

# Fahr Rad!

Wege zur Fahrradstadt

Wege zur Fahrradstadt

Fahr Rad!





# Fahr Rad!

Wege zur Fahrradstadt

## Impressum

Herausgeberin: Hansestadt Rostock  
Englische Originalausgabe „Cycling - Inspiration book“:  
Stadt Örebro, Schweden

Autor: Thomas Möller – [thomas.moeller@radplan-nordost.de](mailto:thomas.moeller@radplan-nordost.de)  
Illustration: Annette Köhn – [www.comicstube.de](http://www.comicstube.de)  
Grafikdesign & Reinzeichnung: Jana Döhnel – [www.jana-d.com](http://www.jana-d.com)  
Fotos vom Autor und Partnern des „Baltic Sea Cycling“-Projekts

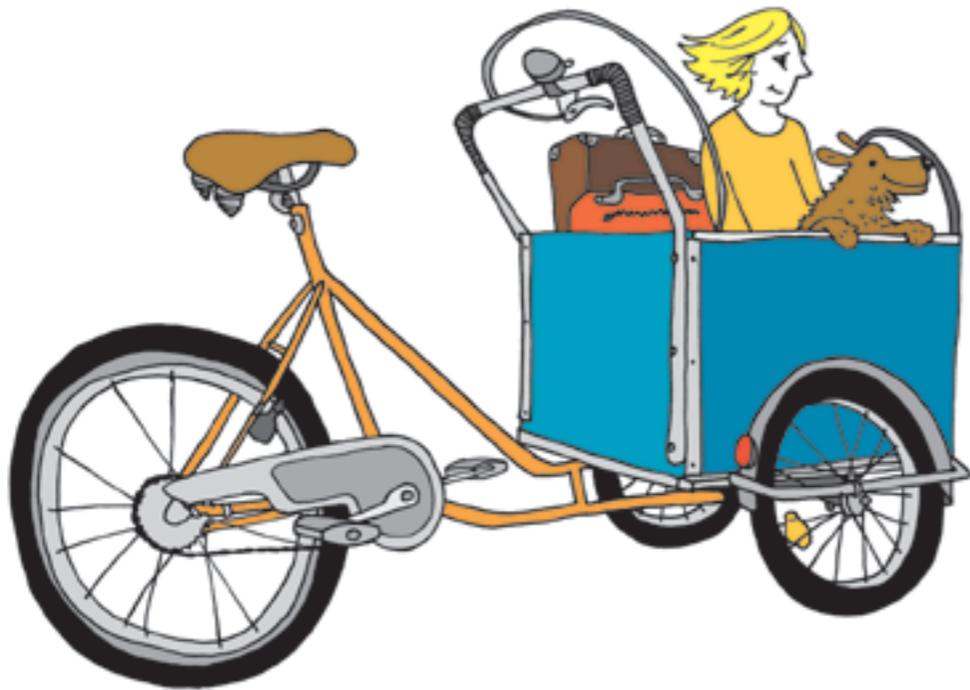
© Rostock, 2007

Das Buch wurde teilfinanziert von der Europäischen Union  
im Rahmen des Interreg-III B-Projekts „Baltic Sea Cycling“.

Deutsche Übersetzung und Vertrieb werden gefördert vom  
Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und  
unterstützt vom ADFC Landesverband Mecklenburg-Vorpommern e.V.

Mehr Informationen und Bestellung unter [www.inspirationsbuch.de](http://www.inspirationsbuch.de)





# Inhalt

Einleitung	7	<b>10.</b> Information	44
<b>1.</b> Radfahren für alle	8	<b>11.</b> Fahrradkarte	48
<b>2.</b> Radfahren im Ostseeklima	12	<b>12.</b> Analyse	52
<b>3.</b> Radfahren zur Schule	16	<b>13.</b> Kooperation	56
<b>4.</b> Radfahren zur Arbeit	20	<b>14.</b> Studienfahrten	60
<b>5.</b> Radfahren in der Freizeit	24	<b>15.</b> Werbung	64
<b>6.</b> Fahrradrouten	28	<b>16.</b> Fahrradpolitik	68
<b>7.</b> Fahrradparken	32	<b>17.</b> Radfahr-Partner	72
<b>8.</b> Radfahren und Öffentlicher Verkehr	36	<b>18.</b> Attraktive Städte	76
<b>9.</b> Wegweisung	40	<b>19.</b> Deine Inspirationen	80

# Einleitung



Radfahren ist eine tolle Sache: Man kann Rad fahren, um von A nach B zu gelangen, zum eigenen Vergnügen oder um die Welt zu verbessern. Dieses Buch will zum Radfahren motivieren. Radfahren ist gut für deine Stadt. Mehr Fahrräder in den Straßen machen sie nachhaltiger und attraktiver. Und auch du kannst etwas dazu beitragen. Die Leute warten auf deinen Einsatz. Radfahren ist gut für alle. Und alle können etwas tun, damit es noch besser wird. Egal ob als Stadtoberhaupt, im Stadtparlament oder in der Verwaltung, ob als engagierter Laie oder mit Expertenwissen: Auch für dich gibt es eine Aufgabe! Wir brauchen jeden. Radfahren bedeutet Fortschritt. Du kannst jederzeit loslegen. Ob Radfahren in deiner Stadt schon verbreitet ist oder nicht: Besser kann es immer werden. Wenn es Hindernisse gibt, wirst du einen Weg finden, sie zu umgehen

oder zu beseitigen. Sieh' nach vorne. Und wenn du keine Lösung siehst: Schau' dich um. Denn es gibt auch andere mit dem gleichen Ziel. Sie haben ähnliche Probleme vielleicht schon gelöst. Dieses Buch gibt die Erfahrungen von 22 Partnern des „Baltic Sea Cycling“-Projekts weiter. Ihre Kontaktdaten finden sich am Ende des Buches. Du wirst Hilfe bekommen und Freunde finden. Das Projekt „Baltic Sea Cycling“ wurde ermöglicht durch Fördermittel der Europäischen Union im Rahmen des Nachbarschaftsprogramms Interreg III B für die Ostseeregion, die Übersetzung dieses Buches durch Förderung vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung. Wir sagen „Danke!“ für die Unterstützung. Und nun lies weiter und erfahre Europa.

# Radfahren für alle



Radfahren macht Spaß – und glücklich. Radfahrerinnen und Radfahrer haben den Überblick. Sie werden gesehen und treffen ihre Freunde in der Straße. Radfahrende können überall anhalten, sie erreichen ihr Ziel direkt und schnell. Sie sind frei.

Radfahrende haben Power. Das Frühstück ist ihr Kraftstoff. Der Fahrtwind gibt die Geschwindigkeit an. Wer Rad fährt, hat die Wahl: Radfahren kann aufregend sein oder beruhigend, sportlich oder gemütlich. Radfahren ist einfach – aber es zu lernen, eine Herausforderung. Doch es ist eine Grundkompetenz, so wie laufen, lesen oder schreiben.

Genauso schwer ist es, das Radfahren wieder zu verlernen. Aber viele Menschen werden bequem und vergessen die Freude daran.

Gesundheit ist heutzutage ein wichtiges Thema. Leute werden krank, weil sie sich zu wenig bewegen. Radfahren integriert körperliche Bewegung jedoch ganz nebenbei in den Alltag. Man spart Zeit, denn Extra-Wege zum Sport fallen weg. Radfahren ist gut zur Vorbeugung, denn wer Rad fährt, ist wechselnde Witterung gewohnt und trainiert das Immunsystem. Luftverschmutzung, Lärm und Unfallgefahren stören. Daher braucht man zum Radfahren ruhige und sichere Routen.

Kinder oder größere Einkäufe auf dem Fahrrad zu transportieren, ist ein großes Hindernis, das viele Leute vom Radfahren abhält. Auch wenn man nicht immer etwas transportieren muss: Die Möglichkeit, es jederzeit trocken und sicher zu können, ist der Vorteil beim Auto. Es gibt auch fast überall Parkplätze. Dass



es Alternativen gibt, können sich viele Menschen überhaupt nicht vorstellen. Fahrräder können im Vergleich zu Autos weniger transportieren. Ein normaler Gepäckträger verträgt Lasten bis 20 Kilogramm, und in Kindersitzen kann man zwei kleine Kinder pro Fahrrad mitnehmen. Einige Transporthilfen für Fahrräder bieten aber auch Vorteile gegenüber Autos: In Kinderanhängern haben zwei Kinder Platz. Da sie sehr flexibel sind, kommt man selbst über schmale Wege direkt zum Ziel. Viele Modelle lassen sich einfach zu Kinderwagen umfunktionieren. Oder Einkaufs-Trolleys: Damit lassen sich Einkäufe direkt vom Ladenregal bis zum Küchenschrank transportieren. Verzichtet man komplett aufs Auto, spart man richtig Kosten und alle Umstände.

## Was tun:

### Gesundheit

- Fahr' doch mal ein bisschen schneller oder langsamer als sonst und spüre die Ergebnisse.
- Vermeide am besten stark befahrene Straßen. Sei aufmerksam wo nötig und entspannt wo möglich.
- Wie wär's? Organisiere doch einfach eine Kampagne für das Radfahren – und die Gesundheit. Bitte eine Krankenkasse um Unterstützung.

### Transport

- Frag' Leute ohne Auto, wie sie ihr Alltagsleben meistern, und lass sie darüber berichten, zum Beispiel in der Zeitung.
- Bei der Gelegenheit: Denk' auch über deine eigenen Gewohnheiten nach. Einfach öfter mal zum Shopping oder für Einkäufe in der Nachbarschaft: Schon mal an gute Radtaschen gedacht oder einen Trolley ausprobiert? Du kannst auch einen Lasten- oder Kinderanhänger testen. Vielleicht verkauft oder verleiht dein Fahrradgeschäft ja welche.



Radfahren in Jelgava

## Jelgava

Jelgava in Lettland hat ein Projekt zum gesunden Radfahren durchgeführt: Eine Testgruppe von zehn Leuten hat neue Fahrräder bekommen. Die Teilnehmenden – aus Journalismus, Stadtverwaltung und Politik – fuhren ungefähr 50 Kilometer pro Monat. Sie wurden vorher, zur Halbzeit und nach der Testphase untersucht. Die Ergebnisse zeigten zunehmende Fitness und eine Verbesserung der Gesundheitswerte. Die Teilnehmenden berichteten von ihrem guten Gefühl und einer Verbesserung ihrer Lebensqualität. Das Projekt hat seine Ziele, die Gesundheit zu verbessern und einen gesunden Lebensstil zu propagieren, erreicht. Das öffentliche Interesse am Radfahren wurde gefördert, und die Radfahrenden gaben der Stadtverwaltung eine Rückmeldung zur Infrastruktur.



## Västerås

Die schwedische Stadt Västerås führte eine Untersuchung über Transportmöglichkeiten mit dem Fahrrad durch. Sie schaffte mehrere Anhänger und spezielle Kindertransport-Dreiräder an und ließ sie von Testpersonen unter die Lupe nehmen. Västerås hat dabei auch andere Partner aus dem BSC-Projekt einbezogen, um Test-Erfahrungen auszutauschen. Auch in Rostock und Klaipeda wurden Test-Kampagnen organisiert. Die Ergebnisse: Einige Anhänger stellten sich als sehr hilfreich für den täglichen Gebrauch heraus, andere nur für Reisen. Das Dreirad hat sich besonders für Werbezwecke bewährt.



Anhänger für Einkäufe



Kindertransport mit dem Fahrrad in Västerås



Dreirad zum Kindertransport beim Test in Västerås



Bob-Anhänger auf Tour in Südschweden

## 2. Radfahren im Ostseeklima

Radfahren ist cool. Auf einem Fahrrad ist man jedoch weder vor Regen, Sonne, Wind noch vor Kälte oder Wärme geschützt. Radfahrerinnen und Radfahrer müssen sich also entsprechend anziehen. Viele Leute hält aber genau das vom Radfahren ab. Schließlich sind Autos, Busse und Bahnen trocken, im Winter beheizt und heutzutage im Sommer oft klimatisiert. Und selbst zu Fuß kann man sich einfacher vor Regen oder Kälte schützen. Obwohl schlechtes Wetter an der Ostsee viel seltener vorkommt als gemeinhin angenommen: Das Risiko, nass zu werden, ist für viele schon abschreckend genug. Bestimmt kennst du den Spruch: „Es gibt kein schlechtes Wetter, nur falsche Kleidung.“ – Richtig: Man kann sich vor allen Witterungsbedingungen mit Kleidung schützen. Bei leichtem Regen für kurze Zeit reicht eine wasserabweisende Jacke. Um auch bei starken Schauern trocken zu bleiben, brauchen Radfahrende mehr Ausstattung: Es empfiehlt sich eine wasserfeste Jacke und Hose – am besten mit Schutz für die Schuhe, damit sie nicht voll Wasser laufen. Gute Regenkleidung trocknet schnell und braucht wenig Platz. Da sie

wertvoll und immer nützlich ist, braucht man einen sicheren Aufbewahrungsort mit der Möglichkeit zur Trocknung. Radfahrkleidung oder andere Ausstattung darf die Bewegungsfreiheit oder Sicht nicht behindern. Ganz wichtig: In der Dunkelheit sollte sie sehr gut sichtbar sein. Probleme mit Sonne oder Wärme hat man in der Ostseeregion eher selten. Und wenn schon: Beim Radfahren hat man eine eigene Klimatisierung – den Fahrtwind. Sich den Klimaverhältnissen auszusetzen, stärkt das Immunsystem und fördert die Gesundheit.

Im Winter braucht man mehr Schutz, besonders an Kopf, Händen und Füßen, da diese Körperteile schnell auskühlen. Ein Zweirad ist auf nassem und rutschigem Untergrund schwierig zu fahren – die Unfallgefahr steigt. Vorsicht auch bei einfachen Ausführungen von Dynamos oder Bremsen: Sie versagen bei Regen oder Schnee leicht. Doch für diese Probleme gibt es technische Lösungen. Und die meisten Probleme bei schlechten Wetterbedingungen – besonders im Winter – entstehen, wenn der Winterdienst die Radwege gar nicht oder schlecht gereinigt hat oder die Radverkehrsinfrastruktur mangelhaft ausgebaut ist. Autos können ihre Straßen von selbst trocknen und reinigen, Fahrräder nicht. Schmelzender Schnee und Eis sind für sie auf Radwegen eine echte Gefahr.

### Was tun:

- Plane die Radverkehrsinfrastruktur so, dass Radfahrende nicht von aufspritzender Gischt und Fontainen vom KFZ-Verkehr beeinträchtigt oder gefährdet werden.
- Gib' dem Winterdienst auf Fahrradrouen die höchste Priorität. Nutze Tauwetter, um Schnee und Eisreste zu beseitigen.
- Denk' an Garderoben, Schränke und Trockenräume für zusätzliche Radfahrkleidung an allen Orten, wo Menschen bleiben, wie Schulen, Arbeitsstätten und Bibliotheken.
- Veranstage eine Modenschau mit spezieller Regen- und Winterbekleidung für das Fahrrad.
- Gib' eine Wettervorhersage zum Radfahren heraus.
- Fördere das Radfahren mit Licht und organisiere Sicherheitschecks für Fahrräder.

- Fang' am besten bei gutem Wetter mit dem Radfahren an. Zähl' die Tage mit starkem Regen und kauf gute Regenkleidung. Es gibt sehr gute Jacken, die vor Regen, Kälte und Wind schützen und gleichzeitig vorm Schwitzen. Sie sehen oft nicht nach Radfahrkleidung aus und können als normale Jacke genutzt werden. Denk' auch an einen Kopfschutz, der jederzeit freie Sicht gewährleistet. Das kann eine zusätzliche Mütze oder eine Kappe bei einem Helm sein.
- Zähl' auch die Tage mit Schnee und Eis auf den Straßen und auf den Radwegen. Zieh' warme, wasserfeste Handschuhe und warme Socken an und setz' eine warme Mütze auf.
- Pass' auf, dass dein Licht funktioniert – vor allem bei Regen und Schnee. Statte dich mit Reflektoren aus.
- Mach' deine Stadtverwaltung auf Mängel in der Radverkehrsinfrastruktur und Probleme mit dem Winterdienst aufmerksam.





Radfahrbilder aus Kalmar



## Kalmar

Die schwedische Stadt Kalmar hat ein Projekt zum Radfahren bei schlechten Witterungsbedingungen durchgeführt. Um Erkenntnisse über Hindernisse und Erfahrungen beim Radfahren bei Regen und Kälte zu gewinnen, wurden Alltagsradfahrerinnen und -radfahrer aus der Stadtverwaltung (Straßenbau-, Stadtplanungs- und Stadtratsamt) und von der Kalmarer Universität einbezogen. Andere wurden

durch Informationen auf der städtischen Internetseite zum Projekt gewonnen. Insgesamt waren 17 Testpersonen beteiligt, darunter elf Frauen und sechs Männer, im Alter von 24 bis 60. Sie sollten während der Testlaufzeit ihren normalen Gewohnheiten folgen und die Verkehrsmittel so wählen wie sonst auch. In den ersten zehn Tagen sollten die Testpersonen ihre Wege in einem Fahrtenbuch

dokumentieren. Sie sollten auch ihre Gedanken und Beweggründe für die Wahl des jeweiligen Verkehrsmittels erläutern und aufschreiben, welche Probleme während der Fahrt aufgetreten sind. Außerdem sollten sie Basisinformationen zum Wetter, der Kilometerzahl, Straßenbedingungen usw. geben. Alle Teilnehmenden erhielten einen Fahrradcomputer. Dieser sollte ihnen erleichtern, die Details im Auge zu

behalten. Die Ergebnisse wurden schließlich zusammengefasst und während einer Abendveranstaltung in einem Fahrradladen öffentlich vorgestellt. Dort wurden verschiedene Lösungen zu den Problemen präsentiert. Die Testpersonen durften sich eine Ausstattung im Wert von 200 Euro (Kleidung, Fahrradzubehör, Fahrradtaschen etc.) aussuchen. Sie soll die Probleme lösen, die die Teilnehmenden erfahren hatten.

Diese Ausstattung wurde dann über einen Zeitraum von 30 Tagen getestet und in einem internetbasierten Fahrtenbuch bewertet. Das Projekt endete mit einem Fragebogen an die Testpersonen bezüglich ihrer Ausstattung. Die Forschungsarbeit zeigte: Die wesentlichen Hinderungsgründe für das Radfahren bei schlechtem Wetter sind schlechte Straßenoberflächen und fehlender Platz

für den Transport von Kindern und Gütern. Es folgten Kleidung (Regen, zu kalt, zu warm, Schwitzen bei der Ankunft) und Ausstattung (gefrorene Dynamos, Lampen). Ein detaillierter Bericht (auf englisch) über das Pilotprojekt in Kalmar ist zu finden unter: [www.balticseacycling.com](http://www.balticseacycling.com)

# 3 Radfahren zur Schule

Schulkinder mögen das Radfahren. Mit dem Fahrrad zur Schule zu fahren, bedeutet Unabhängigkeit. Zwischen der Schule und zu Hause liegen meist weniger als drei Kilometer, für ein Kind etwa zehn Minuten auf dem Fahrrad. Radfahren tut Kindern gut. Es trägt zur Gesundheit bei und trainiert nicht nur die Muskeln, sondern auch Aufmerksamkeit und Selbstbewusstsein.

Viele Eltern bringen ihre Kinder mit dem Auto zur Schule, aus Angst vor den Gefahren im Straßenverkehr. Die Folgen: Noch mehr Verkehr und Risiken – gerade im Umfeld von Schulen. Dieser Teufelskreis muss unterbrochen werden. Denn je mehr Schulkinder zur Schule radeln, desto sicherer wird es für alle. Kinder können ihre Eltern motivieren, sie mit dem Rad fahren zu lassen.



Einige Kinder haben keine Möglichkeit, das Radfahren zu lernen oder zu üben. Entweder bietet die Nachbarschaft nicht den Raum oder die Eltern können oder wollen es ihnen nicht beibringen.

## Was tun:

- Verbessere also die Verkehrssicherheit in Quartieren mit Schulen. Gib' dem Fuß- und Radverkehr Vorrang.
- Stelle für jede Schule einen Plan mit sicheren Fahrradrouten zusammen.
- Beziehe Schulkinder in die Untersuchung der Verkehrssicherheit in ihrem Schulumfeld ein.
- Lade Lehrende und Eltern ein. Diskutier' mit ihnen Sicherheitsprobleme auf den Schulwegen und mach' ihnen die Vorteile der alltäglichen Bewegung durch Zufußgehen oder Radfahren klar.
- Übe die Verkehrsregeln und sicheres Verhalten sowohl in der Schule als auch auf der Straße.
- Organisiere Fahrrad-Workshops, Projekte oder Veranstaltungen an der Schule, um Kinder, Lehrpersonal und Eltern zum Mitmachen zu bewegen.
- Motiviere Schulkinder, zur Schule zu gehen oder zu radeln und ihre Eltern davon zu überzeugen.
- Suche nach den besten Routen zur Schule. Übe die Schulwege zuerst in Zeiten mit wenig Verkehr ein. Begleite deine Kinder mit dem Fahrrad zur Schule. Wechsel dich mit anderen Eltern ab.
- Frag' die Schule, Stadtverwaltung und Polizei nach einem Stadtplan mit sicheren Schulwegen.

## Linköping

Linköping, eine schwedische Fahrradstadt, erkannte die Notwendigkeit, die Einstellung der Eltern zu ändern und aus dem Teufelskreis „Mama-Taxi“ herauszukommen. Sie organisierten eine sehr erfolgreiche Kampagne zum Radfahren und Zufußgehen zur Schule, um Autofahrten unter 5 Kilometern zu vermeiden. Die Aktion wurde im Unterricht von „Fächern“ wie Gesundheit, Umwelt, Radfahren und Verkehrssicherheit begleitet. Die Medien haben darüber berichtet. Als erstes Highlight wurde ein Faltblatt mit vier guten Gründen zum Zufußgehen und Radfahren an Schulkinder und Eltern verteilt. Es beinhaltet auch einen Wettbewerb: Die Kinder sollten in 20 Worten aufschreiben, warum Autos nicht für kurze Strecken genutzt werden sollten. Der Hauptpreis war ein Treffen mit dem berühmten lokalen Eishockeyteam. Die Spieler waren Vorbilder für die Kinder und haben das Radfahren zur Schule als

Training empfohlen. Die besten der 900 eingesendeten Slogans wurden auf City-light-Postern in der Stadt ausgestellt. Der praktische Teil dieses Projektes lief für die Schulkinder über zwei Monate im Herbst. Alle Kinder der teilnehmenden Schulen bekamen ein Reisetagebuch für je zwei Wochen, um über ihren Weg zur Schule zu berichten. Alle vierzehn Tage wurden diese Tagebücher eingesammelt, die zu Fuß oder per Rad zurückgelegten Kilometer zusammengezählt und in jeder Schule auf einer speziellen Europakarte eingetragen. Die gesparte Menge CO<sub>2</sub> wurde ebenso gemessen, und die Zeitung veröffentlichte eine Weltkarte mit der Summe der zurückgelegten Strecke aller Schulen. Der Erfolg dieser Kampagne wurde von den Medien sehr gut wiedergegeben und motivierte Kinder, Lehrende, Eltern und das Projektteam.



Reisetagebuch für zwei Wochen



Weltkarte mit der Gesamtstrecke aller Schulkinder und eingespartem CO<sub>2</sub> während des Projekts



Die per Rad und zu Fuß zurückgelegte Strecke wird auf einer Karte eingetragen

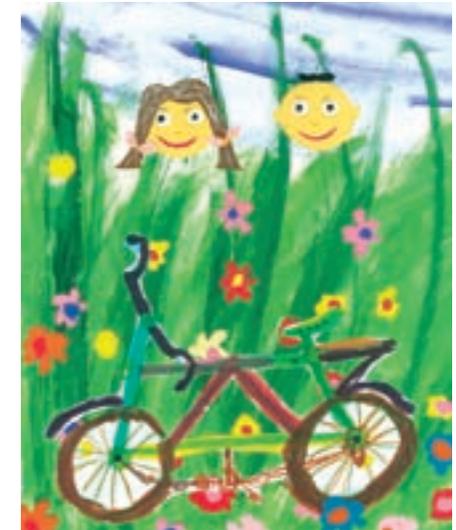
## Siauliai

Siauliai in Litauen kaufte Fahrräder und baute eine Radfahrerschule in einem Park auf. Dort hatten Schulkinder ohne eigenes Fahrrad in der Freizeit oder in einem Sommer-Camp die Möglichkeit, das Radfahren zu üben. Wettbewerbe und Rennen für Kinder verschiedenen Alters wurden veranstaltet, um sie zum Radfahren zu motivieren.

Untersuchungen in Siauliai hatten gezeigt, dass die Bevölkerung Radfahren weder cool findet noch als Verkehrsmittel akzeptiert. Daher entschied die Stadt, die Werbung zu verstärken. An sieben Grundschulen organisierte sie Wettbewerbe. Das Motto: „Ich und mein schönes Fahrrad.“ Die Kinder sollten Bilder malen und Geschichten schreiben. Auf welche Weise ist Radfahren gut für die Natur, für die Gesundheit und was kann man mit dem Fahrrad Tolles erleben?



230 Bilder und beinahe 50 Texte sind dabei entstanden. Die besten von jeder Schule wurden auf Postern zusammen mit Regeln über sicheres Verhalten auf der Straße abgedruckt. Alle Schulen erhielten diese Roll-up-Poster, und in Siauliais städtischem Fahrradmuseum wurde eine Ausstellung organisiert.



## Klützer Winkel

Das Amt Klützer Winkel im Nordwesten Mecklenburgs richtete eine Fahrradreparaturwerkstatt in einer Schule ein und organisierte Fahrradkurse für Schulklassen.



Fahrradwerkstatt in der Schule

# 4 Radfahren zur Arbeit

Das Pendeln zwischen Wohnung und Arbeit erzeugt viel Verkehr. Dieser Verkehr bringt die Spitzenbelastungen und bedingt damit die Dimensionierung der Straßen und öffentlichen Verkehrsmittel. Radfahren hingegen braucht viel weniger Platz und könnte somit Staus vermeiden bzw. den Flächenverbrauch für den Neubau von Straßen reduzieren.

Viele Menschen haben bei ihrer Arbeit und im Alltag keine Gelegenheit zur körperlichen Betätigung. Radfahren zur Arbeit garantiert tägliche Bewegung und kostet kein zusätzliches Geld oder Zeit. Da viele Zivilisationskrankheiten durch Bewegungsmangel verursacht werden, haben Krankenkassen und Arbeitgeber ein großes Interesse daran, das Radfahren zur Arbeit zu fördern. In vielen Jobs besteht ein spezieller Dresscode. Radfahren in Business-Kleidung ist zwar möglich, auf langen Strecken aber unbequem. Ein Umkleide-raum oder sogar Duschen helfen da weiter. Überdachte Fahrradständer machen das Radfahren zur Arbeit noch attraktiver.



## Was tun:

- Frage die Angestellten, warum sie Radfahren bzw. warum nicht.
- Biete gute Abstellmöglichkeiten für Angestellte, Besuch und Kundschaft an, am besten in Sichtweite einer Pförtnerloge, überdacht und sehr nah am Eingang. Wandel die besten Autoparkplätze dafür um.
- Stelle deinen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern einen Garderobenschrank zur Verfügung und einen Raum, in dem sie ihre Regenkleidung trocknen können. Wie wäre es mit Duschen und einem Umkleideraum?
- Denke dir etwas aus, um Angestellte, die durch Radfahren etwas für ihre Gesundheit tun, zu belohnen.
- Fordere deine Angestellten auf, für kurze Dienstfahrten in der Stadt ein Fahrrad statt eines Autos zu nutzen.
- Erstatte genauso viel Geld für die Nutzung eines privaten Fahrrads wie für ein Privatauto.
- Fahre mit dem Rad zur Arbeit. Ist der Weg zu weit, nutze zusätzlich öffentliche Verkehrsmittel.
- Verabrede dich mit anderen, mit dem Rad zur Arbeit oder nach Hause zu fahren.
- Fordere deinen Arbeitgeber auf, fahrradfreundliche Maßnahmen zu ergreifen, oder fordere deinen Betriebsrat, deine Gewerkschaft oder die Krankenkasse auf, sich dafür einzusetzen. Bitte Kolleginnen und Kollegen um Unterstützung.

### Örebro

Örebro in Schweden entwickelte einen Fragebogen, um das Pendlerverhalten zu untersuchen. Der Fragebogen wurde an 600 Angestellte in der technischen Abteilung der Stadtverwaltung verteilt. Sie ist für alle Arten von Infrastruktur in der Stadt verantwortlich und hat Einfluss auf die Verbesserung von Radfahrbedingungen. Zusätzlich plante Örebro, die Arbeitswege zu analysieren und eine besonders gute Route zu entwickeln. Das sollte zu einem Aktionsplan führen – zur Verbesserung des Radverkehrs in der Stadt.

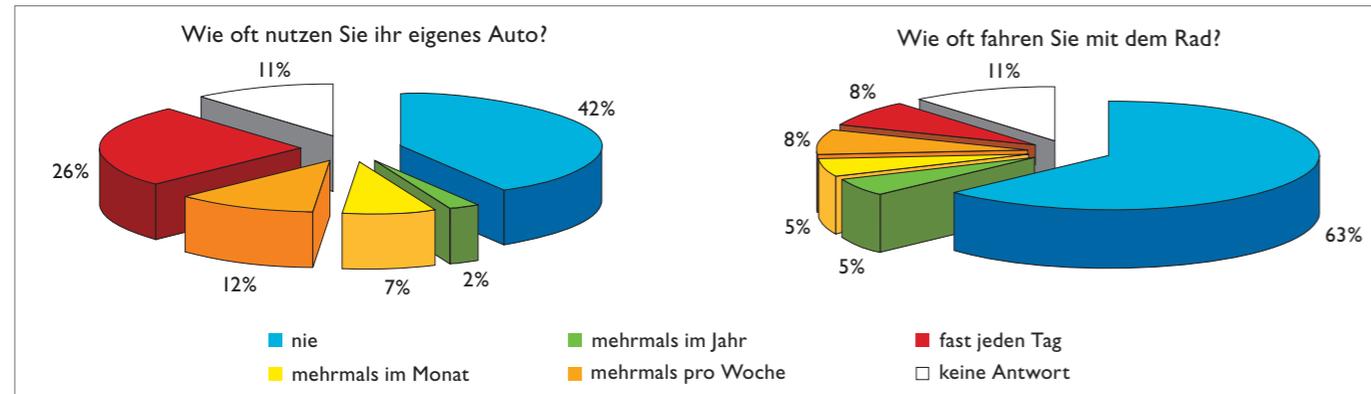


Fahrradzählsäule in Örebro

### Siauliai

Die litauische Stadt Siauliai machte im Stadtzentrum eine Umfrage unter Angestellten. Sie fragten nach der Einstellung zum Radfahren, Pendlergewohnheiten und Beweggründen für die Wahl der Verkehrsmittel. Die Antworten zeigten, dass viele Leute allein

über die Fragen erstaunt waren. Sie hatten nie daran gedacht, mit dem Rad zur Arbeit zu fahren, weil es nicht populär und angeblich gefährlich ist. Als Konsequenz startete Siauliai eine Werbekampagne mit Postern und stellte Fahrradständer im Stadtzentrum auf.

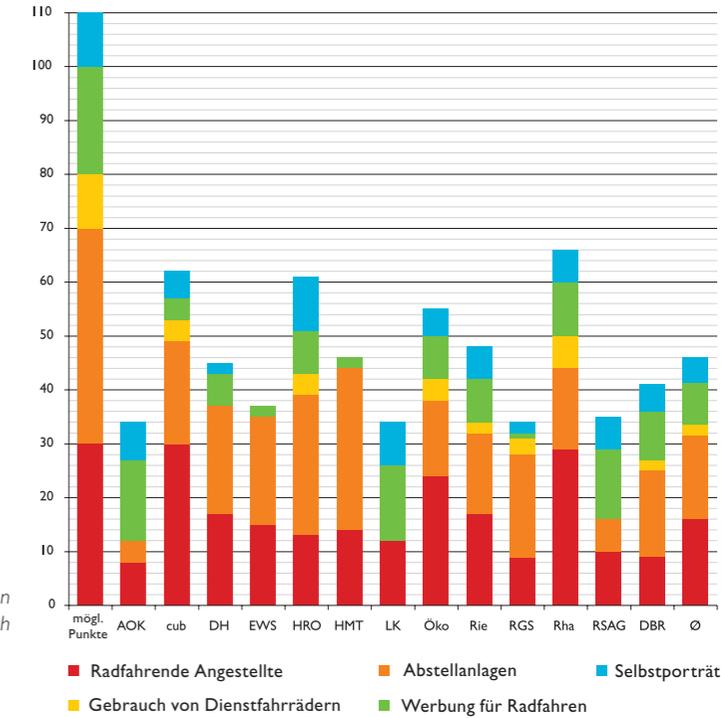


Umfrage zu Pendlergewohnheiten in Siauliai

### Wettbewerb „Gewinn-Faktor Fahrrad“

Der ADFC Rostock probierte eine Idee des Verkehrsclub Deutschland (VCD) aus und veranstaltete einen Wettbewerb für die Fahrradfreundlichkeit von Arbeitgebern in der Region Rostock. Die teilnehmenden Firmen, Verwaltungen und Organisationen mussten einen zweiseitigen Fragebogen ausfüllen. Bewertungskriterien waren das Radfahrverhalten der Angestellten, Fahrradabstellanlagen, Gebrauch von Dienstfahrrädern, Werbung und Selbstporträt. Dreizehn verschiedene Arbeitgeber nahmen teil, vom kleinen Architekturbüro bis zum großen Verkehrsunternehmen. Ein Hauskrankenpflagedienst ging als Sieger hervor und gewann ein Fahrrad. Der Wettbewerb ermutigte alle Teilnehmenden und brachte viele neue Ideen.

www.vcd.org/vorort/nord/gewinn-faktor-fahrrad



Punktzahlen im Vergleich

### Kampagne „Mit dem Rad zur Arbeit“

Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club e.V. (ADFC) organisiert in Partnerschaft mit der AOK, einer großen Krankenkasse, die Kampagne „Mit dem Rad zur Arbeit“. Die Aktion ist eine Art Preisausschreiben, um Leute zu motivieren, ihren Arbeitsweg mit dem Fahrrad zurückzulegen. Die Teilnehmenden müssen nachweisen, dass sie an mindestens 20 Tagen innerhalb von drei Monaten (Juni bis August) mit dem Rad zur Arbeit gefahren sind. Es locken attraktive Preise wie Reisen oder Ballonflüge. Viele Angestellte schließen sich in Viererteams

zusammen, um sich gegenseitig zu motivieren und zu kontrollieren. Die Kampagne basiert auf einer Idee aus Norwegen und Dänemark. In Deutschland fand sie erstmals 2001 in einem Landkreis statt, 2002 in ganz Bayern und bis 2006 wurde sie schrittweise auf ganz Deutschland ausgedehnt. 2005 nahmen 100.000 aktive Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer teil. In Dänemark haben an einer ähnlichen Kampagne zwei Prozent der Bevölkerung teilgenommen.

www.mit-dem-rad-zur-arbeit.de

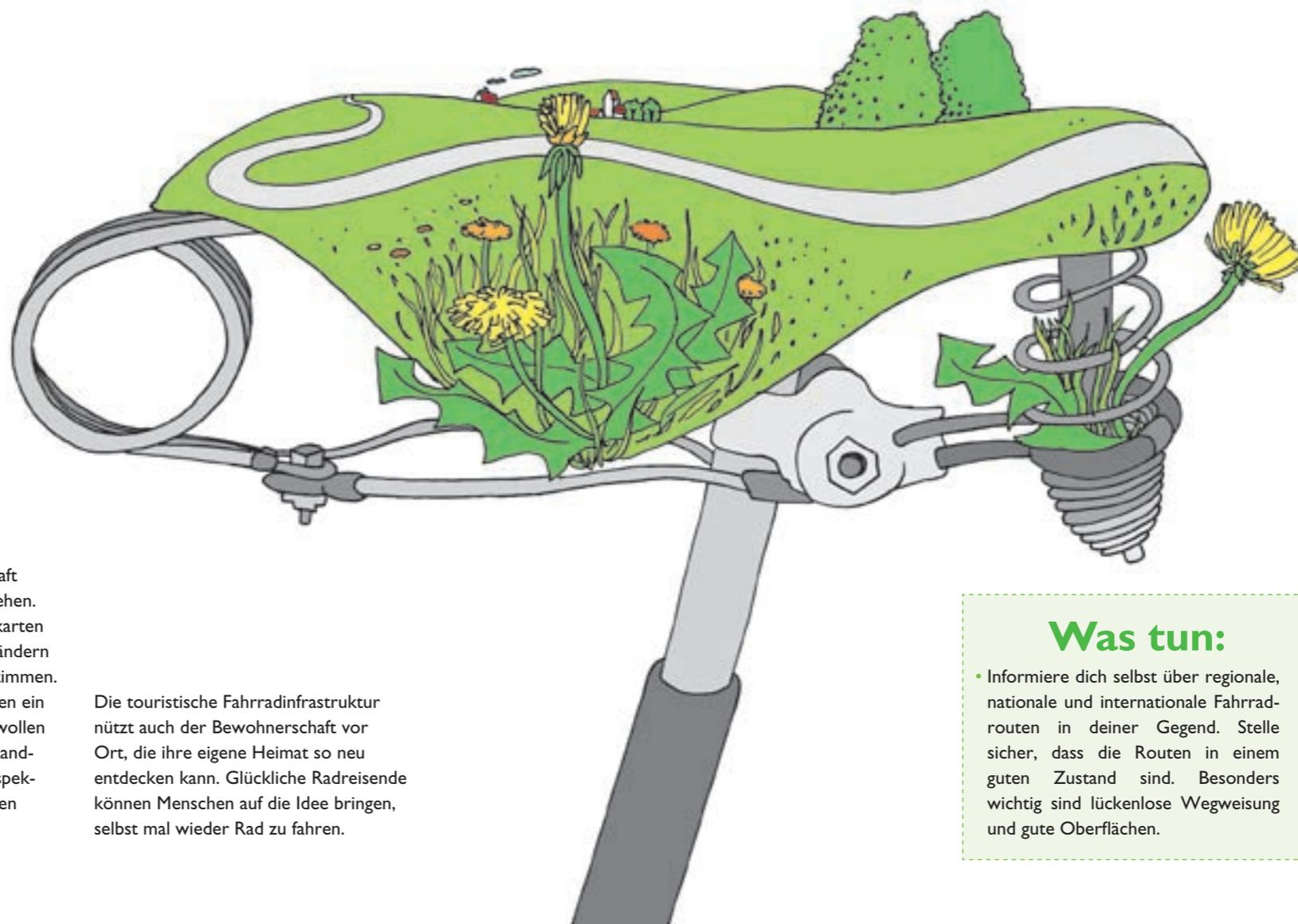


# 5 Radfahren in der Freizeit

Für viele ist Radfahren in der Freizeit der erste Schritt zum regelmäßigen Radfahren. Auf einer Urlaubsreise haben Menschen mehr Zeit, damit anzufangen. Wenn es Spaß macht, werden sie es in guter Erinnerung behalten und auch als alltägliches Verkehrsmittel ausprobieren. Die Bedürfnisse beim touristischen Radfahren unterscheiden sich teilweise vom Alltagsradverkehr. Touristinnen und Touristen bevorzugen Fahrten durch die Natur, abseits vom Verkehr. Die meisten starten zwischen April und Oktober und sind bei Tageslicht unterwegs. Sie wollen entweder eine Region mit dem Rad entdecken oder entlang eines Radfernweges fahren. Ein vielfältiges Angebot an Routen macht den Fahrraddurlaub in einer Region interessant. Die Wege müssen gut ausgebaut sein, damit Radreisende ihre 50 bis 100 Kilometer pro Tag mit Gepäck zurücklegen können. Außerdem sollte es Übernachtungsmöglichkeiten (normalerweise für eine Nacht) und einen Fahrradverleih geben.

Fahrradreisende wollen die Landschaft genießen und kulturelle Highlights sehen. Von der Wegweisung über Fahrradkarten bis hin zu Rastplätzen mit Fahrradständern und Informationen muss also alles stimmen. Fahrradtourismus ist seit vielen Jahren ein wachsender Markt. Viele Regionen wollen Touristen anziehen und ihnen ihre Landschaft präsentieren. Sogar neue Perspektiven für verlassene Gegenden können so entstehen.

Die touristische Fahrradinfrastruktur nützt auch der Bewohnerschaft vor Ort, die ihre eigene Heimat so neu entdecken kann. Glückliche Radreisende können Menschen auf die Idee bringen, selbst mal wieder Rad zu fahren.



## Was tun:

- Informiere dich selbst über regionale, nationale und internationale Fahrradrouten in deiner Gegend. Stelle sicher, dass die Routen in einem guten Zustand sind. Besonders wichtig sind lückenlose Wegweisung und gute Oberflächen.

- Entwickle auf existierenden Radwegen und ruhigen Straßen attraktive Touren (20 bis 50 Kilometer) vom Stadtzentrum ins grüne Umland und zu Sehenswürdigkeiten. Schließe, wenn nötig, Lücken.
- Veröffentliche eine Karte und eine Broschüre, die touristische Routen beschreiben. Gib' alle Informationen an Verlage weiter, die Karten und Touristenführer herausgeben.
- Nimm dir Zeit, eine Route durch das grüne Umland deiner Stadt ausfindig zu machen. Wenn es keine Karten und Wegweisung gibt, frag' bei der Stadtverwaltung nach.
- Such' dir eine Region mit guten Radfahrbedingungen und verbringe dort ein Wochenende, um die Landschaft mit dem Fahrrad zu entdecken.
- Probier' mal einen einwöchigen Fahrraddurlaub auf einem guten Radfernweg, z.B. entlang eines Flusses. Nimm Freunde mit.
- Mach' deiner Stadtverwaltung Vorschläge, wie die Bedingungen für Radfahren in der Freizeit und für Fahrradtourismus verbessert werden können.

### Suwałki

Der Tourismusverband im polnischen Suwałki initiierte ein Projekt zur Verbesserung des Fahrradtourismus und zur Verknüpfung mit dem alltäglichen Radfahren der Bevölkerung. Sie bezogen die Stadtverwaltungen von Suwałki und Augustów ein: Das Stadtplanungsamt zur Entwicklung von Fahrradständern und Festlegung von Standorten, das Tourismusamt zur Beratung über Bedürfnisse und Erwartungen der Zielgruppe und die Straßenverkehrsbehörde zur formalen Umsetzung. Das Ergebnis der Pilotaktion war ein Netz von Fahrradständern in den Städten, Informationstafeln mit Stadtplänen und Fahrradrouten.



Picknick im Nationalpark



Radweg am See in Augustów



Kunst an der EuroVelo-Route 10 auf der kurischen Nehrung

### Klaipeda

Klaipeda in Litauen startete ein Projekt für Fahrradständer in Erholungsgebieten und an touristischen Zielen (Touristeninformation, Museen, Plätze, Strände etc.). Damit sollte die Einwohnerschaft Klaipedas ermutigt werden, ihr Fahrrad in der Freizeit und für andere Zwecke zu nutzen. Und die Stadt Klaipeda wollte sich als fahrradfreundlich präsentieren. Der Planungsprozess begann im Juni 2005, die Realisierung dauerte bis Frühling 2006. Das Vorhaben beinhaltet mehrere Schritte: Identifizierung der attraktivsten Plätze und Fahrradrouten in Klaipeda, Aktualisierung und Herausgabe des Fahrradstadtplans, detaillierte Planung für Fahrradständer, Entscheidung über passende Orte für Abstellanlagen und Aufstellung der Fahrradständer an den gewählten Orten.



Rastplatz für Radfahrende in Klaipeda

### EuroVelo

EuroVelo ist ein Projekt des europäischen Radfahrerverbandes ECF zur Entwicklung von zwölf Radfernrouen quer durch Europa. Die Gesamtlänge dieser Routen beträgt über 66.000 Kilometer, von denen mehr als die Hälfte bereits existiert. EuroVelo will das Umsteigen vom Auto auf das Fahrrad fördern.

[www.eurovelo.org](http://www.eurovelo.org)

**EuroVelo**  
the European cycle route network

**Twelve international cycle routes to change the face of Europe**  
EuroVelo® is a registered trade mark of the European Cyclists' Federation



Karte der Europäischen Radfernwege © ECF

- |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p><b>North - South Routes:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>① Atlantic Coast Route: North Cape - Sagres 8.786 km</li> <li>② Pyrenees Route: Tignes/Leysin - Santiago de Compostela 5.122 km</li> <li>③ Via Romaes Francigena: London - Rome and Binzici 2.000 km</li> <li>④ Middle Europe Route: North Cape - Malta 6.000 km</li> <li>⑤ Baltic Sea to Adriatic Sea (Inner Route): Gdansk - Pola 1.300 km</li> <li>⑥ East Europe Route: North Cape - Athens 5.994 km</li> </ul> | <p><b>West - East Routes:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>⑦ Capitals Route: Galway - Moscow 5.300 km</li> <li>⑧ Ruseff - Kiev 4.000 km</li> <li>⑨ Atlantic Ocean to Black Sea (Iberian Route): Nantes - Constanza 3.653 km</li> <li>⑩ Mediterranean Route: Cadix - Athens and Cyprus 5.898 km</li> </ul> <p><b>Circulars:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>⑪ Baltic Sea Cycle Route (Hansa circuit) 7.380 km</li> <li>⑫ North Sea Cycle Route 5.917 km</li> </ul> |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

# 6. Fahrrad- routen

Radfahrinfrastruktur ist nicht das wichtigste Thema in diesem Buch, denn dafür gibt es schon viele technische Handbücher und Richtlinien. Es ist aber wichtig zu erwähnen, dass attraktive Radrouten der Schlüssel sind, um Menschen zum Radfahren zu ermutigen. Eine Fahrradroute muss nicht immer ein Radweg sein. Man kann zwei wichtige Prinzipien unterscheiden, um eine Radverkehrsinfrastruktur zu entwickeln: Separation und Integration. Dazwischen gibt es viele Kombinationsmöglichkeiten. Die Anwendung hängt von Bedingungen des Verkehrs und dem räumlichen und kulturellen Rahmen ab.

Separation zwischen Autos und Fahrrädern ist eine mögliche Lösung. Je höher die Verkehrsbelastung und die Geschwindigkeit, desto eher fühlen sich Radfahrende auf der Straße unsicher. Radwege können separat gebaut oder mit einem existierenden Gehweg kombiniert werden. Die meisten Menschen fühlen sich auf separaten Radwegen sicherer, da sie jederzeit anhalten und von Autos nicht unter Druck gesetzt werden können. Vollkommen unabhängige Routen sind sehr attraktiv, weil sie ruhig und schnell sind. Probleme treten an Kreuzungen auf:

Wo separate Radwege eine Straße auf gleichem Niveau kreuzen, besteht die Gefahr der Kollision. Das Gefühl von Sicherheit und die geringe Sichtbarkeit erhöhen die Aufmerksamkeit weder beim Radfahrenden noch bei Autofahrenden. Separation kann also gefährlich sein. Ein unabhängiges Netz wirft außerdem Fragen bezüglich Erreichbarkeit, sozialer Kontrolle, Flächenverbrauch und Kosten auf. Integration bedeutet „gemeinsame Nutzung des Raumes durch alle Verkehrsteilnehmer“. Das erfordert Geschwindigkeitsreduzierung. Radfahren in ruhigen Straßen ist auch sehr attraktiv. Verkehrsberuhigung in Wohngebieten ist günstig und findet eine hohe Akzeptanz.

Das Konzept von „Shared Space“ arbeitet mit Integration auch in stark frequentierten Straßen und Kreuzungen. Deregulierung und eine einfache aber genau abgestimmte Straßengestaltung erzeugen eine Atmosphäre gegenseitiger Rücksichtnahme. Es erhöht besonders die Aufenthaltsqualität der Straße. Selbst für Autos erhöht sich die Reisegeschwindigkeit bei sinkender Spitzengeschwindigkeit.

## Was tun:

- Untersuche die Unfälle mit Fahrrädern. Analysiere die Ursachen in Bezug auf die Infrastruktur.
  - Organisiere einen autofreien Tag oder Straßenfeste, um Straßen als öffentlichen Raum erlebbar zu machen.
  - Kaufe ein technisches Handbuch zur Konstruktion von Fahrradwegen. Frage nach der neuen ERA (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen) und den Euro-Velo-Richtlinien.
- ➔ [www.eurovelo.org](http://www.eurovelo.org)

- Fahre Rad und probiere alle Arten von Radverkehrsinfrastruktur in verschiedenen Städten und Ländern aus.
- Diskutiere Separation und Integration. Das führt zur Frage der Kultur.
- Organisiere „Critical mass“ und lass' die Leute die Attraktivität der Straßen und die Kraft der Gemeinschaft spüren.



## Radwegenetz

Västerås ist eine der fortgeschrittenen Fahrradstädte in Schweden. Die Stadt verfügt über eine weitgehend separate Infrastruktur zum Radfahren. Ein Netz aus Radwegen verbindet Wohngebiete mit der Innenstadt und untereinander. Beleuchtete Unterführungen ersetzen Kreuzungen selbst bei kleineren Straßen.



Separates Radroutennetz in Västerås



Ostseeküstenradweg nördlich von Klaipeda

## Greenway

Klaipeda hat einen sehr attraktiven Radweg durch den Wald zur Ostsee und auf der Kurischen Nehrung gebaut. Die separaten Routen sind Teil des Ostseeküstenradweges EuroVelo 10.



## Radweg

Livani in Lettland baut separate Radwege zur Verbindung wichtiger Ziele in der Stadt.

Neuer Radweg in Livani

## Radfahrstreifen

Rostock hat eine wichtige Route für Studierende stark aufgewertet, indem ein Radfahrstreifen 100 Meter vor einer Kreuzung markiert wurde. Davor konnten die Radfahrenden wegen parkender und wartender Autos die Ampel nicht sicher erreichen.



Straße in Rostock vor der Maßnahme



Neuer Radfahrstreifen anstelle von Parkplätzen



Vorgezogene Aufstellfläche in Münster

## Aufstellflächen an Ampeln

Örebro in Schweden hat eine vorgezogene Aufstellfläche nach dem Beispiel von Münster installiert. Dabei ist der Bereich direkt vor der Ampel für Radfahrende reserviert. Autos müssen hinter einer zweiten Halte- linie warten.

## Fahrradstraße

Die schwedische Stadt Linköping startete eine Initiative, um die Fahrradstraße in Schweden einzuführen. Diese ist nur für Fahrräder, wobei Autos durch ein Zusatzschild zugelassen werden können. Radfahrende dürfen nebeneinander fahren und nicht überholt werden. Fahrradstraßen wurden in Bremen erfunden und ausprobiert und später in ganz Deutschland gesetzlich eingeführt.



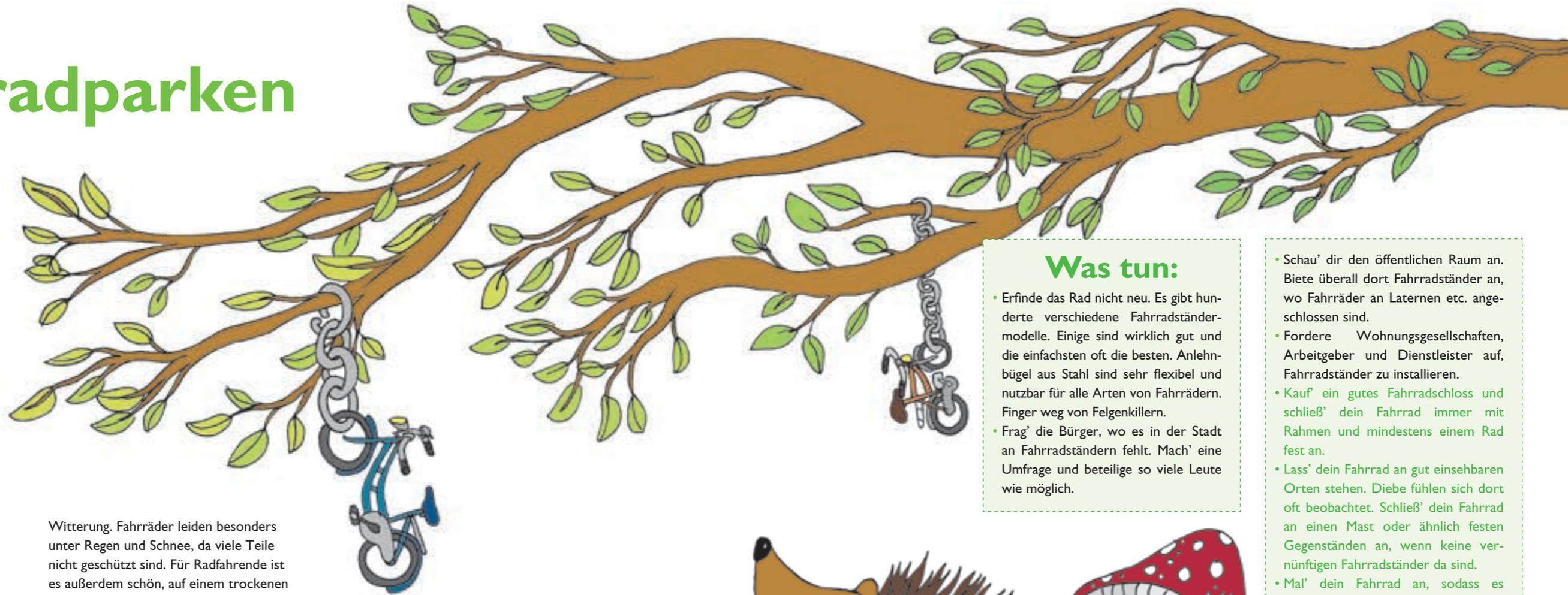
Fahrradstraße in Kiel

# 7. Fahrradparken

Das Parken von Fahrrädern ist aus verschiedenen Gründen ein wichtiges Thema bei der Radverkehrsförderung. Radfahrerinnen und Radfahrer müssen ihr Fahrrad irgendwo abstellen, wenn sie es nicht nutzen. Ein Fahrrad kann zwar einen eigenen Ständer haben, der schützt aber weder vor Diebstahl noch vor dem Umstürzen bei Wind. Diebe können Fahrräder oder Teile wie Laufräder, die nur mit Schnellspannern befestigt sind, einfach wegtragen. Die Zahl der Fahrraddiebstähle ist hoch und man ist nirgends vor ihnen sicher. Aus Angst vor Fahrradklau benutzen viele lieber ein altes anstatt neues Fahrrad oder lassen das Radfahren ganz sein. Fahrradständer müssen einen stabilen Stand garantieren und die Möglichkeit bieten, das Fahrrad mit Rahmen und mindestens einem Laufrad anzuschließen. Es muss genug Platz vorhanden sein, um das Fahrrad ein- und auszuparken und das Schloss zu bedienen. Je länger ein Fahrrad an einem Ort bleibt, desto wichtiger ist der Schutz vor der

Witterung. Fahrräder leiden besonders unter Regen und Schnee, da viele Teile nicht geschützt sind. Für Radfahrende ist es außerdem schön, auf einem trockenen Sattel zu starten. Ein Dach als Schutz ist daher angenehm. Seitenwände erhöhen den Witterungsschutz zusätzlich, sollten aber zur besseren Einsicht und sozialen Kontrolle transparent sein. Fahrradabstellmöglichkeiten müssen leicht erreichbar und sehr nah am Ziel sein, z.B. in der Nähe eines Bahnhofeingangs. Die Fahrradabstellmöglichkeiten zu Hause haben einen großen Einfluss auf die

Gewohnheiten der Radfahrer. Gibt es zu Hause keinen sicheren Platz und ist Fahrraddiebstahl an der Tagesordnung, werden sich viele Leute kein wertvolles Fahrrad kaufen. Ist ein sicherer Ort wie der Keller nur schwer zu erreichen, wird das Fahrrad nicht täglich genutzt.



## Was tun:

- Erfinde das Rad nicht neu. Es gibt hunderte verschiedene Fahrradständermodelle. Einige sind wirklich gut und die einfachsten oft die besten. Anlehnbügel aus Stahl sind sehr flexibel und nutzbar für alle Arten von Fahrrädern. Finger weg von Felgenkillern.
- Frag' die Bürger, wo es in der Stadt an Fahrradständern fehlt. Mach' eine Umfrage und beteilige so viele Leute wie möglich.

- Schau' dir den öffentlichen Raum an. Biete überall dort Fahrradständer an, wo Fahrräder an Laternen etc. angeschlossen sind.
- Fordere Wohnungsgesellschaften, Arbeitgeber und Dienstleister auf, Fahrradständer zu installieren.
- Kauf' ein gutes Fahrradschloss und schließ' dein Fahrrad immer mit Rahmen und mindestens einem Rad fest an.
- Lass' dein Fahrrad an gut einsehbaren Orten stehen. Diebe fühlen sich dort oft beobachtet. Schließ' dein Fahrrad an einen Mast oder ähnlich festen Gegenständen an, wenn keine vernünftigen Fahrradständer da sind.
- Mal' dein Fahrrad an, sodass es individuell, wiedererkennbar und unverkäuflich wird.
- Frag' nach guten Fahrradständern, wo immer du sie brauchst: Bei deiner Wohnung, bei der Arbeit, an der Schule, Universität, am Bahnhof, vor deinem Lieblingsladen, dem Kino, dem Theater, Schwimmbad, Bibliothek, Badensee oder Strand.



## Pilotmaßnahmen

Die Projektgruppe in Siauliai (Litauen) stellte neue Fahrradständer und eine Informationstafel mit Fahrradstadtplan in der Haupteinkaufsstraße auf. Die auffälligen und beleuchteten Fahrradständer sollten auch für das Radfahren werben und die Einstellung der Bevölkerung verändern.

Livani in Lettland entwickelte moderne, überdachte Fahrradabstellanlagen mit Anlehnbügel zum Anschließen von Fahrrädern – auch hier mit einer Informationstafel.



Abstellanlage mit Informationstafel in Livani



Geplante Fahrradständer und Infosäule in Siauliai



Radstation in Münster: Parkplätze für 3.300 Fahrräder und zusätzlicher Service



Boxen zur Fahrrad- und Gepäckaufbewahrung erlauben entspannte Stadtrundgänge in Rostock



Wo Fahrräder umkippen oder wild angeschlossen werden, fehlen gute Fahrradständer



Radfahrer auf der Suche nach einem freien Fahrradständer vor einem Supermarkt



Anlehnbügel mit Dach direkt am Bahnsteig



Parkplätze nahe einer Straßenbahnhaltestelle



Fahrradständer neben einem Café



Moderne Abstellanlage an einem Bahnhofsteppunkt



Fahrradständer am Eingang eines Ladens



Fahrradparkplätze auf dem Universitäts-Campus



Stellplätze mit Dach und Seitenschutz



Fahrradständer in einer Fußgängerzone



Anlehnbügel vor einem Bürogebäude

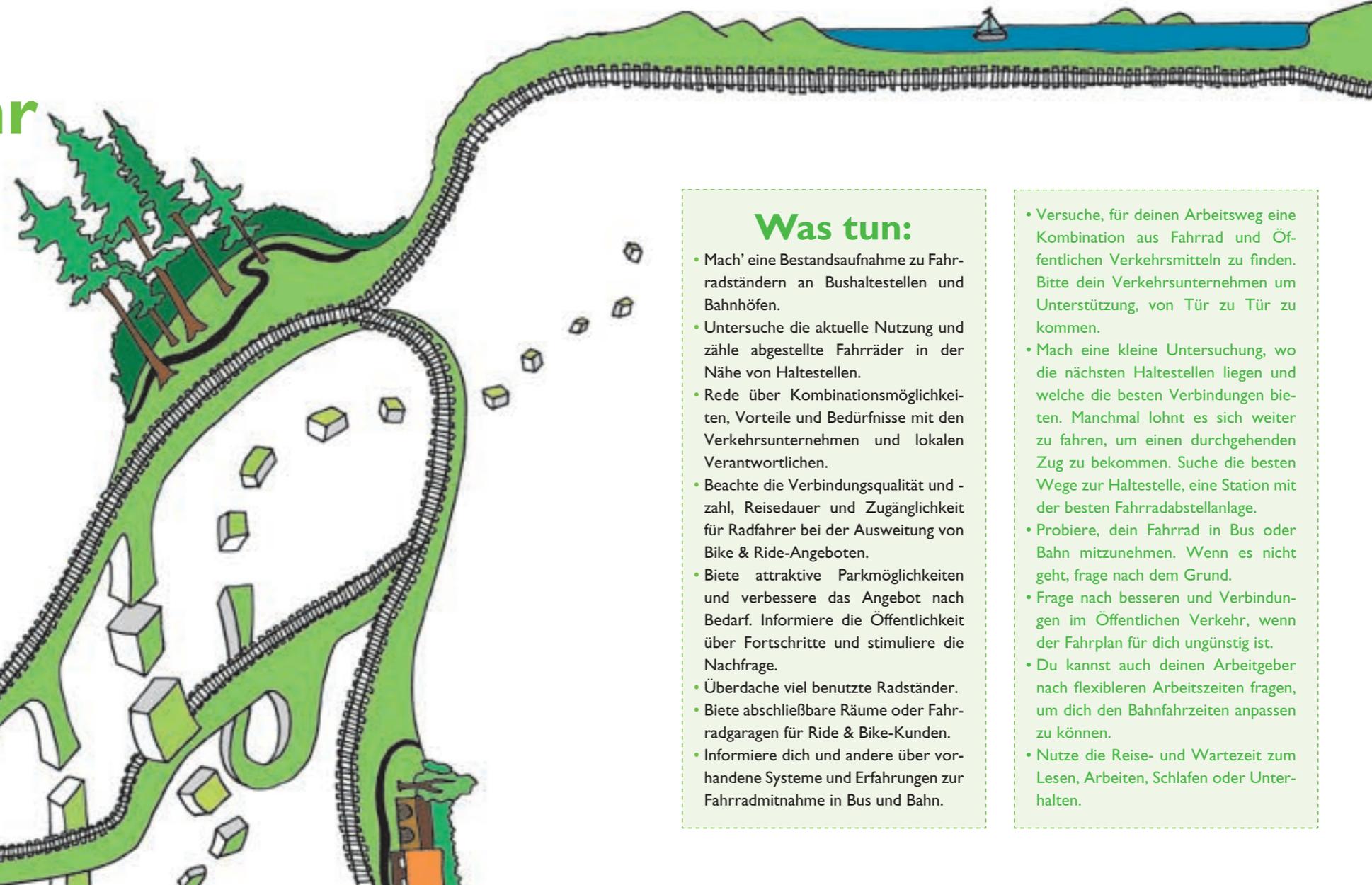
# 8 Radfahren und Öffentlicher Verkehr

In Kombination mit dem Öffentlichen Verkehr wird das Fahrrad zum Langstreckenverkehrsmittel, mit dem man alle Ziele erreichen kann, und damit eine Alternative für viele Autofahrer. Man unterscheidet drei Kombinationsmöglichkeiten:

- Bike & Ride: Mit dem Rad zum Bahnhof oder zur Busstation
- Fahrradmitnahme im Zug oder Bus
- Radfahren vom Bahnhof zum eigentlichen Ziel (Ride & Bike)

Die erste Kombination ist am meisten verbreitet. Die Leute haben ihr Fahrrad zu Hause, fahren damit zur Bahn- oder Bushaltestelle, lassen es dort stehen, steigen in Bahn oder Bus und erreichen ihr Ziel in fußläufiger Entfernung ihrer Zielhaltestelle. Auf dem Rückweg möchten sie ihr Fahrrad wohlbehalten wiederfinden, startklar für den Heimweg. Diese Menschen müssen ihr Fahrrad sicher vor Diebstahl und Vandalismus und geschützt

vor der Witterung abstellen können. Sicherheit ist sehr wichtig, weil die Fahrräder regelmäßig und für längere Zeit am gleichen Ort zurückgelassen werden. Das Fahrrad in der Bahn oder im Bus mitzunehmen, bietet mehr Flexibilität am Zielort. Man hat sein eigenes Fahrrad auch dort zur Verfügung und kann es an einem sicheren Ort abstellen. Dafür müssen die öffentlichen Verkehrsmittel ausreichend Platz und Vorrichtungen für den Transport bereithalten. Radfahrende müssen ihr Fahrrad selbstständig so schnell und einfach wie möglich ein- und ausladen können. Wenn das Ziel zu weit von der Bahn- oder Bushaltestelle entfernt ist, braucht man zur Überbrückung „der letzten Meile“ oder zur Flexibilität am Zielort ein Fahrrad. Ein eigenes (Zweit-) Rad benötigt eine sehr sichere Unterbringung, da es dort für längere Zeit bleibt, über Nacht und am Wochenende. Auch ein geliehenes oder öffentliches Fahrrad kann diese Flexibilität bieten.



## Was tun:

- Mach' eine Bestandsaufnahme zu Fahrradständern an Bushaltestellen und Bahnhöfen.
  - Untersuche die aktuelle Nutzung und zähle abgestellte Fahrräder in der Nähe von Haltestellen.
  - Rede über Kombinationsmöglichkeiten, Vorteile und Bedürfnisse mit den Verkehrsunternehmen und lokalen Verantwortlichen.
  - Beachte die Verbindungsqualität und -zahl, Reisedauer und Zugänglichkeit für Radfahrer bei der Ausweitung von Bike & Ride-Angeboten.
  - Biete attraktive Parkmöglichkeiten und verbessere das Angebot nach Bedarf. Informiere die Öffentlichkeit über Fortschritte und stimulare die Nachfrage.
  - Überdache viel benutzte Radständer.
  - Biete abschließbare Räume oder Fahrradgaragen für Ride & Bike-Kunden.
  - Informiere dich und andere über vorhandene Systeme und Erfahrungen zur Fahrradmitnahme in Bus und Bahn.
- Versuche, für deinen Arbeitsweg eine Kombination aus Fahrrad und Öffentlichen Verkehrsmitteln zu finden. Bitte dein Verkehrsunternehmen um Unterstützung, von Tür zu Tür zu kommen.
  - Mach eine kleine Untersuchung, wo die nächsten Haltestellen liegen und welche die besten Verbindungen bieten. Manchmal lohnt es sich weiter zu fahren, um einen durchgehenden Zug zu bekommen. Suche die besten Wege zur Haltestelle, eine Station mit der besten Fahrradabstellanlage.
  - Probiere, dein Fahrrad in Bus oder Bahn mitzunehmen. Wenn es nicht geht, frage nach dem Grund.
  - Frage nach besseren und Verbindungen im Öffentlichen Verkehr, wenn der Fahrplan für dich ungünstig ist.
  - Du kannst auch deinen Arbeitgeber nach flexibleren Arbeitszeiten fragen, um dich den Bahnfahrzeiten anpassen zu können.
  - Nutze die Reise- und Wartezeit zum Lesen, Arbeiten, Schlafen oder Unterhalten.



Untersuchung über Fahrradabstellanlagen an Bahnstationen in Rostock und im Landkreis Bad Doberan

### Bad Doberan

Der Landkreis Bad Doberan führte eine Untersuchung zu bestehenden Möglichkeiten und Potentialen bei der Verknüpfung von Fahrrad und ÖPNV durch. Die Studie zeigte ein gutes Bahnsystem und befriedigende Abstellanlagen an den meisten Bahnstationen. Fahrradmitnahme war in allen Zügen möglich. An Bushaltestellen hingegen waren fast keine Fahrradständer zu finden und der Fahrradtransport im Bus war nahezu unmöglich. Der Landkreis entschied, das Angebot zur Kombination von Bus und Fahrrad zu verbessern. Durch eine schrittweise Herangehensweise wurde auf eine anfangs unbekannte Nachfrage reagiert. 15 wichtige Bushaltestellen wurden mit Anlehnbügel für je vier Fahrräder ausgestattet und ein Falblatt zu den neuen Abstellmöglichkeiten in der Nachbarschaft verteilt. Nach einer Probezeit wurden dort mehr Fahrradständer aufgestellt, wo Bedarf bestand. Die Gemeinde mit den meisten abgestellten Fahrrädern an einer Bushaltestelle bekam eine Überdachung für ihre Bike & Ride-Station.



Fahrradabstellanlage im Landkreis Bad Doberan mit Wetterschutz direkt am Bahnsteig

Neue Fahrradbügel an Bushaltestellen im Landkreis Bad Doberan



### Örebro

Örebro (Schweden) plante, ein neues System für ein öffentliches Fahrrad zu entwickeln. Es sollte die Kombination mit dem Öffentlichen Nahverkehr unterstützen, insbesondere für Pendler. Eine Recherche zu existierenden Systemen zeigte, dass ein neues System sehr teuer und schwierig für die Stadt zu managen wäre.

- Call a bike Deutschland: [www.callabike.de](http://www.callabike.de)
- Citybike Lyon: [www.velov.grandlyon.com](http://www.velov.grandlyon.com)
- Citybike Kopenhagen: [www.bycyklen.dk](http://www.bycyklen.dk)
- Fahrradtransport in der Bahn: [www.railpassenger.info](http://www.railpassenger.info)



Fahrradtransport im Intercity-Zug in Polen

### Monatsticket für Fahrradmitnahme

Der Verkehrsverbund Warnow führte ein Monatsticket „Plus“ ein, das die Fahrradmitnahme und weitere Vorteile für einen Mehrpreis von ca. zehn Prozent einschloss.



Neue Fahrradboxen am Hauptbahnhof in Rostock

### Fahrradboxen

Auf Vorschlag des ADFC hat die Deutsche Bahn zehn Fahrradboxen am Hauptbahnhof in Rostock aufgestellt. Eine Rentabilitätsrechnung ergab die Wirtschaftlichkeit der Maßnahme bei einer monatlichen Miete von 10 Euro. Nach wenigen Monaten waren alle Boxen vermietet. Weitere Boxen werden aufgestellt, sobald sie nachgefragt werden.



Komfortable Bedingungen zur Fahrradmitnahme in Regionalzügen im Nordosten Deutschlands

# 9. Wegweisung



Wegweiser sind wichtig, um in einer unbekanntem Stadt oder Region ans Ziel zu gelangen. Außerdem lernen Menschen so neue Wege kennen. Autowegweiser sind für Radfahrerinnen und Radfahrer nicht hilfreich. Sie verweisen auf Hauptstraßen mit viel Verkehr und Emissionen – für Radfahrende oft gefährlich, unkomfortabel oder sogar verboten. Eine spezielle Wegweisung kann alternative Routen über Radwege, ruhige Straßen oder Abkürzungen zeigen. Fahrradwegweiser werben für das Radfahren. Wo auch immer sie auftauchen, erinnern sie an das Fahrrad als Verkehrsmittel. Besonders Leute, die mit dem Auto gerade im Stau stehen, werden so auf die Kürze der Distanzen in der Stadt hingewiesen.



## Was tun:

- Vor der Aufstellung von Wegweisern, entwickel' ein Fahrradrouennetz. Integriere auch regionale, nationale und internationale Routen in dein lokales Netz.
- Nutze etablierte und bewährte Wegweisungssysteme. Frag' nach nationalen Empfehlungen (in Deutschland von der FGSV). Stell' sicher, dass die Nachbarn das gleiche Wegweisungssystem nutzen und deine Routen fortführen.
- Achte auf die Lesbarkeit, wenn du Wegweiser aufstellst. Ein einziges fehlendes oder falsch aufgestelltes Schild kann die Route unbrauchbar machen. Verwende robustes Material, das weder durch Witterung noch Vandalismus gefährdet wird.
- Wenn du ein umfassendes Wegweisungssystem für dein Gebiet einführt, denk' an die Kombination mit anderen Systemen. Die Nummerierung der Schilderstandorte in Verbindung mit GPS-Koordinaten zum Beispiel kann als Positionsinformation auch den Rettungsdiensten oder der Wartung dienen.

## Rostock

Rostock hat seine innerstädtische Fahrradwegweisung mit einigen Routen zur Verbindung von Universitätsstandorten begonnen. Das hilft vor allem neuen Studierenden bei der Orientierung. Die Routen wurden nach einer Umfrage unter Studierenden über ihre gewohnten Wege

sowie eine Analyse von Alternativrouten festgelegt. Das Routennetz deckt einen Großteil der Innenstadt ab und integriert geplante Fahrradrouten. Die Bezeichnungen der Campus-Ziele enthalten Ortsnamen, so dass sie allen nützen.

Die Wegweiser wurden nach der deutschlandweit gültigen Richtlinie der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) ausgeführt. Zusätzlich beseitigte Rostock zwei Engpässe im Routennetz und gab ein Faltblatt für Studierende heraus. Die



Fahrradroutennetz zur Verbindung der Universitätsstandorte in Rostock



Engpass auf einer Route vor der Intervention



Verbreiterte Route direkt am Campus



Wegweisung mit lokalen und universitären Zielen in Rostock

Hansestadt Rostock (vertreten durch das Amt für Umweltschutz, das Tiefbauamt, Agenda 21-Büro und die Verkehrsbehörde) beteiligte die Universität und den Studierendenrat und beauftragte einen externen

Experten mit der Planung des Routennetzes und der Beschilderung. Das Routennetz wurde nach zwölf Monaten feierlich eröffnet.

## Dänisches Wegweisungssystem

Es gibt keinen internationalen Standard für Fahrradwegweisung. Das dänische System, das mit weißer Schrift auf blauem Hintergrund arbeitet und Ziele, Entfernungen

und Routennummern zeigt, wurde jedoch schon in vielen europäischen Ländern wie Großbritannien, Estland, Slowenien oder Zypern adaptiert. In Dänemark sind die

Schilder etwa einen Meter über der Erde angebracht und damit sehr gut sichtbar beim Radfahren.



Dänische Fahrradwegweisung im Blick der Radfahrer © J.-E. Larsen



Fahrradwegweisung in Estland © J.-E. Larsen



Fahrradwegweisung in Großbritannien © Sustrans

# 10! Information

Information über das Radfahren ist für alle wichtig, egal ob man selbst Rad fährt oder nicht.

Wer Rad fährt, braucht keinen Führerschein. Über Regeln muss daher in der Öffentlichkeit informiert werden.

Die Bedürfnisse anderer zu kennen, ist die Basis für Rücksichtnahme, der wichtigsten Verkehrsregel. Anders als beim Autofahren, sind die Bedürfnisse beim Radfahren doch sehr verschieden, weil fast jeder Radfahren kann: Vom dreijährigen Kind bis zur neunzigjährigen Seniorin, vom schnell und selbstbewusst Radfahrenden bis zum

gemütlich oder vorsichtig Radfahrenden. Radfahren ist subjektiv. Zum Beispiel bedeutet allein das Gefühl von Sicherheit in einer bestimmten Situation nicht unbedingt tatsächliche Sicherheit. Nur Information kann diese Lücke schließen. Radverkehrsinfrastruktur muss viele Wünsche erfüllen: Über Bedürfnisse und Regeln Bescheid zu wissen, ist besonders für Planer wichtig.

Information über existierende oder entstehende Radfahrinfrastruktur ist äußerst wichtig, wenn man Menschen motivieren will, mit dem Radfahren anzufangen.

## Was tun:

- Informiere über Radfahren auf positive Weise. Betone Probleme und Gefahren nicht zu sehr.
- Veröffentliche ein Falblatt und empfehle richtiges Verhalten für mehr Sicherheit.

- Frag' lokale Zeitungen, ob sie eine Artikelserie über das Radfahren schreiben, und nutze eigene Publikationen.
- Bitte Fernseh- oder Radiosender, über sicheres Radfahren aufzuklären. Gib ihnen Input, lade sie zu allen Fahrradaktivitäten ein.
- Informiere dich selbst auf der Straße und im Internet.

## Internetseiten

Das „Baltic Sea Cycling“-Projekt informiert auf einer Webseite über die laufende Arbeit. Unter [www.balticseacycling.com](http://www.balticseacycling.com) kann man nach Informationen zum Projekt suchen.

Das Deutsche Institut für Urbanistik (DIFU) ist verantwortlich für eine wachsende Online-Datenbank des Nationalen Radverkehrsplan. Sie beinhaltet Neuigkeiten, Termine, Wettbewerbe, Literatur, Links sowie Förderprogramme und gute Beispiele.

[www.nationaler-radverkehrsplan.de](http://www.nationaler-radverkehrsplan.de)

Einige BSC-Partner haben innerhalb des Projekts eigene Webseiten aufgebaut, um über das Radfahren in der Region zu informieren. Drei Partner gaben zusammen die Seite

[www.fahrradregion-rostock.de](http://www.fahrradregion-rostock.de) heraus, vier andere Partner

veröffentlichten die Seite [www.ich-fahr-jetzt-rad.de](http://www.ich-fahr-jetzt-rad.de). Die Fahrrad-Clubs und einige andere Partner haben eigene Internetseiten zum Radfahren (siehe Kapitel zu Partnern).



[www.balticseacycling.com](http://www.balticseacycling.com), Internetseite des „Baltic Sea Cycling“-Projekts



[www.nationaler-radverkehrsplan.de](http://www.nationaler-radverkehrsplan.de)



[www.ich-fahr-jetzt-rad.de](http://www.ich-fahr-jetzt-rad.de) von Rehna, Schönberg, Grevesmühlen und Klützer Winkel



Livani's Broschüre über Radfahren in der Stadt

## Broschüre

Livani in Lettland hat eine Broschüre auf Englisch und Lettisch herausgegeben. Das Heft mit dem Titel „Livani auf dem Weg zu einer fahrradfreundlichen Stadt“ enthält Informationen zum Radfahren und zu kulturellen Highlights.

## Zeitungen

Die meisten Fahrrad-Clubs geben themenbezogene Mitgliederzeitschriften heraus. Die Hansestadt Rostock hat ihren städtischen Anzeiger zur Veröffentlichung von Radfahrinformationen genutzt.

## Newsletter

Der litauische Radfahrerverband veröffentlicht einen sehr informativen elektronischen Newsletter auf Englisch, Deutsch und Litauisch. Er informiert über Radfahrbedingungen, Veranstaltungen und Fortschritte in den Baltischen Staaten. Der Newsletter ist zu bestellen unter [www.bicycle.lt](http://www.bicycle.lt)

Die meisten Radfahrerverbände geben Newsletter in gedruckter oder elektronischer Form heraus.



## Faltblatt

Rostock veröffentlichte ein Faltblatt zum Radfahren für Studierende. Jedes Jahr immatrikulieren sich hier 3.000 Erstsemester, viele von ihnen kommen neu in die Stadt. Daher sind sie eine wichtige Zielgruppe für Information.

Rostocks Faltblatt für Studierende zum Radfahren

# || Fahrradkarte

Fahrradkarten sind wichtig zur Information. Man benutzt sie, um sich während der Fahrt zu orientieren oder um vorab eine Route zu planen. Eine Fahrradkarte gibt Empfehlungen für Radwege und Routen und Informationen beispielsweise zur Qualität der Oberfläche oder Verkehrsbelastung.

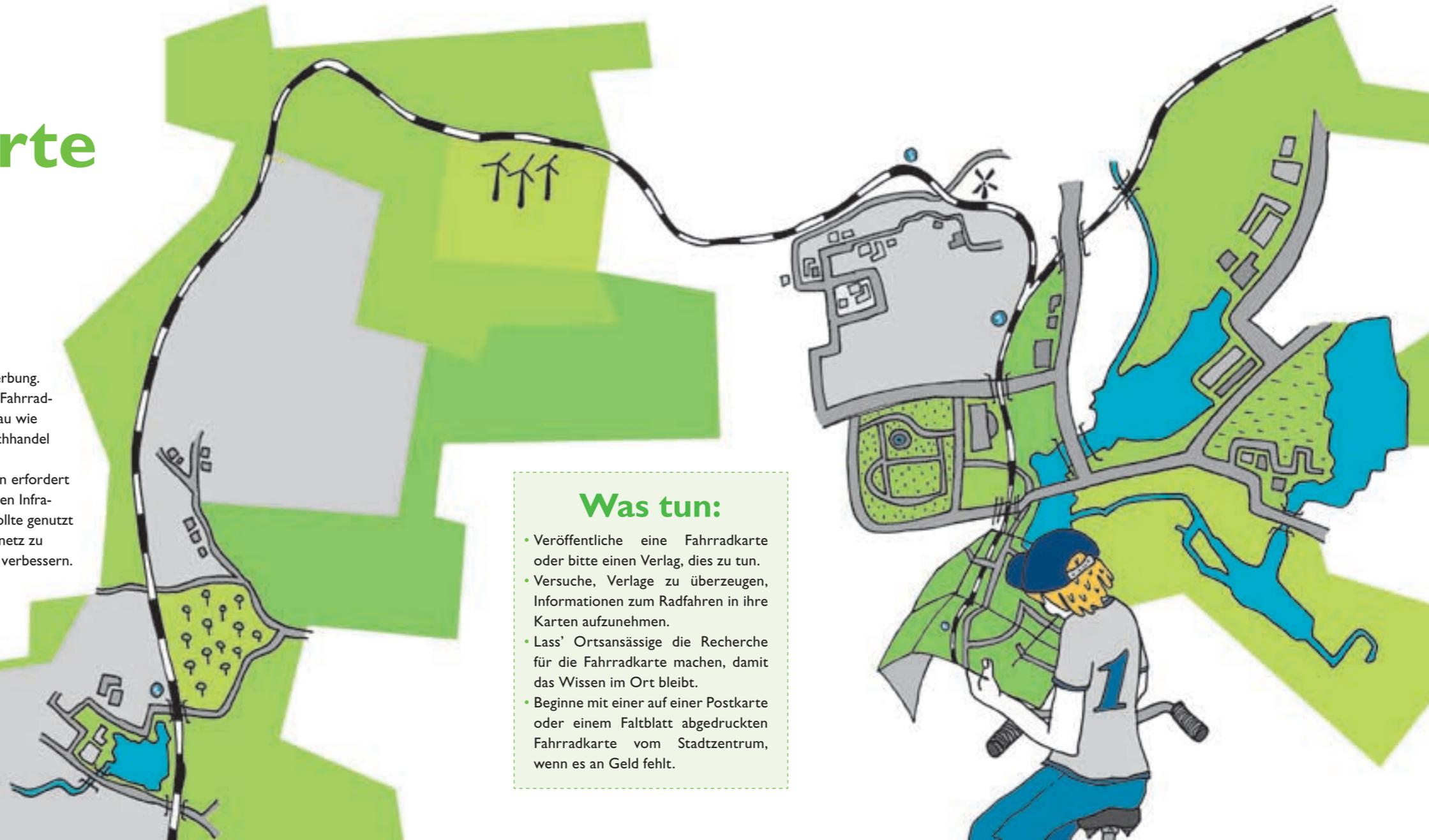
Eine Fahrradkarte kann ausschließlich für Radfahrende gemacht werden oder für alle. Dann enthält sie Zusatzinformationen zum Radfahren, sodass mehr Leute dazu animiert werden. Eine Fahrradkarte kann jedoch kein Wegweisungssystem ersetzen, da viele Menschen Karten nicht lesen können oder wollen.

Die Karten sollten vor allem sehr gut lesbar sein. Kontrast, Maßstab, Detaillierung, Legende und Berücksichtigung weiterer Informationen müssen bedacht werden. Sie muss handlich und robust sein, damit man sie beim Radfahren nutzen kann. Einfache Fahrradkarten können kostenlos ausgegeben werden, finanziert von

der Gemeinde oder über Werbung.

Detaillierte und hochwertige Fahrradkarten von Verlagen sind genau wie konventionelle Karten im Buchhandel erhältlich.

Eine Fahrradkarte herzustellen erfordert detaillierte Kenntnis zur lokalen Infrastruktur. Dieses Knowhow sollte genutzt werden, um das Radverkehrsnetz zu analysieren, zu planen und zu verbessern.



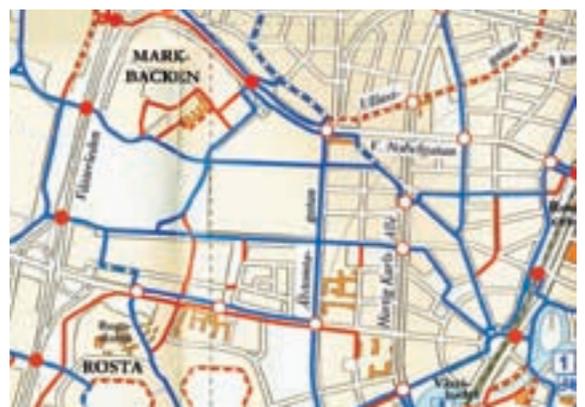
## Was tun:

- Veröffentliche eine Fahrradkarte oder bitte einen Verlag, dies zu tun.
- Versuche, Verlage zu überzeugen, Informationen zum Radfahren in ihre Karten aufzunehmen.
- Lass' Ortsansässige die Recherche für die Fahrradkarte machen, damit das Wissen im Ort bleibt.
- Beginne mit einer auf einer Postkarte oder einem Faltblatt abgedruckten Fahrradkarte vom Stadtzentrum, wenn es an Geld fehlt.



### Örebro

Die Stadt Örebro gibt jährlich eine Fahrradkarte im Taschenformat heraus. Sie hat den Maßstab 1:20.000, eine klare Thematik aber kaum Details wie Straßennamen. Sie zeigt ein Netz von Fahrradrouten und hebt solche besonders hervor, bei denen der Winterdienst Vorrang gegenüber den Straßen hat.



Örebro's Fahrradstadtplan

### Klaipeda

Der litauische Fahrradverband hat mit der Stadt Klaipeda zusammen einen Fahrradstadtplan herausgegeben.



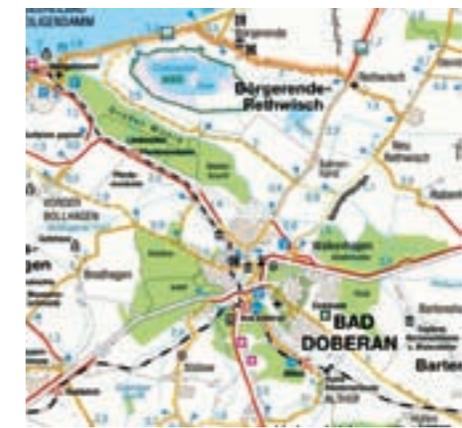
Fahrradstadtplan Klaipeda

### Suwałki

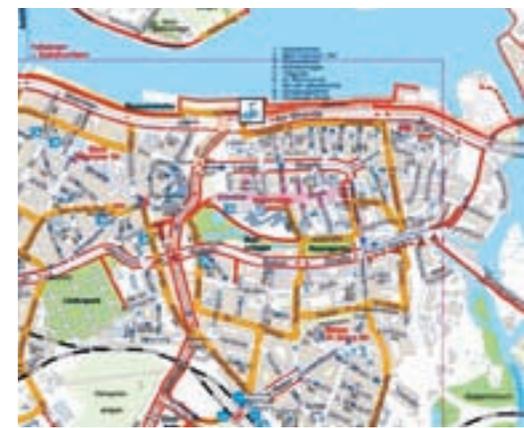
Der Tourismusverband in Suwałki veröffentlichte eine Fahrradkarte in mehreren Sprachen. Die Karte im Maßstab 1:100.000 informiert über Sehenswürdigkeiten, Rundtouren und Radfernwege in der Region.

### Fahrradregion Rostock

Der ADFC Rostock hat eine Fahrradkarte für die Stadt und die Region in Kooperation mit dem Landkreis produziert. Der Stadtplan im Maßstab 1:20.000 verfügt über ein Straßenverzeichnis. Die Regionalkarte im Maßstab 1:75.000 basiert auf einer touristischen Fahrradkarte und wurde dem Alltagsradverkehr angepasst.



Fahrradkarte von Rostock und Region

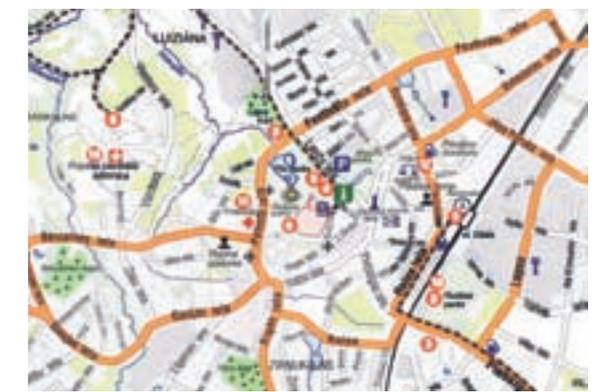


### Västerås

Västerås hat verschiedene gedruckte Fahrradkarten mit einer Online-Version auf [www.vasteras.se/tif](http://www.vasteras.se/tif).



Online-Version von Västerås Fahrradstadtplan



Fahrradstadtplan Cesis

### Cesis, Jelgava, Livani

Die drei lettischen Städte im BSC-Projekt haben sich zusammengetan und eine gemeinsame Broschüre zum Radfahren mit Fahrradstadtplänen herausgegeben.

# 12. Analyse



Kenne die Ausgangsbedingungen zum Radfahren und verfolge ihren Fortschritt. Nur so kannst du sie verbessern. Wie steht es um das Radfahren in deiner Stadt, und welches Ziel willst du in naher Zukunft erreichen? Welche wesentlichen Hindernisse sind zu überwinden? Man kann viele verschiedene Aspekte bewerten. Einige sind offensichtlich, andere klingen im ersten Moment komisch. Fragen zu stellen ist ein wichtiges Mittel, um Menschen anzuregen, über die Bedingungen fürs Radfahren und Möglichkeiten zur Verbesserung nachzudenken.



Oft gibt es verschiedene Einschätzungen zwischen Nutzern und Verantwortlichen. Beide Perspektiven müssen berücksichtigt werden. Eine Untersuchung bietet eine gute Basis für eine Diskussion über mögliche Ziele und Handlungsfelder.



## Was tun:

- Führe eine Untersuchung zur aktuellen Radfahrersituation durch. Beauftrage jemanden mit Geschick und Kompetenz.
- Nutze bewährte Methoden. Das spart Zeit und Geld und ermöglicht den Vergleich mit anderen Ergebnissen.
- Beziehe so viele Leute wie möglich ein. Frag' Leute, die an dem Thema arbeiten (aus Politik, Verkehrsplanung, Tourismus, Polizei etc.). Bring' sie dazu, sich mit Fahrradfragen auseinanderzusetzen und Antworten zu finden, besonders wenn sie mit dem Thema noch nicht vertraut sind.
- Auf der Basis dieser Untersuchung setze die Ziele fest. Diskutiere sie mit allen wichtigen Personen und Institutionen, mit denen sie erreicht werden können. Sei ambitioniert – aber realistisch.
- Lege den Weg und einzelne Schritte fest, um dein Ziel zu erreichen. Lass' Ergebnisse alle beteiligten Leute motivieren.

## Stadt-Profil

Die teilnehmenden Städte aus dem „Baltic Sea Cycling“-Projekt begannen ihre Arbeit mit der Erstellung eines „Stadt-Profil“. Das Profil beinhaltet Informationen über die Stadt und den generellen Rahmen, genauso einen Fragebogen mit 26 Indikatoren zum Radfahren. Diese beziehen sich auf Aspekte wie Infrastruktur, Service, Erreichbarkeit, Regeln, Status, Werbung, Information oder Fahrradpolitik. Jeder Indikator hat eine definierte Abstufung zwischen Null und Fünf. Null bedeutet nichts Positives für das Radfahren und eine fünf zeigt das höchste vorstellbare Niveau zur Radverkehrsunterstützung an. Zusätzlich zur Untersuchung der Ausgangssituation war jeder Partner aufgefordert, anzugeben, welches Niveau er innerhalb des Projektes erreichen will. Mit der Summe aller Indikatoren konnte auf einer Skala von sieben Entwicklungsschritten die eigene Position eingeordnet werden:

- 1: Minus-Position
- 0: Null-Position
- 1: Start-Position
- 2: Akzeptanz-Situation
- 3: etablierte Situation
- 4: Mainstream-Situation
- 5: dominierende Situation

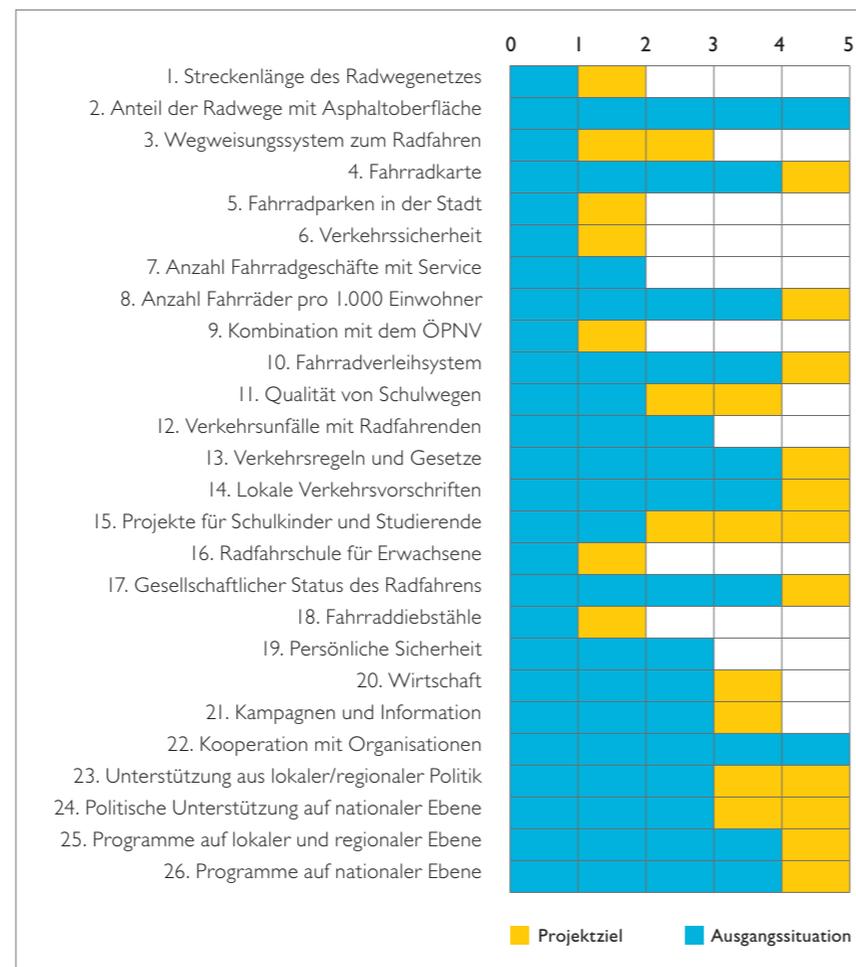


Diagramm zum Stadtprofil aus dem „Baltic Sea Cycling“-Projekt

## BYPAD

BYPAD, das Fahrradpolitik-Audit, hilft Städten, die Qualität ihrer lokalen Fahrradpolitik zu evaluieren. Es basiert auf Methoden des Qualitätsmanagements und wurde von einer internationale Projektgruppe zwischen 1999 und 2001 als Teil des EU-Projekts „SAVE“ entwickelt. Bisher haben über 65 europäische Städte in 15 Ländern das BYPAD angewandt. Die Evaluierung wird durch eine interne Kommission aus Vertretern der Stadtverwaltung, Politik und Verbänden durchgeführt. Sie werden begleitet durch einen externen Experten (Auditor). Der Auditor sammelt vorhandene Daten, Fakten und Konzepte bezüglich Radverkehr und analysiert sie. Die Mitglieder der Evaluierungskommission arbeiten mit einem Fragebogen mit 35 Fragen und definierten Antworten zu folgenden Modulen:

1. Nutzeranforderungen
2. Steuerung der Fahrradpolitik
3. Strategien und Konzepte
4. Finanzielle und personelle Ressourcen
5. Infrastruktur, Sicherheit, Dienstleistung
6. Kommunikation und Erziehung
7. Zielgruppen und Partnerschaften
8. Ergänzende Maßnahmen
9. Evaluation und Wirksamkeit

Die Antworten werden in die Stufen 1 bis 4 eingeordnet: 1 Ad-hoc orientiert, 2 Isolierter Ansatz, 3 System-orientiert, 4 Integrierter Ansatz. Sie werden beim ersten Treffen der Evaluierungsgruppe diskutiert.

Das zweite Treffen befasst sich mit der Analyse des Auditors und der Diskussion über Ziele, Handlungsfelder und Maßnahmen. Anhand dieser Ergebnisse schreibt der Auditor einen Bericht und entwickelt einen Qualitätsplan.

Die intensive Diskussion in der Evaluierungsgruppe führt zu einem besseren Verständnis zwischen den Teilnehmenden und einem breiten Konsens. Normalerweise entwickelt die teilnehmende Stadt ein Radverkehrskonzept während oder nach dem BYPAD-Prozess, obwohl das nicht obligatorisch ist.

➔ [www.bypad.org](http://www.bypad.org)



Ein Teil der Evaluierungsgruppe mit dem BYPAD-Zertifikat in Rostock

## Fahrradklimatest

Der ADFC organisiert den Fahrradklimatest – eine nicht repräsentative Umfrage unter Radfahrerinnen und Radfahrern in Deutschland. Die Teilnehmenden müssen Punkte zu 21 Fragen über Fahrradklima, Sicherheit und Komfort in ihrer Stadt verteilen. Der resultierende Vergleich von fahrradfreundlichen Städten ist zu einem wichtigen Instrument der Fahrradpolitik in deutschen Städten geworden.

➔ [www.adfc.de/2596\\_1](http://www.adfc.de/2596_1)

## Vergleich

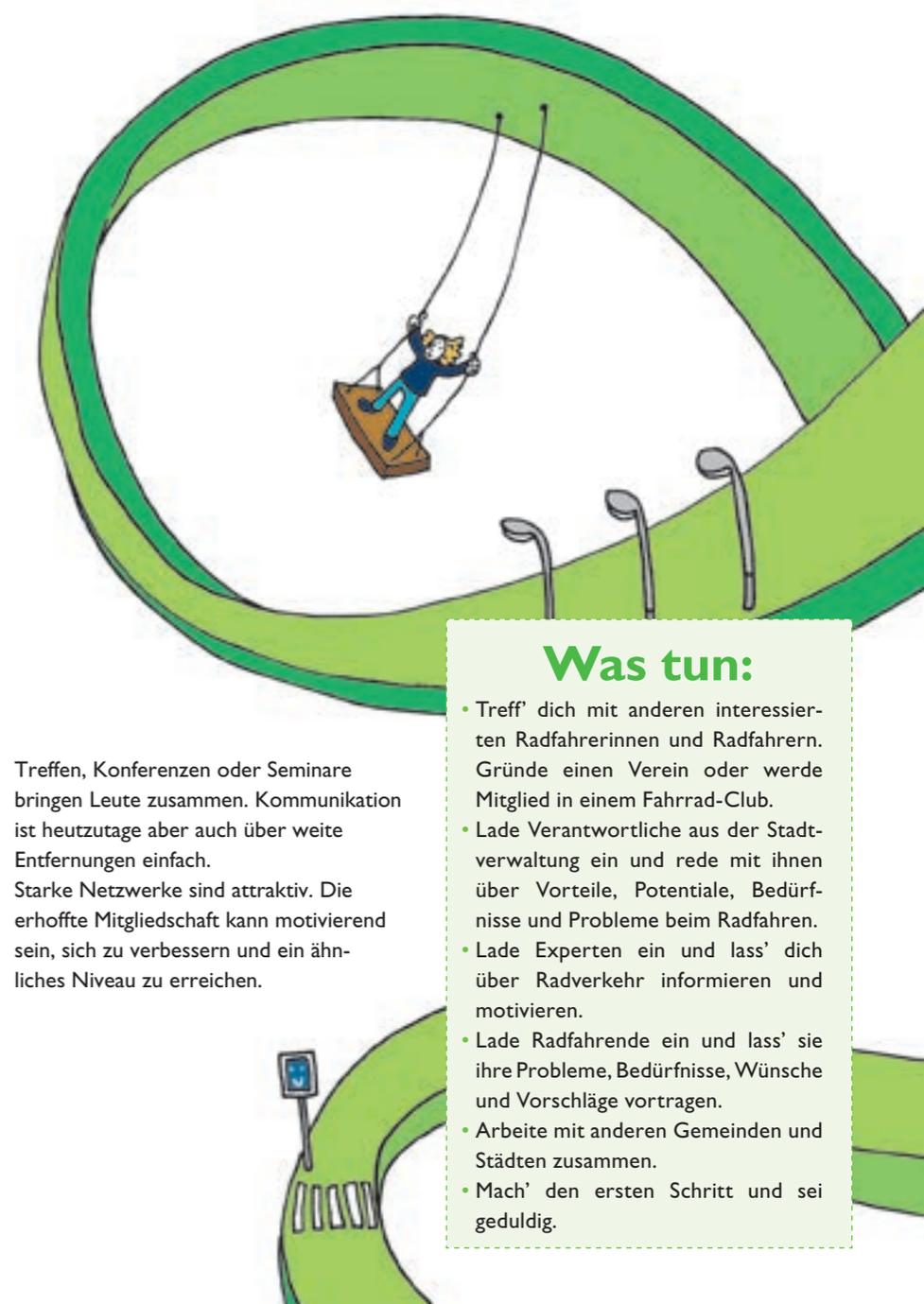
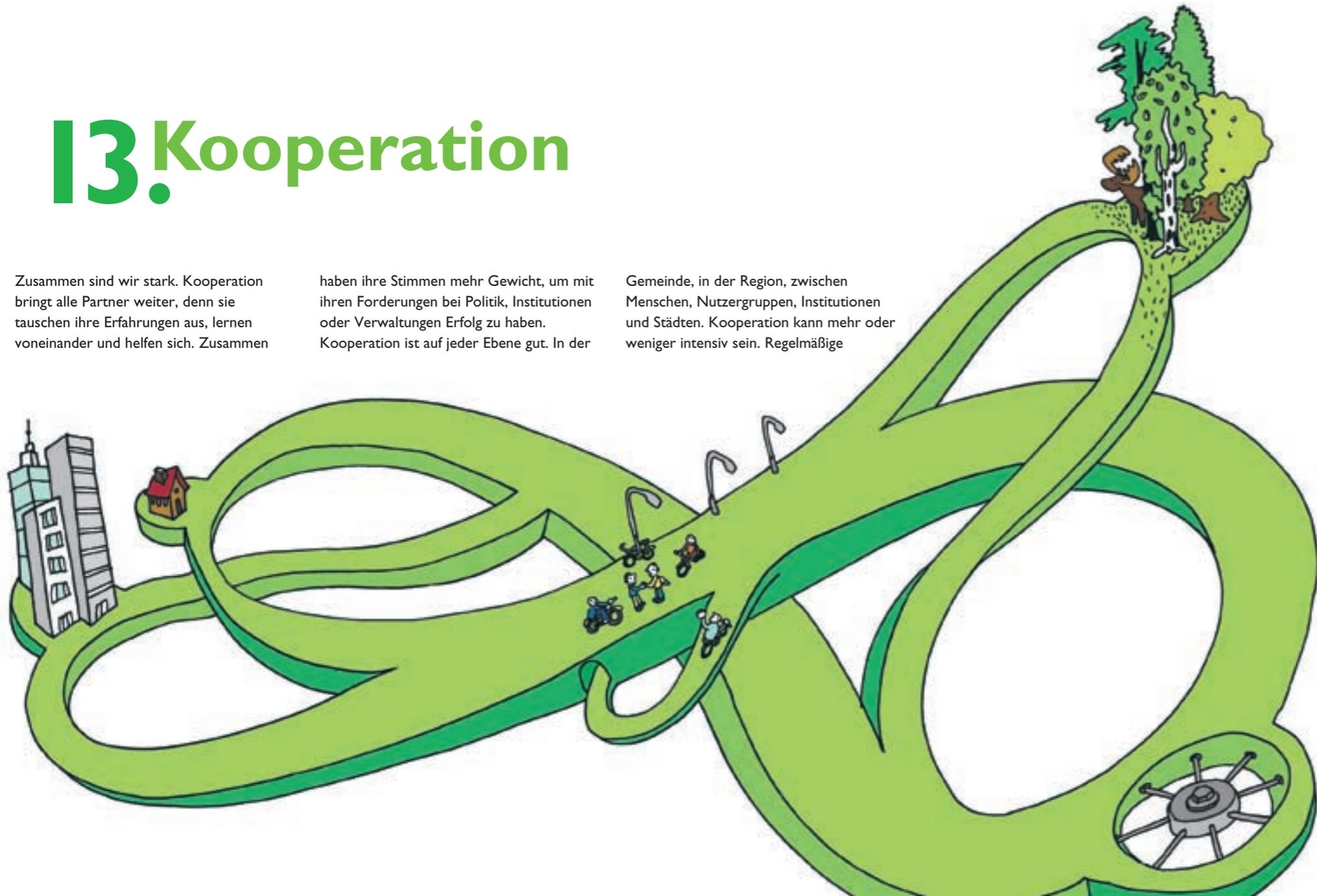
Rostock hat im BSC-Projekt sowohl mit dem Stadtprofil gearbeitet als auch das BYPAD durchgeführt. Die Stadt hat anschließend beide Verfahren miteinander verglichen und so die Unterschiede in der Methode und in den Ergebnissen genauso wie Vor- und Nachteile herausgearbeitet.

# 13. Kooperation

Zusammen sind wir stark. Kooperation bringt alle Partner weiter, denn sie tauschen ihre Erfahrungen aus, lernen voneinander und helfen sich. Zusammen

haben ihre Stimmen mehr Gewicht, um mit ihren Forderungen bei Politik, Institutionen oder Verwaltungen Erfolg zu haben. Kooperation ist auf jeder Ebene gut. In der

Gemeinde, in der Region, zwischen Menschen, Nutzergruppen, Institutionen und Städten. Kooperation kann mehr oder weniger intensiv sein. Regelmäßige



## Was tun:

Treffen, Konferenzen oder Seminare bringen Leute zusammen. Kommunikation ist heutzutage aber auch über weite Entfernungen einfach. Starke Netzwerke sind attraktiv. Die erhoffte Mitgliedschaft kann motivierend sein, sich zu verbessern und ein ähnliches Niveau zu erreichen.

- Treff' dich mit anderen interessierten Radfahrerinnen und Radfahrern. Gründe einen Verein oder werde Mitglied in einem Fahrrad-Club.
- Lade Verantwortliche aus der Stadtverwaltung ein und rede mit ihnen über Vorteile, Potentiale, Bedürfnisse und Probleme beim Radfahren.
- Lade Experten ein und lass' dich über Radverkehr informieren und motivieren.
- Lade Radfahrende ein und lass' sie ihre Probleme, Bedürfnisse, Wünsche und Vorschläge vortragen.
- Arbeite mit anderen Gemeinden und Städten zusammen.
- Mach' den ersten Schritt und sei geduldig.

## Baltic Sea Cycling

Das Ziel des „Baltic Sea Cycling“-Projekts ist es, Kooperation und Diskussion in der Ostseeregion über das Fahrrad als Verkehrsmittel voranzubringen und attraktive und nachhaltige Städte zu schaffen. Das Projekt wird unterstützt von der Europäischen Union im Rahmen des Interreg-III-B-Programms. Das Projekt hat Partner in sechs europäischen Ländern: Hauptsächlich 16 Verwaltungen von Städten, Ämtern und Kreisen. Vier Radfahrverbände, ein Tourismusverband und die schwedische Straßenbehörde nahmen ebenfalls teil. Die Partner trafen sich dreimal im Jahr auf Workshops zum Erfahrungsaustausch. Sie probierten viele Maßnahmen zur Radverkehrsförderung aus, sogenannte Pilotaktionen, und betrieben viel Öffentlichkeitsarbeit in diesen drei Jahren. Die besten Ideen und Projekte werden in diesem Inspirationsbuch präsentiert.



Start-Konferenz in Örebro 2004

Innerhalb des Projektes hat die enge Kooperation zwischen Stadtverwaltungen und Radfahrverbänden auf lokaler Ebene sehr gute Ergebnisse gebracht. Beispiele: Die Kooperation zwischen Rostock und dem ADFC und Klaipeda und dem litauischen Radfahrverband.



Workshop in Suwalki 2006



Workshop in Jurmala 2007



Studienfahrt in Siauliai 2005



Internetseite [www.ecf.com](http://www.ecf.com)

## ECF

Der Europäische Radfahrerverband wurde 1983 durch zwölf Radfahrverbände gegründet. Inzwischen sind 48 Organisationen in 36 Ländern Mitglieder. Sie sind auf lokaler, regionaler und nationaler Ebene fahrradpolitisch aktiv. Der ECF fördert das Fahrrad auf europäischer und internationaler Ebene in der Verkehrs-, Umwelt- und Tourismuspolitik. Die Organisation vertritt die Sicht der Radfahrenden und knüpft ein dichtes europäisches Netzwerk aus Radfahrenden und Nutzergruppen mit Politikern, Industrie, Medien, Planern, Bahnunternehmen und der Tourismusindustrie.

➔ [www.ecf.com](http://www.ecf.com)

## Cities for cyclists

Cities for Cyclists ist ein Netzwerk aus Städten, die an der Förderung des Radverkehrs in Städten arbeiten und den Erfahrungsaustausch pflegen. Politiken und Praktiken von fahrradfreundlichen Städten in Europa werden hervorgehoben, um andere zum Nachmachen zu ermutigen. Ein wichtiger Teil der Aktivitäten ist das Aussenden von relevanten Informationen bezüglich Forschungsergebnissen etc. Ein anderer wichtiger Teil ist die Verbesserung der Kooperation zwischen Nutzern und denjenigen, die Infrastruktur zum Radfahren planen.

➔ [www.cities-for-cyclists.org](http://www.cities-for-cyclists.org)



MoCuBa-Film: James Bond fährt Rad

## MoCuBa Projekt

MoCuBa ist ein Interreg-III-B-Projekt, das sich mit der Mobilitätskultur im Ostseeraum beschäftigt. MoCuBa will nachhaltige Verkehrsmittel als Teil einer größeren Strategie fördern – unter besonderer Berücksichtigung von Lebensstilen. Das Ziel ist, Entscheidungsträger durch gute Beispiele zu inspirieren, sich um eine nachhaltigere Mobilitätskultur zu kümmern.

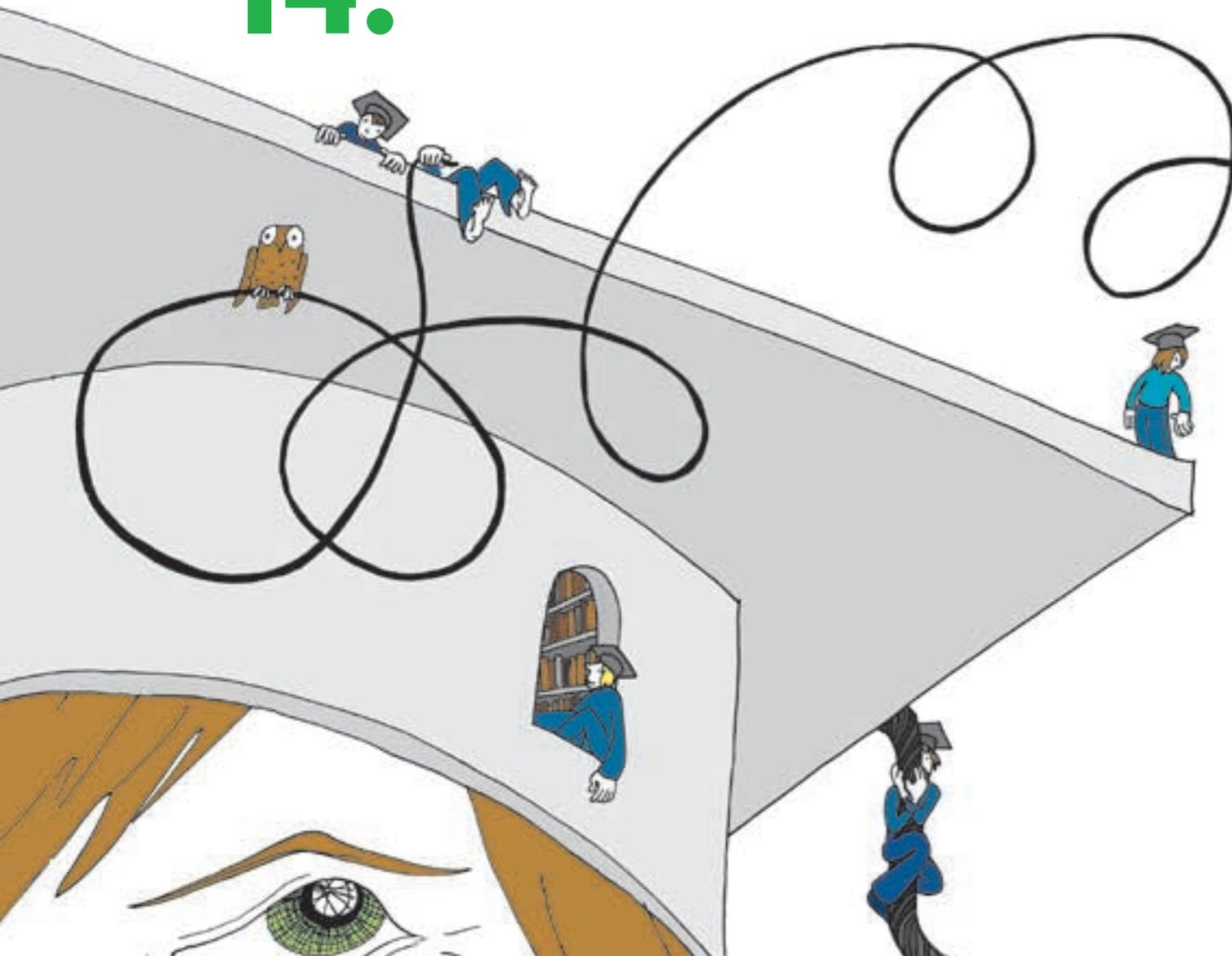
➔ [www.mocuba.net](http://www.mocuba.net)

## AGFS

Die „Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V.“ vereinigt die erfahrendsten und progressivsten kommunalen Körperschaften in Nordrhein-Westfalen in Bezug auf Radverkehr.

➔ [www.fahrradfreundlich.nrw.de](http://www.fahrradfreundlich.nrw.de)

# 14. Studienfahrten



Erweitere deinen Horizont. Es ist sehr nützlich, andere Städte zu besuchen, die in Radverkehrsdingen weiter fortgeschritten sind. Lösungen und gute Beispiele zu sehen und sie in der Realität mit dem Fahrrad zu testen, überzeugt viel mehr als darüber zu lesen oder davon zu hören. Fahrrad-

freundliche Städte haben eine attraktive Atmosphäre, die man selbst erleben muss. Manchmal sind nur Einzelaspekte in der Nachbarschaft besser. Gute Beispiele kennen Radfahrverbände oder Netzwerke fahrradfreundlicher Städte.

## Was tun:

- Fahr' irgendwo anders Rad. Sieh dir andere Städte und Dörfer an, in denen das Radfahren schon einen höheren Stellenwert hat. Suche dir Städte mit ähnlicher Größe und vergleichbaren Bedingungen aus.
- Lade andere interessierte oder verantwortliche Menschen ein, dich auf deiner Radtour zu begleiten. Ihr solltet nicht mehr als 15 sein. Lasst euch von jemanden führen, der über Stadt und Radfahren Bescheid weiß. Sprich mit Radfahrenden, mit Offiziellen und Aktivisten. Sie werden ihre Stadt sicherlich stolz präsentieren. Nimm dir die Zeit, die Stadt danach noch auf eigene Faust zu erkunden.
- Schreibe einen Bericht über die Studienfahrt und sende ihn mit Fotos an andere interessierte Leute und empfehle ihnen, selbst eine Studienfahrt zu unternehmen.



## Der Baltic Sea Cycling Ansatz

Das BSC-Projekt betont die Wichtigkeit des praktischen Radfahrens. Bei den meisten Workshops war auch eine Fahrradtour in der gastgebenden Stadt integriert, um Stärken und Schwächen der lokalen Radverkehrsinfrastruktur zu zeigen. Zusätzlich führte eine Exkursion nach Münster und Groningen, den fortgeschrittensten Fahrradstädten in Deutschland und Holland. Auf einer zweistündigen Radtour wurden viele gute Lösungen präsentiert. Ein Vortrag zeigte den Hintergrund der Entwicklung. Die Teilnehmenden hatten Zeit, die beobachteten Beispiele zu diskutieren und die Atmosphäre fahrradfreundlicher Orte zu spüren. Der ADFC Rostock organisierte eine Tagestour nach Kiel. Die kleine Gruppe wurde von einer Aktiven geführt und traf den Radverkehrsbeauftragten der Stadt. Zwei Gruppen der Rostocker Stadtverwaltung folgten diesem Beispiel.

### Kiel



Angleichung von Bordsteinkanten in Kiel



Angebotsstreifen anstelle einer zweiten Spur in Kiel

### Örebro



Tunnel mit breiter Durchfahrt erhöht die Sicherheit in Örebro

### Augustów



Radweg im Wald

### Münster



Separate Ampel für linksabbiegende Radfahrende



Fahrradstraße



Radstation

### Groningen



Geschwindigkeitsdämpfung für Radfahrende



Zusätzliche Brücke für Rad- und Fußverkehr



Bevorrechtigte Fahrradroute kreuzt

### Malmö



Spur für Busse, Fahrräder und Taxis



Durchfahrt nur für Radfahrende

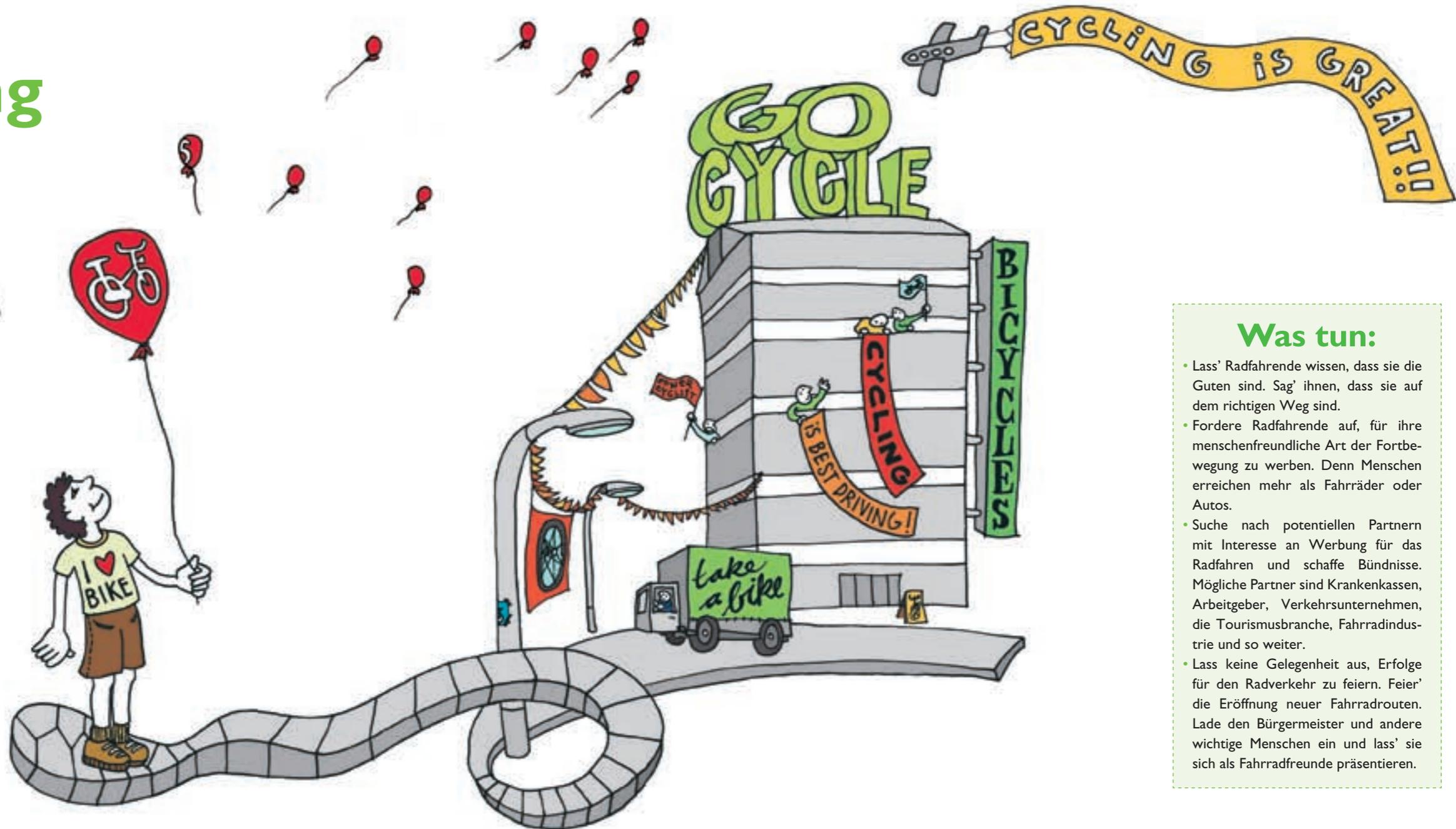


Gestaltung von Übergängen mit Temporeduzierung

# 15. Werbung

Radfahrende treiben sich selbst an, aber Radfahren braucht Energie und Motivation. Werbung ist wichtig, um den Radverkehr in deiner Stadt und Region voranzutreiben und um Leute zu motivieren, aufs Rad zu steigen.

Werbung ist heutzutage überall präsent. Wer nicht wirbt, wird kaum noch wahrgenommen. Seit vielen Jahrzehnten hat die Autoindustrie Milliarden Euro investiert, um ihre Autos zu verkaufen und Autofahren als etwas Positives in den Köpfen zu verankern. Das Ergebnis: Autos haben die Gesellschaft durchdrungen. Die Fahrradindustrie ist im Vergleich dazu schwach. Es gibt nicht viele Firmen, die mit Radfahren Geld verdienen, da Fahrräder billiger sind als Autos. Radfahren ist preiswert und nachhaltig. Und erfolgreich dafür zu werben leider ein Kampf wie David gegen Goliath. Aber Radfahrende sind die Guten – besonders Radfahrerinnen.



## Was tun:

- Lass' Radfahrende wissen, dass sie die Guten sind. Sag' ihnen, dass sie auf dem richtigen Weg sind.
- Fordere Radfahrende auf, für ihre menschenfreundliche Art der Fortbewegung zu werben. Denn Menschen erreichen mehr als Fahrräder oder Autos.
- Suche nach potentiellen Partnern mit Interesse an Werbung für das Radfahren und schaffe Bündnisse. Mögliche Partner sind Krankenkassen, Arbeitgeber, Verkehrsunternehmen, die Tourismusbranche, Fahrradindustrie und so weiter.
- Lass keine Gelegenheit aus, Erfolge für den Radverkehr zu feiern. Feier' die Eröffnung neuer Fahrradrouten. Lade den Bürgermeister und andere wichtige Menschen ein und lass' sie sich als Fahrradfreunde präsentieren.



### Eröffnungszeremonie

Der ADFC Rostock und die Stadtverwaltung organisierten eine Eröffnungszeremonie, als die Schilder des Campus-Velouroutennetzes aufgestellt wurden. Termin war der Campustag für die Erstsemester, auf dem Offizielle aus Politik, Universität, Stadtverwaltung und Studierendenvertretung das erste Schild enthüllten. Eine Band spielte Musik und alle feierten den Fortschritt für den Radverkehr.

Enthüllung eines Wegweisers in Rostock

### Kinospot

Studierende der Rostocker Technischen Kunstschule produzierten einen Kinospot als Teil eines Semesterprojektes. Sie entwickelten ihn in enger Abstimmung mit den BSC-Partnern in Rostock. Der Spot wurde in den wichtigsten Kinos in Rostock für mehrere Monate gezeigt und ist auf der Internetseite [www.fahrradregion-rostock.de](http://www.fahrradregion-rostock.de) zu sehen.



Kinospot „Aufsteiger“

### Fernsehen

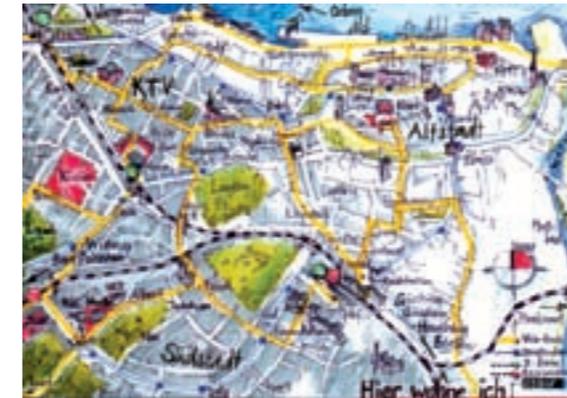
Einer der Studierenden hat eine weitere Idee umgesetzt: Eine Dokumentation von Fahrradtouren in der Region rund um Rostock. Sie wurden mit einer Filmkamera aufgenommen, die am Lenker befestigt war. Die Filme wurden professionell vertont und mit Untertiteln zur Geschwindigkeit und Position des Fahrers aufbereitet. Ein lokaler Fernsehsender zeigte die Filme im Spätabendprogramm (wie „Die schönsten Bahnstrecken Deutschlands“).



„Nachtschleife“, produziert für einen lokalen Fernsehsender

### Give-aways

Rostock und andere Partner haben eine Reihe kleiner, nützlicher Give-aways wie Postkarten, Aufkleber, Pins oder Reflektoren herstellen lassen, um für das Radfahren zu werben.



Postkarte als vorläufiger Fahrradstadtplan für das Stadtzentrum



T-Shirts werben für das Radfahren in Kalmar

### T-Shirts

Einige BSC-Partner stellten T-Shirts zur Radfahrwerbung her. Diese T-Shirts sind gute Motivationsgeschenke.

### Öffentliche Präsentation

Västerås lud die internationalen Partner aus dem BSC-Projekt zu einer öffentlichen Präsentation ihrer Pilotaktion zum Transport mit dem Fahrrad ein. Die Reden der internationalen Partner und eine Radtour mit den Transportgeräten brachten schöne Zitate und Fotos für die Medien, die alle Teilnehmenden motivierten.

### Veranstaltungen

Viele Partner im BSC-Projekt haben Veranstaltungen organisiert, um für das Radfahren zu werben. Die Europäische Woche der Mobilität oder autofreie Tage sind hervorragende Gelegenheiten, um Radfahren zu feiern.



Fahrradtag in Jelgava



## Programm zur Radverkehrsförderung und Fahrradforum in Rostock

Der BYPAD-Prozess in Rostock hat zu einem 20-Punkte-Programm zur Radverkehrsförderung geführt, das von der Bürgerschaft beschlossen wurde. Ein Punkt ist die Gründung eines Fahrradforums, das regelmäßig an Fahrradthemen arbeitet. Das Fahrradforum besteht aus Verantwortlichen aus der Stadtverwaltung und Mitgliedern aller Fraktionen, dem ADFC, anderen Verbänden, der Polizei und den lokalen Verkehrsunternehmen. Es ist dem Stadtentwicklungsausschuss in der Bürgerschaft untergeordnet und trifft sich viermal im Jahr.

➔ [www.rostock-steigt-auf.de](http://www.rostock-steigt-auf.de)



Kollage vom ADFC zur Visualisierung attraktiver Städte



## Vision einer fahrradfreundlichen Stadt

Örebro und Drammen entwickelten eine animierte Software, um einen fahrradfreundlichen Stadtraum zu visualisieren. Zielgruppen waren vor allem Politik und Anwohnerschaft. Beide Städte haben verschiedene urbane Bereiche ausgesucht, um den Nutzen der Animationstechnik besser beurteilen zu können. Sie wählten Orte im Stadtzentrum, in denen es meistens am schwierigsten ist, Lösungen zu finden. Die Pilotaktion zeigte, wie Radfahren die Attraktivität der Stadt beeinflussen kann.



## Politikerradtouren

Der ADFC organisierte in Rostock und im Landkreis Bad Doberan Politikerradtouren, um Probleme und Fortschritte im Radverkehrsnetz zu zeigen. Die persönliche Erfahrung macht die speziellen Schwierigkeiten und Bedürfnisse von Radfahrenden für jeden verständlich. Außerdem haben die Radtouren das Thema auf die politische Tagesordnung und in die Zeitungen gebracht.

Politikerradtour im Landkreis Bad Doberan

## Baltic Sea Cycling Network

Die Städtepartner im „Baltic Sea Cycling“-Projekt haben verschiedene Strategien und Politiken entwickelt, um den Radverkehr bei sich zu stärken. Zusammen haben sie an einer urbanen Fahrradstrategie für den Ostseeraum gearbeitet. Der erste Schritt war die Unterzeichnung einer Deklaration in Kalmar durch die Bürgermeister der teilnehmenden Städte.

➔ [www.balticseacycling.com](http://www.balticseacycling.com)

Diese Geschichte muss weitergehen.



Fahrradexperten in Dresden

## UrBike: Dresdner Deklaration

UrBike, ein Interreg-IIIC-Projekt, lud Fahrradexperten aus ganz Europa zu einem Seminar in Dresden ein. Das Seminar war mit einem Workshop aller Projektpartner kombiniert. Die Fachleute von Radfahrverbänden und anderen Institutionen aus Europa hatten die Möglichkeit, Erfahrungen auszutauschen und sich mit UrBike-Partnern zu beraten. Das Seminar erweiterte das Netzwerk der Fahrradexperten und Partner. Die Teilnehmenden unterzeichneten eine Deklaration, die nach Brüssel gesandt wurde, um die EU-Politik für den Radverkehr zu verbessern.

➔ [www.urbike.net](http://www.urbike.net)

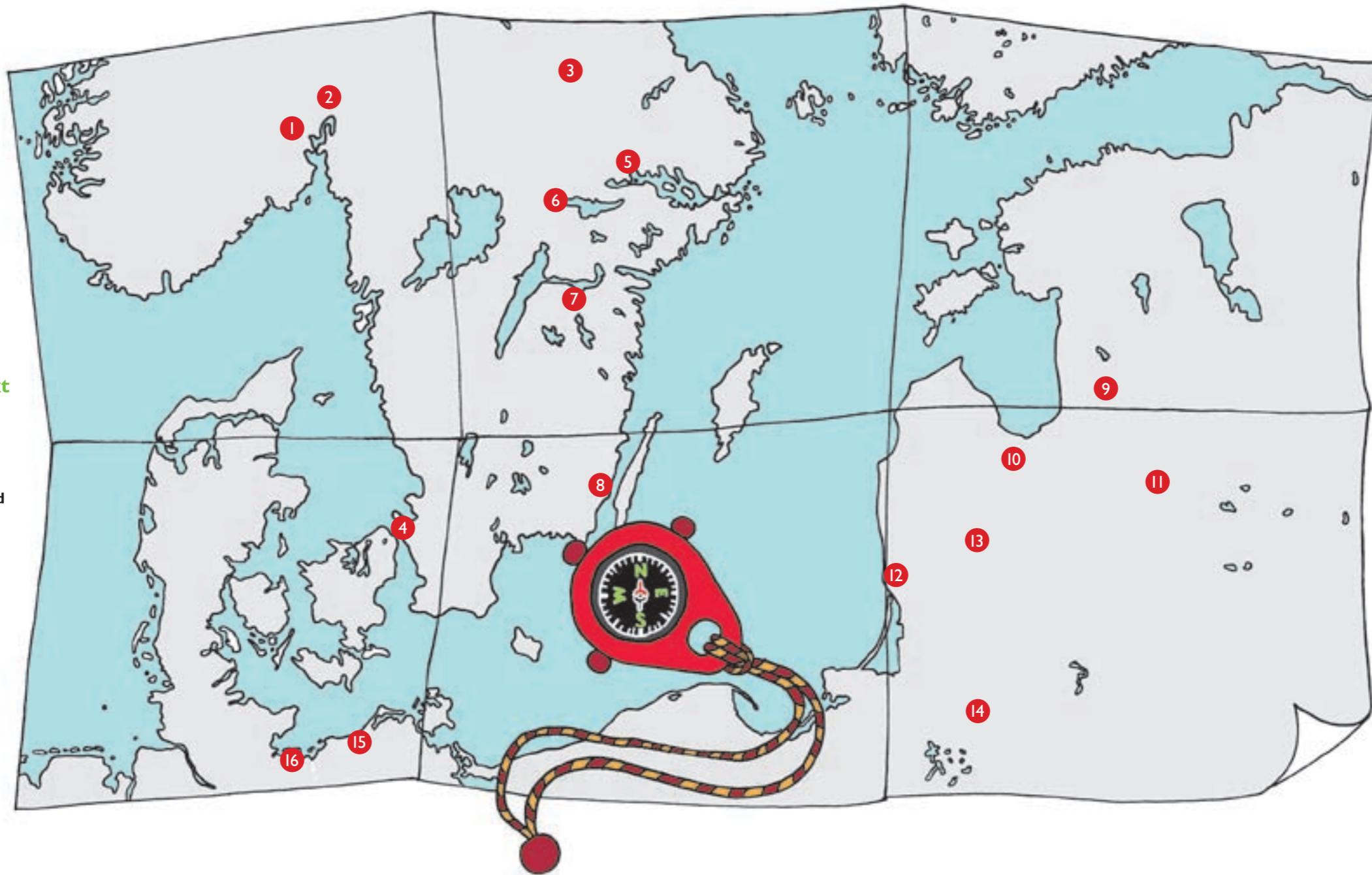


Kalmar

# 17. Radfahr- Partner

## „Baltic Sea Cycling“-Projekt

- 1 Drammen
- 2 Norwegischer Radfahr-Verband
- 3 Schwedische Straßenbehörde
- 4 Schwedischer Fahrrad-Club
- 5 Västerås
- 6 Örebro
- 7 Linköping



- 8 Kalmar
- 9 Cesis
- 10 Jelgava
- 11 Livani
- 12 Klaipeda  
Litauische Radfahr-  
Vereinigung
- 13 Siauliai
- 14 Suwałki
- 15 Fahrradregion Rostock  
Rostock  
ADFC Rostock  
Landkreis Bad Doberan
- 16 Fahrradregion  
Westmecklenburg  
Klützer Winkel  
Rehna  
Grevesmühlen  
Schönberg

## Partner im „Baltic Sea Cycling“-Projekt

### Norwegen

#### Drammen

Frode Graff  
Byplan  
Drammen kommune  
Engene 1, NO-3008 Drammen  
**Telefon:** +47 320 460 96  
**Fax:** +47 320 462 00  
**Mail:** frode.graff@drammen.kommune.no  
www.drammen.kommune.no

#### Norwegischer Radfahr-Verband

Trond Berget  
Syklistenes Landsforening  
Box 8883 Youngstorget  
NO-0028 Oslo  
**Telefon:** +47 224 730 40  
**Fax:** +47 224 730 31  
**Mail:** trond.berget@syklistene.no  
www.syklistene.no

### Schweden

#### Västerås

Solveig Sandberg  
Public Health Departement  
Stadshuset  
SE-72187 Västerås  
**Telefon:** +46 213 928 05  
**Fax:** +46 211 896 55  
**Mail:** solveig.sandberg@vasteras.se  
www.vasteras.se

#### Schwedischer Fahrrad-Club

Jan Svensson  
Cykelfrämjandet

Box 47, SE-25053 Helsingborg  
**Telefon:** +46 854 591 030  
**Mail:** jan.s@cykelframjandet.se  
www.cykelframjandet.se

#### Schwedische Straßenbehörde

Vägverket  
Röda vägen 1, SE-78187 Borlänge  
**Telefon:** +46 771 119 119  
**Mail:** vagverket@vv.se  
www.vv.se

#### Örebro

Eric Poignant  
Box 334 00, SE-70135 Örebro  
**Telefon:** +46 192 114 33  
**Fax:** +46 192 142 30  
**Mail:** eric.poignant@orebro.se  
www.orebro.se

#### Linköping

Hans Lindberg  
Drottninggatan 45, SE-58181 Linköping  
**Telefon:** +46 132 088 97  
**Fax:** +46 132 074 95  
**Mail:** hans.lindberg@linkoping.se  
www.linkoping.se

#### Kalmar

Pär Wallin  
Kalmar kommun, Utvecklingsenheten  
Box 611, SE-39126 Kalmar  
**Telefon:** +46 480 450 162  
**Mobil:** +46 702 574 218  
**Mail:** par.wallin@kalmar.se  
www.kalmar.se

### Lettland

#### Cesis

Inta Adamsons  
Cesis City Council  
Development department  
**Telefon:** +371 412 470 2  
**Mail:** inta.adamsons@dome.cesis.lv  
www.cesis.lv

#### Jelgava

Janis Lange  
11 liela iela 11, LV-3001 Jelgava  
**Telefon:** +371 63 794 55  
**Mail:** janis.lange@dome.jelgava.lv  
www.jelgava.lv

#### Livani

Inese Gavare  
Rigas iela 77, LV-5316 Livani  
**Telefon:** +371 263 155 87; +371 530 780 1  
**Fax:** +371 530 781 6  
**Mail:** inese@livani.lv  
www.livani.lv

### Litauen

#### Klaipeda

Skirmantas Buivydas  
Liepu str 11, LT-91502 Klaipeda  
**Telefon:** +370 463 961 08  
**Fax:** +370 464 100 47  
**Mail:** skirmantas.buivydas@klaipeda.lt  
www.klaipeda.lt

### Litauische Radfahr-Vereinigung

Saulius Ruzinskas  
Lietuvos dviratininku bendrija  
Box 190, LT-91001 Klaipeda  
**Telefon:** +370 61 591 773  
**Fax:** +370 46 492 926  
**Mail:** saulius@dviratis.lt  
www.dviratis.lt

#### Siauliai

Aiste Zaleviciene  
Vasario 16-osios g 62  
LT-76295 Siauliai  
**Telefon:** +370 415 964 64  
**Fax:** +370 415 241 16  
**Mail:** a.zaleviciene@siauliai.lt  
www.siauliai.lt

### Polen

#### Suwałki: Kammer für Landwirtschaft und Tourismus

Marcin Winniczuk  
SIRT Suwałska Izba Rolniczo-Tourystyczna  
Ul. Kosciuszki 82 skr. Pocz. 76  
PL-16400 Suwałki  
**Telefon:** +48 875 666 494  
**Fax:** +48 875 665 494  
**Mail:** sirt@suwalki-turystyka.info.pl  
www.suwalki-turystyka.info.pl

### Deutschland

#### Rostock

Steffen Nozon  
Hansestadt Rostock, Amt für Umweltschutz  
Neuer Markt 1, DE-18050 Rostock  
**Telefon:** +49 381 381 73 28  
**Fax:** +49 381 381 73 73  
**Mail:** steffen.nozon@rostock.de  
www.rostock.de

#### Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club Regionalgruppe Rostock

Thomas Möller  
ADFC Rostock  
St. Georg-Str. 60, DE-18055 Rostock  
**Telefon:** +49 381 660 23 01  
**Mobil:** +49 179 704 19 49  
**Mail:** thomas.moeller@adfc-rostock.de  
www.adfc-rostock.de

#### Landkreis Bad Doberan

Sabine Kattge  
Landkreis Bad Doberan  
August-Bebel-Str. 3, 18209 Bad Doberan  
**Telefon:** +49 382 036 06 23  
**Fax:** +49 382 036 04 00  
**Mail:** kv@lk-dbr.de  
www.lk-dbr.de

#### Klützer Winkel

Bernd Anders  
Amt Klützer Winkel  
Schlossstraße 1, DE-23948 Klütz  
**Telefon:** +49 388 253 930  
**Mail:** b.anders@kluetzer-winkel.de  
www.kluetzer-winkel.de

### Rehna

Volker Jödicke  
Amt Rehna  
Freiheitsplatz 1  
DE-19217 Rehna  
**Telefon:** +49 388 729 290  
**Fax:** +49 388 729 222  
**Mail:** vj@rehna.de  
www.rehna.de

#### Grevesmühlen

Maik Bahr  
Stadt Grevesmühlen  
Rathausplatz 1  
DE-23936 Grevesmühlen  
**Telefon:** +49 388 172 30  
**Fax:** +49 388 172 31 11  
**Mail:** info@grevesmuehlen.de  
www.grevesmuehlen.de

#### Schönberg

Michael Heinze  
Stadt Schönberg  
Am Markt 15  
DE-23923 Schönberg  
**Telefon:** +49 160 938 250 62  
**Fax:** +49 388 283 301 75  
**Mail:** m.heinze@stadt-schoenberg.de  
www.stadt-schoenberg.de

# 18. Attraktive Städte

Ende des 19. Jahrhunderts erlebte Fahrradfahren einen Boom. Es revolutionierte die Mobilität der Menschen und machte sie unabhängiger. Ziele außerhalb der Stadt oder des Dorfes waren leichter zu erreichen. Einem „Mythos“ zufolge, wurden die lokalen Genpoole durch das Radfahren gemischt und intelligentere Kinder zur Welt gebracht. Besonders für Frauen war das Fahrrad ein weiter Schritt in Richtung Unabhängigkeit und Emanzipation. Mit der wachsenden Beliebtheit der Autos im 20. Jahrhundert breiteten sich dagegen Lärm, Gestank und Gefahren in den

Städten und Dörfern aus. Radfahrerinnen und Radfahrer wurden an den Straßenrand gedrängt oder auf enge Radwege. Heutzutage verstopfen Autos die Städte und blockieren sich. Und da die Menschen sich an das Telefon und Internet als Kommunikationsmittel gewöhnt haben, sind sie seltener in ihrer Stadt oder Nachbarschaft unterwegs. Kinder spielen oft lieber am PC als in der freien Natur, Erwachsene setzen sich zum Spinning vor den Fernseher oder gehen ins Fitnessstudio. Umweltverschmutzung bringt den Klimawandel. Es ist also höchste Zeit für einen Sinneswandel.



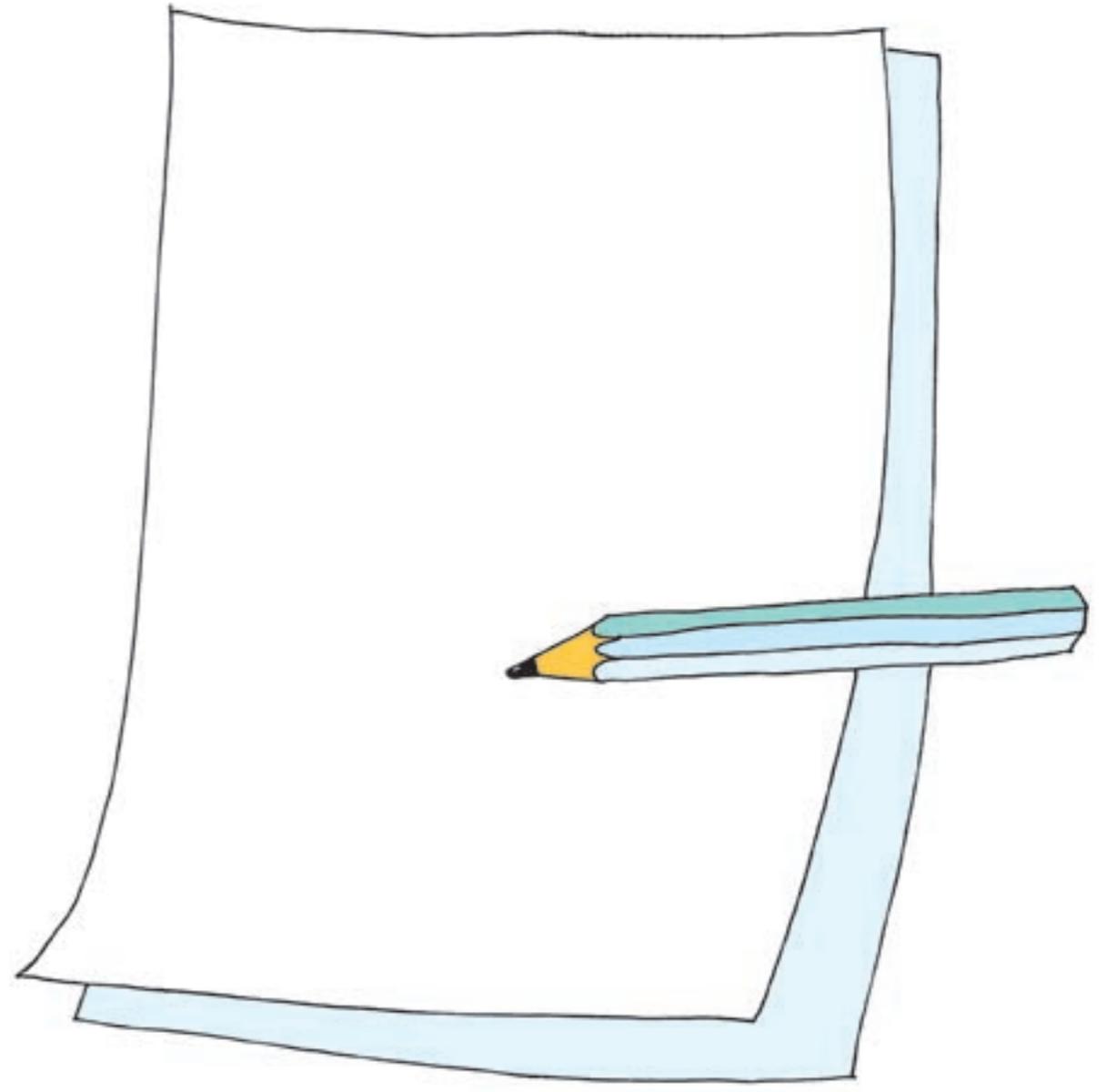
## Menschen machen Städte attraktiver



Frode Graff, Steen Jacobsen, Marie Joelsson, Lars Lindén, Solveig Sandberg, Birgitta Berg, Carl-Johan Ström, Sandra Fagerlund, Ingrid Allard, Andreas Porsvald, Jan Svensson, Gunnar Persson, Carinne Lancereau, Patrick Leijon, Eva Norman, Eric Poignant, Göte Toftler, Per Hallberg, Jonas Karlsson, Magnus Andersson, Ranald MacDonald, Hans Lindberg, Åke Ståhlspets, Linda Wahlman, Christer Nilsson, Bo Lindholm, Pär Wallin, Helene Snöberg, Peter Borgebäck, Linda Herrström, Kyrre Dahl, Per-Olof Johansson, Inta Adamsons, Janis Rozenbergs, Janis Zalugotnis, Igors Meecs, Raitis Sijats, Janis Lange, Solvita Lurina, Edmunds Valantis, Marite Levina, Diana Kalvisa, Inese Gavare, Marika Rudzite, Asterija Vucena, Janis Daugavietis, Inara Kavane, Inara Gribonika, Iveta Dobele, Andris Vaivods, Rasa Povilanskiene, Neringa Steponaviciute, Skirmantas Buivydas, Vytautas Paukste, Laimute Norkiene, Egle Brezgyte, Saulius Ruzinskas, Frankas Wurf, Linas Vainius, Sigita Kamarauskiene, Orianta Kazeniene, Daiva Griekiene, Ieva Kascionyte, Vitalija Ulkyte, Rasa Maciene, Elzbieta Niedziejko, Beata Chelmicka-Borizio, Marcin Winniczuk, Anna Andrejok, Jerzy Demianczuk, Steffen Nozon, Holger Matthäus, Christian Pagenkopf, Ute Kulf, Knut Sandhop, Steffen Wandschneider, Heike Schröder, Wilfried Eisenberg, Kristina Koebe, Thomas Möller, Ralf Kähler, Claudia Naujoks, Sabine Kattge, Kristin Godewols, Doreen Möller, Maria Schultz, Nicole Kuprat, Bernd Anders, Hans-Egon Kohl, Katrin Stehlik, Wenke Karnatz, Volker Jödicke, Gudrun Zubke-Höpel, Martina Kautzky, Susanne Kiphut, Maik Bahr, Holger Janke, Michael Heinze, Gesa Holzerland, Heike Westphal, ...

# 19. Deine Inspirationen

Jetzt bist du an der Reihe, das Radfahren zu fördern.



## Deine Produkte und Dienstleistungen

Dieses Buch will so viele Menschen wie möglich erreichen. Wenn du eine Neuauflage oder eine Übersetzung in eine andere Sprache unterstützen willst, kannst du dies mit einer Anzeige auf diesen Seiten tun.

Nimm Kontakt auf mit der Stadt Örebro oder mit [thomas.moeller@radplan-nordost.de](mailto:thomas.moeller@radplan-nordost.de).

