

Radtouren ins Umland

Dieter Haupt

WANDERTAGE MIT DEM FAHRRAD

Allgemeine Vorüberlegungen

Um mit einer Schülergruppe Fahrradtouren durchzuführen, sind einige grundsätzliche Überlegungen anzustellen:

- Die Gruppengröße ist bei der Durchführung von entscheidender Bedeutung. Tourengruppen in Klassenstärke [25-30 Personen] sind alleine nicht mehr durchführbar. Bei einem notwendigen Abstand zwischen den einzelnen Fahrradfahrern von etwa 3 m würde sich dabei eine Fahrradschlange von 150 m ergeben. Das ist von einem Lehrer nicht mehr zu übersehen. Mindestens eine zusätzliche Begleitperson, die mit der Streckenführung ebenso vertraut ist wie der Leiter der Fahrradgruppe, sollte mit dabei sein.
- Je größer die Gruppe ist, desto anfälliger und zeitaufwendiger kann sich eine Tour gestalten. Mehr Zwischenfälle [Reifenpannen etc.] werden den Zeitaufwand vergrößern.
- Gruppen bis zur halben Klassenstärke sind m.E. noch von einem Lehrer durchführbar, wobei die Devise gilt: je kleiner die Gruppe, desto günstiger und leichter wird die Durchführung. Ein sehr verlässlicher Schüler ist allerdings notwendig, um die wichtige letzte Position besetzen zu können.
Dieser [evtl. mit einer Trillerpfeife ausgestattet] hat die Aufgabe, keinen Mitschüler hinter sich zu lassen und durch Pfeifen oder Rufen [als Meldekette] Schwierigkeiten, Stops oder Pannen nach vorne weiter zu geben. Dieses "Weitergeben von Meldungen in einer Informationskette" sollte ruhig anfänglich geübt werden.
- Lehrer müssen sich mit den Eltern in Verbindung setzen, nicht nur, um eine Einverständniserklärung von ihnen zu erhalten, sondern auch, um sie auf ihre Bringpflicht [verkehrssicheres Fahrrad] aufmerksam zu machen.
- Eine Fahrradkontrolle vor einer Tour ist sicher angebracht. Vielleicht hilft sogar der KOB, den man "immer morgens vor der Schule trifft"!(?)
- Eine "Theoriestunde" über Verhaltensweisen während einer Fahrradtour ist wichtig. Dabei ist auf Einsicht und die Nötwendigkeit unbedingter Regeln hinzuwirken.
- Rennräder mit sehr schmalen Reifen sollten nicht benutzt werden. Sie erschweren das Fahren auf den häufig zu befahrenen Sand-, Schotter- und Waldwegen erheblich und sind außerdem anfälliger für Reifenpannen.
- Die Länge der Tour ist vom Können der Jugendlichen abhängig. Man fängt am besten mit kleineren Touren an und steigert die Streckenlänge erst mit wachsender Erfahrung der Gruppe.
- Eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 10 bis 12 Stundenkilometern hat sich bei der Berechnung des Zeitaufwandes bei der Tourenplanung als realistisch erwiesen. Für eine 30 km lange Strecke sind also für eine ungeübte Gruppe ruhig 3 Stunden zu rechnen. Eine zusätzliche Pause ist sinnvoller, als wegen fortgeschrittener Zeit ins Hetzen zu kommen.
- Die Tour ist so einzuteilen, daß man etwa zwei Drittel der Gesamtstrecke in der ersten "Halbzeit" der Radtour hinter sich gebracht hat.
- Bei Anfängern ist ein mehrfaches Halten sicher noch notwendig, um auf falsches Fahrverhalten, die Streckenführung oder Interessantes am Wegesrand aufmerksam zu machen.
- Bei der Einteilung der Reihenfolge sollte man den Schülern möglichst freie Hand geben. Da es immer leichter ist, an zweiter oder dritter Position zu fahren, sollten die schwächeren oder unsicheren Fahrer aber direkt hinter dem führenden Lehrer fahren.

Die Tourenplanung

Die Schüler bei der Tourenplanung mit einzubeziehen, ist sicher motivierend und läßt für sie die Strecke interessanter werden. Unterschiedliche Gruppen können dabei mit unterschiedlichen Zielen an der Gesamtplanung beteiligt werden. Einige werden sich bei dem Auffinden und Heraussuchen der Strecken hervortun, andere sind gute Zeichner und fertigen einen Tourenplan an.

Eine dritte Gruppe kann sich mit möglichen Zielen befassen, Informationen dazu besorgen und bearbeiten. Es kann dann sehr spannend sein, wie eine solche gemeinsam geplante Tour in die Wirklichkeit umgesetzt aussieht und sich gestaltet. Es kann aber auch nervenaufreibend werden, wenn eine "unbekannte", nur auf dem Papier existierende Strecke von einer ganzen Gruppe zum ersten Male abgefahren wird und sich dann herausstellt, daß [so von einem Kollegen beschrieben] er aufgrund eines gesperrten Weges bzw. einer fehlenden Fähre dazu gezwungen war, acht Kilometer auf einer stark befahrenen Bundesstraße zu fahren, um sich einen Umweg von 20 km zu ersparen.

Es kann schon bei der Durchführung eine wesentliche Entlastung für den Leiter der Fahrradtourengruppe sein, wenn er nach Planung mit entsprechenden Plänen und Karten die Tour selbst abgefahren ist, um Schwierigkeiten, Gefahrenstellen oder auch nur die Wegbeschaffenheit kennenzulernen. Interessantes am Wegesrand, gute Picknickmöglichkeiten oder Preise von Bootsverleihen, Restaurants oder Museen etc. kann man auf diese Weise gleich mit erkunden.

Als wichtige Devise sollte zumindest bei Schülertouren gelten, so wenig wie möglich Autostraßen zu fahren und soviel wie möglich autofreie Feld- oder Waldwege zu benutzen und dabei Umwege in Kauf zu nehmen. Natürlich ist ein asphaltierter Feldweg oder ein festgefahrener Waldweg einer Schotterpiste oder einem Sandweg vorzuziehen. Doch diese feinen Unterschiede sind in den Karten größtenteils nicht erkennbar, was ein weiterer Grund sein dürfte, sich durch eine private "Ersttour" von der Befahrbarkeit der autofreien Wege zu überzeugen oder nach Alternativen zu suchen.

In den meisten Tourenbeschreibungen wird auf eine detaillierte Wegbeschreibung verzichtet. Viele Touren führen auch über angeblich ruhige Nebenstraßen, auf denen dann doch so viele Autos unverhältnismäßig schnell fahren, daß ich mich hier nicht gerne mit einer Schülergruppe länger aufhalten würde, sondern eher einen Umweg in Kauf nehmen oder mich mit dem Rad durch eine Sandstrecke quälen würde. Das gehört dann eben zu dem "Abenteuer Fahrradtour" dazu!

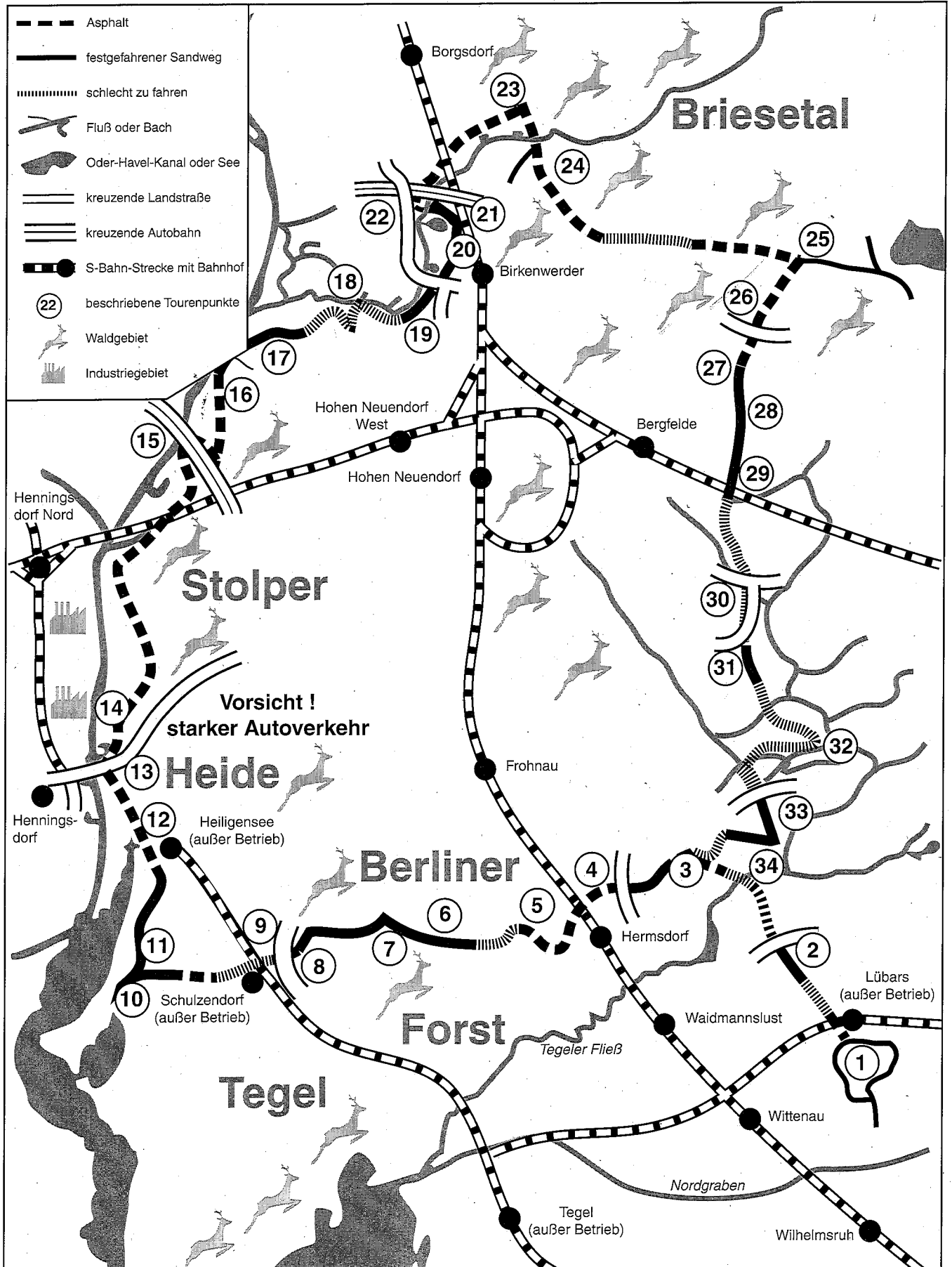
Die Tour

Im Rahmen des Verkehrsprojekts "In einem Monat um die Welt" wurden an der Bettina-von-Arnim-Gesamtschule mit einer Projektgruppe [12 Schülerinnen und Schüler der 9. Jahrgangsstufe] Fahrradtouren im nördlichen Umland Berlins geplant, selbst ausprobiert und für alle, die sie nachvollziehen wollen, aufgeschrieben. Alle Touren wurden dabei verkehrsberuhigt möglichst über Feld- und Waldwege geführt. Das brachte es mit sich, daß die Wege nicht alle glatt befahrbar waren; dafür konnten wir aber - vom Verkehrslärm und -gestank meist unberührt - entspannter fahren. Wir haben die Routen so beschrieben, daß man sie mit einem Kilometerzähler am Fahrrad leicht nachvollziehen kann.

Die hier wiedergegebene Beispieltour ist ca. 45 km lang und führt auf flachen, meist gut befahrbaren Wegen vom Märkischen Viertel [Berlin-Reinickendorf] durch den Tegeler Forst, Heiligensee, an der Havel entlang, durch die Stolper Heide zum Boddensee, nördlich von Birkenwerder. Hier gibt es eine gute Rastmöglichkeit. Ein kleines Stückchen folgen wir der Briese, biegen dann wieder nach Süden, um über Schönfließ, am Kindelfließ entlang, Glienicke querend durch das Fließtal ins Märkische Viertel zurückzukehren.

Als wichtigstes Kartenwerk haben wir folgende Karte benutzt:

Radwandern und Radtouren – Berliner Umland Nordwest und Nordost
Maßstab 1:60 000, Stadt & Landverlag



Märkisches Viertel - Hermsdorf - Tegeler Forst - Heiligensee - Stolper Heide - Briesetal-Schönfließ - Glienicke - Märkisches Viertel					
Ort/Kreuzung/Wegepunkt		km	km ins- ges.	Wegstrecke	Bemerkungen
1.	Senftenberger Ring	0,0	0,0	Asphalt, Kopfsteinpfl. Feldweg, teilweise Autoverkehr	Über wechselnde Straßenverhältnisse geht es bis zum Zabel-Krüger-Damm , der an der Ampel Am Vierrutenberg hinab überquert wird.
	- Zabel-Krüger Damm	1,45	1,45		
2.	Zabel-Krüger Damm	0,0	1,45	Asphalt Feldweg gut befahrbar	Am Vierrutenberg geht es hinab (Vorsicht, rechts vor links!), die dritte Straße nach rechts abbiegen, die Straße heißt weiterhin Am Vierrutenberg . Die Siedlung Kienwerder wird durchquert und nach links verlassen, gleich wieder rechts in westlicher Richtung bis zur Holzbrücke über das Tegeler Fließ.
	- Holzbrücke über das Fließ	1,3	2,75	teilweise Autoverkehr	
3.	Holzbrücke über das Fließ	0,0	2,75	festgefahrener Wanderweg, kein Verkehr	Von der Fließbrücke immer weiter den Wanderweg entlang, bis man nach knapp 500 m das Fließgelände verläßt und auf die Veltheimstraße stößt.
	- Veltheimstraße	0,45	3,2		
	Veltheimstraße	0,0	3,2	Asphalt	Auf asphaltierter Straße, zwischen hübschen Häusern und an Gärten vorbei, rollen wir bis zu Schildower Straße .
	- Schildower Straße	0,4	3,6	kaum Autoverkehr	
4.	Schildower Straße	0,0	3,6	Asphalt	Die Schildower Straße fahren wir auf gesichertem Radweg, bis wir den Waldsee passieren, dann geht es weiter auf dem Hermsdorfer Damm , bis vor zur Kreuzung mit der Berliner Straße .
	- Berliner Straße	1,05	4,65	größtenteils Radweg	
5.	Berliner Straße	0,0	4,65	Asphalt	Auf dem stark befahrenen Hermsdorfer Damm geht es weiter, bis rechts die Heidenheimer Straße abzweigt.
	- Abzweig Heidenheimer Straße	1,25	5,9	größtenteils Radweg	
6.	Abzweig Heidenheimer Straße	0,0	5,9	Waldweg gut befahrbar	Ein kleines Stück geht es auf asphaltierter Straße weiter, dann, um den Sportplatz der Carl-Benz-Oberschule herum, auf Waldwegen durch den Tegeler Forst. Wir halten uns in ziemlich genau westlicher Richtung.
	- erster Pilz	1,8	7,7	kein Verkehr	
7.	erster Pilz	0,0	7,7	Waldweg, gut befahrbar	Immer weiter nach Westen kommen wir an einer Polizeirufsäule vorbei, die linker Hand steht.
	- Polizeirufsäule	0,8	8,5	kein Verkehr	
8.	Polizeirufsäule	0,0	8,5	Waldweg gut befahrbar	Wir fahren weiter geradeaus in westlicher Richtung und stoßen nach einem Linksschlenker endlich auf die Autobahn, die hier zu überqueren ist.
	- Autobahn	1,1	9,6	kein Verkehr	
9.	Autobahn	0,0	9,6	Asphalt	Auf dem Radweg geht es bergab bis vor zur Ruppiner Chaussee .
	- Ruppiner Chaussee	0,3	9,9	Radweg	
	Ruppiner Chaussee	0,0	0,0		Wir queren die Ruppiner Chaussee an der Ampel, fahren weiter auf der Schulzendorfer Straße und queren die Straße Am Dachsbau .
	- Am Dachsbau	0,9	10,8		
	Am Dachsbau	0,0	10,8		Es geht immer weiter die Schulzendorfer Straße entlang. Nach der Abzweigung Platenhofer Weg müssen wir aufpassen, denn
	- Platenhofer Weg	0,5	11,3		
10.	Platenhofer Weg	0,0	11,3	Wanderweg	200 m weiter zweigt rechts ein Radweg ab, in den wir hineinfahren. Wir folgen hier einem schmalen Grünzug und können so dem Autoverkehr entgehen.
	- Radweg 3	0,2	11,5	kein Verkehr	
11.	Radweg 3	0,0	11,5	Wanderweg	Links ist bald ein kleiner See zu sehen. Wir fahren nach links, um ihn herum, und
	- Radweg 3 am See	0,2	11,7	kein Verkehr	

	Radweg 3 am See -Radweg 3 am See	0,0 0,2	11,7 11,9	Wanderweg kein Verkehr	200 m weiter biegen wir wieder rechts ab.
	Radweg 3 am See -Krantorweg	0,0 1,95	11,9 13,85	Wanderweg kein Verkehr	Jetzt geht es immer geradeaus auf gut befahrbaren Wanderwegen bis wir den Krantorweg kreuzen. Hier verlassen wir den hübschen Weg .
12.	Krantorweg - Ruppiner Chaussee	0,0 0,05	13,85 13,9	Asphalt wenig Verkehr	Wir biegen nach links und kommen nach wenigen Metern zur Henningsdorfer Straße , hier wieder rechts abbiegen und weiter bis zur Ruppiner Chaussee . Wir sind bei Punkt 9 schon einmal auf die Ruppiner Chaussee gestoßen. Man kann ohne Schwierigkeiten gleich auf ihr weiterfahren (Radweg), ist aber dann dem Verkehrslärm der stark befahrenen Straße ausgesetzt. Dafür ist die Strecke etwa 2 km kürzer.
13.	Ruppiner Chaussee - Abz. Henningsdorf/Stolpe	0,0 1,25	13,9 15,15	Asphalt, Radweg starker Verkehr	Auf der Ruppiner Chaussee fahren wir auf einem etwas holprigen Radweg aus der Stadt Berlin raus.
14.	Abzweig Henningsdorf/Stolpe - Abzweig Wasserwerk (Schwarzer Weg)	0,0 0,7	15,15 15,85	Asphalt Vorsicht! starker Verkehr	An der Abzweigung Henningsdorf/Stolpe fahren wir nach rechts in Richtung Stolpe. Hier müssen wir sehr aufpassen, denn es geht auf relativ stark befahrene Straße weiter, und es gibt hier keinen Radweg. Wir müssen etwa 700 m auf dieser Straße fahren, dann zweigt links eine asphaltierte, gut befahrbare Straße (Schwarzer Weg) ab, die nur für die Wasserwerke und die Forstbetriebe geöffnet ist.
	Abzweig Wasserwerk (Schwarzer Weg) - Wasserwerk Schranke	0,0 1,85	15,85 17,7	Asphalt kaum Verkehr	Von hier an fahren wir immer am Oder-Havel-Kanal entlang durch Märkische Kiefernlandschaft. Am Wasserwerk Stolpe werden wir durch eine Schranke gestoppt. Für Fahrradfahrer gibt es aber eine Möglichkeit, die Schranke zu umfahren.
15.	Wasserwerk Schranke - Oberhavel-Kanal	0,0 2,15	17,7 19,85	Asphalt kaum Verkehr	Weiter auf dem Schwarzer Weg , können wir ganz entspannt radeln und die Landschaft genießen. Nur selten kommt ein Fahrzeug vorbei. Zusammen mit dem Ober-Havel-Kanal unterqueren wir die Autobahn. Kurz vorher kann man an einem kleinen See (linker Hand) eine kurze Rast einlegen, allerdings ist der Verkehrslärm der Autobahn hier deutlich zu hören.
16.	Oberhavel-Kanal - Niederheide (Schillerprom.)	0,0 1,05	19,85 20,9	Asphalt kaum Verkehr	Wir kommen in den Ortsteil Niederheide von Hohen Neuendorf und
	Niederheide (Schillerpromenade) - Goethestraße	0,0 0,85	20,9 21,75	Asphalt kaum Verkehr	fahren weiter am Oder-Havel-Kanal entlang auf der Schillerpromenade , bis sie scharf nach rechts abbiegt und sich nun Goethestraße nennt.
17.	Goethestraße - Saumweg	0,0 0,05	21,75 21,8	Pflasterstraße kaum Verkehr	Auf der gepflasterten Goethestraße geht nach etwa 50 m links ein breiter Sandweg ab. Diesen "Saumweg" müssen wir hineinfahren.
	Saumweg - Stolper Weg	0,0 1,3	21,8 23,1	Sandweg kaum Verkehr	Gleich zu Beginn liegt linker Hand das Gasthaus Havelbaude. Hier gibt es auch ein paar Ruderboote, die man ausleihen kann. Man muß sich auf dem Sandweg zwar seine Spur suchen, doch kommt man mit dem Rad ganz gut voran. Nach einem guten Kilometer stoßen wir auf den Stolper Weg .
	Stolper Weg - Am Paradiesgarten	0,0 0,2	23,1 23,3	Kopfsteinpfl. kaum Verkehr	Nach links abbiegen, dann die zweite Straße nach rechts, sie heißt Am Paradiesgarten . Sie ist nicht gerade paradiesisch zu befahren, es sei denn, man bezeichnet mit paradiesisch den Urzustand.

Ort/Kreuzung/Wegepunkt		km	km ins- ges.	Wegstrecke	Bemerkungen
	Am Paradiesgarten	0,0	23,3	Kopfsteinpfl.	Am Paradiesgarten vor bis zur Humboldtallee , eine Kopfsteinpflasterstraße, hier biegen wir links ab.
	- Humboldtallee	0,3	23,6	kaum Verkehr	
18.	Humboldtallee	0,0	23,6	Kopfsteinpfl.	Nach hundert Metern kreuzen wir das kleine Bächlein Briesse, das uns von jetzt an begleiten wird. Die nächste Abzweigung rechts heißt Fontaneweg .
	- Fontaneweg	0,2	23,8	kaum Verkehr	
19.	Fontaneweg	0,0	23,8	Sandstraße	Den Fontaneweg fahren wir etwa 400 m entlang, denn geht es rechts ab, einen schmalen Weg hinab zur Briesse.
	- Briesesteig	0,4	24,2	kaum Verkehr	
	Briesesteig	0,0	24,2	schmaler Pfad	Der Briesesteig ist ein schmaler Pfad, der direkt an der Briesse entlang nach Birkenwerder hineinführt und bei trockenem Wetter gut befahrbar ist.
	- Birkenwerder Clara-Zetkin-Str.	0,75	24,95		
20.	Birkenwerder Clara-Zetkin-Str.	0,0	24,95	Kopfsteinpfl.	Hier in Birkenwerder werden wir wieder von Verkehrslärm und Autogestank empfangen. Wir queren die Clara-Zetkin-Straße am besten gleich hier an der Briesse und schieben unser Fahrrad nach rechts die 150 m auf dem gegenüber liegenden Fußweg bis zur Erich-Mühsam-Straße .
	- Erich-Mühsam-Straße	0,15	25,1	starker Autoverkehr	
21.	Erich-Mühsam-Straße	0,0	25,1	Kopfsteinpfl.	Die Erich-Mühsam-Straße , später Briesseallee, fahren wir links hinein. An der S-Bahn-Unterführung geht es geradeaus, eine Sandstraße hinein zur Gaststätte Boddensee. Hier sollte man vielleicht eine Rast machen. Das Essen ist preiswert. Man hat einen wunderschönen Blick auf den Boddensee.
	- Briesse Allee Abzweig Boddensee (Gaststätte)	1,1	26,2	wenig Verkehr	
22.	Briesse Allee Abzweig Boddensee (Gaststätte)	0,0	26,2	Sandweg	An der Gaststätte vorbei, direkt am Boddensee entlang, fahren wir auf einem schmalen, etwas feuchten Pfad entlang, überqueren die Briesse und erreichen den Wensickendorfer Weg .
	- Wensickendorfer Weg	0,3	26,5	kaum Verkehr	
	Wensickendorfer Weg	0,0	26,5	Asphalt	In diesen biegen wir rechts ein und erreichen 300 m weiter eine nur für Fußgänger errichtete Autobahnüberquerung.
	- Autobahnüberquerung	0,3	26,8	kaum Verkehr	
	Autobahnüberquerung. - Bahn-Unterführung	0,0 0,35	26,8 27,15	Asphalt kaum Verkehr	Leicht bergab rollen wir immer geradeaus bis zur Bahnunterführung.
23.	Bahn-Unterführung	0,0	27,15	Waldweg, teilweise asphaltiert	Immer weiter geradeaus, an einem Friedhof vorbei, geht es auf gut befahrbarem Waldweg (teilweise asphaltiert). Rechts von uns im Wald fließt die Briesse. Nach einer leichten Steigung stoßen wir bald auf eine Landstraße die von Borgsdorf(links) kommt und nach Summt führt.
	- Landstraße Borgsdorf-Summt	1,45	28,6	kein Verkehr	
24.	Landstraße Borgsdorf-Summt	0,0	28,6	Asphalt	Auf der glatten Landstraße radeln wir bergab in Richtung Summt. Wir überqueren die Briesse und passieren kurz danach die Gaststätte Briesekrug.
	- Briesekrug (Gaststätte)	0,5	29,1	wenig Verkehr	
25.	Briesekrug (Gaststätte)	0,0	29,1	Asphalt Kopfsteinpfl.	Weiter geht es in Richtung Summt zuerst auf Asphalt, später etwa 350 m auf Kopfsteinpflaster, dann wieder auf Asphalt.
	- Kastanie (Abzweig Bergfelde)	4,05	33,15	wenig Autoverkehr	
26.	Kastanie (Abzweig Bergfelde) - Autobahnüberquerung	0,0 1,1	33,15 34,25	Asphalt wenig Verkehr	Hier treffen wir auf die Streckenführung der Tour 2 . Auf Asphalt durch Kiefern- und Mischwald bergauf bis zur Autobahnüberführung.

Ort/Kreuzung/Wegepunkt	km	km ins-ges.	Wegstrecke	Bemerkungen
Autobahnüberquerung - Sandstraße nach Bergfelde	0,0 0,45	34,25 34,7	Asphalt kaum Verkehr	Von hier geht es wieder bergab bis zur Abzweigung nach Bergfelde / Schönfließ.
28. Sandstr. nach Bergfelde - Bergfelde (Grünstraße)	0,0 0,8	34,7 35,5	Sandstraße. kaum Verkehr	Die Asphaltstraße biegt rechts ab nach Birkenwerder, wir aber müssen geradeaus auf holpriger Sandstraße nach Bergfelde.
29. Bergfelde (Grünstraße) - S-Bhf Schönfließ	0,0 0,7	35,5 36,2	Schotterweg kaum Verkehr	Weiter auf Schotterstraße werden wir am Bahnübergang von Schönfließ gestoppt. Es kann vorkommen, daß man hier eine Weile warten muß, bis sich die Schranke öffnet.
30. S-Bhf Schönfließ - Schönfließ (Dorfstraße)	0,0 1,1	36,2 37,3	Sandstraße kaum Verkehr	An der Dorfkirche vorbei queren wir auf der holprigen Dorfstraße (später Glienicker Chaussee) das ganze Dorf Schönfließ.
31. Schönfließ (Dorfstraße) - Ortsende Abzweig Sandstraße	0,0 0,75	37,3 38,05	gepflasterte Ortsdurchfahrt stärkerer Verkehr, evtl. Fußweg benutzen	Natürlich ist es möglich, jetzt weiter auf der asphaltierten Hauptstraße nach Glienicke hinein zu fahren. Aber erstens stört der Autoverkehr doch erheblich, und dann ist es landschaftlich viel schöner, wenn wir am Ortsende geradeaus den Feldweg weiterfahren.
Ortsende, Abzweig Sandstraße - Reiterhof Buchholz	0,0 0,65	38,05 38,7	Feldweg bis zum Reiterhof gut befahr- bar, kein Verkehr	Nach 600 m kommen wir am Reiterhof Buchholz vorbei. Vielleicht will jemand von seinem Stahlroß auf ein echtes Pferd umsteigen?
32. Reiterhof Buchholz - Picknickplatz am Kindelfließ	0,0 0,8	38,7 39,5	sehr sandiger Feld- und Waldweg, kein Verkehr	Der Weg jedenfalls lädt eher zum Reiten als zum Radfahren ein. Er ist arg zertrampelt und sehr sandig. Am Reiterhof vorbei. Ein Grab es immer den Hauptweg geradeaus weiter. Ein Gehege wird gequert, dann geht es durch ein Wäldchen leicht bergauf und wieder hinab. Ein Tisch und eine morsche Bank laden zum Verweilen am Kindelfließ ein
Picknickplatz am Kindelfließ - Kindelsee	0,0 0,6	39,5 40,1	Wiesenweg, etwas holprig aber befahr- bar, kein Verkehr	Jetzt geht es auf einem Grasweg immer am Kindelfließ entlang. Links können wir bald das NSG Kindelsee liegen sehen.
33. Kindelsee - Karl-Liebknechtstraße	0,0 0,7	40,1 40,8	Sandstraße kein Verkehr	Über teils festgefahrenen sandigen Pfad erreichen wir bald die Karl-Liebknecht-Straße , die durch den Ort Glienicke führt.
34. Karl-Liebknechtstraße - Kindelwaldpromenade- Alt Schildower Straße	0,0 0,5	40,8 41,3	Asphalt kaum Verkehr	Wir fahren auf Asphalt gegenüber in die Kindelwaldpromenade, biegen rechts in die Alte Schildower Straße ein. Linker Hand liegt der ehemalige Grenzstreifen.
Kindelwaldpromenade- Alt Schildower Straße - Schildower Straße	0,0 0,8	41,3 42,1	Asphalt Pflasterstraße wenig Verkehr	Sobald wir das Wohngebiet von Glienicke erreicht haben, wird die Straße holpriger. Auf ihr weiter und an der zweiten Abzweigung nach links, erreichen wir auf der Schildower Straße bald die Stadtgrenze von Berlin.
3. Schildower Straße - Veltheimstraße	0,0 0,4	42,1 42,5	Asphalt wenig Verkehr	Wir biegen nach links in die Veltheimstraße , fahren sie bis zum Ende.
1. Veltheimstraße - über Holzbrücke und denn Zabel-Krüger- Damm zum MV	0,0 3,2	42,5 45,7	wechselnde Straßenverhältnisse teilweise Verkehr	und queren auf der uns von der Herfahrt bereits bekannten Holzbrücke das Tegeler Fließ. Von hier geht es durch die AEG-Siedlung den Vierrutenberg hinauf zum Zabel-Krüger-Damm und zurück zum MV.

Übersicht über weitere Radtourvorschläge

[zusammengestellt von Wolf-Eberhard Fahle]

Tourenziel	Tourlänge in km	Autor	Quelle
Havelländisches Luch: Bhf. Nauen - Börnicke - Tietzow - Linum - Hakenberg - Dechtow - Bhf. Nauen	50	L.-R. Czerwon D.	RadZeit 1/95
Märkisches Viertel - Nordgraben - Tegel - Fließtal - Märkisches Viertel	25	D. Haupt	Dokumentation "In einem Monat um die Welt"
Märkisches Viertel - Blankenfelde - NSG Schönerlinde - Schönwalde - Dammsmühle-Summt - Glienicke - Märkisches Viertel	36	D. Haupt	Dokumentation "In einem Monat um die Welt"
S-Bhf. Lehnitz - Beinöwe - Kreuzbruch - Zerpenschleuse - Marienwerder - Eichhorst-Werbellinsee	47	D. Haupt	Dokumentation "In einem Monat um die Welt"
S-Bhf. Bernau - Albertshof - Rüdritzt - Biesental - Ruhlsdorfer Schleuse - Eichhorst- Bhf Groß Schönebeck	36	D. Haupt	Dokumentation "In einem Monat um die Welt"
Briesetal		J.-W. Landsberg-Becher	AnSchUB 1/93
Hoher Fläming		J.-W. Landsberg-Becher	AnSchUB 2/94
Niederer Fläming		J.-W. Landsberg-Becher	AnSchUB 4/94
Unteres Odertal		J.-W. Landsberg-Becher	AnSchUB 2/95

Literaturhinweise

Hubert Illig,

Johann-Wolfgang Landsberg-Becher:

Wanderungen rund um Berlin – Gestaltungsvorschläge für Wandertage und Kurzfahrten

Diese sehr empfehlenswerte Broschüre enthält 32 detailliert ausgearbeitete Vorschläge zur Durchführung von Wandertagen.

Zu jeder Tour werden Wanderziel, Verkehrsanbindungen, Informationen zu Natur, Landschaft und Geschichte, Hinweise zur Selbstbetätigung und zu weiteren Besonderheiten sowie Übersichtskarten über die Route gegeben.

Die 1991 erschienene Publikation hat jede Schule in zwei Exemplaren erhalten und ist noch beim Modellversuch SchÜB kostenlos erhältlich.

Spurensuche – Mit dem Fahrrad durch die Mark Brandenburg

In diesem von der Gesellschaft für sozialen Wohnungsbau [Gesobau] in Kooperation mit dem ADFC herausgegebenen Heft werden 10 Tourenvorschläge gegeben.

Jeder Vorschlag enthält Informationen zur Anreise, eine genaue Routenbeschreibung mit übersichtlichen Karten, Angaben zur Gesamtlänge sowie Hinweise über Natur, Landschaft und Geschichte. Die kostenlose Broschüre kann bezogen werden über:

Gesobau

Wilhelmsruher Damm 142, 13439 Berlin,

Tel.: 40 91 - 0, Fax: 40 91 - 358

ADFC

Brunnenstraße 28, 10119 Berlin,

Tel.: 208 43 02

Quelle: Fahle, W.-E. (1996): Verkehr. Materialien zum fächerübergreifenden Projektunterricht in der Sekundarstufe I. Eine Handreichung des Modellversuchs SchÜB.