

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz
Abteilung Verkehr
VII A „Grundsatzangelegenheiten der Verkehrspolitik, Verkehrsentwicklungsplanung“
Am Köllnischen Park 3
10179 Berlin

Schlussbericht (Stand März 2017, Fassung Mai 2019)

Schulisches Mobilitätsmanagement – Pilotprojekt Reinhardswald-Grundschule in Berlin-Kreuzberg

Teil 2: Durchführung

Projektbearbeitung:



Kasinostraße 63
52066 Aachen

fon: 0241 . 980 93 999
fax: 0241 . 980 95 470
info@verkehrskonzept.de

plan.publik.

Prof. Dipl.-Ing. Karl Heinz Schäfer

Weißdornweg 21
50827 Köln

fon: 0178 . 5370639
fax: 0221 . 2793264
schaefer@planpublik.de

Inhalt

1	Aufgabenstellung	3
2	Herangehensweise	5
3	Analyseergebnisse	6
3.1	Ergebnisse der Schulkinderbefragung	6
3.2	Elternbefragung	7
3.2.1	Fragebogen	7
3.2.2	Ergebnisse der Elternbefragung	7
4	 Projektdurchführung	10
4.1	AG Fußverkehr	10
4.1.1	Sicheres Schulumfeld	10
4.1.2	Empfehlungen für den Unterricht	12
4.1.3	Elternhaltestellen	12
4.1.4	Überarbeitung Schulwegplan	15
4.2	AG Radverkehr	15
4.2.1	Identifikation von Netzlücken	15
4.2.2	Fahrradabstellanlagen	22
4.2.3	Verlagerung der Radfahrausbildung in den Realraum	22
4.3	AG eigenständige Mobilität und Unterrichtskonzeption	24
4.3.1	Konzeption jahrgangsstufenbezogener Unterrichtseinheiten	24
4.3.2	Projekttag Mobilität	26
4.3.3	Aktionen zur Förderung einer eigenständigen Mobilität von Kindern	31
4.3.4	Förderung Schulweggemeinschaften, ggf. Patenschaften	34
4.4	AG Öffentlichkeitsarbeit	35
4.4.1	Erarbeitung eines Merkblattes für Eltern (der Schulneulinge)	35
4.4.2	Elterninformation (Informationsabend, Elternbriefe)	36
4.4.3	Internetseite	37
5	Zusammenfassung und Fazit	38
5.1	Einleitende Anmerkungen zum Projekterfolg	38
5.2	Vorschlag Schulprogramm	39
6	Ausblick	41
6.1	Wie könnten sinnvolle Unterstützungsangebote für andere Berliner Grundschulen aussehen?	42
6.1.1	Beratung	43
6.1.2	Begleitung	43
6.1.3	Weitergehende Ansätze (berlinweit)	44
7	Danksagung	44
8	Quellen	44
Anlagen		45
A	Elternfragebogen	45
B	Ergebnisse Radnetzbeurteilung	46
C	Radfahrprüfung im Realraum / Fotos	51
D	Schulwegfibel (ausschnittsweise)	52
E	Argumentationshilfen „Selbstständiger Schulweg“	55
F	Projekttag Mobilität / Fotos	56

1 Aufgabenstellung

Als Folge gesellschaftlicher Entwicklungen und des technischen Fortschritts hat sich das Mobilitätsverhalten von Menschen, auch das von Kindern, verändert und wird es auch in Zukunft tun. Pauschal und vereinfachend zusammengefasst erfolgt die Fortbewegung von Kindern zunehmend motorisiert. So legen z. B. Kinder und Jugendliche in Hessen inzwischen rund ein Drittel ihrer Wege als Mitfahrende im Pkw zurück. Der Mitfahrenden-Anteil auf Schulwegen von Kindern zwischen 6 und 9 Jahren beträgt in Hessen 19 %¹, was bedeutet, dass etwa jedes fünfte Kind mit dem Auto zur Schule gebracht wird. Vergleichswerte, die 2014 im Rahmen einer Studie von *verkehrskonzept* an fast allen Aachener Grundschulen erhoben wurden, bestätigen die Ergebnisse.

Mit dem Rückgang der Wegeanteile, die Kinder selbstständig, unbeaufsichtigt, "spielend", aktiv und in Interaktion mit dem umgebenden Lebens- und Erfahrungsraum zurücklegen, reduziert sich gleichermaßen der Anteil an Erfahrung, der für den Erwerb ihrer Mobilitätskompetenz erforderlich ist. Darüber hinaus wirkt sich diese unselbstständige Art der Fortbewegung, unweigerlich auf die psychomotorischen, sozialen und kognitiven Fähigkeiten von Kindern aus, prägt ihr Mobilitätsbewusstsein und bildet so die Grundlage für das Mobilitätsverhalten der nächsten Generation.

Nachfolgende Abbildung zeigt beispielhaft einige mögliche Regelkreise, die sich aus den zunehmend im Pkw zurückgelegten Schulwegen auf zunächst kleinräumiger und langfristig auf gesellschaftlicher Ebene ergeben können:

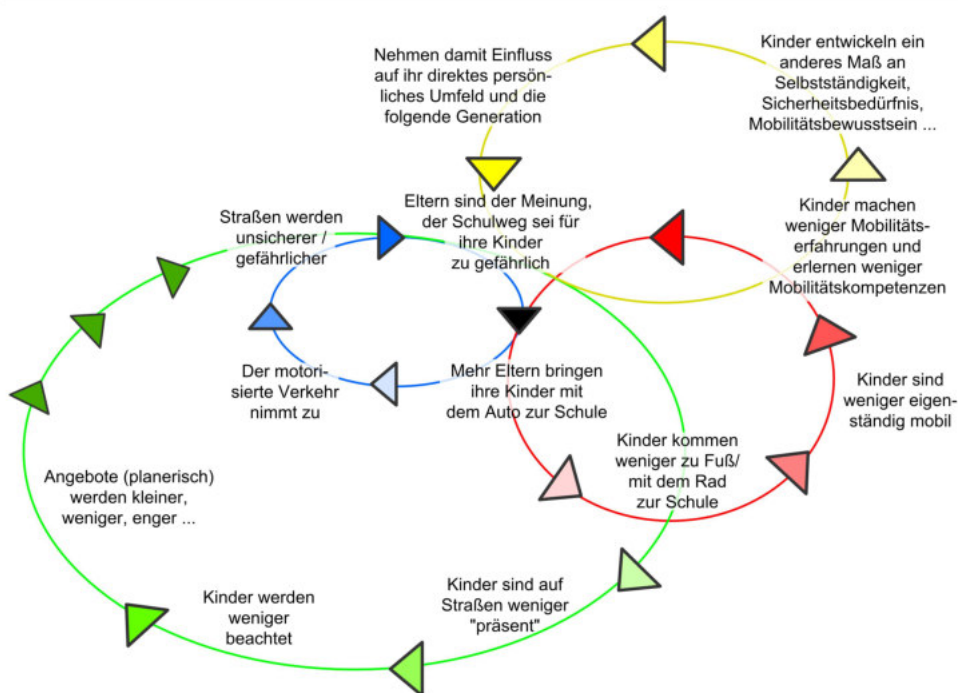


Bild 1 Regelkreise (eigene Darstellung)

Schulen als Standorte sind Ziel und Quelle täglicher Kinderwege und darüber hinaus als Bildungseinrichtungen darauf ausgerichtet, Kinder in der Entwicklung

¹ ivm integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Frankfurt am Main, Leitfaden Schulisches Mobilitätsmanagement, 2013; Bezugsdatenquelle: MiD Hessen 2008

ihrer Selbstständigkeit zu unterstützen und zu fördern. **Schulisches Mobilitätsmanagement** versteht sich als Instrument, den Schulverkehr im Sinne einer sicheren, eigenständigen und mobilitätsbewussten Fortbewegung zu verändern. Es nutzt den schulischen Rahmen, um präventive Verkehrssicherheitsarbeit zu leisten, Mobilitätsverhalten zu thematisieren, bewusst zu machen und im genannten Sinne zu fördern. Schulisches Mobilitätsmanagement ist ein langfristiger Prozess, der über die Umsetzung eines Einführungsprojektes hinausgehen muss und erst durch kontinuierliche Wiederholung wirken kann. Dabei sollte auch eine Weiterentwicklung von als wichtig erkannten Maßnahmen erfolgen.

Die Einführung eines nachhaltigen Mobilitätsmanagements an Berliner Schulen ist als Maßnahme VME 2 Bestandteil des Verkehrssicherheitsprogramms "Berlin Sicher Mobil 2020". Damit soll die Verkehrssicherheitsarbeit in Berlin insbesondere im Hinblick auf die Risikogruppen

- Kinder als Zufußgehende (Schwerpunkt: Kinder der ersten vier Jahrgänge der Grundschulen),
- Kinder und Jugendliche als Radfahrende (Jahrgänge 5 und 6 der Grundschulen sowie Oberschulen)

nachhaltig verbessert werden.

Im Rahmen des Verkehrssicherheitsprogramms unterstützt die federführende Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (ehemals Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt) die Umsetzung jeweils eines Pilotprojektes zum Schulischen Mobilitätsmanagement an einer Grundschule und einer weiterführenden Schule.

Das Anfang 2015 begonnene Grundschul-Pilotprojekt an der Reinhardswald-Grundschule in Berlin-Kreuzberg wurde gemeinsam von einer konstituierten Projektgruppe umgesetzt. Es versteht sich als begleiteter Einstieg in den langfristigen Prozess "Schulisches Mobilitätsmanagement".

Der begleitete Einstieg in die Projektumsetzung dient dazu:

- die verkehrlichen Problembereiche der Schule zu analysieren, zu bewerten und ein darauf angepasstes Lösungskonzept sowie Bearbeitungsvorschläge auszuarbeiten,
- die einzelnen Bearbeitungsansätze (Bausteine) auf die konkreten standort- und systembezogenen Rahmenbedingungen und Bedürfnisse der Schule einzupassen und erstmals durch eine Projektgruppe gemeinsam umzusetzen,
- die Wirksamkeit der einzelnen Bausteine zu bewerten und ggf. zu optimieren,
- die wirksamsten Bausteine verbindlich in das Schulprogramm aufzunehmen und so die Grundlagen für den langfristigen Erhalt des erreichten Sicherheits- und Verträglichkeitsstandards zu schaffen,
- ein einfaches und leicht handhabbares Kontrollverfahren zu erarbeiten, mit dem die Schule das Verkehrsverhalten von Schülerinnen und Schülern wie auch Eltern (bzw. allgemein Bring- und Holdienste mit dem Auto) und Lehrkräften langfristig evaluieren kann.

Die Umsetzung des Pilotprojektes an der Reinhardswald-Grundschule wurde mit Ende des Schuljahres 2015/16 abgeschlossen.

2 Herangehensweise

Nach längerem Sondierungsprozess und Vorgesprächen konnte die Reinhardswald-Grundschule Anfang 2015 als Pilotschule für die Durchführung eines Mobilitätsprojektes gewonnen werden. Mit rd. 650 Schülerinnen und Schülern ist die Reinhardswald-Grundschule auch über die Grenzen des fußläufigen Einzugsbereiches hinaus beliebt und hat sich in der Vergangenheit bereits verschiedentlich an Verkehrs- und Mobilitätsprojekten beteiligt (z. B. Pilotprojekt Kinderstadtplan Berlin und Kinderbeteiligung im Modellprojekt Begegnungszonen Berlin, Pilotprojekt Bergmannstraße).

Mitte März 2015 wurde die Projektdurchführung einstimmig in der Schulkonferenz beschlossen. Vorbereitend dazu fanden Abstimmungen mit Schulleitung, Fachlehrkräften, Schulelternschaft, Gesamtlehrerkonferenz sowie Vorgespräche mit örtlichen Akteuren (z. B. Straßenverkehrsbehörde Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg, Verkehrssicherheitsberatung der Polizei Berlin) statt. Unmittelbar nach Vorliegen des formalen Beschlusses wurde im März 2015 an der Schule eine Befragung der Schülerinnen und Schüler zum Mobilitätsverhalten durchgeführt. Der Analysebericht mit einer differenzierten Auswertung der Befragungsergebnisse wurde der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz im August 2015 vorgelegt.

Der Einstieg in Phase 2 des Pilotprojektes erfolgte Ende April 2015 mit der Konstituierung der Projektgruppe, bestehend aus der Schulleitung, einer Lehrerin, einem Erzieher, vier Eltern der Elternvertretung sowie der Verkehrssicherheitsberatung der Polizei, der Straßenverkehrsbehörde des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg, der Koordinatorin des Projektes „Zu Fuß zur Schule“ beim BUND, dem zuständigen Schulberater für Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung (Senatsverwaltung für Bildung, Jugend und Wissenschaft) und dem Büro verkehrskonzept². Bei dem ersten Treffen wurden auf Grundlage der Ergebnisse der Schulkinderbefragung die Arbeitsstruktur und das Arbeitsprogramm für die Konzeptphase konkretisiert. Um möglichst effektiv und nach Interessenlage zu arbeiten, wurde entschieden, die Projektdurchführung in Arbeitsgruppen zu organisieren und die Projektgruppe als übergeordnetes und verbindendes Gremium anzusehen.

² An den ersten Treffen im Schuljahr 2014/15 beteiligten sich außerdem zwei Schülerinnen aus dem sechsten Schuljahr an den Projektgruppentreffen. Nach den Sommerferien und dem Wechsel der Schülerinnen in die Oberschule konnten keine neue Schülervertretung gefunden werden. Eine Beteiligung der Schülervertretung ist grundsätzlich wünschenswert, da die Durchführung der Projektgruppentreffen jedoch vor allem theoretisch ausgerichtet ist, sind ggf. andere Formen der Beteiligung zu wählen.

3 Analyseergebnisse

Die Analyse der Ausgangssituation basiert im Wesentlichen auf den Ergebnissen der Schulbefragung. Um die Eltern frühzeitig einzubinden und Potenziale für konzeptionelle Ansätze wie Schulweggemeinschaften, Elternhaltestellenstandorte etc. abzufragen, wurde entschieden, zusätzlich eine Elternbefragung durchzuführen (s. Kap. 3.2). Die Detailergebnisse der Schulkinderbefragung sind in dem Zwischenbericht von August 2015 nachzulesen, zum besseren Verständnis wird nachfolgend (in Kapitel 3.1) die Zusammenfassung des Zwischenberichts wiederholt.

3.1 Ergebnisse der Schulkinderbefragung

Die Schulkinderbefragung wurde im März 2015 in allen sechs Jahrgangsstufen der Reinhardswald-Grundschule durchgeführt. Die Beteiligung lag im Gesamtdurchschnitt bei rd. 85 %, die Beteiligung der Schuljahre 1 und 2 war mit 77 % erwartungsgemäß³ am geringsten. Die Aussagen und Bewertungen der Ergebnisse beziehen sich stets auf diesen Rücklauf. Inwieweit die fehlenden Rückläufe das Gesamtergebnis beeinflussen würden, kann nicht abgeschätzt werden.

Rd. 80 % der Schülerinnen und Schüler, die an der Befragung teilgenommen haben, wohnen innerhalb eines fußläufigen Einzugsbereiches von bis zu 1.500 m. Ca. 5 % der Befragten haben einen Schulweg von mehr als 2.500 m. Bei gutem Wetter erfolgen rd. 90 % der Schulwege nicht motorisiert, d. h. zu Fuß, mit dem Roller und dem Fahrrad.

Die Reinhardswald-Grundschule verfügt über einen hohen Radverkehrsanteil von über 30 % im Gesamtdurchschnitt (bei gutem Wetter). Im Vergleich zu Erfahrungen an anderen Schulen, wo die Radverkehrsanteile ab Jahrgangsstufe 4 deutlich ansteigen, nutzen an der Reinhardswald-Grundschule bereits ein Drittel der Kinder der ersten und zweiten Klassen das Fahrrad für ihren Schulweg.

Relativ betrachtet zeigt sich ein geringer Anteil im Bringverkehr mit dem Auto von rd. 5 % bei gutem Wetter. Bei schlechtem Wetter verdreifacht sich der Autoanteil jedoch fast auf ca. 15 % und führt damit insbesondere an Schlechtwettertagen und im Winter aufgrund der Größe der Schule zu einem absolut gesehen hohen Kfz-Aufkommen⁴. Die Ergebnisse zeigen auch, dass Sicherheitsaspekte für die Autonutzung auf Schulwegen eine eher untergeordnete Rolle spielen, wohingegen Bequemlichkeitsgründe und Wegekopplungen (Eltern fahren sowieso) als Hauptgründe genannt werden.

Elternbegleitung auf Schulwegen nimmt mit zunehmendem Alter ab, jedoch werden noch rd. 15 % der Kinder der vierten Klassen im fußläufigen Einzugsbereich (bis 1.500 m Schulweglänge) (manchmal oder immer) begleitet.

Auf straßenräumlicher Ebene konzentrieren sich die Probleme von Schulkindern der Reinhardswald-Grundschule auf insgesamt 7 Knotenpunkte. In den meisten

³ Die Jahrgangsstufen 1 und 2 haben die Fragebögen mit nach Hause bekommen, wohingegen die älteren Schulkinder die Bögen in der Schule ausfüllen mussten. Darüber hinaus sind bei den jüngeren Schülerinnen und Schülern Verständnisfragen wahrscheinlicher als bei den Älteren.

⁴ Ein Kfz-Anteil von 15 % entspricht bei einem Rücklauf von 85 % absolut 75 Schulkindern (ohne Berücksichtigung derjenigen, die diese Frage nicht beantworteten). Bei Hochrechnung auf **alle** Schulkinder entspricht dieser Anteil bereits 91 Kindern, die bei schlechtem Wetter mit dem Auto gebracht werden.

Fällen werden Probleme mit bedingt verträglich geführten Abbiegeverkehren⁵ an signalisierten Knotenpunkten oder mit Fahrbahnüberquerungen ohne Querungshilfe genannt, insbesondere beim Überqueren der Gneisenaustraße.

3.2 Elternbefragung

3.2.1 Fragebogen

Der vollständige Fragebogen zur Elternbefragung ist der Anlage A zu entnehmen. Nachfolgend aus Gründen der besseren Lesbarkeit eine Kurzfassung des Fragenkatalogs:

Mein Kind besucht z. Zt. die Klasse: 1 / 2 / 3 / 4 / 5 / 6

1. Wie kommt Ihr Kind morgens üblicherweise zur Schule?

Zu Fuß / Roller / Fahrrad / Bus / Auto / Sonstiges

2. Wenn Sie Ihr Kind mit dem Auto bringen, was ist der Grund dafür?

Wohnen zu weit weg / fahren auf dem Weg zur Arbeit sowieso an der Schule vorbei (o.ä.). / Aus Gründen der Sicherheit / Sonstige Gründe

3. Kommt Ihr Kind bereits mit anderen Kindern zur Schule?

Ja / Nein

Wenn nein, hätten Sie grundsätzlich Interesse, sich an einer Geh- oder Fahrgemeinschaft zu beteiligen? *Ja / Nein / Unter folgenden Bedingungen*

4. Haben Sie Vorschläge für eventuell geeignete Halteplätze im Umfeld der Schule (Standorte Elternhaltestellen)?

Welche Aspekte sollten möglichst bei der weiteren Planung solcher "Elternhaltestellen" berücksichtigt werden?

5. Sonstige Hinweise, die im Rahmen des Projektes thematisiert werden sollten.

3.2.2 Ergebnisse der Elternbefragung

Verkehrsmittelwahl und Begründung der Verkehrsmittelwahl (Fragen 1 u. 2)

Insgesamt erreichte die Elternbefragung einen Rücklauf von 408 Fragebögen, das entspricht einer Quote von 62 %.

In 12 Fällen wurde das Auto als einziges Verkehrsmittel angegeben, 33-mal als eines von verschiedenen Verkehrsmitteln für den Schulweg. Für das Bringen mit dem Auto wurden von den 45 Familien insgesamt 48 Gründe genannt (in Klammern die Anzahl der Nennungen absolut und in %):

- Wir wohnen zu weit entfernt (15 ≈ 31,3 %)
- Wir sind ohnehin mit dem Auto unterwegs / Bringen auf dem Weg zur Arbeit (28 ≈ 58,3 %)
- Sicherheitsaspekte (1 ≈ 2,1 %)
- Sonstiges (4 ≈ 8,3 %)

⁵ Bedingt verträglich bedeutet gleichzeitige Freigabe von Zufußgehenden mit parallelen Rechts- und Linksabbiegenden Fahrzeugen

Sonstige Gründe wurden wie folgt erläutert:

- *"Schwester muss noch in die KiTa gebracht werden"*
- *"Wetterbedingungen, berufliche Bedingungen"*
- *"Der Bus bedient 3 Schulen und ist zu voll, Kinder fliegen unfreiwillig raus, sind zu früh da, Tür noch zu oder zu spät da (140er Bus)"*
- *"Wetter: Regen, Glätteis"*

Sicherheitsaspekt:

"Wegen der immer stärker werdenden Kriminalität und des erhöhten Verkehrsaufkommens"

Schulweggemeinschaften (Frage 3)

198 Kinder kommen bereits mit anderen Kindern zur Schule, das entspricht fast der Hälfte der Familien, die an der Befragung teilgenommen haben.

179 Schülerinnen und Schüler kommen **nicht** mit anderen Kindern zur Schule (31 Familien beantworteten die Frage nicht). Von den 179 Kindern, die alleine zur Schule kommen, haben 75 Eltern Interesse an einer Schulweggemeinschaft bekundet. Das Interesse an einer Schulweggemeinschaft ist in den SAPH-Klassen⁶ mit 45 Eltern (60%) am höchsten und nimmt mit zunehmendem Alter der Kinder ab.

Vorschläge Elternhaltestellenstandorte (Frage 4)

Auf die Frage nach geeigneten Standorten für Elternhaltestellen gingen folgende Vorschläge ein:

- Blücherstraße (32)
- Schleiermacherstraße (26)
- Baerwaldstraße (20)
- Gneisenaustraße (vor der Schule, 10)
- Gneisenaustraße (zw. Südsterne und Baerwaldstraße, 8)
- Baerwaldstraße (südl. Gneisenaustraße, 7)

Gegen die Einrichtung von Elternhaltestellen waren insgesamt 8 Eltern. Die Ablehnungen wurden folgendermaßen begründet:

- *„Wir gehen davon aus, dass Elternhaltestellen im weiteren Schulumfeld nur wenig genutzt werden und die Autos weiterhin direkt vor dem Schuleingang halten.“*
- *„Stattdessen: Verbreiterung des Gehweges in der Baerwaldstraße, ebenso des Fahrradweges und Anbringen von Fahrradständern entlang der Straße als Begrenzung.“*
- *„Bitte keine SUV-Haltestellen. Je mehr Haltestellenmöglichkeiten desto mehr ‚Auto-Kinder‘.“*
- *„Anwohnerparkplätze nicht verknappen.“*
- *„Lehne ich ab.“*

⁶ SAPH = Schulanfangsphase bedeutet, dass die Schülerinnen und Schüler des ersten und zweiten Schuljahres gemeinsam unterrichtet werden.

Hinweise für das Projekt (Frage 5, eine Auswahl)

- *„Verkehrsverhalten der Kinder soll regelmäßig geschult werden; Schulung der Kinder, auf Rechtsabbiegende zu achten, sowie auch bei Grün für Zufußgehende nach Autos zu schauen.“*
- *„Was es für das Selbstbewusstsein des Kindes bedeutet, wenn es seinen Schulweg alleine meistert.“*
- *„Verbesserung der Radfahrfreundlichkeit im Umfeld: Radfahrspuren oder geeignete Radwege und ausreichende Anzahl von Fahrradstellplätzen.“*
- *„Tempo 30 vor der Schule verlängern.“*
- *„Wie könnte die Sicherheit an den Ampeln Gneisenaustraße / Baerwaldstraße und am Südstern (Gneisenaustr. / Blücherstr.) insbesondere im Hinblick auf rechts abbiegende Autos verbessert werden???“*
- *„Gneisenaustraße/Schleiermacherstr.: abbiegende Fahrzeuge, Sicht.“*
- *„(Radfahrende) Eltern, die ihr Kind auf dem Gehweg begleiten, machen sich strafbar. Aber wie soll man sein Kind sicher begleiten, wenn es selber noch auf dem Gehweg fahren muss. Klärung wäre toll.“*

4 Projektdurchführung

Die Projektdurchführung wurde wie beschrieben in Arbeitsgruppen organisiert. Folgende Arbeitsthemen wurden behandelt:

Tabelle 1 Arbeitsstruktur und Arbeitsprogramm für die Projektdurchführung

Arbeitsgruppe	Themen
Fußverkehr	<ul style="list-style-type: none">- Sicheres Schulumfeld (Erarbeitung straßenräumlicher und verhaltensbezogener Ansätze zur Verbesserung der Verkehrssicherheit),- Ableitung von Empfehlungen für die Einbeziehung in den Unterricht,- Bring- und Abholverkehr (Elternhaltestellen)- Überarbeitung Schulwegplan
Radverkehr	<ul style="list-style-type: none">- Identifikation von Netzlücken auf dem Hauptverkehrsstraßennetz innerhalb des fahrradaffinen Einzugsbereiches,- Ableitung von Verhaltensempfehlungen für die Einbeziehung in den Unterricht (auch „Geisterradler“-Problematik),- Untersuchung von Möglichkeiten zur Verlagerung der Radfahrausbildung in den Realraum- Fahrradabstellanlagen
Eigenständige Mobilität	<ul style="list-style-type: none">- Förderung von Schulweggemeinschaften, ggf. Patenschaften,- Durchführung gezielter Aktionen zur Förderung einer eigenständigen Mobilität von Schülerinnen und Schülern („Zu Fuß zur Schule“, Verkehrszähler)
Unterrichtskonzeption "Kontinuierliche VME"	<ul style="list-style-type: none">- Konzeption jahrgangsstufenbezogener Unterrichtseinheiten zur Förderung eines nachhaltigen Mobilitätsbewusstseins und sicheren Verkehrsverhaltens
Öffentlichkeitsarbeit	<ul style="list-style-type: none">- Elterninformation (Informationsabend, Elternbriefe, Homepage)- Erarbeitung eines gemeinsamen Merkblattes für Eltern (der Schulanfänger) von Schule und Polizei,- Durchführung gezielter Aktionen zur Verbesserung der Akzeptanz der Elternhaltestellen- Internetseite ...

Für die Arbeitsgruppe „Sonderthemen“, die sich mit Inklusion und dem Schulweg unter Aspekten der sozialen Sicherheit beschäftigen sollte, konnten nicht genügend Personen für die Mitarbeit gefunden werden. Die Themen konnten daher im Rahmen des Projekts Reinhardswald-Grundschule nicht bearbeitet werden.

Die Arbeitsgruppen bestanden aus einzelnen Akteuren bzw. Personen der Projektgruppe und organisierten sich unabhängig von ihr. Die darüber hinaus regelmäßig stattfindenden Projektgruppentreffen dienten u.a. dazu, die Arbeitsergebnisse der einzelnen Arbeitsgruppen auszutauschen, abzustimmen und Möglichkeiten der Einbindung in das Schulprogramm zu erarbeiten. Da die beiden Arbeitsgruppen "Eigenständige Mobilität" und "Unterrichtskonzeption" thematisch ineinander griffen und sich jeweils die gleichen Personen für die Mitarbeit bereit erklärten, wurden sie zu einer Arbeitsgruppe zusammengefasst.

4.1 AG Fußverkehr

4.1.1 Sicheres Schulumfeld

Im Rahmen der Befragungen wurden von Schülerinnen, Schülern und Eltern insgesamt sieben Stellen im Umfeld der Schule als (für Schulkinder) problematisch eingestuft. Zwei Problemstellen konnte wegen fehlender oder unzureichender Begründungen nicht weiter nachgegangen werden. Bei den fünf verbliebenen Problemstellen handelt es sich um folgende Örtlichkeiten:

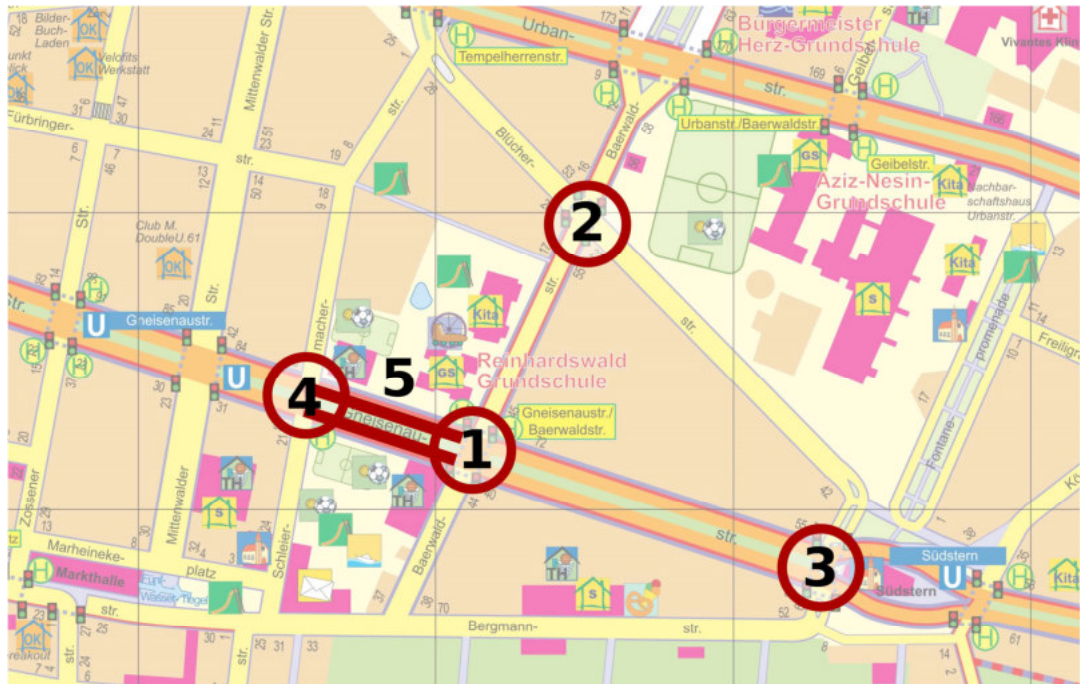


Bild 2 Übersicht Problemstellen aus Sicht der Schülerinnen, Schülern und Eltern (Plangrundlage: Kinderstadtplan, SenUVK)

1. Gneisenaustraße / Baerwaldstraße
2. Baerwaldstraße / Blücherstraße
3. Südstern / Blücherstraße
4. Gneisenaustraße / Schleiermacherstraße
5. Strecken-Geschwindigkeitsbegrenzung (30 km/h) auf der Gneisenaustraße zwischen Baerwald- und Schleiermacherstraße

Die Örtlichkeiten wurden mit der Arbeitsgruppe, bestehend aus der Schulleitung, Elternvertretern, Polizei, Straßenverkehrsbehörde, dem BUND und dem Büroverkehrskonzept, begangen und dabei mögliche Verbesserungsvorschläge diskutiert. Die Vorschläge wurden ausformuliert im September 2015 von der Schulleitung in einem offiziellen Brief an den Bezirk übersandt.

Nach Prüfung der Vorschläge sollen von dem Bezirk bzw. der VLB⁷ folgende Maßnahmen umgesetzt werden:

1. Gneisenaustraße / Baerwaldstraße:
 - Verlegung der Bushaltestelle in der Baerwaldstraße (noch in Prüfung)
 - Versuchsweise Aufbringung einer Bodenmarkierung, mit der die Schülerinnen und Schüler gebeten werden, ihre Aufmerksamkeit auf die aus der Baerwaldstraße abbiegenden Fahrzeuge zu richten.

Die Straßenverkehrsbehörde des Bezirks hat einer zeitlich befristeten und abgestimmten Bodenmarkierung prinzipiell zugestimmt. Die Schule trägt die Kosten für die Beauftragung einer Markierungsfirma.
2. Baerwaldstraße / Blücherstraße:

Verbreiterung der östlichen Fußgängerfurt und Anpassung der Signalisierung (Verlängerung der Fußgängerfreigabe) während der Schulzeit.

⁷ VLB = Verkehrslenkung Berlin, oberste Straßenverkehrsbehörde und Straßenbaulastträger für das übergeordnete Verkehrsnetz

3. Südsterne / Blücherstraße
Ergänzung eines Schutzblinkers für die vom Südsterne in die Blücherstraße abbiegenden Fahrzeuge.
4. Gneisenaustraße / Schleiermacherstraße
Zu dem Vorschlag, die Querung der Gneisenaustraße durch Einrichtung von je einer Mittelinsel pro Fahrtrichtung zu verbessern, liegt bis heute keine fachliche Einschätzung vor.
5. Strecken-Geschwindigkeitsbegrenzung (30 km/h) auf der Gneisenaustraße zwischen Baerwald- und Schleiermacherstraße
Der Vorschlag, die Strecken-Geschwindigkeitsbegrenzung besser in die Grüne Welle einzubinden, soll bei einer geplanten Anlagenmodernisierung auf der Gneisenaustraße mit betrachtet werden.

4.1.2 Empfehlungen für den Unterricht

Erfahrungen aus verschiedenen Projekten zum Schulischen Mobilitätsmanagement in Aachen bestätigen die an der Reinhardswald-Grundschule festgestellten Probleme von Schülerinnen und Schülern in Bezug auf Unsicherheiten mit abbiegenden Fahrzeugen an signalisierten Kreuzungen und Einmündungen und ungeicherten Fahrbahnüberquerungen. Übungen zum Umgang mit entsprechenden Situationen wurden deshalb in das Unterrichtskonzept integriert (s. Kap. 4.3.).

4.1.3 Elternhaltestellen

Die Problematik „Elterntaxi“ wird zunehmend öffentlich thematisiert. Mit Hilfe von Elternhaltestellen sollen für Eltern sinnvolle Angebote zum Halten in einiger Entfernung von den Schuleingängen geschaffen werden. Kinder, die stets mit dem Auto zur Schule gebracht werden, haben so die Möglichkeit zumindest einen kurzen Fußweg gehen zu können. Die Halteplätze sollten so angelegt sein, dass sie für die Eltern gut erreichbar sind und gleichzeitig konfliktträchtiges Gehweg- oder Zweite-Reihe-Parken sowie Wendemanöver vermieden werden.

Elternhaltestellen eignen sich insbesondere, um die Situation vor den Schuleingängen während des morgendlichen Bringverkehrs zu entzerren. Das nachmittägliche Abholen erfolgt in der Regel zeitlich gestaffelt und funktioniert in der Regel nicht "just in time", d. h. es erfordert in der Regel längere Warte- und damit Parkdauern als im eingeschränkten Haltverbot zulässig. Die Ausweisung der Elternhaltestellen konzentriert sich daher in der Regel auf ein morgendliches Zeitfenster (etwa 7–9 Uhr). Die amtliche Beschilderung entspricht der einer zeitlich befristeten Liefer- und Ladezone (Zeichen 286 StVO mit Zusatzzeichen 1024 StVO). Die zulässige Haltezeit von 3 min reicht aus, um die Kinder aussteigen zu lassen und zu verabschieden, nicht jedoch um die Kinder zur Schule zu begleiten. Genau das ist auch beabsichtigt, erfordert jedoch eine intensive flankierende Öffentlichkeitsarbeit.

Elternhaltestellen müssen sowohl von den Anwohnenden als auch von den Eltern akzeptiert werden. D. h. Anwohnende dürfen die Haltezonen trotz des unter Umständen bestehenden Parkdrucks im angeordneten Zeitraum nicht blockieren, gleichzeitig müssen die Eltern ihr häufig jahrelang praktiziertes Verhalten, direkt vor der Schule zu halten, ändern. Um dies zu erreichen, ist es dringend erforderlich, flankierende Maßnahmen umzusetzen. Auf einzelne im Rahmen des Pilotpro-

jektet umgesetzte Maßnahmen wird in den noch folgenden Kapiteln eingegangen.

Die Thematik Elternhaltestelle wurde mit der zuständigen Straßenverkehrsbehörde erörtert, die sich bereit erklärte, im Rahmen des Pilotprojektes versuchsweise jeweils eine Elternhaltestelle in der Gneisenaustraße und in der Blücherstraße einzurichten. Die Einrichtung der Beschilderung erfolgte im August 2015 und beschränkt sich auf den Zeitbereich 7–9 Uhr.

Mit der Straßenverkehrsbehörde wurde außerdem vereinbart, dass die Schule die Nutzung der Elternhaltestelle regelmäßig überprüft und dem Bezirk die Ergebnisse mitteilt. Kann eine angemessene Nutzung der Elternhaltestelle nicht nachgewiesen werden, behält sich der Bezirk vor, die Elternhaltestellen wieder aufzuheben.

Gneisenaustraße

Die Elternhaltestelle an der Gneisenaustraße befindet sich einseitig im Abschnitt zwischen Schleiermacherstraße und Baerwaldstraße in Fahrtrichtung Südstern (Sportplatzseite). Eltern, die aus Richtung Südstern kommen, können in Höhe Schleiermacherstraße wenden.



Bild 3 „Elternhaltestelle“ Gneisenaustraße

Blücherstraße

Die Elternhaltestelle in der Blücherstraße befindet sich ebenfalls einseitig in dem Abschnitt zwischen Schleiermacherstraße und Baerwaldstraße auf der Schulseite. Die Kinder können von dort aus ohne eine weitere Fahrbahnüberquerung die Schule erreichen.

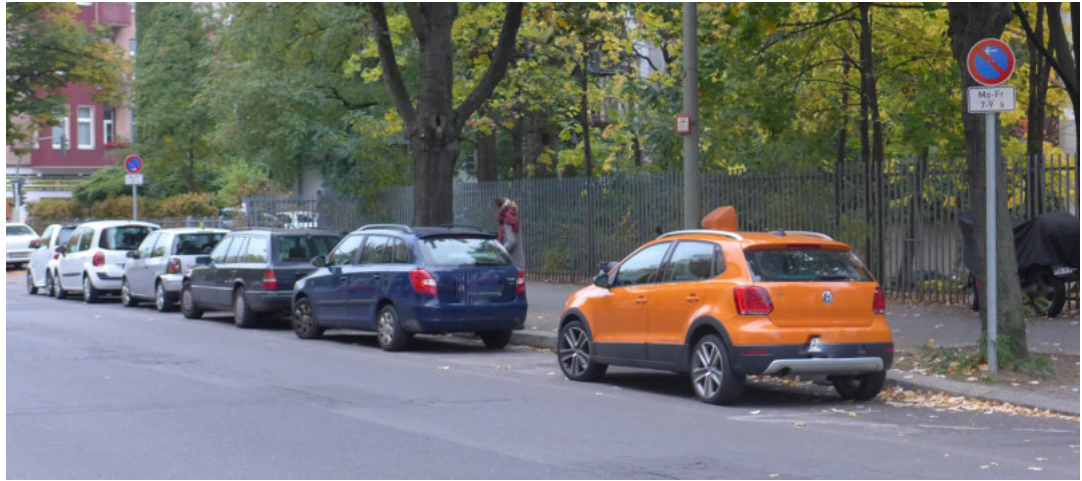


Bild 4 „Elternhaltestelle“ Blücherstraße

Wie die Bilder 3 und 4, aufgenommen morgens 7:30 und 7:45 Uhr, anschaulich dokumentieren, wird die Elternhaltestelle an der Gneisenaustraße relativ gut von den Anwohnenden akzeptiert (wegen des Sportplatzes und der Schule gibt es dort relativ wenig direkte Anwohnende, der Parkdruck ist nicht immens). Im Vergleich dazu ist der Parkdruck in der Blücherstraße deutlich höher und führt dazu, dass die Elternhaltestelle für Eltern praktisch nicht benutzbar ist, da sie von „Dauerparkern“ blockiert wird.

Aus diesem Grund wurde der Vorschlag gemacht, die Elternhaltestelle mit einer in Brandenburg ⁸eingesetzten Zusatzbeschilderung auszuweisen. Eine kombinierte Beschilderung "amtlich - nichtamtlich" an einem Mast umzusetzen wurde von der obersten Berliner Straßenverkehrsbehörde abgelehnt, um „eine Vermischung von amtlicher und nichtamtlicher Beschilderung, auch im Zusammenhang mit einer möglichen Ahndung, zu vermeiden“. Das Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg war jedoch bereit, in eigener Zuständigkeit eine Beschilderung an unterschiedlichen Masten umzusetzen und die Schule in ihrem Anliegen zu unterstützen. Die ergänzende Beschilderung „Elternhaltestelle“ wurde während der Sommerferien 2016 (an eigenen Masten) umgesetzt. Inwieweit die Zusatzbeschilderung Einfluss auf das Parkverhalten an den Elternhaltestellen hat, konnte im Rahmen des Pilotprojektes nicht mehr evaluiert werden.



Bild 5 Zusatzschild Elternhaltestelle

⁸ Das Schild wurde vom Netzwerk Verkehrssicherheit in Brandenburg in Abstimmung mit dem Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung Brandenburg entwickelt. Es ist dort seit 2013 im Einsatz.

4.1.4 Überarbeitung Schulwegplan

Schulwegpläne richten sich (im Unterschied zu Kinderstadtplänen) vorrangig an die Eltern der Schulneulinge und zeigen für den fußläufigen Einzugsbereich einer Grundschule konkrete Routenempfehlungen für den Schulweg. Schulwegpläne sollten idealerweise bereits vor der Einschulung ausgegeben werden, sodass die Eltern damit den Schulweg schon vor dem 1. Schultag gemeinsam mit ihren Kindern üben können. Der erste Schulwegplan der Reinhardswald-Grundschule aus dem Jahr 2003 wurde im Rahmen des Projektes überprüft und anschließend von der CÖGA⁹ auf den inzwischen geänderten Einzugsbereich angepasst und inhaltlich aktualisiert. Die nachfolgende Abbildung zeigt Seite 2 des neuen Schulwegplans der Reinhardswald-Grundschule.

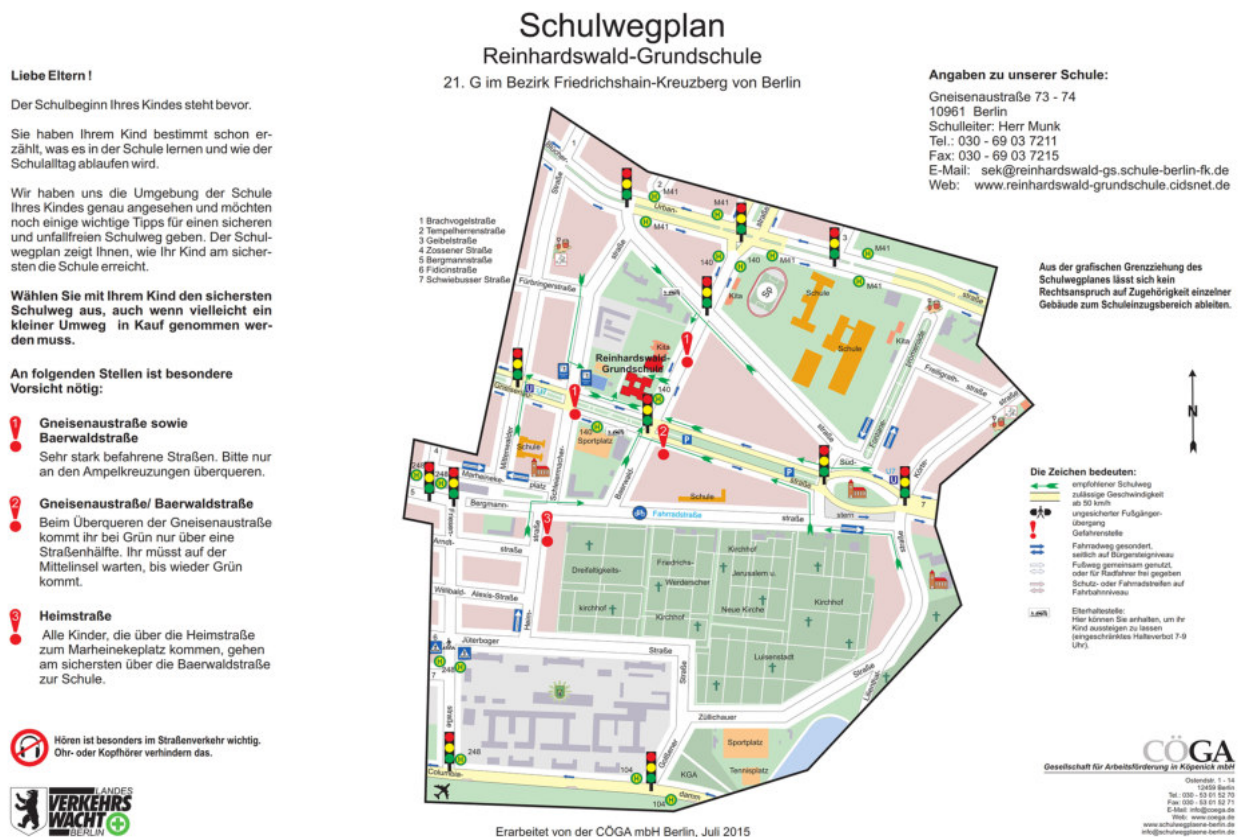


Bild 6 Überarbeiteter Schulwegplan für die Reinhardswald-Grundschule (CÖGA und Landesverkehrswacht Berlin)

4.2 AG Radverkehr

4.2.1 Identifikation von Netzlücken

Am 7./8. Juli und 13. Oktober 2015 wurde eine Befahrung der Umgebung der Reinhardswald-Grundschule durchgeführt, um Netzlücken für den Radverkehr zu identifizieren. Der Untersuchungsraum, in dem die Netzbefahrung durchgeführt wurde, ist in Bild 7 dargestellt. Innerhalb des Untersuchungsraums wurde das Hauptverkehrsstraßennetz befahren. Auf dieser Grundlage wurde dokumentiert, welche Abschnitte des Hauptverkehrsstraßennetzes:

⁹ Gesellschaft für Arbeitsförderung in Köpenick mbH, www.coega.de

- i nicht über Radverkehrsanlagen (rot¹⁰ dargestellt) verfügen, bzw.
- ii deutlich zu schmale Radverkehrsanlagen und sonstige Mängel aufweisen (Punkte mit hoher Priorität 1-6),
- iii weitergehendes Verbesserungspotenzial aufweisen (Punkte geringerer Priorität (A, B)).

Die Ergebnisse der Befahrung werden in den nachfolgenden Kapiteln erläutert. Eine tabellarische Übersicht der Ergebnisse ist der Anlage B des Berichts zu entnehmen. Von Seiten der Arbeitsgruppe besteht der Wunsch, dass die Ergebnisse der Befahrung von den zuständigen Verwaltungen aufgenommen und in künftigen Planungen entsprechend Berücksichtigung finden werden.

Generell wurde festgestellt, dass die Radverkehrsanlagen innerhalb des Untersuchungsnetzes bis auf wenige Ausnahmen **nicht** benutzungspflichtig sind. Die Straßenverkehrsbehörde des Bezirks wies in diesem Zusammenhang darauf hin, dass auf die Anordnung benutzungspflichtiger Radwege bewusst auch an Stellen verzichtet wurde, die formal den Standards entsprechen, um Radfahrenden die Möglichkeit zu geben, wahlweise auch die Fahrbahn zu benutzen.

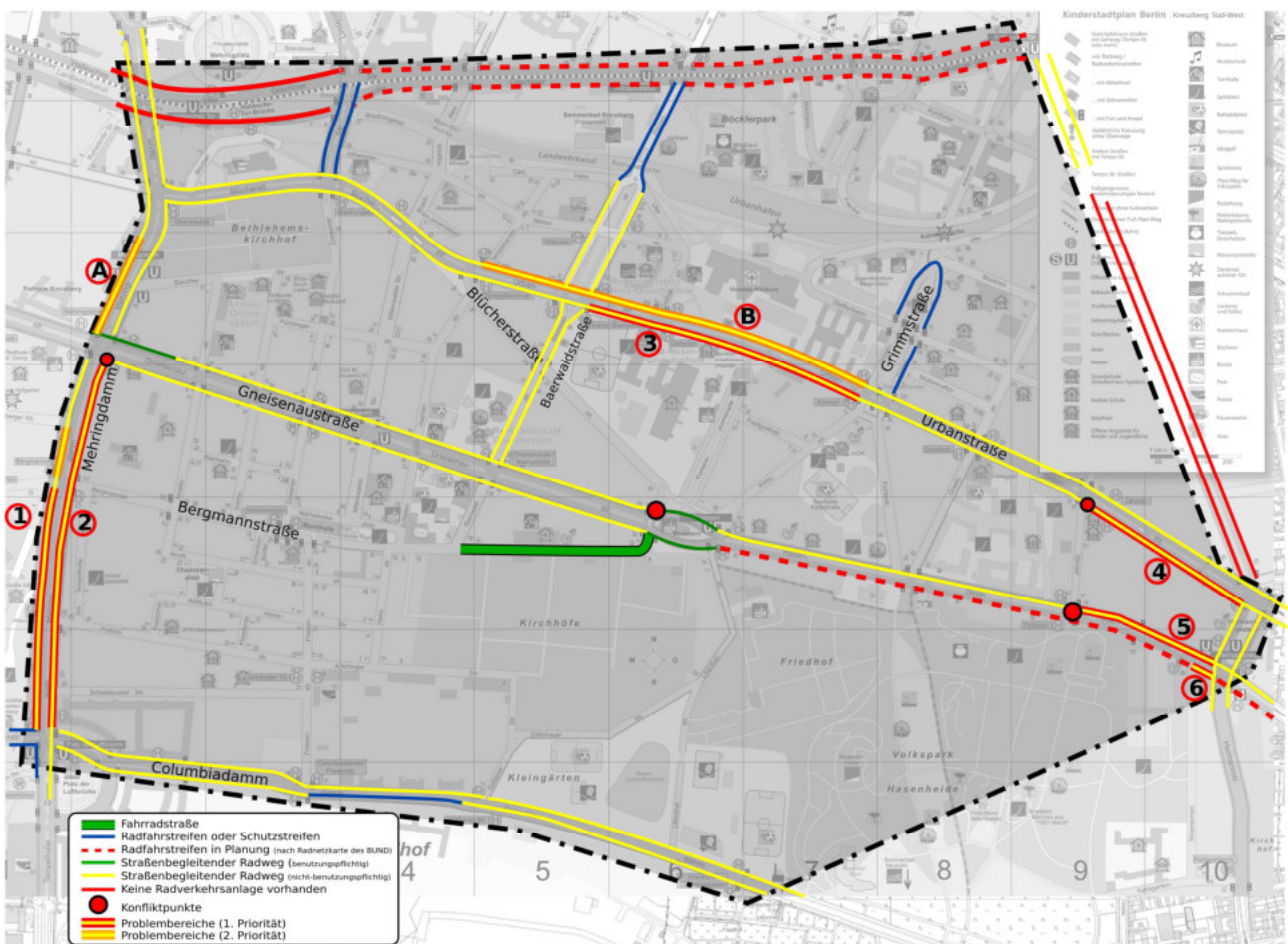


Bild 7 Untersuchungsraum Netzbefahrung (Plangrundlage: Kinderstadtplan Reinhardswald-Grundschule / SenUVK)

¹⁰ rot gestrichelt dargestellt die Abschnitte, auf denen gemäß Radfahrplan des BUND [1] die Einrichtung von Radverkehrsanlagen geplant ist

i - Abschnitte ohne Radverkehrsanlagen

- Hasenheide, Südstern - Hermannplatz

Gemäß Fahrradplan [1] des BUND sind auf diesem Abschnitt Radverkehrsanlagen geplant. Zuständig ist die Verkehrslenkung Berlin (VLB). Dem Bezirksamt liegen keine Informationen vor, wann mit einer Umsetzung von Maßnahmen zu rechnen ist.



Bild 8 *Fehlende Radverkehrsanlagen auf der Hasenheide zwischen Südstern und Hermannplatz. Der rechte der drei Fahrstreifen wurde als Parkstreifen markiert, die Restfahrstreifenbreite wird von vielen Radfahrenden genutzt, es handelt sich jedoch nicht um einen Schutzstreifen*

- Gitschiner Straße - Skalitzer Straße zwischen Mehringdamm und Kottbusser Tor (beide Richtungsfahrbahnen)

Auch hier sind gemäß Radkarte des BUND im Abschnitt zwischen Zossener Straße und Kottbusser Tor Radverkehrsanlagen geplant. Die derzeit diskutierte Lösung sieht nach vorliegenden Informationen vor, das Parken unterhalb der Hochbahn zu konzentrieren und den Radverkehr auf Schutzstreifen zu führen.



Bild 9 *Fehlende Radverkehrsanlagen auf der Gitschiner Straße zwischen Zossener Straße und Alexandrinenstraße*

ii - Abschnitte mit deutlich zu schmalen Radverkehrsanlagen (und sonstigen Mängeln)

1 Mehringdamm Abschnitt Bergmannstraße - Schwiebusser Straße



Bild 10 Mehringdamm Abschnitt Kreuzbergstraße bis Dudenstraße

Problematik: Die Radwegbreite auf diesem Abschnitt des Mehringdamms beträgt rund 80 cm und wird fahrbahnseitig begrenzt von Beleuchtungsmasten und gehwegseitig von Baumbeeten. Der Gehweg ist durch ein schmales Rundbord vom Radweg getrennt.

Sachstand: Nach Auskunft der Straßenverkehrsbehörde des Bezirksamtes Friedrichshain-Kreuzberg ist hier geplant, das Parken in den Seitenraum zu verlegen und den Radverkehr auf Schutzstreifen (auf der Fahrbahn) zu führen. Das Tiefbauamt (Bezirk) erstellt derzeit die Planung.

2 Mehringdamm Abschnitt Schwiebusser Straße - Gneisenastraße

Problematik:

- Radwegbreite: Im Abschnitt bis zur Bergmannstraße beträgt die Radwegbreite nur 70 cm, der Radweg wird fahrbahnseitig eingefasst durch Baumbeete, Stromkästen und Beleuchtungsmasten und zum Gehweg hin durch einen schmalen Rundbord begrenzt.
- Sicht: Im folgenden Abschnitt bis zur Gneisenastraße befinden sich beidseitig Baum- bzw. Pflanzbeete. Zwischen den Pflanzbeeten auf der Gehwegseite befinden sich mehr als 10 Grundstückszufahrten, in denen sehr häufig geparkt wird. Die aus den Grundstückszufahrten ausfahrenden Fahrzeuge haben praktisch keine Sicht auf den Radweg.

Sachstand: Nach vorliegenden Informationen des Bezirksamtes Friedrichshain-Kreuzberg sind in diesem Bereich keine Maßnahmen geplant.



Bilder 11 und 12 Mehringdamm Abschnitt Schwiebusser Straße bis Bergmannstraße



Bilder 13, 14 und 15 Mehringdamm Abschnitt Bergmannstraße bis Gneisenastraße

3 Urbanstraße Abschnitt Baerwaldstraße - Fichtestraße

Problematik:

- Die Radwegbreite beträgt 1,00 m, sehr unebene Oberfläche insbesondere im Bereich der Baumbeete.



Bild 16 und 17 Urbanstraße Abschnitt Baerwaldstraße bis Fichtestraße

4 Urbanstraße Abschnitt Jahnstraße - Hermannplatz



Bilder 18, 19 und 20 Urbanstraße Abschnitt Jahnstraße bis Hermannplatz

Problematiken:

- Die Radwegbreite beträgt 1,00 m, sehr unebene Oberfläche insbesondere im Bereich der Baumbeete. Außerdem Geschäftsbesatz und Bushaltestellen zwischen Jahnstraße und Hermannplatz.
- Kreuzungsbereich Urbanstraße / Jahnstraße: Abbiegekonflikt zwischen Fahrzeugen, die aus der Urbanstraße in die Jahnstraße in Richtung Hasenheide abbiegen. Der Konflikt wird durch widerrechtlich im Haltverbot abgestellte Fahrzeuge ausgelöst.

5 Hasenheide Abschnitt Hermannplatz - Jahnstraße

Problematiken:

- Die Radwegbreite beträgt 1,00 m, sehr viele Einfahrten, Radweg verschwenkt ständig, starke Nutzung des Seitenraumes durch Geschäftsbesatz
- Abbiegekonflikte durch links abbiegende Fahrzeuge aus der Jahnstraße. An dem Knotenpunkt ist nur die Querung Hasenheide für Zufußgehende signalisiert. Es ist zu vermuten, dass die aus der Jahnstraße kommenden Fahrzeuge aus der Fahrzeugposition heraus die (rote) Ampel nur schwer erkennen können und deshalb missachten.



Bild 21 Hasenheide Abschnitt Hermannplatz bis Jahnstraße

6 Hasenheide Abschnitt Wissmannstraße - Hermannplatz

Problematik: Die Radwegführung beginnt unmittelbar vor dem Knotenpunkt Wissmannstraße. Im Seitenraum zwischen Wissmannstraße und Hermannplatz beträgt die Radwegbreite lediglich 1,00 m.



Bilder 22 und 23 Hasenheide Abschnitt Wissmannstraße bis Hermannplatz

4.2.2 Fahrradabstellanlagen

Auf dem Schulgrundstück gilt seit einigen Jahren ein konsequent eingehaltenes Radfahrverbot. Grund dafür ist die teure, aufwändige und mit viel Engagement umgesetzte Neugestaltung des Schulhofes mit teilweise sehr empfindlichen Oberflächen (Sportböden etc.). Die offiziellen Fahrradabstellanlagen der Schule befinden sich an der Gneisenaustraße in Höhe der Sporthalle (Ecke Schleiermacherstraße). Diese Abstellanlagen werden von den Schülerinnen und Schülern schlecht angenommen, die meisten Fahrräder werden behelfsmäßig am Schulzaun angeschlossen.

Auf Initiative des Schulfotografen wurden vor einigen Jahren in Höhe des Schulingangs Baerwaldstraße die Stützen des Schulzauns mit Metallringen versehen, die das Abschließen von Fahrrädern deutlich erleichtern. Die Anzahl der Ringe ist begrenzt und deckt bei weitem nicht den Bedarf von Anschlussmöglichkeiten. Da die Ringe jedoch im Vergleich zu den offiziellen Abstellanlagen an der Sporthalle gut angenommen werden, wurde der Vorschlag gemacht, zusätzliche Metallringe an weiteren Stellen des Schulzauns anzubringen. Der Schulfotograf erklärte sich bereit, rd. 30 weitere Ringe zu sponsern und zu montieren.

Das Radfahrverbot auf dem Schulhof führt insbesondere zu Schuljahresbeginn immer wieder zu Diskussionen – vor allem mit Schulneulingseltern. Um die Information grundsätzlich und gezielt zu verbessern, wurde ein entsprechender Hinweis auf das Verbot in das Merkblatt für die Schulneulingseltern aufgenommen (s. Kapitel Öffentlichkeitsarbeit), darüber hinaus soll das Thema regelmäßig bei den Einschulungsfesten platziert werden.

4.2.3 Verlagerung der Radfahrausbildung in den Realraum

Die Radfahrausbildung an der Reinhardswald-Grundschule findet bisher, wie an vielen anderen Schulen in Berlin auch, ausschließlich in der Jugendverkehrsschule (JVS) und damit in einem Schonraum statt. Die Ausbildung erfolgt im 4. Schuljahr und beinhaltet in der Regel zwei praktische Trainingstermine im Herbst, einen Trainingstermin im 2. Schulhalbjahr und den Prüfungstermin. Trainings- und Prüfungsinhalte sind:

- sicheres (indirektes) Linksabbiegen („Trick 17“)
- Anfahren vom Fahrbahnrand (rechts aufsteigen)
- Vorbeifahren am Hindernis
- direktes Rechts- und Linksabbiegen
- Vorfahrt (Polizei, Ampel, Verkehrszeichen, Rechts-vor-links-Regelung)

Um die bestehende Lücke zwischen der Ausbildung im Schonraum und der Radfahrwirklichkeit auf der Fahrbahn zu schließen, wurde die Radfahrausbildung im Rahmen des Pilotprojektes in einer Klasse des 4. Schuljahres versuchsweise in die Verkehrswirklichkeit verlagert. Die beiden Verkehrssicherheitsberater der Polizei für die Reinhardswald-Grundschule haben dazu im Vorfeld einen denkbaren Routenvorschlag erarbeitet und diesen bei einer Elternversammlung zum Schuljahresbeginn vorgestellt. Der Vorschlag wurde unter den Eltern zunächst kontrovers diskutiert, dann jedoch beschlossen.

Die Trainingstermine auf dem Übungsplatz der Jugendverkehrsschule blieben bestehen, zusätzlich wurden in der Woche der Radfahrprüfung Anfang Juli von Mon-

tag bis einschließlich Donnerstag Trainingsfahrten im Realverkehr durchgeführt, am Freitag schloss die Ausbildung mit der praktischen Prüfung ab. Die Trainings- und Prüfungsstrecke ist in nachfolgender Abbildung dargestellt.

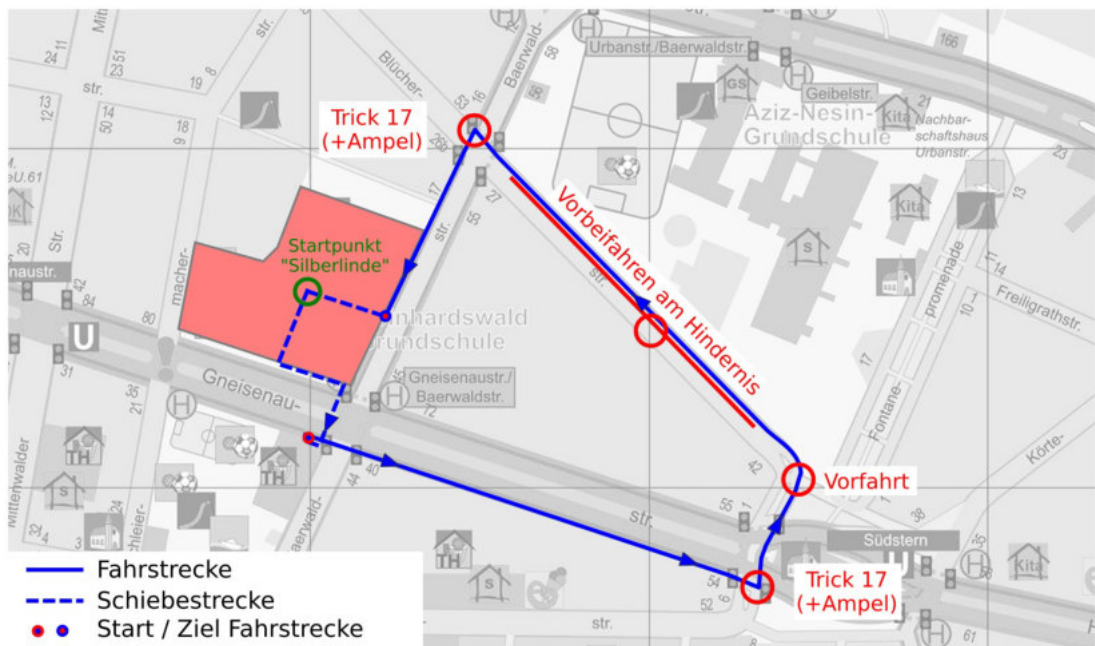


Bild 24 Trainings- und Prüfungsstrecke im Realverkehr (Plangrundlage: Kinderstadtplan Reinhardswald-Grundschule, SenUVK)

Pro Trainingstag konnten die Kinder die Strecke jeweils 3-mal fahren, dabei wurden je zwei Schülerinnen und Schüler von einem Elternteil oder Verkehrssicherheitsberater begleitet. Ein Trainingstag umfasste vier Schulstunden (eine Stunde Theorie und drei Stunden Radfahrpraxis). Mit Ausnahme von drei Kindern brachten alle übrigen eigene Fahrräder und Helme mit.

Die Realraumausbildung und -prüfung wurde bei einem Anschlussgespräch mit den beiden Verkehrssicherheitsberatern, der Klassenlehrerin, beteiligten Eltern und dem Schulleiter reflektiert:

- **Alle** Kinder haben die praktische Radfahrprüfung gut bestanden. Da sich jede Trainingsfahrt trotz gleicher Streckenführung durch unvorhergesehene Ereignisse von den vorherigen Fahrten unterschied, waren die Kinder deutlich aufmerksamer als in der Jugendverkehrsschule und wurden bei jeder Fahrt sicherer. Alle Beteiligten (Lehrerin, Eltern und Polizei) waren sich nach der Prüfung darüber einig und überzeugt, dass sich der Mehraufwand gelohnt hat und die Kinder einen deutlich höheren Lerneffekt hatten. Die Radfahrausbildung in der Jugendverkehrsschule hat oftmals den Nachteil, dass die Kinder nach absolvierter Prüfung Schwierigkeiten haben, dass im Schonraum Gelernte auf entsprechende Situationen im Realverkehr zu übertragen.
- Die Kinder, die kein eigenes Fahrrad mitbringen konnten, konnten sich die Fahrräder von anderen Kindern ausleihen. In dem hier erforderlichen Rahmen ließ sich das gut organisieren (bei mehr als 5 Kindern wäre es möglicherweise problematisch geworden).
- Für einen ruhigen Trainingsablauf hat es sich bewährt, einen einheitlichen Tagesablauf für die ganze Woche beizubehalten und die Klasse während der gesamten Zeit durch die Klassenlehrerin beaufsichtigen zu lassen.

- Die Polizei hat zu Beginn jedes Trainingstages eine Einführung mit den jeweils beteiligten Eltern durchgeführt, die Strecke abgefahren und auf die Besonderheiten einzelner Örtlichkeiten hingewiesen (während des Theorieunterrichts für die Kinder durch die Klassenlehrerin). Die Einführung der Eltern von der Polizei durchführen zu lassen, war nach Ansicht der Klassenlehrerin hilfreich.
- Im Rahmen der Vorbereitung hat es sich als problematisch herausgestellt, genügend Eltern zur Unterstützung zu finden, obwohl es sich in dieser Klasse um eine engagierte Elternschaft handelt. Es haben schließlich insgesamt 12 Eltern mitgeholfen, einige waren mehrfach dabei.

Weiteres Vorgehen:

- Es wurde vereinbart, die Möglichkeit zur Durchführung der Radfahrausbildung im Realraum (als Option) der Schulkonferenz zum Beschluss vorzulegen. Die im Rahmen des Pilotprojektes beteiligten Akteure (Klassenlehrerin, Eltern und polizeiliche Sicherheitsberatung) werden die Ergebnisse zuvor bei der Gesamtkonferenz (GK) vorstellen und den Beschluss empfehlen.
Bei dem Abschlussgespräch im Oktober wies die Polizei darauf hin, die Radfahrausbildung im Realraum aus Kapazitätsgründen auf pro Jahr jeweils eine der insgesamt vier vierten Klassen begrenzen zu müssen. Für das Schuljahr 2016/2017 hat sich bereits eine Klasse angemeldet.
- Voraussetzung für die Durchführung der Radfahrausbildung im Realraum ist darüber hinaus jeweils ein Beschluss der einzelnen Klassen und die Bereitschaft der Eltern, die praktische Ausbildung aktiv zu unterstützen (ca. 4 Eltern pro Trainings- bzw. Prüfungstag). Die Organisation der Elterneinsätze sollte einem Elternteil übertragen werden.
- Die Realraumausbildung lässt sich gegenüber der Versuchsphase künftig auf insgesamt 4 Tage konzentrieren (3 Trainingstage plus Prüfungstag).

Einige Eindrücke vom Prüfungstermin im Realraum sind auf den Fotos in der Anlage C zusammengestellt.

4.3 AG eigenständige Mobilität und Unterrichtskonzeption

Wegen inhaltlicher und personeller Überschneidungen wurden die beiden AGs „Selbstständige Mobilität“ und „Unterrichtskonzept“ zusammengelegt.

Teilnehmende: zwei Beauftragte für Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung (ein Erzieher und eine Lehrerin), die zuständige Verkehrssicherheitsberatung der Polizei, einer Vertreterin der Elternschaft, Externe (Schulberater, BUND, verkehrskonzept).

4.3.1 Konzeption jahrgangsstufenbezogener Unterrichtseinheiten

Gemäß Grundschulverordnung (§13) ist *"Verkehrs- und Mobilitätserziehung Teil des schulischen Unterrichts- und Erziehungsauftrags. Sie leistet einen Beitrag zur Sicherheit von Schülerinnen und Schülern im Straßenverkehr und umfasst ebenso Aspekte der Sozial-, Umwelt- und Gesundheitserziehung"*. Innerhalb der Gesamtstundenzahl nach Wochenstundentafel sind dafür in jeder Jahrgangsstufe mindestens 10 Stunden im Schuljahr zu verwenden.

Um die Aufgaben einer kontinuierlichen VME¹¹ in den Grundschulen fundiert und effektiv umzusetzen, empfiehlt sich die Benennung mindestens eines Beauftragten für Verkehrs- und Mobilitätserziehung. Der/Die Beauftragte der Schule sollte beispielsweise die Unterrichtsmaterialien für VME zentral verwalten, an angebotenen Fortbildungsveranstaltungen zur VME teilnehmen, Ansprechperson für die übrigen Lehr- und Erziehungskräfte sein sowie an der Durchführung der Informationsveranstaltungen für die Schulneulingseltern und Einzelaktionen zum "sicheren und eigenständigen Schulweg" beteiligt sein.

Die Reinhardswald-Grundschule verfügte bis Ende des Schuljahres 2014/15 über eine beauftragte Lehrkraft für VME. Für diese Aufgabe konnte leider nach deren Pensionierung im Sommer 2015 innerhalb des Lehrerkollegiums keine Nachfolge gefunden werden. Stattdessen erklärte sich ein erfahrener und langjähriger Kollege aus dem Erzieherteam bereit, die Rolle des Beauftragten für VME zu übernehmen. Langfristig ist beabsichtigt, an der Reinhardswald-Grundschule ein Team von Beauftragten für VME bestehend aus einer Lehrkraft, einer Erziehungskraft und einer Person aus der Elternschaft zu bilden, um die kontinuierliche Durchführung der im Rahmen des Pilotprojektes erarbeiteten Grundlagen langfristig ermöglichen zu können.

Gemeinsam mit der ausscheidenden Lehrerin und dem neu beauftragten Erzieher, einer Elternvertreterin, der Verkehrssicherheitsberatung der Polizei, des Schulberaters, der Vertreterin des BUND Berlin (Aktion „Zu Fuß zur Schule“) und des Büros verkehrskonzept wurden Unterrichtsvorschläge für die Jahrgangsstufen 1 bis 6 aufbereitet, zusammengestellt und teilweise neu erarbeitet. Ziel war es, diese im Rahmen des Pilotprojektes erstmals zu erproben und zu bewerten, um den Lehrkräften künftig ausgearbeitete Unterrichtsvorschläge und Materialien zur Verfügung stellen zu können. Darüber hinaus sollen die Unterrichtsvorschläge als Empfehlung in die Überarbeitung des Schulprogramms einfließen.

Das jahrgangsstufenbezogene Unterrichtskonzept basiert auf folgenden Vorschlägen, die später näher erläutert werden.

Tabelle 2 Jahrgangsstufenbezogenes Unterrichtskonzept für die Reinhardswald-Grundschule

Schuljahr	Thema
1. Schuljahr	- Fußgängerschein (Schulwegfibel) – Schulumfeldbegehung mit Schwerpunkt Fahrbahnüberquerung und Schulung der Wahrnehmung
2. Schuljahr	- Schulwegfibel / Wiederholung und Anleitung der Erstklässler - Beginn der Radfahrpraxis im Schonraum (niederschwellig auf dem Schulhof, in JVS mit Roller / Boards ...)
3. Schuljahr	- Vorbereitung Radfahrausbildung - Arbeit mit dem Kinderstadtplan
4. Schuljahr	- Radfahrausbildung und Prüfung / nach Möglichkeit im Realverkehr
5. Schuljahr	- Benutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln (ÖPNV) - Gefahrenlehre
6. Schuljahr	- Toter Winkel

¹¹ Verkehrs- und Mobilitätserziehung

Am 28. April 2016 wurde ein schulweiter Projekttag "Mobilität" durchgeführt, dabei wurden die Unterrichtsvorschläge versuchsweise umgesetzt.

4.3.2 Projekttag Mobilität

Schulanfangsphase (SAPh, Klassenstufe 1 und 2):

Im Mittelpunkt der SAPh-Klassen stand die Erarbeitung der Schulwegfibel [3], die von der Beauftragten und ausscheidenden Lehrerin für Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung zusammen mit ihrer Tochter entwickelt und illustriert wurde. Es geht dabei um die Geschichte des kleinen blauen Elefanten, dem Schulmaskottchen, der der Lehrerin eines Morgens vor der Schule aus der Tasche fällt und sich alleine im Umfeld der Schule orientieren und verschiedene Herausforderungen von Zufußgehenden bestehen muss. An verschiedenen Stationen im direkten Umfeld der Schule werden folgende Aspekte thematisiert:

- Schulweg
- Fahrbahn überqueren
- Sehen und gesehen werden
- Miteinander
- Regeln und Zeichen
- Karten lesen

Die Jahrgangsmischung der Schuleingangsklassen kann in dem Zusammenhang genutzt werden, indem jeweils ein Kind aus dem 1 und 2. Schuljahr ein Team bilden. Während die Inhalte für die jüngeren Kinder jeweils neu sind, können die erfahreneren Kinder der zweiten Klassen die Jüngeren bei der Begehung als Patin oder Pate unterstützen. Die Schulwegfibel ist ausschnittsweise der Anlage D zu entnehmen.

Darüber hinaus werden folgende Anregungen für die Schuleingangsphase gegeben:

- Moderatoren-Handbuch zur Verkehrserziehung, herausgegeben vom Deutschen Verkehrssicherheitsrat (DVR). Das Handbuch kann kostenlos bezogen bzw. heruntergeladen werden.
[http://www.dvr.de/download/schriftenreihe_verkehrssicherheit_7.pdf]
- Die „Move it“-Box der Verkehrswacht zur Bewegungsförderung mit Begleitheft.
[http://www.verkehrswacht-medien-service.de/shop/index.php?main_page=product_info&cPath=3_13&products_id=199]
- der „Schulweg-Trainer“ für den Schulanfang aus Hamburg
[<http://bildungsserver.hamburg.de/mein-schulwegtrainer/>]

Bei dem Projekttag konnten die Kinder der SAPh-Klassen außerdem mit einer Buttonmaschine Buttons aus selbstgemalten Bildern zum Schulweg zu machen.

2. Schuljahr

Im Rahmen des Projekttages Mobilität wurde für die 2. Jahrgangsstufen ein Fahrrad-Motorik-Training angeboten. Dazu wurde ein Teil des Schulhofes ausnahmsweise zum Radfahren freigegeben. Das Training wurde unterstützt durch den

Sportlehrer einer benachbarten Oberschule und den BUND Berlin. Die Kinder sollten zunächst einfach frei fahren und haben Bremsübungen gemacht. Anschließend gab es verschiedene Geschicklichkeitsübungen wie z. B. die Spur halten, über eine Wippe und Slalom fahren.

3. Schuljahr

Beginn Radfahrausbildung

Sollte es gelingen,

- a) einen Teil des motorischen Radfahrtrainings bereits in der Schuleingangsphase durchzuführen (s.o.) und
- b) die Radfahrausbildung im 4. Schuljahr zumindest teilweise in die Verkehrswirklichkeit zu verlagern,

wäre es prinzipiell denkbar, die freiwerdenden Trainingszeiten an der Jugendverkehrsschule für entsprechende Trainingseinheiten mit den 3. Klassen zu nutzen. Neben einer Intensivierung der motorischen Grundlagen könnten im auslaufenden 3. Schuljahr bereits Verkehrsregeln, Übungen zum Abbiegen etc. praktisch im Schonraum JVS angewandt werden.

In dem Zusammenhang regen die Verkehrssicherheitsberatenden an, mit den Klassenstufen 1 bis 3 nachmittags die Jugendverkehrsschule am Wassertorplatz zu besuchen. Die Schülerinnen und Schüler würden die Jugendverkehrsschule auf diese Weise bereits frühzeitig kennenlernen. Mit den SAPH-Klassen könnten Fußgehtrainings sowie motorische Übungen durchgeführt, in den dritten Klassen könnte bereits das sichere Beherrschen des Fahrrades als Vorbereitung auf die Radfahrausbildung geübt werden.

Anmerkung: Im Auftrag von SenUVK wird derzeit ein weiteres Pilotprojekt aus dem Verkehrssicherheitsprogramm Berlin Sicher Mobil 2020 umgesetzt, das sich gezielt mit der Verbesserung der Situation an den Berliner Jugendverkehrsschulen beschäftigt. Die Ergebnisse der 1. Phase dieses Pilotprojektes (Ausgangssituation und Festlegung der Arbeitsstruktur für Phase 2) liegen bereits vor, mit dem Abschluss der Arbeiten zu Phase 2 ist Mitte 2017 zu rechnen. Eine unmittelbare Verschränkung der Erkenntnisse aus beiden Projekten ist durch die Identität der Auftragnehmerseite gegeben.

Kinderstadtplan

Mit Bezug auf das Pilotprojekt der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz erarbeitete die Reinhardswald-Grundschule 2008 einen Kinderstadtplan. Dieser kann dazu genutzt werden, sich im 3. Schuljahr thematisch mit dem Thema Kartenlesen zu beschäftigen. Anregungen für die Unterrichtsgestaltung zum Kinderstadtplan sind in einem Leitfaden zum Kinderstadtplan zusammengestellt, der bei der SenUVK bezogen werden kann.

Die Polizei hat für einige Aufgaben mit dem Kinderstadtplan und eine anschließende Schnitzeljagd in der Schulumgebung eine White-Board-Version erstellt.

Sonstige Anregungen für das 3. Schuljahr

- Programm "Mobililli" des ACE zur Unterstützung mit motorischen Übungen und Spielen zur Bewegungsförderung und zum Verkehrssicherheitstraining
[<http://www.berlin-sicher-mobil.de/angebot-kinder.bsmp12.htm/>]

4. Schuljahr

Der Unterricht VME konzentriert sich im 4. Schuljahr auf die Durchführung der Radfahrausbildung. Im Rahmen des Pilotprojektes wurde die Radfahrprüfung einer Klasse des 4. Schuljahres versuchsweise in der Verkehrswirklichkeit durchgeführt (vgl. Kap. 4.2.4). Da der Themenbereich Radfahrausbildung jedoch im 4. Schuljahr bereits einen besonderen Stellenwert besitzt und die Übertragung in die Verkehrswirklichkeit zu komplex und aufwändig ist, um sie im Rahmen des Projekttagess realisieren zu können, konnten sich die Kinder der vierten Klassen dank des Sponsoring durch den Förderverein der Schule, den Kinofilm „Auf dem Weg zur Schule“ ansehen. Das begleitende Unterrichtsmaterial zum Film wurde den Lehrkräften zur Verfügung gestellt.

5. Schuljahr

ÖPNV-Nutzung

Im Rahmen des Projekttagess Mobilität wurde in drei Klassen das Programm "abgefahren" mit Unterstützung des ACE durchgeführt. Die Schüler und Schülerinnen lernen das Berliner ÖPNV-Netz kennen und in dem Zusammenhang die Orientierung und den Umgang mit Liniennetzplänen.

Link zu „abgefahren“: <http://www.berlin-sicher-mobil.de/angebot-kinder.bsmp29.htm/>

Gefahrenlehre

Mit einer Klasse des 5. Schuljahres wurden die Problemfelder "Geisterradler¹²" und "Abbiegende Fahrzeuge an der Kreuzung Gneisenaustraße / Baerwaldstraße" thematisiert:

- „Geisterradler“: Im Zuge der Gneisenaustraße erhoben die Schülerinnen und Schüler an insgesamt vier Stellen das Aufkommen von "Geisterradlern" und "Richtigradlern" und führten Interviews mit „Geisterradlern“ durch. Anschließend wurden Bodenmarkierungen gegen das „Geisterradeln“ entworfen und die von der Klasse ausgewählten beiden besten Entwürfe mit Kreide auf die Straße bzw. Radwege übertragen.



Bilder 25 und 26 Kreideaktion „Anti-Geisterradler“ (Fotos: Axel Clemens)

¹² Als „Geisterradler“ werden hier Radfahrende bezeichnet, die den Radweg regelwidrig entgegen der erlaubten Fahrtrichtung befahren.

Die Aktion wurde zuvor beim Bezirksamt angemeldet, gleichzeitig dokumentiert und die Ergebnisse anschließend dem Bezirksamt mitgeteilt. Aufgrund des sehr hohen „Geisterradler“-Aufkommens an einer Stelle wurde beim Bezirksamt der Antrag gestellt, die Markierung im Rahmen eines Verkehrsversuches mit echter Farbe aufbringen zu dürfen. Der Umsetzung wurde unter Berücksichtigung gewisser Voraussetzungen zugestimmt, weitere Abstimmungen mit dem Bezirksamt sind geplant.

- Abbiegende Fahrzeuge an der Kreuzung Gneisenaustraße / Baerwaldstraße: Die Überquerung der Gneisenaustraße im Bereich der Baerwaldstraße zeichnete sich bereits als Ergebnis der Schulkinderbefragung als Problemstelle ab. Vorschläge zur Verbesserung der straßenräumlichen Situation wurden in dem Brief der Schulleitung an den Bezirk übersandt (s. Kap. 4.1.1). Der Konflikt verstärkt sich jedoch dann, wenn Schülerinnen und Schüler versuchen, beide Furten über die Gneisenaustraße in einem Umlauf zu überqueren und infolgedessen nicht mehr auf abbiegende Fahrzeuge aus der Baerwaldstraße achten.

Um zusätzlich zum straßenräumlichen auch einen verhaltensbezogenen Lösungsansatz zu erarbeiten, wurde im Rahmen des Projekttag mit den Kindern des 5. Schuljahres die Problematik in der Örtlichkeit besprochen. Die Schülerinnen und Schüler hatten anschließend die Aufgabe, Markierungsentwürfe zu erarbeiten, die insbesondere jüngere Kinder darauf hinweisen sollen, die Fahrbahn langsam zu überqueren und auf abbiegende Fahrzeuge aus der Baerwaldstraße besonders zu achten. Der beste Entwurf wurde von Kindern mit Kreide in die Örtlichkeit übertragen und auch hier der Antrag an den Bezirk gestellt, die Markierung im Rahmen eines Verkehrsversuchs mit echter Farbe aufbringen zu dürfen. Der Umsetzung wurde auch hier unter Berücksichtigung gewisser Voraussetzungen zugestimmt, weitere Abstimmungen mit dem Bezirksamt sind geplant.



Bild 27 Kreideaktion Mittelstreifen Gneisenaustraße (Foto: Axel Clemens)

Weitere Anregungen

- Das Projekt „Achtung Auto“ vom ADAC thematisiert Sicherheitseinrichtungen in Pkw (Anschallgurte und Sitzerrhöhungen für Kinder), sowie Brems- und Anhaltewege von Pkw bei unterschiedlichen Fahrgeschwindigkeiten. Bei der Aktion erleben die Kinder selbst eine Notbremsung im Pkw mit.

[<https://www.adac.de/infotestrat/ratgeber-verkehr/verkehrserziehung/verkehrssicherheitsprogramme/achtung-auto/default.aspx/>]

Auf die Aktion musste verzichtet werden, da für die Durchführung bisher kein geeigneter Ort (besonders gesicherte asphaltierte Strecke / Platz) im Umfeld der Schule gefunden werden konnte.

6. Schuljahr

Das 6. Schuljahr beschäftigte sich theoretisch und praktisch mit dem Thema „Toter Winkel“. Aufgrund von Bauarbeiten auf dem Schulhof, war es aus Platzgründen nicht möglich, das Angebot der Fuhrgewerbeinnung Berlin-Brandenburg wahrzunehmen, bei dem ein Standard-Lkw eingesetzt wird. Stattdessen wurde die praktische Übung mit einem Transporter der Polizei durchgeführt.

Weitere Anregungen:

- Die Mediathek des WDR verfügt über einen anschaulichen Film zum „Toten Winkel“.

[http://www.wdrmaus.de/filme/sachgeschichten/verkehrsschule_toter_winkel.php5]

Bewertung des Projekttag

Die Lehrkräfte wurden gebeten, den Projekttag anhand eines Feedbackbogens zu bewerten.

Nachfolgende Fragen zur Zufriedenheit konnten jeweils mit ja, nein oder unentschieden angekreuzt werden.

- *Die Schüler haben (viel) gelernt (sinngemäß)*
- *Ich habe mich gut informiert gefühlt*
- *Ich habe mich gut unterstützt gefühlt*
- *Ich finde den Projekttag sinnvoll*
- *Ich würde das Thema lieber in meinen normalen Unterricht integrieren*

Die Ergebnisse von insgesamt 17 Lehrer-Feedbackbögen sind in nachfolgender Tabelle zusammengefasst:

Tabelle 3 Ergebnisse Lehrerfeedback zum Projekttag Mobilität

	1. /2. Schj.	3. Schj.	4. Schj.	5. Schj.	6. Schj.
Die Schüler haben (viel) gelernt					
ja	5	2	-	3	1
nein	-	-	-	-	1
unentschieden	-	1	1	1	2
Ich habe mich gut informiert gefühlt					
ja	1	3	1	4	3
nein	3	-	-	-	-
unentschieden	1	-	-	-	1
Ich habe mich gut unterstützt gefühlt					
ja	2	3	1	4	4
nein	2	-	-	-	-
unentschieden	1	-	-	-	-
Ich finde den Projekttag sinnvoll					
ja	3	1	-	1	2
nein	-	-	1	-	-
unentschieden	2	2	-	3	2
Thema lieber in normalem Unterricht					
ja	1	1	1	2	1
nein	1	1	-	1	2
unentschieden	3	1	-	1	1

Aus der weitergehenden Reflexion im Hinblick auf künftige Projektstage in der Projektgruppe wurden folgende Aspekte festgehalten:

- Der Tag hat dazu beigetragen, das Thema Verkehrs- und Mobilitätserziehung stärker im Bewusstsein der Lehrkräfte zu verankern. Das Thema soll künftig während der Präsenztage aufgegriffen und den Lehrkräften gegenüber regelmäßig zu Schuljahresbeginn angesprochen werden.
- Eltern sollen bei der Vorbereitung und Betreuung künftiger Projektstage stärker eingebunden werden, mit dem Ziel sowohl die Arbeitslast auf mehr Schultern zu verteilen als auch die Eltern mit der Thematik vertrauter zu machen und ihnen die Stärken und Schwächen ihrer Kinder im Umgang mit dem Straßenverkehr zu verdeutlichen.
- Generell wird die Durchführung eines Projekttages in den Jahrgangsstufen 1 bis 3 für sinnvoll erachtet. Das 4. Schuljahr sollte vor dem Hintergrund der Radfahrausbildung ausgenommen werden, in den Jahrgangsstufen 5 und 6 sehen die Beteiligten den Schwerpunkt bei der Integration in den Unterricht. Gerade bei den älteren Jahrgangsstufen würde sich die Einbeziehung von technischen und umweltbezogenen Mobilitätsthemen anbieten.

4.3.3 Aktionen zur Förderung einer eigenständigen Mobilität von Kindern

„Zu Fuß zur Schule“-Aktion

Die Reinhardswald-Grundschule hat mit jeweils 2 Jahrgangsstufen im Oktober (SAPh) und November (Jahrgänge 3 und 4) 2015 an der „Zu Fuß zur Schule“-Aktion des BUND teilgenommen und mit Stempeln erhoben, wie die Kinder jeweils zur Schule gekommen sind. Die Aktion lief über jeweils eine Woche, im täglichen Durchschnitt zeigte die Verkehrsmittelwahl folgende Verteilung:

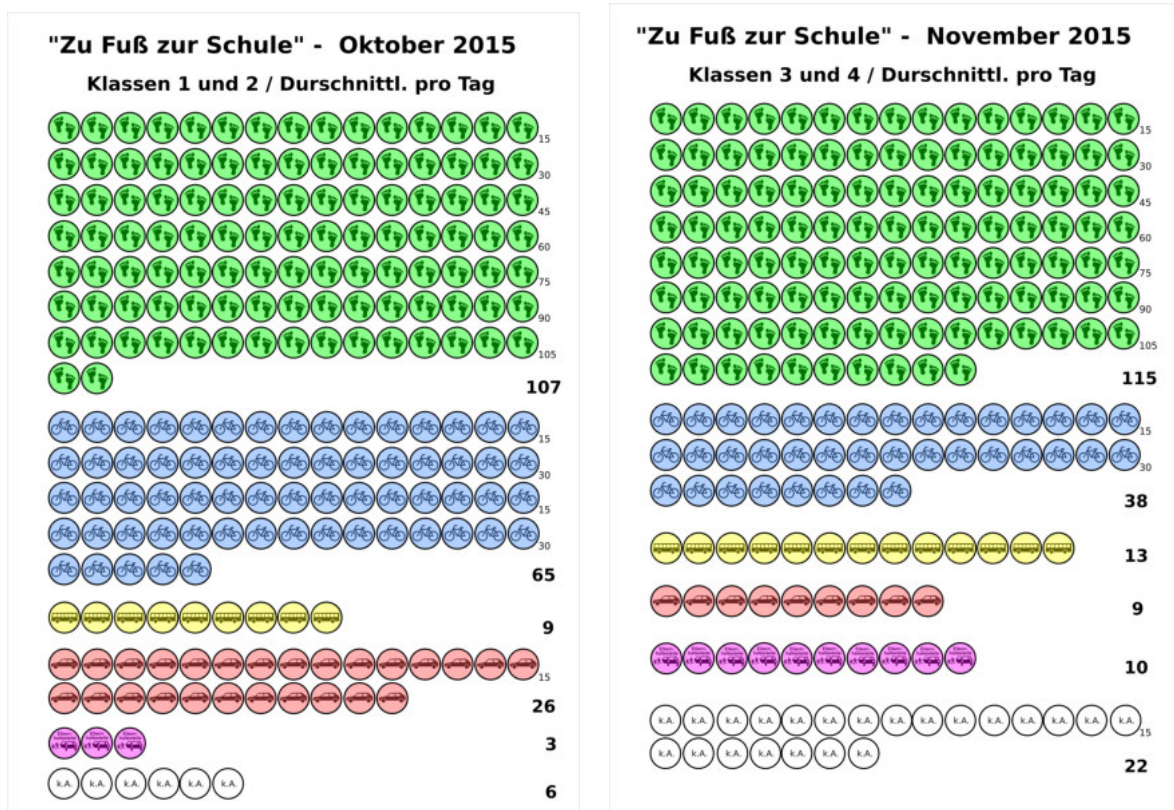


Bild 28 Ergebnisse zur Mobilität der Schulkinder der Reinhardswald-Grundschule aus der „Zu Fuß zur Schule“-Aktion des BUND im Herbst 2015

Das Ergebnis bestätigt den bereits bei der Schulbefragung festgestellten hohen Fuß- und Radverkehrsanteil der Schülerinnen und Schüler. Das Fahrrad ist bereits in den Schuleingangsklassen stark vertreten und nicht, wie häufig an anderen Schulen zu beobachten, erst nach absolvierter Radfahrausbildung. Die Nutzung der Elternhaltestellen kann leider nur als zurückhaltend bezeichnet werden und zeigt deutlich die Notwendigkeit, die flankierende Öffentlichkeitsarbeit zu intensivieren. Aus der täglichen Auswertung (nicht dargestellt) lässt sich auch zum Ende der Woche hin keine nennenswerte Veränderung bei der Elternhaltestellennutzung ableiten. Es wäre deshalb prinzipiell sinnvoll, die Ergebnisse in der Klasse mit den Schülerinnen und Schülern zu besprechen. Gegen diesen Ansatz spricht, dass sich einige Kinder möglicherweise vor der Klasse bloß gestellt fühlen. Es wird daher der Vorschlag gemacht, die Ergebnisse der Klassenauswertung auf den Elternabenden zu besprechen und dort für eine bessere Akzeptanz der Elternhaltestellen zu werben.

Zu den Ergebnissen ist darüber hinaus folgendes anzumerken:

- Der betreuende Erzieher berichtete von Kindern der Schuleingangsklasse, die persönlichen Ehrgeiz entwickelten, an den Haltestellen abgesetzt zu werden und dann auf dem Weg zur Schule andere Kinder zu Hause abzuholen.
- Erfahrungen zeigen, dass die Stempel „Elternhaltestelle“ in der Regel nur die Kinder abbilden, die tatsächlich an den offiziell eingerichteten Haltestellen abgesetzt werden. Kinder die z. B. bei Freunden in der Schulumgebung abgesetzt werden, stempeln häufig das Auto als Schulverkehrsmittel.
- Beobachtungen an der Elternhaltestelle in der Blücherstraße zeigten, dass diese häufig zugeparkt und deshalb für Eltern nicht nutzbar ist. An den Elternhaltestellen und an den beiden Schuleingängen wurde deshalb im März 2016 eine Flyer-Aktion durchgeführt (s.u.).

Flyeraktion

Mit Schülerinnen und Schülern einer 5. Klasse und mit Unterstützung der Verkehrssicherheitsberater wurde vom 7. bis 11. März 2016 eine Flyeraktion durchgeführt. Die Aktion verteilte sich auf beide Elternhaltestellenstandorte und die beiden Schuleingänge.

Elternhaltestellen

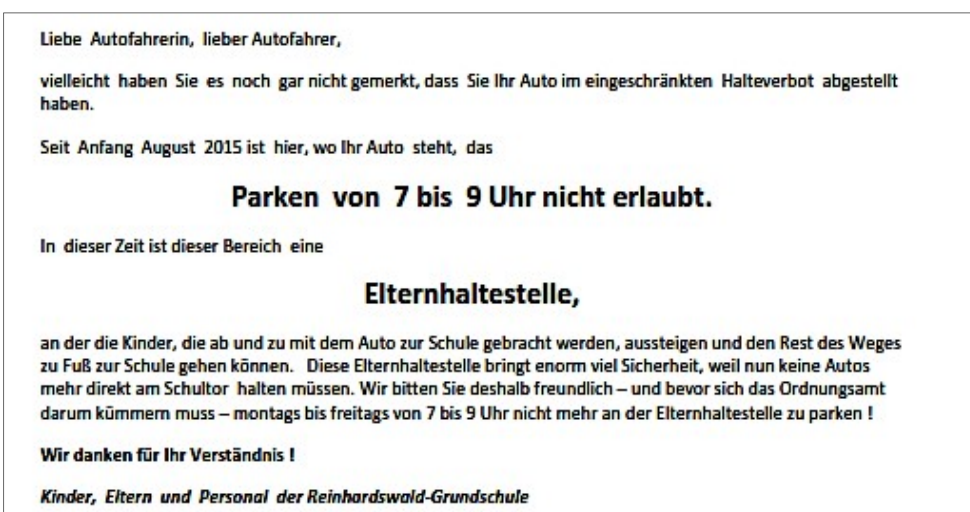


Bild 29 Abbildung Flyer Elternhaltestelle (Reinhardswaldschule)

Ziel der Flyeraktion war es, die morgens widerrechtlich in den Elternhaltestellen parkenden Fahrzeugen zu erheben und die „Falschparker“ auf die geltende Beschilderung hinzuweisen. Dazu wurde von der Schule ein Flyer gestaltet und von einer Kindergruppe (in Begleitung eines Erziehers bzw. einer Lehrkraft) hinter die Windschutzscheibe der parkenden Fahrzeuge gehängt. Darüber hinaus wurde der Antrag gestellt, die Elternhaltestellen mit einem nichtamtlichen Zusatzzeichen „Elternhaltestelle“ auszuschildern (vgl. Kap. 4.1.3).

Schuleingänge

Mit Unterstützung der Polizei wurden an den Schuleingängen in der Baerwaldstraße und der Gneisenaustraße Eltern angesprochen, die ihre Kinder in der Feuerwehrezufahrt oder in zweiter Reihe aussteigen ließen. Die Kinder überreichten den Eltern einen ebenfalls von der Schule gestalteten Flyer. Gleichzeitig wurde die Reaktionen der Eltern auf die Übergabe des Flyers mit „freundlich“, „nicht-freundlich“ und „unfreundlich“ bewertet.

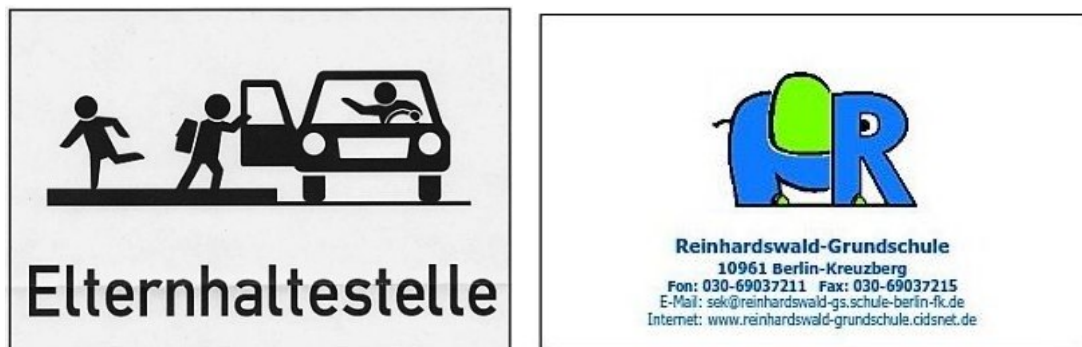


Bild 30 Flyer für vor der Schule haltende Eltern Vorder- und Rückseite (Schildentwurf links vom Netzwerk Verkehrssicherheit Brandenburg)

Die „Falschhalter“-Statistik an den Schuleingängen zeigte folgende Entwicklung:

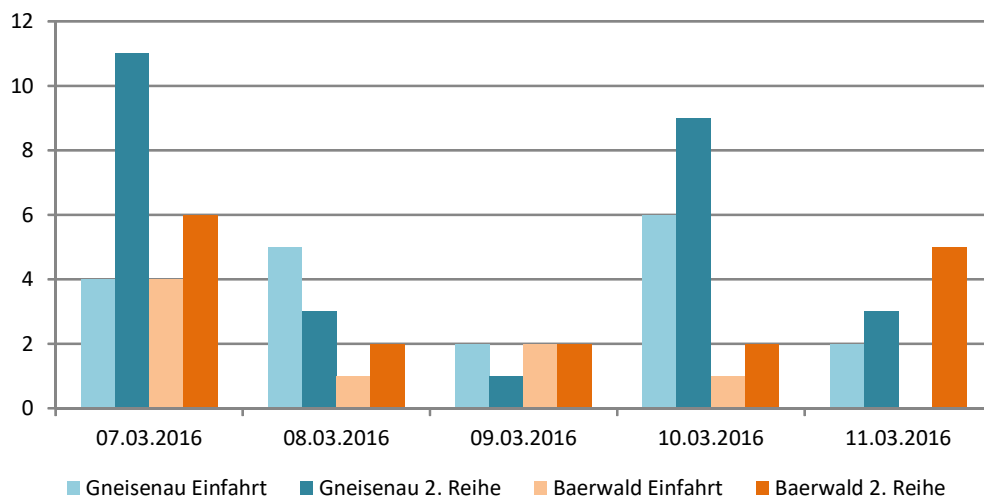


Bild 31 Anzahl der falsch haltenden Elternfahrzeuge in der Gneisenaustraße und Baerwaldstraße

Der direkte Bringverkehr sinkt nach dem ersten Tag¹³ bis einschließlich Mittwoch kontinuierlich auf unter 30 % ab, steigt am Donnerstag sprunghaft wieder auf über 70 % an, um am Freitag wieder spürbar abzufallen. Gründe für das zwischenzeitliche Wiederansteigen konnten nicht eruiert werden.

¹³ Der erste Tag entspricht dem Maximalwert = 100%

Am Eingang Gneisenaustraße steigen prinzipiell mehr Schülerinnen und Schüler aus als in der Baerwaldstraße.

In Sachen Freundlichkeit bei der Flyerüberreichung an die Eltern wurden folgende Erfahrungen gemacht:

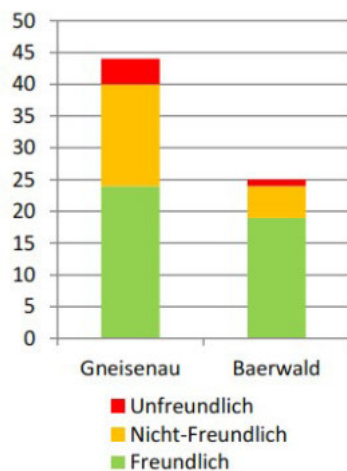


Bild 32 Freundlichkeitsstatistik im Zusammenhang mit überreichten Flyern an den Schuleingängen

4.3.4 Förderung Schulweggemeinschaften, ggf. Patenschaften

Das Thema Schulweggemeinschaften konnte bisher aus zeitlichen Gründen nicht aufgegriffen werden, obwohl die Elternbefragung gezeigt hat, dass es ein erhöhtes Interesse an Schulweggemeinschaften, insbesondere in den SAPH-Klassen, gibt.

Als denkbare Ansätze für die Zukunft wurden gesammelt:

- Lehrer und Lehrerinnen der SAPH-Klassen sollten gebeten werden, das Thema auf den Elternabenden anzusprechen und möglichst klassenweise zu organisieren. Die Lehrkräfte können z. B. in den Klassen erfragen, welche Kinder sich einen Schulweg-Partner wünschen, die Wohnorte auf einer Karte markieren und versuchen, klassenintern zu vermitteln.
- Auch autofahrende Eltern sollten bei den Elternabenden¹⁴ auf die Möglichkeit von Schulweggemeinschaften hingewiesen werden. Kinder, die mit dem Auto gebracht werden (müssen), könnten bei einem befreundeten Kind mit fußläufigem Schulweg abgesetzt werden. Von dort aus könnten die Kinder zusammen zu Fuß zur Schule gehen. Für die Schülerinnen und Schüler, die innerhalb des Klassenverbandes keine Partnerkinder finden, könnte ggf. (mit etwas mehr Aufwand) innerhalb der anderen SAPH-Klassen nach einer Laufpartnerschaft gesucht werden.
- Es wurde der Vorschlag gemacht das Thema ins Unterrichtsprogramm für die SAPH-Klassen einzuarbeiten (Schulwegfibel).
- Außerdem sollten gute Argumente für die Lehrkräfte aufbereitet werden, um Überzeugungsarbeit für den selbstständigen Schulweg auf den Elternabenden leisten zu können (s. Anlage E).

¹⁴ evtl. auch auf dem nullten Elternabend als generelle Anregung von Eltern zu Eltern

4.4 AG Öffentlichkeitsarbeit

Grundlegendes Ziel des Mobilitätsprojektes ist, das Mobilitätsbewusstsein und -verhalten innerhalb des Systems Schule zu thematisieren und im Sinne von mehr Sicherheit, mehr Rücksichtnahme und mehr Nachhaltigkeit zu verändern. Hinter dem Projekt stehen eine Vielzahl kleiner und großer ineinander greifender Einzelbausteine und Aktionen, die über ein ganzes Schuljahr hinweg¹⁵ von einem kleinen Kreis von Akteuren geplant, vorbereitet und umgesetzt werden. Dazu gehört auch, wichtige Informationen und Projektfortschritte verständlich aufzubereiten und aus der Kerngruppe heraus in die Schulgemeinschaft (Schülerinnen und Schüler, Lehr- und Erziehungskräfte, Eltern) hinein zu verbreiten. Schülerinnen, Schüler, Lehr- und Erziehungskräfte sind als Hauptzielgruppen in der Regel gut zu erreichen. Eltern hingegen haben zwar einerseits einen großen Einfluss auf das Mobilitätsverhalten ihrer Kinder, sind aber seltener an und in der Schule und deshalb meist sehr viel schwerer erreichbar und tun sich erfahrungsgemäß oft auch schwer, eingeschliffene Verhaltensmuster zu ändern. Für den Erfolg von schulischem Mobilitätsmanagement ist es daher wichtig, dem Thema Öffentlichkeitsarbeit von vornherein Beachtung zu schenken.

Die in diesem Kapitel beschriebenen Ansätze zur Öffentlichkeitsarbeit richten sich an die Zielgruppe Eltern. Generell sollten Eltern, insbesondere Elternvertretungen (und auch Lehrkräfte) mit Multiplikatorfunktion von Beginn an in das Projekt einbezogen werden. Grundvoraussetzung für die Projektdurchführung ist, dass:

- die Projektziele und Methoden den Entscheidenden in den unterschiedlichen Gremien vorab vorgestellt werden und die Schulkonferenz die Durchführung des Projektes beschließt.
- sich interessierte Vertreterinnen und Vertreter aus der Elternschaft finden, die in der Projektgruppe aktiv mitarbeiten und die wichtigsten Informationen aus der Gruppe heraus in die Elternschaft weitergeben. Eine persönliche Kommunikation von Eltern untereinander, quasi „auf Augenhöhe“, kann wirkungsvoller sein, als ein formaler Elternbrief. Nachfolgend dazu einige Anregungen aus dem Pilotprojekt an der Reinhardswald-Grundschule.

4.4.1 Erarbeitung eines Merkblattes für Eltern (der Schulneulinge)

In der Startphase des Projektes wurde der Vorschlag gemacht, ein Merkblatt für Eltern zu erstellen, das die wichtigsten und der Erfahrung nach immer wiederkehrenden Problemthemen aufgreift und daraus einen anschaulichen Flyer zu erstellen. Ein Vater aus dem Projektteam erklärte sich bereit, den Flyer auszuarbeiten und zu gestalten.

Inhalte des Flyers sollten sein:

- Die Vermittlung der wichtigsten Grundhaltungen:
 - Die Kinder sollen bevorzugt zu Fuß zur Schule gehen und zwar weitgehend selbstständig (Begleitung so wenig wie möglich und so viel wie nötig),
 - Schulweggemeinschaften sind eine sinnvolle Alternative, weil Kinder in der Gruppe besser gesehen werden und sich sicherer fühlen.
 - Eltern sollten den Schulweg möglichst vor der Einschulung mit ihren Kindern üben.

¹⁵ Im Rahmen des Pilotprojektes sogar drei Schulhalbjahre

- Der Schulwegplan weist die aus Sicht der Schule und der Polizei sichersten Routen aus.
- Es wurden spezielle Haltemöglichkeiten für Eltern eingerichtet (Elternhaltestellen), die ihre Kinder dennoch mit dem Auto bringen. Diese Haltemöglichkeiten erlauben es den Eltern, ihre Kinder dort aussteigen und von dort aus sicher und selbstständig zur Schule gehen zu lassen. Parken – straßenverkehrsrechtlich wäre das ein Halt, der länger als 3 Minuten dauert – ist dort nicht erlaubt. Möchten Eltern ihr Kind in die Schule begleiten, ist ein Parkplatz im Umfeld der Schule zu suchen.
- Das Halten auf Gehwegen und in den Schuleinfahrten in der Baerwaldstraße und Gneisenaustraße ist straßenverkehrsrechtlich verboten (u.a. auch zwecks Freihalten von Rettungswegen) und gefährdet die Sicherheit der anderen, insbesondere der zu Fuß am Straßenverkehr Teilnehmenden.
- Fahrräder auf dem Schulhof sind ebenfalls verboten. Abstellmöglichkeiten für Fahrräder gibt es an der Turnhalle oder am Schulzaun.

Der fertig gestaltete Flyer sieht so aus:

Wie kommt Ihr Kind zur Schule?

Bevorzugt zu Fuß
Lassen Sie Ihr Kind zur Schule laufen, auch wenn es ein paar Minuten unterwegs ist.

Gemeinsam laufen
Wenn Sie Bedenken haben, begleiten Sie ihr Kind anfangs, oder bilden Sie Schulweggemeinschaften mit anderen Kindern, die einen ähnlichen Weg haben.

Mit dem Auto und zu Fuß
Sollten Sie trotz allem auf ein Auto angewiesen sein, lassen Sie Ihr Kind zumindest eine Teilstrecke laufen und fahren Sie es nicht bis vor die Eingänge des Schulgeländes.

Nutzen Sie zum Beispiel die neu eingerichteten Haltezonen in der Blücherstraße und Gneisenaustraße (siehe Karte auf der Rückseite). Hier können Sie Ihre Kinder in einem sicheren Umfeld aussteigen lassen und anschließend weiterfahren. Die letzten Meter laufen Ihre Kinder dann ungefährdet alleine.

Möchten Sie Ihr Kind in die Schule begleiten, suchen Sie sich bitte einen **regulären Parkplatz** im Umfeld der Schule.

Das Halten in der Feuerwehrezufahrt oder in zweiter Spur vor den Eingängen der Schule ist zu jeder Zeit verboten - auch wenn es nur kurz ist. Es gefährdet die Sicherheit der ankommenden Kinder, Passanten, Radfahrer, Autos und Linienbusse. Die Rettungswege sind grundsätzlich freizuhalten!

Mit Roller oder Fahrrad
Viele Kinder kommen mit einem Fahrrad oder Roller. Bitte beachten Sie, dass diese aus Sicherheitsgründen außerhalb der Schule abgestellt und angeschlossen werden müssen.

Neue Haltezonen zum Aussteigen

Hier können Sie Ihre Kinder in einem sicheren Umfeld aussteigen lassen und anschließend weiterfahren. Die letzten Meter laufen Ihre Kinder dann ungefährdet alleine zur Schule.

Die neuen Haltezonen sind ausgeschildert als Liefer- und Ladezone mit einer zeitlichen Beschränkung von 7:00h - 9:00h.

Vermeiden Sie beim An- oder Abfahren Wendemanöver, das Rückwärts fahren, sowie das Befahren von Gehwegen.
Das Halten in der Feuerwehrezufahrt oder in zweiter Spur vor den Eingängen der Schule ist zu jeder Zeit verboten.



Elternhaltestelle

Neue Haltezonen zum Aussteigen

Blücherstr. und Gneisenaustr.
(Jeweils nahe der Ecke Baerwaldstr.)

Ausgeschildert als Liefer- / Ladezone von 7:00h - 9:00h.

Bild 33 Schulweg-Flyer (Gestaltung: Christian Klar, Fotos: Colourbox)

4.4.2 Elterninformation (Informationsabend, Elternbriefe)

Nullter Elternabend

Die sogenannten „Nullten Elternabende“ sind die ersten Elternabende der Schulanfängereltern, die in der Woche vor der Einschulung stattfinden. Bewährt hat sich, in diese Veranstaltung eine kurze Ansprache von „alten“ Eltern einzubinden, die die Kernaussagen des Flyers persönlich und „auf Augenhöhe“ für die neuen Eltern zusammenfassen. Anschließend werden der Schulwegplan und der Schul-

wegflyer an die neuen Eltern verteilt und es wird darum gebeten, die Anregungen aufzugreifen.

Eltern aus der Projektgruppe, die die Aktion unterstützten, äußerten sich sehr positiv zu diesem Ansatz und stehen für die Aktion im nächsten Jahr gerne wieder zur Verfügung.

Infostand 1. Schulwoche

Aus der Projektgruppe heraus organisierte ein Team aus Eltern, Schulleitung, Erzieher und BUND in der ersten Schulwoche (September 2015) an beiden Schuleingängen einen Infostand für Eltern. Ziel war es, alle Eltern, die ihre Kinder zur Schule bringen, an diesem Stand über die Elternhaltestellen, die Möglichkeit von Schulweggemeinschaften etc. zu informieren und erneut auf das Fahrradverbot auf dem Schulhof hinzuweisen.



Bild 34 Foto Infostand (Foto: Axel Clemens)

4.4.3 Internetseite ...

Informationen zum Mobilitätsprojekt können auf der Schulhomepage unter dem Link:

<http://www.reinhardswald-grundschule.de>

eingesehen werden.

5 Zusammenfassung und Fazit

5.1 Einleitende Anmerkungen zum Projekterfolg

„Sehr vieldimensional und interdisziplinär ausgerichtetes Projekt unter Beteiligung sehr unterschiedlicher Akteure mit sehr unterschiedlichen Hintergründen. Es ist unglaublich viel passiert, bereits der Einstieg war toll und professionell.“ So lautet ein Statement aus der Projektgruppe bei dem Abschlussgespräch im Oktober.

Bevor auf die Projekterfolge im Einzelnen eingegangen werden soll, ist für eine langfristige Sicherung der erreichten Erfolge wichtig, die als sinnvoll und effektiv erkannten Projektbausteine in dem Schulprogramm zu verankern. Im Rahmen des Pilotprojektes haben einzelne Mitglieder der Projektgruppe dazu einen Vorschlag erarbeitet und der Schulleitung übergeben. Inwieweit dieser Vorschlag bei der Überarbeitung des Schulprogramms berücksichtigt werden kann, war zu Projektende noch unklar. Zwar befindet sich das Schulprogramm derzeit in Überarbeitung, jedoch steht Anfang 2018 ein Schulleitungswechsel an. Der scheidende Schulleiter wird die Überarbeitung des Schulprogramms an seine Nachfolgerin oder seinen Nachfolger übergeben, das Schulleitungsteam hat jedoch zugesagt, sich dafür einzusetzen, dass wesentliche Inhalte bei der Überarbeitung berücksichtigt werden.

Der Erzieher wird weiterhin die Aufgabe des Beauftragten für Verkehrs- und Mobilitätserziehung übernehmen und auch die Eltern, die sich in dem Pilotprojekt engagierten, haben ihre Unterstützung für künftige Aktivitäten zugesagt. Darüber hinaus soll im Lehrkollegium eine Person gesucht werden, die das Team von Seiten der Lehrkräfte unterstützt und dort eine Multiplikatorfunktion übernimmt.

Erfolgreich umgesetzt wurden folgende Bausteine:

- Der Aufbau eines Kooperationsnetzwerkes für VME an der Reinhardswald-Grundschule
- Aktualisierung des Schulwegplanes
- "Schulweg-Flyer" für Schulneulingseltern
- Elterninitiative für den "Nullten Elternabend"
- Einrichtung von 2 Elternhaltestellen mit entsprechender Beschilderung
- Durchführung von "Zu Fuß zur Schule"-Aktionen" (Stempelaktion) und einer Denk- und Dankzettellaktion zur Verbesserung der Akzeptanz der Elternhaltestellen
- Erfolgreiche Durchführung einer Radfahrausbildung in der Verkehrswirklichkeit
- Erstellung einer Schulwegfibel für die Schuleingangsklassen
- Erarbeitung und Zusammenstellung von Unterrichtsvorschlägen für alle Jahrgangsstufen
- Durchführung und Bewertung eines Projekttages Mobilität
- Problemstellenanalyse zum Schulumfeld, Erarbeitung von Lösungsvorschlägen und Antragstellung an den Bezirk
- Befahrung des relevanten Radverkehrsnetzes im radaffinen Einzugsbereich der Schule, Aufbereitung der Ergebnisse und Weitergabe an die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

- Erarbeitung eines Vorschlags zur Übernahme wichtiger Elemente aus dem Pilotprojekt in das Schulprogramm der Reinhardswald-Grundschule

Nicht erfolgreich oder bisher nicht umgesetzt wurden:

- Ansätze zu Schulweggemeinschaften / Schulwegpatenschaften
- Akzeptanz der Elternhaltestellen. Um die Akzeptanz der Elternhaltestellen zu verbessern, sollten die in Kapitel 4.3.3 und 4.4 beschriebenen Ansätze zur Förderung einer eigenständigen Mobilität und Öffentlichkeitsarbeit intensiviert und weiter ausgearbeitet werden (z. B. regelmäßige Durchführung von „Zu Fuß zur Schule“-Aktionen mit anschließender Thematisierung der Ergebnisse auf Elternabenden oder GEV-Sitzungen, sowie Hinweise zur Aufhebung der Elternhaltestellen, soweit keine hinreichende Nutzung nachgewiesen werden kann).

5.2 Vorschlag Schulprogramm

Nachfolgender *Vorschlag zur Übernahme wichtiger Elemente aus dem Pilotprojekt "Schulisches Mobilitätsmanagement" in das Schulprogramm der Reinhardswald-Grundschule* wurde von der Projektgruppe erarbeitet. Ziel ist es, wichtige Maßnahmen aus dem Projekt langfristig in das Schulprogramm und damit in den Schulalltag zu integrieren. Nur dadurch bleiben die im Rahmen des Einführungsprozesses erreichten Ergebnisse langfristig erhalten.

Grundsätzliches / pädagogische Leitidee:

Förderung einer sicheren und möglichst eigenständigen Mobilität von Schülerinnen und Schülern, indem:

- Verkehrs- und Mobilitätserziehung (VME) als gemeinsame und (fächer-) übergreifende Aufgabe von Lehr- und Erziehungskräften und Elternhaus mit Unterstützung der Polizei (Verkehrssicherheitsberater/innen) verstanden und entsprechend kommuniziert wird (z.B. Teilnahme der Lehr- und Erziehungskräfte an Fortbildungen, Einbeziehung von Eltern in Aktivitäten der Schule zur VME, insbesondere in die Radfahrausbildung und -prüfung etc.)
- alle Unterrichtswege im Sinne der VME genutzt werden (entsprechend jahrgangsstufenbezogenen Vorschlägen, s.u.)
- die grundlegende Bedeutung einer verkehrssicheren und umweltschonenden individuellen Mobilität vermittelt und im Sinne einer Vorbildfunktion Lehr- und Erziehungskräften sowie Eltern nahegelegt wird.

Konkret empfohlen wird:

A Durchführung von Einzelaktionen "Sicherer und eigenständiger Schulweg":

- Information der Schulneulingseltern bei der Einschulung; bewährt haben sich die Einbeziehung "alter" Eltern sowie die Übergabe des Schulwegplanes mit erläuternden Informationen zu dessen Handhabung sowie des Flyers "Elternhaltestellen".
- jährliche Durchführung ausgewählter „Zu Fuß zur Schule“- Aktionen¹⁶, z. B.: Stempelaktion mit anschließender Reflexion der Ergebnisse in den

¹⁶ Der bundesweite „Zu Fuß zur Schule“-Tag ist jedes Jahr am 22. September. Um diesen Zeitpunkt herum, finden viele Aktionen und Wettbewerbe zum Thema statt, an denen sich Schulen beteiligen können. Ansprechpartner in Berlin: Frau Jung (BUND Berlin)

Klassen, Denk- und Dankzettelaktion an den Elternhaltestellen¹⁷ und vor den Schultoren (mit Unterstützung des Kollegiums und der Polizei)

- B Durchführung von jahrgangsstufenbezogenen Unterrichtseinheiten zur VME im Umfang von mindestens 10 Unterrichtsstunden / Schuljahr. (gemäß Grundschulverordnung). Beispielhaft vorgeschlagen wird:
- SAPH-Klassen: Schulumfeldbegehung und Wahrnehmung (Schulwegfibel s. Kap 4.3.2)
 - 2. Schuljahr: Beginn der Radfahrpraxis im Schonraum (*niederschwellig auf dem Schulhof, auf Unterrichtswegen, in JVS mit Roller/Boards u.a. – ggf. schon im ersten Schj.*)
 - 3. Schuljahr: Vorbereitung der Radfahrausbildung und Arbeit mit dem Kinderstadtplan
 - 4. Schuljahr: Radfahrausbildung und -prüfung (soweit mgl. in der Verkehrswirklichkeit)
 - 5. Schuljahr: ÖPNV / Gefahrenlehre
 - 6. Schuljahr: Toter Winkel und Schülerlotsenausbildung, Vorbereitung auf den Schulwechsel mit konkreten neuen Schulwegen und neuer Verkehrsmittelnutzung (ÖPNV, Rad).

Die Durchführung eines schulweiten Projekttages "Mobilität" mit Unterstützung der Polizei, Mitgliedern der Berliner Charta für Verkehrssicherheit und Lehrern einer benachbarten Oberschule hat sich (im Rahmen des Pilotprojektes) bewährt und wird als jährliche Maßnahme für die Zukunft empfohlen.

- C Benennung mindestens eines Beauftragten für Verkehrs- und Mobilitätserziehung (oder eines Teams aus 2-3 Lehr- und Erziehungskräften, sowie interessierten Elternvertretungen). Hier sollten beispielsweise die Unterrichtsmaterialien für VME zentral verwaltet werden, die Teammitglieder sollten an angebotenen Fortbildungsveranstaltungen zur VME teilnehmen, Ansprechpersonen für die übrigen Lehr- und Erziehungskräfte sein sowie an der Durchführung der Informationsveranstaltungen für die Schulneulingseltern und Einzelaktionen "sicherer und eigenständiger Schulweg" beteiligt werden.

Über das Projekt hinausgehende Anregungen:

- Fahrradwerkstatt
- Beratung „Sicheres Fahrrad“ für Eltern
- „Jedem Kind sein Fahrrad“: Fahrrad(tausch)börse sowie Weitergabe von Fahrrädern an Kinder aus finanziell schwachen Familien

¹⁷ Die Straßenverkehrsbehörde des Bezirkes behält sich vor, die Elternhaltestellen aufzuheben, sofern deren Nutzung durch die Schule nicht nachgewiesen werden kann. In Abstimmung mit dem Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg sind in regelmäßigen Abständen (1- bis 2-mal jährlich) Stempelaktionen oder ähnliche Aktionen durchzuführen und auszuwerten. Die Ergebnisse sind dem Bezirksamt (auf Nachfrage) vorzulegen.

6 Ausblick

Obwohl das Pilotprojekt wenig öffentlich durch Pressearbeit begleitet wurde, gab es von anderen Schulen und Eltern ein vergleichsweise großes Interesse und Rückfragen, was darauf schließen lässt, dass auch andere Schulen Bedarf an Projekten ähnlicher Ausrichtung haben.

Die Projekte zeichnen sich dadurch aus, ...

- dass sie interdisziplinär arbeiten und entscheidende Akteure unterschiedlicher Fachrichtungen und Interessensvertretungen in der Projektgruppe zusammenbringen. Entscheidungen werden so gemeinsam abgestimmt, gemeinsam getragen und dann über die Vertreter an die Schulgemeinschaft bzw. die Verwaltungen weitergegeben und vertreten.
- dass das Konzept einen umfassenden Maßnahmenkatalog bereithält, der die verkehrssicherheitsrelevanten Belange von Kindern (und Eltern) thematisiert und Lösungsansätze sowohl auf straßenräumlicher wie der Verhaltensebene anbietet.
- dass die Schulen externe Unterstützung bei der erstmaligen Umsetzung erhalten, das Projekt extern betreut und damit die außerschulische Kommunikation fremdgeleistet¹⁸ wird.
- dass die grundsätzliche Ausrichtung und die für wirkungsvoll und leicht in den Schulalltag zu integrierenden Maßnahmen in das Schulprogramm übernommen werden. Nur so lassen sich ein langfristiger Erfolg und die angestrebte Bewusstseinsbildung erreichen.

Erfahrungen aus einer Vielzahl vergleichbarer Projekte zeigt, dass die verkehrliche Situation während des morgendlichen Bringverkehrs (in geringerem Maße auch der Abholverkehr) häufig das Hauptmotiv für die Schulen bildet, dieses vergleichsweise aufwändige Projekt durchzuführen. Jedoch erkennt eine zunehmende Anzahl von Lehrkräften und teilweise der Eltern die Zusammenhänge zwischen dem Trend zunehmender Fahrdienste, einer zunehmenden Bewegungsarmut bei Kindern und einem zunehmenden Rückgang motorischer Fähigkeiten und der Selbstständigkeit bei Kindern. Maria Limbourg, Diplomspsychologin, Grundschullehrerin und emeritierte Professorin für Erziehungswissenschaften (Schwerpunkt Mobilitätsbildung) an der Universität Duisburg-Essen fasst in ihrem Artikel „Was lernen Kinder auf dem Weg zur Schule?“ [4] weitergehende Effekte von selbstständig zurückgelegten Schulwegen zusammen, darunter auch eine Verbesserung räumlichen Vorstellungsvermögens, der Wahrnehmung von Entfernung, Zeit und Geschwindigkeit sowie der sozialen Kompetenz.

Für Schulen, deren zentrales Anliegen die Einrichtung von Elternhaltestellen ist, bietet das hier vorgestellte Konzept keinen ausreichenden Ansatz, wohingegen den Schulen, die einen grundlegenden und systemischen Ansatz wählen möchten, die Erfahrungen aus dem Pilotprojekt Reinhardswaldschule wertvolle Anregungen für eigene Umsetzungen geben können. Eine vergleichbar intensive und aufwändige Umsetzung wie in dem Pilotprojekt Reinhardswald-Grundschule ist allerdings auf berlinweiter Ebene weder in realistischer Zeitschiene umsetzbar noch grundsätzlich finanzierbar. Es werden daher nachfolgend denkbare Ansätze

¹⁸ Meint insbesondere die Projektorganisation, darunter auch die Kommunikation mit Ämtern und weiteren außerschulischen Partnern, die statistischen Auswertungen sowie die verkehrsplanerische und -technische Beratung und Bewertung

dargelegt, mit denen interessierten Schulen gezielte Unterstützungsangebote zur Verfügung gestellt werden können. Betont werden soll an dieser Stelle, dass insbesondere den organisatorischen und kommunikativen Aufgaben eine besondere Bedeutung zukommt. Für solche Aufgaben müssen schulseitig entsprechende Ressourcen zur Verfügung gestellt werden und darüber hinaus folgende Voraussetzungen erfüllt sein:

- Bereitschaft des Kollegiums (Lehrkräfte, Erzieherinnen und Erzieher), Zielsetzungen und Maßnahmen eines auf Nachhaltigkeit ausgerichteten Mobilitätsprojektes mitzutragen und innerhalb des Klassenverbandes flankierend zu unterstützen,
- Beschluss der Schulkonferenz zur Durchführung eines auf Nachhaltigkeit ausgerichteten Mobilitätsprojektes und die Bereitschaft, dessen grundlegenden pädagogischen Leitgedanken und erfolgreich durchgeführte Projektbausteine im Schulprogramm zu verankern,
- Bereitschaft der Schulleitung, das Projekt im Sinne seiner Zielsetzungen zu unterstützen und die nötige Öffentlichkeitsarbeit zu betreiben. Falls das Projekt nicht extern moderiert und dokumentiert werden kann, empfiehlt es sich, ggf. das Schulsekretariat mit einzelnen kommunikativen Aufgaben zu betrauen. Ist das nicht möglich, muss festgelegt werden, wer Projektleitung und -kommunikation übernimmt (das könnten auch besonders interessierte und engagierte Eltern sein),
- Begleitung des Projektes durch ein Team von mindestens einer Lehrkraft und einer Erziehungskraft, die sich mittelfristig bereit erklären (möglichst gemeinsam), die Aufgaben der Beauftragten für VME zu übernehmen,
- Beteiligung der Elternvertretung und ggf. von Vertreterinnen und Vertretern der Schülerschaft.

Darüber hinaus wird als sinnvoll empfohlen:

- Begleitung durch die Verkehrssicherheitsberatung der Polizei
- Kenntnis und ggf. Unterstützung durch das Bezirksamt
- Einbeziehung der Schulberaterin oder des Schulberaters
- Kontakt zum Netzwerk Berlin Sicher Mobil
- Kooperation mit einer benachbarten Oberschule oder auch nahe liegenden anderen Grundschulen

6.1 Wie könnten sinnvolle Unterstützungsangebote für andere Berliner Grundschulen aussehen?

Die nachfolgenden Vorschläge gliedern sich in Beratungs- und Betreuungsangebote sowie weitergehende Ansätze für Schulen, die schulisches Mobilitätsmanagement langfristig in ihren Schulalltag integrieren möchten.

6.1.1 Beratung

Tabelle 4 Denkbare Beratungsangebote

Beratungsangebot	Baustein/Modul
- Unterthemen	
Dokumentation des Pilotprojektes in Form einer Zusammenfassung	1
Informations- und Fortbildungsveranstaltungen für interessierte (Grund)Schulen über Ziele, Voraussetzungen und Ansätze von schulischem Mobilitätsmanagement ganz allgemein	2
Seminarreihe für Schulen, die bereit sind, ein Mobilitätsprojekt unter den in Kapitel 6 beschriebenen Voraussetzungen umzusetzen, beispielsweise zu folgenden Themen¹⁹	
- „Maßnahmen zur Förderung der eigenständigen Mobilität von Schülerinnen und Schülern“ (evtl. aufbauend auf dem bestehenden Fortbildungsangebot „Zu Fuß zur Schule“ des BUND)	3
- „Elternhaltestellen“ mit Rahmenbedingungen, Öffentlichkeitsarbeit und Überprüfung der Wirksamkeit ²⁰	4
- Radfahrausbildung in der Verkehrswirklichkeit	5
Aufbau einer Online-Plattform für Schulen²¹ zur Durchführung von Online-Befragungen auf Grundlage eines standardisierten Schulkinderfragebogens zum Mobilitätsverhalten²².	6
- Unterstützungsleistungen während der Startphase eines Schulprojektes mit Besichtigung der Schulen und des direkten Schulumfeldes, Durchführung eines Auftaktgespräches mit der jeweils schulseitig initiierten Projektgruppe, Formulierung schulbezogener Zielsetzungen und Festlegung einer möglichen Arbeitsstruktur.	7
- Zur Bündelung verschiedener Schulen in einem Bezirk evtl. Gründung einer bezirklichen Arbeitsgemeinschaft, Projekt- oder Steuergruppe	8
- Telefonberatung zum Umgang mit Hürden, die sich im Umsetzungsprozess ergeben	9

Akteure bzw. Anbietende, Vergabeverfahren etc. für einzelne Bausteine sind zwischen den Senatsverwaltungen (SenBJF, SenUVK) abzustimmen. Für die meisten Bausteine kann dabei auf die vorliegenden Erfahrungen aus dem abgeschlossenen Pilotprojekt zurückgegriffen werden.

6.1.2 Begleitung

- Erarbeitung von Vorschlägen / geeigneten Standorten zur Einrichtung von Elternhaltestellen sowie Unterstützung bei der Antragstellung an den Bezirk.
- Erarbeitung von Vorschlägen für straßenräumliche und verhaltensbezogene Maßnahmen und Handlungsansätze zum Umgang mit identifizierten Problemstellen.

¹⁹ Je nach Nachfrage wäre es sinnvoll, die Seminare bezirksbezogen für jeweils 2 bis 3 Projektteams anzubieten.

²⁰ *Anmerkung: Die Einrichtung von Elternhaltestellen ist an die Zustimmung der jeweiligen Bezirke gebunden. Aus diesem Grund wäre es wünschenswert, die generelle Bereitschaft der Bezirke zur Einrichtung von Elternhaltestellen und der Einrichtungsvoraussetzungen im Vorfeld zu erfragen und die Fortbildungsveranstaltung bezirksweise mit Beteiligung der Straßenverkehrsbehörden durchzuführen.*

²¹ z. B. innerhalb der bestehenden Kommunikationsplattform www.berlin-sicher-mobil.de

²² *Anmerkung: Die Ergebnisse sollten Hinweise geben zur Verkehrsmittelwahl, typischen Problemsituationen von Kindern und Problemstellen im Umfeld der Schulen etc. und können von den Schulen dazu genutzt werden, das Unterrichtsprogramm gezielt darauf auszurichten. Dieser Baustein könnte auch in die Maßnahme Netzwerkarbeit (NWA) des Verkehrssicherheitsprogramms Berlin 2020 eingegliedert werden.*

- Unterstützung und Beratung zu flankierenden Maßnahmen, z. B. im Zusammenhang mit der Aktion „Zu Fuß zur Schule“ (BUND Berlin).
- Begleitung (Moderation und Koordinierung) der erstmaligen Umsetzung / Implementierung eines Mobilitätsprojektes im Umfang von ca. 3-4 Projektgruppentreffen (die Arbeitsgruppen arbeiten selbstständig).

Auch hier sind Akteure, Anbietende, Vergabeverfahren etc. zwischen den Senatsverwaltungen (SenBJF, SenUVK) abzustimmen und es kann dabei auf die vorliegenden Erfahrungen aus dem abgeschlossenen Pilotprojekt zurückgegriffen werden.

6.1.3 Weitergehende Ansätze (berlinweit)

Auf der Kommunikationsplattform www.berlin-sicher-mobil.de sollten umfassende Unterlagen und Hinweise zur Durchführung von Projekten zum schulischen Mobilitätsmanagement zur Verfügung gestellt werden, insbesondere jahrgangsstufenbezogene Unterrichtsmaterialien, Bezugsquellen, Standardbriefe für Eltern zu Schuljahresbeginn, Anleitung zur Einführung und Akzeptanz von Elternhaltestellen, Links zu Beispielsammlung mit Vorschlägen für die Einbeziehung in die Schulprogramme (ggf. auch über <http://bildungsserver.berlin-brandenburg.de/>) sowie eine Übersicht zu themenbezogenen Fortbildungsveranstaltungen für Lehrkräfte zum Thema VME (vgl. dazu auch www.fortbildung-regional.de).

7 Danksagung

Zum Schluss möchten wir, die Beauftragten, einen ganz herzlichen Dank an das gesamte Projektteam des Pilotprojektes an der Reinhardswald-Grundschule aussprechen, insbesondere für den engagierten, konstruktiven und wertschätzenden Umgang Aller mit Allen. Die Zusammenarbeit war wirklich großartig. So kann schulisches Mobilitätsmanagement als schulische Daueraufgabe in der Praxis gelingen.

8 Quellen

- [1] Fahrradplan Berlin, 4. Auflage, Berlin 2016
- [2] Verordnung über den Bildungsgang der Grundschule (Grundschulverordnung – GsVO) vom 19. Januar 2005 (GVBl. S. 16) in der Fassung vom 9. September 2010 (GVBl. S. 440).
- [3] **minkadu** • Visuelle Kommunikation www.minkadu.de
Alle nicht mit Quellenhinweisen versehenen Fotos, Grafiken, Diagramme: verkehrskonzept gbr, aachen

Anlagen

A Elternfragebogen

Fragebogen für die Eltern

Bitte ausgefüllt bei der Klassenlehrerin/dem Klassenlehrer bis zum 13. März abgeben. DANKE!

Mein Kind besucht z. Zt. die Klasse (Zutreffendes bitte unterstreichen): 1 / 2 / 3 / 4 / 5 / 6

1. Wie kommt Ihr Kind morgens üblicherweise zur Schule?
Zu Fuß / Mit dem Roller / Mit dem Fahrrad / Mit dem Bus / Mit dem Auto
Sonstiges: _____

2. Wenn Sie Ihr Kind mit dem Auto bringen, was ist der Grund dafür?
 Wir wohnen zu weit weg, in _____ (Stadt-/Ortsteil).
 Wir fahren auf dem Weg zur Arbeit sowieso an der Schule vorbei (o.ä.).
 Aus Gründen der Sicherheit (Bitte konkret benennen, wo Sie die Sicherheit Ihres Kindes gefährdet sehen): _____

 Sonstige Gründe: _____

3. Kommt Ihr Kind bereits mit anderen Kindern zur Schule? Ja / Nein
Wenn nein, hätten Sie grundsätzlich Interesse, sich an einer Geh- oder Fahrgemeinschaft zu beteiligen? Ja / Nein / Unter folgenden Bedingungen: _____

4. Wir finden die verkehrliche Situation in der Gneisenaustraße und der Baerwaldstraße zu Schulbeginn gerade für zu Fuß gehende und Rad fahrende Kinder gefährlich. Eine Möglichkeit die Situation zu verbessern wäre, bringenden Eltern sinnvolle Halteplätze im weiteren Schulumfeld anzubieten. Diese Halteplätze sollten so gelegen sein, dass die Kinder von dort aus sicher (aber auch noch ein paar Minuten) zu Fuß gehen. Haben Sie Vorschläge für eventuell geeignete Halteplätze?

Welche Aspekte sollten möglichst bei der weiteren Planung solcher "Elternhaltestellen" berücksichtigt werden?

5. Sonstige Hinweise, die im Rahmen des Projektes thematisiert werden sollten:

Datum, Unterschrift der/des Erziehungsberechtigten

B Ergebnisse Radnetzbefahrung

Baerwaldstraße - Prinzenstraße

Fahrt-richtung	von	bis	Radverkehrsanlage [B=baulich, F= Fahr-bahn, O = Ohne]	b = benutzungspflichtig, nb = nicht benutzungspflichtig	Querschnitt Richtungsfahrbahn	Breite Rad	Anmerkungen
Norden	Gneisenaustraße	Blücherstraße	B	nb; nicht ausgewiesen / über Belag "definiert"	1 Fahrstreifen + Senkrechtparken	0,90	Tempo 30-Strecke, werktags 6-19 Uhr! Im Bereich der Baumbeete (zwischen Parkstreifen und Radweg) ist das Radwegpflaster durch Wurzeln an vielen Stellen aufgeworfen, Gehweg durch schmalen Bord vom Gehweg getrennt, im Bereich des Gehweges teilweise Außenausschank
	Blücherstraße	Urbanstraße	B		1 Fahrstreifen + Senkrechtparken	1,00	Tempo 30-Strecke, werktags 6-19 Uhr!
	Urbanstraße	Wilmsstraße	B		1 Fahrstreifen + Parken	1,00	
	Wilmsstraße	Landwehrkanal	B		1 Fahrstreifen + Parken	1,00	Teilw. Baustelle, geänderte Verkehrsführung
	Landwehrkanal	Gitschiner	F	Schutz- oder Radfahrstreifen (Blockmarkierung + Schutzstreifenpikto)	1 Fahrstreifen, Radfahr-/Schutzstreifen, Sicherheitsstreifen (Parken im Seitenraum)	1,25	Radverkehr wird kurz vor der Gitschiner Straße wieder in den Seitenraum überführt
Süden	Gitschiner	Landwehrkanal	F	wie Gegenrichtung, Führung im Seitenraum (alt) als Belag noch erkennbar, wird auch genutzt!!	1 Fahrstreifen, Radfahr-/Schutzstreifen, Sicherheitsstreifen, Parken	1,25	Führung Radverkehr auf Radfahr- bzw. Schutzstreifen (wie Gegenrichtung), Führung im Seitenraum (alt) als Belag noch erkennbar, wird auch genutzt!!
	Landwehrkanal	Wilmsstraße	Baustelle! Führung im Mischverkehr über Gegenfahrbahn				
	Wilmsstraße	Urbanstraße	B	nb; nicht ausgewiesen / über Belag "definiert"	1 Fahrstreifen + Parken	1,00	Sicherheitsstreifen bis hinter Masten = 0,85, dadurch insgesamt ok.
	Urbanstraße	Blücherstraße	B		1 Fahrstreifen + Parken, Sicherheitsstr., R, FG	1,00	Sicherheitsstr. Bis hinter Lichtmasten = 1,0,
	Blücherstraße	Gneisenaue	B		1 Fahrstreifen + Parken, Sicherheitsstr.	1,00	

Gneisenaue - Südsterne - Hasenheide

Osten	Mehringdamm	Bergmannstraße	B	nb; in weiten Teilen nicht ausgewiesen / über anderen Belag "definiert"	3 FStr. (Re. FStr. = Parken), Sicherheitsstr., R, Grünbeete, FG	1,60	Zwischen Baerwald und Südsterne teilw. Piktos in Bereich der Zufahrten
	Bergmannstraße	Lilienthalstraße	B	nb; nicht ausgewiesen / über Belag "definiert"	3 FStr., Sicherheitsstr., R, FG	> 1,60	
	Lilienthalstraße	Wissmannstraße	O		3 FStr. (Re. FStr. = Parken), Sicherheitsstr., FG		rechter, zum Parken freigegebener Fahrstreifen hat eine Breite von ca. 3,0m ; verbleibende Gehwegbreite hinter dem Sicherheitsstreifen (inkl. Lichtmasten und Bäumen) = 2,60m, Radfahrer fahren meist auf der Fahrbahn
	Wissmannstraße	Hermannplatz	B	nb; nicht ausgewiesen / über Belag "definiert"	4 Fahrstreifen (kein Parken), Sicherheitsstr., R, FG	1,00	absolutes Haltverbot
Westen	Hermannplatz	Jahnstraße	B	nb; nicht ausgewiesen / über Belag "definiert"	3 FStr. (re. FStr. = Parken)	1,00	zu schmal!! Teilw. Mit Rundbord von Gehweg getrennt, sehr viele Einfahrten, ständige Verschwenke, starke Nutzung des Seitenraums (Geschäftsbesatz!)
	Jahnstraße	Südsterne	B	nb; nicht ausgewiesen / über Belag "definiert"	3 FStr. (re. FStr. = Parken)	1,60	Radweg teilweise durch Poller vom Gehweg getrennt
	Südsterne		B			1,85	
	Südsterne	Baerwald	B			1,60	Geh- u. Radweg durch Pflanzstreifen getrennt, Radpikto im Bereich der Zufahrten
	Baerwald	Schleiermacher	B		1,50	Tempo 30 Strecke, durch Pflanzstreifen von Gehweg getrennt	
	Schleiermacher	Mittenwalder	B				
Mittenwalder	Mehringdamm	B	bis Hausnr. 111 nicht ausgewiesen / über Belag "definiert"		1,60	Radweg durch einzelne Baumbeete vom Gehweg getrennt	

Hermannplatz - Kottbusser Damm

Norden	Hasenheide	Urbanstraße	B	nb; nicht ausgewiesen / über Belag "definiert"	3 FStr. (Re. FStr.=Parken), Schutzstr., R, FG	1,00	Breite rechter Fahrstreifen = Parken = 2,90m, Breite Schutzstreifen bis hinter Later-nenmasten = 1,0m
Süden	Urbanstraße	Hasenheide	B	nb; nicht ausgewiesen / über Belag "definiert"	3 FStr., Schutzstr., R, FG	1,00	

Urbanstraße - Blücherstraße

Fahrt-richtung	von	bis	Radverkehrsanlage [B=baulich, F= Fahrbahn, O = Oh-ne]	b = benutzungspflichtig, nb = nicht benutzungspflichtig	Querschnitt Richtungsfahrbahn	Breite Rad	Anmerkungen
Osten	Mehringdamm	Zossener	B	nb; nicht ausgewiesen / über Belag "definiert"	3 FStr. (Re. FStr. = Parken), Sicherheitsstr., R, FG	1,25	Parken: haupts. abgestellte Lkw, viele Parklücken
	Zossener	Mittenwalder	B	nb; nicht ausgewiesen / über Belag "definiert"	3 FStr. (Re. FStr. = Parken), Sicherheitsstr., R, FG	1,10	zu schmal
	Mittenwalder	Baerwald	B	nb; nicht ausgewiesen / über Belag "definiert"	3 FStr. (Re. FStr. = Parken), Sicherheitsstr., R, FG	1,05	Sehr breiter Gehweg
	Baerwald	Fontanepromenade	B	nb; nicht ausgewiesen / über Belag "definiert"	3 FStr. (Re. FStr. = Parken), Sicherheitsstr. Mit Baumbeten, R, FG	1,00	Gehweg und Radweg getrennt durch kleinen Bord, derzeit Baustelle, teilw. Kanten z.B. im Bereich von Schachtabdeckungen, Pflasteranhebungen an den Baumbeten
	Fonatanepromenade	Fichestraße	B				Pflaster wird immer schlimmer
	Fichestraße	Jahnstraße	B	nb; nicht ausgewiesen / über Belag "definiert"	3 FStr. (Re. FStr. = Parken), Sicherheitsstr. Mit Baumbeten, R, FG	1,55	Rad- und Gehweg durch schmales, flaches Bord getrennt
	Jahnstraße	Hermannplatz	B	nb; nicht ausgewiesen / über Belag "definiert"	3 FStr. (Re. FStr. = Parken), Sicherheitsstr. Mit Baumbeten, R, FG	1,00	Oberfläche schlecht: im Bereich der Baumbete angehoben
Westen	Hermannplatz	Schönleinstraße	B	nb; nicht ausgewiesen / über Belag "definiert"	3 FStr. (Re. FStr. = teils Parken, teils Bus), Sicherheitsstr., R, FG	1,10	Tempo 30-Strecke (nachts), Busspur (ca. 100m Länge), nicht für den Radverkehr freigegeben, danach parken auf rechtem FStr.
	Schönleinstraße	Grimmstraße	B		3 FStr. (Re. FStr. = Parken), Sicherheitsstr., R, FG	1,40	
	Grimmstraße	Tempelherren	B	nb; nicht ausgewiesen / über Belag "definiert"	3 FStr. (Re. FStr. = Parken), Sicherheitsstr., R, FG	1,00	Radfahrer fahren teilw. auf der FB, teils auf dem "Radweg", Tempo 30-Strecke (nachts)
	Tempelherren	Brachvogel	B	nb; nicht ausgewiesen / über Belag "definiert"	3 FStr. (Re. FStr. = Parken), Sicherheitsstr., R, FG	1,50	T 30- Strecke, neu ausgebaut, asphaltiert, alles ok
	Brachvogelstraße	Zossener	B	nb; nicht ausgewiesen / über Belag "definiert"	3 FStr. (Re. FStr. = Parken), Sicherheitsstr., R, FG	1,15	Problematisch am vorhandenen Straßenquerschnitt / Nutzung ist, dass Rettungs-wagen bei hohem Verkehrsaufkommen keine Chance haben durchzukommen, Bsp. 8.7., 15 Uhr. Ansatz für neue Querschnittsaufteilung: 2 Fahrstreifen, RadfStr., aufgeschultertes Parken im Bereich des Sicherheitsstreifens zw. Masten / Baumbeten, FG - Bordhöhen müssen geprüft werden. Gilt analog für versch. Querschnitte (Ha-senh., Gitschiner Straße etc.)
	Zossener	Mehringdamm	B			1,20	

Platz der Luftbrücke / Columbiadamm

Fahrt- richtung	von	bis	Radverkehrsanlage [B=baulich, F= Fahrbahn, O = Oh- ne]	b = benutzungspflichtig, nb = nicht benutzungspflichtig	Querschnitt Richtungsfahrbahn	Breite Rad	Anmerkungen
Osten	Mehringdamm	Columbiadamm	B	nb ; nicht ausgewiesen / über Belag "definiert"	2 FStr. + Busspur, Sicherheitsstreifen, R, FG	1,60	Busfahrstreifen zusätzlich (werktags tagsüber) für Radverkehr freigegeben (warum abends/nachts, Sa. nachm und So. aufgehoben?)
	Platz d. Luftbrücke	Friesenstraße	B		2 Fstr., + Parken?, Sicherheitsstr./Grün, R, FG	1,60 - 1,80	
	Friesenstraße	Golßenerstraße	F	b ; teilw. mit Piktos versehen	2 FStr., Sicherheitsstreifen, RFStr.	ca. 1,80	viele FG auf dem Radfahrstr. beobachtet, hinter dem Zaun befindet sich eine Parallelfahrbahn, die offensichtlich auch von FG / Radfahrern genutzt wird (nachts verschlossen?). Kein separater Gehweg.
	Golßenerstraße	Lilienthalstraße	B	nb ; nicht ausgewiesen / über Belag "definiert"	2 FStr., Parkstreifen, Sicherheitsstreifen/Grün, R, FG	1,60	keine Fahrstreifentrennmarkierung (nur Mittelmarkierung), viele abgestellte LKW auf Parkstreifen
	Lilienthalstraße	Bezirksgrenze FK / Neukölln	B				
Fahrt- richtung	von	bis	Radverkehrsanlage [B=baulich, F= Fahrbahn, O = Oh- ne]	b = benutzungspflichtig, nb = nicht benutzungspflichtig	Querschnitt Richtungsfahrbahn	Breite Rad	Anmerkungen
Westen	Bezirksgrenze FK / Neukölln	Lilienthalstraße	B	teilw. mit Piktos versehen (im Bereich Zufahrten)	2 FStr., Parkstreifen, Sicherheitsstr./Grün, R, FG	1,60	keine Fahrstreifentrennmarkierung (nur Mittelmarkierung), viele abgestellte LKW auf Parkstreifen
	Lilienthalstraße	Golßenerstraße	B				
	Golßenerstraße	Friesenstraße	B	nb ; nicht ausgewiesen / über Belag "definiert"	2 FStr., kein Parken, Sicherheitsstr., R, FG	1,00	Zu schmal, aber noch ok.
	Friesenstraße	Platz d. Luftbrücke	B		2 Fstr., Bus, Sicherheitsstr. /Grün, R, FG	1,75	Busfahrstr. (zusätzlich) für Radverkehr freigegeben (werkt, tagsüber)
	Platz d. Luftbrücke	Mehringdamm	B				

Tempelhofer Damm - Mehringdamm

Fahrt-richtung	von	bis	Radverkehrsanlage [B=baulich, F= Fahrbahn, O = Ohne]	b = benutzungspflichtig, nb = nicht benutzungspflichtig	Querschnitt Richtungsfahrbahn	Breite Rad	Anmerkungen
Norden	Platz der Luftbrücke	Columbiadamm	B	nb; nicht ausgewiesen / über Belag "definiert"	2 FStr., Sicherheitsstreifen, kein Parken	1,60	
	Columbiadamm	Schwiebusser	B	nb; nicht ausgewiesen / über Belag "definiert"	3 FStr., kein Parken, Sicherheits /Grünstr., R, FG	1,00	Bushaltestelle und absolutes Haltverbot
	Schwiebusser Straße	Fidicinistraße	B		3 FStr. (re = Parken); Sicherheitsstr./Grün, R, FG	0,70	Gehweg = 5,0m mit Einbauten (Litfasssäule)
	Fidicinistraße	Bergmannstraße	B		1,00	Gehweg = 5,0m	
	Bergmannstraße	Gneisenaustraße	B	nb; nicht ausgewiesen / über Belag "definiert"	3 FStr. + Parken, Sicherheitsstr./Grün, Radw., Grünbeete, Gehw. (mit Außengastronomie)	1,00	Schlechte Sicht aus den Grundstückszufahrten auf den Radweg durch Pflanzbeete, Schlechter Zustand (Unebenheiten und Rillen durch Baumscheiben ...), Parken in Schrägaufstellung im Bereich des Mittelstreifens, Radfahrer benutzen z.T. die Fahrbahn, rechter Fahrstreifen wird z.T. zum Kurzzeitparken in 2. Reihe genutzt.
	Gneisenaustraße	Blücherstraße	B	nb; nicht ausgewiesen / über Belag "definiert"	3 Fstr. + Parkstr., Sicherheitsstr. / Grün, R, FG	1,20	
	Blücherstraße	Tempelhofer Ufer	B	nb; im Bereich der Ausfahrten teilw. Piktogramme		1,65	
Süden	Landwehrkanal	Obentraut-/Blücherstraße	B	nb; nicht ausgewiesen / über Belag "definiert"	3 FStr. + Parkstreifen	1,60	
	Obentraut-/Blücherstraße	Gneisena / Yorckstraße	B		3 FStr. + teilweise Parkstreifen, teilweise Taxi (auf rechtem Parkstreifen?)	1,45	Radweg ist asphaltiert, nicht ausgewiesen (nur über den Belag erkennbar). Kurz vor der Yorckstraße wird es wegen konzentriertem FG-Aufkommen etwas problematisch (Fast-Food-Restaurants, U-Bahn-Eingang Mehringdamm ...)
	Gneisena / Yorckstraße	Hagelberger Straße	B		3 FStr. (re = Parken), Parken zusätzlich im Mittelstreifen	1,00	Zusammen (Radweg + Sicherheitsstreifen) = ok, bis auf Engstellen im Bereich von Masten. Baumbete + kleiner Bord zw. Rad und FG
	Hagelberger Straße	Kreuzberg-/ Bergmannstraße	B	nb; nicht ausgewiesen / über Belag "definiert"	3 FStr. (re = Parken), Baumbete im Sicherheitsstreifen, Parken zusätzlich im Mittelstreifen	1,00	Rundbord zwischen Rad- und Gehweg bleibt, Belag Radweg in Höhe der Baumbete teilw. angehoben, Sicherheitsstreifen wird zum Abstellen von Mofas, Fahrrädern und Mülltonnen genutzt
	Kreuzberg-/ Bergmannstraße	Schwiebusser Straße	B		3 FStr. (re = Parken), Baumbete im Sicherheitsstreifen, Radweg, kleines Rundbord, Gehweg (3,20m)	0,80	Weiter "oben" (=Mitte) wird der Radweg vor die Baumbete gezogen, Sicherheit (inkl. Masten) reduzieren sich auf 0,95m, Bord bleibt. Noch weiter oben wird der Radweg wieder hinter die Baumbete gezogen.
	Schwiebusser Straße	Dudenstraße	B		4 Fahrstreifen (Re. Parken bzw. Haltestelle)	0,80	
	Dudenstraße	Richthofenstraße	F	nb; nicht ausgewiesen / über Belag "definiert"	3 FStr., RfStr.	?	Radfahrstreifen wahrscheinlich zu schmal
	Richthofenstraße	Süden	B	nb; nicht ausgewiesen / über Belag "definiert"	3 FStr. (re = Parken); Sicherheitsstr./Grün, Radw., Gehw.	1,60	Belag und Führung wechseln, in Höhe Tankstelle teilw. Sichteinschränkungen durch Bäume (Grün im Bereich des Stamms)

Tempelh. Ufer - Gitschiner Straße - Skalitzer Straße

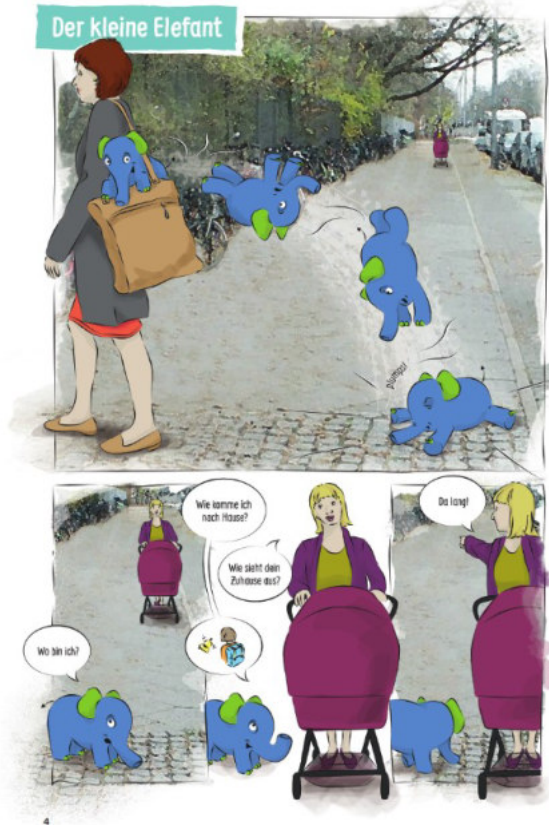
Fahrt-richtung	von	bis	Radverkehrsanlage [B=baulich, F= Fahr- bahn, O = Ohne]	b = benutzungspflichtig, nb = nicht benutzungspflichtig	Querschnitt Richtungsfahrbahn	Breite Rad	Anmerkungen
Osten	Mehringdamm	Hallesches Tor	O	-	2 Fstr. + Sicherheitsstr.? + Parken, FG	-	B Sicherheitsstr. (inkl. Parken) = 3,35m, Bord = 0,27, Pflaster = 0,30
	Hallesches Tor	Zossener	O	-	3 FStr., Sicherheitsstr./Grün, G	-	Rechter FStr.: abs. Haltverbot von 6 - 18 Uhr, nachts zum Parken frei, Radfahrer fahren in der Hauptsache auf der Fahrbahn
	Zossener	Alexandrinestraße	O	-	3 FStr. (Re. FStr. = Parken), Sicherheitsstr., FG	-	Rechter FStr. = Parken = 2,85m, Radfahrer fahren teils im Seitenraum, teils auf der Fahrbahn, Parken: haupts. abgestellte Lkw
	Alexandrinestraße	Prinzenstraße	O	-	3 FStr. (Re. FStr. = Parken), Sicherheitsstr., FG	-	Sicherheitsstreifen ohne Grün, d.h. dtl. schmaler
	Prinzenstraße	Böcklerstraße	O	-	3 FStr. (Re. FStr. = Parken), teilw. Sicherheitsstr., FG	-	Absolutes Haltverbot (Relikt aus Baustellenzeiten?) wird nicht beachtet
	Böcklerstraße	Seglitzdamm	O	-	3 FStr., Sicherheitsstr., FG	-	Eingeschränktes Haltverbot
	Seglitzdamm	Erkelenzdamm	O	-	3 FStr., Parkstreifen, FG	-	Auf dem Parkstreifen viele abgestellte Lkw und Taxen "außer Dienst"
	Wassertorplatz	Kottbusser Tor	O	-	3 FStr. (Re. FStr. = Parken), Sicherheitsstr., FG	-	Tempo 30- Strecke
Westen	Kottbusser Tor		B				Im Kreisel Kottbusser Tor wird Radverkehr über Nebenanlagen geführt, dann kurze Überführung auf die Fahrbahn Skalitzer Straße in Kombination mit kurzem Abschnitt (ca. 3 Fz-Längen) absolutes Haltverbot. Haltverbot wird nicht eingehalten
	Kottbusser Tor	Wassertorplatz	O	-	3 FStr. (Re. FStr. = Parken), Sicherheitsstr., FG; Parken auch unter der Hochbahn	-	Tempo 30- Strecke
	Wassertorplatz		O	-	nur 1 Fahrstreifen markiert, (2 unmarkiert) + Parkstreifen	-	Hier wäre theoretisch Platz einen Schutz- oder Radfahrstreifen einzurichten
	Wassertorplatz	Zossener	O	-	3 FStr. (Re. FStr. = Parken), Sicherheitsstr., FG; Parken auch unter der Hochbahn	-	zahlreiche Parklücken unter der Hochbahn; Gehweg ca. 4,0m, Hochbord unterschiedlich hoch (bis zu 18 cm)
	Zossener	kurz hinter Hallesches Tor	F		Busstreifen für Radfahrer freigegeben (+ Taxen + Krankwagen)		
	Hallesches Tor	Mehringdamm	Baustelle				

C Radfahrprüfung im Realraum / Fotos



Fotos: Axel Clemens

D Schulwegfibel (ausschnittsweise)



Ich und mein Schulweg

Hier wohne ich

Meine Straße heißt:

Meine Hausnummer ist:

So komme ich zur Schule



- | | | | | |
|-----------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|
| <input type="checkbox"/> immer | <input type="checkbox"/> immer | <input type="checkbox"/> immer | <input type="checkbox"/> immer | <input type="checkbox"/> immer |
| <input type="checkbox"/> oft | <input type="checkbox"/> oft | <input type="checkbox"/> oft | <input type="checkbox"/> oft | <input type="checkbox"/> oft |
| <input type="checkbox"/> manchmal | <input type="checkbox"/> manchmal | <input type="checkbox"/> manchmal | <input type="checkbox"/> manchmal | <input type="checkbox"/> manchmal |

Wen frage ich nach dem Weg?



- Die Polizei? Einen Erwachsenen? Im Laden? ?

Ich und mein Schulweg

Mein Schulweg

Zeichne, male oder klebe hier schöne Dinge auf deinem Schulweg. Zum Beispiel Pflanzen, Fundstücke oder Fotos. Vergiss nicht die Pflanzen vor dem Einkleben zu trocknen und in einem Buch zu pressen!

Ich und mein Schulweg

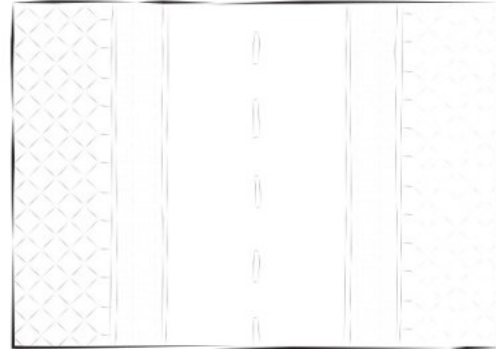
Der kleine Elefant



Die Straße überqueren

Die Straße

Male aus.
 Fahrbahn: ● rot Radweg: ● gelb Gehweg: ● grün



Fußgänger



Radfahrer



Autos

Welcher Bereich ist für Fußgänger, Radfahrer und Autos?
 Verbinde die Symbole oben mit allen zugehörigen Bereichen durch Linien.

Die Straße überqueren

Die Verkehrsmittel

Welche Verkehrsmittel hast du schon benutzt?



Fahrrad



Auto



U-Bahn



Bus



Tram



S-Bahn



Zug



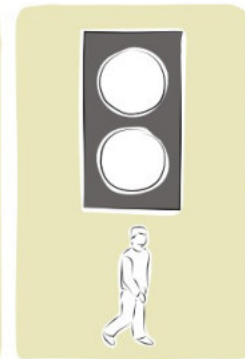
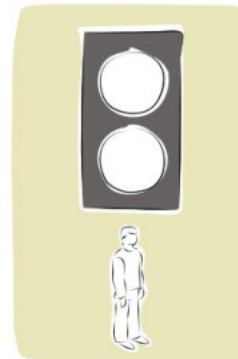
Flugzeug



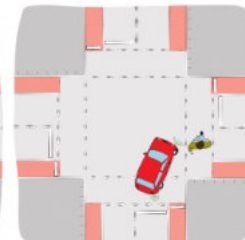
Lastwagen

Die Ampel

Male aus.
 Stehen: ● rot Gehen: ● grün



Was kann hier passieren?



Die Straße überqueren

Ausschnitt Schulwegfibel (minkadu Kommunikationsdesign, Berlin)

Der kleine Elefant



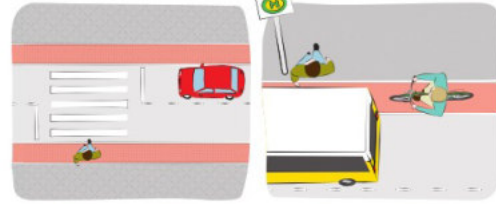
Du musst warten bis ich die Straße freigebe! Zur Schule folgst du einfach den Schülern.

20

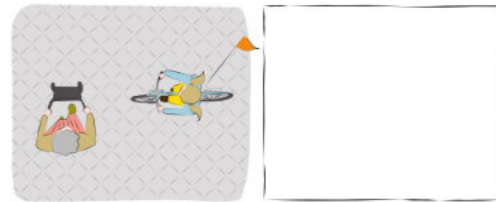
Regeln und Zeichen

Rücksicht nehmen

Wer muss Rücksicht nehmen? Warum? Kreuze an.



- Fußgänger
- Autofahrer
- Fußgänger
- Radfahrer



- Fußgänger
- Autofahrer
-
-

Regeln und Zeichen

21

Die Verkehrszeichen

Verbinde die Vorderseiten der Schilder mit den passenden Grundformen durch eine Linie.

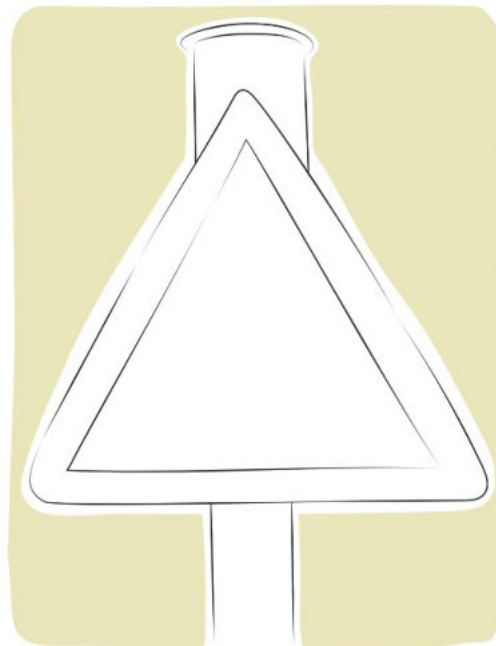


Welche dieser Schilder sind keine Verkehrsschilder? Kreuze an.



22

Male ein Verkehrsschild, das auf den kleinen Elefanten aufmerksam macht.



Regeln und Zeichen

23

Ausschnitt Schulwegfibel (minkadu Kommunikationsdesign, Berlin)

E Argumentationshilfen „Selbstständiger Schulweg“

Warum soll der Schulweg selbstständig zurückgelegt werden?

Die Kinder ...

- ... lernen sich **im Straßenverkehr sicher** zu verhalten. Nur durch regelmäßiges Üben lernen Kinder die Gefahren des Straßenverkehrs besser einzuschätzen und ihr Verhalten entsprechend anzupassen. Auch lernen sie, ein Gefühl für Aspekte **sozialer Sicherheit** zu entwickeln, z.B. dunkle, einsame und uneinsichtige Bereiche zu meiden. Wenn Kinder immer mit dem Auto gefahren werden, lernen sie das nicht.
- ... haben **mehr Spaß** am Schulweg. Gemeinsam mit seinen **Freunden** zur Schule laufen macht Spaß, fördert das **Miteinander** und die **Sicherheit**, weil: Kinder werden als Gruppe besser wahrgenommen und können gegenseitig aufeinander achtgeben! Auf dem gemeinsamen Weg können sie sich schon **vor der Schule austauschen** und müssen dies nicht mehr im Unterricht tun!
- ... bekommen **mehr Bewegung** und **frische Luft**. Das ist **gesund** und die Kinder starten **konzentrierter** in den Unterricht.
- ... werden **selbständiger**, lernen ihre **Umgebung besser kennen** und fördern dabei ihren **Orientierungssinn**.
- ... handeln **umweltbewusst**.

F Projekttag Mobilität / Fotos



1. Schuljahr / Schulumfeldbegehung (Foto: Regine Todt)



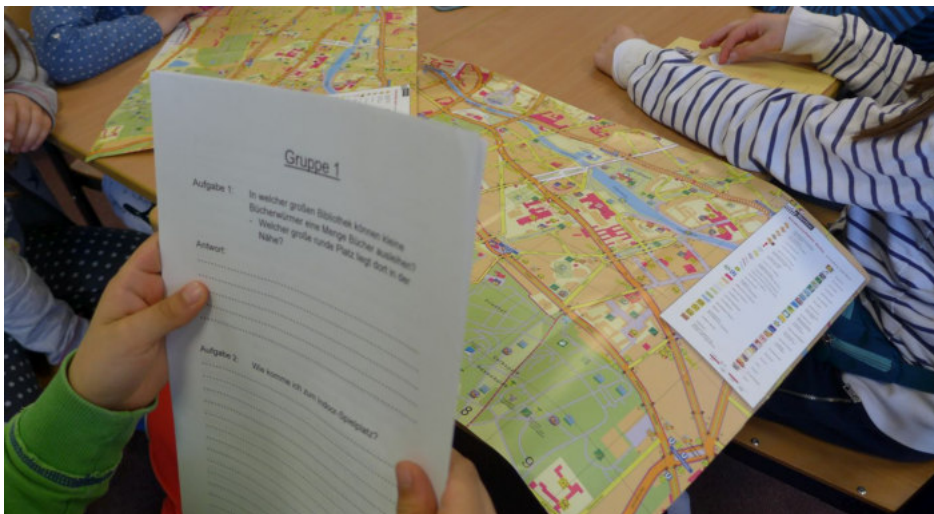
2. Schuljahr / Radfahrtraining auf dem Schulhof (Foto: Gabi Jung)



2. Schuljahr / Radfahrtraining auf dem Schulhof (Foto: Regine Todt)



3. Schuljahr / Kinderstadtplan (Whiteboard)



3. Schuljahr / Kinderstadtplan



6. Schuljahr / Toter Winkel (Foto: Regine Todt)