

# Radwege im Einzugsbereich der Schule

Wolf-Eberhard Fahle

Die Untersuchung der Bedingungen, unter denen Schülerinnen mit dem Fahrrad zur Schule gelangen, bildet immer wieder einen Schwerpunkt innerhalb von Verkehrsprojekten. Fragen der Sicherheit stehen dabei naturgemäß im Vordergrund, können aber aus unterschiedlichen Richtungen behandelt werden:

Zum einen geht es darum, wie Schülerinnen auf vorhandenen Radwegen am sichersten zur Schule fahren können. Dieser Aspekt ist zumeist Inhalt der "Verkehrserziehung", in der das Verkehrsverhalten eingeübt und Hinweise für den sicheren Schulweg gegeben werden.

Ohne die Berechtigung der Verkehrserziehung für Kinder, vor allem im Vorschul- und Grundschulalter, in Zweifel zu ziehen, kann mit älteren Schülerinnen aber auch ein anderer Ansatz gewählt werden: Nicht das Verkehrsverhalten der Schüler auf den Schulwegen, sondern die Radwege selbst werden einer Analyse unterzogen, wobei unter Radwegen nicht ausschließlich die ausgewiesenen Fahrradwege verstanden werden, sondern alle Schulwege, auf denen man mit dem Rad fahren kann [also z.B. auch reine Autostraßen].

Die Untersuchung kann sich auf die Sicherheit vorhandener Radwege beschränken, sie kann aber auch darüber hinausgehen, indem z.B. auch Strecken überprüft werden, auf denen das Radfahren bislang - aus welchen Gründen auch immer - verboten ist. Dieser Ansatz bietet die Möglichkeit, sich in kritischer Weise mit lokalen Verkehrs- und Stadtplanungsmaßnahmen auseinanderzusetzen und über die Formulierung beobachteter Mängel hinaus eigene Veränderungsvorschläge zu erarbeiten sowie Möglichkeiten zur Durchsetzung ihrer Realisierung zu prüfen.

Ein derartig breit angelegtes Projekt, das im Rahmen des Modellversuchs SchUB an mehreren beteiligten Schulen im 9. und 10. Jahrgang erfolgreich erprobt wurde, ist nur durch Integration verschiedener Schulfächer durchführbar. Ein grober Überblick über die an den Radwege-Projekten beteiligten Fachbereiche mag dies veranschaulichen:

- Deutsch: Formulierung von Briefen, Ausarbeitung von Fragebögen, Erarbeitung und Durchführung von Interviews
- Erdkunde: Arbeiten mit Stadtplänen und Maßkarten, Verkehrs- und Stadtplanung, Flächennutzungsplan, Kennenlernen der Verkehrskonzepte verschiedener Verbände und Parteien
- Mathematik: Statistische Auswertung und graphische Umsetzung diverser Erhebungen und Messungen
- Kunst: Fotografieren und Entwicklung von Bildern, Zeichnung von Plänen, Videoeinsatz
- Sozialkunde: Erarbeitung von Strategien zur politischen Durchsetzung eigener Ziele, Kennenlernen politischer Entscheidungsträger, ihrer Ziele und Methoden.

Da die Beiträge der einzelnen Fächer im Verlaufe der einzelnen Projektphasen zu verschiedenen Zeitpunkten eingebracht werden müßten, ist es ratsam, die Stunden der beteiligten Fächer für den Projektzeitraum zu einem Stundenpool zusammenzulegen. Damit kann flexibler auf aktuell anstehende Aufgaben reagiert werden.

## Einstieg

Eine Voraussetzung für eine Radweganalyse im Einzugsbereich einer Schule ist eine genaue Kenntnis der am häufigsten benutzten Schulwege der Radfahrer. Diese kann z.B. durch eine Befragung aller Schüler und Lehrer einer Schule gewonnen werden, in der jeder Befragte seinen Radschulweg angibt.

Motivierender und auch für die anschließende Auswertung unkomplizierter ist es, wenn den Befragten Übersichtspläne des Einzugsbereichs der Schule gegeben werden, in die die Schulwege eingezeichnet werden.

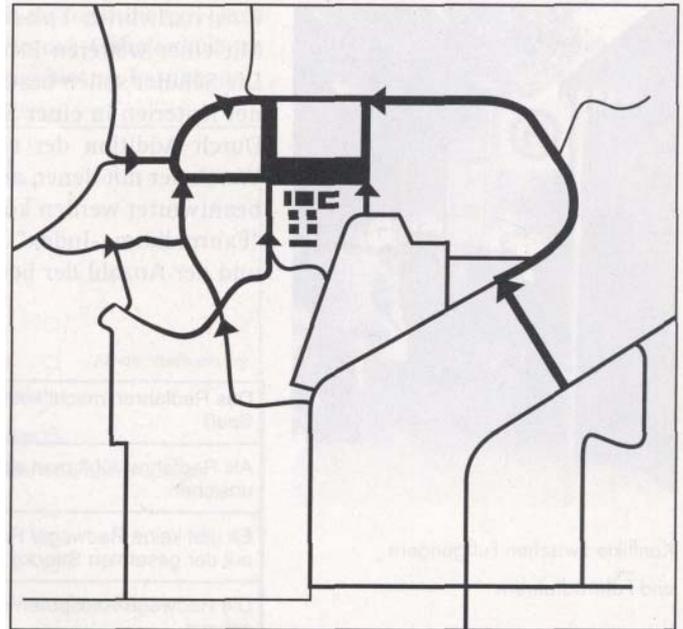
Alle Einzeldaten können dann in einer Übersichtskarte komprimiert werden, auf der die Wege zur Schule entsprechend ihrer Frequentierung in verschiedenen dicken Strichen dargestellt werden.

Aus dieser Karte wird auch deutlich, in welchen Bereichen Radfahrer auf dem direkten Weg zur Schule gelangen können bzw. aufgrund verkehrsgeographischer Bedingungen zu Umwegen gezwungen werden.

**Kritikphase**

Den Einstieg in die Kritikphase bildet die Betrachtung der erarbeiteten Übersichtskarte. Es könnte danach gefragt werden, wie die Schüler die Sicherheit der am häufigsten benutzten Radwege zur Schule einschätzen, wo es aus ihrer Sicht Gefahrenpunkte gibt und ob es andere Wege zur Schule gibt, die sicherer erscheinen, aber nicht als Radwege genutzt werden [dürfen].

Anschließend erfolgt eine Konkretisierung der Kritik. Dazu bieten sich verschiedene Verfahren an, die auch kombiniert angewendet werden können:



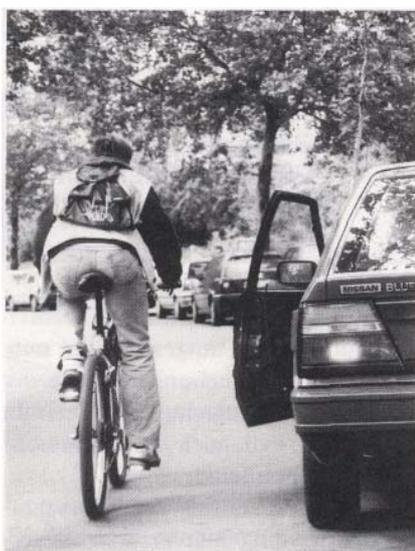
Radverkehrsströme zur Schule

**Fotosafari**

Auf einer gemeinsamen Erkundungstour mit Fahrrädern werden die Radwege in der näheren Umgebung der Schule abgefahren und Gefahrenpunkte aus der Sicht der Radfahrer fotografiert. Zusätzlich könnten auch Videoaufnahmen vom laufenden Verkehr aus der Perspektive eines Radfahrers [„bike-road-movie“] gemacht werden. Auf jeden Fall sollte eine solche Erkundungstour auch protokolliert werden [Angabe der Orte, an denen die Fotos gemacht wurden; Auflistung weiterer Gefahrensituationen, die während der Tour auffallen und vielleicht nicht mit Fotos dokumentiert werden können]. Dies erleichtert später die Auswertung.

**Radler-Meckerzettel**

Durch eine Befragung nicht direkt am Projekt beteiligter Schüler, die mit dem Fahrrad zur Schule fahren, kann die bereits erarbeitete Mängelliste ergänzt werden. Vorgefertigte Fragebögen könnten z.B. folgenden Inhalt haben:



O Kannst Du mit dem Fahrrad den direktesten Weg von Deiner Wohnung zur Schule nehmen, oder mußt Du Umwege fahren?

O Gib an, wo Du Umwege nehmen mußt. Wo macht Dir das Radfahren auf dem Schulweg Spaß? Gib an, warum!

O An welchen Orten auf dem Schulweg empfindest Du das Radfahren stressig oder gefährlich? Warum?

Sinnvoll scheint auch eine Befragung von Fußgängern und Autofahrern zu möglichen Konfliktsituationen mit Radfahrern. Damit würde die Möglichkeit des Perspektivwechsels eröffnet.

Rücksichtsloses Verhalten (nachgestellte Situation)



Zu dichtes Auffahren



Konflikte zwischen Fußgängern und Fahrradfahrern

**Fahrradklima-Tabelle**

Mit einer weiteren Erhebung können detaillierter einzelne Orte untersucht werden. Die Schüler sollen bestimmte Straßen oder Straßenabschnitte hinsichtlich verschiedener Kriterien in einer Skala von 1 bis 5 bewerten.

Durch Addition der einzelnen Punkte bekommt die Straße einen "Fahrradklima-Wert", der mit denen anderer Straßen verglichen werden kann. Falls nicht alle Fragen beantwortet werden können, empfiehlt sich zur Vergleichbarkeit die Ermittlung eines "Fahrradklima-Index", der sich aus der Division der Gesamtsumme der Einzelwerte und der Anzahl der bewerteten Kriterien ergibt.

	1	2	3	4	5	
Das Radfahren macht keinen Spaß						Das Radfahren macht Spaß
Als Radfahrer fühlt man sich sehr unsicher						Als Radfahrer fühlt man sich sehr sicher
Es gibt keine Radwege/ Radspuren auf der gesamten Strecke						Es gibt Radwege/Radspuren auf der gesamten Strecke
Die Radwege/Radspuren sind sehr schmal						Die Radwege/Radspuren sind sehr breit
Radwege sind sehr häufig von Autos zugeparkt						Radwege sind nie von Autos zugeparkt
Der Straßenbelag ist nicht zum Radfahren geeignet						Der Straßenbelag ist zum Radfahren sehr gut geeignet
Die Radwege werden so gut wie nie gereinigt						Die Radwege werden sehr häufig gereinigt
Es gibt sehr viele gefährliche Kreuzungen und/oder Einmündungen						Es gibt keine gefährlichen Kreuzungen und/oder Einmündungen
Es gibt an keiner Kreuzung Radfahrerampeln						Es gibt an jeder Kreuzung Radfahrerampeln
Es gibt keine geeigneten Abstellmöglichkeiten für Fahrräder						Es gibt sehr viele geeignete Abstellmöglichkeiten für Fahrräder
Die meisten Autos fahren zu schnell						Die meisten Autos fahren in angemessenem Tempo
Es gibt sehr häufig Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern						Es gibt keine Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern
	1	2	3	4	5	
<b>Fahrradklima-Wert</b> [maximal: 60]	29					<b>Beispiel:</b> <b>Wilhelmsruher Damm</b> <b>in Berlin-Reinickendorf</b>
<b>Fahrradklima-Index</b> [maximal: 5,0]	2,4					

Die Fahrradklima-Werte und -Indices verschiedener Straßen [-abschnitte] werden nun in eine zusammenfassende Graphik [z.B. Balkendiagramm] umgesetzt und miteinander verglichen. Im Anschluß an die Auswertung aller Erhebungen sowie der Fotos und Videoaufnahmen ist es erforderlich, daß das Untersuchungsgebiet nun eingegrenzt wird. Die Schüler sollten sich einzelne Straßen, evtl. auch nur Straßenabschnitte oder eine Kreuzung auswählen, an denen sie weiterarbeiten wollen. Falls der Wunsch besteht, zu mehreren Schulwegabschnitten Verbesserungsvorschläge zu entwerfen, könnte die Schülergruppe nach den jeweiligen Interessen in verschiedene, parallel arbeitende "Planungsbüros" aufgeteilt werden. Jede Gruppe ist für nur eine Straße oder einen eingegrenzten Straßenabschnitt verantwortlich und be-

kommt die Aufgabe, die wesentlichen Mängel in ihrem Bereich zu formulieren. Dazu ist es eventuell erforderlich, den Planungsgruppen noch einmal Gelegenheit zu geben, mit Fotoapparat und Protokollbogen ihr Untersuchungsgebiet zu besuchen.

## RADWEGE - PROTOKOLL

Datum:	Uhrzeit:	Protokollanten:	
Untersuchte Straße:	Zustand des Radwegs: Belag		
Untersuchter Straßenabschnitt:	holprig	D	
Skizze des untersuchten Straßenabschnitts:	verdreht	D	Art der Verdreckung:
	Baumwurzeln	D	
	Schlaglöcher	Q	Sonstige Hindernisse
	auf bzw. direkt neben dem Radweg:		
	Parkende	D	Autos
	Fußgänger	G	
	Sonstige Hindernisse: (Welche ?)		
Straßenbreite:	Gibt es eine Absenkung der Bordsteinkanten ? D		
Ist der Straßenbelag zum Radfahren geeignet ? (Wenn nicht: warum nicht ?)	ja	D	nein
Anzahl der Autosproben pro Richtung:	Gibt es Radfahrerampeln ?		
Anzahl der Autos pro Stunde in beiden Richtungen (5 Minuten zählen):	ja	D	nein
Zulässige Höchstgeschwindigkeit: Dürfen Autos am Straßenrand parken ? Breite des Fußgängerwegs:	a	D	nein
Fahrradweg/Fahrradspur* -(Zutreffendes unterstreichen)	nicht vorhanden	D	D
	vorhanden	D	nein
Breite des Fahrradwegs/der Fahrradspur: Abstand zwischen Fahrradweg und Fußgängerweg: Abstand zwischen Fahrradweg und Straße:	Gibt es Abstellmöglichkeiten für Fahrräder ? D		
	ja	D	nein
	Gibt es Abstellmöglichkeiten für Fahrräder ? D		
	wieviele ?		
	Was uns außerdem nicht gefällt:		
	Was uns gut gefällt:		
	Gesamturteil:		
	D	D	D
	Wir sind sehr zufrieden	Kleinere Veränderungen notwendig	Erhebliche Veränderungen notwendig
			Fahrradfahren Nein danke!

### Planungsphase

Die Formulierung von Kritik an bestehenden Radwegstrukturen beinhaltet immer auch schon mehr oder weniger konkrete Überlegungen der Veränderung. Dennoch wären alle Beteiligten überfordert, allein auf der Grundlage der Mängelbeschreibung bereits Ideen entwickeln zu können, wie die Schulwege sicherer gestaltet werden könnten.

Deshalb wird es erforderlich sein, Beispiele gelungener Radwegeplanungen kennenzulernen:

### Literaturstudium

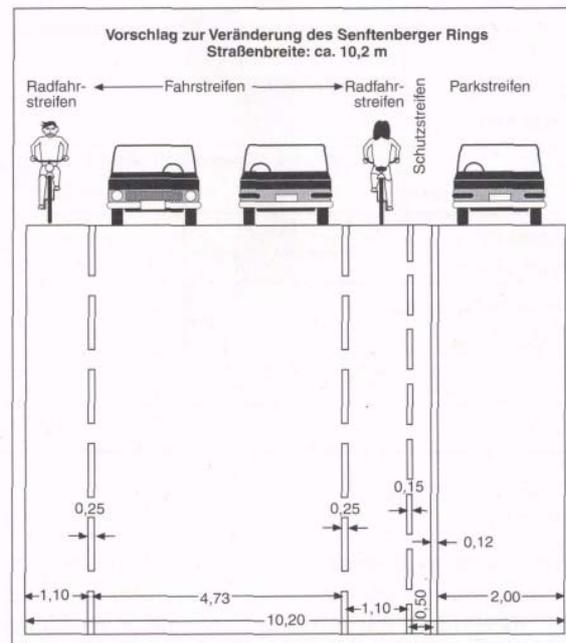
Die Planung von neuen Radwegen setzt eine Kenntnis der verschiedenen Formen von Radverkehrsanlagen mit ihren jeweiligen Vor- und Nachteilen voraus. Diverse Broschüren mit entsprechenden technischen Hinweisen und Beispielen aus Berlin gibt es

unter anderem in den Geschäftsstellen des ADFC, BUND, VCD und der Senatsverwaltung für Verkehr und Betriebe, [siehe Adressenservice]



Vermessung der Fahrbahnbreiten einer Straße ohne Radwege

Der Arbeitskreis Verkehr beim BUND verfügt über eine Sammlung von Dias, auf denen verschiedene Beispiele von Radwegen im In- und Ausland [v.a. Holland] gezeigt werden. Diese Sammlung kann in der Crellestraße 35 ausgeliehen werden. Es ist allerdings ratsam, daß die Dias von einem Mitarbeiter des Arbeitskreises kommentiert werden. Ansprechpartner: Felix Beutler und Axel Mauruszat, Tel.: 78 79 00 - 0



Planung: Markierung von Radfahrstreifen

Berlin bietet ein breites Spektrum von Radverkehrsanlagen, die man mit den Schülern unbedingt vor Ort begutachten sollte. Das Beste wäre, diese Radwege gemeinsam auf einer Fahrradexkursion zu bereisen, um einen sinnlichen Eindruck des Radfahrgefühls zu bekommen. Einen ersten Überblick über alternative Radwege im Berliner Stadtbereich kann man sich mit speziellen Fahrradkarten verschaffen [Besonders empfehlenswert ist der ADFC-Stadtplan für Radfahrer, Maßstab 1:30000, Tourist

Verlag GmbH, Berlin, 1994; eingeschränkt verwendbar ist das Fahrradverkehrsnetz 1992, herausgegeben von der Senatsverwaltung für Verkehr und Betriebe, Maßstab 1: 50000]. Inzwischen gibt es auch Fahrradkarten einzelner Bezirke [z.B. die Fahrrad-Wanderkarte vom Bezirk Reinickendorf, Maßstab 1: 20000], die in den Bezirksämtern kostenlos zu bekommen sind. Leider ist in den Fahrradkarten nicht in jedem Fall angegeben, um welche Art von Radverkehrsanlage es sich handelt. Die folgende Tabelle soll daher einen kleinen Überblick verschiedener Anlagen mit jeweils einem Beispiel geben:

Straßenbegleitende Radverkehrsanlagen	
Radweg	Bundesallee
Radweg auf Fahrbahnniveau	Stromstraße
Radweg links der Fahrbahn	Wisbyer Straße
Zweirichtungsweg	nördliche Gallwitzallee
Gemeinsamer Rad- und Fußweg	Hildburghäuser Straße [Steglitz]
Radspur	Südwestkorso
Radstreifen	Südseite Columbiadamm zwischen Friesen- und Golßener Str.
Umweltspur/Mehrzweckspur	Kurfürstendamm
Bedarfsspur	Prellerweg
Selbständige Radverkehrsanlagen	
Fahrradstraße	kein Beispiel in Berlin
selbständig geführter Radweg	Franz-Grothe-Weg
kombinierter Rad- und Fußweg	Großer Weg im Tiergarten
freigegebene Fußgängerzone	am Victoria-Luise-Platz

[aus Axel Mauruszat, Fahrrad-Ordner, a.a.O.]

Nachdem die Schüler sich nun einen Überblick über Radverkehrsplanungen in anderen Gegenden verschafft haben, kann es an die Entwürfe für die Radwege im Einzugsbereich der eigenen Schule gehen. Diese eigentliche Planungsphase wird erfahrungsgemäß den zeitlich breitesten Raum einnehmen, zumal sich die Schüler Techniken der Umsetzung aneignen müssen und immer wieder auch vor Ort Details des Ist-Zustandes in Augenschein genommen werden müssen.

Um bei der Entwicklung von Verbesserungsvorschlägen zu fundierten Ergebnissen zu gelangen, ist es ratsam, sich von vornherein auf wenige kleinere Projekte zu beschränken. Außerdem ist möglichst frühzeitig festzulegen, in welcher Form die Veränderungsideen dargestellt werden sollen:



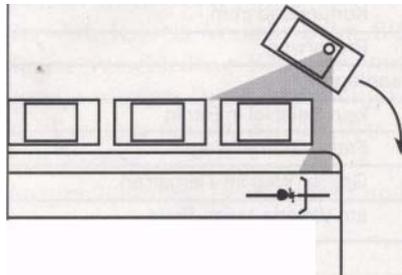
Planung: Verlegung eines Radweges

- O Die einfachste Methode ist die textliche Darstellung der Verbesserungsvorschläge.
- O Sehr viel motivierender und auch anschaulicher sind graphische Umsetzungen, z. B. in Form von Malereien, maßstabsgetreuen Planzeichnungen oder als Fotomontagen.
- O Eine weitere, allerdings sehr zeitaufwendige Möglichkeit ist die Anfertigung eines dreidimensionalen Modells. Grundlage eines Modells könnte die vergrößerte Kopie einer Straßenkarte sein [Maßstab mindestens 1: 100], auf die die Modell-details [z.B. Häuser, Bäume, Ampeln etc] aus Holz, Pappkarton, Flechten, Knetmasse, Styrodur, Draht o.a. aufgeklebt werden.

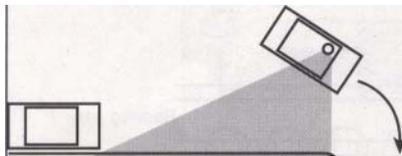
Während der Planungsphase schlage ich auch einen Besuch bei einem Stadtplanungsbüro bzw. im bezirklichen Stadtplanungsamt vor, um den Schülern einen Eindruck davon zu vermitteln, "wie die Profis arbeiten".

Eventuell lassen sich hier bereits Kontakte knüpfen, die für eventuelle Realisierungsabsichten hilfreich wären.

### Veränderungsvorschlag



Jetziger Zustand:  
Der ankommende Wagen kann den Radfahrer hinter dem parkenden Wagen nicht sehen.



Veränderungsvorschlag:  
Wir schlagen vor, zwei Parkplätze zu entfernen, damit der Radfahrer von den Autos früh genug gesehen wird.

Planung: Parkverbot, damit Radfahrer früher gesehen werden

Mit einem Schuß gesunden Selbstbewußtseins und einer guten inhaltlichen und strategischen Vorbereitung kann es durchaus gelingen, Verantwortliche für die erarbeiteten Forderungen zu gewinnen.

Gerade Bezirkspolitiker, die auf der untersten Stufe ihrer ersehnten Erfolgsleiter stehen, sind für eine derartige Öffentlichkeitsarbeit manchmal dankbar und nehmen vor allem Kinder und Jugendliche ernster, als man zunächst annehmen mag.

Und so könnte man vorgehen:

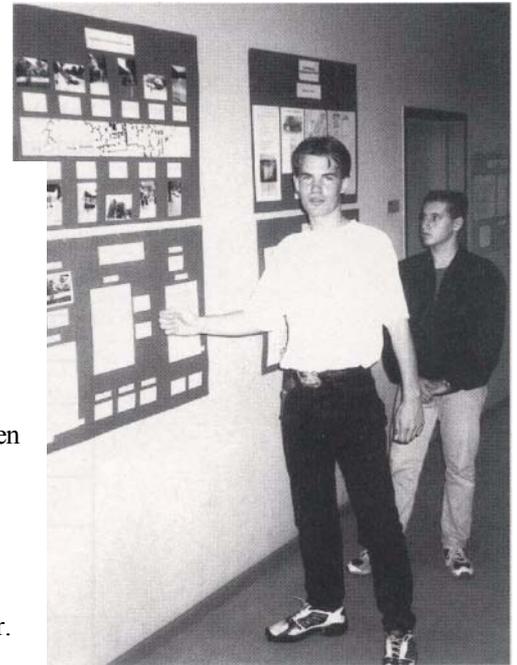
- O Die Schülerarbeiten werden zu einer Ausstellung zusammengefaßt. Da niemand gerne lange Texte liest, sollten die begründeten Forderungen knapp und präzise formuliert werden.

### Realisierungsmöglichkeiten

Der Unterrichtsalltag zeigt, daß von Schülern hergestellte Produkte zumeist mit der Benotung ihre Bedeutung verlieren und anschließend vernichtet werden oder allenfalls in irgendeiner Ecke der Schule verstauben, bis sie irgendwann Platz für neue Schülerarbeiten machen müssen. Das hier skizzierte Projekt ist aber darauf angelegt, daß die Projektergebnisse nicht in Schubladen versauern, sondern publik werden. Gewiß wird es immer Zweifel geben, ob die Arbeiten auch vorzeigbar sind - vielleicht läßt man sich auch durch Aussagen anderer ["Das kriegt ihr doch nie durch"] entmutigen. Ich möchte angesichts durchaus positiver Erfahrungen dennoch Mut machen, mit den Schülerarbeiten den Schritt vor die Schultür zu gehen.

- Die Schüler üben einen kleinen Vortrag ein, den sie später vor eingeladenen Gästen halten sollen.
- Es werden Überlegungen angestellt, wer im Bezirk Verantwortung für die Verkehrspolitik trägt und wer bei der Umsetzung der aufgestellten Forderungen hilfreich sein könnte, z.B.:
  - Kommunalpolitiker
  - Polizei [z.B. Kontaktbereichsbeamter]
  - Vertreter des Bezirksamtes [z.B. Tiefbauamt]
  - Vertreter der örtlichen Wohnungsbaugesellschaft
  - Vertreter aus Umweltschutzverbänden
  - Presse

An die Verantwortlichen werden nun Briefe verschickt, in denen sie zu einer Podiumsdiskussion in die Schule eingeladen werden. In den gleichlautenden Einladungen sollte das Projekt kurz beschrieben werden. Was die Forderungen angeht, genügt ein allgemeiner Satz [z.B.: "Wir haben im Rahmen unseres Projektes Verbesserungsvorschläge erarbeitet, mit denen unser Bezirk radfahrfreundlicher werden könnte, und wollen Ihnen diese Ergebnisse vorstellen."]. Damit wird die Spannung bei den eingeladenen Gästen erhöht! Wichtig ist, daß in der Einladung bereits definitiv Ort und Zeit der Podiumsdiskussion genannt werden. Als Ort schlage ich die eigene Schule vor. Hier haben die Schüler ein Heimspiel! Und noch eines gehört in den Brief: Alle eingeladenen Gäste sollten namentlich und in ihren Funktionen genannt werden. Gerade Politiker werden sich gut überlegen, einer solchen Veranstaltung fernzubleiben, wenn sie wissen, daß Vertreter aller anderen Fraktionen und die Lokalpresse zur Teilnahme gebeten wurden.



Vorstellung der Projektergebnisse vor eingeladenen Gästen



- Auch die Podiumsdiskussion selbst sollte gut vorbereitet sein. Dazu gehört die Erarbeitung einer Tischvorlage, in der die Forderungen der Schüler anschaulich [evtl. mit Abbildungen der Projektergebnisse] dargestellt sind. Dieses Papier erinnert alle Gäste auch Tage später noch daran, daß sie sich [und dies wird meist der Fall sein!] "für die Belange der Schüler einsetzen wollen". Natürlich kann man nicht exakt voraussagen, wie die Diskussion tatsächlich abläuft. Sinnvoll erscheint aber, mit den Schülern im Vorfeld die Diskussion zu gliedern [zuerst Vorträge der Schüler!], einen Diskussionsleiter zu bestimmen und Überlegungen anzustellen, wie die Gäste auf die Forderungen reagieren könnten [z.B. finanzielle Einwände]. Die Antizipation der Veranstaltung erleichtert es Schülern, sich frühzeitig mit Gegenargumenten zu präparieren.

Und zu guter Letzt: Die Bedeutung der Veranstaltung wächst, wenn auch der gesamte Rahmen professionell ist: Eine entsprechende Sitzordnung, die Vorstellung aller Teilnehmer und Namensschilder machen den ernsthaften Willen deutlich, daß die Schüler Erwartungen haben! Mit Mineralwasser und etwas Knabbergebäck wird zudem eine lockerere Atmosphäre erreicht.

Welchen Erfolg ein Schritt an die Öffentlichkeit haben kann, soll die Chronologie eines Radwege-Projektes in einem 9. Jahrgang der Bettina-von-Arnim-Gesamtschule in Reinickendorf zeigen:

15.04.-1 2.07. 1994	Durchführung des Radwegeprojekts [4 Unterrichtsstunden pro Woche]
12.07.1994	Einladung zu einer Podiumsdiskussion
07.09.1994	Vorstellung der Projektergebnisse und anschließende Podiumsdiskussion Sämtliche eingeladenen Gäste nahmen teil
22.09.1994	Artikel im "Nordberliner" zu der Veranstaltung am 07.09.1994
04.10.1994	Gemeinsamer Antrag der Fraktionen der SPD, Grünen/AL und CDU zur Behandlung wesentlicher Forderungen der Schüler in der Bezirksverordnetenversammlung Reinickendorf.
14.11.1994	Einladung der Schüler zur Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 22.11.1994, in der die Schülerarbeiten behandelt werden.
22.11.1994	Anhörung der Schüler vor dem Ausschuß für Wirtschaft und Verkehr
23.11.1994	Beschlußempfehlung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr für die 31. Sitzung der BW am 14.12.1994. Diese Beschlußempfehlung berücksichtigt nur noch einige Schülerforderungen.
12.12.1994	In einem Schreiben des Naturschutz- und Grünflächenamtes stimmt das NGA in 4 von 5 beschriebenen Fällen mit den Mängelberichten der Schüler überein. Entsprechende Maßnahmen werden vom NGA zugesagt.
14.12.1994	Der Antrag des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr wird von der BW angenommen.
09.08.1995	In einer 'Vorlage zur Kenntnisnahme für die Bezirksverordnetenversammlung' von der Abteilung Bauwesen wird mitgeteilt, daß zwei von zuletzt 5 behandelten und weiterverfolgten Schülerforderungen bereits umgesetzt wurden. Drei weitere Veränderungsvorschläge wurden nach einem Ortstermin vom Landespolizeiverwaltungsamt und der Polizeidirektion 1 [Straßenverkehr] abgelehnt.

Auch wenn also letztlich nur ein kleiner Teil der Schülerarbeiten zur Realisierung kam - sie haben an einem Kursus zur politischen Bildung teilgenommen und sind zu Recht stolz darauf, durch ihre Arbeit im eigenen Bezirk etwas in ihrem Sinne verändert zu haben.

### Literatur

ADFC [Hrsg.]

*Technische Information: Radfahrstreifen & Mehrzweckstreifen*

Berlin, 1990

ADFC [Hrsg.]

*Der Schein trägt - Die scheinbare und die nutzbare Breite von Radwegen -*

*Verminderung des gebotenen Sicherheitsabstandes durch den Bau von Radwegen*

Berlin, o.J.

Birgit Andreh:

*Radwege im Test*

in: Beispiele - In Niedersachsen Schule machen

Heft 2/93, Schwerpunkt: Schule - Verkehr - Umwelt, S. 47- 49

Felix Beutler [Hrsg.]  
*Gesundheit und Verkehr, Kommentierte Literatursammlung*  
ausleihbar beim BUND, Crellestraße 35, 10827 Berlin, Tel.: 78 79 00 - 0

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland [Hrsg.] *Auto  
oder mobil - Der Stadtverkehr in Berlin* Berlin, 1992  
*Fahrräder in der Großstadt* [S. 18-19]  
*Fahrradverkehr* [S. 36-38]

Axel Mauruszat [Hrsg.]  
*Fahrrad-Ordner, Kommentierte Literatursammlung*  
ausleihbar beim BUND, Crellestraße 35, 10827 Berlin, Tel.: 78 79 00 - 0

Rolf Quandt  
*Verkehrsklima: Fahrradfreundlich*  
in: Deutsche Verkehrswacht e.V. [Hrsg.],  
Radfahren 5-10, Unterrichtsprojekte für die Sekundarstufe, Heft 2  
Meckenheim, München, 1993

Martin Rothe  
*Integration von Verkehrserziehung und Umwelterziehung*  
*Sicher mit dem Rad zur Schule*  
in: Umwelterziehung praktisch, Nr. 31, FahrRad!  
Pädagogisches Zentrum des Landes Rheinland-Pfalz,  
Bad Kreuznach, I 994, S. 24-27

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