



Jury-Mappe

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

Kategorie „Fahrradfreundlichste Entscheidung 2008“

„best for bike“ ist eine Initiative von:



Bundesministerium
für Verkehr, Bau
und Stadtentwicklung

**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.**

Geschäftsführer Harald Hilgers
47803 Krefeld
Konrad-Adenauer-Platz 17
Tel.: 0 21 51/86-42 62
Fax: 0 21 51/86-42 69
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

Breite Straße 161–167
50667 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 1–38) wurden folgenden Kategorien zugeteilt:

- **Infrastruktur fürs Fahrrad** (Markierung, Rastplätze, Abstellanlagen, Brücken, Garagen, Eigenbau)
- **Fahrradrouten bzw. -wege** (Wegweisung und/oder Ausbau ggf. besondere Themen/Verbindungen)
- **Service fürs Fahrrad** (Fahren, Mietfahrräder, Fahrradmitnahme, Reparaturservice, spezielle Dienstleistungen)
- **Promotion/Werbung fürs Fahrrad** (Kampagne, Plakate, Aktionen, Postkarten)
- **Partizipation**
- **Fahrradkarten** (auch Darstellungen im Internet)
- **Verkehrssicherheit**
- **Fahrradtouren und -feste** (geführte Touren und Gruppenveranstaltungen)
- **Innovative Fahrradkonstruktionen** (am Fahrrad bzw. Anhänger und neuartige Modelle)
- **Idee privat** (allg. Vorschläge von Privatpersonen eingereicht)

In einigen Fällen konnten Projekte mehreren Kategorien zugeteilt werden.

Infrastruktur fürs Fahrrad:

- Nr. 1: **Prozessbegleitung und Handlungsempfehlungen zur Reaktivierung stillgelegter Bahntrassen für den Radverkehr**
- Nr. 2: **Freigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung**
- Nr. 3: **Radverkehrsstrategie für Hamburg**
- Nr. 4: **Entwicklung und Steuerung Handlungsprogramm Alleinwege auf stillgelegten Bahnstrecken in NRW**
- Nr. 5: **Schutz- und Aufstellfläche für Radfahrer in einer abknickenden Vorfahrt**
- Nr. 6: **Programm „Fahrradfreundliches Heilbronn“**

Fahrradrouten bzw. -wege:

- Nr. 7: **„Gesunde Radrouten NRW“**
- Nr. 8: **Grünmetropole**

Service fürs Fahrrad:

- Nr. 9: **„HermannBike“**
- Nr. 10: **600 Fahrräder für Studierende mit Erstwohnsitz**
- Nr. 11: **Fahrrad-Wagen bei „metronom“- Verkehrsgesellschaft**
- Nr. 12: **Fahrradleasing zur Förderung nachhaltiger Mobilität**
- Nr. 13: **Mobilität NEU kombiniert - Mit dem Faltrad in Bus, Stadtbahn und Zug**
- Nr. 14: **Umsonstfahrer* - Lotte darf mit**
- Nr. 15: **Regionalerschließung mit Bus und Fahrrad**
- Nr. 16: **Solarfähre**
- Nr. 17: **„Präventionskurs Radfit“**
- Nr. 18: **Verhinderung von verkehrswidrigem Parken auf Radwegen**



Inhaltsverzeichnis

Promotion/Werbung fürs Fahrrad:

- Nr. 19: Deutsche Übersetzung „Cycling - Inspiration Book“: Fahr Rad! Wege zur Fahrradstadt
- Nr. 20: Mit dem Rad zur Arbeit
- Nr. 21: Wettbewerb „Fahrradfreundlichster Arbeitgeber in Karlsruhe“
- Nr. 22: Kampagne für mehr Rücksichtnahme
- Nr. 23: Kunstaktion „Irre Räder“
- Nr. 24: allrad - bike 2 business
- Nr. 25: Unsere große Radlerinitiative
- Nr. 26: Essener Fahrradkalender

Partizipation:

- Nr. 27: „Mobile Bürgerversammlung“

Fahrradkarten:

- Nr. 28: Fahrradstadtplan für Berliner Regierungsviertel

Verkehrssicherheit

- Nr. 29: „Mein Fahrradtagebuch“
- Nr. 30: Radwegdetektive
- Nr. 31: Netzwerk „Verkehrssichere Städte und Gemeinden im Rheinland“

Fahrradtouren und -feste:

- Nr. 32: „Tour de Frömmescht“ - Der Familienwandertag
- Nr. 33: Fahrradfest Möhnesee für Jung und Alt

Innovative Fahrradkonstruktionen:

- Nr. 34: Fahrradsattel mit Gesundheitsbonus
- Nr. 35: „Chainrunner“

Idee privat:

- Nr. 36: Dirt Bike Bahn für Gottleuba -Berggießhübel
- Nr. 37: Fit durch Radfahren
- Nr. 38: Exit Rost



Nr. 1: Prozessbegleitung und Handlungsempfehlungen zur Reaktivierung stillgelegter Bahntrassen für den Radverkehr - Seite 1

→ Mit Hilfe von Workshops, Homepage und einer praxisnahen Broschüre *Entwicklungspotentiale, Strategien und Maßnahmeempfehlungen zur Reaktivierung stillgelegter Bahntrassen für den Radverkehr* zu entwickeln.

Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Reaktivierung stillgelegter Bahntrassen für den Radverkehr
- **Bisherige Ergebnisse:** Homepage, Broschüren, Anfragen anderer Bundesländer
- **Finanzierung:** Bundes- und Landesmittel
- **Zeitraum:** 01.10.2006 bis 31.12.2008

Ausführliche Beschreibung:

→ Seit einigen Jahren besteht die interministerielle Projektgruppe „Radfahren in Thüringen“ unter der Leitung des Thüringer Ministeriums für Soziales, Familie und Gesundheit (TMSFG). Sie hat sich zum Ziel gesetzt, das Radfahren als Teil des umweltfreundlichen Verkehrsverbundes zu fördern und vor allem der Bevölkerung die gesundheitlichen Vorzüge des Radfahrens bewusst zu machen. Der Präventionscharakter spielt dabei eine herausragende Rolle.



Im Jahr 2007 stand die Unterstützung der Reaktivierung von stillgelegten Bahntrassen für den Radverkehr im Mittelpunkt der Aktivitäten des TMSFG/der SABIT e.V. Dafür wurde von der SABIT e.V. ein Leitfaden zur Nachnutzung stillgelegter Bahnstrecken erarbeitet. Diese Öffentlichkeitsarbeit soll das Interesse von Behörden, Politik und Wirtschaft in ganz Deutschland an den bisher wenig genutzten Potentialen einer Bahntrassennutzung wecken.



In einem Fachgespräch im Oktober 2007 mit mehreren Thüringer Kommunen wurde der materielle und ideelle Wert dargestellt, wie wichtig z.B. der Erhalt des Streckenprofils und die Durchgängigkeit von Brücken und Tunnel sind. Außerdem wurde das Tourismuspotential von Radrouten auf Bahnstrecken benannt sowie deren Umsetzung und Förderung aufgezeigt und diskutiert.

Das nachfolgend aufgeführte Potential der zahlreichen Kilometer stillgelegter Bahntrassen lässt sich vor allem

für die touristische Vermarktung nutzen:

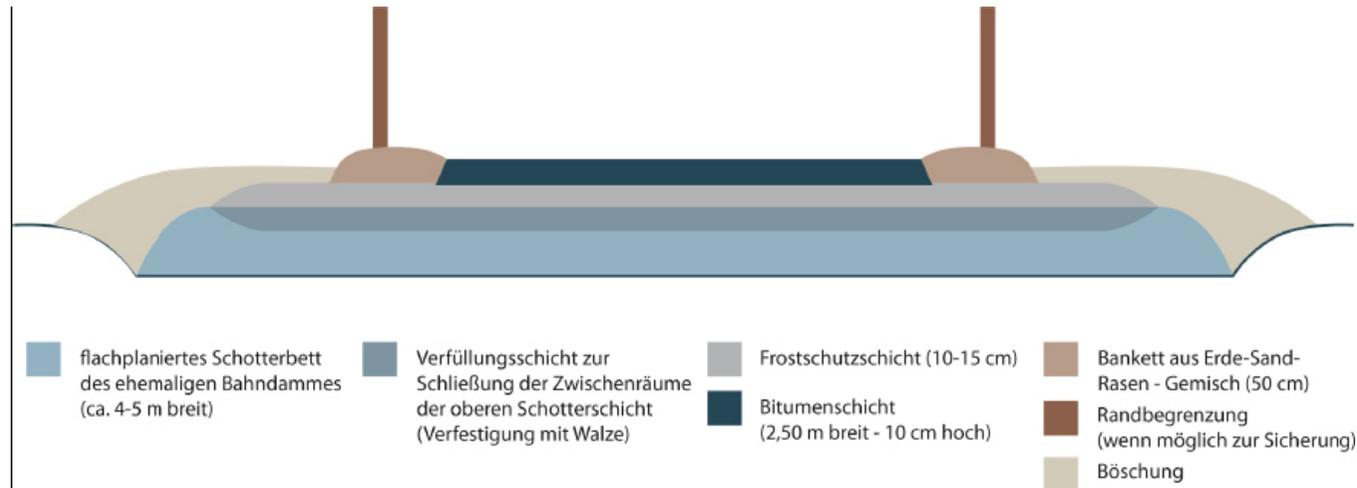
- Geringe Steigungs- und Gefällstrecken auch in bergigen Regionen
- Die besonders radfreundlichen Bedingungen motivieren besonders Neueinsteiger und Familien zum Radfahren
- Nutzung auch für Wanderer, Nordic Walker, Rollstuhlfahrer und Skater
- Meist zusammenhängende Abschnitte zum Radfahren abseits vom motorisierten Verkehr
- Erlebnis und Erkundung „Ehemalige Bahntrasse“ und damit Bewusstseinsbildung/Information zu regionalen Besonderheiten und zur Geschichte - Radweg als Kulturweg



Der Weg von der Stilllegung über die Umwidmung und Fördermöglichkeiten bis hin zur technischen Umsetzung wird in einem erarbeiteten Leitfaden vermittelt. Damit soll den Gemeinden und Städten in Deutschland Hilfe zur Selbsthilfe gegeben werden, um den Prozess der Nachnutzung ehemaliger Bahntrassen eigenständig zu gestalten. Der Leitfaden beschreibt das Prozedere bis zur



Nr. 1: Prozessbegleitung und Handlungsempfehlungen zur Reaktivierung stillgelegter Bahntrassen für den Radverkehr - Seite 2



gewünschten Nachnutzung fachgerecht. Auf der Internetseite www.gesund-durch-radfahren.de bzw. in der Broschüre sind die Informationen zur Vorgehensweise, zu anfallenden Kosten und die bundesweiten Ansprechpartner des DB Konzerns abrufbar. Dabei liegt der Schwerpunkt bisher bei den Fördermöglichkeiten für Thüringen.



Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

- ➔ Interesse von Behörden, Politik und Wirtschaft soll für das Thema geweckt werden
- ➔ Die Idee der Bahntrasse als Radweg ist zeitgemäß, fortschrittlich, Sprit sparend und umweltschonend sowie gesundheitsfördernd
- ➔ Übertragbarkeit auf andere Regionen ist gegeben

Träger

- ➔ Soziales Arbeitnehmer-Bildungswerk in Thüringen e.V.

Info/Ansprechpartner

- ➔ Frau Rusche, Frau Prater
Auenstraße 54
99089 Erfurt
0361/222 484 90
prater@sabit.de
www.gesund-durch-radfahren.de



Nr. 2: Freigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung - Seite 1

→ Die Stadt Oldenburg hat seit 1999 zahlreiche Einbahnstraßen für den Radfahrer in Gegenverkehr freigegeben, bis auf zwei. Auf Antrag des ADFC Oldenburg wurden im Juni 2006 diese beiden letzten Oldenburger Einbahnstraßen (Wallstraße und Steinweg) für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben. Nach den uns vorliegenden Informationen ist die Stadt Oldenburg damit bisher bundesweit die einzige Großstadt, in der alle Einbahnstraßen in Tempo-30-Zonen für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben wurden.

Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Freigabe möglichst vieler Einbahnstraßen, um Hemmnisse für den Radverkehr zu reduzieren und damit den Radverkehr zu fördern.



- **Bisherige Ergebnisse:** Der Radverkehr in einigen der betroffenen Straßen hat zugenommen. Eine Zunahme von Radverkehrsunfällen in den freigegebenen Einbahnstraßen oder durch die Maßnahme verursachte Unfälle sind nicht feststellbar. Von einer dauerhaften Freigabe kann daher nun ausgegangen werden. Es sind inzwischen alle Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben.
- **Finanzierung:** kommunale Haushaltsmittel (ohne besonderen Etat)
- **Zeitraum:** ca. 1999 bis Juni 2006

Ausführliche Beschreibung:

→ Die Stadt Oldenburg ist mit knapp 160.000 Einwohnern die viertgrößte Stadt Niedersachsens. Sie hat aufgrund günstiger topographischer Voraussetzungen sowie aus traditionellen Gründen einen überdurchschnittlichen Radverkehrsanteil im Modal Split von 20 bis 22%, aber auch einen gleichfalls überdurchschnittlichen Kfz-Verkehrsanteil von 55% [SocialData 1997].

Aufgrund der Änderungen der Straßenverkehrsordnung im Jahre 2000, nach einer vorhergehenden Testphase ab 1997, entschloss sich auch die Stadt Oldenburg in einem Pilotversuch zuerst im Bereich der Fußgängerzone und drei weiteren Einbahnstraßen im Stadtgebiet, Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung zu öffnen. (Unechte Einbahnstraßen für den Radverkehr – mit entsprechendem baulichem und finanziellem Aufwand

– gab es in der Stadt Oldenburg auch schon vorher an einigen Stellen).



Anfänglich wurden die freizugebenden Straßen sorgfältigst und vorsichtig auf ihre Eignung hierfür geprüft. Die ersten Erfahrungen waren äußerst positiv bzw. es gab keinerlei negative Effekte festzustellen. Daher wurde 2001 die Entscheidung getroffen, auf eine strenge Prüfung der Einhaltung der Voraussetzungen der VwV-StVo zu verzichten und grundsätzlich alle Straßen bis auf zwei bedenkliche Straßen freizugeben. Hierzu gehörten insbesondere die innenstadtnahen Straßen Steinweg (sehr schmal, linksseitiges Kfz-Parken, Besuchereingang eines städtischen Krankenhauses) und ein Abschnitt der Wallstraße (Taxenstände für die Fußgängerzone, Ausfahrt eines stark frequentierten Parkhauses).

Nachdem durch die Neuordnung der Parkhaus-Ausfahrt die Hinderungsgründe für eine Freigabe der Wall-



Nr. 2: Freigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung - Seite 2

straße entfielen, beantragte der ADFC Oldenburg vor zwei Jahren im Verkehrsausschuss des Rates der Stadt Oldenburg die einvernehmlich als problematisch angesehene, aber nun symbolträchtige Freigabe der letzten Einbahnstraße Steinweg.

Nachdem „...Unfälle oder vermehrte Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmern nicht bekannt geworden“ sind, können in Oldenburg „...alle Einbahnstraßen vom Radverkehr in beide Richtungen befahren werden“, hieß es in dem daraus resultierenden Bericht der Verwaltung für den Verkehrsausschuss – die Einbahnstraßen waren bereits vor dem Beginn der Sitzung freigegeben worden.



Auch jetzt kann die Polizei keine vermehrten Unfälle mit in Gegenrichtung verkehrenden Radfahrern vermelden. Nachdem auch der ADFC damals die Freigabe des Steinweges kritisch gefunden hatte, findet auch er dieses optimale Ergebnis nach zwei Jahren äußerst erfreulich.

Insgesamt wird daher nun von allen Beteiligten (Verwaltung, Polizei, ADFC) die vorerst versuchsweise vorgenommene Freigabe der Einbahnstraßen als unproblematische Maßnahme angesehen, die sich auch unter schwierigen Rahmenbedingungen bewährt hat.

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ In vielen Kommunen gibt es noch immer starke Vorbehalte gegen die Freigabe der Einbahnstraßen in Gegenrichtung für den Radverkehr. Durch die Oldenburger Entscheidung kann dies positiv motivierend sowie eine bundesweite Vorbildfunktion für die Kommunen sein. Weiterhin könnte dies eine Änderung der StVO initiieren, die Freigabe zum Regelfall zu erklären und somit die Zusatzbeschilderung überflüssig zu machen.

Träger

→ Stadt Oldenburg

Info/Ansprechpartner

→ Herr Klostermann
Fachdienst Verkehrsplanung
Industriestraße 1
26105 Oldenburg
0441/235-23 51
verkehrsplanung@stadt-oldenburg.de



Nr. 3: Radverkehrsstrategie für Hamburg - Seite 1

→ Radfahren in Hamburg soll sicherer und attraktiver werden. Deshalb hat die Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt eine Radverkehrsstrategie erarbeitet, die eine langfristige Perspektive für die Verbesserung des Hamburger Radverkehrssystems aufzeigt. Dieser Prozess wurde durch das Fahrradforum, ein Gremium aus Vertretern von Verwaltung, Politik und Verbänden, begleitet. Im Fahrradforum wurden Ziele und Maßnahmen in den verschiedenen Handlungsfeldern beraten. Hierzu gehört nicht nur die Infrastruktur zum Fahren, sondern z. B. auch Fahrradparken, Routenwegweisung, Verknüpfung mit dem Öffentlichen Personennahverkehr, Erhöhung der Verkehrssicherheit, Öffentlichkeitsarbeit und Mobilitätsziehung. Auf Grundlage der Handlungsempfehlungen des Fahrradforums wurde – ergänzt um übergeordnete Ziele und Leitlinien – die umfassende Strategie formuliert.

Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Verdoppelung des Radverkehrsanteils
- **Bisherige Ergebnisse:** Erste Radweginstandsetzungen, personelle Aufstockung im Referat
- **Finanzierung:** 2008: 4,8 Mio. €; 2009: 6 Mio. €
- **Zeitraum:** 2008 – 2015

Ausführliche Beschreibung:

→ Zu den übergeordneten Zielen der Radverkehrsstrategie gehört, dass der Modal-Split (Anteil des Radverkehrs an allen Wegen) von 9 % (Stand 2002) bis zum Jahr 2015 verdoppelt werden soll. Dann soll auch das Netz der stadtteilübergreifenden Fahrradroutes („Magistralen“) durchgängig hindernisfrei und komfortabel

befahrbar sein. Das sind ehrgeizige Ziele, ebenso wie die angestrebte Senkung der Unfallzahlen (mit Radfahrerbeteiligung) trotz steigenden Radverkehrsaufkommens.

Zu den Grundsätzen und Leitlinien gehört, dass das Fahrrad integrierter Bestandteil des Gesamtverkehrssystems ist und als vollwertiges Verkehrsmittel anerkannt wird. Die guten Ausgangsbedingungen fürs Radfahren, wie die ebene Topographie, die kompakte und verdichtete Innenstadt, die eigenständigen Stadtteilzentren mit Einzugsbereichen im idealen Entfernungsbereich für den Radverkehr u.a. sollen ausgeschöpft werden.



Der größte Teil der Radverkehrsstrategie wird durch die konkreten Empfehlungen des Fahrradforums gebildet. Diese gliedern sich in sieben Handlungsfelder:

- Gute Wege für den Radverkehr
- Gute Bedingungen zum Fahrradparken
- Bessere Verknüpfung von Radverkehr und öffentlichem Verkehr
- Umweltbewusstes Mobilitätsverhalten und höhere Verkehrssicherheit
- Öffentlichkeitsarbeit für ein besseres Fahrradklima
- Ausschöpfen der Potenziale im



- Fahrradtourismus
- Mehr Service rund ums Rad

Die in jedem Handlungsfeld enthaltenen Einzelpunkte summieren sich insgesamt auf 80 Stück auf. Zu den wichtigsten Maßnahmen gehören die weitere Anpassung der Radwege an den heute gültigen bautechnischen Standard, die Herrichtung der überwiegend abseits stark befahrener Straßen verlaufenden, stadtteilübergreifenden Routen (Magistralen), der weitere Ausbau von Bike+Ride-Anlagen an S- und U-Bahn-Stationen, die Ausschreibung eines Fahrradleihsystems sowie die Durchführung einer Kampagne, die zur Fahrradnutzung motiviert und das Fahrradklima verbessert.

Die Radverkehrsstrategie versteht sich nicht als fertiges Papier, sondern als Prozess, bei dem in regelmäßigen Abständen der Umsetzungsfortschritt überprüft und ggf. angepasst und nachgesteuert wird. Hierfür soll das Fahrradforum auch weiterhin zusammentreten.



Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Mit der neuen Radverkehrsstrategie verfügt Hamburg erstmals über ein umfassendes Konzept, das eine langfristige Perspektive für das gesamte Hamburger Radverkehrssystem mit seinen unterschiedlichen

Nr. 3: Radverkehrsstrategie für Hamburg - Seite 2

Bausteinen aufzeigt. Neben übergeordneten Zielen, wie z. B. der Verdoppelung des Radverkehrsanteils an allen zurückgelegten Wegen, sind darin Grundsätze und Leitlinien der künftigen Radverkehrspolitik sowie über achtzig Einzelpunkte aufgeführt, die schrittweise bis 2015 umgesetzt werden sollen. Zur Sicherung einer Legislaturperioden übergreifenden Kontinuität wurden über das Fahrradforum die verkehrspolitischen Sprecher der bisherigen drei Bürgerschaftsfraktionen einbezogen. Zusammenfassend lässt sich sagen, dass die Radverkehrsstrategie das beste Konzept ist, das Hamburg auf diesem Gebiet je hatte.

Träger

- ➔ Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, Referat V 14

Info/Ansprechpartner

- ➔ Olaf Böhm
Stadthausbrücke 8
20355 Hamburg
040 / 42840-2621
olaf.boehm@bsu.hamburg.de



Nr. 4: Entwicklung und Steuerung Handlungsprogramm Alleenwege auf stillgelegten Bahnstrecken in NRW - Seite 1

→ Radwege auf stillgelegten Bahnstrecken sind keine Neuheit. Jeder Einzelfall war in der Vergangenheit jedoch mit einem Kraftakt in Verbindung mit der Klärung von Kaufpreisen, Grunderwerb, Bahntechnik und Eisenbahnrecht verbunden.

Dies zu ändern und den Bau vieler attraktiver und verkehrssicherer Radwege in kurzer Zeit zu ermöglichen, ist Ziel der von der Landesregierung beschlossenen Initiative „Alleenradwege auf stillgelegten Bahnstrecken in NRW“. Zielsetzung ist, zunächst rund 300 km von insgesamt über 600 km Bahntrassen zu nutzen. Wichtige Rahmenbedingung ist die Konzeption, Prozesssteuerung und Umsetzung durch die Bahnflächenentwicklungsgesellschaft NRW (BEG), um zügig in einem transparenten Verfahren und im Konsens mit den Baulastträgern einen besonderen Impuls für den Radverkehr in NRW zu setzen.

Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Bau von rd. 300 km Radwege auf stillgelegten Trassen der Deutsche Bahn AG
- **Bisherige Ergebnisse:** Der Ausschuss für Bauen und Verkehr des Landtages NRW hat am 29. Mai 2008 das Handlungsprogramm des Ministeriums für Bauen und Verkehr gebilligt. Die Fertigstellung der ersten rd. 50 km erfolgt im Jahre 2008
- **Finanzierung:** Förderung durch das MBV mit 75% bei 25% Eigenanteil der öffentlichen Hand (Kommunen, Kreise). Bau von Radwegen durch Strassen NRW (100%)
- **Zeitraum:** 2008 bis 2012

Ausführliche Beschreibung:

→ Für den Radverkehr in NRW bieten stillgelegte Bahnstrecken eine große Chance. Auf ihnen können sichere Radwege entstehen, abseits stark befahrener Bundes-, Landes- oder kommunaler Hauptstraßen; es können direkte Schulwege geschaffen, Stadtzentren und Stadtteile attraktiv verbunden und der (Fahrrad-) Tourismus gestärkt werden. Die vorhandenen Brücken, Viadukte oder Dämme (Kunstabauwerke) auf der Trasse ermöglichen ein barrierefreies und verkehrssicheres Fahren.

Entscheidend ist der Qualitätsunterschied dieser Radwege zu anderen Streckenführungen:

- Es bestehen kaum Störungen durch andere Nutzer (Kfz-Verkehr, Ein- und Ausfahrten, Wirtschaftsverkehr).
- Es müssen deutlich weniger (Haupt-) Straßen höhen-



gleich gekreuzt werden.

- Das Radfahren wird wenig oder gar nicht durch Verkehrslärm beeinträchtigt.
- Auch in bewegtem Gelände sind auf Grund der vorherigen Nutzung als Schienenstrecke keine schwierigen Steigungen vorhanden (im Regelfall maximal 2,5 Prozent).

Indem interessante Landschaftsräume angebunden werden, die bisher nicht oder wenig zugänglich waren, und Relikte aus der Bahngeschichte (z.B. Signale, Weichen, Prellböcke) und besondere Gestaltungselemente (Markierungen, Ausschilderungen, Info-Tafeln) an die Geschichte der Bahnstrecke erinnern, sind die Alleenradwege für alle Generationen eine Mobilitätschance und ein Erlebnisangebot. An vielen Stellen bietet sich erstmals die Chance, dass breite Schichten der Bevölkerung das Fahrrad nutzen. An anderer Stelle sind Schulen zum ersten Mal sicher mit dem Fahrrad zu erreichen.

Besonderheiten der Landesinitiative sind Umfang und Geschwindigkeit der Schaffung von Radwegen auf Bahnstrecken. Dazu werden einerseits alle Förderinstrumente gebündelt. Andererseits gewährleistet die BEG die Voraussetzungen zur zügigen Umsetzung der Projekte. Die hierzu entwickelten Instrumente und Prozesse suchen bundesweit ihres Gleichen:

- Ableitung eines Leitbildes und der Visualisierung von Abschnitten der Bahnstrecke als Alleenradweg unter den Gesichtspunkten Verkehrssicherheit, Attraktivität der Verbindungen und Inszenierung der Landschaft
- Neutrale Grundstückswertermittlung für alle Bahnstrecken durch einen vereidigten Sachverständigen,



Nr. 4: Entwicklung und Steuerung Handlungsprogramm Alleenwege auf stillgelegten Bahnstrecken in NRW - Seite 2

Übergabe an und Abstimmung mit den Baulastträgern und Veräußerung der Liegenschaften zum „gerechten Preis“

- Planung von baulichen Maßnahmen an aktiver Eisenbahninfrastruktur zur EBA-konformen Abbildung der stillgelegten Bahntrasse und Gewährleistung der Freistellungs-fähigkeit (Entwidmung)
- Neutrale Aufklärung über Bodenbelastungen, insbesondere Beprobung des Schotters und Analytik.
- Ermittlung der Kosten der Verkehrssicherung und Nutzung von Brücken, Viadukten und Tunneln durch qualifizierte Gutachter
- Ausschüttung von Ablösebeiträgen zu den Verkehrssicherungslasten der Bauwerke an den Erwerber auf Grundlage eines bundesweit einmaligen Vertrages mit der Deutsche Bahn AG
- Erstentwurf des Förderantrages im Falle von Maßnahmen der Stadtverkehrsförderung
- Veräußerung der Grundstücke des Alleenradweges, vom Entwurf des Kaufvertrages bis hin zur notariellen Beurkundung



Um die entwickelten Qualitätsstandards in der Umsetzung zu erfüllen, arbeitet die BEG eng mit den Kommunen, dem Landesbetrieb Straßen NRW und dem ADFC zusammen. Produkte der Zusammenarbeit sind

- ein Leitfaden für Kommunen und Baulastträger zur Aufklärung aller Fragestellungen im Zusammenhang mit der Umsetzung des Programms und
- eine Handlungsempfehlung für eine funktionale und fahrradfreundliche Führung, Ausschilderung und Ausstattung der Alleenradwege, entwickelt durch den ADFC.

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

Der Bau von rd. 300 km neuer eigenständig geführter Radwege innerhalb der nächsten 4-5 Jahre ist aufgrund der Größenordnung sicherlich einmalig für NRW. Es werden Lücken im vorhandenen Radwegenetz geschlossen und zusätzliche neue Angebote geschaffen.

Das Handlungsprogramm bringt den Alltagsradverkehr sowie den Fahrradtourismus in NRW einen großen Schritt nach vorne.

Die von der BEG entwickelten Konzepte und Instrumente zur Umsetzung des Programms bieten die Chance einer Breitenwirkung auch außerhalb Nordrhein-Westfalens. Obwohl für die BEG als gemeinsamer Tochter von Bahn und Land bundesweit einmalige Voraussetzungen vorliegen, sind die Lösungsbausteine auch auf andere Länder übertragbar.

Träger

- ➔ BahnflächenEntwicklungsgesellschaft NRW (BEG) im Auftrag des Ministeriums für Bauen und Verkehr NRW

Info/Ansprechpartner

- ➔ Herr Thomas Lennertz
Kettwiger Straße 2-10
45127 Essen
0201/747-660
thomas.lennertz@beg.nrw.de

Herr Christof Maisenhälder
Kettwiger Straße 2-10
45127 Essen
0201/747 6617
christof.maisenhaelder@beg.nrw.de
www.beg.nrw.de



Nr. 5: Schutz- und Aufstellfläche für Radfahrer in einer abknickenden Vorfahrt - Seite 1

→ *Jahrelange Beobachtungen des Verkehrsverhaltens insbesondere der Radfahrer an dieser Kreuzung (abknickenden Vorfahrt) haben in diesen Verkehrsversuch gemündet. Der Radfahrer kann komfortabel und sicher die Kreuzung überqueren ohne Überwege und Absteigen in Kauf nehmen zu müssen.*

Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Sichere und komfortable Überquerung der abknickenden Vorfahrt
- **Bisherige Ergebnisse:** Wird gut angenommen, keinerlei behördlich bekannten Unfälle oder Beschwerden
- **Finanzierung:** Realisierung im Rahmen der allgemeinen Straßenunterhaltung
- **Zeitraum:** Beobachtung der Kreuzung seit 2001, Realisierung im Okt. 2007

Ausführliche Beschreibung:

→ Zur Markierung für Radfahrer im Bereich der abknickenden Vorfahrt Beindersheimer Straße/Heßheimer Straße.

Rechtliche Würdigung:

- Nach § 2 Abs. 1 Straßenverkehrs-Ordnung gilt das Rechts-Fahr-Gebot.
- § 9 Abs. 2 S. 2, 3 Straßenverkehrs-Ordnung: „Radfahrer, die nach links abbiegen wollen, brauchen sich nicht einzuordnen. Sie können die Fahrbahn hinter der Kreuzung oder Einmündung vom rechten Fahrbahnrand aus überqueren.“
- § 9 Abs. 2 letzter Satz Straßenverkehrs-Ordnung: „Sind Radverkehrsführungen vorhanden, so

haben Radfahrer diesen zu folgen.“

- Nach § 42 Abs. 2 zu Z. 306 (Vorfahrtstraße) mit Zusatzzeichen „abknickende Vorfahrt“ gilt: „Wer der Vorfahrtsstraße folgen will, muss dies rechtzeitig und deutlich ankündigen, dabei sind die Fahrtrichtungsanzeiger zu benutzen.“



Möglichkeiten für Radler, die von der Unterführung kommend in die Heßheimer Straße wollen:

1. Benutzen des anderen Radweges in der Beindersheimer Straße (Nordseite) von der Eisenbahnunterführung kommend bis zum Fußgängerüberweg in der Beindersheimer Straße. Überquerung am Fußgängerüberweg (man hat nur Vorrang, wenn man schiebt!), Weiterfahrt auf dem Radweg entlang der Beindersheimer Straße in die Heßheimer Straße. Der Radweg in der Heßheimer Straße auf der Nordseite zwischen Beindersheimer

Straße und Westring wurde schon im Dez. 1998 in einer Sofortmaßnahme im Anschluss an die erste Rundfahrt im Rahmen der Überprüfungen nach der Fahrradnovelle, aus der Benutzungspflicht genommen, da die Schäden durch die Baumwurzeln erheblich sind und eine Unfallgefahr darstellen. Diese Möglichkeit wird von den Radfahrern genutzt.

2. Nach der Eisenbahnunterführung bleibt der Radfahrer auf der Fahrbahn. Man stellt Sichtkontakt zu nachfolgendem Verkehr her und ordnet sich wie ein Linksabbieger ein. Man hat damit schon die Hälfte der Fläche, die man zu überqueren hat, hinter sich. Man beobachtet den Verkehr und überquert die restliche Beindersheimer Straße zur Heßheimer Straße hin. In diese kann man wegen Sperrflächenmarkierung und parkenden Fahrzeugen sowieso nicht am rechten Fahrbahnrand entlang einfahren. Diese Möglichkeit wird von der Mehrzahl der Radfahrer genutzt.

3. Der Radfahrer bleibt am rechten Fahrbahnrand etwa bis zum Scheitelpunkt der Kurve. Dort hält man an und versucht über beide Fahrspuren auf die andere Seite zu gelangen. Diese (rein theoretische Möglichkeit) wurde in der Praxis noch nie beobachtet. Wir können diese Variante aus Sicherheitsgründen auch nicht empfehlen, zumal durch das rot-weiße Gitter in Kurvenbereich ein Ausweichen auf den Geh- und Radweg unmöglich ist.

Beobachtungen:

Im Mai 2001 fand ein Ortstermin im Rahmen der Rundfahrt des Arbeitskreises Verkehrssicherheit an dieser Kreuzung und dem Straßenabschnitt zwischen ehemaligem KKK-Eingang und abknickender Vorfahrt Heßheimer Straße/Beindersheimer Straße statt, weil vielfach



Nr. 5: Schutz- und Aufstellfläche für Radfahrer in einer abknickenden Vorfahrt - Seite 2

beobachtet wurde, dass Radler, von der Unterführung auf der Fahrbahn ankommend in Höhe der damaligen KKK auf den (damals noch benutzungspflichtigen) Radweg Richtung Beindersheim wechselten, um dann an der nächsten Bordsteinabsenkung (in Höhe KKK-Parkplatz-Ausfahrt) wieder auf die Fahrbahn zu wechseln, weil sie geradeaus in die Heßheimer Straße wollten. Dieser Wechsel auf die Fahrbahn führte oftmals zu gefährlichen Situationen, da der motorisierte Verkehr auf der Fahrbahn nicht den Radfahrer auf dem Radweg bewusst wahrgenommen hat und die Radler ihr Verhalten nicht angezeigt haben. Damals wurde daher beschlossen, den Radweg aus der Benutzungspflicht zu nehmen, da es für die Radfahrer Richtung Heßheimer Straße sicherer ist, gleich auf der Fahrbahn zu bleiben. Dadurch wird Aufmerksamkeit zwischen den Verkehrsteilnehmern geschaffen. Die Radfahrer verhalten sich dann genauso, nämlich zur Mitte der Fahrbahn hin einordnen, um geradeaus in die Heßheimer Straße zu fahren, wie wir es jetzt markiert haben. Die Aufstellfläche dient dazu die Aufmerksamkeit zu erhöhen und dem Radler einen gewissen Schutzraum zu bieten.

Dieses „Abbiegeverhalten“ hat sich seit dieser Zeit fest etabliert und funktioniert ohne Probleme. Bei der Verwaltung und bei der Polizei sind keine Beschwerden bzw. Unfälle dazu bekannt.

Die Radfahrer verhalten sich zwar wie Linksabbieger, denn viele strecken die Hand nach links aus um ihren Richtungswechsel zu Fahrbahnmitte hin anzuzeigen. Da sie aber geradeaus fahren wurde ein Geradeauspfeil in die Aufstellfläche zum Radlerpiktogramm zu markieren. Wir konnten (zu unterschiedlichen Tageszeiten) mehrfach

beobachten, dass mind. 30 bis max. 50 % der Verkehrsteilnehmer falsch blinken bzw. Handzeichen geben. Der häufigste Fehler ist das Setzen des Blinker links beim geradeaus fahren in die Heßheimer Straße, ebenso wie das Nichtanzeigen des Blinker rechts beim Folgen der Vorfahrtsstraße. Aber auch dieses Fehlverhalten führt nicht zu gefährlichen Situationen oder Unfällen. Die Kreuzung ist unauffällig.



Zusammenfassung:

Die momentane Lösung ist zwar keine Richtlinien-konforme Lösung, entspricht aber dem tatsächlichen Verkehrsverhalten. Es gibt nicht für alle Probleme richtlinienkonforme Lösungen.

Im Rahmen der Verkehrsschau, die am 17.10.07 stattfand, wurde die am 16.10.07 ausgeführte Markierung vor Ort beurteilt. An der Verkehrsschau haben Vertreter

vom ADAC, ADFC, Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz Speyer, Polizeiinspektion Frankenthal, Amt 32, 61 teilgenommen: Man kam zu dem Ergebnis, dass diese pragmatische Lösung zumindest für eine Versuchsphase von 1/2 bis einem Jahr beobachtet werden soll. Die Polizei war aufgefordert, Unfälle/Beschwerden uns zeitnah bekannt zu geben. Bisher sind keine bekannt geworden. Die Lösung wird nun beibehalten.

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

➔ Weil es eine innovative Lösung ist, die sich am „normalen Verkehrsverhalten“ der Radfahrer orientiert und damit der Garant für das Verständnis bei den Verkehrsteilnehmern vorhanden ist.

Träger

➔ Stadtverwaltung Frankenthal (Pfalz)

Info/Ansprechpartner

➔ Frau Andrea Schickendantz
(Fahrradbeauftragte)
06233/89-307
strassenverkehr@frankenthal.de

Frau Sybille Bisswurm
(Verkehrsplanerin)
06233/89-443
stadtbauamt@frankenthal.de
Rathausplatz 2-7



Nr. 6: Programm „Fahrradfreundliches Heilbronn“

→ Der Radverkehrsplan ist ein Konzept, das unter Berücksichtigung fachlicher Grundlagen, Erfahrungswerten, einer Bestandsaufnahme und Analyse, einen Maßnahmenkatalog definiert, dessen Umsetzung ein ausgereiftes Radverkehrssystem schafft und zu einer nachhaltigen Erhöhung des Radverkehrsanteils in der Stadt führen soll.

Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Schaffung einer attraktiven Radverkehrsinfrastruktur zur wesentlichen Erhöhung des Radverkehrsanteils in Heilbronn
- **Bisherige Ergebnisse:** erste Umsetzungen von Punkten aus dem Maßnahmenkatalog
- **Finanzierung:** Finanzmittel aus dem Stadthaushalt
- **Zeitraum:** 2008 - 2025

Ausführliche Beschreibung:

→ Heilbronn soll eine fahrradfreundliche Stadt werden. Das Fahrrad muss ein alltägliches Bild im Straßenraum von Heilbronn darstellen. Auf diese Weise kann die Akzeptanz des Radfahrens bei allen Verkehrsteilnehmern und somit die Verkehrssicherheit wesentlich erhöht werden, was wiederum eine vermehrte Nutzung des Fahrrads zur Folge hat. Verkehrsplanung für den Radverkehr ist vor allem eine Angebotsplanung, die eine Nachfrage erzeugen soll. Aus diesem Grund ist es wichtig,

dass im Radverkehrsplan fixierte Maßnahmenprogramm sukzessive umzusetzen. Nur so kann in Heilbronn eine optimale Radverkehrsinfrastruktur angeboten und der maximal erreichbare Radverkehrsanteil erlangt werden.

Die Stadt Heilbronn hat das Ziel den Radverkehrsanteil wesentlich zu erhöhen. Die Rahmenbedingungen hierfür sind günstig. Durch gezielte Förderung des Radverkehrs soll das Erhöhungspotential ausgeschöpft werden. Für die nachhaltige Förderung des Radverkehrs und zur Erreichung dieses Ziels wird daher das Programm „Fahrradfreundliches Heilbronn“ mit folgenden fünf Grundsätzen festgeschrieben:

1. Berücksichtigung des Radverkehrs bei allen Konzepten für Verkehr, Umweltschutz, Stadtentwicklung und Raumordnung.
2. Berücksichtigung der neuen Planungsgrundsätze der neuen Richtlinien für die Anlage von Straßen (RASt 06) im Sinne einer integrierten Verkehrsplanung mit Betrachtung des Fahrrads als gleichwertiges Verkehrsmittel.
3. Bereitstellung der finanziellen und personellen Ressourcen zur Ermöglichung der sukzessiven Umsetzung des im Radverkehrsplan definierten Maßnahmenprogramms einschließlich der flankierenden Maßnahmen..



nahmen..

4. Umsetzung der Maßnahmen des Radverkehrsplans bis spätestens 2025.

5. Erhöhung des Radverkehrsanteils mittelfristig auf mindestens 10% (Zeithorizont 2012), langfristig auf mindestens 15% (Zeithorizont 2025).

Mit der Umsetzung des Programms „Fahrradfreundliches Heilbronn“ will die Stadt einen wesentlichen Beitrag zur Erhöhung der Lebensqualität für die Heilbronner Bürgerinnen und Bürger leisten.

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Der Radverkehrsplan und das Programm „Fahrradfreundliches Heilbronn“ stellen die wesentlichen Voraussetzungen zum Aufbau eines vollständigen Radverkehrssystems dar. Dies reicht vom Ausbau des Radverkehrsnetzes über die Qualitätsverbesserung bestehender Radverkehrsanlagen, Wegweisung, Abstellanlagen, Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln, Verbesserung der Signalisierung an Knotenpunkten bis hin zu Tourismuskonzepten und Öffentlichkeitsarbeit.

Träger

- Amt für Straßenwesen Heilbronn

Info/Ansprechpartner

- Alexander Tremmel
Cäcilienstraße 49
74072 Heilbronn
07131/56 - 2498
alexander.tremmel@stadt-heilbronn.de
www.heilbronn.de



Nr. 7: „Gesunde Radrouten NRW“ - Seite 1

→ Seit April 2007 wird am Zentrum für Gesundheit der Deutschen Sporthochschule an der Entwicklung von zielgruppenspezifischen gesundheitsorientierten Radrouten gearbeitet. Durch den eindeutigen Bezug von Routen zu gesundheitlichen Aspekten soll den Nutzern der individuelle Profit und Benefit der Fortbewegung mit dem Fahrrad verdeutlicht werden, ohne dem basalen Aspekt des Radfahrens (Spaß, Erlebnis, etc.) zu widersprechen.

Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Das Ziel ist es, die körperliche Aktivität mit dem Fahrrad zu fördern sowie den Anteil der Radfahrer in Deutschland im Sinne der Prävention zu erhöhen.
- **Bisherige Ergebnisse:** siehe ausführliche Beschreibung
- **Finanzierung:** Dieses Projekt wird im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans mit Mitteln des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung gefördert.
- **Zeitraum:** 01.04.2007 bis 31.03.2008

Ausführliche Beschreibung:

→ Zielgruppen
Zunächst wurden vier verschiedene, gesundheitsrelevante Zielgruppen definiert, welche hinsichtlich ihrer anthropometrischen Daten, des aktuellen körperlichen Zustandes sowie der vorhandenen Sporterfahrung charakterisiert sind. Jede Zielgruppe bekommt einen Belastungskorridor bezüglich der relativen körperlichen Beanspruchung zugewiesen.

→ Routenbewertung

Anhand von „Musternutzern“ kann mit einem physikalisch-physiologischen Modell nun die jeweilige relative Belastung (in Watt/kg) einer Route für die jeweilige Zielgruppe berechnet werden. In diesem Modell gehen die anthropologischen Daten des „Musternutzers“, die Streckenlänge, die jeweiligen Steigungsabschnitte sowie Luft- und Rollwiderstand mit ein. So können Radrouten und Zielgruppen aufeinander abgestimmt werden.



→ Erarbeitung und Überprüfung der Routen
Insgesamt werden 30 Kreise und kreisfreie Städte in NRW mit jeweils vier Routen beispielhaft erarbeitet und bewertet. Alle Routen werden ortsnahe/stadtnah angelegt. Somit ist auch vor bzw. nach getaner Arbeit die sportliche Aktivität auf dem Fahrrad möglich. Lange Anfahrtswege bis zu einer geeigneten Trainingsstrecke entfallen. Eine regelmäßige Nutzung der „Gesunden Radrouten“ kann somit gewährleistet sowie folglich ein gesundheitlicher Benefit erzielt werden.



Die Routen werden mit Hilfe des Radroutenplaners NRW geplant. Die bereits bestehenden Routen werden zum größten Teil durch den ADFC überprüft, abgefahren und auf ihre Belastung für die entsprechende Zielgruppe untersucht.

Um die Routen in der Realität abfahren zu können, benötigen die Testfahrer zunächst Kartenmaterial, Fahrplananweisungen sowie eine Checkliste für die jeweiligen Radrouten. Diese Informationen sind für die Testfahrer in einem extra eingerichteten Login-Bereich unter www.zfg-koeln.de erhältlich. Kartenmaterial, Fahrplananweisungen sowie Checkliste für die jeweiligen Routen können alternativ von der ADFC-Bundesgeschäftsstelle in Bremen angefordert werden.

→ Internetauftritt

Eine Internetplattform - www.gesunde-radrouten.de - wird derzeit ausgearbeitet. Hier sollen die erarbeiteten Routen dem Endnutzer zugänglich gemacht werden. Neben detaillierten Informationen rund ums Thema „Radfahren“ (Trainingshinweise, Tipps zur Fahrradergonomie etc.) können die User Ihre anthropometrischen Daten auf der Seite eingeben und bekommen automatisch die für sie passenden Radrouten vorgeschlagen. Anschließend können sich die User sowohl Kartenmaterial als auch GPS-Tracks, Höhenprofile und Tourentipps downloaden.

→ Weiteres Vorgehen

- Der „Realitätscheck“ der 30 Kreise innerhalb NRW soll bis Oktober 2008 abgeschlossen sein.
- Der Internetauftritt - www.gesunde-Radrouten.de - wird zur Zeit ausgearbeitet und soll bis Juli/August 2008 freigeschaltet werden.
- Auswertung und Schlusspräsentation erfolgen von No-

Nr. 7: „Gesunde Radrouten NRW“ - Seite 2

vember 2008 bis März 2009

- Eine exemplarische Beschilderung für vorerst 2-3 Kreise wird erfolgen.

→ Ausblick

Um einen nachhaltigen Erfolg zu gewährleisten, ist eine bundesweite Ausweitung des Pilotprojektes anzustreben. Weitere Projekte u.a. im Bereich Radtourismus sind hierzu denkbar.

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Das landesweite Radverkehrsnetz NRW ist mit einer Gesamtlänge von ca. 13.500 km flächendeckend erfasst, auf Fahrradtauglichkeit geprüft und bereits zum Großteil ausgeschildert. Über das Portal www.radroutenplaner.nrw.de können Fahrradfahrer sich mit Hilfe von Adresseingaben aus diesem Netz die Route errechnen lassen.

Da bisher jedoch keine Routen mit einem gesundheitsorientierten Schwerpunkt vorhanden sind, trägt das Zentrum für Gesundheit künftig zur Ergänzung der bisher vorhandenen Radrouten in NRW durch die „Gesunden Radrouten bei.

Bürger, die etwas für Ihre Gesundheit machen wollen, müssen in der Aktivität immer einen deutlichen Nutzen erkennen. Durch die Zuweisung von Routen zu individuellem Themen, wie die „Abendrunde“ oder die „Herz-Kreislauf-Trainingsrunde“ etc. wird eine direkte Ansprache möglich und somit eine neutrale Ausschilderung zu einer individuellen Ansprache.

Das Ziel des Projekts ist somit die Steigerung der Nutzung des Fahrrads unter gesundheitssportlichen Aspekten mittels der Erarbeitung von zielgruppenspe-

zifischen Radrouten in wohnortnaher Umgebung. Um einen nachhaltigen Erfolg zu gewährleisten, sind weitere Fördermittel wichtig. Somit kann eine bundesweite Ausweitung des Projekts angestrebt werden.

Träger

→ Zentrum für Gesundheit der Deutschen Sporthochschule Köln

Info/Ansprechpartner

→ Prof. Dr. Ingo Froböse
Zentrum für Gesundheit der Deutschen Sporthochschule Köln
Am Sportpark Müngersdorf 6
50933 Köln
0221/4982 - 45 70
Froboese@dshs-koeln.de
www.gesunde-radrouten.de

Dipl. Sportwiss. Bianca Biallas
Zentrum für Gesundheit der Deutschen Sporthochschule Köln
Am Sportpark Müngersdorf 6
50933 Köln
0221/4982 - 7111
biallas@dshs-koeln.de
www.gesunde-radrouten.de



Nr. 8: Grünmetropole - Seite 1

→ Die Grünmetropole ist ein Projekt zur Verbesserung des grenzüberschreitenden Austausches innerhalb der Euregio-Maas-Rhein. In diesem Rahmen wurde eine trinationale Fahrradrouten entwickelt, die von Beringen in Belgien, über Heerlen in den Niederlanden bis nach Düren in Deutschland führt: Die Grünroute. Durch einheitliches Kartenmaterial, eine übereinstimmende Beschilderung und mehrsprachige Info-Points entlang der Route werden die Menschen in der Region zum grenzüberschreitenden Radfahren motiviert.

Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Verbesserung des grenzüberschreitenden Radverkehrs
- **Bisherige Ergebnisse:** einheitliche Beschilderung der Grünroute, digitale und analoge Karte, Routenbuch, Info-Points an der Route
- **Finanzierung:** Interreg, Land NRW, Lokale Partner (Kommunen und Kreise)
- **Zeitraum:** 2005-2008

Ausführliche Beschreibung:

→ Das Projekt „Grünmetropole“ wird von 2005 bis 2008 über das europäische Interreg III - Förderprogramm unterstützt. Es wurde initiiert durch die EuRegionale 2008, einem Förderprogramm des Landes NRW. Die Grünmetropole dient der Verbesserung des Austausches innerhalb der Euregio-Maas-Rhein.

Als „Grünmetropole“ bezeichnen wir die ehemalige Bergbau-Region zwischen Beringen in Belgien, Heerlen in den Niederlanden und Düren in Deutschland. Es handelt sich um einen Raum, der sowohl städtisch als auch grün ist,

deswegen „Grün-Metropole“.

Ausgangspunkt war die Feststellung, dass in den sich berührenden Grenzregionen Belgiens, der Niederlande und Deutschlands noch immer zu wenig Austausch zwischen den Nachbarn besteht. Auch die Freizeit wird oft nicht im jeweiligen Nachbarland geplant.

Ein Grund dafür: mangelnde Sprachkenntnisse und zu wenig Wissen über das Freizeitpotential jenseits der Grenzen. Dies zu ändern hat sich die Grünmetropole zur Aufgabe gemacht!



Die Schaffung einer grenzüberschreitenden Fahrradrouten, der Grünroute nahm dabei einen essentiellen Platz ein. Stolz ist das Projekt vor allem auf den Erfolg, die Grünroute trinationale einheitlich beschildern zu dürfen! Auf 370 km führt sie nun seit Juni 2008 durch die Region, vorbei an zahlreichen Sehenswürdigkeiten und Freizeitangeboten, entlang von Flussläufen und durch Natur- und Landschaftsparks. So liegen an der Grünroute

beispielsweise der Nationalpark Hoge Kempen (B), die ehemaligen Bergehalden von Eidsen-Lanklaar (B), die sehenswerte Mühle „Sint Hubertusmolen“ (NL), der Freizeitpark „Schutterspark“ (NL), der grenzüberschreitende Natur- und Landschaftspark „Rodebach/Roode Beek (NL/D), die Halde „Carl-Alexander“ mit ihrer faszinierenden Aussichtsplattform (D) und der Blausteinsee (D). Um eine Tour auf der Grünroute planen zu können, wurden im Projekt verschiedene Produkte erstellt: Entlang der Route helfen Info-Points (Info-Stellen im Innen- und Außenbereich) bei der Orientierung. Es gibt zudem eine digitale Karte der Region (z.B. Tourist-Offices) kostenfrei zu erhalten - ein weiterer wichtiger Service, der die Menschen in der Region direkt anspricht und zum Fahrradfahren motiviert! Die vielen positiven Rückmeldungen von Radfahrern, die bereits die Grünroute befahren haben, unterstützen uns in dieser Auffassung.

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Die Grünmetropole ist ein trinationales Projekt, das für den europäischen Gedanken steht. Sich von Grenzen nicht mehr begrenzen zu lassen, ist die grundlegende Idee. Im Fokus steht daher die Vernetzung von



groenmetropool XXX



Nr. 8: Grünmetropole - Seite 2



Belgien, Niederländern und Deutschen. Durch die Schaffung der grenzüberschreitenden 370 km langen Grünroute werden die Menschen in der Region zu neuen

Entdeckungen motiviert. Die Route führt vorbei an mehr als 70 Sehenswürdigkeiten und Freizeitattraktionen aus den Themenbereichen Bergbau-Geschichte, Natur und regionale Kultur. Sie vermittelt so ein neues, positives Bild einer Region, die den Strukturwandel erfolgreich angeht. Die Grünroute ist grenzüberschreitend einheitlich ausgeschildert - ein wichtiges Detail (und leider keine Selbstverständlichkeit), denn so wird das grenzüberschreitende Radfahren in der Praxis ermöglicht. Die mehrsprachigen Produkte der Grünmetropole (Info-Points, Printprodukte, Website etc.) verdeutlichen den integrativen Charakter der Initiative und erleichtern das Radfahren in der Region über die Grenzen hinweg! Zudem unterstützt die Grünmetropole mit ihrer Grünroute



die Einführung des Knotenpunktsystems in Deutschland, das eine praktische Hilfe bei der Tourenplanung darstellt. Die Grünroute ist eine Radroute für die Menschen in unserer Region und motiviert zu trinationalen Rad-Erlebnissen!

Träger

→ Kreis Aachen

Info/Ansprechpartner

→ Uwe Zink
Zollernstr. 10
52070 Aachen
0241/51 98 2525
uwe-zink@kreis-aachen.de
www.gruenmetropole.eu



Nr. 9: „HermannBike“ - Seite 1

→ Das Varusjahr 2009 führt zu einem kulturgeschichtlichen Ereignis mit überregionaler Bedeutung. Es sollen über 500.000 Besucher den Teutoburger Wald und das Hermannsdenkmal besuchen, was zu einer großen Belastungsprobe für den Verkehr führt. Aus praktischen und logistischen Gründen sollen die Ausstellungsorte durch den Verleih von Lowstep E-Tandems der Fa. Bernds verbunden werden. Es geht hierbei nicht nur um eine verkehrstechnische Lösung, sondern um Nachhaltigkeit in der Touristischen Entwicklung, Synergie, Umweltschutz und „Mobilitainment“.

Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Nachhaltige touristische Entwicklung, um weltchonende Mobilität, soziales Beschäftigungsprojekt mit Behindertenwerkstätten, Förderung der Wirtschaft vor Ort, Freizeitgestaltung für handicaped
- **Bisherige Ergebnisse:** Öffentlichkeitsarbeit/webdomain, Vorbereitungen zur Institutionalisierung, Herstellung und Probefahrten von zwei Prototypen
- **Finanzierung:** In Vorbereitung im Rahmen der Institutionalisierung, Bewerbung zu Fördermaßnahmen
- **Zeitraum:** Geplant für 2009 und darüber hinaus

Ausführliche Beschreibung:

→ Das Jahr 2009 rückt näher und damit die stadtweiten Aktivitäten zum Varusjahr, dem kulturgeschichtlichen Ereignis mit weit überregionaler Bedeutung. Alle Aktivitäten, Maßnahmen und Veranstaltungen sprechen



in vielfältiger Weise Familien mit Kindern, Schüler und die 50+ Generation an. Für die Ausstellung „Mythos“ im Lippischen Landesmuseum und für das internationale Kulturprogramm „Hermann 2009“ werden in und um Detmold mehrere zigtausend Besucher erwartet, v.a. Schulklassen und Gruppenreisende. Nach offiziellen Angaben sollen mehr als 500.000 Besucher die Ausstellungen und das Hermannsdenkmal besichtigen, sowie nochmals ca. 400.000 Menschen weitere Attraktionen, die die Region zu bieten hat (Freilichtmuseum, Adlerwarte, Externsteine etc.). Würde man diese Mengen lediglich mit Bussen und PKWs befördern, wäre dies für die Stadt und die Region eine große Belastung.



Aus rein praktischen und logistischen Erwägungen soll die Mobilität für die Touristen durch Fahrräder hergestellt werden, die man vor Ort ausleihen kann. Die Attraktivität und Flexibilität dieses Verkehrsmittels für große Besuchergruppen liegt auf der Hand. Es geht hierbei nicht nur um eine verkehrstechnische Lösung eines massentouristischen Events, sondern um „Mobilitainment“, also die Verschmelzung von Bewegung und Unterhaltung.

Die Projektinitiative der Detmolder Schule für Architektur und Innenarchitektur erfolgt in enger Kooperation mit der Fahrrad Manufaktur Fa. Bernds, die u.a. ein faltbares Lowstep-Tandem entwickelt hat. Sie produziert ihre Bikes ausschließlich in Detmold mit regionalen Zulieferern und ist bereits für ihre Fahrräder mit Produktdesignpreisen ausgezeichnet worden.

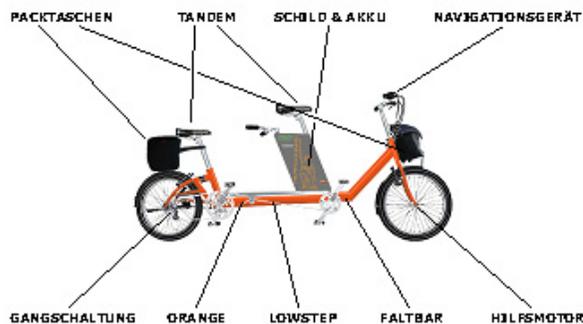
Das „HermannBike“ ist als Tandem in „Lowstep“-Version mit tiefem Einstieg, Elektromotor und Navigationshilfe vorgesehen. Als Tandem, weil es ein besonderes Erlebnis beinhaltet und weil die Möglichkeit besteht sich als Sozios von einem ortskundigen führen und Ziele erläutern zu lassen oder Behinderte an dem Fahrerlebnis teilhaben zu lassen. Die „Lowstep“-Version ermöglicht auch „Nicht-sportlern“ oder älteren Besuchern die Fahrradnutzung. Eine zusätzliche Hilfe ist der Elektromotor insbesondere für die Bergauffahrt zum Hermannsdenkmal. Eine audiovisuelle Navigationshilfe ermöglicht den Radtouristen individuelle Routenplanungen ohne weitere Beschilderungen in der Landschaft. Außerdem können zusätzliche Informationen zu den verschiedenen Anlaufpunkten vor Ort gegeben werden z.B. zu Sehenswürdig-

Nr. 9: „HermannBike“ - Seite 2

keiten, Hofläden oder Unterkunftsmöglichkeiten.

Das Design des „HermannBike“ ist darauf ausgerichtet selber als Werbeträger im öffentlichen Raum in Erscheinung zu treten, quasi als „Hingucker“. Mögliche Sponsoren sollen die Möglichkeit erhalten durch den Einsatz des Tandems z.B. auch auf Messen als Unterstützer des Projektes zu werben.

An einer Basisstation am Bahnhof soll neben dem Verleih auch Routenberatung, Informations- und Reparaturservice angeboten werden, aber auch Utensilien für den Fahrradausflug (Navigationshilfen, Karten, Reparatursets, Packtaschen, Anhänger, Souvenirs, Picknick etc.) Für den Service der Radstation ist ein soziales Beschäftigungsprojekt in Zusammenarbeit mit den Werkstätten der Lebenshilfe Detmold e.V. vorgesehen. Weitere Infos unter www.hermannbike.de



HERMANNBIKE PROTOTYP

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

Dem Erfordernis der „Nachhaltigkeit“ wird das Projekt auf unterschiedlichen Ebenen gerecht. Mit dem HermannBike wird ein Beförderungsmittel geschaffen, das über das Jahr 2009 hinaus attraktiv bleibt und die touristischen Potenziale des Teutoburger Waldes optimal ausbaut. Das durch Muskelkraft angetriebene Gefährt verbindet die globalen Themen Klimaschutz und Gesundheit mit den lokalen Themen des sanften Tourismus und des „Mobilitainment“. Die Synergiewirkung als Verbundprojekt für die Region an dem viele Partner mitwirken und partizipieren wird zum Wirtschaftsmotor.

Träger

Detmolder Schule für Architektur und Innenarchitektur



HERMANNBIKE AUSSTATTUNGSVARIANTEN

Info/Ansprechpartner

Prof. Oliver Hall
Detmolder Schule
Emilienstraße 45
32756 Detmold
0177/58 98 729
oliver.hall@hs-owl.de

M.Buchholz
Fa. Bernds
32756 Detmold
052 31/17 777
info@bernds.de

Dr. Klaus Schafmeister
HermannBüro
Bismarckstraße 8
32756 Detmold
052 31/99 25 - 400
k.schafmeister@hermann2009.de
www.hermannbike.de



Nr. 10: 600 Fahrräder für Studierende mit Erstwohnsitz - Seite 1

→ Studierende, die in Karlsruhe ihren Erstwohnsitz anmelden, erhalten ein speziell zusammengestelltes Begrüßungspaket, das u.a. ein Los für ein eigens hergestelltes hochwertig ausgestattetes Fahrrad beinhaltet. Karl Drais, der Erfinder der Laufmaschine, stammte aus Karlsruhe – deshalb erhielt das Fahrrad den Namen „Draisler“. Zum Auftakt der Karlsruher Erstwohnsitzkampagne haben sich weit über 3000 Studierende angemeldet bzw. mit Erstwohnsitz angemeldet. 600 Studierende erhielten einen „Draisler“.

Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Das Ziel der „Erstwohnsitz-Kampagne“: Studierende sollen sich mit Erstwohnsitz anmelden.
Unterziel des Kampagnen-Bausteins Fahrradverlosung: Der Radverkehr in Karlsruhe soll voran gebracht werden.
- **Bisherige Ergebnisse:** 600 neue hochwertige Fahrräder verkehren nun zusätzlich in Karlsruhe, weitere folgen in den kommenden Semestern.
- **Finanzierung:** Budget vom Gemeinderat beschlossen.
- **Zeitraum:** Immer zu Beginn eines neuen Semesters.

Ausführliche Beschreibung:

→ Die Zahl der Menschen in einer Stadt, die dort den ersten Wohnsitz innehaben, bestimmt die Höhe der Zahlungen des kommunalen Finanzausgleichs. Studierende tendieren bundesweit dazu am Studienort nur den zweiten Wohnsitz zu wählen. Auch Karlsruhe stellt diese

Tendenz fest. Damit müssen von der Stadt u.a. infrastrukturelle Leistungen erbracht werden, ohne dass diese im kommunalen bzw. Länderfinanzausgleich Berücksichtigung finden. Der Gemeinderat der Stadt Karlsruhe hat deshalb ein stattliches Budget für die sogenannte Erstwohnsitzkampagne beschlossen, die es den Studierenden schmackhaft machen soll, ihren ersten Wohnsitz in Karlsruhe zu wählen. Neben Semesterticket, Einkaufsgutscheinen und



Literatur beinhaltet dieses Paket ein Los für ein hochwertiges Fahrrad.

Das Bestreben der Stadt Karlsruhe,

im Rahmen ihres „20-Punkte-Programms“ den Radverkehrsanteil insgesamt zu erhöhen und die Unfallzahlen zu senken, war Ausgangspunkt für die Überlegung des Stadtmarketings, einen Teil des Budgets der Erstwohnsitzkampagne in die Anschaffung von Fahrrädern zu investieren und damit Studierende in den Besitz eines hochwertigen Fahrrades zu bringen. Die Qualität des Fahrrades, die Farbe, der Name und die Dekore sollen vermitteln, dass Fahrradfahren Spaß macht. Ein hochwertiges Schalt- und Bremssystem und eine gut funktionierende Lichtanlage mit Nabendynamo und Standlichtfunktion reduzieren das Unfallrisiko. Die Farbe (ferrari-rot) wurde bewusst auffällig gewählt, um die Fahrräder im Stadtbild sichtbar zu machen. Die Stadt

verspricht sich davon Nachahmer.

Karlsruhe hat die Welt mit der Erfindung des in Karlsruhe geborenen Karl Drais (Karl Friedrich Christian Ludwig Freiherr Drais von Sauerbronn) sozusagen auf Räder gestellt. Er erfand das Laufrad, die „Draisine“, die einhellig als Vorläufer für das Fahrrad gilt. Aus diesem Grund erhielt das „Studi-Fahrrad“ den Namen „Draisler“. Mit weit über 3000 Ummeldern war die Auftaktaktion der Erstwohnsitzkampagne von enormem Erfolg gekrönt, weshalb die ursprünglich geplante Zahl von Fahrrädern schnell auf 600 erhöht wurde. Die Aktion ging mit dem Sommersemester 2008 in die 2. Runde und sie wird jeweils zu Beginn der folgenden Semester fortgeführt.



Kleines Schmankehl noch am Rande: Die technische Abteilung der Karlsruhe Hochschule für Gestaltung hat in Kooperation mit Karlsruher Floristen nach einer Idee des Karlsruher Stadtmarketings eine Halterung entwickelt, mit der man am Lenker eine kleine Blumenvase anbringen kann. Die persönliche Beziehung zum „Draisler“ soll damit intensiviert werden.



Nr. 10: 600 Fahrräder für Studierende mit Erstwohnsitz - Seite 2

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

➔ Mit dem Baustein „600 Fahrräder für Studierende mit Erstwohnsitz“ der Karlsruher Erstwohnsitzkampagne werden zwei politische Zielsetzungen synergetisch verknüpft – nämlich die Erhöhung der Anzahl der Studierenden mit Erstwohnsitz (und damit die Steigerung der Einnahmen für den kommunalen Finanzhaushalt) und die Erhöhung des Radverkehrsanteils. Die Aktion kann auf alle anderen Hochschulstädte übertragen werden.



Sie nutzt den 600 Fahrradgewinnern unmittelbar, indem sie sie möglicherweise erstmals mit einem Fahrrad versorgt, ihr möglicherweise altes Fahrrad durch ein absolut verkehrstaugliches ersetzt oder einfach nur dafür sorgt, dass Fahrradfahren noch mehr Spaß macht. Als Neubürger wird ihnen vermittelt, dass in Karlsruhe das Fahrrad ein selbstverständliches Verkehrsmittel ist. Die Aktion und die damit verbundene spektakuläre Öffentlichkeitsarbeit tragen dazu bei, das Thema Fahrrad verstärkt ins Bewusstsein der Menschen zu bringen und sie möglicherweise zu einem Umsteigen aufs Fahrrad zu motivieren. Damit ist die Aktion sehr gut geeignet, den Radverkehr voranzubringen.

Träger

➔ Stadtmarketing Karlsruhe GmbH

Info/Ansprechpartner

➔ Angela Hartmann-Eckstein
Kaiserstraße 142-144
76133 Karlsruhe
0721/35 236-16
angela.hartmann-eckstein@stadtmarketing-
karlsruhe.de
www.erstwohnsitz-ka.de



Nr. 11: Fahrrad-Wagen bei „metronom“-Verkehrsgesellschaft

→ *Der Fachausschuss Fahrrad und Öffentlicher Verkehr des ADFC konnte sich im Rahmen einer Tagung in Uelzen und im Dialog mit den Geschäftsführern in einer umfassenden und freundlichen Weise mit diesem innovativen Angebot befassen. Der ADFC empfiehlt dieses Produkt uneingeschränkt zur weiteren Verbreitung und spricht der „metronom“-Verkehrsgesellschaft Dank aus für das besondere Engagement für Reisende mit Fahrradmitnahme. In besonderer Weise ist es gelungen, die umweltfreundlichsten Verkehrsträger im Berufs- und Freizeitverkehr miteinander zu vernetzen und der Nachfrage zu entsprechen.*

Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Das Schienenverkehrsunternehmen „metronom“-Verkehrsgesellschaft hat infolge großer Kundenresonanz die Transportkapazitäten erheblich ausweiten wollen.
- **Bisherige Ergebnisse:** Hervorragende Akzeptanz durch Kundschaft, positive Erfahrungen im Betriebsablauf.
- **Finanzierung:** Eigenmittel, Beteiligung des Aufgabenträgers LNVG, Hannover
- **Zeitraum:** 2006 / 2007

Ausführliche Beschreibung:

→ Hierzu hat die „Eisenbahn-Revue International“ einen sehr anschaulichen Bericht erstellt. Entscheidend ist, daß die Züge - mit dem hier realisierten Ansatz einer über das Jahr hinweg betrachteten Nachfrage - durch angepaßte Konfiguration besser für alle Reisenden genutzt werden können. So werden zu Saisonbeginn im

Rahmen des Möglichen Sitze ausgebaut, um zusätzliche Platzkapazitäten für Fahrräder zu schaffen. Während bei manchen Mitbewerbern auf der Schiene eher restriktive Mittel die Nachfrage reduzieren sollen, bemüht man sich hier, mit einem kundenorientierten Angebot auf Fahrgastwünsche einzugehen.



Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Das Schienenverkehrsunternehmen „metronom“ hat in vorbildlicher Weise die Bedürfnisse der Kunden aufgegriffen und mit bemerkenswerter Innovation die Aufgabe gelöst, wesentlich mehr Kunden umweltfreundlich und bequem mit ihrem Fahrrad zu befördern. Das hohe Engagement, zusammen mit dem Aufgabenträger

LNVG und dem Eisenbahnbundesaamt neue Wege zu beschreiten und allen damit anfallenden Aufwand nicht zu scheuen, verdient großen Respekt.

Träger

→ metronom Eisenbahngesellschaft mbH

Info/Ansprechpartner

→ metronom Eisenbahngesellschaft mbH
St.-Viti-Straße 15
29525 Uelzen
www.der-metronom.de
<http://www.fa-oeffentlicher-verkehr.adfc.de/Tagung/index.html>



Nr. 12: Fahrradleasing zur Förderung nachhaltiger Mobilität - Seite 1

→ LeaseRad verleast Fahrradflotten mit Full-Service an unterschiedliche Kundengruppen. Damit wird die ressourcenschonende Nutzung von Fahrrädern vereinfacht und optimiert.

Unsere Leasingnehmer erzielen Kosteneinsparungen durch:

- Prämien-Steuersparmodell, da die Leasingrate als Betriebsausgabe abgesetzt werden kann
- Geringere krankheitsbedingte Fehlzeiten der Arbeitnehmer
- Geringeren Parkraumbedarf; ein PKW-Stellplatz = Stellplatz für > als 10 Fahrräder
- Wesentlich geringeren Aufwand für Beschaffung und Unterhalt der Räder

Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Steigerung der Fahrradnutzung vor allem auf dem Arbeitsweg durch Arbeitgeberfinanzierung und optimierte Infrastrukturen
- **Bisherige Ergebnisse:** Bereits einige Kunden gewonnen, Kooperationsgespräche mit dem größten Fahrradhersteller Europas
- **Finanzierung:** KfW-Gründungsdarlehen (70%), Rest Eigenmittel
- **Zeitraum:** Beginn 01. Juli 2008

Ausführliche Beschreibung:

→ Mit unserem Fahrrad Full-Service Leasing übertragen wir das äußerst erfolgreiche Modell der Automobilindustrie auf das Fahrrad. Damit verknüpft LeaseRad bereits bestehende Akteure der Fahrrad- und Finanzbranche in einer neuartigen Konstellation. Unser Angebot ist vor allem für die folgenden Kundengruppen von großem

Interesse:

- Kundengruppe
- Nutzen und Vorteile
- Unternehmen/Kommunen
- Kosteneinsparungen durch geringere krankheitsbedingte Fehlzeiten, geringere Kosten für Parkraum, Outsourcen des Fahrradhandlings
- Hotels, Erholungs- und Freizeiteinrichtungen
- Attraktives, zusätzliches Sport und Wellness-Zusatzangebot, Outsourcen statt Eigenorganisation des Fahrradmanagements spart Geld und Nerven
- Fahrradverleih/Radreiseveranstalter
- Alternative, bilanzschonende Finanzierungsform, Fokus auf Kerngeschäft
- Krankenkassen
- Kosteneinsparungen durch gesündere Versicherte, Eigenmarketing
- Fahrradhersteller und Fachhändler
- Leasing als vertriebsunterstützende Maßnahme

Innovatives Geschäftsmodell:

- LeaseRad vermittelt besonders robuste, reparatur- und verschleißarme Fahrräder in hohen Stückzahlen mit einer geringen Modelltiefe in der Regel in Form eines Leasinggeschäftes an institutionelle Kunden.
- LeaseRad koordiniert und arrangiert den Vertragsabschluss zwischen Leasinggeber(n) und Leasingnehmer(n) sowie das komplette

Handling der Fahrräder.

- LeaseRad verkauft Räder mit einem Aufschlag für den Full-Service an den Leasinggeber.
- Während des Leasingzeitraumes garantiert LeaseRad die komplette Wartung und Reparatur der Räder entweder beim Kunden vor Ort oder durch Austausch der reparaturbedürftigen Fahrräder durch ein innovatives Logistikkonzept.
- Leasingrückläufer werden nach Wartungs- und Reparaturarbeiten als hochwertige Secondhand-Räder, auf Wunsch mit Garantie, über unser LeaseRad-Onlineportal versteigert.



+ Für Alle

Mobilität

Gesundheit

Umwelt

Team:

Das operative Team besteht aus:
Ulrich Prediger, der neben seiner Begeisterung für das Fahrrad viele Jahre Erfahrung aus Marketing und Vertrieb erklärungsbedürftiges Produkte mitbringt;
Sandra Prediger, die zuletzt als stellvertretende Verkaufsleiterin eines Marktführers in der Musikindustrie arbeitete, bringt wichtige Kernkompetenzen aus der Vertriebssteuerung in das Unternehmen ein;
Wigand von Sassen



Nr. 12: Fahrradleasing zur Förderung nachhaltiger Mobilität - Seite 2

hat als Pressesprecher und Mitbegründer der Kampagne Radlust wertvolle Kontakte und Erfahrung im zielgerichteten Marketing für die Fahrradbranche gesammelt; Prof. Dr. Heiner Monheim ist einer der führenden Experten auf dem Gebiet der Verkehrsplanung und nachhaltigen Mobilität und unterstützt unser Team als wissenschaftlicher Beirat.

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Unser Konzept ist eine Lösung für zwei der größten Probleme unserer modernen Industriegesellschaft:

1. Es schont die Umwelt und Ressourcen
2. Es stimuliert die Bewegung der Nutzer

Dies erreichen wir indem moderne Finanzierungsformen mit immer stärker nachgefragten Dienstleistungen kombiniert werden. Damit ermöglichen wir unseren Kunden, sich auf ihre Kernaufgaben zu konzentrieren. Wir stellen kein Wettbewerb zu bestehenden Akteuren der Fahrradbranche dar, sondern wollen Synergien schaffen indem wir deren Produkte mit unseren Dienstleistungen verknüpfen. Unser gemeinsames Ziel ist es dabei dem Fahrrad insgesamt einen höheren Stellenwert in unserer Gesellschaft zu ermöglichen.

Träger

→ LeaseRad GmbH (in Gründung), Freiburg

Das Wichtigste in Kürze

- Fahrrad-Leasing für Ihre Mitarbeiter inkl. Full-Service.
- Leasing Zeitraum 36 Monate, danach erhalten Sie von uns ein neues LeaseRad.
- **Einsparungen: ca. € 1000,- pro Mitarbeiter / Jahr** durch:
 - verminderten PKW-Parkraumbedarf
 - geringere krankheitsbedingte Fehlzeiten.
- **Kosten: € 420,- pro Mitarbeiter / Jahr.**
- Internes Marketing und administrative Abwicklung übernehmen wir komplett für Sie.
- **Sehr positive Außenwirkung:** Sie tun etwas für Ihre Mitarbeiter und die Umwelt.
- Auf Wunsch erstellen wir Ihnen maßgeschneiderte **Mobilitätskonzepte** für Ihre Mitarbeiter in Kombination mit ÖPNV und optimierten Fahrgemeinschaften.
- Wenn Sie bereits **Firmenfahräder** im Einsatz haben, können Sie die nächste Generation an uns **outsourcen**.

Das LeaseRad

- Hochwertiges und attraktives Trekking/ City-Bike (Damen oder Herren) mit 6-fach Nabenschaltung, Beleuchtung, Gepäckträger und Schutzblechen.
- Lastenfahräder auch mit elektrischer Unterstützung.
- Robuste Fahrräder für Ihr Betriebsgelände z.B. mit 3-Gang Nabenschaltung.
- Auf Wunsch auch mit Ihrem Firmenlogo.

Kontakt:

LeaseRad
Ulrich Prediger
Fichtenstraße 30
79194 Gundelfingen



Tele: +49 - (0)761 - 20 88 598
Mobil: +49 - (0)173 - 66 15 061
Email: vertrieb@leaserad.de
Internet: www.leaserad.de



LeaseRad - Mobilität für die Zukunft



Info/Ansprechpartner

→ Ulrich Prediger
Fichtenstraße 30
79194 Gundelfingen
0761/ 70 10 484
ulrich.prediger@leaserad.de
www.leaserad.de



Nr. 13: Mobilität NEU kombiniert – Mit dem Faltrad im Bus, Stadtbahn und Zug - Seite 1

➔ *Falträder sind die ideale Kombination von Radfahrvergnügen und Nah-/Fernverkehrsnutzung im Alltag, der Freizeit und im Urlaub. Intelligent kombiniert gleichen sich die jeweiligen Vorteile bzw. Nachteile aus (Faltrad: Flexibilität auf Kurzstrecken; Nah-/Fernverkehr: Schnelligkeit auf Mittel- und Langstrecken). Moderne Falträder lassen sich genauso gut fahren wie normale Fahrräder. Ihr Vorteil ist der kompakte Faltmechanismus. Falträder können in Bussen, Straßenbahnen und Zügen rund um die Uhr, kostenlos und ohne Reservierung als Gepäckstück mitgenommen werden. In der Öffentlichkeit ist das Potential von modernen Falträdern als flexibles und schnelles Verkehrsmittel noch zu wenig bekannt. Sie können in vielen Bereichen – in Kombination mit dem ÖPNV - die Autonutzung ersetzen.*

Kurze Projektbeschreibung:

- ➔ **Ziel:** Informationen zu modernen Falträdern und deren kostenlose Mitnahmemöglichkeit als Gepäckstück in allen Bussen, Stadtbahnen und den Zügen der DB – auch im ICE
- ➔ **Bisherige Ergebnisse:** Gute Medienresonanz am Aktionstag und viel Publikumsinteresse; Faltradinformation im KVV-Magazin (Karlsruher Verkehrsverbund) ist angefragt
- ➔ **Finanzierung:** Ehrenamtliches Engagement von ADFC-Mitgliedern
- ➔ **Zeitraum:** Aktionstag „Mobil ohne Auto“ 15.06.2008



Ausführliche Beschreibung:

➔ **AUSGANGSLAGE:** Innerhalb des KVV (Karlsruher Verkehrsverbund) ist die Mitnahme von Fahrrädern grundsätzlich möglich und kostenlos (in Abhängigkeit vom verfügbaren Platz). Außer in den Stoßzeiten von Montag – Freitag 6:00 – 9:00 Uhr. In diese Lücke zielt das Faltrad als NEUE Form kombinierter Mobilität. Ein modernes Faltrad kann - kompakt gefaltet – immer kostenlos als Gepäckstück mitgenommen

werden.

In Baden-Baden organisiert die BBL (Baden-Baden-Linie; ein Mobilitätsunternehmen innerhalb des KVV) seit acht Jahren den „Mobil ohne Auto“ Aktionstag jeweils am 3. Sonntag im Juni. Mit von der Partie sind verschiedene Aktionspartner wie der ADFC, der sich in diesem Jahr mit dem Thema „Mobilität NEU kombiniert - Mit dem Faltrad im Bus, Stadtbahn und Zug“ beteiligt und insbesondere für verschiedene Falträder und deren Mitnahmemöglichkeit im Nah- und Fernverkehr geworben hat. Neben einem Übersichtsblatt zu Falträdern, Prospektmaterial zu unterschiedlichen Faltradtypen und einschlägigen Informationen von Faltradbesitzern des ADFC, konnten alle Falträder von Interessenten auch probegefahren werden. Der Aktionstag „Mobil ohne Auto“ bot die ideale Plattform, das Thema Faltrad und ÖPNV (Öffentlicher Personen Nahverkehr) einer breiten, regionalen Öffentlichkeit vorzustellen. Durch die Zusammenarbeit und Unterstützung der BBL (Baden-Baden-Linie) war gewährleistet, dass diese Werbeaktion für Falträder auch zukünftig von den regionalen Mobilitätsunternehmen aktiv mitgetragen wird.

VORTEILE der Neu kombinierten Mobilität:

- ➔ Die Busse und Bahnen kommen nicht in alle Ecken. Die Wege vom Wohnort zur Haltestelle/ Bahnhof bzw. an den Zielort sind bequem und schnell mit dem Faltrad zurücklegbar.
- ➔ Es lassen sich neue Fahrgastzielgruppen erschließen, die bisher überwiegend mit dem Autogefahren sind.
- ➔ Man hat sein Faltrad immer dabei. In den öffentlichen Radabstellanlagen am Bahnhof oder



Nr. 13: Mobilität NEU kombiniert – Mit dem Faltrad im Bus, Stadtbahn und Zug - Seite 2

den Bushaltestellen besteht die Gefahr, sofern keine sicheren Fahrradparkhäuser oder –boxen vorhanden sind, dass das Fahrrad beschädigt oder auch gestohlen wird.

- In Bussen, Stadtbahnen und Zügen behindert das Faltrad, bedingt durch seine Kompaktheit, nicht die anderen Fahrgäste. Als Faltradfahrer wird man wohlwollend registriert und ist schnell im Gesprächskontakt mit interessierten und erstaunten Mitreisenden.
- In den ALT's (Anruflinientaxis), die auf den Nebenstrecken in den Abendstunden den Busverkehr ersetzen, läßt sich ein kompakt gefaltetes Faltrad im Kofferraum als Gepäckstück mitnehmen.

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Praktikable Alternativen zur Auto-Alltags-Mobilität werden mit zunehmender Klimadiskussion und steigenden Benzinpreisen immer wichtiger. Die Idee und Werbekampagne (Faltrad und ÖPNV/Bahn) kann bundesweit umgesetzt werden, da sie sowohl das Radfahren im Alltag als auch den Nah- und Fernverkehr fördert. Außerdem ist sie in Ballungsgebieten und im ländlichen Raum gleichermaßen umsetzbar.

In den Verkehrsverbänden Deutschlands und auch bei der Deutschen Bahn hat sich (teilweise) die Möglichkeit der Fahrradmitnahme für Kunden durchgesetzt. Allerdings nicht in den Stoßzeiten am Morgen und in den seltensten Fällen kostenlos.

Das Faltrad schließt diese Lücke, da es als Gepäckstück gilt und in Bussen, Straßenbahnen, Zügen der DB und sogar im ICE (grundsätzlich keine Fahrradmitnahme), kostenlos und ohne Reservierung rund um die Uhr mitgenommen werden kann.

Die Veranstaltung in Baden-Baden und die Bewerbung für best for bike soll diese zukunftsfähige Form der kombinierten Mobilität (Faltrad und öffentlicher Verkehr) nachhaltig in den Blickpunkt rücken.

Ein modernes Faltrad bietet Fahrspass und Flexibilität im Alltag .

Träger

- ADFC Kreisverband Baden-Baden Bühl Rastatt

Info/Ansprechpartner

- Michaela Schorpp
Metzgerstraße 41
76530 Baden-Baden
07221/94 56 84
michaela.schorpp@adfc-bw.de



Nr. 14: Umsonstfahrer* – Lotte darf mit - Seite 1

➔ Durch mehr Qualität und Kundennähe will die Magdeburger Verkehrsbetriebe GmbH (MVB GmbH) die bestehenden Zugangshemmnisse zum ÖPNV abbauen, dabei gleichzeitig Stammkunden verstärkt an sich binden und somit auch den Umweltverbund stärken. Die Integration des Zusatznutzens „kostenlose Fahrradmitnahme“ für Monatskarten- und **AbocleverCard**-Kunden stand neben dem weiteren Ausbau der Bike&Ride-Standorte im Vordergrund. Das Zusatzangebot fördert dabei in Zeiten des Klimawandels durch die Verbindung der Nutzung des ÖPNV mit der kostenfreien Fahrradmitnahme das Umweltbewusstsein in der Landeshauptstadt Magdeburg.

Kurze Projektbeschreibung:

- ➔ **Ziel:** Förderung des Umweltverbundes durch differenzierte Preispolitik und durch stärkere Vernetzung der Verkehrsarten.
- ➔ **Bisherige Ergebnisse:** Steigerung der Kunden um 1.475 Abonnenten sowie stärkere Nutzung der Bike&Ride-Standorte.
- ➔ **Finanzierung:** innerhalb der MVB-Produktkampagne
- ➔ **Zeitraum:** ab MVB-Tarif 05/2007

Ausführliche Beschreibung:

➔ Nur durch eine kontinuierliche Förderung der Verkehrsträger des Umweltverbundes kann eine langfristige, umweltverträgliche Mobilitätsalternative zum motorisierten Individualverkehr geschaffen werden. Eine besondere Rolle spielt hierbei die Partnerschaft zwischen öffentlichem Personen-, Fußgänger- und Radverkehr. Verkehrsteilnehmer können nur dann zum Umsteigen auf



das Rad oder auf den ÖPNV animiert werden, wenn diese attraktiv vernetzt sind. Dabei sind durch mehr Qualität und Kundennähe die bestehenden Zugangshemmnisse abzubauen. Dieses Leitthema ist im Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Magdeburg verankert, welcher durch den Aufgabenträger ÖPNV erstellt und durch den Stadtrat beschlossen wurde. In Umsetzung dieses Nahverkehrsplanes setzt die MVB GmbH bei künftigen Marketingaktivitäten auf eine stärkere Kundenbindung von Stammkunden an das Unternehmen mit der Option, über

diese neue Kunden gewinnen zu können.

Ein Feld dieser Kundenbindung ist die Tarifgestaltung. Neben der Senkung der Preise für die Fahrradmitnahme auf den Fähren wurden andere Fahrkartenarten tariflich verändert oder neu auf den Markt gebracht. Mit der Tarifierung zum 1. Mai 2007 wurden die Fahrkartenarten „Monatskarte“ und die „9.00 Uhr Monatskarte“ preislich so gestaltet, dass den Kunden beim Erwerb der „Übertragbaren Jahreskarte ABO“ bzw. der „9.00 Uhr Jahreskarte ABO“ ein deutlicher Preisvorteil („im ABO 10 Monate bezahlen – 12 Monate fahren“) entsteht. Des Weiteren wurden die Zeitfahrausweise (Monats- und ABO-Karten) um die Option „gilt auch für 1 Fahrrad außerhalb des Berufsverkehrs“ ergänzt. Damit wurden die Produktvorteile dieser Marke über verschiedene Anzeigenmotive deutlich bewusster und auch emotionaler von den Kunden wahrgenommen: Umsonstfahrer – Charlie und Lotte dürfen mit. Der Erfolg der Kommunikationskampagne ist nachhaltig. Insgesamt konnten bis zum 31.03.2008 1.475 neue Abonnenten gewonnen werden. Mit dieser Kampagne werden schrittweise die Fahrzeuge für eine erhöhte Fahrradmitnahme entsprechend umgerüstet. Ein weiteres Feld der Kundenbindung ist der Ausbau der Bike&Ride-Standorte nicht nur an den Endstellen, sondern auch an Haltestellen mit größeren Einzugsbereichen. Damit gelangen die Bürgerinnen und Bürger schneller und vor allem flächendeckender zu den Haltestellen, um von dort aus mit öffentlichen Verkehrsmitteln in die Stadt, zur Arbeit oder zum Einkauf zu fahren. Mit dem Ziel einer verstärkten Öffentlichkeitsarbeit hat die Arbeitsgruppe „Radverkehr“ beim Stadtplanungsamt gemeinsam mit der MVB GmbH den Flyer „Unterwegs mit Rad und MVB“ als Route 5 der Falt-



Nr. 14: Umsonstfahrer* – Lotte darf mit - Seite 2

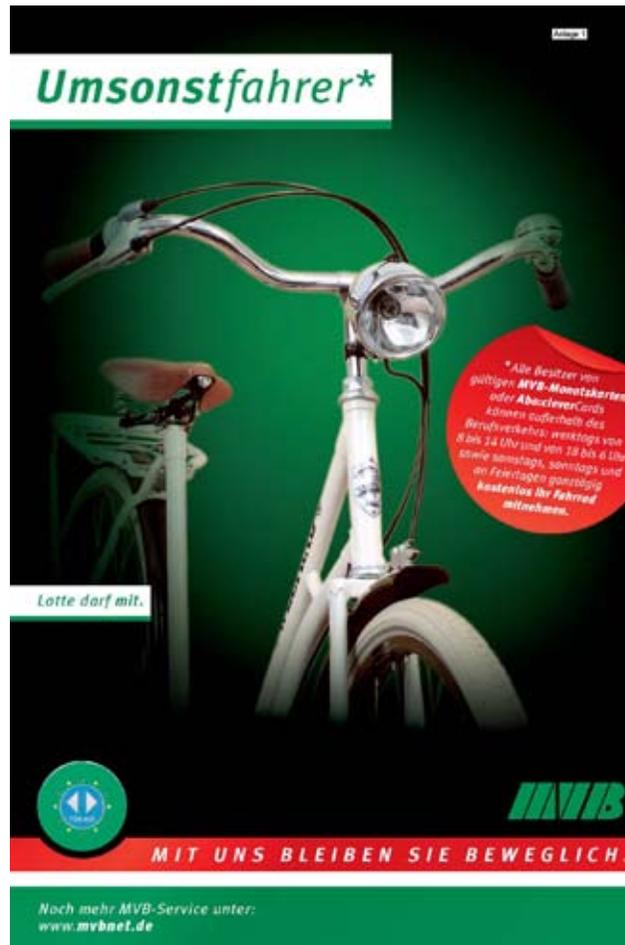
blattserie „Magdeburg radelnd erobern“ erstellt und am 6. Juni 2008 zu einer Radtour mit Vertretern aus Politik, Interessenverbänden und Verwaltung eingeladen. Unter dem Motto „Umsonstfahrer* - Lotte darf mit.“ wollten die Akteure nicht nur die verschiedenen Verknüpfungspotentiale zwischen ÖPNV- und Radverkehr erlebbar gestalten, sondern den Bürgern und Gästen weitere Möglichkeiten bieten, Magdeburg radelnd zu erleben.

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

➔ Weil das Angebot in Zeiten des Klimawandels durch ein Maßnahmenpaket zur Verbindung des Öffentlichen Personennahverkehrs mit der Fahrradnutzung, z.B. der kostenfreien Fahrradmitnahme, das Umweltbewusstsein in der Landeshauptstadt Magdeburg fördert. Dabei wird zusätzlich die Kundenorientierung des Projektträgers „MVB GmbH“ gestärkt und eine langfristige Kundenbindung sowie kontinuierliche Einnahmesicherung erzielt.

Träger

➔ Magdeburger Verkehrsbetriebe GmbH (MVB) und Aufgabenträger ÖPNV der Landeshauptstadt Magdeburg



Info/Ansprechpartner

➔ Dipl.-Kff. Cornelia Muhl-Hünicke
Abteilungsleiterin Marketing
MVB GmbH
Otto-von-Guericke-Straße 25
39104 Magdeburg
0391/548 1207
E-Mail: muhl-huenicke.mv@mvbnet.de
www.mvbnet.de

Dipl.-Ing. Roswitha Baumgart
Abteilungsleiterin Verkehrsplanung
Stadtplanungsamt
An der Steinkuhle 6
39128 Magdeburg
0391/540 -5378
roswitha.baumgart@spa.magdeburg.de



Nr. 15: Regionalerschließung mit Bus und Fahrrad

→ Erschließung der Freizeitregionen Geiseltal-see-Unstruttal, Aufbau einer kreisüberschreitenden Busverbindung (Saale-Unstrut-Express), seit 2006 Bedienung der Linie mit Fahrradkoffer am Busheck, 2007 Umbau eines Busses mit herkömmlichen Fahrradständern (Kapazitätserhöhung), 2008 Durchführung der Leistungen mit Subunternehmen.

Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Erschließung der Ausflugsregionen
- **Bisherige Ergebnisse:** steigende Nutzung, neue Lösung zur Fahrradmitnahme
- **Finanzierung:** Eigenmittel
- **Zeitraum:** 2006/2008

Ausführliche Beschreibung:

→ Im Jahre 2006 entwickelte sich zwischen der Personenverkehrsgesellschaft Merseburg-Querfurt mbH (PNVG) und der Personenverkehrsgesellschaft Burgenkreis die Grundidee, die verkehrstechnisch gut erschlossenen Freizeitregionen Unstruttal (Naumburg, Freyburg, Fundort Himmelsscheibe von Nebra) und das entstehende neue Ausflugsziel Geiseltalsee mit einer Linienverbindung zu erschließen. Von Anfang an stand der Ausflugsverkehr mit Fahrrad im Mittelpunkt. Deshalb wurde am 02.09.2006 damit begonnen, die Verbindungen Merseburg-Freyburg und Merseburg-Naumburg am Wochenende einzurichten. Beide Unternehmen haben dafür eine Konzession nach PBefG. Die verkehrenden Busse waren mit Fahrradkoffer am Heck ausgerüstet. Ab Dezember 2006 wurde der Verkehr auf die gesamte

Woche ausgedehnt; insgesamt verkehrten nun elf Fahrtenpaare samstags bzw. sonntags. In der PNVG gab es 2007 die Idee, den vorhandenen Fahrradkoffer durch eine neue Variante zu ersetzen. Bisher standen sechs Plätze im Fahrradkoffer zur Verfügung, der Fahrer musste meistens mit aussteigen, um bei der Befestigung der Fahrräder behilflich zu sein. Bei schlechtem Wetter verschmutzten die Fahrräder stark. Mittelfristig wurden die Festigungsteile entwendet und mussten ersetzt werden. Deshalb wurde das Konzept „Mitnahme der Fahrräder im Bus“ verfolgt. In einem MAN NL 262 wurden zusätzlich zu den vorhandenen Flächen für Rollstuhl/Fahrrad acht Plätze geschaffen. Vier Sitze wurden ausgebaut und mit handelsüblichen Teilen aus dem Baumarkt acht Fahrradplätze geschaffen.



Die Räder werden am Vorderrad aufgehängt und mit dem Hinterrad in einem handelsüblichen Fahrradständer befestigt. Der Fahrer braucht nicht mehr auszusteigen, die Fahrräder werden nicht mehr verschmutzt, die Kapazität wurde erhöht. Seit 2008 wird der Bus von unserem Subunternehmen Funktaxen Elix Merseburg betrieben und die Linie in unserem Auftrag gefahren.

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ -

Träger

- Personenverkehrsgesellschaft Merseburg-Querfurt mbH

Info/Ansprechpartner

- Herr Riese
Merseburger Straße 91
06268 Querfurt
034771/22002
l.riese@pnvg.de



Nr. 16: Solarfähre - Seite 1

→ Das Vorhaben bedeutet eine Investition für die Tourismusförderung, die sich wiederum positiv auf die Gemeinde Schönberg und die umliegenden Orte auswirkt. Aber auch den einheimischen Fahrradfahrern werden neue attraktive Touren ermöglicht. Der hierfür vorgesehene Antrieb Sonnenenergie verbindet Naturnähe mit zukunftsfähiger Energieversorgung. Durch den Solarantrieb wird ein besonderes intensives Naturerlebnis ermöglicht, das nicht durch Motorengeräusche gestört wird. Der Einsatz der Solarfähre ist eine Entscheidung, um die Stärken der Region für den Tourismus heute und zukünftig hervorzuheben.

Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Die Solarfähre soll länderübergreifend die beiden Elbseiten zwischen Havelberg und Wittenberg miteinander verbinden und Fahrradtouristen und der einheimischen Bevölkerung die Möglichkeit geben, in Tagestouren beide Seiten der Elbe zu befahren und kennen zu lernen.
- **Bisherige Ergebnisse:** Das Projekt steckt in der konkreten Vorbereitungsphase. Förderanträge zur Finanzierung sind gestellt.
- **Finanzierung:** Über Fördermittel EU, Bund und Land, sowie Eigenmittel der Kommunen
- **Zeitraum:** bei Förderung 2008

Ausführliche Beschreibung:

→ Die Gemeinde Schönberg gehört zu den nördlichsten Gemeinden des Landkreises Stendal und liegt im Landstrich der altmärkischen Wische.

Um die wirtschaftliche Entwicklung zu verbessern, setzt die Gemeinde auf touristische Bau- und Erschließungsmaßnahmen. Das Gemeindegebiet Schönberg liegt in der Aland-Elbe-Niederung. Das landschaftliche Potenzial möchte die Gemeinde nutzen, um den sanften Tourismus kontinuierlich auszubauen.

Durch Schönberg, entlang dem Deich, führt bereits der Elberadweg. Über Leader soll das Vorhaben „Solarfähre“ als Gemeinschaftsprojekt mehrerer Gemeinden und länderübergreifend, zum Einsatz kommen. Die solarbetriebene Personenfähre soll ein deutliches Zeichen dafür setzen, dass sich Mobilität, Tourismus und Gewässerschutz verbinden lassen. Das Solarbootfahren bietet nicht nur Genuss, sondern schont gleichzeitig die Umwelt. Die Solarboote bewegen sich geräuscharm, verursachen nur einen geringen Wellengang und vermeiden somit die Erosion der Uferzonen.

Die Projektidee Solarfähre wurde im Mai 2007 zum ersten Mal in einem größeren Kreis von Vertretern aus Gemeinden und Verwaltungen in Sachsen-Anhalt und Brandenburg sowie Vertretern der Biosphärenreservate vorgestellt. Mit einer Fähre zwischen den beiden Elbverbindungen in Havelberg und Wittenberge soll eine größere Flexibilität und Vielfalt für Fahrrad-Tagestouren, eine bessere Erreichbarkeit der Orte auf beiden Seiten der Elbe und damit eine höhere Attraktivität der Region für Touristen erreicht werden. Dabei wurde deutlich, dass es das Interesse an einer Fährverbindung zwischen Altmark und Prignitz an dieser Stelle der Elbe schon seit vielen

Jahren gibt. Übereinstimmend wird eine Tagestour über Havelberg und Wittenberge auf beiden Seiten der Elbe für die meisten Fahrradfahrer als zu lang eingeschätzt. Eine Verbindung der beiden Elbseiten auf etwa der Hälfte der Strecke würde Touristen und den einheimischen Radfahrern neue attraktive Touren ermöglichen. Es haben bereits mehrere Arbeitskreistreffen beidseitig der Elbe stattgefunden. Die Idee einer Elbfähre ist inzwischen zum Projekt „Elbsafari“ erweitert worden, das seit drei Jahren von Bad-Wilanack/Weisen aus bearbeitet wird.

Die Solarfähre soll länderübergreifend die beiden Elbseiten zwischen Havelberg und Wittenberge miteinander verbinden und Fahrradtouristen sowie der einheimischen Bevölkerung die Möglichkeit geben, in Tagestouren beide Seiten der Elbe zu befahren und kennen zu lernen. Der Einsatz der Solarfähre ist somit eine Entscheidung, die ganz bewusst vorgenommen wird, um die Stärken der Region für den Tourismus heute und zukünftig hervorzuheben.

Folgerichtig soll die Solarfähre mit ihren Anlegestellen auch als Informationsbörse dienen. Sie könnte für die Umsetzung interessanter Umweltbildungsprogramme dienen, denn in der Elbregion ist ein bemerkenswerter Naturreichtum erhalten geblieben. Auf Elbsafari-Touren kann für Schulklassen, Urlauber und Interessierte ein Programm angeboten werden, das die abwechslungsreiche Naturlandschaft der Elbregion in all ihren Facetten zeigt. Naturerlebnis und Gastronomie und die Attraktionen auf beiden Seiten der Elbe sollen auf länderübergreifenden Regional-Karten hervorgehoben werden. Die Solarfähre mit ihren Anlegestellen, die auch als Solar-tankstelle dienen, kann mit weiteren Solarprojekten der



Nr. 16: Solarfähre - Seite 2

Kernpunkt einer zukünftigen Solarregion werden.

Das Solarschiff soll im Fährbetrieb 12 Personen und Fahrräder aufnehmen können. Dann kann das Schiff als „Wassertaxi“ eingestuft werden, was gegenüber einer Fähre mit geringeren Auflagen an den Schiffskörper und an die Schiffsführung verbunden ist.

Für größere Reisegruppen und Schulklassen ist vorgesehen, die Gruppen zu teilen. Die Schiffstour wird dann auf zwei Stunden (bei größeren Gruppen auf eine Stunde) je Gruppe ausgelegt. Durch die Begrenzung auf 12 Personen kann das Schiff kleiner, leichter und mit geringerer Motorleistung gebaut werden, was erhebliche Kostenreduzierungen zur Folge hat. Bei der Elbsafari wird mit gastronomischen Betrieben und Bildungseinrichtungen zusammen gearbeitet.

Das Solarschiff soll zunächst die Anforderungen an ein Solartaxi und an eine Elbsafari abdecken.

In der Überlegung ist, dass das Schiff an den Wochenenden vorrangig als Taxi fahren soll (möglichst regelmäßige Fahrzeiten, z.B. im Stundentakt). An den Wochentagen könnten zwei oder drei Tage für die Elbsafari reserviert werden oder vier Stunden z.B. über die Mittagszeit oder auch vormittags. Auf diese Weise sollen erste Erfahrungen gesammelt und die Nachfrage erkundet werden. In Verbindung mit dem Projekt „Solarfähre“ möchte die Gemeinde Schönberg erste Voraussetzungen für die Inbetriebnahme schaffen, da Schönberg auch als Anlegestelle vorgesehen ist. Radler und Fußgänger sollten die Möglichkeit haben, „trockenen Fußes“ zur geplanten Anlegestelle an der ehemaligen „Panzerstraße“ zu gelangen.

Geplant ist bislang von dem Betonplattenweg, der von Schönberg/Deich in Richtung Elbe führt, eine Spur aufzu-

nehmen und mit Hilfe der anfallenden Platten den Weg einspurig bis zur geplanten Anlegestelle zu verlängern.

Als weiteres Projekt möchte die Gemeinde Schönberg ein Fährhaus landseitig am Deich im Fachwerkstil errichten.



Das Gebäude soll sich harmonisch in das Landschaftsbild einfügen und einer Mehrfachnutzung zugeführt werden. Es soll als Rastplatz für Radfahrer des Elberadweges und als Infostelle dienen. Die Installation sanitärer Einrichtungen wird angestrebt.

Gleichzeitig kann das Fährhaus als Deichwachhaus bei Elbehochwasser genutzt werden.

Dem Biodiversitätsreservat „Mittlere Elbe“ soll das Fähr-

haus für Arbeitskreissitzungen, Seminare und Workshops zur Verfügung gestellt werden. Das Haus soll außerdem als Ladestation für die Akkus dienen, die als zusätzliche Energiequelle für die Fähre notwendig sind. Das Solarschiff wird durch einen Elektromotor betrieben. Auf der

Überdachung wird das Schiff mit Fotovoltaikmodulen ausgestattet, die ihren Strom direkt in das Antriebssystem einspeisen. Diese werden aber nur unterstützend wirken können. Die Solarfähre wird deshalb um „Solar-tankstellen“ an Land (Fährhaus) erweitert. Nach bisherigen Plänen ist es vorgesehen, als Energiequelle für die Ladestation ein kleines Windrad zu nutzen.

Die Idee einer Fähre mit Solarbetrieb ist von Beginn an als Chance für die weitere Entwicklung der Region verstanden worden. Gerade eine Fähre als länderverbindende Einrichtung soll die Aufgabe haben, auf die be-



Nr. 16: Solarfahre - Seite 3

sonderen Angebote, Schwerpunkte und Attraktionen auf beiden Länderseiten hinzuweisen und dafür zu werben. Mit der Solarfahre, dem attraktiven Fahrradwegenetz, Gastronomie und Bildungsangeboten und natürlich dem reichhaltigen Naturangebot der Elbregion kann und soll bundesweit geworben werden. Die Stärkung des Tourismus wird dazu beitragen, dass Arbeitsplätze gesichert und ausgebaut werden können.

Die Solarfahre wird immer wichtiger werden, wenn die Eisenbahnbrücke bei Wittenberge, wie angedroht, für besagte Verkehrsteilnehmer wirklich gänzlich gesperrt wird. Schon allein deshalb müssen alle Kräfte gebündelt werden, um die noch anstehenden Voraussetzungen optimal und so bald als möglich lösen.

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

- ➔ 1. Investition dient einem Projekt, welches ausschließlich Radfahrern und Fußgängern zugute kommt.
- 2. Hervorhebung der Stärken der Region heute und zukünftig.
- 3. Auch ungeübte Radfahrer erhalten die Möglichkeit beide Seiten der Elbe auf leichtbefahrbaren Radwegen zu erkunden.
- 4. Der hierfür vorgesehene Antrieb Sonnenenergie verbindet Naturnähe mit zukunftsfähiger Energieversorgung.

Träger

- ➔ Gemeinde Schönberg

Info/Ansprechpartner

- ➔ Herr Hensch
Verwaltungsgemeinschaft Seehausen (Altm.)
Große Brüderstraße 1
39615 Seehausen (Altm.)
03 93 86/98230
l.Hensch@vgem-seehausen.de



Nr. 17: „Präventionskurs Radfit“ - Seite 1

→ Seit April 2007 beschäftigt sich das Zentrum für Gesundheit der Deutschen Sporthochschule mit der Erstellung eines gesundheitsorientierten Kurskonzepts zum Radfahren nach §20 SGB V und deren bundesweite Umsetzung.

Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Ziel ist es, die körperliche Aktivität mit dem Fahrrad zu fördern sowie den Anteil der Radfahrer in Deutschland im Sinne der Prävention zu erhöhen.
- **Bisherige Ergebnisse:** siehe ausführliche Beschreibung
- **Finanzierung:** Dieses Projekt wird im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans mit Mitteln des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung gefördert.
- **Zeitraum:** 01.04.2007 bis 31.12.2008

Ausführliche Beschreibung:

- Zielgruppen

In Absprache mit dem ADFC wurde die Zielgruppe für das Kurskonzept genauer definiert. In erster Linie spricht der Kurs Teilnehmer an, die bereits Fahrrad fahren können, aber dies nicht regelmäßig tun oder lange nicht mehr gemacht haben. Es handelt sich also um Wiedereinsteiger. Grundvoraussetzung für die Teilnahme an dem Kurs ist ein eigenes, verkehrstaugliches Fahrrad, ein Helm sowie die Kenntnis der STVO.

- Konzeptaufbau

Nach einer Phase der Literaturrecherche und Zusammenstellung des aktuellen Kenntnisstands zum Thema Radfahren und Gesundheit, wurde das Kurskon-

zept erstellt.

Das Kursleitermanual unterteilt sich in die folgenden Themenblöcke:

- theoretische Einleitung
- Stundenbilder
- Anhang mit Übungen und Spielformen

Darüber hinaus wurden begleitende Materialien für die Teilnehmer erstellt. Auf der Grundlage dessen können sie das erarbeitete Hintergrundwissen nachbereiten und nachlesen.

Dem gesamten Kurs liegt das Konzept der Salutogenese zugrunde. Vor dem Hintergrund des Krankheits- und Gesundheits-Kontinuums soll den Teilnehmern vermittelt werden, dass sie ihre Gesundheit selbst positiv beeinflussen können und das Fahrradfahren positive gesundheitliche Auswirkungen hat. Zudem wird der Aspekt des Umweltschutzes im Sinne einer gesunden Lebensführung erwähnt.



- Internetauftritt

Eine Internetplattform - www.gesunde-Radrouten.de - wird derzeit für ein Parallelprojekt erarbeitet. Hier sollen die erarbeiteten gesunden Routen dem Endnutzer zugänglich gemacht werden. Hier werden darüber hinaus detaillierten Informationen rund ums Thema „Radfahren“ (Trainingshinweise, Tipps zur Fahrradergometrie etc.) sowie Informationen zu dem Kursangebot bereitgestellt.

- Weiteres Vorgehen

- Verstärkte Kommunikation mit dem ADFC zur Planung der Umsetzung
- Einbau der letzten Änderungen in das Kurskonzept
- Lektorat und Graphik in Absprache mit der DAK zur Gestaltung und Nutzbarmachung des erstellten Konzepts
- Erstellung eines Schulungskonzepts und Schulungsmaterialien
- Umsetzung der Kurse durch den ADFC

- Ausblick

In den nächsten Wochen wird das Konzept fertig gestellt und ins Lektorat gegeben. Zudem werden Abbildungen und Fotos zur Untermalung der Inhalte erstellt, bevor das Konzept graphisch gestaltet wird. Zeitgleich werden die Schulungsmaterialien für die Kursleiter erstellt. Entsprechend werden die Kurse über den ADFC in den entsprechenden Regionen mit Kooperationspartnern vor Ort umgesetzt.

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Präventionsangebote und Gesundheitsprogramme der Krankenkassen und andere Leistungsträger beziehen sich bisher auf viele Aktivitäten - aber nicht auf das Radfahren. Obwohl der gesundheitliche Nutzen an-

Nr. 17: „Präventionskurs Radfit“ - Seite 2



Abb. 0: Wellness-Modell

erkannt ist, findet sich bundesweit kein (außer: mit dem Rad zur Arbeit der AOK) standardisiertes Rad-Präventionsprogramm. Erstmals soll somit ein Kursprogramm entwickelt werden, welches von den Krankenkassen als Gesundheitsmaßnahmen anerkannt und auch über den §20 SGB V finanziert werden kann. Durch die Teilnahme an dem präventiven Radkurs „Radfit“ werden den Teilnehmern die Vorteile des Radfahrens nahe gelegt, da das Fahrrad als gesundheitsförderndes Verkehrsmittel oft unterschätzt wird.

Das Ziel des Projekts ist somit die gesundheitsfördernden Auswirkungen des Radfahrens zu fördern, aber auch die Verkehrssicherheit zu verbessern. Die Freude am Radfahren und die Schulung der Fahrsicherheit sollen zu einer Steigerung des Radverkehrsanteils beitragen. Durch die Erstellung eines Kurskonzeptes ist es möglich, die gesundheitlichen und sicherheitsspezifischen Aspekte nachhaltig und qualitätsgesichert zu vermitteln. Um diesen Qualitätsstandards nachhaltig gerecht zu werden sind weitere Fördermittel wichtig.

Träger

- ➔ Zentrum für Gesundheit der Deutschen Sporthochschule Köln

Info/Ansprechpartner

- ➔ Prof. Dr. Ingo Froböse
Zentrum für Gesundheit der Deutschen Sporthochschule Köln
Am Sportpark Müngersdorf 6
50933 Köln
0221/4982 - 45 70
Froboese@dshs-koeln.de
www.gesunde-Radrouten.de

Dipl. Sportwiss. Bianca Biallas
Zentrum für Gesundheit der Deutschen Sporthochschule Köln
Am Sportpark Müngersdorf 6
50933 Köln
0221/4982 - 7111
biallas@dshs-koeln.de
www.gesunde-Radrouten.de



Nr. 18: Verhinderung von verkehrswidrigem Parken auf Radwegen

→ Aktivitäten zur Verhinderung des verkehrswidrigen Parkens auf Geh- und Radwegen. Durch die Aktivitäten der Naturfreunde Radgruppe konnte die Stadtverwaltung Stück für Stück überzeugt werden, den bundeseinheitlichen Bußgeldkatalog anzuwenden. Statt 10 € werden jetzt 15 – 35 € Bußgeld erhoben. Damit ist das Falschparken auf Radwegen nicht mehr preiswerter als die Anmietung eines Parkplatzes. Dadurch wird die Voraussetzung geschaffen, dass Radwege nicht wie bisher von Kfz zugeparkt werden. Dies erhöht die Sicherheit der Radfahrer, insbesondere der Schwächeren (z. B. Familien mit Kindern).

Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Verhinderung von verkehrswidrigem Parken auf Radwegen
- **Bisherige Ergebnisse:** Die Stadt Stuttgart wendet seit dem 09. Mai 2008 den bundeseinheitlichen Bußgeldkatalog an.
- **Finanzierung:** Eigenmittel
- **Zeitraum:** Anfang 2007 bis heute

Ausführliche Beschreibung:

→ In Stuttgart waren bislang viele Radwege notorisch zugeparkt. Eine wesentliche Ursache lag in der Nichtanwendung des bundeseinheitlichen Bußgeldkataloges. Anstatt 15 – 35 € wurden lediglich 10 € erhoben. Damit war das Falschparken auf Radwegen wesentlich preisgünstiger als die Anmietung eines Parkplatzes. Die Stadtverwaltung erklärte, dass die Anwendung des bundeseinheitlichen Bußgeldkataloges rechtlich nicht möglich sei. Dagegen wandte sich die Naturfreunde Radgruppe an:

- Öffentliche Veranstaltungen
- Schriftwechsel mit der Stadtverwaltung / Oberbürgermeister
- Schriftwechsel mit dem Innenministerium Baden-Württemberg
- Schriftwechsel mit der Staatssekretärin im Bundesverkehrsministerium und dem Bundesverkehrsministerium
- Gespräche mit Parteien
- Anfragen im Gemeinderat und Landtag
- Massive Pressearbeit



Dadurch wurden mit der Zeit punktuell Verbesserungen erreicht. Trotzdem wurde eine Anfrage zu dem Thema im Stuttgarter Gemeinderat negativ beschieden. Auch der Oberbürgermeister gab der Radgruppe schriftlich einen ne-

gativen Bescheid. Die Radgruppe ließ sich dadurch nicht beirren und setzte ihre Arbeit in der o.g. Form fort. Am 09. Mai erklärte die Stadtverwaltung endlich, dass sie ab sofort den bundeseinheitlichen Bußgeldkatalog anwenden wird. Dies ist ein Erfolg für die Förderung des Fahrradverkehrs in Stuttgart. Zudem werden Radwege, die

aus Steuergeldern finanziert wurden, nicht noch zweckentfremdet genutzt. Noch bedeutender ist dieser Erfolg aus Sicht der schwächeren Radfahrer, wie ungeübte Anfänger, Eltern mit Kindern, Kinder auf Schulwegen. Ihnen wird ein mehr an Sicherheit durch Radwege gegeben, die sie dringend im Großstadtverkehr benötigen. So dass sie beispielsweise problemlos Radwege benutzen können oder dass Eltern mit Kinderanhängern nicht vor dem zugeparkten Radweg stehen, während der Kinderanhänger noch in die Kreuzung ragt.

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

- Weil Radfahren Spaß machen soll (nebenbei noch umweltverträglich)
- Weil insbesondere die Schwächeren (Familien mit Kindern, Anfänger) sichere Radwege benötigen
- Damit Steuergelder für Radwege nicht durch rechtswidriges Parken wertlos werden

Träger

- Naturfreunde Radgruppe Stuttgart e.V.

Info/Ansprechpartner

- Peter Pipiorke
70178 Stuttgart
07 11 / 61 73 94
Peter@Pipiorke.de
www.Naturfreunde-Radgruppe-Stuttgart.de



Nr. 19: Deutsche Übersetzung „Cycling – Inspiration Book“: Fahr Rad! Wege zur Fahrradstadt - Seite 1

➔ „Fahr Rad! Wege zur Fahrradstadt“, vermittelt zahlreiche Ideen und Handlungsansätze zur Radverkehrsförderung. Das Motivationsbuch für Einsteiger und Fortgeschrittene behandelt Themen wie Gesundheit, Transport, Klima, Schule, Arbeit, Freizeit, Routen, Parken, Öffentlicher Verkehr, Wegweisung, Information, Karten, Untersuchungen, Kooperationen, Exkursionen, Werbung, Politik. Es richtet sich an Bürger, Politiker, Stadtverwaltung, Planer, Vereine und andere Institutionen.

Kurze Projektbeschreibung:

- ➔ **Ziel:** Inspirationen zur Radverkehrsförderung aus internationalem Projekt für Deutschland nutzbar machen und verbreiten.
- ➔ **Bisherige Ergebnisse:** Die gedruckte Auflage von 4.000 Exemplaren ist einzeln an Besteller und Multiplikatoren verteilt bzw. versandt worden.
- ➔ **Finanzierung:** Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Interreg-III-B-Projekt „Baltic Sea Cycling“, ADFC LV M.-V. e.V.
- ➔ **Zeitraum:** 11.2007 – 02.2008

Ausführliche Beschreibung:

➔ Das „Cycling – Inspiration Book“ ist im Rahmen des Interreg-III-B-Projektes „Baltic Sea Cycling“ entstanden, in dem 22 Partner aus 6 Ländern im Ostseeraum an Strategien für mehr Radverkehr für attraktivere und nachhaltigere Städte und Regionen gearbeitet haben. Das Buch stellt Ideen und Pilotaktionen zur Radverkehrsförderung aus dem Projekt und darüber hinaus vor und lädt zum Nachmachen und Ausprobieren ein. Es richtet sich sowohl an engagierte Bürger als auch an Verantwortliche



und Interessierte in Politik und Verwaltung sowie Verbänden. Entsprechend der Zusammensetzung der Partner im Interreg-Projekt enthält das Buch Handlungsansätze für Kommunen mit bisher geringem Radverkehrsanteil genauso wie für fortgeschrittene Fahrradstädte. Das reich illustrierte und bebilderte Buch ist kein Fachbuch oder Leitfaden sondern ein Motivationsbuch für Einsteiger.

Die Themen sind vielfältig: Transport, Gesundheit, Klima, Schule, Arbeit, Freizeit, Routen, Parken, Öffentlicher Verkehr, Wegweisung, Information, Karten, Untersuchungen, Kooperation, Studienfahrten, Werbung, Politik und

Strategien. Zu jedem Thema wird kurz und allgemeinverständlich die Relevanz für den Radverkehr erläutert, Handlungsmöglichkeiten aufgezählt und konkrete Projekte vorgestellt mit Verweis auf weitere Informationen. Die Illustrationen und zahlreichen Abbildungen machen Lust auf die Themen und fördern den Tatendrang.

Die deutsche Übersetzung unter dem Titel „Fahr Rad! Wege zur Fahrradstadt“ macht das Buch leicht lesbar für die Zielgruppe in Deutschland. Das Buch wurde vom Autor aus der englisch-sprachigen Originalfassung übersetzt bzw. auf Deutsch neu geschrieben. Grafik und Satz wurden überarbeitet, während Abbildungen und Illustrationen überwiegend nicht verändert werden mussten.



Nr. 19: Deutsche Übersetzung „Cycling – Inspiration Book“: Fahr Rad! Wege zur Fahrradstadt - Seite 2

„Fahr Rad! Wege zur Fahrradstadt“ wurde in einer Auflage von 4.000 Exemplaren gedruckt. Diese Auflagenhöhe ermöglichte es, eine große Zahl von Multiplikatoren und potentiellen Akteuren im Bereich der Radverkehrsförderung anzusprechen. Um die Zielgruppe zu erreichen, wurden die bekannten Medien genutzt (Fahrradportal des Nationalen Radverkehrsplanes, Internetseiten der Verbände, Newsletter, Zeitschriften).

Ein Teil der Bücher wurde direkt versandt an wichtige Multiplikatoren: Ministerien, ADFC Bundes-, Landes- und Kreisverbände, Landesverbände von BUND und VCD, Teilnehmer der Fahrradakademie, u.a. Der größte Teil der Bücher wurde auf Bestellung über die Webseite www.inspirationsbuch.de kostenlos direkt und einzeln verschickt. Zehn Prozent der Auflage erhielten das Bundesverkehrsministerium, die Fahrradakademie und die Hansestadt Rostock zur Verteilung bei Veranstaltungen. Bis Ende Juni 2008 sind auf diese Weise 95% der Auflage an Einzelpersonen verteilt bzw. versandt worden.

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Das Buch „Fahr Rad! Wege zur Fahrradstadt“ inspiriert und motiviert aktuell 4.000 interessierte und engagierte Personen zur Radverkehrsförderung. Es hat zur Verbreitung zahlreicher guter Ideen und Projekte beigetragen, die das Fahrrad als Verkehrsmittel voranbringen.

→ Mit dem Inspirationsbuch wurde das Rad nicht neu erfunden, aber eine Lücke in der deutsch-sprachigen Literatur zur Radverkehrsförderung geschlossen und der Zugang zum Thema erheblich erleichtert.

Träger

→ Hansestadt Rostock, Amt für Umweltschutz

Info/Ansprechpartner

→ Steffen Nozon
Neuer Markt 1,
18055 Rostock
0381/38 173 28
steffen.nozon@rostock.de
www.inspirationsbuch.de



Nr. 20: Mit dem Rad zur Arbeit - Seite 1

→ Fünfmonatige Aktion der Berliner Stadtreinigung BSR, um die Mitarbeiter dazu zu bewegen, mit dem Rad zur Arbeit zu kommen. Hiermit möchte die BSR die Gesundheit ihrer Mitarbeiter fördern und die Umwelt entlasten in Bezug auf die Faktoren Feinstaub/NOx, Lärm und CO2. Als Anreiz winken für die Mitarbeiter diverse Preise. Gefördert wird die Aktion durch eine gemeinsame Radtour, Informationen in der Mitarbeiterzeitschrift und im Intranet, einen Tourenpass, Plakate und einen kostenlosen Fahrrad-Sicherheits-Check.

Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Umweltentlastung und Gesundheitsförderung
- **Bisherige Ergebnisse:** Rund 200 Teilnehmer an der Aktion
- **Finanzierung:** Durch BSR
- **Zeitraum:** Mai bis Sept 2008

Ausführliche Beschreibung:

→ Die Berliner Stadtreinigung, als kommunales Vorzeigeunternehmen mit einer nachhaltigen Unternehmensstrategie, hat die Chancen eines betrieblichen Mobilitätsmanagements erkannt und möchte mit verschiedenen Aktionen die lieb gewonnenen Verkehrsgewohnheiten ihrer Beschäftigten verändern.

Im Jahr 2008 führt deshalb die BSR Aktionen durch, um die Beschäftigten zu motivieren, für den Weg zur Arbeit das Auto stehen zu lassen und das Fahrrad zu nutzen. Hiermit unterstützt die Berliner Stadtreinigung die Radverkehrsstrategie des Landes Berlins, die das ehrgeizige Ziel hat, den Anteil der mit dem Fahrrad zurückgelegten



Wege im Stadtverkehr von 10 auf 15% zu erhöhen.

Unter dem Motto: „Mit dem Rad zur Arbeit“ werden diejenigen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter belohnt, die im Aktionszeitraum vom 1. Mai bis 30. September 2008 an mindestens 30 Tagen mit dem Fahrrad - direkt oder kombiniert mit Bus und Bahn - zur Arbeit kommen.

Die Beschäftigten werden über die BSR-Mitarbeiterzeitschrift „intern“ und das Intranet über das Projekt kontinuierlich auf dem Laufenden gehalten. Die Aktion startete im Mai 2008 mit einem von der BSR-Radsportgruppe organisierten gemeinsamen Fahrradausflug am

Wochenende.

Zusätzlich erhalten alle Teilnehmer an der Aktion einen kostenlosen Fahrrad-Sicherheits-Check in ausgewählten Radgeschäften.

Der Nachweis der Teilnahme an der Aktion erfolgt anhand eines Tourenpasses (Kalender), in dem die „Fahrradaktiven“ Tage durch den Passinhaber angekreuzt werden. Am Ende der Aktion lassen die Teilnehmerinnen und Teilnehmer den „Tourenpass“ durch ihre(n) Vorgesetzte(n) bestätigen und senden ihn ausgefüllt zurück.

Als Belohnung winkt ein Stempel im Gesundheitsbonusheft 2008 der BSR (ab einer bestimmten Anzahl Stempel im Bonusheft winken Sachpreise) und zusätzlich



Nr. 20: Mit dem Rad zur Arbeit - Seite 2

automatisch die Teilnahme an der Verlosung attraktiver Sachpreise. Besonders aktive Kolleginnen und Kollegen, die nachweislich an 60 Tagen mit dem Fahrrad zur Arbeit gefahren sind, nehmen zusätzlich an der Verlosung eines hochwertigen Fahrrads teil.

Die Resonanz auf die Aktion ist sowohl bei den Büromitarbeitern als auch bei den Müllwerkern und Straßenreinigern, die hart körperlich arbeiten, sehr positiv. Viele Mitarbeiter, die bisher mit dem Auto zur Arbeit kamen, sind jetzt dauerhaft auf das Fahrrad umgestiegen. Rund 200 Mitarbeiter haben einen Tourenpass angefordert.

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

- Innovatives Projekt zum Mobilitätsmanagement.
- Sehr professionell aufgezogen und dadurch gute Resonanz. Sehr nachhaltig, da Umstieg auf Fahrrad dauerhaft gefördert werden soll.
- Auf dieser Aktion sollen weitere Aktionen zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität aufbauen.
- Denkbar sind bspw. Maßnahmen wie eine Mitarbeiterbörse für Fahrgemeinschaften, Dienstfahräder etc.

Träger

- Berliner Stadtreinigung (BSR)



Info/Ansprechpartner

→ Frieder Söling
(Umweltschutz)
Ringbahnstr 96
12103 Berlin
030 / 7592-2466
frieder.soeling@BSR.de

Herr Heidel
(Gesundheitsförderung)
Ringbahnstr 96
12103 berlin
030 / 7592-4587
georg.heidel@BSR.de



Nr. 21: Wettbewerb „Fahrradfreundlichster Arbeitgeber in Karlsruhe“ - Seite 1

➔ Beim Wettbewerb „Fahrradfreundlichster Arbeitgeber in Karlsruhe“ können sich alle Karlsruher Arbeitgeber mit ihren Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs ihrer Beschäftigten auf dem Weg von und zur Arbeit bewerben. Der Sieger erhält neben dem Titel und der Siegerplakette ein Vermarktungskonzept dieses Titels.

Kurze Projektbeschreibung:

- ➔ **Ziel:** Steigerung des Radverkehrsanteils auf dem Weg zur Arbeit.
- ➔ **Bisherige Ergebnisse:** Das Bewerbungsende ist am 25.7.2008. Eine abschließende Auswertung ist erst danach möglich.
- ➔ **Finanzierung:** Haushaltsmittel des Stadtplanungsamtes mit Unterstützung durch AOK, ADFC, IHK und Firma Paul Lange
- ➔ **Zeitraum:** März bis Ende Juli 2008
Wiederholung alle zwei Jahre vorgesehen.

Ausführliche Beschreibung:

➔ Der Karlsruher Gemeinderat hat bereits im Jahr 2005 eine deutliche Steigerung des Radverkehrsanteils an allen Wegen gefordert. Dazu wurden in den letzten Jahren deutliche Verbesserungen in der öffentlichen Infrastruktur vorgenommen. Ein großes Potential zur Steigerung des Radverkehrsanteils sieht die Stadt Karlsruhe auf den Wegen von und zur Arbeit. In vielen Betrieben findet keine Radverkehrsförderung statt: es fehlen Radabstellanlagen oder Duschen, das Thema „Radfahren“ wird innerbetrieblich oft nicht diskutiert. Die Motivation, Rad zu fahren, ist daher häufig gering. Dabei sprechen viele Gründe für das Fahrrad: es ist in der Stadt

das schnellste Verkehrsmittel bis zu einer Entfernung von etwa 5 km. Gleichzeitig fördert Radfahren die Gesundheit, was sich in weniger Krankheitstagen für Arbeitgeber und Arbeitnehmer bemerkbar machen kann.

Karlsruhe möchte durch den Wettbewerb Arbeitgeber dazu animieren, bei ihren Beschäftigten die Nutzung des



Fahrrads auf dem Weg von und zur Arbeit zu fördern. Bewerben können sich alle Arbeitgeber mit ihren Maßnahmen zur Radverkehrs-

förderung. Dies können beispielsweise Verbesserungen in der Infrastruktur sein (regen- und diebstahlsichere Abstellanlagen, Duschen usw.), aber vor allem motivierende Maßnahmen, z. B. Gewinnspiele für Mitarbeiter, die regelmäßig radeln.

Für den Sieger des Wettbewerbs wurde an der Karlsruher Hochschule für Gestaltung, neben der Siegerplakette, auch ein Vermarktungskonzept dieses Titels entworfen, das als zusätzlicher Anreiz dient, sich am Wettbewerb zu beteiligen.

Die teilnehmenden Firmen bewerben sich mit den unterschiedlichsten Projekten: einem großen Arbeitgeber liegt besonders die Sicherheit seiner Mitarbeiter am Herzen und er verschenkt an alle Mitarbeiter hochwertige Fahrradhelme und ein kleines Erste-Hilfe-Set für unterwegs. Ein anderer Teilnehmer bietet seinen Angestellten vom gesicherten und überdachten Fahrradständer, der Mitarbeiterdusche über Gesundheits-Checks, Fahrradreparatur-Workshops bis hin zu Radsportbekleidung mit Firmenlogos, eine ganze Palette von Fördermaßnahmen an. Ein weiterer Wettbewerbsteilnehmer begann die diesjährige Radsaison mit einer großen Auftaktveranstaltung, bei der den Radlern ein kostenloser Fahrrad-Check und eine Fahrrad-Codierung angeboten wurden.

Neben den Arbeitgebern selbst besteht aber auch eine Gewinnmöglichkeit für radelnde Arbeitnehmer: Wer sich mit seinem Fahrrad vor dem Arbeitsplatz fotografieren lässt und das Bild mit einem kurzen Kommentar - warum man radelt - an die Stadt schickt, kann an einer zusätzlichen Auslosung teilnehmen. Die Bilder werden im Internet auf einer eigenen Seite veröffentlicht. Mit gutem Beispiel geht hier der Bundesgerichtshof mit seinem Präsidenten, Herrn Professor Dr. Tolksdorf voran.

Der Wettbewerb findet mit Unterstützung der AOK, des ADFC, der IHK und der Firma Paul Lange & Co statt.



Nr. 21: Wettbewerb „Fahrradfreundlichster Arbeitgeber in Karlsruhe“ - Seite 2



Fahrradfreundlichster
Arbeitgeber
Karlsruhe 2008

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Obwohl das Fahrrad in der Stadt bis zu einer Entfernung von etwa 5 Kilometern das schnellste Verkehrsmittel ist, werden nur etwa 9 % aller Wege zur Arbeit mit dem Rad zurückgelegt (Quelle: Mobilität in Deutschland 2002). Hier besteht ein großes Verlagerungspotential, das durch den Wettbewerb erschlossen werden soll.

→ Regelmäßiges Radfahren, beispielsweise auf dem täglichen Weg zur Arbeit, fördert außerdem die Gesundheit, was sich sowohl für Arbeitgeber als auch Arbeitnehmer auszahlt.

→ Arbeitgeber können sich mit individuellen, auf die Bedürfnisse ihrer Mitarbeiter zugeschnittenen Angeboten bewerben. Dadurch können neue, unkonventionelle Ideen der Radverkehrsförderung entstehen, die auch auf andere Betriebe übertragbar sind.

Mit dem Titel „Fahrradfreundlichster Arbeitgeber in Karlsruhe“ ist auch ein zugehöriges Vermarktungskonzept verbunden. Dies soll dem Gewinner zu einem Imagegewinn verhelfen.

Träger

→ Stadt Karlsruhe, Stadtplanungsamt

Info/Ansprechpartner

→ Johannes Schell
Stadtplanungsamt, Bereich Verkehr
Lammstraße 7
76133 Karlsruhe
0721/133 - 6177
johannes.schell@stpla.karlsruhe.de
www.karlsruhe.de/radverkehr



Nr. 22: Kampagne für mehr Rücksichtnahme - Seite 1

→ Die Kampagne für mehr Rücksichtnahme im Straßenverkehr wirbt mit Flyern, Plakaten, begleitenden Aktionen, Artikelserien in der Lokalzeitung für ein umsichtigeres und faires Miteinander von Fußgängern, Radfahren und Autofahren. Die Kampagne wurde von vielen Projektpartnern getragen (ideell/finanziell), um die Bürger von möglichst vielen Seiten für das Thema zu sensibilisieren.

Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Bei allen Verkehrsteilnehmern für mehr gegenseitige Rücksichtnahme im Straßenverkehr zu werben und der Sicherheit stets Vorrang vor der Geschwindigkeit einzuräumen. Alle Bürger aller Altersstufen ansprechen – ohne erhobenen Zeigefinger und ohne einseitige Schuldzuweisungen.
- **Bisherige Ergebnisse:** Positive Rückmeldungen aus der Bevölkerung, Übernahme der Kampagne in verschiedenen Städten
- **Finanzierung:** Eugen-Otto-Butz-Stiftung, Stadt Bonn, ADFC Bonn/Rhein-Sieg
- **Zeitraum:** 3 Wochen im August 2007

Ausführliche Beschreibung:

→ Hauptziel der Kampagne für mehr Rücksicht im Straßenverkehr war es, für ein umsichtiges und faires Miteinander von Fußgängern, Radfahrern und Autofahrern zu werben. Weiter war es Ziel, möglichst viele Projektpartner für die Teilnahme an der Kampagne zu motivieren, um den einzelnen Bürger von möglichst vielen Seiten mit dem Thema zu konfrontieren. Die Kampagne sollte alle Bürger aller Altersstufen ansprechen,

Rocksicht kommt an!

ohne erhobenen Zeigefinger und ohne einseitige Schuldzuweisungen. Dabei sollte deutlich werden, dass es keine Verkehrsteilnehmergruppe gibt, die pauschal als weniger rücksichtsvoll zu bezeichnen wäre als andere, dass es vielmehr jeweils einzelne Fußgänger, einzelne Radfahrer und einzelne Autofahrer sind, deren Fehlverhalten zu negativen Pauschalurteilen über die gesamte Gruppe führt und so das innerstädtische Verkehrsklima belastet.

Die Kampagne lief in Bonn im August 2007 über einen Zeitraum von drei Wochen. In diesem Zeitraum wurden verschiedene Aktionen durchgeführt, durch die das Ziel der Kampagne immer wieder ins Bewusstsein gebracht wurde.

Bestandteile der Kampagne:

- Verteilung des Falblattes „Rücksicht kommt

an! – Tipps für Fußgänger, Radfahrer und Autofahrer“ an alle 167.000 Bonner Haushalte. Zusätzlich Auslegung in öffentlichen städtischen Gebäuden, in Gemeindezentren und Verteilung auf Veranstaltungen.

- Plakataktion im Stadtgebiet: ADFC-eigene Plakatständer, Plakatständer der Stadt Bonn, in öffentlichen Gebäuden, in Gemeinden der evang. und kath. Kirchen in Bonn, Plakatständer der zweier politischer Ratsparteien, Plakatierung auf der Rückseite mehrerer Busse.
- Medienwirksame Auftaktveranstaltung auf dem Bonner Marktplatz mit prominenter Beteiligung (Oberbürgermeisterin, Polizeipräsident, Obersten der kath. und evang. Kirchen in Bonn und Eugen-Otto-Butz-Stiftung; Chefredakteur des General-Anzeigers) und Musik.
- Entwicklung eines Logos und Erstellung von Give-aways.
- Artikelserie in der Bonner Tageszeitung General-Anzeiger: Artikel, in denen anhand von Fallbei-



Nr. 22: Kampagne für mehr Rücksichtnahme - Seite 2

spielen kurz dargestellt wurde, wie jeweils typische Konfliktsituationen entstehen, welche Gefahren sie auslösen und wie sie vermieden werden können.

- ➔ Präsentation der Kampagne auf dem Bonner Verkehrssicherheitstag und dem Godesberger Stadtfest
- ➔ Aktionen von Gemeinden und Polizei: Die Kirchen haben ihre Gemeinden aufgerufen, das Thema „Rücksicht“ zum Gegenstand von Gemeindebriefen und Predigten zu machen. Die Polizei führte begleitende Aufklärungs- und Präventionsmaßnahmen durch.

Im Nachgang erhielt der ADFC aus verschiedenen Städten, die eine ähnliche Kampagne durchführen wollen, Anfragen zu Hintergrund und Ablauf der Kampagne und ob die entwickelten Materialien auch dort Verwendung finden dürften. In Hannover hat im Mai 2008 bereits eine vergleichbare Kampagne mit textgleichem Faltblatt statt. In Münster, Hamburg, Bornheim (Rheinland), Herne und Berlin sind Kampagnen ähnlicher Art in der Diskussion, Abstimmung oder bereits konkreten Vorbereitung.



Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

Im Vergleich zu bisherigen Kampagnen dieser Art wurde das Thema Rücksichtnahme im Straßenverkehr nicht nur von einer Seite aufgegriffen, sondern es wurden zahlreiche Partner beteiligt.

Die vom ADFC Bonn/Rhein-Sieg ergriffene Initiative für die Kampagne wurde ideell und finanziell durch folgende Partner unterstützt: Stadt Bonn, Polizei, evangelische und katholische Kirche, General-Anzeiger, Stadtwerke Bonn, Eugen-Otto-Butz-Stiftung.

Durch die Einbindung dieser Partner konnten die einzelnen Bürger jeweils von mehreren Seiten mit dem Thema in Kontakt gebracht werden.

Durch die ausgewogene Ansprache aller Verkehrsteilnehmergruppen sind während der Kampagne keine Zeigefinger auf „die anderen“ zu erkennen gewesen. Vielmehr wurde quer durch die Bevölkerung die Initiative wohlwollend bis ausdrücklich unterstützend aufgenommen.

Träger

- ➔ ADFC Bonn/Rhein-Sieg

Info/Ansprechpartner

- ➔ Bernhard Steinhaus
ADFC Bonn/Rhein-Sieg e. V.
Postfach 18 01 46
53031 Bonn
bernhard.steinhaus@adfc-bonn.de
www.adfc-bonn.de



Nr. 23: Kunstaktion „Irre Räder“

→ *Fahrräder sind Hingucker. Beleuchtet, an die Wand gehängt, mit Blumen geschmückt oder auf andere Art verfremdet sorgen sie für Aufmerksamkeit und Aha-Effekte. Der ADFC Unna rief alle radverrückten Künstler und Schrauber, Jugendgruppen und Senioren etc. zum Wettbewerb „Irre Räder“ auf. Künstlerisch gestaltete Räder sollen erstellt und in einem Aktionszeitraum zwischen der Unnaer Radnacht und dem 2. Unnaer Radfest im Unnaer Stadtgebiet ausgestellt werden. Die schönsten Kunstwerke wurden vor Unnaer Gebäuden fotografiert und in einem Postkartenkalender verewigt.*

Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Werbung für das Verkehrsmittel Fahrrad
- **Bisherige Ergebnisse:**
Ausstellung von 500 künstlerisch gestalteten Fahrrädern im Stadtgebiet Unna
500 Postkartenkalender mit „Irre Räder“-Motiven für das Jahr 2008
- **Finanzierung:** 1750€ finanziert durch Spenden und Verkauf der Postkartenkalender
- **Zeitraum:** Mai 07 - Dez. 08

Ausführliche Beschreibung:

→ Die Kunstaktion „Irre Räder“ wurde federführend vom ADFC Unna durchgeführt. Unterstützung erhielt der Radclub durch das Mobilitätsmanagement der Stadt Unna, dem City-Werbering Unna, der AWO, der ISG Mas-sener Straße und dem Fotografen Henryk Brock. Spon-soren waren die Sparkasse Unna, die Firma ABUS und das Druckcenter Kamen.
Gestartet wurde die Aktion im März 2007. „Narrensicher“



war der Titel des ersten Kunstwerkes zum Auftakt der „Irre Räder“- Aktion. Ein Fahrrad wurde von ADFC-Aktiven mit 100 Schlössern an den Zaun der Unnaer Radstation angeket-tet und mit einer Hin-weistafel versehen. Aufgerufen wurde gleichzeitig nicht nur zur Erstellung von Radkunstwerken, sondern auch zur

Spende von Gebrauchträdern, die von der AWO-Radstati-on in Unna gesammelt und den Künstlern zur Verfüg-ung gestellt wurden. Alle Radspender erhielten einen Gut-schein für den geplanten Radkalender.

Es beteiligten sich Schulklassen und schulische Arbeitsgemeinschaften, die Jugendkunstschule, mehrere Privatpersonen, eine Partei und auch die Justizvollzugsanstalt Dortmund.

Zur Ausstellung „Irre Räder“ wurde der Zeitraum zwi-schen der Unnaer Radnacht und dem 2. Unnaer Fahrradfest gewählt. Ausgestellt wurden die Kunstwerke vornehmlich in Schaufenstern, da viele Räder nicht wetterfest und vandalismussicher gebaut worden waren. Der Kalender wurde als Postkartenkalender geplant. Als

Postkartenkalender erhält der Käufer einen doppelten Nutzen. Auch die Kunstidee kann hierdurch weiter publiziert werden. Fotografiert wurden die schönsten Motive vor bekannten Unnaer Gebäuden oder Örtlichkeiten.

Der entstandene Kalender wurde in einer Auflage von 500 Stück gedruckt und erstmalig am 2. Unnaer Fahrrad-fest verkauft.

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Das Fahrrad wird auf eine überraschende Art und Weise ins Gespräch gebracht. Das Fahrrad wird darge-stellt als ein Mehrwert. Es ist mehr als eine Ansammlung von Bauteilen aus Stahl zum Zwecke der Fortbewegung - es ist Träger von Emotionen. Dieses Projekt ist ein Low-Cost-Projekt mit großer Breitenwirkung. In der Presse wurde vielfach berichtet. Etliche Kunstobjekte wurden von den Unnaer Pressemedien ins rechte Licht gesetzt. Die Kunstobjekte waren im öffentlichen Raum für viele Menschen Gegen-stand von Betrachtung und Diskussion.

Träger

- ADFC Unna

Info/Ansprechpartner

- Werner Wülfing
Obermassener Kirchweg 19a
59423 Unna
02303/12 981
werner.wuelfing@adfc-unna.de



Nr. 24: allrad - bike 2 business

→ Um Menschen zum Radfahren zu motivieren bedarf es einer kreativen, zielgerichteten Kampagne. Das Kommunikationskonzept „allrad - bike 2 business“ richtet sich an die bisher wenig beachtete Zielgruppe der Geschäftsleute in Stuttgart. Plakate, Logo, Head- und Subline(s) bringen Nutzen und Spaß des Fahrradfahrens auf den Punkt und unterstützen so die Grundaussage des Projekts: Fahr' mit dem Rad zur Arbeit!

Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Die bisher wenig beachtete Zielgruppe der Geschäftsleute in Stuttgart zum Fahrradfahren zu motivieren.
- **Bisherige Ergebnisse:** Fertiges Werbekonzept inkl. Ausarbeitung von Logo und Plakaten. Entwicklung und Ergebnisse sind ausführlich in einer A3-Mappe dokumentiert. Das Projekt selber ist bis zum jetzigen Zeitpunkt aber noch ein rein fiktives Projekt.

- **Finanzierung:** -
- **Zeitraum:** -



Ausführliche Beschreibung:

→ Die Stadt Stuttgart plant bis 2010 die städtischen Radwege auszubauen. Sie stellt deshalb unseren fiktiven Auftraggeber dar. Die Kampagne ist eine reine Werbemaßnahme, die aber eine völlig neue Zielgruppe erschließt. Die Ansprache der Geschäftsleute als potentielle Radfahrer wurde bisher oft vernachlässigt. Gerade für diese Menschen bietet das Radfahren aber eine gesunde Alternative abseits von Stau und Stoßzeiten. Durch die vielen großen Unternehmen und Autofirmen in Stuttgart gehören in dieser Region auch viele Menschen der Zielgruppe an. Des Weiteren ist Stuttgart stark Feinstaub belastet und gilt nicht unbedingt als fahrradfreundliche Stadt. Das innovative Kommunikationskonzept beruht auf einer Kombination aus traditioneller Plakatwerbung und einer Art „Guerilla Marketing“ in den Bürogebäuden. Durch kreative Wortspiele und aussagekräftige Bilder wird genügend Aufmerksamkeit erreicht, um auch gestresste Büroangestellte zum Nachdenken zu bringen. Für die Gestaltung unserer Kampagne war es uns außerdem besonders wichtig, den Betrachter direkt mit einzubeziehen. Jeder hat die Möglichkeit selbst in die Rolle des Radfahrers zu schlüpfen. Dies holt die sehr vorurteilsbehaftete Zielgruppe direkt emotional ab und motiviert zum Gebrauch des Fahrrads. Bei diesem Projekt handelt es sich



um ein studentisches Projekt im Studiengang Informationsdesign an der Hochschule der Medien in Stuttgart. Im Fach „Kommunikations-Design“ war es Semesteraufgabe eine Kampagne zu einem frei gewählten Thema rund um den Begriff „BWgung“ zu gestalten.

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Die Zielgruppe Geschäftsleute wurde bislang wenig angesprochen, weil sie als unempfänglich für das Radfahren gilt. Dabei bietet die Zielgruppe ein hohes Potential. Wir haben uns intensiv damit auseinandergesetzt, wie diese Gruppe angesprochen werden kann und ein kreatives und innovatives Kommunikationskonzept entwickelt. Uns selber ist aufgrund des hohen finanziellen Aufwands aber keine Umsetzung möglich und so droht das Konzept eine Karteileiche zu werden. Eine offizielle Anerkennung dagegen könnte den nötigen Anstoß geben, die Kampagne tatsächlich umzusetzen und damit einen aktiven Beitrag zur Verbreitung des Fahrradfahrens zu leisten.

Träger

- Stadt Stuttgart (als fiktiver Projektträger)

Info/Ansprechpartner

- Anna Zinßer
Kornbergstraße 45
70176 Stuttgart
0711/9584988
az010@hdm-stuttgart.de
<http://mars.iuk.hdm-stuttgart.de/~az010/designparade.pdf>



Nr. 25: Unsere große Radlerinitiative - Seite 1

➔ Durch die Verkehrsmittelwerbung auf Bussen und Bahnen und die damit verbundene Aufbringung touristischer Highlights der Regionen, wird das Augenmerk der Besucher in den Städten des Unstrut-Hainich-Kreises und Erfurt, der Landeshauptstadt Thüringens, auf Ausflugsziele der Partnerregion gelenkt. In den dazu entsprechend entwickelten Flyern finden die Reisenden dann neben Informationen zu ihren Ausflugszielen, auch die aktuellen Reiseauskünfte, Umsteiermöglichkeiten und Abfahrtszeiten vor Ort.

Kurze Projektbeschreibung:

- ➔ **Ziel:** Steigerung des Radtourismus
- ➔ **Bisherige Ergebnisse:** große Nachfrage der Zielgruppen (Radfahrer, Schulklassen)
- ➔ **Finanzierung:** Erfurter Bahn GmbH
- ➔ **Zeitraum:** Beginn: April 2008, Projektende: offen

Ausführliche Beschreibung:

➔ Am 9. April 2001 wurde zwischen dem Landkreis Unstrut-Hainich, vertreten durch den Landrat Harald Zanker, und der damaligen Erfurter Industriebahn GmbH (heute EB GmbH), vertreten durch die Geschäftsführerin Frau Mähler, eine Vereinbarung zur Nahverkehrs-Patenschaft unterzeichnet. Ziel ist es hierbei, die Verbundenheit der Region auf dem Gebiet eines lebendigen, zukunftsorientierten Schienenpersonennahverkehrs darzustellen.

Dazu wurde vereinbart, dass

- ➔ der Regio-Shuttle 006 mit dem Namen „Unstrut-Hainich-Kreis“ bei Sonderfahrten für den Landkreis und zu regionalen Anlässen vorrangig zum Einsatz gebracht wird



- ➔ der Landkreis die im Innenraum dieses Fahrzeuges vorgesehenen Möglichkeiten zur kostenfreien Präsentation der Region nutzen kann
- ➔ Bürger des Unstrut-Hainich-Kreises, die sich auf besondere Weise verdient gemacht haben, dieses Fahrzeug kostenfrei nutzen können
- ➔ Schulklassen des Unstrut-Hainich-Kreises von der EB unentgeltliche Informationsveranstaltungen und als Auszeichnung für

- ➔ besondere Leistungen eine kostenfreie Beförderung über kurze Strecken angeboten werden
- ➔ der Landkreis Unstrut-Hainich der EB bei Veranstaltungen mit Verkehrs- und touristischem Charakter eine kostenfreie Präsentation des Eisenbahnverkehrsunternehmens gewährt
- ➔ der Landkreis Unstrut-Hainich der EB die Möglichkeit zur Auslage von Informations- und Werbematerial in seinen Touristinformationen anbietet.

In der Vergangenheit wurden bereits Aktionen, wie beispielsweise das so genannte „Umweltticket“ auf den Weg gebracht:

„Umweltticket“ bedeutet, dass Besucher vom Busbahnhof in Bad Langensalza bzw. von Mühlhausen einfach und bequem mit dem Umweltticket im Bus bis zur Thiemsburg fahren. Dort befindet sich der bekannte „Baumkronenpfad“. Das Ticket beinhaltet die Hin- und Rückfahrt mit dem Bus inklusive Eintrittspreis des Baumkronenpfades, dies bedeutet z. B. für Bad Langensalza insgesamt 8,-€ pro Erwachsenen.

Zukünftig wollen der Landkreis UHK und die EB auf Grundlage ihrer Kooperation auch weitere Angebote für Reisende, vor allem im Bereich Fahrrad- und Naturtourismus, initiieren.

In Kooperation mit der Erfurter Bahn wurden durch das Regionalmanagement Unstrut-Hainich, dass sich federführend um die Weiterentwicklung der Rad- und Wanderwege kümmert, verschiedene Flyer, unter anderem ein Fahrrad-Flyer im April 2008, entwickelt. Dieser Flyer ist



Nr. 25: Unsere große Radlerinitiative - Seite 2

kommt gut an 

WIR WOLLEN, DASS SIE RUNDUM ZUFRIEDEN SIND

Wir haben die Möglichkeit der Fahrradmitnahme gerade in landschaftlich schönen und für Radler gut erschlossenen Bädergebieten von Erfurter Bahn und S T B verbessert.

In den Werkstätten der Erfurter Bahn wurden 16 Shuttles „radlerfreundlich“ umgebaut. Bisher stand nur der Platz neben dem Bülexen zur Fahrradmitnahme zur Verfügung. 3 Sitzreihen pro Seite (6 Sitze) sind nun durch 5 Klappstühle mit Wandbefestigung ersetzt. Die Sitzlehnen können rekliniert und also lediglich für um einen Sitzplatz pro Seite. Hierbei unterscheiden wir zwischen einseitig und zweiseitigem Umbau. Zusätzlich wurden Befestigungsurteile für einen sicheren Stand der Räder angebracht. Für Radler, die stärker möchten, gibt es zudem Halterungen und Schlaufen. Wir können damit die Fahrradkapazität beim zweiseitig umgebauten Shuttle bis zur Mitnahmemöglichkeit von 15 Fahrrädern erhöhen.

Die „Rad-Shuttles“ werden speziell an den Wochenenden eingesetzt. Gruppen mit mehr als 5 Fahrradfahrern sollten sich jedoch weiterhin vor ihrer Tour telefonisch bei der Erfurter Bahn und S T B anmelden, so dass die „Rad-Shuttles“ gezielt genutzt werden können.



Transport von maximal 15 Fahrrädern möglich



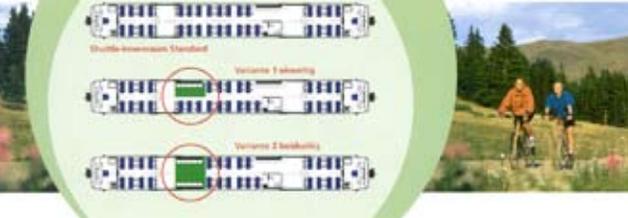
barrierefreier Einstieg



viel Raum auch für Reisende im Rollstuhl

- Fahrradmitnahme in Thüringen kostenfrei
- die radlerfreundlichen Shuttles werden nach telefonischer Absprache bedarfsgerecht eingesetzt

Anmeldung ab 5 Radler!
03 61 / 7 42 07-0



speziell für Radfahrer erstellt worden, die die Hainich-Region per Rad erkunden wollen, und bewirbt die „Rad-Shuttles“, die auf der Strecke zwischen Erfurt und Kassel bzw. Göttingen den Unstrut-Hainich-Kreis durchfahren. Ausgelegt in den Shuttles, die diese Strecke befahren, und verteilt an alle Gemeinden und Schulen unseres Landkreises werden somit viele Personen angesprochen.

Mit der Stadt Erfurt hat der Unstrut-Hainich-Kreis seit April 2007 einen Kooperationsvertrag. Inhalt dieser Vereinbarung ist es die positive Entwicklung von Städte- und Naturtourismus beider Regionen voranzutreiben. Das erste Projekt hierzu war die gegenseitige Bewerbung auf

öffentlichen Verkehrsmitteln sowohl im Unstrut-Hainich-Kreis als auch in der Stadt Erfurt. Die Stadt Erfurt stellte hierfür eine Straßenbahn, der Unstrut-Hainich-Kreis einen Bus zur Verfügung. Außerdem wurde bereits ein Treffen zwischen den Gästeführern der Stadt Erfurt und den Nationalparkführern im Hainich organisiert, um die Besonderheiten des Natur- und Städtetourismus und deren Verknüpfungsmöglichkeiten auszutauschen.

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?



Träger



Landkreis Unstrut-Hainich und
Regionalmanagement Unstrut-Hainich

Info/Ansprechpartner



Nadine Hölzel
Regionalmanagement Unstrut-Hainich
Lindenbühl 28/29
99974 Mühlhausen
03601/80 20 82
regionalmanagement@lrauh.thueringen.de
www.regionalmanagement-uh.de



Nr. 26: Essener Fahrradkalender - Seite 1

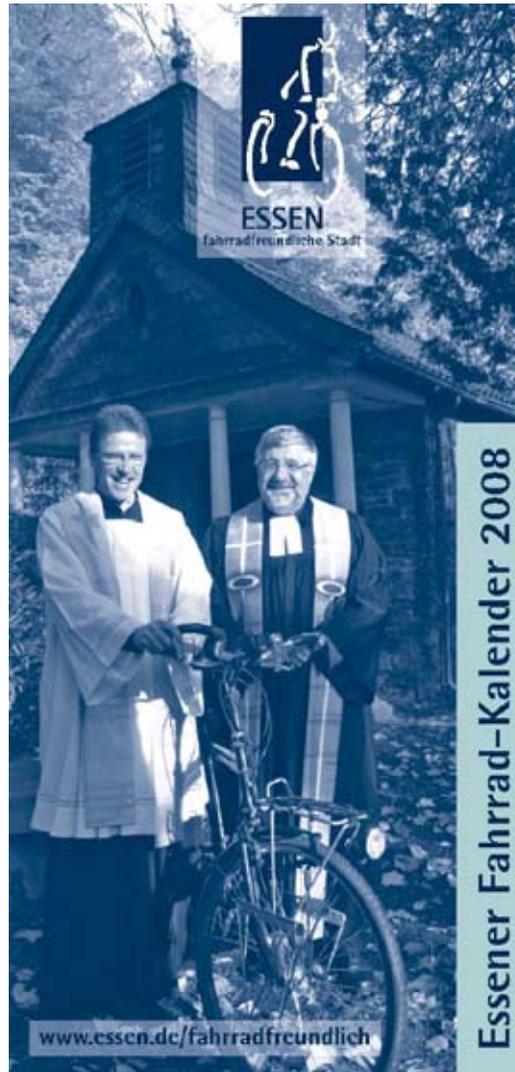
→ Der „Essener Fahrrad-Kalender 2008“ wurde in Kooperation mit der evangelischen und katholischen Stadtkirche Essen erstellt. Er steht unter dem Motto „Die Schöpfung bewahren - Fahrrad fahren“ und beinhaltet alle Aktivitäten rund ums Radfahren in Essen. In Kooperation mit den Kirchen, Fahrradverbänden und Umweltverbänden wurden neuartige Rad-Aktionen wie Radwallfahrten, Fahrrad-Gottesdienste und Atempause-Radtouren kreiert. Sie sollen v.a. die Gemeindemitglieder zur verstärkten Nutzung des umweltfreundlichen Fahrrads motivieren.

Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Motivation der Essener Bürger/-innen zum Radfahren erhöhen
- **Bisherige Ergebnisse:** Positive Resonanz aus Kirchengemeinden, Veröffentlichungen in Gemeindebriefen, lokaler und überregionaler Presse
- **Finanzierung:** Stadt Essen mit Landeszuschuss
- **Zeitraum:** Sommerhalbjahr 2008

Ausführliche Beschreibung:

→ Der „Essener Fahrrad-Kalender 2008“ enthält alle Termine von April bis Oktober, dazu allgemeine Informationen sowie nützliche Hinweise und Adressen zum Radfahren in Essen. Er wurde in Kooperation mit der evangelischen und katholischen Stadtkirche Essen erstellt. An der Entwicklung spezieller Programmpunkte haben der evangelische Pfarrer Steffen Hunder und der katholische Pastor Norbert Linden mitgewirkt. Auf dem Titelfoto sind sie im Talar vor der ökumenisch genutzten Kapelle am Schloss Baldeney abgebildet. Die Zusam-



menarbeit mit den Stadtkirchen wird auch durch das Grußwort der Spitzenvertreter der Essener Stadtkirchen, Superintendent Mundt und Stadtdechant Vieth dokumentiert. Zudem haben beide gemeinsam den Fahrrad-Kalender auf einem ökumenischen Tandem der Presse präsentiert.

Angesichts der aktuellen Diskussion zum Klimawandel (4. UN-Klimabericht, Friedensnobelpreis für Al Gore) steht der Fahrrad-Kalender unter dem Motto „Die Schöpfung bewahren - Fahrrad fahren“. Er macht deutlich, dass durch die möglichst häufige Verwendung des 0-Emissions-Verkehrsmittels Fahrrad ein Beitrag zum Klimaschutz geleistet werden kann.

Durch die Kooperation mit den Kirchen wurden neuartige Rad-Aktionen wie Radwallfahrten, ein Fahrrad-Gottesdienst und „Atempause-Radtouren“ kreiert. Diese „Atempause-Radtouren“ finden im Sommerhalbjahr am letzten Sonntag des Monats ab 16 Uhr statt, sollen einen besinnlichen Abschluss des Wochenendes bilden und vor der neuen Arbeitswoche die Möglichkeit zum Durchatmen bieten. Geleitet von Mitarbeitern des ADFC führen sie durch interessante Naturräume, die durch Fachleute des Naturschutzbundes Ruhr und des Bundes für Umwelt und Naturschutz erläutert werden. Das Ziel stellen Kapellen im Stadtgebiet dar, in denen die mitradelnden Geistlichen zum Abschluss eine Andacht zum Thema „Bewahrung der Schöpfung“ halten. Einen Höhepunkt stellt die für alle offene Kirchen-Radtour dar, bei der Erläuterungen zu sechs bedeutenden Kirchen gegeben werden. Durch die Kooperation mit den Kirchen sollen insbesondere die christlichen Gemeindemitglieder zur verstärkten Nutzung des Fahrrads motiviert werden. Daher wurde



Nr. 26: Essener Fahrradkalender - Seite 2

der Fahrrad-Kalender auch an alle etwa 90 Essener Gemeinden verteilt. Zusätzlich wurden Plakate mit einer Aufstellung aller religiösen Radtouren an die Gemeinden versendet, die diese in den Kirchen, Gemeindesälen, Kindergärten usw. aushängen. Insgesamt wurde der Fahrrad-Kalender 2008 an allen wichtigen Stellen im Stadtgebiet ausgelegt und kostenlos angeboten. Wegen der starken Nachfrage ist die diesjährige Auflage des Fahrrad-Kalenders von 10.000 aus den Vorjahren auf 15.000 Exemplare erhöht worden.

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

Die Kooperation von evangelischer und katholischer Kirche, ADFC, Essener Fahrrad-Initiative, Naturschutzbund Ruhr, Stadtverwaltung und vielen anderen Beteiligten stellt einen innovativen Ansatz dar. Durch dieses breite Bündnis entstehen neue Netzwerke, durch die die gesellschaftliche Akzeptanz des Radfahrens weiter erhöht werden soll. Der Fahrrad-Kalender zielt auf die Motivation zum Radfahren ab, wie schon im Grußwort formuliert ist: „Menschen, die Zweirad fahren, tun unserer Gesellschaft gut - und auch unserer Welt.“

Dem Ziel der Akzeptanzsteigerung und Motivation dient auch die breite und positive Berichterstattung in der lokalen Presse und in überregionalen christlichen Publikationen. Durch den Aktionszeitraum April bis Oktober werden die einzelnen Veranstaltungen immer wieder von der Presse aufgegriffen, so dass eine nachhaltige Wirkung erzielt wird. Während des gesamten Zeitraums sind

die Aktionen im Internet auf den Seiten der Stadt und der evangelischen Stadtkirche zu finden, sie sind Bestandteil des städtischen Veranstaltungskalenders im Internet, des weit verbreiteten Maitember-Programms der Stadt Essen und diverser Gemeindebriefe.

Träger

→ Stadt Essen
Amt für Stadtplanung und Bauordnung

Info/Ansprechpartner

→ Christian Wagener
Lindenallee 10
45121 Essen
0201/88 61 620
christian.wagener@amt61.essen.de
www.essen.de/fahrradfreundlich



Nr. 27: „Mobile Bürgerversammlung“ - Seite 1

→ Unter Leitung des Oberbürgermeisters werden seit 2002 jährlich fünf „Mobile Bürgerversammlungen“ organisiert, bei denen jeweils verschiedene Stadtteile der Stadt Nürnberg per Fahrrad erkundet werden. Stadtspitze, berufsmäßige Stadträte und Mitarbeiter aus der Verwaltung stellen dann interessierten Bürgerinnen und Bürgern aktuelle, meist stadtteilbezogene Projekte und Planungen aus allen Bereichen des sozialen, kulturellen und wirtschaftlichen Lebens direkt vor Ort vor und stellen sich der Diskussion.

Kurze Projektbeschreibung:

→ Ziel:

1. Bürgernahe Präsentation und Diskussion aktueller stadtteilbezogener Projekte und Planungen aus allen sozialen, kulturellen, verkehrlichen und wirtschaftlichen Bereichen vor Ort.
2. Erfahrung des jeweiligen Stadtteils im doppelten Wortsinn aus der Perspektive von Radfahrern.
3. Förderung des Images und Erhöhung der Akzeptanz des Fahrrads als alltägliches Verkehrsmittel.

→ Bisherige Ergebnisse:

1. Das 2002 gestartete Pilotprojekt ist zu einer festen Institution geworden.
2. Die Teilnehmerzahl ist von anfangs circa 20 auf mittlerweile fast 100 Interessierte angestiegen.
3. Vermehrt nehmen auch ehrenamtliche Stadträte daran teil.
4. Erhöhte Identifikation der teilnehmenden

Bürger mit ihrem Stadtteil.
5. Große Medienresonanz.

→ Finanzierung:

Stadt Nürnberg
Geringe Kosten für Öffentlichkeitsarbeit (Plakate); Personalkosten

→ Zeitraum:

Die erste „Mobile Bürgerversammlung“ fand im Juli 2002 statt. Seitdem werden jährlich 5 Radtouren zwischen Mai und August durchgeführt.



(Inhaber: Stadt Nürnberg, Bildautor: Ralf Schedlbauer)

Ausführliche Beschreibung:

→ Die Stadt Nürnberg bietet zusätzlich zu den gemäß Landesrecht Bayern einberufenen Bürgerversammlungen seit 2002 sogenannte „Mobile Bürgerversammlungen“ an. Unter Leitung des Oberbürgermeisters werden per Fahrrad fünfmal jährlich verschiedene Stadtteile der Stadt Nürnberg erkundet. Ausgenommen ist die Altstadt, die zu Fuß begangen wird. Die Touren, die immer beim Rathaus beginnen, haben eine Länge von bis zu 25 Kilometern.

Vor Ort stellen dann Stadtspitze, berufsmäßige Stadträte und Mitarbeiter aus der Verwaltung interessierten Bürgern sowie ehrenamtlichen Stadträten aktuelle, meist stadtteilbezogene Projekte, Institutionen und Planungen aus allen Bereichen des sozialen, kulturellen und wirtschaftlichen Lebens vor. Zu deren Erkundung eignet sich das Fahrrad ideal, denn mit keinem anderen Verkehrsmittel kann die Vielzahl der Teilnehmer derart rasch gemeinsam die angesteuerten Ziele erreichen und unmittelbar vor Ort informiert werden.

Vorteilhaft sind diese Präsentationen und gleichzeitig stattfindenden Diskussionen in vielerlei Hinsicht:

→ Bürger und Stadträte erhalten so auch Einblick in Projekte und Planungen, denen bislang u.U. keine oder nur wenig Aufmerksamkeit geschenkt wurde bzw. die entweder nicht oder nur aus der Zeitung bekannt waren.

→ Die Bürger können durch den direkten Kontakt mit der Stadtspitze und der Verwaltung ihre Wünsche und Anregungen auf kurzem Wege vorbringen und auf eventuelle Problempunkte hinweisen.

→ Die Verwaltung und auch die Stadträte werden andererseits frühzeitig mit eventuell bis dato nicht bekannten Fragestellungen konfrontiert, denen im weiteren



Nr. 27: „Mobile Bürgerversammlung“ - Seite 2

→ Planungsablauf und Entscheidungsprozess rascher begegnet werden kann.

→ Das Fahrrad als gezielt eingesetztes Verkehrsmittel steht und wirbt für eine nachhaltige Verkehrspolitik.

→ So ganz nebenbei erfahren die Bürger und Stadträte die verschiedenen Stadteile aus anderen Perspektiven. Sie lernen diese auf neuen, oft ungewohnten Wegen kennen, da kreuz und quer auch abseits der Hauptverkehrsstraßen gefahren wird.

→ Gleichzeitig wird manchen Bürgern und ehrenamtlichen Stadträten das Fahrrad als gleichwertiges Verkehrsmittel für die Wege im Alltag bewusst. Dass sich auch der Oberbürgermeister und die berufsmäßigen Stadträte des Rads bedienen, mag als zusätzlicher Anreiz und als Vorbild für künftige Verkehrsmittelentscheidungen dienen.

→ Die Teilnehmerzahl ist von anfangs circa 30 auf mittlerweile oft über 100 Interessierte (darunter ehrenamtliche Stadträte aus allen Parteien) angestiegen. Der wachsende Zuspruch mag ein weiteres Indiz für die gestiegene Bedeutung des Projekts als auch des Verkehrsmittels Fahrrad gelten. Deshalb hat sich die Stadtspitze dazu entschlossen, die „Mobilen Bürgerversammlungen“ in der neuen Legislaturperiode (2008-2014) fortzuführen und hierbei für das umweltfreundliche Verkehrsmittel Fahrrad zu propagieren. Die Idee der „Mobilen Bürgerversammlung“ wurde beim letzten Deutschen Städtetag mit größtem Interesse aufgenommen und verspricht viele Nachahmer zu finden.

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Öffentlichkeitswirksame Vorbildfunktion des

Oberbürgermeisters und der berufsmäßigen Stadträte motiviert zum Umstieg auf das Fahrrad und fördert das Bewusstsein für umweltgerechte Mobilität.

→ Radverkehrsförderung beschränkt sich nicht auf den Ausbau der Infrastruktur. Kommunikative, bürgernahe Stadttouren erhöhen die Akzeptanz des Fahrrads als alltagstaugliches, klimafreundliches Verkehrsmittel.

→ Bürger und ehrenamtliche Stadträte erfahren die Stadt aus neuen Perspektiven, was für künftige - auch verkehrsplanerische und -politische - Entscheidungen relevant ist.

→ Erhöhte Identifikation der teilnehmenden Bürger mit ihrem Stadtteil.

→ Kostengünstiges Projekt.



(Inhaber: Stadt Nürnberg, Bildautor: Ralf Schedlbauer)

Träger

→ Stadt Nürnberg

Info/Ansprechpartner

→ Michael Ruf
wissenschaftlicher Mitarbeiter
des Oberbürgermeisters
Rathausplatz 2
90403 Nürnberg
0911-231 7502
michael.ruf@stadt.nuernberg.de

→ Frank Jülich, Leiter des Verkehrsplanungsamtes
Lorenzer Straße 26-30
90402 Nürnberg
0911-231 4920
frank.juelich@stadt.nuernberg.de

→ <http://nuernberg.de/internet/portal/buerger/buergerbeteiligung.html>



Nr. 28: Fahrradstadtplan für Berliner Regierungsviertel - Seite 1

→ Mit einer einfachen Farbsystematik zeigt der Fahrradstadtplan, wo es sich im Berliner Regierungsviertel gut Rad fahren lässt. Parlaments- und Regierungseinrichtungen sind ebenso herausgehoben wie Parteizentralen, die Geschäftsstellen der Verbände und Standorte der Medien. Außerdem verzeichnet: Radgeschäfte und -verleihe sowie touristisch bedeutende Ziele.

Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** mehr Radverkehr im Berliner Regierungsviertel
- **Bisherige Ergebnisse:** Fahrradstadtplan, Auflage 42.000 (so gut wie vergriffen)
- **Finanzierung:** BMVBS, Werbeanzeigen, Eigenmittel
- **Zeitraum:** Planung ab 12-2006; Druck 04-2008

Ausführliche Beschreibung:

→ Täglich kommen einige Zehntausende in die Berliner Innenstadtbezirke Mitte, Tiergarten und Kreuzberg, um dort im Bundestag, in den Ministerien, in den Landesbehörden, in den Botschaften, in den Rundfunk- und Zeitungsredaktionen und bei vielen Interessensverbänden zu arbeiten. Damit noch mehr von ihnen und ihren Besucherinnen und Besuchern mit dem Rad ins Regierungsviertel fahren, hat der BUND Berlin einen Fahrradfaltplan im gut lesbaren Maßstab 1:10.000 produziert. Die 42.000 Exemplare wurden an die Bundestagsabgeordneten, alle Mitarbeiter des Bundestages und der Ministerien sowie an Ländervertretungen, Botschaften, Interessensverbände und Medien kostenlos (!) verteilt. Der Stadtplan, der von Zoologischen Garten

im Westen, über die Invalidenstraße im Norden, den Landwehrkanal im Süden und bis zum Alexanderplatz im Osten reicht, folgt einer einfachen Logik: Weiß (Nebenstraße) oder Gelb (Radstreifen oder Busspuren) ist für



das Rad gut geeignet, graue Straßen sollte man dagegen meiden. Dabei dient neben der Kfz-Belastung die Qualität des Straßenbelags als Bewertungskriterium. Wer auf täglichem Weg zur Arbeit oder bei

dienstlichen Fahrten innerhalb des Regierungsviertels etwa Kopfsteinpflaster umfahren will oder grundsätzlich Nebenstraßen vorzieht, kann mit diesem Plan seine Route optimieren. Neben den wichtigsten Arbeitgebern sind auch Fahrradläden und Radvermietungen eingezeichnet. Die Ausrede „Ich habe kein Rad oder es ist kaputt“ zählt also nicht. Wer diesen Stadtplan besitzt, weiß außerdem, welche Einbahnstraße Radfahrern offen stehen, welche Wege durch den Tiergarten und an der Spree verlaufen und wo künftig Radspuren geplant sind. Ergänzt wird der Plan durch praktische Tipps auf der Kartenrückseite und durch weiterführende Informationen auf der Internetseite www.regieren-mit-dem-rad.de

Um dem Fahrradstadtplan auf attraktive Weise publik zu machen, wurde es auf einer kleinen Radtour durch das Regierungsviertel vorgestellt.

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Der Fahrradstadtplan für das Berliner Regierungsviertel stellt einen Ausschnitt einer Stadt ausschließlich für die Perspektive der Radfahrerinnen und Radfahrer dar. Es wurde nicht eine Straßenkarte übernommen und auf ihr fahrradfreundliche Routen dargestellt, sondern mit einer Farbgebung die Fahrqualität aller Straßen für Fahrräder gekennzeichnet. Diese konsequente Konzentration auf den Radverkehr kann für viele Fahrradkarten wegweisend sein. Neu ist zudem der Ansatz, eine spezielle Gruppe mit Bildcharakter (alle, die im weitesten Sinn mit dem Regieren beschäftigt sind) gezielt mit dem Fahrradstadtplan als „Motivationshilfe“ auszustatten. Vorbildlich ist das Verteilungskonzept, da die Karten direkt an die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer im Regierungsviertel verteilt wurden. Dass innerhalb von nur vier Wochen nahezu die gesamte Auflage (42.000) Abnehmer gefunden hat, zeigt deutlich, wie gut der Plan von der Zielgruppe aufgenommen wurde. Zusätzlich wurde durch die Radtour ein weiterer Anreiz geschaffen, sich mit dem Thema auseinanderzusetzen. Das Preisgeld könnte sehr gut verwendet werden, um



Nr. 28: Fahrradstadtplan für Berliner Regierungsviertel - Seite 2

eine zweite Auflage zu finanzieren, da die Nachfrage nach dem Fahrradstadtplan für das Berliner Regierungsviertel entsprechend stark ist.

Träger

➔ BUND Berlin e.V.

Info/Ansprechpartner

➔ Merja Spott
Crellestr. 35
10827 Berlin
030/78 79 00 31
spott@bund-berlin.de
www.regieren-mit-dem-rad.de



Nr. 29: "Mein Fahrrad-Tagebuch"

→ Das „Fahrrad-Tagebuch“ ist das neue grundlegende Lernmittel in der Hamburger Radfahr-ausbildung. Es nimmt die wichtigsten Inhalte der Radfahrausbildung (die so genannten Basics) auf. Mit dem „Fahrrad-Tagebuch“ wird das Kind als aktiver Radfahrer angesprochen, sein Fahrrad, seine Verkehrs-umgebung im Stadtteil und seine Erfahrungen sind der Ausgangspunkt des Lernens. Individualisiertes und eigenaktives Lernen steht im Mittelpunkt. Das „Fahrrad-Tagebuch“ motiviert die Kinder mit dem Rad den Stadtteil zu erfahren und legt Grundlagen für eine Rad-fahrnutzung im Jugend- und Erwachsenenalter.

Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Neukonzeption der Radfahrausbildung in den Klassen 3 und 4 der Grundschule und in der Sonderschule
- **Bisherige Ergebnisse:** Die Rückmeldung von Schulen, Eltern und Polizei ist ausgesprochen positiv.
- **Finanzierung:** 60.000,00 €
- **Zeitraum:** 2006-2008

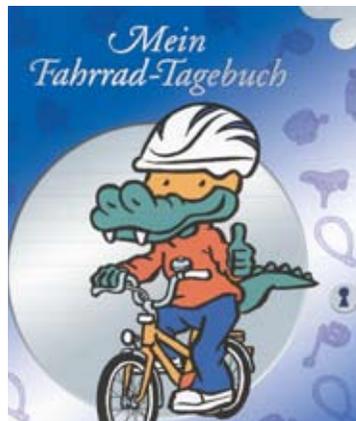
Ausführliche Beschreibung:

→ Jedes Hamburger Kind absolviert in der 4. Klasse der Grundschule bzw. 5./6. Klasse der Sonderschule die Radfahrausbildung, die in Zusammenarbeit von Schule und Polizei durchgeführt wird. Seit 1992 ist die fahrpraktische Ausbildung der Kinder in Zusammenarbeit zwischen der Schulbehörde und der Polizei vom Schonraum in den Straßenverkehr verlegt und mit Unterrichtsinhalten, die die Praxiserfahrungen der Schüler reflektiert, ergänzt worden. Um die konkrete Zusammenarbeit vor Ort

zwischen Lehrern und Polizeiverkehrslehrern weiter zu fördern und neue pädagogisch-didaktische Ansätze im Unterricht zu verwirklichen, wurde 2005 ein Arbeitskreis aus Vertretern der Schulen, Polizei, Schulbehörde und Innenbehörde mit dem Ziel ins Leben gerufen, die Inhalte der Radfahrausbildung zu überarbeiten, Unterrichtsmaterialien zu erstellen und verbindlich einzusetzen, die Kooperation zwischen Schule und Polizei zu verbessern und die Elternmitarbeit zu intensivieren.

Als Basis-Lernmaterial ist das „Fahrrad-Tagebuch“ mit folgender Konzeption entstanden:

- Konzentration auf die gemeinsam abgestimmten wichtigsten Inhalte / Basics
- Ansprache des Kindes als aktiver Radfahrer
- Bezug auf die konkrete Situation des Kindes
- Neues didaktisches Konzept: Das individualisierte, erfahrungsorientierte und eigenaktive Lernen steht im Mittelpunkt.



Das „Fahrrad-Tagebuch“ ist die Klammer zwischen Schule und Polizei und stärkt die Kooperation. Lehrerinnen und Lehrer unterstützen seitdem aktiv den Unterricht und die Radfahrausbildung der Kinder.

Das „Fahrrad-Tagebuch“ wird durch weitere Un-

terrichtsmaterialien (Fahrrad-Abschlusstest, Arbeitsblätter, Folien) ergänzt.

Das Schülerheft „Mein Fahrrad-Tagebuch“ sowie die weiteren Unterrichtsmaterialien werden an alle Hamburger Kinder (pro Jahrgang 14 000 Kinder) kostenlos abgegeben.

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Das „Fahrrad-Tagebuch“ ist in seiner Konzeption einzigartig und fördert nachhaltiges Lernen. Es spricht die Kinder als aktive Radfahrer an, greift ihre täglichen Erfahrungen auf und motiviert sie zum bewussten Radfahren im Stadtteil. Die Bearbeitung macht den Kindern Spaß, sie dokumentieren ihr eigenes Tun und lernen aktiv. Das „Fahrrad-Tagebuch“ ist der erste neue Baustein eines Radfahrförderungskonzeptes in der Schule, das durch das Schülerheft „Fahr Rad Mobil“ für die Klassen 5-7 ergänzt wird.

Träger

- Behörde für Schule und Berufsbildung, Hamburg
Fachreferat Verkehrserziehung

Info/Ansprechpartner

- Gunter Bleyer
Hamburger Straße 31,
22083 Hamburg
040 / 428 63-3707
gunter.bleyer@bsb.hamburg.de
<http://www.hamburger-bildungsserver.de/welcome.phtml?unten=/verkehrserz/welcome.htm>



Nr. 30: Radwegdetektive - Seite 1

→ Die Unfallstatistiken weisen die 10-14jährigen Rad fahrenden Kinder als auffällige Gruppe aus. Gemeinsam mit den Schulen sollen die Verwaltungen der Kommunen im Netzwerk „Verkehrssichere Städte und Gemeinden im Rheinland“ die Situation der Rad fahrenden Schüler untersuchen und verbessern. Dazu erhalten sie eine Kiste mit Materialien zur Durchführung des Projektes „Radwegdetektive“. Diese enthält Materialien für die Schüler zur Untersuchung des Schulumfeldes und Unterrichtsmaterialien für die Lehrer. Mit der Kommunalverwaltung sollen die Verbesserungsvorschläge erörtert und ggf. umgesetzt werden. Somit stellt das Projekt einen wesentlichen Beitrag zur kommunalen Radverkehrsförderung dar.



Netzwerk „Verkehrssichere Städte und Gemeinden im Rheinland“

Kurze Projektbeschreibung:

→ Ziel:

- Unterstützung der weiterführenden Schulen im Rahmen der Mobilitätserziehung
- Reduzierung der Radfahrunfälle von Schülern
- Förderung der Radnutzung
- Analyse der Infrastruktur für Rad fahrende Schüler

→ **Bisherige Ergebnisse:** Die ersten Kisten sind an Schulen in Bonn und im Rhein-Sieg-Kreis im Einsatz. Ergebnisse werden nach den Ferien erwartet.

→ **Finanzierung:** VRS, Fördermittel des Landes NRW (Verkehrssicherheitsaktionen), Unfallkasse NRW, VCD

→ **Zeitraum:** seit März 2008

Ausführliche Beschreibung:

→ 1. Projektaufgaben und -ziele

Gemeinsam mit den weiterführenden Schulen sollen die Verwaltungen die Situation der Rad fahrenden Kinder untersuchen und verbessern. Die weiterführenden Schulen sollen mit diesem Projekt in ihrer Arbeit im Rahmen der Bewegungsförderung und Mobilitätserziehung unterstützt werden. Mit dem Fahrradprojekt für die fünften bzw. sechsten Jahrgangsstufen der weiterführenden Schulen soll ein wesentlicher Beitrag zur Reduzierung der Radfahrunfälle geleistet werden. Darüber hinaus stellt das Projekt aber auch einen wesentlichen Beitrag zur Mobilitätsbildung der Kinder und Jugendlichen dar.

Die Fahrradprojekte sind keine Fortsetzung der Radfahrausbildung des vierten Schuljahres, sondern sie sind eine Erweiterung und haben eine andere Schwerpunktsetzung. Im Mittelpunkt steht nicht das Üben des Radfahrens im Straßenverkehr, sondern das Erforschen des Straßenverkehrs – eine andere Vorgehensweise, um Regeln und sicheres Verhalten einsichtig zu machen. Im Rahmen der Fahrradprojekte sollen sich die Schüler/innen über ihre aktive Beteiligung hinaus auch mit ihrer Mitverantwortung für einen umwelt- und sozialverträglichen Verkehr auseinandersetzen. Dazu gehört die Untersuchung der Verkehrssituation im Schulumfeld. Insgesamt soll infolge des Projektes nicht nur die subjektive Sicherheit, sondern auch die objektive Sicherheit erhöht werden. Damit wird eine verstärkte Nutzung des Rades für die Schul- und Freizeitwege angestrebt.

→ 2. Ausgangslage

Die Unfallstatistiken weisen, mit jährlich steigender Tendenz, die Rad fahrenden Kinder der sechsten und siebten Klassen als besonders unfallgefährdet aus. Nach den Rahmenvorgaben des Landes NRW für Verkehrs- und Mobilitätserziehung (RdErl.deMSJK vom 02.09.2003 – 513-6.08.03.01-798) soll in den angesprochenen Jahrgangsstufen eine Weiterführung der Radfahrausbildung und eine Auseinandersetzung mit der Verkehrssituation in der neuen Schulumgebung stattfinden. Dabei sind die Schulen auf außerschulische Unterstützung angewiesen.

→ 3. Projektbeschreibung

Die Mitgliedskommunen des Netzwerkes „Verkehrssichere Städte und Gemeinden im Rheinland“ (36 kommunale Gebietskörperschaften gehören diesem Netzwerk



Nr. 30: Radwegdetektive - Seite 2

an) bekommen eine Ausrüstung für die Radwegdetektive in einer Kiste zur Verfügung gestellt. Gemeinsam mit der Stadtverwaltung sollen für die von den Schülern herausgefundenen Gefahrenpunkte Lösungsmöglichkeiten ausgearbeitet und nach Möglichkeit umgesetzt werden.

In jeder Kiste sind Fragebögen zur Verkehrssituation, Checklisten zum sicheren Fahrrad, Unterrichtsmaterialien für Lehrer, Infos zum Helmtragen, Informationsblätter zu den unterschiedlichen Radwegeanlagen, Maßbänder, Stoppuhren, Klemmbretter, Sicherheitswesten und Abstandshalter fürs Fahrrad enthalten. Die Fragebögen sind als Worddokument auf einer CD für den Lehrer beigelegt; so können sie z.B. ortsspezifisch angepasst werden. Die teilnehmende Schule erhält eine Kiste mit fünf Rucksäcken, die Material für jeweils sechs Schüler enthalten. Die Schüler untersuchen in Teams ihr Schulumfeld und die Infrastruktur für Radfahrer auf dem Schulgelände. Die Ergebnisse der Schüler sollen an die zuständigen Stellen der Stadtverwaltung weiter geleitet



werden und gemeinsam sollen Lösungsmöglichkeiten erarbeitet werden. Die Ergebnisse können z.B. in Schulwegbroschüren, Kinder- und Jugendverkehrsgutachten, Kinderstadtplänen, Radfahrplänen, aber auch allgemein in die Stadtplanung Eingang finden.

Die Koordinierungsstelle berät die Kommunen bzw. Schulen bei der Umsetzung des Projektes. Das Projekt wird nur an den Schulen umgesetzt, die sich zur Zusammenarbeit schriftlich bereit erklären.

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

- Weil es ein innovatives Projekt für die Rad fahrenden Schüler der weiterführenden Schulen ist.
- Weil es für eine vermehrte Nutzung des Fahrrads auf den Schul- und Freizeitwegen Werbung macht.
- Weil die Vernetzung von Schule und Verwaltung, Polizei und weiteren Partnern der Verkehrssicherheitsarbeit unterstützt wird und die Ergebnisse der Schüler zur Verbesserung der Situation für alle Radfahrer genutzt werden können.
- Weil es nachhaltig zur Verbesserung der Schulwegsicherheit der Rad fahrenden Schüler beiträgt.
- Weil es die Radfahrausbildung der Grundschulen in den weiterführenden Schulen fortsetzt.
- Weil durch die Erstellung z.B. eines

Schulwegratgebers, Kinderstadtplans, Radwegesplanes o.ä. die Arbeit der Radwegdetektive auf Nachhaltigkeit angelegt ist.

- Weil die Schüler Partizipationsmöglichkeiten an kommunalen Planungsprozessen erfahren.

Träger

- Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH, Koordinierungsstelle des Netzwerks „Verkehrssichere Städte und Gemeinden im Rheinland“

Info/Ansprechpartner

- Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH
Mobilitätsmanagement/ Verkehrssicherheit
Annegret Neumann
Krebsgasse 5-11
50667 Köln
0221/208 08-730
annegret.neumann@vrsinfo.de



Nr. 31: Netzwerk „Verkehrssichere Städte und Gemeinden im Rheinland“ - Seite 1

→ Ziel des Netzwerkes ist die kommunale Verkehrssicherheitsarbeit zu unterstützen. Zentrales Element ist dabei, dass die verwaltungsinternen und externen Akteure der Verkehrssicherheitsarbeit und Mobilitätserziehung auf kommunaler Ebene zusammenarbeiten und Netzwerke bilden. Im Vordergrund steht die Reduzierung der Unfallzahlen bei gleichzeitiger Förderung der sicheren und eigenständigen Mobilität aller Bevölkerungsgruppen. Am 09.06.2005 wurde das Netzwerk „Verkehrssichere Städte und Gemeinden im VRS“ gegründet. Bei der VRS GmbH ist seit Juli 2004 die Koordinierungsstelle eingerichtet. Die Koordinierungsstelle bietet für die Netzwerkkommunen ein umfassendes Beratungs- und Informationsangebot. Die Förderung des Radverkehrs ist dabei ein wesentlicher Bestandteil.

Kurze Projektbeschreibung:

→ Ziel:

- Initiierung und Beratung der vernetzten Verkehrssicherheitsarbeit auf kommunaler Ebene
- Förderung der sicheren und eigenständigen Mobilität von Kindern, Jugendlichen und Senioren
- Reduzierung der Unfallzahlen im Straßenverkehr

→ Bisherige Ergebnisse: Ergebnisse ausführlicher Gespräche mit den Netzwerkkommunen im Frühjahr 2008:

- In 10 Kommunen und einem Kreis ist die vernetzte Verkehrssicherheitsarbeit verwaltungsintern institutionalisiert worden
- In 5 Kommunen sind Netzwerke im Aufbau

- In 8 Kommunen und einem Kreis wird der Aufbau eines Netzwerkes jetzt forciert; bisher fanden Abstimmungen nur bei Bedarf statt
- In 6 Kommunen finden Abstimmungen nur bei Bedarf statt
- Von 4 Kommunen und einem Kreis liegen noch keine Angaben vor

→ **Finanzierung:** Über Projektträger (s.o.)

→ **Zeitraum:** seit 2004



Ausführliche Beschreibung:

→ Dem Netzwerk „Verkehrssichere Städte und Gemeinden im VRS“ gehören mittlerweile 31 Städte und Gemeinden und 5 Kreise aus dem Verbundraum an. Mit Unterzeichnung der Beitrittsurkunde verpflichten sich die Netzwerkkommunen folgende Ziele zu erreichen:

- Reduzierung der Verkehrsunfälle bei gleichzeitiger Förderung einer sicheren und eigenständigen Mobilität.
- Aufbau einer vernetzten Zusammenarbeit auf kommunaler Ebene.
- Teilnahme am Erfahrungs- und Informationsaus-

tausch mit den anderen Netzwerkkommunen. Hauptanliegen des Projektes ist die vernetzte Zusammenarbeit aller beteiligten Akteure der Verkehrssicherheitsarbeit und Mobilitätserziehung auf lokaler Ebene. Durch die Zusammenarbeit der verwaltungsinternen Stellen mit den verschiedenen vor Ort tätigen Akteuren der Verkehrssicherheitsarbeit ist ein abgestimmtes zielorientiertes Handeln gewährleistet.

Eine qualitative Verkehrssicherheit erfordert das Zusammenwirken von Verkehrsüberwachung, Verkehrsraum- und Wohnumfeldgestaltung, schulischer Mobilitätserziehung und einer offensiven Öffentlichkeitsarbeit. Diese vier Säulen der Verkehrssicherheitsarbeit dürfen nicht isoliert betrachtet werden. Sie werden nur in einem integrierten Konzept schlüssig und wirksam. Infolge der vernetzten Arbeit werden einzelne Maßnahmen optimiert, besser bekannt gemacht, weiter verbreitet und finanziell besser abgesichert.

Die Kommunen brauchen für diese vernetzte Verkehrssicherheitsarbeit Unterstützung. Die beim VRS seit dem 15. Juli 2004 eingerichtete Koordinierungsstelle hat folgende Aufgaben:

- Organisation des Informations- und Erfahrungsaustausches
- Beratung der Kommunen zum Aufbau einer vernetzten Zusammenarbeit
- Nutzbarmachung einzelner lokaler Erfahrungen für die gesamte Region
- Qualifizierung der Akteure
- Initiierung von gemeinsamen Aktionen/ Maßnahmen



Nr. 31: Netzwerk „Verkehrssichere Städte und Gemeinden im Rheinland“ - Seite 2

Folgende Angebote für die Mitgliedskommunen bietet die Koordinierungsstelle an:

Die Förderung des Radverkehrs dient wesentlich der Förderung der eigenständigen Mobilität sowohl der Kinder und Jugendlichen als auch der Senioren. Somit ist sie ein essentieller Bestandteil der Angebote der Koordinierungsstelle zur Unterstützung der Netzwerkkommunen. Bei den Angeboten zur Kommunikation und Information als auch bei den verschiedenen Projektangeboten.

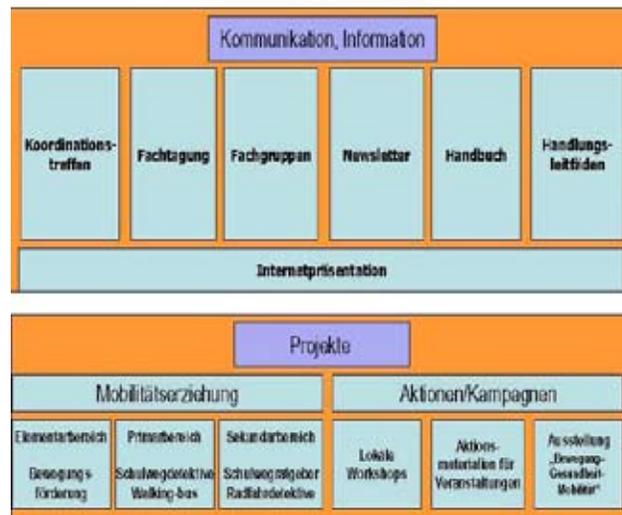
Einige Beispiele:

➔ Kommunikation/Information:

- Fachtagung (2006 und 2007 durchgeführt; 2008 in Planung):

Workshops zu den Themen Verkehrsraumgestaltung für Kinder, Zusammenarbeit mit Schulen (z.B. Radfahrausbil-

Angebote der Koordinierungsstelle



dung), Verkehrssicherheitsaktionen für jüngere & ältere Menschen (z.B. Radpooling, Fahrradsicherheitschecks), konfrontierende Stilmittel in der Verkehrssicherheitsarbeit (z.B. Thema Fahrradhelm)

- Fachgruppe Planung:

Informations- und Erfahrungsaustausch „von unten“ zu aktuellen Fragestellungen und Problemen der Netzwerkkommunen. Thema der bisherigen Sitzungen waren „Sichere Querungsanlagen über Hauptverkehrsstraßen“ (April 2007) und „Planerischen Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung“ (März 2008).

- Newsletter:

Informiert neben aktuellen Informationen aus den Bereichen Verkehrssicherheitsarbeit, Mobilitäts-erziehung und ÖPNV, in einer eigenen Rubrik zu dem Thema Fahrrad.

- Handbuch für Aktionen:

Enthält konkrete Aktionsanleitungen zu verschiedenen Projekten der kommunalen Verkehrssicherheitsarbeit: Z. B. Aktion „Toter Winkel“, Verkehrssicherheitstag, Kampagne für mehr Rücksichtnahme im Straßenverkehr, Radpooling, Fahrradsicherheitsscheck.

➔ Projekte:

- Radfahrdetektive (Sek.1):

Die Kommunen des Netzwerkes erhalten eine Ausrüstung für die Radwegdetektive. Gemeinsam mit der Stadtverwaltung sollen für die von den Schülern gefundenen Gefahrenpunkte Lösungsmöglichkeiten ausgearbeitet werden. Die Kiste für Radfahrdetektive enthält Rück-

säcke, in denen Fragebögen zur Verkehrssituation, Checklisten zum sicheren Fahrrad, Informationen zur Behandlung des Themas im Unterricht, Informationen zum Helmtragen und zu Radverkehrsanlagen, Maßbänder und Stoppuhren enthalten sind.

- Aktionsmaterialien für Verkehrssicherheitstage: Mitgliedskommunen erhalten leihweise für die Durchführung von Verkehrssicherheitsaktionen verschiedene Aktionsmaterialien zur Ausleihe.

U.a. Fahrradparcourkiste mit zwei Laufrädern, Ausstellung „Kinder lernen Radfahren“.

- Ausstellung Bewegung – Gesundheit – Mobilität: Drei große Ausstellungstafeln bilden die Ausstellung, die die Koordinierungsstelle ihren Netzwerkkommunen zur Ausleihe anbietet:

- 1) Fahrradbeleuchtung – Sehen und gesehen werden
- 2) Kinder sicher unterwegs – Bewegt durch das Leben
- 3) Mobil bis ins hohe Alter – Sicher unterwegs auf allen Wegen.

- Projekte zur Bewegungsförderung (Einzelbausteine tlw. bereits vorhanden, Gesamtkonzept in Planung):

Projektangebote im Elementar- und Primarbereich in Kooperation mit der Polizei Köln/Leverkusen, Sporthochschule Köln, Bundesanstalt für Straßenwesen. Z. B. Figurentheaterstücke, Bewegungsspiele, Lieder, Elterngespräche, Mobilitätsspass, Gehweggemeinschaften, Schulwegdetektivaktion.

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

➔ Das Netzwerk bietet die Chance,

1. die Belange der Verkehrssicherheitsarbeit stärker als bisher in den Kommunalverwaltungen zu verankern.



Nr. 31: Netzwerk „Verkehrssichere Städte und Gemeinden im Rheinland“ - Seite 3

2. sich über eine qualitative Verkehrssicherheitsarbeit Standortvorteile zu verschaffen bzw. zu verbessern.
3. durch die Nutzung der Ressourcen verschiedener Partner vor Ort eine intensivere Verkehrssicherheitsarbeit zu realisieren.
4. in Zeiten knapper Kassen die finanziellen und personellen Ressourcen zu bündeln.
5. die eigenständige Mobilität der Kinder, Jugendlichen und Senioren zu fördern.
6. die Unfallzahlen zu reduzieren.

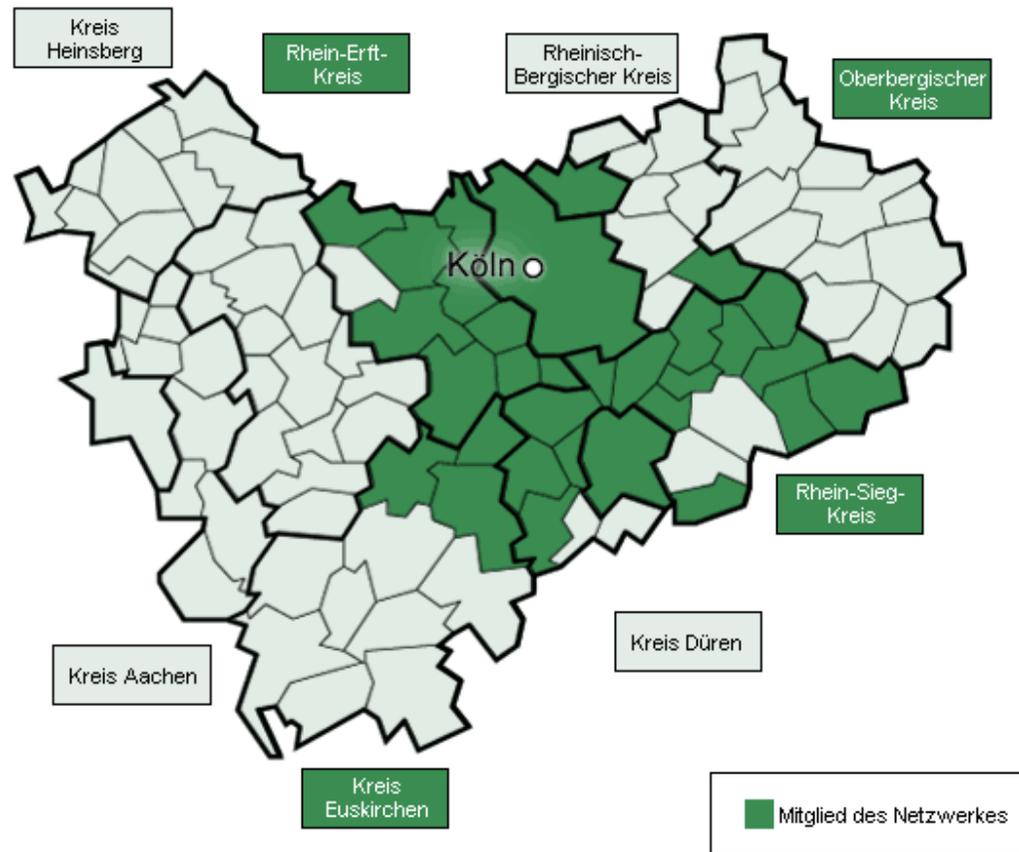
Mittlerweile hat das Land Nordrhein-Westfalen, Ministerium für Bauen und Verkehr, in allen Regierungsbezirken des Landes regionale Netzwerke gegründet und Koordinierungsstellen eingerichtet. Das Netzwerk im VRS dient dabei als Vorbild. (www.verkehrssicherheit.nrw.de)

Träger

→ Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH, Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, Unfallkasse Nordrhein-Westfalen, Bezirksregierung Köln

Info/Ansprechpartner

→ Theo Jansen
Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH
Krebsgasse 5-11
50667 Köln
0221/208 08-732
theo.jansen@vrsinfo.de
www.verkehrssicherheit.nrw.de
> Regionale Netzwerke > Netzwerk Köln



Nr. 32: „Tour de Frömmstedt“ – Der Familienradwandertag - Seite 1

→ *Bäckermeister Winfried Bergmann Radsportfan hatte die Idee als Marketingaktion eine „Radlerkruste“ zu backen (2005), dieses Brot hatte die Form eines Radfahrhelmes. Gemeinsam mit der Gemeinde Frömmstedt hat er daraus die Aktion „Tour de Frömmstedt“ – Der Familienradwandertag nun bereits zum vierten Mal am 3. Samstag im August entwickelt. Seit der 3. Tour de Frömmstedt mit 856 Teilnehmern hat die Tour auch das Motto: „Alles in GELB, bei uns sind alle Sieger“ - Tour de Frömmstedt der Familienradwandertag eine Idee die verbindet.*

Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Gemeinsam Radfahren – von 8 bis 80 – „Der Familienradwandertag“
- **Bisherige Ergebnisse:** Am 16.08.2008 findet die 4. Tour statt. Bei der dritten Tour hatten wir 856 Teilnehmer.
- **Finanzierung:** Spenden, Sponsoring, viel ehrenamtlicher Einsatz von Vereinen und Radfan's
- **Zeitraum:** Jeden 3. Samstag im August – am 16.08.2008 zum 4. Mal.



Ausführliche Beschreibung:

→ Unser Motto 2007 „Alles in GELB, bei uns sind alle Sieger“ konnte treffender nicht sein, denn bei schönstem Sommerwetter hatten wir am Schluss in Frömmstedt alle ein unvergessliches Gemeinschaftserlebnis gewonnen. Um 10:15 Uhr startete Frau Kubitz vom Kulturamt der Stadt Sömmerda auf dem Marktplatz in Sömmerda unseren Familienradwandertag. Sie hat mit ihrer Moderation und vielen Interviews bereits am START unterhaltsam die Teilnehmer auf eine interessante Tagestour vorbereitet. An der Spitze des „Feldes“ fuhr bis zur Brücke in Leubingen Winfried Bergmann (Bäckermeister und Ideengeber der Tour) gemeinsam mit Familie Harry Fischer (vom historischen Radfahrverein aus Bad Tennstedt). Das Peloton war hoch motiviert. Die „Proviantaufnahme“ - SBK (Siemens-Betriebskrankenkasse) Vitaminbombe und Bergmann Powerriegel – sorgten für „Kraft und letztlich auch für Ausdauer“. Die Tour in „GELB“ startete dann in Richtung Büchel. Ortsbürgermeister Uwe Hoffmann und Frau Schneider von der Leubinger Heimatstube konnten bereits zum Brückenschlag über die Lossa bei Leubingen 556 Teilnehmer zählen. Die neue Radfahrerbrücke über die Lossa war festlich geschmückt. Sie stellt einen wichtigen Baustein im Verlauf des Unstrut – Rad – Weges von der Quelle bei Kefferhausen bis zur Mündung in die Saale am Blütengrund bei Naumburg dar. In Leubingen war die Überraschung perfekt. Der 1., 100. und 500. gezählte Teilnehmer bei der Brückenüber-

querung bekam jeweils ein Heimatbuch überreicht. „Noch sind es keine 1000, aber ich gebe Euch für das Ziel in Frömmstedt das Heimatbuch für den 1000. Teilnehmer mit“, so Bürgermeister Hoffmann zu seinem Amtskollegen Hans – Peter Sölter aus Frömmstedt bei dessen Überquerung. Wir können die Herausforderung von Landeswellemoderator Maik „Scholle“ Scholkowsky - „1.000 Thüringer in Gelb bei der Tour de Frömmstedt“ noch knacken.



Nach leckeren Thüringer Rostbratwürsten mittags in der Gaststätte „Zum Dorfkrug“ in Büchel, zeigte uns das „Milon Gesundheits- und Fitnesscenter“ unter Teilnahme von Frau Bürgermeisterin Kerstin Felgentreff was „Spinning“ oder auch „Indoorcycling“ ist. Spannende Geschichte und gar nicht so einfach meinten die freiwilligen Testpersonen.

In Kannawurf hatte die Feuerwehr zu ihrem „130 Jährigen“ eine Ausstellung vorbereitet und der Heimatverein unter anderem leckeren Pflaumenkuchen gebacken.



Nr. 32: „Tour de Frömmstedt“ – Der Familienradwandertag - Seite 2

Kühle Getränke aber auch Kaffee hielten uns fit für die nächste Etappe.

Die zweite „Volkszählung“ ergab 639 Teilnehmer also mussten noch 361 aus Richtung Kindelbrück und Bilzingsleben dazu kommen, damit wir die 1.000 Radler in Gelb“ schaffen.

Gegen 14:00 erwartete uns das THEPRA Team im Mehrgenerationenhaus in Kindelbrück. Gemeinsam mit der SBK –Siemens - Betriebskrankenkasse hat das Team unsere Fitness getestet. Neben leckeren Fischbrötchen und Obstsalat gab es auch schon mal einen „Siegersekt“, hoffentlich nicht zu früh.

Beim Stopp auf der Steinrinne erfuhr man interessante Neuigkeiten z.B. über die neue Schutzhütte welche nächstes Jahr errichtet sein wird.

Um 15:00 Uhr war das Hauptfeld am Ziel in Frömmstedt – eine „Ausreißergruppe“ war bereits um 12:00 hier. Endlich große Verschnaufpause und Stärkung für das Zeitfahren in der Kategorie „Fahrrad der MSZS -Klasse“ MIT - SIEBEN - ZWERGE - SITZ. Leider mussten wir das Rennen wegen technischen Defekts nach dem zweiten Wertungslauf beenden.

Pfarrer Jens Bechtloff begrüßte viele interessierte Radler in der Radfahrerkerche mit ihrem neuen Solardach zum Gottesdienst.

Die SUNSHINE BRASS Band sorgte mit viel Gesang, lustigen Texten, tollen Instrumental-Soli und dem Erfüllen selbst ausgefallener Wünsche für gute Laune.

Ab 17:00 begann der diesjährige Dämmereschoppen mit den Hopfentaler Musikanten nach so einer fantastischen

Tour.

Wir haben die 1.000 Teilnehmer nur um 154 Teilnehmer verfehlt. Aber wir waren schon über 130 mehr als im letzten Jahr und wenn wir nächstes Jahr die 4. Tour starten, dann schaffen wir die 1000, allein weil das ganze Landeswelle Team mitfährt.



Um 18:00 fand die Auslosung der Gewinner des TOUR-LOSES statt. Den Hauptgewinn machte ein kleiner Junge aus Frömmstedt mit der Nr. 999, er gewann das Mountainbike der Firma „Bikerdom“.

Wir haben uns über jeden Teilnehmer den wir in „Frömmstedt“ begrüßen konnten gefreut. Die Veranstaltung war ein voller Erfolg, dafür an dieser Stelle vielen Dank an alle. Unser Dank kommt von Herzen und der Erfolg ist unser „Gewinn“.

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Weil es familienfahrradfreundlich ist!

Träger

→ Bäckerei Bergmann und Sohn GmbH und die Gemeinde Frömmstedt

Info/Ansprechpartner

→ Winfried Bergmann und Maik Eßer
VG Kindelbrück
Puschkinplatz 1
99638 Kindelbrück
0172/14 93 942 oder 036 375/ 51 015
m.eszer@vg-kindelbrueck.de
<http://www.tour-de-froemmschdt.de/>



Nr. 33: Fahrradfest Möhnesee für Jung und Alt

→ Kids-Rennen nach Altersklassen, Verkehrsverhalten im Straßenverkehr, Mobiler Fahrradservice, geführte MTB-Tour, GPS-Schnitzeljagd, Fahrrad-Sternfahrt, Fahrrad-Rallye, MTB-Show, Fahrrad-Check von der Polizei, Fahrrad-Weitwurf mit Einzel- und Gruppenwertung

Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** der Region Möhnesee das Radfahren vorstellen
- **Bisherige Ergebnisse:** steigende Besucherzahlen von Radfahrern
- **Finanzierung:** Eigenleistung
- **Zeitraum:** seit 2002, regelmäßige Veranstaltung rund um's Rad

Ausführliche Beschreibung:

→ Die Idee stammt von Adolf Schulte der im Jahre 2001 mit der Planung des Fahrrad-Fest startete. 2002 erstes Fahrradfest Möhnesee mit Eröffnung des Kettler-Radwegenetzes Möhnesee. Juni 2008 feierten wir das 6. Fahrradfest, welches sich auf zwei Tage erstreckte. Am ersten Tag begann es erstmal mit einer geführten GPS-Schnitzeljagd für groß und klein. Parallel wurde ein Fahrrad-Trödelmarkt, Fahrrad-Workshop angeboten. Am Abend fand eine Party mit einer Live-Band statt. Der zweite Tag begann mit einem gesunden Radler-Frühstück. Anschließend wurde die zweite MTB-Tour durch Feld, Flur, Wald und Wasser gestartet. Aus den umliegenden Orten starteten mehrere Gruppen von Radfahrern zur Sternfahrt nach Theisingen. Ab 12.00 Uhr präsentierten sich Fahrrad-Händler mit Neuheiten vom Fahrrad-Markt, die Polizei gab Informationen zur

Verkehrssicherheit und führte Fahrrad-Checks durch. Der SGV und der ADFC informierten über Ihre Aktivitäten wie Radtouren oder Urlaubsreisen. Das Angebot der Ausstellung wurde in diesem Jahr erweitert, mit Firmen, die sich spezialisiert haben auf Fahrrad-Design und mit Montage von Fahrrädern vor Ort nach Kundenwunsch. Der am weitesten angereiste Aussteller kam aus Holland und formte aus Silberdraht Miniaturfahrräder bis ins kleinste Detail. Im Tagesprogramm führte ein Stuntmann eine MTB-Show mit Sprüngen wie z.B. Dirtbike und Slupestil vor. Für Kinder wurde ein Kids-Rennen nach Altersklassen veranstaltet, bei dem die ersten drei Plätze mit Pokalen geehrt wurden. Das Highlight des Tages war die Aktion mit dem Fahrrad-Weitwurf in Einzel- und Gruppenwertung ab 16 Jahren.

Für die Familien wurde eine Fahrrad-Rallye organisiert. Den Siegern winkten spektakuläre Preise, wie z.B. eine Ballonfahrt oder zwei Fahrräder der Marke Kettler.



Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

- Weil das Fahrrad-Event von einer Person organisiert wurde
- Weil das Radfahren die Gesundheit fördert
- Weil wir Pfingsten 2005 eine Werkstatt mit Ersatzteilen für Fahrräder eröffnet haben klassifiziert nach Bett&Bike



Träger

- Gasthof Schulte, Möhnesee

Info/Ansprechpartner

- Adolf Schulte
Thingstr. 6
59519 Möhnesee
02924/349
gasthof-schulte-moehnesee@t-online.de
www.fahrrad-moehnesee.de



Nr. 34: Fahrradsättel mit Gesundheitsbonus - Seite 1

→ ANATOMIC, relax u. relax 2 wurden nach den aktuellsten ergonomischen u. medizinischen Gesichtspunkten mit Urologen und Andrologen entwickelt und erprobt. Der hoch empfindliche Dammbereich, Beckenknochen und Gelenke werden geschont, Erschütterungen werden abgefedert und das Rückgrat wird entlastet. Die hornlosen Formen der Sitzflächen bieten individuelle Lösungen an. Diese COMFORT LINE Sitzlösungen erhalten Präventionszuschuss zur Gesundheitsförderung.

Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Entspannter Fahrspaß für alle, die aktiv sein wollen, jedoch Sitzprobleme haben bzw. vorbeugen möchten.
- **Bisherige Ergebnisse:** Projekt wird sehr gut im Handel und bei Endverbrauchern angenommen.
- **Finanzierung:** Eigenfinanzierung
- **Zeitraum:** Seit 2005

Ausführliche Beschreibung:

→ Radfahren ist eine beliebte, gesunde und weit verbreitete Freizeitbeschäftigung. Zu Recht, denn besser lassen sich Bewegung, frische Luft und Erholung kaum verbinden. Jedoch ist dieses Freizeitvergnügen durch häufig auftretende Sitzbeschwerden stark beeinträchtigt oder es wird sogar deshalb auf das Radfahren gänzlich verzichtet, was auch für Hometrainer vergleichbar zutrifft. Deshalb wurden auf Basis dieser Problemstellung und klarer medizinischer Vorgaben die 3 Sitzlösungen ANATOMIC, relax und relax 2 entwickelt, die den bekannten und weitverbreiteten Sitzbeschwerden entgegenwirken und für Fahrräder und Hometrainer geeignet sind. Insbeson-

dere relax und relax 2 können beschwerdefreies Radeln auch für Menschen bieten, die ein ärztliches Fahrverbot verordnet bekommen haben.

ANATOMIC - bequem, strapazierfähig, revolutionär
Eine der menschlichen Anatomie angepasste und gesäßoptimierte Sattelform (= Schalensitz) mit integrierter Federung. Der verwendete Comfort-Schaum ist robust und bequem, die Sitzschalen sind in verschiedenen Größen erhältlich. Der leichte Neigungswinkel und das integrierte Federsystem ermöglichen eine optimale Dämpfung in jedem Gelände. Der Anatomic 412 bietet zusätzlich eine einstellbare Frontfeder für das Feintuning, um optimalste Sitzeigenschaften zu erzielen.



relax - freies Sitzen auf Rad/Hometrainer
Ein gepolsterter und gefederter Quersitzsattel.
Wenn man in Längsrichtung auf einer Stange sitzt (vergleichbar mit konventionellen Fahrradsätteln), ruht das Körpergewicht genau an der schmerzempfindlichsten Stelle, quer auf einem Balken sitzen ist dagegen natür-

lich und entspricht mehr der menschlichen Anatomie. Diese Grundidee ist die Basis des relax Sattels, der ein völlig freies Sitzgefühl, ohne jegliche Belastung des Dammbereichs oder der empfindlichen Sitzstellen bietet. Für bereits stark gefederte Räder bzw. Räder mit gefederter Sattelstütze wird der relax auch ohne Federung angeboten.

relax 2 – Sitzkomfort der Extraklasse
Der hornlose Schalensitz, mit getrennten Sitzflächen (anatomisch gepasste Form des Schalensitzes) und beweglichen, federgelagerten Oberschenkelstützen. Mit dieser vollflächigen Sitzauflage wird eine optimale Druckverteilung ermöglicht. Die federgelagerten Oberschenkelstützen optimieren die Tretenergie und sorgen bei weniger Krafteinsatz für mehr Effizienz. Die integrierte Sattelstütze mit der einstellbaren Sattelaufnahme bietet bestmögliche Einstellungs- und Justiervarianten zur Sitzposition (vor/zurück und Neigungswinkel). Die innovative Comfort-Schaum-Polsterung passt sich in wenigen Minuten der Körpertemperatur und der individuellen Anatomie an, kleine Lufteinschlüsse dämpfen Stöße und Schläge ab und findet immer wieder zu ihrer ursprünglichen Formgebung zurück.



Nr. 34: Fahrradsättel mit Gesundheitsbonus - Seite 2

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Die Pionierarbeit, die sport emotion auf dem Gebiet der ergonomischen Sitzlösungen leistet ist enorm. Ein kleines Unternehmen mit Mut zum Risiko, dem es am Herzen liegt, dem Händler bzw. dem Radler zu verdeutlichen, dass Fahrradfahren ohne Schmerzen möglich ist



und auch für medizinische Problemfälle Lösungen auf dem Markt sind. Mit dem Präventionszuschuss wird auch dem kleineren Geldbeutel ermöglicht einen Sattel zu erwerben, der bei jedem Radler die Gesundheitsrisiken reduziert bzw. die Rückkehr auf das Fahrrad ermöglicht.

Träger

→ sport emotion e.k.

sportemotion^{ek}

Info/Ansprechpartner

→ Martin Schymura
Ottostr. 6
87448 Waltenhofen
083 03/929 200
mail@sport-emotion.info
www.comfort-line.de



Nr. 35: „Chainrunner“ - Seite 1

→ Der „Chainrunner“ besteht aus einer mit der Kette synchron mitlaufenden und selbsttragenden geschlitzten Umhüllung aus hochflexiblem Wellrohr mit hoher Scheitelsteifigkeit. Er schützt damit nicht nur die Beinkleider beim Fahren vor Verschmutzung durch die Schmierstoffe der Kette, sondern gleichzeitig auch die Kette vor Schmutzeintrag. Zudem verhindert die Umhüllung bei Demontage des Hinterrades z.B. zum Flecken des Schlauches oder sonstigem Bereifungswechsel, weitestgehend eine Verschmutzung der Hände und Bekleidung durch die Schmierstoffe der Kette. Weiterhin verhindert er insbesondere beim Falten und Transport von Falträdern Verschmutzungen.



Kurze Projektbeschreibung:

→ **Ziel:** optimaler Schutz vor der Kette und für die Kette ohne Schadensanfälligkeit bei minimalem konstruktivem Aufwand für Nabenschaltungsräder aller Kettenbreiten und Übersetzungen

- **Bisherige Ergebnisse:** mitlaufende selbsttragende Umhüllung aus hochflexiblem Wellrohr mit hoher Scheitelsteifigkeit
- **Finanzierung:** Eigenmittel
- **Zeitraum:** Entwicklung ab 2006
Vermarktung ab 09/2008

Ausführliche Beschreibung:

→ Es finden bisher ausschließlich Kettenschützer aus Metall, Kunststoff oder Segeltuch Verwendung, die starr mit dem Fahrradrahmen verbunden sind. Diese umfassen die Kette entweder vollständig, wie z.B. bei den geschlossenen Kettenkästen der Hollandräder oder, so üblicherweise, nur in Teilbereichen. Allen ist gemeinsam, dass sie einen mehr oder weniger hohen konstruktiven Aufwand erfordern, im Alltagsverkehr schadensanfällig sind und durch stoßbedingte Verbiegungen und auch durch verschleißbedingte Längungen der Kette im Fahrbetrieb zum Klappern neigen. Insbesondere der geschlossene Kettenkasten erfordert zudem bei der Demontage und anschließenden Wiedermontage des Hinterrades -abgesehen vom Zeitaufwand- Kenntnisse, über die Alltagsfahrer/Innen in der Regel nicht verfügen. Wegen der konstruktiven Besonderheiten wird beim Faltrad sogar überwiegend gänzlich auf einen Kettenschutz verzichtet. All diese Nachteile vermeidet die mitlaufende Umhüllung des „Chainrunners“. Der Einbau des „Chainrunners“ erfordert bei der Erstausrüstung eines Fahrrades oder bei der Nachrüstung eines vorhandenen Fahrrades nur einen minimalen Aufwand. Selbst Laien



Nr. 35: „Chainrunner“ - Seite 2

sind ohne weiteres in der Lage, nachträglich an ihrem Rad einen „Chainrunner“ anzubringen. Der „Chainrunner“ wird als geschlitzter Wellrohrschauch, wie er im Roboterbau Anwendung findet, geliefert. Er ist auf ca. das 1,5 fache der Kettenlänge abzulängen. Sodann wird er an seiner Schlitzöffnung über die Kettenglieder gedrückt und in der Länge gestaucht. Die Stauchung schafft dann den für die Druckverbindung der beiden Schlauchenden erforderlichen Druck. Gleichzeitig ermöglicht sie, dass die Umhüllung bei der verschleißbedingten Längung der Kette durch den Fahrbetrieb „mitwächst“. Der „Chainrunner“ ist als Patent, Geschmacksmuster und Marke beim Deutschen Patent- und Markenamt angemeldet.

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Um die Akzeptanz des Fahrrades insbesondere für die Alltagsmobilität zu erhöhen, ist es ganz wichtig, Verschmutzungen durch die Benutzung des Fahrrades zu vermeiden. Gerade für Berufstätige, die mit dem Rad zur Arbeit fahren, ist dies unabdingbar. Der „Chainrunner“ erfüllt diesen Anspruch auf eine völlig neue Art und Weise, die insbesondere der Eleganz und Leichtigkeit des Fahrrades zu Gute kommt und zudem lästige Fahrgeräusche durch einen beschädigten Kettenschutz erst gar nicht entstehen lässt. Hinzu kommt, dass er die Akzeptanz des Fahrrades auch dadurch erhöht, dass er z.B. bei Reparatur eine Platte am Hinterrad auf der Kette verbleibt und das Verschmutzungspotential an Händen und Bekleidung minimiert. Der „Chainrunner“ macht, insbesondere in Verbindung mit einem Kettenschutzring, auf bisher nicht da gewesene Art, das Fahrradfahren an-

genehmer. Er erleichtert das Beheben von Reifenpannen und den Transport des Fahrrades. Er ist daher sowohl hinsichtlich seiner funktionalen als auch modischen Bedeutung ein kleiner aber feiner Baustein für eine umweltgerechte Mobilität.

Träger

→ WHEELS Fahrradladen

Info/Ansprechpartner

→ Uwe Carstensen
Alter Steinweg 14
20459 Hamburg
040/342785
Uwe_ej@yahoo.de
www.wheels-fahrrad.de



Nr. 36: Dirt Bike Bahn für Bad Gottleuba - Berggießhübel - Seite 1

→ In Bad Gottleuba-Berggießhübel entstand eine sogenannte Dirt Bike Bahn, die uns fahrradbegeisterten Jugendlichen unser Hobby, das Springen und Kurven fahren mit entsprechenden Fahrrädern ermöglicht. Wir sind zwölf Jugendliche im Alter von 13-20 Jahren und haben nach einiger Zeit des „illegalen“ Fahrens & Bauens ein Gelände von der Stadtverwaltung erhalten und dürfen es mietfrei nutzen. In den letzten Monaten haben wir tatkräftig gebaut und geschuftet, um unseren Traum von der eigenen Fahrradstrecke zu erfüllen. Zusätzlich haben wir als Gruppe Sicherheitsregeln zur Geländedenutzung und zum Unfallschutz aufgestellt und eine Nutzungsvereinbarung mit der Stadt geschlossen. Ermöglicht wurde dies Alles durch die Unterstützung des Projektes JugendLand (Jugendring Sächsische Schweiz e.V.), der Stadtverwaltung Bad Gottleuba-Berggießhübel, unseren Eltern und einem lokalen Sponsor für Erde. Wir wollen das Gelände aber nicht nur für uns nutzen sondern auch anderen Jugendlichen aus dem Ort zugänglich machen, sie anleiten und fürs Fahrrad fahren bzw. „dirt bike“ begeistern. Dafür sind jedoch noch einige Schritte zu gehen und Hürden zu meistern.



Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Das Ziel des Projektes „Dirt Bike Bahn“ ist die Schaffung einer Fahrradstrecke im Gelände und somit eines Freizeitangebotes im Bereich Fahrradsport von und für Jugendliche in Bad Gottleuba – Berggießhübel.
- **Bisherige Ergebnisse:** Innerhalb der letzten Monate fanden wir, eine Gruppe Jugendlicher im Alter von 13-20 Jahren, ein Gelände für eine Dirt Bike Bahn und es entstand eine erste Strecke mit sechs Kickern (Sprunghügel).
- **Finanzierung:** -
- **Zeitraum:** seit Oktober 2007

Ausführliche Beschreibung:

→ Wir sind zwölf Jugendliche im Alter von 13 – 20 Jahren, die in ihrer Freizeit gern Fahrrad fahren. Zuerst trafen wir uns auf der Straße, in Parks oder im Gelände und bauten uns kleine Rampen oder suchten uns Sprungplätze. Dies war zeitweise nicht immer legal und im Straßenverkehr auch gefährlich. Deshalb suchten wir nach einem geeigneten Gelände auf dem wir niemanden stören. Dieses hatten wir auch schnell in der Nähe des Sportplatzes gefunden. Kurz nach der Eröffnung eines neuen Jugendtreffpunktes in unmittelbarer Nähe zu besagtem Gelände, nahmen wir Kontakt zu den mobilen Jugendarbeitern des Projektes JugendLand (Jugendring Sächsische Schweiz e.V.) auf. Sie unterstützten uns bei der Entwicklung eines kleinen Konzeptes und gemeinsam stellten wir den Kontakt zum Besitzer des Geländes, der

Stadtverwaltung Bad Gottleuba-Berggießhübel her.

Mit dem kleinen Konzept und der Unterstützung von JugendLand konnten wir den Hauptamtsleiter und Bürgermeister überzeugen. Als nächstes galt es einen lokalen Sponsor für Erde zu gewinnen. Nach dem das Gelände etwas beräumt und von Unkraut befreit war, lieferte der Fuhrbetrieb Scheffler aus Bad Gottleuba die ersten zwei LKW-Ladungen mit Erde. Obwohl das Gelände nun genutzt werden konnte, galt es viele rechtliche und technische Fragen zu beantworten. Gemeinsam entwickelten wir deshalb Sicherheitsregeln, die letztendlich auch in eine Nutzungsvereinbarung mit der Stadtverwaltung mündeten.

DIRT BIKE STRECKE - nicht öffentlich -

ACHTUNG STURZGEFAHR !!!

NUTZUNG NUR FÜR BERECHTIGTE (mit unterzeichnetem Nutzungsvertrag)

1. Betreten und Nutzung des Geländes auf eigene Gefahr!
2. Kein Betreten ohne Fahrsicherheitsausrüstung!
3. Benutzung:
 - ausschließlich für „20“ bis „26“ BMX & Dirt-Bikes
 - nur mit Schutzausrüstung (Helm + Handschuhe)
 - es ist auf andere Benutzer zu achten!
4. Die Fläche ist sauber zu halten!
5. Beschädigungen an der Strecke sollten vor der Benutzung gemeldet bzw. gegebenenfalls selbst repariert werden.
6. Jegliche Form von Gewalt und Vandalismus an Personen und Sachen ist untersagt.
7. Kein Befahren oder Parken mit Motorrädern, Mopeds, PKW!
8. Es gilt das Jugendschutzgesetz!
9. Bei Nichteinhaltung des Vertrages oder der Platzordnung, können die Verantwortlichen Geländeverbot aussprechen.

NUTZUNGSZEITEN
Mo – Fr 10 bis 21 Uhr
Sa 10 bis 22 Uhr
Kein Betrieb an Sonn- und Feiertagen!



Nr. 36: Dirt Bike Bahn für Bad Gottleuba - Berggießhübel - Seite 2

Nun mussten wir unsere Eltern überzeugen, da die Mehrheit unserer Gruppe unter 18 Jahre alt ist. In einem gemeinsamen Treffen mit der Stadtverwaltung und durch Unterstützung des Projektes JugendLand schafften wir auch diese Hürde. Die erste richtige Strecke entstand im Mai dieses Jahres und besteht derzeit aus sechs Sprunghügeln. Neben einem Schild, das über Regeln der Nutzung informiert, gibt es nun einen gesponserten Sanikasten an der Strecke und wir haben einen Erste-Hilfe-Kurs absolviert. Beim Bauen und Formen der Strecke haben wir jede Menge Ausdauer und wollen gern, dass die Strecke auch von anderen Jugendlichen aus dem Ort und der Umgebung genutzt wird. Somit schaffen wir eine sinnvolle Freizeitbeschäftigung und begeistern mehr und mehr Jugendliche für das Fahrrad fahren und für Sport im Allgemeinen. Durch unser Projekt „Dirt Bike Bahn“ wird unsere Stadt fahrradfreundlicher und das Sportangebot für Jugendliche im ländlichen Raum bereichert. Unsere Ziele sind es zukünftig die Strecke sicherer zu gestalten und auszubauen, weitere Jugendliche anzuleiten und zum Mitmachen zu motivieren, so planen wir mit dem Nahe gelegenen selbstverwalteten Jugendtreff und mit Vereinen ein „Jugendvereinsfestival“ im August zu dem wir unsere Strecke und Sportart vorstellen und präsentieren.

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Unser Projekt „Dirt Bike Bahn“ Bad Gottleuba-Berggießhübel zeichnet sich dadurch aus, dass Jugendliche ihre eigenen Ideen entwickeln und praktisch umsetzen. Es zeigt, dass Jugendliche sich über ihr gemeinsames Hobby Fahrrad fahren freiwillig und ehrenamtlich engagieren. Mit dem Preisgeld würden wir

gern neue Arbeitsgeräte (Schaufel, Schubkarren, ...) finanzieren und einen Zaun bauen, da die Strecke derzeit den Sicherheitsstandards noch nicht vollständig genügt. Weiterhin würden wir in eine Übungsrampe für „Fahranfänger“ und eventuell in ein sogenanntes „Foampit“ investieren, um Sprünge sicher zu üben. Vielleicht könnten wir auch Helme, Schutzausrüstung und sogar Fahrräder verleihen und so andere Jugendliche anleiten. Wenn sich die Jury für unser Projekt entscheidet, unterstützt sie die Umsetzung eines Freizeitangebotes von Jugendlichen für Jugendliche und somit ein gemeinnütziges Projekt, das zum Radfahren motiviert und für den Radsport begeistert.

Träger



Info/Ansprechpartner

→ Philipp Greulich
Hellendorfer Straße 10
01816 Bad Gottleuba-Berggießhübel
0151/106 244 86
master.greulich@web.de



Nr. 37: Fit durch Radfahren

→ Der Seniorenbeirat Apen bietet wie in den Jahren 2006 bis 2007 auch in 2008 ein Radtourenprogramm an. Dabei setzt er auf ein bewährtes Konzept. Wie bisher stehen kurze und längere Fahrten rund um die Gemeinde Apen auf dem Programm. Das Angebot richtet sich daher je nach Fitness und Alter an verschiedene Zielgruppen.

Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Senioren für das Radfahren begeistern
- **Bisherige Ergebnisse:** Von 2006 bis Mai 2008 über 300 Teilnehmer
- **Finanzierung:** Kosten entstehen nicht
- **Zeitraum:** ab 2006 dauerhaft

Ausführliche Beschreibung:

→ Als ein Mitarbeiter des Rathauses im Frühjahr 2006 die Vorsitzende des Seniorenbeirates Apen Monika Lüder mit seiner Idee überraschte, für ältere Mitbürgerinnen und Mitbürger geführte Radtouren anzubieten, stimmte sie spontan zu und nach kurzer Zeit lag eine kleine Faltbroschüre vor. Auch für dieses Jahr ist wieder ein umfangreiches, interessantes und ausgewogenes Radfahrprogramm vorbereitet worden. Ob die kleine Abendrunde mit etwa 20 Kilometer oder die gemütliche Senientour über 30 oder 50 Kilometer, ob langsam, gemächlich oder flott, für alle Interessierte wird eine passende Tour angeboten. Der Spaß soll natürlich im Vordergrund stehen, aber das Radfahren ist obendrein auch ungemein gesund.

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ In unserer fahrradfreundlichen Region waren geführte Radtouren bislang nicht bekannt. Durch den Seniorenbeirat haben auch andere Institutionen das Fahrradfahren wieder entdeckt. Durch seinen Erfolg hat der Seniorenbeirat Apen damit eine Vorreiterrolle in unserer Region übernommen. Die teilnehmenden Senioren halten sich fit und fördern ihre Gesundheit. Die Teilnehmer lernen u.a. ihre nähere Heimat abseits der Verkehrsadern kennen, wo sie ohne Belästigung des Straßenverkehrs das Fahrradfahren genießen können.



Träger

- Seniorenbeirat Apen

Info/Ansprechpartner

- Wilfried Rastedt
Hauptstraße 200
26689 Apen
04489/73 24
rastedt@apen.de



Nr. 38: EXIT ROST. Ein Projekt wider das dRADeselsterben

→ Eine fotografisch - textliche Würdigung des beingetriebenen 2-Rades.
Ein Buch mit Bildern von vergessenen, geklauten, verlassenen, verrosteten, ungepflegten, vandalisierten, zugewachsenen, platten 2-Rädern.

Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Aufmerksamkeit für das 2-Rad, vom rostigen Ende her gedacht. In diesem Buch wird das Ableben der Drahtesel in „Detail und Totale“ dokumentiert.
Wortspielerein mit möglichen Fahrrad -“Krankheiten“ kommentieren die Folgen von alltagsüblicher Nachlässigkeit gegenüber dem beliebten und unverzichtbaren Fortbildungsmittel.
Denkbar auch in weiterzuentwicklender Form als überraschende alternative Werbeaktion.
Kurz: Möglichst breite öffentliche Wahrnehmung.
- **Bisherige Ergebnisse:** Angesichts der Vorstufen und Entwicklungsmöglichkeiten ein interessiertes Schmunzeln bei allen Betrachtern. Und die Aufforderung: „Mach was draus!“ Voila.
- **Finanzierung:** in kleiner Auflage bisher selbst finanziert
- **Zeitraum:** so lange es Fahrräder gibt

Ausführliche Beschreibung:

→ -



Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Weil das gesellschaftsbewegende Thema „Wahrnehmung des Altern“s auch das Rad betrifft - und dies hat bislang noch niemand (so) gesehen. Oder?

Träger

→ Gerhard Widmer

Info/Ansprechpartner

→ Gerhard Widmer
Mathildenstraße 78
28203 Bremen
0421/701 406
gerhard.widmer@web.de

