



Jury-Mappe

Jury-Mappe im Rahmen des Wettbewerbs „best for bike“

Kategorie

„Fahrradfreundlichste Entscheidung 2011“



Bundesministerium
für Verkehr, Bau
und Stadtentwicklung

„best for bike“ ist eine Initiative von:

**Bundesministerium für Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung**
Bürgerservice
Invalidenstraße 44
10115 Berlin
Tel.: 0 18 88/3 00 30 60
Fax: 0 18 88/3 00 19 42
E-Mail: buergerinfo@bmvbs.bund.de
www.bmvbs.de
www.nationaler-radverkehrsplan.de



Arbeitsgemeinschaft
fahrradfreundliche Städte,
Gemeinden und Kreise
in Nordrhein-Westfalen e.V.

**Arbeitsgemeinschaft
fahrradfreundliche Städte, Gemeinden
und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V.**
Geschäftsführerin Christine Fuchs
47803 Krefeld
Konrad-Adenauer-Platz 17
Tel.: 0 21 51/86-42 50
Fax: 0 21 51/86-42 80
E-Mail: info@fahrradfreundlich.nrw.de
www.fahrradfreundlich.nrw.de



Zweirad-Industrie-Verband

Zweirad-Industrie-Verband e.V.
Königssteiner Straße 20a
65812 Bad Soden a.T.
Tel.: 0 61 96/50 77-0
Fax: 0 61 96/50 77-20
E-Mail: contact@ziv-zweirad.de
www.ziv-zweirad.de

Konzept, Kreation und Durchführung:



P3 Agentur für Kommunikation und Mobilität
Antwerpener Straße 6–12
50672 Köln
Tel.: 02 21/2 08 94-0
Fax: 02 21/2 08 94-44
E-Mail: info@p3-agentur.de
www.p3-agentur.de

Inhaltsverzeichnis

Die eingegangenen Bewerbungen (Projekte 1 bis 68) wurden folgenden Kategorien zugeteilt:

- **Konzepte**
- **Infrastruktur fürs Fahrrad** (Markierung, Rastplätze, Abstellanlagen, Brücken, Garagen, Eigenbau)
- **Service fürs Fahrrad** (Fähren, Mietfahrräder, Fahrradmitnahme, Reparaturservice, spezielle Dienstleistungen)
- **Kommunikation** (Kampagnen, Plakate, Aktionen, Postkarten)
- **Verkehrssicherheit**
- **Betriebliche Radverkehrsförderung**
- **Fahrradtourismus** (geführte Touren und Gruppenveranstaltungen)
- **Sonstiges/Soziales Engagement** (Erfahrungsaustausch, soziale Aktionen)

In einigen Fällen konnten Projekte mehreren Kategorien zugeteilt werden. In diesen Fällen wurde die Bewerbung einer „Hauptkategorie“ zugeteilt.

Konzepte:

- Nr. 1:** Qualitätsoffensive „Fahrradfreundliches Emmerich am Rhein“ S. 005
- Nr. 2:** Radverkehrskonzept für die Stadt Burgdorf S. 007
- Nr. 3:** Radwegekonzeption Region Obermain S. 009
- Nr. 4:** Verbreitung von „Pedelecs“ für zukunftssichere Mobilität S. 011
- Nr. 5:** E-Bike-Mobilitäts-Offensive S. 013
- Nr. 6:** Wirkungskontrolle der Radverkehrsförderung in Baden-Württemberg S. 015
- Nr. 7:** Analyse von Radverkehrsströmen zur nachhaltigen Optimierung von Radverkehrsnetzen (kurz „Radverkehrsanalyse Brandenburg“ – RVA) S. 017

Infrastruktur fürs Fahrrad:

- Nr. 8:** Grundsatzurteil zur Radwegebenutzungspflicht S. 020
- Nr. 9:** Machbarkeitsstudie zu Radschnellwegen in der Metropolregion Hannover Braunschweig Göttingen Wolfsburg S. 021
- Nr. 10:** Erneuerung der Radinfrastruktur im Zuge von Bahnanisierungen S. 023
- Nr. 11:** Neubau Radweg östlich der Ortschaft Haltem S. 025
- Nr. 12:** Neubau der Klütjenfelder Radwegbrücke S. 026
- Nr. 13:** Brücke über den Urftsee „Victor-Neels-Brücke“ S. 027
- Nr. 14:** Fahrradabstellanlagen im Innenstadtbereich in Rheine S. 029
- Nr. 15:** Bessere Fahrradparker bei Discountern S. 031

Service fürs Fahrrad:

- Nr. 16:** Internet-Radroutenplaner für die Region Stuttgart S. 034
- Nr. 17:** Meldungsportal zu Radverkehr und Fußwegen S. 036
- Nr. 18:** Newsletter „Radfahren in Köln“ S. 038
- Nr. 19:** Fahrradpumpen S. 040
- Nr. 20:** Ich kauf per Rad S. 041
- Nr. 21:** OBIS – Optimising Bike Sharing in European Cities S. 043



Inhaltsverzeichnis

Kommunikation:

- Nr. 22:** Kopf an: Motor aus. Für null CO₂ auf Kurzstrecken. S. 046
- Nr. 23:** Still-Leben Ruhrschnellweg S. 048
- Nr. 24:** Kampagne „Radlhauptstadt München“ S. 049
- Nr. 25:** Radregion XperBike mit jährlicher Rad-Sternfahrt der Mitgliedsgemeinden S. 051
- Nr. 26:** Bicycle Film Festival Munich S. 053
- Nr. 27:** Fahrradfreundliche Wissenschaftstagung – Sternfahrt zur Jahrestagung der Deutschen Gesellschaft für angewandte Optik S. 055
- Nr. 28:** „Vorfahrt fürs Rad“ S. 057
- Nr. 29:** Fahrradbotschafter/-innen der Stadt Moers S. 058
- Nr. 43:** Rundweg der Klänge in Norderstedt S. 084
- Nr. 44:** GPS-Radtouren rund um Pulheim S. 086
- Nr. 45:** Rheder Sagen-Safari – zurück in die Vergangenheit S. 088
- Nr. 46:** Drais-Route – Karl und Karla auf den Spuren des ältesten Radwegs der Welt S. 090
- Nr. 47:** E-Bike – Regiotouren S. 092
- Nr. 48:** Hase-Ems-Rad-Service für Individualisten S. 093
- Nr. 49:** Emsland RADexpress und Emsland-Touren-Ticket für Bus und Bahn S. 094
- Nr. 50:** Vernetzung regionaler Radwege mit anderen Netzen S. 096
- Nr. 51:** Radtouristisches Entwicklungs- und Vermarktungskonzept in der Region Bamberg S. 097
- Nr. 52:** HaseVital – Gesundheitspfade im Hasetal S. 099
- Nr. 53:** Mountainbike Arena Samerberg/Hochries S. 101
- Nr. 54:** Radwege-Aktionsplan „fit for bike“ S. 103
- Nr. 55:** „Netzwerk Rad“ im Landkreis Neustadt a.d. Waldnaab S. 105

Verkehrssicherheit:

- Nr. 30:** Passive Beleuchtung – Sehen und gesehen werden S. 060
- Nr. 31:** „Schon gecheckt“ – Fahrradsicherheitsaktion S. 061
- Nr. 32:** 1.) „Schüler helfen Schülern“ bzw. 2.) „immer hell drauf“ bzw. 3.) ... S. 063
- Nr. 33:** Fahrsicherheitstraining für Senioren und ältere Erwachsene S. 065
- Nr. 34:** Fahrradkurs für Frauen unterschiedlicher Herkunft S. 067
- Nr. 35:** Ausbildung und Zertifizierung von Radfahrlehrerinnen und Radfahrlehrern S. 068

Betriebliche Radverkehrsförderung:

- Nr. 36:** Fahrräder für Pendler-Projekt „GLG-Bike“ S. 070
- Nr. 37:** Fahrradfreundlicher Betrieb St. Josef Krankenhaus Moers S. 071
- Nr. 38:** Wettbewerb „Die fahrradfreundlichsten Arbeitgeber“ S. 073
- Nr. 39:** „Radeln Sie sich fit zur Arbeit“ 2010 S. 075

Fahrradtourismus:

- Nr. 40:** Radweg und Freizeitband :terra nova S. 078
- Nr. 41:** Qualitätsoffensive Paneuropa-Radweg S. 080
- Nr. 42:** Der Wikinger-Friesen-Weg: Deutschlands erster „vertonter“ Radfernweg S. 082

Sonstiges/Soziales Engagement:

- Nr. 56:** Familienfreundlicher Fahrradverleih Düsseldorf S. 108
- Nr. 57:** Ruhrtal-Radweg-Ranger S. 109
- Nr. 58:** Berlin-Bamboo-Bikes und Projektwerkstatt (PW) NaWaRo-Fahrrad S. 111
- Nr. 59:** „AUS ALT MACH NEU“ Fahrrad-Bastel-Projekt für Jugendliche S. 113
- Nr. 60:** Fahrradwerkstatt für Kinder und Jugendliche von 6 bis 14 Jahren S. 115
- Nr. 61:** Bikekitchen München S. 117
- Nr. 62:** Fahrradprojekt S. 119
- Nr. 63:** Fahrräder für Afrika! S. 121
- Nr. 64:** Projekt Hawaii 50 S. 123
- Nr. 65:** Stoppomat S. 125
- Nr. 66:** 1001 für Fahrrad S. 126
- Nr. 67:** Rheine, die Stadt der kurzen Wege S. 127
- Nr. 68:** Standardisierung vom ADFC geprüfter und empfohlener Fahrrad-Abstellanlagen S. 129



Konzepte

Nr. 1: Qualitätsoffensive „Fahrradfreundliches Emmerich am Rhein“ – Seite 1

→ Die Qualitätsoffensive „Fahrradfreundliches Emmerich am Rhein“:

Infrastrukturelle Maßnahmen: Ausbau des Radnetzes NRW mit lok. Themenrouten, Übernahme des NL-Knotenpunktsystems, Ausbau von Straßen mit beidseitigen Radwegen, Planung Eisenbahnüberführung für Radler, Errichtung von Radwegen auf Deichen, Bau einer fahrradfreundlichen Rheinpromenade, Ladestation für E-Bikes, Fahrradfähre, Radverleihstation etc.

Serviceorientierte Maßnahmen: diverse neue Radwanderkarten, Beratung durch Tourist Information etc.

Veranstaltungen: Niederrheinischer Radwandertag, Giro, Radaustellungen

Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Optimierung der fahrradfreundlichen Angebote der Stadt Emmerich am Rhein und Ausbau der Zielgruppe Radler
- **Bisherige Ergebnisse:** Umsetzung 80%
- **Finanzierung:** Wirtschaftsförderungs- und Stadtmarketinggesellschaft Emmerich am Rhein mbH und Stadt Emmerich am Rhein
- **Zeitraum:** 2008–2011

Ausführliche Beschreibung:

→ Die Qualitätsoffensive „Fahrradfreundliches Emmerich am Rhein“ beinhaltet mehrere aufeinander abgestimmte Projekte aus den Bereichen Infrastruktur, Service und Veranstaltungen.

Infrastrukturelle Maßnahmen: Übernahme des niederländischen Fahrrad-Knotenpunktsystems auf deutschem Emmericher Stadtgebiet; Realisierung eines kommunalen Ergänzungsnetzwerkes zum Radverkehrsnetzwerk NRW

(Integration lokaler Themenradrouten als auch Integration des niederländischen Knotenpunktsystems in das RVN NRW); Umbauten verkehrswichtiger innerörtlicher Straßen mit beidseitigen Radwegen (u.a. Speelberger Straße, Hansastrasse, 's-Heerenberger Straße) sind bereits realisiert, weitere sind in Planung; Errichtung von Radwegen im Zuge der Deichbaumaßnahmen entlang des Rheins, Projekt „Radwege auf Deichen“; Planung einer Eisenbahnüberführung für Fußgänger und Radfahrer ins Stadtzentrum, Anliegergemeinde „Niederrheintour“ und „Rheinradweg“, infrastrukturelle Maßnahmen und Berücksichtigung von fahrradrelevanten Kriterien wie z.B. „Barrierefreiheit“ und ausreichende „Fahrradstände in Gastronomie-Nähe“ bei der Neugestaltung der über 1 km langen Rheinpromenade etc.

Serviceorientierte Maßnahmen: Erstellung einer eigenen lokalen Radwanderkarte „Radtouren rund um Emmerich am Rhein“ mit 18 rhein- und grenzüberschreitenden Routen, Initiierung der grenzüberschreitenden Fahrradkarte ANKE des PUBLICPRESS-Verlages (Arnhem, Nimwegen, Kleve, Emmerich am Rhein), Installation einer Verleihstation des Niederrheinerades in der lokalen Tourist Information, Ausleihe von Gepäcktaschen, Sattelschonern und Lenkertaschen für Räder, Ausweisung zweier Ladestationen für Elektroräder, Bevorratung von über 20 verschiedenen Rad- und Wanderkarten in der Tourist Information und Beratung durch deren Mitarbeiter, während der touristischen Saison auch an Wochenenden (Sa., So. und feiertags), Angebot von Fahrradpauschalen, einzige GPS-Verleihstation des Rhein-Rad-Weges; Entwicklung von Fahrradrouten, die mit Hilfe von GPS-Tracks auf der, in Planung befindlichen, neuen

Internetseite der Tourist Information heruntergeladen werden können; Vorbereitung Emmerichs am Rhein zur Bewerbung zur „Fahrradfreundlichen Stadt“; Versorgung der Beherbergungsbetriebe im Stadtgebiet mit Radwanderkarten; Unterstützung bei der Initiierung und Betreuung der Fahrradfähre Emmerich–Rees–Xanten; Installation einer „Erste-Hilfe-Station“ für Radfahrer in der Tourist Information etc.

Veranstaltungen: Mitorganisation der mehrtägigen Veranstaltung (ein Tag Emmerich am Rhein) Sparkassen-Giro Radrennen der Bahnradsportler mit bis zu 500 Teilnehmern; jährliche Ausrichtung des Niederrheinischen Radwandertages (größte Radwanderveranstaltung Deutschlands mit ca. 30.000 Teilnehmern), vier teilweise grenzüberschreitenden Routen und einer umfangreichen Tombola (150 Preise); Zusammenarbeit mit lokalen und benachbarten Fahrradhändlern und Organisation einer Fahrradausstellung während des NRWT; „Aquacycling“ im Freizeitbad EMBRICANA.

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Die Jury sollte gerade dieses Projekt auswählen, weil es sich bei der Qualitätsoffensive „Fahrradfreundliches Emmerich am Rhein“ um die Realisierung einer Vielzahl von unterschiedlichen (auch grenzüberschreitenden und zukunftsweisenden) Projekten aus den Bereichen „Infrastruktur“, „Service“ und „Veranstaltungen“ handelt, die thematisch bestens aufeinander abge-



Nr. 1: Qualitätsoffensive „Fahrradfreundliches Emmerich am Rhein“ – Seite 2

stimmt sind und so für den radelnden Gast ein ganzheitliches Kompaktpaket mit „Wohlfühlcharakter“ darstellten.

Träger

→ Wirtschaftsförderungs- und Stadtmarketinggesellschaft Emmerich am Rhein mbH

Info/Ansprechpartner

→ Dr. Manon Loock-Braun / Tourist Information
Rheinpromenade 27
46446 Emmerich am Rhein
02822/931030
m.loockbraun@Stadt-Emmerich.de



Nr. 2: Radverkehrskonzept für die Stadt Burgdorf – Seite 1

→ In den vergangenen Jahren ist eine Vielzahl von Wünschen und Hinweisen hinsichtlich der Verbesserung des Radverkehrs an die Stadtverwaltung herangetragen worden. Wo es möglich war, wurden Missstände kurzfristig abgestellt. Für viele Bereiche sind jedoch weitreichendere Planungen und Finanzmittel notwendig.

Durch die Fertigstellung der Ortsumgehung ist es aufgrund der verminderten Verkehrsbelastung möglich, Stadtstraßen zurückzubauen und gleichzeitig Verbesserungen für den Radverkehr zu erzielen. Um den jetzigen Zustand des Radwegenetzes unter Berücksichtigung des Stadtstraßenumbaus zu erfassen sowie Vorschläge zur Förderung des Radverkehrs zu erarbeiten, ist ein Planungsauftrag zur Erstellung eines umfassenden Radverkehrskonzeptes vergeben worden. Das Radverkehrskonzept soll als Leitlinie für die Förderung des Radverkehrs in Burgdorf auf Grundlage der städtebaulichen Planungen (Integriertes Stadtentwicklungskonzept) formuliert und entwickelt werden. Die zu erarbeitenden Maßnahmen erhalten Prioritäten hinsichtlich ihrer Umsetzung und sind nach politischer Beschlussfassung im Rahmen der zur Verfügung gestellten Haushaltsmittel abzarbeiten.

Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Förderung und Verbesserung des Radverkehrs
- **Bisherige Ergebnisse:** Bestandsaufnahme Mängelliste
- **Finanzierung:** Stadt Burgdorf
- **Zeitraum:** Juni 2010 bis Juni 2011

Ausführliche Beschreibung:

→ Durch die Fertigstellung der Ortsumgehung ist es aufgrund der verminderten Verkehrsbelastung möglich, Stadtstraßen zurückzubauen und im Zuge dessen

Verbesserungen für den Radverkehr zu erzielen. Das Radverkehrskonzept soll darüber hinaus als Leitlinie für die Förderung des Radverkehrs in Burgdorf auf Grundlage der städtebaulichen Planungen (Integriertes Stadtentwicklungskonzept), die im Jahr 2010 vom Rat beschlossen wurden, formuliert und entwickelt werden.

Die zu erarbeitenden Maßnahmen erhalten Prioritäten hinsichtlich ihrer Umsetzung und sind nach politischer Beschlussfassung im Rahmen der zur Verfügung gestellten Haushaltsmittel abzarbeiten.

Folgende Arbeitsschritte werden vom Planungsbüro umgesetzt:

1. Grundlagenermittlung

Grundlagenermittlung durch Befahrung der für den Radverkehr wichtigen bzw. problematischen Strecken.

2. Unfallanalyse

Analyse der Radverkehrsunfälle für die letzten drei Jahre auf Basis vorhandener Unfalldaten.

3. Radverkehrszählung

Durchführung einer Radverkehrszählung zur Abschätzung der Größenordnung und Verteilung des derzeitigen Radverkehrsaufkommens.

4. Netzkonzeption und Problemanalyse

Überprüfung des ausgewiesenen Radverkehrsnetzes und Ableitung eines gegliederten Netzsystems. Einbezogen werden alle Stadtteile

sowie die Umlandanbindungen. Systematische Befahrung des Netzes und Problembewertung. Erstellung einer Fotodokumentation für die Problembereiche sowie Darstellung des Radverkehrsnetzes und der Hauptprobleme im Netz in Übersichtslageplänen.

5. Maßnahmenkonzeption

Ableitung des konkreten Handlungsbedarfs im Radverkehrsnetz auf Basis der Problemanalyse. Tabellarische ortsbezogene Auflistung der erforderlichen Maßnahmen und Lösungsansätze mit Dringlichkeitseinstufung und überschlägiger Kostenschätzung. Darstellung im Übersichtsplan.

6. Ergänzende Infrastruktur, Wegweisung und Service

Stichprobenhafte Bewertung öffentlicher Abstellanlagen an wichtigen Zielpunkten. Vorschläge zur Verbesserung und Erweiterung der Abstellanlagen an wichtigen Zielpunkten. Bewertung des weiteren Bedarfs zur Komplettierung der Wegweisung im Zuge des neu entwickelten Radverkehrsnetzes. Hinweise zur Verbesserung bzw. Erweiterung von Dienstleistungen angeboten für Radfahrer und Radtouristen.

7. Ergebnisbericht und Präsentation

Erstellung eines textlich, tabellarisch und grafisch zusammenfassenden Ergebnisberichtes. Präsentation der Ergebnisse im Umwelt- und Verkehrsausschuss.

Öffentlichkeitsarbeit

Die Erarbeitung des Radverkehrskonzeptes wird durch eine projektbegleitende Arbeitsgruppe unterstützt.



Nr. 2: Radverkehrskonzept für die Stadt Burgdorf – Seite 2

Am 1. September 2010 fand im Ratssaal des Schlosses der Auftaktworkshop zur Erarbeitung des Radverkehrskonzeptes statt. Das beauftragte Planungsbüro stellte erste Ergebnisse und die Vorgehensweise bei der Bearbeitung vor. Zahlreiche Bürger und politische Vertreter nahmen an der Veranstaltung teil und brachten ihre Ideen und Anregungen zur Förderung des Radverkehrs ein. Die nächste Arbeitskreissitzung fand am 13. Januar 2011 statt. Danach soll die Arbeitsgruppe ca. alle sechs Wochen tagen.

Darüber hinaus sollen weitere Ansätze zur Öffentlichkeitsarbeit entwickelt sowie ein Informationsflyer zur Förderung des Radverkehrs erstellt werden.

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

➔ Damit Burgdorf das notwendige Radverkehrskonzept wie gewünscht umsetzen kann. Denn die Gruppe der RadfahrerInnen äußert seit Jahren ihre Wünsche, Bedürfnisse und Vorschläge. Insbesondere seit Beginn des Stadtstraßenumbaus 2010, der in den nächsten Jahren fortgeführt wird, werden die Möglichkeiten für ein Radverkehrskonzept breiter gefächert. Mittels einer projektbegleitenden Arbeitsgruppe aus verschiedenen Interessenvertretern sollen die Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs erarbeitet und somit durch einen breiten gesellschaftlichen Konsens getragen und umgesetzt werden.

Träger

➔ Stadt Burgdorf

Info/Ansprechpartner

➔ Tiefbauabteilung
Frau Claudia Vollmert
Vor dem Hann. Tor 27
05136/898-125
Vollmert@Burgdorf.de

<http://www.burgdorf.de/internet/page.php?naviID=902000377&site=902000303&brotdID=902000377&typ=2>



Nr. 3: Radwegekonzeption Region Obermain – Seite 1

→ Etablierung eines attraktiven Radwegenetzes in der Region unter Beteiligung aller Akteure. Vernetzung mit Kultur, Freizeit und Wellness. Angebot ist für alle Generationen und Ansprüche geeignet. Beschilderung erfolgt gemeinsam mit dem Staatlichen Bauamt gemäß Bayr. Staatsministerium des Innern. Neben Angebot der Touren im Internet und Download (GPS-Routen) finden jährlich Events (Radtage, Symposien) im Landkreis statt, um die Bevölkerung für das Thema zu sensibilisieren. In 2011 Themenschwerpunkt E-Biking.

Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Attraktives Radwegenetz im ländlichen Raum mit Vernetzung von Kultur, Freizeit und Wellness
- **Bisherige Ergebnisse:** Konzeption steht, derzeit läuft Umsetzung mit Beschilderung und Marketing
- **Finanzierung:** Über Mittel aus der EU (LEADER) und Eigenmittel des Landkreises und der elf Städte, Märkte und Gemeinden
- **Zeitraum:** 2010–2011

Ausführliche Beschreibung:

→ Der Lichtenfelser Landrat Reinhard Leutner und der Kreistag haben zum 01. September 2009 eine neue Stelle „Kreisentwicklung“ geschaffen. Der Kreisentwickler hat die Aufgabe, landkreisweite Projekte gemeinsam mit den elf Städten, Märkten und Gemeinden umzusetzen. Die Finanzierung läuft über LEADER. Für die Umsetzung der Kreisentwicklungsstrategie wurden neue Strukturen geschaffen, wie beispielsweise die Neugründung eines landkreisweiten Tourismusvereins. Der Kreisentwickler wurde hierbei zum Geschäftsführer ernannt. Ein großes Projekt ist die Etablierung des Landkreises als Fahrradregion. Hierzu wurden in 2010 bereits eine Vielzahl von Aktivitäten durchgeführt:

- Einweihung Mountainbike-Strecke am 10. April 2010
- Radsymposium am 17. April 2010
- Einreichung LEADER-Antrag für die Verbesserung der Radwege-Infrastruktur am 10. Mai 2010
- LEADER-Zuwendungsbescheid durch Regierung am 20. Mai 2010 erfolgt
- Radtag am Obermain am 20. Juni 2010
- Anschaffung von GPS-Geräten für Verleih (November 2010)
- Ausschilderung von Radwegen für März 2011 geplant

Der Landkreis Lichtenfels hatte 593.859 Gästeankünfte in 2008 zu verzeichnen, das ist der zweithöchste Wert unter den oberfränkischen Landkreisen. Bei der Bettenauslastung nimmt der Landkreis mit 40,3 % den ersten Platz unter den oberfränkischen Landkreisen ein. Touristisches Zentrum ist die Stadt Bad Staffelstein mit der Obermain Therme mit bisher insgesamt über 18 Millionen Besuchern. Die Streckenführung der bisherigen Radwege orientiert sich hauptsächlich entlang des Mains und dementsprechend auch am Mainradweg sowie ins Kleinziegenfelder Tal (Bayern Tour für Radler). Die Mehrzahl der derzeitigen Radfahrer fährt auf dem Mainradweg aus dem Landkreis Kulmbach kommend durch den Landkreis Lichtenfels in den Landkreis Bamberg. Entlang des Mainradweges zweigen nur vereinzelt ergänzende Radwege ab und es sind nur selten weiterführende Informationen sowohl zu den Radwegen im Landkreis als auch zu anderen touristischen Angeboten verfügbar.

Der Landkreis Lichtenfels hat in Bezug auf die Radwege ein geringes Angebot und schöpft dementsprechend nur

wenig Radfahrerpotenzial ab. Durch die topographischen Gegebenheiten im Landkreis Lichtenfels könnten für jeden Radfahrertyp attraktive Routen angeboten werden. Da es sich bei den derzeitigen Radwegen nicht um Rundwege handelt, finden diese nur ungenügend Anklang bei den Radfahrern – sowohl bei den Touristen als auch bei der örtlichen Bevölkerung. Es muss eine Neukonzeption der Radwege im Landkreis gemacht werden, einhergehend mit einer einheitlichen Beschilderung. Diese Konzeption liegt nun vor.

Die örtliche Bevölkerung soll durch die gute Vernetzung der Radwege zum Umsteigen auf das Fahrrad bewogen werden und den Modal Split hin zu mehr Radverkehr positiv beeinflussen.

Gemeinsam mit der Umweltstation Weismain, den Akteuren vor Ort (Vereine, Agenda-21-Arbeitskreise etc.), den elf Städten, Märkten und Gemeinden wird an einem fahrradfreundlichen Landkreis gearbeitet.

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

- Angebot im ländlichen Raum
- Einbindung der Bevölkerung (samt Vereinswelt)
- Optimale Ausschilderung, selbst erklärende Beschilderung
- Vielfältiges Angebot
- Entlang bereits bestehender, überörtlicher Routen und vorhandener zertifizierter Radwege
- Tourenbegleitung
- Pauschalangebote
- Gesundheitstouristische Aspekte
- Investitionen in Infrastruktur
- Sensibilisierung und Aktivierung der Bevölkerung



Nr. 3: Radwegekonzeption Region Obermain – Seite 2

Träger

→ Landkreis Lichtenfels

Info/Ansprechpartner

→ Dipl.-Geogr. Andreas Grosch
Kronacher Straße 30
96215 Lichtenfels
09571/18367
andreas.grosch@landkreis-lichtenfels.de



Nr. 4: Verbreitung von „Pedelects“ für zukunftssichere Mobilität – Seite 1

➔ Aufgrund des demografischen Wandels hat Radfahren in Städten eine zunehmende Bedeutung. Dabei sollen Pedelects durch ihre Elektromotorkraft gerade älteren Menschen eine solche Verkehrsteilnahme erleichtern. Zusammen mit dem Kooperationspartner RWE Rheinland Westfalen Netz AG hat die Verkehrswacht Essen e.V. daher am 14.08.2010 einen Aktionstag um das Thema Elektrozweirad durchgeführt. Viele verschiedene Modelle konnten von den zahlreichen Besucherinnen und Besuchern ausprobiert und das Thema über breite Publikationen transportiert werden.

Kurze Projektbeschreibung:

- ➔ **Ziel:** Sichere Mobilität mit dem Pedelect sowie Erhöhung des Radverkehrsanteils, speziell durch Seniorinnen und Senioren
- ➔ **Bisherige Ergebnisse:** Beschaffung von drei Pedelects und publikumswirksame Nutzung
- ➔ **Finanzierung:** Durch Sponsoring der RWE Rheinland Westfalen Netz AG
- ➔ **Zeitraum:** Ab 14.08.2010 (großer Informationstag auf dem Verkehrsübungsplatz)

Ausführliche Beschreibung:

➔ Der Wunsch nach sicherer und kostengünstiger Mobilität sowie Kommunikation prägt unser Jahrhundert. In Essen ist der Radfahrverkehr im Rahmen des Modal Split noch deutlich zu optimieren. Radfahren wird von vielen Menschen bevorzugt unter den Gesichtspunkten

- sichere Mobilität
- Gesundheitsvorsorge/körperliche Fitness
- Schadstoffreduzierung/Umweltentlastung
- energiesparendes Freizeitgerät
- Prosperität in umweltrelevanten Bereichen.

Zunehmend nutzen Seniorinnen und Senioren diesen Verkehrsträger, die zum gegenwärtigen Zeitpunkt bereits ein Fünftel der Essener Gesamtbevölkerung darstellen.

Um ihnen und auch jüngeren Interessierten die Entscheidung für das Rad zu erleichtern, hat die Verkehrswacht Essen e.V. am 14.08.2010 zusammen mit ihrem Kooperationspartner RWE Rheinland Westfalen Netz AG einen „Tag des E-Bike“ veranstaltet. Auf dem großen Verkehrsübungsplatz für PKW der Essener Verkehrswacht konnten sich die zahlreichen Besucher/-innen bei verschiedenen Anbietern ausführlich über die unterschiedlichsten Produkte informieren und die Fahrzeuge auch direkt vor Ort ausprobieren. So gab es neben den eigentlichen Pedelects (= Pedal electric cycles) auch Rikschas und Draisen, bei denen der Tretvorgang mittels eines elektrisch aufgeladenen Akkumulators vor allem bei Steigungen oder Überholmanövern unterstützt wird. Es gab aber auch Modelle, bei denen der Motor während der ganzen Fahrt zugeschaltet werden kann. Damit können auch Personen wieder für das Radfahren begeistert werden, die sich z.B. auf konventionellen Rädern längere Strecken nicht mehr zutrauen. Auch gehandicapte Personen haben u.U. so eine Möglichkeit gefunden, wieder an Fahrradtouren teilzunehmen. Das asphaltierte Gelände des Verkehrsübungsplatzes, das mit schmaleren und breiteren Straßen, mit Steigungen und Kurven auf einer Fläche von ca. 50.000 qm angelegt ist, bot sich für dieses Event geradezu an. Die Resonanz der Besucher/-innen war daher auch überaus positiv. Das Thema wurde breit in den Print- und elektronischen Medien (Radio, TV) publiziert.

Darüber hinaus hat die Essener Verkehrswacht durch Sponsorengelder der RWE Rheinland Westfalen Netz AG in Höhe von 5.000 € insgesamt drei Pedelects beschaffen können, die am „Tag des E-Bike“ offiziell ihrer Bestimmung übergeben wurden. Als Dauerleihgabe haben sowohl der Seniorenbeirat der Stadt Essen (politische

Interessenvertretung der Senioren) als auch Grün und Gruga Essen (zuständig u. a. für die Kontrolle der Radwege) je ein Elektrorad erhalten, das ihnen die Arbeit/Mobilität erleichtern soll. Das dritte Rad soll im Umfeld des Rathauses verliehen werden, so dass citynahe Besprechungs-/Tagungsorte umweltfreundlich und zügig mit dem Pedelect angefahren werden können.



Übergabe „2. Pedelect“ an Grün und Gruga Essen/Herrn Steins am 10.09.2010 im Beisein von Kollegen/-innen zur langfristigen Nutzung für die Kontrolle Essener Fahrradwege

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

➔ Viele „best ager“ oder auch Personen mit körperlichen Einschränkungen möchten gerne auch im Verkehrsalltag Radfahren. Hinzu kommen junge Menschen mit „Bürokleidung“, die wegen der geringeren Gefahr des „Schwitzens“ das Pedelect entdeckt haben. Sie suchen nach Alternativen zu eigenem PKW und ÖPNV. Ein Elektrofahrrad, das durch Motorkraft den Tretvorgang unterstützt, kann hier eine hilfreiche Kaufentscheidung sein. Da es mittlerweile eine Reihe von ganz unterschiedlichen



Nr. 4: Verbreitung von „Pedelecs“ für zukunftssichere Mobilität – Seite 2

Modellen gibt, die jedoch lokal nur vereinzelt angeboten werden, war ein solcher Aktionstag sinnvoll, um das breit gefächerte Angebot vorzustellen. Der Verkehrsübungsplatz mit seiner Größe von ca. 50.000 qm war hier ein idealer Ort, um diverse Produkte zu testen. Daneben konnten intensive Gespräche mit den Fachleuten oder auch bereits erfahrenen Nutzern geführt werden. Die Zusammenarbeit mit dem „global player“ RWE als Beginn einer Kooperation und die breite Resonanz in den Medien haben eine erhebliche Sogwirkung ausgelöst. Auf die beigefügten Unterlagen wird verwiesen.

Träger

→ Verkehrswacht Essen e.V.

Info/Ansprechpartner

→ Herr Karl-Heinz Webeis (Vorsitzender)
Am Grugapark 14
45133 Essen
Verein
0201/4959997
dienstlich
0201/8839010
karl-heinz.webels@verkehrsmanagement.
essen.de
www.verkehrswacht-essen.de



Nr. 5: E-Bike-Mobilitäts-Offensive – Seite 1

→ Das Aktionsprogramm ist gleichzeitig ein Beitrag zur Förderung der Innenstadt und der Vernetzung mit den Stadtteilzentren sowie aktive Tourismus- und Wirtschaftsförderung:

- Förderung des Kaufes von Rädern mit Elektromotor mit max. 100 € (je 50 € von den Stadtwerken und den teilnehmenden Brühler Fahrradhändlern)
- In den Stadtteilzentren werden E-Bikes für Testfahrten zur Verfügung gestellt.
- In der Brühler Radstation stehen 55 moderne E-Bikes zum Verleih zur Verfügung.
- Organisierte „E-Bike-Erlebnis-Touren“
- Der Stadtverwaltung stehen sechs E-Bikes als Dienstfahräder zur Verfügung.
- E-Bike-Mobilitäts-Offensive in Zusammenarbeit mit den Stadtwerken, der Stadt Brühl und der Verbraucherzentrale in Brühl

Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Erhöhung des Mobilitäts- und Aktivitätsradius in und um Brühl und die Vernetzung der Stadtteilzentren mit der Brühler Innenstadt
- **Bisherige Ergebnisse:** Hohe Nachfrage nach Fördermitteln zum Kauf von E-Bikes und der „E-Bike-Erlebnis-Tour“
- **Finanzierung:** Stadt Brühl, Stadtwerke Brühl, NRW-Stadtmarketing-Initiative „Ab in die Mitte“
- **Zeitraum:** Seit Juni 2010

Ausführliche Beschreibung:

→ Brühler Stadtwerke und Fahrradhändler fördern E-Bike-Kauf. Das „Radeln mit eingebautem Rückenwind“ soll in der Schloss-Stadt Brühl noch attraktiver werden.

Hierzu unterstützen die Stadtwerke Brühl GmbH die Anschaffung eines „E-Bikes“ mit 50 € – die Nachfrage ist hoch. Zusätzlich wird der Kaufanreiz noch gesteigert durch eine Kooperation mit den örtlichen Fahrradhändlern. Diese gewähren ebenfalls einen Kaufnachlass von 50 €.

Ziel der gemeinsamen Initiative ist es, das Umweltbewusstsein bei den Bürgerinnen und Bürgern in der „Stadt der kurzen Wege“ zu erhöhen. Denn E-Bikes können helfen, die durch herkömmliche Verbrennungsmotoren ausgelöste CO₂-Belastung weiter zu reduzieren.

Neben dem neu aufgelegten Elektromobilitäts-Förderprogramm werden die Brühler Stadtwerke E-Bikes in den Stadtteilzentren für Testfahrten zur Verfügung stellen. Mit der Aktion sprechen die Brühler Stadtwerke alle Generationen an und richten sich auch an Menschen mit körperlichen Einschränkungen. Spezielle „E-Trikes“ (Dreiräder) sollen hier zum Einsatz kommen.

Große E-Bike-Verleihflotte

Ein wichtiges Alleinstellungsmerkmal auf dem für Brühl bedeutsamen Sektor „Freizeit und Tourismus“ ist die Fortentwicklung des Fahrradtourismus. Ralf Liedtke, Betreiber der Radstation Brühl, hat 55 moderne und leistungsfähige Verleihfahräder angeschafft. Einmalig in der Region Rhein/Erft steht ab sofort in unmittelbarer Nähe zur Weltkulturerbestätte „Schloss Augustusburg“ die größte „E-Bike-Verleihflotte“ zwischen Düsseldorf/Köln und Bonn/Bad Neuenahr-Ahrweiler zur Verfügung. Die hochwertigen Verleihräder haben teilweise Reichweiten von bis zu 120 Kilometern. Mitten in der Brühler



Nr. 5: E-Bike-Mobilitäts-Offensive – Seite 2

Innenstadt ist so der erste Start- und Zielpunkt für spannende und erlebnisreiche E-Bike-Touren in einer attraktiven Region entstanden.

Gemeinsam mit weiteren Kooperationspartnern aus dem Bereich Tourismus, Partnern aus dem Hotel- und Gastronomiebereich und professionellen Veranstaltern werden Tourenpakete als buchbare Produkte entwickelt. Ein erstes Beispiel hierfür ist das neu und bundesweit einzigartige Projekt der „E-Bike-City-Krimi-Tour“ für Privat- und auch Geschäftskunden in Brühl. Unter dem Motto: „Mit heißem Reifen auf Täterjagd“ finden Krimiradtouren der besonderen Art statt. Hierbei handelt es sich tatsächlich um Polizisten, die möglichst realitätsnahe Fälle geschaffen haben.

Gerade die gemeinsame „E-Bike-Mobilitäts-Offensive 2010“ belegt, dass sich Umweltverträglichkeit und Wirtschaftsförderung nicht ausschließen. Auch die Stadtverwaltung Brühl nimmt eine Vorreiterrolle bei den Kommunen im Rhein-Erft-Kreis ein. Für die Beschäftigten der Stadtverwaltung Brühl werden sechs Elektrofahräder für Dienstfahrten zu Verfügung gestellt. Diese Räder erweitern die vorhandene Dienstfahrradflotte in hervorragender Art und Weise.

Infotag der Verbraucherzentrale

In Kooperation mit den Stadtwerken Brühl und mit Unterstützung des ADFC, des VCD und einer Schüler-Fahrrad-AG aus Brühl hat die Abfall- und Umweltberatung der Brühler Verbraucherzentrale mehrfach Informationstage rund um das Thema Fahrradnutzung, Fahrradpflege und Radreisen angeboten. Zudem bestand die Möglichkeit, in geführten Touren Pedelecs zu testen. „Für mich, für dich, fürs Klima“ lautet das Motto der Kampagne, in deren Rahmen die „RADvolution“ stattfand, um über die Chancen jedes Einzelnen beim CO₂-Einsparen aufzuklären.

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Die vorgestellten Aktivitäten sind nachhaltig, indem sie der Gesundheitsvorsorge dienen und den CO₂-Ausstoß mindern, sie fördern das Umweltbewusstsein und werden von vielen eng vernetzten Partnern in der „Stadt der kurzen Wege“ getragen. Einmalig ist die E-Bike-City-Krimi-Tour.

Träger

→ Stadt Brühl

Info/Ansprechpartner

→ Frau Ingendahl
Uhlstraße 3
50321 Brühl
02232/79-5140
aingendahl@bruehl.de

Herr Mühlens
Uhlstraße 3
50321 Brühl
02232/79-3382
omuehlens@bruehl.de

www.bruehl.de/wirtschaft/ab_in_die_mitte/e_bike.php
www.stadtwerke-bruehl.de/kundencenter/Esfamilien/pedelec.asp



Nr. 6: Wirkungskontrolle der Radverkehrsförderung in Baden-Württemberg – Seite 1

→ Die umfangreiche Wirkungskontrolle der Radverkehrsförderung dient dem Land Baden-Württemberg und den beteiligten Kommunen als Qualitätsmanagementsystem der Radverkehrsförderung. Anhand standardisierter Erhebungen wurden sämtliche Bereiche einer systematischen Radverkehrsförderung untersucht. Die Ergebnisse der Nullanalyse dienen als Grundlage für die Wirkungskontrolle im Sinne eines Vorher-Nachher-Vergleichs in vier bis fünf Jahren. Damit soll der Erfolg der Radverkehrsförderung gemessen und Maßnahmen gegebenenfalls angepasst werden können.

Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Erfassung des Status quo des Radverkehrs und Ermöglichung einer Qualitätskontrolle der Radverkehrsförderung in Baden-Württemberg
- **Bisherige Ergebnisse:** Schlussbericht der Nullanalyse (Erfassung des Status quo)
- **Finanzierung:** Landesmittel
- **Zeitraum:** 2009 bis 2010 (Nullanalyse); Nacherhebung in vier bis fünf Jahren (Daueraufgabe)

Ausführliche Beschreibung:

→ Ziel des Landes ist eine dauerhafte, wirksame und effiziente Förderung des Radverkehrs. Um die Kommunen und das Land in die Lage zu versetzen, ihre Radförderung möglichst zielgenau und effizient auszurichten, hat das Land Baden-Württemberg eine Wirkungskontrolle als wesentlichen Bestandteil des Fahrradmanagements in Baden-Württemberg eingeführt. Federführend wurde das Projekt durch die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg betreut; das Büro Planungsgemeinschaft Verkehr (PGV) hat das Indikatorsystem der Wirkungskontrolle entwickelt und die Nullanalyse durchgeführt. Mit diesem Qualitätsmanagementsystem soll der Erfolg

der Radverkehrspolitik des Landes und der Kommunen gemessen und bewertet werden, um möglicherweise entsprechende Anpassungen der Radverkehrsförderung des Landes vornehmen zu können. Zunächst wurde durch die sogenannte Nullanalyse erhoben, wo der Radverkehr im Land derzeit steht, über welche Potenziale er verfügt und wie das Land ihn noch weiter voranbringen kann. Die Nullanalyse, das erstmalige Erhebungsverfahren der Wirkungskontrolle, wurde im Hinblick auf weitere Nachher-Erhebungen entwickelt. Sie liefert die inhaltliche Basis für die Bewertung der Entwicklung des Radverkehrs in den Untersuchungskommunen und in Baden-Württemberg. Die eigentliche Wirkungskontrolle erfolgt in vier bis fünf Jahren durch die Nacherhebung.

In einem ersten Schritt der Wirkungskontrolle wurde von Sommer 2009 bis Frühjahr 2010 die Nullanalyse in insgesamt elf Städten und drei Landkreisen durchgeführt. Die Auswahl der beteiligten Städte und Landkreise erfolgte auf Basis objektiver Kriterien. Damit konnte gewährleistet werden, dass durch einen möglichst breiten Querschnitt die Gesamtsituation des Radverkehrs in Baden-Württemberg wiedergespiegelt wird. Ausgewählt wurden die Städte Freiburg, Heidenheim, Karlsruhe, Kirchheim unter Teck, Offenburg, Stuttgart und Villingen-Schwenningen sowie die Landkreise Bodenseekreis, Karlsruhe und Ostalbkreis. Auf eigene Kosten haben sich die Städte Böblingen, Fellbach, Lörrach und Singen der Untersuchung angeschlossen.

Die erstmalige Erhebung der Daten (Nullanalyse) erfolgte durch eine schriftliche Befragung in den 14 Kommunen, durch die Auswertung kommunaler Materialien, durch

Vor-Ort-Erhebungen ausgewählter Strecken und Knoten, durch Radverkehrszählungen sowie durch Gespräche vor Ort. Anhand einer Telefonumfrage wurde zudem die Bevölkerung zu ihrer subjektiven Meinung zum Thema Radfahren in den Kommunen befragt. Hiermit konnte der Status quo zum Radverkehr sowie die Aktivitäten der beteiligten Städte und Gemeinden auf dem Gebiet der Radverkehrsförderung abgebildet werden.

Die für die Nullanalyse relevanten Daten wurden anschließend anhand des Indikatorenkatalogs systematisiert und für die Handlungsfelder

- Radverkehrsnutzung,
- Unfallgeschehen und Verkehrssicherheitsarbeit,
- konzeptionelle Rahmenbedingungen, Radverkehrsnetz und Wegeinfrastruktur,
- Wegweisung für den Radverkehr,
- Fahrradparken,
- Fahrraddiebstahl,
- Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit,
- Service für den Radverkehr sowie
- Fahrradtourismus

zusammenfassend bewertet. Die Zusammenstellung der Daten eignet sich bei einer erneuten Durchführung der Analyse als Grundlage für einen Vorher-nachher-Vergleich. Durch den späteren Vorher-nachher-Vergleich ermöglicht die Wirkungskontrolle eine systematische Qualitätsprüfung der Radverkehrsförderung. Land und Kommunen sollen mit den Ergebnissen der Wirkungskontrolle ihre Radverkehrsförderung überprüfen sowie zielgenau und möglichst effizient ausrichten können.

Die Nullanalyse ist mittlerweile abgeschlossen. Die Ergebnisse wurden auf der letzten Sitzung des hochrangig



Nr. 6: Wirkungskontrolle der Radverkehrsförderung in Baden-Württemberg – Seite 2

besetzten Landesbündnisses ProRad am 2. Dezember 2010 vorgestellt und diskutiert. Dem Land Baden-Württemberg haben die Ergebnisse der Nullanalyse nicht nur den aktuellen Stand des Radverkehrs in den Kommunen aufgezeigt, sondern auch wertvolle Hinweise gegeben, wie die Radverkehrsförderung des Landes noch effektiver ausgerichtet werden kann. Auch für die beteiligten Kommunen stellen die Ergebnisse wertvolle Erkenntnisse für deren aktuelle Radverkehrsförderung und mögliche Verbesserungsansätze dar.

Im Ergebnisbericht der Nullanalyse liegt der Schwerpunkt neben den Aspekten des methodischen Vorgehens auf der zusammenfassenden Bewertung der Ergebnisse in den einzelnen Handlungsfeldern. Ortspezifische Bewertungen wurden im Einzelfall beispielhaft vorgenommen. Ein weiterer Berichtsteil enthält die zusammenfassenden Ergebnisse der telefonischen Haushaltsbefragung.

Bestandteil der Schlussdokumentation ist zudem ein umfangreicher Anhang. Neben den Indikatorenkatalogen und Fragebögen enthält dieser auch eine Übersicht zu den erhobenen Daten und den Bewertungen der einzelnen Kommunen sowie weitere Ergebnisse zu Einzelaspekten. Ebenfalls im Anhang aufgeführt sind ausgewählte Radverkehrsangebote der Beispielmunicipen, die im baden-württembergischen Maßstab oder auch in Deutschland vorbildhaft sind, sowie eine weitere Übersichtstabelle zu guten Beispielen, die während der Durchführung der Nullanalyse beobachtet wurden. Die drei Berichtsteile (Schlussbericht, Anhang, Ergebnisbericht der Bewohnerbefragung) können im Internet heruntergeladen werden.

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Die Wirkungskontrolle der Radverkehrsförderung in Baden-Württemberg ist in ihrem Umfang, durch den systematischen Ansatz und durch den Aufbau als Vorher-nachher-Vergleich nicht nur auf Länderebene, sondern auch auf kommunaler und Bundesebene einzigartig und innovativ. Gerade auf Länderebene fehlen derzeit jegliche Qualitätsmanagementsysteme in der Radverkehrsförderung. Auch der aktuelle Statusbericht des Nationalen Radverkehrsplans (NRVP) beklagt, dass die Qualitätssicherung auf Länderebene nicht ausreichend ist. Mit der Wirkungskontrolle der Radverkehrsförderung in Baden-Württemberg wurde ein standardisiertes System der Qualitätssicherung entwickelt und erstmalig durchgeführt, das sowohl auf Länder- wie auch auf der kommunalen Ebene (Städte, Gemeinden und Landkreise) eingesetzt werden kann. Mit der Wirkungskontrolle der Radverkehrsförderung lassen sich die Erfolge der Radverkehrsförderung messen und bewerten, sodass die Radverkehrsförderung möglichst effektiv und effizient ausgerichtet werden kann.

Träger

→ Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Baden-Württemberg;
Nahverkehrsgesellschaft
Baden-Württemberg mbH (NVBW)

Info/Ansprechpartner

→ Michael Öhmann
NVBW
Wilhelmsplatz 11
70182 Stuttgart
0711/23991-207
oehmann@nvbw.de
www.fahrradland-bw.de/radverkehr-in-baden-wuerttemberg/wirkungskontrolle-radverkehrsfoerderung/



Nr. 7: Analyse von Radverkehrsströmen zur nachhaltigen Optimierung von Radverkehrsnetzen (kurz „Radverkehrsanalyse Brandenburg“ – RVA) – Seite 1

→ Mit der Radverkehrsanalyse Brandenburg (RVA) sind aus Zählungen mit automatischen Zählgeräten und über 46.000 Befragungen erstmals fundierte Daten zum Radverkehr verfügbar. Diese sind zur Evaluierung und Planung von Maßnahmen in Hinblick auf die vorhandenen Radverkehrsinfrastrukturen und für die Vermarktung der touristischen Radreiseregion von grundlegender Bedeutung. Die Datengrundlage liefert Antworten auf verschiedenste Fragen – z. B.: Wie viele Radler nutzen welchen Radweg mit welchem Zweck (Radurlauber auf einem Radfernweg oder Weg zur Arbeit/Schule, Tagesausflug) und wie schätzen sie dessen Qualität ein?

Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Erhebung von detaillierten Daten zum Radverkehr in der Modellregion Land Brandenburg
- **Bisherige Ergebnisse:** Erste Ergebnisse liegen vor
- **Finanzierung:** BMVBS: Nationaler Radverkehrsplan und Land Brandenburg
- **Zeitraum:** 01.11.2008–30.06.2011

Ausführliche Beschreibung:

→ Die Datengrundlage der RVA basiert auf drei Erhebungen. An 63 Knotenpunkten wird mittels automatischer Radzählgeräte rund um die Uhr das Radverkehrsaufkommen gemessen. Diese Daten stehen unmittelbar online zur Auswertung zur Verfügung. Des Weiteren sind drei mobile Radzählgeräte für zusätzliche Kurzzeitmessungen im Einsatz, um die Dichte der Querschnitte zu erhöhen.

Um Angaben zu den gezählten Radfahrern zu erhalten, fanden an allen Erhebungsquerschnitten in 2009 und 2010 auch Befragungen statt. Circa 160 Personen (vor-

nehmlich aus Beschäftigungsmaßnahmen) waren hierzu im Einsatz. Je nach Motivation des gezählten Radfahrers wurden unterschiedliche Befragungen durchgeführt. Unterschieden wurden Tagesausflügler, Alltagsradler sowie Radurlauber. Weitere schriftliche Befragungen von Radreisenden fanden schriftlich in den Bett & Bike zertifizierten Gastgebern sowie in den Tourist Informationen mit i-Marke (ATKIS) statt. Insgesamt wurden ca. 46.000 Radfahrer befragt. Es liegen detaillierte Auswertungen für den Alltags-, Radausflugs- und Radreiseverkehr vor.

Alle Daten wurden ausgewertet und mit Angaben zum Wetter, Tages- und Jahreszeit sowie Ferienzeiten verknüpft. Der derzeitige Sachstand bietet erste komplexe Auswertungen z.B. für Radfernwege, Landkreise oder Reiseregionen. Anhand der Ganglinien können beispielsweise typische Bewegungen des Alltagsradverkehrs oder auch die Zusammensetzung des Radverkehrs an einem ausgewähltem Querschnitt oder Radfernweg dargestellt werden. Die Ergebnisse werden allen Projektpartnern in „Meilensteinen“ und in „regionalen Auswertungsworkshops“ vorgestellt, diskutiert und zur Anwendung empfohlen. Dazu wurden die Ergebnisse der einzelnen Regionen/Landkreise separat ausgewertet. Auch eine Auswertung für den Alltagsradverkehr auf bundes- und landesstraßenbegleitenden Radwegen wurde für den Landesbetrieb Straßenwesen erstellt.

Bis Ende Februar sollen weitere Ergebnisse zu der Frage, welchen Beitrag der touristische Radverkehr für die Wertschöpfung liefert, vorliegen. Zudem wird derzeit eine Betrachtung der Kriterien zur Festlegung der Verbindungsstufen für Radwege (die entsprechend der Richtlinie zur integrierten Netzentwicklung [FGSV 2008]

festgesetzt werden) vorgenommen. Ziel ist es, touristische Einflussfaktoren künftig besser berücksichtigen zu können.

Die Methodik der RVA ist auf andere Regionen übertragbar. So wurde sie 2010 erstmals zur Radverkehrsanalyse auf der D-Route 3 angewendet (Kooperation mit dem Deutschen Tourismusverband e.V.).

Die im Rahmen dieses Forschungsprojektes entstandenen ersten Ergebnisse sowie weitere Informationen zum Projekt stehen unter www.radverkehrsanalyse-brandenburg.de zur Verfügung. Ab Ende Frühjahr 2011 sollen hier noch wesentlich mehr Ergebnisse und Downloads zur Verfügung gestellt werden.

Das Projekt wird mit Mitteln des Nationalen Radverkehrsplans (BMVBS) sowie mit Mitteln des Landes Brandenburg finanziert.

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Die RVA ist ein modernes Vorhaben zur nachhaltigen Stärkung des Radverkehrs. Das Projekt bietet erstmals detaillierte und fundierte Daten zum Radverkehr, auf deren Grundlage die Bedürfnisse der Radfahrer passgenauer berücksichtigt werden können. Die RVA ist eine umfassende Initiative für den Radverkehr mit hohem Innovationspotential zur Steigerung der Angebotsqualität sowie der Nachfrage. Dass ein hohes Radverkehrsaufkommen auf einem guten „Angebot“ – einer hochwertigen Radverkehrsinfrastruktur – beruht, zeigt sich in vielen Ergebnissen der RVA. Die Daten unterstützen die passgenauere Planung und Evaluierung des Mitteleinsatzes für Investitionen. Das durch die RVA entstandene Netzwerk aller beteiligten Akteure führt insbesondere im Rahmen der Projektarbeit und der einzelnen Veranstal-



Nr. 7: Analyse von Radverkehrsströmen zur nachhaltigen Optimierung von Radverkehrsnetzen (kurz „Radverkehrsanalyse Brandenburg“; RVA) – Seite 2

tungen in den Regionen zum Erfahrungs- und Wissensaustausch und stärkt das gemeinsame und abgestimmte Wirken. Mit der RVA ist ein Qualitätssprung nicht nur im radtouristischen Angebot entstanden.

Träger

→ TMB Tourismus-Marketing Brandenburg GmbH

Info/Ansprechpartner

→ Frau Andrea Tiffe
Am Neuen Markt 1
14467 Potsdam
0331/29873-780
tiffe@reiseland-brandenburg.de
www.radverkehrsanalyse-brandenburg.de



Infrastruktur fürs Fahrrad



Nr. 8: Grundsatzurteil zur Radwegebenutzungspflicht – Seite 1

➔ *Bereits seit 1997 sieht die StVO das Radfahren auf der Fahrbahn als Regelfall vor und lässt es nur ausnahmsweise zu, Radwege mit dem blauen Radwegeschild als benutzungspflichtig zu kennzeichnen. Doch wo kein Kläger, da auch kein Richter. Das nutzten viele Kommunen aus und beschilderten Radwege, die Radfahrern weder Komfort noch mehr Sicherheit als die Fahrbahn bieten. In Regensburg ließ Dr. Klaus Wörle die Radwegebenutzungspflicht über drei Instanzen gerichtlich überprüfen. Nach acht Jahren erwirkte er ein wegweisendes Grundsatzurteil des Bundesverwaltungsgerichts, das für ganz Deutschland gilt, und stärkte damit die Rechte der Radfahrer erheblich.*

Kurze Projektbeschreibung:

- ➔ **Ziel:** Durchsetzung der Radverkehrsnovelle (StVO 1997)
- ➔ **Bisherige Ergebnisse:** Fahrradfreundliches Grundsatzurteil des Bundesverwaltungsgerichts zur Radwegebenutzungspflicht
- ➔ **Finanzierung:** Stadt Regensburg und Freistaat Bayern (Kostenentscheidung des Gerichts) Zusage der Kostenübernahme durch ADFC Bayern und Bundesverband
- ➔ **Zeitraum:** 2002–2010

Ausführliche Beschreibung:

➔ Das Bundesverwaltungsgericht hat mit Urteil vom 18. November 2010 die Rechte der Radfahrer als gleichberechtigte Verkehrsteilnehmer gestärkt. Das Gericht bestätigte, dass Radfahrer im Regelfall auf der Fahrbahn fahren dürfen und Städte und Gemeinden nur im Ausnahmefall Radwege als benutzungspflichtig kennzeichnen dürfen. Zu verdanken ist dies dem Kläger, Dr. Klaus Wörle aus Regensburg, der sich über drei Instanzen für die Wahlfreiheit der Radfahrer eingesetzt hatte. Wo kein Kläger, da auch kein Richter, lautet ein alter Rechts-

satz. Das nutzten viele Kommunen aus und beschilderten Radwege, die Radfahrern nicht mehr Sicherheit oder Komfort als die Fahrbahn bieten, im Gegenteil. Denn längst hat sich unter Fachleuten die Erkenntnis verbreitet, dass Bordsteinradwege neue Gefahren mit sich bringen, besonders an Kreuzungen und Einmündungen und beim Fahren in entgegengesetzter Richtung. Doch solange niemand ihrem Treiben Einhalt gebot, konnten Straßenverkehrsbehörden den Schilderwald an Radwegen weiter aufforsten und Radfahrer auf mangelhafte Radwege zwingen. Urteile einzelner Verwaltungsgerichte in ganz Deutschland gegen diese Praxis zeigten nur örtlich begrenzt Wirkung.

Dagegen wandte sich seit 2002 Klaus Wörle, der Vorsitzende des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC) in Regensburg, am Beispiel von zwei Radwegen am Rand seiner Heimatstadt. Nach erfolglosem Widerspruch erhob er Klage beim örtlichen Verwaltungsgericht und ließ sich auch von einer anfänglichen Niederlage nicht entmutigen. Im Jahr 2005 erreichte er mit einer überzeugenden Begründung, dass seine Berufung zugelassen wurde. 2009 gab ihm der Bayerische Verwaltungsgerichtshof in einem Grundsatzurteil Recht.

Auch als die Stadt Regensburg mit Unterstützung des Freistaats Bayern Revision beim Bundesverwaltungsgericht einlegte, machte sich Klaus Wörle weiter für die Sache der Radfahrer stark. In der abschließenden mündlichen Verhandlung in Leipzig betonte der Vorsitzende des 3. Senats, man müsse die Eigenverantwortung der Verkehrsteilnehmer stärken und dürfe Radfahrer nicht auf baulich unzureichende Radwege zwingen. Damit

nahm das Bundesverwaltungsgericht die Begründung des Klägers auf, die er in drei Instanzen überzeugend vertreten hatte. Bereits seit dem 1. September 1997 sieht die StVO das Radfahren auf der Fahrbahn als Regelfall vor und lässt es nur ausnahmsweise zu, Radwege mit dem blauen Radwegeschild als benutzungspflichtig zu kennzeichnen. Das Bundesverwaltungsgericht hat sich eingehend mit dieser Rechtslage auseinandergesetzt und hat die StVO jetzt korrekt und konsequent ausgelegt. Ohne den Einsatz von Klaus Wörle hätte dieses höchstrichterliche Urteil nicht ergehen können.

Aktenzeichen: BVerwG 3 C 42.09

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

➔ Das Engagement eines Einzelnen kann einen großen Unterschied für alle machen. Dies zeigt das Beispiel des Regensburger ADFC-Vorsitzenden Dr. Klaus Wörle, der über acht Jahre und drei Instanzen eine Grundsatzfrage des Radverkehrs vor das Bundesverwaltungsgericht brachte. Das von ihm erwirkte Urteil wird zu besseren Bedingungen für den Radverkehr in ganz Deutschland beitragen.

Träger

➔ Dr. Klaus Wörle, Hofweg 32, 93053 Regensburg

Info/Ansprechpartner

➔ Roland Huhn
ADFC-Bundesgeschäftsstelle
Grünenstraße 120
28199 Bremen
04 21/3 46 29-42
kontakt@adfc.de
<http://www.u-r.de/adfc/radweg/>



Nr. 9: Machbarkeitsstudie zu Radschnellwegen in der Metropolregion Hannover Braunschweig Göttingen Wolfsburg – Seite 1

→ Die Metropolregion Hannover Braunschweig Göttingen Wolfsburg hat in einer vom BMVBS geförderten Machbarkeitsstudie mögliche Routen für Radschnellwege untersuchen lassen.

In dem zweistufig angelegten Verfahren wurden zunächst sechs Routen untersucht. Die Ergebnisse der ersten Stufe zeigen, dass alle untersuchten Routen als Radschnellwege geeignet sind. Hinsichtlich des konkreten Handlungsbedarfs wurden drei Routen vertieft untersucht. Hierfür liegt ein Maßnahmenkonzept zur Umsetzung und im Januar 2011 eine Kostenschätzung vor. Die Ergebnisse sind so aufbereitet, dass sie auf andere Regionen übertragbar sind.

Kurze Projektbeschreibung:

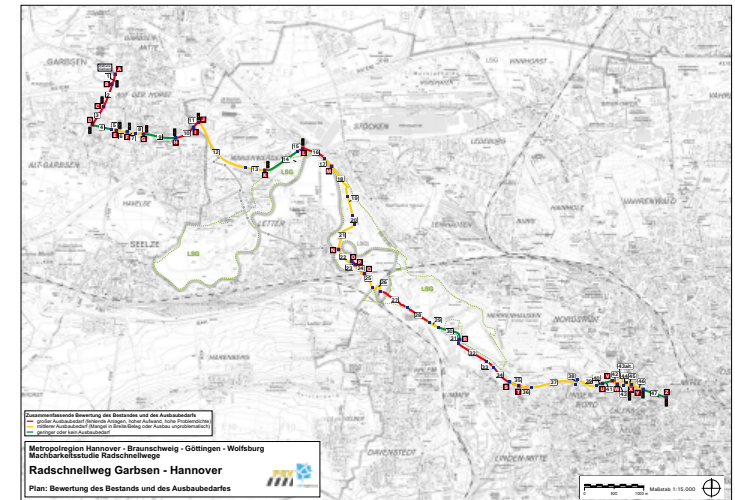
- **Ziel:** Prüfung der Machbarkeit von Radschnellwegen und Erarbeitung eines Maßnahmenkonzepts zur Umsetzung
- **Bisherige Ergebnisse:**
 - Machbarkeitsuntersuchung für sechs Routen
 - Vertiefte Untersuchung einschließlich Maßnahmenkonzept für drei ausgewählte Routen
- **Finanzierung:** 68.000 € – Förderung durch das BMVBS (94,44 %) sowie durch Eigenbeteiligung der Kommunen
- **Zeitraum:** Projektstart August 2009
Projekt weitgehend abgeschlossen
Kostenschätzung und Schlussbericht liegen Ende Januar vor

Ausführliche Beschreibung:

→ Eine wesentliche Erkenntnis der im Jahre 2008 abgeschlossenen Konzeptstudie Radverkehrsstrategie für die Metropolregion Hannover Braunschweig Göttingen Wolfsburg

liegt darin, dass die Entwicklung des Radverkehrs in der Metropolregion nur als ganzheitlicher Ansatz Aussicht auf Erfolg haben wird. Als ein strategischer Projektbaustein wird daher in der Metropolregion die Einrichtung von Radschnellwegen als bundesweit neues Instrument zur umweltverträglichen Bewältigung der alltäglichen Verkehrsmobilität verfolgt. Radschnellwege richten sich im Wesentlichen an den Alltagsradverkehr in Ballungs- und Verdichtungsräumen. Vor dem Hintergrund stark steigender Verkaufszahlen für Elektrofahrräder, steigender Benzin- und der Diskussion um Klimaschutzziele wird das Fahrrad zukünftig auch für weitere Wege an Bedeutung gewinnen. Um die Realisierungschancen hinsichtlich der Maßnahmen und Kosten für das neue Element Radschnellwege für Politik, Verwaltung und Bürger transparent zu machen und eine sachgerechte Diskussion in den Kommunen zu unterstützen, werden mit Förderung des BMVBS in der Metropolregion seit Mitte 2009 sechs Vorschläge für Radschnellwege einer Machbarkeitsuntersuchung unterzogen. Die Untersuchung erfolgt durch die Arbeitsgemeinschaft SHP Ingenieure und Planungsgemeinschaft Verkehr (PGV) und wird mit großem Engagement durch die beteiligten Kommunen sowie durch die Lenkungsgruppe Radverkehrsstrategie der Metropolregion begleitet.

Im Ergebnis zeigt sich, dass grundsätzlich alle sechs untersuchten Routen als Radschnellwege geeignet sind. Die ermittelten Korridore (Länge 10–20 km) weisen bereits ein hohes Qualitätsniveau auf und können den Standard für Radschnellwege grundsätzlich erreichen. Das Projekt ist zweistufig angelegt: Auf Grundlage der Untersuchung



für die sechs Relationen erfolgt in der zweiten Stufe eine vertiefende Machbarkeitsuntersuchung von drei besonders geeigneten Relationen. Bei diesen Routen wurden neben den rein technischen Bewertungsergebnissen insbesondere auch die Modellhaftigkeit und damit die Übertragbarkeit sowie die Unterstützung vor Ort berücksichtigt. Hierdurch sollen sich die Realisierungschancen des Pilotprojekts deutlich erhöhen.

Als Ergebnis der ersten Stufe wurden die Routen

- Garbsen–Hannover
- Rosdorf–Göttingen
- Wolfenbüttel–Braunschweig

vertieft untersucht. Der politische Wille und die Unterstützung zur Umsetzung in den beteiligten Kommunen ist groß. Es gibt bereits eine Nachfrage nach Folgeprojekten. In der Region Hannover erfolgt für die Route Laatzen–Hannover im nächsten Jahr eine vertiefte Machbarkeitsstudie außerhalb der Förderung des BMVBS.



Nr. 9: Machbarkeitsstudie zu Radschnellwegen in der Metropolregion Hannover Braunschweig Göttingen Wolfsburg – Seite 2

Folgende Untersuchungsergebnisse liegen vor:

- Festlegung von Standards für Radschnellwege,
- Regellösungen für Radschnellwege bei unterschiedlichen Randbedingungen, abgestimmte Streckenverläufe unter den Beteiligten,
- Plandarstellungen im Maßstab 1 : 15.000 und 1 : 5.000: Bewertung des Bestands und des Ausbaubedarfs einschließlich einer Fotodokumentation,
- Zusammenstellung des Handlungsbedarfs nach Abschnitten bzw. punktuellen Maßnahmenbereichen.

Die Untersuchung in der Metropolregion Hannover Braunschweig Göttingen Wolfsburg hat sowohl regional als auch bundesweit für großes Aufsehen gesorgt. Zahlreiche Zeitungsartikel und Beiträge in Fachblättern (z. B. Forschung Radverkehr 1-4/2010, Radwelt 6.10, Straßenverkehrstechnik 7/2009) unterstreichen dies.

Um Akteure in anderen Regionen in Deutschland bei der Entwicklung ihrer Radschnellwege durch Best Practices zu unterstützen und eine fruchtbare bundesweite Diskussion um das Element einzuleiten, plant die Lenkungsgruppe Radverkehrsstrategie im Frühjahr 2011 einen bundesweiten Workshop zum Thema.

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Das Projekt Radschnellwege in der Metropolregion hat sich zu einem Leuchtturmprojekt mit bundesweiter Bedeutung entwickelt. Das Interesse am Thema ist groß. Vor dem Hintergrund der Umsetzung von Klimaschutzrahmenprogrammen, der Entwicklung der

Elektromobilität sowie steigender Energiekosten und Maßnahmen zur Gesundheitsförderung steigt die Bedeutung eines attraktiven und sicheren Radverkehrs. Die Zeit für das Thema Radschnellwege und deren Umsetzung ist reif! Das Projekt trägt dazu bei, die Realisierungschancen dieses neuen Elements für Politik, Verwaltung und Bürger hinsichtlich der Maßnahmen und Kosten transparent zu machen und eine sachgerechte Diskussion in den Kommunen zu unterstützen.

Erstmalig in Deutschland wird das Thema Radschnellwege grundsätzlich im Rahmen einer Machbarkeitsstudie angegangen. Dabei werden einzelne Themen wie z. B. Konflikte mit dem Naturschutz, der Landwirtschaft oder der Naherholung sowie im Streckenverlauf und an Knotenpunkten im städtischen Umfeld aufbereitet, geeignete Umsetzungsmaßnahmen benannt sowie realistische Kostenschätzungen vorgelegt. Damit sind die Ergebnisse so dargestellt, dass sie auch auf andere Regionen übertragbar sind.

Die Förderung des Projekts durch das BMVBS unterstreicht die Bedeutung des Themas auf Bundesebene.

Träger

- Metropolregion Hannover Braunschweig Göttingen Wolfsburg GmbH

Info/Ansprechpartner

- Region Hannover
Dr. Solveigh Janssen
Höltysstraße 17
30171 Hannover
0511/616-22550
solveigh.janssen@region-hannover.de
www.metropolregion.de

- Zweckverband Großraum Braunschweig
André Menzel
Frankfurter Str. 2
38122 Braunschweig
0531/24262-26
a.menzel@zgb.de

- Landkreis Göttingen
Sissi Karnehm-Wolf
Reinhäuser Landstr. 4
37083 Göttingen
0551/525-470
galerie@goettingerland.de



Nr. 10: Erneuerung der Radinfrastruktur im Zuge von Fahrbahnsanierungen – Seite 1

→ Seit 2008 wird bei der Stadt Köln jede anstehende Fahrbahnsanierung im Vorfeld der Realisierung auf Optimierungsmöglichkeiten für den Radverkehr untersucht. Eine Fahrbahnsanierung bietet die einmalige Chance, bestehende Fahrbahnmarkierungen durch neue Markierungen zu ersetzen und somit weitgehend kostenneutral die städtische Radverkehrsinfrastruktur weiterzuentwickeln. So können gerade in Zeiten „knapper Kassen“ Schutzstreifen, Radfahrstreifen oder auch punktuelle Markierungen, wie etwa vorgezogene Haltlinien, realisiert werden.

Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Durch Markierungen die Radverkehrsinfrastruktur verbessern
- **Bisherige Ergebnisse:** Zahlreiche abmarkierte Schutz- und Radfahrstreifen sowie punktuelle Markierungen, wie etwa Aufstellflächen
- **Finanzierung:** Aus Mitteln der Straßenunterhaltung
- **Zeitraum:** –

Ausführliche Beschreibung:

→ In den letzten Jahren hat ein tiefgreifender Wandel in der Verkehrswissenschaft und Planungspraxis mit Bezug auf den Radverkehr stattgefunden. Nachdem lange Zeit davon ausgegangen worden ist, dass bauliche Radwege die beste Führungsform für den Radverkehr darstellen, hat sich nunmehr die Sichtweise durchgesetzt, dass in vielen Fällen die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn und damit im Blickfeld des motorisierten Verkehrs die günstigere Variante ist. Dies gilt insbesondere aus Perspektive der Verkehrssicherheit. Die neuen Empfehlungen für Radverkehrsanlagen aus dem Jahr 2010 sowie die novellierte (und derzeit noch nicht wieder in Kraft getretene) Straßenverkehrsordnung unterstreichen dies deutlich.



Bereits seit einigen Jahren werden daher bei Neu- oder Umbauplanungen des öffentlichen Straßenraums in Köln Schutz- oder Radfahrstreifen für den Radverkehr vorgesehen. In den Bereichen, in denen keine eigene Radverkehrsanlage notwendig ist und der Radverkehr

im Mischverkehr mit dem motorisierten Verkehr geführt werden soll, finden vermehrt vorgezogene Haltlinien und aufgeweitete Aufstellflächen an Ampelanlagen Berücksichtigung.

Da die Zahl von Neu- oder Umbaumaßnahmen im öffentlichen Straßenland aber begrenzt ist, hat die Stadt Köln bereits vor einigen Jahren überlegt, wie sie ihr Ziel, den



Nr. 10: Erneuerung der Radinfrastruktur im Zuge von Fahrbahnsanierungen – Seite 2

Radverkehr vermehrt zurück auf die Straße zu bringen, schneller erreichen kann. Die Lösung wurde schnell gefunden und ist ebenso einfach wie konsequent:

Seit 2008 werden alle Straßenunterhaltungsmaßnahmen im Vorfeld ihrer Realisierung auf Optimierungsmöglichkeiten für den Radverkehr untersucht. Ergibt die Prüfung, dass beispielsweise ein Schutzstreifen auf dem zu sanierenden Streckenabschnitt sinnvoll erscheint, und stehen die vorhandenen Straßenquerschnitte einer Einrichtung nicht im Wege, so erstellt die Verkehrsplanung kurzfristig einen entsprechenden Markierungsplan. Dieser bildet dann die Grundlage, auf der die Straße im Anschluss an die Sanierung neu markiert wird.

In den Bereichen, in denen die Prüfung ergibt, dass keine eigenständige Radverkehrsführung notwendig oder möglich ist, können dennoch oftmals durch punktuelle Veränderungen der ursprünglichen Markierung entscheidende Verbesserungen für den Radverkehr erzielt werden. Dies gilt insbesondere in Einmündungs- und Kreuzungsbereichen und hier vor allem dort, wo Ampelanlagen installiert sind. Häufig kann der Radverkehr etwa durch vorgezogene Haltlinien oder aufgeweitete Aufstellbereiche aus dem toten Winkel in das Blickfeld des motorisierten Verkehrs gebracht werden.

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Die Entscheidung, alle Straßenunterhaltungsmaßnahmen im Vorfeld auf die Belange des Radverkehrs zu prüfen und diese, sofern notwendig und möglich, zu berücksichtigen, ist sowohl einfach als auch konsequent. Außerdem entstehen in der Regel keine großen Mehrkosten, da auf einer frisch sanierten Fahrbahn sowieso wieder eine Markierung aufgebracht werden muss.

Straßenunterhaltungsmaßnahmen übersteigen darüber hinaus in ihrer Anzahl Neu- und Umbaumaßnahmen, weshalb die beschriebene Vorgehensweise mittlerweile eine ganz zentrale Rolle bei der Herstellung einer zeitgemäßen Radverkehrsinfrastruktur in Köln spielt.

Dass die Stadt Köln schon verhältnismäßig lange so vorgeht wie beschrieben, liegt vor allem an der internen Organisationsstruktur. In Köln ist der Fahrradbeauftragte direkt im Tiefbauamt und dort in der Verkehrsplanung angesiedelt. Auch wenn dies in vielen Kommunen nicht der Fall ist, so zeigt das Projekt der Stadt Köln doch auf, was für ein großes Potential für die Ertüchtigung der kommunalen Radverkehrsinfrastrukturen im Bereich der Straßenunterhaltung liegt.

Träger

→ Stadt Köln – Amt für Straßen und Verkehrstechnik

Info/Ansprechpartner

→ Jürgen Möllers
Willy-Brandt-Platz 2
50679 Köln
0221/221-22851
juergen.moellers@stadt-koeln.de

→ Benjamin Klein
Willy-Brandt-Platz 2
50679 Köln
0221/221-25687
benjamin.klein@stadt-koeln.de

→ Hendrik Colmer
Willy-Brandt-Platz 2
50679 Köln
0221/221-26495
hendrik.colmer@stadt-koeln.de



Nr. 11: Neubau Radweg östlich der Ortschaft Haldem – Seite 1

→ Durch den Bau von ca. 150 m Radweg konnte eine Lücke zwischen einem vorhandenen Wirtschaftsweg und der Ortsdurchfahrt Haldem geschlossen werden, so dass für Radfahrer entlang der Landesstraße 766 eine zusätzliche Strecke von insgesamt 900 m zur Verfügung steht.

Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Lückenschluss zwischen vorhandenem Wirtschaftsweg und Ortsdurchfahrt
- **Bisherige Ergebnisse:** Durchführung der Maßnahme im Sommer 2010
- **Finanzierung:** Vorfinanzierung durch die Gemeinde Stemwede
- **Zeitraum:** 2010

Ausführliche Beschreibung:

→ Die Landstraße 766 verbindet die Ortschaften Haldem und Westrup in der Gemeinde Stemwede. Bisher war auf der gesamten Strecke (ca. 3 km) leider kein Radweg vorhanden. Es beginnt aber ca. 150 m östlich der Ortsdurchfahrt von Haldem ein Wirtschaftsweg, der direkt nördlich angrenzend auf einer Länge von etwa 750 m parallel zur Landstraße verläuft. So wurde auch aufgrund von Anregungen aus der Bevölkerung die Idee geboren, diese Lücke zu schließen, so dass durch den Bau von nur 150 m Radweg insgesamt eine zusätzliche Strecke von ca. 900 m für die Radfahrer zur Verfügung steht.

Die Baumaßnahme wurde im Sommer diesen Jahres durchgeführt. Außerdem wurde die Maßnahme von der Gemeinde Stemwede abgewickelt (Planung, Ausschreibung, Bauleitung etc.) und vorfinanziert. Die Kosten für Bau und Grunderwerb beliefen sich insgesamt auf etwa 25.000 €. Diese Kosten werden vom Landesbetrieb Straßen NRW übernommen.



→ Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Durch die Vorfinanzierung der Gemeinde Stemwede sowie die Übernahme der Planungsleistungen und Bauleitung konnte das Projekt kurzfristig realisiert werden. Anderenfalls wären sicherlich noch einige Jahre bis zur Durchführung vergangen.

Träger

- Gemeinde Stemwede

Info/Ansprechpartner

- Herr Hegerfeld
Buchhofstr. 13
32351 Stemwede-Levern
05474/206-601
c.hegerfeld@stemwede.de



Nr. 12: Neubau der Klütjenfelder Radwegbrücke – Seite 1

→ Das Vorhaben wurde im Rahmen des ExWoSt Stadtumbau – West -Verfahrens im Zusammenhang mit dem Leitprojekt „Sprung über die Elbe“ als Impulsprojekt zum Themenfeld „Wege“ initiiert. Ziel der Maßnahme ist die Verbesserung der Anbindung Wilhelmsburgs an die Innenstadt durch einen Ausbau der Radwegverbindung. Mit einer Entfernung von rund 3 km liegt der Norden der Wilhelmsburger Elbinsel sehr nah an der Hamburger City – für Radfahrer eine attraktive Distanz. Bereits heute wird die vorhandene Strecke zwischen dem Reiherstiegviertel und dem Alten Elbtunnel von vielen Alltagsfahrern als schnelle Verbindung in die Hamburger Innenstadt genutzt. Touristen und Wochenendausflügler werden diese Route mit zunehmender Attraktivität der Elbinsel noch häufiger befahren.

Die genutzte Route befindet sich jedoch in einem mangelhaften Zustand. Zudem ist (war) der sog. Argentinienknoten nur über eine sehr lange und steile Treppe zu überwinden. Eine sichere und gut befahrbare Verbindung wird aber seit langem aus dem Stadtteil gefordert. Auch für den Stadtteil Veddel ist diese Strecke eine wichtige Fahrradverbindung in Richtung westliche Innenstadt.

Der vorhandene Weg zwischen Reiherstiegviertel und Altem Elbtunnel soll nun für Radfahrer attraktiver und sicherer gemacht werden.

Kurze Projektbeschreibung:

→ **Ziel:** Steigerung des Radfahreranteils an den Pendlern als Beitrag zum Oberziel der Klimaneutralität

→ Bisherige Ergebnisse:

1. Bauabschnitt (BA 1) – Radwegausbau Reiherdamm 2011

2. Bauabschnitt (BA 2) – Klütjenfelder Radwegbrücke 2010

3. Bauabschnitt (BA 3) – Radweganschluss Brücke 2010/2011 Die neue Radwegbrücke hat den Namen „Klütjenfelder Radwegbrücke“ erhalten und wurde am 20. Dezember 2010 für den Fußgänger- und Radverkehr freigegeben.

Die neue Radwegbrücke hat die Schwierigkeit und Besonderheit, dass sie an die vorhandene Straßenbrücke mit einer extremen Geometrie angebaut wurde. Dazu befindet sich ein großer Teil der neuen Radwegbrücke ca. 15 m über dem Wasser (Reiherstieg) mit hohem Schiffsverkehr. Diese Vorgehensweise war für uns in dieser Art und Größe eine neue und unbekannte Herausforderung.

Der Hauptteil der Brücke besteht aus ca. 200 Tonnen Stahl. Die 13 Unterkonstruktionen und ebenfalls 13 Brückensegmente wurden in Stahlbauweise an verschiedenen Orten vorgefertigt und an sechs Wochenenden unter einer Vollsperrung montiert. Es musste im Vorwege am südlichen Ende und dem anschließenden Übergang zum neuen Radweg ein neues Widerlager mit einer 25 m langen Winkelstützwand in Massivbauweise gebaut werden. Die Gründung erfolgte über 30 Tiefgründungspfähle. An zwei Punkten musste die vorhandene Brücke durch zusätzliche Betonkonstruktionen für die spätere Stahlunterkonstruktionen unterstützt werden. Insgesamt hat die Brücke eine Länge von ca. 260 m und eine Breite von 3 m, welche für die Nutzer eine Durchfahrtsbreite von 2,50 m bietet.



→ **Finanzierung:** Die HPA baut den gesamten Radweg mit dem Brückenbauwerk im Auftrag der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, die 1,35 Millionen Euro der Maßnahme trägt. Weitere 1,85 Millionen Euro der insgesamt 3,2 Millionen Euro Investitionssumme finanziert der Bund im Rahmen seiner Städtebauförderungsmittel.

→ **Zeitraum:** Neubau Klütjenfelder Radwegbrücke (2. Bauabschnitt) von April bis Dezember 2010 Radwegneubau und -ausbau 2011 (1. und 3. Bauabschnitt)

Träger

→ Auftraggeber: Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt Projektleitung und Bauherrenvertreter: Hamburg Port Authority (HPA)

Info/Ansprechpartner

→ Ralf Lamberti (Kurzzeichen: H222-11)
Neuer Wandrahm 4
20457 Hamburg
040/42847-333
ralf.lamberti@hpa.hamburg.de



Nr. 13: Brücke über den Urftsee „Victor-Neels-Brücke“ – Seite 1

→ Durch den Bau der Brücke über den Urftsee und den Ausbau der Wegeverbindung zum Adlerhof wurde bei minimalem Eingriff in Ökologie und Landschaftsbild eine Möglichkeit gefunden, das Nationalparktor Gemünd bzw. das Kermetergebiet über den Rad-/Gehweg K 7 mit dem Forum Vogelsang, den zentralen Gebäuden und dem weiteren Wegenetz des Nationalparks zu verbinden.

Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Umweltverträglicher und Ressourcenschonender Wander- und Radwandernetzschluss „Vogelsanggelände“/Nationalparkradwegenetz-Urftseeradweg-Nationalparktor Gemünd
- **Bisherige Ergebnisse:** Bündelung aller radtouristischen Angebote, Erstellung der Radrouten auf unserer Website www.burgenlandrad.de
- **Finanzierung:** Land: 2.100.000 €
Kreis Euskirchen: 900.000 €
- **Zeitraum:** Planung: ab Mitte 2007
Bau: März bis September 2009
Einweihung: 27. September 2009

Ausführliche Beschreibung:

→ Die sogenannte „Urftseeroute“ ist im Kreis Euskirchen der beliebteste Rad-/Wanderweg für Tagesausflügler. Diese Wegeverbindung verläuft auf der Kreisstraße 7, welche im Nationalpark Eifel auf dem Gebiet des ehemaligen Truppenübungsplatzes Vogelsang liegt. Das bis Ende 2005 unter belgischer Führung befindliche militärische Sperrgebiet wurde erstmals im Jahr 2000, im Rahmen eines Rad-Aktionstages, für Wanderer und Radwanderer zugänglich. Seit dem Jahr 2002 war es an Wochenenden und Feiertagen möglich, von Gemünd



aus, entlang des Urftsees, bis zum Rursee zu gelangen und so dieses Naherholungsgebiet zu erleben. Im Jahr 2006 zogen sich die belgischen Streitkräfte zurück und der Truppenübungsplatz wurde Teil des Nationalparks Eifel und somit für die Öffentlichkeit zugänglich. Auch die ehemalige NS-„Ordensburg“ Vogelsang und die sie umgebenden Gebäude konnten von nun an von Besuchern besichtigt werden.

Um von der Urftseeroute nach Vogelsang zu gelangen, war bis 2009 ein ca. 15 km langer Umweg erforderlich, denn der Urftsee stellte bis zum Bau der „Victor-Neels-Brücke“ hier eine natürliche Barriere für Besucher des Nationalparks Eifel dar. Diese Entfernung ist für Radtouristen unattraktiv und für Wanderer schwer zu überwinden.

In Höhe des Plateaus unterhalb der 1934 errichteten „Ordensburg“ Vogelsang konnte man bis zur Einrichtung des Sperrgebietes den Urftsee mit einer Fähre überqueren. Mit der Errichtung des Nationalparks wurde zunächst an eine Belebung des Fährverkehrs über den Urftsee



Nr. 13: Brücke über den Urftsee „Victor-Neels-Brücke“ – Seite 2

gedacht. Die stark schwankenden Wasserstände des Urftsees lassen einen regelmäßigen Fährverkehr jedoch nicht zu. Der Bau einer Brücke war hier die Alternative, die eine ganzjährige Querungssicherheit bot.

Die Herausforderung bestand nun darin, die Brückenlänge, die Zubringerwegstrecken sowie den Eingriff in Natur und Landschaft als entscheidende Faktoren zu minimieren. An der letztlich gewählten Stelle galt es den rund 120 m breiten Urftsee mit einer landschaftsverträglichen Konstruktion zu überspannen. Da die Anordnung von Brückenpfeilern im Seebereich vermieden werden sollte, entwickelte der Planer eine 124 m lange Seilkonstruktion. Diese stützenfreie Seilkonstruktion wurde einseitig an einem 20 m hohen Pylon aufgeständert und unsymmetrisch als Hängebrücke mit zwei Tragseilen und zwei unten liegenden Spannseilen ausgebildet. Als Ergebnis entstand ein ausgeklügeltes System aus Stahl und Aluminium.

Die Wahl einer Hängebrücke stellt die filigranste Möglichkeit der Urftseequerung dar. Mit dem einseitigen Pylon auf der Ostseite ordnet sich die Brücke durch die zurückhaltende Seilstruktur mit hoher Ästhetik ganz dem Landschaftsbild unter. Aufgrund der gewählten Lage der Brücke waren lediglich 600 m Zubringerwege anzulegen. Somit konnten die Eingangsfaktoren optimal aufeinander abgestimmt und der Herausforderung entsprochen werden.

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Mit der Fertigstellung der „Victor-Neels-Brücke“ konnte eine verkehrswichtige Wander- und Radwegnetzücke geschlossen werden. Somit ist nun die Verbindung von der Urftseeroute bis nach „Vogelsang“ Mitten im Herzen des Nationalparks Eifel hergestellt. Die

Brücke verbindet diese beiden touristischen Highlights im sensiblen Nationalparkbereich. Durch die filigrane und durchdachte Bauweise konnte zum einen der Eingriff in die schützenswerte Landschaft auf ein Minimum begrenzt werden und zum anderen konnte durch den geringen Materialeinsatz eine ressourcenschonende Konstruktion errichtet werden.

Träger

→ Kreis Euskirchen

Info/Ansprechpartner

→ Heinz Peter Witt
Jülicher Ring 32
53879 Euskirchen
02251/15-220
heinz-peter.witt@kreis-euskirchen.de
www.kreis-euskirchen.de



Nr. 14: Fahrradabstellanlagen im Innenstadtgebiet in Rheine – Seite 1

→ Um den Bedarf an Fahrradabstellanlagen einstuft zu können, wurde seitens der TBR eine Bestandsaufnahme im Innenstadtgebiet vorgenommen. Dazu wurden die Abstellstandorte auf öffentlicher Fläche erfasst. Die Zahl und Lage der Abstellstandorte, die Anzahl der Einzelplätze je Standort, die Auslastung und der jeweilige Modelltyp sind festgehalten worden. Das Ergebnis beinhaltet die

- Bestandsaufnahme
- Quantitative Gegenüberstellung von Bestand und Bedarf
- Qualität der Fahrradabstellanlagen
- Qualität der Standorte
- Zielvorstellung/Neuplanungen
- Umsetzung

Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Bedarfsorientiertes Angebot an Fahrradabstellanlagen; schrittweise bis zu 130 neue Fahrradparker und ca. 400 neue Plätze im Radhaus/Bahnhof
- **Bisherige Ergebnisse:** ca. 50 neue Fahrradparker; Übernahme in das Geoinformationssystem, Aufbau von Fahrradboxen
- **Finanzierung:** Stadt Rheine
- **Zeitraum:** Seit Juli 2010

Ausführliche Beschreibung:

→ **1. Bestandsaufnahme:** Im Innenstadtgebiet von Rheine wurden 47 Standorte von Abstellanlagen erfasst und mit der Anzahl der Einzelfahradparker sowie mit der Auslastung festgehalten. Eine aktuelle Zählung der Einzelabstellplätze hat ergeben, dass den Bürgern 2208 öffentliche Einzelabstellplätze in der Innenstadt zur Verfügung stehen. Die Zahl der Abstellplätze im Innenstadtring hat sich in den letzten 20 Jahren verdoppelt.

2. Quantitative Gegenüberstellung von Bestand und Bedarf:

- In der Innenstadt werden für die Erreichbarkeit öffentlicher Gebäude, Arbeitsstätten und Ärztehäuser am Borneplatz 327 Stellplätze angeboten (30 neu geplant).
- Im Bereich des Busbahnhofs/ÖPNV 68 Abstellplätze (21 neu geplant)
- Am Bahnhof 1098 Plätze einschl. Radstation (410 neu geplant)
- Fußgängerzone 639 Plätze (53 geplant)
- Baukomplex Stadthalle 36 Plätze (18 neu geplant).
Die Überprüfung, in wieweit die Abstellplätze angenommen werden und ausgelastet sind, hat gezeigt, dass die Lage der Standorte gut angenommen wird und den Bedürfnissen der Radfahrer entspricht. Die konkrete Bewertung der Auslastung hat gezeigt:
- 78 % der gesamten Einzelplätze sind gut ausgelastet .
- 9 % werden nur wenig angenommen.
- 13 % der Anlagen sind überfüllt .

3. Qualität der Fahrradabstellanlagen: Der ADFC hat eine Empfehlung für Abstellanlagen herausgegeben. Diese empfohlenen Anlagentypen wurden in den letzten Jahren in Rheine eingesetzt und zeichnen sich durch eine hohe Standfestigkeit und gute Anschließbarkeit aus.

4. Qualität der Standorte: Bei der Einplanung von Stellplatzanlagen sind folgende Aspekte zu berücksichtigen:

- Erreichbarkeit
- Platzverhältnisse
- Sozialkontrolle
- Integration in die Umgebung
- Entsprechend diesen Kriterien wurden die bestehenden Standorte der Fahrradabstellanlagen bewertet.



5. Zielvorstellung/Neuplanungen:

- Es werden ca. 130 neue Fahrradparker in verschiedenen Modelltypen errichtet.
- Im Zuge des neuen Tunneldurchstiches am Bahnhof sind ca. 400 Abstellplätze an der Lindenstraße in einer neuen Radstation geplant (Betreiber: Emstorwerkstätten der Caritas).



Nr. 14: Fahrradabstellanlagen im Innenstadtgebiet in Rheine – Seite 2

- „Vergessene“ Fahrräder, die dauerhaft an überfüllten Plätzen verbleiben, sollen mit Banderolen versehen werden und nach gesetztem Zeitraum als Fundsache behandelt werden.
- Zur Schaffung von diebstahlsicheren und witterungsgeschützten Abstellanlagen wurden bereits Fahrradboxen in 2010 errichtet.
- Veraltete Modelltypen mit einfacher Vorderadhalterung werden durch neue, anforderungsgerechte Abstellanlagen ersetzt.
- Die bestehenden Standorte für größere Fahrradabstellanlagen sollen gemäß der ERA in Übersichtskarten/Infotafeln (z.B. am KGR/ Bahnhofstraße) dargestellt werden.
- Übernahme der Bestandsdaten in das städtische GIS-System/Intranet mit Fotogalerie und Übersichtskarte als Fortführungskataster für Fahrradabstellanlagen

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Unser Projekt zeichnet sich besonders durch eine detaillierte Bestandsaufnahme der Ist-Situation aus. Mit dieser Grundlage konnten wir eine zielgerichtete, bürgerfreundliche und bedarfsorientierte Neuplanung aufstellen.

Die anschauliche Darstellung der Abstellstandorte und deren Auslastung in Form von Plänen und Fotografien in Verbindung mit einer ausführlichen Analyse sind im zuständigen Bauausschuss auf große Resonanz gestoßen. Zusammenhänge von qualitativen und technischen Anforderungen an Fahrradabstellanlagen, von örtlichen Begebenheiten, von Bedarf und Gewohnheit der Bürger sowie der Interessen der örtlichen Geschäfte wurden deutlich. Die Ideen und Ziele, die sich nach der Analyse

entwickelt haben, werden vom Ausschuss begeistert mitgetragen und umgesetzt.

Mit Anliegern wie z.B. Sparkassen oder Geschäften wurde über die Errichtung zusätzlicher Abstellanlagen beraten, dabei konnten Investoren für neue Abstellanlagen gewonnen werden. Die Zusammenarbeit mit der Radstation Rheine sowie mit dem Verkehrsverein führte zu positiven Zielvereinbarungen.

Durch die Übernahme der Daten einschl. der Neuplanungen in das Geoinformationssystem wird nun die Umsetzung für die ausführenden Mitarbeiter der Technischen Betriebe vereinfacht.

Ein erhöhtes Angebot an Fahrradabstellanlagen und die qualitative Verbesserung der Einzelanlagen führen dazu, dass überfüllte und ungeordnete Abstellanlagen der Vergangenheit angehören. Das Stadtbild gewinnt an Attraktivität. Die Sicherheit der Fahrräder vor Diebstahl durch anschließbare stabile Halter und durch die richtige Wahl des Standortes (soziale Kontrolle) sowie eine große Auswahl an Abstellmöglichkeiten/Radstationen in zentraler Lage führen zur Zufriedenheit der Bürger. Radfahrer werden motiviert weiterhin zu radeln.

Träger

→ Technische Betriebe Rheine AöR (TBR)/ Stadt Rheine

Info/Ansprechpartner

→ TBR/Herr Forstmann
Klosterstraße 14
48431 Rheine
05971/939-473
Martin.Forstmann@tbrheine.de
<http://www.rheine-buergerinfo.de>
(Vorlage 328/10 für den Bauausschuss am 1. Juli 2010)



Nr. 15: Bessere Fahrradparker bei Discountern – Seite 1

→ Bei ALDI-Süd wurden von 2008 bis Ende 2010 vor insgesamt 36 Filialen rund 350 Stellplätze mit dem vom ADFC empfohlenen Modell ARRETA geschaffen. Wenn der Kaufland-Konzern vor seinen Filialen neue Fahrradparker benötigt, verwendet er seit Herbst 2010 das ADFC-empfohlene Modell L15, bisher 264 Stellplätze. Jedes Jahr sollen über 1000 Plätze hinzukommen. Beide Modelle wurden beim ADFC Bayern entwickelt und sind patentiert. Bei beiden Modellen beträgt der Abstand zwischen den eingestellten Fahrrädern 70 cm. Eingestellte Fahrräder stehen sofort stabil und können sehr einfach am Fahrradparker angeschlossen werden. Das Aufladen der gekauften Waren ist bei diesen Parkern besonders einfach.

Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Bessere Fahrradparker vor den Filialen von Discountern
- **Bisherige Ergebnisse:** Vor Filialen von ALDI-Süd gingen von 2008 bis 2010 rund 350 ADFC-empfohlene Fahrradparker in Betrieb. Vor Filialen von Kaufland wurden ab 2010 schon 264 ADFC-empfohlene Fahrradparker aufgestellt.
- **Finanzierung:** ALDI-Süd, Kaufland-Stiftung
- **Zeitraum:** Seit 2008, wird laufend ergänzt

Ausführliche Beschreibung:

→ Bei unserer Bewerbung für „best for bike 2009“ war noch nicht abzusehen, dass die Initiative bei ALDI-Süd doch so erfolgreich werden würde. Auch war nicht bekannt, dass die Kaufland-Stiftung künftig ebenfalls gute Fahrradparker vor ihren Filialen einsetzen möchte.

Eine im September 2007 an die ALDI-Süd-Regionalgesellschaft in Eichenau bei München gerichtete Beschwerde wegen der vor der Filiale in Germering installierten

Felgenklemmer und der dadurch nachweislich entstandenen Sachschäden an Fahrrädern und aufgeladenen Waren führte im Dezember 2007 zu einem Gespräch mit dem für die Filialentwicklung zuständigen leitenden Angestellten, einem Prokuristen. In diesem Gespräch gefiel dem Gesprächspartner kein einziger der aktuell vom ADFC empfohlenen Fahrradparker. Erst das anschließend präsentierte neue Modell ARRETA führte zu einem positiven Urteil. Der Prokurist entschied, dass an den im Bau oder Umbau befindlichen Filialen in seinem Bereich künftig das vorgeschlagene Modell ARRETA in Edelstahl elektropoliert eingesetzt wird. Diesem Parker wurde ein Jahr später im Januar 2009 nach technischer Prüfung durch den ADFC die „ADFC-empfohlene Qualität“ bescheinigt, ADFC-Prüf-Nr. Q 0902.



Man muss wissen, dass die 31 Regionalgesellschaften von ALDI-Süd mit ihren rund 1800 Filialen in Fragen wie aufzustellende Fahrradparker vollkommen unabhängig

von der Konzernzentrale in Essen entscheiden. Dennoch konnte es erreicht werden, auch durch ALDI-interne Kommunikation, dass nun sieben Regionalgesellschaften an 36 Filialen rund 350 gute Fahrradabstellplätze geschaffen haben. Weitere Filialen werden dem Vernehmen nach folgen, was angesichts der vielen ALDI-Kunden, die mit dem Fahrrad kommen, ein Fortschritt ist.

Ende 2009 suchte der Kaufland-Konzern (gehört zu LIDL) nach besseren Fahrradparkern zur Aufstellung vor Filialen und wandte sich dazu an die ADFC-Bundesgeschäftsstelle in Bremen. Bei dem sich über Monate hinziehenden Auswahlverfahren konnte ich meine Vorschläge als Ansprechpartner für Fahrrad-Abstellanlagen beim ADFC-LV Bayern einbringen. Schließlich entschied man sich ca. in 8/2010 für das Modell L15 der Firma Langer in Langelsheim/Kreis Goslar. Auch das Modell L15 wurde bei uns konstruiert, die doppelseitige Variante ist patentiert, alle Varianten sind vom ADFC geprüft und empfohlen. Kaufland hat inzwischen 264 Plätze vom L15 aufgestellt. Je Jahr sollen über 1000 Stellplätze mit dem L15 geschaffen werden. Bei Kaufland werden die Fahrradparker zentral für den ganzen Konzern beschafft. Das Modell L15 ist seit 1996 eingeführt. Es sind rund 40.000 Plätze in Deutschland installiert, davon mehr als 10.000 im Stadtgebiet München.

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Der ADFC-Bundesverband und der ADFC Bayern bemühen sich auf verschiedenen Ebenen, das Fahrradparken vor Märkten und Filialen großer Ketten zu verbessern, oft ohne Erfolg. Die Entscheidungen von ALDI-Süd und Kaufland zeigen nun, dass nicht alle Mühen vergebens waren. Wenn ich mir aber anschau, dass vor der riesigen neuen Filiale von Möbel Höffner („größtes Möbelhaus in München“) rund 100 Felgenkiller übelster



Nr. 15: Bessere Fahrradparker bei Discountern – Seite 2

Bauart stehen, die von kaum jemand benutzt werden, sehe ich, dass hier immer noch Aufklärung gefragt ist. Da könnte etwas Werbung mit den Entscheidungen von ALDI-Süd und Kaufland nicht schaden.

Info/Ansprechpartner

→ Dipl.-Ing. Hartwig Hammerschmidt
Ansprechpartner für Fahrradabstellanlagen
beim ADFC-LV Bayern
Kerschensteiner Straße 50
82110 Germering
089/848135
abstellanlagen@adfc-bayern.de



Service fürs Fahrrad



Nr. 16: Internet-Radroutenplaner für die Region Stuttgart – Seite 1

→ Der VVS-Radroutenplaner ist eine Planungsgrundlage für Radtouren in der Region Stuttgart. Er verfügt über vielfältige Funktionen zur detailgenauen Planung, Berechnung und Ausgabe von Radrouten für verschiedenste Nutzergruppen. Seine Besonderheit ist die Möglichkeit, öffentliche Verkehrsmittel in die Routen mit einzubeziehen und somit komplette Ausflüge mitsamt Fahrplandaten für die An- und Abreise zu planen. ÖPNV und Fahrrad werden damit in einem „Routenplaner des Umweltverbundes“ vernetzt.

Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Ziel des VVS-Radroutenplaners ist es, die Attraktivität des Radfahrens in der Stadt und der Region Stuttgart zu steigern und den Radlern die optimale Planung ihrer Radtouren zu erleichtern.
- **Bisherige Ergebnisse:** Ausweitung vom Stadtgebiet Stuttgart auf die vier umgebenden Landkreise; Auftrag für Expansion auf einen fünften Landkreis. Die Resonanz auf den VVS-Radroutenplaner durch die Nutzer wird im beiliegenden mehrseitigen Beschreibungsdokument im Abschnitt „Resonanz“ erläutert.
- **Finanzierung:** Die Entwicklung, Betreuung und Weiterentwicklung der Software wird von der Stadt Stuttgart und dem Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart finanziert. Die Ausweitung auf die Landkreise wurde im Rahmen des EU-Projekts VALUE (Teilprojekt des INTERREG-Programms) mit europäischen Mitteln gefördert.
- **Zeitraum:** Erste Freischaltung im Herbst 2007, Neugestaltung der Oberfläche im Frühling 2009, Ausweitung auf die Landkreise Frühling 2009 bis Winter 2010, wesentliche Funktionserweiterungen Herbst 2009 bis Sommer 2010.

Ausführliche Beschreibung:

→ In Stuttgart wird das Radeln durch die erheblichen Steigungen oft stark erschwert. Das exzellente Schienennetz im Stadtverkehr bietet sich da unmittelbar für den Radtransport in der jeweils ungünstiger zu radelnden Richtung an, so dass die Erstellung eines intermodalen Planungswerkzeugs als Instrument der Fahrradförderung nahe lag. Die Stadt Stuttgart hat sich im Jahr 2007 der Thematik angenommen und in Zusammenarbeit mit dem Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart (VVS) einen Fahrradrouutenplaner entwickelt, der auf dem Straßen- und Wegenetz des Fahrplanauskunftssystems des VVS basierte und den Nutzern auch Informationen zur Mitnahme ihres Fahrrads in öffentlichen Nahverkehrsmitteln geben kann. Durch Zusammenarbeit mit dem EU-Projekt VALUE eingeworben werden, die die Schaffung einer Projektstelle zur geographischen Ausweitung des Radroutenplaners auf die Landkreise ermöglichen. Daneben wurde die Benutzeroberfläche zeitgemäß grunderneuert und um zahlreiche Funktionen erweitert.

Der Routingalgorithmus des Radroutenplaners baut auf das bestehende Auskunftswegenetz des VVS auf, das er mit speziellen Gewichtungen für Radfahrer nutzt. Jedem Wegeabschnitt können Attribute wie „Hauptrad-“ oder „geschotterter Weg“ hinzugefügt werden, die in die Routenberechnung ebenso wie verlangsamende Steigungen einfließen. Die Erfassung dieser Daten findet durch die Projektstelle „Radroutenplaner“ in Abstimmung mit den Kommunen statt. Einen großen Vorteil stellt die Möglichkeit der Einbeziehung öffentlicher Verkehrsmittel dar, die in dem bestehenden Auskunftssystem ohnehin vollständig hinterlegt sind. Dabei werden automatisch die Fahr-

radmitnahmeregeln (z.B. Sperrzeiten) berücksichtigt.

Bei der Gestaltung der Oberfläche des Radroutenplaners wurde großer Wert auf eine intuitive Benutzerführung gelegt. Durch aufwändig vorgerechnetes eigenes Kartenmaterial kann eine sehr hohe Geschwindigkeit beim Zoomen und Verschieben des Kartenausschnittes erreicht werden. Eine weitere Innovation ist die Ein-Feld-Eingabe: der Nutzer kann Ort, Straße oder wichtige Punkte in ein einziges Feld eingeben, welches automatisch erkannt wird. Zu den Standardfunktionen gehören drei verschiedene Kartentypen (darunter ein aktuelles Luftbild), individuelle Routenoptionen (z.B. zum Ausschalten von Steigungen oder Schotterabschnitten) und die Ausgabe von GPS-Tracks und PDF-Dateien. Auch eine zweisprachige Oberfläche samt Bedienungsanleitung wurde umgesetzt.

Durch die Hinterlegung der fast 5.500 interessante Ziele umfassenden Freizeitdatenbank des VVS können zudem Punkte wie Schulen, Fahrradläden und Badeseen als Zwischenpunkte oder Ziele einer Strecke gesetzt oder in einem Korridor entlang der Strecke angezeigt werden. Zudem besteht die Möglichkeit zur Einblendung aller Call-a-Bike-Standorte, wobei jeweils die gerade aktuelle Anzahl verfügbarer Räder mit angezeigt wird. Zudem wurden über 80 Themenrouten integriert, die im Radroutenplaner als vorgegebene Routen eingeblendet, als PDF-Dateien und GPS-Tracks heruntergeladen oder wie andere Routen weiter bearbeitet werden können. Dazu zählen überregionale und regionale Flussradwege wie der Neckartal-Radweg oder auch lokale Tourempfehlungen einzelner Gebietskörperschaften wie die Höhenroute Rems-Murr-Kreis.

Bitte beachten Sie auch die mehrseitige ausführliche



Nr. 16: Internet-Radroutenplaner für die Region Stuttgart – Seite 2

Beschreibung des VVS-Radroutenplaners und seiner Auswirkungen auf das Radfahren in der Region Stuttgart.

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Der VVS-Radroutenplaner ist eine Planungsgrundlage für Radtouren in der Region Stuttgart. Er verfügt über vielfältige Funktionen zur detailgenauen Planung, Berechnung und Ausgabe von Radrouten für verschiedenste Nutzergruppen. Seine Besonderheit ist die Möglichkeit, öffentliche Verkehrsmittel in die Routen mit einzubeziehen und somit komplette Ausflüge mit samt Fahrplandaten für die An- und Abreise zu planen. ÖPNV und Fahrrad werden damit in einem „Routenplaner des Umweltverbundes“ vernetzt.

Träger

→ Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart

Info/Ansprechpartner

→ Benjamin Pape
Rotebühlstr. 121
70178 Stuttgart
0711/66062122
pape@vvs.de
www.vvs.de/radroutenplaner



Nr. 17: Meldungsportal zu Radverkehr und Fußwegen – Seite 1

Über das Meldungsportal können Mängel in den Rad- und Gehwegen gemeldet werden. Die eingehenden Meldungen werden durch die Ehrenamtlichen im örtlichen ADFC-Verband überprüft und über das Portal an die zuständige Stelle weitergeleitet. Die Antworten und der aktuelle Status werden eingepflegt und zusammen mit der Meldung auf der Webseite veröffentlicht. Die Projektanregung war die Nichteinrichtung eines Mängelkatasters, obwohl 2000 vom Stadtrat beschlossen. Da es sicherlich auch andere Kommunen gibt, in denen eine solche Liste fehlt, entschieden wir uns, unser Produkt unter einer Open-Source-Lizenz zur Verfügung zu stellen.

Kurze Projektbeschreibung:

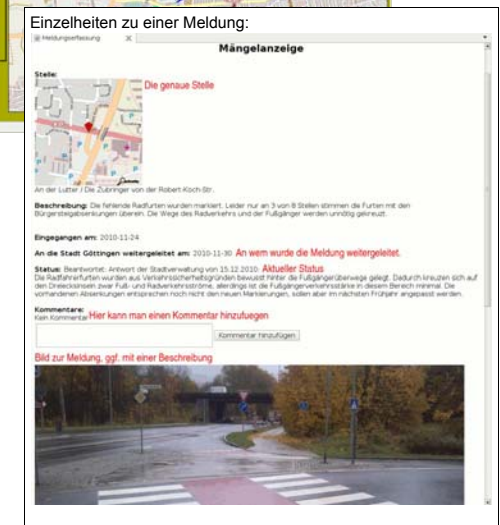
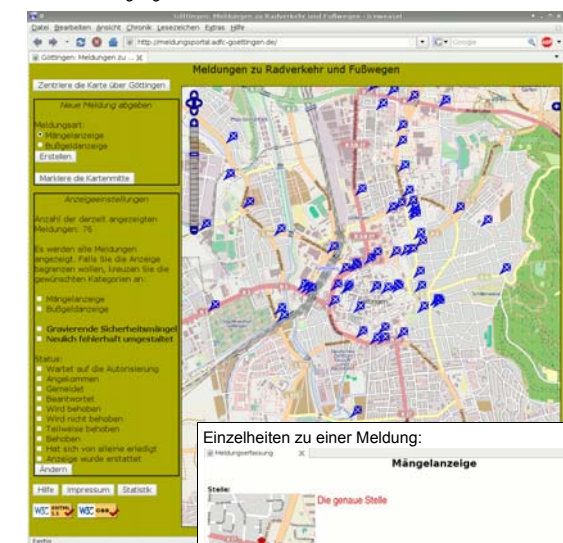
- ➔ **Ziel:** Ersatz für „Mängelkataster Radverkehr“, der trotz des Stadtratbeschlusses im Jahr 2000 bis jetzt nicht eingerichtet wurde.
- ➔ **Bisherige Ergebnisse:** Die Seite wurde Ende November in Betrieb genommen. Es wurden mittlerweile fast 100 Meldungen eingepflegt.
- ➔ **Finanzierung:** Ehrenamtliche Arbeit des ADFC Göttingen e.V. und VCD Göttingen/Northeim e.V.
- ➔ **Zeitraum:** dauerhaft seit Oktober 2010

Ausführliche Beschreibung:

Um den Anteil des MIV zu reduzieren und die nachhaltigen Mobilitätsarten zu stärken, muss das Angebot für Fußgänger und Radfahrer entsprechend verbessert und auf hohem Niveau gehalten werden. Vor allem die sicherheits-, aber auch komfortrelevanten Mängel sollen so schnell wie möglich behoben werden. Damit ein Problem beseitigt werden kann, muss die zuständige Stelle darüber Bescheid wissen, und die beste Informationsquelle hier sind die Nutzer selbst. Da jedoch unterschiedliche Ansprechpartner für unterschiedliche Anliegen zuständig sind, ist es wichtig, eine zentrale An-

laufstelle einzurichten, weil sonst der Aufwand, der mit Suchen nach Zuständigen verbunden ist, oft eine nicht überwindbare Hemmschwelle darstellt. Da die Stadt Göttingen nicht bereit war, eine solche zentrale Anlaufstelle zur Verfügung zu stellen, entschieden wir uns in den örtlichen ADFC und VCD-Verbänden, selbst ein Meldungsportal zu errichten. Zuerst hatten wir den Bürgern ermöglicht, einen Mängelbogen als ein Formular (<http://www.adfcgoettingen.de/verkehr/maengelbogen.pdf>) an uns zu übermitteln. Im Laufe der Zeit sammelten sich so viele Meldungen, dass wir schnell den Überblick verloren, welche Stelle bereits gemeldet wurde und wie der aktuelle Status lautet. Um die Meldungen übersichtlich zu speichern, wurde ein datenbankgestütztes System mit einem WWW-Frontend und einem elektronischen Meldeformular aufgestellt. Die eingegangenen Meldungen werden zusammen mit dem aktuellen Bearbeitungsstatus auf der Webseite veröffentlicht. Somit kann ein Meldender überprüfen, ob sein Anliegen vielleicht schon gemeldet wurde, und nach einer erfolgten Meldung den aktuellen Zustand abrufen. Es besteht auch die Möglichkeit zur Abgabe eines Kommentars. Das Meldeverfahren ist schnell und unkompliziert. Es muss eine Stelle auf der Karte ausgewählt, eine kurze Beschreibung verfasst und ggf. Bilder hinzugefügt werden. Die Angabe der persönlichen Daten ist nicht zwingend. Wenn eine neue Meldung angekommen ist, bekommt der Betreiber der Webseite eine E-Mail. Er kann sich in den passwortgeschützten Bereich anmelden und über einen Internetbetrachter die Meldung ggf. bearbeiten, zu Kategorien zuweisen und anschließend an die zuständige Stelle weiterleiten. Da die an der Meldung angehängten Bilder veröffentlicht werden, ist es wichtig, die personenbezogenen Daten,

Die Startseite mit dem Überblick über die eingepflegten Meldungen – öffentlich zugänglicher Bereich.



wie z.B. Gesichter oder Autokennzeichen, unkenntlich zu machen. Man kann dies mit wenigen Mausklicks über die Webseite erledigen. Der Quellcode der Webseite wurde unter der Open-Source-Lizenz für die Europäische Union (EUPL) veröffentlicht und um das Portal aufzusetzen, braucht man nur einen php-fähigen Webserver und eine



Nr. 17: Meldungsportal zu Radverkehr und Fußwegen – Seite 2

MySQL-Datenbank – die Mittel, die fast jeder Webseitenplatzanbieter zur Verfügung stellt.

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Es wurde zwar ein ähnliches System im letzten Jahr nominiert, unser Projekt weist jedoch zusätzliche Eigenschaften auf:

- Es ermöglicht Radfahrern und Fußgängern nicht nur eine Meldung abzugeben, sondern auch die vorhandenen Meldungen zu durchsuchen und den aktuellen Status abzurufen. Auf diese Art und Weise können die Bürger erfahren, wie stark sich die Kommune für Radfahrer und Fußgänger engagiert.
- Die Veröffentlichung übt zusätzlichen Druck auf die Zuständigen aus, was die Behebung der Mängel beschleunigen kann.
- Es ermöglicht dem Betreiber die ankommenden Meldungen zu bearbeiten und weiterzuleiten. Dazu wird nur ein Internetbetrachter und keine zusätzliche Software benötigt.
- Es ist quelloffen und kann bei anderen Betreibern schnell und ohne große Voraussetzungen installiert werden. Eine Nominierung bewegt möglicherweise die Stadt Göttingen dazu, einen eigenen, nicht auf ehrenamtliche Arbeit angewiesenen Mängelkataster einzurichten.

Träger

→ ADFC Kreisverband Göttingen

Info/Ansprechpartner

→ Krzysztof Mieloch
Geiststr. 2
37073 Göttingen (Verein)
0551/2506951 (privat)
adfc@mieloch.de
<http://meldungsportal.adfc-goettingen.de>
(Anwendungsbeispiel)
<http://meldungsportal.berlios.de>
(für Entwickler)



Nr. 18: Newsletter „Radfahren in Köln“ – Seite 1

→ Die Stadt Köln veröffentlicht pro Jahr etwa 75 Internetmeldungen zum Thema Radfahren in Köln. In diesen wird über die Arbeit und aktuelle Projekte des Amtes für Straßen und Verkehrstechnik zur Förderung des Radverkehrs informiert. Im November wurde nun erstmals ein Newsletter an interessierte Personen aus der Bürgerschaft, aus der Verwaltung und aus der Politik versandt. Der regelmäßig erscheinende Newsletter weist per Direktlink auf aktuelle Meldungen hin. Nach nunmehr drei Ausgaben (Stand: 14.12.2010) liegt die Zahl der Abonnenten bereits bei knapp 150 Personen.

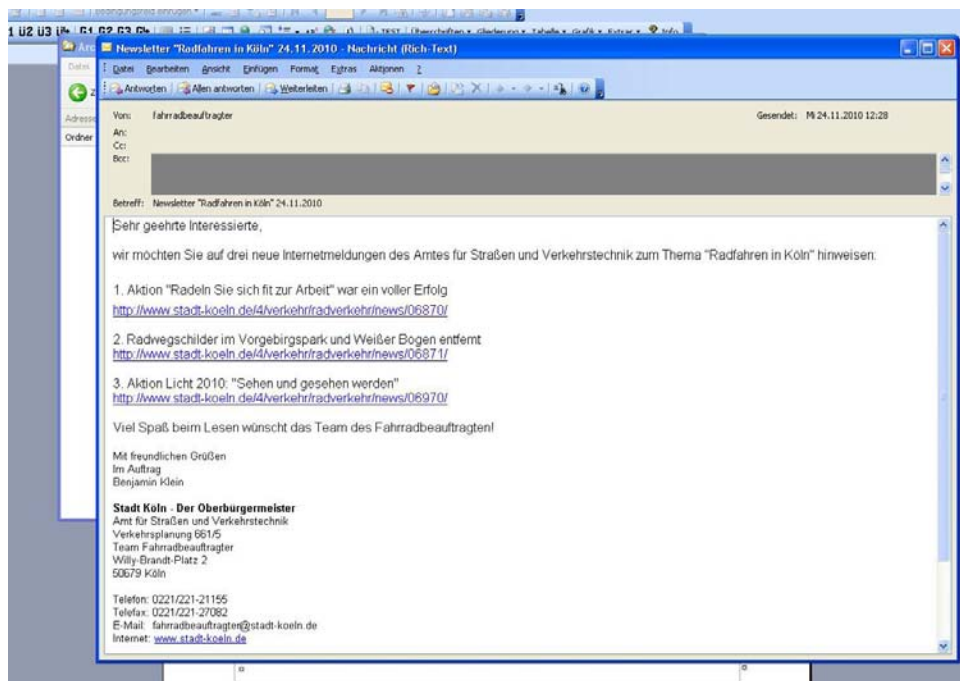
Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Weiterer Ausbau des Bürgerservices und der Öffentlichkeitsarbeit
- **Bisherige Ergebnisse:** Newsletter wird seit November regelmäßig versandt
- **Finanzierung:** Kein finanzieller Aufwand
- **Zeitraum:** Unbefristet

Ausführliche Beschreibung:

→ Die Öffentlichkeitsarbeit ist ein wichtiger Baustein der lokalen Radverkehrsförderung. Mit regelmäßigen Werbekampagnen, der regelmäßigen Teilnahme an Bürgerveranstaltungen, der Schaffung einer zentralen Anlaufstelle für Bürgerinnen und Bürger mit Hotline und E-Mail-Adresse und nicht zuletzt mit den regelmäßigen Veröffentlichungen auf den städtischen Internetseiten und in der Presse bietet die Stadt Köln Interessierten schon heute ein breites Spektrum an Serviceangeboten und Information.

Diese Angebote werden seitens der Bürgerinnen und Bürger auch sehr gut angenommen und rege genutzt, wie allein das Beispiel Hotline und E-Mail-Postfach beweist: Im Jahr 2009 kamen über die Fahrrad-Hotline (0221/221-21155) sowie über das E-Mail-Postfach



(fahrradbeauftragter@stadt-koeln.de) knapp 1.000 Bürgerkontakte zustande. Für das Jahr 2010 zeichnet sich bereits eine Steigerung von ca. 50% auf etwa 1.500 Bürgerkontakte ab.

Gerade im Zuge der schriftlichen Beantwortung von Bürgeranregungen gehört es bereits zum Standard, die Adressaten auf die städtische Internetseite zum Thema Radfahren in Köln hinzuweisen.

Mit dem Newsletter geht die Stadt Köln jetzt noch einen

Schritt weiter. Jeder, der sich dafür interessiert, was in Sachen Radverkehr in Köln passiert, muss nun nicht mehr selbst aktiv werden, um an aktuelle Informationen zu kommen. Seit November 2010 besteht die Möglichkeit, sich formlos per E-Mail an fahrradbeauftragter@stadt-koeln.de in den Newsletterverteiler aufnehmen zu lassen. Selbstverständlich kann der Bezug des Newsletters ebenso einfach und formlos wieder aufgekündigt werden.

Das primäre Ziel ist es, mit Hilfe des Newsletters, Informationen über die Arbeit der Verwaltung im Bereich der kommunalen Radverkehrs-

förderung noch weiter und effektiver zu streuen, als dies ohnehin schon geschieht. So sind neben den Kölner Radlerinnen und Radlern ausdrücklich auch die Vertreterinnen und Vertreter aus der Politik und Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter auf anderen Verwaltungsebenen und aus anderen Ämtern und Abteilungen angesprochen. Gleiches gilt für Vertreter anderer Behörden, wie etwa der Polizei oder auch von Interessenverbänden wie ADFC oder VCD.

Jeder, der die Stadtverwaltung über das E-Mail-Postfach fahrradbeauftragter@stadt-koeln.de anschreibt, erhält in der Antwort nunmehr den Hinweis auf den Newsletter und Informationen über die einfache Anmeldung. Auch im Internet und über eine Pressemitteilung wurde die



Nr. 18: Newsletter „Radfahren in Köln“ – Seite 2

Öffentlichkeit auf den Newsletter aufmerksam gemacht. Die Politik wurde mittels einer Mitteilung der Verwaltung auf den Newsletter hingewiesen. Auch in verschiedenen internen und externen Arbeitskreisen wurde der Newsletter angesprochen.

Nach nicht einmal zwei Monaten, die es den Newsletter nun gibt, umfasst die Verteilerliste bereits weit mehr als 200 E-Mail-Adressen und es ist davon auszugehen, dass dies erst der Anfang ist.

Mit dem Angebot eines Newsletters zum Thema Radverkehr beschreitet die Stadt Köln einmal mehr neue Wege in der Öffentlichkeitsarbeit.

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Die Maßnahme, mittels eines Newsletters über die Projekte und Aktionen, welche die Stadtverwaltung zur Radverkehrsförderung initiiert, zu berichten, ist absolut kostenneutral und mit geringem Zeitaufwand zu betreiben. Gleichzeitig ist der Effekt, gemessen am Aufwand, beträchtlich. Es ist ein einfaches Mittel, den Informationsfluss zu den verschiedenen Interessen- und Anspruchsgruppen zu optimieren und zugleich offensiv und zeitgemäß auf kommunaler Ebene für das Fahrrad als Verkehrsmittel zu werben.

Aufgrund der beschriebenen Faktoren lässt sich das Projekt problemlos auch auf andere Gebietskörperschaften übertragen. Gerade vor dem Hintergrund der in vielen Kommunen sehr angespannten Haushaltslage ist das Projekt ein sehr gutes Beispiel, wie auch ohne Mitteleinsatz auf innovative Weise die kommunale Radverkehrsförderung ausgebaut werden kann.

Träger

→ Stadt Köln – Amt für Straßen und Verkehrstechnik

Info/Ansprechpartner

→ Jürgen Möllers
Willy-Brandt-Platz 2
50679 Köln
0221/221-22851
juergen.moellers@stadt-koeln.de

→ Benjamin Klein
Willy-Brandt-Platz 2
50679 Köln
0221/221-25687
benjamin.klein@stadt-koeln.de

→ Hendrik Colmer
Willy-Brandt-Platz 2
50679 Köln
0221/221-26495
hendrik.colmer@stadt-koeln.de



Nr. 19: Fahrradpumpen – Seite 1

→ In der Gemeinde sind mehrere Luftpumpen für Fahrräder an gut zugänglichen Plätzen aufgestellt worden. Diese sind für alle Nutzer gut zu erreichen und zu bedienen. An sieben Standorten wurden die Luftpumpen aufgestellt, sie sind z. T. vandalismussicher in Stahl gefertigt. Beschädigungen werden von den Radfahrern unmittelbar gemeldet und behoben. Die Resonanz ist positiv, die Benutzung selbstverständlich kostenfrei.

Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Fahrradverkehr fördern
- **Bisherige Ergebnisse:** Sehr gut
- **Finanzierung:** Selbst ca. 1.200 EUR Material
- **Zeitraum:** Zwei Jahre

Ausführliche Beschreibung:

→ Ziel der Aktion ist es, die Leute zum Radfahren zu bewegen. Die meisten Leute haben zu Hause ein Fahrrad, aber keine gute Pumpe. Und ein plattes Fahrrad fährt sich schlecht bzw. es macht keinen Spaß damit zu fahren. Dann wollen die Leute das Rad nehmen und es ist nicht viel Luft drin. Nun wird es trotzdem genommen, weil man an mehreren Stellen im Ort das Problem beheben kann. Durch die Pumpen bekommt man kinderleicht Luft in den Reifen und das Radeln macht wieder Spaß. Auch wer unterwegs einen Platten bekommt und keine Pumpe dabei hat, kann dort noch pumpen und gut heimkommen. Die Standorte liegen meist in der Nähe von Fahrradständen.

Träger

- Zweirad Nübling Inh. Andreas Tym

Info/Ansprechpartner

- Andreas Tym
Rudolf-Diesel-Str. 9
97911 Denzlingen
07666/5078
info@zweirad-nuebling.de



Nr. 20: Ich kauf per Rad – Seite 1

→ Den Bedürfnissen radfahrender Kunden wird vom Einzelhandel, bisher wenig Beachtung geschenkt – speziell im Vergleich zu autofahrenden Kunden. Dementsprechend dürftig sind derzeit vielerorts die Voraussetzungen für Radfahrer beim Einkaufen. Gegenüber einer diesbezüglichen Ansprache durch Interessengruppen (wie die Projektträger) besteht im Einzelhandel nur eine geringe Offenheit. Wirkungsvoll ist dagegen das Feedback durch radfahrende Kunden beim Einkauf. „Ich kauf per Rad“ stellte den Radfahrern eine einfache und niederschwellige Möglichkeit bereit, dem Einzelhandel ein Feedback zu geben, um damit eine Bewusstseinsbildung im Einzelhandel sowie ein höheres Selbstbewusstsein der Radfahrer für die eigenen Anliegen zu erreichen.

Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Bewusstseinsbildung bei Einzelhändlern für Bedürfnisse radfahrender Kunden, Stärkung der Präsenz von Radfahrern in der öffentlichen Wahrnehmung, Aktivierung der Radfahrer als Fürsprecher in eigener Sache
- **Bisherige Ergebnisse:** Projektphase 2010 abgeschlossen: Prämierung des fahrradfreundlichsten Geschäftes der Stadt auf Basis der Rückmeldungen von Radfahrern, gut besuchter Fahrradaktionstag, breite öffentliche Wahrnehmung und intensive und wohlwollende Berichterstattung in der Presse, kleinere Geschäfte mit ersten Eigeninitiativen zur Einrichtung von Radabstellplätzen im öffentlichen Raum, REWE und LIDL in Überlegung, die Ausstattungsrichtlinien seiner Märkte zu verändern
- **Finanzierung:** Ausschließlich ehrenamtlich getragen sowie durch Spenden und Sponsoring finanziert

- **Zeitraum:** 12. Juni bis 21. August 2010, Wiederholung modifiziert in 2011 sowie kontinuierliche Lobbyarbeit bei Geschäften geplant

Ausführliche Beschreibung:

→ Radfahrer als Kunden erfahren bisher augenscheinlich nur eine geringe Aufmerksamkeit. Es ist zu vermuten, dass Einzelhändler die Bedeutung der radfahrenden Kunden für ihren Umsatz überwiegend unterschätzen, was wesentlich auf eine fehlende „Sichtbarkeit“ (welcher Kunde kommt mit welchem Verkehrsmittel?) der Radfahrer in den Geschäften sowie die oft lautstarke Parkgebühren-Diskussion durch Auto-Lobbygruppen zurückzuführen sein dürfte. Die geringe Teilnahme von Vertretern des Einzelhandels an der Veranstaltung „bike meets business – Bedeutung des Radverkehrs für Unternehmen und den Einzelhandel“ im Jahr 2009 in Darmstadt, die sich eben speziell mit diesem Aspekt beschäftigt hat, ist ein weiteres Indiz für diese fehlende Sensibilisierung für radelnde Kunden. Vor diesem Hintergrund wurde die Kampagne „Ich kauf per Rad“ von den Projektträgern entwickelt, die genau an der Sichtbarkeit fahrradfahrender Kunden in den Einzelhandelsgeschäften ansetzen und auf die Bedürfnisse dieser Kundengruppe hinweisen soll. Kern der Aktion waren „Lob- und Kritikkarten“ in Visitenkartengröße, die die Radfahrer bei jedem Einkauf in den Geschäften bei einem Mitarbeiter abgeben sollten. Damit sollte einerseits die Präsenz der Radfahrer gesteigert werden und mit den Smileys andererseits eine einfache Feedbackmöglichkeit zu den vorgefundenen Bedingungen gegeben werden.

Den Auftakt der Kampagne markierte ein gut besuchter gemeinsamer Fahrradaktionstag der Projektträger in der Darmstädter Innenstadt.

Beworben wurde die Kampagne vorwiegend über Flyer, die den aus Hotels bekannten Türknaufhängern angelehnt sind. Diese enthielten die wesentlichen Informationen zur Kampagne sowie bereits die ersten zwei Bewertungskarten.

Begleitet wurde die Kampagne mit einer aktiven Kommunikation und Information der Einzelhändler über das Thema Radverkehr, der unter anderem durch das Citymarketing (Zusammenschluss vieler Händler der Darmstädter Innenstadt sowie der Stadt zur Bündelung des Stadtmarketings) breit an die Einzelhändler gestreut wurde. Die Information ebenso wie die Kampagne selbst wurde vom Einzelhandel fast durchgehend positiv aufgenommen.

Als zweite Ebene der Aktion waren die Radfahrer aufgefordert, über die Internetseite „www.ich-kauf-per-rad.de“ die mit den Lob- und Kritikkarten vorgenommenen Bewertungen auch online vorzunehmen (optional verbunden mit einer Verlosung). Damit wurden die Bewertungen öffentlich dokumentiert und gleichzeitig dienten die eingetragenen Bewertungen zum Ende der Aktion als Grundlage für die Auszeichnung des fahrradfreundlichsten Geschäftes der Stadt. Diese Auszeichnung konnten im Rahmen der Umweltbörse der Stadt Darmstadt am 21. August 2010 eine Filiale von Alnatura sowie das Geschäft Kirche & Co. in Empfang nehmen.

Infolge der Kampagne arbeiten verschiedene Einzelhändler mit Unterstützung der Projektträger an Verbesserungen für ihre radfahrenden Kunden. Die Firma REWE überdenkt derzeit die Ausstattungsvorgaben für ihre Märkte (ein Ergebnis liegt nach unserem Kenntnisstand



Nr. 20: Ich kauf per Rad – Seite 2

jedoch bisher nicht vor). Eine Fortführung in modifizierter Form ist im kommenden Jahr geplant. Die Prämierung des fahrradfreundlichsten Geschäfts der Stadt (alternativ dazu: die beste Initiative eines Einzelhändlers zugunsten radfahrender Kunden im abgelaufenen Jahr) soll zukünftig jährlich erfolgen. Darüber hinaus stehen wir beratend für Geschäfte zur Verfügung und begleiten die angekündigten Verbesserungen.

Lob- und Kritikkarte

Zutreffende Smileys markieren und beim nächsten Einkauf im Geschäft abgeben.

Einkaufen mit Rad: Hier kann ich...

- ... mein Fahrrad stabil und sicher abstellen. 😊 😐 😞
- ... mein Fahrrad nah und bequem parken. 😊 😐 😞
- ... den (Kinder-)Anhänger komfortabel abstellen. 😊 😐 😞
- ... große Einkäufe nach Hause liefern lassen. 😊 😐 😞

Raum für eigene Ideen.

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ „Ich kauf per Rad“ setzt auf einen Kommunikationsansatz, der die Stakeholder gezielt einbezieht. Dadurch läuft die Kampagne nicht Gefahr, als belehrend abgelehnt zu werden. Durch die Aktivierung der radfahrenden Kunden ist für diese einerseits die Kraft der Konsumentenentscheidung erlebbar, andererseits ist ein Kundenfeedback im heutigen modernen Einzelhandel kaum zu ignorieren. „Ich kauf per Rad“ kann damit Prototyp für weitere Aktionen dieser Art in anderen Orten sein, indem die wesentlichen Erfolgsfaktoren und Voraussetzungen bereits erfolgreich erprobt wurden. Die der Kampagne zuteilgewordene öffentliche Aufmerksamkeit ebenso wie die nun von verschiedenen Einzelhändlern in Darmstadt sowie bei der REWE in Vorbereitung befindlichen Verbesserungen sind erfreuliche und nachhaltige Gewinne für die radfahrenden Kunden.

„Ich kauf per Rad“ wurde von den beteiligten Personen unter erheblichem persönlichem Einsatz ausschließlich ehrenamtlich entwickelt und war nur durch die freundliche Unterstützung von Spendern und Sponsoren überhaupt leistbar. Die Fortsetzung ist geplant, die Finanzierung ist aber offen. Die Prämierung von „Ich kauf per Rad“ wäre nicht nur eine tolle Bestätigung für das Engagement der beteiligten Personen und Organisationen, sondern auch eine wichtige Grundlage für die Fortsetzung der Kampagne und die Entwicklung weiterer Projekte.

Träger

- Die Ortsgruppen von Bdn. 90/Die GRÜNEN, ADFC, IVDA und BUND

Info/Ansprechpartner

- Bdn. 90/Die GRÜNEN Darmstadt
z.H. Felix Weidner
Lauteschlägerstraße 38
64289 Darmstadt
06151/665462
felix.weidner@gruene-darmstadt.de
www.ikpr.de



Nr. 21: OBIS - Optimising Bike Sharing in European Cities – Seite 1

Kurze Projektbeschreibung:

- ➔ **Ziel:** Das OBIS-Projekt erforscht die besten Lösungen und Erfolgsfaktoren von über 50 Fahrradverleihsystemen in zehn europäischen Ländern. Erkenntnisse und Empfehlungen aus OBIS werden im August 2011 in einem Akteurs-Handbuch veröffentlicht, um die Weiterentwicklung dieses innovativen Mobilitätsangebotes zu fördern. Der umfassende Ansatz von OBIS wird helfen, die Rolle des Fahrrades als städtisches Verkehrsmittel im Allgemeinen und die Rolle öffentlicher Fahrradverleihsysteme im Speziellen zu stärken.
- ➔ **Bisherige Ergebnisse:**
 - Zehn ausführliche Länderberichte zu Fahrradverleihsystemen in Europa
 - Bericht: „Erfolgsfaktoren und Schlüsselmerkmale von Fahrradverleihsystemen“
 - Fact-Sheet „Möglichkeiten der Übertragbarkeit“
 - Fact-Sheet: „Erfolgsfaktoren und Schlüsselmerkmale von Fahrradverleihsystemen: praktische Hinweise“
 - Fact-Sheet: „Optimierung von Fahrradverleihsystemen: Empfehlungen aus den Demonstrationen“
- ➔ **Finanzierung:** Durch das Programm „Intelligent Energy Europe“ der Europäischen Kommission
- ➔ **Zeitraum:** September 2008 bis August 2010

Ausführliche Beschreibung:

➔ Die stetig wachsende Anzahl von Fahrradverleihsystemen hat den Radverkehr in einer Vielzahl von europäischen Städten belebt. Das OBIS-Projekt umfasst 15 Partner aus unterschiedlichsten Interessengruppen wie lokale und regionale Behörden, Betreiber von Fahrradverleihsystemen, Verkehrsunternehmen, Vereine, große Unternehmen und Beratungsfirmen.

Untersucht werden mehr als 50 Fahrradverleihsysteme in zehn europäischen Ländern. Ein im Projekt entwickelter theoretischer Ansatz und die konzeptionelle Erarbeitung von Erfolgsfaktoren für Fahrradverleihsysteme helfen, objektive Bewertungskriterien für Fahrradverleihsysteme zu Grunde zu legen. Im Rahmen von praktischen Demonstrationsvorhaben werden zudem in zahlreichen europäischen Städten und Regionen neue Konzepte und Technologien getestet, evaluiert und weiterentwickelt (u. a. in Berlin, London, Barcelona, Mailand, Stockholm, Tzewe und den Regionen Niederösterreich und Südböhmen).

Damit ist OBIS das bislang umfangreichste Forschungsprojekt zu diesem Thema in Europa.

Die Ergebnisse und Empfehlungen des OBIS-Projektes werden im August 2011 in einem Akteurs-Handbuch veröffentlicht. Das Handbuch wird in insgesamt elf Sprachen übersetzt und soll den unterschiedlichen Akteuren des Themenfeldes dazu verhelfen, geeignete Strategien zur Planung, Einführung sowie Optimierung von öffentlichen Fahrradverleihsystemen zu entwickeln. Bereits vor Veröffentlichung des Handbuches sind zahlreiche Projekter-

gebnisse in Form von Berichten und Fact-Sheets auf der Projektwebseite www.obisproject.com abrufbar.

Das Projekt richtet sich an ein breites Spektrum von Interessengruppen:

Entscheidungsträger aus Kommunen, Städten und anderen Institutionen erhalten durch OBIS wichtige Impulse und Informationen als Entscheidungsgrundlage zu Einführung und Betrieb von Fahrradverleihsystemen.

Anbieter und Betreiber von Fahrradverleihsystemen bekommen Einsicht in die Bedürfnisse von Kommunen und Kunden und können mit diesem Wissen ihr Angebot optimieren.

Verkehrsteilnehmer werden über die Systemangebote, deren Funktionsweise sowie die generellen Möglichkeiten der Nutzung von Fahrradverleihsystemen informiert und damit für eine umweltfreundliche Mobilitätsalternative in urbanen Räumen interessiert.

Der umfassende Ansatz von OBIS wird helfen, die Rolle des Fahrrades im Allgemeinen und die Rolle öffentlicher Fahrradverleihsysteme im Speziellen zu stärken. Er wird dazu beitragen, das Potenzial innerstädtischen Radverkehrs sichtbar zu machen und den Stellenwert von Fahrradverleihsystemen als Bestandteil einer sauberen und nachhaltigen Mobilität in Ballungsräumen zu steigern.

Bei der Abschlusskonferenz in Prag am 21. Juni 2011 werden Experten und Interessierte die Möglichkeit haben, Ergebnisse aus dem Projekt zu diskutieren. Zudem wird das Handbuch in englischer Sprache vorgestellt. Die Teilnahme ist kostenlos. Für weitere Informationen und die Anmeldung steht die Projektkoordinatorin zur Verfügung.



Nr. 21: OBIS - Optimising Bike Sharing in European Cities – Seite 2

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ In Paris hat die Einführung von Vélib zur so genannten „Velorution“ geführt und das Fahrrad als innerstädtisches Verkehrsmittel in das Bewusstsein von Bürgern und Entscheidern (zurück)geholt. Ähnliche Ziele verfolgen Städte wie Barcelona, Stockholm, Berlin oder London. In Deutschland wurden Fahrradverleihsysteme durch den Wettbewerb „Innovative Mobilität in Städten“ und die so initiierten Modellprojekte in den Fokus gerückt.

Das OBIS-Projekt ist das bislang umfangreichste Forschungsprojekt zu Fahrradverleihsystemen in Europa. Durch die Breite des Projektansatzes wurden Erkenntnisse zu sehr unterschiedlichen Systemen und verschiedenen Stadtgrößen gesammelt und aufbereitet.

Die deutschen Partner des Konsortiums sind die choice GmbH (Koordinator), die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin und die DB Rent GmbH. Somit wird das OBIS-Projekt mit seinen Erkenntnissen zur weiteren Förderung des Themas sowohl auf internationaler als auch auf nationaler Ebene beitragen.

Träger

→ choice GmbH

Info/Ansprechpartner

→ Janett Büttner
Holzmarktstraße 6 – 9
10179 Berlin
030/231491250
buettner@choice.de
www.obisproject.com



Kommunikation

Nr. 22: Kopf an: Motor aus. Für null CO₂ auf Kurzstrecken. – Seite 1

→ „Kopf an: Motor aus. Für null CO₂ auf Kurzstrecken.“ ist eine Image- und Informationskampagne zur Förderung des Rad- und Fußverkehrs und wurde im Auftrag des Bundesumweltministeriums in den Jahren 2009 und 2010 in neun Städten durchgeführt. Ziel ist es, Autofahrer auf Kurzstrecken von 0 bis 6 Kilometern aus dem Auto zu holen und sie stattdessen in den Sattel oder auf die Füße zu bringen. Bundesweit liegt die Hälfte aller Autofahrten zwischen 0 und 6 Kilometern. Wenn es gelingt, die durchschnittlich 600 Meter zu Fuß und den knapp einen Kilometer auf dem Fahrrad, den Deutsche zurücklegen, zu verdoppeln, können dadurch 5 bis 6 Millionen Tonnen CO₂ eingespart werden.

Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Einsparung von CO₂ durch Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf kurzen Wegen auf den Rad- und Fußverkehr, Steigerung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in verdichteten Räumen sowie die Verbesserung der Gesundheits- und Fitnesswerte der Menschen, die sich regelmäßig mit dem Fahrrad oder zu Fuß bewegen
- **Bisherige Ergebnisse:** Einsparung von 13.650 Tonnen CO₂ in 2009. 200.000 Menschen sind im Jahre 2009 nach eigenen Angaben durch die Kampagne umgestiegen. Gut Dreiviertel der Bevölkerung in den Kommunen erinnerte sich an die Kampagne. Davon gab jeder Vierte in den Kampagnenstädten bei einer telefonischen Befragung an, umgestiegen zu sein. Ergebnisse von 2010 liegen noch nicht vor
- **Finanzierung:** Nationale Klimaschutzinitiative der Bundesregierung
- **Zeitraum:** 01.10.2008 bis 31.12.2010

Ausführliche Beschreibung:

→ Hauptziel des Projekts ist sein Beitrag zur Erfüllung der Klimaziele der Bundesregierung: CO₂-Reduzierung und Schadstoffminderung in der Nahmobilität. 5 bis 6 Millionen Tonnen jährliche CO₂-Einsparung bundesweit bis 2020 können erzielt werden durch die Verdopplung der Wege, die zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt werden.

Primäreffekt ist demnach die Erzeugung von Verlagerungsdruck vom motorisierten Individualverkehr zu null CO₂ auf Kurzstrecken durch Rad- und Fußverkehr.

Sekundäreffekte sind die Steigerung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in verdichteten Räumen sowie die Verbesserung der Gesundheits- und Fitnesswerte der Menschen, die sich regelmäßig mit dem Fahrrad oder zu Fuß bewegen.

Das qualitativ Neue an diesem Projekt ist die Schaffung einer bundesweiten Koordinationsplattform zur Förderung von null CO₂ auf Kurzstrecken. Durch regelmäßig stattfindende Expertenforen wird ein Netzwerk zum Thema „Zero Emission Mobility“ geknüpft, dessen Kern u. a. die ersten neun Kampagnenkommunen sind. Diese ausgewählten Projektkommunen gelten bereits heute als Beispielstädte in puncto ganzheitlicher Verkehrsplanung und Kommunikation. Über die bereits stattfindende Vernetzung der kommunalen Entscheidungsträger, was den Fahrradverkehr angeht, entstehen zudem Nachwirkungen in den eingebundenen Verbänden sowie Übertragungseffekte in Richtung umweltbewusster Verhaltensweisen auch in anderen Lebensbereichen. Durch



den Wettbewerbscharakter werden die Städte und Kommunen motiviert, auch eigenständig in die Förderung des Radverkehrs zu investieren. Des Weiteren soll auf Verbraucherebene informiert werden, um das Image von Rad- und Fußverkehr nachhaltig zu verbessern und Verhaltensänderungen hervorzurufen.

In einem zweistufigen Wettbewerb für Kommunen ab 10.000 Einwohnern wurden für das Jahr 2009 vier Städte (Bamberg, Dortmund, Halle an der Saale und Karlsruhe) und für das Jahr 2010 fünf Städte (Berlin mit den Bezirken Mitte und Treptow-Köpenick, Braunschweig, Freiburg, Herzogenaurach und Kiel) ausgewählt, in denen jedoch die Kampagne während der Frühlings- und Sommermonate umgesetzt wurde. Eine unabhängige Jury wählte Kommunen aus, die schon eine ausgebaute Infrastruktur für Fahrradfahrer und Fußgänger haben, in denen jedoch ein hohes Verlagerungspotential bei den Wegen auf den Rad- und Fußverkehr besteht.

Der Kampagne ging eine umfangreiche Zielgruppenanalyse voraus. Ihr liegt ein psychologisches Modell (das Trans-Theoretische Modell) zur Verhaltensänderung zu



Nr. 22: Kopf an: Motor aus. Für null CO2 auf Kurzstrecken. – Seite 2



Grunde. Orientiert an diesem Modell gliedert sich die Kampagne in drei Phasen, die durch die Farben rot, grün und blau gekennzeichnet sind. In der roten Phase soll die Aufmerksamkeit der Menschen erregt werden. Die grüne Phase ruft zur Handlung auf und die blaue Phase soll die Menschen in ihrem veränderten Verhalten bestätigen. Über den Farbwechsel wird verhindert, dass die Kampagne nicht mehr wahrgenommen wird, und ein Wiedererkennungswert geschaffen.

Zudem handelt es sich bei der Kampagne um eine reine Textkampagne und es wird bewusst auf klassische Bilder wie den Manager im Anzug auf dem Rad verzichtet. Durch witzige, humorvolle Sprüche und einen seriösen, inhaltsreichen Claim werden die Menschen angesprochen. Die Kampagne wird bundeseinheitlich durchgeführt und gewährleistet Wiedererkennung. Lokal ist die Kampagne flexibel adaptierbar.

Folgende Medien/Maßnahmen wurden in Abstimmung mit den Kommunen zur Umsetzung der Kampagne eingesetzt:

- Plakate (Großflächen, City Light Poster, Mega Light Poster, Säulen, Riesenposter, Banner ...)
- Hörfunk-Spots
- Kino/Open-Air-Kino
- Printwerbung in regionalen Zeitungen, Zeitschriften oder Programmheften
- Ambientwerbung (auf Einkaufswagen, an Treppen, Bussen oder Straßenbahnen, bedruckte Gehaltszettel oder Parkscheine ...)
- Promotion (Verteilung von sogenannten „Coaching Packs“ an häufig befahrenen Kurzstreckenrouten, „Blitzeraktion“: Radfahrer und Fußgänger werden „geblitzt“ (fotografiert) und nehmen zur Belohnung an einem Gewinnspiel teil)
- Events mit der Ausstellung „Bein Zeigen“
- Internetseite www.kopf-an.de
- laufende Pressearbeit

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Die Evaluation hat gezeigt, dass die Kampagne wirkt. Die Menschen fühlen sich angesprochen und verändern ihr Verhalten. „Kopf an: Motor aus.“ ist eine witzige Kampagne, die nicht versucht die Menschen mit erhobenem Zeigefinger für klimafreundliche Mobilität zu überzeugen. Stattdessen werden die Menschen mit frechen Sprüchen, wie z.B. „Verbrennen Sie doch mal Kalorien statt Benzin. Fahren Sie Rad.“, und viel Humor angesprochen, den inneren Schweinehund zu besiegen. Die Kampagne vernetzt die Akteure innerhalb der Städte und gewinnt dadurch an Stärke. Durch die enge

Zusammenarbeit mit den Kommunen wird die Förderung des Rad- und Fußverkehrs nachhaltig auf der Verwaltungsebene verankert. Ziel ist es, eine langfristige, eigenständige Umsetzung der Kampagne zu gewährleisten. Karlsruhe (Gewinnerkommune aus 2009) hat die Kampagne im Jahr 2010 aus eigenen Mitteln in kleinerem Umfang fortgeführt und plant ebenfalls eine Fortführung der Kampagne in 2011.

Träger

→ Projektträger Jülich

Info/Ansprechpartner

→ Anna Rühmann
Arge ZEM
c/o fairkehr GmbH
Niebuhrstraße 16 b
53113 Bonn
0228/98585-45
anna.ruehmann@fairkehr.de
www.kopf-an.de



Nr. 23: Still-Leben Ruhrschnellweg – Seite 1

→ *Das spektakulärste Fahrradprojekt, das es jemals in Deutschland gegeben hat! Eine Million Menschen kamen am 18. Juli 2010 anlässlich des Kulturhauptstadtprojekts „Still-Leben Ruhrschnellweg“ auf die gesperrte Autobahn A 40/B 1. Eine ganze Fahrbahn auf einer Strecke von 60 Kilometern stand für die emissionsfreie Fortbewegung zur Verfügung – eine Million Fahrradfahrer machten von dieser einmaligen Gelegenheit Gebrauch und setzten auf der meistbefahrenen Autobahn Deutschlands ein Zeichen für ein neues Umwelt- und Klimabewusstsein.*

Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Alltagsfest mit Fahrradfahrern und Fußgängern auf der autofreien Autobahn
- **Bisherige Ergebnisse:** Drei Millionen Besucher, davon eine Millionen Fahrradfahrer
- **Finanzierung:** Zwei Millionen Eigenmittel zusätzlich Sponsorenmitteln und freiwillige Leistungsdurch THW, Polizei, Feuerwehr, ADFC
- **Zeitraum:** 10. bis 23. August 2009 (WM: 15. bis 23. August 2009)

Ausführliche Beschreibung:

→ „Ihr seid wirklich bekloppt“, hieß es anerkennend kopfschüttelnd aus der Bevölkerung, als die Idee von Fritz Pleitgen und dem Theatermacher Jürgen Flimm publik wurde. Die Autobahn A 40 sollte auf einer Strecke von 60 Kilometern für den motorisierten Verkehr gesperrt und nur für Fußgänger und nichtmotorisierte Fahrzeuge freigegeben werden. Die Vision wurde zur Wirklichkeit: RUHR.2010 stellte in enger Zusammenarbeit mit dem ADFC und der Polizei die Infrastruktur für dieses berauschende Fahrradspektakel zur Verfügung. Ein umweltpolitisches Signal, das der meistbefahrenen Autobahn Deutschlands mit den höchsten Feinstaubemissionen diesmal einen etwas anderen Rekord verschaffte: einen

triumphalen Erfolg von – nach Schätzungen des ADFC einer Million Menschen mit Fahrrädern, die sich emissionsfrei über die Autobahn bewegten und sie durch eigene Kraft „erfuhren“. Damit war „Still-Leben Ruhrschnellweg“ die größte Fahrradveranstaltung außerhalb Chinas! Der Boulevard des Ruhrgebiets – sonst eher Synonym für Staus und ein ungeliebter Stadtraum –, wurde für einen Tag zum Wohnzimmer der Region. Der Geschäftsführer der RUHR.2010 GmbH, Oliver Scheytt, nannte das Fest „ein Zeichen für den Klimawandel“ – und tatsächlich rückte der Tag das Fahrrad ins Zentrum der Aufmerksamkeit und schuf bei Hunderttausenden von Menschen ein Bewusstsein für emissionsfreie, umweltfreundliche Mobilität. Neue Radwege und fahrradfreundliche Wegeführungen erschlossen sich für viele Menschen durch die Einbindung von Routenvorschlägen „von der eigenen Haustür bis zur Autobahn“ auf der Still-Leben-Website und durch die Verlinkung mit dem Radtourenplaner NRW. Der ADFC brachte in jeder Hinsicht sein Wissen und seine Expertise in das Projekt mit ein – von der Beratung bei Logistik und Durchführung bis hin zu Pannestationen für die Besucher und einem „Fahrradmuseum“ an sieben Stationen entlang der Autobahn, das die Geschichte des Fahrradfahrens erzählte. Ein Tag wie noch nie! In der Fahrradgeschichte Deutschlands wurde ein neues Kapitel geschrieben. Die Begeisterung der Fahrrad fahrenden Bevölkerung und die Reaktionen der Fachpresse haben dafür gesorgt, dass der sagenhafte logistische Aufwand zu einem riesigen Erfolg wurde – und sich mehr als gelohnt hat.

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

Still-Leben Ruhrschnellweg war ein Alltagsfest der Kulturen, welches durch die zahlreichen Teilnehmer (Fahrradfahrer und Fußgänger) zum Erfolg wurde.

Es war und ist die größte Veranstaltung für Radfahrer im Ruhrgebiet gewesen. Eine Million Radfahrer haben ein Bekenntnis zum Fahrrad und ein Zeichen für den Klimawandel abgegeben. Das Ruhrgebiet wurde an diesem Tag im wahrsten Sinne des Wortes erfahrbar.

Träger

- RUHR.2010 GmbH

Info/Ansprechpartner

- Ralph Kindel
Brunnenstr. 8
45128 Essen
0201/8882054
Ralph.kindel@ruhr2010.de
<http://www.ruhr2010.still-leben-ruhrschnellweg.de>



Nr. 24: Kampagne „Radlhauptstadt München“ – Seite 1

→ *Radeln steht für Lebensfreude, Unabhängigkeit und Lifestyle – also für urbane Mobilität mit Zukunft. Dieses positive Image des Fahrrads zu stärken, bewusst und erlebbar zu machen, ist Aufgabe der Kampagne „Radlhauptstadt München“. Mobilitätsgewohnheiten sollen hinterfragt und zum Umsteigen soll motiviert werden, damit eine tief verwurzelte Radkultur entstehen kann. Die drei Leitgedanken des Konzepts sind: 1. Sichtbarkeit/Aufmerksamkeit erzeugen, 2. Identifikation verbessern, 3. Partizipation ermöglichen.*

Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Steigerung des Radverkehrs und der Verkehrssicherheit in München
- **Bisherige Ergebnisse:** Erstes Kampagnenjahr erfolgreich umgesetzt
- **Finanzierung:** Aus der Radverkehrspauschale der LH München (Budget für 2010 und 2011: ca. 2,15 Mio. Euro)
- **Zeitraum:** 01.08.2009–31.07.2010 (zunächst als Modellprojekt)

Ausführliche Beschreibung:

→ Die Stadt München setzt mit einer in Deutschland einzigartigen Fahrradkampagne ein wichtiges Zeichen: München soll Radlhauptstadt werden.

Die Kampagne bietet Bürgern zahlreiche Events (Radl-Night, Radl-Frühjahrsmarkt, Bicycle Film Festival), Mitmachaktionen („München sucht den Radlstar“) und Serviceangebote (Radl-Sicherheitscheck, Radlszene-Broschüre etc.) rund ums Radfahren. Außerdem wird der stetige Ausbau des über 1.200 km langen städtischen Radverkehrsnetzes intensiv kommuniziert und beworben.

Im April startete die Kampagne mit einem Aufsehen erregenden Wochenende. Für die erste Münchner RadlNight wurde der Altstadttring für den Autoverkehr gesperrt. Tausende von Radlern genossen das Gefühl, die Straßen der Innenstadt ganz für sich zu haben. „Lässig schräge Radlnacht“ oder „Bitte wiederholen!“ titelte die Tagespresse begeistert.

Neben der intensiven medialen Berichterstattung wurde eine breite öffentliche Diskussion über das Thema Radeln in München auch durch den Einsatz von Web-2.0-Medien wie facebook, twitter und die eigene Kampagnenwebseite (www.radlhauptstadt.de) ausgelöst.

Im Mai fand ein Streetcasting der ganz besonderen Art statt: „München sucht den Radlstar“. 25 Tage lang war Lifestyle-Fotograf Daniel Sommer mit einem mobilen Fotostudio in München unterwegs und suchte die Radlgesichter des Jahres 2010. Knapp 1.000 Radler ließen sich mit ihrem Drahtesel fotografieren und wurden so zum aktiven Teil der Kampagne.

Aus allen Bewerbern kürte eine Fachjury die 20 Finalisten, die beim Streetlife-Festival vorgestellt und mit Kleidung des Sponsors GORE Bike Wear ausgestattet wurden. In den folgenden zwei Wochen wählte München dann per Online-Voting (www.radlstar.de) seinen „Radlstar“, der auf dem Stadtgründungsfest am 12. Juni auf dem Marienplatz gekürt wurde und ein gesponsertes Preisgeld in Höhe von 4.000 Euro erhielt.

Auch die Erhöhung der Verkehrssicherheit ist ein wichtiges Anliegen. Dabei geht die Kampagne das Thema direkt am Ort des Geschehens an: auf der Straße. Dort

wird der kostenlose Radl-Sicherheitscheck angeboten, bei dem Bürger ihre Fahrräder auf ihre Verkehrssicherheit überprüfen und kleinere Mängel direkt vor Ort beheben lassen können.

In Kombination mit dem Radl-Sicherheitscheck kam der sog. Sicherheitsjoker zum Einsatz. Seine Aufgabe war es, zu beraten, zu informieren und Aufmerksamkeit für das Thema Verkehrssicherheit zu generieren. Durch seine Aktionen schuf er mehr Sensibilität und gegenseitiges Verständnis bei den Verkehrsteilnehmern, um ein rücksichtsvolleres Miteinander zu erreichen. Er half spielerisch, gegenseitige Vorurteile abzubauen, und ermunterte die Bürger zu einem respektvollen Umgang im Verkehr, z.B. indem er aufforderte, einmal die Perspektive zu wechseln, um die Sichtweise der Anderen besser zu verstehen.

Aktuelle Termine und Aktionen sowie weitere Informationen zur Radlhauptstadt München sind zu finden unter: www.radlhauptstadt.de

Dort gibt es auch eine ausführliche Filmdokumentation zu den Aktivitäten der Kampagne.

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Eine der zentralen Botschaften der Velocity Konferenz 2007 in München lautete, dass zu einem ganzheitlichen, erfolgreichen Ansatz der Radverkehrsförderung neben dem wichtigen Infrastrukturausbau und der Verkehrsordnung auch weiche Maßnahmen wie Kommunikation und Marketing gehören. Dies hat die Stadt München motiviert, eine große Fahrradkampagne umzusetzen und dafür auch entsprechend umfangreiche Mittel (über 2 Mio. Euro für zwei Jahre) zur Verfügung zu stellen.



Nr. 24: Kampagne „Radlhauptstadt München“ – Seite 2

Die enorme mediale Aufmerksamkeit und die nie zuvor da gewesene Präsenz des Themas „Radeln in München“ in der öffentlichen Diskussion haben bereits im ersten Kampagnenjahr gezeigt, wie hilfreich und notwendig professionelle Kommunikation ist, um das Fahrrad als attraktives städtisches Verkehrsmittel zu bewerben. Ob es auch gelingt, eine tief verwurzelte Radlkultur dauerhaft zu etablieren, wird sich erst mittelfristig zeigen.

Aber bereits nach einem Jahr fällt das Fazit hinsichtlich der bisher erreichten Ziele sehr positiv aus. Dies ermutigt und animiert andere Kommunen hoffentlich, vergleichbare Aktivitäten zu initiieren. Daher wäre eine Auszeichnung der Münchner Kampagne auch eine tolle Motivation für andere Kommunen und würde sicherlich helfen, derartige Maßnahmen stärker zu etablieren.

Träger

→ Landeshauptstadt München

Info/Ansprechpartner

→ Wigand von Sassen
LH München, Kreisverwaltungsreferat
HAIII / 112
Ruppertstraße 19
80466 München
089/233 27188
0151/2696467
wigand.von.sassen@muenchen.de
www.radlstar.de



Nr. 25: Radregion XperBike mit jährlicher Rad-Sternfahrt der Mitgliedsgemeinden – Seite 1

→ 15 Gemeinden in den Landkreisen Dingolfing-Landau und Rottal-Inn bringen seit 2008 die Radregion XperBike auf die Wege. Ausgeschilderte Touren, GPS-Routen und Hinweise zu Points of Interests führen Radler durch das niederbayerische Hügelland. Der Höhepunkt von XperBike ist die jährliche Sternfahrt. Ca. 1.000 Radbegeisterte radeln bei diesem Event bis zu 50 km aus allen Richtungen in eine der Mitgliedsgemeinden. Dort erwartet sie ein umfangreiches Programm rund um das Radfahren. XperBike bewegt Bewohner und Gäste in ihrer Freizeit und für Alltagsfahrten in die Pedale zu treten.

Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Aufbau einer Radregion im südlichen Niederbayern für die Bevölkerung und für Gäste
- **Bisherige Ergebnisse:** Radtourenangebot wird in der Freizeit sehr gut angenommen und die Attraktivität der Region wurde deutlich gesteigert
- **Finanzierung:** Förderung aus EU-Mitteln des EFRE und finanzielle Beteiligung der 15 Kommunen im Landkreis Dingolfing-Landau und Rottal-Inn
- **Zeitraum:** Seit 2008

Ausführliche Beschreibung:

→ Die XperRegio ist ein kommunaler Verbund in den Landkreisen Dingolfing-Landau und Rottal-Inn. 15 Gemeinden bauen seit dem Jahr 2008 die Radregion XperBike auf. Die XperBike-Mitgliedsgemeinden sind der Markt Arnstorf, die Gemeinde Dietersburg, die Stadt Eggenfelden, die Gemeinde Egglham, der Markt Eichendorf, die Gemeinde Falkenberg, die Gemeinde Johanniskirchen, die Stadt Landau an der Isar, die Gemeinde Malgersdorf, der Markt Massing, die Gemeinde Roßbach, die Gemeinde Schönau, der Markt Simbach bei Landau,

die Gemeinde Unterdietfurt und der Markt Wurmansquick. XperBike führt durch den südlichen Teil des niederbayerischen Hügellandes, eine ländliche Region, die bisher kaum touristisch erschlossen ist. „Xper“ leitet sich von Experten ab. Das Wissen lokaler Radexperten und passionierter Hobbyradler einsetzen und eine attraktive Radregion aufbauen – dafür steht XperBike.

In die Radinfrastruktur wurde in den XperBike-Gemeinden stark investiert: in die einheitliche Beschilderung der Touren nach ADFC-Standard und in eine Homepage, die GPS-Touren-Downloads und zahlreiche Informationen zu regionalen Veranstaltungen, Sehenswürdigkeiten, Übernachtungsmöglichkeiten sowie weiteren lokalen Points of Interests bereitstellt. Das Angebot umfasst spezielle Touren für Mountainbiker oder Familientouren und ist in die überregionalen Fernradwege angebunden.

XperBike macht das Radfahren als Freizeitbeschäftigung und als alternatives, sehr attraktives Verkehrsmittel in der Region immer beliebter. Von Anfang an nahm man das Radfahren besonders als Gemeinschaftserlebnis wahr. Radlertreffs mit Imbiss und Biergarten gründen sich entlang der Radtouren. Treffpunkte, die für die ländliche, dünner besiedelte Region zu zentralen Anfahrtsorten der lokalen Bevölkerung wurden. Nunmehr ist Radfahren in der Region eine der bedeutendsten Betätigungen.

Die jährliche Rad-Sternfahrt ist das Highlight von XperBike. Ca. 1.000 Radbegeisterte radeln bei diesem Event bis zu 50 km in eine der Mitgliedsgemeinden. Die Sternfahrt führte die Radler 2008 nach Arnstorf, 2009 nach Simbach bei Landau und 2010 nach Landau a. d. Isar.



Derzeit laufen die Vorbereitungen für die diesjährige Rad-Sternfahrt am 05.06.2011 nach Roßbach. Dort erwartet die Radler ein umfangreiches Programm. Das Rahmenprogramm der Sternfahrten wird von den Radaktiven der Region (z.B. den lokalen Rad- und Sportvereinen und den Tourismusämtern) gestaltet und umfasst Showeinlagen wie auch Radwettbewerbe. Begeistert verfolgt man Stunts von BMX-, Hoch- und Einradfahrern und fiebert im Geschicklichkeitsradrennen und Bürgermeisterradrennen für seine Favoriten. Info-Stände zu den Themen Gesundheit, Technik und Ausrüstung oder touristische Angebote runden die Veranstaltung ab.

Die Sternfahrt macht jedes Jahr das Radfahren zum zentralen Thema der Region. Durch das Engagement und die Aktivitäten der Bürgermeister und von zahlreichen Bürgern bekommt das Radfahren und das Projekt XperBike einen hohen Öffentlichkeitswert.

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Die Initiative zu XperBike kam aus der Bevölkerung. Die besten Radlexperten aus der Region gestalteten mit ihren Gemeinden zusammen dieses Projekt. Passionierte Hobbyradler gaben ihre Geheimtipps preis und wirkten mit bei der Auswahl der Radtouren und der Erfassung mit GPS. XperBike bietet so das Passende für Familien, Mountainbiker und „gemütliche“ Hobbyradler.

Nr. 25: Radregion XperBike mit jährlicher Rad-Sternfahrt der Mitgliedsgemeinden – Seite 2

Diese Verbundenheit der Bevölkerung mit dem Projekt ist unser Geheimnis zu einer erfolgreichen Motivation für das Radfahren als Freizeitaktivität und als alternatives Verkehrsmittel zum Auto. Die Sternfahrt macht dabei das Radfahren einmal im Jahr zur regionalen Titelstory.

Insgesamt erfährt die ländliche Region im südlichen Niederbayern eine neue Wertschätzung. Benachbarte Gemeinden rücken durch das Radnetz enger zusammen und mit Stolz radelt man durch das niederbayerische Hügelland – wo ganz nebenbei die Heimatverbundenheit gestärkt wird.

Mit dem Radfahren haben auch die beteiligten Kommunen ein verborgenes Potenzial entdeckt. Ihre Gemeinden gewinnen an Attraktivität. Der wachsende Freizeitwert der Region ist nunmehr ein bedeutender Standortfaktor, Ansätze des Tourismus zeigen sich und die Bürger begeistern sich für ihre Heimat und bleiben ihr stärker verbunden.

XperBike hat die Region sozusagen aus ihrem „Dornröschenschlaf“ erweckt. Der Freizeitwert für die Bevölkerung wurde in der Region stark gesteigert. Zudem wurde ein bisher touristisch unerschlossenes Gebiet in Wert gesetzt.

Träger

→ Kommunalen Verbund „XperRegio GmbH“

Info/Ansprechpartner

→ Elisabeth Wimmer
Marktplatz 3
D-94424 Arnstorf
08723/437427
elisabeth.wimmer@xperregio.de
www.xperbike.de



Nr. 26: Bicycle Film Festival Munich – Seite 1

→ Das Bicycle Film Festival (BFF) Munich fand vom 02.–05.12.2010 statt. Filmvorführungen, Goldsprint-Party, Get-together, Show-Bühnen, eine Schülerfilmpremiere und Infostände bildeten das kostenlose Begleitprogramm, das unabhängig von den kostenpflichtigen Filmvorführungen besucht werden konnte.

Das Festival bildete den diesjährigen Abschluss der Fahrradkampagne der Landeshauptstadt München. Die Kampagne hat eine hohe öffentliche Aufmerksamkeit erzeugt und verbindet eine Vielzahl von Aktivitäten rund um das Fahrrad.

Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Förderung des Radverkehrs durch das Medium Film. Aufmerksamkeit auf das Thema Radfahren in einem künstlerischen Zusammenhang. Erschließung neuer Zielgruppen durch filmische Herangehensweise
- **Bisherige Ergebnisse:** Hohe mediale Aufmerksamkeit (z.B. Thema des Tages, ganzseitig in der Süddeutschen Zeitung). Gute Besucherresonanzen
- **Finanzierung:** Teilfinanzierung durch „Radlhauptstadt München“-Kampagne, gefördert durch die Landeshauptstadt München, Kreisverwaltungsreferat. Green City Eigenmittel. Mittel aus dem Internationalen Verkehrszentrum, gefördert durch die Landeshauptstadt München, Referat für Gesundheit und Umwelt
- **Zeitraum:** 02.–05.12.2010

Ausführliche Beschreibung:

→ Das Bicycle Film Festival (BFF) wurde im Jahr 2001 in New York von Brendt Barbur gegründet und findet mittlerweile in 40 Städten weltweit mit über 250.000 Besuchern statt. Es versinnbildlicht den Trend, dass für immer mehr Menschen das alltägliche Fahrradfahren ein Ausdruck ihres individuellen Lebensstils ist.

Im zehnten Jahr machte das BFF erstmals vom 02.–05.12.2010 Station in Deutschland. Mit seiner Filmkunstszene, Velocity-Konferenz 2007, internationalen Fahrradmesse BikeExpo und nicht zuletzt der „Radlhauptstadt“-Kampagne bot München den perfekten Rahmen. Neben den kostenpflichtigen Filmvorführungen fand ein kostenloses Begleitprogramm mit Partys, Show-Bühnen und Infoständen statt.

Zu den Hauptfilmen zählten internationale Streifen vom Expeditionsfilm über Stunt-Acts und Biker-Biographien bis hin zu rasanten Straßenrennen in der Messenger-Szene. Den Veranstaltern war es zudem besonders wichtig, auch lokale Filme einbeziehen zu können.

Beim Rahmenprogramm wurden die „Goldsprints“, stationäre Fahrradrennen, sehr gut angenommen und Spitzengeschwindigkeiten von über 93 km/h erreicht. Des Weiteren lockten BMX-Stuntshows, Diskussionen, und ein Radlweihnachtsmarkt die Besucher. In der Selbsthilfwerkstatt Bikekitchen waren Tipps rund ums wintertaugliche Fahrrad gefragt und es wurde unter fachkundiger Anleitung geschraubt, geölt und anschließend getestet.

Der Sonntag stand ganz im Zeichen der Familie. Die Premiere des Schülerfilms „Das Radlhauptstadtteam“ der Klasse 5g der Hauptschule Fürstenrieder Straße läutete das Filmprogramm ein. Alle Altersstufen konnten sich im Einradfahren oder Jonglieren versuchen.

Neben einer ausführlichen Pressearbeit mit Pressemitteilungen konnten vor Ort Pressetermine wahrgenommen sowie ein exklusives Prescreening besucht werden. Ein Highlight der vielen Pressestimmen war mit Sicherheit das „Thema des Tages“ in der Süddeutschen Zeitung mit einer ganzseitigen Berichterstattung.

Um möglichst viele Zielgruppensegmente zu erreichen, wurden neben der Auslage der Plakate, Postkarten und Programmhefte in den Münchner Fahrradgeschäften auch die Schulen und über 400 Lokale und Clubs bestückt. Neben diesen bekannten Werbemitteln wurde stark auf das Thema „social networks“ gesetzt. So konnten viele Interessenten über neue Medien wie facebook und twitter erreicht werden.

Für die Zukunft ist eine stärkere Vernetzung mit den Münchner Fahrradszenen wie BMX, Mountain Bike, Bike Polo, Fahrradkurieren, aber auch Radsportvereinen geplant. Des Weiteren soll der Filmnachwuchs mit einem Fahrradfilmpreis integriert und aktiv gefördert werden.



Nr. 26: Bicycle Film Festival Munich – Seite 2

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Das Bicycle Film Festival Munich zeigte einen neuen Ansatz auf, das Thema Fahrradfahren und Radverkehr zu platzieren und weitere Zielgruppen anzusprechen.

Durch die filmische Herangehensweise konnte eine Bandbreite der „Lebenswelt Fahrrad“ gezeigt werden, die es den Zuschauern ermöglicht, sich zum einen neu und kreativ mit dem Thema zu beschäftigen, zum anderen neue Anstöße zur täglichen Mobilität zu erhalten.

Das Bicycle Film Festival konnte zum ersten Mal nach Deutschland geholt werden. Das Projekt ist damit innovativ und eine Preisverleihung könnte dem Thema Fahrradfilm und Fahrrad im Film weiteren Aufschwung geben.

Als internationales Festival kann das BFF die Aufmerksamkeit auf den deutschen Radverkehr auch im Ausland lenken, was Reaktionen auf das Festival stützen (siehe z.B. <http://muenchenierung.blogspot.com/2010/12/munich-bicycle-film-festival-all-about.html?spref=fb> auf Münchenierung, Radverkehrsblog aus den Niederlanden, Amsterdam)

Durch den Erfolg 2010 steht einer Fortführung in den kommenden Jahren nichts im Wege und es besteht die Hoffnung, dass das BFF Munich einen weiteren Anreiz zum Radverkehr setzen kann und sich als Veranstaltung in München etabliert.

Träger

→ Green City e.V.

Info/Ansprechpartner

→ Andreas Schuster
Goethestraße 34 RGB
80336 München
089/890668-33
Andreas.schuster@greencity.de
www.greencity.de/themen/mobilitaet/bicyclefilmfestival/
<http://www.bicyclefilmfestival.com/munich/>



Nr. 27: Fahrradfreundliche Wissenschaftstagung – Sternfahrt zur Jahrestagung der Deutschen Gesellschaft für angewandte Optik – Seite 1

Seit dem Jahre 2005 organisiert das Fachgebiet Technische Optik der TU Ilmenau alljährlich eine Radtour zu der Jahrestagung der Deutschen Gesellschaft für angewandte Optik e.V. (DGaO). Diese Tagung findet jährlich an verschiedenen Veranstaltungsorten in Deutschland und im benachbarten Ausland statt. Seit 2005 fanden so Touren von Ilmenau nach Breslau in Polen, Weingarten, Heringsdorf, Esslingen und Wetzlar statt. Da die Tagung alljährlich in der Woche nach Pfingsten stattfindet, stehen für die Anreise immer ca. 4 Tage zur Verfügung (Sa.–Di.). Teilnehmer sind bisher die Doktoranden und Freunde des Fachgebietes Technische Optik der TU Ilmenau. Zwischenzeitlich haben sich auch andere Fachgebiete interessiert gezeigt, so dass sich die Idee zu verbreiten beginnt. Als Tagungsgeschäftsführer für die Tagung im Jahre 2011 hat Prof. Sinzinger erfolgreich den Vorschlag eingebracht, für die Anreise mit dem Fahrrad eine Honorierung in Form eines reduzierten Exkursionsbeitrages einzuführen.

Kurze Projektbeschreibung:

- ➔ **Ziel:** Verbreitung der positiven Erfahrungen und des Spaßes am Radfahren als Verkehrsmittel auch über längere Distanzen. Dabei geht es vor allem darum, dieses in der ungewöhnlichen Umgebung einer wissenschaftlichen Tagung zur erreichen.
- ➔ **Bisherige Ergebnisse:** Erfolgreiche Werbung für das Verkehrsmittel Fahrrad; Teambuilding für die Doktoranden des Fachgebietes; erhebliche Beachtung und Sichtbarkeit unter den wissenschaftlichen Fachkollegen
- ➔ **Finanzierung:** Jeweils individuell, ohne Sponsoring
- ➔ **Zeitraum:** Jährlich seit 2005 über Pfingsten



Ausführliche Beschreibung:

Die Karte zeigt die Touren, die das Fachgebiet Technische Optik der Technischen Fakultät Ilmenau um Fachgebietsleiter Prof. Stefan Sinzinger seit dem Jahre 2005 zu den Jahrestagungen der Deutschen Gesellschaft für angewandte Optik (DGaO) unternommen hat. Je nach

Zusammensetzung der Gruppe, die die Reise antritt, fallen die Touren und Touretappen mehr oder weniger sportlich ambitioniert aus. Oberstes Ziel ist jedoch, so viele Doktoranden, Mitarbeiter und Studierende wie möglich dazu zu bewegen, mitzuradeln und sich dann als Team zu verhalten und gemeinsam anzukommen. Wie jeder leidenschaftliche Tourenfahrer unmittelbar bestätigen wird, ist der Weg das Ziel. Und wenn es manchmal anstrengend wird, ist die Befriedigung hinterher noch größer.

Auf diese Weise wurden vielen Doktoranden und Mitarbeitern des Fachgebietes das einzigartige Erlebnis und die Erfahrung langer Touren mit Gepäck quer durch herrliche deutsche Landschaften auf einem zwischenzeitlich hervorragend ausgebauten Fernradwegenetz zuteil. Jedem einzelnen Teilnehmer ist dabei bewusst geworden, welche schönen Gegenden unmittelbar vor der Haustüre liegen. Neben dem ganz eigennützigen Ziel, diese Touren persönlich zu genießen, gelingt mit diesen Touren in erheblichem Maße auch eine Teamintegration, die anderweitig nur schwer zu erreichen ist. So ist auch im beruflichen Alltag eine positive Wirkung auf das Arbeitsklima deutlich spürbar.

Gleichzeitig entwickelt diese Aktion bereits heute eine erhebliche Außenwirkung und zieht immer mehr Interessenten aus anderen Fachgebieten und auch von den industriellen Partnern an. Eine weitere deutliche Steigerung der Sichtbarkeit dieser Aktivität konnte für die Tagung im Jahre 2011 erreicht werden. Da dann Prof. Sinzinger als Tagungsgeschäftsführer die Jahrestagung der DGaO in Ilmenau organisiert, konnte er im Vorstand der DGaO Zustimmung zu einem Anreiz für die Anreise mit dem Fahrrad durchsetzen. So wird an der TU Ilmenau im nächsten Jahr die weltweit erste wissenschaftliche Tagung stattfinden, bei der Teilnehmer, die mit dem Fahrrad anreisen, eine Vergünstigung in Form eines reduzierten Beitrages zur Konferenzexkursion bekommen.



Nr. 27: Fahrradfreundliche Wissenschaftstagung – Sternfahrt zur Jahrestagung der Deutschen Gesellschaft für angewandte Optik – Seite 2



Der zusätzliche Impuls, den die Fahrradaktion somit durch die Tagung im Jahre 2011 bekommen wird, soll dazu genutzt werden, um für die Jahre danach eine Optik-Sternfahrt zum jeweiligen Tagungsort anzuregen. Dabei soll interessierten Wissenschaftlern die Gelegenheit gegeben werden, nach Ilmenau anzureisen und sich der Ilmenauer Gruppe anzuschließen. Alternativ werden Treffpunkte auf der Strecke geplant werden, an denen

weitere Teilnehmer dazustoßen können. Mittelfristig wird sich als Teil der Tagungsorganisation eine Tourplanungs-Geschäftsstelle getragen vom Fachgebiet Technische Optik der TU Ilmenau etablieren, die Unterstützung bei der Planung der Fahrradanreise bietet.

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Es handelt sich um ein kleines individuelles Projekt, das von dem persönlichen Idealismus und der Eigeninitiative der Beteiligten lebt. Die bisher gezeigte Beharrlichkeit hat bereits zu erheblicher Beachtung für das Tourenradfahren geführt und demonstriert eindrucksvoll, wie viel dadurch erreicht werden kann. Für die Tagung im Juni 2011 in Ilmenau zeichnet sich ein Multiplikationspotential ab, das dazu führen wird, dass der Traum von einer jährlichen Fahrrad-Sternfahrt zur Jahrestagung der Deutschen Gesellschaft für angewandte Optik umgesetzt werden kann.

Träger

→ Fachgebiet Technische Optik, Technische Universität Ilmenau

Info/Ansprechpartner

→ Prof. Dr. Stefan Sinzinger
Postfach 100565
03677/692490
stefan.sinzinger@tu-ilmenau.de
www.dgao.de; <http://www.tu-ilmenau.de/optik>;
<http://www.photonik.de/?id=5&np=6&artid=3727>



Nr. 28: „Vorfahrt fürs Rad“ – Seite 1

➔ *Angesichts der meist kurzen Entfernungen im Nürnberger Stadtgebiet könnten viel mehr Wege mit dem Fahrrad anstatt dem Auto zurückgelegt werden. Doch vielen Bürgern ist das Verkehrsmittel Fahrrad als Alternative nicht bewusst. Die Artikelserie „Vorfahrt fürs Rad“ der Nürnberger Nachrichten rückte das Fahrrad über Wochen hinweg in das Blickfeld der Leser. Durch die Weiterentwicklung der Serie zur gleichnamigen Broschüre konnte ein umfassender Ratgeber erstellt werden, der durch praktische Tipps und interessante Informationen zu einer stärkeren Nutzung des Fahrrads motiviert.*

Kurze Projektbeschreibung:

- ➔ **Ziel:** Die Artikelserie und Broschüre „Vorfahrt fürs Rad“ will die Bürgerinnen und Bürger Nürnbergs zum Aufstieg aufs Fahrrad motivieren und den Einstieg ins Radfahren erleichtern.
- ➔ **Bisherige Ergebnisse:** Positive Resonanzen von Leserinnen und Lesern der Artikelserie und Broschüre.
- ➔ **Finanzierung:** Die Broschüre wurde aus den Mitteln finanziert, die die Stadt Nürnberg für die Verleihung des Deutschen Fahrradpreises „best for bike“ in 2008 erhalten und dem ADFC Nürnberg zur sinnvollen Verwendung überlassen hat.
- ➔ **Zeitraum:** Sommer 2009 bis Sommer 2010

Ausführliche Beschreibung:

➔ Zurzeit liegt der Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen in Nürnberg bei ca. 11%. Er könnte weit höher liegen, wenn man bedenkt, dass mehr als die Hälfte der mit dem Pkw zurückgelegten Wege unter 5 km lang sind. Doch das Fahrrad als Alternative zum Auto ist für Viele nicht vorstellbar. Vorurteile und vermeintliche Hinderungsgründe wie das schlechte Wetter,

die Gefahren beim Radfahren oder die Nichteignung für Einkäufe verhindern den Umstieg aufs Fahrrad.

Um mit diesen Vorurteilen aufzuräumen und vielmehr zu verdeutlichen, dass es gute Gründe gibt, häufiger mit dem Fahrrad zu fahren, starteten die Nürnberger Nachrichten unter dem Motto „Vorfahrt fürs Rad“ eine Artikelserie. Von Ende Juli bis Anfang Dezember 2009 wurden insgesamt acht Artikel veröffentlicht, die das Thema von vielerlei Seiten beleuchteten. In Zusammenarbeit mit dem ADFC Nürnberg wurden die Beiträge anschließend modifiziert, neu geordnet, mit weiteren Aspekten angereichert und zu einer Broschüre verarbeitet.

Auf welchen Wegen komme ich am besten zu meiner Arbeitsstätte? Wie transportiere ich meine Einkäufe? Benötige ich eine spezielle Fahrradversicherung? Kann ich mein Fahrrad in der S-Bahn mitnehmen?

Antworten auf diese und viele weitere Fragen gibt die Broschüre „Vorfahrt fürs Rad“, die zu einer stärkeren Nutzung des Fahrrads motivieren will. So wird eingangs deutlich gemacht, dass das Wetter gar nicht so schlecht ist, dass man mit dem Fahrrad oftmals schneller am Ziel ist und dass das Radfahren nicht so gefährlich ist wie vermutet.

Ein großes Kapitel widmet sich dem Radfahreralltag in Nürnberg und gibt praktische Tipps zu geeigneten Wegen, zur Orientierung im Stadtgebiet, zur Fahrradmitnahme in Bussen und Bahnen, zum richtigen Verhalten im Straßenverkehr und zum Schutz vor Fahrraddieben. In einem breiten Service-Teil werden dann neben Tipps

zur Pflege und Wartung des Fahrrads unter anderem auch sinnvolle Versicherungen für Radfahrer vorgestellt und das richtige Verhalten nach einem Unfall erläutert. Ein Verzeichnis mit wichtigen Rufnummern und Internetadressen runden diesen Teil ab.

Die Broschüre liegt an vielen Stellen in Nürnberg kostenlos aus. Im Internet steht sie unter <http://www.adfc-nuernberg.de/Verkehr/VorfahrtFuersRad.pdf> und <http://www.nordbayern.de/nuernberger-stadtanzeiger/vorfahrt-furs-rad-1.53813> zum Download bereit.

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

➔ Radfahren ist auch „Kopfsache“. Denn nicht allein die Radverkehrsinfrastruktur entscheidet über die Nutzung des Fahrrads. Vielmehr sind auch Information und Motivation entscheidende Faktoren. Hier setzt das Projekt „Vorfahrt fürs Rad“ an.

Zudem stellt „Vorfahrt fürs Rad“ eine ideale Ergänzung und Unterstützung der laufenden Kampagne „Nürnberg steigt auf“ der Stadt Nürnberg dar und erzeugt damit zusätzliche positive Auswirkungen.

Träger

- ➔ ADFC Nürnberg und Nürnberger Nachrichten

Info/Ansprechpartner

- ➔ ADFC Nürnberg
Jens Ott
Heroldstr. 2
90408 Nürnberg
0911/396132
jens.ott@adfc-nuernberg.de



Nr. 29: Fahrradbotschafter der Stadt Moers – Seite 1

➔ *Damit das Radfahren in Moers eine höhere Präsenz und Akzeptanz erfährt und mehr Menschen motiviert werden, öfter das Fahrrad zu nutzen, wurden 20 Botschafter/-innen für den Radverkehr aus verschiedenen gesellschaftlichen Bereichen, wie Politik, Wirtschaft, Soziales, Kultur und Kirche vom Bürgermeister der Stadt ernannt. Diese Sympathieträger/-innen kommunizieren das Thema Radfahren nach innen und außen und haben einen direkten Draht in die Stadtverwaltung.*

Kurze Projektbeschreibung:

- ➔ **Ziel:** Gemeinsam in die Pedale treten, um den Radverkehr auf verschiedenen kommunikativen Ebenen zu fördern
- ➔ **Bisherige Ergebnisse:** Vernetzung von für den Radverkehr relevanten Akteuren zur Förderung des Radverkehrs. Aufnahme in die Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. (AGFS)
- ➔ **Finanzierung:** Keine direkten Kosten
- ➔ **Zeitraum:** Seit 04.03.2009, fortwährend

Ausführliche Beschreibung:

➔ Um den Radverkehrsanteil in Moers in den nächsten Jahren zu steigern, erhalten die Komponenten Ausbau und Qualifizierung der Infrastruktur, Aufbau von Serviceangeboten, Kommunikation und Information als wichtige Bausteine im Bereich der Radverkehrsförderung Rückenwind. Insbesondere die kommunikativen Aspekte haben eine zentrale Bedeutung, um das Radfahren in den Köpfen der Bürger prägender zu machen. Hier spielen die Fahrradbotschafter/-innen als Multiplikatoren eine wichtige Rolle. Am 4.3.2009 ernannte Bürgermeister Norbert Ballhaus im Rittersaal des Moerser Schlosses die 20 Botschafter/-innen und überreichte ihnen eine Ernennungsurkunde

und einen Button, der sie als Botschafter/-innen auszeichnet. Sie sind radfahrende Schlüsselpersonen, die verschiedene gesellschaftliche Bereiche und Institutionen in der Stadt repräsentieren.

Es sind Vertreter/-innen des ADFC, der dem Rat der Stadt zugehörigen Fraktionen, zweier Krankenhäuser, des Einzelhandels- und Dienstleistungsverbands, einer städtischen Wohnungsbaugesellschaft, eines sozialen Trägers, der im Bereich des Radverkehrs tätig ist, des evangelischen Kirchenkreises, der Sparkasse sowie die stellvertretenden Bürgermeister, ein niederrheinischer Kabarettist und zwei Fahrradpolizisten. Die Zahl der Botschafter/-innen soll in den nächsten Jahren kontinuierlich erweitert werden.

Sie kommunizieren nach innen in ihre Institutionen und nach außen in die Öffentlichkeit. Zudem haben sie einen schnellen Draht zur Stadtverwaltung, insbesondere zum Fahrradbeauftragten. Verschiedene Informationen und auch eine Unterstützung können auf dieser Ebene vernetzt und weitergegeben werden. Zunächst haben die Botschafter/-innen den Prozess der Bewerbung um die Aufnahme in die AGFS ideell unterstützt. Im Laufe der Zeit entwickelten sich weitere Betätigungsfelder, u.a. die Unterstützung der ADFC-Zertifizierung des Krankenhauses St. Josef als fahrradfreundlicher Betrieb, die Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“, an der verschiedene Akteure teilgenommen haben, oder die Unterstützung bei Veranstaltungen.

Zudem unterstützen sie den Bekanntheitsgrad des Fahrradbeauftragten als Servicestelle für den Radverkehr und Anlaufstelle für das städtische Radverkehrsnetz

betreffende Kritik und Anregungen. Die Kommunikation untereinander verläuft zurzeit überwiegend telefonisch und über E-Mail, regelmäßige Zusammenkünfte sind für das Jahr 2011 geplant. Geplant ist auch die Herausgabe einer Broschüre mit „Botschafterrouten“, mit schönen Vorschlägen für Radtouren in und um Moers.

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

➔ Das positive Image des Radfahrens wird durch wichtige Persönlichkeiten und Vertreter ausgewählter Institutionen in der Öffentlichkeit und innerhalb der vertretenen „Peergroups“ gefördert. Sie können zielgerichtet Informationen weitergeben und für das Radfahren werben. Das Netzwerk funktioniert prinzipiell autark, so dass kein ständiger Input „von oben“ gegeben sein muss. Bei einem geringen finanziellen Aufwand kann ein wirksamer Output erreicht werden.

Die Idee der Fahrradbotschafter/-innen lässt sich ohne viel Aufwand in anderen Kommunen umsetzen. Angeregt wurde die Bewerbung für „best for bike“ durch die Bereisungskommission der AGFS.

Träger

- ➔ Stadt Moers, Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Info/Ansprechpartner

- ➔ Jens Franken
Stadt Moers
Meerstraße 2
47441 Moers
02841/201-709
jens.franken@moers.de



Verkehrssicherheit



Nr. 30: Passive Beleuchtung – Sehen und gesehen werden – Seite 1

→ Durch gezielt aufgeklebte farbige Reflexfolie erhöht sich der Schichtbarkeitsfaktor um ein Vielfaches, ohne das Design des Fahrzeuges zu verunstalten. Diese Folie bieten wir als Service-Beklebung oder im Zuschnitt auf Kundenwunsch an (auch in Kleinmengen). Eine ansprechende Internetseite und Beratung auch im Bereich Industrie runden unser Angebot ab. Passive Beleuchtung, das ist Innovation. Unsere Helmaufkleber sind der Renner in 2010.

Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Bessere Sichtbarkeit von Fahrrädern, Rollstühlen und Gehhilfen
- **Bisherige Ergebnisse:** Wie will man den Erfolg eines Projektes messen, das ein so weitgreifendes Umfeld hat. Es geht um das geänderte Verhalten vieler Personengruppen aller Alters- und Sozialschichten. Auf den Punkt gebracht: Wir erkennen nach den drei Jahren, die das Projekt läuft, eine stetig wachsende Personenzahl, die sich immer öfter aus Überzeugung reflektierend kennzeichnet. Somit ist jeder der neu hinzukommt ein Erfolg in der Sache, auch wenn das verwendete Produkt nicht bei uns gekauft wurde.
- **Finanzierung:** Eigenfinanzierung
- **Zeitraum:** Oktober 2007 bis heute

Ausführliche Beschreibung:

→ Durch den Einsatz von reflektierend gekennzeichneten Fahrrädern erhöht sich die Sicherheit für jeden aktiven Verkehrsteilnehmer – durch minimalen Einsatz, umweltverträglich und ohne jeglichen zusätzlichen Energie- und Kostenaufwand. Der normale Dreck

wird vom Regen oder mit einem nassen Lappen weggewaschen. Selbst bei Einsatz eines Dampfstrahlers gibt es keine Bedenken. Bei Tageslicht fällt sie überhaupt nicht auf. Aber schon in der Dämmerung sieht man den Vorteil, der im Dunkeln hervorragend sichtbar ist. Reflektiertes Licht, ein grünes Rad – grün, ein gelbes Rad – gelb, auch Farbkombinationen oder unterschiedliche Zierstreifen sind möglich. Eine dünne Folie mit super Klebekraft für den täglichen Einsatz. Diese 3M Selbstklebefolie ist mit dem „E1“ gekennzeichnet und für den Straßenverkehr zugelassen. Jeder kennt diese Folie von den Verkehrsschildern, wir setzen sie mal anders, sinnvoll ein.

Ergänzend: Als Einzel-/Kleinunternehmer, nebenberuflich, und aktives Mitglied im ADFC Neuss, ohne KFZ, fahre ich mit Rad und Anhänger gerne zu Veranstaltungen und Märkten, um mich der Herausforderung zu stellen, das Fahrrad und sein Umfeld sicherer mitzugestalten. Auf der Veranstaltung „Erftradweg-Eröffnung 2010“ in Grevenbroich wurde eines unserer Fahrräder zum innovativsten Rad des Jahres im Rhein-Kreis-Neuss gekürt.

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Wir waren die Ersten, die es gewagt haben, ganze Fahrräder und Gehhilfen zu bekleben und im Straßenverkehr erfolgreich zu benutzen. Erstmals berichtete im Heft 3/2007 die ADFC-Zeitschrift (<http://www.radam-rhein.de/index.html?rub=145&art=240>) über dieses Projekt. Heute bekommen wir Einladungen aus vielen Städten zu Veranstaltungen: z. B. Radreisemesse Bonn, Familienfest Schloß Dyck u.v.m. Unsere Ware versenden wir u.a. in die Niederlande, England, Österreich und in die Schweiz. Das veränderte Bewusstsein der Verkehrs-



Rollstuhl, dezent mit schwarzer Reflexfolie beklebt

teilnehmer und der Erfolg geben uns Recht, Reflexfolie auf Fahrrädern einzusetzen.

Träger

→ Dieter Schumacher Folien

→ Info/Ansprechpartner

Dieter Schumacher
Hellersbergstraße 8a
41460 Neuss
0175/4155965
service@reflex-folie.de
www.reflex-folien.de
(mit Kundenresonanz)



Nr. 31: „Schon gecheckt“ – Fahrradsicherheitsaktion – Seite 1

→ Die Fahrradaktion „Schon gecheckt“ bietet neben der Überprüfung von Fahrrädern ein breit angelegtes Informationsangebot zum sicheren Fahren im Straßenverkehr. Dazu gehören neben dem Internetauftritt www.schon-gecheckt.de verschiedene Infomaterialien, u.a. ein Flyer mit den wichtigsten Tipps zum sicheren Radfahren (Ausstattung des verkehrssicheren Rades, die wichtigsten Regeln für Radfahrer im Straßenverkehr und Informationen zum Thema Helm), Plakate und Postkarten. Besonders wichtig ist der persönliche Kontakt, auch durch die Beteiligung des Fachhandels. Eine besondere Breitenwirkung wurde mit einem Video bzw. Kinospot erzielt, der unter dem Titel „Auf dem richtigen Weg“ produziert wurde und einen Monat lang in den Hamburger Kinos ausgestrahlt wurde (<http://www.youtube.com/watch?v=g1Qm4hVVqY>).

Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Reduzierung der Radfahrunfälle, Förderung des Radfahrens
- **Bisherige Ergebnisse:** Kontinuierliche Aktion über sieben Jahre hinweg, dabei jeweils persönliche Ansprache von mehreren Tausend Radfahrern durch Fahrradchecks und Beratungsgespräche.
- **Finanzierung:** Die Aktion wird gemeinsam von ihren Trägern finanziert, die Hauptanteile werden von der Behörde für Inneres und Sport und der Unfallkasse Nord getragen.
- **Zeitraum:** Oktober/November 2010

Ausführliche Beschreibung:

→ Hamburg hat sich zum Ziel gesetzt, das Radfahren in der Stadt attraktiver zu machen und den Anteil des Radverkehrs zu steigern. Viele Gründe sprechen dafür, öfter mal auf das Rad umzusteigen. Damit das Rad

künftig eine noch größere Rolle spielen kann, gibt es noch viel zu tun. Nicht nur beim Bau und der Pflege von Radverkehrsanlagen, sondern auch beim Verständnis und Verhalten der Verkehrsteilnehmer. Mangelnde Rücksicht von Autofahrern genauso wie das Fehlverhalten von Radfahrern und der häufig schlechte Zustand ihrer Räder sind leider häufig Ursache von Unfällen. Allein im letzten Jahr verunglückten rund 2.300 Radfahrer im Hamburger Straßenverkehr, sechs davon starben. Da wir nicht bereit sind, dies als Normalität hinzunehmen, werben wir gemeinsam dafür, das Radfahren sicherer zu machen und die Unfallzahlen zu senken. Am 18. Oktober 2010 startete die jährliche Fahrradsicherheitsaktion „Schon gecheckt“ zum siebten Mal. Sie stand in diesem Jahr unter dem Titel „Auf dem richtigen Weg“ und behandelte alle Fragen rund um die Nutzung von Radfahrstreifen, Radwegen, das Fahren auf der Straße usw. Alles, was man dazu wissen muss, haben wir in unserem Faltblatt und auf unserer Webseite zusammengefasst. In der Verkehrssicherheitsarbeit für das Radfahren gehen wir seit 2009 außerdem einen neuen Weg: Zum Start der Aktionen veröffentlichten wir jeweils einen neuen Film, der sich mit dem Hauptthema der jeweiligen Aktion beschäftigt. Die Filme sind anders als die üblichen Sicherheitsappelle. Der diesjährige Film „Auf dem richtigen Weg“ konnte seit dem 18. Oktober 2010 auf unserer Internetseite www.schon-gecheckt.de und auf YouTube angesehen werden. Im November war eine verkürzte Fassung in zahlreichen Hamburger Kinos zu sehen. Alle, die ihr Fahrrad überprüfen ließen, konnten an einer Verlosung teilnehmen, bei der es Fahrradzubehör (u. a. reflektierende Speichenclips) und Fahrräder zu gewinnen gab. Mitmachen konnte jeder, der nach dem Fahrradcheck

einen Coupon ausfüllte und abgab. Da uns der direkte Kontakt zu Hamburgs Radfahrern wichtig ist, haben zum Auftakt der Aktion am 18. Oktober 2010 rund 40 Auszubildende aus der Hamburger Verwaltung und Mitarbeiter der Fahrradstation Rotherbaum an 20 Kreuzungen Radfahrer angesprochen, unser Faltblatt verteilt und dazu eingeladen, an einem Gewinnspiel teilzunehmen. Bei dem Gewinnspiel haben rund 600 Radfahrer mitgemacht, was einer Beteiligung von über 12 % in Bezug auf die verteilten Postkarten entsprach. Neu war in diesem Jahr, dass 25 weiß lackierte Fahrräder im Straßenbild zu sehen waren. Sie standen in Hamburg an solchen Stellen, an denen es in der Vergangenheit leider schon häufiger Unfälle mit Radfahrern gegeben hatte. Die weißen Räder waren mit Hinweistafeln versehen, die mit verschiedenen „Slogans“ bei Radfahrern und Autofahrern für Aufmerksamkeit sorgen, zum Nachdenken anregen und für mehr gegenseitige Rücksichtnahme werben sollten:

- „Ich bin nicht zu übersehen“
- „Ich bin neben dir“
- „Ich habe auch ein Ziel“
- „Ich bin auf dem Weg“

Weitere Informationen gab es an den Rädern nicht, es wurde auf die Webseite der Aktion verwiesen.

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Die Aktion ist ein herausragendes Beispiel für die kontinuierliche und nachhaltige Zusammenarbeit unterschiedlicher Akteure der Verkehrssicherheitsarbeit. Die jahrelange Kooperation von Behörden, ADFC, Unfallkasse und Handel verdient eine Auszeichnung. Nach der tollen Resonanz im vergangenen Jahr („Leuchtendes Vorbild“) haben wir auch zum Schwerpunktthema 2010 „Auf dem richtigen Weg“ erneut einen Film produzieren lassen, der in seiner Art wiederum nicht an die üblichen Sicherheitsappelle erinnert, sondern das Thema „wo



Nr. 31: „Schon gecheckt“ – Fahrradsicherheitsaktion – Seite 2

kann ich fahren und wo nicht“ typisch hamburgisch und mit viel Humor aufgreift. Der Film „Auf dem richtigen Weg“ motiviert Radfahrer, ihr Verhalten bei der Benutzung des richtigen Weges und der richtigen Straßenseite zu reflektieren. Durch die Ausstrahlung des Films in 33 Hamburger Kinos wurden in einem Monat ca. 186.000 Menschen erreicht bzw. angesprochen. Durch die Einstellung des Films auf der Internetseite des Projektpartners des ADFC – Landesverband Hamburg – wurden weitere Nutzer erreicht, ebenso über das Portal YouTube.

Träger

→ Organisationen aus dem Forum Verkehrssicherheit Hamburg unter der Leitung der Behörde für Inneres und Sport der Freien und Hansestadt Hamburg: ADFC, Polizei, Unfallkasse Nord, Behörde für Schule und Berufsbildung, Behörde für Inneres und Sport

Info/Ansprechpartner

→ Thomas Adrian
Johanniswall 4
20095 Hamburg
040/428392658
Thomas.Adrian@bis.hamburg.de
www.schon-gecheckt.de



Nr. 32: 1.) „Schüler helfen Schülern“ bzw. 2.) „immer hell drauf“ bzw. 3.) ... – Seite 1

→ *Unsere Schülerinnen und Schüler unterstützen schulische Partner bei deren Projekten zur Erhöhung der Verkehrssicherheit von Fahrrädern. Die Unterrichtsprojekte finden im Stadtgebiet Köln statt. Im Projektzusammenhang werden drei Teilprojekte unterschieden:*

- 1.) Überprüfung der Verkehrssicherheit im Rahmen der Fahrradprüfung. (Grundschulen/Hauptschulen)
- 2.) Überprüfung der Verkehrssicherheit im Stadtgebiet. (Beleuchtungsaktionen)
- 3.) Überprüfung der Verkehrssicherheit von Zweirädern bei städtischen Einrichtungen. (Kinderheimen/OGS-Fahrradwerkstatt)

Kurze Projektbeschreibung:

→ Ziel:

- 1.) Verkehrssicherheit von Kinderfahrrädern erhöhen (Fahrradprüfung an Grundschulen)
 - 2.) Verkehrssicherheit von Fahrrädern erhöhen bzw. Bewusstsein für Sicherheit bei Fahrradfahrern schaffen (Beleuchtungsaktionen)
- Ausbildungsberuf bekannter machen; Selbstwertgefühl der Auszubildenden stärken; Teamfähigkeit fördern; Ausbildung abwechslungsreich gestalten; Ausbildungsbetriebe und Fahrradbranche stärken; Ideen in die Breite tragen und zum „Nachmachen“ anregen

→ **Bisherige Ergebnisse:** Positive Rückmeldungen von beteiligten Schülerinnen und Schülern; Dankbare Leitungen und Eltern an den Grundschulen; Positive Rückmeldungen von den Kooperationspartnern (Polizei, Verkehrswacht, etc.)

→ Finanzierung:

- 1.) über Sponsoring (Material) Verkehrswacht Köln

- 2.) über den Förderverein der Schule
Verpflegung/Nebenkosten
- 3.) über Eigenleistung der Kollegen

→ **Zeitraum:** Beginn im Okt./Nov. 2009, seitdem mehrmals jährlich je nach Aktion (s.o.) im Herbst (Lichtaktion) bzw. im Frühjahr (Grundschul-FR-Prfg)

Ausführliche Beschreibung:

→ Unsere Schülerinnen und Schüler (Auszubildende des ersten Ausbildungsjahres zum Fahrradmonteur/-in oder Zweiradmechaniker/-in) unterstützen schulische Partner (Verkehrswacht Köln und/oder Polizei Köln und/oder Stadt Köln bzw. weitere Kooperationspartner wie z.B. ADFC Köln) bei deren Projekten zur Erhöhung der Verkehrssicherheit von Fahrrädern bzw. Fahrradfahrern. Diese Unterrichtsprojekte finden im Stadtgebiet Köln statt.

Im Projektzusammenhang werden drei Teilprojekte unterschieden:

- 1.) Überprüfung der Verkehrssicherheit im Rahmen der Fahrradprüfung (Grundschulen/Hauptschulen) → Diese erfolgt im Frühjahr.

Hierbei werden die Fahrräder der Grundschüler einige Wochen vor der Fahrradprüfung an der Schule vor Ort überprüft und mit einer Mängelkarte versehen. Diese Mängelkarte dient den Eltern wie dem Fachhandel dazu, den Reparaturaufwand einzuordnen. Gleichzeitig sollen die Eltern sicherstellen, dass ihr Kind mit einem tatsächlich verkehrssicheren Fahrrad an der eigentlichen

Fahrradprüfung teilnimmt. Die Entwicklung einer standardisierten Kölner Mängelkarte ist geplant.

- 2.) Überprüfung der Verkehrssicherheit im Stadtgebiet. (Beleuchtungsaktionen) → Diese erfolgt im Herbst.

Hier werden die Fahrräder/Fahrradfahrer, die von der Polizei aus dem fließenden Verkehr herausgewunken werden (Prävention und „Bewusstsein schaffen“ statt Strafe), vor Ort hinsichtlich der Beleuchtung überprüft. Kleinere Reparaturen an der Beleuchtungsanlage werden direkt durchgeführt, gleichwohl werden Hinweise und Empfehlungen an den Fahrradfahrer/die Fahrradfahrerin zum weiteren Umgang mit dem Fahrrad und anstehenden bzw. erforderlichen Reparaturen gegeben. Eine Liste von Fachbetrieben liegt zur Einsicht aus.

- 3.) Überprüfung der Verkehrssicherheit von Zweirädern bei städtischen Einrichtungen (Kinderheimen/OGS-Fahrradwerkstatt) → Diese erfolgt im Frühjahr.

Hier werden Zwei- und Mehräder bzw. Sonderräder von Kinderheimen und Offenen Ganztagschulen (OGS mit Übermittagsbetreuung) technisch überprüft und in Absprache mit dem örtlichen Fachhandel in Teilen auch repariert.

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

..., weil es um Schülerinnen und Schüler geht, die direkt von einem möglichen Gewinn/Preis profitieren würden (Unterstützung von Schülerprojekten durch den Förderverein).

..., weil das Projekt in das Unterrichtsgeschehen integriert ist und jährlich wiederkehrend erfolgreich verläuft.



Nr. 32: 1.) „Schüler helfen Schülern“ bzw. 2.) „immer hell drauf“ bzw. 3.) ... – Seite 2

..., weil Schüler gestärkt werden und mit einem offenen Blick durch die Ausbildung bzw. aus dieser heraus in das Arbeitsleben gehen und positive Erlebnisse mitnehmen, die weiter tragen.

..., weil es ein Projekt ist, das von Lehrern initiiert wurde (jährlich wiederkehrend wird), aber von Schülern perfekt gelebt und angenommen wird.

..., weil es ein Gemeinschaftsprojekt ist, bei dem die Schule mit anderen Partnern (Verkehrswacht, Polizei, ADFC, Stadt Köln etc.) zusammenarbeitet.

..., weil das Projekt auf Nachhaltigkeit angelegt ist und die jährlichen Wiederholungen unter Verbesserung der bisherigen Erfahrungen erfolgen (stetig optimiert).

..., weil die Erfahrungen aus dem Projekt regelmäßig vermittelt werden und Anregungen an Fahrrad-AG's an anderen Schulen wie auch an Fahrradbetriebe gehen.

..., weil durch dieses Gemeinschaftsprojekt ein tieferes Bewusstsein für die Verkehrssicherheit von Fahrrädern geschaffen wird.

Träger

➔ Nicolaus-August-Otto-Berufskolleg

Info/Ansprechpartner

➔ Nicolaus-August-Otto-Berufskolleg
Eitorfer Straße 16
50679 Köln
Fax: 0221/221-91136
www.naob-koeln.de

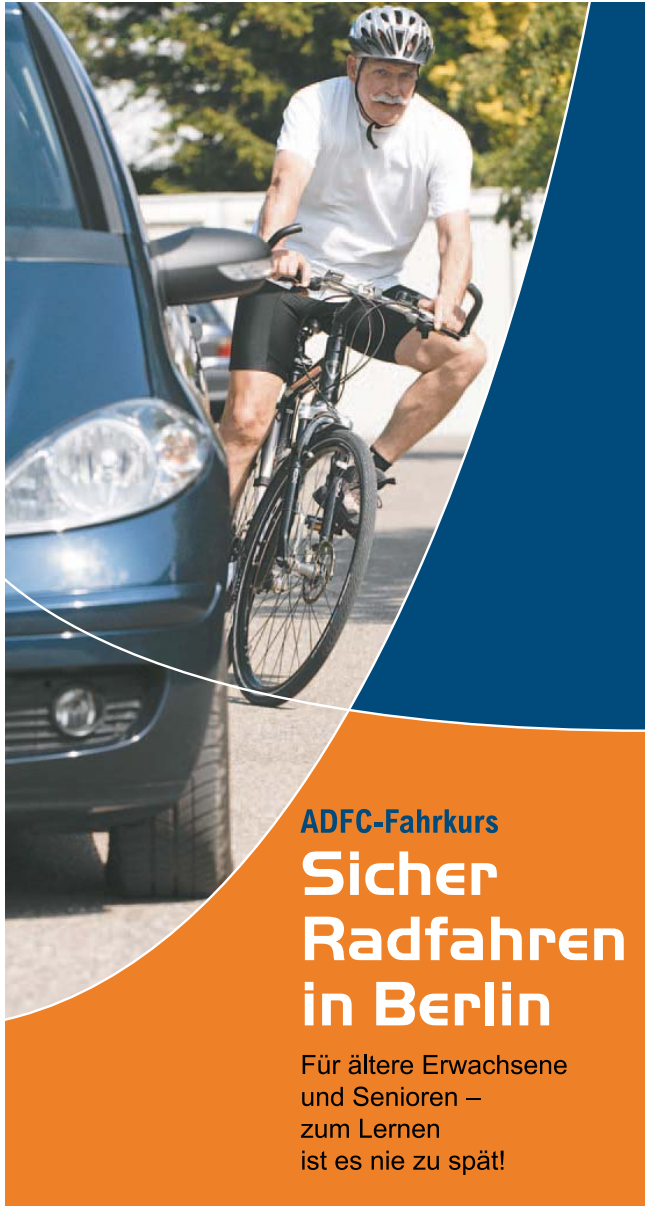
Wolfram Kuntze
0221/221-91141
Kuntze@kirche-koeln.de

Udo Salterberg
0221/221-91130
u.salterberg@schulen-koeln.de

Wolfgang Ehlert
ehlert@schulen-koeln.de



Nr. 33: Fahrsicherheitstraining für Senioren und ältere Erwachsene – Seite 1



→ Immer mehr ältere Menschen wollen mobil bleiben. Dem stehen jedoch häufig Ängste oder Unsicherheiten entgegen – Senioren sind besonders oft an Verkehrsunfällen beteiligt. Das möchte der ADFC Berlin ändern und bietet dazu seit September 2010 ein Fahrsicherheitstraining an.

An vier Nachmittagen fit für den Berliner Verkehr: In den Kursen wird die Fahrtechnik verbessert und das sichere Fahren im Straßenverkehr geübt. Zudem können die Teilnehmer ihre Regelkenntnisse auffrischen und aktualisieren.

Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Ziel ist es, die Radfahr- und Verkehrskompetenzen von Senioren zu stärken, um so Verkehrsunfälle zu vermeiden und Senioren ihre Mobilität und die Freude am Radfahren zu erhalten bzw. wieder zu erobern.
- **Bisherige Ergebnisse:** Begeisterte Teilnehmer, Kontakte mit und Anfragen von Einrichtungen für Senioren und ältere Erwachsene (Seniorenheim, Diakonie, Volkshochschule), Vernetzung mit engagierten Polizeibeamten und Verkehrsportalen („Berlin sicher mobil“ vorhanden, Fuß e.V. et alia geplant), positive kleine Presse- und Internetresonanz, positive Resonanz von der Berliner Polizei
- **Finanzierung:** 90% Verkehrslenkung Berlin (VLB) bei der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung 10% Eigenleistung ADFC Berlin e.V.
- **Zeitraum:** Seit Juli 2010

Ausführliche Beschreibung:

→ In Berlin wie im gesamten Bundesgebiet zeigt sich anhand der Verkehrsunfallbilanzen ein zunehmend beunruhigender Trend, wonach immer mehr Senioren an Verkehrsunfällen beteiligt sind – ob als Autofahrer, auf dem Fahrrad oder zu Fuß. Der Berliner Landesverband des ADFC hat beschlossen, dies zu ändern: Wir haben ein Fahrsicherheitstraining für Senioren und ältere Erwachsene entwickelt, das wir mit Unterstützung der Verkehrslenkung Berlin bei der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung im September 2010 erstmals anbieten konnten.

An vier Nachmittagen werden grundlegende Kenntnisse vermittelt sowie Fahrtechnik und Fahrpraxis durch gemeinsames Üben verbessert: Im ersten Schritt beraten wir die Teilnehmer, welche Verkehrsregeln Radfahrer berücksichtigen müssen, was für Gefahrensituationen sie kennen sollten und wie sie mit dem Fahrrad sicher durch den Großstadtverkehr kommen. Anschließend finden erste Fahrübungen im geschützten Bereich einer Verkehrsschule statt – hier geht es darum, grundlegende



Nr. 33: Fahrsicherheitstraining für Senioren und ältere Erwachsene – Seite 2



fahrtechnische Fähigkeiten wie Balance und sicheres Bremsen zu trainieren. Im dritten Schritt geht es auf in den öffentlichen Straßenverkehr, um Regelwissen und Fahrtechnik auch in der Praxis anzuwenden. Abschließend können die Teilnehmer das Erlernte sowohl im geschützten Verkehrsschulbereich als auch im öffentlichen Verkehr weiter vertiefen und verbessern.

Dies alles geschieht in enger Betreuung und Anleitung durch erfahrene Alltagsradfahrer. Die Teilnehmerzahl ist pro Kurs auf zehn Teilnehmende begrenzt, um eine möglichst sichere, individuelle und erfolgreiche Betreuung leisten zu können.

Zusätzlich erhalten alle Teilnehmer eine Warnweste (die Kraftfahrer daran erinnert, den Mindestabstand von 1,5 Metern zu Radfahrern einzuhalten), ein Faltblatt mit dem Einmaleins zum Sicheren Radfahren sowie Tipps zu Radverkehrs- und Radtourenangeboten in der Stadt.

Die Resonanz zu den ersten Kursen ist sehr positiv: Alle Teilnehmer haben sowohl objektiv als auch subjektiv an Sicherheit gewonnen. Denn neben Kenntnissen, Fahrtechnik und Fahrpraxis spielen gerade bei Senioren Ängste und Unsicherheitsgefühle eine große Rolle. Durch das Fahrsicherheitstraining gehen die Teilnehmer gestärkt als aktive Radfahrer wieder in den Berliner Verkehr. Viele sind motiviert, das Fahrrad noch mehr als bisher in Alltag und Freizeit zu nutzen.

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Unser Senioren-Fahrkurs-Projekt ist landesweit einzigartig: Die Polizei bietet Informationsnachmittage an, eine private Schule bietet kommerzielle Trainings an, die aber ausschließlich auf eingezäuntem Gelände stattfinden – unser Angebot ist das einzige, das tatsächlich von der Theorie bis in die Praxis im öffentlichen Straßenverkehr reicht und die Teilnehmer so unter realistischen Bedingungen fit macht als Radfahrer im Großstadtverkehr. Die Auswahl des Projekts wäre zudem ein wichtiges Signal an unseren Hauptsponsor beim Senat, das Projekt weiter zu fördern. Nicht zuletzt erhoffen wir uns von einer Auszeichnung, noch mehr Menschen zur Teilnahme am Radverkehrstraining gewinnen zu können.

Träger

→ Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V. (Landesverband Berlin) für die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Abt. Verkehrslenkung

Info/Ansprechpartner

→ Ab 15.12.2010:-
Bernd Zanke
Projektleiter
Brunnenstraße 28
10119 Berlin
030/44 34 0519
0163/6113112
radfahrkurs@adfc-berlin.de
gudrun.schaare@adfc-berlin.de
<http://www.adfc-berlin.de/aktionenprojekte/verkehrssicherheit/adfc-radfahrkurse.html>



Nr. 34: Fahrradkurs für Frauen unterschiedlicher Herkunft – Seite 1

→ Im Rahmen der interkulturellen Arbeit ist das Projekt ein weiterer wichtiger Beitrag zur Integration in unsere Gesellschaft. Frauen unterschiedlicher Herkunft werden über diesen Kurs an sportliche Betätigung und an das Radfahren herangeführt. Darüber hinaus wird eine Sensibilisierung für das Thema Verkehrssicherheit erreicht. Mit der Erlangung der Fähigkeit des Radfahrens erreichen die Frauen ein Stück mehr an eigenständiger Mobilität.

Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Förderung der eigenständigen Mobilität von Frauen unterschiedlicher Herkunft durch Erlernen des Radfahrens
- **Bisherige Ergebnisse:** Fast alle Teilnehmerinnen waren nach Kursabschluss in der Lage an der zweistündigen Abschlussradtour teilzunehmen.
- **Finanzierung:** Eigenmittel mit Unterstützung von metroradruhr
- **Zeitraum:** Juli bis Oktober 2010; Fortführung Frühjahr 2011

Ausführliche Beschreibung:

→ In diesem Kursangebot zeigt sich einmal mehr die wichtige Bedeutung des Netzwerkes, der langjährigen guten Kooperation verschiedener Institutionen – Stadt, Polizei, RAA, Sportverein – im Bereich der Verkehrssicherheitsarbeit. Der Schonraum der Jugendverkehrsschule bot den Teilnehmerinnen ein realitätsnahes Verkehrsumfeld jedoch ohne äußere Einflüsse, ohne weitere Verkehrsteilnehmer und Gefahren. Viele der Teilnehmerinnen erlebten bisher den Straßenverkehr lediglich als Fußgänger und Mitfahrer. Vor dem Hintergrund, dass Erziehungsberechtigte viele Jahre benötigen, um zu erkennen, welche Bedürfnisse für sie in ihrem Lebensalltag wichtig sind, und die Realisierung in Angriff zu nehmen,

ist dieses Projekt ein Mosaikstein auf diesem Weg. Wenn Eltern ein Erfahrungsfeld selbst durchlebt haben, können sie ihre Kinder entsprechend verstehen und unterstützen. Vor allem in der Primarstufe ist eine enge Zusammenarbeit mit Eltern im Rahmen der Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung wichtig. Hier beginnen die Schüler, nach dem Mobilitätstraining in Klasse 1, in Klasse 2 mit einem Fahrradübungsparcours auf dem Schulhof, wo die Anwesenheit der Eltern unabdingbar ist. In Klasse 3 werden Regelkenntnisse und theoretisches Grundwissen vermittelt, bevor in Klasse 4 die eigentliche Radfahrausbildung beginnt. Sie wird in Essen in vier stationären Jugendverkehrsschulen und im jeweiligen Schulumfeld durchgeführt. Untersuchungen haben gezeigt, dass ausländische Kinder im Straßenverkehr stärker gefährdet sind als ihre deutschen Altersgenossen. Kinder mit Migrationshintergrund, besonders türkisch und arabisch, sind häufig auf sich selbst gestellt. Sie tragen die Verantwortung für jüngere Geschwister, während die Mütter das Haus oft nur selten verlassen. Das Verständnis und die Eigenkompetenz der an dem Kurs teilnehmenden Frauen wurden vor allem für das Thema Radfahren enorm gestärkt. Dieses Projekt ist eine Antwort auf die häufig gestellte Frage, mit welchen Methoden und Anreizen man die betroffenen Familien für mehr Verkehrserziehung sensibilisieren und motivieren kann. Das Fahrrad als Verkehrsmittel wird in den Familien populärer gemacht.

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Durch derartige Aktionen wird das Radfahren bei Migranten populärer gemacht, die in Großstädten eine relativ große Bevölkerungsgruppe darstellen. So kann

auf diesem Weg auch der Radverkehrsanteil im Verkehrsgeschehen erhöht werden. Durch die Vermittlung des Radfahrens an Frauen mit Migrationshintergrund wird das Fahrrad als Verkehrsmittel auch bei deren Kindern populärer gemacht.

Träger

- Stadt Essen/Polizei/RAA (Regionale Arbeitsstelle zur Förderung von Kindern und Jugendlichen aus Zuwandererfamilien)/BVA (Ballspielverein Altenessen 06)

Info/Ansprechpartner

- Ute Zeise
Stadt Essen /FB 39-3-1
Rathaus
45121 Essen
0201/8839053
ute.zeise@verkehrsmanagement.essen.de

Mit Fahrrad und Kopftuch

Auch ein Stück Integrator: Der BV Altenessen macht muslimische Frauen per Rad-Schulung mobil



Ungewohntes Bild: Muslimische Frauen lernen Radfahren in der Jugendverkehrsschule der Stadt Essen. (Foto: Ute Zeise)

Michael Herber
Muslimische Frauen auf dem Fahrrad sind noch ein seltenes Bild. Kopftuch und traditionelle Kleidung geben sie wenig recht. Selbstverständlich. Doch das könnte sich rasch ändern. Auf Einladung der RAA (Regionale Arbeitsstelle zur Förderung von Kindern und Jugendlichen aus Zuwandererfamilien) stieg eine Gruppe von Frauen mit dem Fahrrad – vorerst nur auf dem Schulhof – auf den Straßenverkehr aus. Die Teilnehmerinnen sind in der muslimischen Mehrheit. Sie können bereits auf dem Fahrrad sitzen. Sie sind jedoch noch nicht so sicher wie die deutschen Teilnehmerinnen. Die RAA hat eine Gruppe von Frauen gebildet, die sich auf dem Fahrrad bewegen können. Die Teilnehmerinnen sind in der muslimischen Mehrheit. Sie können bereits auf dem Fahrrad sitzen. Sie sind jedoch noch nicht so sicher wie die deutschen Teilnehmerinnen. Die RAA hat eine Gruppe von Frauen gebildet, die sich auf dem Fahrrad bewegen können.

Ungewohntes Bild: Muslimische Frauen lernen Radfahren in der Jugendverkehrsschule der Stadt Essen. (Foto: Ute Zeise)

Ungewohntes Bild: Muslimische Frauen lernen Radfahren in der Jugendverkehrsschule der Stadt Essen. (Foto: Ute Zeise)



Nr. 35: Ausbildung und Zertifizierung von Radfahrlehrerinnen und Radfahrlehrern – Seite 1

→ Nicht nur für Kinder oder Frauen mit Migrationshintergrund gewinnen Radfahrerschulungen immer mehr an Bedeutung – die Notwendigkeit und der Bedarf ist über die Maßen hinaus vorhanden. Um diesem Trend entgegenzutreten und um qualitativ hochwertige Kurse und Schulungen zu gewährleisten, hat sich unser Verband gegründet. Wir arbeiten nach einem wissenschaftlich fundierten und inhaltlich umfassenden Konzept, wir zertifizieren RadfahrlehrerInnen und bilden sie fort.

Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Das Ziel ist, Radfahrlehrer/-innen zu qualifizieren, die kompetent und umfassend Menschen aller sog. Zielgruppen dabei helfen und unterstützen, sich die Kunst des Radfahrens zu erschließen.
- **Bisherige Ergebnisse:** Von April bis Oktober 2010 haben vom VdR zertifizierte RadfahrlehrerInnen in über 50 Kursen über 600 Personen (Kinder, Senioren, Migrantinnen ...) betreut und zum Radfahren geführt.
- **Finanzierung:** Fördergelder, Mitgliedsbeiträge, Kursgebühren
- **Zeitraum:** Seit Januar 2010

Ausführliche Beschreibung:

→ Wenn man sich umschaute und umhört, herrscht nahezu überall und allgegenwärtig eine Mentalität und Einstellung, die sinngemäß lautet: „Radfahren ist doch ganz einfach und mit ein bisschen Üben und Geschick kann man das Radfahren anderen schon beibringen.“ Weil wir der Meinung sind, dass es exakt diese Einstellung ist, die es Erwachsenen und Kindern schwer oder sogar unmöglich macht, Radfahren zu „lernen“, setzen wir im Unterschied dazu auf eine Konzeption, in der sich alle eigenständig, authentisch, balanciert und nachhal-

tig die Kunst des komplexen Radfahrens erschließen können. Diese Konzeption findet Anerkennung u.a. bei der Unfallkasse Nord, der Verkehrserziehung der Polizei Hamburg, bei Sportbünden (Hamburger Sportbund), der Stadt Luxemburg und der LVI (Luxemburger Velo-Initiative) oder bei einigen Landesverbänden des ADFC. Mit all diesen Institutionen kooperieren wir oder wir bilden, wie im Fall der Polizei Hamburg, auch VerkehrserzieherInnen fort.

Die Konzeption beschreibt und berücksichtigt sehr differenziert physikalische Phänomene des Radfahrens und verfolgt das natürliche Entfalten von Wahrnehmen, Bewegen und Handeln – sie trägt den Namen „moveo ergo sum“. „moveo ergo sum“-RadfahrlehrerInnen sind zertifiziert und sind international im Einsatz. Sie sind geschult, individuelle Entfaltungen und Lernwege für alle zu erarbeiten. „moveo ergo sum“-Radfahrenlernen geschieht in der Schnittmenge körperlicher und geistiger Bewegungen. Es ist abwechslungsreich, hocheffizient, ökonomisch und angstfrei.

Um unser Konzept weiterzuentwickeln und um sicherzustellen, dass hochwertige Radfahrerschulungen stattfinden, haben wir im Januar dieses Jahres unseren Verband gegründet. Wir zertifizieren RadfahrlehrerInnen, die Radfahrkurse für alle „Zielgruppen“ (Kinder, Erwachsene, Frauen aller Kulturen) anbieten. Einige dieser Kurse werden gefördert, andere werden durch Kursbeiträge finanziert.

Unsere Kursangebote: Erwachsenen-Anfänger-Kurse, Individual-Unterricht, Kurse für Frauen aller Kulturen, Kurse für unsichere FahrerInnen, Urlaubskurse, Trainingskurse

zur Verbesserung des allg. Fahrvermögens als Beitrag zur Sicherheit, Kinderkurse für AnfängerInnen und Kurse zur Schulung und Entfaltung von Fahrsoveränität (Kinder).

Unsere Wirkungsstätten: Schleswig-Holstein (Kiel), Hamburg, Niedersachsen (Gartow, Nordheide), Berlin, Hessen (Rhein-Main-Region, Darmstadt), Luxemburg

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Im Unterschied zu mittlerweile zahlreichen Radfahrerschulen arbeiten wir nach einem Konzept, welches das Entfalten von Wahrnehmen, Bewegen und Handeln verfolgt. Wir bringen ein detailliertes Modell davon mit, wie Radfahren „funktioniert“ – auch hier unterscheiden wir uns wesentlich von anderen Anbietern. Unsere interdisziplinäre, sehr umfassende und philosophisch ausgerichtete Arbeitsweise bringt sehr stabile und außerordentliche Ergebnisse in allen Zielgruppen hervor und kann sich auf Erfahrungen aus Radfahrkursen seit 1988 (!) stützen. Wir sprechen alle an und leisten somit einen Beitrag für das Radfahren ganz allgemein.

Träger

- VdR – Verband der Radfahrlehrer moveo ergo sum e.V.

Info/Ansprechpartner

- Christian Burmeister
Heinrich-Traun-Str. 2
22339 Hamburg
+49/40/59359544
vdr@radfahrlehrer.de
www.radfahrlehrer.de



Betriebliche Radverkehrsförderung



Nr. 36: Fahrräder für Pendler-Projekt „GLG-Bike“ – Seite 1

→ Die pendelnden Mitarbeiter des Unternehmens erhalten bei Bedarf ein Dienstrad zur Nutzung. Der Gebrauch ist für die Arbeitnehmer mit keinen Kosten verbunden.

Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Steigerung der Attraktivität des Arbeitsortes, Gesundheitsförderung, Umweltschutz
- **Bisherige Ergebnisse:** 85 Teilnehmer
- **Finanzierung:** Eigenmittel
- **Zeitraum:** Unbegrenzt (seit Juli 2010)

Ausführliche Beschreibung:

→ Als Mitglied im „Deutschen Netz Gesundheitsfördernder Krankenhäuser gern. e.V.“ sieht sich die GLG – Gesellschaft für Leben und Gesundheit mbH besonders in der Pflicht, über den Versorgungsauftrag der Krankenhäuser hinaus, aktiv und präventiv die Gesundheit der eigenen Mitarbeiter zu fördern. Darüber hinaus agiert das Unternehmen nach all seinen Möglichkeiten mit einem hohen Umweltbewusstsein. Die Verwendung von solarer Energie sowie der jährlich erscheinende Umweltbericht sind nur einige Beispiele für die Bestrebungen der Geschäftsführung, auch hierbei Verantwortung wahrzunehmen. Außerdem fordert die derzeitige Arbeitsmarktsituation viele Unternehmensführungen auf, sich Gedanken zur Mitarbeiterakquise und -bindung zu machen. Vor allem im Krankenhausmarkt gibt es viele offene Stellen. Insbesondere Ärzte, aber auch Pfleger und Krankenschwestern werden händierend gesucht. In dieser Situation können spezielle Angebote der Unternehmen für Mitarbeiter zu einem ausschlaggebenden Kriterium zur Entscheidung über den zukünftigen Arbeitsort werden. Gesundheitsförderung, Umweltschutz und Mitarbeiterorientierung stellen somit die drei Säulen des Projekts dar.

Gut ein Drittel der rund 2.342 Mitarbeiter (2009) des Unternehmens pendelt zum Arbeitsort. Viele nutzen den eigenen PKW oder haben längere Wartezeiten an Bushaltestellen in Kauf zu nehmen. Durch das Projekt „GLG-Bike“ sollen Mitarbeiter ermuntert werden, das Auto stehen zu lassen und mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zu reisen. Für den Weg vom Bahnhof zum Arbeitsort stellt die GLG kostenlos individuelle Dienstfahrräder zur Verfügung, d.h. jeder Pendler mit Bedarf auf ein Rad kann ein personengebundenes Dienstrad beantragen. Derzeit verfügt das Unternehmen über 85 solcher Fahrräder. Mit Unterstützung der Stadt Eberswalde konnte das Unternehmen direkt am Eberswalder Bahnhof einen abschließbaren Fahrradunterstand errichten, der den Mitarbeitern als Parkmöglichkeit kostenlos zur Verfügung steht. Weitere Unterstellmöglichkeiten diesser Art sind an den Krankenhausstandorten Angermünde und Prenzlau geplant. Auch andere Firmen in der Region haben bereits ihr Interesse an der Region bekundet.

Die GLG Gesellschaft für Leben und Gesundheit mbH ist ein durch die Landkreise Barnim und Uckermark sowie die Stadt Eberswalde getragenes Gesundheitsunternehmen, zu dem vier Krankenhäuser an den drei Standorten Eberswalde, Angermünde und Prenzlau gehören. Außerdem zählen zur GLG zwei medizinische Versorgungszentren, ein ambulanter Pflegedienst, eine ambulante Rehabilitation und eine Gesundheitszentrumverwaltungsgesellschaft.

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Die außergewöhnliche Entscheidung einer Geschäftsführung, ein solches Projekt umzusetzen, ist beispielhaft für Unternehmen, die sich aktiv an der Gestaltung der Lebensumwelt beteiligen und ein Zeichen setzen, für Mitarbeiterorientierung, Gesundheitsförderung und Umweltbewusstsein. Es liegt im Interesse des Unternehmens, das Projekt weiter auszubauen und so viele Menschen wie möglich von dieser Idee zu begeistern.

Träger

→ GLG-Gesellschaft für Leben und Gesundheit mbH

Info/Ansprechpartner

→ Frau Henriette Schubert
Rudolf-Breitscheid-Straße 36
16225 Eberswalde
03334/691618
henriette.schubert@glg-mbh.de



Nr. 37: Fahrradfreundlicher Betrieb St. Josef Krankenhaus Moers – Seite 1

→ Als erstes Krankenhaus bundesweit ist das St. Josef Krankenhaus vom ADFC zum fahrradfreundlichen Betrieb zertifiziert worden. Umfangreiche Umbaumaßnahmen und Aktionen haben hierzu beigetragen.

Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Mehr Mitarbeiter auf die Pedale
- **Bisherige Ergebnisse:** Zertifizierung zum fahrradfreundlichen Betrieb
- **Finanzierung:** BMVBW (Nationaler Radverkehrsplan) und Preissponsoren
- **Zeitraum:** März bis Oktober 2010

Ausführliche Beschreibung:

→ Zertifizierung zum fahrradfreundlichen Betrieb
Zertifizierungen sind heutzutage in vielen Bereichen möglich, sinnvoll und geben Kunden, Interessenten und im Krankenhausfall Patienten Sicherheit über erreichte Qualitätsstandards. Eine Zertifizierung von besonderer Art hat nun die St. Josef Krankenhaus GmbH erhalten. Der Bundesvorstand des ADFC (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club) hat an das Krankenhaus das Gütesiegel „fahrradfreundlicher Betrieb“ vergeben. Hiermit ist das St. Josef Krankenhaus bundesweit das erste Krankenhaus und in Nordrhein-Westfalen der erste Betrieb, der diese Auszeichnung erhalten hat. Schon seit einigen Jahren gibt es Anstrengungen im St. Josef Krankenhaus, fahrradfreundlicher Betrieb zu werden. Angefangen hat es bereits im Jahre 2005, als Klaus Annonies (technischer Leiter) gemeinsam mit Gereon Andretzko (stellvertretender Bereichsleiter der technischen Abteilung) zum ersten Mal zur Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“, die jährlich vom AOK-Bundesverband und dem Allgemeinen Deutschen Fahrradclub organisiert wird, aufrief. Im Rahmen des Aktionszeitraumes vom 1. Juni bis 31. August legten Mitarbeiter an mindestens 20 Arbeitstagen den

Weg zur Arbeit mit dem Fahrrad zurück. Gründe dafür, Mitarbeiter zu motivieren, „mit dem Rad zur Arbeit zu fahren“, gibt es viele, so hat es neben den gesundheitlichen Aspekten wie Steigerung der Fitness, des Wohlbefindens und Stressabbau auch umweltfreundliche und wirtschaftliche Beweggründe. Auf kurzen Strecken ist Radfahren schneller und preiswerter. Die nervenaufreibende Suche nach den immer knapper werdenden Parkplätzen entfällt. Auch in den folgenden Jahren haben sich die Mitarbeiter des St. Josef Krankenhauses erfolgreich an der Aktion beteiligt und für diese Aktion im Jahr 2006 den zweiten Preis vom Deutschen Netz Gesundheitsfördernder Krankenhäuser für das Gesundheitsengagement der Mitarbeiter im Rahmen dieser Aktion erhalten. Es versteht sich von selbst, dass sich das Krankenhaus auch an der vom Kreis Wesel ausgeschriebenen Aktionswoche „Clever mobil und fit zur Arbeit“ seit 2007 jährlich beteiligt. Das Thema „fahrradfreundlich“ wird von der Geschäftsleitung mitgetragen, was sich deutlich durch die maßgebliche Verbesserung der Fahrradabstellanlagen im Zuge von Umbaumaßnahmen zeigt. Die neue Unterstellmöglichkeit für Fahrräder hat viele Vorteile für die Mitarbeiter. Zum einen ist das Hauptgebäude trockenen Fußes zu erreichen, zum anderen wurde einiges für die Sicherheit der untergestellten Räder unternommen worden. Das Gelände ist von einem deckenhohen Zaun umgeben, Zugang kann nur mit einer speziellen Mitarbeiterkarte erfolgen. Bewegungsmelder und Kamera sorgen für zusätzliche Sicherheit. Dass die neuen Radstände den Empfehlungen des ADFC entsprechen, versteht sich von selbst. Ziel all dieser Anstrengungen ist es natürlich, immer mehr Mitarbeiter „auf die Pedale“ zu bekommen. Aktionen wie eine Fahrradtour für Mitarbeiter, die Tour de Josef, die auf schönen Rad und Feldwegen zu den Be-

triebsstätten des Krankenhauses in Rheinberg und Orsoy führte und mit einem zünftigen Grillfest endete, haben guten Anklang bei den Mitarbeitern gefunden. Der Weg zur Zertifizierung war geebnet und im Herbst 2009 war es dann soweit: Das St. Josef Krankenhaus stellte sich den hohen Anforderungen, die der umfangreiche Kriterienkatalog des ADFC umfasst. Ein ADFC-Betriebsberater überprüft den Betrieb bei einem Vor-Ort-Termin. Zum Kriterienkatalog gehören neben Infrastruktur, wozu neben den Fahrradabstellanlagen auch Umkleidemöglichkeiten und Zugang zählen, auch Service sowie Information, Kommunikation und Motivation. Für den Service hat das Krankenhaus einiges getan: Eine Luft- und Werkzeugbar wurde eingerichtet, ein Schlauchomat angebracht und Ersatzteile können zum Selbstkostenpreis an der Pforte gekauft werden. Die beiden Fahrradkoordinatoren Gereon Andretzko und Regina Ozwirk planen Aktionen wie Pannenkurse, haben Rabatte für Krankenhausmitarbeiter bei einem örtlichen Fahrradhändler ausgehandelt und stehen Mitarbeitern auch gerne bei der Planung „ihres“ Weges mit dem Rad zur Arbeit zur Seite. Die erforderliche Punktzahl des Kriterienkataloges hat das Krankenhaus sicher erreicht und damit die Auszeichnung zum fahrradfreundlichen Betrieb erhalten. Natürlich ist das Krankenhaus stolz auf diese besondere Auszeichnung und so hat am 14. April 2010 die offizielle Verleihung des ADFC-Zertifikats im Rahmen einer Feierstunde, zu der neben Mitarbeitern auch Gäste aus verbundenen Unternehmen und Politik geladen waren, stattgefunden. Neben Grußworten von MdB Siegmund Ehmann und der stellvertretenden Bürgenmeisterin Erika Scholten wurden die Gäste von den „Kleinen Welten“ mit Fahrradliedern und -gedichten unterhalten. Außer Frage steht natürlich, dass auch in der folgenden Zeit viele Aktionen und Maßnahmen geplant sind. Die beiden Fahrradkoordinatoren haben sich auf die Fahne geschrieben, die erforderliche Punktzahl auch bei der im Jahre 2012 anstehenden Zertifizierung zu erreichen.



Nr. 37: Fahrradfreundlicher Betrieb St. Josef Krankenhaus Moers – Seite 2

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Das St. Josef Krankenhaus Moers versteht sich als Vorreiter auf dem Weg zum fahrradfreundlichen Betrieb – als erster Betrieb in NRW und noch einziges Krankenhaus bundesweit.

Träger

→ St. Josef Krankenhaus GmbH

Info/Ansprechpartner

→ Regina Ozwirk
Asberger Straße 4
47441 Moers
02841/1072207
gf.ozwirk@st-josef-moers.de





B.A.U.M.
Bundesdeutscher Arbeitskreis
für Umweltbewusstes
Management e. V.

Wettbewerb
Die fahrrad-
freundlichsten
Arbeitgeber



www.fahrrad-fit.de

→ Das Fahrrad als absolut klima- und umweltverträgliches Verkehrsmittel im Nahbereich wird häufig unterschätzt und hat gerade bei Unternehmen noch einen geringen Stellenwert.

Daher hat der Bundesdeutsche Arbeitskreis für Umweltbewusstes Management (B.A.U.M.) e.V. – Europas größte Umweltinitiative der Wirtschaft erstmals einen Wettbewerb ausgeschrieben, bei dem bundesweit die fahrradfreundlichsten Arbeitgeber gesucht und ausgezeichnet wurden.

Die im Oktober ausgezeichneten Gewinner zeigen eindrucksvoll, welche Möglichkeiten zur Fahrradförderung Arbeitgeber haben (www.fahrrad-fit.de).

Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Betriebe für verstärkte Fahrradnutzung/-förderung gewinnen
- **Bisherige Ergebnisse:** Im ersten Jahr 50 hervorragende Bewerbungen
- **Finanzierung:** BMVBW (Nationaler Radverkehrsplan) + Preissponsoren
- **Zeitraum:** März bis Oktober 2010

Ausführliche Beschreibung:

→ Das Fahrrad als absolut klima- und umweltverträgliches Verkehrsmittel im Nahbereich wird häufig unterschätzt und hat gerade bei Unternehmen noch einen geringen Stellenwert. Hierauf wollte der wirtschaftsnaher Umweltverband B.A.U.M. mit Hilfe eines Wettbewerbs aufmerksam machen, bei dem sich auf Anhieb 50 Unternehmen und Einrichtungen um den Titel „fahrrad-

freundlichster Arbeitgeber“ bewarben. Der Wettbewerb richtete sich insbesondere an Unternehmen, aber auch an Behörden und sonstige Einrichtungen mit mindestens



zehn Mitarbeitern und honorierte das konzeptionelle, umfassende Bemühen, die Fahrradnutzung bei den Mitarbeitern zu fördern.

Zu den Bewertungskriterien des Fragebogens gehörten z.B. Grundsätze und Organisation der Fahrradförderung, Infrastruktur fürs Fahrradfahren, Motivation der Mitarbeiter zum Radfahren, Angebote und Service für Radfahrer, Information und Kommunikation sowie sonstige Aktivitäten zur Fahrradnutzung.

Die Preisverleihung erfolgte am 27. Oktober 2010 im Technoseum in Mannheim.

Den 1. Platz bei den Standorten mit mehr als 500 Mitarbeitern belegt die Deutsche Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit (GTZ) GmbH aus Eschborn, bei der die Fahrradförderung seit Jahren integraler Bestandteil eines nachhaltigen Mobilitätsmanagements ist. So sind moderne und überdachte Fahrradständer ebenso selbstverständlich wie Spinde und Duschen für Fahrradfahrer. Die Begeisterung der GTZ-Mitarbeiter fürs Radfahren ist mittlerweile so groß, dass sogar Autostellflächen in der Tief-



Nr. 38: Wettbewerb „Die fahrradfreundlichsten Arbeitgeber“ – Seite 2

garage zu Fahrradabstellplätzen umgewidmet wurden.

Bei den mittelgroßen Standorten hat die DiaLogIKa GmbH in Saarbrücken die Nase vorn. Das Softwareunternehmen stellt seinen Mitarbeitern Dienstfahräder bereit, die auch privat genutzt werden können. Zusätzlich motivationsfördernd ist auch das gute Vorbild seitens der Geschäftsleitung und Führungskräfte, die auch regelmäßig mit dem Rad zur Arbeit kommen.

Bei den Unternehmen mit 10–50 Mitarbeitern überzeugte die Rohloff AG aus Fulda die Wettbewerbsjury mit zahlreichen Aktivitäten, die eine regelrechte Begeisterung der Mitarbeiter zum Fahrradfahren ausgelöst haben.

Für die ausgezeichneten Unternehmen gab es eine Fülle wertvoller Preise, z.B. Fahrräder und Fahrradzubehör oder auch eine ganze Fahrradflotte für sechs Wochen, zu gewinnen.

Gefördert wurde der Wettbewerb vom Bundesverkehrsministerium. Unterstützt wurde der Wettbewerb zudem u.a. von den Unternehmen LeaseRad, TRENGA DE, Schwalbe, WSM, VAUDE, Zwei plus zwei Marke, dem VSF e.V. sowie dem Zweirad-Industrie-Verband. Namhafte Medienpartner sorgten für die Bekanntmachung des Wettbewerbs in der Öffentlichkeit. Schirmherr des Wettbewerbs war Prof. Dr. Klaus Töpfer.

Diverse Kommunen und Regionen wie z.B. Bonn, Köln, Kassel, Darmstadt, Aachen, Herten, aber auch Mecklenburg-Vorpommern, beteiligten sich mit regionalen Wettbewerben und suchten die fahrradfreundlichsten Arbeitgeber vor Ort.

Weitere Informationen zum Wettbewerb finden Sie unter www.fahrrad-fit.de.

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Gerade die Unternehmen/Betriebe/Arbeitgeber haben vielfältige Möglichkeiten, zugunsten einer verstärkten Nutzung des Fahrrads bei Geschäfts- und Arbeitswegen aktiv zu werden. Hier liegt noch ein großes, ungenutztes Potenzial. Daher ist es besonders wichtig und zielführend, gezielt Unternehmen anzusprechen und für eine Fahrradnutzung zu gewinnen, nicht zuletzt auch der ökonomischen Vorteile wegen, die sich für das Unternehmen dadurch erschließen. Der Wettbewerb lenkte Aufmerksamkeit auf dieses Potenzial und dokumentierte zugleich mit den Gewinnerprojekten vorbildliche und nachahmenswerte Praxisbeispiele. Die Ansprache durch einen wirtschaftsnahen Verband war besonders geeignet, um bei Unternehmen Aufmerksamkeit für das Fahrradthema zu generieren.

Selbstverständlich soll der Wettbewerb fortgeführt und ausgeweitet werden.

→ **Träger**
→ B.A.U.M e.V.

Info/Ansprechpartner

→ Dieter Brübach
Asterstraße 16
30167 Hannover
0511/1650021
info@fahrrad-fit.de
www.fahrrad-fit.de



Nr. 39: „Radeln Sie sich fit zur Arbeit“ 2010 – Seite 1

→ *Insgesamt 228 Bedienstete der Stadtverwaltung Köln sind im Rahmen des verwaltungsinternen Gewinnspiels „Radeln Sie sich fit zur Arbeit“ 2010 von Anfang Mai bis Ende August an mindestens 25 Tagen mit dem Fahrrad zur Arbeit gefahren. Insgesamt haben die Teilnehmenden knapp 155.000 km zurückgelegt. Sie sind damit fast viermal um die Erde geradelt. Gemessen am Verbrauch eines durchschnittlichen Mittelklassewagens ergibt sich hieraus eine CO₂-Einsparung von etwa 40 Tonnen.*

Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Förderung der innerbetrieblichen Fahrradnutzung
- **Bisherige Ergebnisse:** –
- **Finanzierung:** Preise im Wert von 3.000 € wurden von lokalen Sponsoren gestiftet
- **Zeitraum:** 01.05.2010–31.08.2010

Ausführliche Beschreibung:

→ Regelmäßige Bewegung außerhalb der Arbeitszeit ist wichtig. Sie fördert das Immunsystem und beugt jenen Krankheiten vor, die aus Bewegungsmangel resultieren. Darüber hinaus wird durch Bewegung Stress abgebaut und damit auch ein geistiger Ausgleich erzielt. Was gibt es da Besseres, als den täglichen Weg zur Arbeit mit dem Fahrrad zurückzulegen? Im vergangenen Jahr hat die Stadtverwaltung Köln „Radeln Sie sich fit zur Arbeit“ erstmals als eigenständig organisiertes, internes Gewinnspiel ausgerichtet. Das Ziel war und ist es, die Kolleginnen und Kollegen mittels eines konkreten Anreizes zum Fahrradfahren zu bewegen.

Ursprünglich ist „Radeln Sie sich fit zur Arbeit“ ja eine Initiative der AOK, an der sich bundesweit jeder beteiligen kann. Bei der Version für die Stadtverwaltung Köln mussten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer in diesem

Jahr von Anfang Mai bis Ende August an insgesamt 25 Tagen mit dem Rad zur Arbeit kommen. Darüber hinaus sollten sie ein Foto vom Weg zur Arbeit einsenden sowie auf dem Teilnahmebogen den Spruch „Ich fahre Rad, weil ...“ vervollständigen.

Zur Premiere der Aktion „Radeln Sie sich fit zur Arbeit“ im Jahr 2009 nahmen insgesamt 102 städtische Bedienstete teil. In diesem Jahr waren es bereits 228. Damit konnte die Teilnehmerzahl weit mehr als verdoppelt werden.

Hinsichtlich des Altersdurchschnitts hat es kaum eine Veränderung zum Vorjahr gegeben. In diesem Jahr liegt er bei 45 Jahren. 2009 waren es 46 Jahre. Auch hinsichtlich der Verteilung der Geschlechter hat sich so gut wie gar nichts getan, was bedeutet, dass das Gewinnspiel bei Männern und Frauen weiterhin gleichermaßen gut ankommt. Besonders erwähnenswert ist, dass auch in diesem Jahr das Amt für Kinder, Jugend und Familie wieder mit weitem Abstand die meisten Teilnehmerinnen und Teilnehmer stellt. Allein ein Drittel aller Teilnehmer (71) stammt aus dieser Dienststelle! Mit 13 Teilnehmern stellt das Umwelt- und Verbraucherschutzamt die zweitgrößte Teilnehmergruppe. Insgesamt sind die Teilnehmerinnen und Teilnehmer im Aktionszeitraum unvorstellbare 155.000 km geradelt. Das ist beinahe vier Mal um den Erdball! Der durchschnittliche Arbeitsweg (Hin- und Rückweg) betrug 15 km.

Wird als Referenz ein Mittelklassewagen zugrunde gelegt, so ergibt sich durch die 155.000 geradelten Kilometer eine CO₂-Ersparnis von knapp 40 Tonnen!

Neben diesen tollen Ergebnissen machen auch die eingesandten Fotos und die zahlreichen kreativen Sprüche, die sich die Kolleginnen und Kollegen haben einfallen lassen, einfach nur Spaß, weil sie die Aktion plakativ und lebendig machen. Zugleich wird durch all dies die Bedeutung der Aktion für die Radverkehrsförderung innerhalb der Stadtverwaltung unterstrichen.

Ein besonderer Dank gilt den lokalen Sponsoren. Sie haben durch ihre großzügigen Spenden im Gesamtwert von etwa 3.000 € die Durchführung der Aktion in diesen für die Stadt Köln wirtschaftlich schwierigen Zeiten überhaupt erst ermöglicht.

Die Preisverleihung wurde vom Oberbürgermeister der Stadt Köln Jürgen Roters im Rahmen eines kleinen Empfangs im Historischen Rathaus der Stadt persönlich vorgenommen. Eine schöne Sache, die verdeutlicht, dass die Leistung der Teilnehmer von der Stadtspitze ernst genommen und honoriert wird.

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Die innerbetriebliche Radverkehrsförderung steckt in vielen Betrieben in Deutschland nach wie vor in den Kinderschuhen. Dies gilt auch für Behörden und Verwaltungen. Die Erfahrungen haben gezeigt, dass von einem „erhobenen Zeigefinger“ keinerlei Wirkung ausgeht. Es bedarf also konkreter Anreize.

Die Stadt Köln hat sich für die Auslobung eines verwaltungsinternen Gewinnspiels entschieden und die damit erzielten Ergebnisse können sich sehen lassen. Mit geringen finanziellen Mitteln – im konkreten Fall durch die Hilfe von Sponsoren sogar ohne Eigenmittel – können Bedienstete motiviert werden, das Fahrrad für ihren täglichen Weg zur Arbeit zu nutzen. Wichtig ist natürlich,



Nr. 39: „Radeln Sie sich fit zur Arbeit“ 2010 – Seite 2

dass die Grundvoraussetzungen hierfür, etwa sichere Fahrradabstellmöglichkeiten am Arbeitsort, vorhanden sind.

Der Nutzen, der sich durch das Radfahren der Beschäftigten für den Arbeitgeber ergibt, ist schwer zu quantifizieren. Das es diesen aber gibt, ist mittlerweile unstreitig. Erste Studien zeigen beispielsweise, dass radfahrende Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Jahr etwa einen Tag weniger krank sind als der Durchschnitt.

Träger

- Stadt Köln – Amt für Straßen und Verkehrstechnik

Info/Ansprechpartner

- Jürgen Möllers
Willy-Brandt-Platz 2
50679 Köln
0221/221-22851
juergen.moellers@stadt-koeln.de
- Benjamin Klein
Willy-Brandt-Platz 2
50679 Köln
0221/221-25687
benjamin.klein @stadt-koeln.de
- Hendrik Colmer
Willy-Brandt-Platz 2
50679 Köln
0221/221-26495
hendrik.colmer @stadt-koeln.de



Fahrradtourismus

Nr. 40: Radweg und Freizeitband :terra nova – Seite 1

→ *Eigentlich sollte sie nach 30 Jahren wieder verschwinden, die 14 km lange und 50 m breite Fernbandtrasse vom Tagebau Hambach zum Tagebau Bergheim. Doch die Möglichkeit, auf der Trasse mit dem Rad kreuzungsfrei durch die Landschaft zu fahren – über die Autobahn hinweg, unter Bundesstraßen hindurch –, wurde von der Bevölkerung und den Kommunen als Chance erkannt. Nun wird die Trasse erhalten und umgestaltet: mit neuen Anschlusswegen in die umliegenden Orte, mit Infoboxen über den Braunkohletagebau und die umgebende Landschaft und mit in die Wälle geschlitzten Landschaftsfenstern für Ausblicke in die Umgebung.*

Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Rd. 14 km kreuzungsfreier Rad- und Freizeitweg auf einer ehemaligen Tagebau-Fernbandtrasse
- **Bisherige Ergebnisse:** Wettbewerb und Rahmenplanung zur Umgestaltung 2007/08 Umbau seit 2008/09 Erste Öffnung am „Erlebnistag Fernbandtrasse“ am 26.09.2010 Fertigstellung Sommer 2011
- **Finanzierung:** Mittel der beteiligten Kommunen und der Städtebauförderung NRW Mittel im Rahmen der Rekultivierungsverpflichtung der RWE Power AG
- **Zeitraum:** 2007–2012

Ausführliche Beschreibung:

→ Rad- und Freizeitachse Fernbandtrasse – 14 km quer durch die Landschaft: Eigentlich sollte Sie nach 30 Jahren wieder verschwinden, die 14 km lange und 50 m breite Fernbandtrasse vom Tagebau Hambach zum Tagebau Bergheim. Doch die Möglichkeit, auf dieser Route mit dem Rad kreuzungsfrei durch die Landschaft zu

fahren, wurde von der Bevölkerung und den Kommunen als einmalige Chance erkannt. Nun wird die Trasse erhalten und umgestaltet. Im Rahmen der „Regionale 2010“ (einem Förderprogramm des Landes Nordrhein-Westfalen) wurde das Projekt :terra nova ins Leben gerufen. Die Rekultivierung der ehemaligen Industrieanlagen des Tagebaus soll die Vergangenheit und Brüche in der Landschaft nicht auslöschen, sondern als Teil der Geschichte der Region begreifen und für die Öffentlichkeit nutzbar machen. Den Wettbewerb zur Umgestaltung der Bandtrasse hat das Berliner Planungsbüro bbz gewonnen. Nach ihrem Rahmenplan werden nun die umliegenden Orte an die Trasse angebunden und die Bandanlage umgestaltet. Die Über- und Unterquerungen der Autobahn, der Straßen und Bahnlinien bleiben erhalten und bieten eine einmalige Möglichkeit für den Radverkehr in der Region. Die Rad- und Freizeitachse wird eingebettet in das regionale Radroutenangebot. Es bestehen direkte Anschlüsse an die überregionalen Radrouten „Erfrtradweg“, „Kaiserroute“ und „Wasserburgenroute“, an die lokalen Radstrecken „Bergheimer Acht“, „Straße der Energie“ und „Erlebnisroute Nordwest“ sowie an den geplanten Radweg auf der ehemaligen Bahnstrecke Bedburg–Elsdorf (Alleenradweg). Die :terra nova-Route beginnt am Wanderparkplatz in Bergheim-Niederaußem und führt durch die Wiedenfelder Höhe, eine künstliche, zwischenzeitlich bewaldete Hochkippe. Hier entsteht ein Aussichtspunkt auf das Kraftwerk Niederaußem. Die Wegeführung verlässt dann die Höhe und gelangt auf die ehemalige Bandtrasse. Entlang von Blühstreifen führt der Weg zur Dünenlandschaft bei Bergheim-Glesch, die durch ungewöhnliche Gestaltung und Vegetation darauf verweist, dass hier eine künstliche Landschaft

entstanden ist. Durchquert wird das Hochwassergerinne unter der Landesstraße 361. Die Erft wird überquert über eine bestehende Brücke. Hier ist der Bau einer neuen, breiteren Brücke ab 2011 vorgesehen. Südlich der Erft führt der Weg durch die schnurgerade Trasse mit nur einem Knick bis zur Tagebaukante Hambach, wo ein weiterer Aussichtspunkt die umgebende Landschaft und den Tagebau sichtbar macht. Entlang der Tagebaukante entsteht in den nächsten Jahren ein Landschaftspark, durch den der Radfahrer zum Tagebauforum bei Elsdorf-Berendorf gelangt. Hier erhält der Besucher einen einmaligen Blick in den Tagebau sowie die Möglichkeit zur Rast mit Gastronomieeinrichtung. Auf der gesamten Trasse dienen weithin sichtbare Infoboxen als Wetterschutz und geben Informationen über die Trasse und ihre ehemalige Funktion für den Braunkohletagebau. Landschaftsfenster erlauben Ausblicke in die Umgebung auf dem Weg durch die Landschaft. Eine abwechslungsreiche Bepflanzung soll die Vegetation, die ursprünglich zur Braunkohleentstehung geführt hat, verdeutlichen. Zusammen mit weiteren Projekten entsteht mit :terra nova im nördlichen Rhein-Erft-Kreis eine „Zukunftslandschaft für Energie“ (Stand September 2010, bis zur Eröffnung im Sommer 2011 erfolgen noch Bepflanzungen, an einigen Stellen die Öffnung der Wälle sowie der Auftrag einer neuen Asphaltsschicht).

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Entgegen den ursprünglichen Vorstellungen und Plänen konnte hier durch Engagement der Bevölkerung und der beteiligten Kommunen eine für den Radverkehr einmalige Gelegenheit genutzt werden: der Erhalt der kreuzungsfreien Bandtrasse, einer ehemaligen Industrieanlage, für den Radverkehr. Der beigelegte Zeitungsartikel spricht für sich: „Begeisterung bei den Besuchern“, Zusammenarbeit über Gemeindegrenzen hinweg, der



Nr. 40: Radweg und Freizeitband :terra nova – Seite 2

Einbezug der Bevölkerung (öffentliche Informationsveranstaltungen, Vor-Ort-Termine, Info-Fahrten mit dem ADFC, Erlebnistag etc.) und die hochwertige Gestaltung über ein Wettbewerbsverfahren waren die Grundlage für ein tolles Gesamtergebnis. Insgesamt erhält der Radverkehr in der Region mit dieser neuen Bandtrasse einen hervorragenden Impuls, bei dem zudem die industrielle Geschichte der Region aufgegriffen und neu interpretiert wird.

Träger

- Planungsverband :terra nova
Stadt Bedburg, Kreisstadt Bergheim,
Gemeinde Elsdorf, Rhein-Erft-Kreis

Info/Ansprechpartner

- Kreisstadt Bergheim für den Planungsverband
Kai Fischer | Christian Brink
Bethlehemer Straße 9–11
02271/89-636
terrano@bergheim.de
http://www.bergheim.de/_terra-nova.aspx



Nr. 41: Qualitätsoffensive Paneuropa-Radweg – Seite 1

→ Ein ca. 120 km langer Abschnitt des Paneuropa-Radweges wird von einer interkommunalen bilateralen Arbeitsgemeinschaft (acht bayerische, zwei tschechische Kommunen und ein Landkreis) als Qualitätsradweg entwickelt. Zwischen der Kreisstadt Neustadt a.d.Waldnaab und dem tschechischen Stribro sind dabei die rd. 30 Einzelmaßnahmen gemeinschaftlich geplant und werden durch eine abgestimmte Koordination von Landkreis und tschechischem Projektpartner umgesetzt. Dies beinhaltet Wegebau, Einrichtung, WCs, Einkehrstationen und gemeinsames grenzüberschreitendes Marketing.

Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Qualitätsradweg
- **Bisherige Ergebnisse:** Bilaterale Lenkungsgruppe, abgestimmtes Konzept, Handlungsbeschlüsse für alle Maßnahmen, gesicherte Finanzierung
- **Finanzierung:** Kommunale Mittel, Europäische Mittel
- **Zeitraum:** 04/2010–12/2013

Ausführliche Beschreibung:

→ Der Paneuropa-Radweg Paris–Prag wurde durch die Anliegerregionen in Tschechien, Deutschland und Frankreich konzipiert. Im bayerisch-tschechischen Grenzgebiet verläuft der Paneuropa-Radweg u.a. auf 121 km auf dem Freundschaftsradweg zwischen Neustadt a.d. Waldnaab und Stribro/Pilsen. Gerade grenzüberschreitende Radwanderwege sind eine besondere Herausforderung für die Kooperationsbereitschaft von Kommunen. Durch eine gemeinschaftliche Qualitätsoffensive wird der bayerisch-tschechische Abschnitt in Infrastruktur, Einrichtung und Vermarktung den Anforderungen eines Qualitätsradweges angepasst. Dies jedoch nicht nur, um im Wettbewerb der europäischen Radregionen zu bestehen,

sondern vor allem um den kleinen „Fahrrad-Grenzverkehr“ voranzubringen und damit das Zusammenwachsen der Grenzregion zu unterstützen. Um diesen Trassenabschnitt fit für den Radverkehr und attraktiv als Naherholungsraum zu machen, sind folgende Maßnahmen geplant bzw. in der Umsetzung:

- gemeinsamer Internetauftritt (mehrspr., Infoportal inkl. GPS-Tracks zum Download), u. a. Vernetzung der Tourismusregionen
- gemeinsame Radwanderkarten für die Grenzregion Stribro – Neustadt a.d. Waldnaab
- Sicherheitsmaßnahmen: (Absturzsicherung, Umfahrungen)
- Verbesserung der Wegebeschaffenheit (Brückenbelag/abschnittsweiser Wegebau)
- Ausbau (z.B. für kindgerechtes und behindertengerechtes Fahren)
- Anbindungen von Ortsteilen
- Rastplätze, Unterstellmöglichkeit, Wetterschutz, Toiletten
- Obstbaumallee, „Einladung zur Obstbrotzeit“, kulturelle Infos (Bildstock)
- Hinweisschilder und Infotafeln (mehrspr.)
- Infostellen (z.B. Grenzstelle)
- gemeinsame ADFC-konforme Beschilderung.

Durch diese Maßnahmen wird der Radverkehr nachhaltig unterstützt und zugleich werden neue Zielgruppen angesprochen, z.B. durch barrierefreie Ausstattung wie auf dem rd. 60 km langen Abschnitt in Bayern, dessen moderate Steigung zwischen dem Naabtal und dem Oberpfälzer Hügelland eine Nutzung der Radtrasse auch für Behinderte oder Rollstuhlfahrer ermöglicht. Die Gesamtfinanzierung von rd. 890.000 € wird gemeinschaftlich von den Kommunen in Bayern und Tschechien

sowie dem Landkreis Neustadt a.d.Waldnaab getragen. Die Modellhaftigkeit dieser Qualitätsoffensive wird dadurch belegt, dass alle Maßnahmen gemeinschaftlich festgelegt sind. Alle Anliegerkommunen beteiligen sich an der Finanzierung. Auftragsvergaben erfolgen in einer Arbeitsgemeinschaft, in der neben den acht bayerische Anliegerkommunen auch zwei tschechische Anliegerregionen und der Landkreis Neustadt a.d.Waldnaab vertreten sind. Die Koordination der Gesamtmaßnahme ist dabei für den bayerischen Abschnitt auf den Landkreis Neustadt a.d.Waldnaab und für den tschechischen Abschnitt auf die Stadt Stribro übertragen. Die durch diese Vorgehensweise entstandenen Synergieeffekte erleichtern die Umsetzung der rd. 30 Einzelmaßnahmen. Die zielgruppenorientierte Wegebeschaffenheit, Einrichtung und mehrsprachige Beschilderung erschließen neue Potentiale im internationalen Radtourismus und beleben dadurch den Radverkehr beiderseits der Grenze. War es bisher z.B. nahezu unmöglich, touristisches Werbe-, Karten- oder Infomaterial für das jeweilige Nachbarland zu erhalten, so wird mit diesem Projekt der Grenzraum gemeinschaftlich vorgestellt und beworben. Die Nachbarregion wird transparenter; dadurch erhöht sich auch die Qualität der Zusammenarbeit der örtlichen/regionalen Tourismuseinrichtungen bzw. -verwaltungen.

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Die Vorgehensweise, einen Radweg durch interkommunale Zusammenarbeit gemeinschaftlich aufzuwerten, ist ein Modellvorhaben, das beliebig übertragbar ist. Dabei stellt der grenzüberschreitende Ansatz eine große Hürde dar, die jedoch durch den gemeinsamen Willen und die Kooperationsbereitschaft aller Anlieger reibungslos gemeistert wurde. Die Koordinierung der Gesamtmaßnahme im bayerischen Teil schafft zudem erhebliche Synergieeffekte, weil die Maßnahmen gebün-



Nr. 41: Qualitätsoffensive Paneuropa-Radweg – Seite 2

delt ausgeschrieben werden. Ein weiterer Zusatznutzen entsteht durch den Aufbau eines gemeinsamen Internetportals, das zudem die Angebote der Tourismusdestination einbindet und die Anliegerregionen wie Perlen an einer Schnur präsentiert. Die einheitliche Beschilderung nach ADFC-Richtlinien für den bayerischen Abschnitt ist dabei eine Selbstverständlichkeit. Weitere abgestimmte Marketingaktivitäten, wie z.B. grenzüberschreitende Radwanderkarten, präsentieren das gemeinsame touristische Potential des Grenzraumes und sind dadurch einem größeren Publikum zugänglich

Träger

→ Landkreis Neustadt a.d.Waldnaab

Info/Ansprechpartner

→ Simon Wittmann und Margit Frauenreuther
Stadtplatz 38
92660 Neustadt a.d.Waldnaab
09602/799030
landrath@neustadt.de
mfrauenreuther@neustadt.de
www.paneuroparadweg.eu



Nr. 42: Der Wikinger-Friesen-Weg: Deutschlands erster „vertonter“ Radfernweg – Seite 1

→ *Der Wikinger-Friesen-Weg hat durch die Audio-tracks an Attraktivität gewonnen und ein Alleinstellungsmerkmal gegenüber den anderen Radfernwegen Deutschlands. Steigende Besucherzahlen, zufriedene Radfahrer und Gäste, die ein Stück Geschichte aus der Region mit nach Hause nehmen, zeugen von dem Erfolg des Projektes. Der Wikinger-Friesen-Weg ist ein thematischer Radfernweg, der mit seinem Thema (Wikinger und Friesen) auch Kulturinteressierte zum Radfahren animiert. Durch die Audiotracks am Wikinger-Friesen-Weg wird die Fahrradtour zum Erlebnis, das sich hören lassen kann!*

Kurze Projektbeschreibung:

→ **Ziel:** Mit diesem Projekt soll eine Verbindung zwischen den Kulturen der Wikinger und Friesen und dem Radfahren geschaffen werden. Das Fahrradfahren wird mit einem (Hör-)Erlebnis verbunden. Ein weiteres Ziel ist die Schaffung eines innovativen Angebotes mit überregionalem Vermarktungspotential und so mit auch die Stärkung des Radtourismus in der Region und Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit.

→ **Bisherige Ergebnisse:** „Deutschlands erster vertonter Radfernweg“ ist sicher das beste Ergebnis! Das Projekt hat bisher die Phase der Planung und Erstellung der Audiotracks erfolgreich gemeistert. Aktuell wird mit der Unterstützung von bekannten Schauspielern, wie zuletzt mit dem Landarzt Walter Plate, für die Audiotracks am Wikinger-Friesen-Weg geworben. Schon jetzt haben sich die Anfragen für den Wikinger-Friesen-Weg aufgrund der Audiotracks verdoppelt.

→ **Finanzierung:** Zukunftsprogramm Wirtschaft Schleswig-Holstein, Zukunftsprogramm Länd-

licher Raum (AktivRegion) Schleswig-Holstein, Kulturstiftung der Nord-Ostsee Sparkasse, Kreise Nordfriesland, Schleswig-Flensburg, Rendsburg-Eckernförde, Ämter und Gemeinden entlang des Weges

→ **Zeitraum:** 2007 Eröffnung des Wikinger-Friesen Weges – 2009/2010 Erstellung der Audiotracks

Ausführliche Beschreibung:

→ Der Wikinger-Friesen-Weg ist ein rund 300 km langer thematischer Radfernweg in Schleswig-Holstein entlang des historischen Handelsweges der Wikinger und Friesen zwischen St. Peter-Ording an der Nordseeküste und Maasholm an der Ostseeküste. Der Wikinger-Friesen-Weg wurde im Jahr 2007 eröffnet und fortan weiterentwickelt. Im Jahr 2009 wurde mit der Erstellung der Audiotracks begonnen. Die Audiotracks ermöglichen es den Radfahrern, sich über das Leben der Wikinger und Friesen zu informieren. Die Hörtexte sind kurze, vorproduzierte Beiträge, die an ausgewählten Stellen entlang des Radfernweges und bei dem Besuch von Sehenswürdigkeiten angehört werden können. Die Hörtexte stehen mittels MP3 im Internet als Download bereit. Außerdem sind DVDs mit den Hörtexten in den Touristinformationen am Wikinger-Friesen-Weg erhältlich. Die Audiotracks sprechen verschiedene Zielgruppen an. Neben der klassischen „Radlerzielgruppe“, den Best Agern, wurde mit den Audiotracks auch „etwas Interessantes“ für die Familien mit Kindern geschaffen. Kinder und Jugendliche finden einen MP3-Player cool und somit steht einem Familienausflug auf dem Fahrrad nichts im Weg. Aber auch „Hobbyarchäologen“ werden animiert, sich auf das Fahrrad zu setzen und das wissenschaftlich aufbereitete Material in Hörform zu erleben. Für alle begeisterten

Radfahrer sind die Audiotracks eine attraktive Angebotserweiterung. Die Audiotracks sind auf CD mit Booklet und im Internet erhältlich. Fertig bespielte MP3-Player können in den Touristinformationen ausgeliehen und wieder abgegeben werden (z.B. in St. Peter-Ording ausleihen und in Kappeln abgeben). Die TAG hat hochwertige Angebote für Radfahrer geschaffen. Neben den allgemeinen Leistungen wie Übernachtungen in fahrradfreundlichen Betrieben, Gepäcktransfer und Lunchpakete werden eine Schönwetter-Garantie, E-Bikes und die Audiotracks auf dem Wikinger-Friesen-Weg mit angeboten. Dabei wird ein besonderer Wert auf die Vernetzung mit schon bestehenden Angeboten gelegt, so dass die gesamte Region zu einem Fahrrad-Eldorado in Schleswig-Holstein wird. Bei dem Projekt „Der Wikinger-Friesen-Weg: Deutschlands erster ‚vertonter‘ Radfernweg!“ sind Innovation, Kreativität und viel Engagement zusammengekommen und haben ein fahrradfreundliches Angebot auf den Weg gebracht! Einzigartig ist auch die Zusammenarbeit zwischen Kommunen und Touristikern. Das große gemeinsame Ziel, Menschen in der schönen Umgebung von Meeren und Flüssen zum Radfahren zu animieren, wird durch diese Zusammenarbeit und die Initiierung eines solchen Projektes erreicht. „best for bike“ in Schleswig-Holstein!

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

- „Fünf gute Gründe“ sprechen für dieses Projekt:
- Ein Alleinstellungsmerkmal wurde geschaffen.
 - Kultur und Radfahren wurden miteinander verbunden.
 - Ein fahrradfreundliches Rundumpaket wurde entwickelt.
 - Neue Zielgruppen werden zum Radfahren animiert.
 - 2.148 Anfragen bzgl. der Audiotracks wurden seit Beginn der Vermarktung gezählt.



Nr. 42: Der Wikinger-Friesen-Weg: Deutschlands erster „vertonter“ Radfernweg – Seite 2

Die hohe Nachfrage bestätigt den richtigen Weg eingeschlagen und eine fahrradfreundliche Entscheidung getroffen zu haben.

Träger

- Touristische Arbeitsgemeinschaft (TAG)
Wikinger-Friesen-Weg

Info/Ansprechpartner

- Frau Marianne Budach
Grünes Binnenland
Dorfstraße 8
24963 Tarp
04638/2108392
marianne-budach@tourismus-nord.de
<http://www.wikinger-friesen-weg.de>



Nr. 43: Rundweg der Klänge in Norderstedt – Seite 1

→ Der 7 km lange Rundweg der Klänge verbindet Freizeitgenuss per Rad oder zu Fuß mit der spielerischen Sinneserfahrung an 13 Klangspielobjekten. Hier erleben die Besucher/-innen, dass man Klänge nicht nur hören, sondern auch sehen und spüren kann, und erfahren nebenbei Wissenswertes zum Thema „Was sind Töne?“ und „Wie höre ich?“.

Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Förderung des Fuß- und Radverkehrs, des täglichen Verkehrs (Beruf, Schule und Einkauf) und in der Freizeit durch ein besonderes Angebot aus 13 Klangspielobjekten entlang des Themenrundweges. Attraktivität für Jung und Alt. Wiederbeleben von innerstädtischen Naherholungsflächen des Grünen Leitsystems mit Anschluss an die Wohngebiete in der Stadt der kurzen Wege. Ein Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung der Stadt Norderstedt: umweltverträglich, sozial gerecht und wirtschaftlich.
- **Bisherige Ergebnisse:** Bereits einen Monat nach der Eröffnung waren 3.000 Faltblätter vergriffen. Mehr als 50 Personen besuchten die erste Führung. Über 2.000 Klicks auf der Homepage innerhalb der ersten 1½ Monate. Beitrag in der Reihe „Sonntagsspaziergänge“ im Hörfunk des NDR.
- **Finanzierung:** 80.000 € für Klangspielobjekte und 14.000 € für Infotafeln.
- **Zeitraum:** April bis September 2010

Ausführliche Beschreibung:

→ Die Erholung liegt in Norderstedt näher, als man denkt! Besondere Naturräume wie Moore und Feuchtgebiete, Wiesen und alte Forstbestände verteilen sich – oft wenig bekannt – über das ganze Stadtgebiet. Die Stadt Norderstedt verfolgt seit den 70er Jahren die Freihaltung und Verknüpfung des Grünen Leitsystems mit allen Zielen

des Alltags und Freizeitverkehrs. Dadurch können fast alle Wege mit dem Rad oder zu Fuß abseits der stark befahrenen Straßen über die ruhigen Magistralen des Stadtgebietes erledigt werden. Dabei ist man häufig sogar schneller unterwegs, als mit dem Auto.

Ziel des Konzeptes zur Entwicklung von Themenrundwegen ist es, insgesamt sieben Rundwege mit ca. 80 Kilometern Länge aufzuwerten und bekannt zu machen. Leicht erreichbar von allen Stadtteilen und trotzdem weit genug entfernt von den stark befahrenen Straßen saniert die Stadtverwaltung diese Rundwege, baut sie aus und beschildert sie: für alle Norderstedter/-innen von der Großmutter bis zum Enkel. Zusätzlich werden neue Attraktionen geschaffen oder vorhandenes Potential aufgewertet und mit neuen Themen und Erfahrungen verknüpft: Welche Tiere und Pflanzen mögen es besonders feucht? Wie bestimmt die Sonne unser Leben? Wie lässt sich ein Wald nachhaltig nutzen? Dabei drücken die ausgewählten Namen und speziell entwickelten Symbole jedes Rundweges die Besonderheiten am Wegesrand aus.

Der Rundweg der Klänge

Töne kannst Du nicht nur hören, sondern auch spüren! Etwa wenn der Summstein oder die Granitharfe vibriert. Du kannst sie sogar sehen, wenn die Glocke schwingt. Auf sieben Kilometern verführt der Rundweg der Klängen mitten in Norderstedt mit seinen 13 Klangspielobjekten dazu, diese mit allen sechs Sinnen zu erleben. Töne helfen uns im Alltag, uns zu orientieren, uns mit unseren Mitmenschen zu verständigen oder Gefühle auszudrücken. Klang ist das erste, was wir als Baby im Leben erfahren, und das Letzte, was uns als Greise begleitet.

Je nach Tonart und Lautstärke können Klänge unseren Ohren schmeicheln oder sie als Lärm belästigen. Durch den spielerischen Umgang mit Tönen erfahren die Besucher/-innen, wie wichtig es ist, ihr Gehör zu schützen.

Die 13 Klangobjekte

Der würde bei einer Wippe, einem Zylinder und einer Windmühle an Klänge denken? Hugo Kükelhaus, Pädagoge, Forscher und Künstler, hat aus ihnen und zehn weiteren Objekten Musikinstrumente gemacht: „Schlage Deine Melodie auf Granit“, „Flüstert: Deine Geheimnisse in den Trichter“ und „Erlaube Dir das Meer rauschen auf der Drehplatte!“.

Der Rundweg der Klänge schließt an alle sechs weiteren Themenrundwege innerhalb des Grünen Leitsystems an, sodass er auch als Ausgangspunkt für längere Touren – z.B. in das regionale Umland der AktivRegion Alsterland bis zur oberen Alsterniederung und zu weiteren Naturschutzgebieten wie dem Wittmoor (ältestes Naturschutzgebiet Hamburgs) – genutzt werden kann. Die direkte Anbindung an das Bus- und Bahnnetz ermöglicht auch das Kennenlernen von Teilrouten, je nach physischer Konstitution und zur Verfügung stehender Zeit.

Der Rundweg der Klänge ist auch für sehbehinderte Menschen geeignet. Der Rundweg der Klänge wurde und wird durch eine intensive städtische Öffentlichkeitsarbeit begleitet:

- Vorstellung im Februar 2010 auf der Messe „Rund ums Haus“ und am 19.09.2010, dem autofreien Sonntag, innerhalb der Woche der Mobilität
- Führung für jedermann/-frau zur Eröffnung am 22.09.2010
- Kostenloses Faltblatt „Rundweg der Klänge“



Nr. 43: Rundweg der Klänge in Norderstedt – Seite 2

- Übersichtspyllone vor Ort und Beschilderung mit einem eigens dafür professionell entwickelten Notensymbol zur Orientierung
- Interaktiver Stadtplan im Netz der Stadt Norderstedt mit allen Standorten der Klangspielobjekte und Erläuterungen!

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Der Rundweg der Klänge ist in seiner Dimension aus 13 Klangspielobjekten durch seinen Fokus auf das Thema „Was sind Töne?“ und „Wie höre ich?“ einzigartig im deutschen Raum. Er ist gleichermaßen attraktiv für Jung und Alt. Z.B. wurden die zwei Infotafeln zum Thema „Was sind Töne?“ und „Wie höre ich?“ in Zusammenarbeit mit Lehrerinnen aus der Gehörlosenschulung, einer örtlichen Grundschulklasse, einer Grafikerin und einer Texterin entwickelt. Dadurch präsentieren sich die Inhalte in einer bildhaften, einfach eingängigen Darstellung und einer leicht verständlichen Sprache für alle Menschen.

Der Rundweg der Klänge spricht nicht nur Tourismus- und Freizeitfahrer/-innen an, sondern ist speziell für den Alltags- und Feierabendverkehr gedacht, um

- das Fahrrad möglichst auf allen Wegen zu nutzen,
- dabei Spaß zu haben und
- nebenbei Wissenswertes am Rande aus dem Bereich der Lärminderung und nachhaltigen Entwicklung zu erfahren.

Der Rundweg der Klänge ist Bestandteil des umweltpädagogischen Programms zum Thema Lärminderung. Er ist insbesondere auch für Schulklassen oder Kitagruppen geeignet, die das Thema „Hören“ mit einer umweltverträglichen und klimaneutralen Mobilität verbinden möchten. Damit ist er ein Beitrag für nachhaltige Bildungsarbeit der Stadt Norderstedt.

Der Rundweg wurde von städtischen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern ohne externe Hilfe ausgearbeitet und ist ein Beispiel für die Fortsetzung des umweltpädagogischen Programms zum Thema „Hören, Lärmvermeidung und nachhaltige Entwicklung“ auf einer neuen Ebene.

Träger

- Stadt Norderstedt
Projektgruppe Themenrundwege

Info/Ansprechpartner

- Anne Ganter, Katja Becziczka
Rathausallee 50
22846 Norderstedt
040/53595368 oder 040/53595196
anne.ganter@norderstedt.de
katja.becziczka@norderstedt.de
www.norderstedt.de/themenrundwege



Nr. 44: GPS-Radtouren rund um Pulheim – Seite 1

→ *Projektziel ist eine Intensivierung der Fahrradnutzung auf der Basis einer positiven, sympathiegeprägten Grundhaltung zur Fortbewegung mit dem Rad.*

Das Projekt geht davon aus, dass positive Erlebnisse auf und mit dem Rad zu einer vermehrten Radnutzung führen und eine wichtige Voraussetzung darstellen, das Rad vermehrt auch für Fahrten einzusetzen, für die bislang Kfz genutzt wurden.

Erreicht werden soll dies durch den Aufbau eines regionalen, GPS-basierten Radnetzes. Die hier kostenlos angebotenen Rundrouten sollen unkompliziert und stressfrei zu den gewünschten positiven Erlebnissen führen.

Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Intensivierung der Radnutzung durch Bereitstellung eines regionalen GPS-Radroutennetzes
- **Bisherige Ergebnisse:** 28 Radrouten mit einer Gesamtlänge von ca. 900 km wurden erstellt, zum Download bereitgestellt, von Interessenten knapp 7.000-mal angeschaut und ca. 1.600-mal heruntergeladen.
- **Finanzierung:** Durch die lokale Agenda 21 Pulheim. Bisherige Projektkosten: ca. 500 EUR. Keine Personalkosten. Ausschließlich ehrenamtliches Engagement.
- **Zeitraum:** Seit 2006 fortlaufende Veranstaltungsreihe

Ausführliche Beschreibung:

→ „Lass uns eine Radtour machen“ ist an schönen Wochenenden ein häufig gesagter Satz, der bei vielen bisher leider nicht immer auf spontane Gegenliebe stößt.

Ursache hierfür ist nicht etwa eine grundsätzliche Aversion gegen das Radfahren. Nein, lange Gesichter entstehen, wenn auf die Frage nach dem „Wohin“ und der Strecke dorthin immer die gleichen Antworten kommen.

Radfahren ist aber auch „Entdecken“. Neue Ziele auf neuen Wegen sind der Schlüssel zum Spaß. Die Umwelt rund um den Wohnort erfahren ohne das Risiko, sich zu verfahren oder sich gar zu überfordern. So stellen wir und den Einstieg in einen erlebnisreichen Tag auf dem Rad vor. Doch damit nicht genug. Die hier erzeugte Sympathie für das Radfahren bildet das Fundament für unser Hauptziel: die Verlagerung von Kurzstreckenfahrten vom bisher genutzten Auto auf das Fahrrad. Je mehr positive Erlebnisse ich mit dem Radfahren verknüpfe, umso selbstverständlicher wird auch dessen Verwendung im Alltag.

Das Projekt hat hierzu ein zur Zeit 28 Radtouren umfassendes Angebot geschaffen, das Radfahrern ein über 900 km umfassendes Tourennetz erschließt. Dieses Angebot ist bis auf wenige Ausnahmen für normale Tourenräder nutzbar. Einige Strecken sind eher für Mountainbikes empfohlen, werden aber auch von Tourenrädern befahren.

Die Orientierung erfolgt dabei ausschließlich über GPS. Die Nutzung setzt daher ein GPS-Gerät oder ein GPS-fähiges Handy voraus. Die Touren stehen für Nutzer unentgeltlich auf der Internetseite www.gpsies.com zum Download bereit. Einen vollständigen Überblick zu unserem Angebot bekommen Sie dort.

Die Routen sind in zwei Gruppen geteilt: Die „Fit“-Reihe umfasst Touren, die auf unproblematischem Untergrund

verlaufen, und liefert eine präzise Beschreibung der zu erwartenden Belastung mit. Der Nutzer kann hierdurch einen gezielten Belastungsaufbau betreiben.

Die „Tour“-Reihe hat geringere Ansprüche an die Beschaffenheit des Untergrundes und berücksichtigt in der Streckenführung eher touristische Zielpunkte.

Beide Routentypen werden fast ausschließlich (soweit möglich) über autofreie Wege geführt und sind qualitätsoptimiert, d.h., die Routen wurden am Computer nachbearbeitet und werden regelmäßig überprüft und ggf. angepasst.

Einige Routen sind bewusst nicht als geschlossener Rundkurs angelegt, sondern beziehen kurze Bahnstrecken mit ein, so dass der Aktionsradius deutlich vergrößert wird. Nebenbei wird dem Nutzer über die Barriere „Bahn + Rad“ geholfen.

Ausblick:

Der dargestellte Projektstand stellt für uns eine solide Ausgangsbasis dar, die im Rahmen der im März stattfindenden Pulheimer Gesundheitstage der Bevölkerung vorgestellt werden soll.

Zur Überbrückung der technischen Hürde (GPS-Geräte) suchen wir einen Sponsor-Partner, der in seinem zentral gelegenen Ladenlokal GPS-Geräte ausleiht und dem Nutzer die ersten Schritte erklärt.

Im weiteren Verlauf planen wir das Tourenangebot noch um einige Themenrouten zu ergänzen. Bei entsprechender Unterstützung reichern wir diese mit Sound- und /oder Video-Erläuterungen an



Nr. 44: GPS-Radtouren rund um Pulheim – Seite 2

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Dieses Projekt könnte auch für andere Kommunen und Organisationen zum Vorbild werden, denn es zeigt, dass mit Engagement auch mit kleinem Budget ein hoher Beitrag zur Intensivierung der Radnutzung erreicht werden kann.

Dieser Multiplikatoreffekt könnte dem regionalen Radverkehr zu wichtigen Impulsen verhelfen.

GPS-Radnetze können als Ergänzung bereits vorhandener beschilderter Radrouten das regionale Tourenangebot erheblich vergrößern und damit dem Bürger wesentlich mehr positive Erlebnismomente erschließen. Gleichzeitig entstehen im Vergleich zum beschilderten Radweg deutlich geringere Kosten für Pflege und Unterhalt.

Eine Prämierung könnte dem Projekt einen für die nächste Ausbaustufe wichtigen Schub geben. Hier könnte es gelingen, mit Hilfe der hier geplanten MP3- oder Videotouren das Routenangebot innovativ zu erweitern.

Träger

→ Lokale Agenda 21 Pulheim

Info/Ansprechpartner

→ Klaus Dengel
Schillerstraße 8
50259 Pulheim
02238/50278
klaus.dengel@googlemail.com
http://www.gpsies.com/trackList.do?username=Agenda_Pulheim



Nr. 45: Rheder Sagen-Safari – zurück in die Vergangenheit – Seite 1

→ Die „Rheder Sagen-Safari – zurück in die Vergangenheit“ ist eine ca. 23 km lange Radtour mit jeder Menge Überraschungen und Live-Spielszenen. Eine Gruppe, bestehend aus rund 60 Personen, begibt sich auf Rad-Safari und lernt die sagenumwobenen Orte Rhedes kennen. Neben einem spannenden Programm ist auch für das leibliche Wohl gesorgt. Die Besucher werden Teil der Sagen und Mythen und können sich als tapfere Helden beweisen. Die Radtour garantiert einen Tag voller Ereignisse und Spaß, den man so schnell nicht vergisst.

Kurze Projektbeschreibung:

→ Ziel:

- aktive Freizeitgestaltung mit dem Fahrrad
- Angebot für die ganze Familie und für alle Altersgruppen
- Programm für Rheder Bürger, aber ebenso für auswärtige Gäste
- erlebnisreiches Kennenlernen der Region und der damit verbundenen Sagen
- kurz: „Rundum-Sorglos-Paket“, bei dem Groß und Klein auf ihre Kosten kommen

→ Bisherige Ergebnisse:

- rege Teilnahme an den angebotenen Touren – sehr zufriedene Teilnehmer

→ Finanzierung:

- geringe Teilnahmegebühr
- ehrenamtliche Unterstützung durch einige Rheder Vereine

→ Zeitraum: Jährlich im Sommer

Ausführliche Beschreibung:

→ Dem achtjährigen Jan stockte der Atem. Hatte Mama nicht immer erzählt, Ritter gäbe es heute nicht mehr? Und nun kämpften zwei fürchterlich große Ritter mit ihren Schwertern direkt vor seinen Augen. Unter der

Last der schweren Kettenhemden stritten die beiden Heißsporne um die Gunst der Prinzessin! Aber nicht nur die Kinder werden in den Bann der Rheder Sagen-Safari gezogen, auch als erwachsener Teilnehmer kommt das Gefühl auf, in der falschen Kleidung zu stecken: „Ein Brokatgewand wie das der Edelleute wäre jetzt toll!“



Überall findet man sie: magische Orte, die Geschichten erzählen und die Besucher in eine andere, fremde Welt entführen. Auch rund um Rhede befinden sich alte Herrensitze, Bildstöcke und Plätze, um die sich Mythen und Sagen ranken. Bei der Sagen-Safari werden einige dieser verzauberten Plätze besucht und die Teilnehmer können sich von den spannenden Erzählungen und Theateraufführungen in eine andere Welt versetzen lassen. Die

sagenhafte Ganztags-Radtour ist seit 2007 live erlebbar und wird aufgrund der regen Nachfrage jährlich angeboten. Genau richtig für vielseitig interessierte Familien mit Kindern im „Märchen-Alter“ und Genießer aller Art. Von der St. Gudula-Kirche geht es mit dem Fahrrad zur ersten Station am „Haus Kretier“. Im Winter 1671 soll es um das Haus herum Blut geregnet haben. Das Wasser in den Gräben färbte sich rot und gefror schließlich zu rotem Eis. Während die Sage ansprechend erzählt wird, erhalten alle Teilnehmer ein Glas „Blutregen“ (Traubensaft).

Nächster Halt ist das „Hermann-Löns-Denkmal“ in den Winkelhauser Bergen, wo der menschenfressende „Riese Wahrmann“ sein Unwesen getrieben haben soll. Die Kinder werden Teil der Sage und können sich als tapfere Helden beweisen.

Ein Picknick gibt neue Kraft und die Rad-Tour führt weiter zum „Spielberg“ nach Büngern.

Die Geschichte vom „griesen Wiefken“, einem furchterregenden Wesen, folgt auf den nächsten Wegkilometern. Plötzlich erscheint das „griese Wiefken“ am Wegesrand und jagt den Radfahrern mit ihrem gruseligen Gelächter einen großen Schrecken ein. Und auch die schaurige Erzählung der „Pieta von Crommert“ erzeugt bei so manchen eine Gänsehaut.

Das große Finale findet am Rheder Schloss statt. Hier stellen die Rheder Ritter das „Duell im Schlosse zu Rhede“ nach. Die Geschichte erzählt von zwei Brüdern, die sich in dasselbe Edelfräulein verlieben. Die Jungfrau spielt mit den Herzen der Ritter, die sich somit in einen spannenden Schwertkampf begeben, wobei sie beide sterben. Das Edelfräulein verfällt darauf in den Wahnsinn und stirbt in Einsamkeit. Noch heute soll sich zur Geisterstunde in der Silvesternacht die Gestalt einer weißen Dame im Schloss zeigen, die versucht, die Spuren vom Kampf zu beseitigen.

Neben den spannenden Sagen begrüßen die Teilnehmer die Rundumversorgung. An verschiedenen Stationen



Nr. 45: Rheder Sagen-Safari – zurück in die Vergangenheit – Seite 2

werden Getränke gereicht, auch das Picknick und Grillfest geben die notwendige Stärkung. An diesem Tag kann nur mit der eigenen Währung, nämlich den Sagen-Talern, bezahlt werden. Zusätzlich sorgt ein Rätsel für Abwechslung, denn die Eule, als Symbol für die Rad-Safari, hat einiges vergessen. Die Kinder können die Fragen schnell beantworten.

Diese Rad-Tour garantiert einen Tag voller Ereignisse und Spaß, den man so schnell nicht vergisst. Unterstützt wird die Rad-Safari durch einige Rheder Vereine, dem Bühnenspielverein, dem Heimatverein und den Rheder Rittern.

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

- Die Jury sollte sich aus folgenden Gründen für die „Rheder Sagen-Safari“ entscheiden:
- **Einmaliges Raderlebnis für die ganze Familie**
Die Tour ist ein Angebot für die ganze Familie und wird zu einem einmaligen Erlebnis für Groß und Klein. Durch die Verkürzung der ausgeschilderten Route und die zahlreichen spannenden Pausen können auch die Kinder mit ihrem eigenen Rad teilnehmen.
- **Besondere Leistungen**
Die Teilnehmer erhalten gegen eine geringe Teilnahmegebühr ein besonderes Ganztagesprogramm und eine umfassende Verpflegung.
- **Ehrenamtliches Engagement**
Das ehrenamtliche Engagement der Rheder Vereine spielt hierbei eine wichtige Rolle. Denn nur durch die Unterstützung dieser Vereine kann ein solches Programm angeboten werden.
- **Kultur, Natur und Historie**
Auf der Strecke, die durch natürliche Venn- und Heidegebiete führt, lernen die Teilnehmer die Umgebung und viele interessante mythische Sagen über Rhede kennen. Gleichzeitig wird ein

umfassendes Kulturprogramm geboten.

Als fahrradfreundliche Stadt bietet Rhede ihren Bürgerinnen und Bürgern sowie auswärtigen Gästen ein Freizeitprogramm mit dem Fahrrad an.

Auf den ausgeschilderten Routen kann jeder auf eigene Faust Radtouren erleben. Die geführte Rad-Safari hingegen bietet ein Erlebnis der besonderen Art. Gemeinsam in einer Gruppe lernt man die Umgebung und die Sagen kennen. Die liebevoll organisierte Rundumversorgung macht den Tag für alle Teilnehmer zu einem besonderen Ereignis, an das man sich gerne zurückerinnert.

Dennoch sollte nicht außer Acht gelassen werden, dass es sich bei diesem Projekt um eine „freiwillige Aufgabe“ handelt, deren Verwirklichung auf ein großes Maß an zusätzlicher Einsatzbereitschaft und Kreativität der ehren- und hauptamtlichen Organisatoren angewiesen ist. In Zeiten knapper Ressourcen sollte ein kleines – aber besonders liebenswertes – Projekt, das vielen Menschen eine Freude bereitet, ausgezeichnet werden.

Träger

→ Stadt Rhede

Info/Ansprechpartner

→ Verena Schuurmann
Rathausplatz 9
46414 Rhede
02872/930 246
v.schuurmann@rhede.de
www.rhede.de



Nr. 46: Drais-Route – Karl und Karla auf den Spuren des ältesten Radwegs der Welt – Seite 1

➔ Anlässlich des Drais-Jahres 2010 eröffnete die Stadt Mannheim die Drais-Fahrrad-Route. Sie führt vom ehemaligen Wohnhaus des Erfinders zum heutigen Karlsplatz, im Jahr 1817 Wendepunkt der weltweit ersten Zweirad-Fahrt durch Drais. Von dort führt die Route zurück ins Stadtzentrum, wo sie am Denkmal des ersten Automobils endet. In einer großen Eröffnung radelte am 12. Juni, dem Datum der legendären Erstfahrt, ein mit roten „Karl“-Trikots ausgestatteter Fahrrad-Corso aus 141 Vornamensvettern von Karl Drais auf der neuen Route durch Mannheim. Mit der Drais-Route lassen sich nun die Anfänge der individuellen Mobilität von Fahrrad und Auto klimafreundlich mit dem Rad er„fahren“. Ergänzend informiert ein Routen-Faltblatt über Leben und Werk von Karl Drais.

Kurze Projektbeschreibung:

- ➔ **Ziel:** Öffentlichkeitswirksame Eröffnung der neuen Drais-Fahrrad-Route im Drais-Jahr 2010
- ➔ **Bisherige Ergebnisse:** –
- ➔ **Finanzierung:** Kommunal & Sponsoren
- ➔ **Zeitraum:** Juni 2010

Ausführliche Beschreibung:

➔ Anlässlich des 225. Geburtstags von Zweirad-Erfinder Karl Drais eröffnete die Stadt Mannheim am 12. Juni die Drais-Fahrrad-Route. Die Route folgt so weit wie möglich dem historischen Streckenverlauf, den Karl Drais am 12. Juni 1817 mit seinem „Veloziped“ oder „Laufmaschine“ genannten Gefährt von seinem Mannheimer Wohnhaus in der Innenstadt bis zur damaligen Schwetzingen Poststation im heutigen Stadtteil Rheinau zurücklegte. Die Befahrung der ca. 14 km langen Strecke, für die Drais nur eine knappe Stunde benötigte, gilt heute als Geburtsstunde des Fahrrads und als Beginn der individuellen Mobilität.



Die neue Route ist mit einem eigenen Drais-Logo durchgehend beschildert. Bei der Beschilderung wurde die für den südlichen Teil des Stadtgebiets noch fehlende Fahrrad-Wegweisung mit eingeführt. Eine begleitende Faltbroschüre informiert entlang markanter Streckenpunkte über Leben und Werk des genialen Erfinders. Aufgrund der hohen Wertschätzung von Drais im Ausland enthält der Flyer auch eine englische Zusammenfassung. Startpunkt der Route ist das Mannheimer Schloss und das in unmittelbarer Nachbarschaft gelegene, aber nicht mehr vorhandene Wohnhaus von Karl Drais. Eine dort am Vortag der Eröffnung enthüllte Info-Tafel weist auf Drais und die neue Route hin. Die vor allem verkehrshistorisch bedeutsame Route durch das südliche Stadtgebiet führt ab dem Drais-Denkmal am Karlsplatz (ehemaliger Standort der Poststation und anno 1817 Wendepunkt für Karl Drais) freizeittouristisch attraktiv durch den Grüngürtel zurück ins Stadtzentrum. Sie endet am Denkmal für das

ebenfalls in Mannheim erfundene Automobil. Carl Benz motorisierte 1886 ein dreirädriges „Velo“ – der „Benz-Patent-Motorwagen“ ist somit auch eine direkte Weiterentwicklung der Fahrrad-Technik, die in Karl Drais ihren Ursprung hat. Beides wird durch die neue „Drais-Route“ nun klimafreundlich als Fahrrad-Tour erlebbar. Für die Eröffnung des „ältesten Radwegs der Welt“ wurden über persönliche Anschreiben des Oberbürgermeisters und über Presse und Hörfunk möglichst viele Namensvettern und Namens„nichten“ von Karl Drais gesucht. Insgesamt 141 Karls und Karlas vom fünfjährigen Spross bis zum 83-jährigen Rentner folgten dem breiten Aufruf. Unter den Mitradlern befanden sich unter anderem ein Karl Benz und ein Karl aus der Draisstraße – auch aus der Drais-Geburtsstadt Karlsruhe nahm ein Karl an der Fahrt teil. Ausgestattet mit roten „Karl-Trikots“ samt Rückennummer „225“ sorgten die „Karls und Karlas“ für eine generationsübergreifende und stimmungsvolle Befahrung und Eröffnung der neuen Drais-Route. Der Bürgerverein Rheinau am Drais-Denkmal und der ADFC mit einem abschließenden Eröffnungsfest sorgten mit Festakt und Ehrung für große bürgerschaftliche Unterstützung



Nr. 46: Drais-Route – Karl und Karla auf den Spuren des ältesten Radwegs der Welt – Seite 2

des roten Karl-Pelotons. Bereits im Vorfeld berichtete die Presse landesweit über Mannheim, Drais und die neue Route. In Mannheim waren die „radelnden Karls“ am Wochenende des 12. Juni das zentrale Gesprächsthema.

Mit der Wegweisung und festlichen Eröffnung der Drais-Route erfüllte die Stadt Mannheim im Rahmen ihres Anfang des Jahres beschlossenen „21-Punkte-Programms Radverkehr“ auch die eigene Verpflichtung, möglichst jedes Jahr eine Hauptradroute auszuweisen und öffentlichkeitswirksam zu eröffnen.

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Mit der Drais-Route können auf 15 km Weglänge die „unglaublichen Anfänge der individuellen Mobilität“ klimafreundlich auf dem Fahrrad erfahren werden.

Durch Mannheims Sonderstellung als Geburtsstadt von Fahrrad und Auto wird bei der Routen-Befahrung deutlich, dass das Fahrrad nicht nur umweltfreundlicher Mobilitätskonkurrent, sondern technikhistorisch betrachtet auch direkter Wegbereiter des Automobils ist.

Bei der innovativen Eröffnung durch Mannheimer Karls und Karlas wurde die altersübergreifende Akzeptanz des Verkehrsmittels „Fahrrad“ auf sympathische Weise deutlich.

Die anregende und allgemeinen Gesprächsstoff bietende „Karl“-Fahrt mit Trikots, Buttons und Gewinnspielen sorgte bei der lokalen Öffentlichkeit für ein neues positives Bewusstsein für das Fahrrad und für eine zeitgemäße Erlebnis-Inszenierung der sonst nur museal vermittelten technikhistorischen Leistung des Fahrrad-Pioniers Karl Drais.

Und natürlich – ohne Drais auch kein („best for bike“-) Preis

Träger

→ Stadt Mannheim

Info/Ansprechpartner

→ Peter Roßteutscher
Rathaus E 5
68159 Mannheim
0621/2939358
peter.rossteutscher@mannheim.de
<http://www.mannheim.de/buerger-sein/radfahren-mannheim>

Auf den Spuren des Zweirad-Erfinders

Karl Drais (1785–1851)



Karl Drais, geboren am 29. April 1785 in Karlsruhe, war zunächst Forstbeamter in badischen Diensten, wurde jedoch später bei Fortzahlung seiner Bezüge vom aktiven Dienst freigestellt und schlug eine Erfinderlaufbahn ein. Er gehört in die Reihe der großen Mannheimer Erfinder – nahezu alle seine bedeutenden Erfindungen machte er in der Quadratestadt: Karl Drais

entwickelte unter anderem einen Klavier-Rekorder auf Papierband, die erste Schreibmaschine mit Tastatur und eine Stenomaschine auf Lochstreifen.

Seine bedeutendste Erfindung war jedoch die zweirädrige Laufmaschine, die Basisinnovation für Fahrrad, Motorrad und Automobil. Mit diesem Gefährt unternahm er am 12. Juni 1817 eine Fahrt von seinem Wohnhaus in der Nähe des Mannheimer Schlosses zum damaligen Schwetzingen Relaishaus im heutigen Stadtteil Rheinau.

Karl Drais benutzte für seine Ausfahrt die beste Straße in ganz Baden – eine vom kurfürstlichen Residenzschloss in die Schwetzingen Sommerresidenz führende durchweg befestigte Chaussee. Das Relaishaus lag auf halber Strecke zwischen Mannheim und Schwetzingen. Drais benötigte für die etwa 7 km lange Strecke inklusive Rückweg nur eine knappe Stunde. Er erreichte damit auf seiner aus Holz gebauten und nur circa 22 Kilogramm wiegenden Laufmaschine eine Durchschnittsgeschwindigkeit von ca. 15 km/h.

Als überzeugter Demokrat war Drais vielen Anfeindungen ausgesetzt. Nach einem Mordanschlag zog er sich 1839–1845 nach Waldkatzenbach im Odenwald zurück. 1849 legte er seinen Adelstitel ab. Er starb in bescheidenen Verhältnissen am 10. Dezember 1851 in Karlsruhe, nachdem die preussischen Besatzer seine Erfinderpension restlos beschlagnahmt hatten.



Nr. 47: E-Bike – Regiotouren – Seite 1

→ Das „Liebliche Taubertal“ ist eine herrliche Rad-Wander-Region. In den zurückliegenden Jahren wurden rund 2.200 km Radtouren ausgearbeitet. Es besteht eine Auswahl an bequemen Erlebnisradtouren, Themenradtouren und Touren für sportliches Radeln. Über die E-Bike-Regiorouten sollen auch die Seitentäler und die Höhen des Taubertals erschlossen werden. Es wird ein E-Bike-/Pedelec-Verleihsystem aufgebaut, ebenso ein Akku-Ladesystem in Zusammenarbeit mit der Hotellerie und Gastronomie sowie den örtlichen Energieversorgern. Die Menschen werden zu kulturellen Sehenswürdigkeiten gelenkt und genießen nach ihrer Radausfahrt den Komfort in den Hotel- und Gastronomiebetrieben.

Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Auch älteren Menschen soll Radfahren in der herrlichen Landschaft des „Lieblichen Taubertal“ ermöglicht werden
- **Bisherige Ergebnisse:** Das Projekt ist in der Entwicklungsphase
- **Finanzierung:** Über die Touristikgemeinschaft „Liebliches Taubertal“ sowie die Städte und Gemeinden in dieser Ferienlandschaft
- **Zeitraum:** Nach Markteinführung; voraussichtlich 1. November 2011; ganzjährig; Dauereinrichtung

Ausführliche Beschreibung:

→ Im „Lieblichen Taubertal“ besteht der Radweg „Liebliches Taubertal – Der Klassiker“ von Rothenburg ob der Tauber bis Wertheim am Main. Er ist ein durch den ADFC bewerteter Fünf-Sterne-Radweg. In Deutschland gibt es nur zwei Fünf-Sterne-Radwege. Daneben bestehen Themenradwege wie „Wein-Rad-Tour“, „Hohenloher Residenzenweg“ oder „Grünkern-Radweg“. Ein bequemer Radwanderweg ist der „Main-Tauber-Fränkische Radach-

ter“, der Tauber, Main und die Ausläufer des Odenwaldes verbindet. Sportliche Touren sind die Radwege „Liebliches Taubertal - Der Sportive“ und „Mountainbiken im Lieblichen Taubertal“. Nun soll eine E-Bike-Regio-Region entwickelt werden. Das ist eine Antwort auf den demografischen Faktor. Die Menschen werden älter, möchten aber dennoch mobil sein. Es werden deshalb Rundkurse in der Ferienlandschaft „Liebliches Taubertal“ ausgearbeitet.

Diese Rundkurse führen zu kulturellen Sehenswürdigkeiten (Burgen, Schlösser, Klöster, Gärten) und den erlebenswerten Kleinstädten der Region. Hierbei gilt es auch Höhenzüge und damit Anstiege zu überwinden. Damit dies die ältere Bevölkerung leisten kann, werden zu diesen Regio-Radeltouren ein E-Bike-Verleihsystem und ein E-Bike-Akku-Ladenetz aufgebaut. Das Verleihsystem wird in der Endphase Verleihmöglichkeiten bei zahlreichen Radhändlern im „Lieblichen Taubertal“ sowie in den Bahnhöfen an der Tauberbahn vorsehen. Durch die Ferienlandschaft „Liebliches Taubertal“ verläuft die Tauberbahn. Damit die jeweiligen Rundtouren auch mit einem Akku gefahren werden können, wird es ein Akku-Ladenetz geben. Hierfür haben sich zahlreiche Hotel- und Gastronomiebetriebe sowie die örtlichen Energieversorger zur Verfügung gestellt. In den Hotel- und Gastronomiebetrieben können Gäste ihren Akku kostenfrei aus der Steckdose aufladen. Die örtlichen Energieversorger gewähren den Hotel- und Gastronomiebetrieben zum Jahresende einen pauschalen Preisnachlass von 20 Euro auf den Strompreis. Über diese Regioradelrouten mit E-Bike/Pedelec und Akku-Ladenetz werden auch ältere Menschen animiert, mit dem Fahrrad zu fahren. Sie können nach ihrer Tagestour abends in der ausgewählten

Unterkunft den Komfort des Hotels, der Pension, der Ferienwohnung oder des Privatzimmers genießen.

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Das „Liebliche Taubertal“ ist eine Paradedestination für Radler. Es bestehen bequeme und sportliche Radtouren. Es besteht die Kombination Rad- und Bahnfahren. Es ist die TauberCard aufgelegt. Diese bietet Radlern Preisnachlässe in kulturellen und in Freizeiteinrichtungen. Die Tauber-Card muss mit dem öffentlichen Personennahverkehr kombiniert werden. Der Radtransport ist auf der Tauberbahn zwischen Wertheim und Niederstetten kostenfrei. Regioradeln setzt auf den Ansatz, in einem Ort bleiben zu können. Eine Antwort für die älter werdenden Menschen, die Komfort und Service suchen. Dennoch möchten auch die älteren Menschen mobil bleiben. Mit dem Regioradelnetz, dem Verleihsystem und dem Akkuladenetz wird eine tolle Ergänzung zur Raddestination „Liebliches Taubertal“ geschaffen. Wir fördern Radfahren.

Träger

- Liebliches Taubertal

Info/Ansprechpartner

- Jochen Müssig
Gartenstraße 1
97941 Tauberbischofsheim
09341/82-5705
jochen.muessig@main-tauber-kreis.de
www.liebliches-taubertal.de



Nr. 48: Hase-Ems-Rad-Service für Individualisten – Seite 1

→ Individualisten können sich ihre Unterkünfte entlang der ausgeschilderten Hase-Ems-Tour einfach selbst zusammenstellen, somit können sie ihre Etappenlängen auf ihre Bedürfnisse abstimmen. Auch Leihräder und Gepäcktransfer können so einzeln gebucht werden. Unsere Gäste sollen die Möglichkeit haben, ihre individuelle Radreise nach ihren Wünschen zusammenzustellen. Geplant ist die Einrichtung von mehreren E-Bike-Auflade-Stationen entlang der Hase-Ems-Tour.

Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Trend weg von der Pauschalreise, hin zum selber buchen
- **Bisherige Ergebnisse:** Hotels haben mehr individuelle Buchungen
- **Finanzierung:** Hasetal Touristik GmbH
- **Zeitraum:** 01.01.2010–31.12.2011

Ausführliche Beschreibung:

→ Auf der Internetseite www.hase-ems-rad-service.de bieten wir unseren Gästen die Möglichkeit sich ihre Radreise nach den eigenen Wünschen zusammenzustellen. Auf dem Button „Reservieren“ kann ein Leihrad und/oder der Gepäcktransfer individuell von Ort zu Ort gebucht bzw. reserviert werden. Über einen Link zur jeweiligen Homepage der Unterkunft kann der Gast direkt seine Anfrage/Reservierung an das Hotel schicken. Die Durchführung des Gepäcktransfers und die Organisation der Leihräder erfolgt durch die Hasetal Touristik GmbH. Die Zimmerbuchung erfolgt direkt beim Hotel. Der Gast erhält von uns eine Bestätigung über die Buchung des Gepäcktransfers und/oder der Leihräder.

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Weil wir mit diesem Angebot einem großen Wunsch unserer Gäste entsprechen. Der Gast möchte sich seine Etappenlänge gerne selbst einteilen und nicht „pauschal“ täglich 50–60 km radeln. Er hat so die Möglichkeit, die Route an seine Bedürfnisse anzupassen. Und es ist nicht mehr nötig, eine Pauschalreise buchen zu müssen, um in den Genuss des Gepäcktransfers zu gelangen bzw. hochwertige Leihräder am Startort zu erhalten. Wir machen dem Gast die Umsetzung seiner individuellen Radtour bequem und leicht.

Träger

- Hasetal Touristik GmbH

Info/Ansprechpartner

- Wilhelm Koormann
Langenstr. 33
49624 Lönningen
05432/599599
info@hasetal.de
www.hase-ems-rad-service.de



HASE-EMS-RAD-SERVICE

FÜR INDIVIDUALISTEN



ÜBERNACHTUNGEN

GEPÄCKTRANSPORT

Nr. 49: Emsland RADexpress und Emsland-Touren-Ticket für Bus und Bahn – Seite 1

➔ *Fahrradmitnahme in Bus und Bahn für mehr Radfahrspaß rund ums Urlaubsquartier: Als Emsland RADexpress fahren Busse mit Fahrradanhängern von April bis Oktober am Wochenende und an Feiertagen im 2-Stunden-Takt entlang beliebter Radwanderstrecken und das für nur 1,10 € pro Rad zusätzlich zu den Personentarifen. Eine optimale Anbindung an den Fahrplan der Deutschen Bahn (Emslandlinie) und das Emsland-Touren-Ticket für Bus und Bahn stellen die Erreichbarkeit der gesamten Region ohne PKW sicher.*

Kurze Projektbeschreibung:

➔ **Ziel:** Mehr Flexibilität und Bewegungsfreiheit im öffentlichen Nahverkehr im gesamten Emsland – gesteigerte Lebensqualität Autofahrer für einen Umstieg auf umweltschonende Verkehrsmittel gewinnen – Klimaschutz Kostengünstige Angebotserweiterung im Radtourismus

➔ **Bisherige Ergebnisse:**
RADexpress Statistik:
2009: 625 Fahrgäste und 315 Räder
2010: 5.476 Fahrgäste und 1.391 Räder

➔ **Finanzierung:** Landkreis Emsland

➔ **Zeitraum:** Seit 2009

Ausführliche Beschreibung:

➔ In der Region Emsland werden seit 15 Jahren die Radwege kontinuierlich ausgebaut. Mittlerweile erschließen 3.000 km einheitlich nach FGSV-Kriterien ausgeschilderte Radwege das Emsland und seine Umgebung, vor allem der 300 km lange Rundkurs der Emsland-Route. Es folgten die Radfernwege Hase-Ems-Tour, Rad-Route Dortmund-Ems-Kanal, der EmsRadweg und der Geest-Radweg. Auf Initiative der Emsland Touristik erfolgte auch die Vernetzung mit den Niederlanden über die United Countries Tour. Was das Radfahren im Emsland so beson-

ders macht? Es sind, neben der Routenvielfalt, die gute Ausstattung mit Schutzhütten, Picknickplätzen und Aussichtstürmen, die Fahrradverleihstationen, abschließbare Fahrradgaragen, das Koffer-Taxi für den Gepäcktransfer, GPS-Tracks und Karten, buchbare Angebote, ein Notfalltelefon und der Fahrradbus „RADexpress“ sowie das Kombiticket für Bus und Bahn. Der Emsland RADexpress startete im Jahr 2009 und erschließt auf fünf neuen Strecken touristische Attraktionen abseits der Emslandlinie der Bahn. Die Besucherzahlen sind von 625 Fahrgäste und 315 transportierte Räder im Jahr 2009 auf 5.476 Fahrgäste und 1.391 transportierten Rädern im Jahr 2010 gestiegen. Das Angebot wird im Jahr 2011 fortgesetzt und um eine weitere Linie ergänzt.

Das Angebot richtet sich an alle Besucher und Einheimischen, die gerne mit dem Rad im Emsland unterwegs sind, aber auch an alle, die sich von den Haltepunkten zu Fuß auf den Weg machen wollen. Wer also am Wochenende eine (Rad-)Tour unternehmen und nicht nur eine kleine Runde ums eigene Viertel drehen möchte, hat die Möglichkeit, seine Reichweite erheblich zu steigern und entferntere Sehenswürdigkeiten mit dem Rad für sich zu entdecken. Touren zum Schloss Clemenswerth oder zum Moormuseum sind also auch dann kein Problem, wenn die Entfernung vom eigenen Standort eigentlich zu groß ist – denn Rad, Bus und Bahn können im Emsland jetzt nahtlos miteinander kombiniert werden. Auf der Emslandlinie der Bahn zwischen Rheine und Papenburg (2011 Erweiterung bis Emden) werden in den Doppelstockwagen ausreichend Fahrradmitnahmemöglichkeiten angeboten. Das Emsland-Touren-Ticket kann an den Bahnhöfen (Schalter und Automat) sowie in den RADexpress-Bussen erworben werden. Zwei Personen fahren so an einem Tag beliebig oft mit dem Zug zwischen den

Bahnhöfen Rheine und Papenburg sowie mit allen Emsland-RADexpress-Bussen. Auch die Mitnahme von Fahrrädern ist für einen ganzen Tag inklusive. Die Fahrzeiten der Pendelbusse sind auf die An- und Abfahrzeiten des Bahnverkehrs ausgerichtet, um die problemlose Kombination von Bus, Bahn und Rad zu ermöglichen. Das Kombiticket kostet 19 € für zwei Personen. Maximal drei weitere Mitfahrer zahlen jeweils nur 5 €. Der Preis für fünf Personen liegt somit bei 34 €. Kinder bis einschließlich fünf Jahre können kostenlos mitfahren. So ergibt sich ein kostengünstiges und flächendeckendes Angebot für Ausflüge mit dem Fahrrad in der Region – und auch Wanderer oder andere Fahrgäste profitieren von den zusätzlichen Fahrradbuslinien.

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

- Angebotserweiterung im Radtourismus – Fahrradfreundlichkeit
- Komfortable Vernetzung mit dem öffentlichen Nahverkehr
- Optimale Erreichbarkeit – zu Fuß, mit dem Rad oder in Kombination mit dem ÖPNV
- Nachhaltige Verkehrsentwicklung, Klimaschutz – attraktive und sichere Alternative zur Fahrt mit dem Auto
- Innovatives und kostengünstiges Angebot
- Erweiterung des breit gefächerten Service-Angebotes der Emsland Touristik GmbH (einheitliche Ausschilderung nach FGSV; Gepäcktransfer mit dem Emsland Koffertaxi; gute Ausstattung mit Schutzhütten und Aussichtstürmen; Fahrradverleihstationen; abschließbare Fahrradgaragen; GPS-Tracks und Karten; buchbare Angebote; Notfalltelefon)



Nr. 49: Emsland RADexpress und Emsland-Touren-Ticket für Bus und Bahn – Seite 2

- Umfassende Strategie zur Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit (kontinuierliche Information in geeigneten Medien, u.a. Pressearbeit, Anzeigenschaltung, Internet, Imagefilm [http://www.emsland-touristik.de/Emsland RAD express-314-1 .htm](http://www.emsland-touristik.de/EmslandRADexpress-314-1.htm))

Träger

→ Emsland Touristik GmbH

Info/Ansprechpartner

→ Uwe Carli
Ordeniederung 1 49716 Meppen
05931/441123
carli@emsland.com
www.touren-ticket.emsland .de,
www.emsland.com



Nr. 50: Vernetzung regionaler Radwege mit anderen Netzen – Seite 1



→ Überregionale Radwege tangieren und führen durch das Gebiet der Gemeinde Elsterheide. Die Radwege sollen an vorhandene regionale Radwege angebunden und mit Schutzhütten versehen werden. Diese sollen als Rastplätze dienen.

Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Ausbau von Verbindungen des regionalen Radwegenetzes zu überregionalen Netzen
- **Bisherige Ergebnisse:** Einige Verbindungen wurden bereits geschaffen
- **Finanzierung:** Aus Mitteln des Bundes und des Landes Sachsen über LMBV
- **Zeitraum:** Seit 2001 und bis 2012

Ausführliche Beschreibung:

→ Um diese Anbindungen und die regionalen/überregionalen Radwege zu vermarkten und für den Radfahrer interessant zu machen, wurde ein „Wegeleit-

system Lausitzer Seenland“ erarbeitet, welches bisher aus finanziellen Gründen nur in geringem Umfang durchgesetzt wurde. Des Weiteren soll die Infrastruktur für die entsprechende Zielgruppe ausgebaut werden. D.h., Schutzhütten sollen gebaut werden, Radverbände und Reparaturstützpunkte sollen gefördert werden und Anfahrtpunkte entsprechend mit Fahrradständern ausgestattet werden.

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Weil die Gemeinde Elsterheide das Kerngebiet des Lausitzer Seenlandes darstellt und somit dafür prädestiniert ist. Das Lausitzer Seenland ist die größte von Menschenhand geschaffene Seenlandschaft in Europa und verfügt über mehrere 100 km asphaltierter und natürlicher Radwege, welche für den motorisierten Verkehr weitestgehend gesperrt sind.

Träger.

- Gemeinde Elsterheide

Info/Ansprechpartner

- Matthias Müller
Am Anger 36
02979 Elsterheide
03571/480112
tourismus@elsterheide.de



Nr. 51: Radtouristisches Entwicklungs- und Vermarktungskonzept in der Region Bamberg – Seite 1

➔ *Inhalt des Projekts ist die Erstellung einer für den Radtourismus in der Region Bamberg zukunftsweisenden Gesamtkonzeption mit insgesamt abgestimmten und miteinander vernetzten radtouristischen Angeboten auf allen Ebenen der Dienstleistungskette, die aufzeigt, wie sich die Region im Hinblick auf den im Trend liegenden Fahrradtourismus entwickeln kann und welche Angebote wie vermarktet werden können. Bei der Erstellung des Konzepts sind daher das Aufzeigen von Vernetzungen innerhalb der bestehenden Angebote und die enge Kooperation über das Gebiet der LEADER -Aktionsgruppe (LAG) hinaus mit anderen Initiativen wichtige Bestandteile, die in später folgenden Teilprojekten sukzessive umgesetzt werden sollen. Weitere Ziele sind, Handlungsfelder für neue Vermarktungsstrategien wie GPS-geführte Touren, eine verbesserte Internetplattform zum Thema „Radfahren in der Region Bamberg“ sowie die enge Abstimmung mit regionalen Tourismusanbietern aufzuzeigen sowie Rahmenbedingungen für ergänzende, qualitativ hochwertige Radfahrerangebote im Übernachtungssektor, in der Gastronomie sowie den Servicedienstleistungen zu entwickeln.*

Kurze Projektbeschreibung:

- ➔ **Ziel:** Verbesserung der radtouristischen Infrastruktur, verbunden mit einer Qualitätsoffensive für regionale Anbieter, Optimierung der Vermarktung
- ➔ **Bisherige Ergebnisse:** Konzeptphase abgeschlossen, Umsetzungsmaßnahmen ab 2011
- ➔ **Finanzierung:** Ca. 25.000 Euro
Mittel Landkreis Bamberg ca. 60% Förderung
Mittel aus der EU (LEADER) (ca. 40%)
- ➔ **Zeitraum:** September 2009 bis Oktober 2010



Ausführliche Beschreibung:

➔ Im regionalen Entwicklungskonzept der LAG-Region Bamberg ist der Ausbau von Tourismusangeboten zur Attraktivitätssteigerung der Region als Ziel festgesetzt. Darin beinhaltet ist auch das Thema Radtourismus. In der Region Bamberg sind zahlreiche regionale und überregionale Radwege ausgewiesen, darunter u. a. der überregional bedeutende Mainradweg, das Radwegenetz der Aktivregion Oberfranken, regionale Rundtouren und Tourenvorschläge der Gemeinden sowie Angebote für Mountainbiker. Der Untersuchungsraum umfasst 36 Ge-

meinden, weist aufgrund der abwechslungsreichen Topographie sowie einer großen ergänzenden Themenfülle (Kultur, Kulinarik, Bier, naturnaher Tourismus, sehr gutes Beherbergungsangebot) beste Voraussetzungen für die Vermarktung radtouristischer Angebote auf. Im Zentrum der Region liegt die kreisfreie Stadt Bamberg, touristisches Zentrum und mit dem Status Weltkulturerbe eine national und international bekannte Tourismusdestination. Zahlreiche Radwanderrouen haben im Stadtgebiet Anfangs-, End- oder Verknüpfungspunkte.

Die Projektidee definiert sich über den Slogan „Radregion Bamberg – wir wollen rundherum radlbar werden“. Ein Radtouristisches Entwicklungs- und Vermarktungskonzept wurde extern beauftragt und ge-



Nr. 51: Radtouristisches Entwicklungs- und Vermarktungskonzept in der Region Bamberg – Seite 2

meinsam mit den Akteuren aus der Region (Tourismus, Kommunalverwaltung, Kommunen, aktiven Radsportlern und -verbänden, Gastgewerbe, Serviceeinrichtungen Rad etc.) in Workshops entwickelt. Darin beinhaltet sind folgende Bausteine:

1. Die Bestandsaufnahme der vorhandenen Radwege im Hinblick auf Streckenführung, Zielgruppeneignung und Vermarktungspotenziale. Dieser Teil soll eine kritische Bestandserfassung aller vorhandenen Radtouren beinhalten sowie erste Ansätze für eine eventuelle Verbesserung der Wegeführung unterbreiten und Vernetzungspotenziale erarbeiten.
2. Qualitätsoffensive: Ein wichtiger Aspekt für die künftige Positionierung der Radregion Bamberg ist eine qualitativ hochwertige Angebotsgestaltung der Akteure und Anbieter, inklusive der privaten Leistungsträger an den Radstrecken. Die Anzahl der klassifizierten Betriebe soll gesteigert werden. Entsprechende Informationsbausteine in Kooperation mit dem Hotel- und Gaststättenverband, den regionalen Tourismusverbänden und dem ADFC sind zu entwickeln.
3. Als Basis für eine künftige Neuausrichtung der Radregion Bamberg soll eine Zielgruppenbestimmung durchgeführt werden, die auf der Bestandsaufnahme der Radrouten, neuen Trends im Freizeitverhalten und im Tourismus (Best Ager) sowie den thematischen, kultur- und naturräumlichen Potenzialen der Region basiert.
4. Die Vermarktungsstrategie: Ein weiterer Schwerpunkt ist die Vermarktung der künftig vorhandenen Angebote in der Radregion Bamberg, die auch in Abstimmung und in Kooperation mit der Stadt Bamberg und den beteiligten Tourismusverbänden zu sehen sind. Die Entwicklung schlüssiger Werbekonzepte ist ebenso Bestandteil dieses Auftrages. Gleichzeitig gilt es, nach der Zielgruppener-

mittlung womöglich neue Zielgruppen für die Region zu erschließen (z.B. Radrennfahrer) oder spezielle Angebote für Familien, Senioren u.a. zu erarbeiten. Zusätzlich sind innovative Vermarktungsmöglichkeiten (Internet, GPS, spezielle Events u.a.) zu entwickeln.

Aufgrund des vorhandenen dichten Radwegenetzes und des bisherigen Angebotes kam es nicht unbedingt zur Entwicklung einer Vielzahl neuer Themenrouten, vielmehr wird der Fokus auf das vorhandene Streckennetz gerichtet und die qualitative Verbesserung der Angebote. Eine weitere Integration und Vermarktung zusätzlicher Radwanderangebote mit speziellem Themenbezug sind im Detail abzustimmen. Das Entwicklungs- und Vermarktungskonzept soll einzelne Maßnahmen konkretisieren und exakte Handlungsempfehlungen erarbeiten. Hierzu gehört beispielsweise eine Qualitätsoffensive für das Beherbergungs- und Gastgewerbe, die Einrichtung ergänzender Service-Infrastruktur wie z. B. Rastplätze für Radler, Fahrradwerkstätten und Verleiheinrichtungen, die Integration und Vernetzung mit dem ÖPNV, neue Formen der Kooperation sowie weitere Maßnahmen zur Vernetzung mit angrenzenden Regionen. Im Bereich der Vermarktung sollen neue Wege im Hinblick auf die Kooperation mit der Stadt Bamberg und den umliegenden Tourismusverbänden inkl. Tourismusverband Franken aufgezeigt und innovative Teilprojekte im Marketing entwickelt werden. Das Konzept ist abgeschlossen, ab 2011 sind erste Umsetzungsmaßnahmen geplant.

Wichtiger Hinweis: In einem zweiten Teilprojekt wurde auf Basis des o.g. Konzeptes die Optimierung der Radwegeschilderung (FGSV-Standard) in der Region Bamberg konzipiert. Dieses Projekt ist noch nicht abgeschlossen.

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

➔ Im Ansatz geht dieses Projekt von der bewussten Einbindung lokaler und regionaler Akteure aus, die mit ihrem Fachwissen zur effektiven Konzeptentwicklung beigetragen haben. Die Region im Fahrradtourismus nachhaltig zu positionieren kann nur gemeinsam mit allen am Radtourismus Interessierten gelingen. Obwohl die Region Bamberg schon vorher durchaus qualitativ hochwertige Angebote im Segment Fahrradtourismus vorweisen konnte, lag das Bestreben des Landkreises von vorneherein in der gemeinsamen Projektdurchführung. Dieser Ansatz wurde in mehreren Workshops und Informationsveranstaltungen mit großer Beteiligungsresonanz verfolgt und führte schließlich auch zu einer noch stärkeren nachhaltigen Vernetzung der Akteure innerhalb der Region. Die nachfolgenden Umsetzungsprojekte auf Basis des Radtouristischen Entwicklungs- und Vermarktungskonzeptes sind für 2011 bereits in Planung und sollen sowohl im infrastrukturellen Bereich als auch bei Angebotsentwicklung und der Vermarktung neue Wege beschreiten.

Träger

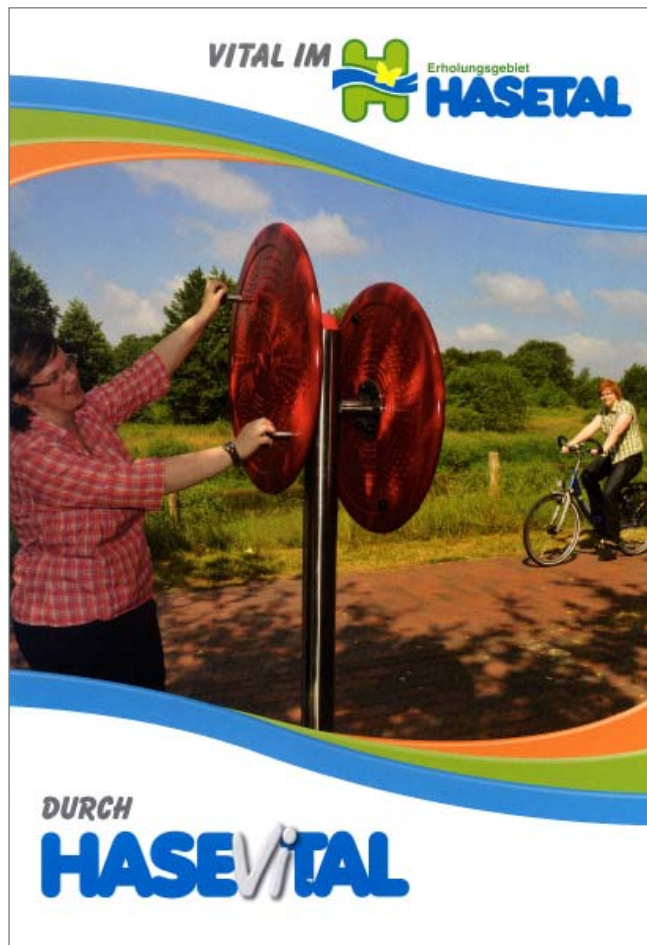
➔ Landkreis Bamberg

Info/Ansprechpartner

➔ Dipl.-Geogr. Thomas Reichert
Landratsamt Bamberg
Ludwigstr. 23
96052 Bamberg
0951/85220
Thomas.reichert@lra-ba.bayern.de



Nr. 52: HaseVital – Gesundheitspfade im Hasetal – Seite 1



➔ Gesundheitspfade stellen eine naturverbundene und gesunde Freizeitmöglichkeit dar. „Hase Vital“ bietet attraktive Erlebnisstationen in Form von Outdoorfitnessgeräten und Wassertretanlagen, die zugleich als außergewöhnliche Rastgelegenheit am Radwegenetz im Erholungsgebiet Hasetal genutzt werden können. So können sie an warmen Sommer-

tagen zusätzlich als Abkühlmöglichkeit dienen. Die Kombination aus Bewegungs- und Wellness-Elementen stellen den besonderen Reiz dar. Im Hasetal lassen sich so verschiedene Gesundheitselemente kombinieren. Während man sich z. B. auf einer Draisinentour sportlich betätigt, wartet am Ende der Tour, am Draisinenbahnhof in Bippen, eine entspannende Runde im Wassertretbecken. Ganz nebenbei zählt Bippen zu den staatlich anerkannten Erholungsorten im Hasetal. Insgesamt laden zehn Stationen mit individuellem Charakter zu mehr Bewegung ein. Die spezifische Note jeder Station bietet immer wieder eine qualitative und attraktive Abwechslung zum Radfahren. Eine Umfrage bei den Gästen des Hasetals ergab, dass gerade die Natur- und Kulturlandschaft des Hasetals einen Anziehungspunkt darstellen. Die in diesem Jahr installierten Gesundheitspfade sollen diesen Effekt verstärken.

Kurze Projektbeschreibung:

- ➔ **Ziel:** Förderung des Gesundheitstourismus Überraschungsqualität für die Radfahrer auf dem Radwegenetz (WOW-Effekt)
- ➔ **Bisherige Ergebnisse:** Positive Resonanz von den Gästen und den Bewohnern des Hasetals
- ➔ **Finanzierung:** Kosten insgesamt 66.000 Euro, 58% Eigenmittel und 42% LEADER-Mittel
- ➔ **Zeitraum:** Seit August 2010

Ausführliche Beschreibung:

- ➔ Für den Tourismus im Erholungsgebiet Hasetal ist die Weiterentwicklung des bisherigen Angebotes, die Schaffung von neuen Alleinstellungsmerkmalen sowie

die Attraktivitätssteigerung der Region ein wichtiger Wirtschaftsfaktor. Das Hasetal hat sich in den letzten Jahren zu einem beliebten Reiseziel für Radtouristen entwickelt. Von besonderer überregionaler Bedeutung ist der Hasetalradweg, auf dem mittlerweile bis zu 60.000 Radtouristen jährlich unterwegs sind. Gesundheitspfade stellen eine naturverbundene und gesunde Freizeitmöglichkeit dar. Sie sollen hierzu als attraktive Erlebnisstationen konzipiert werden, die zugleich als außergewöhnliche Rastgelegenheit am Radwegenetz dienen. Gerade bei Extremwetterlagen (heiße Sommertage) sollen die Stationen als Abkühlungsmöglichkeit dienen. Hierzu wurde die Installation von Arm- bzw. Fußbecken mit eingeplant. Bestehende Strukturen wie etwa das Kneipptrittbecken an der Koppelschleuse in Meppen und der „Garten der Begegnung“ in Haselünne wurden in die Gesamtkonzeption integriert. Die Pfade können durch Bürger, Schulen, Kindergartengruppen, Patienten, Vereine und Touristen genutzt werden. Eine entsprechende Öffentlichkeitsarbeit in Form der beigefügten Broschüre ist in diesem Zusammenhang unumgänglich. Die unter dem Titel „HaseVital“ zusammengefassten Stationen erhalten jeweils eine individuelle Note, damit jede Station durch die Gestaltung und Qualität eine attraktive und einladende Abwechslung zum Radfahren bietet. Der Blick auf die Kulturlandschaft wird verbessert. Hierzu wurden thematisch die vier Elemente (Feuer, Wasser, Erde und Luft) aufgegriffen. In Verbindung mit den örtlichen Gegebenheiten und dem regionalen Bezug wurden den Standorten entsprechende Themenelemente zugeordnet und mit dem dazugehörigen Material umgesetzt.



Nr. 52: HaseVital – Gesundheitspfade im Hasetal – Seite 2

Stationen im Hasetal:

- Bippen: Wassertretbecken am Draisinenbahnhof
- Merzen-Plaggenschale: Barfußpfad am Wachholderhain im Naturpark Terravita
- Ankum: Wassermühle und Handschwengelpumpe am See
- Quakenbrück: Wassertretbecken im Stadtpark
- Essen Oldb.: Beweglichkeitstrainer und Beintrainer am St. Leostift
- Lastrup: Barfußpfad im Dorf- und Kulturpark
- Löningen: Airwalker, Balancierbalken, Balltrichter, Streckbank am Haseauen-erlebnispfad
- Herzlake: Twister, Ruderbank am Wohnmobilstellplatz
- Haselünne: Armbecken, Fußbecken, Barfußpfad, Klangelemente und Duftbeete im Garten der Begegnung
- Meppen: Kneipptretbecken und Barfußpfad am Kulturzentrum Koppelschleuse

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Für den Wirtschaftsfaktor Tourismus im Erholungsgebiet Hasetal sind die Weiterentwicklung des bisherigen Angebotes und die touristische Attraktivitätssteigerung der Region wichtige Erfolgsfaktoren. Das Hasetal hat sich in den letzten Jahren zu einem beliebten Reiseziel für Radtouristen entwickelt. Von besonderer überregionaler Bedeutung ist der Hasetalradweg, auf dem mittlerweile bis zu 60.000 Radtouristen jährlich unterwegs sind.

Der erste Anstoß zur Entwicklung des Gesundheitstourismus im Hasetal war die Zertifizierung von Ferienhöfen zu Kneipp-Höfen. Seitdem bieten diese Höfe ihren Gästen Kneippanwendungen an. Da diese „Gesundheitsanlagen“ nicht unmittelbar am Radwegenetz zur Verfügung stehen, wird unter dem hier genannten Projekt die Anlage von öffentlichen Gesundheitsstationen angestrebt.

Träger.

→ Hasetal Touristik GmbH

Info/Ansprechpartner

→ Wilhelm Koormann
Langenstr. 33
49624 Löningen
05432/599 599
info@hasetal.de



Nr. 53: Mountainbike Arena Samerberg/Hochries – Seite 1

➔ Mit dem Projekt Bikearena Samerberg wird für Teenager und Twens sowie für Familien eine attraktive Möglichkeit geschaffen, sich mit dem Fahrrad in der Natur zu bewegen.

Herzstück des Projekts ist eine ca. 2 km lange „Freeride“-Strecke mit Anliegern und Hügeln für jedermann an der Hochriesbahn. Um diese Strecke herum befindet sich ein erfasstes Streckennetz von ca. 200 km für Tourenradler und speziell für Mountainbiker auf bereits existierenden Forst- und Wirtschaftswegen und verschiedenen Wanderpfaden.

Kurze Projektbeschreibung:

- ➔ **Ziel:** Förderung von naturverträglichem Sport per Rad in der Gemeinde/Region
- ➔ **Bisherige Ergebnisse:** Bau einer 2 km langen „Freeride“-Strecke für Mountainbiker im Bereich der Hochriesbahn. Erfassung von ca. 200 km Mountainbikestrecken im und um den Gemeindebereich in drei verschiedenen Schwierigkeitsleveln.
- ➔ **Finanzierung:** 100% privat
- ➔ **Zeitraum:** Januar bis Dezember 2010

Ausführliche Beschreibung:

➔ **Motivation:** Eines der wichtigsten Standbeine unserer Gemeinde ist der Tourismus. In den letzten Jahrzehnten wurden kaum innovative Investitionen dafür durchgeführt und eine Überalterung der Gäste und Perspektivlosigkeit der örtlichen jungen Leute ist die Folge. Die für die Region wichtige Hochriesseilbahn wird von der Gemeinde und dem Deutschen Alpenverein betrieben und braucht dringend neue, betriebserhaltende Innovationen.

Idee: Bau und Betrieb einer naturverträglichen Mountainbikestrecke an der Hochries im Bereich des Sessellifts sowie Erschließung eines Mountainbike-Tourenwegenetzes mit Anschluss an das öffentliche Verkehrssystem und das bestehende Radnetz Bayern.

- Hoher sozialer Wert: Als eine DER Attraktionen im Freizeitangebot wird vielen Jugendlichen und Twens eine neue Perspektive in einem lautlosen und naturnahen Sport geboten. Mit großem ehrenamtlichen Engagement vieler Jugendlicher wurde ein „eigener“ Bikepark geschaffen. Das gemeinsame Projekt gab vielen eine neue Aufgabe in deren Freizeit und förderte die Kameradschaft.
- Hoher wirtschaftlicher Wert: Für die Gemeinde Samerberg und die Region Chiemsee-Alpenland entsteht ein neues Zugpferd, um für die Gunst der Touristen zu werben. Endlich gibt es auch ein Angebot für Familien mit Teenagern. Das Konzept sieht außerdem vor, den Fahrradtransport mit der Hochriesbahn zu ermöglichen, was dringend benötigte zusätzliche Einnahmen für den Seilbahnbetrieb bedeutet.
- Konfliktlösung Radfahrer/Wanderer: Von der Talstation zur Mittelstation teilten sich Wanderer, Radfahrer und Wirte/Lieferanten der Almen die vorhandene schmale Straße. Es kam zu Unfällen und häufig zu Konflikten. Die neue Strecke trennt die Mountainbiker von den Wanderern und stellt sogar an den einsehbaren Stellen eine Attraktion für die Wanderer dar!

Ist-Situation: Die Strecke ist vom Gemeinderat und den Grundanliegern befürwortet; die Bedingungen der Naturschutzbehörde des Landratsamtes wurden berücksichtigt. Im Mai 2010 wurde mit dem Bau des Herzstückes, einer ca. 2 km langen, naturverträglichen Strecke von der Mittelstation zur Talstation begonnen. Unter dieser in die Landschaft integrierten „Freeride“-Mountainbikestrecke versteht man eine speziell für Mountainbiker angelegte Abfahrt, auf einem separaten Weg oder Pfad, der flüssig fahrbar ist und eine Menge verschiedener Objekte enthält, die die Fahrt zu einem besonderen Erlebnis werden lassen. Im Oktober wurde diese Hauptstrecke zum erstmaligen Befahren fertig und erfreute sich einer sehr großen Resonanz. Während des Jahres wurde auch das geeignete Tourennetz im und um das Gemeindegebiet mit GPS erfasst. Dabei wurden 15 verschiedene Touren ausgearbeitet die je fünf leichte, mittlere und schwere Levels umfassen. Die gesamte Abwicklung dieser Arbeiten wurde bisher nur privat von der Firma Fahrtwind finanziert und mit Hilfe vieler Freiwilliger durchgeführt. Die reinen finanziellen Aufwendungen für Baumaschinen und Material belaufen sich momentan auf ca. 40.000 €.

Das soll noch passieren:

- 2011 soll die Bikearena Samerberg/Hochries offiziell eröffnet werden. Folgende Arbeiten stehen bis dahin noch aus:
- Genehmigung und Bau der Haken zur Fahrradbeförderung am Sessellift
 - Eröffnung eines Tourencenters mit Fahrradverleih an der Talstation
 - Aufbringen von Brechsand als „Fahrbahnbelag“ an erosionsgefährdeten Stellen
 - Soziales Engagement: Projektarbeit Natur und Sport für Kinder und Jugendliche



Nr. 53: Mountainbike Arena Samerberg/Hochries – Seite 2

- Erweiterung der bestehenden Strecke mit Varianten für Einsteiger und für Profis
- Übungsgelände
- Genehmigung zur Beschilderung des Tourenwegenetzes

In den Folgejahren haben wir diese Pläne/Visionen:

- Ausarbeitung weiterer Tourenstrecken auch in den Nachbargemeinden.
- Integration öffentlicher Verkehrsmittel
- Einbindung in das Radwegenetz Bayern
- Durchführung von Radveranstaltungen

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Dieses innovative und kreative Projekt fördert die Nutzung des Fahrrades in unserer Region wie kein anderes: Freizeitsportler, Touristen, Jugendliche, Twens, Familien werden durch ein sehr attraktives, neues Angebot zum Radfahren bewegt.

Speziell jungen Leuten bietet mein Projekt in ansprechender Aufmachung ein Frischluftlebnis mit Suchtpotential. Der Weg raus aus dem Computerzimmer in die Natur und hin zu sportlicher Betätigung ist gegeben. Bereits in der Bauphase konnten viele neu zu diesem naturverbundenen Sport bewegt werden und tolle Kameradschaften sind entstanden.

Gäste haben in unserer Gemeinde nun auch ein Fahrradangebot und Anschluss an offizielle Fern-Radwege.

Die Bike Arena Samerberg/Hochries bietet einer ganzen Region einen erheblichen Mehrwert.

Das gesamte Projekt wurde bisher idealistisch von ca. 80 Jugendlichen gebaut und von mir konzeptionell erarbeitet, finanziert und organisiert.

Es ist uns gelungen, das Ursprüngliche und Unverwechselbare des schönen Samerbergs voll zu wahren und die Schönheit der Landschaft durch eine entsprechende Bike-Infrastruktur einem breiteren und jüngeren Publikum zu erschließen, ohne alte und fest verwurzelte Traditionen zu beeinträchtigen.

Träger

→ Firma Fahrtwind

Info/Ansprechpartner

→ Peter Brodschelm
Wiesholz 1
83122 Samerberg
08032/8989
0171/5763251
peter@mtb.fahrtwind.de
Ab Mitte Januar: www.bikepark-hochries.de



Nr. 54: Radwege-Aktionsplan „fit for bike“ – Seite 1

→ Mit der Kampagne „fit for bike“ wird ein „Erlebnisraum“ für den Radverkehr geschaffen, der für die einheimische Bevölkerung und die dort ansässigen US-Bürger neue Potentiale für die Naherholung erschließt. Dabei geht es einerseits um die räumliche Erschließung mit Radwanderwegen, andererseits um die Integration von naturhistorischen und geologischen Potentialen des Raumes. Die Symbiose von Radverkehr mit Geologie, Siedlungsgeschichte, Naturerlebnis und Freizeitangeboten wertet den gesamten Raum auf und steigert zugleich die regionale Identität.

Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Qualität/Anbindung, Neuausweisung, neue Zielgruppen
- **Bisherige Ergebnisse:** Anbindung/Lückenschluss, 225 km neue Wege, PR-Konzept
- **Finanzierung:** Kommunale Mittel, Europäische Mittel
- **Zeitraum:** 2010/2011

Ausführliche Beschreibung:

→ Im westlichen Teil des Landkreises Neustadt a.d.Waldnaab befindet sich der 500 km² große Kooperationsraum Vierstädtedreieck. Diese Region wird von gut ausgebauten Radwegen durchquert und durch den Truppenübungsplatz Grafenwöhr doch wieder abgeschirmt. Die zehn Gemeinden beheimaten insgesamt rd. 25.000 Einwohner. Dazu kommen noch rd. 27.000 US-Bürger, die im und um den 226 km² großen Truppenübungsplatzes Grafenwöhr (einer der größten Truppenübungsplätze Europas) stationiert sind bzw. dort mit ihren Angehörigen ihre „Heimat auf Zeit“ gefunden haben. Neu und entscheidend für den Projekterfolg war die ganzheitliche Betrachtung des Themas Radverkehr. Durchgehende Radwege-Achsen entlang der B 470 oder Radwege im Verlauf der Flussläufe von Haidenaab und Creußen

bilden ein solides Grundgerüst. Die Region ist durch Fernstraßen und eine Bahnlinie erschlossen und liegt zwischen den Ballungsgebieten der Städte Bayreuth und Weiden i.d. OPf. Sie liegt zwischen den Radfernwegen MainRhein und Naab–Donau. Die Nähe zur fränkischen Schweiz, dem Fichtelgebirge und dem Steinwald erschließt weitere Radverkehrsregionen. Ganz bewusst wurde mit der Kampagne „fit for bike“ sehr stark auf die Integration der US-Bürger gesetzt. Dabei erfolgt mit dem Projekt auch die dezidierte Betrachtung von Freizeitwegen als Wirtschaftsfaktor bei gleichzeitiger Konzentration auf die Kräfte und das Leistungsvermögen der Region. Die Potentiale des Radverkehrs als Naherholungs- und Freizeiteinrichtung wurden umfassend analysiert und ausgewertet. Ein Schwerpunkt war dabei die Erschließung und Anbindung des Raumes insgesamt. Dabei ging es aber nicht nur um neue Trassen und Verbindungen, sondern auch um ergänzende Angebote und Infrastrukturen, die den Nutzen des Radverkehrs verbessern und den Erholungswert dieser Einrichtung steigern. Beispiele hierfür sind sog. Infopoints, in denen nicht nur die Region beschrieben wird, sondern auch nützliche Tipps und Hinweise zu Serviceangeboten bereitstehen. Wertvolle Synergieeffekte entstanden durch die Zusammenarbeit mit dem Naturpark und dem Geopark. Dies gewährleistete eine Ergänzung des Wegekonzpts mit verborgenen kultur- und siedlungshistorischen wie auch geologischen Besonderheiten. Erfrischung für Körper und Geist bietet z.B. das Servicezentrum „Hexenhäusl“ am Freizeitsee Rußweiher, das neben Duschen, WC und Infobereich mit einem Bewirtungsangebot sowie einer Infostelle des Geoparks aufwarten kann. Ein Baustein des Projektes ist die Errichtung eines 25 m hohen Aussichtsturmes, der den Besuchern einen einzigartigen Panoramablick

in die fränkische Schweiz, das Fichtelgebirge mit dem Ochsenkopf und dem Schneeberg, den Oberpfälzer Ward sowie über den gesamten Truppenübungsplatz bietet. Er erschließt dem Betrachter die topographischen und geographischen Einzigartigkeiten der gesamten Region mit ihren Vulkan-/Basaltkegeln, Tälern und Becken und der Hochfläche zwischen Übermain und Obernaab, die gleichzeitig auch die europäische Wasserscheide zwischen der Nordsee und dem Schwarzen Meer (Rhein/Donau) bildet. Burgreste aus dem 11. Jahrhundert bilden das Fundament für einen neuen Glockenträger, der die Theophilusglocke, eine der ältesten Glocken Bayerns, aufnimmt. Ein Informations- und Aufenthaltsbereich mit Schautafeln, die die Besonderheit der Glocke und die Entstehung der Wehranlage sowie deren für die gesamte Region strategische Bedeutsamkeit erläutern, sind wertvolle Ergänzungsmodule der Kampagne.

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Die ganzheitliche Betrachtung der Potentiale des Radverkehrs bietet neue Ansätze für die Regionalentwicklung. Gemeinsam mit Vertretern von Kommunen wurden Wege und Trassen ausgewählt. Damit ist bereits im Vorfeld auch die Pflege und Wartung zugesichert. Ergänzend dazu führen die Fachinformationen von Naturpark und Geopark zu einer Attraktivitätssteigerung der Radverkehrsangebote und erschließen zugleich neue Zielgruppen. Eine Selbstverständlichkeit ist die ADFC-konforme Beschilderung der neuen Radwanderwege. Zugleich erfolgt eine Überprüfung und Anpassung der Beschilderung von vorhandenen Radwegen. Die Akzeptanz dieser Kampagne belegen Maßnahmen von Kommunen, die zusätzliche Angebote wie z.B. Aussichtsplattform, Freilegung von geologischen Besonderheiten oder Zugänglichkeit von historischen Orten ermöglichen. Dieses Projekt ist besonders herauszuheben, da der Landkreis



Nr. 54: Radwege-Aktionsplan „fit for bike“ – Seite 2

für die Erarbeitung der Gesamtkonzeption und die Koordination sowie Begleitung der Umsetzung mit dem Regionalmanagement einen fachlichen und einheitlichen Ansprechpartner bereitstellt, der die Interessen aller Beteiligten bündelt.

Träger

→ Landkreis Neustadt a.d.Waldnaab

Info/Ansprechpartner

→ Simon Wittmann, Margit Frauenreuther
Stadtplatz 38
92660 Neustadt a.d.Waldnaab
09602/799030
mfrauenreuther@neustadt.de
www.regionalmanagement.neustadt.de



Nr. 55: „Netzwerk Rad“ im Landkreis Neustadt a.d. Waldnaab – Seite 1

→ Die optimale Vernetzung von Radrouten, dazu jährlich wiederkehrende Radtouristik-Veranstaltungen für Familien, Hobby- und Aktivradfahrer hat sich der Landkreis Neustadt a.d. Waldnaab auf die Fahnen geschrieben. Von Bayerns längstem und bestbewertetem Bahntrassenradweg bis zur Initiative für den grenzüberschreitenden Paneuropa-Radweg, vom mit mehr als 1.500 Radlern größten Radevent der Region, der Panoramatour Oberpfälzer Wald, bis zur zweitägigen NEW-Radtour reicht die vom Landkreis initiierte bzw. werblich/finanziell unterstützte Bandbreite an radtouristischen Angeboten.

Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Freude am Radfahren/Schönheit des Oberpfälzer Waldes vermitteln
- **Bisherige Ergebnisse:** Ca. 3.400 Teilnehmer pro Jahr
- **Finanzierung:** Startgebühren, Landkreis, Tourismuszentrum, Forum Neustadt Plus
- **Zeitraum:** Juni bis September

Ausführliche Beschreibung:

→ Radellandkreis Neustadt a.d. Waldnaab
Mit der Eröffnung des 52 km langen Bockl-Radwegs im Juli 2005 wurde kontinuierlich auf Radeln als Freizeit- und Sporterlebnis gesetzt. Bisher schon stattfindende und neue Radevents wurden vom Landkreis unterstützt/beworben/ausgerichtet, so die alljährliche Eröffnung der Radsaison, 2010 mit Partnern von Gesundheit bis Fahrradtechnik, der Auftritt als Trikotsponsor oder die Umsetzung von länderübergreifenden Ideen wie dem Paneuropa-Radweg. Sogar die Verlängerung einer Bahnstrecke mit Endstation direkt am Bockl-Radweg und der Fahrradbus wurden so umgesetzt.

Die Touren

Panorama-Tour Oberpfälzer Wald

Der Radmarathon des Oberpfälzer Waldes (Veranstalter Concordia Windischeschenbach), Landrat Wittmann ist Schirmherr und aktiver Mitradler. Es warten alljährlich fünf interessante Touren auf ruhigen, asphaltierten Strecken auf Familien, Freizeitradler und Radsportler. Die Runden verlaufen inmitten der wunderschönen Naturvielfalt des Oberpfälzer Waldes in den Landkreisen Neustadt a.d. Waldnaab und Tirschenreuth. Die Panorama-Tour fand 2010 zum zwölften Mal statt und ist zwischenzeitlich zum Klassiker geworden. Sie lockt inzwischen jährlich mehr als 1.500 begeisterte Radsportler aus nah und fern an. Die Ferienregion Oberpfälzer Wald ist Trikotsponsor dieses Events.

Pirker Zoigl Tour

Die Tour mit dem bierigen Namen, den man sofort mit dem nur im Oberpfälzer Wald beheimateten Zoiglbier verbindet, wird ausgerichtet vom Veloclub Concordia Pirk e.V. Hier ist für jeden Geschmack etwas dabei. Für die Extremsportler unter den Teilnehmern ist die Königstour mit 170 km. 2.480 Höhenmeter gilt es zu überwinden. Mit knackigen Anstiegen führt diese Tour durch das Naturparkland Oberpfälzer Wald bis in das Nachbarland Tschechien und wieder zurück. Die Tour ist für sportliche Fahrer, beginnend bei 40 km bis hin zu 130 km, im Angebot.

Weiter zur Auswahl steht die Tour 5, Volksradfahren – für Jung und Alt und die ganze Familie. Diese Strecke bietet 20 km flach verlaufenden Radelspaß auf Radwegen und

verkehrsarmen Straßen. Im Jahr 2012 geht die Pirker Zoigl Tour in die 15. Runde und feiert ein Vierteljahrhundert Bestehen.

Schirmitzer Radtouristikfahrt (RTF)

Die RTF fand im Jahr 2010 schon zum elften Mal statt. Sie wird veranstaltet durch die SpVgg Schirmitz 1921 e.V. Diese Tour ist in fünf unterschiedliche Strecken eingeteilt und kann somit von jedem Teilnehmer selbst, entsprechend der eigenen Fitness, ausgewählt werden. Angefangen bei einer leichten Tour mit 21 km, gibt es des Weiteren eine Strecke mit 41 km. Die längste Strecke, die angeboten wird, beläuft sich auf 155 km. Ausgangspunkt für jede Tour ist der Ort Schirmitz bei Weiden i.d.OPf. Die Touren verlaufen hauptsächlich im Landkreis Neustadt a.d. Waldnaab, aber auch die Landkreise Schwandorf und Tirschenreuth werden mit einbezogen.

Im Jahre 2004 vergrößerte die Radsportabteilung das Angebot von vier Strecken auf die nun vorhandenen fünf Auswahlmöglichkeiten.

NEW-Tour (zweitägige Landkreis-Rundfahrt)

Veranstalter dieser Radtour mit durchschnittlich 140 Teilnehmern ist der Landkreis Neustadt a.d. Waldnaab selbst. Die konzipierte Rundfahrt wird immer zweitägig angeboten und ist ungefähr 110 km lang. Die Tour wird alljährlich vom Team des Tourismuszentrums sorgfältig ausgewählt und führt auf wechselnden Strecken durch den Landkreis Neustadt a.d. Waldnaab. Neben den bekannten und versteckten Sehenswürdigkeiten werden den Teilnehmern auch die Besonderheiten der angrenzenden Landkreise gezeigt.

Auch bei dieser Tour kann man durch entsprechende Tourenverläufe die unberührte Natur im Oberpfälzer Wald genießen. Im Jahr 2011 geht die NEW-Tour schon in die 14. Runde.



Nr. 55: „Netzwerk Rad“ im Landkreis Neustadt a.d. Waldnaab – Seite 2

Für jede dieser Touren ist eine Startgebühr zu entrichten. Diese enthält zahlreiche Leistungen, wie Speisen und Getränke, Erinnerungsgeschenke, ja sogar Eintritt in Freibäder und Museen. Für Verpflegung während und nach den Touren ist bestens gesorgt.

Alle Touren (Ausnahme NEW-Tour) sind mit BDR-Wertungspunkten verbunden.

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Vereine und der Landkreis stecken sehr viel Ehrgeiz und Engagement in die Vorbereitung und Durchführung dieser Projekte.

Dies alles beginnt bei der Auswahl der Strecken, da diese von Jahr zu Jahr variieren, bis hin zur passenden Beschilderung und der Organisation „vor und hinter den Kulissen“.

Ein weiteres Highlight stellt die große Auswahl an Teilstrecken dar. Ein vielfältiges Angebot für Profi- und Hobbysportler sowie für Jung und Alt und Familien mit Kind wird bei jeder Tour berücksichtigt.

Was vor allem bei der Pirker Zoigl Tour noch hervorzuheben ist, ist die grenzüberschreitende Zusammenarbeit mit Tschechien. Bei der großen Tour verläuft gut ein Drittel der Strecke im nahegelegenen Nachbarland, ehe es über das Naturparkland Oberpfälzer Wald wieder zurück zum Start-/Zielpunkt geht.

Dies alles zeigt auf, weshalb unsere Region den Fahrradpreis „best for bike“ erhalten sollte.

Eine Bandbreite an Touren für jedermann. Unberührte Natur sowie benachbarte, grenzüberschreitende Gebiete auf dem Fahrrad kennen und lieben lernen.

Das zeichnet uns aus!

Ein perfekt gepflegtes Radwegenetz, auch gebietsübergreifend, sowie das Radtourismus-Marketing für Gäste und Bürger.

Träger

→ Landkreis Neustadt a.d. Waldnaab, verschiedene Vereine, Tourismuszentrum Oberpfälzer Wald

Info/Ansprechpartner

→ Edgar Knobloch, Reinhold Zapf
Landratsamt Neustadt a.d. Waldnaab
Stadtplatz 34/38
92660 Neustadt a.d. Waldnaab
09602/791010, 09602/791050
eknobloch@neustadt.de, rzapf@neustadt.de
www.concordia.de, www.vcc-pirk.de,
www.spvggsschirmitz.de, www.neustadt.de



Sonstiges/Soziales Engagement

Nr. 56: Familienfreundlicher Fahrradverleih Düsseldorf – Seite 1

→ Mit dem Angebot wird eine wichtige Lücke umweltfreundlicher Mobilität in Düsseldorf geschlossen: Familien können sich günstig und ganz nach Bedarf Fahrräder ausleihen. Umfangreiches Zubehör für den kindgerechten Fahrradspaß wird ebenfalls angeboten. Zu den schönsten Fahrradtouren in und durch Düsseldorf wird mit praktischen Karten informiert. Für den stets optimalen Zustand der Fahrräder sorgen die Mitarbeiter der Radstation selbst.

Kurze Projektbeschreibung:

→ **Ziel:** Familienfreundliche Fahrradmobilität unkompliziert und bedarfsgerecht ermöglichen, umweltverträgliche Mobilität in der Stadt fördern, Schaffung von Beschäftigungs- und Qualifizierungsmöglichkeiten für Langzeitarbeitslose.

→ **Bisherige Ergebnisse:** –

→ **Finanzierung:** –

→ **Zeitraum:** Der Familienfreundliche Fahrradverleih Düsseldorf wird zum 1. März 2011 starten.

Ausführliche Beschreibung:

→ Die Zukunftswerkstatt Düsseldorf (ZWD) ist die gemeinnützige Tochtergesellschaft der Landeshauptstadt Düsseldorf Arbeitmarktdienstleistungen. In enger Abstimmung mit der Stadt und der ARGE Düsseldorf bietet die ZWD gezielte Maßnahmen für Langzeitarbeitslose an, um deren Beschäftigungsfähigkeiten zu verbessern und damit einen Eintritt in den ersten Arbeitsmarkt zu ermöglichen. Die Radstation am Düsseldorfer Hauptbahnhof wird durch die ZWD betrieben. Die Langzeitarbeitslosen werden durch das ZWD-Fachpersonal fachlich angeleitet und gefördert. Im Rahmen der Radstation wird die Pflege, Wartung und Reparatur von Fahrrädern angeboten. Zusätzlich wird ein Parkhaus für Fahrräder betrieben. Die

Lage am Hauptbahnhof ist ideal für Pendler und Besucher von Düsseldorf. Ergänzt wird das Angebot durch einen familienfreundlichen Fahrradverleih. Zu degressiven Konditionen können Fahrräder für 10 € pro Tag ausgeliehen werden (7 Tage = 50 €). Maßgeschneidert attraktiv sind die Konditionen besonders für Familien: Wer zwei Erwachsenenräder ausleiht, bekommt bis zu zwei Kinderfahrräder kostenlos dazu. Je nach Bedarf werden auch Fahrradanhänger für Kinder und Kindersitze angeboten. Für größere Kinder stehen auch Jugendfahrräder zur Entleihe oder als kostenlose Beigabe zum Erwachsenenrad bereit.

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Mit der Idee „Familienfreundlicher Fahrradverleih Düsseldorf“ werden in wohl einmaliger Weise folgende Ziele erfüllt:

1. Unkomplizierte, sichere und bedarfsgerechte Nutzung von Rädern für die ganze Familie – Mobilität in der Großstadt mit einem Fahrrad wird bequem.
2. Günstige Konditionen – besonders für Familien.
3. Sicherheit durch beständige Pflege und Wartung der Leihfahrräder.
4. Attraktive Bandbreite von Fahrrädern und Zubehör für differenzierte Bedürfnisse.
5. Beitrag zur Reduktion der Umweltbelastung durch Mobilität innerhalb von städtischen Ballungsräumen.
6. Positive pädagogische Effekte im Bereich Mobilität durch praktische Erfahrung in der für die Zukunft wichtigen Gruppe Kinder und Jugendliche.

7. Angebot zur Weiterentwicklung der persönlichen Fahrradmobilität durch das Serviceangebot der Radstation Düsseldorf: Wartung, Pflege und Reparatur des eigenen Rades sowie günstige Nutzung des Fahrrad-Parkhauses.
8. Schaffung von Qualifizierungs- und Zugangsmöglichkeiten zum ersten Arbeitsmarkt für Langzeitarbeitslose.

Träger

→ Zukunftswerkstatt Düsseldorf (ZWD)

Info/Ansprechpartner

→ Raffaele Mancuso
Radstation Düsseldorf
Willi-Becker-Allee 8a
40227 Düsseldorf
0211/5144711
Raffaele.Mancuso@zwd.de
Start der Homepage
www.radstation-duesseldorf.de:
Ende Februar 2011



Nr. 57: Ruhrtal-Radweg-Ranger – Seite 1

- ➔ *Aufgabenfeld der Ranger*
- *Ständige Streckenkontrolle*
- *Ausbesserung bzw. Austausch abhanden-gekommener oder beschädigter Schilder*
- *Rückschnitt von Büschen, wenn diese Schilder überwuchern*
- *Kleinere Aufräumarbeiten am Wegesrand (Müllbeseitigung, wenn erforderlich)*
- *Hilfestellung bei Fahrradpannen*
- *Gästeauskünfte (Entfernung zur nächsten Gaststätte, Fahrrad-Service, Arzt, Supermarkt, Hotel, Sehenswertes, lohnende Abstecher etc.)*

Arbeitszeiten

- *Täglich, insbesondere auch an den Wochenenden*
- *Die Tätigkeit wurde erstmals zu Beginn der Herbstferien 2007 aufgenommen und seit dieser Zeit lückenlos weitergeführt*

Ausstattung der Ranger

- *Spezielles Outfit mit RuhrtalRadweg-Partnerlogo*
- *Fahrräder mit Pannen-Set*
- *Erste-Hilfe-Set*
- *Mobiltelefon*
- *Gartenschere, Müllbeutel, Reinigungsmittel*
- *Informationsmaterial (Gastgeberverzeichnis, wichtige Telefonnummern etc.)*

Anforderungsprofil

- *Freude am Radfahren und an der Arbeit in der freien Natur*
- *Identifikation mit dem RuhrtalRadweg*
- *Kunden-Orientierung*
- *Hohes Maß an Flexibilität (Arbeiten auch an Feiertagen und an Wochenenden)*
- *Kenntnisse über den RuhrtalRadweg und die Besonderheiten in der Umgebung*

Kurze Projektbeschreibung:

- ➔ **Ziel:** Motivation, Abbau von Vermittlungshemmnissen, Erstellung von Bewerbungsunterlagen, Integration in den ersten Arbeitsmarkt.
Und ein Beitrag für eine saubere Umwelt!
- ➔ **Bisherige Ergebnisse:** Durch den Einsatz der Ruhrtal-Radweg-Ranger, hat sich die Qualität des Radweges von Freienohl bis hin zu „Haus Füchten“ erheblich verbessert. Denn die Ranger schneiden überstehendes Grün, beseitigen Scherben und Unrat vom Radweg und informieren die Stadt Arnsberg über Wünsche und Anregungen der Radtouristen. Durch die verbesserte Qualität des Radweges kommen immer mehr Radtouristen und das Hotel- und Gaststättengewerbe profitiert durch stetig steigende Besucher und Übernachtungszahlen. Natürlich profitieren auch die Ranger von diesem Projekt. Sie bekommen wieder einen strukturierten Tagesablauf, Hilfestellung bei der Behebung von Vermittlungshemmnissen und dem Erstellen von Bewerbungsunterlagen.
- ➔ **Finanzierung:** Finanziert wird dieses Projekt durch den Hochsauerlandkreis und das Jobcenter Arnsberg.
- ➔ **Zeitraum:** Acht Ranger für je neun Monate, März bis November

Ausführliche Beschreibung:

➔ **Ranger vom RuhrtalRadweg**

Gleich nach Eröffnung des Ruhrtal-Radweges im April 2006 ist die rund 230 km lange Strecke zwischen Winterberg und Duisburg ein Topziel für Radtouristen geworden. Die Gäste kommen aus dem Ruhrgebiet, aus ganz Nordrhein-Westfalen, aus den verschiedensten deutschen Bundesländern und seit 2010 (Kulturhauptstadt 2010) auch immer häufiger aus den Nachbarländern. Der Ruhrtal-Radweg ist bereits mit dem ersten Aufschlag Radstrecke NRW 2007 geworden und wurde im Jahre 2010 vom ADFC wegen seiner hohen Strecken- und Erlebnisqualität mit vier Sternen ausgezeichnet. Ziel der Macher des Ruhrtal-Radweges ist es, den Weg unter den TOP 5 der flussbegleitenden Radstrecken in Deutschland zu platzieren. Für dieses hochgesteckte Ziel ist es nicht zuletzt angesichts der immer größer werdenden Konkurrenzdichte – Flussradwege schießen wie Pilze aus dem Boden – erforderlich, neben perfekter Wegeführung mit bester Servicequalität und Alleinstellungsmerkmalen zu punkten.

Radtouristen sind sehr gesellige Gäste, möchten viel sehen und erleben, einkehren und übernachten und wünschen sich eine lückenlose Beschilderung des Weges und eine Wegweisung zu den Attraktionen an der Strecke. Perfekt wäre in diesem Zusammenhang, das haben zahlreiche Gespräche mit Radfahrern ergeben, eine ständige Streckenpflege und kleine Dienstleistungsangebote am Wegesrand. Der Radfahrer möchte das Gefühl haben, am Ruhrtal-Radweg nicht nur gut, sondern bestens aufgehoben zu sein. In Arnsberg ist es schon im Herbst 2007 gelungen, über die NEUE ARBEIT ARNSBERG (nachfolgend NAA genannt) bestens motivierte Mitarbeiter zu finden, die sich als „Ranger“ intensiv um die Belange der Radtouristen kümmern. Mehrere Mitarbeiter sind seit dieser Zeit in der gesamten Radsaison (Osterferien bis Ende Oktober) dafür zuständig, den rund 35 km langen Strecken-



Nr. 57: Ruhrtal-Radweg-Ranger – Seite 2

abschnitt im Raum Amsberg regelmäßig zu befahren. An sieben Tagen in der Woche sind die Ranger von 10 Uhr morgens bis 17 Uhr abends zum Wohlbefinden der Gäste unterwegs, denen sie im Bedarfsfall Orientierungshilfen geben, kleinere Reparaturen vornehmen, Erstinformationen zu Arnsberg und zum Ruhrtal-Radweg geben oder bei Unfällen Erste Hilfe leisten. Für weitergehende Informationen, größere Reparaturen oder Problemfälle leiten die Ranger die Gäste an die entsprechenden Fachbetriebe weiter. Außerdem kümmern sich die Ranger beispielhaft darum, dass sowohl Beschilderung als auch Wegezustand tadellos sind. Es ist gelungen, ein gutes Informationssystem zwischen den radelnden Helfern der NAA, der Stadtverwaltung und dem Verkehrsverein aufzubauen; so können Schwachstellen möglichst rasch erkannt und behoben werden.

Alle Ranger absolvieren im Vorfeld zu ihrer Tätigkeit einen Erste-Hilfe-Kurs und werden durch einen versierten Stadtführer mit wichtigen Informationen über den Umgang mit Gästen informiert. Die NAA setzt bei der Auswahl der Ranger auf Freiwilligkeit, da die Identifikation mit der Stadt und mit dem Radweg für die Ausübung der zahlreichen Tätigkeiten wichtige Kriterien sind. Die Ranger müssen gute Radfahrer sein und eine ebenso gute Kondition aufweisen können, da sie täglich viele Kilometer per Rad zurückzulegen haben.

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Wir sind der Meinung, dass wir diesen Preis bekommen sollten, weil wir mit einem einzigen Projekt gleich drei gute Taten vollbringen:

1. Langzeitarbeitslosen den Weg zurück auf den ersten Arbeitsmarkt ebnen.
2. Durch den Einsatz der Ranger wird unsere Umwelt sauber gehalten.
3. Durch die verbesserte Qualität des Radweges locken wir immer mehr Touristen an.

Träger

→ Neue Arbeit Arnsberg 9 GmbH

Info/Ansprechpartner

→ Birgit Kroh
Zur Alten Ruhr 3
39755 Arnsberg
02932/701369
info@neuearbeitarnsberg.de



Nr. 58: Berlin-Bamboo-Bikes und Projektwerkstatt (PW) NaWaRo-Fahrrad – Seite 1

→ Wir (Berliner Studenten an der TU) haben zwei unabhängige Projekte zu NaWaRo-Fahrrädern gestartet.

Teilprojekt 1: TU-Projektwerkstatt

An der Technischen Universität Berlin werden Diamant-Fahrradrahmen und einzelne Fahrradteile und -komponenten von Studierenden auf Basis Nachwachsender Rohstoffe (=NaWaRo) neu entwickelt.

Teilprojekt 2: Selbstbau-Workshops für alle!

Jede bzw. jeder (auch Leute die nicht studieren) kann sich sein eigenes Bambusrad selbst bauen, aus Fahrrad-Neu- bzw. Recyclingteilen, Hanffasern, Bio-Kleber und Bambus.

Kurze Projektbeschreibung:

→ **Ziel:** Entwicklung und Bau von Fahrrädern auf Basis lokaler nachwachsender Rohstoffe bzw. Bambus, Rohstoffwende, Mobilitätswende, postfossiles Zeitalter

→ **Bisherige Ergebnisse:** Bau von 20 Bambusrädern, offizielle Lehr- und Forschungsveranstaltung an der TU Berlin

→ **Finanzierung:** Selbstfinanzierung, Uni, Spenden, Ausblick: Fördergelder, Sponsoren

→ **Zeitraum:** Bambusräder fortlaufend, Projektwerkstatt 2–3 Jahre

Ausführliche Beschreibung:

→ **Übergeordnete Ziele:** die Rohstoffwende und die Mobilitätswende.

- Die schnellstmögliche Umstellung auf Nachwachsende Rohstoffe zur stofflichen Nutzung, also Materialien und Produkte „vom Acker“.
- Wir haben wichtige Entwicklungen verschlafen und müssen der kommenden Ressourcen-

verknappung entgegenwirken, da insbesondere Erdöl in wenigen Jahren sehr teuer bzw. nicht mehr verfügbar sein wird.

- Durch die Nutzung Nachwachsender Rohstoffe als Werkstoffe sind riesige Energie- und CO₂-Einsparungen möglich, da Materialien nicht aufwändig künstlich hergestellt werden müssen, sondern direkt mit Sonnenenergie wachsen.
- Ein unschlagbarer Nebeneffekt von NaWaRo-Fahrrädern ist neben der CO₂-freien Mobilität, die zusätzliche Speicherung von atmosphärischem Kohlenstoff in den Bauteilen.
- Eine lokale NaWaRo-Kreislaufwirtschaft hat zahlreiche sozialökologische und ökonomische Vorteile, u.a. die Umkehrung des Klimawandels.
- Das Fahrrad als Verkehrsmittel zum Personen- und Lastentransport wird auch bei uns in naher Zukunft wieder eine herausragende Rolle spielen.
- Bambus-NaWaRo-Räder kurbeln die lokale Kreislaufwirtschaft an.
- Globaler und überregionaler Transport und CO₂-Ausstoß werden durch lokale Wirtschaftskreisläufe vermindert.

Teilprojekt

1: Modul Projektwerkstatt „NaWaRo-Fahrrad – Nachwachsende Rohstoffe auf zwei Rädern“

Ziele der TU-Berlin Projektwerkstatt u.a.:

- Neuentwicklung eines Standard-Fahrrades, dessen Bauteile und Komponenten so weit wie möglich aus lokalen Nachwachsenden Rohstoffen gefertigt sind

- Entwicklung u.a. folgender Teile: Rahmen, Muffen, Lagergehäuse, Gabel, Lenker, Laufräder, Antrieb und weiterer Anbauteile
- zu zeigen, dass Nachwachsende Rohstoffe hochwertige Konstruktionswerkstoffe sind
- neue Fertigungsverfahren für NaWaRos zu entwickeln
- geringstmöglicher Energieaufwand bei der Herstellung
- Stabilität und Haltbarkeit wie vergleichbare „Standardfahrräder“
- günstige Produktionskosten
- eine sehr gute CO₂- und Öko-Bilanz
- Marketing- und PR-Strategien zu entwerfen
- atmosphärisches CO₂ zu binden

Teilprojekt 2: Selbstbau-Workshops für alle!

Ziele der Workshops sind u.a.:

- Jede bzw. jeder kann sich sein eigenes NaWaRo-Bambusfahrrad selbst bauen,
- z.B. auch verschiedene Fahrradtypen wie: Cityrad, Tandem, Lastenrad, Liegerad, Rikscha, Fahrradanhänger ...
- Infrastruktur, Werkstätten, Werkzeug, Maschinen und Materialien werden bereitgestellt.
- Die Rohstoffe sollen möglichst aus der Umgebung kommen, also lokal angebaut werden.

Warum und wozu Bambusfahrräder?!

- Bambusbikes sind total cool.
- Bambusräder kann jede bzw. jeder bauen.
- Bambusrohre sind sehr stabil und robust.
- Bambus wächst auch bei uns in Mitteleuropa. und muss nicht um die halbe Welt transportiert werden.
- Für die Herstellung von NaWaRo-Bambusrädern wird wenig Energie benötigt.



Nr. 58: Berlin-Bamboo-Bikes & Projektwerkstatt (PW) NaWaRo-Fahrrad – Seite 2

- Durch Photosynthese wird im NaWaRo-Material CO₂ aus der Luft gespeichert.

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Das Fahrrad, die Bahn und der ÖPNV werden in Zukunft die Hauptrolle spielen, dafür gibt es zwei Hauptgründe: den Klimawandel und das Erdölfördermaximum (Peak Oil).

Wir forschen und entwickeln für eine umwelt- und menschenfreundliche lokale Wirtschaftsweise der Zukunft. Ein Fahrrad aus nachwachsenden Rohstoffen/Bambus ist nicht nur ein herausragendes Beispiel für die riesigen Potentiale der stofflichen Nutzung von NaWaRo, sondern auch ein großer Sympathieträger und Multiplikator für die Idee einer autofreien Mobilität.

Durch die von Studierenden geschaffene Institution der „Projektwerkstätten“ an der TU-Berlin möchten wir auch an anderen Hochschulen das studentische Engagement für ökologische und soziale Fragestellungen wiederbeleben, denn es bedarf noch vieler lokaler Innovationen, auch um Lösungen und ein schnelles Umdenken bei der Mobilität umzusetzen.

Studierende sollten die größtmögliche Unterstützung aus Gesellschaft, Politik und Wirtschaft erhalten, vor allem auch durch interdisziplinäre Bildungsinhalte und durch eine Entschleunigung und Entstressung der Hochschulbildung.

„Gut Ding will Weile haben.“

Träger

→ grüneUni, Technische Universität Berlin

Info/Ansprechpartner

→ Thomas Finger, Johannes Fischer
Rigaer Straße 99
10247 Berlin
0179/2408041
thomas.finger@gruene-uni.org
johannes.fischer@tu-berlin.de
www.gruene-uni.org
www.berlin-bamboo-bikes.org



Nr. 59: „AUS ALT MACH NEU“ Fahrrad-Bastel-Projekt für Jugendliche – Seite 1

➔ „AUS ALT MACH NEU“ ist ein Fahrrad-Bastel-Projekt für Jugendliche ab 14 Jahren. In einer eigens dafür eingerichteten Werkstatt setzen die Projektteilnehmer, unter professioneller Anleitung, ihre alten Fahrräder wieder instand. Dabei sollen originelle Einzelstücke entstehen, welche sich vom „Alltagsdrahtesel“ abheben, sodass die Freude am Fahrrad und am Radfahren (wieder) geweckt wird. Das Projekt ist für die beteiligten Jugendlichen kostenlos.

Kurze Projektbeschreibung:

- ➔ **Ziel:** Aufbau eines individuellen Fahrrades
- ➔ **Bisherige Ergebnisse:** mittlerweile wurden über zehn Einzelstücke hergestellt
- ➔ **Finanzierung:** Streetwork Bamberg (Stadtjugendamt) und Sachspenden
- ➔ **Zeitraum:** Seit Februar 2010

Ausführliche Beschreibung:

➔ Die Projektträger: Streetwork ist eine Einrichtung der Stadt Bamberg und beschäftigt zwei Mitarbeiter, welche dem Stadtjugendamt unterstehen und deren Aufgabe die Förderung und Unterstützung benachteiligter Bamberger Jugendlicher und junger Erwachsener ist. Stefan Hecksell ist Zweiradmechaniker der VSF..all-ride-Werkstatt im Radladen Bamberg, zudem setzt er sich, als Mitglied des VCD KV Bamberg, aktiv für ein ökologisches Bewusstsein ein.

Das Projekt: Zahlreiche Jugendliche, nicht nur in Bamberg, haben das gleiche Problem: Wenn das alte Fahrrad in die Jahre gekommen ist und den Dienst versagt, sehnt man sich nach etwas Neuem. Doch besonders finanzschwächeren Familien fehlt dazu häufig das Geld. Um dennoch in den Besitz eines modernen Zweirades zu kommen und dem Bedürfnis nach gesellschaftlicher Teilhabe gerecht zu werden, machen die Betroffenen im schlimmsten Fall auch vor Fahrraddiebstählen keinen



Halt. Wesentlich häufiger ist es jedoch an der Tagesordnung, dass die Jugendlichen ihre alten verkehrsuntauglichen Drahtesel selbst herrichten und reparieren. In den meisten Fällen geschieht dies durch laienhaftes „Rumgebastel“, wobei dann die Fahrräder der Betroffenen in aller Regel eher in einem technisch und optisch verbesserungswürdigen Zustand bleiben. Genau an diesem

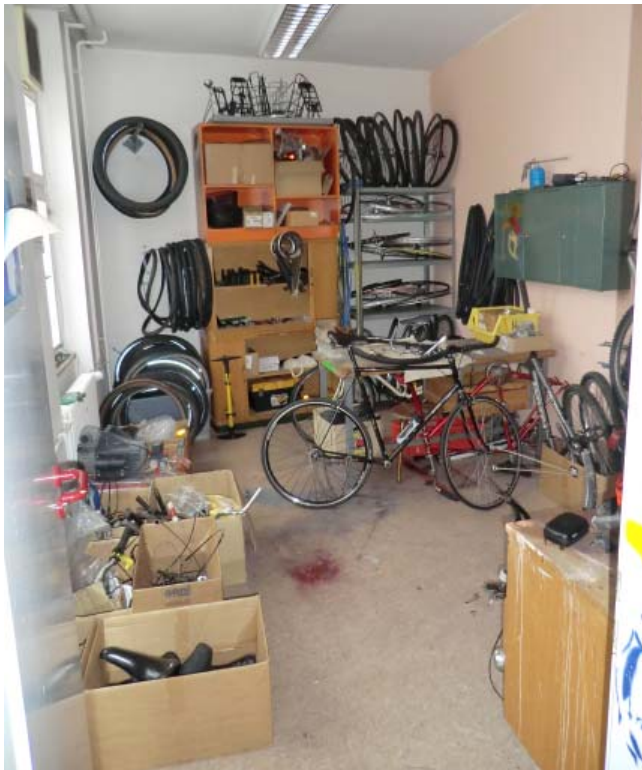
Punkt setzt das Projekt „AUS ALT MACH NEU“ an. Das Fahrrad-Bastel-Projekt soll Jugendlichen die Möglichkeit zur technischen Überholung sowie des individuellen Gestaltens des eigenen Fahrrades bieten. Die Aktion findet in einer eigens dafür eingerichteten Werkstatt im Bamberger Jugendzentrum Juz&Filter statt und ist für Jugendliche völlig kostenfrei; die Teilnehmer müssen weder Werkzeuge noch Materialien bezahlen, somit entstehen keine finanziellen Zugangsvoraussetzungen. Das Projekt wird von Streetwork Bamberg finanziert. Kooperationspartner ist der VCD Kreisverband Bamberg. Zudem wird die Aktion durch Rabatte beim Teileeinkauf im



Nr. 59: „AUS ALT MACH NEU“ Fahrrad-Bastel-Projekt für Jugendliche – Seite 2

Radladen Bamberg sowie durch diverse Ersatzteil- und Werkzeugspenden unterstützt. Für die professionelle Umsetzung des Neuaufbaus der Fahrräder steht den Teilnehmern ein Zweiradmechaniker zur Verfügung, welcher die Sicherheit der Fahrräder überprüft und die Jugendlichen bei der Benutzung der Werkzeuge anleitet. Auch für den Fall, dass ein Jugendlicher kein eigenes Fahrrad besitzt, ist gesorgt. Durch zahlreiche Fahrradspenden, zum Teil durch Privatpersonen, kann den „radlosen“ Teilnehmern ein gewisses Kontingent zur Verfügung gestellt werden.

Das Projekt findet für Teilnehmer nach individueller Terminvergabe statt.



Zum Ablauf: Die mitgebrachten Fahrräder der Jugendlichen werden zunächst überprüft, ob ein Neuaufbau überhaupt lohnenswert ist. In festgelegten Arbeitsschritten werden die Fahrräder zunächst komplett zerlegt. Nach Bedarf wird der Altlack von Rahmen und Anbauteilen abgeschliffen. Anschließend wird in mehreren Durchgängen grundiert, lackiert und Klarlack aufgetragen. Nach der Farbgebung wird das Fahrrad, je nach Bedarf und dem Verwendungszweck entsprechend, mit Gebraucht- und/oder Neuteilen wieder aufgebaut. Somit wird jedes Produkt nicht nur optisch und technisch in einen adäquaten Zustand versetzt, sondern erhält darüber hinaus auch die persönliche Note des Besitzers. Der ganze Arbeitsprozess wird hauptsächlich von den Jugendlichen durchgeführt, sodass das technische Know-how und das Interesse am Fahrrad wachsen. Ein selbst hergestelltes Fahrrad ist ein Erfolgserlebnis, welches nicht nur das Selbstvertrauen, sondern auch die Freude am Rad steigert. Auch die Nutzungshäufigkeit nimmt zu, da diese Bikes echte Hingucker sind und im Fahrradalltag für Aufmerksamkeit und Anerkennung für die Jugendlichen sorgen.

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Gesellschaftliche Teilhabe muss man sich leisten können- auch in puncto Fahrradfahren! Bamberg ist eine studentische Fahrradstadt, in welcher theoretisch jeder Weg auf zwei Rädern zu bewältigen wäre. Sowohl die Stadt als auch das fränkische Umland laden durch gut ausgebaute Straßen und Fahrradwege zum Radeln ein. Doch das Ausleben sportlichen und ökologischen Bewusstseins ist im gewissen Maße auch ein Luxusgut. Vor allem sozial schwache Familien können ihren Kindern

gute und sichere Fahrräder kaum finanzieren. „AUS ALT MACH NEU“ ist ein soziales Projekt, welches der Zweiklassengesellschaft im Bereich Radfahren entgegenwirkt und Jugendlichen eine positive Teilnahme am Radlalltag bietet. Es fördert sportliches und ökologisches Denken und schafft „Fahrradbewusstsein“!

Träger

→ Streetwork Bamberg und Stefan Hecksell (Radladen Bamberg/VCD)

Info/Ansprechpartner

→ Thomas Neubert
Margaretendamm 12a
96052 Bamberg
0160/97853752
stework@stadt.bamberg.de
Infos unter www.streetwork.bamberg.de



Nr. 60: Fahrradwerkstatt für Kinder und Jugendliche von 6 bis 14 Jahren – Seite 1

→ Das Projekt „Zweiradwerkstatt für Kinder und Jugendliche von 6 bis 14 Jahren“ zeichnet sich durch zwei wesentliche thematische Eckpfeiler aus:

- Förderung von Verkehrs- und Mobilitätsbildung sowie
- Vermittlung von Technikwissen durch Reparatur an Fahrrädern.

Das Projekt sensibilisiert rund um die Topoi und das Projekt wirkt integrativ auf einen in Teilen ökonomisch schwach aufgestellten und durch Diversifikation geprägten Stadtteil.

Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Erhöhung des Radverkehrsanteils von Kindern und Jugendlichen
- **Bisherige Ergebnisse:** Zwischen 2007 und 2010 stetig wachsende Zahl, Durchlauf ca. 80 Kinder, erhöhter Anteil von Mädchen
- **Finanzierung:** Teilweise Stadt Hamburg, teilweise Mitgliedsbeiträge und Spenden
- **Zeitraum:** Seit 2007

Ausführliche Beschreibung:

→ Das Spielhaus Zeiseweg e.V. liegt im Zentrum eines in Teilen ökonomisch schwachen Quartiers, das sich auch durch einen hohen Anteil an Bewohnerinnen und Bewohner mit Migrationshintergrund auszeichnet. Darüber hinaus ist das Fahrradfahren nicht in jedem Kulturkreis gleichermaßen verankert und es bestehen Wissens- und Erfahrungsunterschiede über sicheres Verhalten im Verkehr. Hinzu kommen sprachliche Barrieren. Daher richtete der Zeiseweg e.V. eine Fahrradwerkstatt ein mit dem Ziel, Kindern und Jugendlichen die Topoi (Technik-)Bildung, Verkehr und Mobilität an Hand des



Artefaktes Fahrrad zu vermitteln. Durch das Sammeln von Spendenrädern war es überhaupt erst möglich, dass viele Kinder einen Zugang zu diesem Verkehrsträger finden konnten. Technikwissen wird durch das Reparieren von eigenen und hauseigenen Fahrzeugen vermittelt. Die Kinder haben die Möglichkeit, Fahrräder zu reparieren, wobei sie ermutigt werden, gemeinsam zu arbeiten und sich gegenseitig zu unterstützen. Neben der Vermittlung von Technikwissen werden nicht nur Grenzen zwischen Mehrheits- und Minderheitsgesellschaft, sondern auch geschlechtsspezifische Zuschreibungen überwunden. Das Erleben von Technikwissen wird von einer gelernten Zweiradmechanikerin vorgenommen und ein männlicher Pädagoge übernimmt Fragen rund um die soziale Rolle. Die Verschiebung klassischer Rollenmodelle wird vorgelebt und mittlerweile nehmen viele Mädchen (besonders mit Migrationshintergrund) mit sehr großem Erfolg am



Projekt teil. Die Kinder führen technische Fachdiskussionen, was sich positiv auf deren Teamfähigkeit auswirkt, und das erworbene Selbstbewusstsein stützt ihre (Mobilitäts-)Unabhängigkeit.

Über die Begehung des Nahraums erfolgt die Vermittlung des Themas Verkehr und Mobilität. Das Kennenlernen der Stadt der kurzen Wege wird durch kleine Fahrradtouren unterstützt, die zeigen, welche Möglichkeiten das Verkehrsmittel „Fahrrad“ als Alltagsfahrzeug bietet und mit welchen Gefahrenquellen zu rechnen ist.

Es ist gelungen, die Mütter mit Migrationshintergrund einzubinden. Deren Kinder haben sozial konstruierte Verständnisse von Mobilität aufgebrochen, denn kultur- und rollenspezifische Kodierungen erlauben nicht ohne Weiteres den Zugang zu dieser Fortbewegungsart des Radfahrens. Damit aber eine gesamtgesellschaftliche Teilhabe und Integration gelingt, ist ein Ansatzpunkt, für ein möglichst frühes Körperbewusstsein durch Gleichgewichts- und Koordinationsübungen zu werben. Die



Nr. 60: Fahrradwerkstatt für Kinder und Jugendliche von 6 bis 14 Jahren – Seite 2



Kinder erfahren das „Verhältnis“ Mensch und Maschine, indem bspw. Anhaltewege mit dem Rad getestet werden, so dass der Aspekt „Sicherheit“ als Integrationsmechanismus wirkt. Die genannten Maßnahmen sind einzelne Bausteine, durch die Kinder- und Jugendmobilität gelingt, frei nach dem Motto: „Jung gelernt ist alt getan!“ Das Projekt hat den Spagat zwischen den verschiedenen sozialen Schichten und Kulturen geschafft und eine verstärkte Nutzung von Fahrradmobilität gerade auch bei Kindern mit Migrationshintergrund bewirkt.

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ In Hamburg ist mittlerweile jeder dritte Mensch eine Migrantin bzw. ein Migrant. Es sollte ein erklärtes Ziel sein, das Thema Fahrrad auf breiter Ebene anzusiedeln. Genau dies versucht das Projekt im „Kleinen“, indem es das Thema Bildung und Integration mit einer umweltfreundlichen Alltagsmobilität verbindet. Das Projekt setzt bei den Jüngsten unserer Gesellschaft an und wirkt vermittelnd zwischen den Kulturen.

Das Artefakt Fahrrad wird als „Integrationsmaschine“ genutzt und zeigt, wie es das Konzept der Stadt der kurzen Wege stützen kann. Es lebt von einfacher vernetzter Kommunikation innerhalb des Stadtteils, die größtenteils von Kindern geleistet wird. Der Einsatz finanzieller Mittel ist im Verhältnis zu anderen Projekten gering, denn bisher haben Spendenräder dafür gesorgt, dass Kinder aus sozial benachteiligten Familien mit Rädern ausgestattet werden konnten. Das Projekt möchte weiteres Lernmaterial zum Thema Verkehrssicherheit und Technik entwickeln (Lernmappe) sowie „Familienräder“ (Kindersitze, Leihräder für Erwachsene) anschaffen mit dem Ziel, dass auch Migrantinnen das Radfahren erlernen können. Die Erweiterung des Fuhrparks für weitere Mobilitätsfahrzeuge ist angestrebt, um Mobilitätserziehung bei unter Sechsjährigen zu fördern. Letztlich sollen das Konzept und seine Inhalte bekannter gemacht werden (Homepage etc.).

Träger

→ Zeiseweg e.V.

Info/Ansprechpartner

→ Heike Bunte
Arne Reichard
Zeiseweg 17
22765 Hamburg
040/3892157
info@zeiseweg.de
(cc: gerne auch heikebunte@gmx.de)
www.zeiseweg.de



Nr. 61: Bikekitchen München – Seite 1

→ Bikekitchen ist ein Selbsthilfe-Projekt mit angeschlossenem Café. Neben einer offenen Werkstatt, in der man sein Fahrrad selbständig oder mit Anleitung für ein geringes Entgelt reparieren kann, werden Kurse für verschiedene Zielgruppen, wie Jugendliche mit Migrationshintergrund, Kinder und Menschen mit Behinderung, angeboten.

Das nachhaltig ausgerichtete Café erleichtert den Zugang und bietet ein Austauschforum. Als Zusatzangebot wird es im laufenden Geschäftsbetrieb langsam aufgebaut.

Kurze Projektbeschreibung:

→ **Ziel:** Offene Selbsthilfe-Reparaturwerkstatt und Kursangebote für ausgewählte Zielgruppen im Stadtgebiet München

→ **Bisherige Ergebnisse:** Im Sommer 2010 fand in Kooperation mit dem IMZ München erstmals eine offene Bikekitchen mit über 80 Besucherinnen und Besuchern statt. Das Event wurde über Flyer, eine Facebookgruppe und durch den Kooperationspartner Green City e.V. beworben. Es wurden zehn Freiwillige mit Reparatur Erfahrung akquiriert und eingebunden. Die Besucherinnen und Besucher äußerten persönlich, über Mails und Facebook ihre Zufriedenheit und den Wunsch nach Wiederholung. Am 4. Dezember 2010 wurde im Rahmen des Bicyclefilmfestivals die 2. Münchner Bikekitchen durchgeführt. Trotz Schneemassen an diesem Wochenende nahmen ca. 20 „Winterradler“ das Angebot der Bikekitchen in Anspruch. Sieben Freiwillige halfen mit. Der Hauptgewinn dieser Bikekitchen lag jedoch in der großen öffentlichen Aufmerksamkeit, die die Aktion durch die sehr gute Positionierung auf

dem Filmfestival erhielt. Mit rund 800 Besucherinnen und Besuchern des BFF ergaben sich zahlreiche Gespräche zu Interessierten und Fachpublikum, die Veranstalter des BFF bezeichneten die Bikekitchen als „Highlight“ des Wochenendes.

→ **Finanzierung:** Die Beteiligten arbeiteten bisher unentgeltlich. Die Infrastruktur und Werbung wurde vom Kooperationspartner und einem lokal ansässigen Fahrradgeschäft gestellt. Langfristig sind Regelförderungen und Projektgelder angestrebt.

→ **Zeitraum:** Seit Juli 2010 sukzessive aufbauend

Ausführliche Beschreibung:

→ Bikekitchen ist ein Fahrradselbsthilfe-Projekt mit angeschlossenem Café für Münchner BürgerInnen, in dem sie ihr Fahrrad selbständig oder mit Anleitung für ein geringes Entgelt reparieren können. Neben der offenen Werkstatt werden Kurse für verschiedene Zielgruppen, wie Jugendliche mit und ohne Migrationshintergrund, Kinder und Menschen mit Behinderung, angeboten, um sie zum Fahrradfahren zu aktivieren. Über die individuelle Gestaltung des eigenen Rads wird die Identifikation mit dem Rad gefördert, was wiederum ein Anreiz ist, das Rad mehr zu benutzen. Außerdem ist die Bikekitchen ein Treffpunkt für FahrradfahrerInnen. Im angeschlossenen Café mit nachhaltiger und moderner Ausrichtung können sich die BesucherInnen entspannen, austauschen und in Fachzeitschriften und -büchern über nachhaltige Mobilität informieren. Das Café erleichtert den Zugang und wird als interessantes Zusatzangebot mit Filmabenden und

Events im laufenden Geschäftsbetrieb langsam aufgebaut.

Solide, doch alte und abgenutzte Räder werden wieder verkehrssicher gemacht oder zu individuellen Liebhaberstücken umgebaut. Dafür können die NutzerInnen gängige Verschleißteile erwerben und sich aus einem gut sortierten Ersatzteillager bedienen. Der Recycling-Gedanke findet hier konkrete Umsetzung. Zudem ist die Bikekitchen eine kostengünstige Alternative zu Reparaturen beim Fachhändler.

Über die intensive Auseinandersetzung und das individuelle Gestalten der Räder wird der Identifikationswert bei den Benutzerinnen und Benutzern erhöht. Auch können Trends wie Singlespeeds und Fixies umgesetzt werden. Im Café werden regionale, Fairtrade- und ökologische Produkte angeboten. Beide Bereiche verbinden Nachhaltigkeit und Lifestyle.

Die Bikekitchen ist offen für alle. Kinder und Jugendliche mit Migrationshintergrund wie auch Menschen mit Behinderung werden aktiv einbezogen. Über die Zusammenarbeit mit Schulen und Freizeiteinrichtungen werden die TeilnehmerInnen angeworben und für die Freiwilligenarbeit gewonnen. In der Bikekitchen erleben sich die BesucherInnen als selbsttätig, das Handeln steht im Vordergrund. Besonders benachteiligten Jugendlichen bietet das Konzept ein außerschulisches Lernfeld, Teilhabe am sozialen Leben und das Erleben der eigenen Gestaltungsfähigkeit sowie den Ausbau eigener handwerklicher Fähigkeiten.

Durch den Cafébetrieb wird auch Laufpublikum die Möglichkeit geboten, die Bikekitchen kennenzulernen.

Als Non-Profit-Unternehmen fließen die Einnahmen aus Ersatzteil- und Verschleißteil-Verkauf und aus Werkstatt- und Kursgebühr in den Betrieb zurück.



Nr. 61: Bikekitchen München – Seite 2

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

- ➔ Bikekitchen kann ...
- Nachhaltigkeit fördern
- Ökologie und Modernität verbinden
- Radverkehr fördern, Berührungsängste gegenüber dem Rad abbauen
- Erfahrungsort und Wissenspool innerhalb des Cafés schaffen
- Integration von Benachteiligten fördern
- außerschulisches handlungsorientiertes Lernen fördern
- bürgerschaftliches Engagement umsetzen.

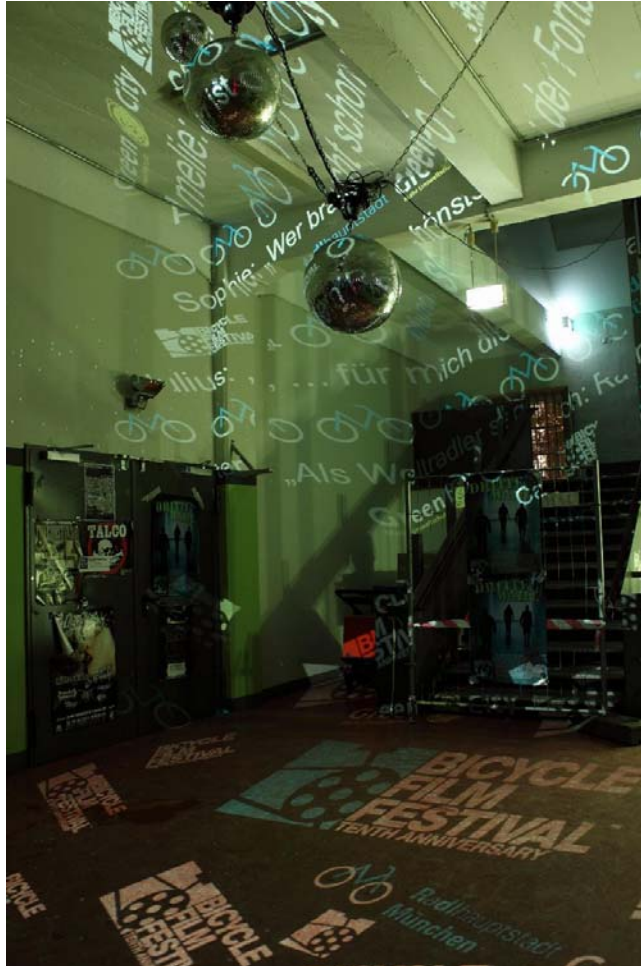
Außerdem ist das Projekt übertragbar und benötigt geringe Investitionskosten bei gleichzeitig hohem Output.

Träger

- ➔ Paulina Klaput und Kirstin Peter

Info/Ansprechpartner

- ➔ Kirstin Peter
- Kidlersstraße 21
81371 München
0176/21209801
bikekitchen.munich@googlemail.com
<http://facebook.com/bikekitchen>
Im Aufbau: <http://bikekitchen.de>



Nr. 62: Fahrradprojekt – Seite 1

→ Das Fahrradprojekt der rabs gGmbH beschäftigt und qualifiziert Langzeitarbeitslose und arbeitslose Jugendliche in den nachfolgend ausführlich beschriebenen Bereichen.

Weil für die „Förderung der Fahrradnutzung“ sinnvolle Rahmenbedingungen durch das Projekt geschaffen werden und durch die weitaus überwiegende Nutzung von Alträdern und Teilen der Gedanke „Wiederverwendung vor Verwertung“ gelebt wird, werden ökologisch sinnvolle Inhalte zur Beschäftigung und Qualifizierung genutzt, die eine gesamtgesellschaftliche Relevanz haben.

Kurze Projektbeschreibung:

→ **Ziel:** Förderung der Fahrradnutzung, Beschäftigung und Qualifizierung Arbeitsloser, Unterstützung des Wertstoffkreislaufs, Wiederverwendung vor Verwertung

→ **Bisherige Ergebnisse:** Seit 1992 Aufarbeitung von 4.400 Rädern aus Alträdern und Fahrradfragmenten durch Nutzung von Alt- und Neuteilen. Einsatz dieser Räder als: Leihrad, Dienstrad, Juxrad, Verkaufsrad und Sonderfahrzeug.

- Einrichtung einer Infrastruktur zur Fahrradnutzung in Abstimmung mit der Kommune und der örtlichen Tourismuswirtschaft bestehend aus: einer großen Anzahl von Verleihrädern (350), einem Transportservice, einem bewachten Fahrradstand am Rendsburger Bahnhof, dem Betrieb eines mobilen bewachten Fahrradstandes, der Ausarbeitung und Kartierung von zwei Fernradwanderwegen, Ochsenweg und Eider-Treene-Sorgeweg, Erstellung einer Radwanderkarte für beide Wege, jeweils erschienen bei der Bielefelder Verlagsanstalt.

Im Buchhandel oder über die rabs zu beziehen. ISBN 978-3-97073-441-1 und ISBN 3-87073-262-8; einschließlich eines Begleitvideos.

- Organisation einer jährlich stattfindenden thematisch orientierten Radtour auf dem Ochsenweg über mehrere Tage zur Förderung des Radurlaubes, jeweils am ersten Maiwochenende.
- Unterstützung und Förderung zahlreicher Veranstaltungen vor Ort, deren Aufzählung den Rahmen übersteigen würde.
- Beschäftigung und Qualifizierung von ca. 400 Arbeitslosen in den vergangenen Jahren einschließlich der Vermittlung in Arbeit.
- Wiederverwendung von etlichen Tonnen Fahrradschrott zu gebrauchsfähigen Rädern und damit Reduzierung der Deponiemenge.

→ **Finanzierung:** Öffentliche Förderung und Einnahmen

→ **Zeitraum:** Seit 1992 laufend, halbjährlicher Wechsel der Maßnahmeteilnehmer

Ausführliche Beschreibung:

→ **Personenkreis:** Das Fahrradprojekt der rabs beschäftigt zeitgleich bis zu 40 arbeitslose Personen. Zwei Fachkräfte leiten sie an und qualifizieren sie beruflich. Ein Sozialpädagoge kümmert sich um persönliche Belange und Berufswege-

planung.

Qualifizierung:

Im Vordergrund steht die Vermittlung von fahrradspezifischen Kenntnissen, die in den Modulen I–III unterwiesen und vertieft werden.

Daneben sind Qualifizierungen in allen anderen mit dem Fahrradprojekt zusammenhängenden Tätigkeiten möglich, die der Arbeitsaufnahme dienen, wie z.B. Erwerb von Zertifikaten im Bewachungsgewerbe. Diese sind auch Voraussetzung für die Tätigkeit am bewachten Fahrradstand am Rendsburger Bahnhof.

Da das Fahrradprojekt in eine Beschäftigungsgesellschaft eingebunden ist, können bei Neigung und Fähigkeit auch nicht radspezifische Qualifizierungen durchlaufen werden, z.B. im Recyclingbereich, anderen Handwerksbereichen etc. Daneben sind Schulungen im Bereich der Arbeitssicherheit, Bewerbungscoaching und Lehrgänge in erster Hilfe obligatorisch. Praktika oder betriebliche Einzelqualifizierungen runden die Angebotspalette ab. Ziel ist die Aufnahme einer Tätigkeit im ersten Arbeitsmarkt.

Beschäftigung:

Es werden durch Spenden aus der Bevölkerung, von den örtlichen Recyclinghöfen und aus dem Fundus der örtlichen Fundämter stets alle Fahrräder jeglichen Zustands angenommen. Jährlich etwa 500 überwiegend defekte Fahrräder. Diese werden zerlegt, die Teile in brauchbar und unbrauchbar sortiert und unter Verwendung der gebrauchten, aber auch neuer Teile werden Fahrräder wiederhergestellt. Jährlich aktuell ca. 300 Stück. Neben „normalen“ Fahrrädern sind auch Sonderanfertigungen möglich, wie das Sägekettenrad, der „Long John“ oder die „Ochsentrömmel“. Letztere sind Ausstel-



Nr. 62: Fahrradprojekt – Seite 2

lungsstücke für Messen und dienen zum Bewerben von Radwanderwegen oder sind speziell von Jugendlichen im Rahmen einer Qualifizierung hergestellt worden. Die produzierten Räder werden für folgende Verwendungen eingesetzt:

1. Das Dienstrad: Wird Behörden, Vereinen, Kirchengemeinden etc. zur Verfügung gestellt, um für dienstliche Angelegenheiten im Nahbereich die Fahrradnutzung statt des Autos zu unterstützen. Um die Akzeptanz herzustellen, wird bei Defekten innerhalb von 24 Stunden eine Reparatur vorgenommen oder ein anderes Rad geliefert.

2. Das Leihrad: Wird vorwiegend von größeren Gruppen wie Schulklassen, Landfrauenvereinen, Touristen oder für Betriebsausflüge etc. genutzt. Es können Gruppen bis zu 60 Personen zeitgleich versorgt werden. Ein Liefer- und Abholservice für Schleswig-Holstein, Wochentag, Zeit und Ort können vom Kunden vorgegeben werden, wird angeboten. Aktuell werden 350 Räder bereitgehalten, auf Wunsch wird ein Pannenservice gestellt. Daneben werden für Jugendherbergen, Kindererholungsheime etc. Fahrräder im Saisonbetrieb gestellt.

3. Das Juxrad: Wird für Stadtteilfeste und viele andere passende Gelegenheiten genutzt. Aktuell können sechs verschiedene Juxräder unterschiedlicher Schwierigkeitsgrade angeboten werden.

4. Sonderräder: Werden überwiegend als Einzelanfertigungen für besondere Gelegenheiten hergestellt. Als Eyecatcher für Messen oder zur Unterstützung des lokalen Touristikvereines.

5. Verkaufsräder: Einfache, aufgearbeitete Räder, die vor allen Dingen für einen Personenkreis mit geringen finanziellen Mitteln gedacht sind.

Dienstleistungen:

Bewachter Fahrradstand am Bahnhof: Neben dem o.g. Lieferservice für Leihräder. Werktäglich von 5.00–19.00 Uhr können Räder eingestellt werden. Mit den Öffnungszeiten wird die Gruppe der Berufspendler abgedeckt, die Rad und Bahn für ihren Arbeitsweg nutzen. Räder werden über Tag und Nacht angenommen, um auch denjenigen ein Angebot unterbreiten zu können, die mit dem Rad vom Bahnhof zur Arbeitsstelle fahren und abends mit dem Zug wieder nach Hause.

Leihräder können hier geordert werden, für Tagesgäste sind sie stets ausreichend vorhanden, für Gruppen bietet sich eine Vorbestellung an.

Aber auch andere Dienstleistungen haben sich im Laufe der Zeit etabliert, Reifen- und Luftkontrolle, Gepäckaufsicht, Auskünfte aller Art etc.

Mobiler bewachter Fahrradstand:

Für größere Veranstaltungen kann ein mobiler bewachter Fahrradstand eingerichtet werden. Öffnungszeiten etc. erfolgen nach Absprache.

Fahrradcodierung:

Wird, häufig in Zusammenarbeit mit der örtlichen Polizei, bei Veranstaltungen etc. angeboten.

Radwanderungen:

Gemeinsam mit dem Touristenverband „NaturFreunde“ hat die rabs in den vergangenen Jahren zwei Fernradwanderwege ausgearbeitet. „Auf den Spuren des historischen Ochsenweges“ durch Schleswig-Holstein (www.Ochsenweg.de) und den Eider-Treene-Sorge-Weg. Beide wurden in Zusammenarbeit mit der Bielefelder Verlags-

anstalt aufgelegt.

Einmal jährlich, am ersten Maiwochenende führen die rabs, Stadt Rendsburg und NaturFreunde eine Radwanderung auf dem Ochsenweg durch.

Weitere Informationen über das Fahrradprojekt können unter www.rabs.de eingesehen werden.

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Die Jury sollte das Fahrradprojekt der rabs gGmbH auswählen, weil es folgende Ziele miteinander kombiniert und nachhaltig verfolgt: Umweltschonung und (betriebliche) Gesundheitsförderung durch Fahrradnutzung, Ressourcenschonung durch Wiederverwendung von Altmaterial, Förderung von durch Langzeitarbeitslosigkeit betroffenen Personen, Förderung eines umweltschonenden Tourismus.

Träger

→ Gemeinnützige Gesellschaft für regionale Arbeits-, Beschäftigungs-, Qualifizierungs- und Serviceangebote (rabs gGmbH)

Info/Ansprechpartner

→ Dirk Will
Kieler Str. 53
Rendsburg
04331/12-65-43
dirk.will@rabs.de

→ Stephan Plath
Kieler Str. 53,
Rendsburg
04331/12-65 11
stephan.plath@rabs.de
www.rabs.de



Nr. 63: Fahrräder für Afrika! – Seite 1

→ Die Stuttgarter „Fahrräder für Afrika“-Initiative hat seit 2002 bereits 46*40'ft Fahrrad-Container von Stuttgart aus nach Ghana, Kenia, Sierra Leone, Togo, Madagaskar, Demokratische Republik Kongo, Nigeria und Uganda mit Unterstützung des Transportkostenzuschusses der GTZ (www.gtz.de/Transportkosten) verschickt. Das Motto der Gebrauchtwarenlieferungen lautet: HILFE ZUR SELBSTHILFE. Unterstützung erfahren Graswurzelbewegungen, benachteiligte Bevölkerungsschichten wie Bauern und Schulkinder, Lehrer, Gesundheitsberater, Sozialarbeiter, Barfußärzte, Multiplikatoren.

Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Aufrüstung des Afrikanischen Kontinents mit Fahrrädern
- **Bisherige Ergebnisse:** 46*40'ft Fahrrad-Container, ca. 16.000 Fahrräder
- **Finanzierung:** BMZ/GTZ – www.gtz.de/ Transportkosten
- **Zeitraum:** Seit 2002, mit jährlich bis zu 8*40'ft Containern

Ausführliche Beschreibung:

→ In Afrika kann ein Fahrrad den Unterschied zwischen sauberem oder schmutzigem Trinkwasser oder die Möglichkeit, die Ernte zum Markt bringen zu können anstatt zusehen zu müssen, wie sie verrottet, bedeuten. Für Millionen von schulpflichtigen Kindern und Jugendlichen ist aufgrund der Entfernungen ein Fahrrad erst die Voraussetzung für einen Schulbesuch. Ein Fahrrad eröffnet in abgelegenen Gebieten die Möglichkeit, ein Hospital oder eine Apotheke aufsuchen zu können, Aids- und Gesundheitsaufklärung etc.

Die Container-Hilfstransporte mit SecondHand-FirstClass Fahrrädern als Hilfe zur Selbsthilfe werden durch das BMZ/GTZ zu drei Vierteln finanziert, mit der Begründung:

- Afrika hat keine eigene Fahrrad-Industrie.
- Die auf dem afrikanischen Markt befindlichen Fahrräder aus chinesischer oder indischer Billigproduktion haben geringere Qualitäts- und Sicherheitsstandards als hiesige Kaufhaus- und Baumarktfahrräder.

Fazit: Die auf dem afrikanischen Markt vorhandenen Standardfahrräder bilden zu den recycelten Gebrauchtfahrrädern aus Europa keine Alternative.

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Der BLICK ÜBER DEN TELLERRAND, INTERNATIONALE SOLIDARITÄT und das PRINZIP DER NACHHALTIGKEIT unterscheiden unser Fahrrad-(Recycling-) Projekt wesentlich von denen der anderen Bewerber.

Bei der Versendung von Gebrauchtfahrrädern aus dem Stuttgarter Raum durch unseren Verein Technik und Solidarität geht es um nichts weniger als um eine Ermöglichung GRUNDLEGENDER MENSCHENRECHTE in Afrika wie z.B.: Trinkwasserversorgung, Bildung, Gesundheitsversorgung, Frauenförderung, Nahrungsmittelversorgung (vgl. Millenniumsziele).

Das Fahrrad ist in Deutschland im Gegensatz zu Afrika zu einem Wegwerfprodukt verkommen. Die technischen Entwicklungssprünge (größere Benutzerfreundlichkeit etc.) in den letzten Jahrzehnten haben dazu geführt,

das massenweise voll funktionstüchtige Fahrräder ausscheiden. Fahrrad-Abstellräume, Garagen und Keller werden von nicht mehr benötigten Fahrrädern verstopft. Fehlende Fahrrad-Abstellmöglichkeiten in verdichteten Wohngebieten vermindern die Fahrradbenutzung. Die Bevölkerung sucht aufgrund von Platzmangel händeringend nach Fahrradverwertungsalternativen anstelle von deren Verschrottung.

Darüber hinaus kostet hierzulande eine Fahrradreparaturstunde bei Fahrradläden ca. 60 €, weshalb in vielen Fällen ein Neukauf unter Nutzung des technischen Fortschritts wirtschaftlich sinnvoller ist.

An Kaufhaus- und Baumarktfahrrädern werden von Seiten professioneller Fahrradläden keine Reparaturen durchgeführt, da deren Qualität eine seriöse und erfolgreiche Arbeit nicht zulassen.

Materialüberschüsse an Gebrauchtfahrrädern und Fahrradkomponenten werden durch unsere Initiative aus dem Verkehr gezogen und ins Ausland verfrachtet, wodurch die hiesigen Verkaufszahlen des Fahrrad-Handels im Sinne der Wirtschaftsförderung positiv beeinflusst werden.

Die Stuttgarter FahrradRecyclingInitiative kommt einer Erhöhung des Fahrrad-Anteils (Fahrradförderung) am gesamten Verkehrsaufkommen insofern zugute, dass technisch überholte Fahrräder aus dem Verkehr gezogen werden und durch benutzerfreundlichere innovative Neufahrräder (z.B. Pedelects), bei denen der technische Fortschritt Einzug gehalten hat, ersetzt werden.

Benachteiligte afrikanische Bevölkerungsgruppen: Bauern und Schulkinder – der ländliche Raum allgemein – erhalten Perspektiven durch effizientere Mobilität, wodurch insbesondere der Landflucht Einhalt



Nr. 63: Fahrräder für Afrika! – Seite 2

geboten werden kann. Die wirtschaftliche Entwicklung erhält durch effizientere Mobilität neuen Antrieb. Straßenkinder und ehemalige Kindersoldaten können durch Fahrradprojekte sinnvoll resozialisiert werden. Es entstehen anspruchsvolle Jobs (Fahrradmechaniker). Der afrikanische Kontinent braucht anstelle von kräftezehrenden und zeitraubenden Fußmärschen bei sengender Hitze (Klimawandel!) effizientere Mobilität um Zeit- und Energieersparnis zu erreichen.

Der immense volkswirtschaftlichen Nutzen besteht u.a. in der Deviseneinsparung bei Mineralölimporten.

Träger

→ Technik & Solidarität (Deutschland) e.V.

Info/Ansprechpartner

→ Ewald Baumann
1. Vorsitzender
Alte Dorfstraße 69
70599 Stuttgart
0151/15292407
0711/456631 (d)
07720/37482 (p)
ewald.baumann@uni-hohenheim.de
www.vcd-bw.de/aktionen/bikes4africa/index.html
www.tus2005.net





→ Ein gutes Fahrrad ist recht teuer. Die Ansprüche an die Fahrradtechnik steigen aber auch im Jedermann-Bereich. Storck Bicycle möchte jedem Age Grouper, der sich für die Triathlon-WM in Hawaii qualifiziert oder eine Qualifikation ernsthaft vorhat, ermöglichen, mit Spitzentechnik von Storck Bicycle an den Start zu gehen.

Kurze Projektbeschreibung:

→ **Ziel:** Größtmögliche Anzahl Age Grouper zur Triathlon-WM auf einem Storck Fahrrad nach Hawaii zu bringen

- **Bisherige Ergebnisse:** Mehr als 20 Athleten aller Altersklassen konnten bisher in das Projekt aufgenommen werden
- **Finanzierung:** Marketingbudget Storck Bicycle
- **Zeitraum:** Ab Sommer 2010 bis mindestens 2012

Ausführliche Beschreibung:

→ Jedermann-Rennen oder Triathlonveranstaltungen zeigen es: Immer mehr Freizeitathleten nehmen an Wettkämpfen teil, die primär mit dem Thema Fahrrad zusammenhängen. Allein das erst seit 2 Jahren existierende Jedermann-Rennen in Berlin konnte aus dem Stand mehr als 10.000 Teilnehmer verzeichnen. Der Frankfurter Triathlon ist bereits wenige Minuten nach der Öffnung der Online-Anmeldung restlos ausgebucht.

Als Fahrradhersteller möchten wir diese Bewegung mit einer sehr gezielten Aktion unterstützen. Wir möchten den Jedermann-Athleten mit dem Fokus auf die jährlich in Hawaii stattfindenden Weltmeisterschaften die Gelegenheit bieten, diese WM und auch die zuvor erforderlichen Qualifikationswettkämpfe auf einem eigenen Storck Rad zu absolvieren. Damit erhoffen wir uns noch ein weiteres Anwachsen der ohnehin starken Jedermann-Szene, da wir wissen, wie motivierend die Aussicht auf eine neues und dazu noch technisch führendes Fahrrad sein kann.

Das „Projekt Hawaii 50“ bedeutet, dass sich Triathleten der Age Groups (keine Professionals) mit einem sportlichen Lebenslauf offiziell und schriftlich bei uns für die Aufnahme in dieses Projekt bewerben können. Dabei wird besonderes Augenmerk auf Sportler gelegt, die mit dem Sport eine Wiedergewinnung von Lebensqualität erfahren haben (z.B. nach einem schweren Unfall oder sportlicher Betätigung trotz Diabetes etc.).

Diesen Sportlern wird nach Aufnahme in das Projekt die Gelegenheit gegeben, die Storck Triathlonräder Aero und Aero2 zu deutlich günstigeren Konditionen direkt von uns zu beziehen. Dieses „Teilsponsoring“ soll auf direktem Wege die Jedermann-Sportler unterstützen und Menschen die Gelegenheit geben, das hochwertige



Nr. 64: Projekt Hawaii 50 – Seite 2

Storck Material auch dann zu nutzen, wenn es das eigene Budget nicht erlaubt. Gemessen werden kann der Erfolg dieses Projekts ebenfalls. Jedes Jahr werden die Räder der an der WM in Hawaii teilnehmenden Athleten nach Marken registriert und gezählt. Mit dem „Projekt Hawaii 50“ setzen wir uns das Ziel in diesem sogenannten „bikecount“ über unsere Jedermann-Athleten mit insgesamt 50 Rädern präsent zu sein.

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

➔ In der Regel unterstützen namhafte Radmarken eher ausschließlich bekannte Sportler, womit man die Hoffnung auf Imagegewinn verbindet. Storck Bicycle möchte ein Zeichen für den anspruchsvollen Fahrrad-Breitensport setzen. Erfahrungsgemäß nutzen Triathleten oft auch RTFs und Radrennen als Vorbereitung auf die Ironman-Distanzen. Insofern glauben wir hiermit direkt einen Impuls sowohl im Triathlonsegment als auch im Radsportbereich generell zu setzen.

Das „Projekt Hawaii 50“ bietet allen Jedermann-Sportlern mit der WM in Hawaii zugleich eine große öffentliche Bühne, womit die Wahrnehmung vor allem des Radsportsegments für den Einzelnen noch einmal eine besondere Dimension erfährt. Gleichzeitig machen wir uns und das Projekt durch den erwähnten „bikecount“ transparent. Der bisherige Zuspruch und die Qualität der seit dem Start im Frühsommer eingegangenen Bewerbungen geben uns Recht und zeigten uns, dass dieses Projekt genau den Nerv der radsporttreibenden breiten Jedermann-Szene, hier speziell der Triathleten, trifft. Zu den beiden Triathlon-Rädern, die zur Auswahl stehen, gehört auch das im Jahre 2010 vom iF Design mit Gold prämierte Rad. Das Online-Magazin triathlon.de berichtete bereits ausführlich darüber: <http://www.triathlon.de/storck-project-hawaii-50-die-quali-musste-man-haben-17431.html>

➔ Träger

Storck Bicycle GmbH

Info/Ansprechpartner

➔ Mario Kuban
Rudolfstr. 1
65510 Idstein
06126/9536-112
m.kuban@storck-bicycle.de
www.storck-bicycle.de



Nr. 65: Stoppomat – Seite 1

→ Wir bauen Vereine vor Ort ehrenamtlich. Permanente Zeitfahrstrecken mit dem Ziel, möglichst viele Menschen statt mit dem Auto oder Motorrad mit dem Rad auf ihren Hausberg zu bekommen. Die Auswahl der Strecken ist dabei das Geheimnis.

Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Permanente Bergzeitfahrstrecken Radfahrer auf den Berg per Rad bringen
- **Bisherige Ergebnisse:** 22.000 Teilnahmen pro Jahr
- **Finanzierung:** Sponsoren vor Ort, Gesamtvolumen 400.000 €
- **Zeitraum:** Seit 2006

Ausführliche Beschreibung:

→ Unsere Stoppomat-Anlage besteht aus je zwei Schutzhäusern aus Holz, zwei Edelstahlgehäusen und zwei Zeitstemplern. Der Zeitstempler stempelt auf eine Postkarte die Start- und die Endzeit. Gratis benutzt und in das Postkartengehäuse eingeworfen, findet sich der Teilnehmer in einer Auswerteseite www.stoppomat.eu wieder. Wir haben inzwischen neun deutsche und eine spanische Anlage gebaut, 22.000 Teilnehmer jährlich animiert. Dabei haben uns Firmen mit insgesamt fast 400.000 € an Material, Sach- und Finanzleistungen in ganz Europa unterstützt.

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Weil wir ehrenamtlich inzwischen fast 3.000 Stunden erbracht haben und sehr viele Menschen davon überzeugen konnten, dass man auch per Fahrrad auf seinen Hausberg kommen kann. Unser administrativer Teil verschlingt Geld, das wir über Sponsoren nur schlecht decken können.



Träger

- Roland Hecht, Breitensportwart
RSV Seerose e.V.

Info/Ansprechpartner

- Roland Hecht, Breitensportwart
RSV Seerose e.V.
Lohrstr. 21-61
88048 Friedrichshafen
Mobil: 0176/38115965
E-Mail: roland.hecht@gmx.de
Internet: www.stoppomat.eu



Nr. 66: 1001 für Fahrrad – Seite 1

→ Als Ziel sind einige Projekte geplant. Vorgabe von mir sind dafür 1001 Stunden bis zum 31.12.12. Möglichst viele Teilnehmer begeistern für aktive Mitarbeit für die Ziele.

1. Fahrradstaffeln in Deutschland verknüpfen und eine Fahrradstaffel-Organisationsgründen. Angliederung eventuell beim ADFC Köln. Tourismus-Fahrradstaffeln, Rettungs-Staffeln und Polizei-Fahrradstaffeln. Unterstützung und Gründung von Staffeln.

2. Bahnhof Köln Süd soll Fahrradfreundlich werden

3. Mehrere kleine Projekte in Köln durchführen

Kurze Projektbeschreibung:

→ **Ziel:** 1001 Stunde“ ehrenamtlich für das Fahrrad und den Radverkehr

→ **Bisherige Ergebnisse:** Kontaktaufnahme mit Personen und Vereinen bereits erfolgreich abgeschlossen

→ **Finanzierung:** Kosten werden privat von mir übernommen

→ **Zeitraum:** Bis 31.12.2012

Ausführliche Beschreibung:

Projekt: 1001 für Fahrrad damit möglichst viele Personen begeistert werden für die verschiedenen Projekte gebe ich das Projekt „1001 für Fahrrad“ vor an dem sich Personen, Vereine und Organisationen beteiligen können. Innerhalb von 26 Monaten werde ich 1001 Stunden für das Fahrrad und den Radverkehr aufwenden, kostenlos und ehrenamtlich. Damit es auch nachvollzogen werden kann erscheinen die Zeiten auf der Internetseite unter der Anschrift www.fahrradzeitung.de/zeiten.html. Nicht gezählt werden private Fahrrad-Fahrten oder berufliche Dinge mit dem Fahrrad. Nur Stunden die der Allgemeinheit dienen. Während der Aktions-Zeit werden mehrere Projekte gestartet. Interesse bei Personen und Vereinen die sich an Projekten

beteiligen besteht bereits. Es können sich auch noch Vereine melden die gerne Unterstützung hätten. Damit alle Informationen verfügbar sind ist die Seite www.fahrradzeitung.de vorgesehen. Dort wird der komplette Verlauf und Fortschrittdokumentiert: Projekte und Aktionen von sonstigen Personen und Organisationen werden auch auf den Internetseiten veröffentlicht. Für die Fahrradstaffeln wird es eine zusätzliche Internetseite geben. Die Domain und weitere Informationen werden auf www.fahrradzeitung.de zu sehen sein. Start vom Projekt “1001 für Fahrrad“ ist der 01.11.2010 Folgende Aktionen und Projekte werden durchgeführt:

1. Bahnhof Köln Süd soll fahrradfreundlicher werden.

2. Die bestehenden Fahrradstaffeln unter einer Dachorganisation verknüpfen, wahrscheinlich ADFC Köln. Unterstützung bei Gründung von neuen Staffeln sowie Schulung von Staffeln. Drei Staffelnarten sind geplant: Polizei-Fahrradstaffel, Rettungs-Fahrrad-Staffel und Tourismus-Fahrradstaffel. Als Pilotstadt ist Köln vorgesehen und die Verknüpfung soll dann schrittweise Deutschlandweit erfolgen. Warum und welche Vorteile Fahrradstaffeln haben steht bereits auf der Seite www.fahrradzeitung.de/fahrradstaffeln.html, z. B.: umweltfreundlich, kostengünstig, gesund, besserer Kontakt zur Bevölkerung. eine genaue Beschreibung folgt auf einer Internetseite ab Dezember 2010.

3. Mehrere kleine Projekte in Köln und im Rheinland werden durchgeführt. Termine erscheinen auch im Internet

4. Öffentlichkeitsarbeit für das Fahrrad und den Radverkehr

5. 86er Tour: Termine und Beschreibung erfolgt auf der Startseite www.fahrradzeitung.de Anfang des Jahres 2011.

6. Sternfahrten 2011 Unterstützung in der Werbung. Hintergrund für die Aktion „1001 für Fahrrad“ ist die Sternfahrt 2010 in Köln. Ein großes Lob an das Aktionsbündnis und alle Unterstützer und natürlich alle teilnehmenden Personen. Die Seite www.fahrradzeitung.de hatte ich nur für diesen Zweck registrieren lassen. In Zukunft wird die Nutzung für verschiedene Projekte erfolgen.

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Sehr aufwendiges Projekt aus privater Initiative. Das Projekt wird gestartet ohne finanzielle Zuschüsse. Startfinanzierung komplett Privat. Das Projekt dient der Fahrrad-Sicherheit. Unfallvorbeugung und auch Tourismus sowie Hilfe rund ums Fahrrad. Alle Personen können sich gerne beteiligen. Bereits in der ersten Phase ist die Zielgruppe Köln mit 1 Million Einwohnern. In der zweiten Phase die auch im Jahre 2011 startet ist die Zielgruppe das Rheinland von Koblenz bis Duisburg. In der dritten Phase ist die Zielgruppe die Bevölkerung Deutschlands plus Touristen.

Träger

→ Sven Bersch und zukünftige teilnehmende Organisationen

Info/Ansprechpartner

→ Sven Bersch
Balkertsweg 16
57577 Hamm/Sieg
0221 9367607
beku1@web.de
www.fahrradzeitung.de



Nr. 67: Rheine, die Stadt der kurzen Wege – Seite 1

→ *Einbezug der Bürgerschaft der Stadt Rheine; Vernetzung vorhandener bestehender Strukturen für die Radverkehrsförderung; Stärkung des Bewusstseins für das Fahrrad als Verkehrsmittel gerade für kurze Wege; Implementierung des Slogans „Rheine, die Stadt der kurzen Wege“; Tourismusförderung; Erstellung eines von der Bürgerschaft getragenen Aktionsplanes zur Radverkehrsförderung; Investition des Wettbewerbspreises in die Köpfe der Bürgerschaft; Beitrag zum kommunalen Klimaschutz; Einbezug aktueller Entwicklungen; Radverkehrsförderung wird trotz der kommunalen Finanzsituation in den Fokus gestellt; Nachhaltigkeit; Radverkehrsförderung erhält einen integrierten lokalen Ansatz; Bezug zum Europäischen Jahr der Freiwilligentätigkeit 2011*

Kurze Projektbeschreibung:

→ **Ziel:** Auslobung eines Teilnahmeprojektes unter dem Slogan – „Rheine, die Stadt der kurzen Wege“ – zu Stärkung des Bewusstseins, Vernetzung und Radverkehrsförderung und Erstellung eines bürgerschaftlichen Aktionsplanes zur Radverkehrsförderung im europäischen Jahr der Freiwilligentätigkeit 2011 wieder eigenständig ihre Wege zurückzulegen.

→ **Bisherige Ergebnisse:**

- Verbesserung der infrastrukturellen Rahmenbedingungen zur Nutzung des Fahrrades durch die Stadt Rheine
- Offizielle Übergabe eines Bürgerradweges im Sommer 2010
- Einrichtung einer Stabsstelle Bürgerengagement (2005)
- Klimaschutz als Bestandteil des kommunalen Leitbildes mit dem Ziel, dass die Verkehrsmittel in Rheine emissionsfrei werden sollen. Zur Umsetzung des

Leitbildes soll ein Mobilitätsmanagement und die Bewusstseinsbildung beitragen.

- Vernetzung von Klimaschutz und ehrenamtlichem Engagement
 - Einrichtung einer Leitstelle Klimaschutz und bürgerschaftliches Engagement
 - Zukunftsvertrag von Kinderbeirat und Bürgermeisterin u. a. mit dem Ziel, dass man Fahrrad fährt oder läuft, wenn der Weg kürzer als 3 km ist (erstes Auswertungstreffen Ende 2011)
 - Aktion Radfahren mobil und sicher im Straßenverkehr unter der Beteiligung des Familien- und Seniorenbeirates der Stadt Rheine
 - ADFC Ortsgruppe Rheine
 - Fahr- und Wandergruppen in der Stadt Rheine Radwandern ist Teil des Tourismuskonzeptes in Rheine.
 - Die Kloster GmbH möchte den Fahrradtourismus für das Naherholungsgebiet in Bentlage erschließen und strebt die Zertifizierung als Gastbetrieb Bed&Bike an.
 - Urteil zur Radwegebenutzungspflicht vom 18.11.2010
 - erforderliche Haushaltskonsolidierung
- **Finanzierung:** Grundlage ist der Wettbewerbspreis und das bürgerschaftliche Engagement. Sponsoren (z. B. Stadtwerke für Rheine oder Zweiradgeschäfte, Kloster Bentlage g GmbH, Verkehrsverein Rheine e. V.) oder auch Stiftungen (wie Bürgerstiftung der Stadtparkasse) könnten sich durch den Wettbewerbspreis sowie das Konzept angesprochen fühlen und/oder zur Unterstützung motiviert werden.

→ **Zeitraum:** Aufbauend auf die Verleihung des Wettbewerbspreises, beginnt die Umsetzung und Kommunikation vor Ort. Das Teilnahmeprojekt endet mit einer öffentlichen Präsentation und Überreichung des Aktionsplanes zur Radverkehrsförderung Rheine an kommunale Entscheidungsträger

Ausführliche Beschreibung:

→ **Radverkehrsförderung zahlt sich aus – für Mensch und Umwelt**

Die Kommune verbessert seit vielen Jahren die infrastrukturellen Rahmenbedingungen. Zusätzliche Fahrradabstellplätze in der Innenstadt, eine Radstation am Bahnhof oder der kontinuierliche Ausbau von Radwegen sind einige Beispiele. Vor dem Hintergrund der erforderlichen Haushaltskonsolidierung der Stadt Rheine sind Grenzen sichtbar vorhanden. Dort soll das Projekt ansetzen.

„Rheine, die Stadt der kurzen Wege“ durch die aktive Beteiligung der Bürgerschaft ins Bewusstsein bringen. Die Radverkehrsförderung nachhaltig in die Köpfe transportieren. Kindertageseinrichtungen, Schulen, Arbeitgeber, Rentner, Familien, Vereine oder Verbände, alle gesellschaftlichen Gruppen können sich angesprochen fühlen und angesprochen werden, weil gerade diese Personengruppen wissenschaftlich nachweisbar viel zu viele Kurzstrecken mit dem PKW zurücklegen. Oft auch deshalb, weil Rahmenbedingungen nicht genug bekannt oder die Wirkungen des Fahrradfahrens auf Mensch und Umwelt nicht hinreichend im Bewusstsein sind, obwohl Infrastruktur und Rahmenbedingungen im Rahmen der kommunalen Leistungsfähigkeit kontinuierlich verbessert werden.



Nr. 67: Rheine, die Stadt der kurzen Wege – Seite 2

„Rheine, die Stadt der kurzen Wege“ könnte zudem zu einem Markenzeichen als Teil eines nachhaltigen Tourismuskonzeptes werden. Bestehende und avisierte Aktivitäten sollen aufgegriffen und gebündelt werden. Darüber hinaus können auch weitere wesentliche Akteure integriert werden.

Über das Beteiligungsprojekt „Rheine, die Stadt der kurzen Wege“ sollen alle Teilnehmer ihre Stadt der kurzen Wege „erfahren“. Gemeinsam und durch Vernetzung der vorhandenen Strukturen soll Potential gehoben und der Slogan in weite Teile der Bürgerschaft vor dem Hintergrund der kommunalen Leitziele Klimaschutz und Stärkung des bürgerschaftlichen Engagements im europäischen Jahr der Freiwilligentätigkeit 2011 getragen werden. Durch „Erfahren“ der Stadt der kurzen Wege werden sicherlich auch Defizite erkennbar. Z. B. Quantität und Qualität der Fahrradstellplätze in den Stadtteilzentren sowie öffentlichen Einrichtungen, Radwegeausbau oder Ampelschaltungen. Gemeinsam mit der Bürgerschaft könnte eine kommunale Umsetzung des Urteils zur Radwegebenutzungspflicht angestrebt werden. Bestandteil könnten auch infrastrukturelle Maßnahmen sein. Die Initiativen des Kinderbeirates, Senioren- und des Familienbeirates der Stadt Rheine könnten wesentliche Unterstützung erfahren und die Akteure im Kontext anderer Akteure die Wertschätzung für ihr Engagement erleben. Rheine als Stadt der kurzen Wege erfahren und erleben, ist auch das Ziel der Tourismusförderung. Diese Schnittstelle wird gerade durch die Integration der avisierten und bestehenden Aktivitäten aufgegriffen, denn die Bürgerschaft ist als Multiplikator der Stadt ein besonderer und kostenloser Werbeträger. Dieses Potential kann durch das Bewusstsein und die Kenntnis der Situation gehoben werden. Auch hier trägt der gemeinsame Slogan „Rheine, die Stadt der kurzen Wege“ in besonderem Maße zum Gleichklang der verschiedenen Akteure bei. Diese Erkenntnisse sollen in einem Aktions-

plan „Rheine, die Stadt der kurzen Wege“ transparenter werden und lokale Entscheidungsträger unterstützen.

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Weil der verliehene Wettbewerbspreis nachhaltig, zielführend, multiplizierend und bürgerfreundlich in die Radverkehrsförderung eingesetzt wird

- durch die Implementierung des Slogans „Rheine, die Stadt der kurzen Wege“ das Bewusstsein gestärkt und die kommunalen Akteure mit der Bürgerschaft stärker vernetzt werden
- der Ansatz der Nachhaltigkeit in besonderer Weise positiv anstiften wird
- das Konzept übertragbar und modellhaft für andere Kommunen sowie vor dem Hintergrund der kommunalen Haushalte finanzierbar ist
- kommunale Themenfelder wie Klimaschutz, Bürgerengagement und Radverkehrsförderung in einem integrierten Prozess erlebbar und erfahrbar werden
- das Projektergebnis – der Aktionsplan „Rheine, die Stadt der kurzen Wege“ – den kommunalen Entscheidungsträgern eine Grundlage für das weitere Handeln sein wird und mit der Bürgerschaft abgestimmt ist
- durch den Dialog und den Prozess von Beginn an Betroffene zu Beteiligten werden
- der damit verbundene Prozess zu vielen neuen nutzbaren Erkenntnissen führen wird
- alle gesellschaftlichen Gruppen teilnehmen können

- das Projekt auch aktuelle Entwicklungen einbeziehen kann
- die Strahlkraft für die Menschen und die Stadt Rheine von besonderer Bedeutung ist
- das Projekt selbst auf bürgerschaftlichem Engagement beruht.

Träger

→ Bürgerschaft – Ehrenamtliches Engagement

Info/Ansprechpartner

→ Frank Hemelt
Sacharowstraße 3
48432 Rheine
05971/931939
frank.hemelt@versanet.de



Nr. 68: Standardisierung vom ADFC geprüfter und empfohlener Fahrrad-Abstellanlagen – Seite 1

→ Mitte 2010 hat sich das Unternehmen Kaufland dazu entschieden nur vom ADFC geprüfte und frei gegebene Fahrrad-Abstellanlagen in allen neuen und zu modernisierenden Filialen einzusetzen. Diese wurde bisher u. a. in Verden, Dortmund, Bergen, Lippstadt, Hanau und Berlin installiert.

Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Nur noch Einsatz vom ADFC empfohlener Fahrrad-Abstellanlagen
- **Bisherige Ergebnisse:** Bestellte Anlagen seit 08/10: 264 Plätze
- **Finanzierung:** Eigeninvestition
- **Zeitraum:** Seit August 2010

Ausführliche Beschreibung:

→ In den zurückliegenden Jahren wurden relativ einfache Anlagen eingesetzt. Die Mehrinvestition durch diese neuen Anlagen betrachten wir als Kundenfreundlichkeitsmaßnahme für unsere Fahrrad fahrenden Kunden. Es werden im Jahre 2011 ca. 50 Filialen mit diesen Abstellanlagen ausgestattet werden. Die Anzahl der Anlagen richtet sich marktindividuell nach Marktgröße bzw. Lage der Filiale.

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Es ist heute nicht mehr selbstverständlich, ohne gesetzliche Auflagen bzw. ohne nachweisbaren, monetären Nutzen Mehrinvestitionen durchzuführen. Wir sind davon überzeugt, dass unsere Fahrradkunden diese Maßnahme positiv aufnehmen und honorieren werden.

Träger

- Kaufland Bau- und Einrichtung international

Info/Ansprechpartner

- Roland Bräutigam
Olgastraße 57
74072 Heilbronn
07132/943105
roland.braeutigam@kaufland.com

Wolfgang Bauer
wolfgang.bauer@kaufland.com

