



Handbuch

# Tausendfach per Rad

Großveranstaltungen  
fahrradfreundlich organisieren

# IMPRESSUM

## Tausendfach per Rad

### Großveranstaltungen fahrradfreundlich organisieren.

Ein Handbuch mit den Erfahrungen des „Fahrradfreundlichen Kirchentags“ 2009 in Bremen



© Bremen, Dezember 2009

Ein Nachdruck ist nur mit Genehmigung des Herausgebers gestattet.

Wir bemühen uns um eine geschlechtergerechte Sprache. Dennoch ist aus Gründen der besseren Lesbarkeit teilweise ausschließlich die männliche Form verwendet, gemeint sind immer Frauen und Männer.

#### Herausgeber/Vertrieb:

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club  
(Bundesverband) e.V.

Stichwort „Tausendfach“,

Postfach 10 77 47

28077 Bremen

Tel. ++49 (0)421 – 34 62 90

[www.adfc.de](http://www.adfc.de)

[kontakt@adfc.de](mailto:kontakt@adfc.de)

#### Im Auftrag

des Senators für Umwelt, Bau,  
Verkehr und Europa

der Freien Hansestadt Bremen,

Ansgaritorstr. 2, 28195 Bremen

[www.baumwelt.bremen.de](http://www.baumwelt.bremen.de) oder

[www.verkehrsinfo.bremen.de](http://www.verkehrsinfo.bremen.de)

(Kontakt: Wilhelm Hamburger

Tel. (0421) 361 – 10244

[wilhelm.hamburger@bau.bremen.de](mailto:wilhelm.hamburger@bau.bremen.de))

#### Redaktion, Texte:

Mareke Janssen, Klaus-Peter Land

Kontakt:

ADFC Landesverband Bremen

Bahnhofplatz 14a, 28195 Bremen,

Tel. (0421) 70 11 79

[www.kirchentagsrad.de](http://www.kirchentagsrad.de)

[kirchentag@adfc-bremen.de](mailto:kirchentag@adfc-bremen.de)

#### Fotos:

Hannah Grundey, Wilhelm Hörmann,

Klaus-Peter Land (auch Rückseite),

Jens Lehmkuhler (auch Titelbild)

#### Gestaltung:

Manfred Koopmann, Hamburg

#### Umwelt-Befragung/ Datenauswertung:

Friederike Behr, Erfurt/Berlin

([www.ecocontrolling.de](http://www.ecocontrolling.de))

#### Filmdokumentation:

Zum „Fahrradfreundlichen Kirchentag“ ist ein 18-minütiger Dokumentarfilm vom Matthias Sabelhaus auf DVD erhältlich.

DVD-Cover-Abbildung und Bezugsbedingungen siehe Seite 83 (Umschlag innen, Rückseite)

#### Förderhinweis:

Diese Publikation und das ihr zugrunde liegende Vorhaben „Fahrradfreundlicher Kirchentag“ wurde im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans mit Mitteln des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung gefördert.

Die Verantwortung für den Inhalt dieser Veröffentlichung liegt bei den AutorInnen.

Diese Publikation ist kostenfrei.

Herausgegeben  
und erstellt von:



Im Auftrag des:



In Zusammenarbeit mit:



Gefördert durch das:



# Grußwort

Der Deutsche Fahrradpreis BEST FOR BIKE für die fahrradfreundlichste Entscheidung des Jahres 2009 ist an das Projekt „Fahrradfreundlicher Kirchentag“ gegangen. Beim 1. Nationalen Radverkehrskongress des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) am 7./8. Mai 2009 in Berlin konnten wir gemeinsam die Auszeichnung entgegen nehmen.

Die Stadtgemeinde Bremen hat im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans unter dem Titel „Fahrradfreundlicher Kirchentag“ ein bundesweit vorbildhaftes Projekt zur nachhaltigen Entwicklung, Gestaltung und Kommunikation einer fahrradfreundlichen Großveranstaltung realisiert. Es wurden zusammen mit dem ADFC und dem Kirchentagsbüro am Beispiel des 32. Deutschen Evangelischen Kirchentages in Bremen 2009 eine Vielzahl praktischer Bausteine und Kommunikationselemente der fahrradfreundlichen Ausrichtung von Events entwickelt und erprobt, gefördert vom BMVBS.

Als zentrale Bausteine wurden Angebote für eine fahrradfreundliche Infrastruktur, für eine zeitlich begrenzte und flexible Ausstattung mit Miet- und Kaufrädern, für eine An- und Abreise per Rad sowie für eine Präsentation und Kommunikation der fahrradfreundlichen As-

pekte der Gastgeberstadt in Verbindung mit der Großveranstaltung entwickelt und praktisch durchgeführt.

Als Mittel zum Zweck entstanden unter anderem „Das Kirchentagsrad“ (tausendfach), zusätzliche Kirchentagsleihräder (500-fach), Mobile Fahrradparkplätze (2.000-fach), ein fahrradfreundlicher Besucherstadtplan (100.000-fach), Fahrradsternfahrten (vierfach), Verleihstationen (dreifach), es gab einen Fahrrad Gottesdienst (erstmalig), eine Videodokumentation „Fahrradfreundlicher Kirchentag“ (einmalig), eine Fachkonferenz und nicht zuletzt das vorliegende Handbuch „Tausendfach per Rad“. Es soll Veranstaltern und Kommunen umfangreiche Informationen und Anregungen liefern, zu Entwicklung und Ausbau eigener Angebote motivieren und dazu beitragen, sie in unterschiedlichsten Dimensionen anwendbar zu machen.

Wir wünschen uns deutschland- und europaweit das Aufgreifen solcher guten Beispiele und bedanken uns ausdrücklich beim Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung für die Förderung und die Unterstützung bei der Verbreitung dieser Ideen. Und natürlich bei der Jury des Deutschen Fahrradpreises 2009.



Foto: Klaus-Peter Land

*v.l.n.r*

**Ludger Koopmann**  
Vorsitzender,  
ADFC Landesverband Bremen

**Dr. Reinhard Loske**  
Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa,  
Freie Hansestadt Bremen

**Hartwig Bodmann**  
Geschäftsführer,  
32. Deutscher Evangelischer Kirchentag

# INHALT

	Grußwort	3
<b>1</b>	<b>Einleitung</b>	<b>5</b>
<b>2</b>	<b>Besucher – Angebote</b>	<b>8</b>
	2.1 Fahrradfreundliche An- und Abreisen	8
	2.2 Vor Ort Mobil sein	12
	2.3 Den Weg finden	17
	2.4 Fahrradparken	20
	2.5 Besondere Bedarfe	24
<b>3</b>	<b>Auf Veranstalterseite</b>	<b>26</b>
	3.1 Organisation, Planung	27
	3.2 Transportieren per Rad: Güter und mehr	31
	3.3 Kooperieren: Sponsoren, Spender und gemeinnützige Partner einbinden	34
	3.4 Entscheiden: Auswahl von Infrastruktur	39
	3.5 Kommunizieren – Tue Gutes und rede drüber	42
<b>4</b>	<b>Evaluation – Praxisbeispiel Bremen</b>	<b>47</b>
	4.1 Besucherbefragungen	48
	4.2 Experten bewerten Verkehrslenkungs- und Infrastrukturmaßnahmen	52
<b>5</b>	<b>Ausblick: Tausendfach nachhaltige Effekte - nicht nur für die eigene Veranstaltung</b>	<b>53</b>
<b>6</b>	<b>Anhang</b>	<b>55</b>
	6.1 Zahlen, Materialien und Dokumente	55
	6.2 Danksagungen	79





Foto: Hannah Grundey

# Einleitung

# 1

## Tausendfach per Rad Großveranstaltungen fahrradfreundlich organisieren



Foto: Klaus-Peter Land

*Große Menschenmengen brauchen großdimensionierte Technik, um jeden einzelnen zu erreichen*

Groß-Ereignisse mit mehreren zehntausend Besucher/innen dienen immer mehr auch der Profilierung von Regionen. Sie stellen dabei aus organisatorischer, logistischer und verkehrstechnischer Sicht genauso wie in ihren Umwelt- und Klimaauswirkungen ganz besondere Herausforderungen dar. Unter verkehrlichen Gesichtspunkten werden Straßennetz, Parkkapazitäten und ÖPNV über die Grenze der Belastbarkeit in Anspruch genommen. Dabei geraten die Umwelt- und Klimaauswirkungen zunehmend in das Blickfeld der Veranstalter, Kommunen und Regionen. Diese beginnen, die negativen Folgewirkungen solcher Ereignisse globaler zu betrachten und über Umweltmanagementsysteme zu quantifizieren, um sie dann möglichst nachhaltig zu reduzieren.

Im Bereich des Verkehrs wird dabei meist vor allem die Rolle des ÖPNV gestärkt. An das Fahrrad als ein Mittel zur

Reduzierung von (Spitzen-)Lasten wird bislang nicht oder nur selten gedacht. Dabei könnte bereits ein Radverkehrsanteil von wenigen Prozent am veranstaltungsinduzierten Verkehr ggf. teure Zukäufe von Leistungen oder Anmietungen von Fahrzeugen und Flächen ersparen ebenso wie CO<sub>2</sub>-Emissionen. Gleichzeitig könnte die Belastung des Veranstaltungsumfeldes durch ruhenden und fließenden motorisierten Verkehr reduziert werden. Unabhängig von den verkehrlichen Entlastungswirkungen trägt die Implementierung des Radverkehrs erheblich zu einem positiven Image sowohl der Veranstaltung als auch des Veranstaltungsortes bei.

Bezüglich der verkehrsentlastenden Wirkung wird dem Fahrrad bislang wenig zugetraut. Organisationsbüros und Veranstaltungskordinatoren sind bisher in der Regel nicht oder wenig mit den Möglichkeiten des Radverkehrs vertraut. Daher spielt eine konsequente Einbindung des Fahrrads in die Veranstaltungsverkehrsplanung heute meist noch keine Rolle. Hinzu kommt, dass im Organisationsgeflecht mit Behörden und Institutionen des Veranstaltungsortes oft keine Stelle vorhanden ist, die die fahrradfreundlichen Aspekte in die Veranstaltungsorganisation einbringt. Das dennoch vorhandene Potential zu identifizieren, das Thema zu etablieren und zu kommunizieren und die handelnden Personen zusammenzubringen, ist ein wesentlicher Erfolgsfaktor für ein solches Vorhaben.

**Chance fürs Fahrrad**



Foto: Klaus-Peter Land

*Tut dem Klima und dem eigenen Zeitplan gut: Mit Rad und Pack auf langen Strecken in Kombination mit der Bahn unterwegs sein*

Dabei sind (mehrtägige) Großveranstaltungen selbst für die Anreise mit dem Rad attraktiv bzw. attraktiv zu machen. Einerseits für Besucher/innen aus dem nahen und regionalen Umfeld. Andererseits auch für eine weitere Anreise z.B. in Verbindung mit einem mehrtägigen Fahrrad-Urlaub, der als Urlaubsform immer beliebter wird. Hier beginnt das mit Großveranstaltungen verbundene gemeinschaftliche Erleben bereits auf dem Weg dorthin – und dies ganz anders als in öffentlichen Verkehrsmitteln oder angemieteten Bussen. Darüber hinaus ist natürlich auch die Kombination Öffentlicher Verkehr und Fahrrad eine interessante Variante – auch für Teilstrecken.

Der zusätzliche motorisierte Verkehr durch Veranstaltungsbesucher ist oft nur schwer vermeidbar oder begrenzbare. Dennoch ist seine Reduzierung erforderlich und ein wichtiges Ziel für die Planung eines zeitgemäßen umweltfreund-

lichen Events. Öffentliche Verkehrsmittel sind dabei zunächst prädestiniert. Und kurze Wege zwischen Teilveranstaltungsorten sind gut zu Fuß zurückzulegen. Doch schon bei Wegen ab einem Kilometer bietet das Fahrrad die beste Möglichkeit, sich umweltbewusst, stadtverträglich, zügig und bis in unmittelbare Zielnähe fortzubewegen. Das Fahrradpotential solcher „veranstaltungs-internen“ aber auch der veranstaltungs-induzierten externen Verkehre ist beim Projekt „Fahrradfreundlicher Kirchentag“ beispielhaft untersucht und erprobt worden.

Bislang fehlten in der Regel Angebote, Großveranstaltungen auf Zeit mit einer entsprechend großen Menge von Leihfahrrädern auszustatten. Daher wurden hier sehr detailliert die Möglichkeiten des Sponsorings für ein eventbezogenes Fahrrad-Mietkauf-Angebot sowie ein Fahrradverleih-Angebot modellhaft ausgelotet und angewendet.

Fahrradmobilität ist Zukunftsmobilität, deren Möglichkeiten im Verkehrsgeschehen erst ansatzweise ausgeschöpft werden. Daher ist es wichtig, auch die technische Infrastruktur von Groß- und Teilveranstaltungsorten auf das Fahrradpotential hin zu optimieren. Dazu sind neben der Bedarfsermittlung die Kapazitäten zeitlich begrenzter zusätzlicher sicherer Fahrradparkangebote sowie optimierter Wege fürs Rad in die Veranstaltungsorganisation einzubeziehen. Gegebenenfalls sind auch Flächen- und Fahrbahnsperren zu Lasten des motorisierten Individualverkehrs vorzunehmen, die in der Praxis in solchen Zusammenhängen auf eine hohe Akzeptanz stoßen.

Zu einem derartigen Vorhaben gehört wesentlich die Kommunikation und Präsentation der fahrradfreundlichen Möglichkeiten des Veranstaltungsortes selbst an die Besucher/innen. Hierzu sind vielfältige geeignete Medien entwickelt und auf ihre Resonanz hin getestet worden. Das Projekt konnte dabei das Radfahren bei Veranstaltungen neben dem Beitrag zur Lösung der Verkehrsprobleme auch über Emotionen positiv kommunizieren, beispielsweise als ein großes Stück Mehr an Bewegungsfreiheit und Unabhängigkeit vor Ort. Ebenso wurde die Nähe und Kommunikation zu den gastgebenden Menschen gesteigert. Eine begleitend erstellte Videodokumentation fasst diese Erfolge anschaulich zusammen.

**Gastgeber Bremen.**



Foto: Hannah Grundey

*Weltkulturerbe Rathaus und Roland laden ein zum Besuch Bremens bei Tag und bei Nacht, zu Fuß und per Rad.*



Mit dem Evangelischen Kirchentag in Bremen 2009 war eine Veranstaltung solcher Größenordnung erstmals zu Gast in dieser Großstadt (> 500.000 Einwohner) mit ca. 25 Prozent Radverkehrsanteil. Bremen ist gleichzeitig Stadt und Bundesland (zusammen mit der Stadt Bremerhaven), als Stadtstaat hat es eine besondere Verwaltungsstruktur – einerseits mit kurzen direkten Wegen zu den Zuständigen, andererseits mit teilweise umfangreichen Abstimmungserfordernissen zwischen senatorischen (Aufsichts-)Behörden und ausführenden Ämtern.

Erwartet werden bei Evangelischen Kirchentagen (so auch in Bremen) etwa 100.000 Dauergäste (über fünf Tage) sowie jeden Tag zusätzlich 10.000 bis 15.000 Tagesgäste bei mehr als 3.000 Einzelveranstaltungen. Hinzu kommen bis zu 200.000 weitere Besucher/innen zu den öffentlichen Eröffnungs- und Schlussveranstaltungen. Die Bremer Veranstaltungsorte verteilten sich über die gesamte Stadt mit drei räumlichen Schwerpunkten auf der Bürgerweide (Messegelände), in der Innenstadt sowie in der Überseestadt (benannt nach dem ehemaligen Überseehafen), ein sich in den alten Hafenrevieren neu entwickelnder Stadtteil. Diese liegen zueinander in fahrradidealen Entfernungen zwischen zwei und sechs Kilometern.

### Fahrradfreundliche Aspekte bei Großveranstaltungen.

Im Zuge der Fußball-WM in Deutschland im Jahr 2006 wurden u. a. in Nordrhein-Westfalen („Mit dem Rad am Ball“) und in Berlin Konzepte und Pläne („Berlin steigt um“) erprobt, singuläre Großereignisse fahrradfreundlich auszugestalten und zu kommunizieren. Ebenso wurden bei der Fußball-Europameisterschaft in Österreich und der Schweiz 2008 temporäre zusätzliche Fahrradinfrastrukturen geschaffen. Ein Angebot für auswärtige Besucher/innen in dieser Dimension aufs Fahrrad zu steigen gab es noch nicht.

### Umwelt-/Klimaschutz, Ressourcenschonung, Nachhaltigkeit und Mobilität

Die Ökologiekonzepte vorheriger Kirchentage bemühten sich insbesondere um eine möglichst ökologisch verträgliche Veranstaltungsorganisation, zu der eine Anreise überwiegend mit öffentlichen Verkehrsmitteln und das seit langem in der Dauerkarte enthaltene ÖPNV Ticket gehört. Fahrrad-Angebote für Mitarbeiter und Besucher/innen existierten vorher allerdings erst in einer Größenordnung von etwa 300 Rädern (z.B. in Hannover als Pendelservice zwischen Innenstadt und Veranstaltungsgelände). Hier gab es praktische Erfahrungen mit dem Einsatz ehrenamtlicher Helfer, an die erfolgreich angeknüpft werden konnte.

### Mensch, wo warst Du? Tausendfach per Rad unterwegs!

Je nach Tag gaben zwischen drei und fünf Prozent der befragten 1.397 Besucher/innen in Bremen an, während der fünf Veranstaltungstage mit dem Fahrrad angereist zu sein, beim Schlussgottesdienst parkten etwa 3.000 Fahrräder rund um den Veranstaltungsort. Damit war die selbst gesteckte Zielzahl, mindestens zweitausend Besucher/innen täglich aufs Rad zu bringen, weit übertroffen worden.



Foto: Klaus-Peter Land

### Mensch und Fahrrad - eine enge Verbindung

Pkws und Reisebusse bewegten zusammen etwa die gleiche Menge an Personen während der Veranstaltungstage, Bus und Bahn übernahmen zusammen etwa 82 Prozent und etwa acht Prozent gingen zu Fuß.

### Perspektiven:

Mit diesem Projekt möchten der ADFC, die Freie Hansestadt Bremen und der Deutsche Evangelische Kirchentag sowie auch der Förderer, das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, gezielt das Augenmerk anderer Kommunen und Veranstalter auf die unausgeschöpften Potentiale des Fahrrades als sinnvolles und kostengünstiges (Ergänzungs-)Verkehrsmittel für Großveranstaltungen lenken. Dieses Handbuch bietet am Beispiel „Fahrradfreundlicher Kirchentag in Bremen 2009“ eine Fülle von Informationen und Tipps über die Möglichkeiten der Veranstaltungs-Mobilität mit dem Fahrrad. Jede Veranstaltung, jeder Ausrichtungsort, jede Organisationsstruktur sind ein Stück weit anders; dennoch – so wünschen wir es uns – können und sollten viele gute Fahrradangebote bei Großveranstaltungen in den kommenden Jahren und Jahrzehnten mehr und mehr zur Selbstverständlichkeit werden.



Foto: Jens Lehmkuhler

# Besucher – Angebote

## 2

2.1	Fahrradfreundliche An- und Abreisen	8
2.2	Vor Ort Mobil sein	12
2.3	Den Weg finden	17
2.4	Fahrradparken	20
2.5	Besondere Bedarfe	24

### 2.1 Fahrradfreundliche An- und Abreisen



Foto: Jens Lehmkuhler

*Wind und Wetter auf dem Weg genießen: Mit dem Rad gemeinsam nach Bremen.*

Der An- und Abreiseverkehr von Teilnehmenden und Mitwirkenden hat in der Regel einen großen, wenn nicht den größten Anteil an den negativen Umwelt- und Klimaauswirkungen einer Großveranstaltung. Dies ist auch beim Kirchentag so, bei dem mit einem Anteil von über 37 Prozent Bahn-/ÖPNV- und über 26 Prozent Busanreisenden die umweltschonenden Verkehrsträger im Modal-split der Teilnehmendeanreise überdurchschnittlich stark vertreten sind<sup>1</sup>. Der An-/Abreiseverkehr trägt beispielsweise beim Kirchentag zu 90 Prozent der CO<sub>2</sub>-Emissionen der Veranstaltung bei<sup>2</sup>.

Es gibt bereits eine Reihe von Beispielen und Leitfäden, die Maßnahmen aufzeigen, wie Veranstalter den „Umweltverbund“ bei der Anreise (hier vor allem Bus und Bahn) stärken können (beispielsweise Sonderzüge und -busse, Kom-

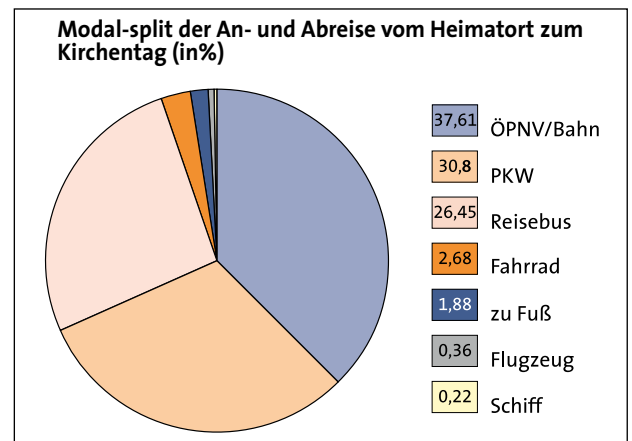
<sup>1</sup> Daten Besucher-Umweltbefragung 2009 „Modal-split der Anreise vom Heimatort“: siehe Diagramm Seite 8.

<sup>2</sup> Cierjacks, A.; Teichert, V.; Diefenbacher, H.: Umweltmanagement von Großveranstaltungen, Hg. FEST e.V., Institut für interdisziplinäre Forschung, 2008



bitickets, Eventbusse etc..)<sup>3,4</sup> Weniger Erfahrungen liegen vor, wie eine An-/Abreise mit dem Fahrrad in Kombination mit anderen Verkehrsträgern gezielt unterstützt wird.

Damit die Veranstaltung für möglichst viele Besucher/innen schon bei der Anreise zu einem „Fahrradfreundlichen Event“ wird, wurden beim 32. Deutschen Evangelischen Kirchentag 2009 Maßnahmen ergriffen, um eine Fahrradreise zu erleichtern und auf die Belange von per Rad anreisenden Teilnehmenden, aufmerksam zu machen. Zu unterscheiden ist dabei zwischen der An- und Abreise zu einer mehrtägigen Veranstaltung und der täglichen Mobilität am Veranstaltungsort. Letztere wird im Kapitel 2.2 „Vor Ort mobil sein“ behandelt.



## Auf zwei Rädern zur Veranstaltung – Fahrradreise pur



Mit viel Vorfreude unterwegs: Gut geleitet ans Ziel, zum Beispiel mit den ADFC-Touren-Guides auf der letzten Etappe.

„Wir haben uns Zeit gelassen, unterwegs Kirchen besucht und die Schöpfung geschont.“ – Ein Teilnehmer der Fahrradsternfahrt zum Kirchentag

„Die Gemeinschaft war schon cool, das machte echt Spaß.“ – Eine junge Kirchentagsteilnehmerin der Radtour Kaiserslautern-Bremen.

Wer vom Heimatort, ggf. über größere Strecken und mehrere Tage mit dem Rad zu einer Veranstaltung radelt, für den wird diese zu einem besonderen Erlebnis, das lange in Erinnerung bleibt. Mehrtägige Veranstaltungen mit vielen umweltbewussten Teilnehmenden, mit Event- oder Sport-Charakter oder einem jüngeren Publikum sind ein guter Rahmen, um verstärkt für eine auch überregionale Anreise mit dem Fahrrad zu werben. Veranstalter, die die Umweltfolgen ihres Events, z.B. mit einem Umweltmanagement-

system, im Blick haben, können Fahrradreisen gezielt fördern. Auch für Teilnehmende ist es ein gutes Gefühl, wenn der eigene „ökologische Fußabdruck“ durch die Anreise zu einer großen Veranstaltung nicht oder nur wenig belastend ausfällt.

Nicht erst seit dem „fahrradfreundlichen Kirchentag“ reist ein Teil der Kirchentags-Besucher/innen mit dem Rad an. Neu war, dass im Rahmen des „Fahrradfreundlichen Kirchentags“ die Rad-Anreisegruppen vernetzt und zentral informiert wurden, neue Teilnehmende für die Idee der Fahrradreise gewonnen werden konnten und die Rad fahrenden Besucher/innen am Ankunftstag in einer Sternfahrt zusammengeführt wurden. Bei der Ankunft in Bremen begrüßten prominente Persönlichkeiten des Kirchentags, der gastgebenden Landeskirchen, des Bremer Senats sowie des ADFC die etwa 200 Sternfahrer. Dies sorgte für eine gute Medienberichterstattung und für positive Resonanz bei den Radreisenden selbst, indem sie wahrgenommen und gewürdigt wurden. Kleiner Wermutstropfen: Statt auf dem historischen Marktplatz wurde die Begrüßung am Bremer Osterdeich durchgeführt (aufgrund der Aufbauarbeiten für das abendliche Open-Air-Konzert).

Zum Kirchentag 2009 radelten vor allem kirchliche Gruppen von Jugendlichen und Erwachsenen, verschiedene Initiativen als Benefiz- oder Pilgertouren, aber auch Einzelreisende. Durch die Bewerbung der Radreise konnten weitere InteressentInnen gewonnen und teilweise mit den bestehenden Gruppen vernetzt werden. Im Vorhinein gaben rund 450 Gäste an, mit dem Rad nach Bremen reisen zu wollen<sup>5</sup>.

<sup>3</sup> Baller, M.; Blickwedel, P.; Dubrikow, K.-M.; Hempfen, S. et al.: Leitfaden für die Umweltgerechte Organisation von Veranstaltungen. Hg. Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit, Umweltbundesamt. 2008

<sup>4</sup> Braun, M.; Reiter, K.; Viviani, M.; Erauw, H.; Vanseveren, J.; Lorenz, K.; Schulze, H.: Smash Events – Ökologisches Eventmanagement. Ein Leitfaden für Veranstalter. Hg. Trajekt Belgien, im Rahmen des LIFE Projekts der Europäischen Kommission. 2003

<sup>5</sup> Daten des Kirchentags-Teilnehmendenservice. Laut Besucher/innen-Umweltbefragung 2009 gaben dagegen sogar 2,7 % der Befragten an, mit dem Rad zum Kirchentag anzureisen (was hochgerechnet auf die Gesamtzahl der Besucher/innen 2700 Radanreisende wären). Diese hohe Zahl liegt vermutlich in einer stärkeren Affinität der Rad fahrenden Kirchentagsgäste zur Umweltbefragung begründet. Tatsächlich wird die Zahl der mit dem Rad Angereisten zwischen beiden genannten Zahlen liegen. Daten Besucherbefragung: siehe oben: Modal-split der Anreise vom Heimatort.

Es kamen Gruppen aus Kellinghusen (175 km), Köln (ca. 320 km), Kaiserslautern (ca. 550km) und weiteren Orten. Der Anteil der aus dem weiteren Bundesgebiet (also nicht aus Bremen und der Region <200km) zum Kirchentag angereisten an allen mit dem Rad Angereisten machte immerhin 8 Prozent aus<sup>6</sup>.

Wer sich nicht einer Gruppe anschließen wollte, hatte auch die Möglichkeit, auf bestimmten Routen Individual-Angebote von Fahrrad-Reiseveranstaltern zu nutzen. Wichtig ist hier, für Organisation und Bewerbung von (fahrrad-)touris-

tischen Angeboten eine Vorlaufzeit von mindestens einem Jahr einzuplanen. Denn Reise-Jahreskataloge werden in der Regel bereits im frühen Herbst des Vorjahres gedruckt. So konnten beim Kirchentag 2009 terminbedingt fahrradtouristische Angebote nur noch in den Internetauftritt von einigen Veranstaltern aufgenommen werden. Diese wurden im Zeitraum des Kirchentags auch von Kunden gebucht, es wurde von den Radreise-Veranstaltern allerdings nicht abgefragt, ob es sich dabei um Kirchentagsbesucher handelte.

## Anreise mit Bahn und Rad – Ideale Kombination mit Widerständen



Foto: Wilhelm Hörmann

Rad und Bahn ergänzen sich für längere Anreisen ideal, nur Gruppen müssen sich gut organisieren und ICE's sind bislang ausgeschlossen.

„Ich komme aus Ulm und habe mich mit Freunden in Stuttgart getroffen, von dort sind wir mit dem Zug und unseren Rädern nach Köln gefahren. Da haben wir uns der Fahrradpilgergruppe angeschlossen.“  
– Eine Teilnehmerin

Für Teilnehmende mit sehr weiter Anreise oder weniger Zeit bietet sich die Kombination von Bahn und Rad an. Daher sollten Veranstalter die Interessen von Radfahrern mit

im Blick haben, wenn man mit Vertretern von Bahn und ÖPNV-Unternehmen Kontakt aufnimmt. Zusätzliche Fahrradkapazitäten in den fahrplanmäßigen Zügen und Bahnen zum / vom Veranstaltungsort, Sonderzüge ggf. mit eigenen Fahrradwagen inkl. entsprechender Buchungsmöglichkeiten, entsprechend geschultes Beförderungspersonal etc., das sind nur einige der Notwendigkeiten, damit die Fahrradfreundlichkeit einer Veranstaltung bereits mit der Anreise beginnen kann.

Auch wenn die bisherigen Erfahrungen des Kirchentags und anderer Veranstalter zeigen, dass die Flexibilität bei den Bahn- und Nahverkehrsunternehmen in dieser Hinsicht oft sehr begrenzt ist, ist es sinnvoll, das Thema und die Interessenlage Rad fahrender Teilnehmer (und Bahnkunden/innen!) zu artikulieren.

Selbst Teilnehmende, die zur Anreise auf das Auto oder Flugzeug nicht verzichten können, können ermuntert werden, das eigene Rad mitzubringen und vor Ort einzusetzen. Denn: jede/r Teilnehmende, der / die das eigene Rad zur Veranstaltung mitbringt und dieses dort nutzt, entlastet den PKW-Verkehr, den ÖPNV und die am Veranstaltungsort zu schaffenden vorübergehenden Radangebote.

## Weitere Angebote, die eine Radanreise fördern



Foto: Hannah Grundey

Auch private Quartiergeber können Gästeräder zur Verfügung stellen und den Gästen mit Service und ortskundigen Tipps weiterhelfen

„Mir haben meine Gastgeber hier in Bremen ein Fahrrad ausgeliehen - und sie haben mir auch den besten Weg zur Überseestadt erklärt. Die Leute hier sind wirklich freundlich und die Stadt ist auf Radfahrer eingestellt.“  
– Eine Teilnehmerin

Um Teilnehmende zu einer Anreise mit dem Rad oder einer Kombinationslösung zu ermuntern, bedarf es neben der Werbung, weiterer attraktiver Angebote. Hier gibt es eine Fülle von Ideen. Besonders wichtig ist z.B. dass, Teilnehmende die mit dem Rad kommen, eine fahrradfreundliche Unterkunft vorfinden – d.h. in einer Entfernung von nicht mehr als zehn Kilometern vom Veranstaltungszentrum entfernt, mit Möglichkeiten, das Fahrrad nachts sicher und trocken zu parken. Diesen Service bieten inzwischen auch viele Hotels, eine entsprechende Abfrage kann man

auch bei Pensionen, Privatquartieren oder auch Campingplätzen machen. Einige Gastgeber bieten auch ihrerseits Leihräder an. 5.000 fahrradfreundliche Unterkünfte in ganz Deutschland listet das ADFC-Verzeichnis „Bett and Bike“, das jährlich neu erscheint. ([www.bettundbike.de](http://www.bettundbike.de)). Der ADFC-Dachgeber bietet eine nicht-kommerzielle Alternative für radreisende Privatpersonen, die auf Gegenseitigkeit beruht ([www.dachgeber.de](http://www.dachgeber.de)).

Im Rahmen der Veranstaltung sollten wenn möglich besondere Treffen oder Einzelveranstaltungen speziell für Radfahrer stattfinden, wo diese sich treffen können und wahrgenommen werden. Im Rahmen der Kirchentage hat-

ten beispielsweise Motorrad-Gottesdienste bereits lange Tradition, der Fahrradgottesdienst des „Fahrradfreundlichen Kirchentags 2009“ war eine Premiere.

Hilfreich ist es auch, wenn radreisende Teilnehmende bei einer Panne einen bevorzugten Reparaturservice in Anspruch nehmen können. Beim Kirchentag konnte ein solcher durch Absprachen des ADFC mit kooperierenden Fahrradwerkstätten an den vier Startpunkten der Sternfahrt, also der letzten Etappe zum Zielort, geboten werden. Solche Kooperationen sind ausbaufähig – ähnlich wie ein Pilgerpass auf den Routen des Jakobsweges den Zugang zu Pilgerherbergen garantiert. ■

<b>Überblick An- und Abreisen - fahrradfreundlich:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ An-/Abreisen mit dem Fahrrad oder in Kombination mit anderen Verkehrsträgern verringern die negativen Umweltauswirkungen des veranstaltungsinduzierten An- / Abreiseverkehrs</li> <li>▶ Reine Fahrradreisen, auch über lange Strecken, als Gruppen- oder Individualreise sind für umweltbewusste, sportbegeisterte und junge Zielgruppen ein gutes Angebot</li> <li>▶ Anreisegruppen können in einer Rad-Sternfahrt zusammengeführt werden. Eine Vernetzung und zentrale Information dieser Gruppen ist hilfreich</li> <li>▶ Kombinierte Anreisen mit Rad / Bahn ergänzen sich ideal – Veranstalter können die Belange von Radfahrern in Gesprächen mit dem öffentlichen Verkehr einbringen</li> <li>▶ Zusätzliche Angebote für Radler wie bevorzugter Reparaturservice, fahrradfreundliche Quartiere und spezielle Radlertreffpunkte machen das Angebot attraktiv</li> </ul>	
<b>Stärken</b>	<b>Schwächen</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Radanreisen lassen Veranstaltungen zu einem besonderen Gemeinschafts-Erlebnis werden</li> <li>▶ Bahn und Rad ergänzen sich ideal, die Radfahrerbelange müssen hier aber besonders gestärkt werden</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Teilweise saisonabhängig</li> <li>▶ Teilnehmende tendieren heute eher zur kurzfristigen Teilnahmeentscheidung - Problem für mehrtägige Radanreisen oder Buchung von Radstellplätzen in Zügen</li> </ul>



## 2.2 Vor Ort Mobil sein

Ein Großteil der überregionalen Teilnehmende erreicht eine mehrtägige Großveranstaltung per Bus-, Bahn- oder PKW-Anreise und hat damit kein eigenes Rad vor Ort zur Verfügung. Nur ein kleiner Teil wird die Veranstaltung direkt mit dem eigenen Rad besuchen. Hier gilt es, Angebote für die Vor-Ort Nutzung von Rädern zu schaffen, um zwischen Quartier und Veranstaltungsort bzw. zwischen verschiedenen Veranstaltungsorten mobil zu sein oder auch Fahrten des persönlichen Bedarfs erledigen zu können (Besuche / Verabredungen vor Ort, Einkaufen, Ausflüge etc.). Neben der Organisation von Leihrädern, geeigneter Parkangebote und einer Orientierung in der Stadt (Fahrradstadtplan, Wegweisung) müssen auch Serviceangebote (Reparatur, Information) zur Verfügung stehen. Bei eintägigen Groß-

ereignissen kann ein zusätzliches Fahrradverleihangebot für einen Pendelverkehr zwischen zentralen Haltestellen des Öffentlichen Verkehrs (Hauptbahnhof) und Veranstaltungszentrum den Nahverkehr entlasten.

Beim „Fahrradfreundlichen Kirchentag“ setzte das Projekt auf das Angebot eines für Benutzer kostenlosen kurzfristigen Fahrrad-Pendelservice, ein Eventrad zum Erwerben und Leihen und einen Reparatur-Service. Außerdem gab es einen Appell an private Gastgeber, ihre Gäste mit einem Fahrrad auszustatten. Zu erwägen sind auch möglicherweise vorhandene, ggf. ausgeweitete, professionelle und kommerzielle Leiheangebote oder die Anschaffung eines Fahrradpools durch den Veranstalter.

### Kostenloser Fahrradpendelservice mit gebrauchten Rädern



Foto: Jens Lehmkuhler

*Gut zu gebrauchen: Die aus gespendeten Rädern „recycelten Kirchentags-Leihräder“ wurden an drei Stationen von freiwillige Helferinnen und Helfer ausgegeben und zurückgenommen.*

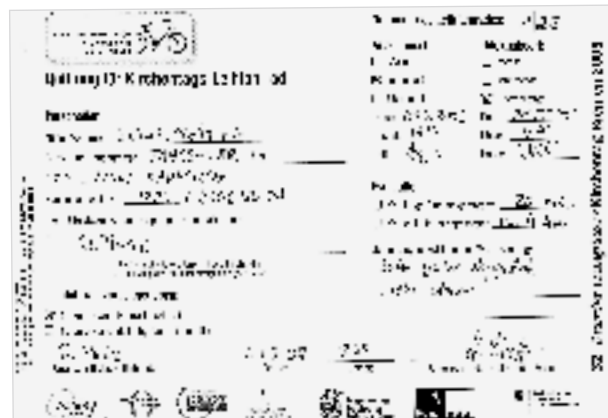
„Wir haben hier den fantastischen Service von den netten Helfern und Helferinnen hier genutzt und uns die Räder gerade ausgeliehen – jetzt wollen wir zum Supermarkt radeln“ – Ein Leihrad-Nutzer

An den drei großen Veranstaltungszentren des Kirchentags (Messe / Bürgerweide, Innenstadt, Überseestadt) stand jeweils eine Verleihstation mit insgesamt ca. 450 gebrauchten, aufgearbeiteten Fahrrädern für das kurzfristige Pendeln zwischen Veranstaltungen zur Verfügung. Den Ausleihservice während der Veranstaltung übernahmen ehrenamtliche Helfende: Die Stationen waren an den drei Haupt-Veranstaltungstagen jeweils ganztägig besetzt (Verleih von 10 bis 20 Uhr, Rückgabe bis 22 Uhr). Die Räder konnten nach Vorlage des Teilnehmenden- und Personalausweises sowie Hinterlegung eines Pfands (15 Euro) kostenlos für drei Stunden geliehen werden. Dazu wurden einfache Leihquittungen mit zwei Durchschlägen ausgefüllt (Original blieb bei Ausleihstation, je eine Kopie für Kunden und für Abgabe-Station). Bei längerer Leihdauer wurde das Pfand als Gebühr für den Tag verrechnet. Zu jedem Rad wurde ein einfaches Fahrradschloss mitgegeben.

Per LKW wurde während der Veranstaltungstage immer wieder für eine gleichmäßige Verteilung der „Kirchentags-leihräder“ auf die drei Verleihstationen gesorgt. Obwohl der Bekanntheitsgrad des Fahrradpendelservices verbessert werden kann (siehe Kapitel 3.6 Kommunikation) waren die Räder speziell an den letzten beiden Tagen gut ausgelastet – an beliebten Stationen standen immer mal für kurze Zeit keine Räder mehr zur Verfügung.

Die Bereitstellung von gebrauchten Fahrrädern für Besucher/innen zum Pendeln zwischen den verschiedenen Veranstaltungsorten wurde bereits auf dem Evangelischen Kirchentag 2005 in Hannover praktiziert und hatte sich bewährt. Neu waren die erheblich gesteigerte Größenordnung, mehr als nur zwei Standorte, die Kooperation mit vier gemeinnützigen Fahrradwerkstätten bereits weit im Vorfeld, ein einheitliches Labeling der Räder durch Aufkleber und dass das Angebot bereits vor der Veranstaltung mit dem Gesamtprojekt kommuniziert wurde.

Die gemeinnützigen Fahrradwerkstätten begannen sieben Monate vor der Veranstaltung mit der Sammlung, Abholung und Aufbereitung der Räder. Es handelte sich um Beschäftigungs- oder Qualifizierungsmaßnahmen für Emp-



*Drei Stunden kostenlos: Für ein Kirchentagsleihrad musste man seinen Ausweis vorzeigen und 15 Euro Pfand hinterlegen (bei längerer Nutzung galt dies als Tagesmietgebühr)*



fänger von Arbeitslosengeld II sowie ein Projekt für schulvermeidende Jugendliche. Die vor allem von Privatpersonen aus Bremen und dem Umland gespendeten Räder wurden im Wesentlichen über zwei Artikel in der Tagespresse eingeworben, der größte Teil allerdings erst zwei Monate vor Veranstaltungsbeginn. Die meisten Radspender wünschten eine Abholung, da es sich oft um ältere Personen handelte, die die Räder nicht selbst zu den vier Sammelstellen bringen konnten. Erfassung und Abholung der Spenden-Räder erwiesen sich als recht aufwändige Vorgänge im Vergleich mit der Aufbereitung selbst. Hier sind ausreichend Ressourcen bei der telefonischen Annahme und der Abholung

(Lieferfahrzeuge mit Fahrer/innen) einzuplanen – speziell unmittelbar nach Spendenaufufen in der Presse. Die fertiggestellten Räder wurden von einer der Werkstätten bis zum Veranstaltungsbeginn gelagert. Nach dem Kirchentag wurden die Räder an die gemeinnützigen Werkstätten zurückgegeben, die diese Teilnehmenden ihrer Maßnahmen gegen Aufwandsentschädigung abgeben bzw. eigenen sozialen Projekten in Ghana/Afrika zukommen ließen. Durch Verhandlungen mit der Stadtverwaltung konnten aus dem Fundamt leihweise 100 Fundräder entnommen, aufbereitet und beim Kirchentag eingesetzt werden. Diese wurden ebenfalls anschließend zurückgegeben.

<b>Überblick Kostenloser Fahrradpendelservice:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 450 Räder (aus Spenden/vom Fundamt „geliehen“) bei 100.000 Dauergästen</li> <li>▶ Spenden-Abholung und Aufbereitung durch vier Werkstätten (Steuerung/Koordination durch ADFC)</li> <li>▶ Einheitliche Aufkleber</li> <li>▶ Drei Verleihstationen an drei Haupttagen, je 10-20 Uhr (Rückgabe bis 22 Uhr), besetzt mit freiwilligen Helfenden des Kirchentags und ortskundigen Aktiven des ADFC. Fahrradmechaniker aus den Werkstätten</li> <li>▶ Kostenloser Service für 3 Stunden (15 € Pfand)</li> <li>▶ Insgesamt rd. 5.400 Ausleihen, d.h. 4 Nutzungen pro Rad und Tag</li> </ul>	
<b>Stärken</b>	<b>Schwächen</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Positive Resonanz bei den Nutzern</li> <li>▶ Hohe Kapazität und Flexibilität durch Kooperation mehrerer Werkstätten</li> <li>▶ Intensive tägliche Mehrfachnutzung</li> <li>▶ Hohe Motivation und starkes Engagement bei freiwilligen Helfenden</li> <li>▶ Kaum Verluste</li> <li>▶ Anstoß für Nachdenken über nachhaltige Nutzung von ausrangierten Gebrauchträdern</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Allgemeine Bekanntheit des Angebots</li> <li>▶ Lage und Sichtbarkeit der Verleihstationen</li> <li>▶ Wartungs-/Servicekapazitäten zu gering</li> <li>▶ teilweise Engpässe mit steigender Bekanntheit / bei gutem Wetter (höhere Anzahl nötig)</li> </ul>



## Eventrad: Das besondere Angebot zur Veranstaltung

Foto: Hannah Grundey/  
Montage: Adomeit-Grafik-Design



[www.kirchentagsrad.de](http://www.kirchentagsrad.de)

Preis Kirchentagsrad 399 €

Miete während des Kirchentags 33 €

### Die Ausstattung, ausgewählt vom ADFC:

- 1 **Rabeneick City-Rad**  
50 cm Aluminium-Rahmen, pulverbeschichtet
- 2 einstellbare **Suntour** Federgabel
- 3 **Shimano** Nabenschaltung Nexus 7-Gang
- 4 **Shimano** Nabendynamo
- 5 Beleuchtung **Busch & Müller**, Standlicht hinten
- 6 gefederte Sattelstütze mit **Selle Royal** Sattel
- 7 höhen- und winkelverstellbarer Vorbau
- 8 Bereifung **Continental** mit Pannenschutz
- 9 Aluminium Hohlkammer Felgen
- 10 **Selle Royal** Mittelständer
- 11 Bügelschloss **Abus** Facilo

Zum Kirchentag wurde eigens ein Qualitäts-Cityrad konzipiert und produziert, „Das Kirchentagsrad“, welches das Design und das Gedankengut des Kirchentags aufgriff. Dieses Eventrad wurde bereits im Vorfeld zum Botschafter für die Fahrradfreundlichkeit der Großveranstaltung. Im Laufe der Vorbereitungsphase zum „Fahrradfreundlichen Kirchentag“ entwickelte sich dieses Kirchentagsrad zu einem Kauf- und Mietangebot, das von Kirchentagsbesuchern schon im Vorfeld der Veranstaltung bestellt werden konnte. Ursprünglich sollte die Auflage von 1.000 Rädern als Leihradpool verwendet und nach der Großveranstaltung den Benutzer/innen angeboten werden. Die Option, diese Räder in größerer Stückzahl an einen städtischen Betrieb als Stadtrad oder an einen privaten Verleihbetreiber zu übergeben, ließ sich jedoch unter den gegebenen Bedingungen nicht realisieren, da entsprechende Akteure nicht aufgetan werden konnte.

Die Ausstattung des Cityrades der mittleren Preisklasse (Ladenpreis ca. 550 Euro) wurde vom ADFC nach Qualitäts- und Umweltrichtlinien sowie Praxistauglichkeitsansprüchen konzipiert und zusammen mit dem norddeutschen Hersteller Cycle Union in Oldenburg, in diesem Fall mit der Marke Rabeneick, verwirklicht. Die einheitliche Rahmenform (Unisex) und eine Rahmenhöhe von 50 Zentimetern sollten der universellen Einsetzbarkeit als Lehrad für eine größtmögliche Zahl von Nutzern (ursprüngliches Konzept) dienen. Bei der Rahmenfarbe (umweltverträglichere und robustere Pulverbeschichtung) wurde eine besondere, aber auch allgemein „gängige“ und etwas dezente Farbe (oceanblau) gewählt.

Im Sinne der Kommunikation eines ganz besonderen, limitierten Produkts und für einen hohen Bekanntheitsgrad sollte man auch über eine auffällige Gestaltung ggf. in einer „Signalfarbe“ nachdenken. Wird das Rad überwiegend verkauft, ist zu bedenken, dass durchaus eine Nachfrage nach unterschiedlichen Rahmenhöhen und -formen besteht. Diese ist ggf. frühzeitig mit dem Hersteller einzuplanen. Im Falle des Kirchentagsrads wurde

der Eventbezug zusätzlich durch eine eigene Gestaltung mit besonderen Dekorsätzen („Das Kirchentagsrad“) sowie durch große rot/weiße Wimpel am Gepäckträger ergänzt. Die Preisgestaltung unterschied dabei zwischen dem Neupreis (Sonderpreis) und einem Gebrauchtpreis für „kirchentagsgerprobte“ Räder, bei denen die Miete



Foto: Jens Lehmkuhler

Das Fahrrad zum Kirchentag in gute Hände gegeben: Ozean-blau pulverbeschichteter City-Rad-Rahmen mit feinen Extras inklusive Bügelschloss

angerechnet werden konnte. Von den 1.000 Kirchentagsrädern wurden 200 Stück auch zur Miete für den gesamten Veranstaltungszeitraum angeboten. Dies gab Kunden die Möglichkeit, das Rad während der fünf Tage zu fahren und auf Wunsch auch anschließend zu kaufen.

Etwa vier Monate vor der Veranstaltung begann die Bewerbung des Rades. In dieser Zeit war es möglich, gut 200 Kauf-Vorbestellungen zu akquirieren. Die Produktion des Rades erfolgte „just-in-time“ zwei Wochen vor der Veranstaltung an einem Standort in der Region. Den Kundenwünschen nach einem früheren Kauf bereits zu Beginn der Radsaison ab März konnte man aufgrund der notwendigen Vorlaufzeiten für die Produktion nicht entgegen kommen. Die meisten Kunden entschieden sich während der Großveranstaltung für das Rad, das an fünf Standorten bei Verkaufsteams erworben werden konnte. Dazu trug sicher auch ein kurzer Videotrailer über das Kirchentagsrad bei, der während der Veranstaltung auf mehreren Großbildleinwänden zu sehen war. Auch nach der Veranstaltung wurden noch Räder bestellt, so dass das Rad insgesamt über 800 Kunden fand. Die Lieferung des Rades an die Heimatadresse war gegen einen Pauschale von 33 Euro möglich. Viele der Kunden waren regelmäßige Kirchentagsbesucher und/oder Mitarbeiter/innen kirchlicher und sozialer Einrichtungen. Das Marketing der Räder vor der Veranstaltung wurde großenteils von ADFC und Kirchentagsbüro übernommen. Während der Veranstaltung un-

terstützte der Hersteller die Verkaufsteams des örtlichen Händlers logistisch.

Neben den Verkaufszahlen ist positiv zu verbuchen, dass sich mittels der vorproduzierten Prototypen des „Kirchentagsrads“ das Thema der Fahrradfreundlichkeit einer Großveranstaltung sehr gut kommunizieren ließ: Bei verschiedenen Messe-, Presse- und politischen Präsentationen in den Monaten vor der Veranstaltung wurde das Kirchentagsrad zum „Botschafter“ für die Fahrradfreundlichkeit der Veranstaltung insgesamt. Diese Kommunikationsmaßnahmen führten dazu, dass 55 Prozent der in der Umweltbefragung interviewten Besucher/innen das Projekt „Fahrradfreundlicher Kirchentag“ kannten – ein hervorragender Wert im Vergleich zu anderen Projekten (siehe Kap. 4). In dieser Gruppe war wiederum die Mietoption des Kirchentagsrads bekannter (rd. 90 Prozent) als die Kaufoption (rd. 68 Prozent). Bereits gekauft hatten es aus dieser „informierten Gruppe“ übrigens 1 Prozent.

Etwa 0,55 bis 0,8 Prozent aller Teilnehmenden fragten also die Eventräder nach – dies belegen übereinstimmend die Verkaufszahlen und die Befragungsergebnisse. Diese Quote kann aber auch je nach Zielgruppe und Besucherzusammensetzung sowie Intensität der Marketing- und Vertriebsbemühungen variieren und ist als ausbaufähig einzustufen.

<b>Überblick Eventrad:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Verkaufs-Angebot von 1.000 „Kirchentagsrädern“ bei (100.000 Besucher/innen), davon 200 auch zur Miete während der Veranstaltung und anschließendem Verkauf</li> <li>▶ Preis: 399 Euro statt 550 Euro regulär (inklusive Bügelschloss), Kunden bis Sommer 09: Über 800</li> <li>▶ Bewerbung zur Vorbestellung ab vier Monaten vor der Großveranstaltung (online: <a href="http://www.kirchentagsrad.de">www.kirchentagsrad.de</a>, 50.000-fache Flyer-Beilage zu den Teilnehmenden-Anmeldeunterlagen), Presekonferenz</li> <li>▶ Videotrailer: „Das Kirchentagsrad ist da“</li> </ul>	
<b>Stärken</b>	<b>Schwächen</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ ADFC-empfohlene Qualität und Praxistauglichkeit (Marken-City-Rad)</li> <li>▶ Universelle Rahmenform und Rahmenhöhe (für 70 Prozent aller Kunden geeignet)</li> <li>▶ Bewerbung gemeinsam mit dem Veranstalter (Kirchentagsbüro)</li> <li>▶ Veranstaltungsbezogenes Design</li> <li>▶ Botschafter für „Fahrradfreundlichkeit“ der Veranstaltung insgesamt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Vermarktung durch Flyer/Internet (ohne Ansicht + Probefahrt) nicht ausreichend, Persönliche Kundenberatung vor Ort notwendig</li> <li>▶ Nachfrage ist schwer kalkulierbar</li> <li>▶ Service / Inspektion für Kunden von außerhalb nicht leistbar / nicht einkalkulierbar.</li> </ul>



## Dezentraler Reparaturservice für Teilnehmende



Foto: Hannah Grundey

Zuverlässig wurden die eingesetzten Fahrräder auch vor Ort instand gesetzt, hier der Schriftführer der Bremischen Evangelischen Kirche Renke Brahm mit Jugendlichen vom "Fahrradpark Tenever".

Wichtig ist, dass während einer Großveranstaltung auch genug Angebote an Reparaturmöglichkeiten – an allen wichtigen Veranstaltungsstandorten – zur Verfügung stehen. In Bremen waren alle Verleihstationen des Pendelerservice mindestens mit einer kleinen Ausstattung an Werkzeug ausgerüstet – an der Station am Messezentrum waren auch etwas größere Reparaturen der Räder des Pendelerservices möglich. Dieser Service wurde auch genutzt. Eine voll ausgestattete Werkstatt stand mobil allerdings nicht zur Verfügung. Die Besucher/innen konnten dazu aber auf die Angebote des Meisterbetriebs in der Radstation am Hauptbahnhof und werktags auf die örtlichen Fachwerkstätten zurückgreifen (zu üblichen Konditionen).

## Professionelle Mietangebote oder eigener Fahrradpool



Foto: Jens Lehmkuhler

Ein Pool von qualitativ hochwertigen Eventrädern verlangt neben der notwendigen Investition zugleich erhebliche Logistik im Hintergrund, bietet aber Chancen hoher Identifikation und großer Publizität für das Event.

Es gibt inzwischen weitere (kommerzielle) Möglichkeiten, Großveranstaltungen mit temporären (Leih-) Fahrrädern in größeren Stückzahlen auszustatten, die in diesem Projekt allerdings nicht erprobt werden konnten (Die Angebote

existierten bei Projektstart noch nicht in dieser Dimension). Findet eine Veranstaltung regelmäßig und insbesondere am gleichen Ort statt, kann die Anschaffung eines eigenen Fahrradpools sinnvoll sein. Kosten für Miete oder Transport entfallen so – notwendig sind allerdings Personal für Wartung und Ausleihe sowie Lagerkapazitäten.

Bundesweit agierende Fahrradverleiher wie z.B. Next-Bike oder DB-Rent („call-a-bike“) können inzwischen Angebote einiger hundert Räder machen, die auch für große Veranstaltungen geliehen werden können. Im Zuge des Ausbaus solcher Unternehmensangebote sind zukünftig möglicherweise auch vierstellige Stückzahlen möglich. Eine frühzeitige Kontaktaufnahme empfiehlt sich. Zudem bieten weitere Unternehmen (z.B. Leaserad) individuell zugeschnittene Angebote auf Leasingbasis (u.a. Fahrräder für Hotels im Full-Service).

Nähere Angaben zu Kosten und Organisation solcher Angebote sind von den jeweiligen Anbietern aktuell zu erfragen.





## 2.3 Den Weg finden

„Das Fahrradfahren bietet sich einfach an: Es wurde ja groß ausgeschrieben und auf den Karten sind die Fahrradwege super ausgezeichnet!“  
– Eine Kirchentagsteilnehmerin

Mit dem Fahrrad kommt man (fast) überall durch. Wenn man nicht mehr fahren kann, kann man es notfalls schieben, (auch wenn das nicht der Hauptzweck dieses Verkehrsmittels ist). Es braucht nicht viel Platz und ist äußerst flexibel. So kann man es oft auch in nächster Nähe von

Veranstaltungsorten parken, diese zügig erreichen und verlassen. Wer die Vorzüge des Fahrrads als Verkehrsmittel für Veranstaltungsbesucher voll nutzen will, kann Motivation unterstützen, indem Veranstalter optimierte, speziell auf die Bedürfnisse der Radfahrer (auch auswärtigen und ortsunkundigen) als Verkehrsteilnehmende abgestimmte Infrastrukturangebote machen. Längst nicht alle Veranstaltungszentren sind dafür vorbereitet. Es gibt daher noch viel zu tun.

### Fahrrad - Leitsysteme und Wegweisung führen zum Ziel



Die ganze Stadt im Griff: Wohin, wie weit, wo lang, alles grün auf weiß, für Einheimische und Ortsunkundige; dazu noch die Radfernwege mit Symbolen gekennzeichnet

Die Lage von Veranstaltungszentren ist in der Regel ortsunkundigen Besucher/innen bekannt – die Zentren sind in der Stadt markante Punkte, die in der Alltagswahrnehmung gegenwärtig sind. Ortsfremde Besucher/innen, die mit dem Pkw anreisen, werden über Verkehrsleitsysteme und großräumige Wegweisung entsprechend geleitet. Radfahrer könnten sich an diese Kfz-Wegweisung halten (jedoch nur bedingt bei Kraftfahrstraßen oder Autobahnen), sind

damit in der Regel aber nicht gut bedient. In den meisten Orten gibt es ein Wegenetz für den Radverkehr, das zum Teil unabhängig von den Hauptrouten des Autoverkehrs dem Radverkehr ein zügiges, komfortables und zusätzlich lärm- und abgasärmeres Vorankommen ermöglicht. Als nicht ausgewiesenes „Schleichwegenetz“ ist es oft nicht einmal Einheimischen bekannt. Oder es existiert bereits eine flächendeckende, zumindest aber routenbezogene, eigene Wegweisung für den Radverkehr. Eine solche Wegweisung sollte sowohl Nah- und Fernziele als auch Entfernungsangaben enthalten. Zentrale und markante Orte wie Veranstaltungszentren gehören unbedingt in das Zielsystem<sup>1</sup>. Damit sind sowohl ortsansässige wie ortsfremde Radfahrer gut bedient. Ohne eine solche flächendeckende Wegweisung kann im Einzelfall eine provisorische bzw. improvisierte Wegweisung helfen, beispielsweise auch bei vorübergehenden Veranstaltungsorten. Insgesamt kann eine Wegweisung dazu dienen, Radverkehrsströme von anderen Verkehrsarten zu trennen und so zur Entzerrung und Entspannung im Umfeld einer Großveranstaltung beitragen. Ebenso kann die Wegweisung den Vorrang für ÖPNV, Fuß- und Radverkehr unterstreichen und zum Radfahren animieren: Ihre Entfernungsangaben verdeutlichen beispielsweise kürzere Wege per Rad als per Auto (durch die Nutzung von Abkürzungen).

### Spuren fürs Rad und Sperrungen für den motorisierten Verkehr



Radweg wegen (Fußgänger-)Überfüllung geschlossen, deshalb auf der Fahrbahn eine Autospur weniger - so passt es wieder, reibungslos.

Der Besucherandrang einer Großveranstaltung stellt die vorhandene Verkehrsinfrastruktur in der Regel vor Probleme, die nicht ohne Staus zu bewältigen sind. Jede Anstrengung, Veranstaltungsverkehr auf platzsparende und emissionsarme Verkehrsmittel zu lenken, ist daher wünschenswert. Das Fahrrad ist Teil der Lösung und bei der Erreichbarkeit von Veranstaltungsorten besonders zu berücksichtigen. Im unmittelbaren Eingangsbereich drängen sich Fußgängerströme zeitweise derart, dass auch Radverkehr nicht mehr geregelt stattfinden kann. Auf den Zubringerstrecken im näheren Umfeld lassen sich hingegen die großen Fußgänger-, Radfahrer- Bus- und Straßenbahnverkehre gut gemeinsam abwickeln, wenn motorisierter Individualverkehr (MIV) auf diesen Strecken während der Veranstaltungszeit unterbleibt. Gegenüber dem

Straßenbahn- und Busverkehr sind Fahrradspuren an stark frequentierten Engstellen durch Absperrungen und /oder Sicherheitspersonal abzusichern. Die Fahrradspuren sollten in der Regel mehrspuriges Befahren per Rad erlauben, um die notwendigen Kapazitäten bereit zu stellen.

In der Bremer Praxis des Kirchentages wurden entsprechende Fahrradspuren an zwei Stellen eingerichtet und wie eine Baustellenverkehrsführung mit Schrankenzäunen, Absperrschranken und Sicherheitsbaken bzw. zusätzlich mit Personal gesichert (Gustav-Deetjen-Allee im Zuge einer Bahnunterführung zwischen Hauptbahnhof und Messezentrum beidseitig; Herdentorsteinweg einseitig in Richtung vom Messezentrum in die Innenstadt). Der Gustav-Deetjen-Tunnel wurde zusätzlich für den motorisierten Individualverkehr komplett gesperrt (ebenso wie weitere Straßen rund um das Messezentrum), auch und vor allem, um Fußgängerströme aus dem Hauptbahnhof heraus zu halten, dessen Aufnahmekapazität ansonsten gesprengt worden wäre. Gleichzeitig ist dieser Tunnel die Hauptverbindung für Straßenbahnen und Busse zum Messegelände, aber auch in sämtliche nordöstlichen Stadtteile.

Die Tunnel-Verkehrsführung wurde vor Ort einerseits durch bauliche Absperrungen, andererseits durch einweisendes Kirchentagshelfenden unterstützt und verdeutlicht. Am Herdentorsteinweg entfiel ein Parkstreifen (Einrichtung absoluten Halteverbots) bzw. auf einem weiteren Abschnitt wurde eine Rechtsabbiegespur stark verkürzt, es wurden zur Abgrenzung Baken aufgestellt und außerdem eine entsprechende Beschilderung als Radweg (Verkehrszeichen 237) vorgenommen.

Die im Vorfeld geäußerten Bedenken gegen die fünftägige Sperrung des Tunnels und weiterer Straßen für den MIV



*Außer Bus und Bahn und Rad und Fuß ging nichts mehr: Diese Eisenbahnunterführung nahe dem Messezentrum war dem Umweltverbund vorbehalten.*

erwiesen sich als gegenstandslos. Auch befürchtete Staus an notwendigen Umleitungen blieben aus. Die systematische und klare Kommunikation im Vorfeld, entsprechende Beschilderung sowie freundlicher, aber bestimmter Personaleinsatz vor Ort (Helfer des Kirchentags) ließen keinerlei negative Stimmung aufkommen.

Die Annahme der Fahrradspuren durch die Radfahrer, sowohl „Alltagsradfahrer“ als auch Kirchentagsbesucher, war sehr gut; es gab lediglich anfangs und in Einzelfällen Schwierigkeiten mit der Orientierung in die richtige Spur. Eine noch deutlichere Kennzeichnung und Markierung sowie anfänglich genaueres Einweisung des helfenden Personals ist hilfreich. In Zeiten besonders hohen Fußgängeraufkommens suchten (mittlerweile) ortskundige Radfahrer allerdings auch Ausweichstrecken, wenn diese nur mit geringen Umwegen verbunden waren.

## Radfahrerstadtplan für Teilnehmende und Anreiseinformationen



*Nicht nur wissen, woher der Wind weht: der fahrradfreundliche Besucherstadtplan hilft weiter*

Über die Maßnahmen zur Optimierung der umweltfreundlichen Mobilität ist eine besonders gute, speziell für Ortsfremde einleuchtende und leicht verständliche Kommunikation herzustellen. Dazu gehören neben der Wegweisung vor Ort vor allem Vorabinformationen in den Veranstaltungsunterlagen sowie während der Veranstaltung flexible und dezentrale Informationsangebote. Außerdem ist die Einbeziehung der lokalen und regionalen Medien unbedingt erforderlich.

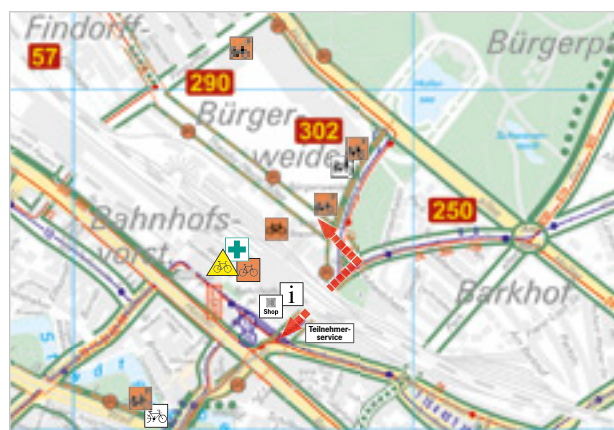
Besucherdienste als Printmedien müssen oft so weit im Vorfeld der Veranstaltung produziert werden, dass noch nicht alle Verkehrsregelungen verbindlich feststehen. Dennoch gehört eine frühzeitige Information auch über Einsatzmöglichkeiten des Fahrrads für die Anreise zu und während der Veranstaltungen in alle Publikationen, die entsprechende Hinweise enthalten. Hierzu gehören insbesondere Infos über Fahrradparkplätze, Verleihangebote, ggf. empfohlene Routen.

Beim „Fahrradfreundlichen Kirchentag“ diente der Bremer Radverkehrsplan als Basis des speziell aufgelegten Kirchentagsstadtplans (Auflage > 100.000). So konnten die wesentlichen Grundinformationen über die Bremer Radverkehrsinfrastruktur an alle kommuniziert werden, die den Besucherstadtplan nutzten. Zusätzlich konnten Fahrrad-Routenempfehlungen für die Wege zwischen den drei Hauptveranstaltungsorten aufgenommen werden. Textliche Hinweise im Begleittext sowie ausführlich im Veranstaltungsprogramm ergänzten auf der Ebene der veranstaltungseigenen Printprodukte das Informationsangebot. Besondere Aufmerksamkeit verschaffte dem Thema das Angebot des „Kirchentagsrads“ als Eventrad, das zusätzlich mit einem eigenen Faltblatt in 50.000er-Auflage beworben wurde (s. 2.2). ▶



Auf der Veranstaltungs-Homepage wurden die fahrradbezogenen Informationen im Zuge des Projekts „Fahrradfreundlicher Kirchentag“ einerseits besonders platziert, andererseits auch im Zuge der „normalen“ Anreisehinweise.

Während der Veranstaltung ergänzten personengestützte Vor-Ort-Angebote die Informationsmöglichkeiten rund um das Fahrrad: Zusätzliche besondere Öffnungszeiten des ADFC-Infoservice in der Radstation am Hauptbahnhof, ortskundige ADFC-Helfer bei den Verleihstationen der Veranstaltungsfahrräder, Bremerinnen und Bremer, die sich per Ansteckbutton als „Lotsin“ oder „Lotse“ zu erkennen gaben – die Angebote waren viel gefragt und kamen gut an.



Fahrrad-Mobilität im Überblick: Routen, Verleihstationen, Service, Parkplätze mit einem Griff zur Hand, der fahrradfreundliche Kirchentagsstadtplan.

## Technikgestützte Angebote wie GPS und Radrouting



Foto: Hannah Grundey

Kleine Helfer mit Hightech-Hintergrund: Satellitengestützte Navigationsgeräte finden auch am Fahrrad immer mehr Verbreitung.

Nicht nur für technik-affine und vielfahrende Radfahrer rückt das Angebot der Routenplanung per Internet und GPS-Gerät (Global Positioning System) zunehmend in den Alltag ein.

Entsprechende einfach nachzufahrende Routen (GPS-Tracks auch für städtische Routen) können im Vorfeld auf entsprechende Internetseiten eingestellt werden (Aufzeichnung beispielsweise durch ADFC-Tourenscouts). Hierzu gehören das ADFC-Tourenportal (Freischalung der Region Bremen für den Kirchentag), Veranstalter-Homepage und / oder Homepage der Veranstaltungsstadt.

Online-Routenplaner (beispielsweise der Bundesländer NRW oder Hessen), die auf Fahrradbedürfnisse zugeschnitten sind („Radroutenplaner“), sollten veranstaltungsbezogen entsprechende ggf. besondere Radverkehrsführungen aktuell bereit halten. Solche Angebote erscheinen vielleicht avantgardistisch, sie unterstützen aber aufgrund ihrer (noch bestehenden) Besonderheit die Kommunikation der Fahrrad-anreise- und -nutzungsmöglichkeiten über weitere Medien, Verlinkungen und Multiplikatoren wie beispielsweise ADFC-Radtourenleiter.

Überblick Wege fürs Fahrrad finden:	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Radverkehrswegweisung flächendeckend, routenbezogen oder nur für die konkrete Veranstaltung</li> <li>▶ Eigene Fahrradspuren im näheren Veranstaltungsumfeld (Trennung von Fußgängerströmen)</li> <li>▶ Sperrungen für motorisierten Individualverkehr (MIV) halten Veranstaltungszentren frei von Staus</li> <li>▶ Fahrradinformationen/-Anfahrthinweise in Besucherunterlagen</li> <li>▶ GPS-Tracks für Radanreisende / Radfahrende vor Ort ergänzen das Angebot</li> </ul>	
Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Alltagswegweisung steht dauerhaft zur Verfügung</li> <li>▶ Eigene Fahrradwegweisung ist gleichzeitig Öffentlichkeitsarbeit fürs Fahrrad fahren</li> <li>▶ Räumliche Verdeutlichung des Vorrangs von Fuß-, Rad- und öffentlichem Verkehr</li> <li>▶ Kann neue Nutzer „auf den Geschmack bringen“</li> <li>▶ Positive Wahrnehmung/hohe Akzeptanz</li> <li>▶ Nutzung neuester Technik (z.B. GPS-Tracks speziell für Radfahrer)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Provisorische Wegweisung aufwändig/nicht von Dauer</li> <li>▶ Vandalismusrisiko</li> <li>▶ Langwierige fachliche/politische Abstimmung im Vorfeld</li> <li>▶ Mögliche Widerstände bei Restriktionen für den MIV</li> <li>▶ Informationsvermittlung an Besucher/innen und Einwohner ist erforderlich, ohne dass tatsächlich alle Regelungen bereits feststehen</li> </ul>

## 2.4 Fahrrad parken

„Dass es hier so viele Fahrradparkplätze gibt, ist sehr vorbildhaft – nur mein neues Kirchentagsrad musste ich mit einem Schal markieren, sonst hätte ich es nicht wiedergefunden“ – Ein Kirchentagsbesucher.

Mit dem Fahrrad kommt man (fast) überall hin. Wenn man es stehen lassen will, braucht es nicht viel Platz, es ist aber doch anlehnsbedürftig und gerade bei massenhaftem

Abstellen diebstahlgefährdet. Oft ist in nächster Nähe von Veranstaltungsorten zwar Abstellfläche vorhanden, um die jedoch unterschiedliche Nutzungsansprüche heftig konkurrieren. Wer als Veranstalter oder Veranstaltungsort seinen Besucher/innen die Vorzüge des Fahrrads als Verkehrsmittel zum Veranstaltungsbesuch schmackhaft machen will, sollte dem Thema Fahrrad parken ganz besonderes Augenmerk widmen.

### Parken: Wild oder geordnet und attraktiv?



Foto: Klaus-Peter Land

Am Europahafen sortierten sich die Fahrradmassen rund um die Baum-schutzpfosten - das reguläre Angebot reichte nicht aus.

Rund um Veranstaltungszentren gibt es in der Regel wenig freie Flächen, der notwendige Platz wird für Besucher/innen Autoparkplätze, Rettungswege, Anlieferung und Entsorgung, Sanitäreinrichtungen, Haltestellen, Ausstellungsflächen im Außenbereich, Zugangs- und Sicherheitskontrollen benötigt. Meistens sind auch ein paar Fahrradparkplätze angelegt, die jedoch meist kaum der Nachfrage bei Veranstaltungen gerecht werden und/oder häufig im unteren Qualitäts-/Preissegment von Fahrradparkern angesiedelt sind. Es wird in Kauf genommen, dass Veranstaltungsbesucher, die mit dem Fahrrad ankommen, ihr Fahrzeug „wild“

parken. Auf „Nebenflächen“, in Grünanlagen, an Laternen, Pfosten, Gittern, Zäunen, Bäumen, an Gebäudewänden, alles, was auch nur irgendwie Gelegenheit zum Anlehnen oder Anschließen bietet, wird genutzt; gerne auch stützen sich mehrere Fahrräder gegenseitig und werden zusammengeschlossen. Letzteres bietet zumindest eine kleine Sicherheit gegen das Wegtragen, ist aber nur begrenzt standsicher. Unkontrollierte, schlecht beleuchtete große Fahrradparkplätze sind eine Einladung zu Vandalismus und Fahrraddiebstahl. Die meisten Fahrrad fahrenden Besucher/innen versuchen in Kenntnis dieser Risiken jeweils individuell sich bestmöglich dagegen abzusichern.

Dabei bietet gerade die massenhafte Nachfrage die Chance für Veranstalter, durch ein qualitativ und quantitativ gutes Angebot für das Fahrradparken bis hin zu einer Fahrradwache einen Teil der durch die Großveranstaltung entstehenden Verkehrsprobleme kostengünstig und dauerhaft zu lösen und gleichzeitig ein positives Profil zu gewinnen. Die durch wildes Fahrradparken entstehenden zusätzlichen Probleme (zugestellte Rettungswege, Behinderungen für Fußgänger, negatives Image des Veranstaltungsorts bei Fahrradbesuchern) werden gleichzeitig vermieden. Die Investitionen bzw. laufenden Ausgaben halten sich im Vergleich zum Ausbau von Kfz-Parkplätzen oder Park-and-Ride-Kapazitäten in sehr überschaubarem Rahmen. Es spricht also alles für ein attraktives Fahrradparkplatzangebot.

### Dimensionen des Fahrradparkens ermitteln



Foto: Jens Lehmkuhler

Dicht dran und gut zu finden: Extra Fahrrad-Parkplätze in Sichtweite des Eingangs zum Veranstaltungsgelände.

Für ein optimiertes Fahrradparkplatz-Angebot ist zunächst eine Abschätzung des (Ist-)Radverkehrsanteils am veranstaltungsinduzierten Verkehr erforderlich. Eine gute Ausgangsbasis bietet dafür der Modal-split im örtlichen Freizeitverkehr sowie die Relation zwischen örtlichen und überregionalen erwarteten (durchschnittlichen) Besucherzahlen. Weitere Hinweise können sich aus den jeweiligen Landesbauordnungen in Verbindung mit örtlichen Stellplatzsätzen ergeben, die heute oft auch Hinweise über die Mindestzahl von Fahrradparkplätzen je nach baulicher Nutzung enthalten. Daraus ergibt sich ein Mindestbedarf von einzurichtenden Fahrradparkplätzen. Für den (Soll-) Mehrbedarf wäre vorzugsweise eine Reserve als fixes oder flexibles Angebot einzurichten. ►



Ferner kann durch entsprechende öffentliche Kommunikation solcher Maßnahmen (s. Kap. 3.6) oder besondere Anreize (Vergünstigungen) dafür gesorgt werden, gezielt den Radverkehrsanteil bei Veranstaltungsbesuchen zu steigern. Andererseits gibt es zumindest teilweise eine hohe Wetterempfindlichkeit des Radverkehrs, die aber (insbesondere bei Open Air) auch den Veranstaltungsbesuch an sich betreffen kann.

Die Fahrradparkflächen sollten möglichst in unmittelbarer Nähe zu den Eingängen des Veranstaltungszentrums vorgesehen werden, da sie sonst nur sehr eingeschränkt angenommen werden und weil natürlich die „Tür-zu-Tür-Erreichbarkeit“ letztlich ein wesentlicher Anreiz für die Fahrradnutzung ist, die man ja fördern will. Da der Trend zum Fahrrad derzeit nach oben geht, ist bei der Lageplanung auch der Ersatz von Kfz-Stellflächen durch Fahrradparkflächen zu überprüfen. Die Radparkanlagen sollten in jedem Fall auch immer fahrend erreicht werden können (Entsprechende Hinweise sind u.a. in der ERA 95<sup>1</sup> zu finden).

Die Qualität der Fahrradparker sollte dabei in jedem Fall dem massenhaften Zuspruch gerecht werden. Dies bedeutet nach den ADFC-Anforderungen an Abstellanlagen<sup>2</sup>:

- ▶ Ausreichende Seitenabstände für Anschließen und Beladen, ohne Beschädigung von Nachbarrädern
- ▶ Ausreichend Bewegungsraum für Ein- und Ausparken
- ▶ Fester Halt des geparkten Fahrrads (Stand sicheres Anlehnen, Sicherung gegen unbeabsichtigtes Wegrollen, Wegdrehen des Lenkers)
- ▶ Anschließmöglichkeit (für mindestens Rahmen und ein Laufrad gleichzeitig) als Sicherung gegen Wegtragen und Teillediebstahl
- ▶ Eignung für Fahrräder mit verschiedenen Abmessungen und Ausstattungen (Körbe, Kindersitze, Packtaschen, Kinderräder)
- ▶ Keine Beschädigung des Fahrrads (u.a. Biegekräfte auf Felge, Lackschäden)
- ▶ Schutz von Passanten vor Verletzungsgefahr

Weitere Einzelheiten und Hinweise zur Qualität, auch zu Technischen Richtlinien und empfohlenen Abstellanlagen des ADFC, sind auf der ADFC-Homepage zu finden<sup>3</sup>.

## Zusätzliche Fahrrad-Abstellanlagen – mieten oder kaufen?



Foto: Klaus-Peter Land



Foto: Jens Lehmkuhler



Foto: Klaus-Peter Land

2.000 zusätzliche Fahrradparkplätze, rund um Innenstadt, Überseestadt und Messegelände auf Parkstreifen und der Fahrbahn aufgestellt, waren heiß begehrt und setzten deutliche Zeichen.

Veranstaltungen an besonderen Orten oder in einmaligen Größenordnungen erzeugen auch bei der Nachfrage nach Fahrradparkplätzen einen Spitzenbedarf. Für diesen ist zu klären, ob er tatsächlich einmalig oder mehrfach auftritt. Dann kann abgewogen werden, inwieweit ein flexibles Angebot zusätzlicher Abstellanlagen erforderlich ist.

Für den einmaligen Fall empfiehlt sich die Anmietung von Fahrradparkern. Verschiedene Hersteller machen dieses Angebot, gute Produkte zeitweise gegen Miete zu überlassen, sei es aus laufender Produktion, sei es speziell für diese Zwecke. Vergleichsangebote helfen, das Optimum bei Qualität und Preis zu erzielen. Die konsumtive Ausgabe ist den Kosten der Veranstaltung zuzurechnen.

Für den Kirchentag wurde ein Kontingent von 2.000 zusätzlich notwendigen Fahrradparkplätzen als Mindestzahl

ermittelt (auf der Basis des Bremer Radverkehrsanteils, des Anteils von Besucher/innen aus Bremen, unter Einbeziehung der zusätzlichen Leihrad- und Kirchentagsradangebote). In der Praxis konnte diese Zahl dem tatsächlichen Bedarf an den meisten Standorten gerecht werden. (Die Verteilung der Fahrradparker auf die Standorte erwies sich im Nachhinein als noch verbesserungswürdig; die von den Eingängen entfernteren Standorte wurden kaum genutzt. Die dort ungenutzten Kapazitäten hätten das an anderer Stelle herrschende „Chaos“ lichten können.)

Eine Investition lohnt sich erst, wenn eine Mehrfachnutzung oder eine dauerhafte Nachnutzung absehbar ist. Wenn ein wiederholter flexibler Einsatz vorgesehen ist, müssen ausreichende Lagerungs- und Transportkapazitäten bestehen. Die Personalkapazitäten für Auf- und Abbau sind je Einsatz zu berücksichtigen. Der Vorteil, die Parkflächen zu anderen

<sup>1</sup> ERA 95 - Empfehlungen für Radverkehrsanlagen. Forschungsgesellschaft für Strassen- und Verkehrswesen (Hrsg.). Köln 1995. Eine Neufassung als ERA 09 soll im Frühjahr 2010 erscheinen.

<sup>2</sup> ADFC Fachausschuss Radverkehr/SRL-Publikation „Fakten – Argumente – Forderungen“ FAF 6: Fahrradparken - Vom Fahrradständer zum Abstellsystem

<sup>3</sup> [www.adfc.de](http://www.adfc.de) > Radverkehrsinfrastruktur > Empfohlene Abstellanlagen ([www.adfc.de/1852\\_1](http://www.adfc.de/1852_1))

Zeiten anders nutzen zu können, kann diesen Mehraufwand durchaus rechtfertigen.

Eine weitere Option ist ein Kopplungsgeschäft aus Anmietung für eine Einzelveranstaltung und Ankauf durch Dritte

unter Anrechnung des Mietpreises, wenn der einmalige Spitzenbedarf am Veranstaltungsort nicht dauerhaft benötigt wird, es aber durchaus einen Bedarf an anderen Stellen in räumlicher Nähe gibt, so dass der große Aufwand für Anlieferungs-, Auf- und Abbau-Logistik optimiert werden kann.

## Bewachtes Fahrradparken bei Großveranstaltungen



Beim Kirchentag gab's bewachte Fahrradparkplätze nur für die Räder der Helfer, die Kapazitäten von Personal und Fläche reichten nicht mehr für die Besucherräder.

Fahrradwachen sind grundsätzlich ein sehr gut geeignetes Angebot für Großveranstaltungen. Bei hoher Akzeptanz tragen sie erheblich zur Ordnung des Fahrradparkens bei. Sie können vorübergehend oder dauerhaft in ausreichender Dimension eingerichtet werden (beispielhaft am Dortmunder Fußballstadion), wenn entsprechende Flächen und Absperrreinrichtungen zur Verfügung stehen, die im Umfeld von Großveranstaltungen ohnehin benötigt werden (Messezäune, Baustellenabsperreinrichtungen). Zum Beispiel mit angemieteten Fußgängerabsperriegittern lässt sich innerhalb eines abgesperrten Bereiches auch provisorisch Fahrradparken ordnen und organisieren.

Die Hauptschwierigkeit ist in der Regel, geeignetes Personal für die Durchführung zu gewinnen bzw. zu finanzieren,

wenn dies nicht aus dem Veranstaltungsbudget voll getragen werden kann. Zunächst ist eine geeignete Projektleitung zu finden; dies können eigene Mitarbeiter, Freiwillige oder externe Auftragnehmer sein. Hier kommen wiederum Qualifizierungs- oder Beschäftigungsträger, gemeinnützige Vereine wie der ADFC oder kommerzielle Wachdienste/Dienstleister in Frage. Diese übernehmen dann die Organisation von Infrastruktur und Personal entsprechend ihren jeweiligen Möglichkeiten und Schwerpunkten.

Die Akzeptanz der Kunden für das Angebot ist groß. Dennoch ist die Einnahmenseite besonders schwer kalkulierbar. Die Zahlungsbereitschaft von potentiellen Nutzern ist – anders als beim Kfz-Parken – für sicheres Fahrradparken keinesfalls selbstverständlich, zumal es immer (wilde) Ausweichmöglichkeiten gibt. Bewachtes Fahrradparken bei Großveranstaltungen auf Spendenbasis trifft hingegen in der Regel auf eine deutlich höhere Akzeptanz, macht es aber erforderlich, dass das Grundangebot aus anderen Quellen zu finanzieren ist (Veranstaltung, Personalfördermaßnahmen, freiwillige Helfer).

Im Falle des Deutschen Evangelischen Kirchentages in Bremen 2009 ist aufgrund seiner besonderen Komplexität (Gesamtgrößenordnung, Vielzahl der Veranstaltungsorte und -zugänge) sowie der zusätzlichen Organisation des Fahrradverleihs mit drei Stationen von einem solchen Angebot Abstand genommen worden. Die entsprechend zusätzlich benötigten Flächen und Personalkapazitäten konnten nicht organisiert werden. Die Alternative war, die Standorte für das Fahrradparken an Stellen mit hoher sozialer Kontrolle zu platzieren (hier nahe an den Eingängen).

## Fahrradparkhäuser: Radstationen zum Parken mit Service



Die ADFC-Radstation am Bremer Hauptbahnhof mit Werkstatt und Fahrradverleih des Meisterbetriebs 1-2-3Rad bietet Service bis abends um acht und am Wochenende.

Das Thema Fahrradparken runden Fahrradparkhäuser und Fahrradstationen ab. Nur in seltenen Fällen werden dabei an Veranstaltungsorten Autoparkhäuser oder Teilbereiche davon für das Fahrradparken zur Verfügung gestellt. Bei autofreien Aktionstagen oder in ohnehin für den Autoverkehr gesperrten Veranstaltungsbereichen sollten Parkhäuser aber in die Planung des Fahrradparkens mit einbezogen werden. Hierfür müssen deren Zugangsbereiche (Schranken) aber vorübergehend daran angepasst werden können.

Die Errichtung eigener Fahrradparkhäuser macht an solchen Veranstaltungsorten Sinn, wo die freien Flächen eng begrenzt, die Nachfragen aber dauerhaft hoch sind. Hier ist der Bau eigener Fahrradparkhäuser, sei es mehrgeschossig oder unterirdisch, sinnvoll. ▶

Vorhandene Fahrradparkhäuser sind in der Regel mit Fahrradservicestationen (Radstationen) verbunden, zumeist an Bahnhöfen, aber auch in manchen Innenstädten (z.B. Oldenburg). Sie bieten neben dem trockenen und sicheren Fahrradparken zusätzlich Werkstattservice (Wartung, Reparaturen), Fahrradverkauf, Fahrradverleih und Informationen rund ums Rad. Bei entsprechend geeigneter Lage können

und sollten sie in die Planung von Veranstaltungsverkehren einbezogen werden. Sie bieten in der Regel den Vorteil langer Öffnungszeiten und/oder einen automatisierten Zugang sowie meist auch am Wochenende Service. Die Extraschichten der Radstation am Bremer Hauptbahnhof während des Kirchentages haben sich auf jeden Fall für Besucher/innen und Betreiber gelohnt.

<b>Überblick Fahrrad parken:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Geordnetes, qualitativ und quantitativ angemessenes Fahrradparker-Angebot</li> <li>▶ Erreichbarkeit der Fahrradparkplätze ist fahrend zu ermöglichen</li> <li>▶ Für Spitzenbedarf angemietete oder gekaufte, vorrätig gehaltene und flexibel einsetzbare zusätzliche Fahrradparker</li> <li>▶ Bewachtes Fahrradparken als Optimierung des Angebots bei Großveranstaltungen (kostenlos als Veranstalterangebot, kostenpflichtig oder auf Spendenbasis, mit Freiwilligen/Qualifizierungs- oder Beschäftigungsträgern/kommerziell)</li> <li>▶ Fahrradparkhäuser für tägliche Nutzung (Radstationen mit Service, auch in Tagesrandzeiten, am Wochenende) oder als Teilumwidmung von Autoparkhäusern</li> </ul>	
<b>Stärken</b>	<b>Schwächen</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Geordnetes Qualitätsangebot zum Fahrradparken mindert Diebstahl- und Beschädigungsrisiko</li> <li>▶ Fahrradparken mit Qualität und ausreichender Quantität macht Veranstaltung / Veranstaltungsort attraktiver</li> <li>▶ Qualitätsangebote auch für Spitzennachfrage zeigen hohes Bewusstsein für Kundenbedarfe</li> <li>▶ Fahrend erreichbare Fahrradparkplätze zeugen von guter Veranstaltungsverkehrsplanung</li> <li>▶ Fahrradwachen kommen gut an bei Besucher/innen</li> <li>▶ Trockenes und sicheres Fahrradparken und Fahrradservice auch am Wochenende z.B. in Radstationen ergänzt positiv die Radverkehrsinfrastruktur bei entsprechender Lage zum Veranstaltungsort</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Investitions- und Flächenplanung für zusätzliche Fahrradinfrastruktur benötigt Zeitvorlauf und Ressourcen</li> <li>▶ Vandalismus-/Diebstahlrisiko bei unbewachten Fahrrad-Großparkplätzen</li> <li>▶ Widerstände bei Restriktionen für PKW-Parkplätze</li> <li>▶ Logistisch teilweise hoher Aufwand für vorübergehende Fahrradparkplätze</li> <li>▶ Für flexible Angebote: Intensive Informationsvermittlung an Besucher/innen, auch im Vorfeld, erforderlich</li> <li>▶ Hoher Investitions-/Betriebsaufwand für Fahrradparkhäuser/Radstationen; nur lohnenswert für Nutzerzahlen ab mind. 1.000 / Tag</li> </ul>





## 2.5 Besondere Bedarfe

„Ich habe ein neues Kniegelenk und kann deswegen nicht so gut laufen – da ist das mit den Fahrrädern hier ideal“  
– Ein älterer Leihradnutzer

Fahrrad-Angebote bei einer Großveranstaltung sollen auch Besucher/innen mit besonderen körperlichen Einschränkungen oder Bedarfen einbeziehen. Für in bestimmter Weise mobilitätseingeschränkte Besucher/innen können Leihräder und andere Angebote sogar die geeignetere Alternative zum ÖPNV oder einem eigenen PKW sein. Veranstaltungen im Freizeitbereich werden zudem auch oft von Familien mit Kindern unterschiedlichen Alters besucht. Für diese Zielgruppen, insbesondere wenn sie einen Schwer-

punkt des Publikums ausmachen, kann man verschiedene Angebote zum Radfahren - alleine oder gemeinsam – schaffen, die deren Aktionsradius gezielt und verträglich erweitern.

Um diese Zielgruppen zu gewinnen, muss das Angebot vor allem von Leihrädern auf verschiedene Nutzer zugeschnitten und flexibel sein (Tandems, Kinderanhänger, Trailer-Bikes). Durch weitere Dienstleistungen wie z.B. Fahrradtaxi (Rikschas) werden die Möglichkeiten für Ältere, Behinderte und Familien sinnvoll ergänzt. All dies sind wichtige Ansätze, gleiche Zugangsmöglichkeiten für alle zur Veranstaltung zu schaffen – also barrierefrei zu sein.

### Angebote für Eltern und Kinder



Foto: Jens Lehmkuhler

Wenn der Vater mit mehr als einem Kinde unterwegs sein will: Da hilft nur ein Fahrradkinderanhänger

Damit Familien unter den Besucher/innen die Fahrradangebote einer Veranstaltung nutzen können, sind Zubehör für den Transport von kleinen Kindern sowie Kinder- und Jugendräder im Leihangebot notwendig. Besonders sicher fahren kleine Kinder (bis etwa sieben Jahre) in Kinderanhängern oder in Kindersitzen auf dem Rad der Eltern mit. Diese können flexibel und schnell an Leihräder angebracht

werden, wenn diese mit entsprechende Halterungen und/oder Kupplungen ausgestattet sind.

Ein Angebot an Kinder- und Jugendrädern in unterschiedlicher Größe ist sinnvoll, damit auch Familien mit älteren Kindern mit dem Rad mobil sein können. Eine verkehrssichere Ausstattung der Räder ist selbstverständlich. Zu beachten ist, dass auch die Streckenführung den Fähigkeiten von Kindern entsprechen muss, damit sie mit einem eigenem Rad unterwegs sein können. Wenn die Verkehrssituation zu anspruchsvoll ist, sind Trailer-Bikes die bessere Alternative. Diese bieten die Möglichkeit, Erwachsenen- und Kinderräder „aneinander zu koppeln“. Ein besonderes Fahrerlebnis bieten auch Familientandems.

Falls es nicht möglich ist, im Leihradpool der Veranstaltung Kindersitze, -räder vorrätig zu halten, ist eine Kooperation mit einem in dieser Hinsicht gut ausgestatteten privaten Verleiher angebracht.

Viele gute Tipps zur Technik und zum Handling von Kinderfahrradausstattung bietet die ADFC-Broschüre „Mobil mit Kind und Rad“ ([http://www.adfc.de/files/2/240/Broschuere\\_MoKuRa.pdf](http://www.adfc.de/files/2/240/Broschuere_MoKuRa.pdf))

### Barrierefreie Angebote für Ältere und Menschen mit besonderen Bedarfen



Foto: Hartje KG

Pedalieren mit elektrischer Unterstützung: Die Ampel zeigt, wie lange der Motor noch schiebt

Für Ältere und gehbehinderte Menschen sind meist Fahrräder mit passenden Rahmenhöhen und einem sehr niedrigen Einstieg am komfortabelsten. Und so genannte E-Bikes oder Pedelecs, Fahrräder mit elektrischer Antriebshilfe also, unterstützen die Fahrer auf längeren Strecken oder bei Steigungen. Auch diese Räder gibt es bereits auf dem Leih- und Leasingmarkt (s. Kap. 2.2 „Mobil vor Ort“). Erwachsenen-Dreiräder und „Trikes“ sind hilfreich für Menschen, die sich das Gleichgewicht-Halten nicht mehr zutrauen. Tandems sind für Sehbehinderte und Menschen mit anderen Einschränkungen zusammen mit ihren Betreuern eine gute Option. Diese gibt es in den verschiedensten Varianten. Das Ausleihen von Sonderfahrrädern bietet auch eine gute

Chance, für die Vielfalt des Angebotes zu werben und Nutzer „auf den Geschmack zu bringen.“ Andererseits sind diese Modelle aufgrund bislang geringer Stückzahlen und für

die besondere Belastung notwendiger hochwertiger Teile in der Anschaffung meist eher hochpreisig.

## Muskelkraftbetriebene Fahrzeuge für mehr als zwei Personen



Foto: Klaus-Peter Land

Mit sieben durch die ganze Stadt: Das Conference-Bike schafft Aufmerksamkeit, das Gemeinschaftserlebnis kommt gut an

Zudem soll der Bereich der Fahrradtaxi oder Rikschas und Sondermobile nicht vergessen werden. Wenn es gelingt, einen Rikscha-Service in die Veranstaltung einzubinden, so kommt das nicht nur Menschen mit besonderen Bedarfen oder Einschränkungen zugute. Rikschas können genauso wie muskelkraftbetriebene Spaßmobile (beispielsweise Conference-Bikes) zusätzlich für die Veranstaltung als Werbeträger mit hohem positivem Aufmerksamkeitsfaktor dienen.

### Überblick Fahrradangebote für besondere Bedarfe:

- ▶ Für Kinder: Kinderräder, Kindersitze und/oder Anhänger
- ▶ Bei anspruchsvollen Strecken: (Familien-)Tandems oder Trailer-Bikes anbieten
- ▶ Für Ältere / Menschen mit Gehbehinderung: Räder mit niedrigem Einstieg, E-Bikes / Pedelecs und / oder Dreiräder anbieten
- ▶ Tandems sind für Teams sowohl mit Kindern als auch Behinderten geeignet
- ▶ Rikschas / Fahrradtaxi / Spaßmobile als Dienstleistung ergänzen das Angebot

#### Stärken

- ▶ Vielfalt des Angebots
- ▶ Barrierefreiheit für mehr Besucher/innen
- ▶ Positive Wahrnehmung
- ▶ Nutzung von Werbeflächen auf Sonderfahrzeugen (z.B. Rikschas)

#### Schwächen

- ▶ Hohe Anschaffungskosten
- ▶ Logistisch hoher zusätzlicher Aufwand
- ▶ Verlust/ Haftung für Beschädigungen bei teureren Modellen (z.B. E-Bikes / Pedelecs)





Foto: Jens Lehmkuhler

# Auf Veranstalterseite

## 3

3.1	Organisation, Planung	27
3.2	Transportieren	31
3.3	Kooperieren: Sponsoren, Spender und gemeinnützige Partner einbinden	34
3.4	Fahrradparken	39
3.5	Kommunizieren – Tue Gutes und rede drüber	42

Die zunehmende Eventkultur stellt sowohl „klassische“ als auch innovative Großveranstaltungen vor immer wieder neue Herausforderungen. Um als Veranstalter und Veranstaltungsort erfolgreich zu sein und positiv am Markt und in der Öffentlichkeit auftreten zu können, sind umfassende Ansprüche der Besucher/innen an die Qualität von Events zu erfüllen. Insbesondere die Infrastruktur und hier wiederum die Verkehrsinfrastruktur stellt dabei einen besonders sensiblen Faktor dar, bei dem es andererseits nur wenige oder aber nur besonders aufwändige Einflussmöglichkeiten gibt.

Den möglichen Beitrag des Radverkehrs hat aus Veranstalterperspektive das Projekt "Fahrradfreundlicher Kirchentag" anhand des 32. Deutschen Evangelischen Kirchentags

in Bremen 2009 umfassend entwickelt und erprobt. Radverkehr ist dabei als relativ kostengünstiges, gleichzeitig profilschärfendes, dabei verkehrsspitzen-entlastendes und nicht zuletzt klimaschonendes Element einer Großveranstaltungsinfrastruktur einzuschätzen.

Dieses Kapitel soll die gemachten Erfahrungen weitertragen an Veranstalter von Großveranstaltungen, Konzertagenturen, Messen, an Eventmanager, Sportgroßveranstalter, Kirchen, aber auch an Kommunen, kommunale Behörden und interessierte Institutionen sowie Dienstleister, Sponsoren, Finanziere und Medienschaffende. Weiter richtet es sich an interessierte potentielle Partner und Verbündete, zum Beispiel die Touristikbranche, Politik, Kulturnetzwerke, ideale Organisationen (Vereine) und/oder Umweltverbände.



## 3.1 Organisation und Planung

“Für uns war in der Organisation wichtig, dass wir mit Partnern zusammen gearbeitet haben, die eine hohe Fachlichkeit mit eingebracht haben und die sich vor allem überdurchschnittlich stark engagiert haben.“

Enno Eike Nottelmann, Abteilungsleiter Infrastruktur, 32. Deutscher Evangelischer Kirchentag

Für den Teilbereich der Infrastrukturplanung einer Großveranstaltung sind je nach Größenordnung zwei bis 24 Monate Vorlauf anzusetzen – je größer die Veranstaltung, desto mehr Zeit sollte eingeplant werden (oder kurzfristig höhere Ressourcen). Für den Deutschen Evangelischen Kirchentag mit seinen etwa 100.000 Besucher/innen (alle zwei Jahre) war für das Fahrradprojekt eine Vorlaufzeit von zwölf

Monaten vorgesehen, die sich aufgrund verzögerter Finanzierungssicherheit auf zehn Monate verkürzte, was auf Basis der gemachten Erfahrungen als das Minimum angesehen werden sollte.

Sollte eine Kooperation mit Fahrradherstellern beabsichtigt sein, so ist für größere Stückzahlen deren Produktionsvorlauf in der Regel sogar noch länger anzusetzen. Die Modellkonzeption bis hin zur Produktionsentscheidung sollte vor dem Sommer erfolgt sein für ein Modell, das im Folgejahr in den „normalen“ Vertrieb mit aufgenommen werden soll. Dies kann saisonal, Marketing-, qualitäts- oder größenordnungsbedingt im Zuge der globalen Arbeitsteilung im Einzelfall auch ein noch längerer Zeitraum sein.

### Einbindung der Verkehrsinfrastruktur in Stadtplanung und Leitbilder



Foto: Jens Lehmkuhler

Schon früh im Blick: Die Gastgeberstadt wurde nicht erst für den Kirchentag fahrradfreundlich gemacht.

Die Infrastruktur-Organisation einschließlich der Planung und Lenkung der veranstaltungsinduzierten Verkehrsströme ist in die Zielsetzungen des Veranstalters und des Veranstaltungsortes („Leitbilder“) einzubinden. Hierzu können

neben dem wirtschaftlichen Erfolg einer Veranstaltung auch der wirtschaftliche und nachhaltige Umgang mit Ressourcen zählen. Für den Kirchentag zählen Klimaschutz und Ressourcenschutz („Bewahrung der Schöpfung“), aber auch die soziale Einbindung der Gastgeberstadt und ihrer Bewohner unmittelbar zu den Zielen der Veranstaltung. Parallel dazu strebt die Stadt Bremen eine Steigerung ihres Radverkehrsanteils an.

Eine gute, fahrradgerechte Verkehrsplanung verlangt Ortskunde, Kenntnis der Stadt- und Verkehrsplanungen (z.B. Neubauprojekte, Baustellen), benötigt Erfahrungen sowohl vor Ort als auch aus ähnlich angelegten Veranstaltungen anderswo.

Im Einzelfall können Rechenmodelle/Computersimulationen helfen, mögliche Effekte einzelner Verkehrslenkungsmaßnahmen abzuschätzen, um Entscheidungen fundierter treffen zu können, manchmal hilft bei außerordentlichen Größenordnungen aber auch der „gesunde Menschenverstand“ oder die Berücksichtigung praktischer Erfahrungen besser weiter.

### Integration von Autoverkehr, Bus und Bahn und Radverkehr



Foto: Jens Lehmkuhler

Wenn der Platz für Fußgänger, Radfahrende, Bus und Bahn nicht reicht, muss der Autoverkehr draußen bleiben - das klappte reibungslos.

Da offensichtlich ist, dass eine Anreise tausender, zehntausender oder gar hunderttausender Besucher/innen ausschließlich per motorisiertem Individualverkehrsmittel ineffektiv und für Veranstaltungsorte nahezu unbewältigbar ist, gilt es die Alternativen zu stärken. Das sind in erster Linie öffentliche Verkehrsmittel (schienen- und straßengebundener Personennahverkehr) sowie Reisebusse für überregionale Anreisen. Bei Veranstaltungsorten nahe am Wasser können zusätzlich Zubringerdienste per Schiff oder Fähre in Betracht kommen.

Die Nutzung des Öffentlichen Verkehrs (ÖV) wird attraktiviert durch Kombi-Tickets (Eintrittskarte schließt Fahrt mit dem ÖV ein) oder günstige Sondertarife, durch Haltestellen unmittelbar am Veranstaltungseingang, kurze Wartezeiten (dichte Takte), gute Vernetzung, Fahrzeuge mit großen

Kapazitäten und barrierefreier Zugänglichkeit. Ähnlich kann die Anfahrt per Reisebus für Gruppen unterstützt werden.

Motorisierter Individualverkehr (MIV) wird in der Regel durch ein Park-and-Ride-Angebot auf entfernter gelegene, gut erreichbare (nahe zu einem Autobahnanschluss) und ausreichend dimensionierte Flächen gelenkt, von dort erfolgt der Transport per ÖV zum Veranstaltungsort. Ergänzend können Restriktionen für den MIV (temporäre Einfahrt-, Durchfahrtsverbote, Ampelsteuerungen, hohe Parkgebühren, Genehmigungserfordernis) für einen möglichst reibungslosen Verkehrsablauf erforderlich werden. Im unmittelbaren Veranstaltungsumfeld sollte absoluter Vorrang für Fußgänger, Rad- und öffentlichen Verkehr gelten. Dies gilt sowohl für den fließenden als auch den ruhenden Verkehr (Haltestellen, Bus- und Fahrradparkplätze). Entsprechend eindeutige Verkehrsinformationen unterstützen das gewünschte Verhalten.

Der öffentliche Verkehr ist dabei mit seinen Kapazitäten an Personal und Material (Fahrzeuge und Fahrwege) oft bis an seine Grenzen. Zusätzliche Kapazitäten (Personal, Fahrzeuge) müssten extern eingekauft werden. Hier setzt der Entlastungsansatz des Radverkehrs an. Das Fahrrad als nicht-motorisiertes Individualverkehrsmittel kann dabei nicht nur den ÖV entlasten, sondern bietet gleichzeitig die Vorzüge eines Individualverkehrsmittels, das jedoch erheblich weniger Platz beim Parken benötigt als ein Kraftfahrzeug. Die hohe Flexibilität und der geringe Platzbedarf auch beim Fahren ermöglichen dennoch massenhafte und zügige An- und

Abreise. Zusätzliche erhebliche Vorteile bietet das Fahrrad beim Einsatz auf weitläufigem Veranstaltungsgelände oder bei stadtweiten Veranstaltungen mit mehreren zentralen oder dezentralen Teilveranstaltungsorten. Andererseits ist während der Veranstaltungsspitzen die Fahrradmitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln, die zu „normalen Zeiten“ den Aktionsradius des Radverkehrs grundsätzlich optimal erweitert, so gut wie ausgeschlossen.

Um wirkungsvoll diesen Entlastungseffekt zu erzielen, sind jedoch in der Veranstaltungsinfrastruktur- und -verkehrsplanung die besonderen Bedürfnisse des Radverkehrs gezielt zu berücksichtigen. Sicherlich wird auch bei „Nichtstun“ ein Teil der Veranstaltungsbesucher das Fahrrad benutzen, da dies aus der Sicht vieler Nutzer selbstverständlich ist. (Der durchschnittliche Radverkehrsanteil an der Verkehrsmittelwahl liegt in Deutschland bei etwa zehn Prozent. Je nach Ort, aber auch je nach Entfernung und Fahrtzweck, kann der Anteil wesentlich höher ausfallen.)

Eine eindeutig auf die Fahrradfreundlichkeit einer Veranstaltung angelegte Planung, verbunden mit wirklich guten Angeboten und einer professionellen Kommunikation darüber, kann und sollte jedoch spürbare Effekte erzielen. Nach Vorliegen entsprechender Erfahrungen sind so die Spitzen des Einsatzes öffentlicher Verkehrsmittel „entlastbar“ (bei gleichzeitig positiver Erfahrung von Flexibilität, Schnelligkeit, Komfort und Kontaktmöglichkeiten als Fahrradfahrer).

## Experten zusammenbringen: Facharbeitskreise und Unterarbeitsgruppen



Foto: Jens Lehmkuhler

*Details sind wichtig: Für Einzelfragen bewährten sich Unterarbeitsgruppen mit den Fachleuten.*

Um alle Aspekte der Fahrradfreundlichkeit einer Großveranstaltung in die Veranstaltungsplanung und -durchführung einzubeziehen, ist neben der Benennung eines für diesen Bereich verantwortlichen Projektmanagements die Implementierung eines Facharbeitskreises sinnvoll. Hier sind möglichst alle Beteiligten und Interessierten an einen Tisch zu holen. Dieser Facharbeitskreis muss grundsätzlich in die Verkehrsplanung der Veranstaltung eingebunden sein, so dass ein ständiger Austausch der Informationen stattfinden kann.

In diesen Arbeitskreis („Runder Tisch“) gehören neben Vertretern des Veranstaltungsbüros, Vertreter der beteiligten Behörden (Stadtamt/Ordnungsamt, Amt für Straßen/Verkehr, Ressorts/Dezernate für Verkehr, Bau, Umwelt, Wirtschaft, ggf. für Kirchenangelegenheiten), des Stadtmarketings, des Tourismus, der Wirtschaft, der Großveranstaltungsorte, ggf. Organisationen der Interessenvertretung (ADFC). Diesem Gremium obliegt es, die einzelnen Maßnahmen mit zu entwickeln und zu optimieren und in alle Handlungsfelder umzusetzen.

Eine offene, aber gezielte Einladungspraxis, professionelle Moderation und abgestimmte Dokumentation des Prozesses befördern den Informationsaustausch, unterschiedliche Positionen können im Zuge der gemeinsamen Arbeit angenähert und zur Entscheidung gebracht werden. Zu den förderlichen Rahmenbedingungen zählen ferner eine

sachliche Arbeitsatmosphäre, Rückkopplung in die entscheidenden Institutionen, verlässliche Erledigung von Aufgaben, Anpassungsfähigkeit an die Notwendigkeiten und eine Regelmäßigkeit der Treffen (etwa alle 4 bis 8 Wochen, je nach Erfordernis und Terminlage).

Im Fall des Bremer Kirchentages gab es ferner spezifische Unterarbeitsgruppen zur Entwicklung eines Erscheinungsbildes für das Projekt, für die Organisation des Fahrradverleihsystems und für die Präsentation der Gastgeberstadt

## Detaillierte Zeit- und Maßnahmenplanung



*Die Zeit scheint wegzulaufen, aber es brennt zum Glück nichts an: Mit Gelassenheit und Samba ging es auch für Kirchentagsgeschäftsführer Volker Knöll bis ins Ziel und darüber hinaus.*

Am Anfang einer fahrradfreundlichen Veranstaltung steht eine Zeit- und Maßnahmenplanung, die die anstehenden Aufgaben im Überblick erfasst und sie strukturiert (beispielsweise Handlungsfelder oder „Bausteine“). Die weitere Differenzierung erfolgt in Einzelaufgaben/Einzelmaßnahmen die über eine Zeitschiene entsprechenden Fristen und Verantwortlichkeiten zugeordnet werden. Eine laufende Anpassung an sich verändernde Erfordernisse ist vorzunehmen (Beispiel: siehe Anhang).

**Beim Fahrradfreundlichen Kirchentag wurden von den Initiatoren sechs Handlungsfelder, „Bausteine“, benannt:**

- 1. Arbeitskreis Fahrradfreundlicher Kirchentag
- 2. Anreisen per Rad
- 3. Kirchentagsbesuch fahrrad-mobil

bei der Veranstaltung. Die Einbindung des Fahrradthemas in die Gesamtarbeitsgruppe „Verkehr“ erfolgte hingegen nur in sehr wenigen Sitzungen durch „Delegierte“ des Arbeitskreises „Fahrradfreundlicher Kirchentag“, was in Einzelfragen zu spät bzw. auch hinderlich für eine optimale Einbindung des Themas war, insbesondere in der Abwägung gegen konkurrierende Interessen an bestimmten Flächen oder bei Standortplanungen. Hier fehlte zum Teil ein frühzeitiger wechselseitiger Informationsaustausch.

- 4. Fahrradfreundliche Veranstaltungsorte und -wege
- 5. Präsentation als Fahrradfreundliche Gastgeberstadt
- 6. Bundesweite PR und Expertenkonferenz

Beispielsweise für den **Baustein 4** „Veranstaltungsorte und -wege“ gab es anfangs u.a. folgende im Arbeitskreis zu verteilende Aufgaben (Gesamtübersicht im Anhang):

- ▶ Bestand und Bedarf der Fahrradparkangebote an Veranstaltungsorten ermitteln
- ▶ Anforderungen an flexible mobile und dauerhafte Fahrradparkangebote (Ausschreibung/Auftrag durch die Verwaltung)
- ▶ Prüfung der Option für bewachte Fahrradparkplätze „Umweltspuren/ besondere Radverkehrs-Trassen“-Bedarf und Möglichkeiten prüfen
- ▶ Im Rahmen der Gesamtverkehrsplanung Radverkehrsbelange durch Mitglieder des AK einbringen
- ▶ Infos über aktualisierte Radverkehrsinfrastruktur als Grundlage für Radfahrer-Kirchentagsstadtplan
- ▶ Internet-Auftritt(e): Vorschläge für Inhalte und Verlinkungen

Diese Aufgabenblöcke wiederum greifen ineinander oder bauen aufeinander auf. So sind Entscheidungen über die Lage und Art der Fahrradparkplätze relativ früh notwendig, um Grundlageninformationen für den Radfahrerstadtplan liefern zu können, der einen entsprechend langen Produktionsvorlauf hat, damit er in genügend hoher Auflage auch allen Besucher/innen rechtzeitig zur Verfügung gestellt werden kann. Entsprechende Abhängigkeiten sollten möglichst in einem umfassenden Zeit- und Maßnahmenplan erfasst und dargestellt werden.

## Ressourcenplanung – wirtschaftlich und umsichtig



*Ohne detaillierte Kalkulationen und umfassende Ressourcenplanungen, die laufend angepasst werden müssen, geht es nicht.*

Aus den geplanten Maßnahmen ergeben sich Abschätzungen für die dafür benötigten technischen, personellen und finanziellen Ressourcen. Diese sind den zur Verfügung stehenden und zu beschaffenden Mitteln gegenüber zu stellen und dann entsprechend anzupassen. Sollte eine Inanspruchnahme von Fördermitteln beabsichtigt sein, ist wegen des zusätzlich benötigten zeitlichen Vorlaufs für eine Beantragung und Bearbeitung sehr frühzeitig eine detaillierte Finanzierungsplanung erforderlich.

Bei der Budgetplanung empfiehlt es sich, zur Absicherung der Kostenschätzungen Vergleichsangebote einzuholen (im öffentlichen Vergabewesen ohnehin erforderlich). Ferner sind zu berücksichtigen: mögliche Kosten für ggf. Polizei-



einsätze, kommunale Maßnahmen, private Lenkungsmaßnahmen, ggf. auch Versorgung (und Belohnung) von (freiwilligen) Helferinnen und Helfern. Beim Kirchentag gibt es

für letztere (etwa 3.000 bis 5.000 Personen) eine eigene umfangreiche Einsatzplanung und -logistik.

## Evaluation – Auswertung und Erfolgskontrolle



Foto: Jens Lehmkuhler

*Immer im Dialog, Aufsteiger und Fingerzeige waren gesucht, die Erfolge sollten messbar werden.*

Solange mit der Fahrradförderung bei Großveranstaltungsbedingten Verkehren noch „Neuland“ betreten wird, ist eine Erfolgskontrolle unerlässlich. Sie kann in Form von Erhebungen, Zählungen, Befragungen erfolgen. Deren Auswertung und Dokumentation zeigen auf, welche Maß-

nahmenakzeptanz erreicht wurde und erlauben entsprechende Schlussfolgerungen für Folgeveranstaltungen und weitere.

Im Fall des Fahrradfreundlichen Kirchentages konnte eine bereits ohnehin vom Veranstalter geplante Besucherbefragung zur Akzeptanz von Umweltprojekten um Fragen zum Angebot des Fahrradprojektes erweitert werden. Zusätzlich wurden in den Leihscheinen einige Daten abgefragt, deren Eintragung natürlich freiwillig (und entsprechend oft unvollständig) war. Darüber hinaus erfolgten eigene Beobachtungen, Besuchergespräche an den Infoständen des Projektes sowie eine eigene Fahrradzählung (parkende Fahrräder rund um das Veranstaltungsgelände während des Schlussgottesdienstes).

Ferner wurden die Mitwirkenden des Arbeitskreises um qualitatives Feedback zu den einzelnen Bausteinen und Maßnahmen gebeten, das dokumentiert und ausgewertet wurde. All diese Ergebnisse sind in dieses Handbuch mit eingeflossen und finden sich in den einzelnen Kapiteln wieder.

Überblick Organisation und Planung	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Facharbeitskreis „Fahrradfreundlichkeit“: Veranstalter, Kommune, Interessierte</li> <li>▶ Unterarbeitsgruppen für Teilaufgaben, z.B. Leihradsystem</li> <li>▶ Einbindung des Verkehrsmittels Fahrrad in die Gesamtverkehrsplanung der Veranstaltung</li> <li>▶ Zeit- und Maßnahmenplanung, Ressourcenplanung umfassend anlegen, Abhängigkeiten und Wechselwirkungen berücksichtigen</li> <li>▶ Evaluation einplanen, Zielgrößen/messbare Erfolgsfaktoren festlegen</li> </ul>	
Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Offenheit des Planungsprozesses, verbreiterte Basis</li> <li>▶ Vernetzung mit etablierten Institutionen und Entscheidenden</li> <li>▶ Kompetenzen gewinnen und gezielt einsetzen</li> <li>▶ Projektplanung anpassungsfähig</li> <li>▶ Positive gemeinsame Aufgabenbewältigung &gt; geringere Widerstände gegen im Konsens / in der Gruppe verabschiedete Lösungen</li> <li>▶ Möglicher positiver Teil der institutionen-internen Kommunikationsstrategie</li> <li>▶ Gute Erfolgskontrollmöglichkeit</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Ggf. Versammlung der ohnehin schon Überzeugten in Arbeitskreisen</li> <li>▶ Kommunikation zwischen Gesamtverkehrsplanung und Facharbeitskreis möglicherweise lückenhaft / suboptimal</li> <li>▶ Erhöhter Zeit- und Kraftaufwand zur Durchsetzung fahrradfreundlicher Maßnahmen</li> <li>▶ Höherer Prozess-Steuerungs- und Dokumentationsaufwand</li> <li>▶ Komplexe laufend anzupassende Arbeitsplanung erforderlich (Aufgaben, Ressourcen)</li> </ul>

## 3.2 Transportieren per Rad – Güter und mehr

„Die Fahrräder haben uns sehr geholfen.“  
Ellen Ueberschär, Generalsekretärin des Deutschen Evangelischen Kirchentags

Nicht nur Menschen sondern auch Materialien und Güter sind vor, während und nach einer Großveranstaltung zu transportieren. Insbesondere kleinere und eilige Transporte während der Veranstaltung sind in erheblichem Maße prädestiniert für einen Fahrradtransportservice.

Auch Menschen, die zum Beispiel auf dem Veranstaltungsgelände einen bestimmten Ort zu einem bestimmten Zeitpunkt, auch kurzfristig, erreichen müssen, sind mit einem vom Veranstalter gestellten Rad, ggf. mit Begleitservice oder Tandemfahrer, höchst flexibel an ihr Ziel zu bringen.

Das Fahrrad bietet dabei mit seinem geringen Platzbedarf und seiner Flexibilität z.B. für Transporte über Außengelände und Innenbereiche (zum Teil weitläufige Hallenflächen) Möglichkeiten, die mit einem motorisierten mehrspurigen Fahrzeug nicht erreichbar sind. Auch schwerere oder sper-

rige Lasten sind so von der Quelle bis zum Ziel ohne Umladen und Zeitverluste lieferbar (jedenfalls innerhalb eines begrenzten Radius).

Zwar sind die Transportkapazitäten mit einem „Normalrad“ limitiert. Besondere Packtaschen, verbunden mit stabilen Gepäckträgern, zusätzlich auch an der Vordergabel („Lowrider“), Kuriertaschen (große Rucksäcke mit Rollverschluss) können diese Kapazitäten schon erheblich erweitern. Besondere Fahrräder, Lastenräder als „Tiefclader“ bis hin zum mobilen dreirädrigen „Promotion-Rad“ (z.B. Gustav W./ Beispiel bemil = Bremer Bewegungs-Ernährungsmobil, Abbildung unten) oder Lastenanhänger mit ausklappbarem Infostand (evtl. als Eigenbau) bieten Zuladungsmöglichkeiten von bis zu 100 Kilogramm oder mehr. Mit der entsprechenden Über-(Unter-)setzung sind diese auch von weniger kräftigen Personen gut zu fahren. Auf dem Markt gibt es in diesem Teilssegment inzwischen eine breite Auswahl, z.B. aus dänischer, niederländischer, deutscher oder chinesischer Produktion.

### Transportbedarfe innerhalb der Veranstaltungsorganisation



Foto: Gerd Hövermann

*Darf's ein bisschen mehr sein? Mit dem Lastenrad sind 100 Kilogramm Zuadung kein Problem.*

Im Vorfeld einer Veranstaltung sind für das Veranstalter- Personal oft Vor-Ort-Termine, zum Beispiel für kurzfristige Bestandsaufnahmen, Planüberprüfungen, Treffen

usw. erforderlich, die mit einem Dienstradfuhrpark des Veranstalters kostengünstig und flexibel wahrgenommen werden können. Der Dienstradfuhrpark kann während der Veranstaltung für Botendienste und Gäste genutzt werden. Ebenso ist der Einsatz von Springern bei den Hilfsdiensten so äußerst flexibel logistisch lösbar.

Für eiliges Material, z.B. farbverbindliche Korrekturabzüge von Druckstücken, das per Kurierdienst überbracht wird, kann der Einsatz von externen Fahrradkurieren kostengünstig und sinnvoll sein.

Für Material und Güter, z. B. für den Warennachschub an dezentrale Filialen eines Merchandising-Angebotes, kann ein Lastenrad oder Fahrrad mit Lastenanhänger sinnvoll sein. Der Kirchentags-Shop mit einer Zentrale und fünf dezentralen Verkaufsstellen operierte zum Beispiel mit einem eigens angeschafften Lastenrad.

### Transportmöglichkeiten mit dem Fahrrad



Foto: Hannah Grundey

Als Diensträder sollten dabei Räder vorgehalten werden, die ähnlichen Anforderungen wie Leihräder gerecht werden müssen, d. h. eher kleine oder mittlere Rahmenhöhe, tiefer oder mittlerer Durchstieg, leichte Verstellmöglichkeit der Sattelhöhe für eine große Bandbreite möglicher Körpergrößen, einfach handhabbare Schaltung, sichere Bremsen (z. B. Das Kirchentagsrad, Ausstattungsdetails/Anforderungen siehe Kap. 2.2). Zusätzlich sollten eine stabile Parkstütze,

◀ Das „bemil“ entstand auf der Basis des Promotion-Mobils Gustav W. in einer diakonischen Werkstatt für Langzeitarbeitslose und sozial benachteiligte Jugendliche ([www.die-fahrradwerkstatt.de](http://www.die-fahrradwerkstatt.de)).

ein solides Schloss, ein Gepäckträger, der geeignet ist, Packtaschen sicher zu befestigen dazu gehören. Optional könnte ein Korb leichtes Gepäck aufnehmen.

Lastenräder und Lastenanhänger könnten bei längerfristigem Einsatz angeschafft oder ggf. auf Zeit geliehen werden. Hier sind einerseits örtliche Fahrradverleiher gefragt, andererseits möglicherweise kooperierende Organisationen/ Institutionen, die über entsprechende Fahrzeuge verfügen (in Bremen wurden vom Kirchentag angefragt beispielsweise der Recyclinghof im Stadtteil Findorff, der Bund für Umwelt- und Naturschutz Deutschland, der ADFC, cambio

Carsharing u.a.). Ggf. kann hier auch ein Spendenaufruf an die Bevölkerung weiter helfen, wodurch manchmal das ein oder andere ungenutzte Schätzchen zu Tage gefördert wird, um neuen guten Zwecken zugeführt zu werden.

Im Bereich der begleiteten Personentransporte kann der Einsatz von Tandems und/oder Rikschas sinnvoll sein, um z.B. Ortsunkundige sicher an bestimmte Ziele zu bringen. Damit kann ebenso ein besonderer Service der Begleitung geboten werden als auch Gelegenheit für Gespräche und bleibende Eindrücke von unterwegs.

## Transport per Rad: Anbieter, Angebotsformen



*Auch auf 2 Rädern allzeit bereit - ob Pfadfinder oder ADFC-Aktive, ob mit eigenem oder geliehenem Kirchentagsrad: als Helfer immer im Einsatz für die gute Sache.*

Fahrrad-Kurierdienste sind in Großstädten heute selbstverständlich als kommerzielle Anbieter auf dem Markt. In Großstädten und touristischen Destinationen ist in der Regel eine kommerzielle Fahrradvermietung zu finden, oft in Verbindung mit Fahrradstationen an Bahnhöfen. Einzelne Fahrradhändler bieten gelegentlich Fahrradverleih an. Manchmal verfügen auch gemeinnützige Einrichtungen, Beschäftigungs- oder Qualifizierungsträger über ein Leihradangebot. Rikschaservice-Anbieter oder Verleiher von mehrsitzigen muskelkraftbetriebenen Fahrzeugen sind nicht überall zu finden, ggf. ist der An- und Abtransport zusätzlich zu übernehmen. Hier fallen zusätzliche Kosten für zu erbringende Dienstleistungen und Personal an (Fahrdienste, Transporte).

Für einen dauerhaft zu nutzenden / anzuschaffenden eigenen Dienstradfuhrpark, aber auch für eine Inanspruchnahme „auf Zeit“ benötigt ein Veranstalter einen Fahrradhändler „des Vertrauens“, der die auf die spezifischen Bedürfnisse zugeschnittene Fahrräder zusammenstellt und auch warten sollte (sofern dafür kein eigenes kundiges Personal vorhanden sein sollte). Ebenso sind sichere Parkmög-

lichkeiten sowie die Logistik der Ausgabe und Rückgabe einzuplanen.

Erfahrungsgemäß ist bei einer Vielzahl unterschiedlicher Nutzungen von einem erhöhten/regelmäßigen Wartungsbedarf auszugehen, der bei Beschaffung einkalkuliert werden sollte. Beispielhaft löst dies die Aktion Firmenfahrrad der „Partnerschaft Umwelt-Unternehmen“ in Bremen mit einem Angebot „Alles aus einer Hand“, sogar einschließlich einer Mobilitätsgarantie per Taxi ([www.umwelt-unternehmen.bremen.de/Aktion\\_Firmenfahrrad.html](http://www.umwelt-unternehmen.bremen.de/Aktion_Firmenfahrrad.html)).

Neu auf diesem Markt sind auch Unternehmen die z.B. für Hotels, Kommunen, Firmen entsprechende Leistungen als Leasing-Angebot im Full-Service anbieten. Die Ersparnis sowohl in der Anschaffung wie bei den laufenden Kosten darf im Vergleich zu Dienstwagen/Taxifahrten als eklatant angesehen werden.

Das eigene Personal des Veranstalters kann natürlich seine eigenen Fahrräder benutzen, sofern am Einsatzort verfügbar. Zusätzlich können kurzzeitig Helfende mit ihren eigenen Fahrrädern, Lastenrädern, Fahrradanhängern ihren Einsatz unterstützen, indem sie ihre Spezialfahrzeuge für die speziellen Transportbedarfe während einer Veranstaltung zur Verfügung stellen.

Beim „Fahrradfreundlichen Kirchentag“ waren mindestens 18 Menschen als Fahrradkuriere im Einsatz. Sie verfügten über eigene Fahrräder mit Fahrradtaschen, besondere Transportfahrräder oder Fahrradanhänger (etwa 8). Bei der Erledigung von circa 670 Aufträgen innerhalb einer Woche kam eine gefahrene Strecke von über 6.000 Kilometern zusammen. Der Kirchentag übernahm sowohl Kirchentagsräder als auch recycelte gespendete Räder auf Dauer in seinen Dienstradfuhrpark. ►



<b>Überblick Transportieren</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Menschen- und Material-Logistik mit Fahrrädern</li> <li>▶ Einsatz von Fahrradkurierdiensten (als externe Dienstleister, mit eigenem Hilfspersonal)</li> <li>▶ Nutzung eines Dienstrad-Fuhrparks (auf Basis von Investition, Miete, Spenden oder Leasing)</li> <li>▶ Nutzung von Tandems, Rikschas für begleitete Personentransporte</li> <li>▶ Einsatz von Lastenrädern u.a. für Nachschub an dezentrale Merchandising-Verkaufsstellen</li> </ul>	
<b>Stärken</b>	<b>Schwächen</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Kostengünstig im Vergleich zu entsprechender Logistik mit Motorfahrzeugen</li> <li>▶ Fahrradkuriere im innerstädtischen / städtischen Bereich schneller / flexibler</li> <li>▶ Dienstrad-Fuhrpark bietet vielfältige Einsatz- und Nutzungsmöglichkeiten</li> <li>▶ Lastenräder für Material-Transporte bis ca. 100 Kilogramm und Strecken bis ca. 6 km</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Teilweise schwere, sperrige Fahrzeuge</li> <li>▶ Bei eigener Anschaffung ggf. relativ hohe Investition für kurzzeitige Nutzung</li> <li>▶ Nicht ohne Einweisung/Übung zu fahren</li> <li>▶ Nicht alle Angebote/Anbieter überall vorhanden (Rikscha-Service)</li> <li>▶ Dienstrad-Fuhrpark braucht Platz, Wartung und eigene Nutzungs-Logistik</li> <li>▶ „private Ressourcen“ nicht zuverlässig/langfristig verbindlich planbar</li> </ul>



## 3.3 Kooperieren: Sponsoren, Spender und gemeinnützige Partner einbinden

Ohne Partner geht es nicht! Auch beim „Fahrradfreundlichen Kirchentag“ waren die Projekt-Initiatoren (ADFC Bremen, die Stadt Bremen und Kirchentagsorganisation) auf die Zusammenarbeit mit verschiedenen Sponsoren und Partnern angewiesen. Diese brachten zum Beispiel das Know-how für Fahrradproduktion und -Verkauf mit, Sachspenden aus der Bevölkerung waren gefragt, gemeinnützige Partner und natürlich Ehrenamtliche stellten Sach- und Personalleistungen zur Verfügung.

Um die Idee eines Event-Rads mit Kauf- und Leihoption für Besucher/innen in der Auflage von 1.000 Stück zu realisieren (siehe Kap. 2.2 Vor Ort mobil, „Kirchentagsrad“), war vor allem eine Zusammenarbeit mit der Fahrradbranche nötig, die als Sponsoring angelegt sein sollte. Denn dieses Qualitäts-City-Rad sollte unter dem normalen Marktpreis angeboten werden. Der ADFC als gemeinnütziger eingetragener Verein wie auch die Stadt Bremen und das Kirchentagsbüro konnten und wollten das damit verbundene wirtschaftliche Risiko nicht tragen. Bei dieser Zusammenarbeit wurde sowohl von Seiten des ADFC und des Kirchentags als auch

von Seiten des Fahrradherstellers in Kooperation mit seinem Fachhändler vor Ort Neuland betreten: Vergleichsprojekte gab es bei ihnen noch nicht – man musste sich auf die Besucher/innen- und Kunden-Prognosen des Kirchentages und des ADFC verlassen.

Für die Realisierung des kostenlosen Fahrradpendelservices mit gebrauchten Fahrrädern waren die Organisatoren auf 300 bis 600 gebrauchte Räder aus privaten Spenden und Fundamentsbeständen sowie auf die Zusammenarbeit mit gemeinnützigen Werkstätten und vielen Ehrenamtlichen angewiesen. Auch darüber mehr in diesem Kapitel.

Wichtig für ein erfolgreiches Sponsoring ist, dass Verhandlungen mit potentiellen Sponsoren und Partnern frühzeitig und auf höchster Leitungsebene erfolgen. Und dass man bereits in einer frühen Phase, wo eine Veranstaltung vorerst nur „auf dem Papier“ existiert, den Verhandlungspartnern etwas „an die Hand geben“ kann, das sie von den Vorteilen eines Sponsorings zu überzeugen vermag.

### Sponsoring – wichtige Basis für „Das Kirchentagsrad“



Foto: Jens Lehmkuhler

*Ein guter Grund zum Sponsoring: Der eigene Markenname zusammen mit dem Veranstaltungs-Logo - tausendfach!*

Um die konzipierte Sonderauflage von 1.000 Cityrädern im „Event-Design“ zu realisieren, wurden verschiedene Fahrradhersteller angesprochen. In einer eigens für diese Gespräche erstellten „Sponsoring-Broschüre“ waren die sechs Bausteine des Gesamtprojektes jeweils in wenigen Sätzen skizziert. Die Broschüre und auch die persönlichen Gespräche legten die Vorteile für den Sponsor und auch die konkret im Gegenzug zu erbringenden Leistungen dar:

#### Vorteile für den Fahrradhersteller:

- ▶ Präsentation „Ihres“ Kirchentagsfahrrades und Ihres Markennamens auf dem Kirchentag
- ▶ Exklusive Empfehlung Ihres Rades durch den ADFC, der in die Entwicklung der Ausstattung mit einbezogen wird

- ▶ Ein großes bundesweites Medienecho der Veranstaltung in TV, Hörfunk, Presse und Internet. Intensive Werbung über ADFC-Medien: Zeitschriften (Radwelt, pedal, regionale Magazine), über ADFC-Gliederungen, Präsentation „Ihres“ Kirchentagsfahrrades und Ihres Logos auf den Internetseiten von ADFC-Bundesverband und über ADFC-Newsletter
- ▶ Intensive Werbung über die Kirchentagsorganisation bei Kirchengemeinden in ganz Deutschland, Präsentation „Ihres“ Kirchentagsfahrrades und Ihres Logos in Kirchentags-Printmedien (Flyer, Kirchentagsstadtplan, Programmheft)

#### Zu erbringende Sponsoren-Leistungen u. a.:

- ▶ Entwicklung und Produktion von 1.000 qualitativ hochwertigen Rädern mit 7-Gang-Schaltung im speziellen Kirchentagsdesign.
- ▶ Abwicklung des Verkaufs, Services und Verleihs vor Ort, ggf. zusammen mit Einzelhandelspartnern. Tragen des Verkaufsrisikos.
- ▶ Unterstützung des Fahrrad-Marketings durch eigene Werbemaßnahmen.

Es kamen nur wenige Hersteller in der mittelständisch strukturierten Fahrradindustrie in Frage, die den finanziellen und logistischen Anforderungen gewachsen schienen. Bei den Vorgesprächen wurde deutlich, dass außerdem ein oder mehrere Fahrradhändler mit „ins Boot geholt“ werden mussten. Denn die angesprochenen Hersteller werben und verkaufen grundsätzlich über ihre Vertragseinzelhändler und konnten und wollten nicht bei diesem Projekt als Einzelhändler auftreten. ▶

Der ADFC hatte den direkten Kontakt zu einer Fahrradhändlerin, die in der Bremer ADFC-Radstation als Pächterin die Fahrradwerkstatt mit Verkauf und Verleih betreibt. Dieser Einzelhandels- und Meisterbetrieb (1-2-3Rad) besaß die notwendige wirtschaftliche Größe und die Bereitschaft hier einzusteigen. Über diesen wurde auch der Erstkontakt zu einem der möglichen Hersteller, Cycle Union in Oldenburg, hergestellt und nach ausführlicher und mehrfacher Erörterung der Chancen und Risiken vereinbart, dieses Projekt gemeinsam zu realisieren. Cycle Union vereinigt verschiedene Marken unter seinem Dach. Für das Kirchentagsrad wurde Rabeneick gewählt, eine der bekanntesten, zumindest im norddeutschen Raum.



Der Hingucker für das Kirchentagsrad: Die Wimpel am Gepäckträger wurden auf Kunststoff-Plakatträger gedruckt.

Das wirtschaftliche Risiko wurde zwischen Hersteller und Einzelhändler in bilateralen Gesprächen ohne die Organisatoren aufgeteilt. Erst spät stellte sich dabei heraus, dass nur ein begrenzter Teil der Kirchentagsräder für die Vermietung während der fünf Veranstaltungstage zur Verfügung gestellt wurde. Die „kirchentagsgerprobten“ Fahrräder sollten im Anschluss unter Anrechnung der Mieteinnahmen etwas günstiger verkauft werden. Die normalerweise mit einem „Gebrauchtrad“ verbundenen (von Kunden erwarteten) Preisnachlässe sowie zusätzlich entstehende Risiken aus Garantieverpflichtungen des Händlers bzw. des Herstellers führten zu einer beschränkten Zahl von ausschließlich vermietbaren Kirchentagsrädern (ohne vorliegende Vorabkaufoptionen für die „erprobten“ Räder).

### Radentwicklung:

CycleUnion entwickelte das Kirchentagsrad schrittweise als Prototypen auf Basis eines Marken-City-Rads mit besonderen Ausstattungsmerkmalen, die mit dem ADFC und dem Einzelhändler abgestimmt wurden. Aus Nachhaltigkeitsgründen wurde auf eine Lackierung verzichtet, stattdessen wurde der Rahmen pulverbeschichtet. Parallel dazu verhandelte der Hersteller mit Komponentenherstellern über ein Co-Sponsoring durch entsprechende Preisnachlässe (Einzelheiten siehe Ausstattungsliste im Anhang). Außerdem konnte die Firma Abus dafür gewonnen werden, für das Kirchentagsrad Schlösser zu einem deutlich reduzierten Preis zu liefern. Dadurch war es am Ende möglich, das Kirchentagsrad der Marke Rabeneick mit einem Abus-Schloss für 399,- € und damit rund 150,- € unter einem regulären Verkaufspreis für ein Rad dieser Qualität einschließlich Bügelschloss anzubieten. Wie das Marketing und die Bewerbung des Rades ablaufen ist in Kap. 2.2 (Vor Ort mobil) beschrieben.

Nachdem im **Vorverkauf** des Kirchentagsrades bis etwa einen Monat vor der Veranstaltung erst knapp 20 Prozent der Sonderauflage bestellt worden war, wurde in einer gemeinsamen Sitzung mit Veranstalter, Hersteller und Händler die Verkaufsstrategie nochmals angepasst: Es wurde neben dem Mietangebot ein verstärkter Vor-Ort-Verkauf eingeplant, bei dem der Händler mit Unterstützung durch den Hersteller die Möglichkeit erhielt, an fünf Standorten unmittelbar an den Veranstaltungszentren Verkaufsstände einzurichten. Hier gelang es schlussendlich, so viele Kunden für das Kirchentagsrad zu gewinnen, dass inzwischen nur noch Restbestände beim Händler erhältlich sind, die dieser zum Teil auch zur Erweiterung / Erneuerung seines Leihangebots genutzt hat. Die intensive Vor-Ort-Präsenz ergab sowohl für Cycle Union / Rabeneick als auch den Händler einen zusätzlichen Werbenutzen. Fazit: Das Sponsoring für das Kirchentagsrad ist auch mit den zwischenzeitlichen Unwägbarkeiten erfolgreich verlaufen. In einer Nachbesprechung zeigten sich alle beteiligten Partner sehr zufrieden mit dem Erreichten und würden es unter ähnlichen Rahmenbedingungen wieder erwägen, ein Event-Rad auf den Weg zu bringen.

## Kooperation mit gemeinnützigen Werkstätten



Jedes gespendete Rad wird sorgfältig repariert und gecheckt: Monteur bei der Arbeit in einer der gemeinnützigen Fahrradwerkstätten.

Zum Aufbau des kostenlosen Fahrradpendelservices für Besucher/innen auf der Basis aufgearbeiteter gebrauchter Räder (siehe Kap. 2.2) wurde die Zusammenarbeit mit mehreren gemeinnützigen Fahrradwerkstätten gesucht. Zudem wurden viele hundert Bürger/innen gewonnen, die ihre gebrauchten, nicht mehr genutzten Räder spendeten. Daneben stellte das städtische Fundamt für die Dauer der Veranstaltung 100 Räder aus seinen Beständen zur Verfügung, die jedoch nach Veranstaltungsende zurückgegeben werden mussten (Die Einnahmen aus versteigerten, nicht abgeholten Fundrädern stellen eine Haushaltsposition dar, die nicht ohne weiteres in einem Haushaltsnotlage-Land geschmälert werden darf – so die Begründung.)

Fahrradteile-Hersteller wurden angesprochen, Sachspenden für die Reparatur der Gebrauchträder zur Verfügung zu



stellen, jedoch trotz intensiver Bemühungen wenig erfolgreich. Es bestand hier das Image-Problem, dass Hersteller von Fahrradkomponenten ihre Neuteile nicht mit gebrauchten („alten“) Fahrrädern bewerben wollten. Lediglich die Firma Busch und Müller spendete Komponenten für die Beleuchtungsanlagen.

Als Partner kommen gemeinnützige Träger von Beschäftigungs-, Qualifizierungs- oder Eingliederungsmaßnahmen oder der Jugendarbeit in Frage, die Fahrradwerkstätten betreiben. Für sie ist eine Zusammenarbeit mit den Veranstaltern des Großereignisses insofern attraktiv, als dass sie über einen definierten längeren Zeitraum an einem bestimmten Auftrag mitarbeiten. In diesem verlässlichen Rahmen können sie Teilnehmende ihrer Maßnahmen ausbilden, qualifizieren und beschäftigen. Dazu kommt die Öffentlichkeitsarbeit für das Projekt, über die sie sich positiv nach außen darstellen können.

Eine Auswahl von in Frage kommenden Werkstätten wurde in einem Gespräch mit der städtischen Gesellschaft „Bremer Arbeit GmbH“ (BAG) herausgefiltert, die sämtliche Träger mit gemeinnützigen Fahrradwerkstätten im Bereich der Arbeitsförderung nach dem Sozialgesetzbuch in Bremen genehmigt. Über kirchliche Kontakte wurden Einrichtungen der Diakonie angesprochen, der ADFC nutzte seine Kontakte. Aus diesen Vorschlägen kristallisierten sich schließlich vier mitwirkende Partner heraus. Ein dreiviertel Jahr vor der Veranstaltung vereinbarten Vertreter dieser Werkstätten ihre Zusammenarbeit:

#### **Recyclinghof Findorff –**

Gröpelinger Recycling Initiative e.V.  
*Beschäftigungsträger*

#### **WaBeQ gGmbH –**

Waller Beschäftigungs- und Qualifizierungsgesellschaft  
*Beschäftigungs- und Weiterbildungsträger*

#### **Fahrradpark Tenever –**

St. Petri Kinder- und Jugendhilfe e.V.  
*Außerschulischer Lernort*

#### **Bildungszentrum der Wirtschaft im Unterwesergebiet e.V. (BWU)**

*Weiterbildungsträger*

Eine gemeinsamen Arbeitsgruppe der Werkstätten konstituierte sich unter Federführung des ADFC, außerdem nahmen ein Mitarbeiter des Kirchentagsbüros sowie punktuell ein Mitarbeiter der Presseabteilung der Bremischen Evangelischen Kirche/Diakonie teil. Die Facharbeitsgruppe traf sich bis zur Veranstaltung etwa alle sechs bis acht Wochen und koordinierte dieses Teilprojekt weitgehend eigenständig. Die Aufgaben der Beteiligten waren wie folgt:

#### **Fahrrad-Werkstätten:**

Abholung der Spendenräder, Verteilung und Montage / Reparatur der Räder, während des Kirchentages Wartung und Reparatur, gemeinnützige Weiterverwertung der Räder nach dem Kirchentag

#### **ADFC:**

Koordinierung, Spendenaufrufe, telefonische Annahme

von Spendenrädern, vorübergehende Lagermöglichkeiten in ADFC-Radstation, Sponsoren-Akquise für Ersatzteile, Abstimmungen mit Stadt Bremen und Kirchentagsbüro über die Einrichtung der Verleihstationen, Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

#### **Kirchentag:**

Planung und Abstimmungen mit der Stadt Bremen für die Verleihstationen, Verteilung und Bewachung der Räder während der Veranstaltung, Koordinierung der ehrenamtlichen Helfer für die Ausleihe, Spendenaufwurf, Pressearbeit, Einbindung in das Kirchentagsprogramm, Ankauf von 100 Rädern (für ehrenamtliche Helfer) bei den Werkstätten (damit Refinanzierung von benötigten Ersatzteilen) sowie Bürgschaft für ggf. entstehende Verluste an Fahrrädern.



Foto: Hannah Grundey

*Unter fachlich qualifizierter Anleitung arbeiteten auch Jugendliche die gesammelten Fahrräder wieder auf, hier im Jugendprojekt "Fahrradpark Tenever".*

Bei sozialen Trägern werden die Personal- und Betriebskosten von Werkstätten in der Regel aus Mitteln der Arbeitsförderung gedeckt, nicht jedoch Investitionen oder Verbrauchsmaterial. Deshalb wäre z. B. eine zusätzliche Förderung mit Barmitteln / Fundraising bei ähnlichen Folgevorhaben in dieser Größenordnung für die notwendigen Ersatzteile sinnvoll. Ein Betrag von 1.000 bis 2.000 Euro hätte die vorzufinanzierenden Kosten für Teile gedeckt. Beim Projekt „Fahrradfreundlichen Kirchentag“ war es so, dass bis auf die gesponserten Komponenten für die Beleuchtungsanlagen und den Ankauf von 100 Rädern durch das Kirchentagsbüro die Werkstätten keine Aufwandsentschädigungen erhielten. Die Werkstätten brachten von ihnen eingelagerte Fahrrad-Ersatzteile mit ein, die aus ihrer laufenden Arbeit stammten. Außerdem wurden Ersatzteile aus den gespendeten Fahrrädern gewonnen, deren Aufarbeitung nicht mehr möglich war oder die sich nicht lohnte. Nach dem Kirchentag gingen die aufbereiteten Räder an die Werkstätten zurück. Diese konnten sie an Teilnehmende ihrer Maßnahmen günstig abgeben bzw. wurden von einer der Werkstätten in ein soziales Projekt nach Ghana / Afrika gebracht.

Für die beteiligten Werkstätten bedeutete die Zusammenarbeit in der Arbeitsgruppe an dem gemeinsamen Projektziel zudem einen gewinnbringenden fachlichen und

persönlichen Austausch untereinander. Viele der etwa 30 beschäftigten Menschen in den Werkstätten konnten für die Arbeit an diesem längerfristigen, herausfordernden Projekt begeistert werden. Ein Wertschätzung ihrer Arbeit erfuhren sie auch über die Öffentlichkeits- und Pressarbeit: Für die Foto- und Filmdokumentation des Projekts sowie Radio und Fernsehbeiträge waren Bilder und O-Töne aus

den Werkstätten und von der Rad-Abholung stark gefragt. Die Jugendlichen des Fahrradparks Tenever beteiligten sich an zwei Presseterminen. Die Ausstellungstafeln zum Leihrad-Projekt, die vor und während des Kirchentags unter anderem an den Leihstationen zu sehen waren, brachten die Aufmerksamkeit der Öffentlichkeit und der Besucher/innen auf diese respektable Arbeit.

## Einwerbung von privaten Fahrradspenden

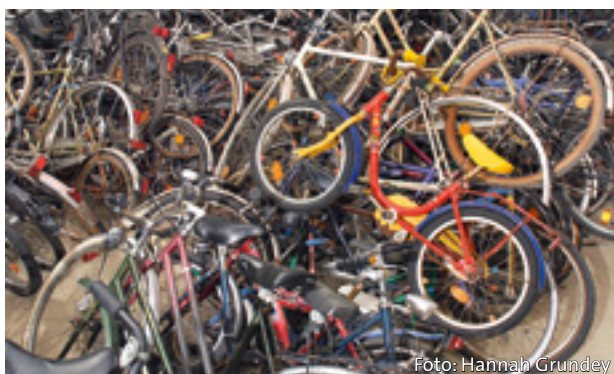


Foto: Hannah Grundey

*Große Spendenbereitschaft! Bremerinnen und Bremer spendeten mehr als 450 gebrauchte Räder.*

Für die Einwerbung der privaten Fahrradspenden waren vor allem zwei Presseveröffentlichungen erfolgreich, zusätzlich war noch etwas „Mundpropaganda“ nötig. Viele, gerade ältere Bremer/innen freuten sich, mit ihren nicht mehr gebrauchten Rädern einen Beitrag zu dem Glaubensfest Kirchentag machen zu können, auch wenn sie die Veranstaltung ansonsten nicht besuchten. Sicherlich hat aber auch die Bekanntheit, die der ADFC in der Bevölkerung genießt zur Spendenbereitschaft beigetragen.

## Engagierte Unterstützung: die Freiwilligenarbeit



Foto: Jens Lehmkuhler

*Ein starkes Team, immer gut beratend: Freiwillige des ADFC informieren über Fahrradfreundlichkeit und nachhaltige Mobilität in Bremen.*

Last but not least: ADFC und Kirchentagsorganisation arbeiten seit langem intensiv und erfolgreich mit einer großen Zahl von ehrenamtlichen Helfenden zusammen. Beim ADFC beteiligen sich die Freiwilligen auch an vielen anderen Aktionen rund ums Rad über das Jahr verteilt und haben einen mehr oder weniger nahen Kontakt zu „ihrem“ Verein vor Ort. Für den „Fahrradfreundlichen Kirchentag“ reichte der Stamm der schon bekannten Ehrenamtlichen jedoch nicht für den erwarteten Bedarf aus, so dass hier gezielt neue Personen aus der gesamten Mitgliedschaft und darüber

hinaus gewonnen werden mussten. So konnte fünf Tage lang parallel an bis zu fünf Einsatzorten gleichzeitig orts- und sachkundig rund um alle Fahrradfragen Bremen betreffend informiert und weitergeholfen werden, außerdem die Radpilgernden auf ihrer letzten Etappe geführt und empfangen werden. Mit ehrenamtlicher Arbeit wurde zusätzlich erstmalig ein Fahrradgottesdienst in das Programm eines Evangelischen Kirchentages „gehievt“.

Beim Evangelischen Kirchentag reisen die meisten Freiwilligen erst ein paar Tage vor der Veranstaltung an, sie kommen aus dem ganzen Bundesgebiet, manche seit Jahren regelmäßig, andere erstmalig, viele sind Pfadfinderinnen oder Pfadfinder. Freiwillige mit Koordinierungsaufgaben nehmen an entsprechenden Schulungen teil und werden angelernt.

Ohne die Freiwilligen von ADFC und Kirchentag wäre vor allem das kompetent begleitete Angebot des kostenlosen Fahrradpendelservices nicht durchführbar gewesen, genauso wie die drei Tage lang intensiv betreute Präsentation der Fahrradfreundlichkeit Bremens im Rahmen des „Zentrums Zukunft“ auf dem Kirchentag. Wer mit Ehrenamtlichen arbeitet, weiß, dass hier eine gute Anleitung, Einarbeitung und Versorgung besondere Sorgfalt erfordern, genauso wie die entsprechende Anerkennung und Würdigung ihrer Leistungen.

<b>Überblick: Sponsoren, gemeinnützige Projekte und Ehrenamtliche einbinden</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Eventrad: Entwicklung des Rades in Zusammenarbeit mit nordeutschem Hersteller, Sponsoring über Preisnachlässe bei Zulieferern und Händler</li> <li>▶ Eventrad: Regionaler Hersteller und ein lokaler Händler, die bereits vorher vertraglich verbunden waren, arbeiteten zusammen</li> <li>▶ Sponsoringprojekte dieser Größe: Einerseits sind möglichst klare Vereinbarungen zwischen Beteiligten im Vorfeld notwendig, gleichzeitig müssen alle Partner ein Höchstmaß an Flexibilität an den Tag legen.</li> <li>▶ Vier gemeinnützige Fahrradwerkstätten mit ca. 30 Beschäftigten / Teilnehmenden arbeiteten zusammen mit ADFC und Kirchentag über ca. neun Monate an Abholung und Aufbereitung der Spendenräder</li> <li>▶ Private Fahrradspender: reagierten auf zwei Presseaufrufe, Radspende wurde besonders gern gemacht, wenn Abholung erfolgte</li> <li>▶ Freiwilligeneinsatz: für kulturelle, soziale, politische, inhaltliche Veranstaltungen ist Engagement von Ehrenamtlichen ein wichtiger Baustein</li> </ul>	
<b>Stärken</b>	<b>Schwächen</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Für Veranstalter: die Möglichkeit, auch ehrgeizige Vorhaben zu realisieren, die sie alleine nicht „stemmen“ können</li> <li>▶ Eventrad: Exklusive Präsentationsmöglichkeit der Radmarke des Sponsors im Rahmen der Großveranstaltung</li> <li>▶ Gemeinnützige Fahrradwerkstätten: Profitieren von längerfristiger Zusammenarbeit in großem Projekt mit Öffentlichkeitsarbeit</li> <li>▶ Private Fahrradspender: Freude über Beteiligung am Kirchentag auf diesem Wege</li> <li>▶ Positive Gemeinschaftsgefühl unter freiwillig Engagierten verbunden mit Anerkennung für den Einsatz „für eine gute Sache“</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Für Veranstalter: Viele Koordinationsarbeit, Zusammenarbeiten entwickeln sich „mit offenem Ausgang“</li> <li>▶ Eventrad: Fahrradhersteller treten normalerweise nicht als Händler am Markt auf und machen keine endkundebezogene PR, auch nicht für ein „Eventrad“</li> <li>▶ Eventrad: Planbarkeit des Absatzes für Hersteller und Händler: schwer kalkulierbar</li> <li>▶ Einwerbung von Fahrradspenden auf Presseveröffentlichung (prominente Platzierung/richtige Betitelung des Themas) angewiesen: erst zwei Monate vor Veranstaltung kam die größte Radspendenwelle</li> <li>▶ Gemeinnützige Fahrradwerkstätten: Radabholung aufwendig – hier Motivation der Teilnehmer teilweise vorübergehend schwierig</li> <li>▶ Gewinnung von Freiwilligen in großer Zahl, Koordination, „Belohnung“ usw. stellen besonderen eigenen Aufwand dar</li> </ul>



## 3.4 Entscheiden: Auswahl von Infrastruktur

Wenn der Bedarf an fahrradfreundlicher Infrastruktur für eine Großveranstaltung ermittelt ist, gilt es den Auswahlprozess für die notwendigen Produkte und Dienstleistungen zu gestalten. Anhand der Fahrradparkanlagen für den fahrradfreundlichen Kirchentag werden solche Verfahren

exemplarisch erörtert. Neben der Wirtschaftlichkeit der Entscheidung werden weitere Kriterien wie Umweltverträglichkeit, Nachhaltigkeit, aber auch Wiedererkennbarkeit und Wirksamkeit berücksichtigt.

### Fahrradparken: Standort und Stabilität sind wesentlich



Foto: Andreas Hombach/WSM

Auf Fahrradmessen und -kongressen, in Tests und in der Praxis: Der Markt für Qualität beim Fahrradparken hat mehrere Gesichter

Zentrales Element einer fahrradfreundlichen Infrastruktur sind die Angebote zum Parken und insbesondere die Auswahl der richtigen Standorte. Dabei geht es nicht nur um geeignete Flächengrößen sondern vor allem um die richtige

Lage mit kurzen Fußwegen zum Veranstaltungsort bzw. in unmittelbarer Nähe zu den Haupteingängen. Abseitige Angebote werden in der Regel nicht oder kaum angenommen. Eine Fehlplatzierung sollte vermieden werden, weil die Potenziale an geeigneter Stelle dringend benötigt werden, Radfahrer haben die Angewohnheit „bis zum Tor“ zu fahren und stellen ihre Räder dort ggf. auch ohne Angebot ab. Das „wilde Abstellen“ führt dann meist zu unwillkommenen Behinderungen, die durch ordnende Angebote vermieden werden können. Bei Massenveranstaltungen sind daher nachfragegerechte Standorte auch sicherheitsrelevant.

Die Hinweise zur Dimensionierung des Bedarfs sind in Kap. 2.4 bereits genannt. Ausgehend von dem zusätzlich generierten und erwarteten Bedarf ist eine Auswahl der Art der Fahrradparkanlagen zu treffen. Hier spielen neben den allgemeinen Anforderungen auch ggf. örtliche Vorgaben, wie z.B. gestalterische Aspekte oder eine Systementscheidung für ein bestimmtes Konzept von „Stadtmöblierung“ eine Rolle. Derartige Vorentscheidungen sind dann bei der Produktauswahl für veranstaltungsbezogenes Fahrradparken in Betracht zu ziehen und abzustimmen. Darüber hinaus bietet der Markt eine breite Produktpalette an, aus der veranstaltungsspezifisch und zweckbezogen die jeweils geeignete Auswahl getroffen werden kann.

Dabei sollten die Qualitätskriterien Standsicherheit, Anschließbarkeit, Stabilität genauso wie die leichte Transportierbarkeit und Montage sowie Demontage und Lagerung im Falle mobiler Anlagen berücksichtigt werden. Mit kostengünstigen „Felgenklemmern“ ist dem Zweck wenig gedient, im Gegenteil, dies wird von erfahrenen Radfahrenden eher negativ wahrgenommen.

### Fachlich qualifizierten Rat einholen



Foto: Hannah Grundey

Das Knowhow des ADFC und der Fachleute in Sachen Fahrradinfrastruktur ist gefragt

Bei der Auswahl geeigneter Fahrradparker ist externer Expertenrat hilfreich. Das können örtlichen Fachleute aus der Verwaltung, fachlich erfahrene Planungsbüros und der ADFC sein. Diese haben in der Regel auch einen guten Überblick über die diversen Anbieter. Sinnvoll kann eine Vorauswahl bestimmter Typen auf Basis von Katalogen, schriftlichen und Online-Informationen sein, die auch eine Orientierung über das Preisniveau bieten.

Der Auftraggeber (Veranstalter/Kommune) fordert in der Regel unter Berücksichtigung der für Angebotsvergleiche bzw. Ausschreibungen geltenden rechtlichen und wirtschaftlichen Grundsätze mehrere schriftliche Angebote an. Gegebenenfalls ist das Instrument einer öffentlichen Ausschreibung zu wählen. Hier ist auf die oft langen Fristen und den vergleichsweise hohen personellen Aufwand zu achten.

Wenn aus Zeitgründen auf eine Ausschreibung verzichtet werden soll, sind die damit verbundenen Rechtsfragen zu klären. Aus den genannten Gründen sind eine frühzeitige Planung der Stellplatzanlagen und die Klärung der damit verbundenen Fragestellungen geboten..

Auf der Basis der eingegangenen Angebote sind ggf. Nachverhandlungen, Anpassungen oder Nachbesserungen an der Stückzahl und/oder Qualität erforderlich, wenn z.B. die

finanziellen Möglichkeiten des Auftraggebers überschritten werden. Hierbei sind entsprechende Rücksprachen und Abstimmungen mit den Fachleuten sowie den Finanzverantwortlichen durchzuführen.

Mit dem tatsächlich leistungsfähigsten Bestanbieter ist dann der Auftrag zu vereinbaren und das weitere Prozedere zu klären.

## Flexibel bleiben, Pläne anpassen, Logistik einbeziehen



Foto: Klaus-Peter Land

Ursprünglich auf dem Grasstreifen gegenüber geplant, später auf dem Parkstreifen viel besser zum Eingang platziert: Fahrradparkplätze in der Überseestadt

Beim weiteren Vorgehen ist für die insgesamt ermittelten Dimensionen von Fahrradparkanlagen die Feinverteilung vorzunehmen. Hierzu haben sich neben der Arbeit am Plan Ortstermine mit den für die Veranstaltungsplanung verantwortlichen Personen als besonders hilfreich und sinnvoll erwiesen. Gerade bei Großveranstaltungen werden Flächenzuordnungen oft mehrfach verändert, so dass die zu platzierende Stückzahl je nach Lage und Erreichbarkeit, abhängig von den Maßen für Abstände und Größe der Fahrradparkanlagen, den Planungen immer wieder angepasst werden muss. Die Planung der Flächen für das Fahrradparken muss dabei sowohl in die Logistik der Produktion, Lieferung und Montage der Fahrradparkanlagen selbst als auch in die Veranstaltungslogistik insgesamt einbezogen werden. Gleiches gilt nach der Veranstaltung für die ggf. erforderliche Demontage. Zu berücksichtigen ist ferner, dass ergänzende Produkte wie z. B. eine entsprechende Beschilderung für temporäre Fahrrad-Parkangebote oder zusätzlich benötigte Absperrungen rechtzeitig bestellt, erstellt und in die Logistik für Auf- und Abbau einbezogen werden müssen. Die richtige, nachfragegerechte Lage der Parkangebote ist wie zuvor schon erläutert von wesentlicher Bedeutung.

## Das kommt draußen an



Foto: Klaus-Peter Land

Der richtige Abstand und Platz für die Zuwege - darauf kommt es bei der Aufstellung an

Bei der Realisierung, sprich Aufstellung und ggf. Endmontage vor Ort, sind für die Transportfahrzeuge entsprechende Anfahrtsmöglichkeiten vorzuhalten: Breite und Belastbarkeit von Zufahrtswegen sind im Vorfeld zu checken. Ggf. ist der Einsatz weiterer kleinerer Transportfahrzeuge, wie Gabelstapler, für Entladevorgänge und Feinverteilung von Material am Aufstellort einzuplanen. Eine höhere Zahl von Helfern/Fachmonteuren kann mit „Manpower“ die Auf-

stell-/Endmontagezeiten verkürzen. Je nach Vorlaufzeiten, Vertriebswegen und Transportorganisation sind für eine (Zwischen-)Lagerung entsprechende Flächen einzuplanen. Manchmal sind auch Sicherungsmaßnahmen für das Material am Lager oder am Aufstellort erforderlich, die Wegtragen oder ungewollten Abtransport verhindern. Es kann beispielsweise mittels Kunststoffpackbänder zu größeren Paketen verschnürt oder durch Ketten mit Schlössern verbunden werden.

Als besonders sinnvoll für die Aufstellung und Montage flexibler Anlagen an mehreren Teilstandorten hat sich auch die persönliche Präsenz von orts- und sachkundigem Personal erwiesen, das direkt vor Ort und auf Abruf entsprechende Hinweise geben und notwendige Entscheidungen ggf. in Absprache mit den Verantwortlichen treffen konnte. Durch die Kontinuität in der persönlichen und fachlichen Begleitung des Realisierungsprozesses (durch den zusätzlich verfügbaren ADFC, der nicht in andere Veranstaltungslogistik-erfordernisse eingebunden war), von der vorbereitenden Produktauswahl bis zur Abnahme der Montage vor Ort, konnte ein hoher Grad an Flexibilität, Informationsdichte und letztendlich Standortqualität für das Fahrradparken erzielt werden.

## Lange Zeit nachwirken



Foto: Jens Lehmkuhler

Pressternin auf der MartinistraÙe: Verkehrssenator Dr. Reinhard Loske und ADFC-Vorsitzender Ludger Koopmann präsentiern die Kirchentags-Extra-Fahrradparkplätze.

Beim Entscheidungsprozess sollten neben dem unmittelbaren Nutzen für die Großveranstaltung weitere Kriterien berücksichtigt werden, wie zum Beispiel die Auswirkungen auf den Klimaschutz, die Langlebigkeit des Produkts, die Möglichkeiten für eine Nachnutzung. Hierfür sind jedoch im Vorfeld die Kostenträger für die Investition (statt Leihkosten) sowie die Möglichkeiten für Lagerung, Logistik und Verwaltung zu klären. Dann ist mit einem ausgeweiteten flexiblen hochwertigen Angebot zum Fahrradparken nicht nur der Wirtschaftlichkeit der Veranstaltungsmobilität genüge getan, sondern es können auch bei der Nachhaltigkeit durch vielfache Folgenutzungsmöglichkeiten große Effekte erzielt werden.

<b>Überblick Entscheiden, Auswahl von Infrastruktur:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Nachfragegerechte Standorte frühzeitig abstimmen und festlegen</li> <li>▶ Menge und Art der Fahrradparkanlagen festlegen</li> <li>▶ Für die Sichtung des Marktes und Vorauswahl Fachleute/Beratung hinzuziehen</li> <li>▶ Finanzielle Ressourcen, rechtliche Fragen, Rahmenbedingungen klären</li> <li>▶ Ausschreibung oder begrenzte Aufforderung zur Abgabe schriftlicher Angebote</li> <li>▶ Besten Anbieter / Bestgeeignete Produkte auswählen</li> <li>▶ Logistik der Produktion, Lieferung, (Zwischen-)Lagerung, Montage, ggf. Demontage sowie ergänzender Beschilderung und Absperrungen sorgfältig planen und vor Ort begleiten</li> <li>▶ weitere Kriterien neben Wirtschaftlichkeit berücksichtigen (z.B. Klimaschutz/Nachhaltigkeit; Langlebigkeit, Nachnutzung,)</li> </ul>	
<b>Stärken</b>	<b>Schwächen</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Externe Beratung/Hinzuziehung von Fachleuten steigert Qualität der Entscheidung auf möglicherweise wenig bekanntem Markt</li> <li>▶ Ausschreibung/Vergleichsangebote führen zu bestem Anbieter/bestgeeignetem Produkt = wirtschaftliches Ergebnis</li> <li>▶ Kontinuität in der Begleitung der Entscheidungsprozesse und der Logistik sorgt für zielgerechtes Ergebnis</li> <li>▶ Dauerhaft verfügbares flexibles Fahrradparkangebot wird unterschiedlichen Veranstaltungsverkehrsansprüchen nachhaltig gerecht</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Externe Beratung benötigt zusätzliche Ressourcen</li> <li>▶ Ausschreibung/Angebotseinholung zeitaufwändig, Verfahrensvorschriften und –fristen zu beachten</li> <li>▶ Ggf. notwendige externe Begleitung, auch vor Ort benötigt zusätzliche personelle / finanzielle Ressourcen</li> <li>▶ Logistisch möglicherweise hoher Aufwand für dauerhaftes Angebot flexibel nutzbarer Fahrradparkanlagen</li> </ul>



## 3.5 Kommunizieren – Tue Gutes und rede drüber

Hier geht es um das Konzept, die Eckpfeiler, deren Umsetzung und den Erfolg der Kommunikationsmaßnahmen des „Fahrradfreundlichen Kirchentags“ – ein Beispiel für andere Großveranstaltungen und Kommunen. Ziel der Kommunikation ist nicht nur, bei den Besucher/innen und Gastgebern der Veranstaltung „gut anzukommen“ und die Angebote „an den Mann / die Frau zu bringen“. Es geht (und ging beim Fahrradfreundlichen Kirchentag) auch darum, bei den Planungsbeteiligten, Kooperations- und Sponsoringpartnern die Beweggründe für das Projekt zu transportieren und die internen Abstimmungen in der Vorbereitung zu optimieren

Als Modellprojekt wurde in Bremen auf Kommunikation und Pressearbeit ein besonderer Schwerpunkt gelegt, denn das Beispiel des Projekts soll auch der interessierten Fachöffentlichkeit vermitteln, was gemacht wurde, wie es gemacht wurde und dass solche oder ähnliche Angebote bei anderen Veranstaltungen „nachmachbar“ sind. Zu die-

sem Zweck sind die entstandenen Medien für die Fachwelt gedacht: dieses Handbuch „Tausendfach per Rad“, die Fachkonferenz mit gleichem Titel sowie der Dokumentarfilm.

Der „Fahrradfreundliche Kirchentag“ soll zeigen, dass auch große Veranstaltungen viele Gäste und Besucher/innen aufs Rad bringen können. Dies funktioniert allerdings auch bei Nachahmern eines beispielhaften Modells nicht ohne gut durchdachte und offensive Kommunikation im Vorfeld und während der Veranstaltung. Mobilität per Rad, zumal in einer für die Besucher/innen fremden Stadt, erscheint von außen für viele als eine komplexe Aktivität. Sie setzt eine persönliche Entscheidung voraus, unter Umständen entgegen den eingefahrenen Handlungs- und Mobilitätsgewohnheiten. Wenn die Kommunikation gelingt, wird eine fahrradfreundliche Veranstaltung zu einem Freude bringenden, gemeinschaftlichen und nachhaltigen Erlebnis, das lange in Erinnerung bleibt.

### Kommunikationskonzept und Umsetzung



Foto: Jens Lehmkuhler

*Gute Kommunikation will gut geplant sein: Bremer PR-Fachfrauen bei der Entwicklung des Kommunikationskonzepts zum Fahrradfreundlichen Kirchentag.*

Um die Kommunikation des „Fahrradfreundlichen Kirchentags“ und seiner Maßnahmen zu verwirklichen, haben in Bremen verschiedene Akteure im PR-Bereich zusammengearbeitet:

- 1) Das vom Projektträger<sup>1</sup> beauftragte Büro Müller text+pr (Bremen) bearbeitete folgende Aufgaben: Kommunikationskonzept inklusive eines Zeit- und Maßnahmenplans, Moderation und Dokumentation des „Arbeitskreises Fahrradfreundlicher Kirchentag“, Beratung Erscheinungsbild und Dokumentationsfilm, Presstexte sowie Pressearbeit während der Veranstaltung.
- 2) Die Pressestelle des Kirchentags übernahm einen wichtigen Teil der Presse- und Öffentlichkeitsarbeit vor der Veranstaltung: zwei Presstertine zur Vorstellung des Kirchentagsrads und zur Vorstellung des Leihradangebots, Versand von Informationsmaterial an die Teilnehmende, Aufnahme der Angebote in diverse Kirchentags-Publikationen, die Homepage, den e-Mail Newslet-

ter etc. Ein dritter Presstertin wurde von der Pressestelle der Bremischen Evangelischen Kirche betreut.

- 3) Der ADFC Bremen, der das Projekt im Auftrag des Trägers durchführte, bewarb es zusammen mit dem ADFC Bundesverband über die eigenen Medien (Homepage, bundesweite Mitglieder- und Regionalmagazine „Radwelt“ und „pedal“, ADFC-interne Verteiler) und führte verschiedene Messe-Präsentationen und zwei Parlamentarische Abende (Bremen, Berlin) durch.

Im Kommunikationskonzept waren die Projektziele definiert. Davon die wichtigsten:

- ▶ Entwicklung und Gestaltung einer fahrradfreundlichen Großveranstaltung am Beispiel des 32. Evangelischen Kirchentags und Verbreitung der Ergebnisse
- ▶ Übertragbarkeit auf andere Großveranstaltungen
- ▶ Entwicklung von praktischen Bausteinen und Kommunikationselementen
- ▶ Aufzeigen, dass Großveranstaltungen mit dem Fahrrad erreichbar sind und solcherart mobile Besucher/innen die Umwelt entlasten
- ▶ Entlastung des Verkehrsnetzes/des ÖPNV während der Veranstaltung

Bezogen auf diese Ziele wurden eine Analyse der Stärken/Schwächen und Chancen/Risiken (SWOT-Analyse) durchgeführt. Details der SWOT-Faktoren finden sich im Anhang. Das Kommunikationskonzept legt dar, dass die Stärken und Chancen des Projekts genutzt und die Schwächen und Risiken minimiert wurden, wenn zu den verschiedenen Zielgruppen Botschaften transportiert wurden wie z.B. ▶

- ▶ Zielgruppe Besucher/innen: „Ich bewahre die Schöpfung und fahre Rad“, „Fahrradfahren ist cool“, „Ja, ich setze mich aufs Rad und fahr nach Bremen“
- ▶ Zielgruppen Kirchentag und Bremen als Gastgeberstadt: „Gut, dass Bremen sich als Fahrradstadt weiter bekannt macht“, „eine tolle Erweiterung des Kirchentagsangebots, steigert die Attraktivität“, „schön, dass so viele nette Menschen in Bremen zu Gast sind - gerne stellen wir Räder zur Verfügung!“
- ▶ Zielgruppe Kooperationspartner (Fahrradhandel, -hersteller, Radreiseveranstalter etc.): „Ein neues attraktives Angebot, das neue Kunden bringt“, „Wir machen mit und unterstützen diese Aktion, weil viele neue Menschen Geschmack am Radfahren finden“
- ▶ Zielgruppen Politiker, Planer und Veranstalter anderer Städte: „Das will ich auch haben“, „Diese Förderung war richtig“

## Das „fahrradfreundliche“ Erscheinungsbild entsteht



Logos des fahrradfreundlichen Kirchentags und ein Anwendungsbeispiel (Flyer DIN lang), gestaltet von Thorsten Adomeit aus Dortmund

Als Basis der Kommunikationsstrategie wurde in Zusammenarbeit mit der Grafikagentur des Kirchentages ein Erscheinungsbild entwickelt, das diese Botschaften transportieren soll. Die gestalterische Herausforderung für das Erscheinungsbild des „fahrradfreundlichen Kirchentags“ lag darin, dass es in Zusammenhang mit den drei Corporate Designs (CD) der verschiedenen Projektbeteiligten (ADFC, Kirchentag, Freie Hansestadt Bremen) „funktionieren“

musste. Das Ergebnis ist das frische rot-weiße Logo mit dem roten Rad und dem Schriftzug „fahrradfreundlicher Kirchentag Bremen 20.-24. Mai 2009“. Es integriert die Kirchentagschrift, eine „mobile und fahrradfreundliche“ Schreibschrift und das piktogrammatische Fahrrad, das an Straßenschilder erinnert. Die rot-weiße Kennung Bremens wird aufgegriffen. Das Logo wird als Banderole oder „Siegel“ (rund oder eckig) verwendet und lässt sich so in verschiedene Erscheinungsbilder (Kirchentag, Stadt Bremen, ADFC) einfügen.

Die wichtigsten **Print-Materialien**, die im Projekt entstanden sind, finden sich im Anhang abgebildet. So sind u.a. zum Kirchentagsrad das Dekor aus Aufkleber und Wimpel und der Flyer „Das Kirchentagsrad“ entstanden sowie vier mobile Ausstellungstafeln (Roll-Ups) zu den Projektbausteinen, das Kirchentags-Sonderheft der regionalen Fahrradzeitschrift „pedal“, Anzeigen für die Angebote der Bremer Radstationen während des Kirchentags, Give-away Postkarten u.a., eine völlige Neukonzeption der nicht mehr aktuellen Ausstellung „Bremen fährt Rad“ für die Präsentation Bremens als fahrradfreundliche Gastgeberstadt im „Zentrum Zukunft“ des Kirchentags (neuer Titel: „Fahrradfreundliches Bremen“ und vieles mehr.

## Presse- und Öffentlichkeitsarbeit in Beispielen



Pressetermin vor dem Dom - Verkehrssenator Dr. Reinhard Loske und ADFC-Bundesvorsitzender Karsten Hübener machen gemeinsame Sache mit der Kirchentags-Generalsekretärin Ellen Ueberschär: Das Kirchentagsrad ist da.

Nachdem bereits im Oktober 2008 das Projekt und vor allem ein erster Spendenaufruf für gebrauchte Fahrräder in zwei Zeitungsartikeln veröffentlicht war, begann die wichtige Offensive der Pressearbeit Anfang des Jahres 2009 mit drei Presseterminen<sup>1</sup>:

- Februar 2009: Pressekonferenz zum Kirchentagsrad. Der Bremer Senator Reinhard Loske, der ADFC-Bundesvorsitzende Karsten Hübener und die Generalsekretärin des Kirchentags Ellen Ueberschär präsentierten die ersten drei Prototypen des Rades und erklärten die Beweggründe für den „Fahrradfreundlichen Kirchentag“.
- Im März 2009 folgten zwei weitere Pressetermine aus Anlass von Radspenden zur Aufbereitung für den kostenlosen Pendelservice:
- ▶ Das städtische Fundamt stellte leihweise 100 Fundräder zur Verfügung

<sup>1</sup>Die vollständige Veröffentlichungsliste des Projekts findet sich im Anhang 43

- ▶ Der Schriftführer der Bremischen Evangelischen Kirche spendete persönlich ein Rad und stellte dabei die Fahrradwerkstatt der Bremer St. Petri Kinder- und Jugendhilfe vor.
- Ab Februar / März 2009 erfolgten diverse Print-, Radio- und Fernseh-Berichterstattungen zum Thema des „Fahrradfreundlichen Kirchentags“. In gleichem Zeitraum gingen auch die Internet-Veröffentlichung des Projekts auf den Seiten von ADFC Bremen, ADFC-Bundesverband und Kirchentag online und darauf folgend auch auf verschiedenen externen Homepages. Während des Kirchentags lud das Projekt zu weiteren Presseterminen:
  - ▶ Die Präsentation der zusätzlich aufgestellten Fahrradständer auf zwei Fahrspuren der Martinistraße (mit Senator Dr. Reinhard Loske)
  - ▶ Die Begrüßung der radangereisten Kirchentagsteilnehmer in Bremen
  - ▶ Der Fahrradgottesdienst am Himmelfahrtstag

In der Kirchentags-Nachberichterstattung tauchten verschiedene Themen des Projekts ebenfalls auf. Eine Veröffentli-



Foto: Hannah Grundey

Pressekonferenz mit Senator und Geschäftsführer: Der Bremer Innenminister Ulrich Mäurer (li.) stellt dem Kirchentag leihweise 100 Fundräder zur Verfügung. Hartwig Bodmann, Geschäftsführer des Kirchentags, nimmt sie entgegen.

chungsliste des Projekts findet sich im Anhang. Die Bewerbung des Projekts und speziell des Kirchentagsrades fand auch auf verschiedenen Messen und Foren statt, darunter der „Fahrrad.Markt.Zukunft 2009“ in der Messe Bremen (März) sowie zwei parlamentarische Abende in Bremen (März 2009) und in Berlin (April 2009).

## Präsentation und Werbung vor Ort als weitere PR-Maßnahme



Foto: Klaus-Peter Land

An den Verleihstationen hingen große Banner mit dem Projekt-Schriftzug: „Fahrradfreundlicher Kirchentag“.

Während des Kirchentags konnten Besucher/innen an den drei Verleihstationen des kostenlosen Pendelservices und den angrenzenden ADFC-Infoständen, an den fünf Verkaufsstationen des Kirchentagsrads, bei der Begrüßung der Radler und besonders am Messestand „Bremen – fahrradfreundlich und nachhaltig mobil“ im Zentrum Zukunft und über Verteilaktionen des „pedal“-Sonderhefts mehr über die Angebote des Projekts erfahren. Ein kurzer Video-Trailer zum Kirchentagsrad lief mehrfach auf den Großbildleinwänden an verschiedenen Open-Air-Bühnen. Fazit: auch wenn es viele andere spannende Themen während des Kirchentags gab – die Wahrscheinlichkeit über das Thema Radmobilität und die Angebote des „Fahrradfreundlichen Kirchentags“ vor oder während des Kirchentags „zu stolpern“ war hoch.

## Die Video- und Fotodokumentationen entstehen



Foto: Jens Lehmkuhler

In Bild und Ton eingefangen: Alle wichtigen Bausteine des „Fahrradfreundlichen Kirchentags“ werden für den Dokumentationsfilm festgehalten.

Die Bausteine des Fahrradfreundlichen Kirchentags wurden in der Vorbereitungsphase und bei der Durchführung auch durch professionelle fotografische Dokumentation sowie durch einen Filmemacher begleitet. Für die Fotoaufnahmen während des Kirchentags wurde teilweise mit zwei ehrenamtlichen „Fotomodellen“ bearbeitet. Einige der Fotoergebnisse illustrieren dieses Handbuch andere wurden für die Presse- und Onlineberichterstattung und die Erstellung von Flyern und Roll-Ups verwendet. Zusammen mit dem Filmemacher wurde das Skript für den etwa 20-minütigen Dokumentationsfilm entwickelt und die Dreh- und Interviewtermine festgelegt. Das Filmteam bestand aus dem Filmemacher, der als VJ (Video-Journalist) arbeitete und selbst die Interviews durchführte, ergänzt um eine Tonassistentin. Der Film wurde aus mehr als 20



Stunden Filmmaterial per Digitalschnitt geschnitten. Aus den Aufnahmen von der Fahrradproduktion beim Hersteller entstand zusätzlich der etwa 3-minütige Trailer zum Kirchentag.

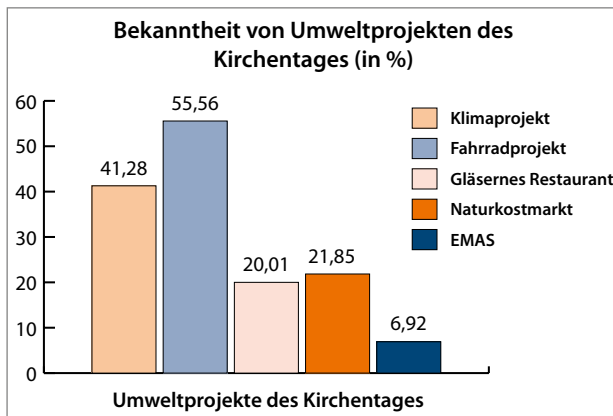
chentagsrad. Bei der Filmmusik sollte aus Kostengründen immer auf eventuelle GEMA Lizenzen geachtet werden. Hier wurde GEMA-freie Musik für den Film komponiert.

## Bekanntheit des Projekts – der Kommunikationserfolg



Nicht nur von den Medien stark gefragt: Das Projekt „Fahrradfreundlicher Kirchentag“ war mehr als der Hälfte der befragten Besucher bekannt.

Rund 55 Prozent der befragten Besucher/innen in der Umwelt- und Verkehrsbefragung des Kirchentags gaben an, das Projekt „Fahrradfreundlicher Kirchentag“ zu kennen – ein sehr respektable Bekanntheitsgrad. Durch die intensive PR zum Projekt war der „Fahrradfreundliche Kirchentag“ das bekannteste Vorhaben im Vergleich mit anderen Umweltprojekten des Kirchentags, gefolgt von dem Klimaprojekt „Tut dem Klima gut“ mit einer Bekanntheit von 41 Prozent.



Der Erfolg der Kommunikationskampagne für den „Fahrradfreundlichen Kirchentag“: Im Vergleich mit anderen Umweltprojekten des Kirchentags ist das „Fahrradprojekt“ das bekannteste.

Bei dem Bekanntheitsgrad der Informationsmedien zum Fahrradfreundlichen Kirchentag, die in der Befragung angekreuzt werden konnten, war das meistbekannte und -genutzte das 560-seitige Programm „heft“ des Kirchentags, das die Fahrradangebote und das Projekt unter den allgemeinen Hinweisen vorstellte. Rund 52 Prozent der Befragten kannten und nutzten diese Information. Darauf folgten in der Bekanntheit der Kirchentagsstadtplan (der auch die Banderole mit dem Projektlogo trug) mit den Radfahrer- und Projektinformationen (rund 28 Prozent) und an dritter

Stelle die Infos aus Fernsehen, Radio oder Internet (rund 24 Prozent)<sup>1</sup>.

Dass vor allem Programmheft und Stadtplan die Bekanntheit des Projekts befördert haben, erklärt auch die regionale Verteilung der Bekanntheit: Sie deckt sich quasi mit der regionalen Verteilung der Besucher/innen insgesamt:

- ▶ Aus Bremen und naher Umgebung (0-50 km-Umkreis) kennen 12 Prozent der Besucher/innen das „Fahrradprojekt“ (Anteil Bremer an Besuchermenge insgesamt: 13%),
- ▶ Aus dem Großraum (50-200 km) kennen es 26 Prozent der Besucher/innen (Anteil Großraum an Gesamtbesuchermenge: 27%)
- ▶ Aus dem Rest des Bundesgebiets (>200km) kennen es 62 Prozent der Besucher/innen (Anteil Rest Bundesgebiet an Gesamtbesuchermenge: 60%)

## Zwei Räder für ein Halleluja

Der Evangelische Kirchentag wird fahrradfreundlich / Noch Spender und Sponsoren gesucht

VON BASTIENNE EHL

Fahrradfreundliche Anreise, der Aufbau eines Leihradsystems und ein Stadtplan für Pedalfreier – der Kirchentag im kommenden Jahr steht ganz im Zeichen des Zweirads.

20 Prozent der Bremer Verkehrsteilnehmer sind mit dem Fahrrad unterwegs, damit gehört die Hansestadt zu den deutschen Großstädten mit den meisten Radlern. Kein Wunder also, dass das Modellprojekt „Fahrradfreundlicher Kirchentag“ hier erstmals auf die Beine gestellt wird. „Wenn wir schon mal so ein Großereignis haben, wollen wir auch versuchen, es fahrradfreundlich zu gestalten“, sagt Ludger Koopmann, Vorsitzender des Bremer Landesverbandes des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC).

Fahrradfreundlich soll schon die Anreise zum vierstägigen Event im Mai sein. Stadt- und Kreisverbände des ADFC in ganz Deutschland bieten organisierte Touren zum Kirchentag an. Erste positive Rückmeldungen gibt es schon: „Wir rechnen mit etwa 40 bis 50 Gruppen“, so Koopmann. Damit die Kirchentagssteilnehmer während der vier Veranstaltungstage mobil sind, können sie für 33 Euro je ein nagehendes „Kirchentag-Bier“ in metallisch-blau mieten (ab Montag, 15. Dezember im Internet unter [www.adfc-bremen.de](http://www.adfc-bremen.de) und [www.kirchentag.de](http://www.kirchentag.de)). 1.000 Stück zum Ladenpreis von 530 Euro sind von einem Sponsor eigens hergestellt und gespendet worden. Wer möchte, kann das Rad nach dem Event kaufen, und das für 399 Euro, inklusive Marken-Schloss.

Zusätzlich werden gespendete Gebrauchsräder an drei Standorten postiert, mit denen die Teilnehmer zwischen den Veranstaltungen pendeln können. Die Räder wurden in sozialen Werkstätten fahrradtauglich gemacht und werden nach dem Großereignis bedürftigen zu günstigen Preisen angeboten. Ein Radfahrerstadtplan und zusätzliche Abstiegsmöglichkeiten für Fahrräder in ganz Bremen sind zudem geplant.

Die Stadt Bremen unterstützt das Projekt und das Bundesverkehrsministerium stellt für den



Fahrräder gehören zur Hansestadt wie die Stadtmusikanten.

Foto: Hannah Grundey

„Fahrradfreundlichen Kirchentag“ rund 200.000 Euro zur Verfügung. „Es ist das erste Mal, dass die Regierung ein Projekt in dieser Umfang mitfinanziert“, freut sich Koopmann.

Wer das Projekt als Sponsor oder mit einer Radspende unterstützen möchte, kann sich in der ADFC-Geschäftsstelle unter 70 11 79 oder direkt in der Radstation am Bahnhof melden.

Früh angekündigt: Schon am 30. November des Vorjahres kündigte der Weser-Report die geplanten Aktivitäten auf der Titelseite an.

Die vor allem regional veröffentlichten Presse-, Rundfunk- und Fernsehbeiträge vorab haben nicht zu einer ungleich höheren lokal-regionalen Bekanntheit beigetragen.

Auch die Maßnahmen vor Ort, also die Infrastruktur des „Fahrradfreundlichen Kirchentags“, genossen eine relativ gute Bekanntheit: Die speziellen Fahrrad- und Fußgänger-spuren kannten und nutzten rund 59 Prozent der Besucher/innen, die zusätzlichen Fahrradparkmöglichkeiten kannten / nutzten rund 46 Prozent und die empfohlenen und ausgeschilderten Radrouten kannten / nutzten zusammen rund 39 Prozent der Besucher/innen<sup>2</sup>.

Die Angebote des „Fahrradfreundlichen Kirchentags“ waren nicht nur recht bekannt, sondern wurden von den

<sup>1</sup> Die Ergebnisse zur Bekanntheit aller Informationsmedien zum Projekt (Grafik) finden sich im Anhang

<sup>2</sup> Die Ergebnisse zur Bekanntheit der Infrastruktur des Projekts (Grafik) finden sich im Anhang

Besucher/innen, die sie kannten, auch überwiegend positiv bewertet. Dies wird in Kap. 4 (Evaluation: Besucherbefragung - Praxisbeispiel Bremen) aufgegriffen: 77 Prozent der Befragten bewertete das Informationsangebot als gut bis sehr gut. Auch die Wegeführung und die Abstellsituation wurden überwiegend positiv bewertet.

Und nicht nur die Ergebnisse der Befragung untermauern den überwiegend positiven Eindruck, den die Angebote des Projekts bei Besucher/innen, Organisatoren und Gastgebern hinterlassen haben: In vielen persönlichen Gesprächen, bei den Video-Interviews des Dokumentationsfilms, bei den parlamentarischen Abenden und auch vom Veranstalter wurde das Projekt immer wieder positiv erwähnt: das „Fahrradprojekt“ passte so gut in die Leitlinie des Kirchentags, einer der umweltfreundlichsten Großveranstaltungen Deutschlands, dass es auch vom Kirchentagsbüro die volle Unterstützung genoss.

Weiterhin sind die Internet-Nutzerzahlen z.B. auf der über [www.kirchentagsrad.de](http://www.kirchentagsrad.de) verlinkten [adfc-bremen.de](http://adfc-bremen.de)-Seite stark nach oben gegangen und blieben nach dem Event auf deutlich höherem Niveau. Ebenso sind die Verkaufszahlen des Kirchentagsrads über die Online-Bestellmöglichkeit mit mehr als einem Fünftel der Gesamtauflage als erfolgreiche Premiere für diesen Kommunikationsweg einzustufen.

Das Potential zu einem erfolgreichen Modellprojekt zu werden, sah auch die Jury des deutschen Fahrradpreises „best for bike“, als es den „Fahrradfreundlichen Kirchentag“ bereits Anfang Mai 2009, also noch in der Vorbereitungsphase, zur fahrradfreundlichsten Entscheidung des Jahres 2009 kürte. Die Preisverleihung nahm der Parlamentarische Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, Ulrich Kasparick, zum Abschluss des 1. Nationalen Radverkehrskongress des BMVBS am 7./8. Mai in Berlin vor.

<b>Überblick Kommunikation , Pressearbeit, Film- und Foto-Dokumentation</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Kommunikation vorab und während der Veranstaltung ist wichtig, damit die Fahrradmaßnahmen von allen Beteiligten mitgetragen werden und sich gut informierte Besucher/innen für´s Radfahren entscheiden.</li> <li>▶ Kommunikation und Verbreitung der Ergebnissen war wichtiger Schwerpunkt des Modellprojekts „Fahrradfreundlicher Kirchentag“</li> <li>▶ Externe Bremer PR-Agentur, Pressestelle des Kirchentags, Senator und ADFC Landesverband und Bundesverband arbeiteten zusammen an der PR</li> <li>▶ PR Bestandteile: Printmedien (Flyer, Roll-Ups, fahrradfreundlicher Besucherstadtplan, ADFC-Kirchentags-Sonderheft etc.), Websites, Pressekonferenzen, Messepräsentationen, Dokumentations-Film u.a.</li> <li>▶ Weitere, nicht oder nur teilweise erprobte PR-Möglichkeiten:</li> <li>▶ Medienpartner wie z.B. Zeitung, Radiosender gewinnen, autofreien Tag während einer (mehrtägigen) Veranstaltung organisieren, durch Einbindung von „Spaßfahrrädern“ die Bekanntheit fördern, Radlogistik (Radkuriere) stärker in PR einbinden, VIP-Person der Veranstaltung auf dem Fahrrad etc.</li> </ul>	
<b>Stärken</b>	<b>Schwächen</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Radfahren ist ein allgemein meist positiv besetztes Thema</li> <li>▶ Pressetermine vor und während des Kirchentags erzeugten gute Presseresonanz</li> <li>▶ Transport der Inhalte gelang gut anhand des konkreten Kirchentagsrads zum Anfassen („Botschafter“ des Projekts)</li> <li>▶ Prämierung als fahrradfreundlichste Entscheidung 2009 mit „best-for bike“ Preis stärkte die Aufmerksamkeit</li> <li>▶ Aktuelles, über andere Medien kommuniziertes Online-Angebot erhöht dauerhaft Homepage-Kontaktzahlen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Vor-Ort Maßnahmen (z.B. Fahrrad-Leihmöglichkeit) teilweise in der Menge nicht deutlich genug präsent (besser: einheitliche Lackierung der Leihräder, Leihstationen größer, einheitlicher und leuchtender markieren mit Bannern, Flaggen etc.)</li> <li>▶ Vermischung von Marketing Kirchentagsrad und redaktioneller PR ließ sich teilweise nicht vermeiden</li> <li>▶ Schwierigkeit bei festen geplanten Presseterminen: alle Projektbeteiligten müssen bis zu diesem Erstpräsentations-Termin Information zurückhalten (beim Kirchentagsrad entstand ungeplante verfrühte Berichterstattung)</li> </ul>





# Evaluation – Praxisbeispiel Bremen

## 4

4.1	Besucherbefragungen	48
4.2	Experten bewerten Verkehrslenkungs- und Infrastrukturmaßnahmen	52

In diesem Kapitel werden die Ergebnisse der Besucherbefragungen und Untersuchungen zur Verkehrssituation dargestellt:

- ▶ Die Herkunftsregionen und die Verkehrsmittelwahl (Modal-split) bei der Anreise der Besucher/innen zum Kirchentag
- ▶ Der morgendliche Modal-split während der Veranstaltungstage („vom Quartier zur Veranstaltung“)

- ▶ Eine Abschätzung des Fahrradanteils tagsüber
- ▶ Die Herkunftsregionen der Radanreisenden zum Kirchentag.
- ▶ Die Bewertung der Angebote des „Fahrradfreundlichen Kirchentags“ durch die Besucher/innen gezeigt.

Die Ergebnisse zur Bekanntheit der Maßnahmen werden im Kapitel 3,5 („Kommunizieren“) dargestellt.



## 4.1 Besucherbefragungen

Befragungen von Veranstaltungsteilnehmenden helfen u. a., die Wirksamkeit von Fahrradangeboten und Kommunikationsmaßnahmen zu evaluieren und zu verbessern. Dies bietet sich vor allem für modellhafte und auch für wiederkehrende Veranstaltungen an oder für Organisatoren, die verschiedene ähnliche Großveranstaltungen durchführen.

Während des Kirchentags 2009 wurden Besucher/innen in zwei verschiedenen Zusammenhängen zu den Angeboten des Fahrradfreundlichen Kirchentags befragt: Zum einen wurden die Bekanntheit des Projekts und der einzelnen Maßnahmen, deren Nutzung und Bewertung im Rahmen

Zum zweiten wurden Nutzer des kostenlosen Fahrradpendelservices (s. Kap. 2.2) um eine Evaluierung auf den Leih-scheinen gebeten: Hier wurden Angaben über die Dauer

einer großen Umwelt- und Verkehrsbefragung abgefragt. Diese führte der Kirchentag in enger Abstimmung mit dem Fahrradprojekt durch (Festlegung und Auswertung der zu evaluierenden Informationen). Diese Befragung wurde an allen Tagen der Veranstaltung (Mittwoch bis Sonntag) durch rund zwanzig Helfende persönlich durchgeführt. Die Daten dieser Befragung wurden durch das externe Büro eco-controlling in Berlin elektronisch erfasst. Aus diesen Daten wurden dem ADFC die für das Projekt „Fahrradfreundlicher Kirchentag“ relevanten Auswertungen zur Verfügung gestellt. An der Umwelt-Befragung nahmen 61,5 Prozent Frauen und 38,5 Prozent Männer teil.

und die zurückgelegte Strecke mit dem verwendeten Leih-rad und Angaben zur Zufriedenheit sowie der Ausgabe- und Rückgabe-Ort abgefragt.

Umwelt-/ Verkehrsbefragung	
Antwortbogen Rücklauf	1.516 Stk.
Gültige Antwortbogen	1.439 Stk.
Frauen / Männer Anteil	61,5 / 38,5 %

Leihradnutzerbefragung	
Antwortbogen Rücklauf	ca. 5.400 Stk.
Gültige Antwortbogen	ca. 2.950 Stk.
Frauen / Männer Anteil	— (kein Wert bekannt)

Die Gesamtheit aller und der gültigen Antwortbögen beider Befragungen im Überblick.

Ferner wurden im Facharbeitskreis in einer Auswertungsrunde die qualitativen Rückmeldungen zur Verkehrssituation seitens der beobachtenden Ämter, hier vor allem der

Verkehrsmanagementzentrale und der Leitzentrale der Polizei sowie des Veranstalters abgefragt.

### Ergebnisse zur Verkehrssituation beim Bremer Kirchentag



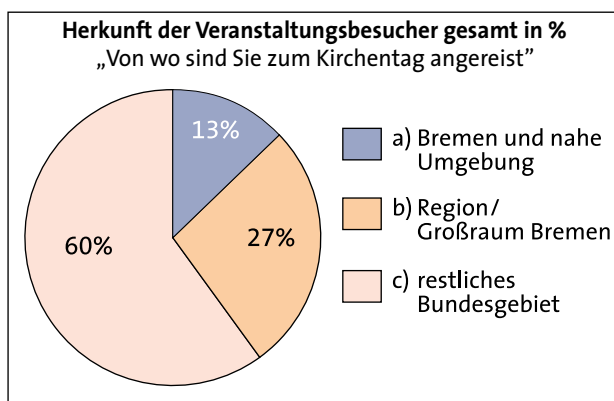
„Nehmen wir das Rad oder den Bus?“ Die tägliche Mobilitätsentscheidung der Besucher/innen beeinflusst den Modal-split der Veranstaltung.

Die Umweltbefragung erfasste sowohl die Anreise der Besucher/innen vom Heimatort zum Kirchentag (Modal-split und Startort), als auch wie Besucher/innen sich morgens zu ihrer ersten Einzelveranstaltung auf den Weg machten (Modal-split).

Zum Startort / Herkunft der befragten Besucher/innen und der Radanreisenden:

60 Prozent aller Veranstaltungsbesucher kamen aus dem weiteren Bundesgebiet (> ca. 200 km Entfernung, nach Postleitzahlen), 27 Prozent aus dem Großraum um Bremen (ca. 50-200 km Umkreis, nach PLZ) und 13 Prozent aus Bremen und dem nahen Umland (ca. 0-50 km Umkreis, nach PLZ) (Abb. folgende Seite oben links). Diese Werte decken sich in etwa mit früheren Kirchentagen, wo Gäste aus Stadt und Region etwa ein Drittel der Besucher/innen ausmachen. Das Fahrrad ist bei dieser Verteilung nur für einen sehr kleinen Teil der Teilnehmenden das Verkehrsmittel der Wahl für die Anreise zum Veranstaltungsort, die allermeisten haben also kein eigenes Fahrrad dabei. Daher müssen entsprechende Angebote für eine Fahrradverfügbarkeit am Veranstaltungsort geschaffen werden (siehe Kap. 2.2 Vor Ort mobil).

Beim Kirchentag 2009 waren aus demjenigen Befragtenanteil, der die Radanreise wählte, immerhin 8 Prozent aus dem weiteren Bundesgebiet (>200 km) gekommen, 32 Prozent aus dem Großraum um Bremen (ca. 50-200km) und 60 Prozent aus Bremen und naher Umgebung (bis ca. 50 km) (Abb. rechts, Seite 49). ▶

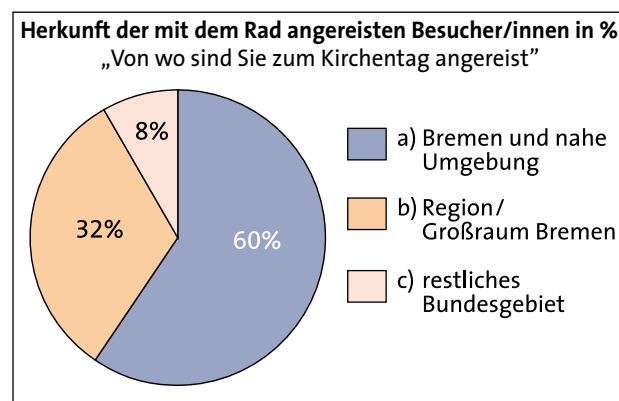


Herkunft der Besucher/innen (gesamt) nach 3 Regionen:

a) Bremen und nahe Umgebung (PLZ-Gebiete 27 und 28).

b) Region / Großraum Bremen (PLZ-Gebiete 20-22, 26, 29-33, 48, 49).

c) Restliches Bundesgebiet (alle anderen PLZ).



Herkunft der **radangereisten** Besucher/innen nach 3 Regionen:

a) Bremen und nahe Umgebung (PLZ-Gebiete 27 und 28).

b) Region / Großraum Bremen (PLZ-Gebiete 20-22, 26, 29-33, 48, 49).

c) Restliches Bundesgebiet (alle anderen PLZ).

## Modal-split für die Anreise vom Heimatort zum Kirchentag

Dass die meisten Besucher/innen des Kirchentags „umweltfreundlich“ zur Veranstaltung anreisen, ist auch bereits in Kapitel 2.1 dargestellt: Zusammengenommen kamen mehr als 64 Prozent der Befragten mit Bahn/ ÖPNV (37,6%) oder Reisebus (26,5%) zum Kirchentag. Und, wie genannt, kamen

2,7 Prozent mit dem Rad. Auf die CO<sub>2</sub>-intensiven Anreise mit PKW (und Flugzeug) entfallen zusammen rund 31 Prozent. Die Aufteilung des Modal-splits der An- und Abreise (nach Personen-Kilometern) für den Kirchentag 2009 ist in Abbildung und Tabelle, Balken a) dargestellt.

## Modal-split während der Veranstaltungstage

Einen ersten Hinweis auf das Mobilitätsverhalten der Besucher/innen während der Veranstaltung zeigt der Modal-split während des Kirchentags (Säule b) in der oberen Abbildung auf S. 50): Abgefragt wurde, wie die Besucher/innen am jeweiligen Tag morgens zur Veranstaltung gekommen sind. Der Anteil von Bahn/ ÖPNV erreicht hier 81,9 Prozent (zusätzlich Reisebus 2,6%), der Anteil der Radfahrenden 4,5 Prozent. Das zeigt, dass während des Kirchentags fast alle Besucher/innen umweltschonend unterwegs sind, und ein Großteil auch der mit PKW oder Flugzeug Angereisten während der Veranstaltung auf Bahn/ ÖPNV umsteigen, ein kleinerer Anteil auf das Rad. Zu Fuß gehen morgens sogar 7,5 Prozent. Nur noch 3 Prozent der Besucher/innen kommen morgens mit dem PKW zur Veranstaltung. Diese Besucher/innen sind dann meistens in das Programm involviert und transportieren auch Material.

Auf den ersten Blick erscheint der Anteil der Radfahrenden mit 4,5 Prozent bei der morgendlichen Anreise eher gering. Wichtig sind hier zwei Aspekte.

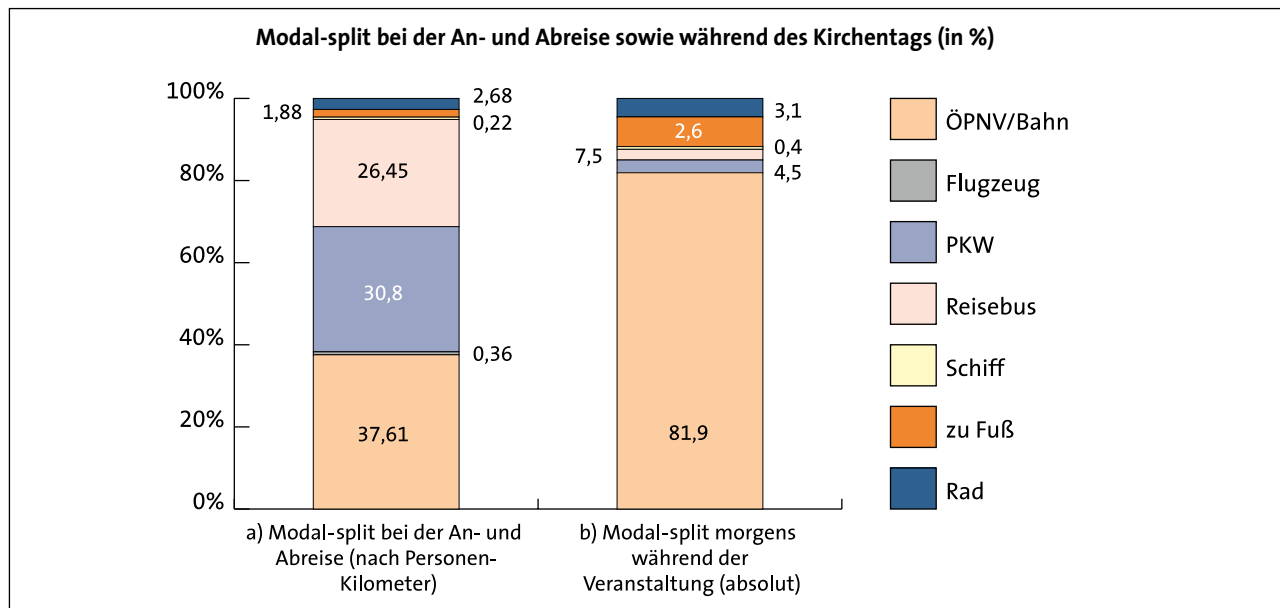
Erstens: Das Einzugsgebiet für die Quartiere (Privat- und Sammelquartiere während des Kirchentags umfasste gut 70 bis 80 km rund um Bremen. Die Quartiere werden so gewählt, dass sie an den Bahnstrecken nach Bremen liegen. Da sich die fahrradfreundlichen Angebote (Leih- und Kaufräder, Radrouten auf dem Stadtplan etc. vor allem auf das Stadtgebiet bezogen und ein Fahrradtransport in den Regionalzügen der Bahn nach Bremen und zurück wegen geringen Mitnahmekapazitäten nicht empfohlen werden

konnte, ist es verständlich, dass der allergrößte Anteil der Besucher/innen morgens mit der Bahn/ dem ÖPNV zur Veranstaltung kam. In der Frage zur Anreise konnte nur das eine Verkehrsmittel angegeben werden, mit dem die längste Strecke zurückgelegt wurde. So wurde hier nicht erfasst, wie viele Besucher/innen die Kombination Bahn/ ÖPNV und Fahrrad wählten.

Zweitens: Es war im Rahmen der Umweltbefragung nicht leistbar, zu untersuchen, welche Mobilität Besucher/innen im Laufe eines Veranstaltungstages wählen, um von einer Veranstaltung zur anderen zu gelangen oder wie viele Strecken mit welchen Distanzen sie zurücklegten. Um diese Frage detailliert zu untersuchen, wäre eine eigene Befragung nur zu diesem einen Thema erforderlich gewesen. Es gibt jedoch einige Hinweise, dass der Anteil der Wege, die während des Tages mit dem Rad zurückgelegt wurden, um einiges höher als 4,5 Prozent war. So ergab die Auswertung der Leihschein des kostenlosen Fahrradpendelservices allein durchschnittlich ca. 1.800 tägliche Nutzungen (Ausleihen) dieser Leihräder (5.400 Nutzung an 3 Tagen). Das entspricht ca.1,8 Prozent der KirchentagsBesucher/innen, die tagsüber zusätzlich mit dem Rad unterwegs waren. Auf die Frage nach der Bekanntheit des Leihradangebots wurde sogar von 3 Prozent der Befragten angegeben, dass sie dieses schon genutzt hätten (nicht nur kannten). Hinzu kommt eine nicht bestimmbare Zahl von Besucher/innen, die sich tagsüber bei anderen privaten Verleihern Rädern liehen oder jene, die morgens zwar mit der Bahn vom Quartier nach Bremen kamen, hier aber auf das eigene Rad

umstiegen. Die vorsichtig-realistische Schätzung der Projektbeteiligten geht also von 7 bis 9 Prozent Radverkehr bei den Besucher/innen während eines Veranstaltungstages

aus. Dieser Anteil muss als nennenswerte Entlastung des innerstädtischen ÖPNV während der Veranstaltungstage angesehen werden.



Modal-split bei der An- und Abreise (in %)	
Verkehrsmittel	Anteil in %
ÖPNV	3,99
Bahn	33,62
Flugzeug	0,36
PKW	30,80
Reisebus	26,45
Schiff	0,22
zu Fuß	1,88
Rad	2,68
Summe	100,00

Modal-split morgens vom Quartier zur Veranstaltung (in %)	
Verkehrsmittel	Anteil in %
ÖPNV	60,90
Bahn	21,01
Flugzeug	0,00
PKW	3,06
Reisebus	2,64
Schiff	0,36
zu Fuß	7,55
Rad	4,49
Summe	100,00

Der Modal-split der befragten Kirchentagsbesucher im Vergleich: Von den Befragten kamen bei der Anreise vom Heimatort 2,7 Prozent mit dem Rad. Für die morgendliche Fahrt vom Quartier zur Veranstaltung benutzen noch deutlich mehr Besucher/innen das Rad (4,5 %). Gesamtanteil des „Umweltverbunds“ (Rad, Bahn / ÖPNV, Reisebus und zu Fuß) während der Veranstaltung sogar 97 % (bei der Anreise 69 %).

## Bewertung der Angebote durch die Besucher/innen



Foto: Jens Lehmkuhler

Befragung von Leihradnutzern: Auf den Leihscheinen konnten gefahrene Kilometer, Nutzungsdauer und Zufriedenheit eingetragen werden.

Die Befragten, die angaben, das Projekt „Fahrradfreundlicher Kirchentag“ zu kennen, wurden auch um eine Bewertung der Angebote des Projekts (Informationsangebot, Abstell-situation für Räder, Wegeführung und Beschilderung) sowie um eine Bewertung der Qualität der Bremer Radwege gebeten. In allen vier Punkten bewerteten die absolute Mehrheit der Besucher/innen die Angebote positiv (gut oder sehr gut): Beim Informationsangebot waren es 77 Prozent, bei der Abstell-situation 69 Prozent, bei der Wegeführung / Beschilderung 64 Prozent sowie bei der Qualität der Radwege 68 Prozent.

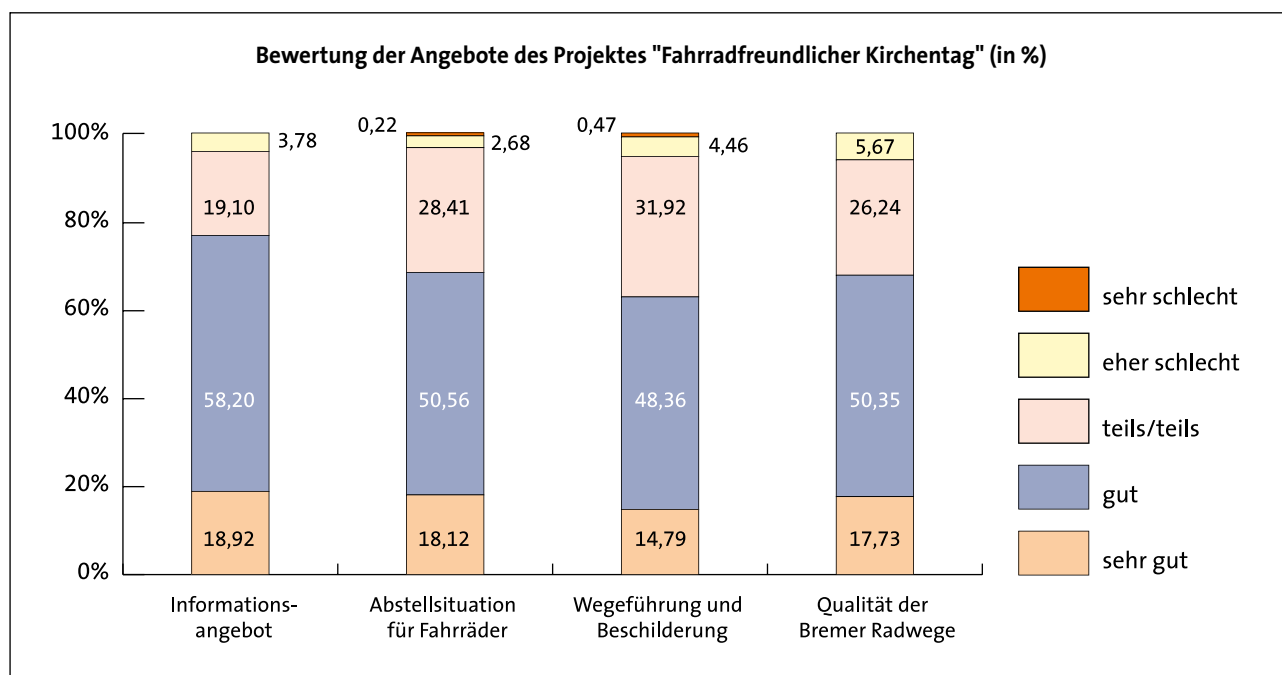
Dass die Situation der Bremer Radwege überwiegend positiv bewertet wird, ist vermutlich auch im Vergleich mit



der Situation der Herkunftsorte der Besucher/innen zu sehen: viele Städte bieten deutlich ungünstigere Ausgangsbedingungen für den Radverkehr. Veranstalter jedoch können meist an diesen Ausgangsbedingungen nicht viel verändern. Anderes hingegen bei der Wegeführung, die einerseits direkt vor Ort eindeutig erkennbar aber auch aus den Besucherunterlagen erschließbar sein muss. Genauso bei der Abstell-situation. Hier gibt es, wie die Bremer Besucherbefragung zeigt immer noch 30 bis 35 Prozent der Besucher/innen, die

das Angebot hier unentschieden oder schlecht bewerteten.

Das bedeutet, dass auch im Bremer Beispiel noch ein Verbesserungspotential liegt, um ein völlig überzeugendes Fahrrad-Infrastrukturangebot für die Besucher/innen zu bieten. Im Ganzen jedoch sprechen die Besucherbewertungen dafür, dass die Angebote gut geplant und ausgeführt waren, also bei den meisten Besucher/innen positiv ankamen.



## 4.2 Experten bewerten Verkehrslenkungs- und Infrastrukturmaßnahmen



Foto: Jens Lehmkuhler

*Kooperieren, koordinieren, kommunizieren - die Experten können am Ende höchst zufrieden sein*

Die Bewertung der infrastrukturellen Maßnahmen erfolgte im Facharbeitskreis Fahrradfreundlicher Kirchentag nach der Veranstaltung. Die Teilnehmenden wurden dabei im Vorfeld gebeten, Rückmeldungen anderer ihnen bekannter Schlüsselpersonen und Dienststellen wie zum Beispiel der Verkehrsmanagementzentrale abzufragen und in das Feedback einfließen zu lassen. Diese qualitative Bewertung durch Schlüsselpersonen, nahezu vollzählig versammelt in der Arbeitsgruppe, unterschied dabei nach gelungenen und optimierbaren Maßnahmen wie folgt:

### **positiv:**

- ▶ Die Fahrradparkangebote wurden wie erwartet gut angenommen.
- ▶ Die Servicestation an der Messe war sehr gut ausgelastet
- ▶ Rückmeldung der Verkehrsmanagementzentrale: Das Verkehrsaufkommen im motorisierten Individualver-

kehr war gering, auch am Brückentag zwischen Himmelfahrt und Wochenende

- ▶ Es gab keine nennenswerten Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern
- ▶ Aus verkehrspolizeilicher Sicht war das Miteinander von Fußgängern / Radfahrern / Autoverkehr zum Kirchentag kein Problem, die verschiedenen Gruppen haben gut miteinander harmoniert, was auch am friedlichen Klientel „Kirchentagsbesucher“ gelegen haben mag; die vorbereiteten verkehrlichen Maßnahmen hatten Erfolg, insbesondere die konsequente Sperrung der Bahnunterführung „Gustav-Deetjen-Tunnel“ für den motorisierten Individualverkehr.

### **zu beachten/ zu verbessern:**

- ▶ Die Standorte der Fahrradbügel waren nicht immer optimal, z. B. sei die Martinstraße in der Innenstadt kein „gelernter“, bekannter Abstellort und lag teilweise zu weit weg vom Geschehen.
- ▶ Am Europahafen fehlten Fahrradständer (Radfahrer ordneten sich selbst durch die Nutzung der Pfosten an den zahlreichen neuen Baumstandorten.)
- ▶ Die Kommunikation über die Platzierung der Radständer war zum Teil lückenhaft, vereinbarte Standorte wurden aufgrund anderer Anforderungen (u.a. Feuerwehr-Vorgaben) verkleinert, dafür kurzfristig neue geschaffen ohne dauerhafte Nachfrage.
- ▶ Die Orte und die Anzahl der mobilen Fahrradbügel sind mit mehr Vorlauf und in die Gesamtplanung des Veranstaltungsgeländes besser zu integrieren
- ▶ Das reale Nutzerverhalten ist noch stärker zu berücksichtigen („möglichst nah dran am Geschehen parken“)
- ▶ Der Gustav-Deetjen-Tunnel war ‚offiziell‘ auch für Radfahrer gesperrt (Verkehrszeichen: Verbot für Fahrzeuge aller Art außer Bussen und Straßenbahnen, es fehlte das Zusatzzeichen „ausgenommen Radverkehr“). Es gab außer durch das an den Sperrungen platzierte Hilfspersonal keinen Hinweis auf die Fahrbahnnutzung für Fahrräder im Bereich des Tunnels (Das vorhandene Verkehrszeichen „verpflichtender gemeinsamer Geh- und Radweg“ wurde nicht abgehängt). Kurzzeitig waren die Fahrbahnsperren auch radverkehrsbehindernd platziert, konnten aber kurzfristig optimiert werden. Die Praxis funktionierte dennoch erfolgreich.



Foto: Andreas Hombach

## Tausendfach nachhaltige Effekte – nicht nur für die eigene Veranstaltung

# 5

Mit dem Projekt „Fahrradfreundlicher Kirchentag“ möchten der ADFC, die Freie Hansestadt Bremen und der Deutsche Evangelische Kirchentag sowie der Förderer, das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, gezielt das Augenmerk anderer Kommunen und Veranstalter auf die unausgeschöpften Potentiale des Fahrrades als sinnvolles und kostengünstiges (Ergänzungs-)

Verkehrsmittel für Großveranstaltungen lenken. In einer Fachkonferenz „Tausendfach per Rad“ wurden deshalb im Herbst 2009 die Beiträge und Ergebnisse einem interessierten Fachpublikum anschaulich vorgestellt und erörtert. Hier konnten auch die Erfahrungen anderer Orte und Veranstalter einbezogen werden.

### Gute Aussichten vom Kirchturm



Foto: Andreas Hombach

Hartwig Bodmann, Geschäftsführer des Deutschen Evangelischen Kirchentags, blickt fahrradfreundlich in die Zukunft

Auch die nächsten bundesweiten Kirchentage, der Ökumenische Kirchentag in München 2010 und der 33. Deutsche Evangelische Kirchentag in Dresden 2011 planen Maßnahmen, das Fahrrad als Veranstaltungsverkehrsmittel mit einzubeziehen. Als Initiativen sind unter anderem bekannt: Pilgern per Rad, Sammlung von „Spendenrädern“ für Leihradservices, Fahrradgottesdienst. Je mehr die Fahrradasspekte innerhalb dieser Großveranstaltungsorganisation bekannt, eingeübt und erfolgreich sind, desto selbstverständlicher gehören sie zur Routine-Vorlaufplanung dazu. So ist ein Samenkorn auch für die Kirchentage der folgenden Jahre gelegt, das hoffentlich in den künftigen Veranstaltungsstätten auf ebenso fruchtbaren Boden fällt wie in Bremen.



## Anderswo geht's auch gut



Marjolein de Lange (Fietsersbond Amsterdam) berichtet aus den Niederlanden: Das Fahrrad ist bei Großveranstaltungen längst im Alltag angekommen

Fahrradwachen werden seit 25 Jahren vom ADFC Dortmund in Kooperation mit der Stadt und Borussia Dortmund erfolgreich am Bundesliga-Stadion betrieben.

Eine Imagekampagne zum Umstieg aufs Rad, verbunden mit einem Fahrradstadtplan sowie Fahrradwachen mit einem kleinen Service-Angebot an Public Viewing-Standorten sowie vor dem Olympiastadion initiierte die Berliner Senatsverwaltung anlässlich der Fußball-WM 2006, jedoch nur als

zeitlich begrenztes Projekt. Heute parken auf dem damaligen Fahrradparkplatz vor dem Olympiastadion Motorräder.

Anlässlich der Fußball-Europameisterschaft 2008 beschaffte die Stadt Salzburg in großer Zahl flexible mobile Fahrradanhelmbügel, die der städtische Bauhof seitdem verwaltet und bei unterschiedlichsten Anlässen je nach Bedarf einsetzt. Inzwischen interessieren sich externe Eventveranstalter für das Angebot: So erfolgte eine große Vermietung für den Audi-Familientag nach Ingolstadt.

Die Normalität, mit der in den Niederlanden bei Veranstaltungen das Fahrradparken bedacht wird, ist beispielhaft an den von der Stadt Amsterdam bereit gehaltenen mobilen Fahrradwachen für Events unterschiedlichster Größenordnung zu erkennen.

Ein Stück weit mehr dieser Selbstverständlichkeit des Fahrrads als Verkehrsmittel zum Besuch von Großveranstaltungen sollte ab sofort auch in deutschen Ländern einziehen. Interesse bekundeten auf der Fachkonferenz unter anderem der Hessische Gemeindetag, verschiedene Messeveranstalter, die Kieler Woche.

Alle Vorträge der Fachkonferenz sind online nachzulesen auf [www1.adfc.de/Verkehr--Recht/Radverkehr-foerdern/Gute-Beispiele/Fahrradfreundliche-Grossveranstaltungen/Seite-2-Die-Vortraege-der-Konferenz-zum-Download](http://www1.adfc.de/Verkehr--Recht/Radverkehr-foerdern/Gute-Beispiele/Fahrradfreundliche-Grossveranstaltungen/Seite-2-Die-Vortraege-der-Konferenz-zum-Download)

## Nachhaltige Nachwirkungen – Der Alltag in Bremen – was bleibt?



Mehr Radverkehr ist in Bremen fest eingeplant auf dem Weg nach Morgen - die Stadt an der Weser will 30 Prozent und mehr

Ein Teil der mobilen Fahrradabstellanlagen bleibt im Einsatz bei der Messe Bremen, wo je nach Flächenauslastung und Besucherandrang flexibel davon Gebrauch gemacht wird. Die städtisch übernommenen Fahrradabstellanlagen wurden schon kurzfristig für weitere Events an Standorten ohne ausreichendes Fahrradparkangebot eingesetzt. So konnten Radfahrer/innen sicher parken, z.B. beim Bremer Fahrradfestival auf den Osterdeichwiesen oder beim Aktionstag „Freie Fahrt fürs Klima“ in einer Autofreien Innenstadt (Straßenfest auf der Martinistraße). Des Weiteren ist geplant, einen Teil der von der Stadt nach dem Kirchentag angekauften

Bügel dezentral in verschiedenen Stadtteilen an Standorten mit Nachholbedarf fest aufzustellen.

Der Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa sowie der ADFC behalten die Großveranstaltungen in der Stadt im Blick und versuchen sie fahrradfreundlicher zu machen, u.a. im Rahmen eines europäischen Projekts zur Promotion für das Fahrradfahren ([www.PRESTO-cycling.eu](http://www.PRESTO-cycling.eu)). Ins Blickfeld rückt unter anderem die Fahrradparksituation rund ums Weserstadion, wo bislang lediglich 200 Plätze für regelmäßig mindestens 2 000 Fahrrad fahrende Stadionbesucher/innen zur Verfügung stehen.

Im Rahmen der Leitbilddiskussion Bremen 2020 sowie des Ende 2009 beschlossenen Klimaschutz- und Energieprogramms ist die Steigerung des Radverkehrsanteils am Modal-split um mindestens 20 Prozent in den nächsten Jahren ein wesentlicher Beitrag zur CO<sub>2</sub>-Reduzierung im Sektor Mobilität. Damit auch bei Großveranstaltungsbesuchen auch ein innerstädtischer Verkehrsanteil von mehr als 30 Prozent erreicht wird, ist noch viel zu tun.

Nicht nur in Bremen, sondern überall kann auf Basis der gemachten Erfahrungen mit relativ geringem Aufwand effektiv daran gearbeitet werden, umfassende hochwertige Fahrradangebote auch bei Großveranstaltungen ab sofort auch in Deutschland mehr und mehr zur Selbstverständlichkeit werden zu lassen. Viel Erfolg dabei!



Foto: Hannah Grundey

# Anhang

## 6

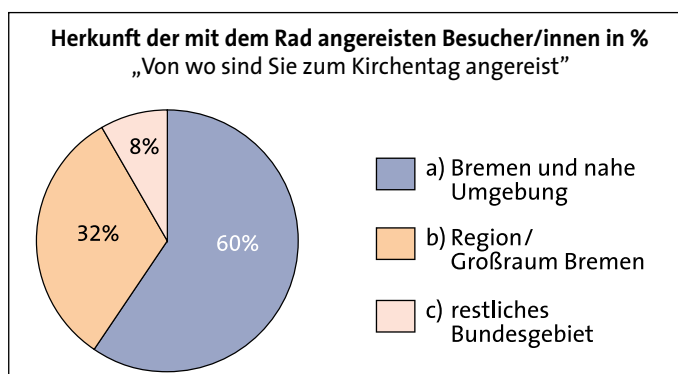
<b>6.1 Zahlen, Materialien und Dokumente</b>	<b>55</b>
6.2 Danksagungen	79
Seiten der Projektpartner: Bremen, ADFC, Kirchentag	80
Videodokumentation: Bezugsmöglichkeiten	83

### 6.1 Zahlen, Materialien und Dokumente

zu Kap.2.1

#### Die Herkunft der mit Rad angereisten Besucher/innen nach drei Regionen:

- Bremen + nahe Umgebung  
(PLZ-Gebiete 27 und 28).
- Region / Großraum Bremen  
(PLZ-Gebiete 20-22, 26, 29-33, 48, 49).
- Restliches Bundesgebiet  
(alle anderen PLZ).



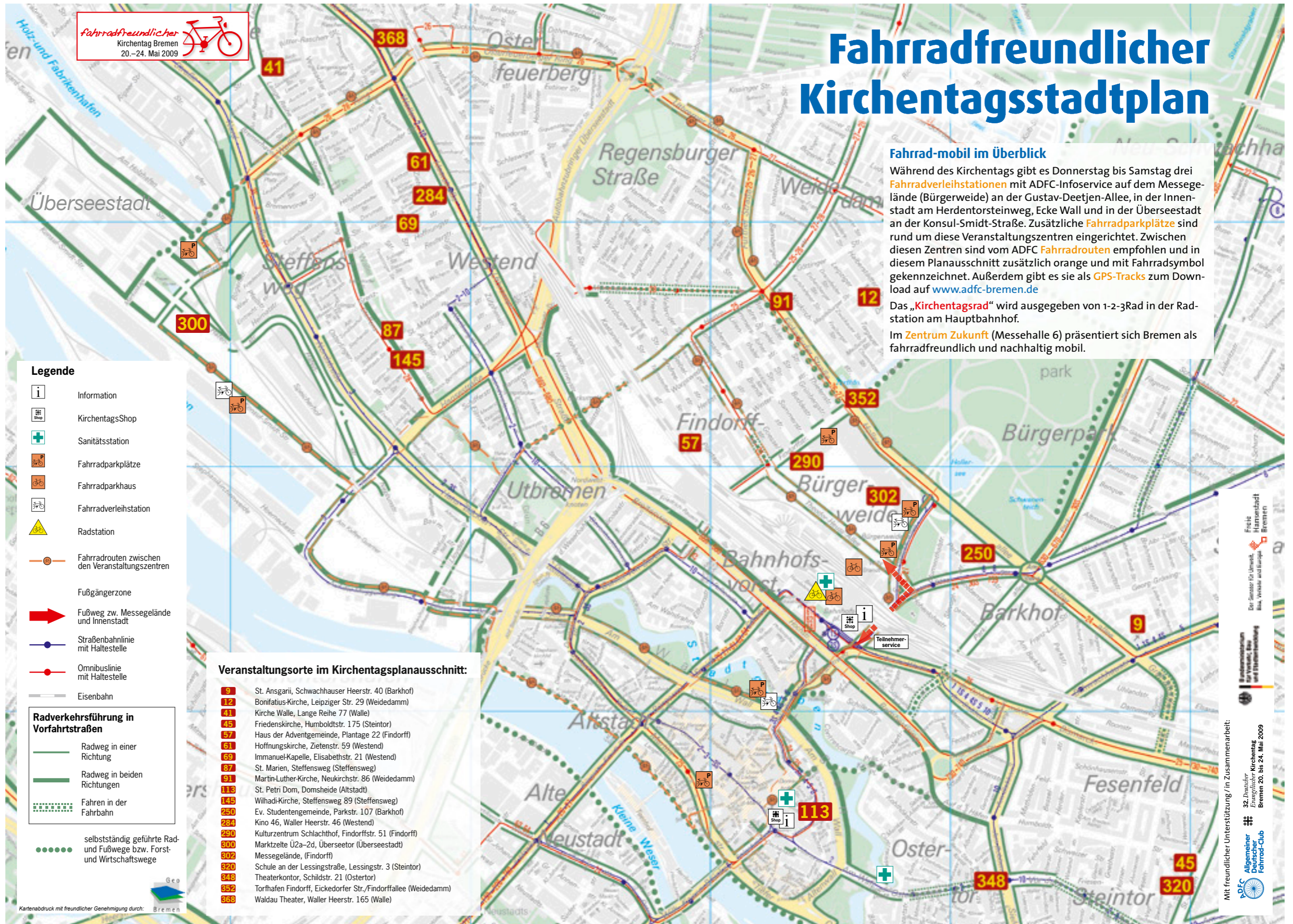


zu Kap.2.3

Ausschnitt aus dem „fahrradfreundlichen“ Besucherstadtplan des Kirchentags. Quelle: ADFC Bremen, pedal 3/ 2009

Kartengrundlage: Geoinformation Bremen

Bearbeitung/Gestaltung: 32. DEKT; Wilhelm Hamburger, SUBVE; Thorsten Adomeit, Dortmund; Klaus-Peter Land, Bremen; Manfred Koopmann, Hamburg







**Zeit- und Maßnahmenplan:**

Die Projekt-Maßnahmen in den sechs Bausteinen und ihre zeitliche Anordnung im gut 1½-jährigen Projektzeitraum von Juni 2008 bis Dezember 2009. Dargestellt sind auch die an der jeweiligen Maßnahme beteiligten Institutionen. Der Kirchentag selbst fand vom 20.-24. Mai 2009 statt.

Vereinfachter Zeit- und Maßnahmenplan 2009 Zeitraum: Juni 2008 bis Dezember 2009													
	2008												
	Juni	Juli	August	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.	Januar	Febr.	März	April	Mai	
	2009												
	Juni	Juli	August	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.						
<b>Maßnahmenbezeichnung</b>													
<b>1. Arbeitskreis Fahrradfreundlicher Kirchentag</b>													
Teilnehmeridentifizierung, Implementation													
Treffen, Aufruf, laufende, Abschluss													
<b>Unter-AGs:</b> siehe jeweils unter den Bausteinen													
Dokumentation und Auswertung Arbeitskreis													
<b>2. Fahrradfreundliche Anreise</b>													
Entwicklung <b>Anreise</b> -Konzepte (pauschal, individuell, ADFC)													
Ansprache ReiseVVA, Kirchen-, Gemeinden, ADFC-Gliedern													
Ansprachen Off. Verkehrsträger wg. Fahrradmitnahme													
Festlegung von Stemmollen													
Erstellung Flyer Anreise													
Koordination bundesweit und regional													
Durchführung Sternfahrt													
Vorbereitung <b>Radfahrer Gottesdienst</b> (Radler-Treffpunkt)													
Durchführung Radfahrer Gottesdienst													
Dokumentation und Auswertung Anreisen													
<b>3. Kirchentagsbesuch Fahrrad-mobil</b>													
Entwicklung Konzepte (Leihrad, Kaufrad)													
Absprachen Kirchentagsbüro													
<b>Leih-/Recyclingrad-Angebot:</b>													
Ansprache Fahrradvermieter													
Ansprache Teile-Sponsoren													
Koordination Recycling-Werkstätten													
Unter-AG: Treffen mit Werkstätten													
Koordination Spendenaderholung													
Publikation Angebote													
Durchführung Verleih													
<b>Kirchentagsrad:</b>													
Ansprache Fahrradhersteller/-händler													
Ansprache weitere Sponsoren													
Radentwicklung													
Publikation Angebote													
Bestellungscoordination													
Verkauf/Verleih Kirchentagsrad													
Dokumentation und Auswertung Kirchentagsrad													
<b>4. Fahrradfreundliche Veranstaltungsorte und -wege</b>													
Entwicklung Konzepte													
Unter-AG "Fahrradparken", Treffen													
Planung Routen, Wegweisung													
Planung Fahrradparkplätze													
Realisierung Routen (Genehmigungen, Absperrungen)													
Realisierung Fahrradparkplätze (Beschaffung, Aufstellung)													
Erstellung Radfahrerinfos in Besucherstadtplan													
<b>5. Präsentation als Fahrradfreundlicher Gastgeber</b>													
Entwicklung Konzept Präsentation													
Unter-AG "Bremen-/Projekt-Präsentation" (Messstand), Treffen													
Planung Messe-Präsentation (Inhalte und Angebote)													
Realisierung Ausstellung (Materialien)													
Planung Messe-Präsentation, Technik, Ausstattungsselemente													
Dokumentation und Auswertung: Gastgeber-Präsentation													
<b>Teilnehmerbefragung</b>													
Zielsezung, Fragebogenentwicklung													
Durchführung Teilnehmerbefragung													
Auswertung und Dokumentation Teilnehmerbefragung													
<b>6. PR-Arbeit, Ergebnis-Verbreitung</b>													
Entwicklung PR-Konzept													
Entwicklung Erscheinungsbild													
Unter-AG "Erscheinungsbild", Treffen													
Unter-AG "Öffentlichkeitsarbeit", Treffen													
Aktuelle PR-Arbeit in ADFC-Medien													
Aktuelle PR-Arbeit in Kirchentags-Medien													
Aktuelle PR-Arbeit in lokaler und bundesweiter Presse													
Entwicklung und Produktion PR-Medien													
Vertrieb PR-Medien													
<b>Parlamentarischer Abend Berlin</b> (Vorbereitung + Durchführung)													
Entwicklung Foto- und Video-Konzept													
Aktuelle Foto- Dokumentation													
Aktuelle Videoaufnahmen													
Filmproduktion, DVD-Vervielfältigung und Vertrieb													
<b>Expertenkonferenz</b> (Planung Programm)													
Expertenkonferenz (Gewinnung Referenten, Teilnehmer)													
Organisation Räume, Technik, Rahmenprogramm													
Durchführung und Dokumentation Expertenkonferenz													
<b>Handbuch</b> Erstellung (Inhalte)													
Produktion Handbuch (Layout, Druck) und Vertrieb													

Kirchentag


 zu Kap.3.5 (Kommunizieren)

Die **SWOT-Analyse** ist Teil des Kommunikationskonzepts zum Projekt. Eine Abschlussbewertung der SWOT-Faktoren ergab, dass ein Großteil der Chancen und Stärken des Projekts genutzt wurden bzw. zum Tragen kamen, während Schwächen und Risiken kaum zum Tragen kamen.

Kommunikations-Analyse der Stärke/Schwächen und Chancen /Risiken des Projekts „Fahrradfreundlicher Kirchentag“ (SWOT-Analyse)	
Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Positive Effekte des Radfahrens (Gesundheit/ Klima/Emotionalität)</li> <li>▶ Starker bundespolitischer Background: Nationaler Radverkehrsplan</li> <li>▶ Gastgeberstadt Bremen: Stadt mit hohem Radverkehrsanteil, „Stadt der kurzen Wege“</li> <li>▶ etablierte Großveranstaltung Kirchentag: bestehende Infrastruktur und Kommunikationswege des Kirchentagsbüros</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Konkurrenzsituation zum Kirchentagsmotto „Kirchentag der Schiffe“</li> <li>▶ Keine Aufstockungskapazitäten („Plan B“) für Radangebote, wenn zu viele Teilnehmende</li> <li>▶ Keine Angebote für Familien mit Kindern und Menschen mit Einschränkungen („Barrierefreiheit“)</li> </ul>
Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Christliches Bewusstsein des Publikums trägt Fahrradidee</li> <li>▶ Fahrradfreundliches Umfeld und gute Radverkehrsinfrastruktur machen Gästen Lust aufs Radfahren</li> <li>▶ Weitere Profilierung Bremens als „Fahrradstadt“</li> <li>▶ Kurze Abstimmungswege sorgen für guten Austausch und win-win Situation der beteiligten Akteure</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Thema Fahrrad könnte in Themen- und Veranstaltungsvielfalt untergehen</li> <li>▶ Negatives Image (falls nicht genügend Fahrräder, Fahrradverlust / Diebstahl / Ersatzansprüche, zu viele Reparaturfälle etc..)</li> <li>▶ Schlechtes Wetter – keine positiven Radfahrerlebnisse der Besucher/innen</li> </ul>


 zu Kap.3.5

**Liste der dokumentierten Veröffentlichungen**

(Print-, Online- und Hörfunk/Fernsehen) zum „Fahrradfreundlichen Kirchentag“ im Projekt-Zeitraum (Juni 2008 - Dezember 2009).

<b>Veröffentlichungsliste zum „Fahrradfreundlichen Kirchentag“</b>			
<b>Datum</b>	<b>Zeitung /Herausgeber</b>	<b>Titel</b>	<b>Autor(en)</b>
<b>Printmedien</b>			
01.11.2009	ADFC-Impuls November 2009	„Tausendfach per Rad“ - fahrradfreundlicher Kirchentag und Fachkonferenz	
01.10.2009	„Give cycling a push“ PRESTO Newsletter 1/2009	City news: Bremen improves bicycle access to large scale events	
22.08.2009	Die Norddeutsche	Kirchentag mit Kirchenrad. Der Nordbremer Filmemacher Matthias Sabelhaus drehte Werbefilm für den ADFC	Albrecht Joachim Bahr
Juni 2009	ADFC Radwelt 3/09	ADFC-Projekt gewinnt bei „best for bike“ - „Fahrradfreundlicher Kirchentag“ ausgezeichnet	-
23.05.2009	Die Norddeutsche	Räder, Fisch und Rumba nach Gesangbuch - Dreimal Kirchentag in Bremen-Nord: Fahrradgottesdienst, Imbiss auf dem Schulschiff und ein Rock-Konzert	Albrecht Joachim Bahr
22.05.2009	Weser Kurier	Fast 4700 Helfer Im Einsatz - Ehrenamtliche sorgen für den reibungslosen Ablauf des Kirchentags	Elke Grundel
21.05.2009	Weser Kurier	Zu Lande und zu Wasser nach Bremen. Die Wege der Kirchentagsreisenden / 24 000 Menschen sind mit dem Zug nach Bremen gekommen.	Andrea Suhn
21.05.2009	Weser Kurier	Der Kirchentag von A bis Z - Die wichtigsten Adressen, Telefonnummern und Anlaufstellen für Besucher/innen	
21.05.2009	Weser Kurier	Gut organisiertes Verkehrschaos	Rose Gerdt-Schiffler
21.05.2009	Weser Kurier	Viele Besucher/innen nutzten ihre Muskelkraft und reisten mit dem Rad Fahrrad zum Kirchentag	Foto: Kalka
21.05.2009	Weser Kurier	Worauf die Stadt wirklich abfährt	Sebastian Manz
20.05.2009	Achimer Kurier	Radsternfahrt des ADFC zum Kirchentag	-
20.05.2009	Kreiszeitung Stuhr-Weyhe	Strampeln für das Glaubensfest - 2000 zusätzliche Fahrradstellplätze / Den Drahtesel direkt auf der Martinistraße parken	-
20.05.2009	Weser Report	Heute betet ganz Bremen - 1000 Räder für ein Halleluja	Alexander Kuhl
20.05.2009	Weser Report	„Ein wunderbares Projekt“ - Pünktlich zum Bremer Kirchentag wurde die Schlachte-Verlängerung geöffnet (mit Foto-Zitat „Kirchentagsrad“)	Martin Bollmann
19.05.2009	Weser Kurier	Parkplätze gibt's nur fürs Rad	-
19.05.2009	Weser Kurier	Am Nachmittag ist die City dicht - Eröffnung des Kirchentags: Die ersten Straßenzüge werden morgen bereits ab 12 Uhr gesperrt	Arno Schupp
19.05.2009	Weser Kurier	Immer an der Weser lang: Schlachte führt bis in die Überseestadt (mit Foto-Zitat „Kirchentagsrad“)	Tobias Dohr
19.05.2009	Nordwest-Zeitung	Fußmarsch im Pilgertempo - Mit dem rad oder auf Schusters Rappen zum Kirchentag	Hannelore Johannesdotter
16.05.2009	Weser Kurier	Baustellen in Bremen: 32. Deutscher Evangelischer Kirchentag in Bremen vom 20. bis 24. Mai 2009	-





## Liste der dokumentierten Veröffentlichungen (Fortsetzung)

Datum	Zeitung /Herausgeber	Titel	Autor(en)
<b>Fortsetzung Printmedien</b>			
16.05.2009	Weser Kurier	„Die Theologie machen die anderen“ - Enno Eike Nottelmann leitet beim Kirchentag die Infrastrukturabteilung	Albrecht Joachim Bahr
Mai 2009	Bremer Kirchenzeitung	Mensch, dein Klima! Fahrräder bis zu drei Stunden kostenlos leihen, eine Klimaschule (...) der Kirchentag will für ein gutes Klima sorgen - auch ganz praktisch.	-
Mai 2009	Bremer Kirchenzeitung	Kirchentag für Einsteiger. Verkehrstipps / Radverleih	-
Mai 2009	Bremer Kirchenzeitung	Mensch, feier! Kirchentag für Jugendliche: Musik, Quizen, Spiel & Spaß, Chillen und Nachdenken. (Zitat Nele van Laaten: „Singen auf dem Rad“)	
Mai 2009	Pedal 3/2009 Hg. ADFC Landesverband Bremen	Sonderheft „Kirchentags-Spezial“.	J. Brüning, W. Hamburger, M. Janssen, L. Koopmann, K.-P. Land, E. Nottelmann, M. Prieser
25.04.2009	Weser Kurier	Wichtige Infos im Überblick . Wie von A nach B kommen, wo gibt es Eintrittskarten, wer sind die Ansprechpartner? Viele Fragen - vor allem, wenn man nicht aus Bremen ist.	-
April 2009	32. Deutscher Evangelischer Kirchentag	Broschüre: „Feiern unter freiem Himmel“. Tipps zur Fortbewegung	-
April 2009	ADFC Radwelt 2/09	Parlamentarischer Abend in Bremen	-
April 2009	ADFC Radwelt 2/09	Fahrradfreundlicher Kirchentag	-
28.03.2009	Weser Kurier	„Ständer entrümpeln“ - Leserbrief zum Artikel „Gebrauchte Räder zum Aufmöbeln gesucht“ vom 24. März 2009	Rolf von Tungeln, Bremen
24.03.2009	Weser Kurier	Gebrauchte Fahrräder zum Aufmöbeln gesucht. Kirchentag will 600 Leih-Drahtesel für Besucher/innen bereitstellen.	Karina Skwirblies
19.03.2009	Weser Kurier	Schon 5000 Betten für den Kirchentag. (mit Foto-Zitat „Kirchentagsrad“)	Karina Skwirblies
14.03.2009	Weser Kurier	100 Fundräder für Kirchentagsgäste	-
März 2009	Radreport 2/2009 Hg. ADFC - Landesverband Sachsen e.V.	Auf nach Bremen - per Rad	-
März 2009	BEK Forum Hg. Bremische Evangelische Kirche	Kirchentag aktuell. „Noch alte Drahtesel gesucht“ sowie „Kirchentagsrad jetzt bestellbar“	-
März 2009	Projekt „Tut dem Klima gut“ 32. Deutscher Evangelischer Kirchentag.	Broschüre: „Wissen wie der CO <sub>2</sub> Rucksack leichter wird.“ Kirchentag Vorschau: Fahrradfreundlicher Kirchentag	-
März 2009	Radwelt 1/09	Fahrradfreundlicher Kirchentag - Per Kirchentagsrad zum Fahrradgottesdienst	-
16.02.2009	Die Tageszeitung - Bremen	Revolution der Radverkehre - Bremen soll Modellstandort für „Öffentliche Fahrradverleihsysteme“ werden.	Henning Bleyl
11.02.2009	Weser Kurier	Kirchentag setzt aufs Fahrrad - Ziel der Veranstalter: 10.000 Besucher/innen sollen in die Pedale treten.	Elke Grundel
10.02.2009	Bild Bremen	Das Fahrrad für den Kirchentag. Senator Loske hat es schon gefahren.	remo
06.02.2009	Osnabrücker Zeitung	Bischof als Testfahrer	-



## Liste der dokumentierten Veröffentlichungen (Fortsetzung)

Datum	Zeitung /Herausgeber	Titel	Autor(en)
04.02.2009	Münsterländische Tageszeitung	Bischof strampelt für den Klimaschutz. Oldenburger Firma Rabeneick entwickelt Fahrrad für den Kirchentag in Bremen	-
04.02.2009	Nordwest-Zeitung	Leute von heute. Fahrrad für den Bischof	-
05.01.2009	Weser-Kurier	Straßenschilder für Radfahrer - Nach Nord und Süd ist jetzt auch Mitte an der Reihe	-
Januar 2009	Pedal 1/2009 Hg. ADFC Landesverband Bremen	Ja! Fahrradmobil beim Bremer Kirchentag	Mareke Janssen
30.11.2008	Weser Report	Zwei Räder für ein Halleluja - Der Evangelische Kirchentag wird fahrradfreundlich / Noch Spender und Sponsoren gesucht.	Bastienne Ehl
16.10.2009	Weser Kurier	Kirchentag tritt in die Pedale - Fahrrad-Projekt von ADFC und Diakonie / Spender alter Räder gesucht.	Ingo Hartel
Oktober 2008	Friedenskirche Herbst / Winter 2008/09 Gemeindeblatt d. Evangelischen Friedensgemeinde Bremen	Es wird eng. Stauprognose zum Kirchentag	Karsten Klama
<b>Online-Medien, E-Mail Newsletter etc.</b>			
12.11.2009	www.elfferding.de/jitensha/blog.html#091028 Blog Susanne Elfferding	May 25, 2009 (Mo) Bike-freundlicher Kirchentag	Susanne Elfferding
09.11.2009	www.nationaler-radverkehrsplan.de/praxisbeispiele Nationaler Radverkehrsplan	Fahrradfreundlicher Kirchentag, Bremen 2009 Fahrradfreundliche Gestaltung eines Großereignisses Deutschland, Bremen: Bremen (560.000 Einwohner)	DIFU Deutsches Institut für Urbanistik
06.11.2009	Fahrradportal-News Nr. 23 / 2009 Nationaler Radverkehrsplan	Tagungen / Konferenzen: 02.11.2009 Fachkonferenz „1000fach per Rad“ in Bremen.	DIFU Deutsches Institut für Urbanistik
04.11.2009	www.nationaler-radverkehrsplan.de	Fachkonferenz „1000fach per Rad“ in Bremen. Am zweiten November fand in Bremen die Fachkonferenz „100fach per Rad – Großveranstaltungen fahrradfreundlich organisieren“ statt.	Quelle: www.adfc.de/6996_1
04.11.2009	www.adfc.de/aktuelles	Fachkonferenz „Tausendfach per Rad“ in Bremen	
02.11.2009	www.epd.de Evang. Presse-dienst	„Experten fordern mehr Räder auf Großveranstaltungen“	Dieter Sell
01.09.2009	www.adfc.de	Tausendfach per Rad. Fachkonferenz „Großveranstaltungen fahrradfreundlich organisieren“	
Juni 2009	ww.adfc.de/aktuelles	Eine gelungene Premiere	-
19.05.2009	www.bremen.de	Zusätzliche Stellplätze für den Kirchentag	-
18.05.2009	www.kirchentag.de	Bremen gewinnt Deutschen Fahrradpreis „best for bike“	-
15.05.2009	www.kirchentag.de	Mit dem Trecker zum Kirchentag	-
11.05.2009	www.senatspressestelle.bremen.de	Senator Reinhard Loske dankt ADFC und Kirchentag	-
20.04.2009	www.adfc.de	Erleben Sie den 32. Evangelischen Kirchentag aus einer neuen Perspektive	-
20.04.2009	www.kirchentag.de	Mit dem Kirchentagsrad die Weser entlang	-

Datum	Zeitung /Herausgeber	Titel	Autor(en)
<b>Fortsetzung Online-Medien, E-Mail Newsletter etc.</b>			
06.04.2009	www.bremens-tourism.de	Das Kirchentagsrad	-
24.03.2009	www.weser-kurier.de	Gebrauchte Fahrräder zum Aufmöbeln gesucht Kirchentag will 600 Leih-Drahtesel für Besucher/innen bereitstellen.	s.o.
20.03.2009	ADFC e-Impuls-Nachrichten Nr. 27/2009	ADFC und Rabeneick entwickeln Kirchentagsfahrrad	André Gläser
18.03.2009	westline.de	„Der fahrradfreundlichste Kirchentag aller Zeiten“	-
13.03.2009	Newsletter Hg. 32. Deutscher Evangelischer Kirchentag	Umweltfreundlich unterwegs mit dem Kirchentagsrad	-
11.03.2009	Senatspressestelle	Senator Mäurer übergibt Fundräder für Kirchentag	-
März 2009	www.ev-jugend-hannover.de	„Kirchentag in Bremen“ - Radtour zum und Kirchentag	-
17.02.2009	www.evika.de Evang.-luth. Landeskirche Hannovers	Kirchentag will Teilnehmende auf das Rad locken	-
11.02.2009	www.volksstimme.de	Strampeln für den Klimaschutz. Oldenburger Firma entwickelt Fahrrad für den Kirchentag in Bremen.	Jörg Nielsen
10.02.2009	www.kreiszeitung.de	Strampeln für den Klimaschutz. Oldenburger Firma entwickelt Fahrrad zum Evangelischen Kirchentag in Bremen / Limitierte Auflage	Jörg Nielsen und Dieter Sell
09.02.2009	www.kirchentag.de	Mit dem Fahrrad zum Kirchentag	-
09.02.2009	www.kirchentag.de	Mit dem Rad zum Kirchentag	-
28.01.2009	www.citybeat.de	Premiere in Bremen: Das Kirchentagsfahrrad	-
21.01.2009	ADFC e-Impuls Nr 76/2008	Mustertexte für ADFC-Touren zum fahrradfreundlichen Evangelischen Kirchentag 2009 in Bremen	Roland Huhn / impuls@adfc.de
<b>Hörfunk und TV</b>			
24.05.2009	ZDF	"Mit Jesus aus der Krise" Rückblick auf den Evangelischen Kirchentag 2009 Teilbeitrag: "Mensch - was fährst Du?"	Marina Fuhr, Ulrich Hansen, Hanne Huntemann, Ariane Martin, Abdul-Ahmad Rashid
24.05.2009	SWR 1 Radio: „Sonntagmorgen“	Aktuelle Berichterstattung vom Evangelischen Kirchentag	
20.05.2009	ARD „Tagesschau“ 20 Uhr	„Evangelischer Kirchentag eröffnet“ (Bilder der Fahrradreise)	Christian Dohle
20.05.2009	Radio Bremen TV „buten un binnen Magazin“	„Und wie kommst Du?“ Ob auf der Straße oder der Schiene, in der Luft oder zu Wasser. Die Besucher/innen des Kirchentages haben in Bremen die Qual der Wahl.	Olaf Kretschmer
20.05.2009	ZDF	"Mensch - wo bist du?" Vorbericht zum Evangelischen Kirchentag 2009; u.a. "Das Kirchentagsrad"	Gunnar Petrich, Ulrich Hansen, Hanne Huntemann u.a.
18.05.2009	Deutschland Radio „Deutschland heute“ 22 Uhr	„Bremen fährt Fahrrad“ Deutschland heute	Godehard Weyerer
17.04.2009	Radio Bremen Hörfunk	„Testfahrt mit dem Kirchentagsfahrrad“	Jutta Przygoda
09.02.2009	RTL regional	„Mit Gottes Segen“ Als einer der ersten hat der Grünen-Politiker Reinhard Loske eines der neuen Kirchentagsräder Probe gefahren.	Peter Becker
06.02.2009	Radio Bremen TV „buten un binnen Magazin“	„Vaterunser auf dem Drahtesel“ Der Kirchentag soll fahrradfreundlich sein, darum werden jetzt gebrauchte Fahrräder in Schuss gebracht.	Britta Krane



zu Kap.3.5


Gedruckte Info-Materialien zum „Fahrradfreundlichen Kirchentag“ :

**Kirchentag 2009**  
Bitte einsenden oder per Fax an: 0421/346 29 50

Der „fahrradfreundliche Kirchentag“ wird im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung gefördert.

Algemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V.  
„Kirchentag“  
Postfach 10 77 47  
28077 Bremen

**32. Deutscher Evangelischer Kirchentag**  
Bremen 20. bis 24. Mai 2009




**Wichtiger Hinweis:**

Über 100.000 Menschen reisen zum 32. Deutschen Evangelischen Kirchentag im Mai 2009 nach Bremen. Sie alle werden eine Unterkunft in Bremen und „umzu“ benötigen. Bitte bucht Privatquartiere oder eine Gruppenunterkunft für die Zeit des Kirchentags zusammen mit Eurer Anmeldung zum Kirchentag über das Kirchentagsbüro, falls keine privaten Kontakte zu Quartiergebern bestehen.

Informationen zum Kirchentag (Programm, Anmeldung etc.) unter:  
[www.kirchentag.de](http://www.kirchentag.de)


**Tipps:**  
Wegen der begrenzten Fahrradmitnahmekapazitäten der Deutschen Bahn wird anstelle der Rückreise am Sonntag eine Verlängerung um 1 oder 2 Tage z. B. mit Ausflug an die Nordsee empfohlen.



**Auf nach Bremen – per Rad zum 32. Deutschen Evangelischen Kirchentag**

20. – 24. Mai 2009

Einladung zu Radanreise und Fahrrad-Sternfahrt

 Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club  
[www.adfc.de](http://www.adfc.de)


**Liebe ADFC-Radtourenleiterinnen und Radtourenleiter,**

vom 20. – 24. Mai 2009 wird der 32. Deutsche Evangelische Kirchentag in Bremen stattfinden. Der ADFC wird ihn zusammen mit der Stadt Bremen und dem Kirchentagsbüro fahrradfreundlich gestalten.


Dazu werden 1000 Kirchentagsfahrräder zur Miete und zum sehr günstigen Kauf zur Verfügung stehen, zusätzliche Abstellmöglichkeiten für Fahrräder werden geschaffen, ein Radfahrerstadtplan speziell zum Kirchentag wird erstellt, die Verkehrsinfrastruktur wird besonders fahrradfreundlich gestaltet, ein Fahrradgottesdienst findet statt und, und, und....

Euch möchten wir einladen, mit Kirchentagsteilnehmerinnen und -teilnehmern aus Eurer Region mit dem Fahrrad nach Bremen zu fahren. Die Radanreise kann die gesamte Strecke vom Heimatort bis zum Kirchentag oder eine kombinierte Bahn-/Bus-Fahrradreise sein. Vor der Einfahrt nach Bremen werden sich alle Radreisegruppen vor der Stadt an vier zentralen Punkten sammeln und geschlossen als Fahrrad-Sternfahrt zum Kirchentag fahren. An den Treffpunkten erwarten Euch ortskundige ADFCler aus Bremen. In Bremen werden die Radreisenden offiziell willkommen heißen, bevor sie ihre Quartiere in Beschlag nehmen.

**Kontakt:**  
ADFC-Bundesverband  
Wolfgang Richter  
E-Mail: [wolfgang.richter@adfc.de](mailto:wolfgang.richter@adfc.de)  
Telefon: 0421 - 346290

 Fahrradfreundlicher Kirchentag Bremen  
20.-24. Mai 2009

**Folgender Ablauf für die Fahrrad-Sternfahrt zum Kirchentag ist vorgesehen:**



**Mittwoch 20.05.2009 bis 9.30 Uhr**  
Eintreffen der ADFC-Radgruppen an den Sammelpunkten in Achim, Delmenhorst, Lilienthal und Syke. Start zur letzten Etappe unter Leitung ortskundiger ADFC-Radtourenleiter ins Zentrum von Bremen.

**12.00 Uhr**  
Begrüßung der Rad fahrenden Kirchentagsteilnehmer durch Stadt und Kirchentag in der Bremer Innenstadt.

...und noch ein Terminhinweis:  
**Donnerstag 21.05.2009 18.00 Uhr**  
Fahrradgottesdienst in Bremen-Vegesack mit anschließendem Konzert.

Wir bitten, geplante Touren möglichst frühzeitig anzumelden. Nur dann können wir zusammen mit dem ADFC Bremen die Fahrrad-Sternfahrt zum Kirchentag gut planen. Alle angemeldeten Gruppen erhalten in den nächsten Wochen weitere Informationspakete.

**Anmeldung** einer Radtour zum 32. Deutschen Evangelischen Kirchentag 2009 in Bremen

**ADFC-Gliederung**

**ADFC-Radtourenleiter/in**

Name \_\_\_\_\_  
Vorname \_\_\_\_\_  
Straße \_\_\_\_\_  
PLZ/Ort \_\_\_\_\_  
Telefon \_\_\_\_\_  
Fax \_\_\_\_\_  
E-Mail \_\_\_\_\_  
Startort \_\_\_\_\_  
Startdatum, -zeit \_\_\_\_\_  
geplante Teilnehmerzahl \_\_\_\_\_

**Wir werden voraussichtlich von folgendem Sammelpunkt zur letzten Etappe nach Bremen aufbrechen:**

Achim                       Syke  
 Delmenhorst               Lilienthal

**Anmeldung**

Flyer: „Auf nach Bremen“ - Fahrradfreundlichen Anreise

Gestaltung: zweiplus Medien, Darmstadt  
Fotos: Hannah Grundey  
Konzeption: ADFC Bundesverband

zu Kap.3.5

Gedruckte Info-Materialien zum „Fahrradfreundlichen Kirchentag“ (Fortsetzung):

**Das erste Kirchentagsrad ist da!**

Erleben Sie den 32. Deutschen Evangelischen Kirchentag in Bremen aus einer neuen Perspektive: Vom Rad aus! Erwerben Sie eines der 1.000 City-Räder im Kirchentagsdesign. Das Kirchentagsfahrrad bringt Sie ohne Stau und außerdem emissionsfrei von einer Veranstaltung zur anderen. Das Rad ist sowohl für die Stadt als auch für leichtere Touren geeignet und wurde vom Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club (ADFC) in Zusammenarbeit mit dem norddeutschen Hersteller Rabeneick konzipiert.

**Sichern Sie sich jetzt im Internet oder per Rückantwort Ihr Exemplar der limitierten Auflage – und nehmen Sie ein Stück fahrradaktive Kirchentagserrinerung mit nach Hause.**

**Tipp:** Nicht-vorverkaufte Exemplare stehen zu Kirchentagsbeginn auch zum Mieten und Probefahren zur Verfügung. Wer möchte, kauft anschließend ein „kirchentagsgerprobtes“ Rad. Lassen Sie sich per Internet für diesen Service vormerken. [www.kirchentagsrad.de](http://www.kirchentagsrad.de)

**Der Kirchentag wird fahrradfreundlich!**

Bremen als fahrradfreundliche Großstadt ist Gastgeber des 32. Deutschen Evangelischen Kirchentags. Dies ist ein Ansporn, Sie als Kirchentagsgäste auch mit einer Vielzahl weiterer Angebote zum Radfahren anzustiften:

- Mobile Park- und Service-Points
- Fahrradpendelservice zwischen den Hauptveranstaltungsstellen
- Radfahrerstadtplan und Fahrradwegweisung
- Fahrradaktive Anreisen, Fahrradsternfahrt
- Fahrradgottesdienst, u.v.m.

Seien Sie in Bremen willkommen, steigen Sie aufs Rad und setzen Sie ein Zeichen: Großveranstaltungen und Fahrrad – das passt zusammen!

**Mehr zum fahrradfreundlichen Kirchentag**  
Weitere Informationen über die Angebote des fahrradfreundlichen Kirchentags finden Sie unter:  
[www.adfc-bremen.de](http://www.adfc-bremen.de) und [www.kirchentag.de](http://www.kirchentag.de)

**Kontakt**  
ADFC Landesverband Bremen  
Mareke Janssen  
Bahnhofsplatz 14 a  
28195 Bremen  
Telefon 0421 7011179  
Telefax 0421 7011159  
kirchentagsrad@adfc-bremen.de

**Projekträger**  
Freie Hansestadt Bremen  
Der Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa

**Das Projekt „fahrradfreundlicher Kirchentag“** wird gefördert im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Herausgeber: Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club Landesverband Bremen; Gestaltung & Druck: adomeit.it GrafikDesign, Dortmund; Fotos: Cycle Union; Auflage: 50.000; Stand: Januar 2009; Gedruckt auf Recymano Umweltpapier

Kirchentagsstadtplan



**MENSCH, WO BIST DU?**



*fahrradfreundlicher Kirchentag Bremen*  
20.–24. Mai 2009



**32. Deutscher Evangelischer Kirchentag**

An den  
ADFC-Landesverband Bremen  
Kirchentagsrad  
Bahnhofsplatz 14 a  
28195 Bremen

Telefax 0421 7011159

**Das Kirchentagsrad**

**Die Ausstattung**

- **Rabeneick City-Rad** mit Unisex Aluminium-Rahmen, Rahmengröße 50 cm, pulverbeschichtet „ocean“, STVZ0-gerecht.
- Federgabel **Suntour**, einstellbar
- Nabenschaltung **Shimano** Nexus 7-Gang mit Rücktrittbremse und Drehgriffschalter
- Beleuchtung mit **Shimano** Nabendynamo und **Busch & Müller** Lumotec mit rostfreiem Stahlhalter vorne und Bi-Toplight mit Standlicht hinten, doppelstrahlige Verkabelung
- gefederter Sattelstütze mit einem bequemen **Selle Royal** Trekking Freeway Sattel
- **höhen- und winkelverstellbarer Vorbau** zur ergonomischen Einstellung der Lenkerposition und ergonomischen Lenkergriffen
- Bereifung **Continental** mit Pannenschutz in 42mm Breite auf 28"
- **Aluminium Hohlkammer Felgen** und rostfreie Speichen
- **Aluminium Gepäckträger** schwarz mit Spangurthalterungen sowie einer Luftpumpe
- **Selle Royal** Mittelständer mit großer Aufstandfläche
- Bügelschloss **Abus Facilo**
- Gewicht: 18kg

**Die Preise**

**Rad inklusive** Bügelschloss „Abus Facilo“ mit Halterung bei Buchung bis 20. April 2009 (statt 550 Euro) **399 Euro**

Anzahlung nach Buchungsbestätigung **99 Euro**  
Stornogebühr **50 Euro**

**Lieferung** an Heimatadresse in Deutschland ab 25. Mai 2009 **33 Euro**

**Rad-Miete** während des Kirchentags 20.–24. Mai 2009 plus Kautions **33 Euro**  
plus Kautions **50 Euro**

„Kirchentagsgerprobtes Rad“ ohne Bügelschloss ab 25. Mai 2009 **366 Euro**

**Hinweis**  
Der Kauf- bzw. Mietvertrag kommt mit dem ADFC- und Rabeneick-Partner „1-2-3-Rad“ in Bremen zustande.

**1-2-3-RAD**

**Rückantwort**  
(Bitte nur verwenden, falls Internet-Buchung nicht möglich!) [www.kirchentagsrad.de](http://www.kirchentagsrad.de)

Hiermit bestelle ich \_\_\_\_ Stk. Kirchentagsräder zum Preis von je 399 Euro. Ich hole das Rad/die Räder am 20.–24. Mai 2009 in Bremen ab.

Ich wünsche eine Lieferung des Rades/der Räder zum Preis von je 33 Euro (in Deutschland) nach dem Kirchentag an meine unten stehende Adresse.

Ich möchte \_\_\_\_ Stk. Kirchentagsräder während des Kirchentags (20.–24. Mai 2009) mieten. Bitte setzen Sie mich auf die Warteliste.\* Ich überweise Mietbetrag plus Kautions (insgesamt 83 Euro/Rad) nach Bestätigung meiner Reservierung ab dem 20. April 2009.

Ich möchte \_\_\_\_ Stk. „kirchentagsgerprobte“ (gebrauchte) Räder ohne Bügelschloss zum Preis von je 366 Euro erwerben. Bitte setzen Sie mich auf die Warteliste.\* Ich überweise den Kaufbetrag nach Bestätigung meiner Reservierung ab dem 20. April 2009.

\* Ich weiß, dass nur Mieträder bzw. „kirchentagsgerprobte“ Räder zur Verfügung stehen, wenn die limitierte Auflage nicht vollständig vorverkauft wurde.

Name \_\_\_\_\_

Vorname \_\_\_\_\_

Straße, Nr. \_\_\_\_\_

PLZ/Ort \_\_\_\_\_

Telefon \_\_\_\_\_

Telefax \_\_\_\_\_

E-Mail \_\_\_\_\_

Datum, Unterschrift \_\_\_\_\_

(Bitte vollständig ausfüllen)



Design unverbindlich

Flyer: „Das erste Kirchentagsrad ist da“

Gestaltung: Thorsten Adomeit, Dortmund  
Konzeption: ADFC Bremen  
Foto Kirchentagsrad: Cycle Union/Rabeneick



zu Kap.3.5

Gedruckte Info-Materialien zum „Fahrradfreundlichen Kirchentag“ (Fortsetzung):

Die Fahrradzeitschrift des ADFC für Bremen und umzu

# pedal

KIRCHENTAG-SPEZIAL



## Auf nach Bremen: Fahrradgottesdienst am Wasser

### Das erste Kirchentagsrad ist da



**ADFC** Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club Landesverband Bremen

Mit freundlicher Unterstützung:  
**32. Deutscher Evangelischer Kirchentag**

Der Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa

Freie Hansestadt Bremen

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

pedal-Sonderheft: Kirchentag - Spezial

Gestaltung: Manfred Koopmann, Hamburg  
Foto: Hannah Grundey



zu Kap.3.5

Gedruckte Info-Materialien zum "Fahrradfreundlichen Kirchentag" (Fortsetzung):  
 Roll-Ups (Mobile Ausstellungstafeln, 84,5 x 205 cm) zum Projekt

## Das erste Kirchentagsrad ist da!

[www.kirchentagsrad.de](http://www.kirchentagsrad.de)



- **Rabeneick City-Rad**
- ① 50 cm Aluminium-Rahmen, pulverbeschichtet
- ② einstellbare **Suntour** Federgabel
- ③ **Shimano** Nabenschaltung Nexus 7-Gang
- ④ **Shimano** Nabendynamo
- ⑤ Beleuchtung **Busch & Müller**, Standlicht hinten
- ⑥ gefederte Sattelstütze mit **Selle Royal** Sattel
- ⑦ höhen- und winkelverstellbarer Vorbau
- ⑧ Bereifung **Continental** mit Pannenschutz
- ⑨ Aluminium Hohlkammer Felgen
- ⑩ **Selle Royal** Mittelständer
- ⑪ Bügelschloss **Abus Facilo**

- **Preis** Kirchentagsrad **399 €**
- **Miete** während des Kirchentags **33 €**

**Hinweis** Der Kauf- bzw. Mietvertrag kommt mit dem ADFC- und Rabeneick-Partner „1-2-3-Rad“ in Bremen zustande.

fahrradfreundlicher Kirchentag Bremen  
20.-24. Mai 2009










Das Projekt „Fahrradfreundlicher Kirchentag“ wird gefördert im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Roll-Up: Kirchentagsrad

## Mit Leibrad zum Gospelkonzert



In Kooperation mit  
 Mitgliedsunternehmen der Wirtschaft im Unternehmensgebiet e.V.  
 WäbeQ gGmbH - Mehr Beschäftigte- und Qualitätsgarantie  
 Regionalität fördern - Glasenergie Recycling Industrie e.V.  
 Fahrradpark Service - St. Peter-Kinder- und Jugendhilfe e.V.




Ein Kirchentagsleibrad





**Drei Leihstationen** an den zentralen Veranstaltungsorten lassen Besucher problemlos fahrrad-mobil werden. Mehr als 600 extra für den Kirchentag aufbereitete Räder können hier **stundenweise geliehen** werden. Damit geht es fix und flexibel von der Bibelarbeit zum Gospelkonzert unter freiem Himmel.

Eine beispielhafte Spendenaktion von Bremerinnen und Bremern bildet den Grundstock gebrauchter Räder. Hinzu kommen Räder des Fundamts. Alle wurden mit viel Engagement in vier gemeinnützigen Werkstätten wieder flott gemacht.

**Drei Stunden kostenfrei** (Pfand 15 EUR)

fahrradfreundlicher Kirchentag Bremen  
20.-24. Mai 2009



Das Projekt „Fahrradfreundlicher Kirchentag“ wird gefördert im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

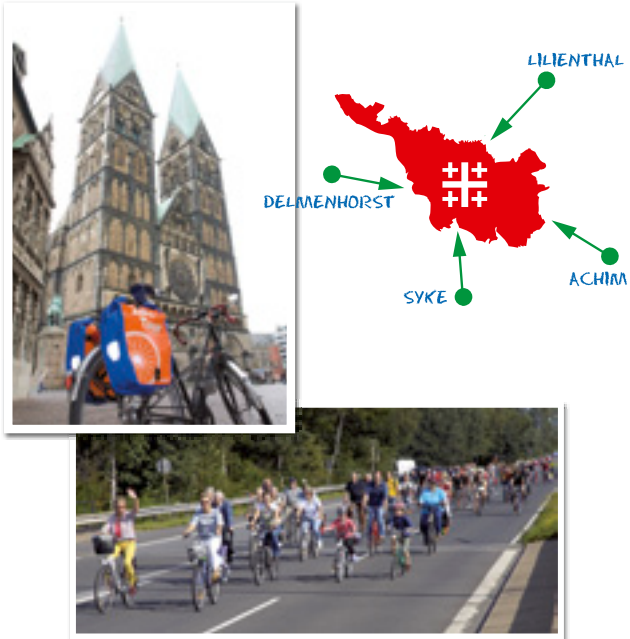
Roll-Up: Leihräder

Gestaltung: Thorsten Adomeit, Dortmund  
 Konzeption: ADFC Bremen

zu Kap.3.5

**Gedruckte Info-Materialien zum "Fahrradfreundlichen Kirchentag" (Fortsetzung):**  
Roll-Ups (Mobile Ausstellungstafeln, 84,5 x 205 cm) zum Projekt

## Nach Bremen per Rad, Fiets & Velo



**Mit dem eigenen Fahrrad** machen sich mehrere hundert Kirchentagsgäste aus dem In- und Ausland **auf den Weg zum Bremer Kirchentag**. Egal ob jung oder alt, Gemeindegruppen oder Einzelreisende, gemeinsam zeigen sie, dass auch weit entfernte Ziele klimaschonend erreichbar sind. Der ADFC unterstützt die Koordination aller Touren zum Kirchentag.

**An vier Sammelpunkten** vor den Toren Bremens treffen alle Radgruppen mit den regionalen ADFC Touren-Guides und Gästen aus dem Umland zusammen. In einer Radsternfahrt treten sie gemeinsam die letzte Etappe in die Hansestadt an. Repräsentanten von Stadt und Kirchentag heißen alle Radreisenden am Eröffnungstag willkommen.

**Infos:** [www.adfc-bremen.de](http://www.adfc-bremen.de) → Events → Kirchentag

fahrradfreundlicher  
Kirchentag Bremen  
20.–24. Mai 2009



Das Projekt „Fahrradfreundlicher Kirchentag“ wird gefördert im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

**Roll-Up:** fahrradfreundliche Anreise

## Immer auf dem richtigen Weg



**Wie komme ich** von meinem Quartier sicher und zügig mit dem Rad in die City? **Wo kann ich** mein Rad nahe dem Messezentrum sicher parken? Fragen, die nicht nur auswärtige Radfahrer beschäftigen.

**Zweitausend zusätzliche Fahrradparkplätze** stehen für alle Kirchentagsgäste an den Hauptveranstaltungsorten bereit. An den drei Verleihstationen oder im ADFC „radort bremen“ helfen ortskundige und begeisterte Radfahrer mit Tipps oder einer Luftpumpe weiter.

**Im Kirchentags-Stadtplan** sind diese Angebote sowie die wichtigsten Radwege und empfohlenen Routen zwischen den drei Hauptveranstaltungsorten kenntlich gemacht. An Strecken mit hohem Besucherstrom gibt es zusätzliche Fahrrads Spuren – Autos werden umgeleitet.

fahrradfreundlicher  
Kirchentag Bremen  
20.–24. Mai 2009



Das Projekt „Fahrradfreundlicher Kirchentag“ wird gefördert im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

**Roll-Up:** fahrradfreundliche Orte und Wege

**Gestaltung:** Thorsten Adomeit, Dortmund  
**Konzeption:** ADFC Bremen

zu Kap.3.5

**Gedruckte Info-Materialien zum „Fahrradfreundlichen Kirchentag“ (Fortsetzung):  
Ausstellung mit RollUps "Fahrradfreundliches Bremen"**

## fahrradfreundliches **Bremen**

### Radfahren – alte Bremer Tradition

Mit den Erfindungen des Stahlrahmens in Diamant- oder Rautenform als Prototyp des modernen Fahrrads, des Luftgummireifens und des Pedal- und Kettenradantriebs wurde in ganz **Deutschland** ab 1853 das Radfahren zunehmend populär. Durch industrielle Massenproduktion sind nun Fahrräder auch für finanzschwache Bevölkerungsschichten bezahlbar.

**Bremen** baute bereits 1897 die ersten Radwege in der Parkallee, Hollerallee und auf dem Osterdeich. Begünstigt durch die Topographie und die gewachsene Stadtstruktur wurde Radfahren in Bremen sehr beliebt.

In den Nachkriegsjahren ab 1945 war das Fahrrad das wichtigste – weil kostengünstigste – Verkehrsmittel für die Bremer Bürger.

In den Wirtschaftswunderjahren ab 1955 stieg der Wohlstand der breiten Bevölkerungsschichten bundesweit deutlich an und eine zunehmende Motorisierung setzte ein. In den 1970er-Jahren gab es einen Rückgang des Radverkehrs.

Die Umwelt- und Ökobewegung in den 1980er-Jahren verhalf dem Fahrrad zu einer „Wiedergeburt“. Bremen wurde bundesweiter Vorreiter mit der Einrichtung von **Fahrradstraßen** (damals Fahrradzonen) und **Einbahnstraßen mit Radverkehr in Gegenrichtung**.

Heute gehört das Fahrrad zu den wichtigsten Verkehrsmitteln. Preiswert, umweltfreundlich, bequem und schnell – (fast) alle Bürgerinnen und Bürger, ob jung oder alt, ob arm oder reich, lieben das Radfahren. Auch Prominenz ist regelmäßig radelnd in Bremen zu erleben.








Herausgeber: Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa, Freie Hansestadt Bremen  
Inhalt/Redaktion: ADFC Bremen / KWK-Freiraumplanung  
Gestaltung: adome.it GrafikDesign, Dortmund  
Quelle: „Bremen fährt Rad“ von 2003, PGV – Planungsgemeinschaft Verkehr, Hannover



Gefördert im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.

**Roll-Up: Radfahren – alte Bremer Tradition**

## fahrradfreundliches **Bremen**

### Urlaub vor der Haustür

Heute kennen viele Menschen die Landschaften von Mallorca oder der Kanaren besser als ihre heimatischen Regionen. Dabei sind sie vielfältiger als wir oft glauben. Direkt vor unserer Haustür finden wir unbekannte Stadtteile, idyllische Landschaften, reizvolle Badeseen, interessante Museen und vieles mehr.

Besonders für **Familien und Kinder** bieten sich kürzere Ausflüge und Tagesstouren per Rad in der Bremer Region an. Der ADFC Bremen (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club) hat spezielle Angebote für sie entwickelt, die von **geführten Radtouren für Kinder und Erwachsene** über **Familienrallyes** bis zu **Stadtexpeditionen** gehen.

**Geführte Radtouren** durch kompetente Radtourerinnen mit einer großen Fülle von Angeboten für verschiedene Geschwindigkeiten bietet der jährlich als „pedal SPEZIAL“ erscheinende **Radtourenkalender** des ADFC für die Region sowie aktuell die Internetseite [www.radtouren-bremen.de](http://www.radtouren-bremen.de).

Wer lieber **individuell** radelet, findet eine Menge Tipps in Ausflugsführern und Radkarten im Buchhandel oder mit kompetenter Beratung beim ADFC Bremen.

Der **Bremer Stadtweg**, eine Themenroute des Grünen Ringes Region Bremen, lädt alle Binnen- und Außenbremer ein, die wichtigsten Sehenswürdigkeiten der Stadt per Fahrrad kennenzulernen. Die **Bremer Landroute** führt durch das Niedervieland und macht die ländlichen Ortschaften Strom und Seehausen bekannt.

Da das gesamte Bremer Stadtgebiet mit seinen etwa 38 Kilometern sehr langgezogen ist, bietet es sich bei längeren Touren an, den umweltfreundlichen öffentlichen Nahverkehr im **Verbundsystem des VBN** (Verkehrsverbund Bremen-Niedersachsen) zu nutzen.







Herausgeber: Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa, Freie Hansestadt Bremen  
Inhalt/Redaktion: ADFC Bremen / KWK-Freiraumplanung  
Gestaltung: adome.it GrafikDesign, Dortmund  
Quelle: „Bremen fährt Rad“ von 2003, PGV – Planungsgemeinschaft Verkehr, Hannover



Gefördert im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.

**Roll-Up: Urlaub vor der Haustür**

**Gestaltung:** Thorsten Adomeit, Dortmund  
**Konzeption:** ADFC Bremen / KWK-Freiraum-Planung



## Gedruckte Info-Materialien zum „Fahrradfreundlichen Kirchentag“ (Fortsetzung): Ausstellung mit RollUps "Fahrradfreundliches Bremen"

# fahrradfreundliches Bremen

## Radstationen am Hauptbahnhof und in Vegesack

Zwischen **Hauptbahnhof** und Überseemuseum hat die Bremer Parkraum-bewirtschaftungs- und Management-Gesellschaft (BREPARK) ein Fahrradparkhaus für 1.500 Fahrräder als Fahrradstation mit zusätzlichen Service-Angeboten rund ums Rad errichtet. Die Radstation wurde im Frühjahr 2003 in Betrieb genommen und wird mittlerweile vom ADFC Bremen (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club) betrieben. Hierzu gehört seit 2008 auch das an der Nordseite gelegene Fahrradparkhaus mit einer Kapazität von 500 Stellplätzen.



**Service**

Unter dem Titel „Radstation“ – ein vom ADFC für den Betrieb von Fahrradstationen entwickeltes Marken-Konzept – finden die Radfahrer ein Höchstmaß an Sicherheit, Komfort und Service. Vollautomatische Zugangskontrollen ermöglichen den Betrieb rund um die Uhr (70 Cent am Tag, 7 Euro im Monat, 70 Euro im Jahr)

**Verleih** **Werkstatt**

Leihräder, Neuräder, Ersatzteile, Rikscharfahrten und professionellen Werkstattservice gibt es vom Meisterbetrieb 1-2-3 Rad, Montag bis Freitag von 8.00–20.00 Uhr, am Wochenende von 9.00–19.00 Uhr

**Information**

Der Infoservice des ADFC radort bremen mit umfangreichen Angebot an Büchern, Karten und Informationen zum Thema Rad hat Montag bis Freitag 10.00–18.00 Uhr und Samstag 10.00–14.00 Uhr geöffnet. [www.adfc-bremen.de](http://www.adfc-bremen.de)

Seit August 2008 gibt es auch eine ADFC-Radstation am Bahnhof Bremen-Vegesack mit 200 sicheren Stellplätzen. Das Parken ist auch dort rund um die Uhr möglich.

Der ebenfalls von 1-2-3 Rad angebotene Service kann Montags bis Freitags von 9.00–19.00 Uhr und am Wochenende von 10.00–14.00 Uhr in Anspruch genommen werden.



Herausgeber: Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa, Freie Hansestadt Bremen  
Inhalt/Redaktion: ADFC Bremen / KWK-Freiraumplanung  
Gestaltung: adome.it GrafikDesign, Dortmund  
Quelle: „Bremen fährt Rad“ von 2003, PGV – Planungsgemeinschaft Verkehr, Hannover

Gefördert im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Roll-Up: Radstationen

# fahrradfreundliches Bremen

## Lust und Spaß mit dem Rad



Durch öffentliche Veranstaltungen und Aktionen wird ein positives Klima für das Radfahren in Bremen geschaffen.

Eine feste Größe im städtischen Veranstaltungskalender seit 1996 ist das **Bremer Fahrradfestival** des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club Landesverband Bremen e.V. (ADFC Bremen). Auf diesem fröhlichen Sommerfest auf den Weserwiesen am Osterdeich werden jährlich bis zu 8.000 Fahrradbegeisterte erwartet.

Die zweitägige Messe „**Radreisen – grenzenlos!**“, die jährlich vom ADFC Bremen ausgerichtet wird, blickt ebenfalls auf eine langjährige Tradition zurück. Seit 1992 besuchen über 5.000 Fahrradinteressierte die historische Untere Rathaushalle, um sich über neue und innovative Möglichkeiten des Radtourismus zu informieren. Vom Urlaub vor der Haustür bis zur Reise um die Welt werden von erfahrenen Radreisenden Urlaubs-ideen und Tipps aufgezeigt.



Auch die alljährliche Großveranstaltung „**Fahrrad Markt Zukunft!**“, die von der Messe Bremen organisiert wird, ist ein Forum, sich über aktuelle Entwicklungen in der Velotechnik und Trends im Radtourismus zu informieren. Diese zweitägige Schau mit den beiden Themenschwerpunkten „Fahrrad“ und „Outdoor“ verzeichnet jedes Jahr Besucherzuwächse mit bis zu 12.000 Gästen .

Außerordentlich beliebt sind in Bremen neben einer Vielzahl geführter Radtouren die **Riesenradtouren** wie die „Tour de Natur“ des ADFC Bremen in Kooperation mit dem Roland-Center Huchting oder große „Fahrrad-Sternfahrten“ wie im Rahmen des Großereignisses „Fahrradfreundlicher Kirchentag“. Einen besonderen Genuss vermitteln auch die „ADFC-Hochstraßentouren“ auf den üblicherweise dem Autoverkehr vorbehaltenen Schnellstraßen und Autobahnzubringern. (weitere Infos: [www.radtouren-bremen.de](http://www.radtouren-bremen.de))



Herausgeber: Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa, Freie Hansestadt Bremen  
Inhalt/Redaktion: ADFC Bremen / KWK-Freiraumplanung  
Gestaltung: adome.it GrafikDesign, Dortmund  
Quelle: „Bremen fährt Rad“ von 2003, PGV – Planungsgemeinschaft Verkehr, Hannover

Gefördert im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Roll-Up: Lust und Spass mit dem Rad

Gestaltung: Thorsten Adomeit, Dortmund  
Konzeption: ADFC Bremen / KWK-Freiraum-Planung

zu Kap.3.5

Gedruckte Info-Materialien zum „Fahrradfreundlichen Kirchentag“ (Fortsetzung):  
Give-away Postkarten



Postkarte: Fahrradgottesdienst

Gestaltung: Manfred Koopmann, Hamburg  
Foto: Hannah-Grundey



Postkarte: Kirchentag der Fahrräder

Gestaltung: Manfred Koopmann, Hamburg  
Fotos: Hannah-Grundey

zu Kap.3.5

**Gedruckte Info-Materialien zum „Fahrradfreundlichen Kirchentag“ (Fortsetzung):**  
 Info-Poster für Leihstationen, Drop-Flag für Leihstationen, Aufkleber für Kirchentagsleihräder

## Das Leibrad zum Kirchentag

**Danke!** Kirchentag und ADFC-Bremen freuen sich, allen Besuchern diese Leih-Räder anbieten können. Dies konnte nur realisiert werden, weil sich viele Menschen dafür engagiert haben.

Wir danken herzlich **allen Bremerinnen und Bremern**, die ihre Räder gespendet haben und dem **Fundamt Bremen**, das 100 Räder leihweise zur Verfügung gestellt hat!

**Nach dem Kirchentag** werden alle privat gespendeten Fahrräder an soziale Projekte übergeben.

**Ein besonderer Dank** geht an alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der gemeinnützigen Werkstätten, die die Räder gewartet und aufgearbeitet haben.






Kissinger Str. 1a, 28215 Bremen  
[www.recycling-hoefe-bremen.de](http://www.recycling-hoefe-bremen.de)



Getreidestr. 16–18  
 28217 Bremen  
[www.wabeq.de](http://www.wabeq.de)



Fahrradpark Tenever  
 Koblenzerstr. 5, 28325 Bremen  
[www.stpetribremen.de](http://www.stpetribremen.de)



Schillerstr. 10  
 28195 Bremen  
[www.bwu-bremen.de](http://www.bwu-bremen.de)



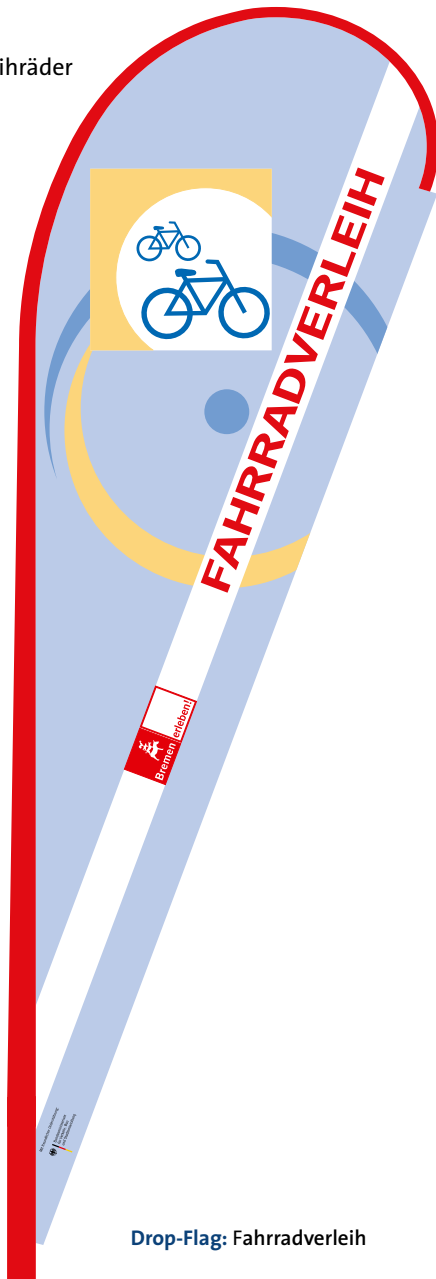



Das Projekt „Fahrradfreundlicher Kirchentag“ wird gefördert im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

fahrradfreundlicher Kirchentag Bremen  
 20.–24. Mai 2009



Poster: Leibrad



FAHRRADVERLEIH

Bremen erleben!

Bremensportverein e.V. | www.bremensportverein.de

Drop-Flag: Fahrradverleih

# Ein Kirchentagsleibrad














Aufkleber: Kirchentagsleibrad



zu Kap.3.5

**Gedruckte Info-Materialien zum „Fahrradfreundlichen Kirchentag“ (Fortsetzung):**  
ADFC-Aktiven-T-Shirt mit Projektlogo



#### **Kirchentags-Fahrradtasche**

Modell: ORTLIEB Back Roller Plus (PVC-frei)

Logo fahrradfreundlicher Kirchentag: Thorsten Adomeit, Dortmund;

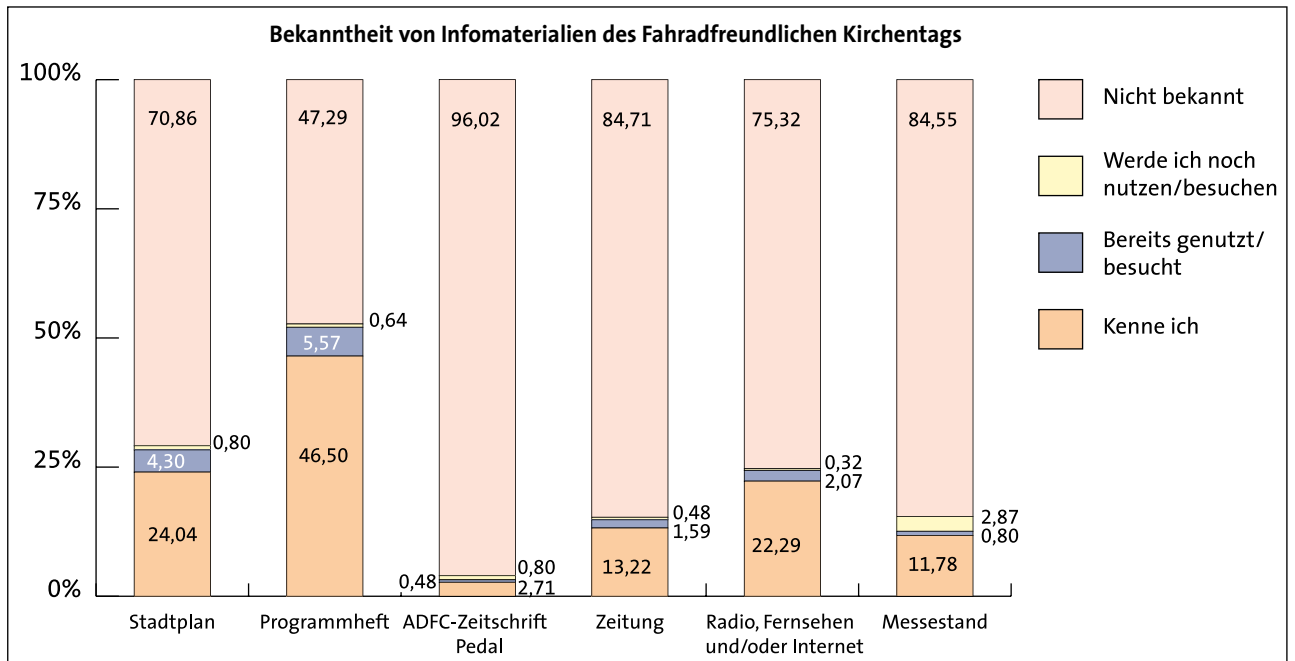
Logo TUT DEM KLIMA GUT: GfG Bremen

(noch erhältlich über [www.kirchentag.de](http://www.kirchentag.de) > Service > Shop)



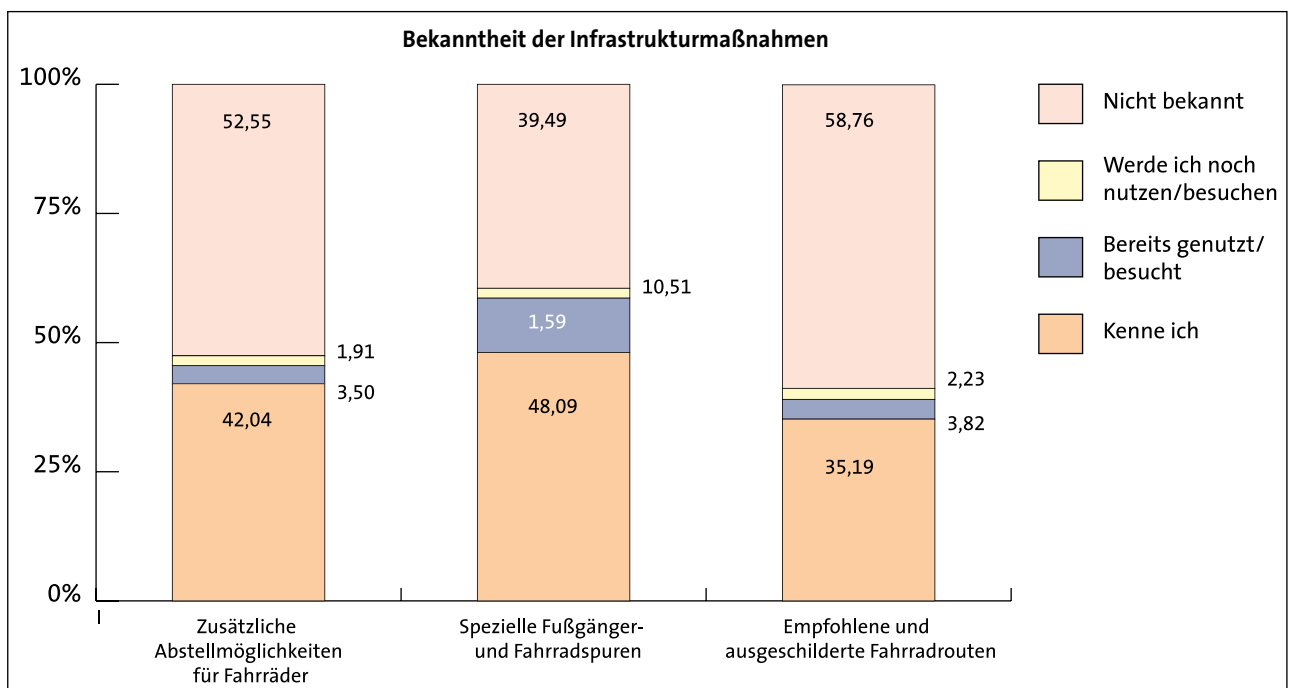
zu Kap.3.5

**Die Bekanntheit verschiedener Medien**, die Informationen zu den Angeboten des Fahrradfreundlichen Kirchentags bereithielten. Gefragt wurden Besucher/innen, ob das Angebot bekannt ist, ob es bereits genutzt / besucht wurde oder ob es noch genutzt werden soll. Die bekanntesten Medien waren das Programmheft, der Besucherstadtplan sowie Radio, Fernsehen und Internet.



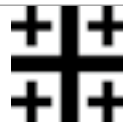
zu Kap.3.5

**Die Bekanntheit verschiedener Infrastruktur-Maßnahmen**, des Fahrradfreundlichen Kirchentags. Gefragt wurden Besucher/innen, ob das Angebot bekannt ist, ob es bereits genutzt / besucht wurde oder ob es noch genutzt werden soll. Am bekanntesten waren die speziellen Fußgänger- und Fahrradspuren in den für PKW gesperrten Bereichen.





**Der Besucherfragebogen (Auszug)** der Umwelt- und Verkehrsbe-  
fragung des Kirchentages. In diesem wurden auch Fragen zum  
"Fahrradfreundlichen Kirchentag" gestellt. Die Befragung fand an  
allen Tagen (Mi-So) durch Kirchentagshelfer statt. Erhebung und  
Auswertung: ecocontrolling, Berlin im Auftrag des Kirchentags.



## Fragebogen für die Verkehrserhebung und Umweltprojekte des Kirchentages

**Vielen Dank, dass Sie sich Zeit für diesen Fragebogen nehmen! Bitte berücksichtigen Sie bei der Beantwortung die kursiv geschriebenen Hinweise und Anleitungen. Sollten Probleme auftreten, fragen Sie bitte die Helferin oder den Helfer!**

- 1) Bitte notieren sie Ihr Alter: \_\_\_\_\_ und Geschlecht: \_\_\_\_\_!
- 2) Von wo sind Sie zum Kirchentag angereist? Notieren Sie bitte die ersten beiden Postleitzahlziffern dieses Orts! \_\_\_\_
- 3) Mit welchem Verkehrsmittel sind Sie angereist?  
(Bei mehren Verkehrsmitteln das, mit dem die meisten Kilometer zurückgelegt wurden.)
  - Fernbahn                       Reisebus                       Flugzeug                       Schiff
  - S-Bahn, U-Bahn, Linienbus                       zu Fuß                       mit dem Rad
  - PKW, Motorrad; wenn ja, wie viele Personen saßen im PKW? \_\_\_\_\_
- 4) Mit welchem Verkehrsmittel sind Sie heute zur Veranstaltung gekommen?
  - Fernbahn                       Reisebus                       Flugzeug                       Schiff
  - S-Bahn, U-Bahn, Linienbus                       zu Fuß                       mit dem Rad                       PKW, Motorrad
- 5) Von welchen Umweltprojekten des Kirchentages in Bremen haben Sie bereits gehört?  
(Mehrfachnennungen möglich!)
  - Klimaprojekt – „Tut dem Klima gut“  
*Wenn ja, beantworten Sie bitte die Fragen auf Seite 2 und 4!*
  - Fahrradprojekt - „Fahrradfreundlicher Kirchentag“  
*Wenn ja, beantworten Sie bitte die Fragen auf Seite 3 und 4!*
  - Gläsernes Restaurant
  - Naturkostmarkt
  - Umweltmanagement-Zertifizierung nach EMAS
  - Sonstige \_\_\_\_\_
  - Keins

} *Wenn ja, beantworten Sie bitte die Frage auf Seite 4!*

*Wenn keins, dann sind Sie mit dem Fragebogen fertig! Vielen Dank!*



**Fragen zum Fahrradprojekt****8) Welche Veranstaltungen, Angebote und Maßnahmen des Projektes „Fahrradfreundlicher Kirchentag“ (Tabelle 3) kennen Sie, haben Sie bereits genutzt/besucht oder werden Sie noch nutzen/besuchen?**

Kreuzen Sie bitte die entsprechenden Veranstaltungen, Angebote und Maßnahmen in Tabelle 3 an!

Keine (wenn keine, weiter auf Seite 4)

<b>Tabelle 3</b>	<i>Kenne ich</i>	<i>Bereits genutzt/ Besucht</i>	<i>Werde ich noch nutzen/besuchen</i>
Das Kirchentagsrad zum Leihen (für eine Woche)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Das Kirchentagsrad zum Kaufen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fahrradverleihservice zwischen den Hauptveranstaltungsorten (für einige Stunden)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kirchentags-Fahrradtasche von Ortlieb	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Zusätzliche Abstellmöglichkeiten für Fahrräder	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Spezielle Fußgänger- und Fahrradspuren	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Empfohlene und ausgeschilderte Fahrradrouten	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fahrradsternfahrt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fahrradgottesdienst	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Informationen erhalten durch:	<i>Besucherstadtplan</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<i>Programmheft</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<i>„Pedal“</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<i>Zeitung</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<i>Radio, Fernsehen und/oder Internet</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Präsentation Fahrradfreundliches Bremen im Zentrum Zukunft	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fahrradangebot von privaten Quartiergebern/ Gastgebern	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sonstiges: _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**9) Wie bewerten Sie das folgende Angebot des Projektes „Fahrradfreundlicher Kirchentag“?**

- a) Information und Öffentlichkeit:  
 sehr gut       gut       teils/teils       eher schlecht       sehr schlecht
- b) Abstellsituation für Fahrräder:  
 sehr gut       gut       teils/teils       eher schlecht       sehr schlecht
- c) Wegeführung und Beschilderung:  
 sehr gut       gut       teils/teils       eher schlecht       sehr schlecht
- d) Qualität der Bremer Fahrradwege:  
 sehr gut       gut       teils/teils       eher schlecht       sehr schlecht

**10) Sehen Sie Verbesserungsmöglichkeiten für einen fahrradfreundlichen Kirchentag? Wenn ja, bitte notieren sie diese:**

\_\_\_\_\_

## zu Kap.5

**Ausblick nach dem „Fahrradfreundlichen Kirchentag“**

Flyer: Fachkonferenz "Tausendfach per Rad" - Großveranstaltungen fahrradfreundlich organisieren  
 Die Beiträge der Referenten zur Fachkonferenz stehen online als pdf's zum Download auf der Homepage des ADFC zur Verfügung:  
<http://www.adfc.de/Verkehr--Recht/Radverkehr-foerdern/Gute-Beispiele/Fahrradfreundliche-Grossveranstaltungen/Seite-2-Die-Vortraege-der-Konferenz-zum-Download>



## Tausendfach per Rad

### Großveranstaltungen fahrrad- freundlich organisieren

Fachkonferenz  
am 2. November 2009  
in Bremen





**Programm**

10:30	<b>Anmeldung, Auftaktkaffee, Brötchen</b>	13:15	<b>Mittagspause, Büffet</b>
11:15	<b>Begrüßung, Eröffnung</b> <b>Dr. Reinhard Loske</b> <i>Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa, Freie Hansestadt Bremen</i> <b>Guido Zielke</b> <i>Ministerialrat, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung</i> <b>Ludger Koopmann</b> <i>ADFC Landesvorsitzender Bremen</i> <b>Hartwig Bodmann</b> <i>Geschäftsführer 32. Deutscher Evangelischer Kirchentag</i>	14:15	<b>Funktionsfähige Strukturen schaffen:</b> Die Rolle und Einbindung der städtischen Verwaltung <b>Wilhelm Hamburger</b> <i>Referent für integrative Verkehrsplanung beim Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa</i> <b>Berlin steigt um!</b> Fahrrad-Imagekampagne zur Fußball-WM 2006 <b>Ulrike Saade</b> <i>velo:konzept saade GmbH</i> <b>Gute Fahrradparkangebote organisieren.</b> Das Beispiel der Fußball-EM 2008 in Salzburg <b>Peter Weiß</b> <i>Radverkehrsbeauftragter Stadt Salzburg</i>
11:40	<b>Präsentation Videofilm:</b> <b>„Fahrradfreundlicher Kirchentag“</b>	15:15	<b>Diskussion</b>
12:00	<b>Was brauchen Teilnehmer bei einer Großveranstaltung?</b> Mobilität – Logistik – Infrastruktur aus der Veranstalterperspektive <b>Enno Nottelmann</b> <i>32. Deutscher Evangelischer Kirchentag, Abteilungsleiter Infrastruktur</i> <b>Erfolgreich kommunizieren:</b> Presse- und Öffentlichkeitsarbeit am Beispiel des fahrradfreundlichen Kirchentages <b>Katja Tamchina (angefragt)</b> <i>32. Deutscher Evangelischer Kirchentag, Pressestelle</i> <b>Freiwillige gewinnen und einsetzen!</b> Kooperation mit dem ADFC und NGO's bei Veranstaltungsplanung, -organisation und -marketing <b>Klaus-Peter Land</b> <i>Landesgeschäftsführer ADFC Bremen</i>	15:45	<b>Kaffeepause</b> <b>Flexibles Fahrradparken:</b> Im praktischen Einsatz bei der Messe Bremen <b>Andreas Adolph</b> <i>WFB Messe Bremen</i> <b>Die BVB Dortmund Fahrradwachen.</b> Sicheres Parken für Besucher von Fußballspielen <b>Werner Blanke</b> <i>Vorsitzender ADFC Dortmund</i> <b>Erfahrungen anderswo?</b> Fahrradfreundliche Großveranstaltungen in den Niederlanden <b>Fietersbond (angefragt)</b>
	<b>Diskussion</b>	16:30	<b>Diskussion und Fazit</b>
	<b>Diskussion</b>	17:00	<b>Ende der Veranstaltung</b>



**Rahmenprogramm**

**Am Rande der Veranstaltung sind präsent:**  
 Das Kirchentagsrad, Mobile Fahrradparkangebote,  
 Ausstellung Bremen fahrradfreundlich mobil

Flyer: „Tausendfach per Rad“ - Einladung Fachkonferenz

Gestaltung: Manfred Koopmann, Hamburg  
 Fotos: Jens Lehmkuhler

## 6.2 Danksagungen

*Das Projekt „Fahrradfreundlicher Kirchentag“ und damit dieses Handbuch wären nicht zustande gekommen ohne den professionellen und weit über das Professionelle hinaus gehenden Einsatz vieler Mitwirkender<sup>1</sup>:*

### **Hervorzuheben sind:**

Ludger Koopmann (ADFC Landesverband Bremen, Vorsitzender)  
Jan Behrendt (32. DEKT, Abteilung Infrastruktur)  
Wilhelm Hamburger (Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa – SUBVE, Referat 51 Integrative Verkehrsplanung/ Nahverkehrsplan)  
Enno Eike Nottelmann (32. Deutscher Evangelischer Kirchentag – DEKT, Abteilungsleiter Infrastruktur)

### **Besonderer Dank für die Förderung aus dem Nationalen Radverkehrsplan und die Auszeichnung "best for bike 2009" an das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS):**

Ulrich Kasparick (Parlamentarischer Staatssekretär, BMVBS)  
Guido Zielke (Ministerialrat, BMVBS)  
Die Jury des Deutschen Fahrradpreises „best for bike“

### **ADFC Landesverband Bremen:**

Alle vor und während des Kirchentags freiwillig Aktiven des ADFC Bremen (und der ADFC-Gliederungen rund um Bremen)  
Wilhelm Koch (ehrenamtlich, Aktiven-Koordination)  
Albrecht Genzel (Verkehrsreferent)  
Antje Hoffmann (Kirchentags-pedal)  
Tobias Leuze (Veranstaltungsreferent)  
Alle Mitarbeiter/innen der ADFC Landesgeschäftsstelle Bremen

### **ADFC Bundesverband und Bundesgeschäftsstelle:**

Karsten Hübener (ADFC Bundesvorsitzender)  
André Gläser (Technikreferent)  
Horst Hahn-Klöckner (Bundesgeschäftsführer)  
Wilhelm Hörmann (Verkehrsreferent)  
Roland Huhn (Leiter Verkehr, Tourismus, Technik)  
Karsten Klama (Leiter Marketing und Kommunikation)  
Dr. Wolfgang Richter (Tourismusreferent)  
und viele weitere Mitarbeiter/innen

### **32. Deutscher Evangelischer Kirchentag (DEKT):**

Bernd Baucks (Geschäftsführer)  
Friederike Behr (ecocontrolling)  
Hartwig Bodmann (Geschäftsführer)  
Volker Knöll (Geschäftsführer)  
Mirjam Müller (Abt. Infrastruktur)  
Lena Schneider (Abt. Infrastruktur)  
Katja Tamchina (Pressesprecherin)  
Nicola Wittig (Abt. Infrastruktur)  
und viele weitere Mitarbeiter/innen und Helfer/innen

### **Bremische Evangelische Kirche (BEK):**

Pastor Renke Brahms (Schriftführer)  
Pastor Henner Flügger (Kirchentagsbeauftragter)  
Sabine Hatscher (Pressesprecherin)  
Pastor Jan Lammert (Bremen-Aumund)  
Die Mitwirkenden des Fahrradgottesdienstes  
Die Mitarbeiter/innen des „Forum Kirche“

### **Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa:**

Dr. Reinhard Loske (Senator)  
Michael Ortmanns (Pressesprecher)

### **Senator für Inneres und Sport:**

Ulrich Mäurer (Senator)  
Rainer Gausepohl (Pressesprecher)

### **PR-Beratung:**

Nadja Niestädt (Müller text + pr)  
Kerstin Schnaars (Müller text + pr)  
Beate Hoffmann (Bremer Medienbüro,  
Moderation Fachkonferenz)

### **Alle weiteren Mitwirkenden im Arbeitskreis**

**„Fahrradfreundlicher Kirchentag“:**  
Andrea Bähr (Senator für Wirtschaft und Häfen - SWH)  
Wilfried Häfker (Amt für Straßen und Verkehr - ASV)  
Jürgen Häusler (DB Regio)

Jens Joost-Krüger (Wirtschaftsförderung Bremen/  
Bremen Marketing Gesellschaft - WfB/BMG)  
Michael Koch (Wasserschutz- und Verkehrspolizei)  
Dr. Christel Lübben (SWH)  
Olav Ostermann (ASV)  
Michael Radolla (ASV)  
Cornelia Riebl (Bremer Touristik Zentrale - BTZ)  
Volker Riech (Polizei Bremen)  
Eduard Ruppel (SWH)  
Andrea Twachtmann (Senator für Inneres und Sport - SIS)  
Christian Weiss (SUBVE)

### **GeoInformation Bremen:**

Uta Gramatzki  
Detlef Kaiser  
Herr Peine

### **KWK-Freiraum-Planung, Bremen:**

(Recherchen Stadtplan und Konzeption Ausstellung)  
Birgit Klose  
Andreas Wegmann-Klose

### **Bild und Grafik:**

Hannah Grundey (Fotografin)  
Jens Lehmkuhler (Fotograf)  
Katharina Herde, Björn Klose, Larissa Smulders (Models)  
Matthias Sabelhaus (Videodokumentation)  
Thorsten Adomeit, Dortmund (Grafik)  
Manfred Koopmann, Hamburg (Grafik)

### **Das Kirchentagsrad:**

#### **Cycle Union/RABENEICK Oldenburg:**

Werner Forster  
Thorsten Rixmann  
**1-2-3Rad Bremen:**  
Dorothea Rahe  
Torsten Ueberfeldt  
und alle MitarbeiterInnen

### **Die Kirchentagsfahrradtasche:**

Christoph Schleidt (Ortlieb Sportartikel)  
Conny Gruber (Ortlieb)

### **Kirchentagsleihräder - Gemeinnützige Werkstätten zur Aufarbeitung der gespendeten Fahrräder:**

Friedrich Buse (WaBeQ – Waller Beschäftigungs- und  
Qualifizierungsgesellschaft)  
Sabine Garvey, Joachim Lange (Fahrradpark Tenever der  
St. Petri Kinder- und Jugendhilfe)  
Ingo Hartel (Pressesprecher Diakonie Bremen)  
Andrea Meyer-Eltz (BWU – Bildungszentrum der Wirtschaft  
im Unterwesergebiet)  
Klaus Prietzel (Gröpelinger Recycling Initiative -  
Recyclinghof Findorff)  
und viele weitere Mitarbeiter/innen und Helfer/innen

### **Kirchentagsfahrradparker:**

Andreas Hombach (WSM – Walter Solbach Metallbau, Waldbröl)

### **Firmen und Institutionen:**

ABUS August Bremicker Söhne KG, Wetter  
Busch & Müller KG, Meinerzhagen  
Amt für Straßen und Verkehr Bremen (ASV)  
Die Bremische Landesvertretung in Berlin  
Stadtamt Bremen (Fundamt)

**Ganz herzlichen Dank an alle Beteiligten**, besonders auch die vielen hier nicht namentlich genannten, deren Beiträge, oft im Verborgenen, zum Erfolg beigetragen haben.

**Mareke Janssen, Klaus-Peter Land**  
Bremen, Dezember 2009

<sup>1</sup> Die Reihenfolge der Nennung stellt keinerlei Wertung dar: Ehrenamtliche sind vor Hauptamtlichen genannt, die Aufzählung der Namen folgt im Übrigen i.d.R. dem Alphabet, dabei werden teilweise Aufgabengebiete/Institutionsangehörige zusammen gefasst





# Bremen '20 – Komm mit nach Morgen!

Die Bremer Stadtmusikanten machten es vor: Mit einer gemeinsamen Vision und guten Ideen setzten sie erfolgreich auf ihre Stärken. In diesem Geist weist uns das Bremen-Leitbild für das Jahr 2020 den Weg in die Zukunft. Unter dem Motto „Bremen! Lebenswert – urban – vernetzt!“ wollen wir Bremens einzigartigen Charme als lebenswerte Stadt und seine Qualitäten als starker Wirtschaftsstandort auch für künftige Generationen erhalten und weiter verbessern. Kommen auch Sie mit nach Morgen! Aktuelles zum Leitbild unter [www.stadtentwicklung.bremen.de](http://www.stadtentwicklung.bremen.de)



**Komm mit  
nach Morgen!**

*Bremen! Lebenswert, urban, vernetzt*

[www.stadtentwicklung.bremen.de](http://www.stadtentwicklung.bremen.de)





# Rauf aufs Rad

mit dem ADFC

Seien Sie jetzt mit dabei! Gründe gibt's genug:

- Menschen treffen, die gerne Rad fahren
- Einfluss nehmen auf komfortable und sichere Routen
- Beratung zu Recht, Versicherung, Technik nutzen
- Tourentipps für Deutschland und Europa ausprobieren

## Jetzt Mitglied werden!

Startpaket für alle Aufsteiger.

Infoline 0421/34 62 90  
[www.adfc.de](http://www.adfc.de)

++ KIRCHENTAG DRESDEN 1.-5. JUNI 2011 \*



Der Kirchentag bedankt sich bei allen Teilnehmenden für einen gelungenen „fahrradfreundlichen Kirchentag“ in Bremen.

Auch in München 2010 und Dresden 2011 wird es wegen des großen Erfolgs und der überwältigenden Resonanz wieder einen fahrradfreundlichen Kirchentag geben.

Damit ihr Hoffnung habt.



**2. Ökumenischer Kirchentag**

München 12.–16. Mai 2010



[www.oekt.de](http://www.oekt.de) Tel. 089 559 997 337



Die DVD mit der Videodokumentation zum „Fahrradfreundlichen Kirchentag“ ist für 5 Euro erhältlich beim:

ADFC Bremen  
„ff DEKT“  
Bahnhofsplatz 14 a  
28195 Bremen  
Tel. (0421) 70 11 79  
kirchentag@adfc-bremen.de

Eine internationale Version mit englischem Kommentar/Untertiteln steht ebenfalls zur Verfügung.

Der Film ist online zu betrachten als wmv oder flash-Version auf den Homepages:

[www.adfc.de](http://www.adfc.de)  
[www.kirchentag.de](http://www.kirchentag.de)  
[www.matthias-sabelhaus.de](http://www.matthias-sabelhaus.de)





