

## DUA DIDAKTISCHE HINWEISE



## FAHRRAD UND SCHULE

Unterrichts- und Projektvorschläge für die Jahrgangsstufe 5 bis 10

Eine Arbeit von ADFC und DUA

Gefördert vom Umweltbundesamt

## FAHRRAD UND SCHULE

Unterrichts- und Projektvorschläge für die  
Jahrgangsstufe 5 bis 10

Erarbeitet von der Bundesfachgruppe Verkehrspädagogik des  
Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC)  
Gefördert vom Umweltbundesamt Herausgegeben von der

Deutschen Umwelt-Aktion (DUA)

(0 DEUTSCHE UMWELT-AKTION e.V.  
Heinrich-Heine-Allee 25  
4000 Düsseldorf I  
Tel.: (0211) 131322 / 131216

## INHALT

### Einleitung

Das Fahrrad als Focus der Umweltbildung in der Schule Von Volker Briese	4
--	---

### Fächerübergreifende Vorschläge

" Paderborn - Eine fahrradfreundliche Stadt ? " Von Diethard Brohl	7
Klassenfahrten mit dem Fahrrad Von Wolfgang Reiche	12
Mit Bussen und Bahnen Von Hans-Jörg Thiemann	17

### Facherorientierte Vorschläge

Polytechnik: Die Fahrradwerkstatt Von Otto Heinrich Lothwesen	20
Geschichte / Politik; Sozialgeschichte des Fahrrads Von Volker Briese	24
Deutsch: Thomas Manns "Der weg zum Friedhof" Von Horst Hahn-Klößner	29
Geographie; Flächenverbrauch durch den Verkehr Von Dorothee Klößner	37
Fahrradthemen im Physikunterricht Von Friedrich Hattendorf	42

Radfahren ist täglich praktizierter Umweltschutz.  
Unterricht und Projekte zum Thema Fahrrad  
können die Bereitschaft zum Radfahren  
stabilisieren Sie wirken einer zu frühen und  
unnötigen Motorisierung der Schüler entgegen. Sie  
fördern ein wichtiges Ziel der Umweltbildung: die  
Fähigkeit zur ökologisch und ökonomisch  
rationalen Verkehrsmittelwahl,

# EINLEITUNG

Volker Briese

## Das Fahrrad als Fokus der Umweltbildung in der Schule

### I. "Geniale Erfindung Fahrrad"

Unter dem Titel "Geniale Erfindung Fahrrad" finden seit zwei Jahren Lehrgänge des Hessischen Instituts für Lehrer Fortbildung statt. Es geht um die Leistungsfähigkeit und Entwicklung des umweltfreundlichsten Individualverkehrsmittels, um Anregungen für verschiedene Fächer, insbesondere für den Polytechnik / Arbeitslehre-Unterricht, aber auch für fächerübergreifende Projekte und unterrichtete. Das Themen-Spektrum reicht von der Sozialgeschichte des Fahrrads über den Sicherheitsaspekt ("Schnell und sicher mit dem Fahrrad"), Einrichtung und Betrieb einer Fahrradwerkstatt in der Schule, Fahrrad - Verkehr -Umwelt etc. bis hin zur Vorbereitung und Durchführung von Klassenfahrten mit dem Fahrrad. Dabei erwies sich das Fahrrad nicht nur als Objekt der Theorie, Es wurde eifrig geschraubt und kräftig In die Pedale getreten.

Radfahren ist täglich praktizierter Umweltschutz. Unterricht und Projekte zum Thema Fahrrad können der Stabilisierung der Bereitschaft zum Radfahren dienen und so eine zu frühe und oft unnötige Motorisierung (Mofa: Endlich 15!) vermeiden helfen. Das ist ein wichtiges Ziel der Umweltbildung; die Fähigkeit zur ökologisch und ökonomisch rationalen Verkehrsmittelwahl.

Der Lehrgang zeigt, wie Umweltbildung jenseits von Appellen handlungsorientiert und Im wahrsten sinne des Wortes erfahrungsorientiert möglich ist.

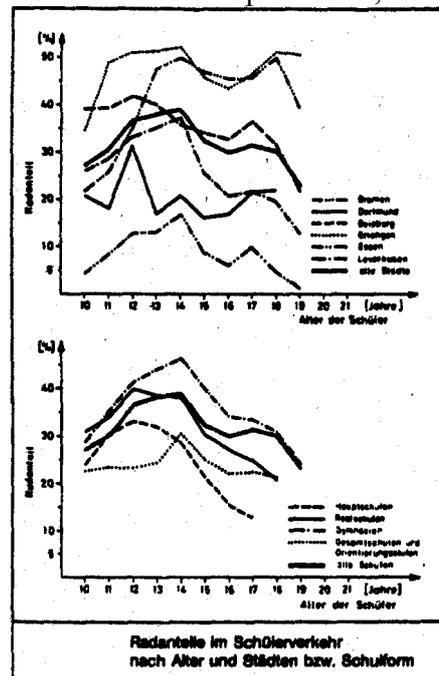
### 2. Das Fahrrad im Überschneidungsbereich von Verkehrs- und Umwelterziehung

Das Fahrrad ist unangefochten für Schüler aller Alterstufen das wichtigste Verkehrsmittel.<sup>15</sup> Allerdings zeigt die Abbildung der Radanteile im Schülerverkehr - die Daten wurden vor 1981 ermittelt und es ist davon auszugehen, dass heute die Werte zur Fahrradnutzung noch höher sind - sehr deutlich auch die Unterschiede in verschiedenen Städten bzw. bei verschiedenen Schul formen.

So liegen die Städte mit guten

Fahrradbedingungen (Bremen und Erlangen) deutlich über dem Durchschnitt, hingegen die Ruhrgebietsstädte Dortmund und Essen deutlich darunter, Interessant ist auch, daß mit vierzehn, fünfzehn Jahren eine erste Abwendung vom Fahrrad zu erkennen ist (wahrscheinlich durch Mo- fas), die aber bis zum achtzehnten Lebensjahr fast wieder aufgehoben wird, ehe dann der PKW an Bedeutung gewinnt.

In größeren Städten mit einem besseren Angebot konkurriert das Fahrrad mit den öffentlichen Verkehrsmitteln.. Motorisierte Fahrzeuge kommen erst in Form des selbstgefahrenen PKWs nach dem achtzehnten Lebensjahr in Sicht. Mofas, Mopeds, und Motorräder spielen kaum eine Rolle, allerhöchstens in der Unfallstatistik, wo die wenigen motorisierten Zweiradfahrer stark vertreten sind,<sup>25</sup> Praktisch jeder Schüler hat ein Fahrrad und kann radfahren. Das Fahrrad gehört also zu dem jederzeit präsenten Erfahrungsbereich der Schüler, an den der Unterricht anknüpfen kann,



Dennoch kommt das Thema Fahrrad im schulischen Unterricht nach Abschluß der Radfahrausbildung im 3./4. Schuljahr der Grundschule, dem Höhepunkt und meist auch Schlußpunkt der Verkehrserziehung kaum noch vor. Die Versuche In den Sekundarstufen verkehrserzieherisch tätig zu werden, unterstellen den Schülern einen starken Drang, zum motorisierten Fahrzeug, So wird die Vorbereitung auf die Mofa-Fahrerlaubnis in entsprechenden Kursen angeboten. Und immer wieder wird, nicht zuletzt von an einer

Ausweitung der Motorisierung Interessierten vorgeschlagen, wie in den USA auch in deutschen Schulen die Hinführung zur motorisierten Verkehrsteilnahme bis hin zum Erwerb des Autoführerscheins zu treiben. Diese Ansätze der unter dem Mantel der Verkehrserziehung betriebenen Sozialisation der Jugendlichen in die automobile Gesellschaft stellt das autodominierte Verkehrssystem mit all seinen schädlichen Auswirkungen für Mensch und Umwelt nicht in Frage, wenn in der Verkehrserziehung die Umweltbelastung durch den motorisierten Verkehr angesprochen wird, dann geschieht das meist eher beschwichtigend. Umweltbelastung wird weitestgehend mit Luftverunreinigung gleichgesetzt, die durch den Katalysator reduziert werde. Allenfalls wird noch der Lärm angesprochen. Der extreme Flächenverbrauch durch den schnellen Autoverkehr könnte kaum in den Blick,<sup>3)</sup>

Wirklich umweltfreundliche Alternativen zum Auto, der öffentliche Verkehr und das Fahrrad werden allerhöchstens am Rande kurz abgehandelt,<sup>(1)</sup>

Aber auch in Konzepten zur Umwelterziehung, wie sie in den letzten Jahren auf Tagungen und Kongressen vorgetragen und diskutiert wurden, wird u.a. wegen des starken Übergewichts der Vertreter aus den Naturwissenschaften die Thematik Verkehr und Umwelt, und dabei käme man zwangsläufig zum Fahrrad als dem umweltfreundlichsten Verkehrsmittel- so gut wie nicht angesprochen,

Als -1985 das Buch „Verkehr- Umwelt – Fahrrad“<sup>5)</sup> veröffentlicht wurde, war der Titel der versuch- ein interdisziplinäres Arbeitsfeld zu bezeichnen- das Bereiche umfasste - die den Autoren als notwendig zusammengehörig erschienen, Die Absicht war es- Anregungen für einen breiten Leserkreis zu bieten- ihm Perspektiven zu eröffnen zu Nachbarbereichen- die er bisher nicht kannte- bzw. deren Bedeutung er noch nicht sah. Es sollte eine Diskussion angeregt werden- die in gemeinsames Handeln von Lehrern verschiedener Fächer mündet mit dem Ziel der Gestaltung unserer Welt- so daß ein Überleben- ja ein besseres Leben möglich wird,

Es ging nicht darum- auch, durch Erziehung Verhaltensänderungen zum Schutz der Umwelt zu erreichen angesichts der Überlebenskrise unserer Welt.<sup>6)</sup>

Allerdings wurde dabei die sehr starre Struktur

der Fächer nicht beachtet und nicht berücksichtigt- daß es etwas Ähnliches wie einen Besitzstand hinsichtlich des Themas Verkehr und damit auch des Themas Fahrrad gibt bei den Trägerorganisationen der Verkehrserziehung- Insbesondere der Deutschen Verkehrswacht,. Außer vielleicht im Fach Geographie wird beim Stichwort Verkehr in der Schule an Verkehrserziehung in einem sehr verengten Verständnis gedacht- an einen Bereich der von der Schulverwaltung weitgehend an außerschulische Organisationen wie Verkehrswacht und Polizei abgegeben wurde. Und diese Organisationen hüten Ihren Besitzstand- sichern ihn durch eine enge- auch personelle Verbindung zwischen außerschulischen Organisationen und der Schulverwaltung - durch Lehrerfortbildung- die wegen der fehlenden Präsenz der Verkehrserziehung an den Universitäten und pädagogischen Hochschulen von besonderer Bedeutung ist, Hinzu kommt ein Netz von Fachberatern und Beauftragten für Verkehrserziehung vor Ort- die von der Verkehrswacht betreut und mit meist kostenlosem Unterrichtsmaterial versorgt werden, Eine solche Struktur- bei der es auch um Geld geht- neigt zu, Rigidität und sträubt sich gegen Veränderungen,

Hier wird nun die These vertreten, daß auch mehr Sicherheit, das verkündete Ziel der herkömmlichen Verkehrserziehung nur erreicht werden kann durch eine Bearbeitung des Themas Verkehr als politische Umwelterziehung, wenn Verkehrserziehung nicht nur versucht, die Risiken, die durch den schnellen, motorisierten Straßenverkehr entstehen, zu "entsorgen", sondern die Probleme ursächlich angeht, indem zu einer ökonomisch und ökologisch vernünftigen Verkehrsmittelwahl Qualifiziert wird.

Ein solches Konzept hat es nicht nötig- an der Faszination durch motorisierte Fahrzeuge- wie sie besonders durch die Werbung- aber auch in der alltägliche amerikanischen Fernsehserie erzeugt und stabilisiert wird- anzuknüpfen- diese Faszination als Motivation für die erzieherische Arbeit zu nutzen und sie dabei oft ohne es zu wollen- noch zu verstärken.. Daß die Faszination rasch verblassen kann- zeigen Projekte und Unterrichte- in denen das Fahrrad als Alternative präsentiert wurde. Denn das Fahrrad als "geniale Erfindung." hat ebenso faszinierende Technik zu bieten wie ein Mofa

oder ein Auto. In guten Fahrradkursen wurde deutlich- daß es viel mehr sein kann als der oft geschmähte "Drahtesel". Es gibt Beispiele- wo engagierte Lehrer mit Schülern der Sekundarstufen z.T. in Zusammenarbeit mit Ortsgruppen des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs oder mit Radsportvereinen sich mit dem Fahrrad, in seiner ganzen Vielfalt beschäftigt haben, Das Mofa war dann überhaupt kein Thema mehr,

### **3. .Projektanregungen und Unterrichtsvorschläge**

In diesem Heft sind Projektanregungen und Unterrichtsvorschläge bzw. Berichte von solchen Unternehmen, gesammelt- die aus recht unterschiedlichen Zusammenhängen stammen. Die Autoren sind überwiegend Mitglieder des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs- die als Lehrer, Berater, Mitarbeiter in der Lehrerfortbildung oder Hochschullehrer seit Jahren versuchen- die Fahrradthematik 'in der Schule zu etablieren. Ideal geschieht das sicher *im* Rahmen von fächerübergreifenden Veranstaltungen (s. die Beiträge von Brohl, Reiche und Thiemann)- die aber wegen des hohen organisatorischen Aufwandes nur selten zustande kommen. Deshalb werden daneben auch fächerorientierte Vorschläge präsentiert (s. die Vorschläge von Lothwesen, Briese, Hahn-Klößner, Klößner und Hattendorff). Die Beispiele sollen Material bieten zur Weiterführung der Umweltschutzstunde der Beauftragten der Deutschen Umwelt-Aktion zum Thema "Fahrrad im Nahverkehr" - können aber auch unabhängig davon- Anregungen bieten- das Fahrrad (und den öffentlichen Nahverkehr) zum Gegenstand der Umweltbildung In der Schule zu machen.

Beim Projekt "Paderborn - eine fahrradfreundliche Stadt?" handelt es sich um ein im Spätsommer 1988 in einem Paderborner Gymnasium erfolgreich verlaufenes Unternehmen, In dem Projekt arbeiteten Lehrer und Schülerinnen und Schüler zusammen- die zu Beginn mit einem eher unspezifischen Umweltengagement einsteigen. Man wollte etwas aus dem Umweltbereich machen und kam so auf das Fahrrad. Im Verlauf des Projekts- das sehr stark von den Schülern selber gestaltet wurde- qualifizierte man sich zu Experten für Fahrradinfrastruktur. Bei der abschließenden

Podiumsdiskussion mit Vertretern der Stadtverwaltung und aller Fraktionen des Stadtrates konnten diese auf die präzisen und kenntnisreichen Fragen der Schüler häufig nur mit Ignoranz und Arroganz reagieren. So wurde das Projekt auch ein Lehrstück zum Thema Kompetenz in der Kommunalpolitik- machte Mut zur Bürgerinitiative.

Die Hinweise und Tipps zur Vorbereitung und Durchführung von Klassenfahrten mit dem Fahrrad sollen einen Eindruck vermitteln von den pädagogischen Möglichkeiten- die eine solche Fahrt bietet, Es handelt sich eben nicht nur um die Ersetzung des einen Verkehrsmittels durch ein anderes- sondern die Fahrradtour bietet ein ganz anderes Reiseerlebnis- wo schon die Fahrt selber wichtig wird/nicht nur zur Überwindung einer Entfernung/um an ein Ziel zu kommen. Gerade an» Beispiel der Klassenfahrt mit dem Fahrrad kann man gut zeigen, wie die verschiedenen .Anregungen .In diesem Heft auch. als Elemente für ein "Curriculum Fahrrad" zusammengefügt werden . könnten - so, bietet sich . hier eine Verbindung mit der' "Fahrradwerkstatt" an- wie sie von O.H, Lothwesen dargestellt wird.

Besonders in Großstädten und Ballungsräumen sind die Fahrradbedingungen häufig noch mangelhaft, ist das Radfahren gefährlich. Dort hingegen gibt es bessere öffentliche Verkehrsmitteln deren Nutzung durch die Schüler auch einen Beitrag, zur Umweltschonung darstellt. wenn dadurch der Bring- und Abholverkehr mit dem Auto durch die Eltern entfällt. Allerdings sind gerade für die Benutzung des weitgehend ohne Personalpräsenz betriebenen modernen Öffentlichen Personennahverkehrs (DPNV) eine Reihe von Qualifikationen und Praxiserfahrungen nötig; vom Fahrplanlesen über die Kombination verschiedener Verkehrsmittel bis zur Kenntnis der Tarifstruktur, um Fahrpreismäßigungen ausnützen zu können, Die dann möglichen positiven Erfahrungen können dazu führen, daß auch nach dem Jugendalter die umweltfreundlichen und sicheren Bahnen und Busse noch in die Verkehrsmittelentscheidung einbezogen werden und das Auto nicht unbefragt als einzige Möglichkeit gesehen wird, mit dem man allemal schneller, billiger und komfortabler an sein Ziel komme.

Die "Fahrradwerkstatt" ist eigentlich zwischen die fächerübergreifenden und die eher fächerorientierten Anregungen einzuordnen, Handelt es sich dabei doch um mehr als einen Tafel- und Kreide-Unterricht-, und gelang die Fahrradwerkstatt in der Gutenbergschule auch nur weil der Lehrer mit anderen Fachvertretern zusammenarbeiten konnte, bzw. weil er gleichsam mit sich selber fächerübergreifend arbeiten konnte, wenn er Polytechnik/Arbeitslehre mit dem Sportunterricht verband.

Umweltthemen sprengen immer die Fachgrenzen. Das gilt mehr oder weniger auch für die Anregungen zur sozialgeschichtlichen Analyse des Fahrrads Im Fach Geschichte/Politik, für die Interpretation der Kurzgeschichte von Thomas Mann "Der Weg zum Friedhof" Im Deutschunterricht oder für die Ermittlung des Flächenbedarfs und Flächenverbrauchs durch unterschiedliche Verkehrsmittel im Geographieunterricht, wo die Umweltfreundlichkeit des Fahrrads auch in dieser Hinsicht belegt werden kann,

Die Stofffülle, die Richtlinien dem Physiklehrer vorgeben, machen die Realisierung einer größeren Unterrichtseinheit zum Thema Fahrrad fast unmöglich. Deshalb wird eine Sammlung von Themen vorgestellt, sicher noch nicht vollständig, die in den "normalen" Unterricht integriert werden können, wo dann das Fahrrad als "vernünftiges" Verkehrsmittel dargestellt werden kann. Einige dieser Themen können als Textaufgaben auch in den Mathematikunterricht eingebracht werden.

#### **4. Indirekte Umwelterziehung mit direkten Handlungsmöglichkeiten**

Für engagierte Umwelterzieher, mögen die Beispiele auf den ersten Blick zu wenig "Umwelt" thematisieren. Es werden keine Katastrophenszenarien entworfen, keine Feuchtbiootope angelegt, keine Ökosystemanalysen vorgenommen, keine "neuen" Werte verkündet.

Wird das Fahrrad als Fokus der Umwelterziehung gewählt, dann ergibt sich eine Art Indirekter Umwelterziehung, wie oben schon angedeutet, kann sich aus der intensiven und Qualifizierten Beschäftigung mit dem Fahrrad eine Stabilisierung der Fahrradnutzung über das Jugendalter hinaus ergeben. Das bedeutet, im

Gegensatz zu einigen anderen unterrichten über Umweltprobleme und Umweltpolitik, daß die direkte Möglichkeit gegeben ist, entsprechendes Umweltbewußtsein in umweltverträgliches Handeln umzusetzen bzw. in kollektiven Aktionen sich für eine Verbesserung der Bedingungen für das Radfahren in 'der Stadt und damit für eine umweltorientierte Verkehrsgestaltung einzusetzen,

Beim bewußten umweltfreundlichen Handeln durch die Wahl des Fahrrads oder der öffentlichen Verkehrsmittel, wann immer es möglich ist, handelt es sich nicht um ein Opfer, um Verzicht, sondern die Fahrradpädagogik kann zeigen, wie sich daraus schon hier und heute z.B. für die Gesundheit (Fitneß), den Geldbeutel, größere Selbstbestimmung (das Fahrrad als das Individualverkehrsmittel schon für Kinder und Jugendliche} und darüber hinaus für zukünftige Generationen Vorteile ergeben. Eine solche Umweltbildung ist positive Pädagogik, die wirksamer ist als eine Pädagogik, die eine Verhaltensänderung erreichen will durch die Androhung von Strafen (Umweltkatastrophen, Tod oder Verletzung durch einen Unfall etc.), wenn in den Texten statt explizit von Umwelterziehung oder Umweltbildung (hier wird auf eine Differenzierung der in der Diskussion befindlichen Begriffe verzichtet) von Verkehrspädagogik oder Verkehrserziehung gesprochen wird, dann ist eine Verkehrspädagogik als politische Umwelterziehung<sup>7)</sup> im oben angesprochenen Sinne gemeint, nicht die meist nur aus der Grundschule bekannte Verkehrserziehung als (wettgehend vergebliche) Anpassung des Verhaltens der Kinder an einen noch weiter wachsenden, Mensch und Umwelt schädigenden Autoverkehr.

#### **ANMERKUNGEN**

1) Vgl. W. Teichgräber/Ph. Ambrosius; Ermittlung der zu erwartenden Nachfrage im Fahrradverkehr in Abhängigkeit vom Ausbau des Radwegenetzes, Bonn 1984 (Forschung, Straßenbau und Straßenverkehrstechnik, H. 412)

2) Ein interessantes Projekt, ggf. als Ergänzung oder Nachfolgeprojekt zu dem von Diethard Brohl dargestellten Unternehmen; Untersuchung der Verkehrsmittelnutzung von Schülern und Lehrern. Besonders aufschlußreich wird diese Untersuchung, wenn

dabei auch die Begründung für die Entscheidung für das jeweilige hauptsächlich benutzte Verkehrsmittel erhoben wird, bzw. für die Nichtbenutzung des Fahrrads.

3) Vgl, Deutsche Verkehrswacht e.V. (Hrsg.); Handeln Im Straßenverkehr, Mater lallen zur Verkehrserziehung in der Oberstufe der Gymnasien, der Gesamtschulen und in den Berufsbildenden Schulen, o.O., o.J, sowie v. Briese; "Verkehrserziehung" In der Sekundarstufe II, Kritische Anmerkungen aus Anlaß der Publikation der Materialien "Handeln im Straßenverkehr"

rer. die ÖV nur noch aus der Windschutzscheibenperspektive kennen und neuere Entwicklungen mangels Praxiserfahrung nicht mitbekommen konnten, Fahrrad und Mofa sind Möglichkeiten, sich als Schüler unabhängiger vom DV zu machen, Bei Mofa- und Mopedfahrern ist es häufig vorgekommen, daß die "Motorisierungskarriere" ab dem 18. Lebensjahr in ein nicht mehr reflektiertes Autofahren mündete und der Kontakt zum ÖV völlig verloren ging. Das Fahrrad mit seiner begrenzten Reichweite dagegen behält seine Nähe zum ÖV bei - als Ergänzungsmittel für weite Distanzen, Daher sollte schon 'Im Vorfeld der Entscheidung pro oder contra Mofa der ÖV In der Schule eine Rolle spielen – als Grundidee einer vernünftigen Organisation des Verkehrs, weniger in seiner konkreten. Erscheinungsform im Umfeld des Schülers.

Das muß sich nicht allein auf den Unterricht beschränken, Schule kann auch ein Ort sein, die Fähigkeiten von Schülern- sich im Verkehrssystem Bus - Bahn zu orientieren, weiterzuentwickeln. So ist ein DB-Kursbuch in der Schulbücherei eine praktische Hilfe. Reisen (konkret oder mit dem Finger über die Landkarte) zu planen. Im Schulflur aufgehängte ÖV-Übersichtspläne, Abfahrtszeiten des Bahnhofs und Kopien der Abfahrtspläne von den benachbarten Bushaltestellen trainieren nicht nur Ortskenntnis, sondern sind praktische Orientierungshilfen für alle Schulangehörigen - ebenso wie in jedem anderen Betrieb, Die. Erfahrungen von Lehrern mit den DB-Generalvertretungen und den örtlichen Verkehrsbetrieben. Plakatfahrpläne oder veraltete Fahrplanhefte in Klassenstärke zu bekommen, waren bisher recht gut. Es setzt nur manchmal Engagement und einen langen Atem voraus. sich zum richtigen Ansprechpartner durchzufragen,

Obwohl Jugendliche das Auto meist nur passiv erfahren- spielt es im Verkehrsunterricht die dominante Rolle. Die bisher angewendeten Unterrichtsinhalte zu ÖV kommen - wenn überhaupt - häufig in maßregelndem Unterton und mit der Zielrichtung daher, den Schüler so weit wie möglich an die Ansprüche des reibungslosen Betriebsablaufs und der anderen Fahrgäste anzupassen. Ein ordentliches Schlangestehen am Eingang zum Bus. das vorgeschriebene Lösen und Entwerten der Fahrscheine. Freimachen der Sitzplätze für Erwachsene und Vorsicht beim überqueren der Straße, um im letzten Augenblick den Bus zu

erwischen., stehen im Vordergrund,

Es ist unbestritten, daß nach einem langen Schulvormittag der Bus der erste Ort ist. sich auszutoben und die anderen Fahrgäste von in geballter zahl auftretenden. lärmenden Schülern irritiert sind, Es sollten aber die Inhalte nicht zu kurz kommen, die den Schülern helfen, sich selbständig und eigenverantwortlich des öffentlichen Verkehrs auch bei ihren "privaten" wegen zu bedienen. Die Hinderungsgründe für eine ÖV-Benutzung sind hierbei anders als bei Erwachsenen; komplizierte Reiseplanung im Fahrplan und die Frage, ob der Fahrpreis in das persönliche Budget paßt oder ob Sonderangebote ausgenutzt werden können. Diesen Hinderungsgründen steht Inzwischen ein ebenso breites Bündel an Serviceleistungen durch die Verkehrsbetriebe und der Erfahrungsschatz routinierter Fahrgäste gegenüber, wie er in Verbraucherorganisationen wie VCD. ProBahn. ADFC oder lokalen Fahrgastinitiativen zwar vorhanden ist aber bislang noch nicht breit genug in der Schule genutzt werden konnte. Eine Selbsthilfe der Schüler ist das Ablegen persönlicher Fahrplanblättchen für die regelmäßige Fahrten. -

## **2. Ideen für Unterrichtsstunden und Projektunterricht**

Das Thema öffentlicher Verkehr kann in mehreren Fächern ansetzen; im Geographie-, Politik-, oder SoWi-Unterricht. aber auch im Fach Geschichte, oder unter ethischem Aspekt 1h Religion. Gerade der Geographie-Unterricht kann es gut gebrauchen, wenn neben großräumigen wirtschaftsgeographischen Verkehrs fragen die kleinräumige verbraucherorientierte Siecht des Verkehrs tritt. Denn auf dieser Ebene fallen die vielen Einzelentscheidungen der Verkehrsmittelwahl die zusammengenommen schwerwiegende Konsequenzen für unsere Umwelt haben, Unterricht zum Thema öffentlicher Verkehr erscheint sinnvoll auf drei Feldern:

### **a) Fahrplanlesen und Fahrpreiskalkulation**

Training an verschiedenen Reisefällen von der Nähe (am Beispiel der eigenen Stadt) zur Ferne (Fernreis mit der DB). Kenntnis in den Informationsmedien des ÖV zuhause. in der Schule oder anderen öffentlicher Einrichtungen, an der Haltestelle oder im Bahnhof. Denkbar z.B. als Wettbewerb; wer findet die

preisgünstigste Urlaubsfahrt heraus? (Anhand einer wirklich geplanten Reise eines einzelnen Schülers oder - komplizierter - einer Reise mit der ganzen Familie,)

### b) Vergleich der Alternative ÖV - Auto und ihrer Auswirkungen.

der Vor- und Nachteile für den einzelnen und für die Allgemeinheit (mit unterschiedlichem Schwierigkeitsgrad wiederkehrend ab Klasse 5).

Wer bei der Frage: "Fahre ich mit der Bahn oder mit dem eigenen Auto?" nur die Spritkosten mit dem Preis der Fahrkarte vergleicht, rechnet verkehrt - zu seinen Ungunsten.

Die Kosten des reinen Fahrtbetriebs pro Kilometer liegen schon für einen VW Polo mit DM 0.20 so hoch wie der Kilometerpreis einer DB-Fahrkarte der zweiten Klasse, wenn man außer dem Benzin ehrlicherweise noch Öl, Reparaturanteile, Verschleiß (z.B. Reifen Bremsen etc.). Pflegekosten und den Wertverlust für die zusätzlich gefahrenen Kilometer berücksichtigt (wobei Parkgebühren und "Knöllchen" nicht einmal dabei sind).

Wer wissen will, was ein Auto seinen Besitzer insgesamt kostet, der muß zusätzlich den Kaufpreis bzw. seine Finanzierung, Zinsverlust. Wertverlust durch Altern und Kilometerleistung sowie Steuer und Versicherung zu den reinen Betriebskosten dazurechnen. Der Kilometerpreis liegt dann bei mindestens DM 0,60. DM 10,000,- und mehr kommen so leicht im Jahr zusammen. - Dann erst stellt man sich bewußt die Frage; "Ist mir das Auto so viel Geld wert?"

Eine umfassende und ökologische Sichtweise muß jedoch unbedingt auch Aspekte berücksichtigen, wie Sicherheit, Umweltbelastung, unterschiedliche Flächeninanspruchnahme, ungleiche Steuerbegünstigung, soziale Kosten für Polizei, Gerichte, Straßenunterhaltung. Gerade wo Eltern (und Lehrer) von sich aus ihre eigene Verkehrsmittelwahl noch nicht rational überprüft haben - kann von den Schülern ein Multiplikatoreffekt ausgehen-, da sie mit Ihrem, im Unterteil erworbenen Wissen die Verkehrsmittelwahl der Eltern begleiten.

### c) Praktische Erprobung des ÖV

im Rahmen von

- Klassenfahrten und Wandertagen, . • ;
- Betriebsbesichtigungen,
- Orientierungswettbewerben mit dem ÖV in kleinen Gruppen ("Verbundralley"), .
- eigenen Fahrgastbefragungen oder anderer Erhebungen der Abläufe im ÖV (Zählungen. Fahrzeitermittlungen, im Auftrag oder in Zusammenarbeit mit Verkehrsbetrieben oder Stadtplanungsämtern), ,
- der Herstellung von Fahrplankärtchen zum Individuellen Eigengebrauch oder für bestimmte Stadtteile/Einzelhaltestellen als gemeinsame Serviceleistung von 'Schulklassen' und lokaler Fahrgastorganisation etc.

### 3. Literatur zum öffentlichen Verkehr

BUND (Hrsg.); öffentlicher Personenverkehr. Eine Situationsbeschreibung und Forderungen des BUND. Erscheinen geplant In der Reihe "BUND Argumente" (Bestellnr. 08001)

Bundesminister für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau (Hrsg.); Stadtverkehr im Wandel, Bonn 1986, (Sehr gute und attraktiv gestaltete Broschüre, Leider vergriffen.)

Gerd: Hickmann /Klaus Dieter Käser; Verkehr im ländlichen Raum. Plädoyer für eine alternative Verkehrspolitik. Stuttgart. 1986, Hrsg.v, "Grüne/Alternative in den Räten von Baden-Württemberg e.V.", Forststraße 93, 7000 Stuttgart 1, (Sehr , lohnend) •

H. Holzapfel/K, Traube/O.: Ullrich: Autoverkehr 2000, .Wege zu einem ökologischen und sozial verträglichen Straßenverkehr. Alternative Konzepte 51/Verlag C,F. Müller Karlsruhe 1985. (Sehr empfehlenswert)

Winfried Wolf; Eisenbahn- und Autowahn, Verlag Rasch und Röhring, 1987,566 S, (Das Standardwerk zu einer anderen Verkehrspolitik, Gehört in jede Schulbibliothek.)

## ZEITSCHRIFTEN

- Verkehrszeichen- für den öffentlichen Verkehr, Hrsg. v. Klaus-Peter Kalwitzki, Dietrich-Hiller-Verlag, Postfach 750329. 7000 Stuttgart 75. Abonnement (4 Hefte incl. Versand DM 27.-) Anschauliche Erfahrungsberichte und neue Konzepte aus in- und Ausland. nicht nur über den öffentlichen Verkehr, engagierte Berichterstattung aus der aktuellen Verkehrspolitik aus Bürgersicht, Hinweise auf Veröffentlichungen und Veranstaltungen. (Sehr lohnend)
- Bus + Bahn, Hrsg. v. Verband, öffentlicher Verkehrsbetriebe VÖV. Erscheint monatlich. Alba Fachverlag/Postfach 320208, 4000 Düsseldorf 30, DM 1/50 pro Heft  
Breit gestreute, knappe Berichte über Neuigkeiten im ÖPNV, Kommentare aus der Sicht der Verkehrsbetriebe.  
(Kostengünstige Informationsquelle)
- Informationsdienst Verkehr, Hrsg. v. Arbeitskreis Verkehr und Umwelt e.V. / Umkehr. Kirchstraße 4. 1000 Berlin 21, Erscheint mehrmals jährlich, Rundbrief für Bürgerinitiativen. Vereine und Interessierte Einzelpersonen, Vereinszeitschrift der Grünen Radler/innen und des Fußgängerschutzvereins FUSS e.V, (Sehr lohnend)

## UNTERRICHTSMATERIALIEN

- Deutsche Bundesbahn (Hrsg.); Die Revolution des Verkehrswesens  
150 Jahre Eisenbahngeschichte, Empfohlen für Sekundarstufe I ab Klasse 8,  
Aus der Reihe; "Alles einsteigen",  
Informationen der DB für allgemein- und berufsbildende Schulen (mit OHP-Folien),
- Deutsche Bundesbahn (Hrsg.); Der Schienenverkehr. Die Eisenbahn in Geschichte, Gegenwart und Zukunft, Wirtschaftsgeographische Bedeutung, wirtschaftspolitische Aspekte: Für Sekundarstufe II ab Klasse 11  
Erhältlich bei DB-Generalvertretungen
- Gerrit Hoberg: Rund um Bahn und Bus. Klett. Stuttgart. 1985. Unterrichtsmaterialien "Schüler in Bussen und Bahnen für 5./6. Klasse sowie für 5./4. Klasse "Wenn Busse denken könnten", mit Schülerheft, Lehrerbegleitheft und OHP-Foliensatz in Auftrag des VÖV. BDE. FWU. BAST (Als Spiralcurriculum angelegt)
- MUED-Unterrichtsmaterialien, (=Mathematik-Unterrichts-Einheiten-Datei e.V.). V.a. Mathematik, Statistik, aber auch fächerübergreifend, Thema Verkehr' oft vertreten, z.B.' Fahrrad, DB, Sauerstoffproduktion und -verbrauch von Baum und Auto, Flächenbedarf. Autokosten, Unfälle. Energieverbrauch. Wirkungsgrad von Verkehrsmitteln, z.B. Klasse 9: Kostenvergleich Bahn - Auto, (Sehr empfehlenswert. Bezug: Die Schulpraxis, Zehntweg 158, 4330 Mülheim/Ruhr.)

unterstützt werden? Bonn. 1978  
(Schriftenreihe des Bundesministers für  
Raumordnung- Bauwesen und Städ-  
tebau/03.066)

Salvisberg, P.v.(Hrsg.)! Der Radfahrsport in Bild  
und Wort. Hildesheim, New-York'1980  
(Nachdruck der Ausgabe München 1897)

Wolf, W.; Fahrrad und Radfahrer; .Leipzig 1890  
(Nachdruck Dortmund 1979)

Horst Hahn-Klößner

### Ein Fahrradthema im Deutschunterricht

THOMAS HAHN; "DER WEG ZUM  
FRIEDHOF"

#### Einleitung

Im Deutschunterricht der Jahrgangsstufen 5 - 10 sollen u.a. die beiden Lernbereiche "Umgang mit Texten" und "Reflexion über Sprache" berücksichtigt werden. Affektive Lernziele müssen gerade in diesen Lernbereichen erreicht werden. Selbstverständlich besteht die Forderung, daß die Verkehrsthematik nicht künstlich aufgesetzt wird, sondern daß der Text bei der Interpretation im Mittelpunkt steht. Wenn außenstehende Beobachter gar nicht merken, dass auch die Ziele einer umwelt- und menschonenden Verkehrspädagogik miterreicht werden, ist die Integration erreicht. Die Teilnahme am Verkehr als menschliches Problemfeld ist dann ebenso selbstverständliches, Unterrichtsthema wie Freundschaft, Familie, Tod o.a. auch. Der Text soll im Mittelpunkt stehen, die Sekundärtexte sollen folgen.

#### Hinweise zur Textanalyse

Thomas Mann konfrontiert uns mit dem Konflikt zwischen einem sorglosen Radfahrer und einem einsamen Trinker. Letzterer befindet sich auch im übertragenen Sinn der Erzählung auf dem Weg zum Friedhof. Der Kontrast zwischen Liebgott Piepsam (schon der Name eröffnet Interpretationen), dem Verlassenen, und dem "Leben" in Gestalt des Radlers ist nur einer von vielen Gegensätzen, mit denen uns Thomas Mann für diese eigentlich triviale Begegnung interessiert. Es kann daher den Schülern überlassen bleiben, welche der Gegensätze sie für

die Bearbeitung der Inhaltsebene nutzen wollen. Das Erkennen dieser Gegensätze und der durch sie erzeugten Spannung jedoch ist für das Textverständnis wichtig. Sollten die Schüler nicht selbständig auf dieses Stilmittel kommen, so sollte der Lehrer einen entsprechenden Anstoß geben. Spätestens dann können Schüler erfolgreich weitersuchen. Dies sichert eine solide Textkenntnis der Schüler für die Gesamtbearbeitung und ermöglicht eine für die Schüler durchschaubare Diskussion. Aus der Fülle der möglichen Ansätze seien hier einige herausgegriffen.

Der zentrale Kontrast besteht natürlich zwischen dem "Jüngling" und dem alten vergrämten Piepsam, der vom Leben niedergedrückt- nun zum letzten Mal von einem Radfahrer, der konsequent und auffällig als "Leben" bezeichnet wird und auch als solches handelt („fragte das Leben“, „sagte das Leben“, „machte es sich an sein Fahrrad“), vor Brust/Kopf und Herz gestoßen wird.

Auch wenn die Einwände des Mannes "auf dem Weg zum Friedhof" juristisch richtig sind, das Leben (der Radfahrer) übergeht sie wie selbstverständlich. Das letzte Aufbäumen Piepsams wird zur Seite gewischt, wird zum Unwesentlichen gestempelt. Bei dem tödlichen Tobsuchtsanfall ist das "Leben" schon weiter, während Piepsam auf dem Weg zum Friedhof bleibt.

Dieser zentrale Kontrast wird in seiner Wirkung erst möglich durch die geschickt inszenierte "Ruhe vor dem Sturm", Mann schildert die ruhende Natur durch übertrieben wirkende Bilder. Substantive, Adjektive und Verben werden so zusammengestellt, daß sie irritieren müssen! "Die Welt lächelte. Gottes blauer Himmel war mit lauter kleinen, runden, kompakten Wolkenstückchen besetzt, betupft mit lauter schneeweißen Klumpchen von humoristischem Ausdruck". (Zeile 1,12). Zwei Hunde passen in dieses Bild, nur als "Hündchen" und sie haben keine Schnauze sondern ein Schnäuzchen". (Zellen 1,22, 1,23, 1,31). Selbst die Kontraste befinden sich in Ruhelage: "Ein Wagen schlich" vom "Dorf" zur "Stadt", er fährt halb auf dem gepflasterten, halb auf dem ungepflasterten Teil der Straße", (Zelle 1,19). Wobei später gerade die Qualität der Wegoberfläche entscheidend für die Wegwahl des Radfahrers sein muß!

Zwei Fußgänger; "der eine bucklig, der andere ein . Riese" ziehen trotz der äußerlichen

Unterschiedes 'friedlich ihres, Weges, und sie grüßen andere Verkehrsteilnehmer freundlich. Weder ein marschierender Trupp Soldaten, noch der Gegen- und Mischverkehr stören die Ruhe, Mann faßt zusammen; "Es war ein maßvoller Verkehr, der sich ohne Verwicklung und Zwischenfälle erledigte." (Zelle 1,36).

Die nun folgende Beschreibung von Piepsam unterbricht das Idyll abrupt. Alle, die den Wechsel nicht erkannt haben, stößt der Autor direkt darauf! "Lobgott Piepsams Erscheinung war nicht freudig, sie paßte schlecht zu diesem lieblichen Vormittag" (Zeile 2,29). Auch Piepsam registriert nicht seine friedliche Umgebung; "Der milde Wind umspielte auch seine Nase, 'aber er: fühlte es nicht.'" (Zelle 3,35).

Mit Zeile 3,38 tritt das "Leben" oder Radfahrer auf den Plan. Und wieder unterstreicht Mann den Gegensatz mit einem bunten 'Feuerwerk von Übertreibungen "Großen und Herrlichen dieser Erde ... frisch aus der Stadt, blitzende. Pedale...., hurra! ..., das keckste Mützchen der Welt, -ein Witz; von einem Mützchen ... ein Wust, ein Schopf von blondem Haar ... Augen waren blitzblau ,...." (Zeilen 4,1-1,11)

Diese Gegensätze erläutern die Motive für das nun folgende eigentliche Ereignis. Der tödliche Ausgang eines nebensächlichen Konflikts erklärt sich nur durch diese Motive. Ein Erklärungsversuch auf juristischer Basis würde kläglich scheitern. Die Aufgabe an die Schüler; "Fertigt einen Polizeibericht von dem Vorfall" würde schnell zeigen, daß durch die objektive Berichterstattung das Wesen des Vorfalles nicht mehr erfaßt werden könnte.

Der Verkehrskonflikt wird durch die analytische Vorarbeit, als kommunikationsfeindliches situativ-systemhaftes Zusammenreffen konfliktauslösender Einzelmotive entlarvt.

Die psychologische Analyse der Kontrahenten bietet aber nun im Unterricht auch die Möglichkeit, "Einstellungen gegenüber eigenen, für das Verhalten relevanten Antrieben" offenzulegen (vgl. W. Böcher; integrative Aspekte der Verkehrserziehung. In: Verkehrserziehung und Ihre Grenzgebiete, Bd. 1, Bonn 1981).

Natürlich wird mancher Lehrer die Textbesprechung mit dem eigentlichen Konflikt beginnen wollen. Dies stört die Möglichkeit, den Text unvoreingenommen zu lesen. In der Praxis läßt sich dieses Problem jedoch etwas auflösen; Die Textlektüre kann als Hausaufgabe gegeben

werden. Der erste Arbeitsauftrag könnte sein, den Text ab Zeile 3,38 zu lesen und eine Presse-notiz in zwei Sätzen zu fertigen (Wer? Was? Wann? Wie? Warum?).

Nach dem Vorlesen der Schüler-"Pressemitteilungen", die das Ereignis vorgeblich objektiv darstellen, kann herausgearbeitet werden, daß durch das Wegfallen der "subjektiven Textpassagen" der Gesamtvorgang unwahrscheinlich, viel leicht sogar lustig sensationell erscheint. Je tiefer die Schüler in den Text eindringen, desto deutlicher sollten sie erkennen, daß die .Schilderung Thomas Manns mehr objektive Angaben enthält, als bei oberflächlicher Betrachtung vermutet wird, Die Schüler dürften dadurch sensibilisiert werden für ihr eigenes Werten und allgemeingültige Wertungskriterien. Schließlich müßten die Schüler in der Lage sein. Textbelege dafür zu finden, daß Mann die Objektivität seiner Darstellung kaschiert, indem er Subjektivität vortäuscht!

#### Beispiele:

Vertrauliche Anreden des Lesers;

"., es ist schwer, so lustigen Leuten wie euch dergleichen begrifflich zu machen ..." (Zeile 2.33) "Ihr müßt nämlich wissen ..." (Zeile 3,16) "Wir erzählen euch nicht gern solche Dinge..." (Zeile 3,32)

Plaudernder Stil; "... aber leider gehört es nicht zur Sache, weshalb wir uns von, ihm abkehren müssen"•(Zeile 1,26) "ein Hündchen war nicht darauf, weshalb dieses Fuhrwerk ganz ohne Interesse ist ..." (Zeile 1,31)

Analyse und Interpretation des eigentlichen Konfliktes dürfte den Schülern nicht besonders schwer fallen. Man sollte darauf achten, dass die Gleichsetzung vom Fahrradfahrer und Leben in ihrer Bedeutung herausgearbeitet wird. So wie Piepsam sich vom Leben schlecht, verständnislos und ungerecht behandelt fühlt, so wird er in dem Konflikt am Ende seines Lebens erneut abgefertigt, Wie immer findet er kein geeignetes Mittel, sinnvoll zu antworten, Das Einfordern von Gerechtigkeit führt zu immer größerem eigenen Schaden.

Der Vorwurf, mißverstanden zu werden, den Piepsam immer drängender in die Welt schreit; "Ich will euch .Wahrheiten in die Ohren schreien ..." (Zeile 7, 15), "... du unwissender Geck" (Zeile 7, 37), kostet ihm insgesamt, aber auch in diesem Moment das Leben.

Die Schilderung des perfekten Abtransportes,

"klipp und klapp, wie im Affentheater" (Zeile 8. 19) nimmt die komisch wirkende Darstellung des anfänglichen Ruhestandes wieder auf. Zum letzten Mal wird deutlich, daß das Leben, der Alltag, über menschliche Schicksale ungerührt hinweggeht,

Die Textbesprechung kann auf dieser Grundlage abgeschlossen werden. Das eigene Verhalten insbesondere im Verkehr, Rechthaberei als Unfallursache, Mißverständnis durch Unkenntnis, das Ausleben von Aggressivität im Verkehr, kann thematisiert werden,

### Weiterführende, aktualisierende Problem-Stellungen:

#### a) Beschimpfungen in Fußgängerzonen

So hat das niedersächsische Sozialministerium 1983 eine Studie "Untersuchungen des Fahrradverkehrs in Fußgängerzonen" herausgegeben, in der das gemeinsame Verkehrsverhalten von Fußgängern und Radfahrern beobachtet und hinterfragt wurde. Verglichen wurden unter anderem Beschimpfungen von Radfahrern durch Fußgänger bei zugelassenem (Wunstorf) und verbotenen Radverkehr (Gifhorn, Hannover) in Fußgängerzonen.

Die folgenden Abschnitte stammen aus dieser Studie und durften weitere Impulse für den Unterricht setzen;

Mögliche Fragestellungen sind;

Weshalb schimpfen Fußgänger mehr über verbotenes Radfahren?

Weshalb fühlen sich Fußgänger durch verbotenes Radfahren mehr gefährdet als durch legales Radfahren? Weshalb werden hauptsächlich jüngere Radfahrer von älteren Fußgängern angesprochen? Inwieweit liefert Thomas Manns Erzählung die Erklärung der Beobachtungen und Befragungen der Studie?

#### b) Störung durch Mountainbikes

Eine weitere Art von Fußgängerzonen sind z.B. Wanderwege. Auf ihnen kommt es neuerdings zu Konflikten zwischen Wanderern (meist ältere Menschen) und den "Mountainbike"-Fahrern. Auch hier ist das Problem nicht eine spürbare Zahl von Unfällen, sondern die Vorstellung, man habe die Straße und das Auto verlassen und bewege sich jetzt in einem besonderen Schonraum, Dieser Schonraum wird allein durch das Auftau

### Belehrung von Radfahrern durch Fußgänger

Auch in der Fußgängerzone mit erlaubtem Radverkehr sehen sich etwa ein Viertel der Fußgänger durch die Verhaltensweisen der Radfahrer zu Unmutsäußerungen gegenüber dem anderen Verkehrsteilnehmer genötigt.

### 3.39 Belehrung von Radfahrern durch Fußgänger

Durch das verbotswidrige Verhalten der Radfahrer im Fahren durch die Fußgängerzone sehen sich viele Fußgänger genötigt. So kommt es wiederholt vor, daß Fußgänger die Radfahrer auf ihr falsches Verhalten, mitunter auch riskante und gefährdende Fahrmanöver, aufmerksam machen, zurechtweisen oder regelrecht beschimpfen.

So sind bereits 38 % der befragten Radfahrer auf ihr Fahrverhalten von Fußgängern angesprochen worden, wobei der größte Anteil vor allem jüngere Radfahrer waren. Diese Erfahrung ist in allen untersuchten Städten in ähnlicher Weise gemacht worden. Erst ein Vergleich mit der Untersuchung in der Fußgängerzone mit erlaubtem Radverkehr in Wunstorf zeigt, daß die Fußgänger sich dort nicht mehr so stark genötigt fühlen.

Interessant ist in diesem Zusammenhang noch ein weiteres Ergebnis der Befragung.

So wußten 12,4% der Fußgänger und 9,5 % der Radfahrer nicht, daß das Radfahren in den Fußgängerzonen nicht erlaubt ist.

Niedersächsischer, Sozialminister:  
Untersuchung des Fahrradverkehrs in  
Fußgängerzonen unter Berücksichtigung der  
Struktur und Bebauung Hannover 1983

\*) die Daten aus Hannover und Gifhorn wurden auf die tatsächlichen Anteile Fußgänger und Radfahrer umgerechnet.

Tabelle 8

### Vergleich von Verkehrsbedürfnissen und -gewohnheiten in Fußgängerzonen mit und ohne Radverkehr

Grundlage: Befragung im Rahmen der vorliegenden Untersuchung 1982 und Ergebnisse aus der Untersuchung in Wunstorf 1981 [7]

Fragenkomplex	Fußgängerzone/Stadt (Angaben in % des Gesamtverkehrs)		
	Wunstorf	Gifhorn	Hannover
1. Anzahl befragter Personen (absolut)	292	397 *	367 *
2. SOZIALE GRUPPEN			
berufstätig	39,4	38,9	47,9
Schüler/Auszubildender	34,0	37,6	20,7
Hausfrau, -mann	15,1	11,4	8,1
Rentner	8,4	10,2	21,8
sonstige	3,1	1,9	1,5
3. VERKEHRS- BEZIEHUNGEN (nur Radfahrer)			
Durchgangsfahrten	20,6	35,2	42,7
Zielfahrten	79,4	64,8	57,3
4. WEGZWECK (nur Radfahrer)			
Einkaufen	50,5	42,6	48,4
Freizeit	21,0	23,4	20,2
Arbeit	5,2	7,4	10,5
Ausbildung	1,0	18,5	4,0
Sonstiges	22,3	8,1	16,9
5. VERKEHRSMITTELWAHL ZUR FUSSGÄNGERZONE			
Fußgänger	23,8	31,5	69,0
Radfahrer	30,9	15,3	8,8
mot. Zweiräder	1,2	2,1	0,4
Pkw	38,1	46,8	10,7
ÖV	6,0	4,3	11,1
6. RADFAHREN IN FUSSGÄNGERZONEN			
dafür	42,1	15,2	25,2
auf Teilabschnitten/ markierten Streifen	16,5	11,9	26,6
dagegen	34,6	69,6	43,9
unentschieden	6,8	3,3	4,3
7. SICHERHEITS- EMPFINDEN			
keine Behinderung	69,8	68,4	56,1
nicht sicher, gelegentl. Behinderung	30,2	31,6	43,9
8. KONFLIKTE FUSSGÄNGER/ RADFAHRER			
nein	89,0	71,5	69,4
ja, mit Radfahrern	9,6	26,4	28,8
ja, mit Fußgängern	1,4	2,1	1,8
9. WEG DURCH DIE FUSSGÄNGERZONE (nur Radfahrer)			
kürzer	30,2	34,6	31,2
attraktiver	21,8	32,7	30,3
sicherer	16,4	12,1	12,8
zusätzl. Erledigungen	23,0	18,7	24,8
sonstiges	8,6	1,9	0,9
10. BENUTZEN VON FAHRRADSTÄNDERN (nur Radfahrer)			
ja	80,0	62,4	26,6
würde benutzen, wenn vorhanden und richtig angeordnet	8,3	24,4	61,2
nein	11,7	13,2	12,2
11. VERHALTEN BEI STARKEM FUSSGÄNGERSTROM (nur Radfahrer)			
absteigen	79,1	46,9	77,4
grundsätzlich schieben	2,7	48,8	15,3
nicht absteigen	18,2	4,3	7,3
12. BELEHRUNGEN VON RADFAHRERN DURCH FUSSGÄNGER			
ja	23,9	33,9	45,2
nein	76,1	66,1	54,8

chen eines Radfahrers in Frage gestellt. Gerade um die Alpen ist eine heiße Diskussion entbrannt. Nicht etwa, weil der Skitourismus nachweislich die Lebensgrundlagen zerstört, nicht etwa, weil der Normalurlauber bei der Anreise mit dem PKW zum Waldsterben in den Alpen beiträgt, sondern weil eine neue Nutzergruppe in ein "besetztes Revier" eindringt. Entrüstet wird die kaum ernstzunehmende Gefahr der Naturzerstörung durch Radfahrer bekämpft, während die täglich stattfindenden Naturzerstörungen durch bisherige Alpengenutzer als unveränderbar hingenommen werden,

Als Einstieg in diesen weiterführenden Themenkreis können folgende Texte dienen;

#### KEIN TEMPOLIMIT

Bonn bleibt beim NeinBUND erwartet mehr Waldschaden

**Hamburg/Bonn (dpa).** Die Autofahrer dürfen auch in Zukunft auf den bundesdeutschen Autobahnen "rasen", Die Bundesregierung lehne ein allgemeines Tempolimit ab, betonte Verkehrsminister Jürgen Warnke (CSU). Um die Unfallzahlen zu senken, forderte hingegen der Bundestagsabgeordnete der Grünen, Otto Schilly, nachdrücklich eine Geschwindigkeitsbegrenzung, Damit können nach Überzeugung des Bundes für Umwelt- und Naturschutz (BUND) auch die Luftschadstoffe - vor allem Stickoxide - verringert werden, an denen die Wälder sterben.

Auch angesichts des neuen italienischen Tempolimits und entsprechender Forderungen von SPD-Politikern bleibe Bonn jedoch bei einem eindeutigen "Nein", betonte Warnke gestern in einem Zeitungsinterview, unter Sicherheitsaspekten seien die deutschen Autobahnen in Europa unerreichbar.

Ein Tempolimit biete dagegen nach Ansicht des Grünen-Politikers Schilly "nicht nur das Mitgefühl und die Trauer über Tausende von Toten und Hunderttausende von Verletzten, die der Moloch des Autoverkehrs tagtäglich fordert, sondern auch die einfache wirtschaftliche Vernunft". Schilly verwies gestern dazu auf die wirtschaftlichen Schäden durch Verkehrsunfälle in Höhe von 38 Milliarden Mark.

Mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung kann nach Ansicht des BUND auch das zunehmende Waldsterben bekämpft werden. Die Zunahme der Stickoxide werde so gestoppt, Der

Vorsitzende der Organisation, Hubert Weinzlerl, warf der Bundesregierung in dieser Frage "massives Versagen" vor,

"Es ist ein unbegreifliches Phänomen, daß man sich an diese Zerstörung der Natur offenbar schon als unabwendbares Schicksal gewöhnt hat, statt über Gegenmaßnahmen zu sprechen", sagte Weinzlerl.

Die Waldschäden werden sich in diesem Jahr um weitere fünf Prozent erhöhen, berichtete der BUND. Es sei in höchstem Maße beunruhigend, wie wenig Notiz von der zum Teil dramatischen Entwicklung in den Wäldern genommen werde.

Am schlimmsten sei es in den Mittelgebirgen - und vor allem die Entwicklung im alpinen Raum, Über 1800 bis 2000 Metern habe ein völliges Vegetationssterben eingesetzt, das auf Sträucher und kleine Gewächse übergreife. Um die Luftqualität zu verbessern und die Unfallzahlen in den Städten zu senken, forderten die Grünen, eine innerörtliche Regelgeschwindigkeit von 30 Stundenkilometern.

Nur auf Hauptverkehrsadern solle teilweise Tempo 50 erhalten bleiben. Untersuchungen des Städtebauministeriums und des Deutschen Städtetages hätten bewiesen, daß sich mit Tempo 30 viel weniger schwere Unfälle ereigneten.

#### Literatur

- Böcher, Wolfgang; Integrative Aspekte der Verkehrserziehung, Verkehrserziehung und ihre Grenzgebiete. Bd I, 1981, S.71-154
- Daur, Hartmut, u.a.; Verkehrserziehung in der Schule. Kommentar zur Empfehlung der Kultusministerkonferenz vom 7. Juli 1972. o.O., 1973
- Daur, Hartmut, Dauter, Rudolf; Das Ringen um eine Verkehrserziehung an unseren Schulen. In; Zeitschrift für Verkehrserziehung III 79, S.3-6
- Gunnarson, S.D.; Das Märchen von dem Loch, In: Zeitschrift für Verkehrserziehung III 80, S, 28f
- Kommission für Verkehrssicherheit; Bericht (= Höcherl-Bericht), Bonn 1982
- Mann, Thomas; Der Weg zum Friedhof. In; Die Erzählungen Bd I, Hamburg 1979, S.141-148

- Statistisches Bundesamt; Kinderunfälle im Straßenverkehr 1987, Wiesbaden 1988
- Tucholsky, Kurt; 1372 Fahrräder, In; Der. Gesammelte Werke Bd III, Hamburg 1955. S. 998 f.

## Der Weg zum Friedhof

Der Weg zum Friedhof lief immer neben der Chaussee, immer an . ihrer Seite hin, bis er sein Ziel erreicht hatte, nämlich den Friedhof. An seiner anderen Seite lagen anfänglich menschliche Wohnungen, Neubauten der Vorstadt, an denen zum Teil noch gearbeitet wurde; und dann kamen Felder. Was die Chaussee betraf, die von Bäumen, knorrigen Buchen gesetzten Alters, flankiert wurde, so war sie zur Hälfte gepflastert, zur Hälfte war sie's nicht. Aber der Weg zum Friedhof war leicht mit Kies bestreut, was ihm den Charakter eines angenehmen Fußpfades gab. Ein 10" schmaler, trockener Graben, von Gras und Wiesenblumen ausgefüllt, zog sich zwischen beiden hin.

Es war Frühling, beinahe schon Sommer. Die Welt lächelte. Gottes blauer Himmel war mit lauter kleinen, runden, kompakten Wolkenstückchen besetzt, betupft mit lauter schneeweißen Klümpchen von humoristischem Ausdruck. Die Vögel zwitscherten in den Buchen, und über die Felder daher kam ein milder Wind.

Auf der Chaussee schlich ein Wagen vom nächsten Dorfe her gegen die Stadt, er fuhr zur Hälfte auf dem gepflasterten, zur anderen Hälfte auf dem nicht gepflasterten Teile der Straße. Der

Fuhrmann ließ seine Beine zu beiden Seiten der Deichsel hinabhängen und pffif aufs unreinste. Am äußersten Hinterteile aber saß ein gelbes Hündchen, das ihm den Rücken zuwandte und über sein spitzes Schnäuzchen hinweg mit unsäglich ernster und gesammelter Miene auf den Weg zurückblickte, den es gekommen war. Es war "ein unvergleichliches Hündchen, Goldes wert, tief erheiternd; aber leider gehört es nicht zur Sache, weshalb wir uns von ihm abkehren müssen.

— Ein Trupp Soldaten zog vorüber. Sie kamen von der unfernen Kaserne, marschierten in ihrem Dunst und sangen. Ein zweiter Wagen schlich, von der Stadt kommend, gegen das nächste Dorf. Der Fuhrmann schlief, und ein Hündchen war nicht darauf, weshalb dieses Fuhrwerk ganz ohne Interesse ist. Zwei Handwerksburschen kamen des Weges, der eine bucklig, der andere ein Riese an Gestalt. Sie gingen barfuß, weil sie ihre Stiefel auf dem Rücken trugen, riefen dem schlafenden Fuhrmann etwas Gutgelauntes zu und zogen fürbaß. Es war ein maßvoller Verkehr, der sich ohne Verwicklungen und Zwischenfälle erledigte.

Auf dem Wege zum Friedhof ging nur *ein* Mann; er ging langsam, gesenkten Hauptes und gestützt auf einen schwarzen Stock.

Dieser Mann hieß Piepsam, Lobgott Piepsam, und nicht anders. Wir nennen ausdrücklich seinen Namen, weil er sich in der Folge aufs sonderbarste benahm.

Er war schwarz gekleidet, denn er befand sich auf dem Wege zu den Gräbern seiner Lieben. Er trug einen rauhen, geschweiften Zylinderhut, einen altersblanken Gehrock, Beinkleider, die sowohl, zu eng als auch zu kurz waren, und schwarze, überall abgeschabte Glacehandschuhe. Sein Hals, ein langer, dürrer Hals mit großem Kehlkopfapfel, erhob sich aus einem Klappkragen der ausfranste, ja, er war an den Kanten schon ein wenig aufgerauht, dieser Klappkragen. Wenn aber der Mann seinen Kopf erhob, was er zuweilen tat, um zu sehen, wie weit er noch vom Friedhof entfernt sei, so bekam man etwas zu sehen, ein seltenes Gesicht, ohne Frage ein Gesicht, das man nicht so schnell wieder vergaß.

Es war glatt rasiert und bleich. Zwischen den ausgehöhlten Wangen aber trat eine vom sich knollenartig verdickende Nase hervor, die in einer unmäßigen, unnatürlichen Röte glühte und zum Überfluß von einer Menge kleiner Auswüchse strotzte, ungesunder Gewächse, die ihr ein unregelmäßiges und phantastisches Aussehen verliehen. Diese Nase, deren tiefe Glut scharf gegen die matte Blässe der Gesichtsfäche abstach, hatte etwas Unwahrscheinliches und Pittoreskes, sie sah aus wie angesetzt, wie eine Faschingsnase, wie ein melancholischer Spaß. Aber es war nicht an dem ... Seinen Mund, einen breiten Mund mit gesenkten Winkern, hielt der Mann fest geschlossen, und wenn er aufblickte, so zog er seine schwarzen, mit weißen Härchen durchsetzten Brauen hoch unter die Hutkrempe empor, daß man so recht zu sehen vermochte, wie entzündet und jämmerlich umrändert, seine Augen waren. Kurzum, es war ein Gesicht, dem man die lebhafteste Sympathie dauernd nicht versagen konnte.

Lobgott Piepsanis Erscheinung war nicht freudig, sie paßte schlecht zu diesem lieblichen Vormittag, und auch für einen, der die Gräber seiner Lieben besuchen will, war sie allzu trübselig. Wenn man aber in sein Inneres sah, so mußte man zugeben, daß ausreichende Gründe dafür vorhanden waren. Er war ein wenig gedrückt, wie? ... es ist schwer, so lustigen Leuten wie euch dergleichen begreiflich zu machen... ein wenig unglücklich, nicht wahr ?

- ein bißchen schlecht behandelt. Ach, die Wahrheit zu reden, so war er dies nicht nur ein wenig, er war es in hohem Grade, es war ohne Übertreibung elend mit ihm bestellt.
- 5 Erstens trank er. Nun, davon wird noch die Rede sein. Ferner war er verwitwet, verwaist und von aller Welt verlassen; er hatte nicht eine liebende Seele auf Erden. Seine Frau, eine geborene Lebzelt, war ihm entrissen worden, als sie ihm vor
- 10 Halbjahrsfrist ein Kind geschenkt hatte; es war das dritte Kind, und es war tot gewesen. Auch die beiden anderen Kinder waren gestorben; das eine an der Diphtherie, das andere an nichts und wieder nichts, vielleicht an allgemeiner Unzulänglichkeit.
- 15 Nicht genug damit, hatte er bald darauf seine Erwerbsstelle eingebüßt, war schimpflich aus Amt und Brot gejagt worden, und das hing mit jener Leidenschaft zusammen, die stärker war als Piepsam.
- 20 Er hatte ihr ehemals einigermaßen Widerpart zu halten vermocht, obgleich er ihr periodenweise unmaßig gefrönt hatte. Als ihm aber Weib und Kinder entrafte waren, als er ohne Halt und Stütze, von allem Anhang entblößt, allein auf Erden stand,
- 25 war das Laster Herr über ihn geworden und hatte seinen seelischen Widerstand mehr und mehr gebrochen. Er war Beamter im Dienste einer Versicherungssozietät gewesen, eine Art von höherem Kopisten mit monatlich neunzig
- 30 Reichsmark bar. In unzurechnungsfähigem Zustande jedoch hatte er sich grober Versehen schuldig gemacht und war, nach wiederholten Vermahnungen, endlich als dauernd unzuverlässig entlassen worden.
- 35 Es ist klar, daß dies durchaus keine sittliche Erhebung Piepsams  
15 zur Folge gehabt hatte, daß er nun vielmehr vollends dem Ruin anheimgefallen war. Ihr müßt nämlich wissen, daß das Unglück des Menschen
- 40 Würde ertötet - es ist immerhin gut, ein wenig Einsicht in diese Dinge zu besitzen. Es hat eine sonderbare und schauerliche Bewandnis hiermit. Es nützt nichts, daß der Mensch sich selbst seine Unschuld beteuert: in den meisten Fällen wird er
- 45 sich für sein Unglück verachten. Selbstverachtung und Laster aber stehen in der schauderhaftesten Wechselbeziehung, sie nähren einander, sie arbeiten einander in die Hände, daß es ein Graus ist. So war es auch mit Piepsam. Er trank, weil er sich nicht
- 50 achtete, und er achtete sich weniger und weniger, weil das immer erneute Zuschandenwerden aller guten Vorsätze sein Selbstvertrauen zerfraß.
- sein Selbstvertrauen zerfraß. Zu Hause in seinem Kleiderschranke pflegte eine Flasche mit einer giftgelben Flüssigkeit zu stehen, einer verderblichen Flüssigkeit, wir nennen aus Voreicht nicht
- 5 ihren Namen. Vor diesem Schranke hatte Lobgott Piepsam buchstäblich schon auf den Knien gelegen und sich die Zunge zerbissen; und dennoch war er schließlich erlegen... Wir erzählen euch nicht gern solche Dinge; aber Sie sind
- 10 immerhin lehrreich. — Nun ging er auf dem Wege zum Friedhof und stieß seinen schwarzen Stock vor sich hin. Der milde Wind umspielte auch *seine* Nase, aber er fühlte es nicht. Mit hoch emporgezogenen Brauen starrte er hohl und trüb
- 15 in die Welt, ein elender und verlorener Mensch. — Plötzlich vernahm er hinter sich ein Geräusch und horchte auf: ein sanftes Rauschen näherte sich aus weiter Ferne her mit großer
- 20 Geschwindigkeit. Er wandte sich um und blieb stehen... Es war ein Fahrrad, dessen Pneumatik auf dem leicht mit Kies bestreuten Boden knirschte und das in voller Karriere herankam, dann aber sein Tempo verlangsamte, da Piepsam
- 25 mitten im Wege stand.
- Ein junger Mann saß auf dem Sattel, ein Jüngling, ein unbesorgter Tourist. Ach, mein Gott, er erhob durchaus nicht den Anspruch, zu den Großen und Herrlichen dieser Erde gezählt zu werden! Er fuhr eine Maschine von mittlerer
- 30 Qualität, gleichviel aus welcher Fabrik, ein Rad im Preise von zweihundert Mark, auf gut Glück geraten. Und damit kutscherte er ein wenig über Land, frisch aus der Stadt hinaus, mit blitzenden Pedalen in Gottes freie Natur hinein, hurra! Er
- 35 trug ein buntes Hemd und eine graue Jacke darüber. Sportgamaschen und das keckste Mützchen der Welt, - ein Witz von einem Mützchen, bräunlich kariert, mit einem Knopf auf der Höhe. Darunter aber kam ein Wust, ein
- 40 dicker Schöpf von blondem Haar hervor, das ihm über die Stirne emporstand. Seine Augen waren blitzblau. Er kam daher wie das Leben und rührte die Glocke; aber Piepsam ging nicht um eines Haares Breite aus dem Wege. Er stand da
- 45 und blickte das Leben mit unbeweglicher Miene an.
- Es warf ihm einen ärgerlichen Blick zu und fuhr langsam an ihm vorüber, worauf Piepsam ebenfalls wieder vorwärtszugehen begann. Als es
- 50 aber vor ihm war, sagte er langsam und mit schwerer Betonung:  
»Numero neuntausendsiebenhundertundsieben.«

Dann kniff er die Lippen zusammen und blickte unverwandt vor sich nieder, während er fühlte, daß des Lebens Blick verduzt auf ihm ruhte.

Es hatte sich umgewendet, den Sattel hinter sich mit der einen Hand erfaßt und fuhr ganz langsam.

5 »Wie?« fragte es...  
»Numero neuntausendsiebenhundertundsieben«, wiederholte Piepsam. »O nichts. Ich werde Sie anzeigen.«

10 »Sie werden mich. anzeigen?«  
fragte das Leben, wandte sich noch weiter herum und fuhr noch langsamer, so daß es angestrengt mit der Lenkstange hin und her balancieren mußte...

15 »Gewiß«, antwortete Piepsam in einer Entfernung von fünf oder sechs Schritten.  
»Warum?« fragte das Leben und stieg ab. Es blieb stehen und sah sehr erwartungsvoll aus.  
»Das wissen Sie selbst sehr wohl.«

20 »Nein, das weiß ich nicht.«  
»Sie müssen es wissen.«  
»Aber ich weiß es *nicht*«, sagte das Leben, »und es interessiert mich auch außerordentlich wenig!«  
Damit machte es sich ansein Fahrrad, um wieder aufzusteigen. Es war durchaus nicht auf den Mund gefallen.

25 »Ich werde Sie anzeigen, weil Sie hier fahren, nicht dort draußen auf der Chaussee, sondern hier auf dem Wege zum Friedhof«, sagte Piepsam.

30 »Aber, lieber Herr!« sagte das Leben mit einem ärgerlichen und ungeduldigen Lachen, wandte sich neuerdings um und blieb stehen... »Sie sehen hier Spuren von Fahrrädern den ganzen Weg entlang... Hier fährt jedermann...«

35 »Das ist mir *ganz* gleiche, entgegnete Piepsam, »ich werde Sie anzeigen.«  
»Ei, so tun Sie, was Ihnen Vergnügen macht!« rief das Leben und stieg zu Rade. Es stieg wirklich auf, es blamierte sich nicht, indem ihm das Aufsteigen

40 mißlang; es stieß sich nur ein einziges Mal mit dem Fuße ab, saß sicher im Sattel und legte sich ins Zeug, um wieder ein Tempo zu gewinnen, das seinem Temperamente entsprach.  
»Wenn Sie nun noch weiter hier fahren, hier, auf dem Wege zum Friedhof, so werde ich Sie ganz sicher anzeigen«, sprach Piepsam. mit erhöhter und bebender Stimme. Aber das Leben kümmerte sich jämmerlich wenig darum; es fuhr mit wachsender Geschwindigkeit weiter.

45 »Hättet ihr in diesem Augenblick Lobgott Piepsams Gesicht gesehen, ihr wäret tief erschrocken gewesen.

50

Er kniff die Lippen so - fest zusammen, daß seine Wangen und sogar die glühende Nase sich ganz und gar verschoben, und unter den unnatürlich hoch emporgezogenen Brauen starrten seine

5 Augen dem entrollenden Fahrzeug mit wahnsinnigem Ausdruck nach. Plötzlich stürzte er vorwärts. Er legte die kurze Strecke, die ihn von der Maschine trennte, rennend zurück und ergriff die Satteltasche; er klammerte sich mit

10 beiden Händen daran fest, hing sich förmlich daran, und, immer mit übermenschlich fest zusammengekniffenen Lippen, stumm und mit wilden Augen, zerrte er aus Leibeskräften an dem vorwärtsstrebenden und balancierenden Zweirad.

15 Wer ihn sah, konnte im Zweifel sein, ob er. aus Bosheit beabsichtigte, den jungen Mann am Weiterfahren zu hindern, oder ob er von dem. Wunsche gepackt worden war, sich ins Schlepptau. nehmen zu lassen, sich hinten

20 aufzuschwingen und mitzufahren, ebenfalls ein wenig hinauszukutschieren, mit blitzenden Pedalen in Gottes freie Natur hinein, hurra!... Das Zweirad konnte dieser verzweifelten Last nicht lange widerstehen; es stand, es neigte sich, es fiel

25 um.  
Nun aber wurde das Leben grob. Es war auf ein Bein zu stehen gekommen, holte mit dem rechten Arme aus und gab Herrn Piepsam einen solchen Stoß vor die Brust, daß er mehrere Schritte zurücktaumelte. Dann sagte es mit bedrohlich anschwellender Stimme:

30 »Sie sind wohl besoffen, Kerl! Wenn Sie sonderbarer Patron sich's nun noch einmal einfallen lassen, mich aufzuhalten, so haue ich Sie in die Pfanne, verstehen Sie das? Ich schlage Ihnen die Knochen entzwei! Wollen Sie das zur Kenntnis nehmen!«

35 Und damit drehte es Herrn Piepsam den Rücken zu, zog mit einer entrüsteten Bewegung sein Mützchen fester über den Kopf und stieg wieder aufs Rad. Nein, es war durchaus nicht auf den Mund gefallen. Auch mißlang ihm das Aufsteigen ebensowenig wie vorhin. Es trat wieder nur einmal an, saß sicher im Sattel und

40 hatte die Maschine sofort in der Gewalt. Piepsam sah seinen Rücken sich rascher und rascher entfernen.  
Er stand da, keuchte und starrte dem Leben nach... Es stürzte nicht, es geschah ihm kein

45 Unglück, kein Pneumatik platzte, und kein Stein lag ihm im Wege; federnd fuhr es dahin.

50

Da begann Piepsam zu schreien und zu schimpfen - man konnte es ein Gebrüll heißen, es war gar keine menschliche Stimme mehr.

5 »Sie fahren nicht weiter!« schrie er. »Sie tun es nicht! Sie fahren dort draußen und nicht auf dem Wege zum Friedhof, hören Sie mich?!... Sie steigen ab. Sie steigen sofort ab! Oh! oh! ich zeige Sie an! ich verklage Sie! Ach, Herr du mein Gott, wenn du stürzest, wenn du stürzen wolltest, du

10 windige Kanaille, ich würde dich treten, mit dem Stiefel in dein Gesicht treten, du verfluchter Bube...«

Niemals wurde dergleichen ersehen! Ein schimpfender Mann auf dem Wege zum Friedhof, ein Mann, der mit geschwellenem Kopfe brüllt, ein Mann, der vor Schimpfen tanzt, Kapriolen macht. Arme und Beine um sich wirft und sich nicht zu lassen weiß! Das Fahrzeug war schon gar nicht mehr sichtbar, und Piepsam tobte noch

15 immer an derselben Stelle umher.

»Haltet ihn! Haltet ihn! Er fährt auf dem Wege zum Friedhof! Reißt ihn doch herunter, den verdammten Laffen! Ach... ach... hätte ich dich, wie wollte ich dich schinden, du alberner Hund, du dummer Windbeutel, du Hans Narr, du unwissender Geck... Sie steigen ab! Sie steigen in diesem Augenblick ab! Wirft ihn denn keiner in den Staub, den Wicht!? ... Spazierenfahren, wie? Auf dem Wege zum Friedhof, was?! Du Schurke!

20 Du dreister Bengel! Du verdammter Affe! Blitzblaue Augen, nicht wahr? Und was sonst noch? Der Teufel kratze sie dir aus, du unwissender, unwissender, unwissender Geck!...«

Piepsam ging nun zu Redewendungen über, die nicht wiederzugeben sind, er schäumte und stieß mit geborstener Stimme die schändlichsten Schimpfworte hervor, indes die Raserei seines Körpers sich immer mehr verstärkte. Ein paar Kinder mit einem Korbe und einem Pinscherhunde kamen von der Chaussee herüber; sie kletterten über den Graben, umringten den schreienden Mann und blickten neugierig in sein verzerrtes Gesicht. Einige Leute, die dort hinten an den Neubauten arbeiteten oder eben ihre Mittagspause

25 begonnen hatten, wurden ebenfalls aufmerksam, und Männer sowohl wie Mörtelweiber kamen den Weg daher auf die Gruppe zu. Aber Piepsam wütete immer weiter, es wurde immer schlimmer mit ihm. Er schüttelte blind und toll die Fäuste gen Himmel und nach allen Richtungen hin, zappelte mit den Beinen, drehte sich um sich selbst, beugte die Knie und schnellte wieder empor vor

unmäßiger Anstrengung, recht laut zu schreien. Er machte nicht einen Augenblick Pause im Schimpfen, er ließ sich kaum Zeit zu atmen, und es war zum Erstaunen, woher ihm all die Worte kamen. Sein Gesicht war furchterlich geschwollen, sein Zylinderhut saß ihm im Nacken, und sein umgebundenes Vorhemd hing ihm aus der Weste heraus. Dabei war er längst bei Allgemeinheiten angelangt und stieß Dinge

5 hervor, die nicht im entferntesten 'mehr zur Sache gehörten. Es waren Anspielungen auf sein Lasterleben und religiöse Hindeutungen, in so unpassendem Tone vorgebracht und mit Schimpfwörtern liederlich untermischt.

»Kommt nur her, kommt nur alle herbei!« brüllte er. »Nicht ihr, nicht bloß ihr, auch ihr anderen, ihr mit den Mätzchen und den blitzblauen Augen! Ich will euch Wahrheiten in die Ohren schreien, daß euch ewig grausen soll, euch windigen Wichten!... Grinst ihr? Zuckt ihr die Achseln?... Ich trinke...- gewiß, ich trinke! Ich saufe sogar, wenn ihr's hören wollt! Was bedeutet das?! Es ist noch nicht aller Tage Abend! Es kommt der Tag, ihr nichtiges

10 Geschmeiß, da Gott uns alle wägen wird... Ach... ach... des Menschen Sohn wird kommen in den Wolken, ihr unschuldigen Kanailen, und seine Gerechtigkeit ist nicht von dieser Welt! 'Er wird euch in die äußerste Finsternis werfen, euch munteres Gezücht, wo da ist Heulen und...«

Er war jetzt von einer stattlichen Menschenansammlung umgeben. Einige lachten, und einige sahen ihn mit gerunzelten Brauen an. Es waren noch mehr Arbeiter und Mörtelweiber von den Bauten herangekommen. Ein Fuhrmann war von seinem Wagen gestiegen, der auf der Landstraße hielt, und, die Peitsche in der Hand, ebenfalls über den Graben herzutreten. Ein Mann rüttelte Piepsam am Arme, aber das führte zu nichts. Ein Trupp Soldaten, der vorübermarschierte, reckte lachend die Häse nach ihm. Der Pinscherhund konnte nicht länger an sich halten, stemmte die Vorderbeine gegen den Boden und heulte ihm mit eingeklemmtem

15 Schwänze gerade ins Gesicht hinein.

Plötzlich schrie Lobgott Piepsam noch einmal aus voller Kraft: »Du steigst ab, du steigst sofort ab, du unwissender Geck!«, beschrieb mit einem Arme einen weiten Halbkreis und stürzte in sich selbst zusammen. Er lag da; jäh verstummt, als ein schwarzer Haufen inmitten der Neugierigen. Sein geschweiffter Zylinderhut flog davon,

sprang einmal vom Boden empor und blieb dann ebenfalls liegen.

5 Zwei Maurersleute beugten sich über den unbeweglichen Piepsam und verhandelten in dem biederem und vernünftigen Ton von arbeitenden Männern über den Fall. Dann machte sich der eine von ihnen auf die Beine und verschwand im Geschwindschritt

10 Die Zurückbleibenden nahmen noch einige Experimente mit dem Bewußtlosen vor. Der eine besprengte ihn aus einer Bütte mit Wasser, ein anderer goß aus seiner Flasche Branntwein in die hohle Hand und rieb ihm die Schläfen damit. Aber diese Bemühungen wurden von keinem Erfolge gekrönt.

15 So verging ein kleine Weile. Dann wurden Räder laut, und ein Wagen kam auf der Chaussee heran. Es war ein Sanitätswagen, und an Ort und Stelle machte er halt: mit zwei hübschen kleinen Pferden  
20 bespannt und mit einem ungeheuren roten Kreuze an jeder Seite bemalt. Zwei Männer in kleidsamer Uniform kletterten vom Bocke herab, und während der eine sich an das Hinterteil des Wagens begab, um es zu öffnen und das verschiebbare Bett  
25 herauszuziehen, sprang der andere auf den Weg zum Friedhof, schob die Gaffer beiseite und schleppte mit Hilfe eines Mannes aus dem Volke Herrn Piepsam zum Wagen. Er wurde auf das Bett gestreckt und hineingeschoben wie ein Brot in den  
30 Backofen, worauf die Tür wieder zuschnappte und die beiden Uniformierten wieder auf den Bock kletterten. Das alles ging mit großer Präzision, mit ein paar geübten Griffen, klipp und klapp, wie im Affentheater.

35 Und dann fuhren sie Lobgott Piepsam von hinnen.