremsen sind ein wichtiges Bauteil des Kinderrades. Leider nehmen viele Hersteller es damit nicht so genau. Das ist nicht nur gefährlich, sondern auch teuer: Wenn nicht einmal der Rücktritt ausreichend funktioniert, bremsen Kinder mit den Schuhen. Das geht ins Geld. Das Schuhbremsen ist auf zweierlei Weise gefährlich. Zum einen, weil die Schuhe nicht effektiv bremsen. Zum anderen, weil Kinder so in der wichtigen prägenden Lernphase falsche Reflexe einüben. Diese können fatale Folgen haben: Spätestens, wenn Kinder auf ein Kinderstraßenrad umsteigen. Dann erreichen sie Geschwindigkeiten und fahren durch eine Verkehrsumwelt, in der die Schuhbremse keinesfalls ausreichend wirkungsvoll ist. Ich plädiere deshalb dafür, dass Kinder von Beginn an auch die Handbremse benutzen sollten. Drei Bremsen am Kinderrad, zwei Handbremsen und der Rücktritt, wären eine ideale Lösung. Aber auch das kostet und davor scheuen sich sogar die hochwertigsten Anbieter.

Beim Spielrad für kleine Kinder hat die Rücktrittbremse Priorität. Denn die Kinder haben noch zu kleine Hände und zu wenig Kraft, um Handbremsen wirkungsvoll zu betätigen.

››› gunnar fehlau feldstraße 33a 33397 rietberg tel +49.5244.939089 fax +49.5244.939087 ››››››››››››››››››››››››››››››››››››
mobil +49.171.4155331 guf@pressedienst-fahrrad.de www.pressedienst-fahrrad.de

KINDERRAD / PROF. VOLKER BRIESE

Anders ist es beim Kinderstraßenrad. Hier sollte die Gewöhnung an die Handbremse beginnen. Denn bei Erwachsenenrädern ist sie dank einiger Entwicklungsschübe zur wirkungsvollsten und damit verbreitetsten Bremse geworden. Am besten lernen Kinder spätestens mit dem Kinderstraßenrad mit zwei Felgenbremsen zu bremsen. Dann ist später keine aufwändige Neuprogrammierung der inneren „Notbremsprogramme“ beim Kind notwendig.

Dies kann bei fünf bis sechs Jahre alten Kindern beginnen. Diese sind in der Lage, eine Handbremse ausreichend kraftvoll zu bedienen. Leider weisen aber nicht alle Handbremsen an Spiel- und Kinderstraßenrädern eine ausreichende Qualität auf. Guter Standard sollte so aussehen: Die Hebel sollten in der Griffweite einstellbar sein, um flexibel an die Handgröße des Kindes angepasst werden zu können. Außerdem ist die Bedienkraft von Bedeutung. Je geringer, desto besser. Und dies sollte nicht nur im Neuzustand der Fall sein. Bei den Erwachsenenrädern sind beschichtete Bowdenzüge (meist in Form einer Teflonbeschichtung) und spezielle Zughüllen bereits Standard. Der Preisdruck lässt sie beim Kinderrad leider zur Seltenheit werden.“

pd-f: Welche technischen Qualitätsmerkmale müsssen ein Spielrad und ein Kinderstraßenrad erfüllen?

V. Briese: „Die Naben sollten richtige Kugellager besitzen. Gleiches gilt für Steuersatz, Tretlager und Pedale. Das darf heute als Standard verlangt werden. Das war vor 20 Jahren alles andere als Standard und noch heute versuchen sich einige Billighersteller durchzumogeln. Gerne wird statt Kugellager im Lenkkopflager (auch Steuerkopflager genannt) ein Kunststoffgleitlager verbaut. Das ist nicht mehr zeitgemäß. Das Tretlager sollte ein Vierkantlager sein, kein Keil-Tretlager und auch kein einteiliges minderwertiges Tretlager, wie es die BMX-Räder in hochwertiger Form besitzen.“

pd-f: Bei Mountainbike gilt das Zwei-von-Drei-Prinzip. Das besagt, dass sich von Preis, Gewicht und Stabilität stets nur zwei Faktoren optimieren lassen und dies auf Kosten des Dritten. Wie steht es ums Gewicht beim Kinderrad?

V. Briese: „Gutes Ausstattung bei solider Qualität und vertretbarem Preis lassen Kinderräder kaum unter 13 Kilogramm kommen. Leichter geht immer, aber dann stimmt entweder die Qualität nicht, oder wichtige Ausstattungsmerkmale fehlen, oder der Preis wird horrende. Vergleicht man Kinderräder mit Erwachsenenrädern, so wird klar, warum jedes Gramm über „Benutzen oder Nichtbenutzen“ des Rades entscheidet: Das Eigengewicht des Kindes im Vergleich zum Radgewicht müsste eigentlich dem Verhältnis beim Erwachsenen entsprechen. Bei Erwachsenen geht man von etwa 20 Prozent aus, die das Alltagsrad wiegt. Auf Kinder bezogen müssten Fahrräder dann deutlich unter 10 Kilogramm wiegen. Das ist schon rein technisch nur schwer zu schaffen. Mal ganz abgesehen vom Preis.

››› gunnar fehlau feldstraße 33a 33397 rietberg tel +49.5244.939089 fax +49.5244.939087 ››››››››››››››››››››››››››››››››››››
mobil +49.171.4155331 guf@pressedienst-fahrrad.de www.pressedienst-fahrrad.de

KINDERRAD / PROF. VOLKER BRIESE

Während der Gebrauchstests von Kinderrädern, die ich für die Stiftung Warentest durchführte, haben wird dieses Gewichtsproblem getestet. Da haben wir die Kinder ihre Räder in den Keller hoch- und runtertragen lassen. Das ist eine Wuchtarbeit für Kinder, die diese nicht mehrmals hintereinander verrichten konnten. Einige Kinder haben das überhaupt nicht geschafft. Das zeigt auch empirisch, dass Kinderräder nicht leicht genug sein könnten, ausreichende Qualität und sinnvolle Ausstattung vorausgesetzt."

pd-f: Ist eine Federung am Kinderrad ratsam? Bringt sie Komfort?

V. Briese: „Was heißt hier Komfort? Bei aller Coolness, die die Federgabel für die Kleinen ausstrahlt: Kaum ein System federt Stöße wirklich ab – die Kinder sind einfach zu leicht für die Technik und die Technik ist oft minderwertig. Ich halte Federung am Kinderrad, also in Form einer Federgabel oder eines gefederten Hinterbaus, für Unsinn. Die Federungen funktionieren beim geringen Gewicht der Kinder noch gar nicht. Die meisten Technologien, gerade bei den billigsten Modellen, verlangt nach ausgewachsenen Fahrern und deren Körpergewichten. Zudem machen Federungen das Rad nur schwerer, komplizierter, wartungsintensiver und teurer.

Insofern ist die Alternative mit so genannten Ballonreifen [Anmerkung pd-f: heute „Big Apple" genannt], die es ja früher bereits schon einmal gab, sehr gut. Solche breiten schwachprofilierten „Semislicks" sind eine ordentliche Sache. Das gibt den Rädern mehr Komfort ohne viel Zusatzgewicht, ohne Wartung und mit geringerem Aufpreis. In Kombination mit einem guten weichen, evtl. sogar gefederten Sattel ist der Komfort kindgerecht realisiert.

Bei diesen Big-Apple-Ballonreifen ist der Erfolg eine Frage der Akzeptanz bei Kindern. Da es aber auch Erwachsenenräder mit Ballonreifen gibt, kann ich mir das gut vorstellen."

pd-f: Die StVZO schreibt Beleuchtung für Kinderräder vor. Worauf ist zu achten?

V. Briese: „Testen Sie beim Kauf eines Rades unbedingt, ob Ihr Kind den Dynamo anlegen kann. Was für ausgewachsene Hände und Gehirn intuitiv und schnell geht, ist für Kinder längst nicht so selbstverständlich zu bewerkstelligen. Können die Kinder das nicht, biegen sie den Dynamo einfach an den Reifen. Dann ist er schnell kaputt, und sie fahren ohne Licht. Beim täglichen Schulweg im Winter kann das sehr gefährlich sein. Der Dynamo sollte unbedingt hinten am Rad montiert sein, damit das Kind nicht in Versuchung kommt, das Licht während der Fahrt einzustellen ...

Das Optimum ist natürlich der Nabendynamo: Er fällt Vandalismus nicht zum Opfer, seine Lampe – bei bestimmten Modellen (→ Lumotec senso, bumm) schaltet er sich sogar automatisch an und sein Fahrwiderstand ist so gering, dass Kinder auch damit fahren können. Halogen-Frontlicht und Standlicht am Hinterrad sollten Standard sein, vor allem, wenn die Kinder damit zur Schule fahren. Ordentlich Verkabelung, die dem Spielalltag der Kinder trotzt, also sehr robust ist, bieten nur wenige Markenhersteller. Ratsam ist das aber. Billige Räder

››› gunnar fehlau feldstraße 33a 33397 rietberg tel +49.5244.939089 fax +49.5244.939087 ››››››››››››››››››››››››››››››››››››
mobil +49.171.4155331 guf@pressedienst-fahrrad.de www.pressedienst-fahrrad.de

werden oftmals ohne Licht verkauft. Das Nachrüsten einer Lichtanlage ist sehr aufwändig und teuer und gelingt nur selten so ordentlich, wie es die Markenhersteller ab Werk erledigen. Zudem ist die Rechnung „Baumarktrad plus Lichtanlage und Montage“ nur selten günstiger als ein Markenrad, das sofort und dauerhaft funktioniert.
Zur Radfahrausbildung in der Schule, meist in der 3. oder 4. Klasse, wird die Lichtanlage ohnehin verlangt. Dann wird oft eine Anlage „dran gemogelt“; die kaum länger als bis zur Prüfung funktioniert. Damit tut man dem Kind und dessen Sicherheit keinen Gefallen.“

pd-f: Kinder müssen üben, lernen und probieren. Das geht nur selten sturzfrei vonstatten. Was kann der Fahrradhersteller tun, um hier mehr Sicherheit fürs Kind zu bringen?
V. Briese: „Es gibt dazu sogar eine TÜV-Prüfung. Schutzbleche sollten entschärft werden. Hier ist das vordere Schutzblech besonders wichtig. Umgefaltet kann aber nicht ausreichend sein, da das umgefaltete Ende beim Einschneiden in den Körper ähnlich einem Widerhaken wirken kann. Vorsicht ist auch bei Kunststoffschutzblechen geboten. Sie haben im Normalfall zwar weniger scharfe Kanten. Dies ändert sich aber, sobald sie brechen. Dann sind sie messerscharf. Das Brechverhalten ist anders als bei Stahlblechen. Wo Stahl nur Beulen davonträgt, oder verbiegt, da ist das Kunststoffblech bereits gebrochen und gefährdet den jungen Radfahrer.
Mancher Billighersteller verzichtet kurzerhand auf Schutzbleche. Doch die gehören aus meiner Sicht zur Grundausstattung beim Kinderrad, genauso wie ein geschlossener Kettenkasten.“

pd-f: Warum ist ein Kettenkasten am Kinderrad so wichtig?
V. Briese: „Ein Kettenkasten sollte Pflicht sein, denn die Hosen werden sonst sehr schnell dreckig und gehen kaputt. Das können die Eltern sich ersparen. Zudem muss die Kette nicht so oft geölt werden. Und die geölte Kette spritzt nicht herum. Sehr gut ist ein Zahnriemenantrieb. Aber der wurde bisher von den Käufern nicht akzeptiert.“

pd-f: Ist ein Gepäckträger an einem Kinderstraßenrad sinnvoll?
V. Briese: „Wenn die Kinder mit dem Rad zur Schule fahren, ist ein guter Gepäckträger wichtig. Denn der Schulranzen kann statt auf dem Rücken auch gut darauf geschnallt werden. Das ist für den Rücken besser und auch für die Straßenlage des Rades, denn ist der Tornister auf dem Träger, so ist der Schwerpunkt niedriger.
Das muss der Träger aber aushalten. Und nachmittags beim Spielen muss der Träger nicht selten auch mal einen Freund aushalten. Hier zeigt sich Qualität sehr deutlich.“

pd-f: Ist die Bereifung bei Kinderrädern von Bedeutung?
V. Briese: „Stollenreifen, die ans Mountainbike erinnern, mögen bei den Kindern cool sein, doch brauchen tut sie kein Kinderrad. Die sind zum Glück wieder etwas aus der Mode gekommen. Die Reifen mit breitem Mittelsteg sind auch nicht besser, denn der Steg versinkt nicht

selten in den Rillen von Verbundpflaster oder Gullys. Dann sind Steuerkünste gefragt, die nicht jedes Kind besitzt. Stürze sind die Folge.

Vom Reifen aber kurz zu den Schläuchen. Das Stehlen von Ventilen ist ein beliebtes Spiel an Schulen und auf Spielplätzen. Schutz böten Autoventile, aber die machen keinen Sinn, weil Kinder sie nicht aufpumpen können. Ein paar Ersatzventile im Brustbeutel helfen im Notfall. Besser wäre es vielleicht auf so genannte „französische Ventile“ umzurüsten. Die können nicht geklaut werden und lassen sich von Kindern bedienen.“

pd-f: Welches Spielzeug darf mit auf die Fahrt, was kann ans Rad montiert werden?

V. Briese: „Oft wird ein Flaschenhalter in den Durchstieg montiert. Das ist gefährlich und unnütz. Dann braucht man kein Rad mit tiefem Durchstieg zu kaufen.

Oder Zierfiguren und große Hupen, Klingeln oder Körbe. Das ist gut gemeint, sieht auch schick aus. Das darf am Spielrad auch sein, beim Kinderstraßenrad ist es aber fehl am Platze und mitunter sogar gefährlich.

Besonders bei Lizenzrädern – Räder in der Optik von Mickey Mouse & Co. - wird Geld, das die Qualität der Räder dringend bräuchte, in die Lizenzgebühren gepulvert. Das Rad sieht dann gut aus, blendet mit einem tollen Namen und wird dem Standard anderer Räder gleicher Preisklasse nicht gerecht.“

pd-f: Welches Zubehör würden Sie empfehlen?

V. Briese: „Oft vergessen wird der Ständer am Rad. Ein Rad mit Ständer wird weniger oft hingeworfen und hält damit länger. Auch der Wiederverkaufswert eines gepflegten Rades ist deutlich höher. Da lohnt die Investition in einen Ständer durchaus.“

pd-f: Worauf ist zu achten, wenn der Wechsel zum ersten „richtigen“ Fahrrad ansteht?

V. Briese: „Gefährlich wird der Übergang zum ersten „richtigen Rad“. Wenn der nicht zum ergonomisch günstigen Zeitpunkt geschieht, sondern häufig zur „Erstkommunion“,dann fahren kleine Kerle auf viel zu großen Rädern durch den Verkehr, was sehr gefährlich ist. Diese Räder sind dann zu schwer und kaum für die Ergonomie eines Kindes ausgelegt. Nicht selten kommen diese Räder aus dem Baumarkt (bis 199 Euro), die lassen sich von Erwachsenen kaum vernünftig durch den Verkehr lenken, geschweige denn von Kindern. Die Kinder können weder die Schaltungen von 18 und mehr Gängen richtig beherrschen, noch die zu breiten Lenker richtig fassen. Auch der Abstand vom Lenker zum Sattel ist viel zu lang.

Da sitzen die Kinder sehr gestreckt darauf, können nicht richtig lenken und auch nicht im Gefahrenfall zügig abspringen. In der Regel ist das Tretlager auch viel zu hoch für Kinder. Sie können nicht zügig Kontakt zum Boden bekommen. Man tut seinem Kind keinen Gefallen, ihm frühzeitig den Wunsch nach einem „großen Rad“ zu erfüllen. Kinder

››› gunnar fehlau feldstraße 33a 33397 rietberg tel +49.5244.939089 fax +49.5244.939087 ›››››››››››››››››››››››››››››››››››››
mobil +49.171.4155331 guf@pressedienst-fahrrad.de www.pressedienst-fahrrad.de

fahren sicherer und besser möglichst lange auf Kinder- und Jugendrädern. Lieber eine kleines Rad zu lange als ein zu großes Rad zu früh.
Das gilt übrigens für alle „Radwechsel“. Ein Spielrad oder Kinderstraßenrad auf Zuwachs zu kaufen ist gefährlich. Stützräder verführen zum Kauf von zu großen Rädern.“

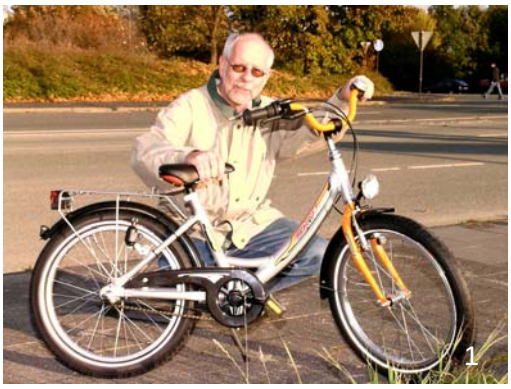
pd-f: Herzlichen Dank Herr Briese für das Gespräch.

→ Abdruck frei unter Nennung der Quelle | Beleg erwünscht ←

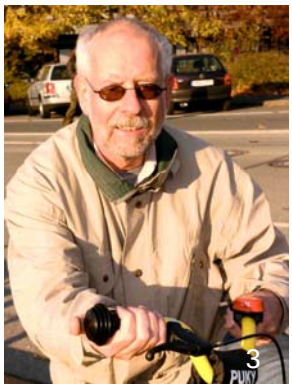
Zur Person:

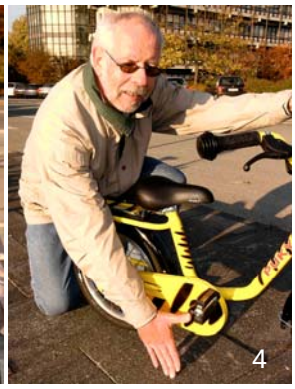
Prof. Dr. Volker Briese, 59 Jahre, ist Fachreferent für Verkehrpädagogik beim Allgemeinen Deutschen Fahrrad Club (ADFC). Er beriet unter anderem die StiftungWarentest und Zeitschriften wie die RADwelt und „aktiv Radfahren“ zum Thema „Kinder und Fahrrad“. Zudem führt Briese verkehrspädagogische Seminare im Rahmen Lehrerausbildung durch. Als Vater dreier Kinder hat er neben wissenschaftlicher Arbeit auch praktische Erfahrungen zur Mobilität von Kindern.

Zur Verfügung stehendes Bildmaterial (download unter www.pressedienst-fahrrad.de):


1

2


3


4

››› gunnar fehlau feldstraße 33a 33397 rietberg tel +49.5244.939089 fax +49.5244.939087 ›››
mobil +49.171.4155331 guf@pressedienst-fahrrad.de www.pressedienst-fahrrad.de