

# Inhaltsverzeichnis

**Die eingegangenen Bewerbungen (Projekte 1 – 93) wurden folgenden Kategorien zugeteilt:**

- Infrastruktur fürs Fahrrad (Markierung, Rasplätze, Abstellanlagen, Brücken, Garagen, Eigenbau)
- Fahrradrouten, bzw. -wege (Wegweisung und ggf. Ausbau ggf. besondere Themen/Verbindungen)
- Service fürs Fahrrad (Fähren, Mietfahrräder, Fahrradmitnahme, Reperaturservice, spezielle Dienstleistungen)
- Promotion / Werbung fürs Fahrrad (Kampagne, Plakate, Aktionen, Postkarten)
- Partizipation
- Fahrradkarten (auch Darstellungen im Internet)
- Verkehrssicherheit
- Fahrradtouren (geführte Touren und Gruppenveranstaltungen)
- Fahrrad als Chance zur Verkehrsteilnahme
- Sonstiges (Erfahrungsaustausch, soziale Aktion)
- Innovative Fahrradkonstruktionen (am Fahrrad bzw. Anhänger und neuartige Modelle)
- Idee privat (allg. Vorschläge von Privatpersonen eingereicht)
- Städtische/regionale Konzeption

**In einigen Fällen konnten Projekte mehreren Kategorien zugeteilt werden. In diesen Fällen wurde die Bewerbung zunächst einer „Hauptkategorie“ zugeteilt, weitere relevante Kategorien sind hinter der Projektbezeichnung in Klammern ergänzt.**

## **Infrastruktur fürs Fahrrad:**

- Nr.1:** Lückenschluss des überregionalen Radweges R1
- Nr.2:** Verkehrsversuch „Radverkehr in der Rheinstraße“, Stadt Karlsruhe
- Nr. 3** MoBiPark Fahrradgaragen
- Nr. 4** Mobiliar ADFC Rastplatz
- Nr. 5** Rastplatz am Radfernweg Berlin-Kopenhagen für Radler und Wanderer
- Nr. 6** 1.000 neue Fahrradbügel für die Dresdner Innenstadt
- Nr. 7** Dreiländerbrücke für Fußgänger und Radfahrer
- Nr. 8** Bürger bauen Radweg auf neuer Wasserleitung
- Nr. 9** Wuppertal Bewegung
- Nr. 10** Radwege für den Radtourismus in Bingen (Städtische/regionale Konzeption)
- Nr. 11** Das Göttinger „Doppel-Zebra“
- Nr. 12:** Alle Gemeinden ans Netz! (Städtische/regionale Konzeption)

## **Fahrradrouten, bzw. -wege**

- Nr. 13:** RuhrtalRadweg
- Nr. 14:** Berliner Mauerweg
- Nr. 15:** Radweg „Vogelfreistätte Glender Wiesen“
- Nr. 16:** Radfahren im Müglitztal
- Nr. 17:** Neue Wege auf alten Bahntrassen - Die „HOAG-Trasse“
- Nr. 18:** Kinderfreundliche Radwege in Daun
- Nr. 19:** Radweg Strausberg – Bienenwerder
- Nr. 20:** Havelradweg Gränert - Malge - Bühnenhaus
- Nr. 21:** Rad- und Fußweg Korkenziehertrasse
- Nr. 22:** Heilbronn Bike & Skate
- Nr. 23:** Paneuropa-Radweg Paris - Prag
- Nr. 24:** Schillerroute Ludwigshafen – Mannheim



# Inhaltsverzeichnis

## Service fürs Fahrrad

- Nr. 25: Ruhralfähre Hardenstein
- Nr. 26: Fahrradbus von Aachen in die Eifel
- Nr. 27: Chemnitzer Stadtfahrrad
- Nr. 28: bicycle-mobile
- Nr. 29: Erlebnis Radfahren im Ruhrtal
- Nr. 30: Radfahren mit Genuss in Sundern am Sorpesee (Städtische/regionale Konzeption)
- Nr. 31: Fahrradselbsthilfewerkstatt, mobiler Bereich
- Nr. 32: Fahrrad-Selbsthilfe-Werkstatt
- Nr. 33: Errichtung einer Bikesportanlage in Essen
- Nr. 34: Radkultur auf dem Haselnusshof
- Nr. 35: „Unsere große Radlerinitiative“
- Nr. 36: Öffentliche Fahrräder - Fahrradmietpunkt
- Nr. 37: Bau einer Seilfähre (Lift) für Radfahrer über die Fulda

## Promotion / Werbung fürs Fahrrad

- Nr. 38: Radlust – Fahrradkommunikation
- Nr. 39: „Stadtra(t)deln Nürnberg & Dresden“
- Nr. 40: Bildersuchfahrt 2007
- Nr. 41: Umsteigen auf kurze/n Wege/n - Einkaufen mit dem Fahrrad
- Nr. 42: Gewinn-Faktor Fahrrad
- Nr. 43: Magdeburg radelnd erobern (Städtische/regionale Konzeption)
- Nr. 44: Fahrradregion Rostock: Rostock steigt auf! (Städtische/regionale Konzeption)
- Nr. 45: Karlsruher „20-Punkte-Programm“ zur Förderung des Radverkehrs (Städtische/regionale Konzeption)
- Nr. 46: Emders up Rad (Städtische/regionale Konzeption)
- Nr. 47: Stuttgarter Schülerbefragung „Fahr Rad zur Schule!“ (Partizipation)
- Nr. 48: Postkartenaktion zu partnerschaftlichem Umgang
- Nr. 49: Monte und Zack – Ein Figurentheater zur Bewegungsförderung
- Nr. 50: Campus-Veloroutenkonzept in Rostock
- Nr. 51: „Mobil zum Ziel“

## Partizipation

- Nr. 52: „Fahrraddetektive“ – Beteiligung von Kindern an der Radwegeplanung
- Nr. 53: „It's cool to bike to school“ – Fahrradförderung am Gymnasium (Promotion fürs Fahrrad)
- Nr. 54: „fahrt fair“ - Mehr Sicherheit für Kinder im Straßenverkehr (Verkehrssicherheit)
- Nr. 55: Radwegescouts (Verkehrssicherheit)

## Fahrradkarten

- Nr. 56: Fahrradkarte Charlottenburg
- Nr. 57: Radtourtippis Neue Wege, Grünvernetzung Duisburg
- Nr. 58: Fahrrad-Stadtplan für Freiburg
- Nr. 59: Mit dem Rad durchs Internet: Interaktive Fahrradtour durch Fürth
- Nr. 60: MVV Radl-Touren
- Nr. 61: Radroutenplaner Hessen
- Nr. 62: Guide4Bike

## Verkehrssicherheit

- Nr. 63: Quiz „Sicheres Radfahren“ (Partizipation)
- Nr. 64: Klassenfahrt nach Bikerart
- Nr. 65: „Fehler-Fuchs“

## Fahrradtouren

- Nr. 66: POP-KulTOUR – Radtour zu einem Open-Air Konzert
- Nr. 67: Radwandern mit dem Sportverein Jagow e.V. - Gesundheit
- Nr. 68: Genuss Rad Wandern
- Nr. 69: Geschichte er„fahren“
- Nr. 70: 1.000 jährige Radwandergruppe Tangermünde
- Nr. 71: Croatia-Bike



# Inhaltsverzeichnis

## Fahrrad als Chance zur Verkehrsteilnahme

- Nr. 72: „Das Rad dreht sich auch für uns - Eine Förderschule wird mobil“
- Nr. 73: Rolli-Reisen im Eichsfeld
- Nr. 74: Radstation für barrierefreies Naturerleben

## Sonstiges

- Nr. 75: Internationales Velomobilmeeting
- Nr. 76: Bike Aid Ride For Help

## Innovative Fahrradkonstruktionen

- Nr. 77: Velomobile für das ganze Jahr
- Nr. 78: Antriebseinheit für Fahrräder
- Nr. 79: Fahrrad-Blinklicht-Anlage
- Nr. 80: Zentralverriegelung für Fahrräder
- Nr. 81: Mehrspur-Tandem / Reha-Mobil
- Nr. 82: Lässle Multitrailer Gepäckträger
- Nr. 83: Fahrradklappstuhlhalter
- Nr. 84: Surf-Express
- Nr. 85: VELO - S R T
- Nr. 86: Gepäckträgeranhänger
- Nr. 87: Quickspann-Sattelkloben-Träger

## Idee privat

- Nr. 87: Ruhebänke zwischen 8-10 km langen Radwegen
- Nr. 87: Fahrrad-Autobahn
- Nr. 90: Idee für Sicherheit von Fahrrädern
- Nr. 91: Optimierung der Wegführung
- Nr. 92: Früh übt sich
- Nr. 93: Autofreie oder barrierefreie Städte“



# Nr. 1: Lückenschluss des überregionalen Radweges R1

→ Um den Lückenschluss des überregionales Radweges R1 umsetzen zu können, wurden die-se beiden Varianten als am geeignetsten eingestuft und werden derzeit geprüft: Variante 1: Bei dieser Variante soll eine separate Radwegbrücke in der Höhe des Vogelbeobachtungsturmes errichtet werden. Variante 2: Bei dieser Variante soll eine separate Radwegbrücke neben der bestehenden Fuldabrücke errichtet werden.

## Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Lückenschluss des überregionalen Radweges R1
- **Bisherige Ergebnisse:** Gemeindevertreter-Beschluss, GVFG-Antrag
- **Finanzierung:** abhängig von der Förderhöhe
- **Zeitraum:** 2007/2008

## Ausführliche Beschreibung:

→ Der Radweg R1 ist ein deutschlandweit bedeutender Fernradweg und verläuft von Hann, Münden in Südniedersachsen bis nach Gersfeld in der Rhön. Zwischen Kassel und Fulda durchquert er den gesamten Kreis Hersfeld-Rotenburg.

Im Alheimer Ortsteil Baumbach führt der Radweg R1 ab der Höhe des Sporthauses auf der L3253 über die Fuldabrücke.

Für die Radfahrer ist dies ein eklatanter Gefahrenabschnitt. Denn nicht nur der Personen-, sondern auch der Schwerverkehr befährt diese Brücke, die zudem der stark frequentierten Landesstraße (L 3253) als Übergang dient und sich auch noch erschwerend vor einem beschränkten Bahnübergang der DB-Strecke Kassel

– Bebra – Eisenach bzw. – Fulda befindet. Die schmale Fahrbahn des gesamten Streckenteilstückes stellt insbesondere im Stau und Verkehrsabfluss des beschränkten Bahnüberganges ein enormes Gefahrenpotenzial dar.



Es sind keine Ausweichmöglichkeiten auf Grund des engen Alleinbewuchses von der Brückenauffahrt bis zum Bahnübergang vorhanden.

Die Gemeinde Alheim hat sich zum Ziel gesetzt, den Lückenschluss des Radweges R1 durch den Bau einer separaten Radwegebrücke mit entsprechender Anbindung in der Ortslage Baumbach sicher zu stellen.

Gemäß Mehrheitsbeschluss der Gemeindevertretung Alheim vom 31.05.2007 wurde entschieden, das Vorhaben als GVFG-Maßnahme anzumelden und die Kosten der beiden geeignetsten Varianten zu prüfen und der Gemeindevertretung zur Entscheidung wieder vorzulegen.

Die endgültige Festlegung zwischen den beiden

Varianten erfolgt unverzüglich nach Abstimmung mit den Fachbehörden.

Für den geplanten Lückenschluss wurde im Rahmen des Stadtumbaus in Hessen durch ZuBRA ein GVFG-Förderantrag gestellt. ZuBRA ist die Zusammenarbeit der Kommunen Bebra, Rotenburg an der Fulda und Alheim beim Stadtumbauprogramm, das vorrangig interkommunale Projekte fördert, die sich mit den geförderten Handlungsfeldern befassen. Der regionale Bezug spielt dabei eine wesentliche Rolle. ZuBRA ist also die Zukunftsgestaltung durch kooperatives Handeln.

Die Maßnahme soll in einem laufenden Flurordnungsverfahren im Jahr 2008 realisiert werden und der weiteren itätssteigerung dieses Fernradweges dienen.

## Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Weil die Gemeinde Alheim sich stets bemüht ihr naturbewusstes und überregional bekanntes Tourismuskonzept durch gemeinsames aktives Handeln der Alheimer Menschen nachhaltig zu gestalten. Denn dadurch wurde dieser Gefahrenpunkt des Radweges R1 erkannt und wird somit durch innovative Maßnahmen beseitigt.

## Träger

- Gemeinde Alheim

## Info/Ansprechpartner

- Bürgermeister Georg Lüdtker  
Alheimerstraße 2  
36211 Alheim  
066 23/92 00-32  
bgm.luedtke@alheim.de



## Nr. 2: Verkehrsversuch „Radverkehr in der Rheinstraße“, Stadt Karlsruhe – Seite 1

→ Im Rahmen eines einjährigen Verkehrsversuches erhalten die zweistreifigen Richtungsfahrbahnen der Karlsruher Rheinstraße durch Ummarkierung in einen überbreiten Fahrstreifen und einen Schutzstreifen eine eigene Radverkehrsführung.

### Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Integration des Radverkehrs an zweistreifigen Richtungsfahrbahnen
- **Bisherige Ergebnisse:** Die wissenschaftliche Begleituntersuchung läuft noch
- **Finanzierung:** Haushaltsmittel des Tiefbauamtes
- **Zeitraum:** 1 Jahr

### Ausführliche Beschreibung:

→ Die östliche Rheinstraße ist eine vierstreifige innerstädtische Hauptverkehrsstraße mit eigenem Straßenbahngleiskörper in Mittellage. Sie stellt die schnellste und direkteste Verbindung für den Radverkehr von zwei Stadtteilen in die Innenstadt dar. Zusätzlich ist die Rheinstraße auch ein wichtiges Ziel des Radverkehrs, da sich dort viele Geschäfte befinden. Auf Grund des starken Kfz-Verkehrs wurde diese Route vom Radverkehr bisher schlecht angenommen. Die Radfahrer sind auf andere Routen oder auf den schmalen Gehweg ausgewichen, wo es auf Grund der zahlreichen Geschäfte ständig zu Konflikten mit den Fußgängern kam.

Aus den betroffenen Stadtteilen und dem Gemeinderat kam es immer wieder zu Anfragen, an dieser Situation etwas zu ändern. Auf Grund der städtebaulichen und finanziellen Randbedingungen kam ein Umbau nicht in Frage, daher musste eine Markierungslösung gefunden werden.



Die beiden Richtungsfahrbahnen sind jeweils etwa 6,5 – 6,7 m breit und werden von etwa 10.000 Kraftfahrzeugen pro Tag und Richtung belastet, der Lkw-Anteil ist mit etwa 150 Fahrten pro Tag und Richtung sehr gering. Beidseitig schließen Längs- und Schrägparkierung an. Der betroffene Streckenabschnitt der östlichen Rheinstraße ist über 600 m lang und verläuft über drei Kreuzungen.

Gemeinsam mit dem Büro PGV aus Hannover wurde als Querschnittaufteilung eine Kombination aus überbreitem Kfz-Fahrstreifen, der von Pkw zweistreifig und Lkw einstreifig befahren werden kann und einem Schutzstreifen für den Radverkehr mit einem Sicherheitstrennstreifen gegenüber der Parkierung gewählt. Diese Kombination zur Integration des Radverkehrs auf ehemals zweistreifigen Richtungsfahrbahnen wird bereits in „Hinweise zur Beschilderung von Radverkehrsanlagen nach der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung, Ausgabe 1998“ der FGSV und der PLAST 9, Ausgabe 2000 beschrieben und in zahlreichen Städten angewendet.



## Nr. 2: Verkehrsversuch „Radverkehr in der Rheinstraße“, Stadt Karlsruhe – Seite 2

Neu ist in der Karlsruher Rheinstraße, dass sich zwei Parameter - die Verkehrsbelastung und die Mindestbreite - an die maximalen (10.000 Kfz/24h pro Richtungsfahrbahn) und minimalen Werte (4,5 m Breite des überbreiten Fahrstreifens) gängiger Richtlinien und Empfehlungen herantasten. Der Schutzstreifen für den Radverkehr wurde mit 1,5 m Breite markiert, für den Sicherheitstrennstreifen gegenüber der Parkierung wurden 0,5 m berücksichtigt. Beispiele mit vergleichbaren Randbedingungen waren zu Beginn des Verkehrsversuches nicht bekannt. Der Verkehrsversuch wird im Rahmen einer Masterthesis an der Hochschule Karlsruhe unter Betreuung von Herrn Prof. Dr.-Ing. Christoph Hupfer wissenschaftlich begleitet. Bereits drei Wochen nach Beginn des Versuches im April 2007 wurde gegenüber dem Vorjahr eine Steigerung des Radverkehrsanteils von 40 Prozent gezählt. Zurzeit werden durch Videobeobachtung Daten zur Akzeptanz der Verkehrsanlage, Änderungen im Verkehrsablauf und zur Leistungsfähigkeit der überbreiten Fahrstreifen im Knotenpunktbereich erhoben.

### Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ In vielen Städten wurden in den 60er Jahren die Hauptverkehrsstraßen oft vierstreifig, teilweise mit Mittelinseln, ausgebaut. Dabei wurden Fahrbahnbreiten gewählt, die heute die Einrichtung vollwertiger Radfahrstreifen nicht ermöglichen.

Meist steht im öffentlichen Raum nicht genug Platz für ein eigenes Radverkehrsangebot zur Verfügung oder es stehen für einen Umbau nicht genug finanziellen Mittel bereit. Der Verkehrsversuch soll Erkenntnisse darüber liefern, ob die Kombination aus überbreiten Kfz-Fahrstreifen

und Schutzstreifen eine Lösung auch für andere Städte mit ähnlichen Aufgaben darstellt.

### Träger

→ Stadt Karlsruhe (Stadtplanungsamt und Tiefbauamt)

### Info/Ansprechpartner

→ Johannes Schell  
Stadtplanungsamt Karlsruhe  
Lammstraße 7  
76133 Karlsruhe  
johannes.schell@stpla.karlsruhe.de  
www.karlsruhe.de/radverkehr



## Nr. 3: MoBiPark Fahrradgaragen

➔ *Als erste Gemeinde weltweit gibt es in Mahlow-Blankenfelde 15 MoBiPark Fahrradgaragen von Stöhr Metalltechnologie. Öffnen und Mieten per Mobiltelefon. Sofortige und spontane Nutzung von MoBiPark Fahrradgaragen. Kein Schlüssel und keine Chipkarte notwendig. Optimale Auslastung von diebstahlsicheren Fahrradgaragen.*

### Kurze Projektbeschreibung:

- ➔ **Ziel:** Optimale Auslastung von Fahrradgaragen.
- ➔ **Bisherige Ergebnisse:** System läuft erst ab Anfang August 2007

### Ausführliche Beschreibung:

Voraussetzung:

- Der Nutzer meldet sich einmalig an, per Internet oder per Mobiltelefon.
- Daten zur Anmeldung sind Name und Adresse, Bankverbindung und Mobiltelefonnummer.

Jede Fahrradgarage ist durch ein elektronisches Schloss gesichert. Um die Mobiltelefon-Fahrradgarage öffnen und mieten zu können, wählen Sie einfach die Telefonnummer auf der Fahrradgarage. Bei Anruf über Ihr Handy (bei eingeschalteter Rufnummernübermittlung) wird Ihnen per SMS eine freie Fahrradgarage zugewiesen, die Türe der Fahrradgarage wird automatisch entriegelt. Ihre Parkzeit beginnt.

Nutzung:

Das Einhebelschloss entriegelt sich automatisch und die Fahrradgarage kann genutzt werden. Die Fahrradgarage

wird geöffnet, das Rad kann eingestellt und die Fahrradgarage verschlossen werden.

Nach ca. 15 Sekunden wird das Schloss dann elektronisch gesichert. Es können allerdings auch jederzeit bestimmte Fahrradgarage dauerhaft einem Nutzer zugewiesen werden, bzw. Fahrradgaragen für mehrere Nutzer vorreserviert werden. Mit diesem System können an Radwanderstrecken, an Sehenswürdigkeiten, stadtnahen Bereichen, in Betrieben für die Räder der Mitarbeiter, an



Freizeitanlagen wie Schwimmbäder und Tennisplätze, aber auch als Lagerbox für Nachtexpress-Lieferungen u.s.w. nicht nur Sicherheit für Fahrräder angeboten werden. Auch Schließfächer für Einkäufe, Rucksäcke u.s.w. sind möglich.

Vorteile des Systems sind:

- individuelle Sicherheit für den Fahrradbesitzer
- Bedienung mit Mobiltelefon
- geringer Aufwand für Bau und Unterhaltung
- kein(e) Personal(kosten)
- Systemüberwachung online und in Echtzeit am PC möglich
- jedes Rad ist identifizierbar
- Systemkonfiguration nach Bedarf möglich (Leihsysteme, firmeneigene Räder)

Dauervermietete Fahrradgaragen werden nur etwa zu 50% genutzt. Es gibt also viel Leerstand. Die bisherige Praxis beim Vermieten von diebstahlsicheren Fahrradgaragen bietet keine Sicherheit, dass bei Pfand- oder Münzsystemen die Tür der leeren Fahrradgarage geschlossen wird. Die Nutzer der Fahrradgarage bleiben anonym, evtl. Schäden und übermäßige Verschmutzungen in der Fahrradgarage können keiner Person zugeordnet werden. Diese Systeme sind in der Wartung und Kontrolle relativ aufwändig.

### Träger

- ➔ Gemeinde Mahlow-Blankenfelde

### Info/Ansprechpartner

- ➔ Corinna Herold  
Karl-Marx-Straße 4  
15827 Blankenfelde  
033 79/33 31 57  
corinna.herold@blankenfelde-mahlow.de  
<http://www.fahrradgaragen.de/fahrradgaragen.php?page=mobipark>



## Nr. 4: Mobiliar ADFC Rastplatz – Seite 1

➔ *Mobiliar für vom ADFC empfohlene Rastplätze für Radler: Rastplätze mit Radler-Infos sollten zur begleitenden Infrastruktur von Radwanderwegen und Radfernwegen gehören. Im nationalen Radverkehrsplan 2002-2012 wird für durchschnittlich alle 10 km Radwanderweg außerhalb von Ortschaften ein Rastplatz mit Sitzgruppe als Ziel genannt. An ruhigen Stellen soll der Radler sich ungestört ausstrecken und entspannen können. In Abstimmung mit dem ADFC Bundesverband wurde die Möblierung des Fahrradrastplatzes typisiert. Die Einrichtung eines Fahrradrastplatzes an Radwanderwegen verfolgt die Ziele: Gewinnung von Lebensqualität durch Langzeitbewegung, positive Auswirkungen auf die volkswirtschaftlichen Gesundheitskosten mit dem win-win-factor Fahrrad, ein Plus an Lebensqualität durch umweltverträgliche Mobilität, den Radverkehr voranbringen, Attraktivität des Radfahrens steigern, neue Chancen am Arbeitsmarkt – durch den Wirtschaftsfaktor Fahrrad: Entwicklung und Komponentenproduktion und damit Entstehung neuer und Sicherung bestehender Arbeitsplätze, Arbeitsplatzsicherung für das Unterhalt-Personal*

### Kurze Projektbeschreibung:

- ➔ **Ziel:** Ausstattung von Fahrradrastplätzen an Radwanderwegen und Radfernwegen mit auf die Bedürfnisse der Radfahrer(innen) abgestimmtem Rastplatzmobiliar
- ➔ **Bisherige Ergebnisse:** gemeinsam mit dem ADFC wurde die Möblierung eines Fahrradrastplatzes typisiert, Prototypen konstruiert, hergestellt und auf fachspezifischen Veranstaltungen (Messe IFMA 2006, Köln; Velo City Conference 2007,



München) präsentiert, Verkaufsprospekt erstellt, Direct-Mailings durchgeführt

- ➔ **Finanzierung:** Eigenfinanzierung ohne Fremdmittel
- ➔ **Zeitraum:** Projektbeginn 2006

### Ausführliche Beschreibung:

➔ Der deutsche „Nationale Radverkehrsplan 2002-2012“ benennt als Ziel, Rastplätze an Rad-Wanderwegen durchschnittlich alle 10 km einzurichten. In Zusammenarbeit mit dem ADFC hat die ORION Bausysteme GmbH diese Zielvorgaben aufgegriffen und ein umfassendes Konzept für die Ausstattung der Rastplätze erarbeitet sowie die entsprechenden Produkte entwickelt, für die Großserienfertigung konstruiert und prototypisch produziert. Das Ergebnis dieser Idee und Entwicklung lautet: Mobiliar für den offiziellen ADFC-Rastplatz .

- ➔ Pausen müssen sein!



## Nr. 4: Mobiliar ADFC Rastplatz – Seite 2

- ➔ Picknick im Freien: Wo sonst schmeckt`s besser?!
- ➔ Dazu das Rad am Fahrradparker anschließen!
- ➔ Die Sitzgruppe mit Tisch zur Vesper nutzen und relaxen.
- ➔ Wenn es regnet, geht`s in die Schutzhütte.
- ➔ Abfallbehälter stehen für den Abfall bereit!
- ➔ An der Info-Vitrine die Route kontrollieren, Informationen zur näheren Umgebung aufnehmen... und weiter geht`s!
- ➔ Rastplatz-Fahne: symbolisiert das IC des ADFC-Rastplatzes, erhöht den Wiedererkennungswert der Gesamtstrecke. Fahrradboxen und Gepäck safes: schützen Räder und Gepäck, wenn die nähere Umgebung zu Fuß erkundet werden kann. Bringen Rastplätze den Radverkehr in vorbildlicher Weise voran? Die Antwort lautet: ja!

Bei nahezu jeder längeren Radtour wird der Radfahrer den Wunsch haben, eine Pause einzulegen. Die Pause dient der Erholung, fördert die Kommunikation zwischen den Radtouristen. Informationen über Routenverlauf, Wetter, Einkehrmöglichkeiten und Sehenswürdigkeiten werden ausgetauscht. Der konzeptionell durchdachte ADFC-Rastplatz bietet dem Radfahrer direkt an der Wegstrecke die auf seine Bedürfnisse angepasste Infrastruktur.

Je nach Lage des Rastplatzes und örtlicher Umgebungssituation kann unter verschiedenen Modulen der Rastplatzmöblierung ausgewählt werden. Attraktive Radreiserouten fördern den Radverkehr. Konzeptionell durchdachte Rastplätze fördern die Attraktivität der Radreiserouten. Sie

haben einen hohen Wiedererkennungswert, das Produkt „Radreiseroute“ ist besser zu vermarkten. Ökologischer und ökonomischer Nutzen der Rastplätze. Rasten wird der Radfahrer in jedem Fall, unabhängig davon, ob Rastplätze eingerichtet sind oder nicht. Sind keine geeigneten Rastplätze vorhanden, wird „wild“ gerastet. Damit verbunden ist in der Regel eine zusätzliche Belastung der Umwelt, die in der Folge zu einem höheren Instandhaltungsaufwand für den Radweg führen wird. Möblierte Rastplätze steigern das Wohlbefinden und beeinflussen das Umweltverhalten positiv. Durchdachte Rastplätze steigern die Attraktivität der Radreiserouten und sind ausschlaggebend für die Steigerung der Nutzung und Auslastung. Höhere Auslastung der Routen bieten Kommunen und Gewerbe Anreize zur Erhöhung von Umsätzen, zur Schaffung von Arbeitsplätzen und damit auch zur Bildung höherer Steuereinnahmen. Lokale Unternehmen erkennen in attraktiven Radreiserouten zunehmend den sich daraus entwickelnden Standortvorteil und erschließen die Radreisenden als Zielgruppe. Die Gesellschaft profitiert vom Radfahren als gesundheitsfördernde Freizeitaktivität. Attraktive Radrouten erhöhen den Naherholungswert der Regionen.



### Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

➔ Weil es dem Radfahrer selbst unmittelbar nutzt, Menschen zum Benutzen der Radwanderrouten motiviert, positive ökonomische und ökologische Komponenten aufweist und einen gesundheitsfördernden Charakter besitzt.

### Träger

➔ ORION Bausysteme GmbH

### Info/Ansprechpartner

➔ Heinz-Dieter Weicker  
Waldstr.2  
64584 Biebesheim  
0 62 58/8 02 01  
h.weicker@orion-bausysteme.de  
www.orion-bausysteme.de

## Nr. 5: Rastplatz am Radfernweg Berlin-Kopenhagen für Radler und Wanderer – Seite 1

➔ *Mit der Urbarmachung dieser Landzunge am Lehnitzsee bei Oranienburg entlang des Radfernweges Berlin – Kopenhagen und der Errichtung der baulichen Anlagen wurde für seine Besucher (Radler, Wanderer Spaziergänger) aus Nah und Fern und an erster Stelle für die Bürger unserer Stadt ein Rastplatz zur Erholung und Entspannung geschaffen. Die herrliche Lage am Ufer des Sees ermöglicht einen Blick auf den idyllisch gelegenen See.*

### Kurze Projektbeschreibung:

- ➔ **Ziel:** Errichtung eines Rastplatzes für Radfahrer und Wanderer (Überdachter Sitzplatz und Fahrradabstellanlage)
- ➔ **Bisherige Ergebnisse:** Fertigstellung des Rastplatzes sowie laufende Pflege und Instandhaltung
- ➔ **Finanzierung:** Fördermittel der Gemeinschaftsinitiative „Grünes Oranienburg“ von der Stadt Oranienburg und dem Ministerium für ländliche Entwicklung, Umwelt und Verbraucherschutz für den Kauf von Baumaterialien und Anpflanzungen, so wie zusätzlich Einsatz von privaten finanziellen Mitteln.
- ➔ **Zeitraum:** Sept. bis Nov. 2005: Urbarmachung des Stellplatzes für die Schutzhütte und Fahrradabstellanlagen sowie das Errichten derselben, Begrünung (u.a. Rasen säen, Sträucher pflanzen)  
Sept. bis Okt. 2006: Veränderung der Dachkonstruktion, um einen besseren Regenschutz zu schaffen, Reparatur der Vandalismus schäden und erneute Anpflanzung von

Sträuchern. Mai – Juni 2007 Dacheindeckung mit Schindeln, Pflegearbeiten

### Ausführliche Beschreibung:

➔ Die Idee, sich für die Verschönerung unserer Umwelt und den Naturschutz einzusetzen, wurde von Aktiven der ADFC Ortsgruppe durch das Projekt „Grünes Oranienburg“ unterstützt und realisierbar gemacht. Ihre Vorstel-



lungen, einen Rastplatz mit überdachtem Sitzplatz und Fahrradabstellanlagen am Ufer des Lehnitzsee zu errichten, konnten umgesetzt werden, da die finanziellen Mittel für den Kauf der Baumaterialien und den Anpflanzungen (Sträucher) genehmigt wurden

Auf der kleinen Landzunge mussten Stubben und Wurzelwerk gerodet, Unrat beseitigt, der Boden ausgeglichen

und geglättet werden. Insgesamt eine sehr schwere Arbeit, da große Erdmassen bewegt werden mussten.

Das Aufstellen der Sitzgruppe erforderte ein Fundament, dazu wurde Boden mit Pike und Spaten aufwendig ausgehoben, denn der Boden ist voller Wurzelwerk. Die Betonmischung wurde dann in eine eigens dafür gebaute Schalung geschüttet. Nach dem Aushärten des Betons wurde die Sitzgruppe montiert und die Fahrradabstellanlagen erhielten im Erdreich einen festen Standplatz.

Anschließend konnte mit der Begrünung begonnen werden. Es wurden Anemonen und Johanniskraut,



Brombeeren und Schlehen gepflanzt, Rasen gesät. Im Folgejahr (2006) wurde die Dachkonstruktion verändert, um einen besseren Regenschutz zu erreichen. Dazu musste das gesamte Dach abgenommen werden, die Bretter neu verlegt und mit Dachpappe bedeckt werden, zum Abschluss wurden Schindeln aufgebracht, allerdings erst in diesem Jahr.



## Nr. 5: Rastplatz am Radfernweg Berlin-Kopenhagen für Radler und Wanderer – Seite 2

Die Zerstörungswut böser Menschen zwang uns zu aufwendigen Reparaturarbeiten an der Sitzgruppe und Anpflanzungen neu vorzunehmen.



Auf dem Rastplatz werden noch heute durch uns regelmäßig monatlich Pflegearbeiten ausgeführt, u.a. Unrat gesammelt, Graffiti- Schmierereien entfernt, angelegte Feuerstellen beseitigt und die verbrannten Holzteile der Sitzgruppe ersetzt.

Alle notwendigen Arbeitsleistungen (bisher 430 Arbeitsstunden) wurden von Mitgliedern der ADFC-Ortsgruppe unentgeltlich erbracht, zusätzlich wurden eigene finanzielle Mittel eingesetzt.

Unser Anliegen ist es, dass Radler und Wanderer auf dem Rastplatz immer wieder Ordnung und Sauberkeit vorfinden und sich wohlfühlen können.

### Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Das Projekt ist Dank der Unterstützung unseres Bürgermeisters und den Verantwortlichen des Stadtplanungsamtes in Eigeninitiative aktiver ADFC-Mitglieder der Ortsgruppe Oranienburg entstanden. Die Arbeitsleistungen (430 Arbeitsstunden) wurden von den Mitgliedern unentgeltlich erbracht.

Der geschaffene Rastplatz mit überdachtet Sitzplatz und Fahrradabstellanlagen am Radfernweg Berlin - Kopenhagen dient Radlern und Wanderern gleichermaßen. Für die Bürger unserer Stadt ist er zum beliebten Ausflugsziel für die ganze Familie geworden. Er bietet einen hohen Erholungswert durch seine Lage auf einer Landzunge am Lehnitzsee, eingebettet in sattes Grün und einem herrlichen Blick auf den See.

Wir meinen, dass durch unser persönliches Engagement ein Beitrag geleistet wurde, der den Radverkehr und den Radtourismus voranbringt und wir somit die Kriterien für den ausgelobten Wettbewerb erfüllt haben.

### Träger

→ Ortsgruppe Oranienburg des ADFC (Allgemeiner Deutscher Fahrradclub)

### Info/Ansprechpartner

→ ADFC Ortsgruppe Oranienburg  
c/o Adelheid Martin  
Lindenstr. 07  
16515 Oranienburg  
033 01/58 28 86  
heidi278@web.de



## Nr. 6: 1.000 neue Fahrradbügel für die Dresdner Innenstadt – Seite 1

→ Die vorhandenen 2700 Abstellplätze in der Dresdner Innenstadt decken nicht mehr den gestiegenen Bedarf. Es ist eine pragmatische Lösung für den Radverkehr gefunden worden. Die Hauptabteilung Mobilität hat ein Programm mit dem Schlagwort „1.000 neue Fahrradbügel für die Dresdner Innenstadt“ aufgelegt und einen partizipatorischen Ansatz gewählt. Mit einer konzentrierten Aktion unter Einbeziehung aller Beteiligten ist eine zeitnahe bedarfsgerechte Realisierung von Fahrradabstellmöglichkeiten gegeben.

### Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Einfaches Planung und Errichtung von über 1.000 neuen Fahrradbügeln
- **Bisherige Ergebnisse:** 325 Bügel für über 600 Fahrräder wurden im Jahr 2006 aufgestellt.
- **Finanzierung:** städtische Mittel, Fördermittel, private Geldmittel
- **Zeitraum:** Planungsbeginn 2006 – Realisierungsabschluss 2008



### Ausführliche Beschreibung:

→ Die vorhandenen 2.700 Fahrradabstellplätze in der Dresdner Innenstadt decken nicht mehr den gestiegenen Bedarf ab.

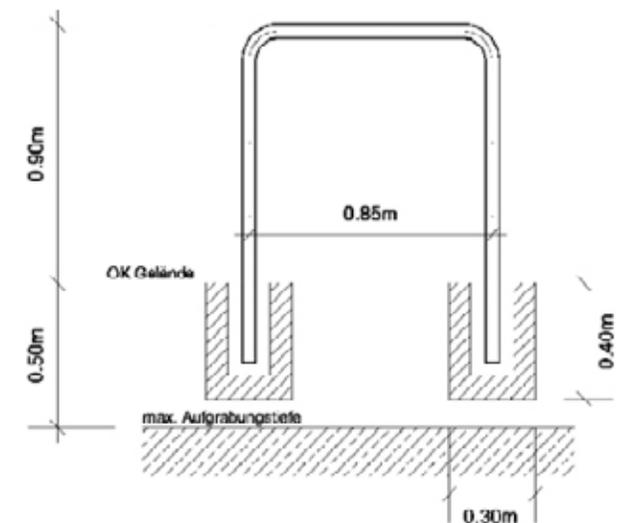
Das ungeordnete Abstellen von Fahrrädern an zahlreichen Standorten, insbesondere in Geschäftsbereichen, verdeutlichen dies. Es ist eine pragmatische Lösung für den Radverkehr gefunden worden. Die Hauptabteilung Mobilität hat ein Programm mit dem Schlagwort „1.000 neue Fahrradbügel für die Dresdner Innenstadt“ aufgelegt und einen partizipatorischen Ansatz gewählt. Das Anliegen dieses Programms wurde über die örtliche Presse bekannt gemacht. Die Planung erfolgte in zwei Phasen, die eng ineinander greifen. Im ersten Schritt wurde eine Analyse der Zielgebiete, eine Bedarfsabschätzung und die konzeptionelle Auswahl geeigneter Standorte durchgeführt. Im weiteren Schritt erfolgte in einem intensiven Abstimmungsprozess mit den Verfahrensbeteiligten die konkrete Standortplanung. Die Einbeziehung der Bevölkerung geschah über die Installation von Klebepunktkarten im Technischen Rathaus, betroffenen Ortsämtern und bei „Aktionen auf der Straße“.

Anregungen der Verbände und Institutionen wurden abgefragt. Abstimmungen mit den zuständigen Behörden zu stadtgestalterischen, denkmalschutzpflegerischen und grünplanerischen Belangen sowie mit den Medienträgern zum unterirdischen Baumraum wurden durchgeführt. Zur Erhöhung der Sicherheit sind an Einmündungsbereichen

von Straßen Fahrradabstellmöglichkeiten auf Gehwegverbreiterungen anstelle von Pollern zur Verhinderung des verkehrswidrigen Parkens eingeordnet worden.

Für Bereiche, deren Umgestaltung demnächst bevorsteht, wurden Empfehlungen zur notwendigen Zahl an Fahrradabstellmöglichkeiten erarbeitet, die in der jeweiligen Planung im öffentlichen Raum eingepasst werden sollen.

Die Regellösung der Fahrradabstellanlage ist der Anlehnbügel (Rundrohr) zur Abstellung von zwei Fahrrädern im Abstand von 1,50 m zueinander. Im Ergebnis der Planung konnten etwa 130 Standorte für ca. 1 500 neue Fahrradbügel zur Abstellung von ca. 3 000 Fahrrädern ausgewiesen werden. Die Stadt ist mittendrin in der Umsetzung des Programms. Im Jahr 2006 wurden 325 Anlehnbügel aufgestellt und der Oberbürgermeister wird den 1 000 sten Fahrradbügel übergeben.



## Nr. 6: 1.000 neue Fahrradbügel für die Dresdner Innenstadt – Seite 2

### Träger

→ Landeshauptstadt Dresden

### Info/Ansprechpartner

→ Karl Stabler  
Landeshauptstadt Dresden  
Geschäftsbereich Stadtentwicklung  
Hauptabt. Mobilität, PF 120020  
01001 Dresden  
03 51/4 88 34 31  
ptatzel@dresden.de



# Nr. 7: Dreiländerbrücke für Fußgänger und Radfahrer – Seite 1

→ Die Brücke überspannt den Rhein zwischen Weil am Rhein (D) und Huningue (F) mit einer Stützweite von 229,40 m. Dies ist Weltrekord für eine Fuß- und Radwegebrücke. Sie ist aus Stahl mit einer nutzbaren Breite zwischen 5 bis 7 m. Sie dient ausschließlich Fußgängern und Radfahrern und wurde von Dietmar Feichtiger, Architekt in Paris, und der Planungsgemeinschaft Leonhardt, Andrä und Partner, Stuttgart, geplant und gebaut. Anbindungen an die Radwegenetze der drei Länder D-F-CH stehen in Planung bzw. sind teilweise schon in der Realisierung.

## Kurze Projektbeschreibung:

### → Ziel:

1. Schaffung einer Radfahrer- und Fußgängerverbindung zwischen den beiden Partnerstädten Weil am Rhein (D) und Huningue (F) über den Rhein und damit Verbesserung der grenzüberschreitenden Beziehungen.
2. Alternative für Radfahrer (Pendler) zwischen Deutschland und der Schweiz sowie für Kunden aus/nach Frankreich mit dem Ziel der Reduzierung von PKW-Fahrten.
3. Städtebauliche Aufwertung des Weiler Stadtteils Friedlingen (7.000 EW).
4. Schaffung einer attraktiven Fahrradverbindung zur Verbindung der Freizeiteinrichtungen und der Naherholungsgebiete im Dreiländereck D-F-CH sowie für Freizeitradler und Radfahrertouristen.

→ **Bisherige Ergebnisse:** Erwartet werden jährlich rund 800.000 Nutzer (Fußgänger und Radfahrer). Schon seit der Freigabe am 30.03.2007 steht



aber zu vermuten, dass diese Zahl deutlich höher sein wird

→ **Finanzierung:** Kosten knapp 10 Mio. €, davon 1,68 Mio. € durch die Europäische Union als Zuschuss. Die übrigen Kosten teilen sich die Bauherren hälftig. Das Land Baden-Württemberg hat über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz einen Betrag von rund 2,9 Mio. € beigesteuert; die Stadt Weil am Rhein rund 1 Mio. €.

→ **Zeitraum:** Baubeginn war im Oktober 2005. Fertigstellungstermin war der 30. März 2007. Die

Einweihung erfolgte am 30.06.2007 in Anwesenheit des französischen Senatspräsidenten Christian Poncelet und des Baden-Württembergischen Ministerpräsidenten Günther H. Oettinger. Etwa 75.000 Menschen besuchten das zweitägige Fest.

## Ausführliche Beschreibung:

→ 1979 wurde mit der Palmrainbrücke eine Straßenverbindung über den Rhein zwischen Weil am Rhein (ca. 30.000 EW) und Huningue (ca. 6.800 EW) geschaffen.

Es war die erste feste Verbindung seit dem Zweiten Weltkrieg. Sie verbindet u.a. als B 532 die Stadt St. Louis mit dem französischen Autobahnnetz und weist keinen



## Nr. 7: Dreiländerbrücke für Fußgänger und Radfahrer – Seite 2

Radweg, auf sondern nur Gehwege, die rund 1,50 m breit sind. Täglich wird diese Brücke von rund 19.600 Fahrzeugen benutzt, darunter ca. 800 Lkw. Bei einem deutsch-französischen Treffen 1996 reifte die Idee, an die Brücke eine Radfahrbrücke anzuhängen.

Da die Palmrainbrücke an den Städten Weil am Rhein und Huningue nördlich vorbeiführt, kam die Überlegung auf, eine Radfahrer- und Fußgängerbrücke an einer Stelle zu schaffen, wo sie attraktiver ist, nämlich als direkte Verbindung der Zentren der seit 1962 verschwisterten Städte. Geeignet schien die Stelle, wo bis 1979 (der Inbetriebnahme der Plamrainbrücke) eine Rheinfähre Weil am Rhein und Huningue verband.

Städtebaulich ein idealer Standort, weil die Weiterführung der Weiler Hauptstraße aus der Innenstadt direkt über den Rhein in die Rue de France in Huningue mündet, von der aus man direkt in das Zentrum Huningues gelangt.

Vorteile:

1. Der kurze und direkte Weg muss für Radfahrer und Fußgänger einfach attraktiv sein.
2. Berufspendler in die Schweiz nach Basel zu den Chemiestandorten benötigen von der Innenstadt von Weil am Rhein nur rund 15 Minuten. Im Jahr 2005 pendelten rund 2.500 Weiler BürgerInnen täglich zu Arbeitsplätzen in die Nordwest-Schweiz.
3. Der Stadtteil Friedlingen erfährt städtebaulich einen großen Schub, weil Anbindungen an reizvolle Naherholungsmöglichkeiten in Frankreich geschaffen werden.

Im Jahr 2001 wurde ein Wettbewerb durchgeführt, an dem 7 Büros Vorschläge eingereicht haben. Es wurden vorwiegend Schrägseilbrücken einge-

reicht. Ein Vorschlag kam von der deutsch-französischen Planungsgemeinschaft Feichtinger Architectes, Paris und Leonhardt, Andrä und Partner, Stuttgart.

Sie hatten die Idee den Rhein mit einer Bogenbrücke ohne Zwischenstützen zu überspannen. Die Besonderheit der Konstruktion ist zum einen der extrem flach verlaufende Bogen und zum zweiten die Asymmetrie der Bögen. Ziel des Architekten war es, die Sichtachse zwischen der Hauptstraße und der Rue de France freizuhalten. Durch das Neigen des Südbogens nach Norden, bleibt diese Sichtverbindung zwischen den beiden Straßen erhalten.

Die Brücke mündet auf beiden Seiten in eine Rampe und in eine Treppe. Die deutsche Rampe ist geradlinig mit 6% Gefälle, die französische Rampe ist u-förmig angelegt und hat eine Steigung von 12%, weshalb zusätzlich ein Aufzug installiert wurde.

Zur ideellen und materiellen Unterstützung des Projekts gründete sich ein Förderverein Bürgerbrücke e. V., der bisher 120.000 € an Spenden sammelte, die er für „Zwecke der Völkerverständigung und des Umweltschutzes“ einbrachte.

### Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

1. Investitionssumme rund 10 Mio. € für ein Projekt, welches ausschließlich Radfahrern und Fußgängern zugute kommt.
2. Förderung der grenzüberschreitenden Beziehungen im Dreiländereck D-F-CH und Förderung des Zusammenlebens in der EU.
3. Durch Anbindung an das trinationale Radwegenetz weitere Folgeinvestitionen, die dem Radfahren dienen.
4. Interessante Alternative für Berufspendler zum Umstieg vom PKW auf das Fahrrad. Dies gilt auch für Einkaufsfahrten.

### Träger

- Stadt Weil am Rhein/Communauté de Communes des Trois Frontières

### Info/Ansprechpartner

- Christoph Huber, Axel Moick  
Stadt Weil am Rhein  
Rathausplatz 1  
79576 Weil am Rhein  
076 21/ 704-105 o.665  
c.huber@weil-am-rhein.de  
a.moick@weil-am-rhein.de



## Nr. 8: Bürger bauen Radweg auf neuer Wasserleitung

→ Der Radweg folgt der neuen Trasse einer 60 cm starken Wassertransportleitung des Wasserversorgungsverbandes (WTL). Ansässige Betriebe sowie Privatanlieger gestatteten dem WTL die Hochdruckleitung und den Radweg über ihre Grundstücke zu verlegen. Dadurch eingespartes Geld stellte der WTL für den Unterbau des Radweges zur Verfügung. Länge Radweg 1,5 km, Breite 2,25 m in einer Stärke von 8 cm in bituminöser Tragdeckschicht.

### Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Bau eines Radweges durch den Verein
- **Bisherige Ergebnisse:** Bau mehrerer Radwege im Stadtgebiet.
- **Finanzierung:** Spenden, Interessensverein, Landesbetrieb Straßenbau NRW, Regionalniederlassung Münster, Wasserversorgungsverband Tecklenburger Land
- **Zeitraum:** Juni 2004 bis April 2005



### Ausführliche Beschreibung:

→ Der Wasserversorgungsverband plante den Bau einer 60 cm dicken Transportleitung vom Ortsteil Uffeln zum Ortsteil Püßelbüren an der L 598. In diesem Zusammenhang wurde der Radweg auf der Wassertransportleitung geplant.

Die Leitung wurde über Privatflächen der anliegenden Eigentümer (fünf Privateigentümer und zwei Firmen) geführt, um eine Umverlegung der Versorgungsleitungen an der Landesstraße zu vermeiden. Mit den Eigentümern wurden Gestattungsverträge abgeschlossen.



Der Leitungsgraben wurde mit Sand verfüllt und der Radweg mit Schotter vorprofiliert. Den Bau des Radweges in Asphaltbauweise übernahm der Interessenverein Uffeln e. V. Die Finanzierung des Radweges wurde durch den Landesbetrieb Straßenbau NRW aus Mitteln des innovativen Radwegebaues, durch Spenden der anliegenden Firmen, durch finanzielle Unterstützung der Stadt Ibbenbüren und mit Geldmitteln des Interessenvereins

realisiert. Der Landesbetrieb übernimmt die zukünftige Unterhaltungs- und Verkehrssicherungspflicht. Durch die Initiative und die umfangreiche Arbeitsleistung des Uffelner Vereins konnten 1,5 km Radweg an der freien Strecke der Landesstraße realisiert werden. Ein weiteres Teilstück von 1470 m wurde zwischenzeitlich von Januar 2005 bis August 2006 an der L 598 fertiggestellt und für das Frühjahr 2008 ist ein weiteres Teilstück an der Landesstraße fest eingeplant. Die Leistungen des Interessenvereins Uffeln e.V. sind außergewöhnlich und dienen als gutes Beispiel zur Verwirklichung von Radwegebaumaßnahmen, deren Realisierung sonst in absehbarer Zeit nicht zu erwarten wäre.

Wenn das Geld fehlt, sind Ideen gefragt.

### Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Das Projekt dient als gutes Beispiel für andere Bürgerinitiativen, Vereine oder Privatleute, um den Bau eines Radweges zu ermöglichen. Nur durch die Arbeitsleistung und den Einsatz des Interessenvereins Uffeln e.V. wurde der Radwegebau möglich.

### Träger

→ Interessenverein Ibbenbüren-Uffeln e.V.

### Info/Ansprechpartner

→ Bernhard Plagemann  
Hauptstraße 73  
49479 Ibbenbüren  
0 54 59/52 26  
bumpla@web.de



## Nr. 9: Wuppertal Bewegung – Seite 1

→ Die Wuppertalbewegung e.V. wurde im Februar 2006 von 21 Gründungsmitgliedern gegründet, mittlerweile zählt sie über 1.600 Unterstützer. Diese setzen sich ehrenamtlich für die Umwandlung der bereits 1991 stillgelegten Rheinischen Bahnstrecke in einen 6 m breiten Fuß-, Rad- und Inlineskatingweg ein.

Anzahlreichen Wochenenden wurde die Trasse auf 20 km Länge von Bewuchs, Wurzeln und Unrat befreit. Sie verläuft in zentralster städtischer Lagen durch die Großstadt Wuppertal, und infolge ihrer Trassenführung über Viadukte und durch Tunnel ist sie völlig kreuzungsfrei und eben (im ansonsten bergigen Wuppertal). Durch sie erhalten 100.000 Menschen im unmittelbaren Einzugsbereich einen direkten Zugang zu den Freizeitmöglichkeiten der Umgebung, sie verbindet das Rheinland mit dem Ruhrgebiet auf kürzestem Weg. Diese Trasse wäre der erste durchgängige Radweg durch Wuppertal, aufgrund ihrer Breite und ebenen Beschaffenheit nutzbar für alt und jung, groß und klein.

### Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Umnutzung einer stillgelegten Eisenbahntrasse als 20 km langer Fuß-, Rad- und Inlineskatingweg quer durch die zentralen Stadtteile Wuppertals
- **Bisherige Ergebnisse:** Roden und Freischneiden der 20km langen, seit 15 Jahren zugewachsenen Trasse, Sammlung von 3,3 Mio. € Eigenmitteln, alles rein ehrenamtlich durch 1.600 aktive Bürger, Erarbeitung eines Förderantrages durch die ehrenamtlichen Mitwirkenden

→ **Finanzierung:** Kosten 14 Mio. €, Eigenanteil durch Bürger und Unternehmen bereits gesichert, Fördermittel von Land und EU beantragt

### Ausführliche Beschreibung:

→ Das breite bürgerschaftliche Engagement der Wuppertalbewegung e.V. wird den Mitmenschen künftig ermöglichen, in Wuppertal als Radfahrer, Jogger, Fußgänger und Inlineskater sportlich aktiv zu sein.

Alle Unterstützer der Wuppertalbewegung e.V. setzen sich durch ihr freiwilliges Engagement für eine nachhaltige Förderung der Lebensqualität in ihrer direkten Umgebung ein.

Wesentliche Meilensteine im bisherigen Projektverlauf waren:

- 15. Mai 2006: Vorstellung der Machbarkeitsstudie zur Umwandlung der Trasse durch die Wuppertalbewegung e.V. (Projekt „Die Trasse“)
- 11. Juni 2006: Erste Trassenbegehung mit einer größeren Öffentlichkeit
- 19. Juni 2006: Einstimmiger Beschluss aller im Rat der Stadt Wuppertal vertretenen Parteien zur Unterstützung des Projektes
- 15. September 2006: Übernahme der Schirmherrschaft durch Herrn OB Jung
- 21. Oktober 2006: Entholzung des Viaduktes über den Steinweg in Wuppertal-Barmen durch über 300 freiwillige Helfer
- 25. November 2006: Entholzung des Viaduktes

über die Uellendahler Straße und die Wüstenhofer Straße mit über 200 freiwilligen Helfern

- 9. Januar 2007: Start der Einwerbung von Eigenmitteln für die Trasse
- 27. Januar 2007: Entholzung des Viaduktes über die Schönebecker Straße mit über 200 freiwilligen Helfern
- 24. Februar 2007: Entholzung der Viadukte Wickinghauser Straße und Bartholomäusstraße, Entholzung und Säuberung von 2 km Trasse mit über 450 freiwilligen Helfern
- 2. März 2007: Erreichung von € 1 Mio. an Spendezusagen für die Trasse
- 3. März 2007: Dankeschönkonzert für die ehrenamtlichen Trassenhelfer mit 500 Gästen in der Immanuelskirche in Wuppertal-Oberbarmen
- 12. März 2007: Erreichung von über € 2 Mio. an Spendezusagen durch die Unterstützung der Jackstädt Stiftung
- 24. März 2007: Freischneiden der kompletten restlichen Trasse durch über 50 Landschaftsgärtner, Teilnahme von 200 freiwilligen Helfern an einer großangelegten Reinigungsaktion – Reinigung von 30.000 Quadratmeter Fläche
- 28. April 2007: Reinigung von weiteren 40.000 Quadratmeter Bahntrasse (30 Kubikmeter Unrat) mit mehreren Hundert freiwilligen Helfern
- 13. Mai 2007: Trassenfest mit über 3.000 Besuchern am Bahnhof Ottenbruch und unzähligen weiteren Besuchern an der Trasse, umfangreiches ehrenamtliches Rahmenprogramm (z.B. Fahrten auf einem noch liegenden Bahngleis mit einem Dutzend Draisinen, Auftritte von 7 Bands, ...)



## Nr. 9: Wuppertal Bewegung – Seite 2

➔ Oktober 2006 – Mai 2007: Erstellung eines Förderantrags durch ehrenamtliche Architekten und Ingenieure der Wuppertalbewegung e.V. in Zusammenarbeit mit Vertretern der Stadtverwaltung Wuppertal

- 31. Mai 2007: € 3,3 Mio. Eigenmittel für die Trasse, Abgabe des Förderantrags für finanzielle Unterstützung bei der Bezirksregierung, für Arbeiten, die nicht durch die Bürger selbst ausgeführt werden können

- 2. Juli 2007: Besuch von Herrn Regierungspräsident Büssow auf der Trasse, Begehung mit über 100 engagierten Unterstützern der Wuppertalbewegung e.V. – Vorstellung der Pläne für einen Fuß-, Rad-, Inlineskatingweg

- voraussichtlich 28. August 2007: Unterzeichnung einer durch die Wuppertalbewegung e.V. erarbeiteten interkommunalen Vereinbarung zur Schaffung des Fuß-, Rad- und Inlineskatingweges als Lückenschluss im existierenden Freizeitwegenetz der Region (Unterzeichner: (Ober-)Bürgermeister der Städte Wuppertal, Solingen, Remscheid, Haan, Mettmann, Sprockhövel, Schwelm sowie der Kommunalverband Ruhr)

- voraussichtlich Sommer 2008: Fertigstellung eines ersten Teilstückes, Eröffnung durch den Ministerpräsidenten des Landes NRW im Rahmen des NRW-Tages 2008 in Wuppertal

### Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

➔ Würdigung des bürgerschaftlichen und rein ehrenamtlichen Engagements von über 1.600 Bürgern um die Erstellung eines Radweges. Das Projekt ist in vielerlei Hinsicht ungewöhnlich und einzigartig:

- in Wuppertal wird ein weltweit einzigartiger inner-



städtischer Radweg geschaffen, der das Rheinland mit dem Ruhrgebiet verbindet (vergleichbare als Radweg reaktivierte Bahntrassen gibt es derzeit ansonsten nur in stadtfernen Gebieten wie z.B. der Eifel)

- es wird eine Lücke im NRW Radwegenetz geschlossen
- in Wuppertal wird erstmalig sicheres Fahrradfahren für Menschen aller Altersgruppen möglich
- über 1.600 Menschen engagieren sich aktiv in ihrer Freizeit für diesen Weg
- über 50 Unternehmen unterstützen das ehrenamtliche Engagement der Bürger mit Spendensummen zwischen € 5.000 € und € 250.000
- in zahlreichen Wochenendaktionen wurde mit Entholungs- und Entrümpelungsaktionen die Voraussetzung für die spätere Wegerstellung geschaffen



- in nur 5 Monaten wurden 3,3 Mio. € Eigenmittel von privater Seite gesammelt

Das Projekt ist die zur Zeit effektivste Klimaschutzmaßnahme in Wuppertal. Hier besteht die realistische Chance, den Radverkehrsanteil in der Stadt deutlich zu erhöhen.

Bereits heute ist in der Stadt eine nie zuvor dagewesene Stimmung für Radverkehr zu spüren. Obwohl das Projekt noch im frühen Realisierungsstadium ist, nimmt der Radverkehr trotz der beschriebenen Unzulänglichkeiten schon jetzt deutlich zu.

Das Projekt verbindet Infrastrukturmaßnahmen und Klimaschutz mit Erhalt von Bauwerken und Industriegeschichte (die Trasse steht unter Denkmalschutz). Es sichert den Zustand von mehreren aufwändigen Bogenviadukten (rund 1,5 km lang) sowie von 2,5 km Tunneln und gewährt grandiose Blicke aus neuen Perspektiven über das Stadtgebiet und die umliegende Landschaft.

Dieser Radweg hat jenseits der freizeithlichen Nutzung noch eine hohe Bedeutung aus Stadtentwicklungssicht, da er alle Stadtteile miteinander verbindet und durch viele Stadtgebiete mit Erneuerungsbedarf führt.

### Träger

➔ Wuppertalbewegung e.V.

### Info/Ansprechpartner

➔ Carsten Gerhardt  
Weyerbuschweg 20  
Wuppertal  
0202/447633  
cars-ten.gerhardt@wuppertalbewegung.de  
www.wuppertalbewegung.de

# Nr. 10: Radwege für den Radtourismus in Bingen – Seite 1

→ Mit dem Zuschlag zur Durchführung der Landesgartenschau Rheinland-Pfalz 2008 in Bingen wurde das gesamte Gebiet am Rheinufer zwischen dem Mäuseturm und dem ehemaligen Industriehafen neu beplant. Aufgrund der Führung der Fernradwege Nahe und Rhein entlang des Geländes würdigte man hierbei insbesondere auch die Belange der Radfahrer. Durch die Lage an den Fernradwegen und als Tor zum UNESCO-Weltkulturerbe „Oberes Mittelrheintal“ baut die Stadt Bingen damit auf den boomenden Fahrradtourismus und nutzt gleichzeitig die einmalige Chance, die Landesgartenschau optimal an gleich zwei Radfernwege anzubinden. Dies ist ein wichtiger Baustein bei der Umsetzung des Radverkehrskonzeptes „Fahrradfreundliche Stadt Bingen am Rhein“, das im Jahr 2005 beschlossen wurde.

## Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** s.o. unter Projektbezeichnung
- **Bisherige Ergebnisse:** Verbesserung der Radweginfrastruktur
- **Finanzierung:** Stadt Bingen, Land Rheinland-Pfalz
- **Zeitraum:** 2005 bis 2008

## Ausführliche Beschreibung:

→ Bisher verlief der Rhein-Radweg von der westlichen Gemarkungsgrenze aus durchgängig auf einer wassergebundenen Decke und über die neu errichtete Radfahrer- und Fußgängerbrücke über die Nahe bis zum Rhein-Nahe-Eck. Auf Binger Seite reduzierte sich die Radwegführung im Stadtgebiet auf die Mitbenutzung von Straßen, teilweise mit Kopfsteinpflasterbelag, und schließlich den wassergebundenen Betriebsweg der Wasser- und Schifffahrtverwaltung im Yachthafen.

Auch der Verlauf des Nahe-Radweges wies innerhalb des Stadtgebietes einige Engstellen auf und die Anbindung an den Rhein-Radweg erfolgte durch 2 unattraktive Unterführungen.

Durch die Umgestaltung des Rheinvorgeländes erfahren die beiden Fernradwege bis zum Frühjahr 2008 eine komplette Veränderung.

Ein Engpass des Nahe-Radweges konnte Anfang 2006 durch eine Verbreiterung auf 2,50 m beseitigt werden.

Bei den Planungen zur Sanierung einer Hochwasserschutzmauer entlang der Nahe wurde die Gelegenheit genutzt, um den letzten Abschnitt des Nahe-Radweges durch eine attraktive Wegführung direkt entlang der Nahe unter einer Straßen-, einer Eisenbahn- und der Radfahrer- und Fußgängerbrücke hindurch zum Rhein-Nahe-Eck auf einem selbständigen Geh- und Radweg zu führen und damit kreuzungsfrei an den Rhein-Radweg anzubinden sowie die noch vorhandenen Engpässe zu beseitigen.

Entlang des Rhein-Radweges im Bereich des ehemaligen Bahngeländes in Bingen-Bingerbrück bestehen

durch den neu geschaffenen „Park am Mäuseturm“ nicht nur wunderbare Rastgelegenheiten direkt gegenüber des Binger Mäuseturms mit einer Gastronomie an einer der schönsten Stellen des UNESCO-Weltkulturerbes „Oberes Mittelrheintal“, sondern auch attraktive Freizeit- und Aufenthaltsmöglichkeiten wie den Naturspielplatz „Rheinlandschaften“ oder den Skulpturenpark innerhalb des Landesgartenschaugeländes. Der Radweg führt zukünftig auf einem eigenständigen 3,50 m breiten asphaltierten Radweg bis zu der bereits im Jahr 2003 eröffneten 4 m breiten Radwege- und Fußgängerbrücke über die Nahe. Diese verbindet den Rhein-Radweg mit dem Nahe-Radweg direkt am Rhein-Nahe-Eck vor einer sehenswerten Landschaftskulisse.

Die Weiterführung des Rhein-Radweges erfolgt, nach einem Stück der Mitführung über einen Parkplatz und einer nur als Zubringer zu einem Hotel genutzten Straße (insgesamt ca. 300 m), auf einem neu errichteten 4 m breiten Geh- und Radweg und alternativ direkt entlang der neu gestalteten Rheinpromenade. Beide Routen umgeben den neu gestalteten Hindenburgpark, dem Mittelpunkt der Landesgartenschau Bingen 2008.

Im Anschluss, so die planerische Absicht im Bebauungsplan, wechselt der Radfahrer auf ein 5 m hohes Kollonadenbauwerk mit einem Geh- und Radweg. Hier erwartenden Radfahrer wunderbare Ausblicke auf den Rheingau und den neuen Hafentpark. (Geplanter Baubeginn der Kollonaden 2009)

Der bisherige Kreuzungspunkt zum Yachthafen an der Zufahrt zur Autofähre entfällt, da auch hier der Radweg kreuzungsfrei unter einer Straßenbrücke hindurchgeführt wird.



## Nr. 10: Radwege für den Radtourismus in Bingen – Seite 2

Im Bereich des Yachthafens angekommen, wird der Radweg anstelle des bisherigen Betriebsweges auf einer höher gelegenen stillgelegten Gleistrasse weitergeführt.

Somit wurden über 4 km Fernradwege in Bingen komplett verändert. Dabei gab es nicht nur reine Verbesserungen der Wegeführung selbst, sondern auch Attraktivierungen hinsichtlich der Aufenthaltsqualität, denn der Rheinradweg verläuft komplett entlang des Geländes der Landesgartenschau Bingen 2008.

Zur weiteren touristischen Vermarktung Bingens als fahrradfreundliches Ziel für Radurlauber sowie zur Attraktivierung des innerstädtischen Radverkehrs werden auch die innerstädtischen Ziele mit Anbindungen zu regionalen Radwegen auf einem Streckennetz von ca. 100 km ausgeschildert.

### Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

➔ Durch die Neupositionierung des Radverkehrs in Bingen mit dem Ziel, den Radtourismus und die innerstädtische Radverkehrsführung zu verbessern, wird auch gleichzeitig das landesweite Ziel einer besseren Vermarktung des UNESCO-Weltkulturerbes „Oberes Mittelrheintal“ unterstützt.

Damit bilden – neben anderen – die Faktoren Verbesserung der Infrastruktur im Radverkehr, Neue Wege im Tourismus Vermarktung des UNESCO-Weltkulturerbes und Anbindung einer Landesgartenschau an den Fern- und Nahradverkehr zusammen ein Gesamtkonzept.

### Träger

➔ Stadt Bingen am Rhein

### Info/Ansprechpartner

➔ Michael Kloos  
Amt für Touristik & Sport  
Rheinkai 21  
55411 Bingen am Rhein  
06721/184-128  
michael.kloos@bingen.de



# Nr. 11: Das Göttinger „Doppel-Zebra“ – Seite 1

➔ Das Göttinger „Doppel-Zebra“ – die mittige Integration separater Radverkehrsfurten in Fußgängerüberwege – schafft ein Mehr an Verkehrssicherheit, Übersichtlichkeit und Akzeptanz an hochfrequentierten Querungsstellen von Radverkehrshaupttrouten über Hauptverkehrsstraßen, auch außerhalb von Knotenpunkten. Die Stadt will damit auch eine längst überfällige Anpassung der StVO in dieser Richtung anstoßen.

## Kurze Projektbeschreibung:

- ➔ **Ziel:** Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr, Verringerung der Konflikte zwischen Fußgänger/-innen und Radfahrer/-innen, Attraktivitätssteigerung für die Radverkehrshaupttrouten
- ➔ **Bisherige Ergebnisse:** Erheblicher Sicherheitsgewinn (keinerlei Auffälligkeiten im Unfallgeschehen trotz sehr hoher Radverkehrsmengen), Klarere Verkehrsführung und Eindeutigkeit für Rad-, Fuß- und Autoverkehr, Reduzierung der Konflikte zwischen Fußgänger/-innen und Radfahrer/-innen, hohe Akzeptanz bei allen Verkehrsteilnehmer/-innen
- ➔ **Finanzierung:** Im Rahmen von Straßenumbauvorhaben
- ➔ **Zeitraum:** seit 2004/05

## Ausführliche Beschreibung:

➔ Göttingen – eine Radverkehrshochburg in Niedersachsen. Ca. 25 % Radverkehrsanteil an allen Wegen, ca. 100.000 Wege per Rad pro Tag. Der qualitative Maßstab für Radverkehrsförderung in Göttingen lässt sich nicht an Radweg-km oder der Anzahl neuer Fahrradständer mes-



sen – entscheidend ist die Qualitätsverbesserung für den Radverkehr im Alltag – z. B. durch das Göttinger „Doppel-Zebra“.

Die Querungen von stark frequentierten Radverkehrshaupttrouten über Hauptverkehrsstraßen bergen besonders hohe Sicherheitsrisiken – innerhalb von Knotenpunktbereichen wie außerhalb. Gleichzeitig gibt es hier häufig Konflikte zwischen Fuß- und Rad-

verkehr aufgrund unklarer Flächenzuordnungen und beengter Verhältnisse. Nicht immer kann (oder soll) durch Lichtsignalanlagen Abhilfe geschaffen werden. Die Straßenverkehrsordnung (StVO) weist hier ein Regelungsdefizit bezüglich realitäts- und akzeptanzorientierter Lösungen auf. Dennoch stehen die Kommunen hier in der Verantwortung, Lösungen zu finden.

Beim Göttinger „Doppel-Zebra“ wird eine separate Furt für den Radverkehr mittig in einen Fußgängerüberweg („Zebrastrreifen“) integriert. Erstmals eingesetzt wurde diese Lösung im Jahr 2000 beim Umbau einer hochbe-



## Nr. 11: Das Göttinger „Doppel-Zebra“ – Seite 2

lasteten Kreuzung am Göttinger Innenstadtring bei der Querung eines „freien“ Rechtsabbiegers. Neben der Erhöhung der Verkehrssicherheit ergab sich dadurch (auch im Vergleich zu einer „davor“ oder „dahinter“ liegenden Furt) eine klarere und konfliktfreiere Flächenaufteilung zwischen Fuß- und Radverkehr, vor allem auf der angrenzenden Dreiecksinsel. Ganz wichtig: Von vornherein wurde diese Lösung von Polizei, Straßenverkehrsbehörde und Verkehrsplanung gemeinsam getragen.

Durch die positiven Erfahrungen bestärkt wurden in den folgenden Jahren weitere ähnliche Situationen an stark belasteten Knotenpunkten als „Doppel-Zebra“ umgestaltet. Im Jahr 2004/05 wurden dann erstmals im Zuge eines großräumigeren Umbauprojekts mit quer zu zwei Hauptverkehrsstraßen laufenden Radverkehrshaupttrouten „Doppel-Zebbras“ bei Fußgängerüberwegen außerhalb von Knotenpunkten eingesetzt. Während die ersten „Doppel-Zebbras“ noch im weitesten Sinne als Maßnahmen im Zuge straßenbegleitender Radwege angesehen werden konnten, wurde damit jetzt Neuland betreten – auch hinsichtlich der Regelungslücke in der StVO. Diese Risiken ist die Stadt bewusst eingegangen.

Beim Umbau des Bereiches „Geismartor“ im Jahr 2004/05 wurden erstmals zwei „Doppel-Zebbras“ außerhalb von Knotenpunkten eingesetzt. Anlass waren die komplexen Routenverläufe des Radverkehrs im Planungsbereich. Sowohl unter Sicherheits- wie unter Komfortaspekten erschien eine direkte Führung des Radverkehrs ohne Umwege und komplizierte Abbiegebeziehungen als die bessere Lösung – mit „Doppel-Zebra“. Dadurch konnte auch den Belangen des Fußverkehrs am besten Rechnung getragen werden.

Die mittige Radverkehrsfurt wird jeweils beidseits von zwei „schmalen Zebrastreifen“ eingefasst. Die Belagsfarben und -strukturen (auch beim Bord) schaffen eine eindeutige Orientierung für den Fuß- und Radverkehr. Je nach Wegebeziehung können Fußgänger/-innen dem Radverkehr beim Aufstellen und Queren besser „aus dem Wege gehen“.

Aufgrund der außerordentlich positiven Erfahrungen wird das Göttinger „Doppel-Zebra“ auch bei zukünftigen Maßnahmen zum Planungsrepertoire zählen. Derzeit sind weitere Maßnahmen bereits in der Umsetzung. Die Stadt Göttingen wird sich im Rahmen ihrer Möglichkeiten dafür einsetzen, dass diese Lösung mittelfristig auch über die StVO eindeutig abgedeckt ist. Aus Sicht der kommunalen Praxis wäre dies längst überfällig

### Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

Es wurde erstmals versucht, die Regelungslücke in der Straßenverkehrsordnung (StVO) bei der Sicherung von nichtsignalisierten Querungen von Hauptverkehrsrouten nicht durch Verbote oder aufwendige bauliche Maßnahmen zu „lösen“, sondern durch Integration des realen Verhaltens der Radfahrer/-innen (nämlich des regelwidrigen Befahrens von Fußgängerüberwegen) in eine einfache und nachvollziehbare Lösung (das „Einbetten“ einer separaten Furt für den Radverkehr in einen Fußgängerüberweg) einen angebotsorientierten Beitrag zur Verkehrssicherheit und zur Förderung des Radverkehrs zu leisten. Die Maßnahme hat mittlerweile bundesweit Inte-

resse gefunden (auch hinsichtlich des erforderlichen Novellierungsbedarfs bei Richtlinien und StVO), es gibt erste weitere Einsatzbeispiele (z. B. in Leverkusen).

### Träger

→ Stadt Göttingen

### Info/Ansprechpartner

→ Dipl.-Ing. Burkhard Horn  
Stadt Göttingen  
FD Stadt- und Verkehrsplanung  
Hiroshimaplatz 1-4  
37083 Göttingen  
05 51/4 00-25 63  
b.horn@goettingen.de



## Nr. 12: Alle Gemeinden ans Netz! – Seite 1

➔ Als im Glantal auf der stillgelegten Eisenbahnlinie eine Fahrraddraisine als touristisches Angebot etabliert wurde, kam aus den Gemeinden viel Kritik: Man hatte sich vielmehr eine durchgängige Radwegeverbindung anstatt der Draisinenstrecke gewünscht. Landrat Dr. Hirschberger entkräftete die Kritik: „Das eine tun, das andere nicht lassen.“ war sein Motto. Nicht nur das Glantal, alle Ortsgemeinden des Landkreises sollten von Fahrradwegen profitieren. So entstand im Jahr 2003 das Projekt „Alle Gemeinden ans Netz“ mit dem ehrgeizigen Ziel, alle 98 Ortsgemeinden in ein Radwegekonzept einzubinden.

### Kurze Projektbeschreibung:

- ➔ **Ziel:** alle 98 Ortsgemeinden des Landkreises Kusel an das Radwegenetz anzubinden
- ➔ **Bisherige Ergebnisse:** 50 Ortsgemeinden im zusammenhängenden Netz angebunden
- ➔ **Finanzierung:** Landkreis stellt jedes Jahr 50.000 Euro für den Ausbau des Radwegenetzes zur Verfügung, Gemeinden, Fördergelder
- ➔ **Zeitraum:** seit 2003, weiter andauernd

### Ausführliche Beschreibung:

➔ Alle Gemeinden ans Netz! So lautet der Slogan, mit dem der Landkreis Kusel seit 2003 sein Radwegekonzept entwickelt und umsetzt. 98 Ortsgemeinden, anspruchsvolle topografische Gegebenheiten und zu Beginn lediglich zwei längere Radwege, die nicht mal in Verbindung standen, dies waren die Bedingungen, unter denen das Projekt begonnen wurde.

Die Zielsetzung lautet dabei, sowohl „Alltagsrouten“ zur Verbesserung der lokalen Infrastruktur, als auch

großräumige Routen mit Anbindung an die touristischen Schwerpunkte des Kuseler Musikantenlandes auszuweisen. Die naturräumlichen Besonderheiten werden nicht als Hindernis betrachtet, sondern bilden durch ihre Vielseitigkeit die idealen Voraussetzungen für unterschiedliche Nutzergruppen. Das Flusstal des Glans, das den Landkreis von Süd nach Nord durchquert, wurde als Rückgrat gewählt, an das sich die Haupttrouten in Tälern oder auf stillgelegten Bahntrassen anschließen. In weiteren Schritten wird sich das Netz von dort aus bis in alle Gemeinden auf den Höhen des Pfälzer Berglandes verästeln.



Die Machbarkeit steht in Zeiten knapper Kassen im Vordergrund. Bauliche Maßnahmen sind nur dort vorgesehen, wo keine Wege vorhanden sind. Im Vordergrund stehen die Suche nach gut ausgebauten Feldwirtschaftswegen, eine enge Kooperation mit dem Dienstleistungszentrum ländlicher Raum bei der Bodenordnung, die Nutzung gering frequentierter Orts- und Kreisstraßen und die Abstimmung mit den Gemeinden. So konnten in wenigen Jahren das Rückgrat im Glantal als grenzüberschreitender Glan-Blies-Weg von Staudernheim (Nahe) bis nach Sarreguemines ausgebaut werden, der Lautertal-Radweg nach Kaiserslautern gemeinsam mit Stadt und Landkreis Kaiserslautern wegweisend beschildert werden und durch viele Maßnahmen Lücken im Radwegenetz geschlossen werden.



## Nr. 12: Alle Gemeinden ans Netz! – Seite 2

Zur Unterstützung der Gemeinden, die als Baulastträger Wege ausbauen, stellt der Landkreis jedes Jahr 50.000 Euro bereit.

Um die wegweisende Beschilderung nach den Richtlinien des Landes Rheinland-Pfalz umsetzen zu können, führt der Landkreis Kusel die Beschilderungsplanung selbst durch und erspart so den Kommunen die Kosten für Bestandserhebung, Standortplanung und Abstimmung.

Es wurde ein Logo – der fröhliche Kuseler Radfahrer – entwickelt, das in verschiedenen Variationen die touristischen Routen kennzeichnet.

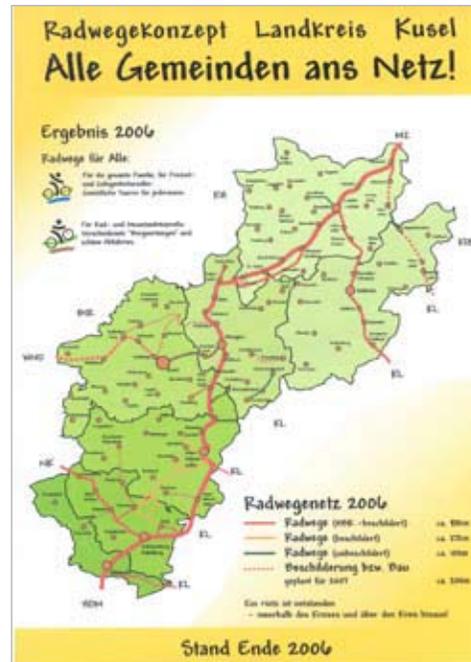
Innerhalb von drei Jahren haben so der Landkreis und die Gemeinden ein zusammenhängendes Netz geschaffen. Im ersten Schritt wurden die Hauptachsen baulich hergestellt und beschildert (tw. Umsetzung 2007), das Verästelungsnetz wird in den nächsten Jahren verdichtet. Bis Ende 2006 waren 50 Gemeinden über ca. 120km Radweg miteinander verbunden. Für 2007 sind die Beschilderung von ca. 20 weiteren Kilometern und die Anbindung weiterer Orte geplant. Durch die Verknüpfung mit den Fernradwegen der Nachbarkreise (Saarlandradweg, Naheradweg, Barbarossaradweg) wurden Verbindungen weit über den Landkreis hinaus hergestellt.

Der Radverkehr hat vor allem auf den Hauptstrecken spürbar zugenommen, sowohl im touristischen als auch im alltäglichen Verkehr. Viele Aktionen, Feste und Erlebnistage sorgen für zusätzliche Attraktivität der Radwege.

Das Engagement des Landkreises setzt sich auch auf der Gemeindeebene fort: So wurde 2006 in der Gemeinde Hinzweiler eine Fahrradmesse initiiert, die aufgrund der guten Resonanz 2007 fortgeführt wird. Die Initiative „Alle Gemeinden ans Netz“ hat so auch in den abseits der Hauptachsen gelegenen Orten des Landkreises den

Wunsch nach Fahrradwegen geweckt und viel Engagement freigesetzt.

Das Projekt zeigt, dass Topographie und die für die ländliche Siedlungsstruktur typische geringe Bevölkerungsdichte kein Hindernis für eine engagierte Fahrradpolitik sein müssen.



### Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

Der ländliche Raum und seine speziellen Bedürfnisse wird in vielen fahrradbezogenen Seminaren und Diskussionen nicht ausreichend berücksichtigt. Die geringere Bevölkerungsdichte und oft sehr schlechte Finanzausstattung erfordert andere Ansätze und das Bewusstsein, dass auch Orte mit weniger als 100 oder 200 Einwohnern ein Bedürfnis nach benutzbaren Radwegen haben.

Der Landkreis Kusel nimmt mit seiner Initiative „Alle Gemeinden ans Netz“ dieses Alltagsbedürfnis ernst und zeigt, wie durch Engagement auf allen Ebenen innerhalb weniger Jahre ein Konzept erfolgreich umgesetzt werden kann.

### Träger

Landkreis Kusel

### Info/Ansprechpartner

Julia Bingeser  
Trierer Straße 49–51  
Albert-Einstein-Str. 34  
66869 Kusel  
0 63 81/424-272  
julia.bingeser@kv-kus.de



# Nr. 13: RuhrtalRadweg – Seite 1

➔ Über 230 km schlängelt sich der RuhrtalRadweg entlang der Ruhr von der Quelle in Winterberg bis zur Mündung in den Rhein bei Duisburg. Das Besondere des Radwegs liegt in der Verknüpfung zweier Regionen, wie sie unterschiedlicher kaum sein könnten: Der Radfahrer passiert auf seiner Tour die dichten Wälder des Sauerlands und taucht im Ruhrgebiet in die Landschaft gigantischer Industriedenkmäler ein. Die Kombination von Natur- und Kulturlandschaft macht den besonderen Reiz der Tour aus und bietet für jeden Geschmack etwas.

## Kurze Projektbeschreibung:

➔ **Ziel:** Ziel des RuhrtalRadweges war es, das Ufer der Ruhr für den Radfahrer durchgängig befahrbar zu machen und ihm so ein 230 km langes Flusslebnis der Superlative zu bieten. Eine einheitliche Beschilderung mit dem RuhrtalRadweg-Logo bildete dazu den ersten Schritt. Zudem sollte es dem Radfahrer möglich sein, zwei Regionen, die unterschiedlicher nicht sein können, auf einer Tour zu bereisen. In idealer Weise verknüpft der RuhrtalRadweg nun das Sauerland mit dem Ruhrgebiet und schlägt dabei den Spannungsbogen zwischen dem Land der tausend Berge und einer Region grandioser Industriegeschichte. In den nächsten drei bis fünf Jahren ist es die ehrgeizige Absicht, den RuhrtalRadweg unter den TOP 5 der Flussradwege in Deutschland zu platzieren.

➔ **Bisherige Ergebnisse:** Am 30. April 2006 wurde der RuhrtalRadweg eröffnet. Das Interesse der Medien war enorm und zahlreiche begeisterte Kundenzuschriften bestätigten uns in unserer Arbeit. Weitere positive Ergebnisse waren:

- Nach Schätzungen haben bereits 80.000 Radler den

RuhrtalRadweg „erfahren“

- Der Erstinfor-Flyer, als zentrales Informationstool mit Panoramakarte, hatte nach mehreren Nachdrucken eine Gesamtauflage von 80.000 Exemplaren im Jahr 2006, in 2007 wurden weitere 80.000 Exemplare gedruckt
- Insgesamt 25.000 Exemplare der ausführlichen Spiralo-Radwanderkarte RuhrtalRadweg (erschieden im Bielefelder Verlag) wurden in 2006 verkauft
- Die Begleitbroschüre zum RuhrtalRadweg (Tourguide) mit einer Auflistung von Beherbergungs- und Gastronomiebetrieben sowie Fahrrad-Service-Stationen und Tourist-Informationen war mit einer Auflage von 43.000 Stück im Jahr 2006 vergriffen
- Im Tourguide befinden sich nur fahrradfreundliche Betriebe, d.h. Betriebe, die
  1. maximal drei Kilometer vom RuhrtalRadweg entfernt sind.
  2. Rad fahrende Gäste auch für nur eine Nacht aufnehmen.
  3. abschließbare Räume zur unentgeltlichen Aufbewahrung der Räder über Nacht bieten.
  4. Trockenmöglichkeiten für Kleidung und Ausrüstung bieten.
  5. Anfahrtsbeschreibungen mit Zugang zum RuhrtalRadweg auf Anfrage per Fax verschicken.
  6. Informationsmaterial zum RuhrtalRadweg auslegen.
- Erkennbar sind bereits zahlreiche Partnerbetriebe am RuhrtalRadweg Gütesiegel

- Partnerbetriebe gehen von einem Drittel mehr Übernachtungen aus
- Die Homepage konnte seit der Onlinestellung im Januar 2006 ca. 100.000 visits verzeichnen
- Auszeichnung zur „Radroute des Jahres 2007 in Nordrhein-Westfalen“

➔ **Finanzierung:** Das Projekt wird unter anderem finanziert durch Zuwendungen des Landes Nordrhein-Westfalen und der EU zur Förderung des Tourismus, sowie durch kommunale Beteiligungsumlagen der 23 beteiligten Städte und Kommunen. Zuschüsse erhält das Projekt außerdem seitens der Ruhrgebiet Tourismus GmbH & Co. KG sowie des Regionalverbandes Ruhr.

➔ **Zeitraum:** Die Förderung ist gesichert bis zum 30.06.2008.

## Ausführliche Beschreibung:

➔ Die Möglichkeit, eine Radtour mit vielfältigen anderen Freizeitaktivitäten zu verbinden, motiviert auch sonst nicht aktive Radfahrer und macht den Radsport für zahlreiche Zielgruppen attraktiver. Daher hat sich das RuhrtalRadweg-Team dazu entschieden, die Radwanderkarte spannender und informativer zu gestalten und einen Schwerpunkt auf Freizeitangebote am Wegesrand gelegt. Alle Printmaterialien wurden auf vier Nutzerprofile ausgerichtet. Durch dieses neue Konzept ist es jedem Radler möglich, auf den ersten Blick die zu ihm passenden Freizeitangebote in der jeweiligen Region zu finden. Die Radwanderkarte ist somit nicht nur zur üblichen Orientierung bei der Wegführung geeignet, sondern bietet zugleich eine übersichtliche, spannende Sammlung an Freizeitaktivitäten für jede Zielgruppe.



## Nr. 13: RuhrtalRadweg – Seite 2

→ Folgende Nutzerprofile werden unterschieden:

1. Natur & Erholung
2. Kultur & Lebensart
3. Sport & Action
4. Erlebnis & Event

So erwartet den erholungssuchenden Naturliebhaber z.B. der Rothaarsteig mit seinem 154 km langen Wandernetz oder die größte Hochheide des Landes, das Naturschutzgebiet Neuer Hagen. Der aktive Sportler kann seine Kondition in der Bike Arena Sauerland unter Beweis stellen, wo 1700 km Tourenvielfalt geboten werden. Kulturinteressierte hingegen kommen im Ruhrgebiet auf ihre Kosten: Die Villa Hügel in Essen, die Camera Obscura in Mülheim an der Ruhr, das Gasometer in Oberhausen, der Innenhafen Duisburg mit seinen Museen und zahlreiche andere Attraktionen warten auf einen Besuch. Für Erlebnis- und Eventorientierte findet ganzjährig ein abwechslungsreiches Veranstaltungsprogramm statt; Musicals und Freizeitparks locken als weitere Highlights.

Ein überdurchschnittlich gut sortiertes Angebot an verschiedenen Radtypen ermöglicht auch älteren Menschen oder eingeschränkt Behinderten eine Tour auf dem RuhrtalRadweg: Dreiräder mit Hand- und Fußantrieb, Tandems und Elektroräder stehen zur Verfügung. Auch begleitete Touren sind möglich. Zahlreiche Anmietstationen ermöglichen selbstverständlich auch die One-Way-Vermietung.

Auf dem neusten Stand zeigt sich der RuhrtalRadweg in Bezug auf die Einbindung neuer Medien. Ein GPS-System ermöglicht dem modernen Radfahrer den Download von Informationen zu der von ihm gewünschten Teilstrecke und Radeln ohne Kartenmaterial.

Auch organisierte Radreisen sind möglich: So bieten mittlerweile sechs lokale Reiseveranstalter begleitete

oder auch unbegleitete Touren rund um den RuhrtalRadweg an. Dabei reicht die Reisedauer von 3 bis zu 7 Tagen. Alle Reisen sind natürlich wieder den jeweiligen Nutzerprofilen zugeordnet und erleichtern dem Radfahrer somit die Qual der Wahl.



### Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Der RuhrtalRadweg – der Weg der Kontraste – bietet viele Gründe für einen Aktiv-Urlaub im eigenen Land. Das Radlerparadies Deutschland konnte durch den RuhrtalRadweg um eine spannende Route erweitert werden und wird somit den Fahrradtourismus in Deutschland weiter beleben. Durch das Projekt wurde zudem regionenübergreifendes Engagement gezeigt, den Radtourismus in Deutschland attraktiver zu gestalten und Radfahrer durch ein vielfältiges Freizeitprogramm, kombiniert mit einer einzigartigen Tour, zu einer Radreise zu motivieren.



### Träger

→ Ruhrgebiet Tourismus GmbH & Co. KG (in Kooperation mit Sauerland-Tourismus e. V. und Regionalverband Ruhr)

### Info/Ansprechpartner

→ Projektleiterin Meike Uthoff  
Gutenbergstraße 47  
45128 Essen  
0201 – 17 67 160  
m.uthoff@ruhrgebiettouristik.de  
www.ruhrtalradweg.de



# Nr. 14: Berliner Mauerweg – Seite 1

→ Der Berliner Mauerweg kennzeichnet den Verlauf der ehemaligen DDR-Grenzanlagen zu West-Berlin. Er führt über rund 160 Kilometer um die einstige Halbstadt herum. Dabei handelt es sich um einen kombinierten Rad- und Fußgängerweg. Der Berliner Mauerweg enthält historisch interessante Abschnitte, in denen sich noch Mauerreste oder Mauerspuren auffinden lassen, als auch landschaftlich reizvolle Strecken.

## Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Der Berliner Mauerweg erinnert an die ehemalige DDR-Grenzanlagen zu West-Berlin
- **Bisherige Ergebnisse:** Der Mauerweg wurde im Zeitraum 2002–2006 realisiert
- **Finanzierung:** 90% durch die Senatsverwaltung für Wirtschaft, Arbeit und Frauen; 10% Eigenanteil der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin
- **Zeitraum:** 2002–2006, Ausbau außerhalb Berlin läuft noch



## Ausführliche Beschreibung:

→ Der Berliner Mauerweg kennzeichnet den Verlauf der ehemaligen DDR-Grenzanlagen zu West-Berlin. Er führt über rund 160 Kilometer um die einstige Halbstadt herum. In den meisten Abschnitten verläuft die Rad- und Wanderroute auf dem ehemaligen Zollweg (West-Berlin) oder auf dem so genannten Kolonnenweg, den die DDR-Grenztruppen für ihre Kontrollfahrten angelegt hatten. Historisch interessante Abschnitte, in denen sich noch Mauerreste oder Mauerspuren auffinden lassen, wechseln mit landschaftlich reizvollen Strecken, die die Freude über die wiedergewonnene Einheit der Stadt und des Landes wachrufen. Der Berliner Mauerweg ist ausgeschildert; in regelmäßigen Abständen helfen Übersichtspläne bei der Orientierung. Außerdem erhält man an mehr als 40 Stationen mehrsprachige Informationen über die Teilung Deutschlands, den Bau und den Fall der Berliner Mauer. Mit Fotografien und Texten werden Ereignisse geschildert, die sich am jeweiligen Standort zugetragen haben und

die politische Situation sowie den Alltag in der geteilten Stadt in Erinnerung bringen. Für die Planung von Radtour oder Spaziergang ist der Berliner Mauerweg in 14 Einzelstrecken gegliedert. Sie sind zwischen sieben und 21 Kilometer lang; Anfang- und Endpunkt aller Etappen kann man mit dem öffentlichen Nahverkehr bequem erreichen. Die Mitnahme von Fahrrädern ist in S-, U- Regional- und Straßenbahnen grundsätzlich möglich. Bitte beachten Sie dazu aber auch die Angaben der Verkehrsbetriebe. Weitere Informationen zu Grenzübergängen, Gedenkorten, Mauer-Denkmalen, Mauer-Spuren, Dokumentationszentren und Museen finden Sie unter anderen Menüpunkten in diesem Portal.

Mit der Projektdurchführung unter Federführung der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung wurde die landeseigene GRÜN BERLIN Park und Garten GmbH beauftragt. Dazu gehören der Neubau bzw. die Instandsetzung von Wegeabschnitten (alle 24 Wegebaumaßnahmen zusammen ergeben etwa 15 km Streckenlänge), der Einbau von Schildern zur Kennzeichnung des Weges an rund 600 Standorten, die Installation von ca. 100 Übersichtsplänen sowie - an der ehemaligen Außengrenze zu Brandenburg - die Aufstellung von 17 Informationsstelen an historisch bedeutsamen Orten.

Michael Cramer hatte 2001 anlässlich des 40. Jahrestags des Mauerbaus als Mitglied des Abgeordnetenhauses von Berlin einen entsprechenden Antrag im Berliner Abgeordnetenhaus gestellt, damit eine Mehrheit erzielt und den Anstoß für den Berliner Mauer(rad)weg gegeben. Seit dem Sommer 2001 organisiert er geführte Radtouren entlang des Mauerwegs, die sog. „Mauerstreifzüge“.



## Nr. 14: Berliner Mauerweg – Seite 2

### Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

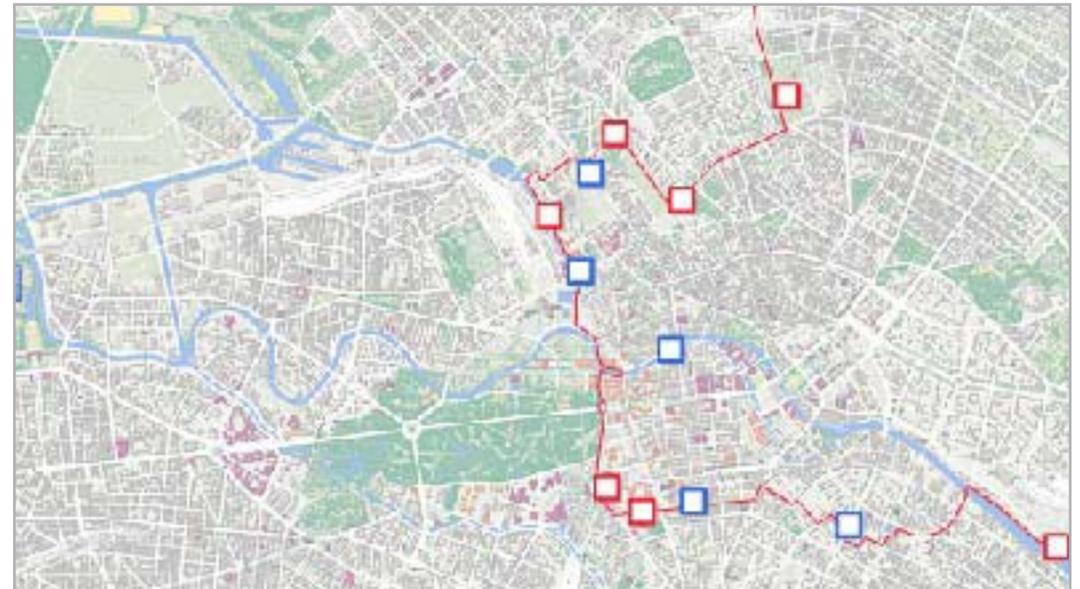
→ Das Projekt ist einzigartig und erinnert an elementare Bestandteile deutscher Geschichte. Gerade Besucher der Hauptstadt haben die Möglichkeit eines der berühmtesten Baudenkmäler Berlins oder sogar Deutschlands zu besichtigen. Die Kombination von Fuß- und Radweg und keine klare Fokussierung eines Verkehrsmittel ist zudem richtungsweisend in der Verkehrsplanung.

### Träger

→ Berliner Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Grün Berlin GmbH / Initiator: Michael Cramer, Mitglied des Europäischen Parlaments

### Info/Ansprechpartner

→ Frau Fritzsche  
Grün Berlin GmbH  
030-700906-28  
d.fritzsche@gruen-berlin.de  
[www.berlin.de/mauergedenken/mauerweg/index/index.de.php](http://www.berlin.de/mauergedenken/mauerweg/index/index.de.php)



# Nr. 15: Radweg „Vogelfreistätte Glender Wiesen“ – Seite 1

➔ Im Bereich zwischen den Stadtteilen Neuses, Beiersdorf und Glend wird derzeit ein Hochwasserrückhaltebecken (Goldbergsee) errichtet. Dieses hat Auswirkungen auf bestehende Radwegeverbindungen zwischen den Stadtteilen. Die alternative Trassierung zwischen Glend und Neuses führt durch ein vorhandenes NSG. Durch die gute Zusammenarbeit in der Planung zwischen Stadtplanungsamt und Grünflächenamt als untere Naturschutzbehörde konnte eine naturverträgliche Planung der neuen Wegeverbindung erreicht werden.

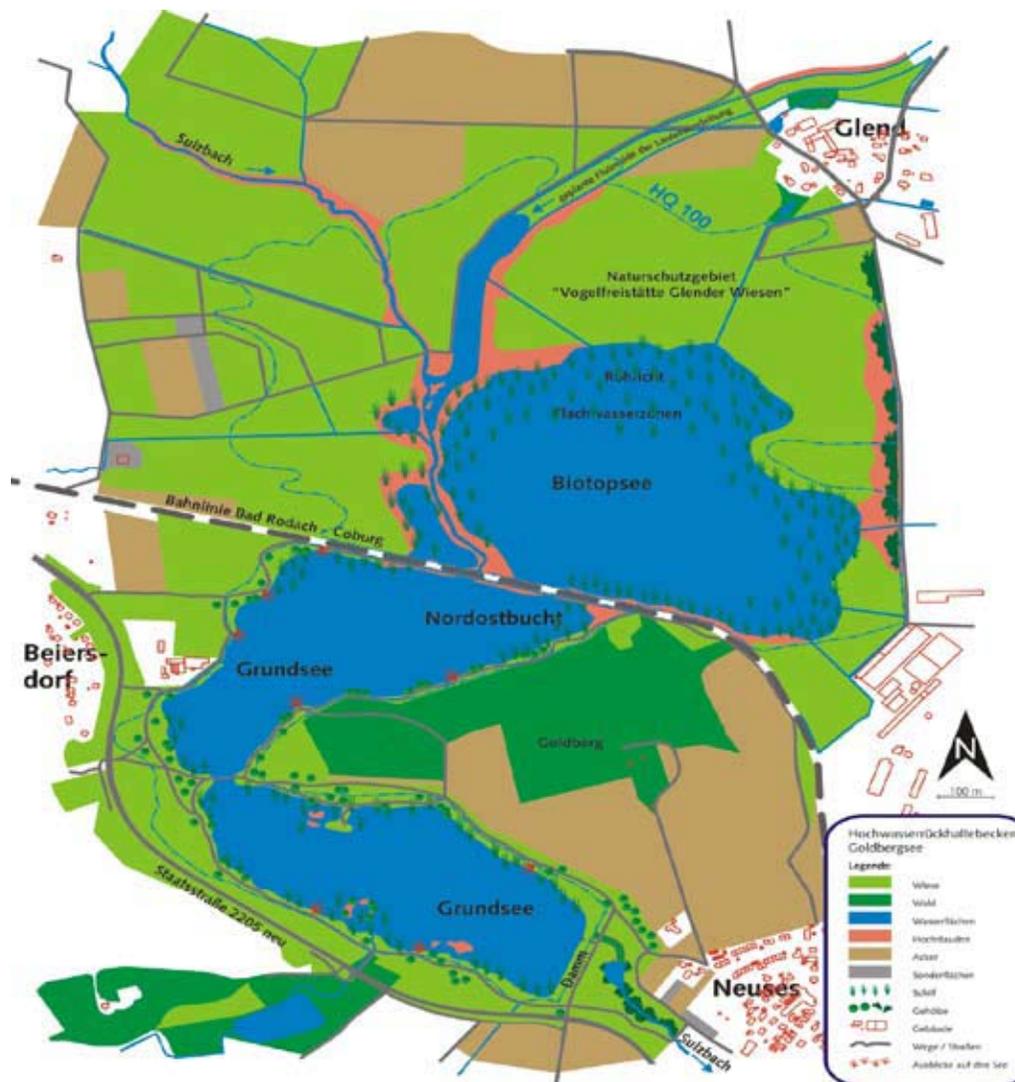
## Kurze Projektbeschreibung:

- ➔ **Ziel:** Erhalt der Radwegeverbindung Neuses/ Bertelsdorf-Glend
- ➔ **Bisherige Ergebnisse:** Ausnahmegenehmigung zum Bau eines Radwegs im Natur- und Vogelschutzgebiet
- ➔ **Finanzierung:** Stadt Coburg
- ➔ **Zeitraum:** Baubeginn voraussichtlich noch 2007, evtl. 2008

## Ausführliche Beschreibung:

➔ Durch den Bau des Goldbergsees (ca. 71 ha) wird die seit langem benötigte Hochwassersicherheit für die Stadt Coburg hergestellt.

Eine derartige Baumaßnahme bleibt nicht ohne Auswirkung auf bestehende Wege- und Straßenverbindungen. Oft sind alternative Wegeführungen nur eingeschränkt möglich. In diesem Fall ergab sich als einzig sinnvolle Alternative eine Wegeführung entlang des vorhandenen Naturschutzgebiets, in dem u. a. Kiebitze, Braun- und Blaukehlchen, Bekassinen und Fasane vorkommen.



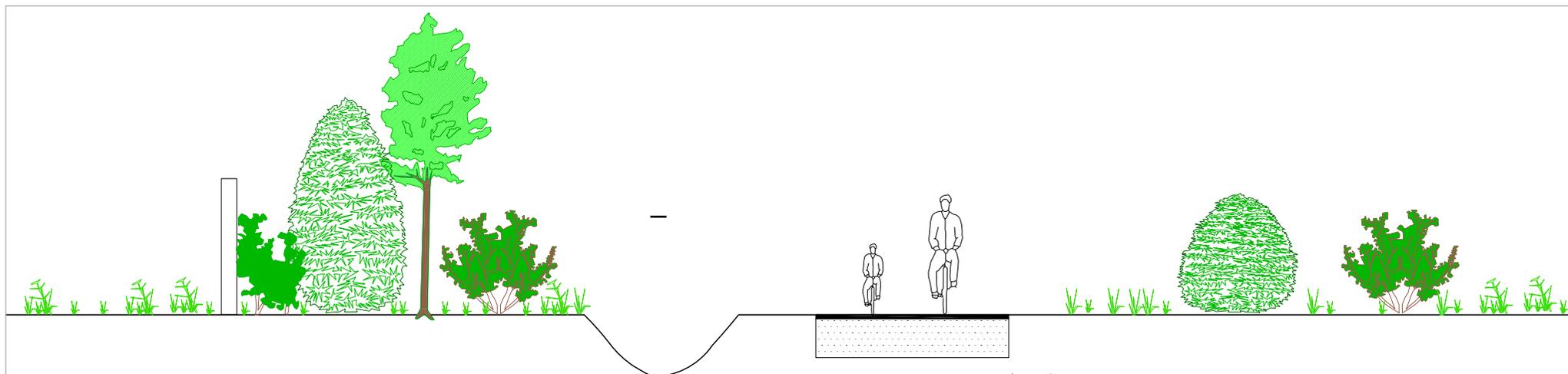
## Nr. 15: Radweg „Vogelfreistätte Glender Wiesen“ – Seite 2

Dazu war es erforderlich die Beeinträchtigung des NSG durch den Geh- und Radweg bestmöglich zu reduzieren. Das wird erreicht durch die Anlage eines hinreichend tiefen und breiten Grabens sowie einer Hecke mit Zaun parallel zum Weg, so dass sowohl optische Störungen sowie insbesondere Störungen durch frei laufende Hunde weitgehend vermieden werden (s. Lageplan und Schnitt Glender Wiesen). Der Weg wird mit

das Wiesenbrütergebiet, so dass die neue Trasse sogar eine Verbesserung im Sinne des Naturschutzes darstellt.

Eine Befreiung von den Verboten der Verordnung über das Naturschutzgebiets konnte durch eine enge Abstimmung der Planung mit der oberen Naturschutzbehörde erreicht werden.

Dieses wird auch bestätigt durch die Erteilung einer Befreiung von den Verboten der Verordnung über das Naturschutzgebiet „Vogelfreistätte Glender Wiesen“ und das BNatSchG durch die Regierung als obere Naturschutzbehörde.



einer wassergebundenen Decke ausgeführt. Diese Planung wurde in Abstimmung zwischen dem zuständigen Stadtplanungsamt mit dem Grünflächenamt erreicht.

Eine alternative Trassenführung wäre nur durch ein angrenzendes Gewerbegebiet möglich gewesen. Das hätte zum einen eine sehr umwegige Führung des Weges zur Folge gehabt. Zum anderen besteht dort keine ausreichende Flächenverfügbarkeit zur verkehrssicheren Anlage eines Radwegs. Die bisherige Wegeführung verläuft durch

### Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Die Besonderheit der Maßnahme ist die gelungene Verknüpfung von Radfahren als umweltfreundliche Art der Fortbewegung in Verbindung mit ganz konkreten Naturschutzmaßnahmen wie der Wildstrauchhecke als Lebensraum von Flora und Fauna.

### Träger

→ Stadt Coburg

### Info/Ansprechpartner

→ Marita Nehring  
Markt 10 96450 Coburg  
095 61/89 12 37  
Marita.Nehring@Coburg.de  
www.coburg.de



# Nr. 16: Radfahren im Müglitztal – Seite 1

→ Durch das mit dem Augusthochwasser 2002 stark geschädigte Müglitztal soll ein verkehrssicher geführter und landschaftlich einzigartiger Radweg die Verbindung zwischen den Fernradwegen an der Elbe und dem Sächsischen Mittelgebirge über ca. 50 km vorbei an vielen Sehenswürdigkeiten herstellen. Genutzt werden ehemalige Trassen der Kleinbahn sowie vorhandene Wege und Brücken, um die Eingriffe in Natur und Landschaft und die Baukosten so gering wie möglich zu halten. Für die Umsetzung des Vorhabens bildet sich eine Arbeitsgemeinschaft aus acht Kommunen, dem Landratsamt sowie Interessensvertretern aus Tourismus, ÖPNV, Naturschutz und Hochwasserschutz.



## Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Die Radwanderoute Müglitztalradwegentsteht
- **Bisherige Ergebnisse:** Interkommunaler Zusammenschluß

- **Finanzierung:** Landeszuschüsse + komm. Eigenmittel
- **Zeitraum:** Machbarkeit 2007; Baubeginn 2008

## Ausführliche Beschreibung:

→ Es gab eine Vision – seit vielen Jahren schon soll sie Wirklichkeit werden.

Das europäische Aktionsprogramm für den ländlichen Raum „Leader+“ hat den ersten Schritt zur Realisierung mit einer „Studie zur umsetzungsorientierten Machbarkeit zum Radfahren im Müglitztal“ unterstützt. Die Vision ist ein 50 km langer, verbindender Radweg zwischen dem oft überfüllten Fernradweg an der Elbe im Stadtgebiet von Heidenau und dem Fernradweg des „Sächsischen Mittelgebirges“ und weiter zur Erzgebirgsmagistrale (Krušnohorská magistrála), die bei un-seren tschechischen Nachbarn höchste Priorität besitzt.

Die Visionäre sind die an der Strecke gelegenen acht Kommunen mit ihren Bürgermeistern, die Landratsämter der betroffenen Landkreise Weißeritzkreis und Sächsische Schweiz, die Tourismusverbände der Region, vielseitig engagierte Vereine, Privatpersonen, das Leader - Management und viele mehr. Der Weg ist das Ziel:

Er ist bequem bei einem durchschnittlichen Anstieg von 1,45 % bis zum Beginn des Erzgebirges in Geising.

Er entspricht den Qualitätsvorgaben mit einer 2,50 m breiten, asphaltierten Fahrbahn.

Er ist angebunden an die Haltepunkte der Müglitztalbahn, wo ein schneller Umstieg möglich ist, sollte die



Kondition einmal nachlassen. Er verläuft durch das wildromantische Tal der Müglitz, welches mit Restriktionen von Natur-, Umwelt- und Hochwasserschutz eng belegt ist.

Er führt auf dem Bahndamm der ehemaligen Schmalspurbahn, auf alten Mühlgräben, auf Waldwegen und nutzt vorzugsweise bereits vorhandene Brücken zur Überquerung von Schienen und Flusslauf.

Er verknüpft kulturhistorische und traditionsreiche Sehenswürdigkeiten sowie gastro-nomische und Beherbergungseinrichtungen und wird viele neue Attraktionen entstehen lassen.

Er ist besonders für Familien mit Kindern und Radlergruppen geeignet.

Er wird verkehrssicher, lückenlos, bequem und komfortabel ausgestattet und in Übereinstimmung mit den Schutzzielen von Natur, Landschaft und Gewässer und mit sparsamem Einsatz von Finanzmitteln entstehen.

Die Vision wird (in den kommenden Jahren) zum befahrbaren Erlebnis:



## Nr. 16: Radfahren im Müglitztal – Seite 2



- weil die Unterstützung der beteiligten Behörden, wie Sächsisches Ministerium für Wirtschaft und Arbeit, Regierungspräsidium Dresden, Landestalsperrenverwaltung Sachsen, Straßenbauamt Dresden – Meißen, Untere Naturschutzbehörde des Landratsamtes durch die Einbeziehung in die Prüfung der Machbarkeit und die vorliegenden Stellungnahmen gegeben ist,
- weil ein Netzwerk von Partnern und Initiativen in einer Arbeitsgemeinschaft entstanden ist, welches sich für die Umsetzung stark macht, um mit dem Bau der ersten Etappen 2008 auf öffentlichen Grundstücken zu beginnen und zum belebenden Faktor für die Wirtschaft,
- weil durch die künftige Verbindung als „Regionale Hauptradroute“ zwischen zwei stark befahrenen Fernradrouten ein für die Region wichtiger Impuls für die Sicherung und Erhaltung von Tourismus- und Dienstleistungsangeboten sowie die Schaffung neuer, spe-

ziell auf den Radtourismus ausgerichteter Angebote gegeben wird,

- weil durch die direkte Anbindung an den stark frequentierten Elberadweg mehr Radwanderer motiviert werden, durch das landschaftlich einzigartige Müglitztal zu fahren und damit die Region mit ihren Sehenswürdigkeiten vor allem durch jüngere Gäste belebt wird und
- weil damit ein weiterer gesundheitsfördernder Anreiz für viele Bevölkerungsgruppen entsteht.

### Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

➔ Weil ein Radweg entwickelt wird, der durch das wohl schönste Tal im Freistaat Sachsen führt. Weil durch die Weiträumigkeit die interkommunale Zusammenarbeit und der grenzüberschreitende Gedanke befördert wird. Weil die Nutzung der einzigartigen Landschaft umweltverträgliche Lösungen verlangt und somit insbesondere in Korrespondenz mit dem Natur- und Umweltschutz ressort- und behördenübergreifend zusammengearbeitet wird.



### Träger

- ➔ Stadt Geising in Kooperation mit den Städten Glashütte und Altenberg

### Info/Ansprechpartner

- ➔ Bürgermeister Frank Gössel  
Hauptstraße 25  
01778 Geising  
03 50 56/3 89 15  
sekretariat@geising-osterzgebirge.de

# Nr. 17: Neue Wege auf alten Bahntrassen – Die „HOAG-Trasse“ – Seite 1

➔ Im Frühjahr 2007 wurde die rund 12 km lange „HOAG\*-Trasse“ zwischen Oberhausen-Sterkrade und Duisburg-Walsum eingeweiht und der Öffentlichkeit als neue regionale Fuß- und Radwegeverbindung übergeben. Auf dieser Eisenbahntrasse wurden bis 1994 insbesondere Koks und Erze zu den Standorten der Montanindustrie befördert. Die neue Radwegeverbindung ist über zahlreiche Auf-/ Abgänge an lokale und regionale Radwege angebunden. Der Radweg verläuft - etwa dreieinhalb Meter breit und überwiegend mit wassergebundener Wegedecke - auf dem alten Schotterbett der ehemaligen Bahntrasse. Ein Wegweisungssystem komplettiert diese Maßnahme und ermöglicht eine erste Orientierung in den für die meisten Nutzer zunächst unbekanntesten Stadtteile der jeweiligen Nachbarstadt. Über diese Trasse ist der Rhein bzw. die Rheinfähre in Orsoy erreichbar, so dass mit diesem Weg für die Menschen im Kernbereich des Ruhrgebiets eine attraktive Verbindung an den Niederrhein entstanden ist. Ferner wurde die HOAG-Trasse südöstlich des Ortsteils Oberhausen-Buschhausen mit dem „Grünen Pfad“ verbunden.

\*HOAG (Hüttenwerke Oberhausen AG), von 1953 - 1968 ein Großunternehmen der Stahlerzeugung und -verarbeitung in Oberhausen mit über 13.000 Beschäftigten (1963)

## Kurze Projektbeschreibung:

- ➔ **Ziel:** Schaffung einer attraktiven, lokalen/regionalen Radverkehrsinfrastruktur
- ➔ **Bisherige Ergebnisse:** Fertigstellung von über 80 km derartiger neuer Radwegeverbindungen im Ruhrgebiet



- ➔ **Finanzierung:** EU- und Landesförderung; Gesamtkosten rund 7,0 Mio. EURO
- ➔ **Zeitraum:** HOAG-Trasse: Planung/Realisierung 2001 – 2007

## Ausführliche Beschreibung:

- ➔ Die industrielle Entwicklung wie auch die Siedlungsentwicklung im Ruhrgebiet haben u.a. eine Vielzahl von Trassen des schienengebundenen Verkehrs

hervorgebracht. Hier verkehrten über viele Jahrzehnte Personen-, insbesondere aber auch Güterverkehrszüge. Mit dem ökonomischen Strukturwandel im Ruhrgebiet verloren viele dieser Verbindungen ihre ursprünglichen Funktionen und fielen nacheinander brach. Von ihrer Entstehungsgeschichte her waren sie z.T. auf die Beförderung von Menschen insbesondere auch im Berufsverkehr überwiegend aber auf den Transport von Gütern in der Montanindustrie ausgerichtet. In den 1990er Jahren entdeckten die Städte und Gemeinden im Ruhrgebiet, der damalige Kommunalverband Ruhrgebiet (KVR, heute: Regionalverband Ruhr) und die



## Nr. 17: Neue Wege auf alten Bahntrassen – Die „HOAG-Trasse“ – Seite 2



Internationale Bauausstellung Emscher Park (IBA) diese Trassen. Da in der Regel für diese linearen Strukturen keine anderen Nutzungsinteressen bestanden, entstand der Gedanke, hier neue Fuß- und Radwege auszubauen und somit für den Radverkehr ein gänzlich neues Angebot in den verschiedenen Teilregionen zu schaffen. Zunächst waren es nur fragmentarische Abschnitte; inzwischen nach über 15 Jahren hat sich hieraus aber eine

Infrastruktur entwickelt, die vielfältige Verbindungen in der Städteregion Ruhr ermöglicht und sich hervorragend in die übrige Radverkehrsinfrastruktur integrieren ließ. Es sind Wegeverbindungen entstanden, die sowohl dem Freizeit- als auch dem Alltagsradverkehr dienen und von den Menschen in der Region hoch geschätzt werden. Insgesamt wurden so im Ruhrgebiet rd. 80 km an abseitigen neuen Radwegeverbindungen geschaffen. Der Wunsch weitere derartige Trassen umzugestalten, ist unüberhörbar.

Die Qualität dieser Verbindungen liegt darin, dass meist kreuzungsfreie Wegeverbindungen mit geringen Steigungen, abseits von Straßen – zum überwiegenden Teil über Stadtgrenzen hinweg – entstanden sind; zudem werden viele dieser Trassen in Ihrem Verlauf von Grünstrukturen gesäumt, die eine hohe gestalterische, aber auch klimatische Qualität bieten.

Gerade der Regionalverband Ruhrgebiet (RVR) hat hier als Motor und Entwickler in hervorragender Weise Pionierarbeit geleistet. Er hat den Grunderwerb getätigt, Fördermittel akquiriert, Planungen gemeinsam mit den Städten entwickelt und abgestimmt, den Ausbau vorangetrieben und unterhält auch einen Teil dieser neuen Radwegeverbindungen.

So entstanden u.a. auch die „Erzbahntrasse“ (Bochum - Herne - Gelsenkirchen; 10 km) im mittleren Ruhrgebiet, eine neue Wegeverbindung von Essen-Schönebeck/ Mülheim-Heißen bis nach Essen-Steele (10 km) und im

westlichen Ruhrgebiet der „Grüne Pfad“ zwischen Oberhausen-Buschhausen und Duisburg-Meiderich (10 km).

### Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Diese „neue“ Infrastruktur trägt mit dazu bei, dass das Radfahren in der Städteregion Ruhr derzeit eine Renaissance erfährt. Nicht zuletzt die Tatsache, dass demnächst neun Städte und ein Kreis aus dem Ruhrgebiet der „Arbeitsgemeinschaft der Fahrradfreundlichen Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen“ (kurz: AGFS) angehören, unterstreicht diese Entwicklung.

→ Es wird deshalb vorgeschlagen die „HOAG-Trasse“ beim diesjährigen Wettbewerb „best for bike“ als Beitrag zur Abstimmung zu stellen. Es ist ein herausragendes Projekt, eingebettet in ein ganzes Paket gleichartiger Maßnahmen. Eine Nominierung würde auch ein Zeichen dafür setzen, diesen eingeschlagenen Weg fortzusetzen.

### Träger

→ Regionalverband Ruhr (RVR) - RVR Ruhr Grün

### Info/Ansprechpartner

→ Herr Wipf  
Kronprinzenstraße 35  
45128 Essen  
02 01/20 69-7 19  
wipf@rvr-online.de  
www.rvr-online.de



# Nr. 18: Kinderfreundliche Radwege in Daun – Seite 1

→ Die Umsetzung dieses Projektes basiert auf der Strategie, die beiden Premiumradwege, jeweils auf einem bestimmten Abschnitt, zielgruppenspezifisch - in diesem Fall ausgerichtet auf Familien mit Kindern - zu vermarkten und in Wert zu setzen. Gleichzeitig ist die Profilierung als familienfreundliche Urlaubsregion Teil dieser Strategie. Verkehrstechnisch werden die beiden Radwege durch die Eifelquerbahn, die von Mitte Mai bis Ende Oktober zwischen Gerolstein und Ulmen an den Wochenenden und an Feiertagen verkehrt, vernetzt. In den Monaten Juli und August (Sommerferienzeit) bestehen zusätzlich tägliche Verbindungen zwischen Gerolstein und Daun im Zweistundentakt. Zwei Schienenbusbeiwagen, die für den bequemen und sicheren Fahrradtransport umgebaut wurden, sind im Betrieb.

Generell stehen bei der Vermarktung der touristischen Teilregion Vulkaneifel die Themen Geologie und Vulkanismus als Alleinstellungsmerkmale im Focus. Auch bei diesem Projekt werden diese Themen über die Figurenfamilie „Willi Basalt und seine Freunde“ kindgerecht vermittelt.

## Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Umsetzung von einem attraktiven, thematisch und räumlich vernetzten und in dieser Form bislang einzigartigen Radwegekonzept
- **Bisherige Ergebnisse:** Das Projekt ist zu 90% umgesetzt.
- **Finanzierung:** Die Gesamtkosten des Projektes belaufen sich auf 128.000 Eur, davon 64.309 Eur, davon 52.795 Eur aus Mitteln der EU-Gemeinschaftsinitiative LEADER+ und 11.514 Eur aus FAG-Mitteln, flossen an Fördermitteln in das Projekt.
- **Zeitraum:** 2006/2007

## Ausführliche Beschreibung:

→ Die Strategie dieses gemeinsamen Konzeptes basiert auf der Überlegung, dass natürliche Angebot der Region (die vom Vulkanismus geprägte einmalige Mittelgebirgslandschaft) und das abgeleitete Angebot (zwei nach ADFC-Richtlinien ausgebaute Radwege, die durch das Streckendesign ideal für Familien mit Kindern geeignet sind) zu einem zielgruppenspezifischen Produkt zu formen, das nachhaltig die Wertschöpfung auf der Ebene der primären und sekundären Leistungsträger steigert. Willi Basalt und seine Freunde in Verbindung mit der Vielzahl und

Vielfalt der regionalen Attraktionen bilden die Säulen dieser Konzeption. Willi Basalt vermittelt das Wissen über Gesteine, Wasser und Vulkane. Biggi Biene erklärt die technischen Besonderheiten und Hintergründe. Elli Eule erklärt die Geschichte und kennt sich auch gut mit Geschichten aus. Freddi Fledermaus, abgeleitet davon, dass auf dem Abschnitt des Maare Mosel Radweges die Route durch einen Tunnel führt, in dem Fledermäuse artgerecht in einem extra errichteten Verschlag leben und der den prägnanten Namen „Grosses Schlitzohr“ trägt, verkörpert das Thema Flora und Fauna.

Die Kinder und Erwachsenen sollen auf den beiden Routenabschnitten auf die spezifischen Erlebnisstationen hingewiesen werden, Verbindungen der Attraktionen untereinander erkennen, zum Entdecken immer neuer Highlights motiviert werden, sowie ihren Wissensdurst stillen.

Aus diesem Grund wurden die Attraktionen an den Routen zu Erlebnisstationen umgebaut. Die ansprechenden Figuren symbolisieren, durch kindgerechte Texte unterstützt, an den Stationen, die zum Teil neu geschaffen wurden, deren Charakteristika.

Kinder wie Erwachsene erfassen mit einem Blick, welcher Kategorie das jeweilige Phänomen zuzuordnen ist. Die Figuren können einzelnen oder zu



## Nr. 18: Kinderfreundliche Radwege in Daun – Seite 2

mehreren auftreten, so dass Kinder und Eltern erkennen, welche Kategorie von Attraktion sie vor sich haben bzw. dass ein Phänomen durchaus mehreren Kategorien zugeordnet werden kann. Allgemeines Interesse wird damit ebenso bedient wie der Wunsch nach themenorientierten Touren.

Die Vermarktung basiert auf einem Kommunikationsmix. Hierzu zählt der attraktive Internetauftritt [www.kinderradweg.de](http://www.kinderradweg.de). Die kleinen und großen Gäste haben die Möglichkeit, den Web-Auftritt über die bereitgestellten Infoterminals in den Tourist-Informationen Daun und Gerolstein kostenlos zu nutzen. Das projektbezogene Kommunikationskonzept wird durch zwei Flyer, zum einen konzipiert für Kinder und zum anderen für Eltern, die im Internet auch downloadbar sind, abgerundet. Darüber hinaus wird der Kinderradweg im Radmagazin Eifel 2007 anmoderiert. Im Jahr 2008 wird eine umfangreiche Darstellung des Kinderradwegs im Rahmen des Zielgruppenmarketings im Magazin erfolgen.

### Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Folgende Gründe sollten für die Jury entscheidend sein:

Bislang einmalig in Deutschland ist der Ressourcen nutzende und Ressourcen schonende Ansatz des vorgestellten Projektes.

Ebenso neuartig ist die regionale statt kommunale Kooperation. Die Verbandsgemeinden Daun und Gerolstein überwinden Verwaltungsgrenzen, die für die potentiellen Feriengäste der Vulkaneifel vollkommen bedeutungslos hinsichtlich ihrer Urlaubsplanung sind, zu Gunsten des

wirtschaftlichen Ausbaus der gesamten Region. Dementsprechend werden mit dieser Strategie Maßstäbe bei der Wirtschaftsförderung gesetzt.



Das Projekt ist gleichermaßen kurz- wie mittel- und langfristig ausgerichtet. Die aktive Einbeziehung vorhandener Attraktionen durch eine thematische Klammer werden bereits zu kurzfristigen Erfolgen bei der Vermark-

tung führen, die sich mittelfristig noch steigern lassen. Das Konzept ist so offen, dass andere Gemeinden jederzeit die Möglichkeit haben, in das Projekt einzusteigen, so dass der Ansatz auch langfristig noch an Attraktivität gewinnen kann bzw. gewinnen wird.

### Träger

→ Verbandsgemeinde Daun; TW Gerolsteiner Land

### Info/Ansprechpartner

→ Bgm. Werner Klöckner  
Leopoldstr. 29  
54550 Daun/Vulkaneifel  
0 65 92/9 39-201  
[w.kloeckner@vgv.daun.de](mailto:w.kloeckner@vgv.daun.de)  
[www.kinderradweg.de](http://www.kinderradweg.de)



# Nr. 19: Radweg Strausberg – Bienenwerder

➔ Ziel der Radwegverbindung ist es, eine erste Verbindung zwischen Berlin und der Oder ausschließlich für Radfahrer herzustellen. Dies ermöglicht die weitere touristische Erschließung der Märkischen Schweiz und des nördlichen Oderbruchs.

## Kurze Projektbeschreibung:

- ➔ **Ziel:** Radwegverbindung von Berlin an die Oder
- ➔ **Bisherige Ergebnisse:** Fertigstellung am 12.05.2007
- ➔ **Finanzierung:** Eigenmittel der Beteiligten/Fördermittel
- ➔ **Zeitraum:** 2005 – 2007

## Ausführliche Beschreibung:

➔ Das Amt Barnim-Oderbruch mit seinen sechs amtsangehörigen Gemeinden liegt ganz im Osten des Landes Brandenburg. Es erstreckt sich vom so genannten „Speckgürtel“ Berlins bis an die Oder, Grenzfluss zum Nachbarland Polen. Im Jahr 1997 ereignete sich das Jahrhunderthochwasser an der Oder, in dessen Folge die allesamt im Osten des Amtsgebietes gelegenen Deichverteidigungswege - nun mehr als Teil des Oder-Neiße-Radweges neu errichtet wurden. Die abwechslungsreiche, weitestgehend unberührte Natur und die Vielzahl von gastronomischen und kulturellen Einrichtungen stellen Besuchermagneten dar, die vor allem Tagesurlauber aus Berlin an die Oder ziehen. Aufgrund des Fehlens geeigneter Radwege zwischen Berlin und der Oder, nahmen der Landkreis Märkisch-Oderland und das

Amt Barnim-Oderbruch die Aufgabe in Angriff, eine erste Radverbindung zwischen Berlin und der Oder herzustellen. Bei der Planung wurde insbesondere darauf Wert gelegt, dass neue Streckenführungen „querfeldein“ vermieden werden, zugleich aber Radwege nicht unmittelbar an mit Kfz. befahrbaren Straßen entlang führen. Wesentlicher Gesichtspunkt war auch, dass private Investitionen auf dem Gebiet des Fremdenverkehrs durch eine Vernetzung neue Impulse erhalten. Die gestellten Ziele konnten allesamt

erfüllt werden: Am 12.05.2007 wurde der Radweg von Strausberg nach Bienenwerder auf einer Länge von ca. 45 km mit einem großen Fest eröffnet. Ausgangspunkt für die überwiegend aus Berlin kommenden Radwanderer ist die S-Bahn-Endhaltestelle „Strausberg-Nord“. Von hier konnte eine Verbindung gefunden werden, die unter Nutzung verwaister Bahndämme, alter Alleen, Feld- und Forstwege bis an die Oder reicht. Ein Zerschneiden der Landschaft konnte vermieden werden, gleichzeitig erlebt der Radwanderer die Natur pur fernab von großen Hauptverkehrsstraßen. Der nunmehr entstandene Radweg verbindet eine Vielzahl touristischer Höhepunkte im gesamten Amtsgebiet: Die Strecke führt durch den Naturpark „Märkische Schweiz“, aber auch vorbei an Schlössern, Kirchen, Hotels und Restaurants. In der einzigartigen Flussauenlandschaft des Oderbruchs, direkt an



einer denkmalgeschützten Brücke über die Oder, mündet der Radweg in den Oder-Neiße-Radweg. An dieser Stelle ist die Eröffnung eines Grenzübergangs für Fußgänger und Radfahrer geplant. Wer bereits heute einen Ausflug per Rad ins benachbarte Polen plant, braucht aber nicht auf die Eröffnung der Brücke zu warten. In den nächsten Wochen wird durch das Amt Barnim-Oderbruch nach 62-jähriger Pause die Fährverbindung Güstebieser Loose Gozdownice wiedereröffnet. Durch den Radweg von Strausberg nach Bienenwerder kann man die Fähre schnell erreichen, für Radwanderer aus Berlin ist dies die kürzeste Verbindung nach Polen.

## Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

➔ Mit dem Radweg von Strausberg nach Bienenwerder ist es gelungen, eine moderne und abwechslungsreiche Tour für Fahrradtouristen zu erschließen. Vorhandene Wege werden ergänzt bzw. verbunden. Durch die Nutzung bereits vorhandener Alleen, nicht mehr benötigter Bahndämme und Feldwege konnte dennoch eine „Zersiedlung“ vermieden werden.

## Träger

- ➔ Landkreis Märkisch-Oderland Amt Barnim-Oderbruch

## Info/Ansprechpartner

- ➔ Herrn Schleinitz  
Amt Barnim-Oderbruch,  
Freienwalder Str. 48, 16269 Wriezen  
033456/39960  
ehling@barnim-oderbruch.de



# Nr. 20:Havel-Radweg Gränert – Malge – Bühnenhaus – Seite 1

→ Der „Havelradweg Gränert – Malge – Bühnenhaus“ führt durch Naturschutzareale des Brandenburger Wald- und Seengebietes und soll für viele Nutzergruppen (besonders auch Rollstuhlfahrer) zugänglich sein. Rollstuhlfahrer, vor allem der naheliegenden Familienferienstätte, können hier erstmals ohne Hilfe Waldspazierfahrten unternehmen. Die Ausstattung erfolgte mit Asphalt in einer Durchschnittsbreite von 2,50 m. Der Radweg wird neben Campingplatz, Badestellen, Ausflugslokalen und schöner Aussicht von naturnahen Erlebnisbereichen tangiert.

## Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Radweg für verschiedene Nutzergruppen
- **Bisherige Ergebnisse:** Fertigstellung von Teilabschnitten
- **Finanzierung:** Förderung Land Brandenburg, Eigenmittel Stadt Brandenburg a.d.H.
- **Zeitraum:** 2005 bis 2006

## Ausführliche Beschreibung:

→ Im Land Brandenburg liegt die über 1.000-jährige Stadt Brandenburg an der Havel inmitten des Wassersportreviers Brandenburger Havelseen. Die Havel teilt das historische Stadtzentrum in drei Inseln und erweitert sich im Westen und Norden zu ausgedehnten Seengebieten.

Die gut ausgebauten Radwege führen in weiten Teilen direkt an Fluss- oder Seenufern entlang. Über die „Tour Brandenburg“ und den „Havelradweg“ ist die Stadt an das überregionale Fernradwegenetz angeschlossen.

Der zum „Havelradweg“ gehörende Teilabschnitt Gränert – Malge – Bühnenhaus soll in erster Linie Tagesausflügen in die nähere Umgebung dienen. Er beginnt im

Ortsteil Kirchmöser und liegt nur fünf Minuten vom Bahnhof entfernt. Hier halten stündlich Regionalbahnen der Strecke Berlin/Magdeburg.

Auf einer Länge von 8 km führt er durch das Naturschutzgebiet Gränert am Breitlingsee zum Campingplatz Malge, zur Ausflugsgaststätte und Fähre Bühnenhaus vorbei an Badestränden und Aussichtspunkten. Entlang der Radwegtrasse wurden Tierweitsprungstrecken, imaginäre



Fernrohre, Kletterbäume und ein Brandenburg-Memory mit Sehenswürdigkeiten der Umgebung als sog. Erlebnisbereiche angelegt, was dazu führt, dass viele Kinder mit ihren Eltern gerade diesen Radweg als Ziel für den Wochenendausflug wählen.

Als Besonderheit ist die Benutzerfreundlichkeit für Rollstuhlfahrer hervorzuheben. Am Beginn des neu gebauten Abschnittes Gränert – Malge – Bühnenhaus findet man die Familienferienstätte St. Ursula in Kirchmöser. Die für insgesamt 80 Gäste eingerichtete Ferienstätte wird zur Hälfte von Rollstuhlfahrern genutzt.

Diese können erstmals selbständig einen Waldspaziergang unternehmen, da die Asphaltoberfläche des Radweges für das Befahren mit Rollstühlen ideal geeignet ist. Bei einer Breite von durchschnittlich 2,50 m ist das Aneinandervorbeifahren ohne Probleme möglich.

Die Stadt Brandenburg an der Havel setzt im Oktober dieses Jahres den Bau des „Havelradweges“ auf den Deichen entlang der Havel nahe des Ortsteiles Gollwitz fort und ermöglicht hierdurch einen weiteren Anschluss an das überregionale Fernradwegenetz.

## Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Unser Projekt „Havelradweg Gränert – Malge – Bühnenhaus“ motiviert eine breite Bevölkerungsschicht, wieder Fahrrad zu fahren. Ungeübte Radfahrer trauen sich, das Befahren dieser übersichtlichen Strecke zu, da sie weitab vom Straßenverkehr auf leichtgängigem Asphaltbelag verläuft und ein für Pkw gesperrtes Naturschutzgebiet mit lohnenden Zielen erleben lässt.

Für den geübten Fernradfahrer ist sie eine gut ausgebaute Etappe des „Havelradweges“ mit einer gelungenen



## Nr. 20: Havelradweg Gränert – Malge – Bühnenhaus – Seite 2



Anbindung an das öffentliche Nahverkehrsnetz. Die Verbindung mit der Nutzung unseres Fahrradweges durch zahlreiche Rollstuhlfahrer halten wir für besonders wertvoll, da der interessierte Rollstuhlfahrer den potentiellen Fahrradfahrern zugeordnet werden muss.

### Träger

→ Stadt Brandenburg an der Havel

### Info/Ansprechpartner

→ Christiane Hoffmann  
Klosterstraße 14  
14770 Brandenburg an der Havel  
63538 Großkrotzenburg  
03381/586381  
[christiane.hoffmann@stadt-brandenburg.de](mailto:christiane.hoffmann@stadt-brandenburg.de)



# Nr. 21: Rad- und Fußweg Korkenziehertrasse – Seite 1

➔ *Der Umbau der Trasse der ehemaligen Korkenzieherbahn in Solingen zu einem 11 km langen Rad- und Fußweg macht es neuerdings möglich, mit dem Rad gefahrlos und bequem quer durch das Solinger Stadtgebiet zu radeln. Die Trasse verbindet mehrere Stadtteile miteinander und zeichnet sich durch einen hohen Freizeit- und Erholungswert aus. Das Projekt, das im Rahmen des städtebaulichen Förderprogramms "Regionale" 2006 realisiert wurde, ist in der Solinger Bevölkerung äußerst beliebt.*

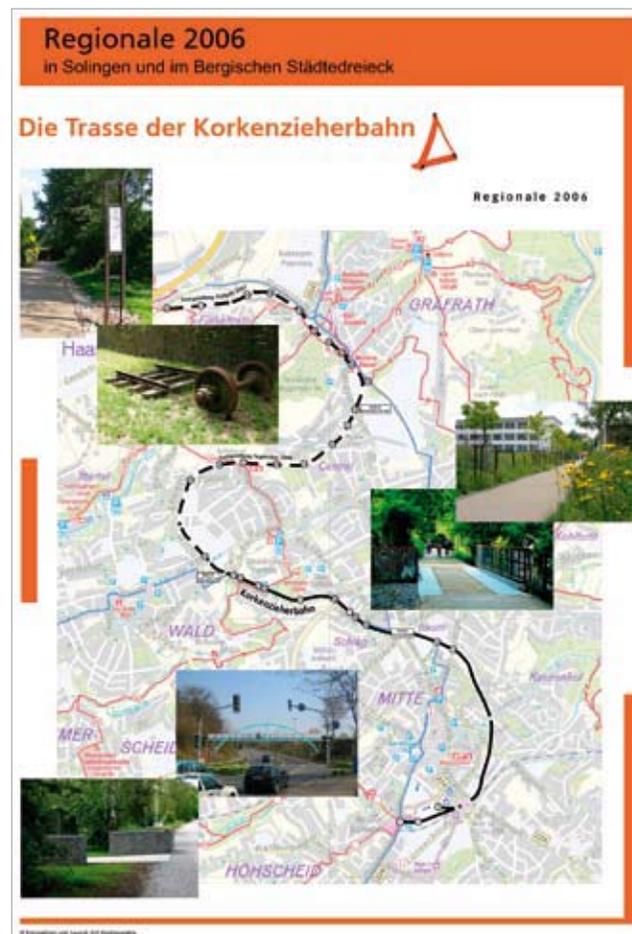
## Kurze Projektbeschreibung:

- ➔ **Ziel:** Bau eines Rad- und Fußweges auf der Trasse der ehemaligen Korkenzieherbahn
- ➔ **Bisherige Ergebnisse:** 9 von 11 km sind fertiggestellt
- ➔ **Finanzierung:** 2,4 Mio. Euro (70 % Land NRW, 30 % Stadt Solingen)
- ➔ **Zeitraum:** Realisierung in 4 Bauabschnitten von 2003 bis 2007

## Ausführliche Beschreibung:

➔ Weil sich die ehemalige Bahntrasse spiralförmig durch das Stadtgebiet Solingens schlängelt, taufte der Volksmund die Strecke auf den Namen „Korkenziehertrasse“. Das 1995 brachgefallene Stück bergischer Industriekultur wird bis Sommer 2007 zu einem Rad- und Fußweg ausgebaut. So wird es möglich, ohne Autoverkehr, ohne Ampeln und ohne nennenswerte Steigungen von Solingen-Mitte über die Stadtteile Wald und Gräfrath bis zur nördlichen Stadtgrenze zu radeln. Zahlreiche ebenerdige Zugänge und Rampen ermöglichen den Zugang. Bänke und neu gestaltete Platzsituationen laden zum Verweilen

ein. Die gesamte Trasse wird mit dem Belag TerraWay ausgestattet, einem Material, auf dem es sich so gut rollen lässt wie auf Asphalt, das jedoch wasserdurchlässig und optisch ansprechend ist.



Die große Beliebtheit der Trasse ist auf ihre Verbindungsfunktion, aber auch auf die hohe Aufenthaltsqualität zurückzuführen. Die Trasse wird fast durchgehend von Bäumen und Sträuchern gesäumt. Wie ein grünes Band zieht sie sich durch die Stadt. Wo Bepflanzung fehlte, wurden Baumreihen aus Goldrobinien ergänzt. Bewusst wurde auch der Bahnliniencharakter erhalten bzw. neu herausgearbeitet. So finden sich am Wegesrand zum Beispiel Schienenstücke und historische Meilensteine.



## Nr. 21: Rad- und Fußweg Korkenziehertrasse – Seite 2

Besonders spannend sind auch die Ein- und Ausblicke in das abwechslungsreiche Stadt- und Landschaftsbild. Gestaltungsgrundlage ist das Konzept der Planergruppe Oberhausen. Die Umsetzung erfolgt im Rahmen einer Beschäftigungsförderungsmaßnahme.

Auf den bisher fertiggestellten neun Kilometern herrscht reger Verkehr. Bei einer Wegebreite von drei Metern wurde bewusst auf eine räumliche Trennung von Fuß- und Radverkehr verzichtet.



Die Praxis zeigt:

Das Miteinander hat sich gut eingespielt und man nimmt aufeinander Rücksicht.

Bei der Realisierung des Projekts wurde großes Augenmerk auf die Durchgängigkeit der gesamten Strecke gelegt. Der Spendenbereitschaft Solinger Unternehmer und dem Engagement der Planer ist es zu verdanken, dass die Unterbrechungen, die sich an einigen Stellen auftraten, durch einen Tunnelneubau und durch den Bau zwei neuer Brücken geschlossen werden können. Die Errichtung der Brücken erfolgt Ende Juli.

Gemeinsam mit den Städten Wuppertal und Haan

ist zur Zeit die Fortführung des Rad- und Fußweges mit Anschluss an die in Wuppertal geplante Nordbahntrasse geplant. Über diese 20 km lange Trasse könnte man dann weiter über die sogenannte Kohlentrasse bis nach Hattingen an der Ruhr gelangen. Dadurch erhält das Projekt Korkenziehertrasse überregionale Bedeutung.

### Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

Der Ausbau der Korkenziehertrasse hat zu einer deutlichen Attraktivierung des Radverkehrs in Solingen geführt. Viele Solinger, die bisher aufgrund des bewegten Reliefs im Stadtgebiet und wegen des dichten Autoverkehrs nur außerhalb von Solingen Rad gefahren sind, nutzen nun die Möglichkeit, auf der Trasse bequem und sicher durch das Stadtgebiet zu radeln. Auch für Kinder ist dies eine gute Gelegenheit, fern vom Autoverkehr das Radfahren zu üben.

Wegen der guten Resonanz in der Bevölkerung hat das Projekt Vorbildfunktion für ähnliche Projekte in den Nachbarstädten. Durch die geplante Anbindung an die Wuppertaler Nordbahntrasse bekommt das Projekt zudem eine überregionale Bedeutung.

### Träger

→ Stadt Solingen



### Info/Ansprechpartner

→ Artur Pach  
Vermögensbetrieb Stadt Solingen Abt. 80-35,  
Bonner Str. 100,  
42653 Solingen  
0212/290-6655  
a.pach@solingen.de  
www.regionale2006.de



# Nr. 22: Bike & Skate Heilbronn

Bewerbung ist am 24.Juli nach der Abgabefrist eingegangen.

→ Heilbronn Bike & Skate bietet einen 15 km langen „Sightseeing“-Rundkurs mit 24 Stationen für Radfahrer und Inlineskater durch Heilbronn. Die Strecke ist mit eigenem Logo beschildert und verläuft ohne nennenswerte Höhendifferenzen größtenteils auf Radwegen, aber auch asphaltierten Wegen in Parkanlagen oder auf schwach befahrenen Straßen. Als Alternative kann der Rundweg auch auf 10 km abgekürzt werden.

## Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Bessere Anbindung der Fernradwege/Radtourismus an die Heilbronner Innenstadt. Verknüpfung der wichtigsten Heilbronner Sehenswürdigkeiten in einem Rundkurs, Heilbronn per Rad oder Skates entdecken.
- **Finanzierung:** Beschilderung: Stadt; Werbung: Sponsoren
- **Zeitraum:** Umgesetzt 2005

## Ausführliche Beschreibung:

→ Per Rad oder Inlinerskates die wichtigsten Heilbronner Sehenswürdigkeiten entdecken - diese Idee stand Pate beim Rundweg Heilbronn Bike & Skate. Vom Süddeutschen Eisenbahnmuseum im Westen bis zum Trappenseeschlösschen im Osten, von der Wein Villa im Süden bis zum preisgekrönten Parkhaus Bollwerksturm im Norden verbindet Bike & Skate Sehenswertes und Interessantes, das es lohnt, näher kennen zu lernen.

Den Reiz der Strecke bildet die Mischung aus Kultur und Natur sowie aus historischen und modernen Bauten. Insgesamt liegen 24 Stationen auf der rund 15 Kilometer langen Route, die auch auf zehn Kilometer verkürzt werden kann.

Heilbronn Bike & Skate verläuft über Radwege, durch Parks und über wenig befahrene Straßen. Steigungen sind kaum zu überwinden. Pausen können zum Beispiel im Biergarten oder im Schwimmbad eingeplant werden. Sie sind ebenso im Streckenverlauf berücksichtigt wie Fahrradreparaturwerkstätten und fahrradfreundliche Hotels.

Kurze Entfernungen, kaum Steigungen und ein dichtes Radwegnetz machen Heilbronn zur Fahrradstadt. Viele Wege wie zum Einkaufen, zur Schule oder zur Arbeit lassen sich mit dem Rad zurücklegen. Aber Heilbronn bietet sich auch als Ausgangspunkt oder Zwischenstopp auf längeren Radtouren an. Mehrere ausgeschilderte Fernradwege verlaufen direkt durch die Stadt und bieten zahlreiche Möglichkeiten, die traumhafte Landschaft und die historischen Kulturdenkmale rund um Heilbronn zu erkunden. Gerade Weinliebhaber werden dabei in Deutschlands Rotwein Region Nr. 1 auch manch schmackhaften Tropfen probieren können.



Zu den Fernradwegen, die in Heilbronn beginnen bzw. die Stadt kreuzen, gehören der Alb-Neckar-Weg, der Neck-

artal-Weg, der Kraichgau-Weg und die Burgenstraße. Zudem ist ein fünfter Fernradweg, der Kocher-Jagst-Radweg, in nur wenigen Kilometern zu erreichen.

Alle Strecken sind gut ausgeschildert und überwiegend eben. Nur auf wenigen Teilabschnitten gibt es stärkere Steigungen. Daher sind alle Strecken auch für Familien mit Kindern geeignet.

## Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Die Heilbronner Sehenswürdigkeiten sind durch einen Rundkurs verbunden, der das touristische Angebot der Stadt Heilbronn bereichert. Da die Route für Radfahrer und Inlineskater ausgewiesen ist, fördert Heilbronn Bike & Skate die umweltfreundliche Mobilität in der Stadt. Durch die Anbindung Heilbronns an mehrere überregionale Radverkehrsverbindungen verschmelzen das Touristikangebot des Landkreises und das städtische Angebot miteinander.

Heilbronn Bike & Skate ist somit ein multifunktionaler Ansatz, der Tourismus und Wirtschaft sowie umweltfreundliche Mobilität gleichermaßen unterstützt.

## Träger

- Amt für Straßenwesen Heilbronn, Heilbronn Marketing GmbH

## Info/Ansprechpartner

- Herr Tremmel  
Cäcilienstraße 49,  
74072 Heilbronn  
07131/56-2498  
Alexander.Tremmel@Stadt-Heilbronn.de  
www.heilbronn-bike-und-skate.de



# Nr. 23: Paneuropa-Radweg Paris-Prag – Seite 1

→ Die Trasse des Paneuropa-Radweges verbindet parallel zur Autobahn E 50 die europäischen Metropolen Paris und Prag und bündelt bestehende regionale Radwege zu einer länderübergreifenden Radmagistrale. Eine Arbeitsgruppe aus regionalen Experten plant gemeinsam die Umsetzung, Beschilderung und das Marketing. Als Kommunikationsplattform dient den Teilnehmern ein geschützter Bereich auf der Website [www.paneuropa-radweg.eu](http://www.paneuropa-radweg.eu), dies sichert eine schnelle und detaillierte Information. Koordinator des Gesamtprojektes und der damit verbundenen Einzelmaßnahmen ist der Landkreis Neustadt a.d. Waldnaab.

## Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Gemeinsame Schaffung einer Radwegeverbindung zwischen Paris und Prag
- **Bisherige Ergebnisse:** Gründung einer internationalen Arbeitsgruppe, Projektplanung, Trassenabstimmung, Internetpräsentation, Ausschilderung, gemeinsame Öffentlichkeitsarbeit, Eröffnung in Teilabschnitten, gemeinsame Informationsmittel
- **Finanzierung:** kommunale Mittel, Zuschuss durch das BMVBS
- **Zeitraum:** 2006–2007

## Ausführliche Beschreibung:

→ Die West-Ost-Verkehrsachse E50 bildet die kürzeste Verbindung der europäischen Metropolen Paris und Prag. Mit dem „Paneuropa-Radweg“ wird eine Radmagistrale parallel zu dieser Automagistrale geschaffen. Regionale und überregionale Radwege sind in Deutschland bereits vorhanden und bilden die infrastru-

turelle Grundlage für dieses Projekt. Auch in Tschechien und Frankreich sind entsprechende Trassen bereits realisiert oder in konkreter Planung.

Der Paneuropa-Radweg symbolisiert, dass mit dem Fahrrad als adäquatem, zeitgerechtem Fortbewegungsmittel auch länderübergreifende Strecken gefahren werden können. Den politisch Verantwortlichen der Kreise und Regionen in Deutschland, Frankreich und Tschechien wurde die Grundidee und erste Streckenvorschläge mit der Bitte um Unterstützung bzw. Zusammenarbeit vorgestellt. Die Zustimmung war überwältigend. Selbst aus dem Departement Lothringen in Frankreich wurde ein korrigierter Streckenvorschlag zurückgesandt. Die tschechischen Kollegen und Partner signalisierten ebenso ihre Bereitschaft zur Kooperation.

Für die Planung und schrittweise Realisierung wurde eine Arbeitsgruppe mit Vertretern der regionalen Fachstellen gebildet. Die gemeinsame Abstimmung aller Maßnahmen erwies sich als innovativ und zugleich sehr wirtschaftlich und bildet letztendlich die Basis für den Erfolg dieses Projektes. Der Bottom-up-Ansatz für die Planung gewährleistet, dass der Fernradweg auch mit Leben erfüllt ist und dadurch den alltäglichen Radverkehr nachhaltig fördert. Gemeinsame Besprechungen, Konferenzen, Drucksachen bzw. Publikationen oder auch Online-Portale bilden die kommunikative Plattform für die Umsetzung.

Gleichzeitig gewährleistet diese freiwillige Form der Zusammenarbeit, dass alle Projektpartner über Einzelmaßnahmen detailliert informiert sind und für so manches

Problem mit ihrem Wissen und ihrer Erfahrung Lösungen beitragen können.

Die Zusammenarbeit von Vertretern der regional zuständigen Planungsstellen bildet ein europäisches Netzwerk. Dieses vereint örtliche Radwege mit einem gemeinsamen Logo zu einem großen europäischen Ost-West Radfernweg. Im November 2006 fand in Neustadt a.d. Waldnaab ein erstes Treffen mit Vertretern der Partnerregionen zwischen Prag und Karlsruhe statt, bei der die grundsätzlichen Schritte für die Realisierung vereinbart wurden.

Die Koordination des Gesamtprojektes und zentrale Vernetzungsstelle wurde dem Landkreis Neustadt a.d. Waldnaab übertragen, der zugleich Initiator des Projektes Paneuropa-Radweg ist. Ende 2006 wurden bereits der Internetauftritt ([www.paneuropa-radweg.eu](http://www.paneuropa-radweg.eu)) programmiert und das Logo entworfen und geschützt.



## Nr. 23: Paneuropa-Radweg Paris-Prag – Seite 2

In den Folgemonaten wurde der Streckenverlauf detailliert abgestimmt. Einzelne Teilabschnitte der Radtrasse wurden bereits als Paneuropa-Radweg seiner Bestimmung übergeben.

Im Mai 2007 folgt die zweite Radkonferenz in Schwäbisch-Hall. In diesem zweitägigen Arbeitskreis wurden insbesondere eine Info-Broschüre sowie die gemeinsame Öffentlichkeitsarbeit vereinbart. Die zentrale Eröffnungsfeier findet nunmehr am 6. Oktober 2007 in Nürnberg statt.

Die Vielzahl von Anfragen, die positive Berichterstattung und die stetige Zunahme an Partnern zeigen auf, dass diese unkonventionelle Art und Weise für die Etablierung eines Rad-Fernweges erfolgreich sein kann. Der Status „Fernradwanderweg“ ist auch Garant dafür, dass die Wegeinfrastruktur und Vernetzung der regionalen Abschnitte einer ständigen Qualitätskontrolle unterliegen.

### Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Die Planung und Umsetzung eines Radfernweges in einer Arbeitsgruppe mit fachlich qualifizierten und zugleich regional verantwortlichen Experten ist in dieser Weise neu und innovativ. Positive Synergieeffekte entstehen bei dieser Vorgehensweise nicht nur in einer gemeinsamen Identifikation mit dem Projekt sondern auch in finanzieller Hinsicht. Gemeinsame Beschilderungskonzeptionen von der Planung bis zur Beschaffung sowie ein abgestimmtes gemeinschaftliches Projekt-Marketing unter dem Dach des Paneuropa-Radweges sichern die Einbindung aller Anliegerregionen.

### Deutschland

- Landratsamt Ortenaukreis
- Landkreis Rastatt Dezernat 5
- Stadt Karlsruhe
- Landkreis Karlsruhe
- Landkreis Rhein-Neckar-Kreis
- Stadt Heidelberg
- Landkreis Heilbronn
- Stadt Heilbronn
- Heilbronn Marketing GmbH
- Neckar-Odenwald-Kreis
- Touristikgemeinschaft Odenwald e.V.
- Hohenlohe + Schwäbisch-Hall Tourismus GmbH
- Landkreis Hohenlohekreis
- Die Burgenstraße e.V.
- Tourismusverband Romantisches Franken
- Stadt Fürth
- Stadt Nürnberg
- Landkreis Nürnberger Land
- Zukunftsagentur Plus
- Landkreis Amberg-Weizsäckchen
- Stadtverwaltung
- Landkreis Neustadt a.d. Waldnaab
- Landkreis Neustadt a.d. Waldnaab

### Tschechien

### Träger

- Landkreis Neustadt a.d. Waldnaab

### Info/Ansprechpartner

- Simon Wittmann, Landrat
- Margit Frauenreuther, Regionalmanagerin



- Rupert Troppmann, Wirtschaftsförderung  
Stadtplatz 38  
92660 Neustadt a.d. Waldnaab  
Landrat@neustadt.de  
mfrauenreuther@neustadt.de  
rtroppmann@neustadt.de  
<http://www.paneuropa-radweg.eu>

## Nr. 24: Schillerroute Ludwigshafen – Mannheim – Seite 1

→ Die Schillerroute ist ein bundesländerübergreifender Themenradweg, der den Wirkungsstätten Schillers in Mannheim und Oggersheim (Stadtteil von Ludwigshafen) gewidmet ist. Diese sollen den BürgerInnen sowie den BesucherInnen der beiden Städte die Möglichkeit geben, diese geschichtlichen Hintergründe per Fahrrad nachvollziehen zu können und sich gleichzeitig im städtischen Raum sportlich-aktiv zu betätigen. Die historisch bedeutenden Punkte sind mit Stelen oder Schildern ausgeschildert, die entsprechende Informationen geben. In einer speziellen Broschüre werden Routenverlauf und geschichtliche Informationen dargestellt.

### Kurze Projektbeschreibung:

→ **Ziel:** Mit dem Themenradweg „Schillerroute“ sollte ein neues, attraktives Strecken- und Freizeitangebot für RadfahrerInnen der europäischen Metropolregion Rhein-Neckar initiiert werden, das „auf den Spuren Schillers“ die geschichtliche Verbundenheit der beiden Schwesterstädte Ludwigshafen und Mannheim erfährt. Bisherige Ergebnisse: In Ludwigshafen und Mannheim ist die Radwegebeschilderung mit dem Schiller-Symbol aufgestellt. Die begleitende Broschüre zur Schillerroute mit Beschreibungen der einzelnen Infostationen ist in hoher Auflage (10.000 Stück) gedruckt und liegt in den öffentlichen Verwaltungsstellen sowohl in Mannheim wie auch in Ludwigshafen aus. Auf der Internetseite der Stadt Ludwigshafen ist die Schillerroute mit ihren Stationen ebenfalls beschrieben.

→ **Finanzierung:** Sponsoring

→ **Zeitraum:** Schnelle Realisierung von Mitte Januar bis Mitte Mai 2007

### Ausführliche Beschreibung:

→ Mit der Schillerroute ist ein Radweg in der Metropolregion Rhein-Neckar zwischen den Städten Mannheim und Ludwigshafen ausgeschildert worden, der an die Aufenthalte Friedrich Schillers in der Region in der Zeit von 1782 bis 1785 erinnert und bedeutende Schillerstätten in den beiden Städten verbindet.

Bereits im Schillerjahr 2005 wurde die Idee entwickelt, eine Schillerroute für Radfahrer im Stadtgebiet Mannheim/Ludwigshafen anzubieten. Sie scheiterte jedoch an den zeitlichen und finanziellen Rahmenbedingungen. Anlässlich des 400-jährigen Stadtjubiläums von Mannheim im Jahr 2007 wurde von Ludwigshafener Seite diese Idee wieder aufgegriffen und als Geschenk an die Stadt Mannheim in die Tat umgesetzt.

In Ludwigshafen wurde der genaue Routenverlauf sowie dessen Ausschilderung und Markierung mit Infopunkten herausgearbeitet. Auch wurde ein Flyer (Auflage von 10.000 Stück) entworfen, der den Routenverlauf und die geschichtlichen Informationen enthält. Mit feierlichen Festakten in Mannheim und in Ludwigshafen und



natürlich mit einer gemeinsamen Radtour auf der Strecke wurde am 09. Mai 2007 (Todestag Schillers) die Schillerroute durch die Ludwigshafener Oberbürgermeisterin Frau Dr. Eva Lohse und den Mannheimer Oberbürgermeister Herrn Gerhard Widder, sowie zahlreiche Mitglieder der Stadtvorstände, eingeweiht und an die Bevölkerung zur Nutzung übergeben.

Um die Nachhaltigkeit der Nutzung der Route und das Transportieren der kulturellen Inhalte, über die Darstellungen auf den Infostelen und Schildern hinaus, einer breiten Bevölkerungsschicht transparent zu machen, werden von der Ludwigshafener Touristikinformation unter fachkundiger Führung des Stadthistorikers geführte Touren auf der Schillerroute angeboten.

Die wegweisende Beschilderung für den Radverkehr wird durch ein Schillerroutenlogo charakterisiert, das sowohl den Schriftzug „Schillerroute“, als auch einen Profilkopf.

Schillers enthält. Bei der Auswahl der Route wurde besonderes Gewicht auf eine verkehrssichere Führung der Radfahrer gelegt. Obwohl die Route aufgrund der historischen Hintergründe die Innenstädte Ludwigshafens und Mannheims beinhaltet, ist die Führung in der Regel auf eigenen Radverkehrsanlagen bzw. teilweise sogar eigenen Wegen abseits des Kfz-Verkehrs (Friedenspark) möglich. Neuanlagen von Radverkehrsanlagen waren nicht notwendig.

Ein sehr positiver Nebeneffekt der Routenausschilderung ist die ebenfalls vorhandene Nachhaltigkeit der Wegweisung für den Alltagsradverkehr. Denn die Route liegt auf einer Hauptstrecke.



# Nr. 24: Schillerroute Ludwigshafen - Mannheim – Seite 2

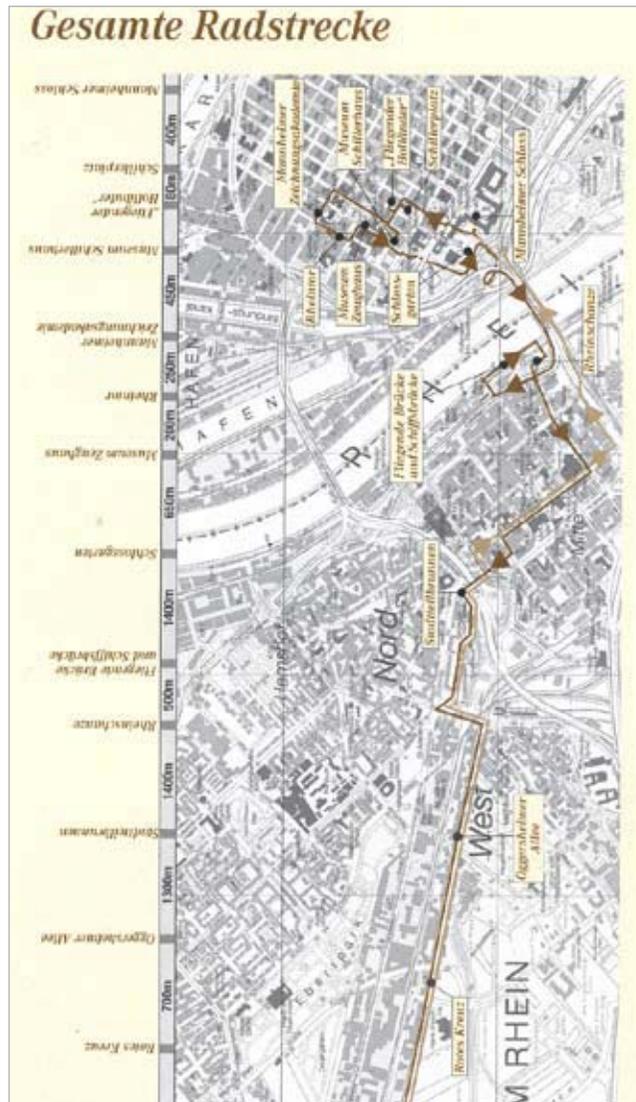
Gleichfalls bietet die Schillerroute Verknüpfungspunkte mit anderen touristischen Routen. Wie z.B. der Veloroute Rhein sowohl auf Ludwigshafener Seite, als auch auf Mannheimer Seite. Somit ist eine Netzwerkung und Verdichtung durch die Ausweisung der Schillerroute bewirkt worden.

Ein sicherlich nicht nachrangig darzustellender Punkt ist, die Vernetzung bei der Finanzierung der Route. So konnten sowohl private, von Sponsoren geworbene Gelder eingesetzt werden, als auch Gelder aus den kommunalen Haushalten. Somit beschreibt die Schillerroute auch ein so-genannte „Win-Win-Projekt“ für alle Beteiligten, insbesondere aber für die Bürger der beiden Schwesterstädte.

## Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

Die Schillerroute:

- verbindet Kultur/Geschichte und Sport/Fitness und umweltschonende Fortbewegung
- verbindet die Schwesterstädte Ludwigshafen und Mannheim und damit auch Rheinland-Pfalz und Baden-Württemberg
- bietet eine dauerhafte Aufwertung für den Radverkehr in beiden Städten
- macht Stadtgeschichte im öffentlichen Raum transparent und für jeden er„fahrbar“
- bietet leichten Zugang für alle Nutzer, da sowohl Flyer, als auch Internetpräsentation auf der Startseite der Stadtseite Ludwigshafens vorhanden sind
- ermöglicht organisierte Führungen durch Stadt-historiker
- ist ein erfolgreiches Projekt mit „Win-Win-Effekt“



## Träger

- ➔ Stadtverwaltung Ludwigshafen am Rhein

## Info/Ansprechpartner

- ➔ Frau Beate Roesner  
Rathausplatz 20  
67059 Ludwigshafen am Rhein  
0621-5043131  
b.roesner@ludwigshafen.de  
www.ludwigshafen.de



Die Bürgermeister Ernst Merkel und Cornelia Reifenberg (Ludwigshafen) sowie Lothar Quast (Mannheim, v.l.) präsentieren die Schilder für die „Schillerroute“. Bild: Tröster

## Radeln auf des Dichters Spuren

Ludwigshafen schenkt Mannheim eine Schillerroute

Zukünftig gibt es einen Radweg zwischen Ludwigshafen und Mannheim, auf dem 17 Stationen passiert werden, an denen sich Friedrich Schiller zwischen 1782 und 1785 aufhielt: die „Schillerroute“. Es handelt sich dabei um ein Geschenk der Chemiestadt an die Kurpfalzmetropole zum 400-jährigen Bestehen. Am 9. Mai, Schillers 202. Todestag, wird die Strecke auf dem Schillerplatz in Mannheim um 11:30 Uhr feierlich eingeweiht.

Gestern stellten die Bürgermeister Professor Dr. Cornelia Reifenberg und Ernst Merkel (Ludwigshafen) sowie ihr Mannheimer Amtskollege Lothar Quast das Ge-

zunächst an acht Stationen vorbei durch die Quadrate. Wichtige Wegmarken in Mannheim sind freilich der Schillerplatz und das Schillerhaus. Über die Konrad-Adenauer-Brücke geht es auf der Oggersheimer Allee zum Oggersheimer Schloss, vorbei an der Wallfahrtskirche zum Schillerplatz und schließlich zum Schillerhaus. An jeder Station wird eine Stele mit Schiller-Logo und Informationen aufgestellt. Das gleiche Logo ist auch auf der Radweg-Beschilde- rung zu sehen.

Ein Faltblatt mit allen wichtigen Informationen liegt demnächst bei den Stadt-

## Nr. 25: Ruhrtaľfähre Hardenstein

→ Eine der Hauptattraktionen im Verlauf des 2006 eingeweihten Ruhrtaľ-Radweges. Betrieb der Fähre durch ehrenamtlich tätige Fährleute, die durch einen hauptamtlichen Koordinator eingeteilt werden. Bau der Fähre im Zuge von Arbeits- und Qualifikationsmaßnahmen. Querung der Ruhr an einem der schönsten Abschnitte im Ruhrtaľ in Witten, dadurch wird Radfahrern das Fahren direkt am Fluss Richtung Kemnader See ermöglicht. Die Überfahrt ist kostenlos.

### Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Beförderung von Nutzern des Ruhrtaľ-Radweges
- **Bisherige Ergebnisse:** 70.000 Fährgäste im ersten Jahr, 20.000 in 2007
- **Finanzierung:** EU projekt Artery, Beschäftigungsförderung
- **Zeitraum:** Betrieb ab Mai 2006

### Ausführliche Beschreibung:

→ In 2003 ergab sich durch das von der WABE durchgeführte Pilotprojekt „Barrierefreie Tourismusangebote im Ruhrtaľ“ als Teil des INTERREG IIIB Projektes „Artery“ die Chance, eine Fußgänger- und Radfahrersfähre zu realisieren. In Witten im Muttental mit dem Westfälischen Industriemuseum Zeche Nachtigall und der Burgruine Hardenstein blieb Besuchern bis dahin nur der Umweg über die stark befahrene B 235, um in Richtung Bochum weiter zu fahren. Der Bau einer Brücke war aus Natur- und Landschaftsschutzgründen nicht möglich. Nach Recherchen an der Weser und Aller entschloss sich die WABE zum Bau einer elektrisch betriebenen Fähre. Der Schiffskörper wurde in Holland erstellt und dann im Zuge eines Qualifikations-

projektes für arbeitslose Jugendliche ausgebaut. Am 30. April 2006 wurde die Fähre zusammen mit dem RuhrtaľRadweg eingeweiht und erfreut sich großer Beliebtheit. Bereits in 2006 wurden 70.000 Fährgäste befördert, von Ostern bis Ende Mai 2007 wurden 20.000 Menschen gezählt. Durch das große öffentliche Interesse schon im Vorfeld konnten ca. 30 Ehrenamtliche gewonnen werden, die sich inzwischen in einem Fährverein formiert haben und den gesamten Betrieb übernehmen.

Die Fähre fährt 10 Std./Tag auf Zuruf. Koordiniert wird der „Schichtbetrieb“ durch einen hauptamtlich angestellten Koordinator. Durch den ehrenamtlichen Fährbetrieb und freiwillige Spenden gelingt es bis heute, die Fähre kostenlos für die Gäste fahren zu lassen. Die Nutzer des Radweges nutzen diese ungewöhnliche Querung der Ruhr gerne, aber auch einheimische Stammgäste fahren über und nehmen eine Stärkung im alten Fährhäuschen an der Schleuse Herbede zu sich. Auch dieser Service für Nahtouristen wird durch Mitarbeiter der WABE betrieben und schließt eine Lücke im radtouristischen Serviceangebot. Die Ausrichtung von Informationsveranstaltungen, wie zum Beispiel das RuhrtaľRadfest am 5. Mai 2007 runden das Angebot für Radfahrer aus der Region an dieser Stelle ab.

### Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Radtourismus im Ruhrtaľ war lange Zeit kein Thema in der Region. Seit der Eröffnung des Ruhrtaľradweges hat sich die Fähre Hardenstein zu einer der

Hauptattraktionen entwickelt, die am Knotenpunkt verschiedener nahtouristischer Ziele liegt. Dazu gehört das Westfälische Industriemuseum Zeche Nachtigall, die Ruine Hardenstein und das Freizeitzentrum Kemnader See. Mit der umweltfreundlich betriebenen Fähre wurde ein hoher Grad an Aufmerksamkeit für das Radfahren am Fluss erzeugt. Der Betrieb durch den Fährverein mit seinen engagierten ehrenamtlichen Mitgliedern trägt zusätzlich zu einem positiven Image bei.

### Träger

- WABE mbH, Wittener Beschäftigungsgesellschaft

### Info/Ansprechpartner

- Mona Cartano  
Breitestr.74  
58452 Witten  
mona.cartano@wabembh.de



## Nr. 26: Fahrradbus von Aachen in die Eifel – Seite 1

→ Die Fahrradmitnahme im ÖPNV von Aachen zum Rursee und in den Nationalpark Eifel ist zur Zeit kaum möglich. Der VCD Kreisverband Aachen-Düren hat daher mit dem Aachener Verkehrsverbund (AVV) und der Regionalverkehr Euregio Maas-Rhein GmbH an vier Sonntagen im Sommer 2006 einen Fahrradschnellbus von Aachen in den Nationalpark angeboten. Für 2007 sind 22 Fahrten geplant. Die Finanzierung erfolgt durch Fahrgelder, Werbung und Eigenmittel. Ziel ist, dass eine schnelle Fahrradbeförderung in Zukunft als Regelangebot im Aachener Verkehrsverbund angeboten wird.

### Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Einrichtung einer regelmäßigen Fahrradbeförderung von Aachen in die Eifel
- **Bisherige Ergebnisse:** 4 Fahrten mit insgesamt 120 Fahrgästen 2006, 22 Fahrten im Sommer halbjahr 2007
- **Finanzierung:** Fahrgeldeinnahmen, Werbe-einnahmen, Eigenmittel
- **Zeitraum:** 2006, 2007

### Ausführliche Beschreibung:

→ Seit der Eröffnung des Nationalparks Eifel bietet die Gegend um den Rursee noch mehr interessante Ausflugsziele für Wanderer und Radfahrer. Für Radtouren und Wanderungen in einem Nationalpark ist die Anreise mit Bus und Bahn oft die bessere Alternative. Sie ist nicht nur umweltfreundlicher, sondern hat zudem den Vorteil, dass man nicht zum Ausgangspunkt zurückkehren muss.

Aus Richtung Aachen ist die Anreise mit dem Fahrrad jedoch ein Problem. Zwar existiert eine Schienenverbindung nach Heimbach im Kreis Düren. Die südlich Aachens

gelegenen Eifelorte Monschau, Roetgen und Simmerath sind jedoch nicht angebunden. Die Linienbusse sind normalerweise nicht für die Radmitnahme ausgerüstet. Der VCD Kreisverband Aachen-Düren hat daher in Zusammenarbeit mit dem Aachener Verkehrsverbund (AVV) und der

Regionalverkehr Euregio Maas-Rhein GmbH (RVE) an vier Sonntagen im Sommer 2006 einen speziellen Fahrradschnellbus von Aachen zum Rursee und bis Vogelsang im Nationalpark angeboten. Jeweils 35 Radfahrer mit Fahrrad konnten transportiert werden.

Alle Fahrten waren bereits nach kurzer Zeit ausgebucht. Für 2007 wurde das Angebot daher auf 22 Fahrten ausgeweitet: Der Fahrradbus verkehrt am 1. und 17. Mai sowie an

jedem Sonntag vom 03. Juni bis 14. Oktober 2007. Die Fahrten verbinden zwei zentrale Haltestellen in Aachen mit verschiedenen interessanten Zielpunkten in der Eifel. Durch die Verknüpfung mit dem Schienenverkehr am Aachener Hauptbahnhof ist die Verbindung auch aus Richtung Düsseldorf und Köln interessant.

Man kann am Rursee in Einruhr aussteigen oder in den Nationalpark bis Vogelsang fahren. Von Roetgen und Lammersdorf aus bieten sich interessante Touren über das Hohe Venn oder vorwiegend bergab über Monschau durch das Rurtal bis zum Rursee an. Erstmals können Radfahrer den oberen Abschnitt des Rur-Ufer-Radwegs ab der belgischen Grenze sowie Vogelsang im Nationalpark mit einem regelmäßigen Angebot erreichen.

Der Fahrradbus verkehrt als echter Schnellbus. Die Fahrzeit auf der Strecke zwischen Aachen Hauptbahnhof und Einruhr wurde auf unter eine Stunde reduziert, da nur ausgewählte Haltestellen angefahren werden. Gestartet wird in Aachen kurz vor 10 Uhr, die Endhaltestelle Vogelsang im Nationalpark wird um 11 Uhr erreicht. Ankunft in Aachen ist gegen 18 Uhr. Der Fahrpreis einschließlich Fahrradmitnahme beträgt pro Person und Richtung nach/von Einruhr 6 € und nach/von Vogelsang 8 €. Kinder zahlen den halben Fahrpreis. Familien- und Gruppentarife runden das Angebot ab. Die genauen Fahrzeiten und Fahrpreise sind in einem Falblatt, unter [www.vcd-aachen.de](http://www.vcd-aachen.de) sowie telefonisch beim Verkehrsunternehmen RVE zu erfahren.

Die Platzreservierung im Voraus ist möglich. Spontan Reisende werden mitgenommen, soweit der Platz reicht.

Der VCD hat einige Tourenvorschläge vorbereitet, die sowohl im Bus verteilt werden als auch ab im Internet unter [www.vcd-aachen.de](http://www.vcd-aachen.de) zum Ausdruck bereit gestellt



## Nr. 26: Fahrradbus von Aachen in die Eifel – Seite 2

sind.

Der Fahrradbus ist nur möglich durch die tatkräftige Unterstützung des Verkehrsunternehmens RVE sowie des Aachener Verkehrsverbunds. Die Finanzierung wird neben Fahrgeldeinnahmen und Eigenmitteln teilweise durch Werbeeinnahmen und Sponsoren gedeckt.

Der Fahrradbus 2007 ist ein Pilotprojekt, mit dem der VCD zeigen möchte, dass viele Radfahrer aus der Aachener Region und Umgebung eine solche Transportmöglichkeit nutzen wollen. Unser Ziel ist, dass eine komfortable und schnelle Fahrradbeförderung von Aachen in die Eifel in Zukunft als Regelangebot im Aachener Verkehrsverbund angeboten wird.

### Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

Die nördliche Eifel und der Nationalpark ist eine wichtige Naherholungsregion für die Stadt Aachen und ihre Umgebung. Radfahrer sind derzeit für die Anreise auf das Auto angewiesen. Der Fahrradbus des VCD erschließt diese Region erstmals regelmäßig auch für breitere Radfahrerkreise: Somit können auch Familien mit Kindern, Personen ohne Auto und größere Gruppen Freizeitgebiete, die sonst so nicht zu erreichen sind, diese Region mit dem Fahrrad kennenlernen.

### Träger

Verkehrsclub Deutschland, Kreisverband Aachen- Düren

### Info/Ansprechpartner

Sabine Neitzel  
An der Schanz 1  
52064 Aachen  
0241/8891437  
vcdaachen@vcd-aachen.de  
www.vcd-aachen.de



## Nr. 27: Chemnitzer Stadtfahrrad

→ Der Verein „Chemnitzer Gewölbegänge“ e. V. entwickelte in Zusammenarbeit mit der Stadt Chemnitz und weiteren Partnern ein in Deutschland einmaliges neues Fahrradausleihsystem mit dem die touristische Attraktivität der Stadt und die Mobilität ihrer Bürger und Besucher verbessert werden soll. Die neuen Stadtfahrräder besitzen als Werbeträger neben dem Überraschungseffekt bezüglich des örtlichen und zeitlichen Auftauchens ein Alleinstellungsmerkmal: Das originale, unverwechselbare Design

### Ausführliche Beschreibung:

→ Das Projekt „Chemnitzer Stadtfahrrad“ ist ein innovatives Fahrradausleihsystem für Einwohner und Touristen, das sich durch herausragende Nutzerfreundlichkeit von anderen Mobilitätskonzepten abhebt. Spontan, uneingeschränkt in der Mobilität, ohne Parkplatzprobleme und nicht zuletzt umweltfreundlich durchquert man die Stadt. Damit ist das „Chemnitzer Stadtfahrrad“ ein Verkehrskonzept, welches das Prädikat „Individualverkehr“ wirklich verdient. Die Resonanz ist seit dem Projektstart im Mai 2006 überwältigend. Die Akzeptanz für das Leihsystem ist so groß, dass die Räder permanent auf Tour sind und so den Erweiterungsschritt auf zusätzliche 60 neue Räder für das Frühjahr 2007 regelrecht erforderlich machte. Die Leihfahrräder werden Unternehmen und Einrichtungen in und um Chemnitz zur Nutzung als rollende Werbeträger angeboten. Dabei sind die Erlöse aus den Werbeeinnahmen eine Säule der Finanzierung des Projektes. Im Rahmen des Projektes „Chemnitzer Stadtfahrrad“ entstand zudem die Möglichkeit durch die Bildungs-Werkstatt Chemnitz gGmbH Ausbildungsplätze zu schaffen. Diese Azubis fertigen Kleinteile für die Komplettierung der Räder und

führen Montagearbeiten aus. Auch die Wartung, Pflege und Instandhaltung der Leihfahrräder werden vom Verein gemeinsam mit den auszubildenden Fahrradmonteuren der Bildungs-Werkstatt Chemnitz gGmbH durchgeführt. Turnusmäßige Kontrollfahrten der Mitarbeiter des Vereins dienen dem Aufspüren von Mängeln und Gefahren sowie deren schnelle Beseitigung.

### Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

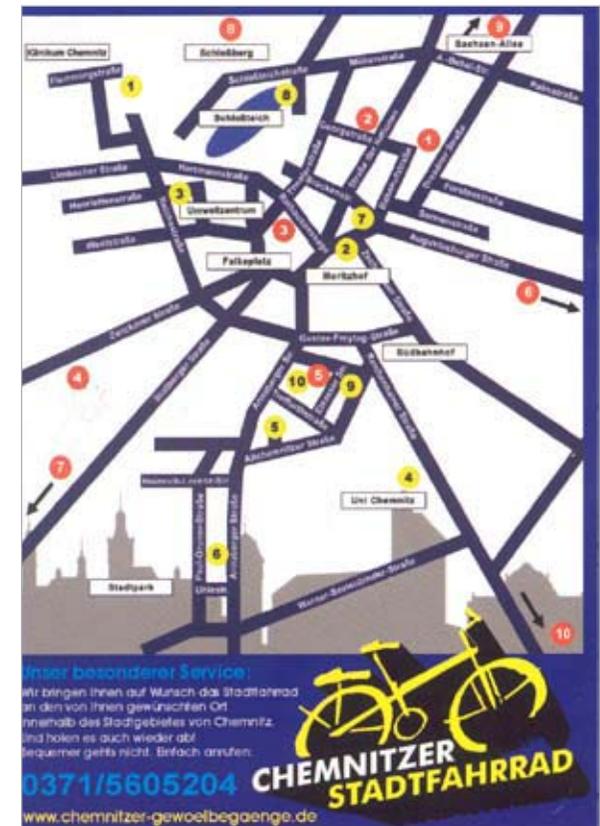
→ Dieses Projekt wird in direkter Vereinsarbeit durch Langzeitarbeitslose auf der Basis der Mehraufwandsentschädigung und durch ehrenamtliche Tätigkeit betreut. Es werden innerhalb des Projekts Lehrlinge in einer zweijährigen Ausbildung zum Fahrradmonteur ausgebildet und es unterstützt die Ausbildungsrichtung Lackierer und Schweißer. Das Projekt ist nicht kommerziell und dient der Verbesserung der touristischen Angebote. Das „Chemnitzer Stadtfahrrad“ erreicht im hohen Maße die einheimische Bevölkerung sowie Touristen, um auf umweltfreundliche Art die Stadt und ihre Umgebung intensiver zu erleben.

### Träger

→ Stadt Chemnitz & „Chemnitzer Gewölbegänge e.V.“

### Info/Ansprechpartner

→ „Chemnitzer Gewölbegänge e.V.“  
Elsasser Str. 7  
09120 Chemnitz  
info@chemnitzer-gewoelbegaenge.de  
<http://www.chemnitzer-gewoelbegaenge.de>



# Nr. 28: bicycle-mobile – Seite 1

→ SMSaCAR beruht auf einem elektronischen, intelligenten Dialogsystem, das nicht nur über PC, sondern auch per Handy das Vermitteln von Mitfahrgelegenheiten ermöglicht.



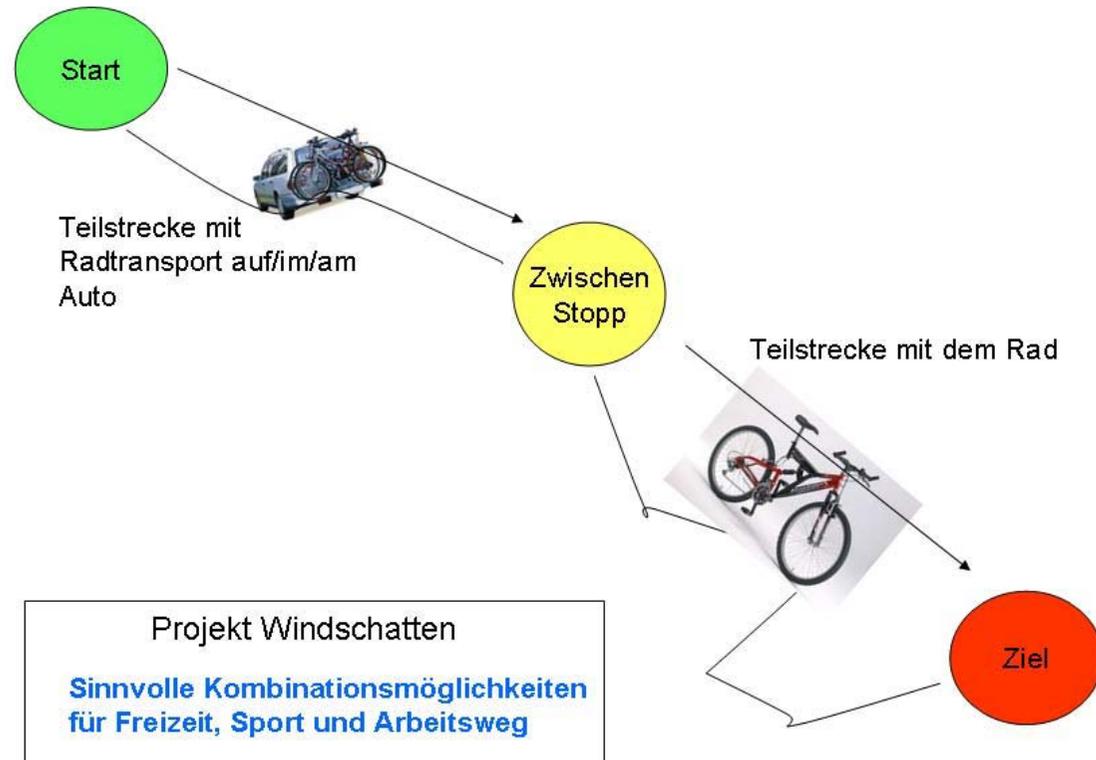
## Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Flexible Mobilität für Radfahrer mit Kombinationslogik
- **Finanzierung:** bisher ausschließlich eigen finanziert
- **Zeitraum:** seit 2005

## Ausführliche Beschreibung:

→ Neben ökonomischen und ökologischen Gründen, sind es gesundheitliche Aspekte, die eine verstärkte Nutzung des Fahrrads nicht nur beim Sport, in der Freizeit und am Wochenende, sondern auch im Berufsverkehr notwendig machen.

Wir sind der Überzeugung, dass eine moderne und innovative Kombinationslogik der Zielsetzung dienlich ist und möchten mit einem erweiterten System der Version 2 von SMSaCAR (unter [www.bicycle-mobile.com](http://www.bicycle-mobile.com)) zur Zielerreichung beitragen. SMSaCAR wurde insbesondere für Handynutzer konzipiert und ermöglicht das Einstellen von Angeboten und Gesuchen PC-unabhängig von unterwegs. Der Service basiert auf europaweiten GIS Daten und führt neben allen Orten und Straßen in Deutschland europaweit auch 1,6 Millionen Locations (Points of Interest) im



Datenbestand. Um die Attraktivität des Fahrradfahrens im Alltag zu steigern, müssen zeitgemäße Strukturen und Dienstleistungen mit hohem Nutzwert angeboten werden. Die wesentlichen Konzeptinhalte sind

- Vermittlung von Fahrrad- und Autofahrern für die Bewältigung von Teilstrecken bei längeren Fahrten (z.B. von und zur Arbeit)

- Vermittlung von Transportmöglichkeiten zur Erreichung eines Startpunkts für Freizeittouren sowie für die Heimfahrt
- Vermittlung von Mitfahrern für gemeinsame Touren
- Vermittlung von Transportmöglichkeiten bei einsetzendem Schlechtwetter
- Vermittlung von Reparatur- und Ersatzteilservice an Wochenenden und außerhalb von Öffnungszeiten der Fahrradhändler



## Nr. 28: bicycle-mobile – Seite 2

- Vermittlung von Werkstattnutzung (auch Garagen) von Privat für Reparaturen
- Bereitstellung von mobilen Zusatzdiensten für Radfahrer (Wetterwarnungen usw.)
- Map24 für Radfahrer
- Vermittlung von allgemeinen Mitfahrgelegenheiten

Die Logik von SMSaCAR ermöglicht es, Teilstrecken zurückzulegen und Umsteigemöglichkeiten zu vermitteln. Das Kombinationsmodell ist zukunftsorientiert und stellt in dieser Form ein Novum dar. Die Mobilitätsflexibilität erhöht sich durch die Errichtung frei definierbarer Streckenkorridore. "User" können umfangreiche Profilvereinstellungen vornehmen, um z.B. einen Mitfahrer gleicher Leistungsstärke zu suchen/zu finden. Was die gelben Engel vom ADAC für Autofahrer sind, wollen wir unter [www.bicycle-mobile.com](http://www.bicycle-mobile.com) Radfahrern anbieten, ohne dass eine kostenpflichtige Mitgliedschaft erforderlich ist.

Mit diesem Service sollen Radfahrer neben Fahrradhändlern/Werkstätten auch auf Angebote von Privatpersonen zurückgreifen können. [www.bicycle-mobile.com](http://www.bicycle-mobile.com) greift, wie die anderen Teilbereiche, auf einen gemeinsamen Server zu und ist nicht als abgekoppelte Applikation zu sehen, sondern als Verbund.

### Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Wir setzen auf die logische und sinnvolle Kombination vorhandener Verkehrsmittel. Flexible Mobilität unter Berücksichtigung ökonomischer, ökologischer sowie sozialer Aspekte.



### Träger

→ Movex-Media GmbH

### Info/Ansprechpartner

→ Helmut Amberg  
Burgfriedenstraße 10  
85221 Dachau  
089/54701690  
[helmut.amberg@movex-media.de](mailto:helmut.amberg@movex-media.de)  
[www.smsacar.de](http://www.smsacar.de)



# Nr. 29: Erlebnis Radfahren im Ruhrtal – Seite 1

→ Der Ruhrtalradweg ist ein Gemeinschaftsprojekt der Ruhrgebiet Tourismus GmbH und dem Kommunalverband Ruhrgebiet (RVR) und erschließt von der Quelle bis zur Mündung die Anreinerstädte vom Hochsauerlandkreis bis nach Duisburg auf einer Länge von rund 250 km. Durch die Entwicklung der Infrastruktur an den bereits bestehenden Radwegen werden die radtouristischen Regionen vom Sauerland bis in das Ruhrgebiet verbunden.



Durch die kontinuierlichen Aktivitäten der WABE werden die Bedürfnisse des Radfahrers ständig in die Weiterentwicklung mit einbezogen.

## Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Der Ruhrtal Lebensraum wird für Bevölkerung und Tourismus seit Jahren durch die WABE kontinuierlich attraktiver gestaltet und entwickelt.

- **Bisherige Ergebnisse:** Im Zuge der Projekte an der Ruhr wurden bereits Anleger für Wasserwanderer geschaffen, Radwegenetze im Ruhrtal verbunden und drei Rastmöglichkeiten im Ruhrtal bewirtschaftet. Die mobilen Angebote befinden sich entlang der Ruhr in Hagen Baukey - am Yacht-Club, in Wetter - Am alten Anleger sowie auf der Linie des Museumszug während der Fahrtzeiten.
- **Finanzierung:** Schleusenwärterhaus: 18.000,00 € Renovierung Kostenplanung: 242.000,00 € Fähre: 200.000,00 €
- **Zeitraum:** Fähre: 2004 -2005 Planung; 2005 2006 Bau Schleusenwärterhaus: 2006 - 2007

## Ausführliche Beschreibung:

→ Der Streckenabschnitt im Ruhrtal zwischen Hagen und Bochum Dahlhausen wird seit 1996 durch die WABE entwickelt und ausgebaut. Der Lebensraum wird für Bevölkerung und Tourismus attraktiver gestaltet und schafft sukzessive neue ruhrtal-Service Angebote und Arbeitsplätze.

Der in 2006 erfolgte „Lückenschluß“ Fähre „Hardenstein“ entwickelte sich zum attraktivsten Arbeitsmarkt- und Struktur - Projekt.

Das EU-Projekt „artery- Flusslandschaften der Zukunft“ machte es der WABE möglich, die Fähre einzurichten. Im Rahmen eines Qualifizierungs- und Beschäftigungsprojektes wurde der von einer holländischen Werft bezogene

Schiffskörper mit 10 vormals arbeitslosen Teilnehmern zu einer Passagierfähre umgebaut. Auf der WABE Werft wurde in den Gewerken Holz, Elektro und Metallbau qualifiziert. Der Grundkörper wurde in diesem Zusammenhang zu einem umweltfreundlich betriebenen Schiff ausgebaut. Die Fähre wird heute von ausgebildeten Fährleuten geführt.



Benannt wurde die Fähre nach der Burgruine „Hardenstein“, die jetzt die Verbindung vom historischen Schleusenwärterhaus zum Kulturdenkmal erschliesst. Damit konnte ein weiteres Ziel im Sinne des Tourismuskonzept erreicht werden, historische Baudenkmäler, Sehenswürdigkeiten und Freizeit im Ruhrtal miteinander zu verbinden.

Eine weitere Entwicklung und Verbindung zur Wiederherstellung historischer Baudenkmäler ist die Errichtung des Schleusenwärterhauses aus dem Jahre 1835. Das im Fachwerkambiente baufällige Denkmal befindet sich direkt an der Anlegestelle der Ruhrtal Fähre und der sich



## Nr. 29: Erlebnis Radfahren im Ruhrtal – Seite 2

noch in Betrieb befindenden Schleuse, die für das Ausflugsschiff „MS Schwalbe“ in Betrieb ist.

Die WABE pachtet das Schleusenwärterhaus seit 2006 und führte im Rahmen von Qualifizierungsmaßnahmen umfangreiche Instandhaltungsarbeiten durch. Es handelte sich im wesentlichen um die Gewerke Malen, Bau- Innenausbau und Restauration. Es wurde ein kleiner Clubraum mit Kamin neu geschaffen und auf der großen Außenfläche ein provisorischer Biergarten eingerichtet. Der Ausschank wird über einen Holzpavillon betrieben und ist im Sommer ganztägig geöffnet. Bewirtschaftet und gepflegt wird der Rastplatz am Schleusenwärterhaus durch Teilnehmer in Qualifizierungs- und Beschäftigungsmaßnahmen. Damit kommt die beschäftigungspolitische Aufgabe der WABE in zweierlei Hinsicht zum Tragen. Einerseits die Errichtung und Unterhaltung dieses historischen Baudenkmals als auch die gastronomische Bewirtschaftung durch vormals arbeitslose Teilnehmer.

Die Entstehung des Rastplatzes am Schleusenwärterhaus ist zu einer beliebten Aufenthaltsmöglichkeit für Radfahrer an der Ruhr geworden. Das gastronomische Angebot wird von Radtouristen und Wanderern gerne angenommen. Auch öffentliche Veranstaltungen, wie Lesungen am Kamin oder Musikveranstaltung erfreuen sich großer Beliebtheit. Desweiteren bietet es Versammlungsmöglichkeiten und Catering-Angebote für alle Besuchergruppen. Informationen zu Kulturdenkmälern oder Reiserouten erhalten die Gäste ebenfalls vom Service-Personal.

Mit der Verbindung von Ruhrtal Fähre und Schleusenwärterhaus ist durch die Fußläufigkeit zu den Denkmälern der Industriekultur (Zeche Nachtigall, Alte Ziegelei, Besucherstollen, Ruine) ein Knotenpunkt entstanden. Das königliche Schleusenwärterhaus und seine Fähre werden zu

einem Kleinod im Ruhrtal für Radtouristen.

### Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

➔ Das historische Schleusenwärterhaus und seine Fähre ist ein Kleinod im Ruhrtal. Der Erhalt soll dauerhaft gesichert sein und den Lebensraum für Radfahrer und Nahtouristen nachhaltig attraktivieren.

Die Dienstleistungsangebote im Ruhrtal sollen instand gehalten und in den nächsten Jahren für Radfahrer weiter ausgebaut werden. Eine weitere Vision ist, z.B. ein „Abenteuerspielplatz“ für Kinder und die weitere Verschönerung der Außenfläche. Sinnvoll ist die Einrichtung von Gästetoiletten und der eigene Betrieb einer Küche. Die Angebote werden kundenfreundlicher ausgebaut, dass die nachhaltige Nutzung und Entwicklung gewährleistet ist. Nur so kann die Nachfrage auch dauerhaft gesichert sein. Noch ist die Fähre ein kostenloses Angebot für seine Gäste. Sie soll dem Ruhrtal langfristig erhalten bleiben. Es wird eine Lebensdauer von 15 Jahren kalkuliert, so daß alle verfügbaren Mittel und Spenden in die Rücklage für die Fähre fließen.

Das vom Verfall bedrohte historische Schleusenwärterhaus konnte bisher über eine Spendenaktion und einem Hauptsponsor zum Teil wieder aufgebaut werden. Angestrebt wird der Kauf des Hauses. So können wir in Eigenverantwortung die Rettung des Denkmals und seine endgültige Restaurierung zukünftig sichern. Je mehr Dienstleistungsangebote und Infrastruktur zukünftig entwickelt werden, desto höher ist der



Bekanntheitsgrad und die Nutzung dieser Angebote, die dazu führt, daß die Erträge unmittelbar in den Bau und die Erhaltung der Umgebung zurückfließen.

Das Personal ist im Rahmen von arbeitsmarktpolitischen Maßnahmen eingesetzt. Ziel ist die Errichtung von Dauerarbeitsplätzen, die nur über erwerbswirtschaftliche Tätigkeit ermöglicht werden kann. Das Modell zeigt in beispielhafter Weise, wie Arbeitsplatzentwicklung und Infrastrukturentwicklung zusammenpassen.

### Träger

➔ WABE GmbH

### Info/Ansprechpartner

➔ Thomas Strauch  
Breitestr. 74  
58452 Witten  
02302-275237  
thomas.strauch@wabembh.de  
www.ruhrtal-service.de  
www.wabembh.de



# Nr. 30: Radfahren mit Genuss in Sundern am Sorpensee - Seite 1

## → Ein ganzheitliches touristisches Angebot für Radfahrer in Sundern:

- Radrundweg um die Sorpetalsperre
- „Radfahrn mit Genuss“ - die Biker-Broschüre der Sunderner Gastgeber mit speziellen Angeboten für Radfahrer
- der Fahrradbus
- Fahrradtransfer per Schiff
- Strecke von der Sorpetalsperre zum Mountainbike-Parcours in Sundern-Hagen

## Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Touristischer Rundumservice für Radfahrer in der Ferienregion Sundern-Sorpensee
- **Bisherige Ergebnisse:** Radrundweg um die Sorpetalsperre, Fahrradbus, Schiffstransfer, Mountainbike-Parcours
- **Finanzierung:** Land NRW, Kommune Sundern, Drittmittel (u.a. Ruhrtalsperrenverband)
- **Zeitraum:** Planungsbeginn 2003

## Ausführliche Beschreibung:

→ Mit dem kommunalen Beschluss, die touristische Anziehungskraft der Region Sundern-Sorpensee parallel zur industriellen Prägung zu stärken, wurde die Planung eines Radweges, der rund um die Sorpetalsperre führen soll, in Angriff genommen. Bis dahin war das Befahren des Westufers der Sorpe mit dem Fahrrad nur über die L 687, eine schmale Landstraße, deren Asphaltierung stark beschädigt war, möglich. Diese Strecke war nicht nur für Radfahrer sehr gefährlich, an Ausflüge mit Kindern war nicht zu denken. Mit der Baumaßnahme des neuen Radweges am Westufer, die Ostseite war bereits für



Fußgänger, Radfahrer und Inliner erschlossen, wurde auch die Straße erneuert. Der neue Radweg sollte sich in das landschaftliche Bild der Talsperre einfügen und möglichst wenig Natur zurückdrängen. Eine Vorfinanzierung der Stadt Sundern in Höhe von 2 Mio € hat den Bau des Radweges ermöglicht. Zur offiziellen Einweihung am 2. Juni 2006 war auch der Verkehrsminister des Landes NRW Oliver Wittke anwesend, der die Realisierung des Projektes maßgeblich mit vorangetrieben hat. Er lobte das Projekt als „ein wichtiges Pfund für den Tourismus“ und testete die Strecke gemeinsam mit dem Bürgermeister der Stadt Sundern Friedhelm Wolf gleich aus. Insgesamt wurden für den Weg und die Sanierung der Landstraße über 6,5 km 3,27 Mio € investiert. Außerdem baute der Ruhrverband einen Kanal unter dem Radweg für 1,6 Mio. €. Damit können nun Radfahrer eine Strecke insgesamt 17 km in wunderschöner Natur genießen.

Um dem Trend zum Aktiv-Urlaub weiterhin Rechnung zu tragen, wird das infrastrukturelle Angebot für Radfahrer komplettiert mit speziellen Angeboten für Radfahrer durch die Sunderner Gastbetriebe, die in der Broschüre „Radfahrn mit Genuss“ zusammengestellt sind. Hier gibt's alles, was das Radfahrerherz höher schlagen lässt. Angefangen vom Gepäckservice, über spezielle Menüs bis hin zu geführten Radwanderungen werden die Radler in Sundern komplett verwöhnt! Die Broschüre hat die Stadtmarketing Sundern eG auch in niederländischer Sprache herausgebracht, um auch unseren Gäste aus den Niederlanden einen zusätzlichen Anreiz zu geben, uns in Sundern zu besuchen.

Seit Mai 2007 rundet der Fahrradbus, in Kooperation mit der Busverkehr Ruhr-Sieg GmbH, den Service für Biker ab. Von Arnsberg aus können die Gäste mit dem Bus direkt bis zur Ortschaft Langscheid an der Sorpe fahren und die Räder in einem speziellen Anhänger einfach mitnehmen.

Außerdem können besonders Familien mit kleineren Kindern das Angebot der „MS Sorpensee“ nutzen. Wer den See nicht ganz umrunden möchte, kann sich mit dem Schiff zurück zum Ausgangspunkt bringen lassen, die Räder gehen selbstverständlich mit an Bord.

Wem die flache Strecke um die Sorpe zu wenig Steigung hat, der kann mit dem Mountainbike direkt durch das Sorpetal bis hoch nach Hagen-Wildwiese, dem Austragungsort des MegaSports Mountainbike-Festival, das jährlich stattfindet und zahlreiche Profis nach Sundern lockt, fahren und dort den Mountainbike-Parcours absolvieren.

Die Kombination aller dieser Angebote lässt für Gäste, die Sundern mit dem Rad besuchen oder den Fahrradver



## Nr. 30: Radfahren mit Genuss in Sundern am Sorpesee – Seite 2

leih direkt an der Sorpe nutzen, keine Wünsche mehr offen.

Sundern ist damit zum Radler-Paradies geworden. Die vielen Besucher aus dem Ruhrgebiet, die an jedem Wochenende dankbar die neu errichteten Parkplätze an der Sorpe in Anspruch nehmen und von dort direkt in die Pedale treten können, sprechen für den Erfolg dieses Großprojektes in Sundern. Aber auch die Einheimischen genießen die Vorzüge, die nicht nur der neue Radweg bietet. Zahlreiche Sunderner sind mittlerweile zu richtigen Radfreaks geworden und lassen das Auto, wenn sie von Langscheid nach Amecke wollen, stehen.

Das dazugehörige Kartenmaterial finden die Biker in unserem Touristinformationsbüro bei der Stadtmarketing Sundern eG - hier bekommen sie auch alle Tipps, die sie für einen unvergesslichen Aufenthalt in Sundern am Sorpesee brauchen!

### Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

Das Besondere des Angebotes, das die Ferienregion in Sundern den Radfahrern bietet, ist ein ganzheitliches, durchdachtes Angebot, das verschiedenen Interessen und Ansprüchen gerecht wird. In Sundern können die Besucher einen entspannten Radurlaub mit dem Luxus, sich um nichts weiter kümmern zu müssen, als die wunderbare Landschaft von Wasser, Bergen und Tälern zu genießen, erleben. Die Radfahrer finden in Sundern nicht nur eine optimale Strecke. In Sundern wurde außerdem an die Ansprüche, die Radfahrer, besonders mit



Familien, haben, gedacht und dementsprechende Angebote in Kooperation verschiedener Anbieter entwickelt.

Bei der Realisierung der Ideen war die Zusammenarbeit der unterschiedlichen Stellen beispielhaft. Ob es beim Bau des Weges die Kooperation des Landes, der Kommune und dem Ruhrverband war, oder der Einsatz der Gastgeber oder aber auch die Errichtung des Fahrradbusses und der Radtransfer per Schiff - die Zusammenarbeit aller Beteiligten war und ist beispiellos und trägt entscheidend zum Erfolg der Ferienregion Sundern bei.



### Träger

→ Stadtmarketing Sundern eG

### Info/Ansprechpartner

→ Franz Josef Rogoll  
Rathausplatz 7  
59846 Sundern  
02933/ 97 95 912  
rogoll@nah-klar-sundern.de  
www.nah-klar-sundern.de



# Nr. 31: Fahrradselbsthilfewerkstatt, mobiler Bereich – Seite 1

→ *Geplant ist der Ausbau des Angebotes des Vereines , außerhalb der Werkstatt, mit dem Ziel direkt vor Ort (soziale, ökologische und andere Projekte, Schulen, Wohngebiete usw.) anlaufen zu können. Material und Werkzeuge sollen dabei über Fahrräder an die Einsatzorte transportiert werden.*

*Der Werkzeugbestand des Vereines ist, durch manchmal unsachgemäßen Einsatz durch unsere Besucher, einem starken Verschleiß ausgesetzt und muß regelmäßig erneuert werden.*

*Ebenso muß der Werkzeugbestand durch die fortschreitende Spezialisierung der Fahrradtechnik um die notwendigen Werkzeuge ergänzt werden .*

*Dies alles ist, nur durch die Spenden unserer Besucher, nicht zu finanzieren.*

## Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Hilfe zur Selbsthilfe und Beratung zur Sicherheitsfragen vor Ort
- **Bisherige Ergebnisse:** funktionierende Selbsthilfewerkstatt mit mobilen Einsatzmöglichkeiten
- **Finanzierung:** über Spenden
- **Zeitraum:** ab Herbst 2007, ab Frühjahr 2008

## Ausführliche Beschreibung:

→ Als wir im Jahre August 1996 den Verein Fahrradselbsthilfewerkstatt Dresden e.V. gründeten, waren wir nicht die einzige Selbsthilfewerkstatt für Fahrräder in Dresden. An der TU-Dresden gab es eine offene Werkstatt für Studenten und schon Anfang der 90er Jahre gründete sich ein ähnlicher Verein in den Räumen des Umweltzentrums in Dresden.

Der letztgenannte Verein löste sich im Winter 1996 auf-

grund verschiedenster Gründe auf. Dies war ein Glücksfall für uns, da der Verein sein Eigentum, laut Satzung, einem ähnlich arbeitenden Projekt überschreiben musste. Somit hatten wir gleich am Anfang eine relativ gute Basis, um eine Selbsthilfewerkstatt zu betreiben. Unser Ziel ist es, technisch unerfahrenen Menschen die Möglichkeit und das Werkzeug zu geben, ihre Fahrräder (unter Anleitung) selbst instand zu halten und damit ihre Mobilität ohne hohe Kosten für Service und Neuteile (wir unterhalten ein Gebrauchtteilelager) zu sichern.

Im ersten Jahr unserer Tätigkeit bekamen wir noch jede Menge fachlicher Unterstützung von unseren, wenn auch indirekten, Vorgängern. Sie berieten uns in Fragen der Werkstattausstattung und gaben uns viele wertvolle Hinweise und Ratschläge, einen Verein zu organisieren und den Vereinszweck in die Tat umzusetzen. Mittlerweile sind sogar einige der damaligen Mitglieder in unseren Verein eingetreten.

Derzeit zählen wir 12 aktive Mitglieder, welche die Öffnungszeiten der Vereinsräume an Samstagen, die Termine der mobilen Einsätze und die Kursangebote abdecken. In den letzten Jahren vertieften wir unsere Kontakte zu anderen kulturellen und sozialen Einrichtungen, zu Stadtteil- und Bürgerinitiativen, aber auch zu verschiedensten Fahrradläden und technischen Ausstattern.

Ein Meilenstein innerhalb unserer Geschichte war die Bewerbung um Fördergelder für einzelne Projekte, so gelang es uns, bei der Bundesinitiative „wir... hier und jetzt“ Gelder für die Organisation und Durchführung eines

Frauenselbsthilfekurse zu bekommen. Durch die Förderung der Bundesinitiative „wir... hier und jetzt“ wurden wir animiert, den damals geförderten Frauenselbsthilfekurs halbjährlich weiterzuführen, so dass wir derzeit den 6. Kurs mit interessierten Frauen durchführen und auch schon Anmeldungen für weitere Kurse haben.

Ein weiterer Meilenstein in unserer Vereinsgeschichte war die Einrichtung eines Arbeitsplatzes für eine Person, um auch an Werktagen für unsere Besucher zu öffnen.

Seit Dezember 2004 haben wir einen fest angestellten Mitarbeiter, welcher an drei Tagen in der Woche die Werkstatt für unsere Besucher öffnet, dadurch entsteht auch der erhöhte Verschleiß unserer Werkzeuge.

Die Besucherzahlen während der Woche sprechen für diesen, anfänglich finanziell riskanten Schritt. Die ehrenamtliche Tätigkeit der VereinsmitgliederInnen ist durch den Angestellten jedoch nicht begrenzt worden, im Gegenteil, es sind andere Aufgaben- und Tätigkeitsfelder entstanden und vertieft worden, wie z.B. Buchhaltung, Verkehrserziehung, Trainings und Selbsthilfekurse.

Durch entstandene Kontakte zu verschiedensten sozialen Einrichtungen der Stadt, bewarben wir uns 2005 im Rahmen der Ausschreibungen für LOS-Projekte in Dresden Gorbitz wiederum um Fördergelder zum Aufbau einer Selbsthilfewerkstatt in Gorbitz. Es gelang uns auch da Förderungen zu bekommen und zusammen mit dem Kinder- und Jugendhaus Gorbitz eine Fahrradselbsthilfewerkstatt in diesem Stadtteil ins Leben zu rufen.

Die Gorbitzer Werkstatt „Räderwerk“ öffnet derzeit 2x in der Woche und wird ausschließlich von Gorbitzer Bürgern betrieben. Ihre Mitarbeiter werden von uns, in technischen und organisatorischen Dingen beraten. Sie



## Nr. 31: Fahrradselbsthilfewerkstatt, mobiler Bereich – Seite 2

werden aber auch zu gemeinsamen Aktionen und Workshops eingeladen.

Das wir als die Fahrradselbsthilfewerkstatt e.V. auf verschiedenen Stadtteilfesten präsent sind, hat eine lange Tradition.

Die Idee einer mobilen Werkstatt entstand in den ersten Jahren der Vereinsgeschichte.

Ziel war es, eine Möglichkeit zu finden, während der Sommermonate auch RadfahrerInnen vor Ort Rat und Hilfe anzubieten.

So legten wir uns einen zweiten Satz von Werkzeugen, da wir die Werkstatt ja nicht schließen wollten, und einen kleinen Fahrradanhänger zum Transport der Werkzeuge zu und nahmen Kontakt zu den Veranstaltern verschiedener Stadtteilfeste auf. Unsere ersten mobilen Erfahrungen konnten wir auf den von der Grünen Liga organisierten Stadtteilfesten in verschiedenen alten Dorfkernen des Stadtgebietes sammeln.

Wir stellten auf diesen Veranstaltungen immer wieder ein großes Interesse an unseren Angeboten fest, so dass wir beschlossen, den mobilen Bereich des Vereins auszubauen und inhaltlich zu erweitern. Die mobile Werkstatt kommt nun neben den oben genannten Veranstaltungen, auch vermehrt zu inhaltlichen Themen (Verkehrserziehung, usw) zum Einsatz.

Nur ist in der Zwischenzeit unser Hänger zu klein geworden, so dass wir planen, die anstehende Aufgaben mit einem Lastenrad und dem Hänger zu bewältigen und damit auch weiterhin nicht auf Autos angewiesen zu sein.

### Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Wir sollten von der Jury ausgewählt werden, da wir als Verein, die einzige über Jahre konstant arbeitende Fahrradselbsthilfewerkstatt in Dresden betreiben, unser Angebot ständig überarbeiten und erweitern, und den uns bekannten Wünschen und Bedürfnissen der Radfahrer in Dresden anpassen.

### Träger

→ Fahrradselbsthilfewerkstatt Dresden e. V.

### Info/Ansprechpartner

→ G.Hoffmann & E.Deutschmann  
Katharinenstrasse11  
Dresden 01099  
03 51/6 56 75 15  
radschlagdresden@yahoo.de  
www.radschlag.de.vu



## Nr. 32: FahrradSelbsthilfeWerkstatt

→ Das Team der FahrradSelbsthilfeWerkstatt ermöglicht es allen Radfahrenden, ihr Zweirad unter fachkundiger Anleitung selbst zu reparieren. Vorkenntnisse sind nicht nötig. Auf einer Fläche von 200m<sup>2</sup> halten wir Montageplätze, sämtliches Werkzeug und zahlreiche gebrauchte Ersatzteile vor. Finanziert durch Semesterbeiträge der TU-Studierenden und Spenden der Werkstattnutzer verhelfen wir täglich bis zu 40 Gästen zu budget- und umweltfreundlicher Mobilität. Gleichzeitig fördern wir die Auseinandersetzung mit Fahrradtechnik.

### Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Unterstützung bei der Reparatur von Fahrrädern
- **Bisherige Ergebnisse:** 15 Jahre mit durchschnittlich 2.000 Besuchern/Jahr
- **Finanzierung:** Semesterbeiträge und Spenden
- **Zeitraum:** 1992 bis heute

### Ausführliche Beschreibung:

In Zusammenhang mit der Einführung des Semestertickets in Braunschweig entstand die Idee, auch und gerade die radfahrenden Studierenden an der Förderung umweltfreundlichen Verkehrs teilhaben zu lassen. Per Urabstimmung beschloß eine TU-Vollversammlung im Mai 1992, künftig einen zusätzlichen Semesterbeitrag von 3,90 DM (mittlerweile 2€) zu erheben, so dass seither durch die Fahrrad- und Verkehrs-AG des AStA der TU (FVAG) der Betrieb einer FahrradSelbsthilfeWerkstatt finanziert werden kann. In einer universitätsnahen Halle unterstützen unter der Leitung eines festangestellten Koordinators 10-15 ehrenamtlich tätige HelferInnen (meist Studierende) die Besu-

cher bei allen Fragen der Fahrradreparatur. Die Werkstatt ist täglich geöffnet, dabei ist der Montag Frauen vorbehalten, um häufig noch vorhandene Berührungängste abzubauen.

Durch die Eigenarbeit der Radbesitzer und den großen Bestand an gebrauchten Ersatzteilen ist die Reparatur sehr kostengünstig. Dies ist vor allem für weniger solvente Bevölkerungsgruppen beziehungsweise Besitzer älterer Fahrräder oft die einzig vertretbare Möglichkeit, Mobilität auf 2 Rädern zu erhalten. Regelmäßig finden außerdem Technik- und Anhängerbaukurse statt, jährlich im Mai veranstaltet die FVAG einen großen Fahrradflohmkt, wo auf der eigens gesperrten Straße vor der Werkstatt mehrere hundert



Räder und viele Ersatzteile den Besitzer wechseln. Der Flohmkt steht allen, die nichtgewerblich verkaufen wollen, anmelde- und gebührenfrei zur Verfügung.

Außerdem arbeitet die FVAG in Abstimmung mit dem ADFC auf planerischer Ebene an der Förderung des städtischen Radverkehrs, in regelmäßigen Treffen mit Vertretern von Politik und Verwaltung bringen wir – auch als

Sprachrohr der mehr als 10.000 Studierenden in Braunschweig – unsere Erfahrung ein.

### Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Durch die Arbeit der Fahrrad- und Verkehrs-AG wird den Studierenden der TU, aber auch allen anderen Braunschweiger Radfahrenden eine sehr preiswerte und gleichzeitig lehrreiche Reparaturmöglichkeit geboten. Auf diese Weise leisten wir seit 15 Jahren einen nicht unwesentlichen Beitrag zur Förderung umweltfreundlichen Verkehrs. Die Verknüpfung des Semestertickets mit der finanziellen Förderung des Radverkehrs ist von bestechender Logik und genießt eine hohe Akzeptanz.

### Träger

- Fahrrad- und Verkehrs-AG des AStA der TU Braunschweig (FVAG)

### Info/Ansprechpartner

- Herr Vohl  
Katharinenstraße 1, 38106 Braunschweig  
0531.576636  
fvag@tu-bs.de, www.fvag-bs.de



## Nr. 33: Errichtung einer Bikesportanlage in Essen

→ Zur Steigerung der Attraktivität der Benutzung von Fahrrädern im öffentlichen Straßenverkehr auf eine lange Sicht bezogen, mit Einbeziehung der fahrtechnischen Schulung von Radfahrern entsteht in Essen eine Bikesportanlage, die sich dem Gelände anpasst und einen parkähnlichen Charakter aufweist.

### Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Bau einer wettbewerbsfähigen Anlage in einem sensiblen Landschaftsraum.
- **Bisherige Ergebnisse:** Sämtliche Träger und Beteiligte sind eingebunden. Ausführung läuft über die EABG (Essener Arbeit und Beschäftigungsgesellschaft).
- **Finanzierung:** Stadt Essen, Grün und Gruga, so wie Sponsoring Fa. Hirsch, Essen
- **Zeitraum:** Ausführung im August 2007

### Ausführliche Beschreibung:

→ Radfahrer haben im Straßenverkehr von heute mit einem gesteigerten Anspruch an ihre Fahrtechnik zu tun und werden bei der Erlernung der erforderlichen Radbeherrschung oft allein gelassen und dem Straßenverkehr unvorbereitet ausgesetzt. Das Beherrschen des Fahrrads ist heutzutage, beim gesteigerten Verkehrsaufkommen, besonders wichtig. Dies gilt besonders für Kinder, ist aber auch bei Jugendlichen und Erwachsenen von großer Bedeutung. Mit der Errichtung einer Bikesportanlage in Essen soll die Möglichkeit gegeben werden, die Grundfähigkeiten der Radbeherrschung außerhalb des Straßenverkehrs zu schulen. Hierfür bieten sich im besonderen BMX Räder und Mountainbikes an. Die Anlage erlaubt es aber auch, mit herkömmlichen Fahrrädern die

Strecken zu befahren und damit eine Schulung der Fahrradbeherrschung zu erzielen. Der große Vorteil diese Anlage besteht darin, dass sie frei zugänglich sein wird und kostenlos genutzt werden kann. Durch eine spielerische Art erlangt der Benutzer Fähigkeiten bei der Fahrradbeherrschung, die er auch im Straßenverkehr nützlich anwenden kann.

Die Anlage wird gemeinsam mit dem Landschaftsarchitekten Helmut Fox und dem Mountainbike und BMX Streckenbauer Oliver Fuhrmann so geplant und gebaut, dass sie sich dem gegebenen Gelände anpasst und sich mit ihrer Gestaltung als parkähnliches Areal auch Menschen/Anwohnern erschließt, die mit dem Fahrrad an sich nicht viel zu tun haben.

Das Projekt wird begleitet von dem Radsportverein SV Steele 1911 vor Ort, der in die Planung miteinbezogen wurde und nach Beendigung der Bauphase die Anlage sportlich betreuen wird.

Die Anlage kann in Zukunft von Fahrradfahrern genutzt werden und bietet sich auch ideal für Schulen und Vereine an, um Kooperationen einzugehen. Im Großen und Ganzen zielt diese Anlage auf die Steigerung der Fahrradnutzer im gesamten Stadtbereich. Die Kinder und Jugendlichen von heute, die mit ihren BMX Rädern und Mountainbikes Spaß haben im Gelände zu fahren, werden die Erwachsenen von morgen sein, die mit dem Fahrrad auch Kurz- und Mittelstrecken bewältigen und damit auf das Auto als Verkehrsmittel verzichten.

### Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Dieses Projekt ist ein Beispiel für die konstruktive Zusammenarbeit vieler Beteiligter, um eine wettbewerbsfähige Anlage realisieren zu können.

### Träger

→ Stadt Essen, Grün und Gruga

### Info/Ansprechpartner

→ Herr Wecking  
Velauer Straße 74  
45472 Mülheim  
02 08/37 07 07  
hans-juergen.wecking@gge.essen.de



## Nr. 34: Radkultur auf dem Haselnusshof – Seite 1

→ Die Familie Starck bietet auf dem Haselnusshof im Altmärkischen Dorf Binde ein radtouristisches Kompaktangebot: Sohn Christian baut hochwertige Fahrräder, repariert und renoviert alte Räder, Vater Jürgen führt per Rad durch die Natur und Mutter Traudis Gebiet ist Gartenkultur und Ernährung. Naturnah übernachten Gäste in der „Lille Villa“ auf dem Bauernhof.

### Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Entwicklung von Gästeangeboten rund um die Themen Rad und Natur
- **Bisherige Ergebnisse:** Radwerkstatt, geführte Radreisen, Gartenkultur und Ernährung auf einem alten Bauernhof



### Ausführliche Beschreibung:

→ Ein Familienunternehmen der besonderen Art ist der Haselnusshof im Altmärkischen Dorf Binde. Den 26-jährigen Unternehmensgründer der „Radkultur“ zog es nicht, wie viele seiner Altersgenossen, die in der ländlichen Altmark aufwuchsen, in die Ferne. Er blieb, kaufte einen alten Bauernhof und verwirklicht sich in seiner Fahrradwerkstatt.

Hohe Qualität und Liebe zum Detail zeichnen seine Reparaturen aus. Alte, stabile Fahrräder rüstet er mit modernen Elementen aus, so dass liebgewordene Drahtesel ihren Besitzern immer wieder gute Dienste leisten. Ein Besuch in der „Radkultur- Werkstatt“ ist allein schon ein Erlebnis; den jungen Mechaniker zu sehen, wie er sich regelrecht sinnlich mit Narbendynamo, Scheibenbremse u.a. beschäftigt. Christian Starck schließt auch Pflegeverträge für Fahrräder ab; regelmäßige Durchsichten, die sonst für Autos üblich sind. Wenn Vater Jürgen Starck eine Gruppe von Naturfreunden durch die weiten Wiesen, Felder und Wälder der nördlichen Altmark führt, lässt so mancher sein eigenes Rad stehen und probiert ein von Christian gebautes aus.

Jürgen und Christians Mutter Traudi engagieren sich seit Jahren für den BUND und das Projekt „Grünes Band“, das in einmaliger Weise Natur, Kultur und Geschichte verbindet. Hier eröffneten sie mit dem Haselnusshof die erste Anlaufstelle für Radwanderer am Grünen Band. Auf eigens erkundeten Fahrradtouren erläutert Jürgen Starck, wie die ehemalige innerdeutsche Grenze ausgesehen hat und wie sich in ihrem Schatten die wertvolle Natur des Grenzraumes entwickeln konnte. Start und Ziel der Touren, für die sich Radler aus allen Teilen Deutschlands interessieren, ist oft der Haselnusshof auf dem alle drei



## Nr. 34: Radkultur auf dem Haselnusshof – Seite 2

Starcks leben.

Gäste sind stets willkommen und erfahren von Traudi Starck viel über gesunde Ernährung und Gartenkultur. Den großen Bauerngarten hat sie wieder kultiviert, um ihre Familie und die Gäste mit frisch geernteten Kräutern und Gemüse zu verwöhnen. Wer länger bleiben möchte, kann im roten Holzhaus „Lille Villa“ übernachten, denn Starcks gehören zum ADFC -Projekt Dachgeber. Die Radelpause nutzen die Gäste für Besuche am 55 Meter tiefen Arendsee, der romanischen Klosterkirche und für einen Fahrradcheck in Christians Werkstatt.

### Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

Das Innovations- und Gründerzentrum Altmarkkreis Salzwedel schlägt das Projekt Haselnusshof zur Auszeichnung vor, weil dort eine kompakte, aus mehreren Teilangeboten zu-sammengefügte touristische Leistung entstanden ist, die qualitativ besonders hochwertig ist.

Das Engagement und die Einsatzbereitschaft der Familie Starck für radtouristische Vorhaben des Altmarkkreises Salzwedel ist außerordentlich hoch.

Die Struktur des Haselnusshofes als Familienunternehmen ist auf Langfristigkeit orientiert, so dass ausbleibende Förderungen das Vorhaben nicht gefährden würden.

### Träger

➔ Christian Starck

### Info/Ansprechpartner

➔ Christian Starck  
Dorfstraße 14  
29416 Binde  
06186/1605  
G.Maxeiner@online.de

## Natur erleben am Grünen Band in der Altmark



*Auf einer Fahrradtour mit Jugendlichen erläutert Jürgen Starck, wie die ehemalige innerdeutsche Grenze ausgesehen hat und wie sich in ihrem Schatten die wertvolle Natur des Grünen Bandes entwickeln konnte. Im Hintergrund rechts sind noch Reste des Grenzzauns zu sehen.*



*Traudi und Jürgen Starck beim Pegelmessen in den Kusebruchwiesen. Auch hier hat der BUND Flächen angekauft. Diese sollen langfristig wiedervernässt werden.*

## Nr. 35: „Unsere große Radlerinitiative“

➔ *Umbau von Triebwagen der Baureihe Regio-shuttle BR 650 zum Rad-Shuttle. Die Rad-Shuttles werden gezielt und besonders an Wochenenden eingesetzt. Transport von maximal 15 Fahrrädern nach Umbau möglich, vorher nur 5. Damit haben wir die Möglichkeit der Fahrradmitnahme in landschaftlich schönen und für Radler gut erschlossenen Bedienungsgebieten der Erfurter Bahn verbessert.*

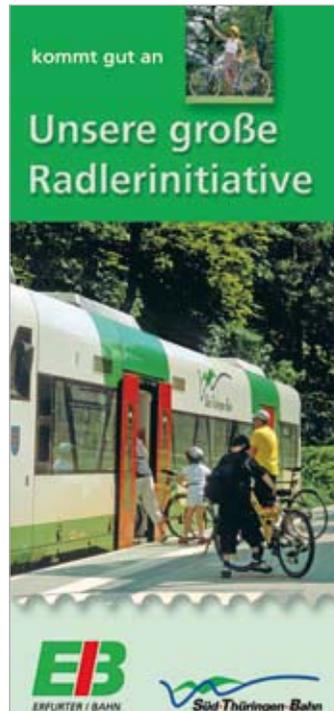
### Kurze Projektbeschreibung:

- ➔ **Ziel:** Erhöhung der Fahrradmitnahme in den Zügen der Erfurter Bahn
- ➔ **Bisherige Ergebnisse:** Umbau von 10 Triebwagen
- ➔ **Finanzierung:** Eigenfinanzierung
- ➔ **Zeitraum:** Herbst 2007 bis Sommer 2007

### Ausführliche Beschreibung:

➔ Bis zum heutigen Zeitpunkt wurden in der Werkstatt der Erfurter Bahn 10 Triebwagen der Erfurter Bahn (EB) und unseren Tochterunternehmen Südthüringenbahn (STB) radlerfreundlich umgebaut. Bisher stand nur der Platz neben den Toiletten zur Fahrradmitnahme zur Verfügung, jetzt werden 3 Sitzreihen pro Seite entfernt und dafür 5 Klappsitze mit Wandhalterung eingebaut. Hierbei unterscheiden wir zwischen einseitigem und zweiseitigem Umbau. Der Triebwagen verliert lediglich einen Sitzplatz pro Seite. Zusätzlich wurden Befestigungsgurte für einen sicheren Stand der Räder angebracht. Für Radler, die stehen möchten, gibt es zudem Haltestangen und Schlaufen. Wir können damit die Fahrradkapazität beim zweiseitig umgebauten Triebwagen bis 15 Fahrräder erhöhen.

Gerade an den Eisenbahnstrecken der Erfurter Bahn und der STB haben wunderschöne Radwanderwege



eine lange Tradition. So erreichen Sie mit uns zum Beispiel den Unstrut-Werra-Radweg, Gera-Radwanderweg, Werratal-Radwanderweg, Saaletal-Radwanderweg, oder den Main-Radwanderweg, um nur einige zu nennen. Deshalb war es nicht verwunderlich, dass eine Vielzahl von Fahrgastanfragen und Anregungen rund um den Fakt der bequemen und komfortableren Fahrradmitnahme eingingen.

Wir haben die Anfragen ernst genommen!

### Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

➔ Wir haben die Anfrage unserer Fahrradfahrer ernst genommen. Es wurde gegrübelt, gerechnet und letztendlich umgebaut.

Wir wollen, dass unsere Kunden rundum zufrieden sind.

### Träger

- ➔ Erfurter Bahn GmbH

### Info/Ansprechpartner

- ➔ Andreas Galle  
Am Rasenrain 16  
99086 Erfurt  
0361/74207 13  
planung@erfurter-bahn.de  
www.erfurter-bahn.de



## Nr. 36: Öffentliche Fahrräder – Fahrradmietpunkt – Seite 1

→ Der Fahrradmietpunkt ist eine Kombination aus Vermietautomat und Fahrradständer für vier Mietfahräder. Durch seine kompakte Ausführung (Grundfläche in Europalettengröße) beansprucht er nur wenig Verkehrsfläche und gewährleistet gleichzeitig eine gute Zugänglichkeit zu den Fahrrädern. Der Fahrradmietpunkt ist für beliebige Fahrradtypen geeignet. Die Schnittstelle bildet ein Adapter am Lenker, mit dem nahezu jedes Fahrrad ausgerüstet werden kann. So können die Fahrräder den lokalen Anforderungen entsprechend gewählt werden. Der Fahrradmietpunkt kommt ohne äußere Anschlüsse an das Strom – oder Telefonnetz aus und kann ohne Tiefbauarbeiten an vielen Stellen – auch probeweise zum Testen der Nachfrage – aufgestellt werden. Größere Vermietstationen lassen sich mit mehreren Fahrradmietpunkten modular aufbauen. Mit Solarmodulen ausgestattet, kann der Mietpunkt als energieautarke Ladestation eingesetzt werden.

### Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Entwicklung und Umsetzung eines innovativen Fahrradvermiet-Systems besonders geeignet für die Ergänzung des ÖPNV
- **Bisherige Ergebnisse:** Entwicklung der Idee bis zur Designstudie, Technisches Konzept in wesentlichen Fragen abgeschlossen, Akquise von Pilotstädten
- **Finanzierung:** Bisher Eigenmittel, künftig Fördermittel, Sponsorengelder, Partner
- **Zeitraum:** 2007-2009

### Ausführliche Beschreibung:

→ Mit öffentlichen Fahrrädern könnte die Fahrradnutzung in Innenstädten deutlich gesteigert werden. Durch entsprechendes Systemdesign kann insbesondere die intermodale Fahrradnutzung stark erhöht werden. Fahrräder, die an Knotenpunkten des öffentlichen



Verkehrs, wie Bahnhöfen und Umsteigestationen sowie Parkplätzen und Parkhäusern angeboten werden, vereinfachen die kombinierte Fahrradnutzung erheblich. So können sich die Vorteile der einzelnen Verkehrsträger

optimal ergänzen: lange Wege mit dem ÖPNV oder Auto und kurze Wege (im Zielgebiet / auf der letzten Meile) mit dem Fahrrad. Die Attraktivität dieser Mobilitätsdienstleistung hängt u. a. stark von den Nutzungskonditionen und dem Gebrauchswert der Fahrräder ab. Sie ist besonders attraktiv, wenn eine zeitlich begrenzte Fahrradnutzung Kunden des ÖPNV und Nutzern von gebührenpflichtigen Parkplätzen kostenlos angeboten wird. Durch stabile, verschließbare Transportboxen an den Fahrrädern steigt ihr Gebrauchswert, da sie damit einen ähnlichen Nutzen wie die Autos mit ihren Kofferräumen haben. So wird beispielsweise das etappenweise Einkaufen in mehreren Geschäften erleichtert, da der Einkauf nicht von einem zum nächsten Laden mitgenommen werden muss.

Der neuartige Fahrrad-Mietpunkt ermöglicht eine kostengünstige und flexible Realisierung von öffentlichen Fahrrad-Vermietsystemen. Der Fahrrad-Mietpunkt ist ein Vermietautomat, der in der Grundausführung Platz für vier Fahrräder bietet. Größere Fahrrad-Vermietstationen können modular mit mehreren Fahrrad-Mietpunkten gebildet werden. Der Fahrrad-Mietpunkt ermöglicht die Verwendung verschiedener Fahrradtypen. Da der Fahrrad-Mietpunkt kein Fundament und keine Anschlussleitungen benötigt, können Vermietstationen einfach und kostengünstig auf- und abgebaut werden, wodurch das Fahrradangebot schnell an die Nachfrage angepasst werden kann (lernende Infrastruktur). So verbindet der Fahrrad-Mietpunkt die Vorteile der klassischen Fahrrad-Vermietstationen mit der Flexibilität und Kosteneffizienz neuerer stationsloser Systeme wie Call-a-Bike.

Durch das gezielte Angebot von öffentlichen Fahrrädern in Städten könnten viele Autofahrten vermieden oder verkürzt werden, wodurch insbesondere die Innenstädte

## Nr. 36: Öffentliche Fahrräder – Fahrradmietpunkt – Seite 2

entlastet werden würden. Darüber hinaus bieten öffentliche Fahrräder eine sehr kostengünstige Möglichkeit, die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs zu steigern.

Das Fahrradmietpunktsystem könnte mehrere Funktionen erfüllen:

- Angepasstes Verkehrsmittel für Innenstädte, in der Variante des Einkaufsfahrrades durch Ausstattung mit einer Transportbox speziell für den Besuch mehrerer Einzelhandelsgeschäfte geeignet
- Ergänzung des Bahn-, Bus-, Auto- und Schiffsverkehrs (intermodale Nutzung)
- Steigerung des Gebrauchswertes einer ÖPNV-Zeitkarte
- Schließen von räumlichen und zeitlichen Lücken des öffentlichen Verkehrs
- Anbindung abgelegener Orte und Veranstaltungen an den öffentlichen Verkehr oder an Parkplätze
- Fahrräder für Touristen in Städten oder ländlichen Urlaubsgebieten
- Dienstfahrräder für Angestellte der öffentlichen Verwaltung
- Verkehrsmittel für große Universitäts- und Wissenschaftsgelände

Zum Klima-Bündnis:

Das Klima-Bündnis / Alianza del Clima e.V. ist eine globale Partnerschaft zum Schutz des Weltklimas und ein Netzwerk zwischen rund 1.400 europäischen Städten und den indigenen Völkern der Amazonas-Regenwälder.

Seine Ziele sind die Verringerung der klimaschädigenden Treibhausgas-Emissionen auf ein nachhaltiges Niveau in den Industrieländern des Nordens und der Schutz der Regenwälder im Süden des Planeten. Weitere Informationen unter [www.klimabuendnis.org](http://www.klimabuendnis.org)



### Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Die bisherige Entwicklung des Fahrradmietpunktes wurde ausschließlich aus Eigenmitteln betrieben. Erfahrungen bei öffentlichen Präsentationen zeigten uns, dass für dieses System sowohl wachsendes Interesse als auch Bedarf besteht. Um die Idee Investoren und Kommunen oder Verkehrsgesellschaften und möglichen Partnern überzeugend und anschaulich vorzustellen, ist in der nächsten Entwicklungsphase ein Prototyp des Fahrradmietpunktes dringend erforderlich. Dieser Prototyp könnte mit dem Preisgeld des Wettbewerbs finanziert werden. Die Auszeichnung selbst wäre darüberhinaus bei der Partnersuche sehr vorteilhaft. Das Projekt unterscheidet sich stark von bisher in Deutschland bekannten Systemen, die sich auf die Zentren weniger Großstädte beschränken. Es könnte dem Radverkehr in den Städten neue Impulse verleihen und dem ÖPNV-Nutzer aber auch dem PKW-Fahrer zu neuer Flexibilität bei geringen Kosten verhelfen.

### Träger

→ Klima-Bündnis / Alianza del Clima e.V.

### Info/Ansprechpartner

→ Dr. Dag Schulze  
Galvanistrasse 28  
60486 Frankfurt am Main  
069 71 71 39 24  
[d.schulze@klimabuendnis.org](mailto:d.schulze@klimabuendnis.org)



# Nr. 37: Bau einer Seilfähre (Lift) für Radfahrer über die Fulda

➔ Mit dem Lift und der damit verbundenen Verlegung des Hessischen Fernradweges R1 soll ein gefährlicher Streckenabschnitt mit einer Steilstrecke, der bisher auf der Kreisstraße zwischen Binsförth und Beiseförth verläuft, umgangen werden. Gleichzeitig erhofft man sich eine Attraktivitätssteigerung des R1.

## Kurze Projektbeschreibung:

➔ **Ziel:** Mit der geplanten Seilbahn soll der Fluss „Fulda“ überquert werden.

➔ **Bisherige Ergebnisse:** Nach einer offenen Funktionalausschreibung wurde der Auftrag zum Bau vergeben.

➔ **Finanzierung:** je 15.000,- € die Gemeinden Morschen und Malsfeld, 70.000,- € Land Hessen

➔ **Zeitraum:** Herbst 2007

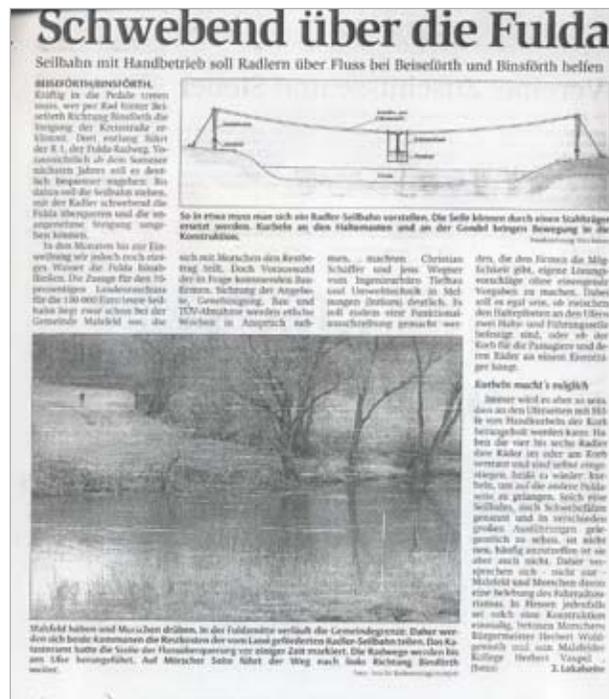
## Ausführliche Beschreibung:

➔ Der inzwischen zu den beliebtesten Radwegen in Deutschland gehörende R1 führt durch das landschaftlich wunderschöne Fuldata und in unserer Gemeinde größtenteils auf gut ausgebauten Wirtschaftswegen abseits klassifizierter Straßen.

Lediglich zwischen dem Morschener Ortsteil Binsförth und dem Malsfelder Ortsteil Beiseförth war aufgrund schwieriger Topographie eine Verlegung abseits klassifizierter Straßen nicht möglich und der Radweg führt hier über die K 131 durch ein Waldstück mit einer Steilstrecke von rd. 10 % Gefälle / Steigung. Diese Strecke stellt insbesondere für Familien mit Kindern eine nicht unerhebliche Gefährdung dar.

Im Rahmen der in Binsförth laufenden Flurbereinigung

wurden im Fuldata beidseitig der Fulda neue Wirtschaftswegen angelegt, die jetzt für die Radfahrer durch den Lift verbunden werden sollen. Damit wird dann zwischen Binsförth und Beiseförth eine abseits klassifizierter Straßen auf neuen Wirtschaftswegen verlaufende R1 - Trasse mit einem besonderen Höhepunkt in Form des Fuldaliftes geschaffen.



Der Lift soll vier Personen mit Fahrrädern gleichzeitig befördern und wird von den Radlern selbst durch eine Handkurbel bedient. Nähere Einzelheiten sind aus den

beigefügten Konstruktionsskizzen und dem Pressebericht ersichtlich.

## Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

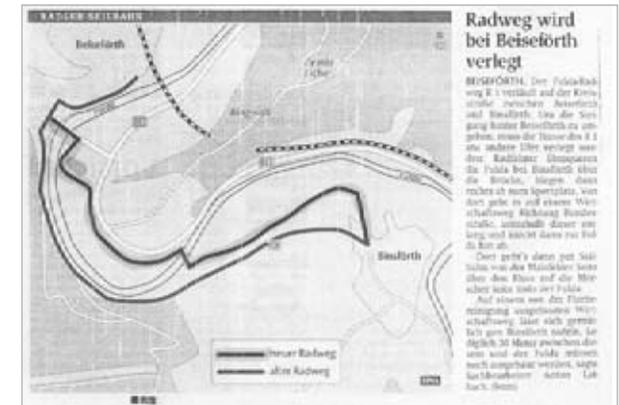
➔ Wir sind der Meinung, dass unser Projekt eine Innovation ersten Ranges darstellt, da nach unserer Kenntnis etwas Vergleichbares bisher noch nicht existiert. Neben der Zweckdienlichkeit dürfte hier der Spaßfaktor insbesondere für Familien mit Kindern besonders hervorzuheben sein.

## Träger

➔ Gemeinde Morschen und Gemeinde Malsfeld

## Info/Ansprechpartner

➔ Gemeindeverwaltung Morschen  
Herr Raabe  
In der Haydau 2  
34326 Morschen  
05664-949416  
bauamt@morschen.de



## Nr. 38: Radlust – Fahrradkommunikation – Seite 1

→ Werbung und Kommunikation im Radverkehr werden sträflich vernachlässigt. Es gibt ganz wenige kommunale und Länderbeispiele. Um den Markt in Bewegung zu bringen, braucht man professionelle Werbung und Kommunikation. Dafür müssen Bund, Länder, Kommunen und die Fahrradwirtschaft endlich ausreichend Mittel bereit stellen. Neben Geld sind aber auch fehlende Ideen das Problem. Hier bietet das Projekt zahlreiche kreative Optionen (Texte, Bilder, Slogans) an, die beispielhaft zeigen, wie Werbung und Kampagnen gehen könnten.

### Kurze Projektbeschreibung:

→ **Ziel:** Verdopplung des deutschen Radverkehrs durch eine Werbe- und Kommunikationskampagne; beispielhaftes Aufzeigen relevanter Werbe/Kampagnen inhalte in einer Ausstellung und Broschüre

→ **Bisherige Ergebnisse:** Präsentation bei Velo-City in München 12–15.6.07, Präsentation beim ev. Kirchentag in Köln 6.–8.6.07, Präsentation beim Street Life Festival in München 9.–10.6.07. Präsentation bei der IFMA in Köln im September, Kooperation mit ADFC und VCD Bundesverbänden und "fairkehr Geschäftsstelle".

→ **Finanzierung:** Eigenmittel und 35.000 € durch BMU, 5.400 € aus Spenden der Universität Trier

→ **Zeitraum:** Beginn der Vorbereitungen seit November 2006, Abschluß der Redaktions-, Grafik- und Druckarbeiten 04.06.07, Laufzeit der Ausstellung bis Ende 2007, ggf. Verlängerung bei erweiterter Finanzierung



### Ausführliche Beschreibung:

→ Nach gründlicher Recherche der bisherigen Autowerbung, ÖV-Werbung und Fahrrad(nicht)werbung und historischer Vorbilder für Fahrradwerbung und Kommunikation wurde ein Lastenheft für eine Kampagne entwickelt

und exemplarisch in einer Ausstellung von 50 Werbeplakaten und einer Broschüre von ca. 100 Seiten Argumentationshilfe und Modellanregungen entwickelt. Maßgebliche Anregungen kamen von OB Ude (München) aus seinem preisgekrönten Buch „Stadtradeln“. Ganz in seinem auf Emotion und Kultur sowie Stadterleben abgestellten Stil wurden 6.000 Fahrradfotos gemacht bzw. beschafft und daraus 50 Plakate und 100 Seiten Broschüre gestaltet, die folgende Themen behandeln:

Radlust als Emotion; Stadtradeln, Fahrrad und Mobilitätssozialisation, generationenverbindendes Radeln, Natur und Umwelt, Fahrrad- und Städtetourismus, Fahrradwirtschaft, Fahrradtechnik, globale Fahrradwelt, Fahrradpolitik, Fahrradsystem, Verkehrs- und Fahrradlobby.

Mit faszinierenden Bildern, Slogans und Texten werden in diesen Themenfeldern jeweils prototypische Werbeplakate und Kommunikationsinhalte entwickelt und dargestellt.

Die 50 Plakate werden in einer Ausstellung in Format Din A 0 präsentiert, bei den Großevents (s.o.) in einer mobilen Fahrradprozession auf Fahrradanhängern montiert und mit 25 Fahrrädern (Leihfahrrädern der Fa. Nextbike) vorgeführt (ca. stündlich eine Runde), danach kann man die Ausstellungstafeln stationär anschauen.

Beim Kirchentag und Streetlife Festival werden so ca. 400.000 Menschen erreicht und für das Thema und die Radlust motiviert. Im Hintergrund geht es aber noch mehr um die Politik. Daher ist der medienwirksame Auftritt besonders wichtig und die Präsentation im Rahmen der Velo City Konferenz und der IFMA, denn da wird direkt die Politik erreicht.

Die große Hoffnung ist, daß dieser Impuls Folgeaktionen von Bund, Ländern, Kommunen und Fahrradwirt



## Nr. 38: Radlust – Fahrradkommunikation – Seite 2

schaft auslöst, dazu sollten dann vor allem Wettbewerbe von Film-, Design- und Werbehochschulen für die Erstellung von Plakatserien, Fernseh- und Filmspots sowie Dokumentar- und Spielfilmen (wie z. B. Beijing Bicycle oder die Filme von J. Tati) gehören. Auf diese Weise soll das Fahrrad auch mehr Eingang in die typischen Vorabendserien, in Krimis etc. finden und damit ähnlich raffiniert wie in der direkten und indirekten Autowerbung zu einer neuen Fahrradkultur beitragen. Die leider auf diesem Gebiet bislang sehr passive Politik und Fahrradwirtschaft sollen durch das Feuerwerk von Ideen begeistert und mobilisiert werden.

Dann kann tatsächlich der Fahrradverkehr in relativ kurzer Zeit verdoppelt und mittelfristig auch verdreifacht werden, völlig unabhängig von den sonst immer im Mittelpunkt stehenden infrastrukturellen Voraussetzungen.

### Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Weil es in dieser Form einmalig ist. Es hat ehrgeizige Ziele. Es eignet sich, im Medien- und Politikbereich nachhaltig Eindruck zu machen und die bisherige Blockade gegen eine umfangreiche Kampagne (die z. B. verhindert, dass aus dem NRVP ein breitenwirksamer Renner wird) aufzulösen. Es ist aufgrund der gründlichen Vorarbeit und des hohen studentischen Engagements sehr professionell aufgezogen und kann aufgrund der Konzeption als Wanderausstellung über die o.a. Events hinaus einen beträchtlichen Breiteneffekt erzielen. Es ist sehr selbstbewußt konzipiert, mit einem stark auf Emotion, Stadtkultur und Radlust abstellenden Sprach- und Bilderduktus.

Mit einer publikumswirksamen Prämierung würde sich nochmals ein wichtiger Multiplikatoreffekt ergeben. Inso-

fern sollte sich die Jury vor allem davon leiten lassen, ob sie sich der Grundlogik und Zielsetzung anschließen kann und dann auch die Kreativität und Professionalität anerkennen will.

Die Jury sollte sich in keiner Weise von der institutionellen „Prominenz“ des Projektleiters beeindrucken lassen. Entscheidend sind die Leistungen der Studenten. Es könnte sonst leicht ein Beigeschmack von „Vitamin“ B entstehen, weil Prof. Monheim natürlich die Szene und P3 sowie die AGFS gut kennt. Deswegen wäre es auch wichtig, im Falle einer Preisverleihung vorrangig die Studenten zum Einsatz zu bringen, entweder als komplette Gruppe (25) oder stellvertretend durch einige Gruppensprecher (beispielsweise zwei Studentinnen und zwei Studenten)



### Träger

→ Universität Trier- Raumentwicklung

### Info/Ansprechpartner

→ Prof. Dr. Heiner Monheim  
Univ. Trier, Raumentwicklung, 54286 Trier  
0651/2014550 (Uni),  
0228/217109 (priv. Bonn),  
0651/47270 (priv. Trier),  
0170/8048154 (mobil + Mailbox)  
heinermonheim@yahoo.de,  
monheim@uni-trier.de,  
fopra@radlust.info  
www.radlust.info



# Nr. 39: „Stadtra(t)deln Nürnberg & Dresden“ – Seite 1

➔ Von 2. bis 29. Juli 2007 radeln 19 Nürnberger Stadträte für die Aktion „Stadtra(t)deln Nürnberg & Dresden“ des Projekts „Nürnberg – intelligent mobil“. Die Stadträte sammeln vier Wochen lang in Dienst und Freizeit Radkilometer. So wollen sie den Bürgerinnen und Bürgern das Rad als Allroundtalent und Verkehrsmittel im Alltag schmackhaft machen. Damit es richtig spannend wird, treten diesmal die Halbmillionenstädte Nürnberg und Dresden gegeneinander an, die beide über einen 70köpfigen Stadtrat verfügen. Jede Fahrradfahrt zählt! Die „Stadtra(t)deler“ melden ihre erradelten Kilometer täglich an das Projektteam, das die Tagesleistung dann ins Internet stellt. Hier kann jeder verfolgen, wer mitradelt, welche Stadträte an der Spitze liegen und welche persönlichen Erfahrungen die Stadträte während des Wettstreits machen. Zudem gibt's die Ergebnisse des Wettstreits der Städte Nürnberg/ Dresden. Als extra Schankerl für die Umwelt schreibt die N-ERGIE Aktiengesellschaft pro erradeltem Kilometer 50 Cent gut. Die drei Sieger bestimmen dann gemeinsam, welchem ökologischen Zweck die erradelte Summe zu Gute kommt.

## Kurze Projektbeschreibung:

- ➔ **Ziel:** Vertreter der Ratsgremien Nürnberg und Dresden wollen den Bürgerinnen und Bürgern ihrer beiden Städte als Vorbild dienen, damit künftig noch mehr kurze und mittlere Strecken mit dem Fahrrad zurückgelegt werden.
- ➔ **Bisherige Ergebnisse:** Bereits 2005 und 2006 wurde ein „Stadtra(t)deln“ in Nürnberg durchgeführt. Beide Aktionen erregten viel Aufmerksamkeit in der Öffentlichkeit und animierten zahl-

reiche Bürgerinnen und Bürger, aufs Rad umzusteigen. Die gesponsorten 30 bis 50 Cent pro erradeltem Kilometer wurden 2005 für eine Bachrenaturierung und 2006 für die Pflanzung von 7 Eichen eingesetzt.

- ➔ **Finanzierung:** Nürnberg: Gelder für Öffentlichkeitsarbeit (Plakate und Internet) von der Stadt, Kilometerpauschale durch einen Sponsor
- ➔ **Zeitraum:** 02. – 29. Juli 2007



## Ausführliche Beschreibung:

➔ Beim „Stadtra(t)deln Nürnberg & Dresden“ radeln 19 Nürnberger Stadträte vier Wochen lang, was das Zeug hält. Bereits 2005 und 2006 sammelten Nürnberger Ratsmitglieder bei „Stadtra(t)deln“ und „Stadtra(t)deln & Co.“ viele, viele Radkilometer und Geld für einen ökologischen Zweck. Bei Bürgerinnen und Bürgern erregten die Aktionen große Aufmerksamkeit und manch einer setzte sich dem Vorbild der Räte folgend auch mal wieder aufs Rad. Weil die Aktionen so erfolgreich waren und die Stadträte viel Spaß am Radelwettbewerb hatten, wird 2007 wieder geradelt.

Damit es richtig spannend wird, treten diesmal die Halbmillionenstädte Nürnberg und Dresden gegeneinander an. Beide Städte verfügen über einen 70köpfigen Stadtrat, so dass eine vergleichbare Ausgangssituation und Chancengleichheit für den Wettstreit besteht.

Vom 2. bis 29. Juli 2007 treten nun 19 Nürnberger „Stadtra(t)deler“ in die Pedale, egal ob auf dem Weg ins Büro, zur Sitzung oder in der Freizeit. Ziel ist es, den Bürgerinnen und Bürgern das Rad als Allroundtalent und Verkehrsmittel im Alltag schmackhaft zu machen. Damit noch mehr kurze und mittlere Strecken mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Denn etwas die Hälfte aller Wege, die in Nürnberg per Auto gefahren werden, sind nicht länger als 5 km und damit ideal fürs Rad. Wie bereits andere Aktivitäten im Rahmen des Projekts „Nürnberg - intelligent mobil“, das ein wichtiger Baustein des Luftreinhalteplans für Nürnberg, Fürth und die Region ist, will auch die Aktion „Stadtra(t)deln Nürnberg & Dresden“ die Vorteile des Fahrrads als Verkehrsmittel im Alltag aufzeigen und zu einer intelligenten und umweltfreundlichen Mobilität anregen. Als extra Schankerl für die Umwelt schreibt die

## Nr. 39: „Stadtra(t)deln Nürnberg & Dresden“ – Seite 2

N-ERGIE Aktiengesellschaft pro erradeltem Kilometer auf einem Konto 50 Cent gut. Die drei Stadträte mit den meisten Radkilometern bestimmen dann gemeinsam, welchem ökologischen Zweck die erradelte Summe zu Gute kommt.

Unter [www.Stadtra-t-deln.de](http://www.Stadtra-t-deln.de) kann jeder verfolgen, wer mitradelt, welche Teams aktuell an der Spitze liegen und welche ganz persönlichen Erfahrungen die Stadträte während des Wettstreits machen. Zudem gibt's tagsaktuell die Ergebnisse des Wettstreits der Städte Nürnberg/ Dresden. Wer keinen Internetanschluss hat, bekommt die Infos bei „Nürnberg – intelligent mobil“ und aus der Presse. Am 2. und am 30. Juli 2007 finden Pressekonferenzen statt. Hier präsentieren sich die „Stadtra(t)der“ und der Sponsor N-ERGIE Aktiengesellschaft der Presse.



### Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Die Aktion „Stadtra(t)deln Nürnberg & Dresden“ des Projekts „Nürnberg - intelligent mobil“ bringt die Stadtspitze, nämlich Stadträte quer durch alle Parteien dazu, in Dienst und Freizeit auf das Rad umzusteigen. Diese fungieren dann als Multiplikatoren im Stadtrat und als Vorbild für Bürgerinnen und Bürger. Sie zeigen, dass selbst für einen Stadtrat das Rad ein adäquates Verkehrsmittel für Dienst und Freizeit ist.

Die extra für die Aktion eingerichtete Homepage mit Highlights, Ergebnissen und Portraits der radelnden Stadträte macht noch mehr Lust aufs Mit- und Nachradeln.

Außerdem schreibt der Sponsor N-ERGIE Aktiengesellschaft pro erradeltem Kilometer 50 Cent gut. Die Gesamtsumme kommt dann einem ökologischen Zweck zugute, z.B. Baumpflanzungen. Damit profitiert die Umwelt von der Aktion doppelt. Der Einsatz eines Sponsors führt zudem zu einer sehr kostengünstigen Aktion und zu einer zusätzlichen Vorbereitung der Botschaft rund ums Stadtra(t)deln über dessen Marketingbereich.

Alles in allem ist das „Stadtra(t)deln“ eine in mehrfacher Hinsicht wirksame Aktion, die außer Kraft und Schweiß auf dem Drahtesel nicht viel kostet, aber umso mehr erreicht.



### Träger

- Stadt Nürnberg, Bürgermeister Geschäftsbereich Umwelt

### Info/Ansprechpartner

- Carda Seidel  
Persönliche Mitarbeiterin des 3. Bürgermeisters und Projektleiterin „Nürnberg-intelligent mobil“  
Hauptmarkt 18  
90403 Nürnberg  
[www.agenda21.nuernberg.de](http://www.agenda21.nuernberg.de)  
Projekt „Nürnberg - intelligent mobil“  
[www.stadtra-t-deln.de](http://www.stadtra-t-deln.de)



## Nr. 40: Bildersuchfahrt 2007

➔ Bei der Bildersuchfahrt wurde mit dem Fahrrad die Gemeinde Schiffweiler mit ihren 4 Ortsteilen von einer ganz anderen Seite gezeigt. Die Teilnehmer mussten anhand von Fotos ältere Gebäude, Kirchen, markante Punkte in den Ortsteilen und verschiedene Stationen in der gesamten Gemeinde mit dem Fahrrad abfahren und die objektbezogenen Fragen auf dem Fragebogen beantworten. Es galt nicht nur die Geschwindigkeit, sondern auch Sicherheit auf dem Fahrrad. Denn auch der sichere Umgang mit dem Fahrrad wurde getestet.

### Kurze Projektbeschreibung:

- ➔ **Ziel:** Den Radsport – auch für Jedermann – in der Gemeinde Schiffweiler zu fördern und attraktiver zu gestalten.
- ➔ **Bisherige Ergebnisse:** gut besuchte Veranstaltungen
- ➔ **Finanzierung:** Eigenmittel, Verkauf, örtliche Sponsoren
- ➔ **Zeitraum:** 23.06.2007 und verschiedene andere Veranstaltungen

### Ausführliche Beschreibung:

➔ Am Samstag, dem 23.06.2007 wurde mit dem Aufbau am Itzenplitzer Weiher im Ortsteil Heiligenwald in der Gemeinde Schiffweiler begonnen. Das Naherholungsgebiet Itzenplitz eignet sich hervorragend für Fahrradfahrer und auch andere Sportbegeisterte. Gegen 8.30 Uhr erschienen die ersten Teilnehmer für die in diesem Jahr erstmalig ausgetragene Bildersuchfahrt. Jeder Teilnehmer wurde darüber informiert, wie eine Bildersuchfahrt abläuft. Zusammen mit dem MdL Günter Waluga konnte gegen 9.30 der 1. Vorsitzende des RSC Zwitscherzugvögel

1989 e.V. Gerhard Maas das Starterfeld begrüßen. Nach einer kurzen allgemeinen Einführung war es soweit, das erste Team bestehend aus 2 Personen musste seine erste sportliche Aufgabe erfüllen, in diesem Fall handelte es sich um ein Dartspiel, jeder 3 Wurf und die ersten Punkte waren sicher. In welcher Höhe die Punkte ausfielen, das entschied sich erst am Schluss, denn alle Teams mussten diese Aufgabe erfüllen.

Die Teilnehmer erhielten einen Fragenkatalog mit Bildern und Fragen zu bestimmten Objekten wie ältere Gebäude, Kirchen oder markante Punkte in der Großgemeinde Schiffweiler.

Von Frage zu Frage wurden die 4 Ortsteile von Schiffweiler mit dem Fahrrad durchfahren. Geschwindigkeit war hier nicht gefragt, es galt sich während der Fahrt aufmerksam im Straßenverkehr zu bewegen, denn die gesamte Strecke wurde von sogenannten „Stummen Wächtern“ begleitet. In diesem Fall bestanden die „Stummen Wächter“ aus einem DIN A4 Blatt mit einem Buchstaben. Aus den gefundenen Buchstaben mußte am Ende der Fahrt das Lösungswort gebildet werden. Zwischendurch war ein Rätsel zu lösen und beim „Langsam fahren mit dem Rad“ stellte sich heraus, dass es gar nicht so einfach ist, eine bestimmte Strecke mit dem Rad so langsam wie möglich zurückzulegen.

Um 12.00 Uhr erreichten die ersten Mannschaften das Ziel. Durch Vereinsmitglieder wurde dann sofort mit der Auswertung der Fragebögen begonnen. Pünktlich um 16.00 Uhr konnte der Bürgermeister der Gemeinde Schiffweiler Wolfgang Stengel, selbst begeisterter Fahrradfahrer,

und der Schirmherr der Veranstaltung Ortsvorsteher Rüdiger Zakrzewski mit der Siegerehrung beginnen.

Alle 14 Teams erhielten eine Teilnehmerurkunde und die ersten 6 Mannschaften erhielten Geld- bzw. Sachpreise.

Der Sieger der 1. Bildersuchfahrt erhielt einen von den Zwitscherzugvögel gestifteten Wanderpokal, den es im Jahre 2008 zu verteidigen gilt.

### Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

➔ Da wir seit 1989 ein Radverein sind und anlässlich unseres jährlichen Rad- und Weiherfestes immer etwas für die Bevölkerung einfallen lassen. So veranstalteten wir in der Vergangenheit Mountainbike-Rennen, Radwandern und in diesem Jahr erstmals eine Bildersuchfahrt. Wir wollten den Teilnehmern unsere Gemeinde näher bringen und anhand der Fragen ein neues Bewußtsein für ältere Gebäude, Kirchen und Objekte schaffen. Desweiteren wurde die Streckenführung so gewählt, dass ältere Menschen und auch Kinder diese bewältigen konnten. Im Starterfeld war der Jüngste 8 Jahre alt und der Älteste 76 Jahre. Wir sind der Meinung, dass sind doch ausreichende Gründe um einen kleinen aber sehr aktiven Verein, der stets bemüht ist die Bevölkerung mit ein zubeziehen, zu unterstützen.

### Träger

- ➔ RSC Zwitscherzugvögel 1989 e.V.

### Info/Ansprechpartner

- ➔ Herrn Gerhard Maas  
Mühlbachstraße 29b, 66578 Schiffweiler  
0 68 21/69 04 22, harrymaas@web.de



# Nr. 41: Umsteigen auf kurze/n Wege/n - Einkaufen mit dem Fahrrad – Seite 1

→ Im Projekt verbanden wir Umwelt- und Klimaschutz mit den Interessen von Einzelhändlern und Kunden. Mit zielgruppenspezifischen Aktionen (Aktion „Probezeit“, „Aktion fahradfreundliches Geschäft“ etc.) erreichten wir, dass Kunden vom Pkw auf das Fahrrad umstiegen und dass Einzelhändler die Infrastruktur und Serviceangebote für radelnde Kunden verbesserten und mit speziellen Aktionen um diese Kundengruppe warben. Mit den „Kieler Fahrradtagen“ begründeten wir ein zentrales Kieler Fahrrad-Event.

## Kurze Projektbeschreibung:

→ **Ziel:** Förderung der lärm-, emissions-, flächen- und kostensparenden Fahrradnutzung im Kieler Einkaufsverkehr durch die Verbindung von Umwelt- und Klimaschutz mit den Interessen von EinzelhändlerInnen und KundInnen.

Das Projekt hatte zwei Zielgruppen:  
EinzelhändlerInnen + KielerInnen

Im Laufe der Projektarbeit kam das Ziel hinzu, das Image des Radverkehrs zu verbessern und die Wahrnehmung des Fahrrads als vorteilhaftes und gleichberechtigtes Verkehrsmittel zu fördern, das damit für möglichst viele KielerInnen aller Altersstufen für einen Umstieg attraktiv wird.

→ **Bisherige Ergebnisse:** Das (Einkaufs-)Radeln wurde durch zahlreiche öffentlichkeitswirksame Aktionen in der Kieler Öffentlichkeit und bei Akteur/inn/en des Kieler Einzelhandels, in der Kieler Politik und Verwaltung thematisiert

1. Durch zielgruppenspezifischen Aktionen wurden konkrete Umstiege vom Pkw auf das Fahrrad (Kieler Kund/innen) und handfeste Verbesserungen von Infrastruktur und Serviceangeboten (Kieler Einzelhandel) erreicht.
2. Dadurch haben wichtige Kieler AkteurInnen Fahrradfreundlichkeit nach unserer Einschätzung jetzt dauerhaft auf ihre Agenda gesetzt.
3. Wichtige Kieler AkteurInnen wurden in die Fahrradförderung eingebunden.
4. Mit den „Kieler Fahrradtagen“ wurde ein zentrales Kieler Fahrrad-Event begründet.
5. Durch die „Umfrage zur Verkehrsmittelwahl beim Einkaufen“ und durch die Aktion „Probezeit“ wurden stichhaltige Argumente für das Einkaufsradeln gewonnen.
6. Es erfolgte die Entwicklung, Erprobung und Auswertung von zahlreichen beispielhaften Aktionsideen.
7. Mit Aktionen zu Image, Verkehrssicherheit und zu einer „Kieler Verkehrskultur“ begonnen, dem „Chaoten“-Image des Radverkehrs entgegenzutreten.
8. Das Projekt ist vom BUND Berlin aufgegriffen worden und wird derzeit bundesweit durchgeführt.

→ **Finanzierung:** BINGO-Projektförderung Schleswig-Holstein, Arbeitsamt Kiel (Förderung einer ABM-Stelle im ersten Projektjahr, Förderung der Existenzgründung der Projektleiterin 2004-2006), Klimaschutzfonds der Lan

deshauptstadt Kiel, Sponsoring, Mittel der BUND-Kreisgruppe Kiel, ehrenamtliches Engagement



→ **Zeitraum:** 2002-2003 (1. Projektjahr), 2004-2006 (2. Projektabschnitt)

## Ausführliche Beschreibung:

→ Wer hat sich beim Einkaufen noch nicht über die schrottigen Felgenkiller vor den Geschäften geärgert, die die radelnden KundInnen in eine meist schäbige Ecke verweisen, während die Pkw-Kundschaft auf großzügigen Flächen Platz nimmt? Im Sommer 2002 traten wir deshalb an, um die Vorteile des Einkaufsradelns sowohl für die Kieler KundInnen wie auch für die Kieler EinzelhändlerInnen aufzuzeigen und die Fahrradnutzung im Einkaufsverkehr zu fördern, indem KundInnen auf kurzen Wegen auf das Rad umsteigen und Geschäfte mit verbesserter Infrastruktur und Serviceangeboten um radfahrende KundInnen und damit für das Einkaufen mit dem Fahrrad werben. Denn



## Nr. 41: Umsteigen auf kurze/n Wege/n - Einkaufen mit dem Fahrrad – Seite 2

→ in ihrem gemeinsamen Interesse an einer lebenswerten und lebensfähigen Stadt bilden radelnde KundInnen und EinzelhändlerInnen eine natürliche Allianz.

In einer Umfrage zur Verkehrsmittelwahl beim Einkaufen erhoben wir Zahlen und Fakten u.a. zu den typischen Einkaufsmengen, Einkaufsorten, Entfernungen, zu Verbesserungswünschen und zu den Bedenken und Vorbehalten gegen das Einkaufen mit dem Fahrrad.

Mit der Hypothese, dass eigene Erfahrungen viele dieser Bedenken relativieren würden, luden wir die KieelerInnen zur Aktion „Probezeit“ ein. In einer Nachbefragung überprüften wir die Nachhaltigkeit der bewirkten Verhaltensänderungen. Die Aktion hat sich als Instrument eines „Verhaltensmarketings“ bewährt und konnte bewirken, dass einige TeilnehmerInnen für Einkaufsfahrten komplett aufs Rad umgestiegen sind. Gut die Hälfte der ProbezeiterInnen erledigte ein Jahr später ihre Einkäufe öfter mit dem Fahrrad als vor der Aktion.



Die Kieler EinzelhändlerInnen luden wir zur „Aktion fahrradfreundliches Geschäft“ ein, an der Geschäfte teilnehmen konnten, die mindestens eine Maßnahme aus unserem Katalog mit Verbesserungsvorschlägen umsetzten. 12 Geschäfte und Interessenvertretungen nahmen teil und setzten eine ganze Bandbreite von Verbesserungen der Infrastruktur und Serviceangebote für radelnde KundInnen sowie Sonderaktionen um. In einer Preisverleihung zeichneten wir die Geschäfte mit einem Zertifikat aus.

Mit diesen und weiteren öffentlichkeitswirksamen Aktionen haben wir darüber hinaus den Radverkehr in der Kieler Öffentlichkeit, in Politik und Verwaltung zum Thema gemacht. Für die Kieler Radverkehrsförderung konnten wir einen neuen Akteur dazugewinnen.

Mit Aktionen zu Image und Verkehrssicherheit und der Gründung des Arbeitskreises Fußverkehr haben wir begonnen, dem Chaoten-Image der Radler/innen entgegenzutreten und für eine „Kieler Verkehrskultur“ zu werben. Mit den „Kieler Fahrradtagen“ haben wir eine zentrale Fahrradveranstaltung in Kiel begründet.

Der BUND Berlin hat unser Projekt aufgegriffen und 2007 ein im Rahmen der Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans vom Bundesverkehrsministerium gefördertes bundesweites Projekt „Einkaufen mit dem Rad“ gestartet.



### Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

- Unser Projekt hat handfeste Verbesserungen erreicht.
- Wir haben mit unseren Aktionen unterschiedliche Zielgruppen mit jeweils spezifischen Aktionen angesprochen und damit den Radverkehr als System gefördert.
- Wir haben eine Vielzahl von beispielhaften Aktionsideen entwickelt, erprobt und z.T. auch aus gewertet, die von anderen Initiativen aufgegriffen, genutzt und ggf. fortentwickelt werden können.
- Mit den Ergebnissen unserer Umfrage und der Aktion „Probezeit“ stellen wir Zahlen und Argumente für die Ansprache von verschiedenen AkteurlInnen bereit.
- Wir wünschen uns, dass die Aktionen und Ergebnisse durch den Wettbewerb noch weiter verbreitet werden.
- Es war furchtbar viel Arbeit, wir haben gute Ergebnisse erzielt und könnten das Preisgeld gut gebrauchen, damit unsere Arbeit weitergehen kann.

### Träger

- BUND-Kreisgruppe Kiel

### Info/Ansprechpartner

- Susanne Heise  
Danewerkstr. 11, 24113 Kiel  
0431/54 41 74  
heise-projekte@gmx.de, www.bund-kiel.net

## Nr. 42: Gewinn-Faktor Fahrrad – Seite 1

→ 73 Firmen und Behörden mit insgesamt 31.107 Beschäftigten wurden durch die Wettbewerbe motiviert, die Rahmenbedingungen für ihre Rad fahrenden Beschäftigten zu verbessern. Die Evaluierung ergab, dass mindestens 76 konkrete Verbesserungen umgesetzt wurden. Die Anteile der Beschäftigten, die überwiegend mit dem Rad zur Arbeit kamen, lagen in den untersuchten Betrieben mit mehr als 20% weit über dem bundesweiten Durchschnitt von 9%.

### Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Förderung des Radfahrens im Berufsverkehr
- **Bisherige Ergebnisse:** 3 landesweite Wettbewerbe (2001, 2003 und 2005), Evaluierung über die Auswirkungen der Wettbewerbe (2006), Handlungsleitfaden für Nachahmer und Ratgeber für Arbeitgeber (20-seitige Broschüre „Das Fahrrad im Berufsverkehr“)
- **Finanzierung:** Bingo-Lotto Projektförderung, Landeshauptstadt Kiel, eigene Mittel, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (nur für Evaluierung).
- **Zeitraum:** Februar 2001 bis Dezember 2006

### Ausführliche Beschreibung:

→ In den Jahren 2001, 2003 und 2005 führte der Verkehrsclub Deutschland (VCD) Landesverband Schleswig-Holstein jeweils einen landesweiten Wettbewerb „Gewinn-Faktor Fahrrad“ durch.

Zielgruppe waren Unternehmen und Verwaltungen mit mindestens 3 Beschäftigten. Ziele waren vor allem, die vielen Vorteile des Radfahrens auch für den Arbeitgeber bewusst zu machen: geringe Parkplatzkosten, bessere

Gesundheit und Mitarbeiterzufriedenheit, Senkung der Krankheitskosten und Umweltschutz. Dadurch sollten die Arbeitgeber zur Förderung der Fahrradnutzung motiviert werden. Außerdem sollten ganz konkrete Verbesserungen für Rad fahrende Mitarbeiter angestoßen werden.

Die teilnehmenden Betriebe füllten einen 8-seitigen Fragebogen aus. Auch geplante Maßnahmen wurden bewertet, aber nur mit 25% der Punkte. Die 11-16 besten Bewerber wurden vom VCD vor Ort besucht. Die Auswertung wurde durch eine Jury begleitet.

Alle Wettbewerbsteilnehmer erhielten vom VCD eine ausführliche Rückmeldung. Darin wurde den Bewerbern mitgeteilt, in welchen Punkten sie gut abgeschnitten haben und wo noch Verbesserungsbedarf besteht.

Insgesamt beteiligten sich 73 Firmen und Verwaltungen mit 31.107 Beschäftigten. In 17 Betrieben wurden 76 konkrete Verbesserungen umgesetzt. Eine Steigerung der Radnutzung war jedoch nicht messbar. Als Grund ist zu vermuten, dass das Potenzial an MitarbeiterInnen, die mit dem Rad zur Arbeit kommen konnten, in den untersuchten Betrieben schon weitgehend ausgeschöpft ist: Die Anteile der Beschäftigten, die überwiegend mit dem Rad zur Arbeit kamen, lagen in den untersuchten Betrieben mit mehr als 20% weit über dem bundesweiten Durchschnitt von 9%. Tatsächlich gaben 41% der Befragten an, nicht mit dem Rad zur Arbeit zu fahren, weil es zu weit ist. 95% dieser Gruppe hatten in der Tat einen Arbeitsweg von über 10 km.

Als Anreiz, (noch öfter) das Rad zu benutzen, nannten die Beschäftigten vor allem Duschen sowie Einrichtungen zum Umkleiden und Trocknen von Regenkleidung. Mehr Stellplätze, Anlehnbügel und Überdachungen könnten vor allem diejenigen motivieren, die bereits jetzt mit dem Rad zur Arbeit kommen.

Beschäftigte, die ganzjährig zur Arbeit radelten, hatten weniger Fehltagel als der Durchschnitt. Die Sommer-RadlerInnen lagen dagegen über dem Durchschnitt und fehlten sogar öfter als die Pkw-FahrerInnen.

RadlerInnen und von diesen vor allem die Sommer-Radler/innen hatten deutlich mehr Wegeunfälle zu verzeichnen als Pkw-FahrerInnen. Diese Daten sind nicht statistisch abgesichert und sollten in breiter angelegten Studien überprüft werden.

Für Institutionen, die ein ähnliches Projekt durchführen wollen, wurde ein Handlungsleitfaden erstellt. Für Arbeitgeber, die ihren Betrieb fahrradfreundlich machen wollen, schrieb der VCD die 20-seitige Broschüre „Gewinn-Faktor Fahrrad - Das Fahrrad im Berufsverkehr“.

Weitere Infos unter:[www.vcd.org/vorort/nord/gewinnfaktor-fahrrad](http://www.vcd.org/vorort/nord/gewinnfaktor-fahrrad)

### Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Mit den Unternehmen und Behörden wurde bislang eine wenig umworbene Zielgruppe für die Fahrradförderung gewonnen. Der Wettbewerb „Gewinn-Faktor Fahrrad“ ergänzt sich ideal mit dem AOK/ADFC-Projekt „Mit dem Rad zur Arbeit“. Der VCD konnte durch die intensive persönliche und kostenlose Beratung aller Wettbewerbsteilnehmer zahlreiche Verbesserungen in den Betrieben anstoßen. Dies ist bei Wettbewerben nicht



## Nr. 42: Gewinn-Faktor Fahrrad – Seite 2



→ selbstverständlich. Auf unsere ausführlichen Rückmeldungen an alle Wettbewerbsteilnehmer erhielten wir viel positive Resonanz. Ein Handlungsleitfaden sowie die Broschüre erleichtern Nachahmer-Projekte.

### Träger

→ Verkehrsclub Deutschland, Landesverband Nord  
Info/Ansprechpartner

→ Kirsten Kock  
Samwerstraße 16  
24118 Kiel  
0 61 86/16 05  
schleswig-holstein@vcd.org  
www.vcd.org/vorort/nord/gewinn-  
faktor-fahrrad



## Nr. 43: Magdeburg radelnd erobern – Seite 1

➔ Das Ziel der Aktivitäten der Landeshauptstadt Magdeburg ist es, über das Thema „Radfahren in der Freizeit“ mehr Alltagsradler mittels Fahrrad-Stadtplan und Faltblätter zu gewinnen.

Im Rahmen der durch die Arbeitsgruppe „Radverkehr“ organisierten Radtouren, zu denen nicht nur Vertreter der Stadtverwaltung und der Polizei, sondern auch die Mitglieder des Stadtrates eingeladen wurden, sind diese Faltblätter der Öffentlichkeit vorgestellt worden. Ziel der Stadtverwaltung ist es, jährlich ein bis zwei Faltblätter herauszugeben und diese im Rahmen weiterer Radtouren der Arbeitsgruppe „Radverkehr“ der Öffentlichkeit vorzustellen.

### Kurze Projektbeschreibung:

- ➔ **Ziel:** Intensivieren der Öffentlichkeitsarbeit
- ➔ **Bisherige Ergebnisse:** Herausgabe des 1. Amtlichen Fahrrad-Stadtplanes und von vier Faltblättern
- ➔ **Finanzierung:** Erarbeitung des Amtlichen Fahrrad-Stadtplanes und der Faltblätter in Eigenregie und deren Erstellung (Druck) über Planungsleistungen
- ➔ **Zeitraum:** 2004/05 für den Fahrrad-Stadtplan und ab 2005/06 für die Faltblätter mit der Option einer jährliche Herausgabe bis zwei Faltblättern und diese im Rahmen einer Radtour mit Stadträten der Öffentlichkeit vorzustellen.

### Ausführliche Beschreibung:

➔ Das Thema Radfahren stärker in den Fokus der BürgerInnen, aber auch der politischen Entscheidungsträger durch öffentlichkeitswirksame Aktionen zu rücken, war ein wichtiger Kernpunkt der am 12. März 2004 durch den Stadtrat beschlossenen Fortführung der Radverkehrskonzeption der Landeshauptstadt Magdeburg. Die Grundsätze für die Öffentlichkeitsarbeit wurden in der Arbeitsgruppe „Radverkehr“ und in zwei Workshops unter Beteiligung des ADAC, des ADFC, von interessierten Bürgern und der Polizei sowie Mitarbeitern der Stadtverwaltung diskutiert.

Das Ziel der Aktivitäten der Landeshauptstadt Magdeburg ist es, über das Thema „Radfahren in der Freizeit“ mehr Alltagsradler zu gewinnen. Autofahrer kennen die Stadtteilverbindung meist nur aus der Perspektive durch die Windschutzscheibe. Kurze und attraktive Radfahrverbindungen zwischen zwei Stadtteilen sind ihnen dagegen meist unbekannt.

Bereits zu Beginn des vorigen Jahrhundert gab es bis in die 30er Jahre hinein zahlreiche Kartenaufgaben des damaligen Magdeburger Verein Radfahrwege e.V. Anknüpfend an diese Tradition wurde mit der Veröffentlichung des ersten Amtlichen Fahrradstadtplanes der Landeshauptstadt Magdeburg im November 2004 den Bürgerinnen und Bürgern von Magdeburg sowie seinen Gästen wieder eine Gesamtradwegeübersicht zur Hand gegeben. Dieser soll dem einzelnen Radfahrer ermöglichen, eine auf seine individuellen Bedürfnisse abgestimmte Route für die Fahrt zur Arbeit, zum Einkauf, zur Schule oder zur Universität zu



planen. Aufgrund der großen Resonanz erfolgte im Januar 2005 eine Nachauflage zum Fahrrad-Stadtplan.

Im zweiten Schritt wurde eine Faltblattserie ins Leben gerufen, die Magdeburg aus einer neuen und ganz anderen Fahrperspektive zeigt. Mit dem für alle Faltblätter geltenden Titel – Magdeburg radelnd erobern – soll die Neugierde geweckt werden, über meist abseits von



## Nr. 43: Magdeburg radelnd erobern – Seite 2

Hauptstraßen liegende Radfahrverbindungen die Stadt und die ihre nähere Umgebung zu entdecken. Sie sollen zudem helfen, neue Radtouren zur aktiven Erholung innerhalb der Stadt, aber auch in das Umland zu ergründen und auszuprobieren, wie z. B die:

- im Faltblatt 1: Erlebnisreicher Rundkurs beidseitig der Elbe
- im Faltblatt 2: Auf den Spuren unserer Vorfahren,
- im Faltblatt 3: Entlang neuer und alter Wege Natur pur und Geschichte erfahren oder
- im Faltblatt 4: Sportlicher Streifzug in die Hügellandschaft im Süden.

Zurückschauend auf die bisherige Verkehrsentwicklung in der Landeshauptstadt Magdeburg kann eingeschätzt werden, dass die Beschlussfassung zur Radverkehrskonzeption richtungsweisend war. Die damit verbundene Angebotsplanung zum Ausbau des Radwegenetzes wurde durch die Magdeburger Bevölkerung immer stärker angenommen.

### Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

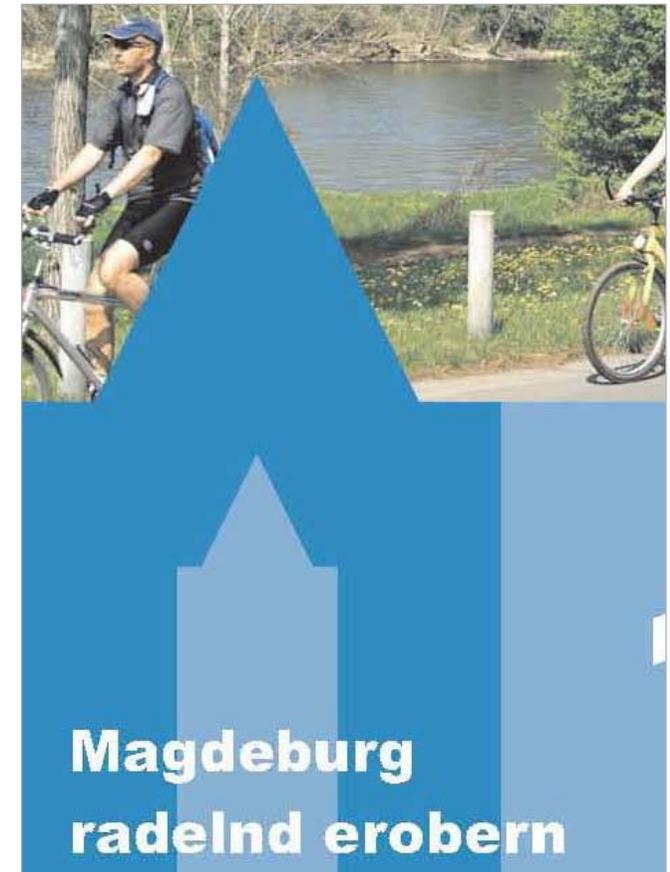
➔ Mit der Erstellung eines Fahrrad-Stadtplanes und mit den dazu gehörenden Faltblättern kann mit wenigen finanziellen Aufwendungen sehr anschaulich den BürgerInnen den gegenwärtigen Stand des Radwegenetzes in Magdeburg vermittelt werden. Diese ermöglichen den Bürgern, in Eigeninitiative auf seine Bedürfnisse abgestimmte Routen zu planen und auszuprobieren. Sie verdeutlichen auch, wo aus der Sicht der Radfahrer tatsächlich noch „Lücken“ im Netz sind.

### Träger

➔ Landeshauptstadt Magdeburg, Stadtplanungsamt

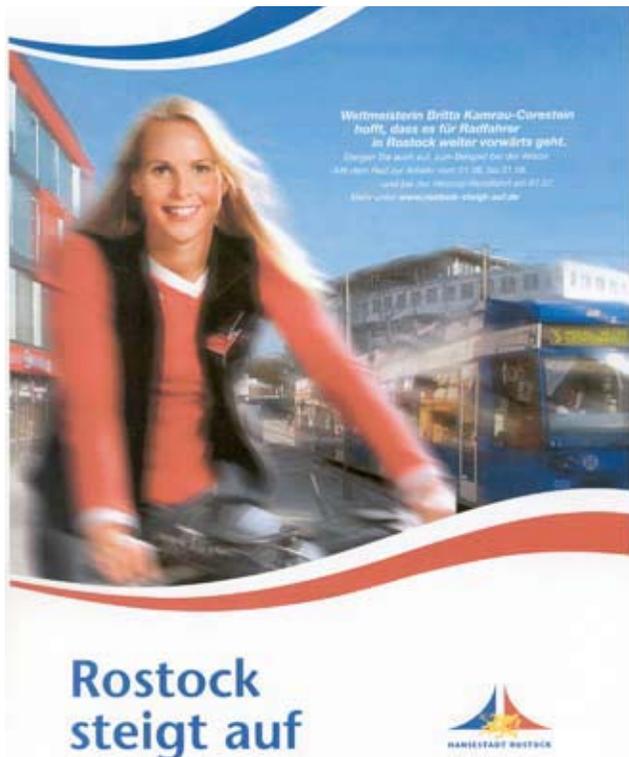
### Info/Ansprechpartner

➔ Thomas Lemm  
An der Steinkuhle 6  
39128 Magdeburg  
0931 - 540 5355  
thomas.lemm@spa. magdeburg  
<http://www.magdeburg-tourist.de>



# Nr. 44: Fahrradregion Rostock: Rostock steigt auf! – Seite 1

→ „Rostock steigt auf“ bildete den vorläufigen Höhepunkt einer dreijährigen Kampagne zur Radverkehrsförderung, für die sich die Hansestadt Rostock, der ADFC Rostock und der umgebende Landkreis Bad Doberan zur „Fahrradregion Rostock“ zusammengeschlossen haben. Mit einer Citylight-Kampagne „Rostock steigt auf“ wurde der Beginn der Fahrradauptsaison zelebriert und der Aufstieg in die „erste Bundesliga“ vorbereitet. Die Tandemfahrt von Oberbürgermeister und ADFC-Sprecher stellte den Aufbruch zum nächsten Ziel dar - die Champions-League der Europäischen Fahrradstädte.



## Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Mehr Radverkehr für eine attraktivere und nachhaltigere Stadt und der Aufstieg in die Championsleague der Fahrradstädte
- **Bisherige Ergebnisse:** Neues Fahrradbewusstsein in Politik, Verwaltung, Öffentlichkeit und Bevölkerung: bereits 2006 30% mehr Radverkehr als 2004



- **Finanzierung:** Interreg-III-B-Projekt „Baltic Sea Cycling“, Sponsoren
- **Zeitraum:** Fahrradregion seit 2004, Aufstieg 2007

## Ausführliche Beschreibung:

→ „Rostock steigt auf“ war die Überschrift einer Citylight-Kampagne, mit der im Frühling 2007 für das Radfahren in Rostock geworben wurde. Eine attraktive RadfahrerIn Person von Britta Kamrau-Corestein, Langstreckenschwimmweltmeisterin und Sympathieträgerin Nummer 1 in Rostock, strahlte drei Wochen lang von 165 kommunalen Werbeflächen im Stadtgebiet Lust am Radfahren aus. Zum Auftakt der Kampagne organisierten die Hansestadt Rostock und der ADFC eine Aktionswoche unter dem gleichen Motto. Dabei wurden die neue Fahrradkarte für Stadt und Region verteilt, ein Radlerfrühstück serviert, Blumengrüße für RadfahrerInnen ausgegeben, Fahrräder codiert u.v.m.. Höhepunkt war eine Tandemfahrt von Oberbürgermeister und ADFC-Chef. Damit ist das Fahrrad als positiver Imagefaktor in der Stadt ganz oben angekommen.

Grundlage dieses Aufstiegs war eine dreijährige Kooperation von Hansestadt Rostock, ADFC und Landkreis Bad Doberan. Sie haben als Partner im Interreg-III-B-Projekt „Baltic Sea Cycling“ unter dem Label „Fahrradregion Rostock“ für den Radverkehr in der Region geworben. Von Anfang an war das Hauptziel, mehr Menschen für das Radfahren im Alltag zu begeistern, weil Stadt und Region durch mehr Radverkehr attraktiver und nachhaltiger werden. Bei der Öffentlichkeitsarbeit wurden viele neue Wege ausprobiert:



## Nr. 44: Fahrradregion Rostock: Rostock steigt auf! – Seite 2

- Eine interaktive Webseite : [www.fahrradregion-rostock.de](http://www.fahrradregion-rostock.de)
- Ein Kino-Werbetrailer „Aufsteiger“
- Faltblätter und Gratispostkarten zum Radfahren
- Stadtplan und Regionalkarte für den Alltagsradverkehr
- Ein großes Graffiti, T-Shirts, Aufkleber, Pins, Banner,...
- Auch auf der politischen Ebene wurde intensiv daran gearbeitet, Radfahren wieder zum Thema zu machen, um weitere Verbesserungen bei Infrastruktur, Service und Kommunikation zu erreichen: Politikerradtouren und Arbeitsgruppe Radverkehr mit ADFC und Behörden, Teilnahme am BYPAD-Prozess als erste Stadt in Ostdeutschland, Bürgerschaftsbeschluss eines 20-Punkte-Programms zur Radverkehrsförderung, Gründung eines Fahrradforums mit Vertretern aus Politik, Verwaltung, Verbänden, Polizei und Verkehrsbetrieben

Die Hansestadt Rostock hat im Rahmen des Interreg-Projektes außerdem als Pilotmaßnahme ein Campus-Velouroutennetz zur Verbindung der Universitätsstandorte konzipiert und beschildert. Die Wegweisung dient als Kern einer innerstädtischen Beschilderung für den Alltagsradverkehr. Zusätzlich konnten zwei Engpässe innerhalb des Netzes beseitigt werden.

Der Landkreis Bad Doberan hat als Pilotprojekt wichtige Bushaltestellen mit Fahrradbügeln ausgestattet. Damit wird die Kombination von Fahrrad und öffentlichem Nahverkehr, die an den Bahnlagen bereits sehr gut funk-

tiert, weiter ausgebaut.

Die internationale Zusammenarbeit mit Projektpartnern aus Schweden, Norwegen, Lettland, Litauen, Polen und Deutschland im Rahmen des Interreg-III-B-Projektes „Baltic Sea Cycling“ hat nicht nur viele nützliche Erkenntnisse gebracht und lokale Aktionen ermöglicht, sondern auch motiviert zu höheren Zielen: Die Hansestadt Rostock bereitet intensiv ein Folgeprojekt zur Radverkehrsförderung im Ostseeraum vor und ist bereit, darin die Führungsrolle zu übernehmen.

Auch außerhalb des Radverkehrs macht die Region Fortschritte: Rostock spielt nun nicht nur in der ersten Bundesliga, sondern gewinnt seit drei Jahren wieder Einwohner hinzu. Seit der Kampagne weiß und fühlt jeder, dass man etwas dafür tun kann, dass es noch besser wird: Einfach aufsteigen und Rad fahren. Rostock steigt auf!

### Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ „Rostock steigt auf“ verbindet die positive Bedeutung des Aufstiegens mit dem Radfahren. Die Kampagne spricht weniger den Kopf als vielmehr den Bauch an und stellt den Menschen als das belebende Element im Verkehr in den Vordergrund. Sie ist auf andere Städte oder landesweit übertragbar mit Einsatz entsprechend glaubhafter Sympathieträger.

In Rostock kam die Kampagne genau zur richtigen Zeit, da der Aufstieg in die erste Fußball-Bundesliga sehr wichtig für die Region ist. Radfahren wird so zusätzlich mit



weiteren positiven Entwicklungen in Verbindung gebracht. Das Ziel, auch bei den Fahrradstädten ganz oben mitzuspielen, wurde erst nach dieser Kampagne beim Abschlussworkshop des Interreg-Projektes gesetzt.

### Träger

- Hansestadt Rostock, ADFC Rostock, Landkreis Bad Doberan

### Info/Ansprechpartner

- Steffen Nozon  
Hansestadt Rostock  
Amt für Umweltschutz  
18050 Rostock



# Nr. 45: Karlsruher „20-Punkte-Programm“ zur Förderung des Radverkehrs – Seite 1

➔ Das Karlsruher 20-Punkte-Programm zur Förderung des Radverkehrs ist der Leitfaden der Karlsruher Radverkehrspolitik für die nächsten 10 Jahre. Das Programm begreift Radverkehr als System und setzt auf allen Handlungsebenen an. Gleichzeitig wurden messbare Ziele beschlossen: Steigerung des Radverkehrsanteils von heute 16% auf 23% im Jahr 2015 bei gleichzeitiger Senkung der Unfallzahlen mit Radfahrer-beteiligung um 15% und Senkung der Zahl der Unfälle mit verletzten Radfahrern um 25%. Das Programm beinhaltet ein Netzkonzept mit rund 20 Routen, von denen jährlich zwei umgesetzt werden sollen. Der Karlsruher Gemeinderat hat das Programm einstimmig beschlossen und die jährlichen finanziellen Mittel verdreifacht.

## Kurze Projektbeschreibung:

- ➔ **Ziel:** Konsequente Etablierung des Radverkehrs als gleichberechtigtes Verkehrssystem neben Kfz-Verkehr und ÖPNV
- ➔ **Bisherige Ergebnisse:** Cityrouten Nord und Süd, 1. Radroute im Bau, Sofortmaßnahmen zur Unfallbeseitigung, Öffentlichkeitsarbeit, Fahrradstation
- ➔ **Finanzierung:** 1.3 Mio. Euro werden im Haushalt jährlich für den Radverkehr bereitgestellt
- ➔ **Zeitraum:** 10 Jahre

## Ausführliche Beschreibung:

➔ Im Jahr 2004 nahm Karlsruhe beim „ADAC - Städtevergleich Radverkehr“ lediglich einen bescheidenen 18. Platz von 22 getesteten Städten ein. Dies war Anlass für die Politik und Verwaltung, sich konsequent des Themas „Radverkehr“ anzunehmen. Im Rahmen eines



Radverkehrs die Stärken und Schwächen des Karlsruher Radverkehrssystems analysiert. Wichtig war, keine isolierte Betrachtung des Radverkehrs vorzunehmen, sondern auch die Vertreter konkurrierender Interessen, z.B. den ADAC und Seniorenverbände in das Verfahren einzubinden. Das Ergebnis ist das 20-Punkte-Programm zur Förderung des Radverkehrs in Karlsruhe, das vom Gemeinderat einstimmig beschlossen wurde.

Das Programm benennt konkrete, messbare Ziele für die Karlsruher Radverkehrspolitik der nächsten 10 Jahre. Es setzt auf allen Handlungsebenen der Radverkehrsförderung an und begreift Radverkehr als System. Auf Grund seiner Topographie und Siedlungsstruktur hat Karlsruhe optimale Voraussetzungen für einen hohen Radverkehrsanteil. Daher ist eines der wichtigsten Ziele des 20-

Punkte-Programms die Steigerung des Radverkehrsanteils an allen Wegen von 16% im Jahr 2002 auf 23% im Jahr 2015. Das zweite messbare Hauptziel ist die Senkung der Unfallzahlen mit Radfahrer-beteiligung um 15% und der Zahl der verletzten Radfahrer um 25%. Die konsequente Gleichberechtigung des Radverkehrs mit den anderen Verkehrsarten ist ein wesentliches Ziel des Programms und Voraussetzung zu dessen erfolgreicher Umsetzung. Dazu sind Toleranz und gegenseitige Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmer untereinander Grundvoraussetzungen. Zur Erreichung dieser verkehrspolitischen Ziele werden von der Verwaltung konkrete Maßnahmen entwickelt, im Radlerforum diskutiert und anschließend umgesetzt.

Ein wichtiger Bestandteil des 20-Punkte-Programms ist die Umsetzung eines Radnetzkonzeptes, das gemeinsam mit ADFC und VCD in einer eigenen Arbeitsgruppe entwickelt wurde. In den nächsten zehn Jahren sollen jährlich zwei Routen des etwa 20 Routen umfassenden Netzes baulich umgesetzt werden. Dabei



## Nr. 45: Karlsruher „20-Punkte-Programm“ zur Förderung des Radverkehrs – Seite 2

einer flächendeckenden Unfallanalyse die Ergebnisse einer systematischen Befragung von Schülern aller weiterführenden Schulen zu ihrem Schulweg per Rad.



Bisher wurden zwei innerstädtische Routen zur Umfahrung der Fußgängerzonen realisiert, eine Stadtteilroute befindet sich im Bau, drei weitere in Planung. Eine weitere Route wird zurzeit als einjähriger Verkehrsversuch „getestet“. Alle neuen Routen werden mit einer einheitlichen Wegweisung versehen, für die Cityrouten wurde speziell ein eigenes Logo entworfen. Gleichzeitig werden die durch Karlsruhe verlaufenden Radfernwege ausgeschildert. Von den 36 Unfallhäufungsstellen des Radverkehrs im Jahr 2006 wurden bereits 27 Stellen überplant und größtenteils baulich verändert.

Verkehrssicherheit kann aber nicht nur durch Bereitstellung sicherer Verkehrsanlagen erreicht werden. Bereits in den Schulen muss an die Verkehrsdisziplin appelliert werden. Mit der „Aktion Licht“ werden Schülerinnen und Schüler der 5. Klassen daher auf die Gefahren des Ra-

delns ohne Licht aufmerksam gemacht. Die Aktion „Fehler-Fuchs“ soll zudem Kenntnisse über die technischen Zusammenhänge am Fahrrad vermitteln. Im Rahmen von „Mobil zum Ziel“ wird allgemein die Kindermobilität gefördert: Kinderstadtpläne mit eigenen Hinweisen zur Radverkehrsführung zeigen den Jüngsten wo es sicher langgeht. Dadurch werden bereits frühzeitig und nachhaltig die Weichen für deren zukünftige Verkehrsmittelwahl gestellt.

Bei allen Sanierungs- und Erneuerungsmaßnahmen im Straßenraum werden die Belange des Radverkehrs gleichberechtigt berücksichtigt und wo immer möglich neue Angebote für den Radverkehr geschaffen. So wird der Radverkehr zukünftig in der Innenstadt wie der Kfz-Verkehr möglichst in einem Zug über Kreuzungen geführt und nicht mehr über separate Furten und Verkehrsinseln. Das Thema Fahrradparken wird konzeptionell bearbeitet und umgesetzt. Am Hauptbahnhof wurde bereits eine Fahrradstation für 400 Radler eingerichtet.

Alle umgesetzten Maßnahmen werden der Öffentlichkeit durch Presstertime, Veröffentlichung in der Stadtzeitung und einer Faltblattserie vorgestellt. Gleichzeitig werden die Maßnahmen auf einer eigenen Internetseite ausführlich erläutert. Dort findet man auch die sogenannten Radwegmängelbögen. Zur Erhöhung der Sicherheit soll auch das konsequente Ahnden von Rechtsübertretungen im Radverkehr beitragen: So hat sich die Zahl der durch die Polizei geahndeten Verkehrsverstöße vom Jahr 2005 (455 Verstöße) bis zum Jahr 2006 (1.563 Verstöße) mehr als verdreifacht. Motor aller Aktivitäten ist das vom Baubürgermeister geleitete Radlerforum. Hier diskutieren

die Interessenverteter der Radverkehrsverbände, der Verwaltung und auch des ADAC und des Seniorenverbandes gemeinsam über die nächsten zu verwirklichten Schritte des Karlsruher 20-Punkte-Programms.

### Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

➔ Das Karlsruher 20-Punkte-Programm zur Förderung des Radverkehrs setzt konsequent den Gedanken „Radverkehr als System“ auf allen Ebenen gleichzeitig um: Die bauliche Infrastruktur wird verbessert, durch fortlaufende Öffentlichkeitsarbeit wird das Thema Radverkehr ins Bewusstsein der Öffentlichkeit transportiert, die Dienstleistungen für Radfahrer werden verbessert und die administrativen Rahmenbedingungen wurden so verändert, dass eine direkte Kommunikation zwischen allen Akteuren möglich ist. Es wird darauf Wert gelegt, dass in allen Teilbereichen gleichmäßig Fortschritte erzielt werden.

### Träger

➔ Stadt Karlsruhe

### Info/Ansprechpartner

➔ Johannes Schell  
Lammstraße 7  
76133 Karlsruhe  
0721/133-6177  
johannes.schell@stpla.karlsruhe.de  
www.karlsruhe.de/radverkehr



# Nr. 46: Emders up Rad – Seite 1

→ In 2004 startete die Stadt Emden ein neues Projekt zur Förderung des Alltagsradverkehrs: „Emders up Rad“.

Ziel ist es, das Fahrradfahren in Emden zu fördern. Der mit 22% schon sehr hohe Anteil des Radverkehrs soll auf 25% gesteigert werden. Dazu wurde die Arbeitsgruppe Emders up Rad, als eine Allianz für den Radverkehr gebildet. Sie setzt sich zusammen aus Mitarbeitern der Fachdienste Umwelt, Stadtplanung, Öffentliche Sicherheit und Straßenverkehr, dem städtischen Bau-träger Bau- und Entsorgungsbetrieb, des ADFC, dem Pressesprecher der Stadt Emden sowie der Lokalen Agenda 21 Gruppe in Emden.

## Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Förderung des Alltagsradverkehrs entsprechend dem im aktiven Agenda-Prozess erarbeiteten Leitbild „Stadt der kurzen Wege -Nachhaltige Mobilität“. Das Projekt soll über gezielte Öffentlichkeitsarbeit und nachhaltige Maßnahmen die Akzeptanz des Rades als Verkehrsmittel stärken.
- **Bisherige Ergebnisse:** Ständige (verwaltungsbereichsübergreifende und interdisziplinäre) Arbeitsgruppe „Emders up Rad“ als Allianz für den Radverkehr in der Stadt Emden, sowie diverse Einzelmaßnahmen. Mit Hilfe der Agenda-Mittel des Landes Niedersachsen konnten über das Projekt „Emders up Rad“ bereits vielfältige Ideen und Anregungen von Bürgern und Beteiligten in Aktivitäten umgesetzt werden.

## Ausführliche Beschreibung:

→ Am 13.05.2004 stimmte der Rat der Stadt Emden einstimmig für den aktuellen Verkehrsentwicklungsplan (VEP) als Handlungsrichtlinie. Damit folgt die Stadt den Empfehlungen und möchte bestehende und zu erwartende Verkehrsprobleme unter anderem durch intensive Förderung des Umweltverbundes bewältigen. Zielsetzung des VEP ist es, einen zu erwartenden Anstieg des Kraftfahrzeugverkehrs am Binnenverkehr durch ein attraktives Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und durch die intensive Förderung des Radverkehrs auf einen Zuwachs von zehn Prozent gegenüber dem heutigen Zustand zu begrenzen.



Bereits zu Beginn des Prozesses war klar, dass Kommunikation ein Schlüsselinstrument zur erfolgreichen Förderung des Radverkehrs in Emden sein wird. Dazu wurde die Arbeitsgruppe „Emders up Rad“ gegründet. Kern und Konzept der Projektarbeit ist die regelmäßige, gezielte Kommunikation des Themas Radverkehr nach innen und nach außen sowie die Umsetzung ergänzender weicher und kleinerer Umbaumaßnahmen am bestehenden Rad-

verkehrsnetz, die das Radfahren in Emden angenehmer und sicherer machen sollen. Von Beginn des Projektes an ist der Dialog mit den Emdener BürgerInnen wichtig. Die AG „Emders up Rad“ intensiviert Kommunikation und bietet Möglichkeiten, Einzelaktivitäten der Radverkehrsförderung zu verknüpfen und zu bündeln. So wurde unter Verwendung der Erkenntnisse und Arbeiten des Projekts vom Fachdienst Stadtplanung 2004-2005 ein umsetzungsorientierter Maßnahmenkatalog zur Förderung des Radverkehrs zusammengefasst. 2005 wurde daraus ein Maßnahmenkonzept für die zukünftige Förderung des Radverkehrs in Emden entwickelt.

Projektaktivitäten: Erstellung von Informationsmaterial, Faltblätter, erster Emdener Fahrradstadtplan, online-Stadtplan für den Radverkehr, Broschüre „(ARBEITS)WEGE IN EMDEN“, Unterrichtsmaterialien, Aktionen und Veranstaltungen, Umfrage zur Wahl des Projektnamens, Preisausschreiben, Bereitstellung von beaufsichtigten Fahrradparkplätzen bei Großveranstaltungen, Teilnahme am ADFC Fahrradklimatage 2005, Teilnahme an der Kindermeilen-Kampagne des Klimabündnisses, Organisation und Durchführung des Europäischen Aktionstages „In die Stadt ohne mein Auto“ in Emden (In 2004/2005/2006), Organisation und Durchführung von Informationsveranstaltungen mit Vertretern des Emdener Einzelhandels. Ziel: Gemeinsame Förderung von Handel und Radverkehr in Emden, Organisation und Durchführung einer gemeinsamen Radtour von Verwaltungsausschüssen.

Ziel: Präsentation und Diskussion der Radverkehrsförderung mit Politikern vor Ort, Teilnahme an Aktionstagen und Ausstellungen. -Informationsstände bei Großveranstaltungen, Werbekampagne, In 2007 Kooperationspartner der AOK für den Wettbewerb „Mit dem Fahrrad



## Nr. 46: Emders up Rad – Seite 2

zur Arbeit“ in Emden unter Schirmherrschaft des Emders Oberbürgermeisters:

Wettbewerbe: Teilnahme am Wettbewerb „best for bike 2005“, Bewerbung um den Titel „Fahrradfreundliche Kommune“ 2006, Baumaßnahmen / Straßenverkehr, Neubau und qualitative Verbesserung von Abstellanlagen, Umgestaltung von Radwegeübergängen -Ampelgriffe, Anbringen von Fahrradstadtplänen an öffentlichen Plätzen, Freigabe von 33 Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung -Markierungsarbeiten.

Weitere Aktivitäten: Im Jahr 2004 gemeinsames Projekt mit der Fachhochschule Oldenburg/Ostfriesland/Wilhelmshaven mit einer Umfrage zur Mobilität Emders Bürger (Pretest), Umfrage zur Verkehrsmittelwahl (derzeit in der Auswertungsphase), Teilnahme an lokalen Schulprojekten, 17-teilige wöchentliche Kolumne in der lokalen Presse, Presseberichterstattung über alle Aktivitäten (kontinuierlich).

### Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

➔ Radverkehrsförderung lässt sich nicht allein auf den Bau und den Ausbau von Radverkehrsinfrastruktur reduzieren. Radverkehrsförderung sollte auf verschiedenen Handlungsebenen angesetzt werden.

Unter anderem ist es wichtig, mit einer Imagekampagne die Vorteile des Fahrrades herauszustellen und für ein rücksichtsvolles Miteinander aller Verkehrsteilnehmer zu werben. Dazu gehört es, das Thema möglichst vielfältig zu kommunizieren und über gezielte Öffentlichkeitsarbeit und erste nachhaltige Maßnahmen die Akzeptanz des Rades als Verkehrsmittel zu stärken. Darunter ist unter

anderem auch zu verstehen, dass im Rahmen der gesetzlichen Grundlagen, Förderoptionen für den Radverkehr soweit als möglich genutzt werden.

Über ihre Arbeit intensiviert die Arbeitsgruppe „Emders up Rad“ die Kommunikation verschiedener an der Radverkehrsförderung beteiligter Fachdienste und Institutionen und bietet die Möglichkeit, verschiedene Einzelaktivitäten der Radverkehrsförderung zu verknüpfen und zu bündeln.

Die AG nutzt kurze Wege, indem in regelmäßigen Treffen die Kommunikation der Entscheidungsträger direkt und gezielt erfolgt. So ist schnell ein Überblick über den jeweiligen Sachstand möglich, Ressourcen können gebündelt und koordiniert werden. Auf Grundlage aktuellster Informationen erarbeitet die AG zusätzliche Maßnahmen zur Radverkehrsförderung und setzt diese um.

Die Umsetzung erfolgt ohne große Reibungsverluste auf verschiedensten Ebenen. So ist für die Fahrradfahrer in Emden eine kontinuierliche Verbesserung der Bedingungen in mehreren Bereichen zu bewirken.

Das Projekt entwickelte sich im Laufe der Zeit zu einer zentralen Anlaufstelle für Fragen, Kritik, Lob und Anregungen zum Thema Radverkehr in Emden. So können diese direkt und aktiv in die laufende Arbeit der

Verwaltung integriert werden. Die neue Form und Qualität der Radverkehrsförderung sorgt für die positive Präsenz des Themas auf verschiedenen Ebenen und integriert Akteure verschiedenster Fachrichtungen ebenso wie Bürger. Das Projekt fördert das Miteinander- und das Voneinander-Lernen.

Es ist imagefördernd, bürgerfreundlich, klimafreundlich, kommunikativ, innovativ durch Kooperation, öffentlichkeitswirksam, effizient

### Träger

➔ Stadt Emden / Fachdienst Umwelt

### Info/Ansprechpartner

➔ Frau Elsche Wilts  
Ringstraße 38 b  
+ 49 (0) 49 21 - 87 13 57  
ewilts@emden.de  
<http://www.emden.de/de/umwelt/Projekte/projekte1.htm>



# Nr. 47: Stuttgarter Schülerbefragung „Fahr Rad zur Schule!“ – Seite 1

➔ An allen Stuttgarter Schulen wurde die Fahrradnutzung erhoben. Über 30.000 Datensätze bilden eine einmalige Grundlage für zielgerichtete Maßnahmen zur Förderung des Schülerradverkehrs. Es liegen die Relationen des Schülerradverkehrs (Bestand und Potential) inkl. der subjektiven Bewertung durch die Schüler vor. In einem Schulranking sind die Schulen nach Handlungsbedarf und -möglichkeiten gelistet. Mit Pilotschulen wurden konkrete Maßnahmen zur Radverkehrsförderung sowie Arbeitsmaterialien erarbeitet, die Schulen zur Radverkehrsförderung motivieren.

## Kurze Projektbeschreibung:

- ➔ **Ziel:** Förderung des Radverkehrs an den Stuttgarter Schulen =
  1. Einmalige Datenbasis als Entscheidungs- und Maßnahmengrundlage
  2. Praxisanwendung an Pilotschulen
  3. Motivationskampagne für weiterführende Schulen
  4. Bündelung des Know-How durch Zusammenarbeit
  5. Sensibilisierung der Schulen, Politik und der verantwortlichen Behörden
- ➔ **Bisherige Ergebnisse:** Datenbasis für alle Stuttgarter Schulen, Methodik für Praxisanwendung, Fördermaßnahmen für Pilotschulen, Schulranking, Kampagne „Fahr Rad zur Schule!“ (in Bearbeitung), Zusammenarbeit aller Experten im Arbeitskreis des Stuttgarter Radforums
- ➔ **Finanzierung:** Stadt Stuttgart
- ➔ **Zeitraum:** seit 2005/2006

## Ausführliche Beschreibung:

Die Ausgangslage: Die Kinderbeauftragte, der Fahrradbeauftragte und das Sportamt der Stadt Stuttgart haben in einer ämterübergreifenden Aktion die Schülerbefragung „Mit dem Rad zur Schule“ initiiert. Ziel der Aktion ist es, die Fahrradnutzung an den Schulen zu fördern und die Sicherheit zu verbessern. Hauptadressat der Aktion sind die Schulen, aber auch die Politik und die verantwortlichen Ämter.

Die Schülerbefragung: Für zielgerichtete Maßnahmen wurde eine Datengrundlage geschaffen. Das Statistische Amt hat mit dem schulverwaltungsamt und den Verkehrsbeauftragten der Schulen eine Befragung an allen Stuttgarter Schulen durchgeführt. Mit einem enormen Rücklauf von nahezu 70 % liegen über 30.000 Datensätze vor. Die Methodik der Schülerbefragung ist in anderen Kommunen anwendbar. Die statistische Auswertung führt zu Erkenntnissen, die auch zur Förderung des Schülerradverkehrs andernorts dienen können. So war z.B. erkennbar, dass an Hauptschulen ein besonderer Handlungsbedarf vorliegt; hier wird das Fahrrad unterdurchschnittlich genutzt.

Die Schüler als Verkehrsexperten: besonderes Interesse gilt der subjektiven Bewertung der Radverkehrsinfrastruktur. Schüler schätzen oftmals die vorhandenen Radverkehrsanlagen als ungenügend ein, obwohl das tatsächliche Unfallgeschehen unauffällig ist. Die erhobenen Daten wurden in ein Verkehrsmodell integriert. So können für jede Schule die Relationen des Schülerradverkehrs (Bestand und Potential) sowie die subjektive Bewertung durch die Schüler abgefragt werden.

Das Schulranking: Die Schülerbefragung ist eine bedeutende Wissensgrundlage, um systematisch Schulen mit Handlungsbedarf zu ermitteln, Problemstellen zu lokalisieren und Handlungsmöglichkeiten abzuleiten.



Quellen: VCD, Stadt Unna, Stadt Frankfurt am Main, Land Baden Württemberg



## Nr. 47: Stuttgarter Schülerbefragung „Fahr Rad zur Schule!“ – Seite 2

In einem Schulranking wurden die Schulen an Hand des Modal Splits und der subjektiven Bewertung der Schüler gelistet. Gekoppelt mit einer Umfeldanalyse wurden die Schulen identifiziert, die über einen hohen Handlungsbedarf sowie gute Handlungsmöglichkeiten verfügen.

Der integrative Planungsansatz: Für die Maßnahmenfindung ist entscheidend, die Interessen und Zwänge der Schulen und des Schulverwaltungsamts sowie das Wissen von Experten wie der Polizei, des ADFC und des ADAC zu berücksichtigen. Deshalb erfolgt die Überführung der Befragung in die Praxis zusammen mit dem Stuttgarter Radforum. Um die Praxistauglichkeit der Methodik und der Maßnahmen zu gewährleisten, wurden drei Pilotschulen zur Zusammenarbeit gewonnen. An einem Gymnasium, einer Realschule und einer Hauptschule wurden die Befragungsergebnisse plausibilisiert, Infrastrukturmaßnahmen zur Situationsverbesserung ermittelt und es werden mit den Schulen die Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit auf deren Tauglichkeit geprüft.

Die Kampagne: Das Stuttgarter Radforum bereitet derzeit die Motivationskampagne „Fahr Rad zur Schule!“ vor. In verschiedenen Flyern werden Empfehlungen und Handlungsanreize für die Schulen veröffentlicht. Ein erster Flyer zum Thema Abstellanlagen ist im Entwurf fertig. Weitere Flyer zu den Themen „Helm & Co“, „Das Fahrrad im Unterricht“, etc. sind in Bearbeitung. Die Flyer werden den Schulen und der Öffentlichkeit (z. B. Internet) zur Verfügung gestellt. Es werden die zahlreichen, bereits vorhandenen Projektideen und -erfahrungen (Best Practice) in einem ansprechenden und alltagstauglichen Format aufbereitet. So werden Handlungsanreize geschaffen und -hemmnisse abgebaut. Für die Schulen werden verantwortliche Ansprechpartner benannt.

### Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

➔ Deutschlandweit einmalige Vollerhebung zum Thema „Radnutzung an den Schulen“, Methodik und Ergebnisse sind für andere Kommunen/Interessierte bedeutsam und anwendbar! Überführung der Befragungsergebnisse in die Praxis, Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur für die Schüler der Pilotschulen, Motivation der teilnehmenden Pilotschulen zur Förderung des Radverkehrs Methodische Auswertung der Schülerbefragung, Inhalte der Motivationskampagne, Methodik und Informationsmaterialien sind für andere Kommunen und Schulen ein Anreiz und nutzbar! Bearbeitungsprozess unter Einbindung verantwortlicher und interessierter Experten, beispielhaftes Vorgehen für andere Kommunen und Schulen - insbesondere zu Zeiten knapper Ressourcen! Mit geringem Mittelaufwand wurde ein bedeutender Prozess zur Förderung des Schülerradverkehrs initiiert als beispielhafter Anreiz für andere Kommunen!

### Träger

➔ Stadt Stuttgart und das Stuttgarter Radforum

### Info/Ansprechpartner

➔ Dipl.-Ing, Susanne Scherz  
Stadt Stuttgart  
Eberhardstraße 10  
70173 Stuttgart  
07 11/2 16-6796



## Nr. 48: Postkartenaktion zu partnerschaftlichem Umgang

→ Nicht mit erhobenem Zeigefinger, sondern auf humorvolle Weise soll auf Problemfelder im Straßenverkehr mit Beteiligung der Radfahrer in Form von Postkarten hingewiesen werden und so zu einer Konfliktentschärfung beigetragen werden.

### Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Partnerschaftlicher Umgang Radfahrer/Fußgänger, Radfahrer/KFZ, Radfahrer/Landwirtschaft
- **Finanzierung:** Stadt Filderstadt
- **Zeitraum:** dieses und nächstes Jahr



Eins ist sicher: Einsfünzig!

### Ausführliche Beschreibung:

→ Die Stadt Filderstadt betreibt mit ihrem Radhaus Filderstadt seit über zehn Jahren Radverkehrsförderung. Neben der Verbesserung der Infrastruktur erfolgt auch intensive Öffentlichkeitsarbeit. So werden neben Themen zur Bewusstseinsveränderung auch Themen wie beispielsweise Verkehrssicherheit und Partnerschaft im Verkehr aufgegriffen.

Mit der eingereichten Bewerbung, einer Postkartenaktion, wollen wir auf humorvolle Weise auf die immer wieder auftretenden Probleme zwischen Radfahrern und Fußgängern, Radfahrern und KFZ-Verkehr sowie Radfahrern und landwirtschaftlichem Verkehr hinweisen und zu einer Konfliktentschärfung beitragen. Nicht mit erhobenem Zeigefinger und Verweis auf Paragraphen, sondern mit einem Schuss Humor wollen wir für einen partnerschaftlichen Umgang werben.

Da Postkarten eine hohe Beliebtheit und eine hohe Werbewirksamkeit besitzen, wollen wir mit den abgebildeten Motiven insbesondere auf Postkarten werben. Diese werden in verschiedenen Läden und öffentlichen Einrichtungen kostenlos für Interessierte bereit gelegt. Die auf den drei Postkarten abgebildeten Motive werden aber auch als „Füller“ im Städtischen Amtsblatt und in anderen Publikationen des Radhauses eingesetzt.

Mit Herrn Buchegger haben wir einen in Baden-Württemberg bekannten Karrikaturisten gewinnen können, der u. a. für Tageszeitungen und Bücher Karikaturen fertigt. Ihn hatten wir gebeten, uns zu den drei Problemfeldern:

- Konflikte zwischen landwirtschaftlichem Verkehr und Radverkehr auf landwirtschaftlichen Wegen
- Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern auf kombinierten Geh- und Radwegen bzw. Gehwegen Radfahrer frei.
- Konflikte beim Überholen durch KFZ-Fahrer mit zu geringem Abstand zum Radfahrer Karikaturen zu fertigen.

### Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Nicht durch erhobenen Zeigefinger oder Verweis auf Bestimmungen oder Darstellung der Konflikte mit Fotos, sondern mit humorvollen Zeichnungen und ergänzenden Texten wird versucht, auf die Probleme hinzuweisen und dadurch zur Entschärfung der Konflikte beizutragen.

### Träger

- Radhaus der Stadt Filderstadt

### Info/Ansprechpartner

- Jürgen Lenz/ Radhaus der Stadt Filderstadt  
70790 Filderstadt  
0711 7003-634  
jlenz@filderstadt.de



# Nr. 49: Monte und Zack – Ein Figurentheater zur Bewegungsförderung – Seite 1

→ Mit dem Figurentheaterstück „Monte und Zack“ hat das Brühler Drei-T-Theater im Auftrag der Stadt Brühl und der AOK Rheinland ein Theaterstück entwickelt, das Lust auf Bewegung und Fahrradfahren machen soll. Das Stück ist für das erste und zweite Schuljahr konzipiert. Den Lehrern wird begleitendes Unterrichtsmaterial zur Verfügung gestellt. Ebenso kann das Stück an Fahrradaktionstagen aufgeführt werden.

## Kurze Projektbeschreibung:

→ **Ziel:** Unterstützung der Schulen bei der Radfahrausbildung. Ziel ist es, zum Thema Bewegung eine positive Identifikationsfigur zu schaffen, die es den Kindern ermöglicht, das Thema zu ihrem eigenen zu machen. Somit wird die Grundlage für ein positives Image des Radfahrens geschaffen.

→ **Bisherige Ergebnisse:** Das Stück ist an allen Grundschulen in Brühl mit großem Erfolg aufgeführt worden. Es soll zukünftig für jeden neuen Jahrgang aufgeführt



werden. Ebenso ist es bereits in Dülmen beim Fahrradtag zur Aufführung gekommen.

→ **Finanzierung:** Stadt Brühl und AOK Rheinland

→ **Zeitraum:** Seit Oktober 2006

## Ausführliche Beschreibung:

→ Endlich Schule aus! Nach so viel Rechnen und Schreiben erst einmal im Lieblingssessel versinken und alle Viere von sich strecken. Gibt es etwas Schöneres? „Nein“, findet Karlchen und so genießt er seine äußerst gemütliche Pause. Frisch ausgeruht beschließt er, das schöne Wetter zu genießen und draußen zu spielen und zu toben.



Monte, sein Zimmergenosse, aber, hat seine eigene Vorstellung von Freizeitgestaltung, nämlich Müßiggang, Faulsein und Nichtstun. Mit allen Tricks versucht er, auch

Karlchen das faule Leben schmackhaft zu machen.

Alles läuft nach Plan, bis ein unerwarteter Besuch Karlchen auf andere Gedanken bringt. Jetzt zeigt Monte sein wahres Gesicht...

Idee (Drei-T-Theater): Der Wunsch nach Bewegung wird geweckt, in dem das Gegenteil gezeigt wird. Jemand hindert Karlchen, einen ganz normalen Jungen, an seinem Bewegungsdrang. Monte, der Sessel, symbolisiert den „inneren Schweinehund“. Die dritte Figur, das Fahrrad Zack, steht für Bewegung und sehr viel Freude am Radfahren. Zack symbolisiert die Motivation und Leichtigkeit. Bühnenbild und Story sind so entwickelt, dass viel Raum für eigene Bilder und Phantasien bleibt. Die Geschichte kann in den Köpfen der Kinder weitergesponnen werden .... „Der Beginn einer wunderbaren Freundschaft“.

## Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Das Kooperationsprojekt der Stadt Brühl mit der AOK Rheinland verbindet den Gesundheitsaspekt mit



## Nr. 49: Monte und Zack – Ein Figurentheater zur Bewegungsförderung – Seite 2



dem Bewegungsaspekt und der Fahrradförderung durch eine positive Integrationsfigur auf eine für Kinder nachhaltigen Weise. Die Weiterbehandlung des Themas im Unterricht auf der Basis der Unterrichtsmaterialien macht es für die Lehrer/innen einfacher, den Aspekt der Radfahrförderung schon frühzeitig positiv zu besetzen. Ebenso kann aber das Figurentheaterstück auch bei Fahrradfesten als Programmpunkt den jungen Menschen Spaß an der Bewegung vermitteln.

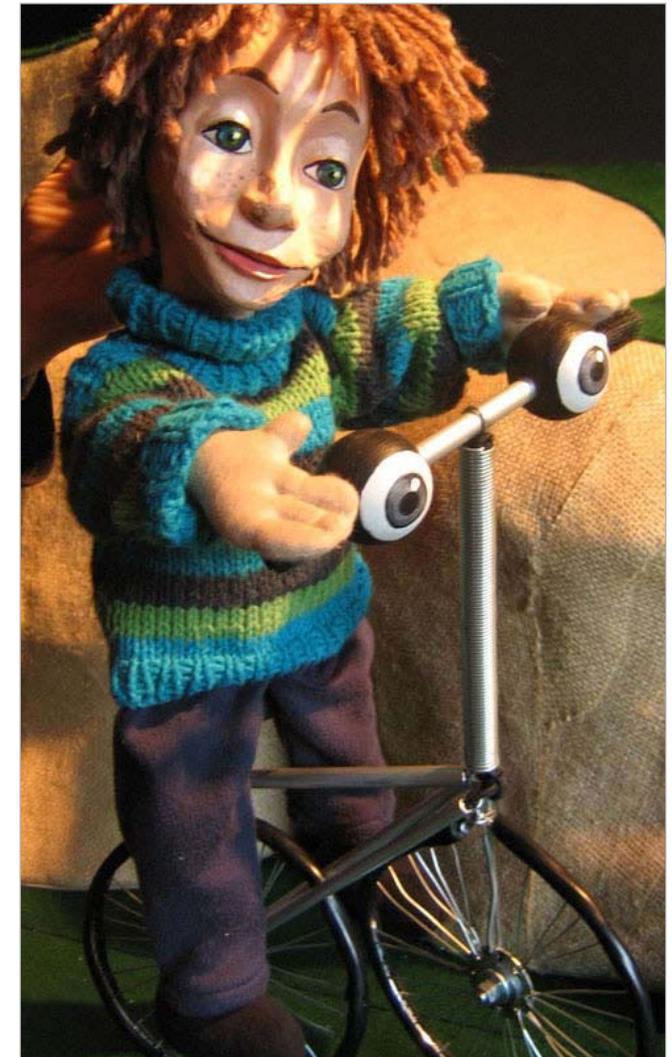
### Träger

- Kooperationsprojekt der Kinderunfallkommission der Stadt Brühl und der „AOK Rheinland/Hamburg, Regionaldirektion Rhein-Erft-Kreis“



### Info/Ansprechpartner

- Theo Jansen  
Rathaus, 50321 Brühl  
02232/795070  
tjansen@bruehl.de  
www.drei-t-theater.de



# Nr. 50: Campus-Veloroutenkonzept in Rostock – Seite 1

→ Rostock fördert im Rahmen des EU-Projektes „Baltic-Sea-Cycling“ speziell den innerstädtischen studentischen Radverkehr. Dazu wurde ein Campus-Veloroutennetz definiert und ausgeschildert, welches die innerstädtischen Universitätsstandorte miteinander verbindet. Ergänzende wichtige Lückenschlüsse und eine begleitende Öffentlichkeitsarbeit haben in der Summe die Bedingungen und das Image für den studentischen Radverkehr verbessert. Nutznießer der kostengünstigen Maßnahmen ist jedoch der gesamte innerstädtische Radverkehr.

## Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Förderung des innerstädtischen Radverkehrs besonders unter Studierenden durch Ausweisung eines Campus-Veloroutennetzes.
- **Bisherige Ergebnisse:** Spürbare Erhöhung des Radverkehrsanteils bei Studierenden und des Image sowie der Präsenz des Radverkehrs in der Stadt – Evaluierung läuft noch
- **Finanzierung:** Interreg-III-B-Projekt „Baltic Sea Cycling“
- **Zeitraum:** Konzeption seit November 2005, Umsetzung bis Dezember 2006

## Ausführliche Beschreibung:

→ Im Rahmen des Interreg-III-B-Projektes „Baltic Sea Cycling“ hat die Hansestadt Rostock in regionaler Partnerschaft mit dem Landkreis Bad Doberan und dem ADFC eine Vielzahl von Projekten zur Radverkehrsförderung und öffentlichkeitswirksamen Maßnahmen unter der Marke „Fahrradregion Rostock“ initiiert.

Rostock fördert mit dem Campus-Veloroutennetz als Modellmaßnahme (pilot action) speziell den innerstädtischen studentischen Radverkehr. Hauptzielgruppe sind die jährlich ca. 3.000 neuen Studierenden, die sich an der Universität Rostock einschreiben und anfangs zumeist schlechte Ortskenntnisse haben.

Die Festlegung des Routennetzes erfolgte nach einer Befragung unter Studierenden über ihre bisher genutzten Routen und einer Untersuchung von Alternativverbindungen. Eine schnelle und kostengünstige Umsetzbarkeit ohne große bauliche Maßnahmen im Bestand war Prämisse bei der Planung. Von Anfang an waren Vertreter der Uni und der Studierendenvertretung AStA/StuRa einbezogen. Das Konzept für die Campus-Velorouten wurde durch das Planungsbüro radplan-nordost erstellt.

Mit 145 Schildern wurden im Herbst 2006 die wesentlichen Universitätsstandorte und weitere wichtige Ziele in der Innenstadt ausgewiesen. Alle Ziele auf dem Campus sind mit bekannten Ortsbezeichnungen kombiniert, so dass sie nicht nur Angehörigen der Universität nutzen. Die Beschilderung wurde entsprechend den Empfehlungen der Forschungsgemeinschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) für den innerstädtischen Alltagsverkehr in roter Schrift ausgeführt und ergänzt die bestehende touristische Radwegweisung in grüner Schrift. Aufkleber mit dem Uni-Logo neben den universitären Zielen sorgen für einen zusätzlichen Marketingeffekt für die Universität, die mit 14.000 Studierenden und 5.000 MitarbeiterInnen ein enorm wichtiger Standortfaktor ist.

Die Campusrouten verlaufen zu einem großen Teil entlang wichtiger Erschließungsstraßen, so dass auch Autofahrer die Beschilderung wahrnehmen. Die Kilometerangaben, von denen fast keine über drei Kilometer liegt, verdeutlichen die idealen Radfahrentfernungen zwischen den Universitätsstandorten. Die Beschilderung wirbt somit auch direkt für den Umstieg auf das Fahrrad als Verkehrsmittel.

Die Wegweisung bezieht weitere wichtige Fahrradrouten an Kreuzungspunkten mit ein, so dass das Campus-Veloroutennetz Ausgangspunkt für eine stadtweite Wegweisung für den Alltagsradverkehr bildet.

Durch zwei bauliche Maßnahmen wurden Nadelöhre für den studentischen Radverkehr beseitigt: Die Verbreiterung des Geh- und Radweges „Am Röper“ erschließt die Campuspromenade zum Audimax. Ein nur 100m langer Radfahrstreifen in der Schwaanschen Straße vor einer Kreuzung ermöglicht den Studierenden das Verlassen der Altstadt am Stau vorbei. Durch den Wegfall von Parkplätzen und Gebühreneinnahmen hat diese Maßnahme für Diskussionen bis in den politischen Raum gesorgt. Die Maßnahmen wurden in Regie des Tief- und Hafenbauamtes realisiert.

Zusätzlich wurde ein Faltblatt speziell für StudentInnen erstellt, das einen Innenstadtplan mit den Campus-Velorouten und alle erforderlichen Infos rund ums Radfahren und Studieren in Rostock enthält, darunter Adressen und Telefonnummern universitärer Einrichtungen und Fahrradhändler, Ansprechpartner zu Radverkehrsfragen (Kommune, Polizei, ADFC etc.) und wichtige Verkehrs- und Sicherheitsregeln sowie Bußgeldkatalogauszüge.

Das Faltblatt liegt in vielen Uni-Einrichtungen, wie Mensen und beim Studentensekretariat aus und wird je



# Nr. 50: Campus-Veloroutenkonzept in Rostock – Seite 2

dem Neustudenten bei der Immatrikulation zugesandt.

## Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

➔ Die explizit zielgruppenspezifische Radverkehrsförderung ist eher die Ausnahme, kann aber bei geringen Ressourcen Sinn machen. Planungsmethodik und Ergebnisse lassen sich auf andere Städte und Regionen übertragen. Die Methode der Aufstellung des Routenkonzeptes ist einfach, aber verlässlich. Die Beseitigung von kleinen besonders „ärgerlichen“ Hindernissen (Nadelöhr) im Routenverlauf bringt oft mehr als kostenspielige linienhafte Maßnahmen.

## Träger

➔ Hansestadt Rostock

## Info/Ansprechpartner

➔ Herr Steffen Nozon  
Hansestadt Rostock  
Amt für Umweltschutz  
Neuer Markt 1  
18050 Rostock  
0381 / 381 7328  
steffen.nozon@rostock.de

Herr Christian Pagenkopf  
Hansestadt Rostock  
Tief- und Hafengebäudeamt  
Neuer Markt 1  
18050 Rostock  
0381 / 381 6692

## EU-Interreg III-B project “Baltic Sea Cycling”

### Pilot action: Signage and special informations for students cycling in Rostock



#### Background and objectives



At the university of Rostock actual over 13000 students are studying. Yearly more then 3000 students are matriculated. Students are using very often and many bicycles (they do it, because it is very economic and practical). In Rostock, we have no intra-urban signage for cyclist (only for tourists).

The 4 main university locations (Universitätsplatz, Campus Ulmenstraße, Campus Südstadt, Uniklinik Schillingallee), the refectory (mensa) and the library shall be linked with each other (by existing cycle routes) and with a special signage for students cycling. For this purpose a concept had to be created by an expert. As the result of this concept we know:

- the main routes of the students cycling,
- the places and the kind of signage for students cycling
- other punctual small scale investments to make the main routes for students cycling more attractive (tags/markings, lower kerbsides etc)



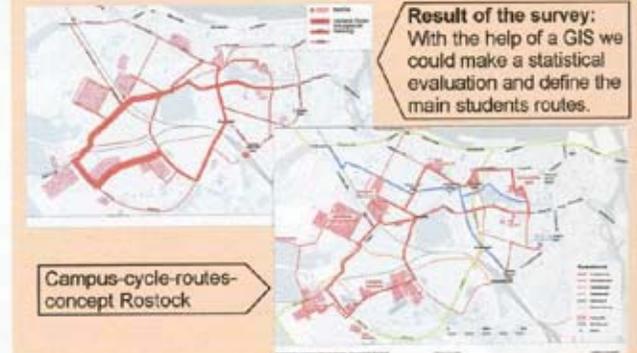
#### Planning

##### What is the best way to define the main routes of students?

The way or method should be simple and lead quick to a secure result. A simple traffic counting is not usefull – because then you have to ask the cyclist if they are students, where do they come from and go to a.s.o.). So we'd decide to make a simple survey in refectories and in the library. We distributed a citymap among the students and asked them to draw in their main routes for student cycling.



**Result of the survey:**  
With the help of a GIS we could make a statistical evaluation and define the main students routes.



## Nr. 51: „Mobil zum Ziel“

→ „Mobil zum Ziel“ ist ein Projekt zur Förderung der allgemeinen Kindermobilität, es soll der immer stärker verbreiteten Bewegungsarmut bei Kindern entgegenwirken. Förderung der selbstständigen Mobilität ist ein Teilaspekt dieses in erster Linie gesundheitsfördernden Projektes. Damit leistet es einen großen Beitrag zur allgemeinen und nachhaltigen Förderung des Radverkehrs.

### Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Förderung der Kindermobilität
- **Bisherige Ergebnisse:** Thematisierung in Schulen und Kindergärten
- **Finanzierung:** unterschiedlich
- **Zeitraum:** fortlaufend



### Ausführliche Beschreibung:

→ Vor dem Hintergrund der immer stärker verbreiteten Bewegungsarmut von Kindern im Alltag und im Hinblick auf steigende Zahlen beim motorisierten Individualverkehr hat sich der ämterübergreifende Arbeitskreis „Kinder-Mobilität-Verkehr“ zum Ziel gesetzt, die selbstständige Mobilität von Kindern zu fördern.

Ziel ist es, Kinder in Bewegung zu bringen und eine öffentliche Bewusstseinsänderung zu bewirken. Hier steht zunächst nicht das Radfahren im Vordergrund, sondern die Gesundheitsförderung – Radfahren ist ein großer Bestandteil davon.

So wurde beispielsweise für alle Stadtteile ein „Kinderstadtplan“ mit den Radrouten zum nächsten Stadtteil erstellt.

Im Rahmen von „Mobil zum Ziel“ kennzeichneten Schüler mit bunter Kreide für alle Verkehrsteilnehmer deutlich sichtbar ihren „sicheren Schulweg“. Dadurch sollte allen Verkehrsteilnehmern bewusst werden, dass sie beim Befahren eines solchen Pfeils oder Fußstapfens gerade den Schulweg eines Kindes queren.

Beim „Elternstopp“ sperrten Schüler zusammen mit der Polizei das Umfeld ihrer Schule weiträumig für Autos ab. Schüler, die es gewohnt waren von ihren Eltern mit dem Auto bis zur Schule gefahren zu werden, mussten so den restlichen Schulweg zu Fuß gehen oder von vornherein per Rad fahren. Ein ähnliches Ziel hat die Aktion „Kiss and Ride/Elternhaltestelle“: Hier sollten die Schüler lernen selbstständig mit der Straßenbahn zu fahren, statt mit dem Auto ihrer Eltern zur Schule gebracht zu werden.

### Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ „Mobil zum Ziel“ konzentriert sich nicht allein auf die Radverkehrsförderung, sondern dient einem übergeordneten Ziel, nämlich der nachhaltigen Gesundheits- und Mobilitätsförderung von Kindern. Dabei berücksichtigt das Projekt die gesamte Bandbreite der Kindermobilität, vom Schulweg bis zur Freizeit und vom zu Fuß gehen bis zum Radfahren.

### Träger

- Stadt Karlsruhe (Kinderbüro/Sozial- und Jugendbehörde und Stadtplanungsamt)

### Info/Ansprechpartner

- Iris Tschukewitsch  
Sozial- und Jugendbehörde/Kinderbüro  
Kaiserstraße 99  
76133 Karlsruhe  
0721/133-5131  
iris.tschukewitsch@sjb.karlsruhe.de

Verena Wagner  
Stadtplanungsamt  
Lammstraße 7  
76133 Karlsruhe  
0721/133-6117  
verena.wagner@stpla.karlsruhe.de  
www.karlsruhe.de/kinderbüro



# Nr. 52: „Fahrraddetektive“ – Beteiligung von Kindern an der Radwegeplanung

→ „Fahrraddetektive“ ist ein Beteiligungsprojekt für Kinder zwischen 7 und 14 Jahren. Hintergrund des Projekts ist die Überprüfung und mögliche Optimierung des städtischen Radwegenetzes. Die gewonnenen Ergebnisse sollen Entscheidungsträgern der Stadtverwaltung vorgestellt werden und möglichst in der zukünftigen Verkehrsplanung Berücksichtigung finden.

## Kurze Projektbeschreibung:

→ **Ziel:** Kinder beteiligen sich aktiv an der Radwegeplanung der Stadt Saalfeld, sie bewegen sich sicher mit dem Rad im Straßenverkehr, analysieren den Zustand des Radwegenetzes auf mögliche Schwachstellen hin und bringen konkrete Veränderungsvorstellungen gegenüber Entscheidungsträgern vor.

→ **Bisherige Ergebnisse:** Kinder haben eine Teilstrecke des Saalfelder Radwegnetzes untersucht. (Verkehrsplanungsscheck mit Fotodokumentation, Punkuntersuchung, Verkehrsquiz und -zählung, Fragebogenaktion und Geschicklichkeitstest); Die Ergebnisse wurden gemeinsam mit den Kindern ausgewertet und eine Präsentation vorbereitet.

→ **Finanzierung:** Zuschuss der Stadt Saalfeld (150,-€)

→ **Zeitraum:** Oktober 2006 bis Juni 2007

## Ausführliche Beschreibung:

→ Für Kinder ist das Fahrrad die kostenfreie Alternative zum öffentlichen Nahverkehr. Verschiedene vorangegangene Analysen verdeutlichten die Mobilität der Kinder. Sei es der Weg in die Schule, zu Freunden oder zu verschiedenen Freizeitstätten. Mögliche Gefahrenstellen sind aufgrund der unterschiedlichen Perspektive für

Erwachsene oft nicht offensichtlich und auffällig. Das Projekt berücksichtigt dabei auch die Tatsache, dass Kinder oft Wege benutzen, die sich von denen der Erwachsenen unterscheiden, aber möglicherweise auch ins Radwegenetz eingebunden werden könnten. Eine Gruppe von Kindern fuhr in den Ferien eine Teilstrecke des Saalfelder Radwegenetzes ab und untersuchte auf Schwachstellen und auf besonders gut umgesetzte Abschnitte. Diese wurden mit der Fotokamera dokumentiert. Während der Fahrt wurden verschiedene Aktionen (Quiz, Verkehrszählung, Fragebogen usw.) durchgeführt. Anschließend wurden die guten und weniger guten Stellen in Stadtplänen markiert und die Fotos ausgewertet. Daraus entstand eine Präsentation, die den entsprechenden Entscheidungsträgern vorgestellt werden wird. An dem Projekt beteiligte sich das Stadtplanungsamt Saalfeld, eine Grundschule, die Polizei und der ADFC. Es handelt sich um ein Modellprojekt, welches auch in anderen Teilen Saalfelds durchgeführt werden soll.

## Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Das Projekt hat Vorbildfunktion für weitere Kommunen, die aufgeschlossen dafür sind, Kinder und auch Jugendliche als Experten ihrer Lebenswelt in verkehrsplannerische Entscheidungen miteinzubeziehen. Eine mögliche Umsetzung der gesammelten Ergebnisse trägt zu einer deutlichen Erhöhung der Lebensqualität einer Kommune bei und gibt besonders den Kindern die notwendige Sicherheit für das Bewegen im Straßenverkehr.

## Träger

→ Evangelische Stiftung Christopherushof

## Info/Ansprechpartner

→ Denis Heymann, Bianca Pfeifer, Kerstin Paulmann (Stadtplanungsamt)  
Evangelische Stiftung Christopherushof,  
Jugend- und Stadtteilzentrum,  
Albert-Schweitzer-Straße 144,  
07318 Saalfeld  
03671/677114  
heymann@christopherushof.de



# Nr. 53: „It's cool to bike to school“ – Fahrradförderung am Gymnasium – Seite 1

➔ Das Projekt wird geleitet durch eine Steuergruppe aus SchülerInnen, Vertreter der Polizei, der Stadt und Lehrern. Ziel ist es, das Fahrradfahren in vielen Bereichen zu fördern und so die Anzahl der mit dem Fahrrad zur Schule fahrenden Kinder und Jugendlichen zu erhöhen. Zugleich soll dieser Schulweg möglichst sicher sein, das „Umfeld“ (Fahrradabstellplätze, Zufahrten, das Fahrrad an sich, Helmtragen ...) optimiert werden.

## Kurze Projektbeschreibung:

➔ Ziel: A: Förderung der Fahrradnutzung, Informationen zum Bereich Sicherheit, Technik und Nutzung; B: Analyse der bestehenden Situation der mit dem Fahrrad zur Schule fahrenden SchülerInnen; C: Erarbeitung von Optimierungsvorschlägen und deren Realisierung; D: Schulneuanfänger des Gymnasiums motivieren, mit dem Fahrrad den Schulweg zurückzulegen.

### Bisherige Ergebnisse:

1. Umfrage bei allen SchülerInnen der Schule
2. Erarbeitung von Schulradrouten
3. Broschüre: Planungshilfe für Eltern
4. Vorstellung des Projektes und Infostand für alle Eltern und SchülerInnen des neuen Schuljahres
5. Schulung von Fahrradscouts
6. Organisation von Radschulwegbegleitungen nach den Sommerferien

➔ Finanzierung: Etatmittel Stadt/Schule

➔ Zeitraum: ab Dez 2006 fortlaufend

## Ausführliche Beschreibung:

➔ SchülerInnen des Gymnasiums am Markt in Bünde werben für das Radfahren, ein gemeinsames Projekt

der SchülerInnen, Eltern und LehrerInnen des Gymnasiums am Markt in Bünde, der Stadt Bünde und der Polizei in Bünde.



Umfrage bei den SchülerInnen: Um die Fahrradnutzung zu fördern, ist eine Bestandsaufnahme in allen Klassen und Kursen (ca. 1.000 SchülerInnen) gemacht worden:

- Wie viele Schüler kommen regelmäßig mit dem Fahrrad zur Schule?, Woher kommen sie?, Welche Wege benutzen sie?, Wo sehen sie Gefahrenpunkte auf ihrem Schulweg?
- Sind sie mit den Fahrradabstellmöglichkeiten der Schule zufrieden?, Aus welchen Gründen werden andere Verkehrsmittel benutzt?
- Könnten sich die nicht mit dem Fahrrad zur Schule kommenden Schüler eine Fahrradnutzung für sich vorstellen?

Hier die wichtigsten Ergebnisse:

- Die meisten SchülerInnen kommen mit dem Fahrrad zur Schule (295+ , im Sommer 202)
- 40% der Fünftklässler benutzen das Fahrrad
- Die Fahrradnutzung nimmt zur Oberstufe hin ab
- Viele Nichtfahrradnutzer können sich eine Fahrradnutzung vielleicht oder tatsächlich vorstellen. Hier ist viel Potential für das Fahrradfahren.
- Hauptgründe nicht mit dem Fahrrad zur Schule zu kommen, sind Entfernung und Wetter, dicht gefolgt von „keine Lust“. Erstaunlich gering die Zahl der Verbote durch die Eltern. Eine große Zahl (206) kritisiert die Abstellmöglichkeiten für Fahrräder

Optimierungsvorschläge: Hier ist eine etwa alle sechs Wochen tagende Projektgruppe (Steuergruppe) mit SchülerInnen, der Polizei, der Stadt Bünde und Lehrern gebildet worden. Diese Gruppe hat seit Anfang Dezember 2006 über die Arbeitsbereiche des Projektes nachgedacht. Aus der Vielzahl der angesprochenen Problembereiche hier eine Auswahl:

- Der optimale Weg zur Schule durch einen Erfahrungsaustausch unter Schülern, auch zwischen den beiden Gymnasien der Stadt für Kooperationschüler.



## Nr. 53: „It's cool to bike to school“ – Fahrradförderung am Gymnasium – Seite 2

- Aufmerksam machen oder, wenn möglich, Beseitigung von Gefahrenpunkten auf dem Schulweg (Straßenüberquerungen, das Radfahren auf der Straße bei Verengungen durch parkende Autos u.s.w.).

Aus den Ergebnissen der Umfrage hat eine Schülerinnengruppe in enger Zusammenarbeit mit dem Verkehrsplaner der Stadt Bünde und der Polizei Radwege von verschiedenen Punkten der Stadt zur Schule erarbeitet. Die praktischen, täglich erlebten Gefahrenstellen sind so in eine Schulwegradkarte eingeflossen, die nicht nur am „grünen“ Tisch geplant wurde, sondern tatsächlich der Realität entspricht. Diese Wege sind in der Planungshilfe für Eltern veröffentlicht worden und als große Wandkarte an einem Infostand als Grundlage einer fundierten Beratung genutzt worden.

- Nahbereich der Schule: Verkehrssituation und Ausfahrt des Fahrradständers, Sicherungsmöglichkeiten gegen Diebstahl und Zerstörung
- Abstellmöglichkeiten im Fahrradständer und am Marktplatz

Der Fahrradstand der Schule ist inzwischen durch zusätzliche Zäune gesichert worden. Zum neuen Schuljahr wird der Zugang für die Benutzer zu dem so abgeschlossenen Bereich durch ein Chipsystem realisiert. Spontan hat sich im Januar 2007 eine Klasse bereit erklärt, in den Pausen eine Aufsicht am Fahrradständer zu organisieren, um Vandalismus vorzubeugen.

Die Polizei will Fahrradkontrollen durchführen, um die Unfallgefahr durch fehlende Beleuchtungsanlagen und unsichere Fahrräder einzudämmen.

Die Stadt erklärte sich in Zusammenarbeit mit einer Projektgruppe bereit, durch straßenbauliche Veränderungen die Verkehrssituation für Fahrräder in der Fünfhaus-

senstraße zu verbessern. Diese Straße grenzt unmittelbar an die Fahrradständer der Schule. Beim Ein- und Ausfahren entsteht durch den fließenden Verkehr ein hohes Gefahrenrisiko. Der Verkehrssicherheitsunterricht, unterstützt durch die Polizei, soll wieder verstärkt werden.

**Schulneuanfänger motivieren:** Mit dem Wechsel der Schüler aus der vierten Klasse der Grundschule an das Gymnasium wird auch eine Entscheidung über das wie des Schulweges neu festgelegt. Nach der Anmeldung im Gymnasium treffen sich Eltern und Schüler an einem „Kennenlernvormittag“. Der diesjährige Termin war der 21.4.2007. Er ist optimal dafür geeignet, das Projekt zur Fahrradförderung vorzustellen. Folgende Bereiche hat die Projektuntergruppe präsentiert:

- Sicherer Radweg zur Schule: Da die Wohnorte der Schulneuanfänger bekannt sind, wurde das Radwegesetz mit dem optimalen Wegen gezeigt
- Angebot der Organisation von Schulwegbegleitungen in den ersten Wochen durch ältere Schüler und/oder engagierte Eltern, um an die neuen, meist längeren, aus dem gewohnten Wohnumfeld führenden Schulwege zu gewöhnen.
- Informationen über das Schulbusnetz und die Möglichkeit, auf die zustehenden Buskarten zeitweise zu verzichten, mit dem Fahrrad zur Schule zu fahren und so eine Vergütung zu erhalten.
- Erkundung der Abstellmöglichkeiten für Fahrräder. Vorstellung des Sicherheitssystems.
- Gesund zur Schule: Begründungen zum Bewegungskonzept und der Gesundheitsförderung am Gymnasi-

um am Markt.

- Der Bezirkspolizeibeamte als aktiver Partner der Fahrradfahrer.
- Vorstellung des Gesamtprojektes: „Gesund und sicher mit dem Rad zur Schule“ um für das Fahrradfahren zu werben.

### Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ „It's cool to bike to school“ ... vereint ganz unterschiedliche Gruppen zu einem Projekt, ... fördert gezielt die umweltfreundlichste und gesündeste Möglichkeit zur Schule zu gelangen, ... ist ergebnisorientiert, ... hat Signalwirkung und kann als Handlungsleitfaden für weitere Schulen dienen und ... macht Spass!

### Träger

- Gymnasium am Markt in Bünde, Stadt Bünde, Polizei Bünde

### Info/Ansprechpartner

- Christian Kowalewsky, (Gymn. am Markt)  
Marktstr. 12  
32257 Bünde  
05223 522310  
Ckowalewsky@web.de

Thomas Schuh, (Stadt Bünde)  
Bahnhofstr. 13+15  
32257 Bünde  
05223 161-348  
T.Schuh@buende.de



# Nr. 54 „fahrt fair“ - Mehr Sicherheit für Kinder im Straßenverkehr

➔ Die Aktion richtet sich insbesondere an Kinder nach der Radfahrprüfung (Klassen 5-8), die erstmals selbstständig mit dem Fahrrad unterwegs sind. Zusammen mit den relevanten Schülern wurden an 3 Innenstadtsschulen die Problemstellen auf dem Schulradweg sowie in der Freizeit erhoben. Eine ämterübergreifende Kommission der Stadt Reutlingen hat unter Beteiligung der Polizei, Lehrkräften und eines Schulpsychologen – soweit möglich – Lösungen für die Probleme sowie einen Schulradwegeplan zur sicheren Führung der Schüler erarbeitet.

## Kurze Projektbeschreibung:

- ➔ **Ziel:** Verbesserung der Sicherheit für radfahrende Kinder nach der Radfahrprüfung auf dem Weg zur Schule und in die Freizeit.
- ➔ **Bisherige Ergebnisse:** Fertigstellung eines Schulradwegeplans für eine Innenstadtsschule mit Verhaltensregeln und Empfehlungen im Straßenverkehr.
- ➔ **Finanzierung:** Stadt Reutlingen, Amt Straßen, Umwelt und Verkehr
- ➔ **Zeitraum:** 02/2006 - 11/2007

## Ausführliche Beschreibung:

➔ Im Mai 2006 wurde an drei Innenstadtsschulen in Reutlingen von Schülern der Klassen 5 bis 8 auf von der Stadtverwaltung entwickelten und ausgegebenen Formularen und Plänen die Problemstellen beim Fahrradfahren auf dem Schulweg und in der Freizeit erfasst.

Umfragen zeigen, dass Schüler dieser Altersgruppe relativ häufig das Fahrrad nutzen und auch überdurchschnittlich hoch an Unfällen beteiligt sind.

An der von der Stadt Reutlingen initiierten Umfrage beteiligten sich insgesamt 183 Schüler. Diese Schüler hatten in den Fragebogen insgesamt 864 Problemnennungen vermerkt, die auf dem Weg mit dem Rad von und zur Schule sowie in der Freizeit auftraten.

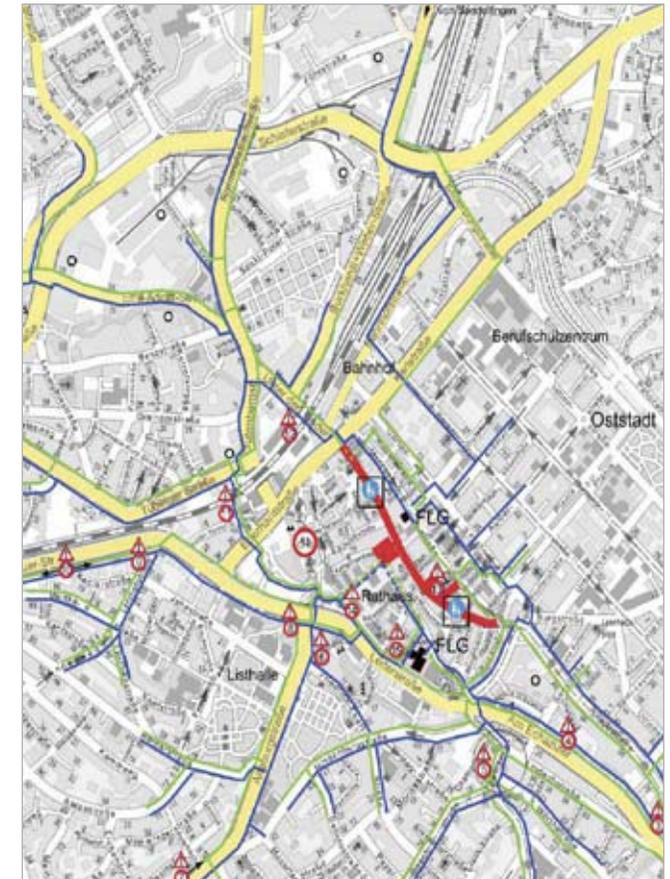
Die Unterlagen zur Problemerkennung wurden von einer ämterübergreifenden Kommission der Stadtverwaltung, der Polizeidirektion Reutlingen sowie einem Verkehrspsychologen ausgewertet, ein Teil der Problemfälle in Ortsterminen begutachtet und – soweit möglich – für die einzelnen Problempunkte Lösungen erarbeitet. In Abstimmung mit den Verkehrsbeauftragten der Schulen wurde bisher für eine Schule ein Schulradwegeplan erarbeitet, der den Schülern einen möglichst sicheren Radweg zur Schule ermöglicht. Darüber hinaus wurden wichtige Tipps für ein sicheres und unfallfreies Radfahren für die Schüler zusammengestellt. In den nächsten Monaten sollen die Untersuchungsergebnisse an den Schulen präsentiert werden. Die Schulradwegepläne mit den Sicherheitshinweisen sollen zu Beginn des Schuljahres in den relevanten Klassen den Schülern ausgehändigt werden. Ein ähnliches Projekt wurde vor einigen Jahren in deutlich kleinerem Umfang an einer Hauptschule im Reutlinger Stadtteil Gönningen durchgeführt.

## Träger

- ➔ Stadt Reutlingen zusammen mit der Polizeidirektion und 3 Innenstadtsschulen

## Info/Ansprechpartner

- ➔ Herr Lude  
Amt für Straßen  
Umwelt und Verkehr  
Marktplatz 22  
72764 Reutlingen  
07121 / 303 2147  
gerhard.lude@reutlingen.de



# Nr. 55: Radwegescouts – Seite 1

→ Die Initiative der SPD-Ratsfraktion zur Einführung von Radwegescouts in Düsseldorf hat eine große Resonanz gehabt. Bereits wenige Tage nach der ersten Presseveröffentlichung hatten sich rund 20 Interessierte Radfahrerinnen und Radfahrer im Fraktionsbüro gemeldet und wollten wissen, wann es endlich los geht.

Die SPD-Ratsfraktion hat deshalb in der Sitzung des Ordnungs- und Verkehrsausschusses am 16. Mai 2007 nachgefragt, wie weit denn die beschlossene Konzeption in der Verwaltung bereits vorangekommen ist. Zudem hat die SPD-Ratsfraktion in dieser Sitzung eine Liste der Interessenten an die Verwaltung übergeben. Damit wurde dokumentiert, dass viele Bürgerinnen und Bürger in dieser Stadt bereit sind, durch ehrenamtliche Tätigkeit einen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit im Düsseldorfer Radwege- und Straßennetz zu leisten.

Die SPD-Ratsfraktion sieht in der Einführung von ehrenamtlich tätigen Radwegescouts einen innovativen Baustein in der Düsseldorfer Radverkehrspolitik. Die SPD-Ratsfraktion wird sich auch weiterhin verstärkt dafür einsetzen, dass sich das Klima für die gesundheits- und umweltfreundliche Fortbewegung mit dem Fahrrad in Düsseldorf deutlich verbessert. Je früher die Radwegescouts ihre Arbeit in Düsseldorf und auch darüber hinaus aufnehmen, desto besser.

## Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Einfaches Erhöhung der Verkehrssicherheit und eine Verbesserung des Fahrradklimas in Düsseldorf
- **Bisherige Ergebnisse:** Politische Initiativen zur Einführung von Radwegescouts in Düsseldorf
- **Zeitraum:** sofort

## Ausführliche Beschreibung:

→ Auf Initiative der Düsseldorfer SPD-Ratsfraktion für am 28. März 2007 im Ordnungs- und Verkehrsausschuss beschlossen:

Die Verwaltung wird beauftragt, im Rahmen der fahrradfreundlichen Stadt die Voraussetzungen für ehrenamtlich tätige Radwegescouts zu schaffen. Diese ehrenamtliche Tätigkeit sollte allen interessierten Bürgerinnen und Bürgern zugänglich sein. In der Begründung des Beschlusstextes heißt es ergänzend:

Zahlreiche private und öffentlich-rechtliche Radiosender bedienen sich freiwilliger Verkehrsbeobachter, die ihre Beobachtungen direkt an die Sendeanstalten melden, damit sie in die Verkehrsberichterstattung einbezogen werden können. Dabei liefern die Verkehrsbeobachter nicht nur Informationen über Staus, sondern auch über zusätzliche Gefahrenquellen wie etwa Fahrbahnschäden und verlorene Ladung auf den Autobahnen. Diese Angaben versetzen Polizei und Straßenwärter in die Lage, kurzfristig auf gemeldete Störungen reagieren und so oft Schlimmeres verhindern zu können.

Düsseldorf ist seit kurzer Zeit Mitglied der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. (AGFS) und wird das Radwegenetz weiter ausbauen, was die Nutzung des Fahrrades im Alltagsverkehr weiter befördern wird. Viele Fahrradnutzer fahren regelmäßig die gleichen Strecken und erkennen insbesondere negative Veränderungen zeitnah und können ihre Beobachtung unmittelbar an die zuständige Fachverwaltung weitergeben, damit entstandene Schäden kurzfristig beseitigt werden können. Aufgrund ihrer Fahrpraxis erkennen die regelmäßigen Nutzer von Radwegen in der Alltagspraxis Situationen sofort, an denen Konflikte zwischen Fußgängern, Kraftfahrzeugen und Radfahrern bestehen, die am Reißbrett so nicht erkennbar sind.

Für interessierte Bürgerinnen und Bürger soll die Verwaltung ggf. in Zusammenarbeit mit dem Allgemeinen Deutschen Fahrradclub e.V. und dem Verkehrsclub Deutschland (VCD) die Möglichkeit schaffen, sich als freiwillige Radwegescouts in Düsseldorf zu engagieren. Damit wird im Rahmen der fahrradfreundlichen Stadt ein weiterer innovativer Baustein hin zu einem fahrradfreundlichen Klima in Düsseldorf geschaffen. Die Verwaltung wird durch die regelmäßigen Berichte der Radwegescouts in ihrer Arbeit unterstützt und kann so ihre Arbeitsabläufe weiter optimieren.

## Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Düsseldorf ist Anfang des Jahres 2007 in die AGFS aufgenommen worden, ohne dass sich dadurch eine wesentliche Verbesserung für den Radverkehr in Düsseldorf ergeben hat. Die positive Beurteilung beruht im



## Nr. 55: Radwegescouts – Seite 2

wesentlichen auf der Einschätzung, dass Düsseldorf zeitnah die seit langer Zeit geplanten Maßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur umsetzt. Durch den Einsatz ehrenamtlich tätiger Radwegescouts besteht nunmehr die Chance, bestehende Mängel und Probleme sofort zu erkennen und deren Beseitigung in die laufenden Planungsprozesse einzubinden.

Die Behebung vorhandener Mängel trägt wesentlich dazu bei, Unsicherheit nicht nur bei den Radfahrern in Düsseldorf abzubauen und so einen wesentlichen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit im großstädtischen Verkehrssystem zu leisten. Nur durch eine Verbesserung der vorhandenen Radwegeinfrastruktur und deren massiven Ausbau kann die Stadt Düsseldorf, die im aktuell verabschiedeten Verkehrsentwicklungsplan selbst gesteckten Ziele zur Erhöhung des Radverkehrsanteils realisieren und so einen notwendigen Beitrag für eine nachhaltige Mobilität schaffen.

Die Initiative der SPD-Ratsfraktion zur Einführung von ehrenamtlich tätigen Radwegescouts ist darauf angelegt, dass diese jederzeit ohne großen Kostenaufwand in anderen Gebietskörperschaften oder Verwaltungseinheiten – unter Berücksichtigung der lokalen Besonderheiten – übernommen werden kann.

**Radwegescouts kennen die Mängel** NRZ 23.05.07

**ÄRGERNIS.** Die SPD sammelt die Erfahrungen von Radlern über das Netz und leitet sie an die Verwaltung weiter.

**BIRGIT KLAUSMANN**

Fahrradfreundliche Stadt. Über solch werbewirksame Titel können Radler, die ihren Drahtesel in Düsseldorf nicht nur zur Sonntagsnachmittags-Ausfahrt besteigen, allenfalls müde lächeln. „Hier sitzen Überzeugungstäter, wir fahren alle seit vielen Jahren mit dem Rad. Wir kennen die Tücken und Lücken im Netz und wissen, wie es wirklich bestellt ist um die Sicherheit der Radler. Da gibt es jede Menge zu tun.“

**Nicht ohne Prüfung**

Dies war der einhellige Tenor von rund einem Dutzend Männern und Frauen, die sich gestern zum ersten Erfahrungsaustausch bei der SPD trafen. Sie waren einem Aufruf der Sozialdemokraten gefolgt, sich als Radwegescouts zu melden. Auch wenn Ordnungsdezernent Werner Leonhardt solch eine Aufgabe nicht ohne entsprechende Prüfung vergeben will, so fühlt sich diese Gruppe ihrer Mission gewachsen. „Wir wollen authentische Erfahrungen von Radlern, die wirklich beurteilen können, wie Düsseldorf zu einer echten fahrradfreundlichen Stadt werden kann“, sagte Ratsherr Rolf

Jürgen Brüer, der mit einem entsprechenden Antrag im Ordnungs- und Verkehrsausschuss gescheitert war.

Die Liste der Mängel, von der die Radwegescouts berichteten, ist tatsächlich beachtlich: Da stehen Papierkörbe mitten auf dem Radweg, Hubbel erweisen sich als Katapult, Bordsteine ohne Abschrägung als gefährliches Hindernis. Manche Radwege enden im Nichts. Andere günstige Wegeverbindungen zwischen einzelnen Stadtteilen oder zu den großen Hallen zum Beispiel sind gar nicht ausgeschildert. Häufiges Ärgernis sind zugeparkte Radwege. Autofahrer nutzen sie als Abstellgleis, Busfahrer für ihre Pausen. Die Kontroll-Aktionen der Polizei sind nach Ansicht der Radwegescouts nicht wirkungsvoll und konsequent genug. Die SPD wird die Kritik der Radwegescouts, deren Zahl für ein flächendeckendes Netz auf 50 bis 60 Personen anwachsen soll, dokumentieren, sie an die Verwaltung weiterleiten und die Beseitigung der Mängel kontrollieren. „Viel lässt sich ohne große Kosten schnell erledigen“, ist Brüer überzeugt.



Sie sind Radler aus Überzeugung und ärgern sich über die Tücken und Lücken im Düsseldorfer Netz. Die SPD hat sie als Radwegescouts angeworben. (Foto: Sergej Lepke)

### Träger

→ SPD-Ratsfraktion Düsseldorf

### Info/Ansprechpartner

→ Wilfried Brandt  
Rathausufer 8  
40213 Düsseldorf  
02 11/8 92 13 00  
annette.steller@stadt.duesseldorf.de  
www.spd-duesseldorf.de



# Nr. 56: Fahrradkarte Charlottenburg

→ Eine Arbeitsgruppe aus Bürgern, Vertretern der Lokalpolitik und dem Umweltamt hat ohne professionelle Hilfe eine Fahrradkarte für den Bezirk entwickelt und im Selbstverlag veröffentlicht.

## Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Werbung für das Radfahren Aufzeigen geeigneter Routen und Infrastruktur
- **Bisherige Ergebnisse:** Die gebildete Arbeitsgruppe hat im Konsensprinzip eine Fahrradkarte erstellt, die nun für eine Schutzgebühr von 1 € abgegeben wird (bei Bürgerämtern, auf Straßenfesten etc.)
- **Finanzierung:** (5.600 €)
- **Zeitraum:** 2005/2006

## Ausführliche Beschreibung:

→ Erstmalig liegt für den Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf eine Fahrradkarte im Maßstab 1:20.000 vor. Diese ist im Gegensatz zu anderen Fahrradkarten in Berlin im Selbstverlag und -vertrieb erschienen. Die Druckauflage beträgt 20.000, die Druckkosten ca. 5.600 EUR.

→ Die Karte wurde vom Amt für Umwelt, Natur und Verkehr mit einer Arbeitsgruppe von Bürgern, Mitgliedern des Allgemeinen Deutschen Fahrradclubs (ADFC) und Bezirksverordneten entwickelt. Dargestellt ist ein Radroutennetz aus den wichtigsten und zügigsten Wegeverbindungen, sowohl für Alltags- als auch für Freizeitradler. Selbstverständlich enden die Routen nicht an der Bezirksgrenze, die angrenzenden Bezirke sind ebenfalls in Teilen einbezogen. Die überregionalen Verbindungen (Europaradweg R1, Radfernweg Berlin-Kopenhagen an der Reinickendorfer Bezirksgrenze) sind

ebenfalls dargestellt. Durch die Signatur wird erkennbar, ob die Radroute auf einem angelegten Radweg, einer Busspur geführt wird oder durch eine verkehrsberuhigte Straße bzw. wenig befahrene Straße verläuft. Wichtig für den praktischen Nutzen ist die Darstellung der Infrastruktur (U-, S-Bahnhöfe, Spielplätze, Bäder und Jugendeinrichtungen, Ausflugsgaststätten, Aussichtspunkte, Dampferanlegestellen, Fahrradreparaturbetriebe etc.) sowie der kulturellen Einrichtungen und Sehenswürdigkeiten mit Adresse und Öffnungszeiten.

Damit erhalten Benutzer wichtige Anregungen sowie Informationen für Besichtigung und Einkehr. Zwei Tourenvorschläge vermitteln einen Eindruck von der Vielfalt und Lebendigkeit des Bezirks und sind damit auch für Berlinbesucher interessant. Das alphabetische Straßenverzeichnis sowie eine Darstellung des U- und S-Bahnnetzes runden das Angebot ab. Gefaltet passt die 52 x 69 cm große Karte im Vierfarbdruck bequem in Rucksack, Fahrradkorb oder Handtasche.

Verkehrs- und Umweltstadträtin Martina Schmiedhofer: *„Ich freue mich, dass ich die Karte im WM-Jahr der Öffentlichkeit vorstellen kann. Ich bin überzeugt, dass die Karte viele Nutzer finden wird. Fahrradfahren ist gesund, schnell, macht Spaß und ist im Trend. Ob alleine oder in der Gruppe, auf dem Weg zur Arbeit, Schule oder in der Freizeit, als Fitnessinstrument oder preiswertes Verkehrsmittel, als schnellste Verbindung im Kiez oder Mittel für genussreiche Erkundungstouren durch Natur, Kultur, Einkaufsstrassen und Gastronomie im Bezirk. Gerade wegen der komplizierten Verkehrsverhältnisse zur*

*Fußball-WM ist die Fahrradkarte für Fans ein nützliches Hilfsmittel für eine sportliche und stressarme Anreise mit dem Fahrrad. Ich hoffe, dass sie von vielen genutzt wird. Bedanken möchte ich mich besonders bei den BürgerInnen und Bürgern sowie den Bezirksverordneten, die ehrenamtlich und engagiert an der Karte mitgewirkt haben. Ohne sie wäre die Karte nicht in dieser Form entstanden.“* Die Fahrradkarte ist zum Preis von 1 € bei den Bürgerämtern (Otto-Suhr-Allee 100, Hohenzollerndamm 174-177, Heerstr. 12 – 14) sowie beim Fachbereich Vermessung (Rathaus Wilmersdorf, Zi. 4090) während der Sprechzeiten erhältlich.

## Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Weil das Projekt ein sehr gelungenes Beispiel für die Verknüpfung ehrenamtlichen Engagements mit Zielen der Fahrradförderung auf einem hohen Niveau ist und auf jede professionelle Hilfe verzichtet wurde. Die Karte wird sehr gerne bei Straßenfesten u. ä. gegen eine Schutzgebühr gekauft und bei besonderen Anlässen (Z. B. Fahrradtouren der Bezirksstadträtin mit Bürgern) auch kostenlos abgegeben.

## Träger

→ Umweltamt Charlottenburg-Wilmersdorf

## Info/Ansprechpartner

→ Graf zu Lynar,  
Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf  
- Umweltamt  
10702 Berlin  
umweltamt@ba-cw.verwalt-berlin.de  
www.umweltamt.charlottenburg-wilmersdorf.de



# Nr. 57: Radtourentipps Neue Wege, Grünvernetzung Duisburg – Seite 1

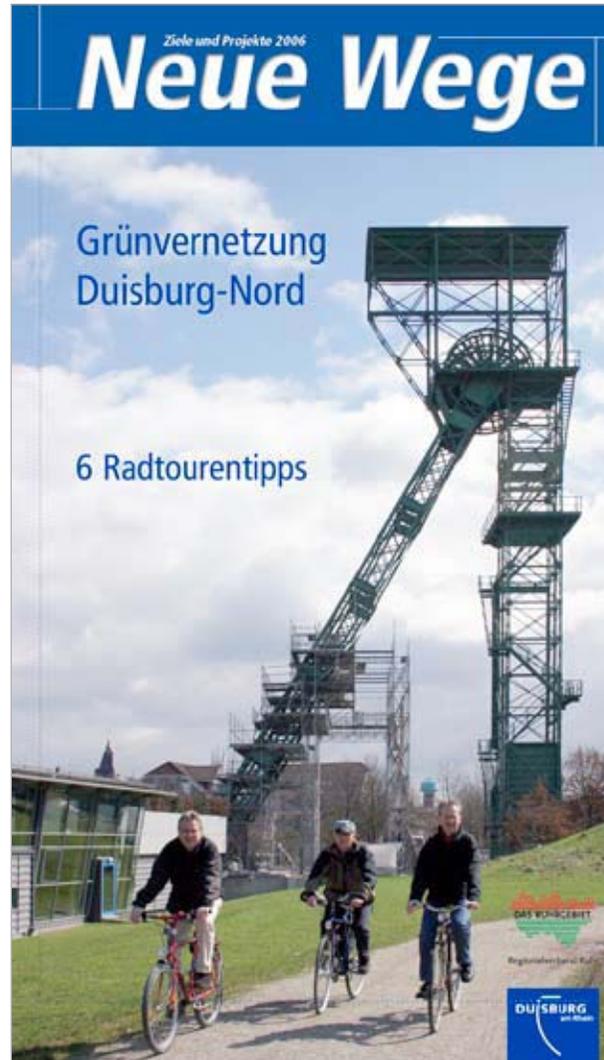
➔ Die Stadt Duisburg bietet gute Voraussetzungen zum Fahrradfahren. Eine hervorragende Topographie, viele Radverkehrsanlagen an Straßen und eine lange Fahrradtradition bilden die Grundlage. Die strukturelle Entwicklung der Stadt hat in den letzten 20 bis 30 Jahren eine Vielzahl neuer Wegeverbindungen ermöglicht, die zusammen mit dem vorhandenen Bestand ein hervorragendes Wegenetz bilden. Diese neuen Wegeverbindungen zu zeigen und die Wegevernetzung zu beschreiben ist das Ziel dieser Kartenreihe. Sie soll die Lust aufs Fahrradfahren in der Stadt wieder fördern. Die Karten basieren auf dem Stadtplanwerk Ruhrgebiet; der Maßstab 1:20.000 ermöglicht eine gute Orientierung.

## Kurze Projektbeschreibung:

- ➔ **Ziel:** Neue Lust aufs Stadtradeln
- ➔ **Bisherige Ergebnisse:** 2 Karten, Internetkarte, GPS Datensätze
- ➔ **Finanzierung:** Sponsoren
- ➔ **Zeitraum:** 2006–2007

## Ausführliche Beschreibung:

➔ Der Strukturwandel in Duisburg hat ein Vielzahl neuer Wegeverbindungen und Grünzüge ermöglicht. In den letzten 20 bis 30 Jahren wurden Bahntrassen und altindustrielle Flächen genutzt, grüne Verbindungen in der Stadt zu bauen. So konnte der Grünflächenanteil im Duisburger Norden annähernd verdoppelt werden. Die in den neu gestalteten Flächen entstandenen Wegeverbindungen fügen sich, zusammen mit dem Bestand, zu einem veritablen Netz von Wegen, die ideal mit dem Fahrrad genutzt werden können. Sowohl dem Alltagsrad-



ler als auch dem Besucher der Stadt bieten diese Grünvernetzungen ein ausgezeichnetes Wegesystem, das eine schnelle Verbindung auf ruhigen Wegen innerhalb der Stadt ermöglicht. Die Wasserstraßen und Flussläufe haben teils durch neue begleitende Erschließungswege teils durch Ausbau des Bestandes einen erheblichen Anteil an den neuen Verbindungen. Mit bisher zwei Karten, „Grünvernetzung Duisburg-Nord“ und „Grünvernetzung Duisburg-West“, werden diese neuen Wege vorgestellt. Anhand von jeweils 6 Radtourentipps werden Vorschläge zum „Erfahren“ der Verbindungen gemacht. Die Karten weisen die Flächenentwicklungen im Kartenteil aus und liefern Beschreibungen und Fotos auf der Rückseite. In den Tourenbeschreibungen gibt es Hinweise auf städtebauliche Besonderheiten wie bspw. denkmalgeschützte Siedlungen. Auf der Grundlage des Stadtplanwerkes Ruhrgebiet sind bisher zwei Karten im Maßstab 1:20.000 entstanden, die von der kartographischen Abteilung des RVR bearbeitet wurden. Fertiggestellt wurden die Karten „Grünvernetzung Duisburg-Nord“ im Mai 2006, die das Stadtgebiet östlich des Rheins und nördlich der Ruhr abdeckt und „Grünvernetzung Duisburg-West“ im Mai 2007, die das gesamte linksrheinische Stadtgebiet darstellt. Die Kartengrundlage ermöglicht eine gute Orientierung. Inzwischen werden auch GPS Daten für die Touren zur Verfügung gestellt. Zusammen mit den Strecken und Streckenbeschreibungen sind sie ins Stadtplanwerk im Internet integriert. In den Start- und Zielpunkten der einzelnen Touren sind die GPS-Daten zum Download hinterlegt. Die Radstation Duisburg stellt darüber hinaus die Geräte leihweise mit den Datensätzen der Tourentipps zur Verfügung. Die Finanzierung des Projektes erfolgt ausschließlich durch Sponsoren. Die beteiligten Geldgeber werben mit



## Nr. 57: Radtourentipps Neue Wege, Grünvernetzung Duisburg – Seite 2

ihrem Firmenlogo auf der Karte. So ist es möglich, die Karten kostenlos an Interessierte abzugeben. Für die Sponsoren stellen die Karten ein willkommenes Werbegeschenk dar und können aus dem Etat als „Give Away“ für Kunden finanziert werden. Bisher wurden ca. 50.000 Karten gedruckt (30.000 Nord und 20.000 West). Dieses Projekt unterstützt die städtischen Ziele, den Radverkehrsanteil in Duisburg, der bei ca. 8% liegt, zu erhöhen. Es trägt dazu bei, das Image des Radfahrens in der Stadt deutlich zu verbessern, indem es die vielfältigen neuen Wegeverbindungen beschreibt und durch Tourenangebote erlebbar macht. Eine neue Lust aufs Fahrradfahren wird geweckt. Damit leisten die Karten einen wichtigen Beitrag zum angestrebten Ziel, Duisburg fahrradfreundlicher zu machen. Die dritte und letzte Karte, „Grünvernetzung Duisburg-Mitte/Süd“, die das Stadtgebiet südlich der Ruhr und östlich des Rheins vorstellt, ist in Arbeit und wird im April 2008 fertiggestellt werden.

### Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Die Karten leisten einen wichtigen Beitrag, den Fahrradverkehrsanteil in Duisburg zu erhöhen. Die Ortskenntnis ist dazu eine wichtige Voraussetzung, die Vorteile des Verkehrsmittels zu nutzen. Der Strukturwandel wurde genutzt, ein optimiertes Radverkehrsnetz zu entwickeln, das für Freizeit- aber auch Alltagsverkehr gut tauglich ist. Die Karten zeigen Zusammenhänge und vermitteln Lust auf Entdeckertouren. Der Aufwand zur Erstellung der Karten wird für die Stadt Duisburg durch das Sponsoring der beteiligten Firmen deutlich reduziert.

### Träger

→ Stadt Duisburg, Amt für Stadtentwicklung und Projektmanagement und Amt für Umwelt und Grün

### Info/Ansprechpartner

→ Georg Puhe  
Friedrich-Albert-Lange-Platz 7  
47051 Duisburg  
02 03/2 83 42 66  
g.puhe@stadt-duisburg.de  
[www.duisburg.de/micro/stadtentwicklung/verkehr/Radverkehr.php](http://www.duisburg.de/micro/stadtentwicklung/verkehr/Radverkehr.php)



# Nr. 58: Fahrrad-Stadtplan für Freiburg – Seite 1

→ Die Stadt Freiburg möchte den hohen Anteil des Radverkehrs von 26% weiter steigern. Dafür werden neben dem Infrastrukturausbau auch Marketing-Maßnahmen unternommen. Ein wichtiger Baustein ist die Herausgabe eines Fahrrad-Stadtplans, der die Infrastruktur für den Radverkehr darstellt und Informationen zur Verkehrssicherheit und zu Ausflugszielen enthält. Mit Hilfe von Werbeeinträgen von Fahrradgeschäften kann der Plan sehr preiswert für 2,50 Euro angeboten und zudem ermäßigt an Schulen verteilt werden. Der Plan kam im Juni 2007 auf den Markt und wurde unmittelbar ein sehr großer Erfolg mit innerhalb von vier Wochen über 5.000 verkauften Exemplaren.

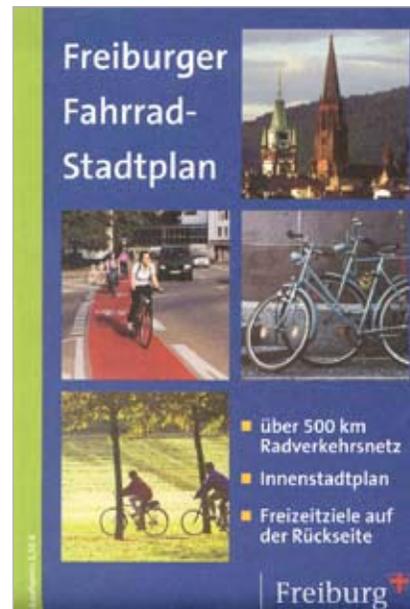
## Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Herausgabe eines preiswerten, durch Fahrradgeschäfte unterstützten Fahrrad-Stadtplans
- **Bisherige Ergebnisse:** sehr großer Verkaufserfolg (über 5.000 Stück in 4 Wochen)
- **Finanzierung:** teilweise städtischer Haushalt, teilweise Werbung von Fahrradgeschäften
- **Zeitraum:** Nov. 2006 – Juni 2007

## Ausführliche Beschreibung:

→ Radfahren geschieht für die unterschiedlichsten Zwecke: Während im Alltag meistens die kürzeste Route mit dem Rad gefragt ist, fährt man am Wochenende für schöne Aussichten auch mal gerne Umwege. Sicher sollten die Wege auf jeden Fall immer sein. Bei dem jetzt von der Stadt Freiburg herausgegebenen Fahrrad-Stadtplan wurden diese unterschiedlichen Zwecke berücksichtigt mit einem auf die Belange der Fahrradfahrer zugeschnittenen Kartenbild. Dargestellt wird die gesamte Infrastruktur für den Rad-

verkehr mit Radwegen, Radfahrstreifen, Wohnstraßen mit Tempo 30, Wirtschaftswegen und Feld- und Waldwegen. Der Plan in Vierfarbdruck hat den Maßstab 1:20.000 und hat eine handliche Größe von aufgefaltet 70 x 100 Zentimeter, in gefalteter Form 10x15 Zentimeter. Auf der Rückseite enthält der Plan Sicherheitshinweise,



eine Übersicht über alle wichtigen Verkehrsschilder im Radverkehr, Adressen und Infos zum Thema Radverkehr sowie Vorschläge für Ausflugsziele. Der Plan kann auch bei der Verkehrserziehung und Jugendarbeit verwendet werden, da Tipps und Erläuterungen zum Sicherheitsthema „toter Winkel“ gegeben werden.

Eine Besonderheit bei diesem Fahrrad-Stadtplan ist die Herstellung und der Vertrieb. Ziel war eine kostengünstige Herstellung basierend auf dem vorhandenen amtlichen Stadtplan, da keine Finanzmittel zur Beauftragung

externer Verlagsgesellschaften vorhanden waren. Der Plan wurde innerhalb der Stadtverwaltung Freiburg zusammen von Garten- und Tiefbauamt, Vermessungsamt und der Redaktion des städtischen Amtsblatts erstellt.

Ein Ziel war, über einen niedrigen Verkaufspreis eine hohe Verbreitung des Produkts zu erreichen. Möglich wurde dies durch Werbeeinträge von Fahrradgeschäften. Es wurden nur Fahrradgeschäfte als Werbepartner zugelassen, um den Eindruck eines beliebigen Werbeexemplars zu vermeiden. Der Fahrrad-Stadtplan kostet im Einzelverkauf 2,50 Euro, größere Mengen (z.B. für Schulen) können ermäßigt erworben werden. Der Vertrieb erfolgt über den örtlichen Buchhandel, die Fahrradgeschäfte und die Tourist-Information sowie für größere Mengen direkt über die Stadtverwaltung.

Der Fahrrad-Stadtplan kam im Juni 2007 auf den Markt und wurde öffentlichkeitswirksam durch den Ersten Bürgermeister der Stadt Freiburg, Herrn Otto Neideck, vorgestellt. Der Plan entwickelte sich unmittelbar zu einem großen Erfolg, innerhalb der ersten vier Wochen wurden über 5.000 Exemplare verkauft. Inzwischen wurde bereits nachgedruckt und für das Jahr 2008 ist eine aktualisierte Auflage vorgesehen.

## Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Für die Herstellung und den Vertrieb des Fahrrad-Stadtplans wurden ungewöhnliche Wege beschritten. Dadurch konnte trotz knapper öffentlicher Kassen ein qualitativ hochwertiger Fahrrad-Stadtplan auf den Markt gebracht werden. Zusätzlich konnte durch Werbeeinträgen von Fahrradgeschäften ein niedriger Verkaufspreis



## Nr. 58: Fahrrad-Stadtplan für Freiburg – Seite 2

und damit die gewünschte hohe Verbreitung erreicht werden. Der Plan entwickelte sich unmittelbar zu einem großen Erfolg, innerhalb der ersten 4 Wochen wurden über 5.000 Exemplare verkauft.

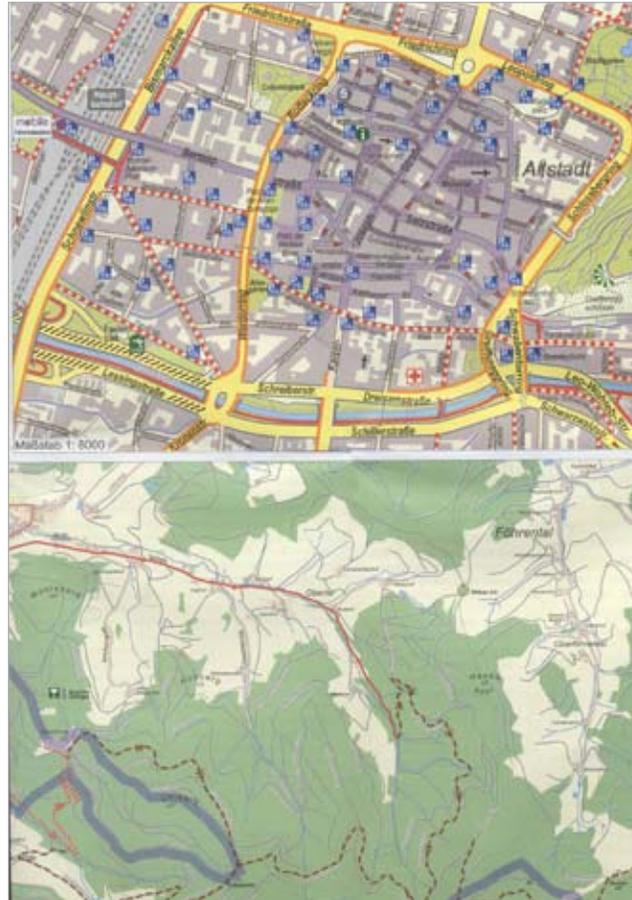
Durch eine Darstellung des Projekts innerhalb des „best-for-bike“-Fahrradpreises werden weitere Städte und Gemeinden auf diese Möglichkeiten zur Herstellung eines Fahrrad-Stadtplanes aufmerksam.

### Träger

→ Stadt Freiburg

### Info/Ansprechpartner

→ Dr. Schick  
Garten- und Tiefbauamt  
Fehrenbachallee 12  
79106 Freiburg  
0761/201-4683  
peter.schick@stadt.freiburg.de  
www.freiburg.de/verkehr



# Nr. 59: Mit dem Rad durchs Internet: Interaktive Fahrradtour durch Fürth – Seite 1

→ Die interaktive Radtour durch Fürth zeigt auf einer Länge von ca. 32 km die schönsten Plätze der Kleeblattstadt und die neuesten Einrichtungen für den Radverkehr. Hier kann man im Internet virtuell Rad fahren und die Stadt erkunden – bevor es mit ausgedruckter Routenbeschreibung (Download) auf die „richtige“ Radtour geht.

## Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Förderung des Radverkehrs (nicht nur) in Fürth
- **Bisherige Ergebnisse:** positive Rückmeldung in lokaler Presse und aus der Bürgerschaft.
- **Finanzierung:** aus laufendem Etat
- **Zeitraum:** seit September 2006

## Ausführliche Beschreibung:

→ Die im Internet aufgezeigte Runde führt auf überwiegend verkehrsarmen Wegen um und durch das Fürther Stadtgebiet. Dabei lernt der Internet-Besucher außerdem gleich die neusten Radverkehrseinrichtungen und Radwege in Fürth kennen. Die Radtour hat eine Länge von ca.

32 km, die Fahrtdauer beträgt etwa 2,5 bis 3 Stunden. Die Flash- Präsentation ist leicht zu bedienen. Eine ausführliche und mit Beispielen anschaulich gestaltete Einleitung führt in die Benutzung ein. Auf der linken Seite des Bildschirms, die ein Luftbild von der Stadt Fürth und dem Umland zeigt, erscheint eine blau eingezeichnete Route, die an wichtigen Stellen rot gekennzeichnet ist und von Fotosymbolen flankiert wird. Auf der rechten Seite erscheint oben eine kleine Übersichtskarte. Die blau gezeichnete Strecke ist die zu fahrende Route. In der rechten oberen Ecke der Luftaufnahme gibt es verschiedene Navigationsknöpfe. Mit diesen kann man zum Beispiel jeweils eines der in neun Teilabschnitte eingeteilten Streckenstücke zurück oder nach vorne gehen oder sich ein Infoblatt des Weges ausdrucken. Dieses Infoblatt ist von der Größe so angelegt, dass es in das Kartenfach einer jeden gängigen Lenkertasche passt! Durch einen Mausklick auf die blaue Route erscheint auf der linken Seite eine Beschreibung des gerade zu fahrenden Teilabschnitts. Dabei sind unter anderen Sehenswürdigkeiten dargestellt, die auf dem jeweiligen Streckenteil liegen.

Besonders interessant sind die durch blaue Kreise markierten Vorschläge für Abstecher, die durch Berührung Tipps zum Verweilen anzeigen. Das Beste an der Präsentation ist jedoch, dass sie nach dem Download in jede Lenkertasche passt und man sie danach gleich mit einem echten Fahrrad ausprobieren kann. Für die Zukunft sind

weitere, thematische Radtouren geplant, die ebenfalls als Flash- Präsentationen eingestellt werden sollen.

## Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Unser Projekt nutzt das Medium Internet, um Menschen erst mental – dann real – aufs Fahrrad zu bringen. Die Erfahrung hat gezeigt, dass Information via Internet für viele Interessierte leichter zugänglich ist als z.B. ein Fahrradstadtplan, der im Buchhandel gekauft werden muss. Unser Projekt ist so ansprechend gestaltet, dass es die Lust auf das Radfahren weckt. Und natürlich hoffen wir auch, dass von den „Genussradlern“ viele zu Alltagsradlern werden, denn ein Plus an Alltagsradlern entlastet die Umwelt und den Stadtverkehr; Radfahren macht Mensch und Umwelt gesünder, verursacht keinen Lärm und keine Abgase.

## Träger

- Stadt Fürth

## Info/Ansprechpartner

- Susanne Plack  
Stadt Fürth  
Stadtplanungsamt / Verkehrsplanung  
Hirschenstraße 2  
90762 Fürth  
09 11/974 – 33 33  
susanne.plack@fuerth.de  
<http://www.stadt-fuerth.eu/radfahren/>



# Nr. 59: Mit dem Rad durchs Internet: Interaktive Fahrradtour durch Fürth – Seite 2



# Nr. 60: MVV Radl-Touren – Seite 1

→ *Familiengerechte Radrouten in und um München, meist auf Radwegen oder nur schwach befahrenen Nebenstraßen; Kostenlose Orientierungshilfen: Karten, Roadbooks, GPS-Daten, Höhenprofile, Tipps zu Biergärten und Einkehrmöglichkeiten sowie Sehenswürdigkeiten;*

Keine Rückkehr zum Ausgangspunkt erforderlich! Umweltfreundliche An- und Rückreise mit öffentlichen Verkehrsmitteln; Ticketempfehlungen und Benutzungstipps (z.B. zu Fahrradmitnahmeregelungen) werden ebenfalls angeboten

## Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Förderung des freizeitorientierten Radverkehrs & Stärkung der Rolle des ÖPNV beim Ausflugsverkehr
- **Bisherige Ergebnisse:** gute Resonanz bei der Velo-City-Konferenz
- **Finanzierung:** MVV
- **Zeitraum:** ab Juni 2007

## Ausführliche Beschreibung:

→ Radfahren erfreut sich steigender Beliebtheit. An Wochenenden zieht es eine immer größer werdende Menge an Menschen mit dem Rad ins Münchner Umland, das an Wochenenden förmlich zu Radtouren einlädt. Diesen Trend greift der Münchner Verkehrs- und Tarifverbund (MVV) auf. In Kooperation mit dem ADFC Bayern wurden 25 Touren erstellt. Zielgruppe ist die der Freizeitradfahrer und der Rad fahrenden Familien. Die Touren sind ca. 25-60 km lang, welche vorwiegend auf Radwegen und schwach befahrenen Nebenstraßen geführt werden.



**Die MVV Radl-Touren**

25 Tourenkarten im Netz  
[www.mvv-muenchen.de/rad](http://www.mvv-muenchen.de/rad)

Juni 2007

S Bahn München DB | MVV | U | M | RVO und über 50 weitere Partner im MVV



Eine wichtige Charakteristik aller Touren ist der hohe Grad an Flexibilität und die umweltfreundliche Abwicklung des An- und Rückreiseverkehrs: Eine Rückkehr zum Ausgangspunkt der Radtour ist nicht erforderlich (wie etwa bei Anreise mit dem Auto), da alle Touren an einem Bahnhof im MVV-Gebiet beginnen und an einem anderen enden.

Die Reichweite dieser gestreckten Touren erhöht sich dadurch enorm. Oftmals ergeben sich auch weitere Zustiegsmöglichkeiten unterwegs, so dass bei Pannen oder Wetterumbrüchen mit an der Route gelegenen Bahnhöfen Abkürzungsmöglichkeiten ergeben. Bei Nutzung einer empfohlenen Tageskarte sind dabei auch keine Mehrkosten verbunden.

Dem Radfahrer bietet der MVV auf seiner Internetseite <http://www.mvv-muenchen.de/rad> folgende Informationen an: Umfassende, kostenlose Orientierungshilfen wie Landkarten, Roadbooks, GPS-Daten, Angaben zur Wegebeschaffenheit (asphaltiert oder nicht), zu überwindende Steigungen (in Höhenmeter), TOP 50-Overlay-Dateien und Höhenprofile, zusätzlich eine Darstellung der Route auf Google Maps.

Weitere freizeitrelevante Informationen zu den Touren wie Auswahl an Biergärten, Einkehr- und Bademöglichkeiten sowie kulturell Bedeutendes bzw. Sehenswürdigkeiten entlang der Strecke sind jeweils in Tourensteckbriefen und Beschreibung enthalten.

Darüber hinaus werden Tipps und Empfehlungen zu An- und Rückreise angeboten:

- Ticketinformationen
- Regelungen bei der Fahrradmitnahme in den Zügen
- Fahrtdauer ab/zu den zentralen Bahnhöfen im Zentrum Münchens (meist Hauptbahnhof)

## Nr. 60: MVV Radl-Touren – Seite 2

- Voreingestellte Fahrplanauskunftsmaske (Wie komme ich zum Startpunkt der Tour? Wie komme ich vom Endpunkt der Tour wieder nach Hause?)

### Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Die Kombination Fahrrad und Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) bietet eine Win-Win-Situation für den Radfahrer als auch den ÖPNV: Radfahrer profitieren von der hohen Flexibilität der Verkehrsmittelkombination Rad+ÖPNV, die Verkehrsunternehmen von der höheren Nachfrage an Tagen mit gewöhnlich schwächerer Verkehrsnachfrage (z.B. am Wochenende).

Zudem ist die Nutzung des ÖPNV im Vergleich zum Pkw für den Radfahrer meist kostengünstiger. Ein weiterer positiver Effekt ergibt sich für Umwelt und Klima.

Dem Radfahrer werden kostenlos umfassende, innovative Orientierungshilfen (Karte, Road-book, GPS-Daten, Profile etc.) angeboten. Insbesondere die kostenlosen GPS-Tourendaten sind als besonders nützlicher Service für die Radfahrer zu nennen.

Um das Konzept noch besser bekannt zu machen, hat der MVV einen eigenen Stand bei Velo-City unterhalten, eine Informationsbroschüre entwickelt sowie Presseveröffentlichungen veranlasst. Eine Auszeichnung bei „best for bike“ würde die Bemühungen unterstützen, den Bekanntheitsgrad des Projekt wesentlich zu erhöhen. Gleichzeitig erhoffen wir uns, damit die Möglichkeiten zu verbessern, mit Initiatoren vergleichbarer Projekte einen Erfahrungsaustausch beginnen zu können.

### Träger

→ MünchnerVerkehrs-undTarifverbundGmbH(MVV)

### Info/Ansprechpartner

→ Bernd Emmrich  
Thierschstr. 2  
80538 München  
0 89/2 10 33-2 28  
bernd.emmrich@mvv-muenchen.de



# Nr. 61: Radroutenplaner Hessen

Bewerbung ist am 16. Juli nach der Abgabefrist eingegangen.

→ Der Radroutenplaner Hessen ermöglicht die individuelle und kostenfreie Planung von Radtouren im Internet. Ausgewählte Strecken werden unter Berücksichtigung von Steigungen berechnet und mit Fahrtanweisungen versehen. Er enthält Hinweise auf Übernachtungsmöglichkeiten und Sehenswürdigkeiten.

## Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Förderung des Radverkehrs
- **Bisherige Ergebnisse:** Seit Mitte Mai 2007 über 5 Mio. aufgerufene Seiten
- **Finanzierung:** Aus dem Landeshaushalt
- **Zeitraum:** 2007 ff.

## Ausführliche Beschreibung:

→ Der Routenplaner ist ein bedeutender Baustein zur Weiterentwicklung des Fahrradstandortes Hessen und stellt einen wichtigen Beitrag zur Förderung des Radverkehrs im Sinne des Nationalen Radverkehrsplanes dar. Seine Entwicklung wurde von der integrierten Verkehrsmanagement GmbH in Frankfurt am Main und dem Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung finanziert. Er ist in Kooperation mit dem Allgemeinen Deutschen Fahrradclub (ADFC) Hessen, dem Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/Rhein - Main, dem Rhein-Main-Verkehrsverbund und dem Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau des Landes Rheinland-Pfalz entstanden. Über das Landesgebiet Hessen hinaus umfasst der die Landkreise Worms, Mainz und Bingen.

Er bietet Alltagsradlern und Fahrradtouristen einen umfangreichen kostenlosen Service. Er ermöglicht bei

der Fahrt zum Arbeitsplatz ein adressscharfes "Routen" und unterstützt so das Projekt Bike & Business im Rhein-Main-Gebiet.

Für den Fahrradtouristen enthält er neben individuell planbaren Routen feste Themenrouten bis hin zu Mountainbikestrecken. Insgesamt beinhaltet er über 100 regionale und überregionale touristische Themenrouten mit einem Netz von rd. 7.000 km, die auch im Planer beschrieben sind. Das Gesamtnetz beträgt zusammen mit den touristischen Routen rd. 19.000 km.

Die Routen werden unter Berücksichtigung von Steigungen berechnet und mit Fahrtanweisungen sowie als GPS – Tracks ausgewiesen. Der Routenplaner bietet Auskünfte über Sehenswürdigkeiten, Übernachtungsmöglichkeiten (Bett & Bike – Betriebe) und Bahnhöfe. Angaben zur Streckenlänge, die voraussichtliche Fahrzeit und das Höhenprofil gehören zu den Standardinformationen. Bei der Routensuche können größere Steigungen gemieden oder besondere Routenarten (z. B. touristische Themenrouten insgesamt oder einzeln) bevorzugt werden. Zwischen- und Zielpunkte können von den Nutzern durch Anklicken auf dem Bildschirm gesetzt werden.

Die Hinweise auf Sehenswürdigkeiten werden dezentral von den Touristikorganisationen der Landkreise eingeben und gepflegt. Die Einheitlichkeit der Darstellung ist durch ein vorgegebenes Muster gewährleistet.

Hessen ist neben Nordrhein-Westfalen das zweite Bundesland, das einen Radroutenplaner im Internet anbietet. Es ist beabsichtigt, die Radroutenplaner NRW und Hessen noch in diesem Jahr miteinander zu verknüpfen.

Seit der Freigabe des Routenplaners im Mai dieses Jahres wurden über 7,2 Mio. Seiten aufgerufen.

## Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Der Radroutenplaner im Internet stellt einen Quantensprung in der Radverkehrsförderung in Hessen dar. Er führt zu einer kräftigen Erhöhung der Nutzung des Fahrrads im Alltagsverkehr und im Fahrradtourismus. Dies wird durch die inzwischen 5 Mio. Aufrufe bestätigt.

## Träger

- Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung/Integriertes Verkehrsmanagement GmbH Frankfurt am Main

## Info/Ansprechpartner

- Rolf Seemann  
HMWUL  
Kasier-Friedrich-Ring 75  
65185 Wiesbaden  
0611- 825 24 32  
rudolf.seemann@hmwul.hessen.de



# Nr. 62: Guide4Bike

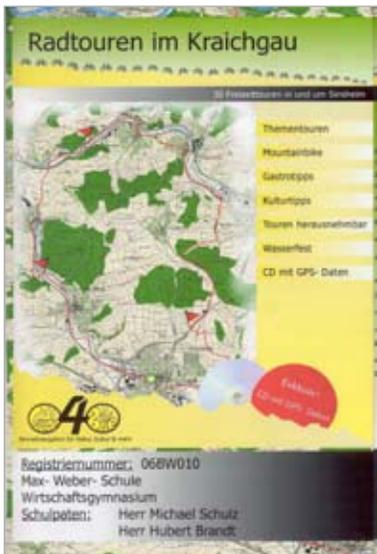
→ Wir sind 14 Schüler des Wirtschaftsgymnasiums in Sinsheim. Guide4Bike verfolgt das Ziel, ein nachhaltiges Produkt herzustellen, welches Menschen jedes Alters und jeder Fitness-Stufe begeistert.

## Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Herstellung eines nachhaltigen Produktes
- **Bisherige Ergebnisse:** Erstellung von 2 Web-Seiten + 1 Rad-Buch
- **Finanzierung:** Sponsoren
- **Zeitraum:** September 2006 - September 2007

## Ausführliche Beschreibung:

→ Wir haben einen Radtouren-Führer mit 15 leichten Freizeit-Touren, 14 anspruchsvollen Mouttainbike-Touren sowie Thementouren für die Region Kraichgau-Nord hergestellt. Die Thementouren befassen sich mit den Bereichen Geschichte, Biologie und Religion und liefern ausführliche Hintergrundinformationen, z.B. Bannwald - Urwald von morgen. Alle Touren sind selbst erstellt, abgefahren sowie von Fachleuten nachgeprüft.



## Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

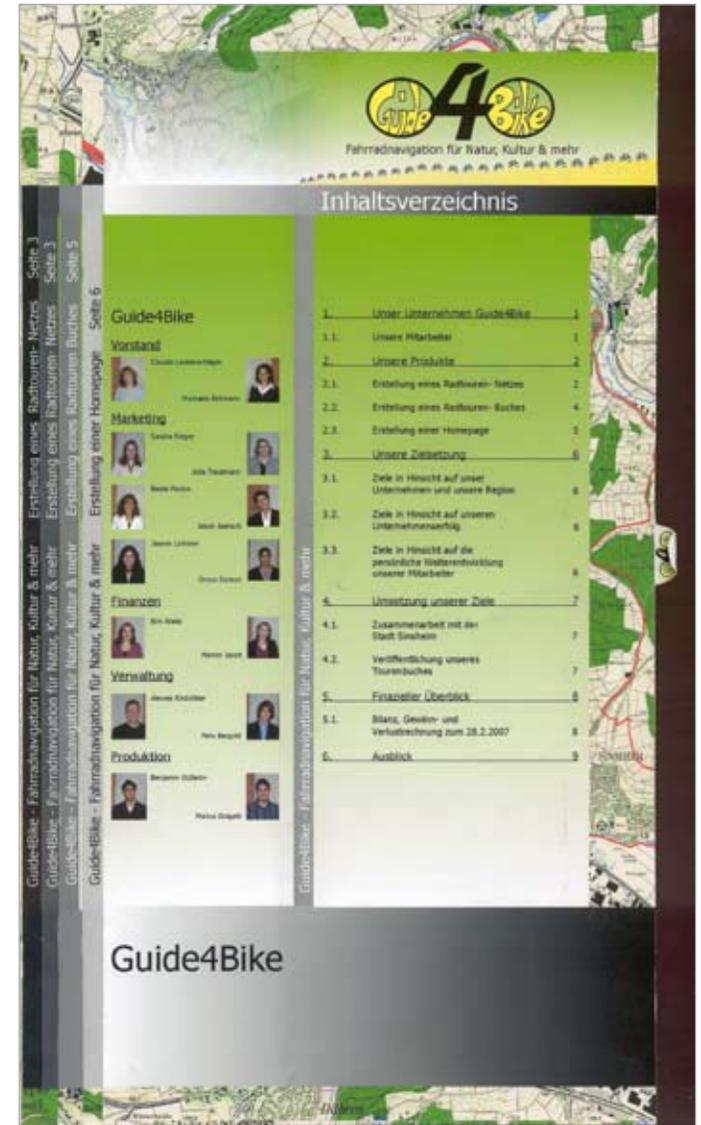
- ein nachhaltiges Produkt; neuartig + umweltbewusst
- 3. Platz beim Junior - Manager von morgen - Wettbewerb in Stuttgart
- Projekt von engagierten Schülern
- Wiederbelebung einer unbeliebt gewordenen Sportart

## Träger

- Max-Weber-Schule

## Info/Ansprechpartner

- Claudia Lautenschläger  
Eichelbergerstr. 38  
74889 Sinsheim  
07265/4348  
vorstand@guide4bike.de  
www.guide4bike.de



## Nr. 63: Quiz „Sicheres Radfahren“ – Seite 1

→ Verkehrsunfälle unter der Beteiligung von Radfahrern begründen sich oft darin, dass Regeln der StVO nicht beachtet werden. In dem Quiz, das 2007 durchgeführt wurde, wurden 19 Fragen zu wichtigen Regeln zum Radverkehr gestellt. Dabei handelte es sich einerseits um Fragen zu Regeln, deren Missachtung häufig zu Unfällen führte, andererseits sollte ebenso das Verständnis der einzelnen Verkehrsgruppen zueinander gefördert werden.

### Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Reduzierung der Unfallzahlen durch bessere Kenntnisse der Verkehrsregeln
- **Bisherige Ergebnisse:** Rege Beteiligung
- **Finanzierung:** Stadt Köln
- **Zeitraum:** 02.05.2007 – 06.06.2007

### Ausführliche Beschreibung:

→ Aufgrund der nach wie vor hohen Unfallbeteiligung von Radfahrern, die ggf. auch auf mangelnde Kenntnisse der Verkehrsregeln zurückgeführt werden kann, wurde das in 2006 erstmalig aufgenommene Fahrradquiz in diesem Jahr fortgesetzt. Für die Fortsetzung sprach auch, dass vorangegangene kleinere Tests bei einer Veranstaltung in der Uni erschreckende Lücken bezüglich der Kenntnisse der StVO belegten und – nicht zuletzt – die recht hohe Beteiligung und der gute Zuspruch am Wettbewerb des letzten Jahres.

Auf einem Fragebogen wurden daher insgesamt 19 Fragen, die alle einen Bezug zum Radfahren aufwiesen, aufgenommen. Dabei handelte es sich beispielsweise um Fragen zum gegenläufigen Radweg, zum Radfahren in Einbahnstraßen oder um den benutzungspflichtigen Rad-



weg. Die Fragen wurden auf den Internetseiten der Stadt Köln veröffentlicht und konnten als PDF-Datei heruntergeladen und ausgedruckt werden. Der ausgefüllte Bogen konnte dann per Fax oder auf dem Postweg an die Stadt Köln übersandt werden. Richtig ausgefüllte Rückläufe nahmen dann an einer Verlosung teil. Damit insbesondere Schulklassen weiterführender Schulen für die Teilnahme an dem Wettbewerb begeistert werden konnten, wurde für Klassen, die als Verband an dem Wettbewerb teilnahmen, eine Sonderverlosung durchgeführt. Hier wurden dann

Geldpreise für die Klassenkassen als Gewinn ausgesetzt. Bei dem Projekt handelte es sich um eine Kampagne des „Expertenkreises Velo 2010“, dem u.a. die Polizei, die Stadt Köln, der Seniorenverband, der AstA, die Fahrradgruppen (ADFC, MfG, VCD) und der ADAC angehören. Die Federführung der Aktion wurde durch die Stadt Köln, Amt für Straßen und Verkehrstechnik wahrgenommen.

An dem Quiz beteiligten sich insgesamt 387 Personen und 13 Schulklassen. Von der Gesamtzahl der Lösungen gingen insgesamt nur 123 richtige Lösungen ein, wobei auch gelegentlich der Eindruck entstand, dass in den Schulen gemeinsame Lösungen entwickelt wurden. Insofern lag die „Dunkelziffer“ der falschen Lösungen noch



## Nr. 63: Quiz „Sicheres Radfahren“ – Seite 2

wesentlich höher. Unabhängig von den Schulklassen wurden bei Einzelteilnahmen lediglich 88 richtige Lösungen übersandt. Da bei dem Quiz insbesondere Situationen aufgenommen wurden, die im Kölner Stadtgebiet häufig anzutreffen sind, zeigte das Ergebnis, dass die weitere Verbreitung der Radregeln ein wichtiges Element zum sicheren und damit auch aktiven Radfahren in Köln ausmacht. Aus den eingesandten richtigen Lösungen wurden drei attraktive Preise (Mehrtägige Radreise im Frankenland „Vom Rad in's Bad“, Heißluftballonfahrt, Jahreskarte für den Kölner Zoo) verlost, weiterhin gab es ein Einstellticket für die Radstation und Nützliches zum Radfahren für weitere glückliche Gewinner. Die Preise wurden am 14.06.2007 durch den Leiter des Amtes für Straßen und Verkehrstechnik, Herrn Klaus Harzendorf, im Rahmen einer Feier im Foyer des Stadthauses Köln verliehen.

### Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

Die Vermittlung von Regeln im Straßenverkehr außerhalb von Fahrschulen oder der Verkehrserziehung in Schulen an sich, ist ein schwieriges Kapitel und stößt häufig auf wenig Interesse. Durch das Quiz wurde das Interesse und das Auseinandersetzen mit den Verkehrsregeln auf spielerische Weise neu geweckt und gefördert. Aufgrund der lockeren Sprache und der Bilder, die teilweise „Kölner Lokalkolorit“ bewiesen, wurden die Verkehrsregeln nicht zu einem trockenen Thema, sondern die Beschäftigung mit der Thematik machte den Beteiligten Spaß.

### Info/Ansprechpartner

- ➔ Herr Six  
02 21/2 21-2 78 22  
hans.six@stadt-koeln.de
- ➔ Frau Langhans  
02 21/2 21-3 71 67  
heidrun.langhans@stadt-koeln.de

- ➔ Frau Bongenberg  
02 21/2 21-2 78 16  
sabine.bongenberg@stadt-koeln.de  
Willy-Brandt-Platz 2  
50679 Köln  
<http://krdua022/verkehr/radverkehr/artikel/08926/index.html>



# Nr. 64: Klassenfahrt nach Bikerart – Seite 1

→ Die Klasse 5 d der Remigius-Hauptschule, Borken hat eine Klassenfahrt mit eigenen Fahrrädern zur Jugendherberge Groß-Reken unternommen. Um die Verkehrsgefahren zu minimieren und die Schülerinnen und Schüler für ein verkehrsgerechtes Verhalten zu gewinnen, wurde in Zusammenarbeit mit der Kreispolizeibehörde Borken ein dreistufiges Konzept erarbeitet, das eine Sensibilisierung der Schüler und Erziehungsberechtigten über die besonderen Verkehrsgefahren beim Fahren im Verband nach § 27 StVO beinhaltet.

1. Theoretische Einweisung/Unterrichtung der Klasse über die besonderen Gefahren einer „Kolonnenfahrt“ durch einen Polizeibeamten
2. Durchführung von Übungsfahrten mit Klassenlehrerin und Erziehungsberechtigten
3. Kennzeichnung der Verbandsfahrt mit Warnbänder, Warnwesten und Warnflaggen

## Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Sicheres Radfahren von Schülerinnen und Schülern auf einer Klassenfahrt in einer Kolonne
- **Bisherige Ergebnisse:** Deutliche Verbesserung der Sichtbarkeit, und damit der Sicherheit, von Radlern, die in einem Verband fahren
- **Finanzierung:** geregelt

## Ausführliche Beschreibung:

→ Zu 1.: Durch einen Polizeibeamten wurde die Klasse 5 d über die Radverkehrsregeln nach der Straßenverkehrsordnung und insbesondere über Bedingungen bzw. Anforderungen bei „Fahrten mit geschlossenen Verbänden“ nach § 27 StVO aufgeklärt und eingewiesen. Während einer Unterrichtsstunde wurden dabei rechtliche

und praktische Fragen beim Fahrradfahren erörtert und durchgenommen.

Im Rahmen der Ausbildung wurden mit den Schülerinnen und Schülern gemeinsame Ziele formuliert und schriftlich niedergelegt. Diese Zielvereinbarung wurde von der Polizei, der Schulleitung und den Schülerinnen und Schülern unterzeichnet. Jeder erhielt ein Exemplar.

Ferner wurde an alle Beteiligten ein Flyer ausgehändigt, der das Fahrradfahren im Verband thematisiert.

Zu 2.: Das konkrete Verhalten (Aufsteigen/Anfahren/Abbiegen/Abstand/Geschwindigkeit/Anhalten/Absicherung/Erste Hilfe etc.) wurde zusammen mit Erziehungsberechtigten und Klassenlehrerin eingeübt, um die Sicherheit für das Fahrradfahren im Verband zu steigern. Das Tragen eines Schutzhelms bei den Fahrten ist dabei obligatorisch.

Zu 3.: Um die Sicherheit zu erhöhen, wurde der Fahrradverband gekennzeichnet. Dabei wurde jedes Fahrrad an den äußeren Enden der Lenkstange mit einem rot/gelben Warnband ausgestattet, das mit einem Klettverschluss befestigt wurde. Mit dieser Kennzeichnung wurde den anderen Verkehrsteilnehmern deutlich signalisiert, dass es sich um einen Verband im Sinne von § 27 StVO handelt.

Ferner trugen die vor- und rückwärtigen Radler (Erziehungsberechtigte) deutlich sichtbare Warnwesten.

Darüberhinaus wurden Warnflaggen mitgeführt, um bei Pannen und Fahrbahnüberquerungen den übrigen

Verkehr auf die besonderen Gefahren einer haltenden bzw. querenden Fahrradkolonne aufmerksam zu machen.

Fazit: Es wurde im Vorfeld das Vorgenannte getan, um eine unfallfreie Klassenfahrt durchzuführen. Im Ergebnis kann gesagt werden, dass sich alle Schülerinnen und Schüler sicher durch den Straßenverkehr bewegt haben und während der Klassenfahrt erlebnisreiche Tage hatten. Die Verkehrsdisziplin konnte als vorbildlich bezeichnet werden.

## Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Es gibt 4 wesentliche Gründe:

1. Die polizeiliche Unfallstatistik 2006 weist im Kreis Borken aus, dass insbesondere die Altersgruppe der 10 – 17-Jährigen als Radfahrer überproportional an Straßenverkehrsunfällen beteiligt ist. Die Schülerinnen und Schüler befinden sich in dieser Altersgruppe (11-12 Jahre). Aufklärungsarbeit ist deshalb dort besonders lohnend.
2. Es gibt deutliche bis starke Unsicherheiten darüber, wie sich Radler beim „Fahren im Verband“ verhalten sollen. Auch auf diesem Sektor kann durch Einweisung und Übung in Kooperation mit den jeweiligen Polizeidienststellen eine Verbesserung der Sicherheit erreicht werden. Da ebenfalls allgemeine Themen der Gefahrenlehre erörtert werden, ergibt sich daraus ein generalpräventiver Ansatz.
3. Um anderen Verkehrsteilnehmern deutlich zu signalisieren, dass es sich bei den vielen Radfahrern um einen Verband nach § 27 StVO handelt,



## Nr. 64: Klassenfahrt nach Bikerart – Seite 2

1. bedarf es einer einheitlichen Kennzeichnung, Dies geschieht durch das Tragen bzw. Anbringen von Warnwesten, Warnbändern und Warnflaggen. Durch eine deutliche Verbesserung der Sichtbarkeit wird die Verkehrssicherheit insgesamt gesteigert.
2. Durch das disziplinierte Verkehrsverhalten der Schülerinnen und Schüler, die durch ihre Kennzeichnung deutlich im Straßenverkehr wahrgenommen werden, ergibt und ergab sich eine besondere Art der „Werbung“ für die Radfahrregion des Westmünsterlandes. Als Radfahrregion Nr. 1 im Bundesgebiet mit ca. 30 % Verkehrsanteil ist der Kreis Borken sowohl touristisch, als als wirtschaftlich ausgewiesen. Die Schülerinnen und Schüler haben durch ihr positives Verhalten dazu beigetragen, dass der Radverkehr ein noch besseres Image erhält.

### Träger

- ➔ Remigius Hauptschule, Borken und Kreispolizei behörde Borken

### Info/Ansprechpartner

- ➔ Menker, Franz - Josef  
Burloer Str. 91, 46325 Borken  
02861/900-1391  
franz.menker@polizei.nrw.de



**Ziel:** Wir wollen gesund wieder nach Hause kommen!

#### Deshalb

- benutzen wir bei den Fahrradfahrten keine MP-3-player, i-pods oder Musikgeräte
- setzen wir Schutzhelme auf
- sichern wir unsere Gruppe mit Warnwesten, Warnbänder und Warnflaggen
- überqueren wir nur dann die Straße, wenn ein Verantwortlicher uns dazu auffordert
- haben wir alle ein verkehrssicheres Fahrrad
- fahren wir zusammen und bleiben zusammen
- unterstützen wir uns bei Pannen und melden gefährliche Situationen
- nehmen wir Rücksicht auf andere Verkehrsteilnehmer
- bleiben wir bei „Rot“ stehen und warten auf „Grün“

Borken, 25. April 2007



## Nr. 65: „Fehler-Fuchs“ – Seite 1

➔ Die Aktion „Fehler-Fuchs“ ist ein Beitrag, um die im Karlsruher „20-Punkte-Programm zur Förderung des Radverkehrs“ verankerten Ziele der nachhaltigen Steigerung des Radverkehrsanteils und Verbesserung der Sicherheit im Radverkehr zu erreichen.

Der „Fehler-Fuchs“ soll das Bewusstsein vor allem junger Verkehrsteilnehmer im Hinblick auf nachhaltige, häufigere und sichere Nutzung des Rads schärfen. Bereits kleine Mängel am Rad trüben die Freude am Radfahren und verleiten zur Wahl bequemerer Verkehrsmittel. Inhalt der Aktion „Fehler-Fuchs“ ist es, Schülerinnen und Schüler ab der 5. Klasse zehn typische Mängel an speziell präparierten, verkehrsunsicheren Rädern in einer vorgegebenen Zeit von etwa drei Minuten auffinden zu lassen.

### Kurze Projektbeschreibung:

- ➔ **Ziel:** Förderung der nachhaltigen Nutzung des Fahrrades im Schülerradverkehr
- ➔ **Bisherige Ergebnisse:** Förderung durch BMVBS
- ➔ **Zeitraum:** 2007/2008

### Ausführliche Beschreibung:

➔ Nachhaltige Freude am Radfahren zu erleben und sich diese Freude über Jahre hinweg zu bewahren, beginnt mit einem technisch einwandfreien, verkehrssicheren Fahrrad.

Oft genug aber wird das Rad stiefmütterlich behandelt, wird technisch vernachlässigt und bleibt oft über Jahre ungewartet. Die im Laufe der Zeit auftretenden Mängel trüben die Freude am Fahren und sie erschweren einen häufigeren Einsatz dieses umweltfreundlichen Verkehrsmittels im



bequemerem Verkehrsmittels. Dabei ist es nicht schwer, technische Mängel zu erkennen und Abhilfe zu schaffen.

Gerade Schüler sind zumeist auf das Fahrrad angewiesen. Bei dieser Zielgruppe soll die Aktion „Fehler-Fuchs“ mit ihrem technischen Ansatz dazu beitragen, Radfahren nicht nur attraktiver, sondern vor allem auch sicherer zu machen.

Im Rahmen der Verkehrserziehung ab der 5. Klasse setzt der „Fehler-Fuchs“ an: Schülerinnen und Schüler

müssen innerhalb einer vorgegebenen Zeit von etwa drei Minuten möglichst viele von zehn Mängeln an einem speziell präparierten, „verkehrsunsicheren“ Fahrrad entdecken.

Bei Verwendung mehrerer präparierter Räder gleichzeitig, ist auch ein direkter Vergleich möglich, wer die Fehler am schnellsten findet. Der spielerische Umgang bei der spannenden Suche nach den versteckten Fehlern soll den SchülerInnen Motivation zum Mitmachen sein und sie anregen, danach das Erlernte auch am eigenen Rad umzusetzen. Der Wettbewerb ist auch darauf ausgerichtet, jungen Menschen das Radfahren als nachhaltiges und im Stadtgebiet schnellstes Verkehrsmittel ins Bewusstsein

## Nr. 65: „Fehler-Fuchs“ – Seite 2

zu bringen. Der „FehlerFuchs“ soll auch frühzeitig die Weichen für zukünftige Verkehrsmittelwahlen stellen.

Ein gut funktionierendes, verkehrssicheres Rad ist keine Selbstverständlichkeit, sondern heute eher die Ausnahme geworden. Selbst fabrikneue Räder entsprechen nicht immer den Anforderungen des Straßenverkehrs oder denen der Straßenverkehrsordnung.

Mountainbikes oder Rennräder werden beispielsweise vom Hersteller meist ohne Lichtanlage und Reflektoren ausgeliefert, aber trotzdem auch bei Nacht benutzt. Die korrekte Funktion und Verkehrssicherheit vieler Räder wird, teils aus Unkenntnis, oft aber auch aus schierer Bequemlichkeit, oft vernachlässigt. Und auf Grund hoher Unfallzahlen mit Radfahrerbeteiligung besteht in Karlsruhe zusätzlicher Handlungsbedarf.



Der Karlsruher Gemeinderat hat ein Programm zur Förderung des Radverkehrs verabschiedet. Die Aktion „Fehler-Fuchs“ ist ein Beitrag, um die wichtigsten Ziele des Programms, nämlich Steigerung des Radverkehrsanteils und Senkung der Unfallzahlen mit Radverkehrsbeteiligung zu erreichen. Gleichzeitig sind die gesundheitlichen Vorteile des Radfahrens unbestritten.

Im Jahr 2007 sind 13 Projektstage an weiterführenden Schulen in Karlsruhe sowie an Radaktionstagen und ein Messeauftritt geplant.

### Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

Der „Fehler-Fuchs“ ist ein pädagogisch neuer Ansatz in der Verkehrserziehung für Schüler ab der 5. Klasse. Er geht über das Erklären der Gefahren im Straßenverkehr hinaus und vermittelt auf spielerische Weise die Fähigkeit zur Selbsthilfe bei technischen Mängeln am Fahrrad.

Das Projekt wird vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung gefördert.

### Träger

→ Stadt Karlsruhe (Umwelt- und Arbeitsschutz)

### Info/Ansprechpartner

→ Rainer Kastner  
Markgrafenstraße 14  
76131 Karlsruhe  
07 21/1 33-31 13  
rainer.kastner@ua.karlsruhe.de



# Nr. 66: POP-KulTOUR – Radtour zu einem Open-Air Konzert

➔ Auch bei diesem Projekt hat das Zitat von Adam Opel Pate gestanden: *Wir haben das Nützliche mit dem Angenehmen verbunden. Wir haben eine Kulturveranstaltung mit einer gesundheitsfördernden Freizeitaktivität, die gleich auch noch ein ökologisch wertvolles Verkehrsmittel ist, verbunden und herausgekommen ist ein ganzheitlich stimmiges Projekt.*

## Kurze Projektbeschreibung:

- ➔ **Ziel:** stilvolle Verbindung von Kultur, Sport und Freizeit
- ➔ **Bisherige Ergebnisse:** 1 Fahrt, 6 Teilnehmer, alle 6 haben wieder für 2007 gebucht
- ➔ **Finanzierung:** Durch Projektteilnehmer
- ➔ **Zeitraum:** 1. Augustwochenende

## Ausführliche Beschreibung:

Gleichzeitig erfüllen die Teilnehmer, in diesem Projekt „POP-Ren(t)ner genannt, weil Sie alle mittleren Alters und für eine Veranstaltung dieser Art eher atypisch sind, eine Art Vorbildfunktion und regen jüngere Generationen durch ihr Engement gemeinhin zur Nachahmung an.

Sie reisen mit dem Fahrrad an. Zum einen passt dies in das Konzept des Festivalveranstalters, der auf verschiedenste Generationen als Gäste setzt, zum anderen wird hier auch die Retrowelle instrumentalisiert und dies dient dem Projekt letztendlich als Katalysator. „Nach alter Väter Sitte fahren wir am Wochenende mit dem Rad zur Party“ Und so ganz nebenbei bedient das Projekt eine Risikogruppe mit Bewegung und Lebensqualität. Und durch den hier erfahrenen Spaß und durch die sehr entspannte Atmosphäre während des gesamten Wochenendes, ist die Chance gegeben, das Fahrrad fahren noch häufiger in

den Alltag der Teilnehmer zu adaptieren. Schon nach den ersten Kilometern stellt sich das Gefühl ein, vollkommen aus dem Alltag entschwunden zu sein, zurückgeworfen auf die kreatürlichen Dinge des Lebens, kurzum mit sich eins zu sein. Bewegung durch Radfahren, Essen und Trinken, Kräfte einteilen für die vor uns liegenden 80 km. Am Abend das stolze Gefühl der erbrachten Eigenleistung. Und nicht der 80 KW Mittelklassewagen hat diese Leistung erbracht, sondern das Individuum selbst.

Und dann die wohlverdiente Belohnung durch die Kulturveranstaltung und der Genuß des ersten Kaltgetränkes. Nach der abendlichen Veranstaltung geht es dann ins Zelt zum verdienten Schlaf. Ich bin der Meinung, das dieses Konzept Schule machen sollte – ruft man sich die zufriedenen Gesichter der ersten POP-KulTOUR 2006 in Erinnerung. Alles weitere wie z.B. Fotos und Programm entnehmen Sie bitte der Projektseite: [www.pop-kultour.de](http://www.pop-kultour.de).

## Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

- weil es Kultur, Freizeit und Sport miteinander verbindet
- weil die Anreise zu einem Musikfestival mit dem Fahrrad sehr viel ökologischer ist, als mit dem Auto
- weil Fahrradfahren und Camping in der Natur sehr entspannend und gut für Körper und Geist und Seele sind
- weil wir als Popren(t)ner mit unserem Engag

ment Vorbilder für die Jugend sind und die Aktion zur Nachahmung anregt

- weil das Projekt vom Kulturveranstalter (Festivalorganisatoren) offiziell unterstützt und beworben wird, da es sich hervorragend in das ökologische und umweltbewußte Festivalkonzept einfügt.
- weil es einzigartig in Deutschland ist und als gutes Beispiel für andere Touren gelten kann
- weil das Projekt „einfach schön und schön einfach ist und den Respekt vor der Freizeit erbringt

## Träger

- ➔ Münsterland-Radtouren

## Info/Ansprechpartner

- ➔ Heinz-Albert van Dornick  
Werse 18  
0251/31 10 34  
[vandornick@freenet.de](mailto:vandornick@freenet.de)  
[www.pop-kultour.de](http://www.pop-kultour.de)



# Nr. 67: Radwandern mit dem Sportverein Jagow e.V. - Gesundheit – Seite 1

→ Wir möchten mit unserem Angebot vielen Menschen eine Anlaufmöglichkeit bieten, sich mit dem Fahrrad in freier Natur zu betätigen. Es gibt bei uns keine Altersbeschränkungen. Bei uns findet das 1-Jährige Kleinkind im Fahrradanhänger der Mutter die gleiche Beachtung, wie der 74-Jährige Rentner, der sich sportlich betätigen möchte.

## Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Bewegung mit dem Fahrrad in freier Natur für Personen jeden Alters
- **Finanzierung:** Eigenfinanzierung und Sponsoren
- **Zeitraum:** seit 11.03.2001

## Ausführliche Beschreibung:

→ Grundanliegen unseres Handelns war es, am Anfang, den Menschen unserer Gemeinde eine Anlaufstelle für sportliche Betätigung auf dem Fahrrad zu bieten. Es sollte eine Betätigung sein, die durchaus einen gewissen sportlichen Anreiz darstellt. Unser Motto war und ist dabei aber immer der Grundsatz, dass wir gemeinsam starten und gemeinsam ankommen.

Nicht der schnellste Pedalisten bestimmt das Tempo, sondern der nicht ganz so schnelle Radler gibt uns die Geschwindigkeit vor. Wir wollten mit unserem Angebot verschiedene Menschengruppen erreichen. Zum Beispiel den Jugendliche, der in der Bushaltestelle einen Teil seiner persönlichen Freizeit verbringt. Die junge Mutter, die nach der Kindesgeburt wieder etwas für ihre Grundkondition tun möchte. Den Angestellten, der viel im Auto sitzend seiner beruflichen Tätigkeit nachgeht.

So begannen wir mit dem Aufbau unserer Radlergruppe. Im November des Jahres wird gemeinsam der Plan für

die Unternehmungen des Folgejahres erarbeitet. Der Plan sieht 8 Ausfahrten pro Jahr vor.

Immer am 2. Sonntag des Monats gehen wir auf Tour. Es sind alles Eintagestouren bis auf die des Monats Juni, die geht über 2 Tage. Jedes Jahr wird mit dem Anradeln im März begonnen. Alle Beteiligten freuen sich schon nach einer langen Winterpause, wieder auf das Rad steigen zu können. So wie im Monat März praktizieren wir es in den folgenden Monaten bis zum Oktober.

Damit wir nicht nur auf die nähere Umgebung angewiesen sind, gab es Überlegungen zur Anschaffung von geeigneten Transportmöglichkeiten für unsere Fahrräder. Mit viel Eigeninitiative und Unterstützung von Sponsoren

schufen wir uns zwei Autoanhänger für den Transport an.

Ein Anhänger ist für 16 Fahrräder ausgelegt, der zweite für 4 Fahrräder. Nimmt man noch die Möglichkeit des Transportes von Rädern auf dem Autodach, so können wir bis zu 30 Räder transportieren.

Zu Beginn des Projekts waren es ausschließlich Teilnehmer aus dem Ort. Im Laufe der Jahre konnten wir auch schon Teilnehmer aus Berlin, Hamburg, Neubrandenburg und Strasburg begrüßen. Für alle lag der große Reiz in der Bewegung in freier Natur. Dabei kann man, trotz sportlichem Tempo, die Umgebung riechen, hören und oft auch schmecken. Das Motto unserer Unternehmungen „Radwandern mit dem Sportverein Jagow e.V denn Gesundheit



# Nr. 67: Radwandern mit dem Sportverein Jagow e.V. - denn Gesundheit muss man leben – Seite 2



„muss man leben“ wurde von allen Teilnehmern im Laufe der Jahre zur Lebensmaxime.

Bis Ende 2006 folgten unseren Angeboten 130 Teilnehmer, diese legten eine Strecke von 20361 km zurück. Im Jahre 2007 legten wir bis einschließlich Juni mit 24 Teilnehmern 2096 km zurück.

## Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Wir haben mit unserem Projekt in der Uckermark eine Möglichkeit geschaffen, dass sich Menschen auf dem Fahrrad sportlich betätigen. Unabhängig von Alter,

der beruflichen Tätigkeit und den bisherigen sportlichen Ansprüchen, bewegen sich Menschen in freier Natur. Das Motto „Radwandern mit dem Sportverein Jagow e.V. – denn Gesundheit muss man leben“ ist für die Teilnehmer zur Richtschnur des Handelns geworden.

## Träger

→ Sportverein Jagow e.V.

## Info/Ansprechpartner

→ Burkhard Freuck  
17337 Uckerland  
Kutzerow 41 a  
039853/2140  
burkhard.freuck@t-online.de



## Nr. 68: Genuss Rad Wandern

➔ Unter dem Motto: „Die Leichtigkeit des Fahrradfahrens“ bietet GenussRadWandern geführte Fahrradtouren in und um Berlin an.

### Kurze Projektbeschreibung:

- ➔ **Ziel:** die Leichtigkeit des Fahrradfahrens vermitteln
- ➔ **Finanzierung:** Privat
- ➔ **Zeitraum:** seit 01.02.2007

### Ausführliche Beschreibung:

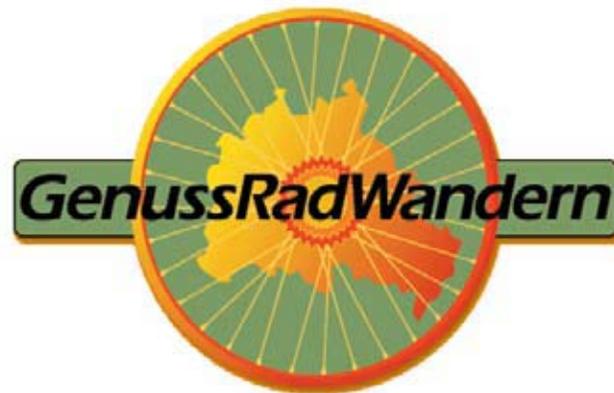
➔ Weil er genau in der Mitte der Stadt liegt und somit für jeden gut zu erreichen ist, beginnen und enden alle Touren am S-Bahnhof „Friedrichstraße“ und führen von dort aus in alle Himmelsrichtungen. GRW bietet Touren von 30 km bis 150 km Länge an. Damit wirklich jeder in den Genuss einer gut durchdachten Fahrradtour kommen kann, wird in 5 verschiedenen Geschwindigkeiten geradelt.

Regelmäßige Specials wie Damen-, Senioren oder Singletouren runden das Angebot ab.

Koop und Vogelsang sind leidenschaftliche Radfahrer. Auf ihrer Website haben sie deshalb neben einer Übersicht ihrer Routen auch etliche Tipps & Tricks rund um das Thema Radfahren zusammengestellt.

### Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

➔ Weil wir mit viel Einsatz und Herzblut eine Firma und mit ausschließlich privaten Mitteln gegründet haben, die möglichst vielen Menschen die Leichtigkeit des Fahrradfahrens vermitteln will, indem wir Ihnen die „grünen Ader Berlins“ zeigen, wo sie ohne Belästigung des Straßenverkehrs das Fahrradfahren genießen können.



### Info/Ansprechpartner

- ➔ Frank Vogelsang  
Meiningerstr. 3  
10823 Berlin  
01 79/1 12 40 62  
fvogelsang@genussradwandern.de  
www.genussradwandern.de



## Nr. 69: Geschichte er„fahren“ – Seite 1

➔ *Geschichte er„fahren“ heißt seit fünfzehn Jahren unsere Devise. In mühevoller Kleinarbeit erstellen wir mit wissenschaftlicher Unterstützung Wegebeschreibungen in Wort und Bild wie z. B. von der Brabanter Straße, Landgraf Philipps Heimritt, „Auf Hannibals Spuren über die Alpen“ und auf Bonifatius Spuren durch Südengland bis Fulda. Im letzten Jahr waren wir auf der chinesischen Mauer und in Peking unterwegs. Diese Wegebeschreibungen kombiniert mit von uns erstellten Navigationsdaten, machen es jedermann möglich, ehemals bedeutende, historische Verkehrsverbindungen zu „erfahren“, und darüber hinaus die von uns recherchierten, geschichtlichen Hintergründe auf dem Rad kennen zu lernen.*

### Kurze Projektbeschreibung:

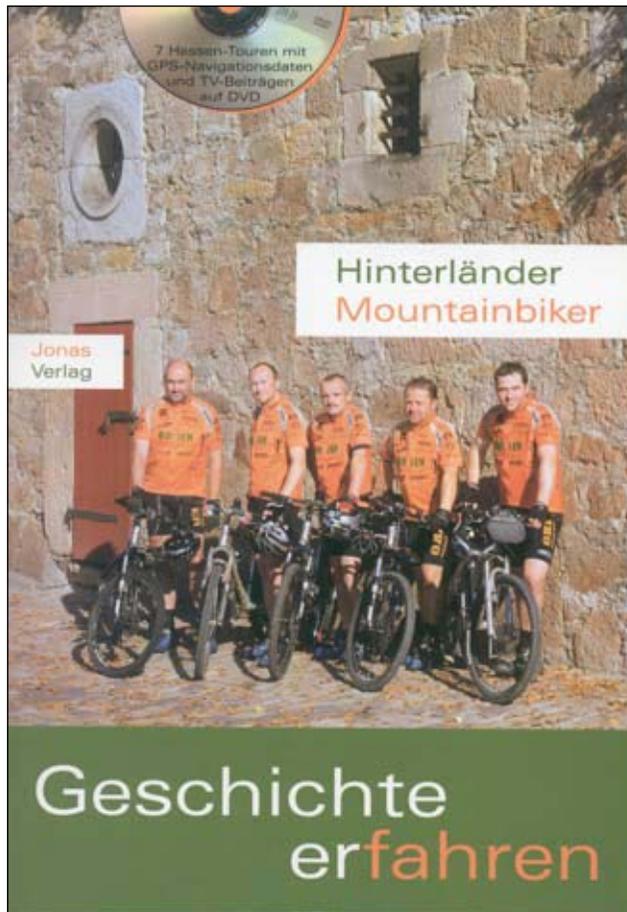
- ➔ **Ziel:** Geschichte für Jedermann er„fahrbar“ machen
- ➔ **Bisherige Ergebnisse:** Guinnessbuchrekord, 25 Filmbeiträge, 8 Wegebeschreibungen und 1 Buch inkl. Navigationsdaten und geschichtlichen Hintergründen
- ➔ **Finanzierung:** Produktsponsoring der Industrie zusätzlich Eigenfinanzierung
- ➔ **Zeitraum:** 15 Jahre

### Ausführliche Beschreibung:

➔ Seit 1992 haben wir uns der Erforschung historischer Routen verschrieben. Wir, das sind: Mathias Schmidt (43 Jahre, Garten -und Landschaftsbauer), Ulrich Weigel (45 Jahre, verheiratet, zwei Kinder, Werkleiter), Harald Becker (35 Jahre, verheiratet, 2 Kinder, Prüflingenieur) Siegfried Pitzer (50 Jahre, verheiratet, 3 Kinder, For-

menbauer) und Jörg Krug (33 Jahre, Techniker).

Seit 1992 suchten wir zunächst zu dritt nach einer Möglichkeit, Sport und Kultur miteinander zu verbinden. „Der Geographie Anfang und Ende ist die Übung im Gelän-



de“. Diesen Spruch von Professor Wocke haben wir immer beherzigt. Zunächst arbeiteten wir regional, dann national und mittlerweile global. Über unsere Arbeit existieren bis heute 25 Filmbeiträge, 8 Wegebeschreibungen und 1 Buch inkl. Navigationsdaten und geschichtlichen Hintergründen. Unser Ziel ist es, Geschichte für Jedermann er„fahr“bar zu machen. Keiner von uns ist übrigens Historiker, aber wir sind geschichtshungrige Mountainbiker, die für jedes Projekt mehrere Wochen u. a. in Bibliotheken und bei Historikern Stoff sammeln und so Mosaikstein für Mosaikstein zu einer historisch belegten Wegebeschreibung zusammenfügen.

Im Unterschied zu herkömmlichen Wegeforschungen kommt uns hierbei die Kombination mit unserem Sport zugute. Unser Aktionsradius ist selbst in schwierigem Gelände um ein vielfaches höher als der des Fußgängers. Wir setzen Höhenmesser ein, mit deren Hilfe die Erstellung von Höhenprofilen möglich ist. Diese Informationen wiederum dienen der Betrachtung, welche Wegevarianten aus ökonomischer Sicht die effizientesten waren. Darüber hinaus zeichnen wir während unserer Tour die exakten Daten des Wegeverlaufes mit Satellitennavigation auf und bieten somit für jeden die Möglichkeit, Geschichte mit Hilfe unserer CD-ROM lebendig zu erfahren. Ganz nebenbei gab es auch ein paar ungewöhnliche „Abenteuer“, wie der Guinnessbuch-Rekord in 1998 oder unsere Bobbahnaktion. Als Pioniere der Fahrradsatellitennavigation zeichnen wir unsere GPS Daten schon 1998 auf, um diese für die Öffentlichkeit nutzbar zu machen. Mehrfach haben wir auch im heimischen Raum geführte Geschichtstouren angeboten.

Nicht nur für das Mountainbike nutzen wir mittlerweile unser Wissen, denn durch diese Technologie ergeben

## Nr. 69: Geschichte er„fahren“ – Seite 2



auch für das Straßenrad neue Perspektiven. So haben wir für dieses Jahr eine 350 km Radtour gezielt nur auf wenig befahrenen Seitenstrasse navigiert. So ist man nicht nur sicherer unterwegs, man er„fährt“ auch landschaftliche Flecke, die einem sonst meistens verborgen bleiben. Wir arbeiten langfristig mit Partnern der Fahrradindustrie zusammen und sind seit Jahren auch als Tester für diese Unternehmen tätig. Neben einer Wegebeschreibung steht am Ende eines Projektes auch eine öffentliche Präsentation, wo wir vor großem Publikum die Ergebnisse unserer Wegforschung präsentieren. Dahinter steckt vor allem harte Arbeit nicht nur auf dem Rad, sondern mit guten Ideen und professionellem Projektmanagement schaffen wir es immer wieder, für Fahrradfreunde interessante Projekte zu erarbeiten.

Außer in unserem Buch finden Sie noch viel mehr über uns, unsere Aktionen der letzten 15 Jahre und Tipps rund ums Mountainbiken auf unserer Homepage.  
<http://www.himobiker.de>

### Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Als Team, bestehend aus 5 Freunden, motivieren wir mit unserer Arbeit, Filmbeiträgen, Presseberichten, Wegebeschreibungen und Büchern, geführten Touren und öffentlichen Präsentationen Radfahrer zur Nachahmung. Durch unsere innovative Idee, Geschichte für Jedermann er„fahr“bar zu machen, haben wir das Radfahren seit 15

Jahren mit viel Fleiß bereichert, populärer und durch die Navigationsunterstützung sicherer gemacht. Wir arbeiten nur auf Kostendeckungsbasis selbst bei unseren Präsentationen verzichten wir auf Eintrittsgelder.

### Träger

→ DIE HINTERLÄNDER MOUNTAINBIKER

### Info/Ansprechpartner

→ Ulrich Weigel  
Häbernstraße 1  
35713 Eschenburg-Roth  
02773/82430  
[uweigel@jlu.de](mailto:uweigel@jlu.de)  
[www.himobiker.de](http://www.himobiker.de)



# Nr. 70: 1.000-jährige Radwandergruppe Tangermünde – Seite 1

## Kurze Projektbeschreibung:

- ➔ **Ziel:** Fit halten und Spaß haben in der Gruppe
- ➔ **Bisherige Ergebnisse:** Ein fester Stamm fährt wöchentlich eine größere Tour
- ➔ **Finanzierung:** Jeder bezahlt seine Ausgaben (kein Verein, kein Sponsor)
- ➔ **Zeitraum:** Das Projekt läuft dauerhaft

## Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

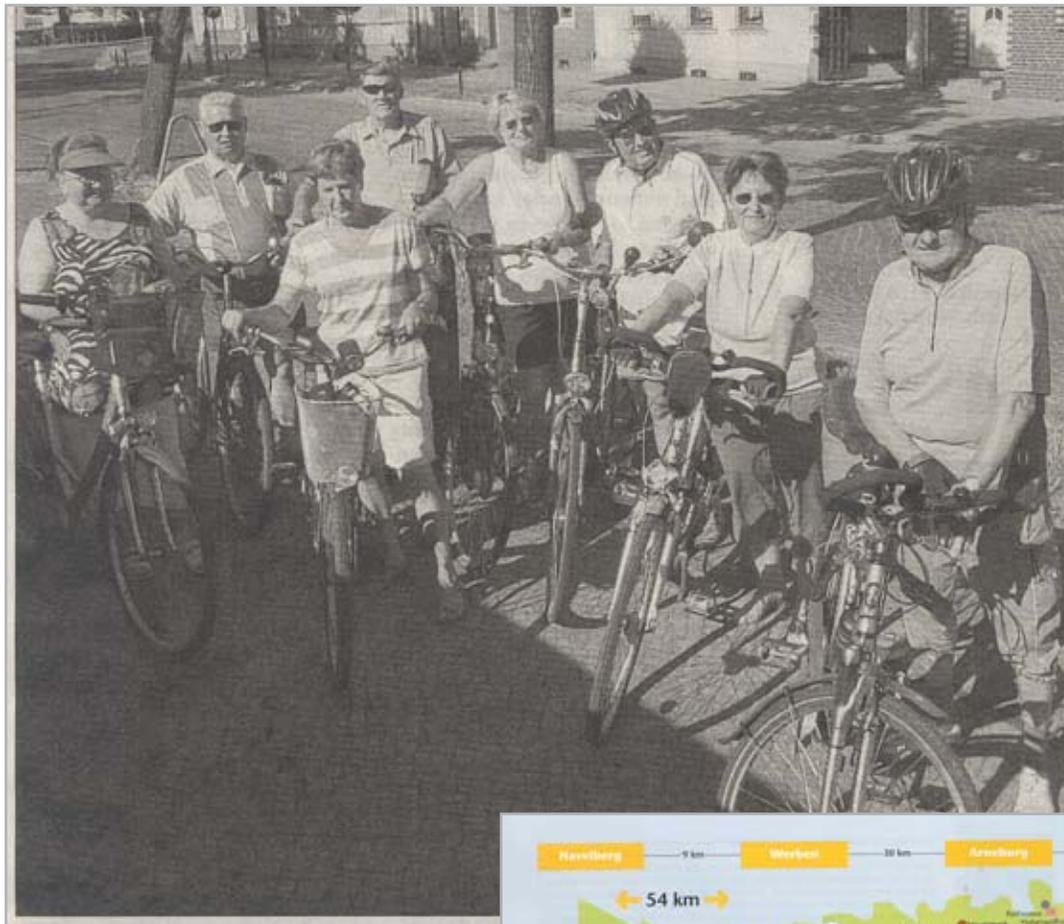
- ➔ 1. Zusammen sind wir 1000 Jahre alt. 2. Senioren nutzen ihre Zeit. Sie halten sich fit und fördern ihre Gesundheit. 3. Mein Engagement hat die Gruppe gerettet und vorangebracht. 4. Ich stelle die Altmark vor, die relativ unbekannt ist. 5. Die Darstellung ist als Anregung für andere Gruppen gedacht.

## Träger

- ➔ Horst Wessel

## Info/Ansprechpartner

- ➔ Horst Wessel  
Albrechtstr. 14  
39590 Tangermünde  
03 93 22/4 55 15



Seit Oktober 2005 leite ich die Radgruppe in Eigenregie, die vorher zur AWO gehörte. Die Gruppe besteht seit 1999.

Die damalige Leiterin schied aus Krankheitsgründen aus.

Ich fahre seit 2002 mit und wurde 2004 zum Leiter gewählt, denn ich bin erst 2000 aus familiären Gründen von Bremen nach Tangermünde gezogen.

Sonntäglicher Auftakt in die 6. Radsaison 28.4.04

### Radwandergruppe der AWO traf sich gestern zum Anradeln

Tangermünde (ahn) Mit dem ersten warmen Sommerstrahl werden auch die Räder der Radwandergruppe der Freiwilligen der Arbeiterwohlfahrt wieder aktiv. Gestern Mittag trafen sich 13 Männer und Frauen zum eigenständigen Anradeln am Elbgast.

Freitaglich Mal, die wend die Gedichte der Gruppe lesen konnte vor gesundheitlichen Gebirgen nicht dabei sein. Sie wird jedoch von einem guten Bericht geprägt. Der Regie übernahmen deshalb an einem Ausflugsplatz Ingrid Truchmann und Herta Wessel. Die erste gemeinsame Tour führte die Senioren an den sonnigen Frühlingstag nach Fischbeck.

„Dort wo wir uns die Straße ansehen, an der früher die alte Elberücke stand. Außerdem wollen wir uns das neue Dach anschauen. Danach geht es zum Radbetrieb in die Dorfstraße“, strahlte Ingrid Truchmann.

Mittlerweile gibt es die Radwandergruppe schon das sechste Jahr. Alle Mitglieder sind über 60 Jahre. Die kleinste Radlerin ist sogar 78 Jahre und fährt immer wenn, berichtet Ingrid Truchmann.

Geschildert wird bei schönem Wetter. Sollte es an verregneten Tag einmal regnen, so verabschiedet sich der Truchmanns auf den nächsten Tag.

Da ich kein AWO-Mitglied bin, hat mir die AWO fallengelassen. So entfiel für mich der Versicherungsschutz, für den mir pro

Tour 51 Cent bezahlt. Durch Zureden der Radgruppenmitglieder entschloß ich mich, weiterhin die Leitung, und damit die Organisation zu übernehmen. Ich bin von jeher viel Rad gefahren

in Bremen und konnte damit auch meine 6 Knieoperation über 10 Jahre hinausziehen. Unter der alten Regie wurden hauptsächlich Kaffeetouren von 13.00-17.00 Uhr durchgeführt.



13 Männer und Frauen gingen gestern mit dem Rad auf die erste Tour des Jahres 2004. Der gemeinsame Ausflug führte sie auf die Dorfstraße nach Fischbeck.

Wir führen Tagstouren, die zwischen 8 und 9 Uhr beginnen und bis etwa 17 Uhr gehen, durch, und zwar bei so gut wie jedem Wetter. Dabei legen wir bis zu 70 km zurück. Viele der Kaffeetourteilnehmer sind nicht mehr gekommen. Einmal sind wir mit noch mit 4 Leuten gefahren.

Daraufhin habe ich mich entschlossen, jede Tour in der Zeitung auf der Tangermünder Seite ankündigen und Teilnehmer zur Mitfahrt anzufragen.

Inzwischen hat sich ein Stamm von ca. 15 Mitgliedern herausgebildet, wobei der eine oder andere mal verhindert ist.

Der älteste Teilnehmer ist 77 Jahre, ich selbst bin Jahrgang 38. Die jüngste ist 55 Jahre.

Uns vereint der gemeinsame Wunsch Rad zu fahren um sich fit zu halten, und dabei Spaß in der Gruppe zu haben.

Gern sehen wir uns auch etwas an, was sich anbietet.

Wir wollen nicht unbedingt schnell fahren. Nach 1 Stunde legen wir eine Pause ein. Unsere Saison beginnt im März und geht bis Oktober.

Damit wir uns auch im Winter treffen können, gehen wir von November bis Februar regelmäßig, führen eine Weihnachtstour durch und gehen zum Seniorenfasching in unserer Stadt.

Runde Geburtstage werden auch entsprechend gewürdigt.



# Nr. 71: Croatia-Bike – Seite 1

→ 1. „Croatia-Bike“ soll Deutsche und Kroaten per Sport näherbringen. 2. Junge Deutsche sollen von „der Strasse geholt und mit dem Rad wieder ins Gelände geschickt werden“. 3. Radlern mit kleinem Geldbeutel (besonders Jungen) soll ein erlebnisreicher Urlaub im Süden organisiert und ohne Tourismuskonzerne ermöglicht werden.

## Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Völkerverständigung, Unterstützung für Radurlaub zum Selbstkostenpreis für Radler mit kleinem Geldbeutel, Jugendliche von der Strasse holen.
- **Bisherige Ergebnisse:** 350 Biker profitierten davon
- **Finanzierung:** Selbst finanziert
- **Zeitraum:** seit 2005 verstärkt



## Ausführliche Beschreibung:

→ Am Anfang stand ein ganz anderes Ziel. Für Kollegen, sprich 40 radsportverliebte Zahnärzte, Zahntechniker und Ärzte zu Pfingsten 2001 eine Radreise (Sport vormittags, Kultur nachmittags) auf der kroatischen und wärmsten Adriainsel Hvar zu organisieren.



Resultat: Alle waren begeistert, die Reise wurde jedes Jahr zu Pfingsten wiederholt, neue Teilnehmer/-innen, auch anderer Berufsgruppen, zwischen 16 und 75 Jahren kamen dazu. Ich wollte daraus keinen zusätzlichen Erwerbszweig machen, habe es aber ab 2005 für einen guten Zweck weiterentwickelt: Da ich auch Mitglied im „Freundeskreis Baden-Württemberg-Kroatien e.V.“ bin, sollte es zunächst ein Projekt zur Völkerverständigung beider Nationen per Sport werden.

Es wurde dazu von einem sehr bekannten Webprofi (ebenfalls Biker) auf meine Kosten eine Webseite in drei Sprachen entwickelt ([www.croatia-bike.eu](http://www.croatia-bike.eu)) und eigene Trikots mit eigenem Logo knapp 400 mal produziert. Die Resonanz war überwältigend, 10.000 Abrufe innerhalb weniger Monate aus der ganzen Welt. Anfragen zuhauf.

Ich liess von einem deutschen Kartografen eine Karte mit Radwegen und -trails (verschiedene Schwierigkeitsgrade: Downhill, Freeride, Genussradfahrer) für jedes Alter erstellen. Über unsere Webseite werden zudem Anleitungen und Tipps gegeben, wie man unter Umgehung der teuren Dienste von Tourismuskonzernen und ausländischen Radreiseorganisationen äusserst günstig Urlaub im Süden machen kann. Dazu konnte ich auch sehr bekannte Mountainbikeprofis bewegen, auf der Insel Hvar im Winter zu trainieren.

Von Ihnen bekam ich einen eigens gedrehten Film geschenkt, der auf der Website aufrufbar ist und neben einer sehr umfangreichen Fotogalerie jedem Interessierten ei



## Nr. 71: Croatia-Bike – Seite 2

nen Einblick über die Insel verleiht. Ebenso konnten auch Trainingsfahrten mit jungen kroatischen Bikern vermittelt werden, was sowohl von kroatischen Medien (Pressekonferenz, Film- und Funkaufnahmen, etliche Presseberichte, Interviews), als auch vom Deutschen Auswärtigen Amt sehr positiv bewertet wurde.

Die Profis, als auch sehr erfolgreiche Rennfahrer unserer Gruppe (Croatia-Bike, Team mit den erwähnten Trikots) setzen sich werbemässig ein. Mittlerweile haben wir auch sehr junge Menschen aus Deutschland nach Kroatien zum Radfahren geschickt. Das Echo war bisher durchgehend positiv. 350 Biker sind den Empfehlungen gefolgt, mittlerweile auch aus Österreich, der Schweiz und Skandinavien, obwohl anfangs immer Skepsis mitklang. Denn zunächst glaubt niemand daran, dass es sich bei unserer Gruppe um eine Non-Profit-Bewegung handelt.

Den Bikern werden Kleinstpensionen empfohlen, wo sie direkten Kontakt zu den Einheimischen bekommen.

### Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Damit wir noch mehr Werbung – insbesondere für junge Biker – erhalten und selbst verstärkt werben können. Damit die beschriebene Völkerverständigung noch weiter über den Sport vorangetrieben wird. Damit junge Biker motiviert werden, weiterhin diesem Sport treu zu bleiben und weiter Genussradler mit engem Geldbeutel von dieser Aktion erfahren.

### Träger

→ Leo Birg/Privat

### Info/Ansprechpartner

→ Leo Birg  
Schillerstr.14  
71106 Magstadt  
071 59/441 91  
leo.birg@gmx.de  
www.croatia~bike.eu



# Nr. 72: „Das Rad dreht sich auch für uns – Eine Förderschule wird mobil“ – Seite 1

→ Geistig behinderte Menschen haben Freude am Fahrradfahren, aber den Meisten von ihnen fehlt dafür die nötige Sicherheit. In einem gezielten Langzeitprogramm wird ihnen die Möglichkeit verschafft, sich das Fahrrad als Fortbewegungs- und Verkehrsmittel zu erschließen. Über einen mehrjährigen Zeitraum werden ihnen die Fähigkeiten vermittelt, die sie benötigen, um mit dem Fahrrad sicher und verantwortungsbewusst am Straßenverkehr teilzunehmen. Dabei arbeiten wir eng mit der Polizei zusammen, welche uns mit praktischen Übungen und Kursen unterstützt. Für einige behinderte Schüler ist das Fahrrad inzwischen nicht mehr aus dem Alltag wegzudenken.



## Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Integration von geistig behinderten Menschen in den Straßenverkehr
- **Bisherige Ergebnisse:** siehe ausführliche Beschreibung
- **Finanzierung:** Selbst, Fahrradständerhersteller, Geschäfte
- **Zeitraum:** seit 2001

## Ausführliche Beschreibung:

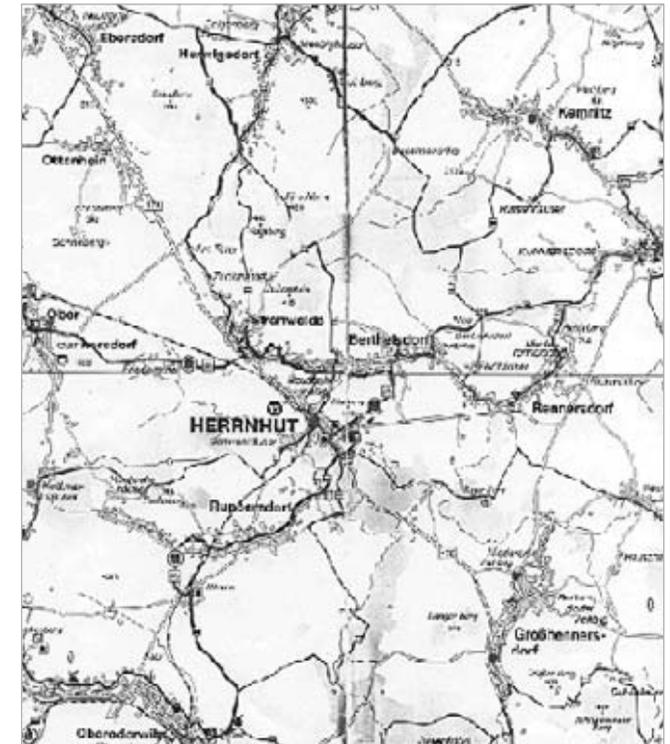
→ An unserer Schule für geistig behinderte Menschen wurde im Fach Grundlagenunterricht in einzelnen Klassen das richtige Verhalten im Straßenverkehr behandelt. Einige Schüler konnten schon Fahrradfahren und so kam es zur Zusammenarbeit mit der Polizei. Durch weitere intensive Schulung konnten die Schüler die Sicherheit erreichen, die notwendig war, um ein Zertifikat zur Teilnahme am Straßenverkehr zu erlangen. Diese Erfahrung veranlasste uns, im Rahmen des Wahlunterrichtes Fahrradkurse als festen Bestandteil zu integrieren. Damit begann 2001 unser Projekt:

Ein wichtiger Faktor ist Zeit. Die Schüler nehmen im Laufe ihrer 13-jährigen Schulzeit mehrere Jahre am Fahrradunterricht teil. Dies ist wichtig, damit sie die nötigen Fähigkeiten wirklich verinnerlichen können.

Es gibt zwei Fahrradgruppen unterschiedlichen Niveaus. Jedes Schuljahr werden die Gruppen neu zusammengestellt

Am Anfang lernen die Schüler, das Fahrrad zu beherrschen. Zum Üben nutzen wir Waldwege und schon vor-

handene Radwege, mit zunehmender Sicherheit dann die Kleinstadt Herrnhut und umliegende Ortschaften (siehe Karte).



In den Wintermonaten beschäftigen wir uns mit theoretischen Grundlagen. Das betrifft das Erlernen der Verkehrsregeln und das Wissen rund um das Fahrrad.

Aufgrund der besonderen Lernvoraussetzungen unserer Schüler wenden wir verschiedene Unterrichtsmethoden an (Spiel, bildhafte Darstellungen, modellhaftes Nachstellen von Verkehrssituationen, das Anlegen eines Hefters mit Arbeitsblättern, Unterrichtsgänge zur

## Nr. 72: „ Das Rad dreht sich auch für uns - Eine Förderschule wird mobil“ – Seite 2

Beobachtung des Straßenverkehrs, anleitende Wartung und Zerlegung eines Fahrrads usw.)

Die Polizei unterstützt den praktischen Teil des Unterrichts, indem die Schüler unter ihrer Aufsicht wichtige Elemente ,wie das Einhalten der Vorfahrtsregel absolvieren.

Durch dieses Projekt ist es schon vielen Schülern möglich geworden, größere Fahrradausflüge z.B. im Rahmen von Klassenfahrten durchzuführen. Das gibt Ansporn und Freude, fördert ihr Selbstbewusstsein und ihre Selbstständigkeit. Sie lernen dabei, Verantwortung für sich und andere zu übernehmen.

Für einige ältere und inzwischen ins Arbeitsleben entlassene Schüler ist das Fahrrad inzwischen ein wichtiger Begleiter im Alltag geworden. Sie fahren damit zur Arbeit in einer Werkstatt (WfbM) und nutzen es in ihrer Freizeit.

In drei Werkstätten in unserem Umkreis organisiert die Polizei weitere Verkehrskurse, um die Verkehrssicherheit der behinderten Menschen zu festigen.

Es gibt in unserer Förderschule und in den Wohnheimen unserer Einrichtung schon viele begeisterte Radfahrer, die meisten besitzen auch ein eigenes Fahrrad.

Im Jahr 2003 konnten durch eine Spende neue Fahrräder für den Unterricht gekauft werden. Seitdem macht das Fahren noch mehr Spaß.

Nicht zu vergessen ist der gesundheitliche Aspekt für unsere Schüler. Das Fahrradfahren fördert ihre Motorik, das Körpergefühl, die Beweglichkeit und die Kondition. Als weitere Vorhaben sind der Ausbau des Kurssystems gemeinsam mit der Polizei (in Zusammenarbeit mit der Polizeidirektion Oberlausitz/Niederschlesien, Fachdienst Prävention) und der Aufbau eines eigenen stationären Verkehrsgartens geplant.



### Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Menschen mit geistiger Behinderung stoßen häufig an Grenzen des Möglichen, wenn sie wie andere Menschen am gesellschaftlichen Leben teilnehmen wollen. Um so größer ist die Freude darüber, wenn es ihnen gelingt, sich neue Bereiche zu erobern. Ein solches Beispiel ist die Teilnahme am Straßenverkehr mit einem Fahrzeug. Unsere Schüler, welche die Fahrradkurse erfolgreich absolviert haben, sind in ihrem Selbstbewusstsein gestärkt und in ihrer Selbsteinschätzung objektiver geworden. Sie haben gelernt, was manche ihnen nicht zugetraut hätten: das theoretische und praktische Beherrschen der Verkehrsregeln, die für Fahrradfahrer relevant sind. Immer mehr von ihnen sind in ihrer Freizeit allein mit dem Fahrrad unterwegs, ehemalige Schüler bewältigen damit ihren

Weg zur Arbeit. Sie fühlen sich dadurch fester und gleichberechtigter in unserer Gesellschaft eingeschlossen.

Der Erfolg unserer Arbeit soll auch andere ermutigen, sich dieser schönen, wenn auch nicht einfachen Aufgabe zu stellen. Mit viel Engagement können wir alle zu mehr Verständnis, gegenseitiger Rücksichtnahme und Sicherheit beitragen.

### Träger

→ Förderschule (G) der Herrnhuter Diakonie mit Polizei Sachsen

### Info/Ansprechpartner

→ Christine Krause  
Südstraße 33  
02747 Berthelsdorf  
03 58 73/4 09 80  
Fax: 6 58 73/4 09 80  
comeniusfoerderschule@t-online.de



# Nr. 73: Rolli-Reisen im Eichsfeld – Seite 1

➔ *Oftmals werden Radwege leider nur sporadisch im Alltagsverkehr und für das Fahrradfahren im eigentlichen Sinne genutzt. Dabei reichen meist schon Kleinigkeiten aus, um das Radwegenetz auch für z. B. Menschen mit Handicap zu optimieren. Mit der Initiative „Rolli-Reisen im Eichsfeld“ ist es in besonderer Weise gelungen, das vorhandene Radwegenetz und die damit verbundene Infrastruktur für zusätzlich Zielgruppen, insbesondere aus dem Kreis der in ihrer Mobilität eingeschränkten Menschen, zu erschließen und darüber hinaus touristisch in Wert zu setzen.*

## Kurze Projektbeschreibung:

- ➔ **Ziel:** Das Handbike ist das Fahrrad des Rolli-Fahrers. Leider gibt es aber gerade für diesen Personenkreis kaum oder nur unzureichende Angebote zur aktiven Teilnahme am Leben per Rad. Ziel der Projektgruppe ist es daher gewesen, attraktive Freizeitangebote auch für Menschen mit Handicap zu erschließen und ihnen somit etwas mehr an Lebensqualität zu ermöglichen.
- ➔ **Bisherige Ergebnisse:** Inzwischen wurden unter diesem Gesichtspunkt mehr als 80 km Wegstrecke auf meist vorhandenen und teilweise neu geschaffenen Radwegeverbindungen speziell für Rolli-Fahrer erschlossen. Zu den besonderen Sehenswürdigkeiten und Ausflugszielen in der Region führen seit diesem Jahr extra ausgearbeitete Tourenvorschläge. Ein kleiner Fuhrpark mit speziellen Hand- und Elektrobikes wurde angeschafft und bietet zusätzliche Mobilität für Menschen mit Handicap. Zwei Paraboote auf dem Seeburger See sorgen auch auf dem Wasser für

entsprechende Bewegungsfreiheit. Das Angebot gilt selbstverständlich auch für Urlaubsgäste, die schon jetzt entsprechende Pauschalen buchen können.

- ➔ **Finanzierung:** In der Regel durch Eigenmittel, im Wesentlichen aber durch ehrenamtliches Engagement, Sponsoren und Spendengelder
- ➔ **Zeitraum:** Der Start der Initiative erfolgte im Juli 2005

## Ausführliche Beschreibung:

Noch immer sind Menschen mit Handicap in unserer Gesellschaft massiven Schwierigkeiten im täglichen Leben ausgesetzt. Das Bürgerrecht auf Reisen und Erholung z. B. können sie nur mit hohem Aufwand nutzen. Dabei könnte es doch viel einfacher sein. Willi Klingebiel, Behindertenbeauftragter der Stadt Duderstadt und selbst Rolli-Fahrer, weiß, wovon er spricht. Bei einem



gemeinsamen Frühstück mit seinen Freunden Wolfgang Nolte, Bürgermeister von Duderstadt und Klaus Riechel, ehemaliger Redakteur beim NDR, ist die Idee entstanden, Urlaubs- und Freizeitangebote auch für Menschen zu entwickeln, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind.

Unter Einbeziehung des vorhandenen Radwegenetzes hat er damit begonnen, alle Strecken abzufahren und auf ihre Tauglichkeit für Rolli-Fahrer zu überprüfen. Stück für Stück, Kilometer für Kilometer. Er hat die Landgasthöfe inspiziert und nach geeigneten Übernachtungsmöglichkeiten Ausschau gehalten. Zuverlässige Partner gesucht und gefunden. Einer dieser Partner ist die Fa. Speedy. Durch spezielle Vorspanngeräte, die von der Fa Speedy hergestellt und zu besonders günstigen Konditionen abgegeben wurden, ist es für Rolli-Fahrer möglich, selbst topografisch anspruchsvolle Landschaftsbereiche zu erfahren und auch weitaus größere Strecken zurückzulegen. Für entsprechende Rollstühle hat die Firmengruppe Otto Bock gesorgt. Als Weltmarktführer im Bereich der Orthopädietechnik am Standort Duderstadt war es für den Chef der Unternehmensgruppe, Herrn Prof. Näder, selbstverständlich, die benötigten Rollis kostenlos zur Verfügung zu stellen und das Projekt auch in anderen Bereichen massiv zu unterstützen.

Gemeinsam mit dem Landkreis Göttingen, der Sparkasse Duderstadt, der Brauerei Neunspringe und weiteren Sponsoren wurden zusätzlich zwei Paraboote gekauft, die, mit einem Antrieb, vergleichbar dem eines Handbikes, ausgestattet, bereits an Land bestiegen und über eine Rampe aufs offene Wasser hinaus auch von Rollifahrern problemlos benutzt werden können. Die Stadt Duderstadt und die beteiligten Kommunen haben die nötigen baulichen Veränderungen am Radwegenetz übernommen



## Nr. 73: Rolli-Reisen im Eichsfeld – Seite 2

und die Wanderwegewarte in Stadt und Region sorgen für eine zuverlässige Ausschilderung der verschiedenen Teilstrecken.

Über den touristischen Dachverband HVE Eichsfeld werden erste, gemeinsam mit den Partnern aus Hotellerie und Gastronomie entwickelte Pauschalangebote vermarktet, die auf der CMT 2007 in Stuttgart vorgestellt und dort auf Anhieb mit einem Preis vom Zentrum für selbstbestimmtes Leben behinderter Menschen e. V. ausgezeichnet wurden.



Mit der Fachhochschule Hildesheim-Holzminde-Göttingen, Fachbereich Ressourcenmanagement und dem JoB-Medienbüro in Berlin laufen bereits Vorgespräche zur Entwicklung eines Managementplans „Barrierefreies Eichsfeld“. Aufbauend auf einer Vorstudie, gefördert vom Landkreis Göttingen und der Aktionsgruppe Leader plus, sollen konkrete Handlungsschritte erarbeitet werden, wie Duderstadt und das Eichsfeld modellhaft weiterentwickelt werden können.

Zu einer Modellregion, in der auch Menschen mit Handicap, älter werdende Generationen und natürlich auch Radfahrer, egal ob mit „normalem“ Fahrrad oder mit Handbike, eine wirkliche Perspektive haben.

Bereits heute gibt es also buchbare Angebote, spezielle Tourenvorschläge und zusätzliche Fortbewegungsmittel, mit denen nicht nur Rollifahrer, sondern auch ältere Mitmenschen und selbst junge Familien mit ihren kleinen Kindern in Ihrer Freizeit oder im Urlaub ein besonders schönes Stück Deutschland, zumindest aber den eigenen Lebensraum, neu und nachhaltig erleben können.

### Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

Bei dem Projekt „Rolli-Reisen im Eichsfeld“ wurde nicht von einer Kommune oder einem anderen Träger der Straßenbaulast mal eben mit öffentlichen Mitteln ein Stück Radweg gebaut, obwohl das in der heutigen Zeit sicherlich auch nicht immer ganz einfach ist, sondern es ist durch das besondere ehrenamtliche Engagement des Behindertenbeauftragten der Stadt Duderstadt, Herrn Willi Klingebiel, persönlichen Wegbegleitern und zahlreichen Partnern aus Politik und Wirtschaft gelungen, das Radwegenetz im Eichsfeld zusätzlich für Rolli-Fahrer mit ihren spezifischen Anforderungen zu erschließen, diesen Menschen und natürlich auch älteren MitbürgerInnen dadurch etwas mehr an Lebensqualität zu geben, über spezielle Angebote eine weitere, sehr interessante Zielgruppe anzusprechen und nachhaltig für eine Belebung der touristischen Nachfrage zu sorgen und in der Region das Be-

wusstsein der handelnden Personen, Institutionen und Organisationen für Menschen mit Handicap und immer älter werdende Generationen noch weiter zu schärfen, die Herausforderungen aufzuzeigen und die damit aber auch verbundenen Chancen nachhaltig zu nutzen.

### Träger

→ Projektgruppe Rolli-Reisen im Eichsfeld

### Info/Ansprechpartner

→ Christian Zöpfgen  
Worbiser Straße 9  
37115 Duderstadt  
05527/841152  
c.zoepfgen@duderstadt.de



# Nr. 74: Radstation für barrierefreies Naturerleben

Bewerbung ist am 16. Juli nach der Abgabefrist eingegangen.

→ Die staatl. anerkannte Umweltstation Natur- und Umweltgarten Reichelshof betreibt in Kooperation mit der Lokalen Agenda der Stadt Schweinfurt eine integrative Fahrradverleihstation. So haben auch Menschen mit Behinderungen die Möglichkeit, sich die Naturlandschaften sowie kulturelle Sehenswürdigkeiten per Velo zu erschließen und somit mehr Lebensqualität zu gewinnen.

## Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Ermöglichung der Teilhabe von Menschen mit Behinderungen am Radfahren
- **Bisherige Ergebnisse:** Zahlreiche z.T. überregionale Buchungen u.a. von Blinden (mit Pilot)
- **Finanzierung:** Spenden, Sponsoring, Eigenleistung des gemeinnützigen Vereins
- **Zeitraum:** September 2007 - Juni 2008

## Ausführliche Beschreibung:

→ Die staatlich anerkannte Umweltstation „Natur- und Umweltgarten Reichelshof“ wirkt seit einigen Jahren aktiv an der Erschließung des Natur und Erholungspotenzials sowie der von Menschen über Generationen geprägten Kulturlandschaft des Mains für die Entwicklung eines umweltverträglichen Fahrradtourismus in der Region Schweinfurt mit.

Im Zusammenhang damit unterbreitet die Umweltstation attraktive naturbetonte Freizeit-, Ferien- und Tourismusangebote, die bei Radfahrern aus Nah und Fern auf sehr großes Interesse stoßen.

Am 28. Mai 2006 wurde durch die 1. Vizepräsidentin des Bayerischen Landtages Barbara Stamm im Natur- und Umweltgarten Reichelshof eine inte-

grative Fahrradverleihstation eröffnet, mit der eine lang gehegte Idee der Umweltstation und der Lokalen Agenda der Stadt Schweinfurt umgesetzt wurde. Die Radstation verfügt nunmehr auch über Spezialräder für Menschen mit Behinderungen.

Sehbehinderte und mobilitätseingeschränkte Bürger aus Stadt und Landkreis Schweinfurt, aber auch Menschen mit Behinderungen, die als Touristen in unsere Region kommen, haben jetzt die Möglichkeit, sich die reizvolle Naturlandschaft oder auch die kulturellen Sehenswürdigkeiten zu erschließen und damit mehr Lebensqualität zu gewinnen.

Die Umweltstation, die ihre integrative Fahrradverleihstation auch auf dem dem 1. Unterfränkischen Radtourismus-Symposium am 23.04.2007 in Haßfurt vorstellen konnte und hohen Zuspruch fand, wird ihre Anstrengungen im Hinblick auf ein „Naturerleben für ALLE“ mit weiteren Projekt-Vorhaben fortsetzen.

Vorgesehen sind nicht nur Maßnahmen zur sachgerechten Unterbringung und Instandhaltung der Spezialräder, sondern auch die Einrichtung eines speziellen Parcours zum Training der Fahrfähigkeiten sowie geführte Radtouren mit Menschen mit Behinderungen.

## Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Das Projekt ermöglicht Menschen mit Behinderungen das Radfahren und damit nicht nur die Teilhabe an einer wichtigen Verkehrsart, sondern auch am gesellschaftlichen Leben. Es trägt damit in spezifischer Weise

auch zur Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes (BGG) bei.



## Träger

- Staatlich anerkannte Umweltstation „Natur- und Umweltgarten Reichelshof“

## Info/Ansprechpartner

- Angelika Imgrund  
Reichelshof 3  
97526 Sennfeld  
a.imgrund@umweltstation-reichelshof.de  
www.umweltstation-reichelshof.de



# Nr. 75: Internationales Velomobilmeeting – Seite 1

→ Treffen verschiedener Velomobiltypen aus verschiedenen Ländern, hauptsächlich Deutsche und Niederländer, Austausch über verschiedene Neuerungen, Vorträge gemeinsame Ausfahrt in die nähere Umgebung, Kontaktbörse

## Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Internationale Kontakte knüpfen, vertiefen, Austausch
- **Bisherige Ergebnisse:** Bekanntwerden der velomobilen Möglichkeiten im Alltag
- **Finanzierung:** über Teilnahmegebühr
- **Zeitraum:** 1 Mal im Jahr Ende September ein Wochenende

## Ausführliche Beschreibung:

→ Das Internationale Velomobilmeeting findet immer im September im Forsthaus am Dünsberg in Biebertal (nahe Gießen) statt. Bereits zum 8. Mal veranstaltet die Cab-Bike GmbH dieses Treffen. Eingeladen sind alle Velomobilisten mit ihren Bikes. In diesem Jahr werden sternförmig verschiedene Konvois nach Biebertal kommen. Zum einen aus dem Norden der „Hollandexpress“ mit ca. 15 - 20 Velomobilen und aus dem Süden der „Augsburg-express“ mit ca. 5 - 8 Velomobilen. Schön ist es, wenn im Forum ([www.velomobilforum.de](http://www.velomobilforum.de)) die Reiserouten abgestimmt werden und unterwegs Velomobilisten zum Konvoi dazustossen.

Der gemeinsame Austausch fördert den Gemeinschaftssinn unserer „Radgruppe“.

Vorträge aus Reihen der FahrerInnen bringen immer neue Ideen auf den Weg, Neuerungen können hier praktisch dargestellt werden. Da die Velo-Gemeinde über ganz

Deutschland verteilt ist und alle Velomobilisten Bastler sind, bietet dieses Treffen die Möglichkeit, sich auszutauschen und natürlich sein Bike bewundern zu lassen.

Es gibt in jedem Jahr auch eine gemeinsame Ausfahrt, dieses Jahr (22.9.) werden die Biker nach Marburg fahren und dort in der Innenstadt Aufstellung nehmen. Das bietet Neugierigen die Chance, unsere recht ungewöhnlichen Fahrräder aus der Nähe zu betrachten und die eine oder andere Probefahrt wird vor Ort organisiert.

Es gibt eine Vielzahl Velomobile, alle anders, alle individuell und für alle Interessen ist das richtige Bike dabei.

## Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Unser Projekt ist förderungswürdig, weil dieses Treffen einzigartig ist. Dieses Treffen bedeutet viel mehr als nur die gemeinsamen Stunden zu verbringen. Es ist Motivation für alle, die noch neu sind und von ihrer Umgebung belächelt werden.

Das Treffen gibt Sicherheit: „Hey ich bin nicht alleine!“, es bietet nichtkommerziellen Austausch von Informationen.

Bei diesem Treffen werden keine Unterschiede gemacht, wer welches Velo fährt, Nationalität, Größe, Gewicht, Aussehen, Behinderungen spielen keine Rolle. Wenn sich die Velomobilisten treffen ist es wie „nach Hause kommen“.

Ich weiß, Emotionen lassen sich schwer beurteilen, aber die Hingabe der Velomobilisten an ihre Velos und die

Sache ist überwältigend. Es sind positive Gefühle und das Wissen, etwas einzigartig Gutes zu tun für einen selbst und die Umwelt.

Sie sind alle eingeladen sich davon zu überzeugen. Wir treffen uns vom 21.–23.9.07 in Biebertal, Besucher sind immer gerne willkommen.

Abschließend möchte ich meine eigene Motivation für dieses Meeting darstellen:

Bis vor 2 Jahren wusste ich nicht, dass es Velomobile überhaupt gibt. Ich fand die Idee abwägend, mich in eine fliegende Zigarrenkiste zu quetschen und dann auch noch zu fahren. Dann lernte ich die Fahrzeuge kennen. Mit den Fahrzeugen lernte ich die Besitzer kennen. Letztes Jahr musste ich spontan die Organisation für das Meeting übernehmen. Ich war total aufgeregt und wenn ich das hier schreiben werde ich wieder ganz kribbelig

Der Freitag kam, die ersten Velos rollten über den Kies auf den Hof und es war wie nach Hause kommen. Ich war mittendrin und mal abgesehen von meinen Kindern und zwei oder drei Niederländern mit Abstand das Küken im Nest. Es hat keinen gestört, es war als würden wir uns ewig kennen. Einfach überwältigend. Nähe, Hilfsbereitschaft, Freundschaft, Respekt und die Liebe zu den Velomobilen. Das Alles macht dieses Projekt so besonders.

Das schönste Kompliment an mich war: „Das ist hier wie bei uns zu Hause“

und: „Wir kommen auf jeden Fall im nächsten Jahr wieder!“



## Nr. 75: Internationales Velomobilmeeting – Seite 2

### Träger

→ Cab - Bike GmbH

### Info/Ansprechpartner

→ Beatrice Krieger  
Ludwigstr. 43  
35390 Giessen  
0641/97 18 530  
bea@cab-bike.com  
www.cab-bike.com › Meeting



# Nr. 76: Bike Aid Ride For Help

→ Fast 6 Millionen Höhenmeter bergauf - das ist die Jahresbilanz der Sportler die sich an BIKE-AID beteiligen. Was liegt näher, als diese Zahl in den Dienst einer guten Sache zu stellen? Zu diesem Zweck haben wir im Jahre 2005 eine Spendeninitiative ins Leben gerufen.

BIKE-AID wurde im Jahre 2005 als private Spendeninitiative einer Gruppe saarländischer Mountainbiker gegründet. Seit dem 20.06.07 ist BIKE-AID e.V. als gemeinnütziger Verein gegründet. Die BIKE-AID-MITGLIEDER sammeln übers Jahr Höhenmeter, mit dem Ziel für jeden Höhenmeter eine Spende von 1 Cent zu erhalten. Der aktuelle Stand von Höhenmetern, Spendengelder sowie die Namen aller Mitglieder und Spender werden im SPEND-O-METER, grafisch dargestellt.

BIKE-AID garantiert, daß jeder Cent der Spende bei den begünstigten gemeinnützigen Institutionen ankommt.

## Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Biker suchen Sponsoren für erradelte Jahreshöhenmeter
- **Bisherige Ergebnisse:** über 27.000 € für gemeinnützige Vereine gespendet
- **Finanzierung:** Sponsoren
- **Zeitraum:** seit 2005

## Ausführliche Beschreibung:

→ Regionaler Bezug der begünstigten Organisationen. Seit Beginn der Aktion kamen auf diese Weise mehr als 26.000 EUR Spenden für wohltätige Zwecke zusam-

men. Begünstigt wurden bisher ausschließlich folgende gemeinnützige Vereine:

- Elterninitiative krebskranker Kinder im Saarland e.V.
- Miteinander leben lernen e.V.
- Hilfe für das autistische Kind e.V.
- Hilfe für Familien mit behinderten Kindern e.V.

Vorteile für den Spender:

- Sofortige Verlinkung des Spenders auf [www.bike-aid.de](http://www.bike-aid.de) und [www.alpencross.com](http://www.alpencross.com) (mit bis zu 15.000 Besuchern pro Monat, eine der beliebtesten Websites für Mountainbiker)
- PR Berichte in lokalen und überregionalen Medien
- Regionaler Bezug der Spende und gute Öffentlichkeitswirkung
- Spendenquittung (bei Beträgen unter 100.- € genügt der Einzahlungsbeleg als Quittung) Weitere Infos wie das Spendometer, auf dem alle Spender und alle beteiligten Fahrer zu sehen sind, gibt es auf der Homepage von Bike Aid.de.

## Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Bei dieser Aktion zeigt sich der gemeinnützige Zweck der Vereinigung. Alle erradelten Gelder werden direkt und ohne Umwege vom Spender zur ausgewählten gemeinnützigen Vereinigung überwiesen. Auf Bike Aid wird nur die Verbindung zwischen Spender und Empfänger hergestellt. Über 120 Biker sind mittler-

weile an der Aktion beteiligt. Das Bike Aid Racing Team sorgt mit hervorragenden Leistungen bei nationalen und internationalen Wettbewerben immer mehr für Aufsehen – Bike Aid wurde im Dezember von den Lesern der Saarbrücker Zeitung zu Saarlands bestem Verein gewählt. Bike Aid beteiligt sich auch an anderen Aktionen, die nicht direkt mit dem Bike Sport zu tun haben. So wurde die Begleitung des Saarbrücken-Marathons mit einer Spende von 300 € oder die Beteiligung am Dillinger Firmenlauf (die größte Breitensportveranstaltung des Saarlandes mit 8500 Teilnehmern) mit 500 € von den jeweiligen Veranstaltern auf dem Spendenkonto belohnt.

Unter vielen anderen Aktionen sei noch die Teilnahme am Saarland Pico Bello-Tag genannt, bei der ein 5 km langer zugewachsener Wanderweg an einem Samstag von 15 Bike AID-Mitgliedern von Unrat befreit und mit Kettensägen und Heckenscheren wieder begehbar gemacht wurde.

Dieser Weg wurde daraufhin von der zuständigen Gemeinde als Premium-Wanderweg ausgezeichnet. Sie sehen, Bike Aid engagiert sowohl im Bikebereich, aber auch in anderen Sportarten und in Bereichen des Gemeinwohls.

## Träger

- Bike Aid e.V.

## Info/Ansprechpartner

- Eric Haus  
Heinrich-Barth-Straße 28  
66115 Saarbrücken  
0 61 86/16 05  
[haus@saarmail.de](mailto:haus@saarmail.de), <http://www.bike-aid.de>



# Nr. 77: Velomobile für das ganze Jahr

→ *Alltagstaugliche, vollverkleidete Cabinenräder in zwei Ausstattungen mit verschiedenen Optionen, kleine Manufaktur in Hessen, ehrenamtliche Administration, umweltfreundlich, gesundheitsfördernd, behindertengerecht, selbstbewußtseinssteigernd, refinanzierbar, kaum Folgekosten, hoher Motivationcharakter, Kreativitätsunterstützend*

## Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Alltagstaugliche Fahrräder für 365 Tage im Jahr
- **Bisherige Ergebnisse:** über 90 Cab-Bikes in der ganzen Welt
- **Finanzierung:** Kaufpreis/Refinanzierung über Werbung
- **Zeitraum:** 365 Tage im Jahr

## Ausführliche Beschreibung:

→ Das Cab-Bike Cabin Standard ist ein vollverkleidetes Liegerad. Es hat eine selbsttragende Bauweise, so dass das Gewicht von ca. 38 kg kaum ins Gewicht fällt. Das Cab-Bike bietet komfortable Fahreigenschaften durch die individuell auf die Fahrer eingestellten Bedingungen wie: Federung, Sitz- und Lenkerposition. Eine erhöhte Fahrsicherheit gewährleistet die nahezu gleiche Augenhöhe mit dem Pkw-Verkehr und die doppelte Spurbreite. Je nach Bedarf können bis zu 4 Taschen untergebracht werden. Das Velomobil hat eine max. Nutzlast von 170 kg (Fahrer + Zuladung). Der Antrieb erfolgt über eine 14 Gang interne Rohloffschaltung und kann zusätzlich mit einem 3-Gang Zwischengetriebe ausgestattet werden. Die Hinterradschwinge ist so ausgelegt, dass der neue BIONIX Antrieb als Elektrounterstützung angebracht werden kann. Derzeit

wird der Antrieb von unserem Partner in Kanada getestet. Es ist sehr vielversprechend, da sich unser Velo durch seine niedrige Einstiegshöhe, die große Belastbarkeit und die erhöhte Sicherheit gut im Bereich der körperbehinderten Klientel einsetzen lassen kann. Es ist allerdings kein Reha-Bike.

Für den deutschen Markt und die StVO sind entsprechende Beleuchtungsmittel vorgesehen.

Unser Velomobil ist der Van unter den Velos, da er größte Raumangebot für den Fahrer bietet.

Was das Cab-Bike Cabine jedoch wirklich überzeugend macht, ist die Tatsache, dass Steigungen relativ einfach zu befahren sind, der Anzug knitterfrei mitgenommen werden kann und das Velo 365 Tage im Jahr genutzt werden kann.

Die Anschaffung ist nicht billig, jedoch über Werbung schafft es ein Fahrer, sein Velo zu refinanzieren. Es entstehen kaum Folgekosten, keine Steuern, keine Parkplatze usw...

Ein Kunde hatte es sogar geschafft, dass seine Firma ihm das Velo mitfinanziert hat und es zum Firmengesundheitsprogramm angerechnet hat. Ebenso konnte ein anderer Kunde einen Teil der Kosten über die Krankenkasse abrechnen – vermutlich als Teil einer AHB oder ReHa-Maßnahme.

## Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Unser Projekt ist förderungswürdig, weil die Velos in liebevoller Einzelarbeit gefertigt werden, wir die

geringste Wartezeit bei Neukundenbestellungen haben (ca. 6 Monate) und die Firma nicht den finanziellen Aspekt in den Vordergrund stellt.

Die Firma wurde aus idealistischen Gründen gegründet, um die Möglichkeit zu schaffen, dem Auto zu entkommen. Allein das ist es Wert, eine Anerkennung zu bekommen.

Ein Velomobil besitzt man nicht – das Velomobil besitzt einen. Velomobilfahrer ist man nicht aus einer Laune heraus, sondern aus Überzeugung. Ein Velomobilist ist kein verrückter Spinner sondern ein Aktivist im Kampf für den Umweltschutz.

Velomobilmfahren bedeutet Freiheit, gute Laune (außer wenn im Regen und Dunkeln ein Reifen platzt), gesteigertes Selbstwertgefühl und Velomobilisten leben länger und gesünder.

Mit der Auswahl dieses Projektes wird der Markt weiter sensibilisiert und aufmerksam auf Fahrräder, die ohne Wetterbeschränkung, wunden Po, schmerzende Handgelenke und Rücken gefahren werden können.

(Und ein bisschen Lob hätte ich eben auch gerne, da die administrative Arbeit und alles, was im Hintergrund an der Firma dranhängt von mir ehrenamtlich geleistet wird.)

## Träger

- Cab - Bike GmbH

## Info/Ansprechpartner

- Beatrice Krieger  
Ludwigstr. 43  
35390 Giessen  
0641/97 18 530  
bea@cab-bike.com  
www.cab-bike.com



# Nr. 78: Antriebseinheit für Fahrräder

→ Die „Antriebseinheit für Fahrräder“ ist ein Bausatz, der anstelle der Tretkurbeln auf die Tretlagerstelle eines handelsüblichen Fahrrads aufgeschraubt wird. Das Rad wird sitzend oder stehend gefahren, wobei das Körpergewicht für ein höheres Drehmoment genutzt wird.

## Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Lizenznehmer gesucht
- **Bisherige Ergebnisse:** 1.) Registrierung bei EU-Datenbank, 2.) Anmeldung MDR „Einfach Genial“, 3.) Interview Zeitschrift „Hallo“- Leipzig
- **Zeitraum:** Seit 16. 11. 06: Erteilung Patent

## Ausführliche Beschreibung:

→ Das Uni Bike besteht aus einem handelsüblichen Fahrrad, bei dem die beiden Tretkurbeln mit Pedalen durch den Bausatz der Antriebseinheit ersetzt wurden.

Dieser Bausatz besteht aus 4 Baugruppen. Er kann jederzeit wieder demontiert und das Fahrrad in seinem ursprünglichen Zustand wiederhergestellt werden. Das Uni Bike basiert somit auf keiner Sonder-Fahrrad-Konstruktion.



Die Fahrweise auf dem Uni Bike erfolgt entweder sitzend auf dem Sattel oder stehend auf Tretplatten. Die Anwendung des Uni Bike in stehender Fahrweise entspricht einer „Laufmaschine“, die weitestgehend dem Walken nahe kommt und einer Weiterentwicklung.

Im Unterschied zu herkömmlichen Fahrrädern kann auf Grund der Konstruktion der Tretplatten die stehende Fahrweise ausdauernd über längere Zeit ausgeübt werden.

Das Uni Bike hat sich in sitzender wie auch in stehender Fahrweise bei maximalem Einsatz des Körpergewichts und bei minimalster Belastung der Knie- und Fußgelenke, der Wirbelsäule sowie des Gefäßes zufriedenstellend bewährt. Das Uni Bike lässt sich elegant fahren.

Wir halten es vorzugsweise für „Wiedereinsteiger“ geeignet, die seit Jahren keinen Sport getrieben haben und somit untrainiert sind.

## Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Ein Fahrrad mit dieser neuen Antriebseinheit wird zu einem idealen Sportgerät für insbesondere ältere und übergewichtige Personen, die seit Jahren kein Fahrrad mehr bestiegen haben, somit untrainiert und unsportlich geworden sind und sich wieder bewegen müssen. Diese Zielgruppe muss wieder neu motiviert werden.

## Träger

- Privat

## Info/Ansprechpartner

- Dipl.-Ing. Klaus Kurbin  
Geitheiner Str. 28  
04643 Frankenhain  
034341/45722 (Tel. + Fax)  
irene.Klaus@t-online.de



# Nr. 79: Fahrrad-Blinklicht-Anlage

- ➔ *Unsichere Fahrer (z. B. sehr junge oder ältere Verkehrsteilnehmer) können die Hände beim Abbiegen am Lenker belassen und somit unkontrollierte Bewegungen (Seitenschlenker) vermeiden.*
- ➔ *Verbesserte Sicherheit in Dunkelheit und Regen.*
- ➔ *Richtungsänderung auch beim Stehen und Anfahren zu erkennen.*
- ➔ *Der zusätzliche Komfort veranlaßt bestimmte Zielgruppen (z.B. die immer größer werdende Zahl der älteren Verkehrsteilnehmer), auf umweltfreundliche Fahrrad umzusteigen.*

## Kurze Projektbeschreibung:

- ➔ **Ziel:** Elektrische Blinklichtanlage für Fahrräder
- ➔ **Bisherige Ergebnisse:** vollständige Musteranlage - Teilnahme Messe NOWA vom 03. – 04.07.2007 in Marburg/Lahn (Stadthalle)



## Ausführliche Beschreibung:

➔ Eine kleine Box mit Schalter und Kontrollanzeige für Betriebsbereitschaft und Richtungsanzeige (links/rechts) sitzt am Lenker. Zur Bedienung mit dem Daumen können die Hände am Lenker verbleiben. Die Stromversorgung erfolgt über einen Akku mit Schalt-Relais, der am Fahrradrahmen (Bereich des Gepäckträgers) befestigt ist. Die eigentliche Blinklichtanlage besteht aus LED's in Pfeilform - jeweils 2 Richtungsanzeigen sind am Lenker und am Gepäckträger angeordnet. Die Richtungsanzeiger können eingeschwenkt werden und rasten ein, wenn z.B. beim „Einparken“ entsprechend wenig Raum zur Verfügung steht. Das komplette Set ist kostengünstig an jedem Fahrrad nachzurüsten (Baukastensystem). Ein Gebrauchsmusterschutz ist angemeldet.

## Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

➔ Wegen der großen Bedeutung für die Verkehrssicherheit (besonders für sehr junge und für ältere Verkehrsteilnehmer) und weil evtl. neue Arbeitsplätze geschaffen werden können.

## Info/Ansprechpartner/Träger

- ➔ Herr Elmar Hagenbrock  
Gierweg 105  
35274 Kirchhain-Langenstein  
06422/6094  
RMC-Maschinenbau@t-online.de



# Nr. 80: Zentralverriegelung für Fahrräder

→ Ziel ist es, das bisher lästige An- u. Abschließen von Fahrrädern zu vereinfachen. Man muß zwischen Anschließen und Abschließen unterscheiden. Abschließen: Betrifft das Fahrrad selbst. Anschließen: Um die Forderung der Versicherungen zu erfüllen, muß das Fahrrad an einem festen Gegenstand, wie Fahrradständer, Wandhaken, Gitter, usw. angeschlossen sein.

## Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Einfaches An- und Abschließen von Fahrrädern
- **Bisherige Ergebnisse:** Idee
- **Finanzierung:** Selbst, Fahrradständerhersteller, Geschäfte
- **Zeitraum:** 2007/2008

## Ausführliche Beschreibung:

Abschließen des Fahrrades:

→ Das Fahrrad müsste mit einem Schlüssel ähnlich wie beim Moped oder Motorrad die Lenkung blockieren.

Anschließen des Fahrrades:

→ Die Fahrradständer müssen mit einer Art Schloßklaue versehen werden, die ähnlich arbeitet, wie die Koppelschlösser der Einkaufswagen im Supermarkt. Beim Heranfahen an den Fahrradständer wird das Vorder- oder Hinterrad von der Schließklaue erfaßt und schließt automatisch. Die Schließklaue gibt einen kodifizierten Chip frei, der nur auf diese Klaue passt. Mit diesem Chip können Sie das Fahrrad wieder lösen.

## Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Wer mit dem Fahrrad schon einmal einkaufen war und das bei mehreren Geschäften, kann ermessen, welchen Wert so eine einfache Anschliebmöglichkeit hätte.

## Träger

→ Karl Stabler

## Info/Ansprechpartner

→ Karl Stabler  
Albert-Einstein-Str. 34  
63538 Großkrotzenburg  
0 61 86/16 05  
G.Maxeiner@online.de



# Nr. 81: Mehrspur-Tandem / Reha-Mobil

- Kombination von zwei Fahrrädern nebeneinander
- schraubbare Verbindungselemente mit der Möglichkeit zur Rückrüstung
- erprobte und bewährte Konstruktion
- saubere Ausführung (kein Bastelkram!)

## Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Erhalt der Mobilität/Bewegungstherapie
- **Bisherige Ergebnisse:** s.o.: voll erreicht!
- **Finanzierung:** privat/Eigenleistung
- **Zeitraum:** 1. Quartal 2005

## Ausführliche Beschreibung:

→ Ausgangspunkt für den Bau des vorgestellten Mehrspurtandems waren Überlegungen, wie bewegungseingeschränkte/behinderte Personen in ihrer Mobilität gefördert werden können. Das Fahrzeug vereint diesen Anspruch mit dem sozialen Aspekt, gemeinsam mit einer Betreuungsperson „unterwegs“ sein zu können.

- Das Fahrrad ist voll verkehrstauglich und entspricht den Bestimmungen der StvO!
- Das Tandem läßt sich alleine oder zu zweit fahren!
- Das Fahrzeug besteht aus handelsüblichen Komponenten und kann problemlos zu zwei Einzelrädern zurückgerüstet werden!
- Das Tandem ermöglicht Kommunikation, Betreuung und Unterstützung während der Fahrt!
- Das Fahrzeug weist ein sicheres Fahrverhalten auf!
- Das Tandem macht Laune!

## Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Weil hier in Privatinitiative ein Konzept verwirklicht wurde, das in der Anwendung ein großes Potential aufweist! z.B: als

- Seniorenfahrzeug
- Rega-Mobil für therapie Zwecke
- Freizeitfahrzeug

## Träger

- Dietmar Hayck/privat

## Info/Ansprechpartner

- Dietmar Hayck  
Wiesenstr. 8a  
48712 Gescher  
025 42/95 62 24



## Nr. 82: Lässle Multitrailer Gepäckträger

→ Als Eltern hat man immer Anschaffungen, die leider nur von kurzer Dauer sind und nicht weiter benutzt werden können. Gerade als sportliche Familie hat man so immense Kosten. Dadurch haben sich aus unseren gebrauchten Kindertransportartikel folgende Ideen entwickelt. Der Multifahrradanhänger wird über die Kinderfahrradtandem-Stange mit Schnellverschluss mit dem Fahrrad verbunden. Der Gepäckträger wird in den Kindersitzadapter der Firma Römer gesteckt.

### Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Familiensparnis und Weiternutzung der erworbenen Kindertransportartikel
- **Bisherige Ergebnisse:** Lässle Multitrailer und Gepäckträger für Kindersitzadapter
- **Finanzierung:** Privat

### Ausführliche Beschreibung:

→ Multitrailer mit niedrigem Schwerpunkt und Steifenrahmen, dadurch hohe Zuladung, sehr leicht mit Schnellverschluss am Fahrrad zu befestigen. Durch sein breites Hinterrad ist er auf jedem Straßenbelag gut fahrbar. Durch seine schmale Bauart, durch die er sehr wenig ist, ist auf engen viel befahrenen Radwegen immer ein Durchkommen möglich.

Er ist ein vielseitiger Fahrradanhänger, der sich gut für Einkaufsfahrten (auch Getränkekisten) eignet. Auch größere Touren mit Gepäck sind für ihn kein Problem. In diesem Anhänger findet so einiges Platz.

Gepäckträger für den Kindersitzadapter der Firma Römer lässt sich durch Einstecken leicht am Fahrrad anbringen und bei Nichtgebrauch genauso leicht wieder ausstecken.

Da er Rad-Zoll und Rahmen unabhängig ist, kann er an allen Fahrradrahmen befestigt werden und hat trotzdem eine hohe Zuladung.

### Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Sie sollten sich für meine Idee entscheiden, weil sie praktisch ist und von Familien als Zubehör für ihre schon erworbenen Artikel genutzt werden kann.



### Träger

→ Lässle Marko/Privat

### Info/Ansprechpartner

→ Lässle Marko  
Obere-Oberastr. 7a  
77963 Nonnenweier  
01 71/7 54 04 74



# Nr. 83: Fahrradklappstuhlhalter

## Kurze Projektbeschreibung:

→ Ziel: siehe Foto und Skizze

## Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Gute Idee.

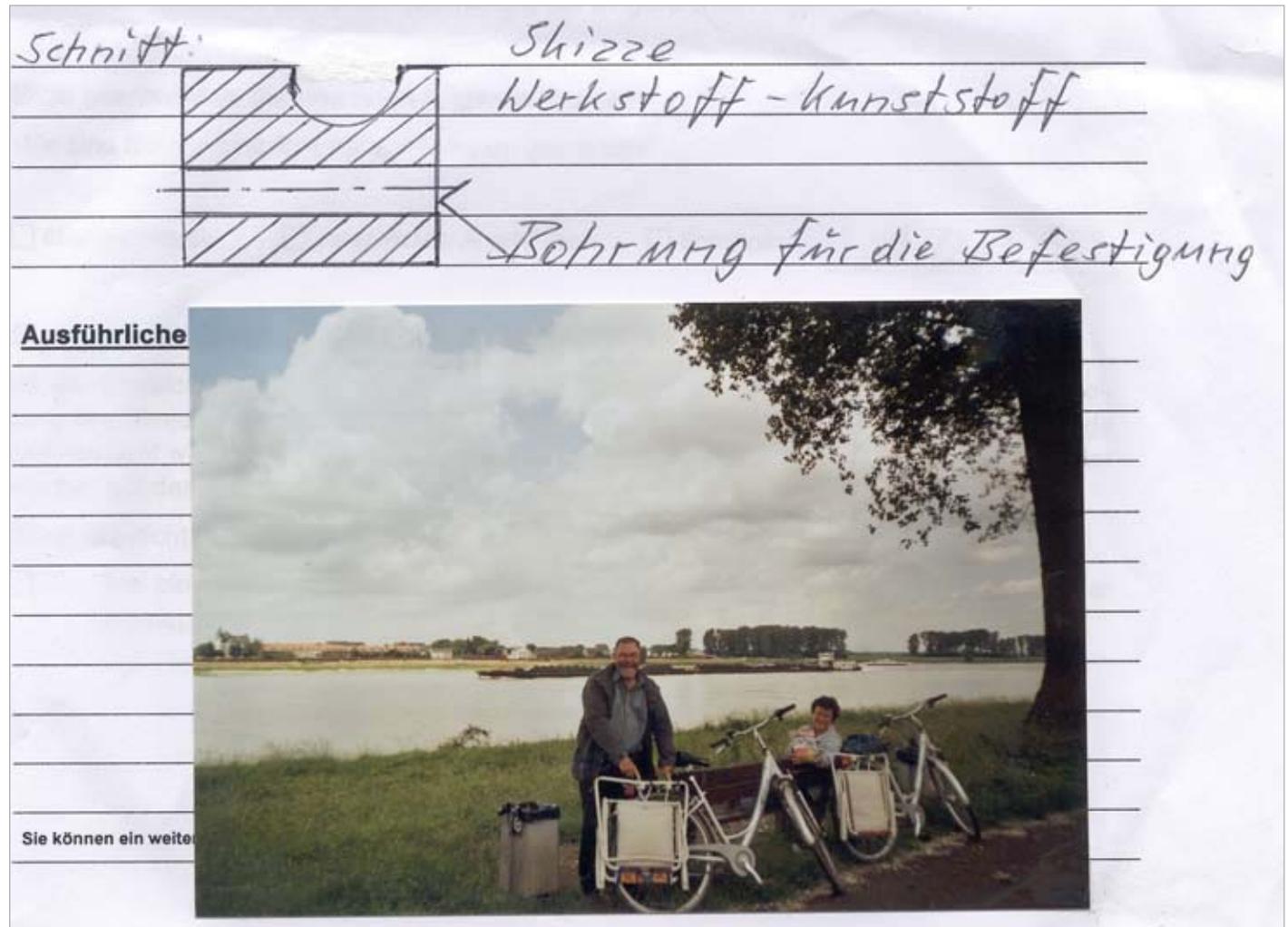
Da die meisten Bänke im Sommer im Schatten besetzt sind oder im Winter die Bänke in der Sonne.

## Träger

→ Wilfried Habel/Privat

## Info/Ansprechpartner

→ Wilfried Habel  
Tempelhofer Str. 23  
40789 Monheim  
0 21 73/5 05 45



## Nr. 84: Surf-Express

Bewerbung ist am 14.Juli nach der Abgabefrist eingegangen.

→ Windsurfen erfreut sich wachsender Beliebtheit und stetiger Zuwachsraten. Windsurfer sind sportliche, aktive Menschen, die meistens auch gern den Radsport betreiben. Nur mit dem Transport der Surfausrüstung hat man sich klassisch noch nicht vom Dachgepäckträger und Auto verabschiedet. Dabei ist es meist schwierig, die recht sperrige Surfausrüstung vom Parkplatz zum Strand zu transportieren. Schon gar nicht von Wohnung zum See, ohne auf das Auto verzichten zu können. Verzichten würden gerne viele – wenn es eine Alternative gäbe. Aus diesen Grund entwickelten wir ein Fahrradanhänger, der für alle Fahrräder und Surfboards passen sollte. Desweiteren haben wir uns zur Aufgabe gestellt, dieses Teil möglichst sicher für den Straßenverkehr, kippstabil, leichtgängig für längere Strecken, zusammenklappbar fürs Reisegepäck und nicht zuletzt "trendig" zu gestalten.

### Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Fahrradanhänger für Windsurfequipment
- **Bisherige Ergebnisse:** Super Resonanz bei Nutzern
- **Finanzierung:** Eigenfinanzierung
- **Zeitraum:** 2006

### Ausführliche Beschreibung:

→ Da wir seit Jahren selbst den Surfsport betreiben, war uns das Problem des Transportes von Surfmaterial vom Auto (Parkplatz) zum Strand bestens bekannt. Nach vielen verworfenen Ideen fanden wir die Lösung. Der sogenannte Surf-Express. Dies ist eine Vorrichtung, welche mit wenigen Handgriffen zusammengesetzt und an jedem handelsüblichen Fahrrad angebracht werden kann. Dabei

ist schon der Carbonmast ein Teil dieser Vorrichtung, welcher dann, mit der einen Seite ins Fahrgestell gesteckt wird und mit der anderen Seite mit Surfequipment ans Fahrrad gekoppelt wird. Dabei haben eigene Belastungstests gezeigt, dass die Konstruktion ein vielfaches der geforderten Steifigkeit aushält. Das Gespann ist absolut straßentauglich und bewältigt auch locker Unebenheiten, wie sie in Strandnähe fast immer gegeben sind. Für den Aufbau sind keine speziellen Fähigkeiten oder Werkzeuge notwendig.

### Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Weil die Einzigartigkeit dieses Projektes auf dem gesamten „Surfmarkt“ überzeugt, die Technik in ihrer Einfachheit obsiegt. Der Nutzen und die neuen Möglichkeiten den Radsport mit den Surfsport zu kombinieren und ganz anders zu betreiben, ist das wirklich Neue. Ein wichtiger Aspekt für uns ist der Schutz von Klima und Umwelt, da eine Verlagerung des Transportes vom Auto aufs Fahrrad vorprogrammiert ist und das nicht nur für die kurzen Strecken vom Parkplatz zum Strand.

### Info/Ansprechpartner/Träger

- Herr Kretschmar  
04249 Leipzig  
03414250777  
info@surf-express.de  
www.surf-express.de



# Nr. 85: VELO - S R T (Sessel Rad Tandem) – Seite 1

→ Sesselrad, multifunktional einsetzbar zur Schaffung von Arbeitsplätzen und zur Qualifizierung. Aufgaben: Transport von Kleinlasten in der Region als Dienstleistung, Gruppentourismus mit dem Fahrrad auch für Ältere und Behinderte, Weiterentwicklung des Konzeptes „Elterntaxi“, Schüler- und Jugenderfinderclubs und Schülerfirmen an Haupt- und Realschulen zum „Einstiegsthema“ Weiterentwicklung des Fahrrades, wirtschaftliche Verwertung von Innovationen aus dem unteren und mittleren Technologiebereich, dazu wissenschaftliche Begleitung/Evaluierung.

## Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Arbeitsplätze durch Fahrraderfindungen
- **Bisherige Ergebnisse:** 3 Erfindungen zum Patent angemeldet, Prototyping, Vorstellung eines Prototypen auf dem Erfinderstand IFMA 2007 in Köln;  
10/2007 Start eines Modellprojektes  
11/2007 Konzeptentwicklung für einen Integrationsbetrieb zur Herstellung und Betrieb ab 2/2008 professioneller Betrieb.
- **Finanzierung:** INSTI - KMU - Patentaktion, Sponsoren, Projektarbeit
- **Zeitraum:** Start Modellversuch 9/2007, Professionalisierung 3/2008



## Ausführliche Beschreibung:

→ Der Berliner Innenstadtbereich wird ab 1/2008 nicht mehr für alle Fahrzeuge zugelassen, es entsteht ein Transportproblem. Es fehlen wettbewerbsfähige Arbeitsplätze für geringere Qualifizierte.

Der Antragsteller verfügt über Erfahrung:

bei der Entwicklung und Prototyping von Erfindungen auch im Bereich Fahrrad, siehe nachfolgende Fotos,

bei dem Betrieb eines Transportunternehmens auf Fahrradbasis durch einen Erfinder unter wirtschaftlichen Bedingungen über mehrere Jahre,

bei der wirtschaftlichen Verwertung von Erfindungen. Idee / Innovation VELO – S R T (Sessel Rad Tandem):

Allgemein: Es wird ein multifunktionaler Rahmen für ein Sesselrad entwickelt, der sehr variabel einsetzbar ist (Patentanmeldung 1: Fahrradrahmen). Der Rahmen wird angewendet für Transportrad, Elterntaxi, Tourismus und Individualrad. Mit wenigen Handgriffen können aus dem Tandem zwei separate Räder entstehen.

Transportrad: Das Tandem erhält Zusatzaufbauten, die folgendes ermöglichen: Fahren als Einzelperson und zusätzlicher Last oder Fahren mit 2 Personen (Dienstleister und Kunde) und zusätzlichem Lastenanhänger (Patentanmeldung 1: Fahrradrahmen und Patentanmeldung 2: Lastenanhänger mit Containersystem).

Werbung: Am VELO – S R T werden neuartige Werbemöglichkeiten erprobt (Patentanmeldung 3: Werbung), damit wird das Tandem gerade als Elterntaxi finanzierbar, Erfahrungen, siehe [www.bike-taxi.de](http://www.bike-taxi.de) auf unserem Gewerbehof, liegen vor.

Transport: Vor Einkaufszentren wird die Dienstleistung angeboten, jahrelange Erfahrungen über die Wirtschaftlichkeit liegen vor. Allein in Berlin ist in Auswertung der Velo-Taxen mit ca. 50 – 100 Arbeitsplätzen langfristig zu rechnen.

Tourismus: Es lassen sich mehrere VELO – S R T in Form von Anhängern verbinden, es entsteht ein besonderes „Fun-Fahrzeug“, daß Jugendlichen, Touristen, älteren Menschen, Behinderten, ...Tourismus der besonderen Art ermöglicht, Erfahrungen liegen vor.

Elterntaxi: eine geniale Idee ([www.elterntaxi.de](http://www.elterntaxi.de)), die weiterentwickelt werden sollte. Es liegt ein extra Konzept zur Weiterentwicklung vor und kann angefordert werden. Beim Elterntaxi (das Kind sitzt/fährt neben dem Elternteil) könnte ein Sesselrad Elterneigentum sein und das zweite Schuleigentum und damit auch für schulische Aufgaben nutzbar sein. Durch eine Schülerfirma und den Schülerfinderclub erfolgt in Zusammenarbeit mit einem regionalen Beschäftigungsträger sowohl die Wartung als auch die Weiterentwicklung von Elterntaxi. Ein entsprechendes Projekt mit einer Hauptschule und der regionalen Wirtschaft ist in Vorbereitung.

## Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

1. Fahrräder haben sich in den letzten 100 Jahren im Vergleich zur technischen Umgebung kaum weiterentwickelt, sie sind im derzeitigen Verkehrssystem kaum noch konkurrenzfähig, es bedarf innovativer Anstöße, Erfinderclubs könnten einiges leisten.

2. Die vorgestellten Ideen könnten zahlreiche Arbeitsplätze schaffen, hat aber mit den normalen Mitteln der

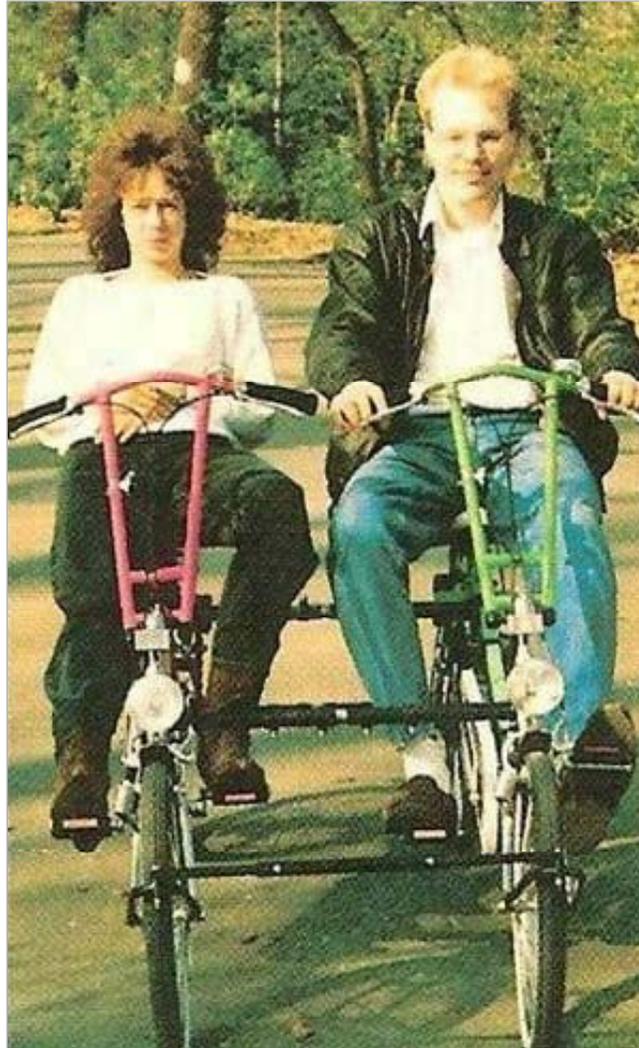
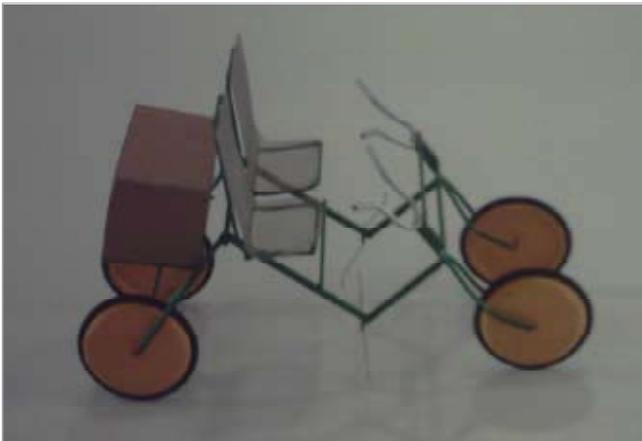


## Nr. 85: VELO - S R T (Sessel Rad Tandem) – Seite 2

Wirtschaftsförderung kaum eine Chance auf Realisierung, da die sogenannten Innovationshöhe zu gering ist.

3. Wir arbeiten mit dem Institut für Erfindungen und Kreativität des DTI (Dänisches Technologisches Institut) zusammen, die Erfahrung ist, das Fahrrad kann bei „nichtgymnasialen“ Schülern und Jugendlichen ein guter Einstieg zur Kreativitätsbildung sein.

→ 4. Vor ca. 25 Jahren fand, durch den Erfinderstammtisch Berlin organisiert, die erste Sonderschau „Erfindungen rund ums Rad“ auf der IFMA Köln statt, es wurden also erstmalig Erfindungen aus dem unteren und mittleren Technologiebereich auf einer Fachmesse vorgestellt



### Träger

→ Genossenschaft inno - netz eG Berlin

### Info/Ansprechpartner

→ Dieter Burmeister  
Saarbrücker Str. 24  
10405 Berlin  
030 - 218 04 766  
d.burmeister@berlin.de  
www.inno-netz.de



## Nr. 86: Gepäckträgeranhänger

→ Da ein Gepäckträger oft überladen wird, kann der Fahrer das Gleichgewicht schlecht halten. Das kann man mit dem Gepäckträgeranhänger ausgleichen. Man kann den Anhänger auch als Handkarren verwenden.

### Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Man kann mit dem Fahrrad mehr einkaufen
- **Bisherige Ergebnisse:** Für den Eigenbedarf gebraucht. Zuladung 35 kg
- **Zeitraum:** Vier Jahre

### Ausführliche Beschreibung:

→ Die Ladefläche des Anhängers ist 41 x 65 cm. Die Kupplung ist am Gepäckträger mit einer Stange befestigt die zum Anhänger führt. An der Ladefläche rechts und links sind die Gabeln befestigt, die rechts und links mit einer Scharniere befestigt sind. Eine rechts und links angebrachte Halterung, die in eine Vorrichtung geschoben wird, gibt den Rädern Halt. Wird die Halterung rausgezogen kann, man die Räder zusammenklappen und den Anhänger an die Wand hängen.



### Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

- Die Spritpreise sind auf dem Jahreshöchststand.
- Mit dem Gepäckträgeranhänger kann man sparen.

### Träger

- König Friedrich

### Info/Ansprechpartner

- König Friedrich  
Schatthäuserstr. 9/1  
69168 Wiesloch  
06222/72 679



# Nr. 87: Quickspann-Sattelkloben-Träger – Seite 1

→ Mit dem „Quickspann-Sattelkloben-Träger“ (QSST) ist es weltweit erstmalig möglich, ohne Werkzeug, die Sattelposition optimal der jeweiligen Geländesituation anzupassen. Da man die ideale Sitzposition erst beim Fahren erkennt, ist eine einfache schnelle und effektive Einstellung auf der Tour, ohne Werkzeug, eine Voraussetzung dafür, dass man sie überhaupt vornimmt.

Eine sinnvolle Korrektur der Sattelneigung, beim Beginn längerer Steigungsstrecken, erfolgte bisher nicht, da sie nur durch aufwendige Verstellung mittels Werkzeug möglich war. Dies ist nun, mit dem Gebrauchsmuster geschützten Quickspann-Sattelkloben-Träger, auf eine technisch perfekte, pfiffige Art möglich.

## Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Vermarktung des Quickspann-Sattelkloben-Trägers.
- **Finanzierung:** bisher eigene
- **Zeitraum:** 1 Jahr

## Ausführliche Beschreibung:

→ Mit dem „Quickspann-Sattelkloben-Träger“ (QSST) wird es weltweit erstmalig möglich, ohne Werkzeug, die Sattelposition den Geländegegebenheiten und der augenblicklich gewünschten persönlichen Körperhaltung ohne den Einsatz von Werkzeugen optimal anzupassen. Dazu sind lediglich zwei Handgriffe nötig.

Um die im Foto 1 dargestellte Sattelpositionen „VORNE“ nach hinten zu verstellen, drückt man mit dem Daumen einen Hebel nach unten (Foto 2) und entspannt damit über einen Exzenter Tellerfedern, sodass der den Sattel haltende Sattelkloben auf dem Träger frei beweg-

lich ist (Foto 3). Durch Verschieben nach hinten, bringt man den Sattel in die gewünschte Position (Foto 4) – hier die hinterste – und spannt über den vorher nach unten gedrückten Hebel (Foto 2), den Sattelkloben durch Hochziehen des Hebels (Foto 4). Damit ist die neue Position fixiert (Foto 5). Unten im Träger eingefräste Nuten fixieren eine Exzenterwelle in verschiedenen wählbaren Positionen, wobei ein Tellerfedernsatz eine kraftschlüssige Verspannung sichert. So lässt sich mit diesem Quickspann-Sattelkloben-Träger eine Oberrohrverlängerung von ca. 5 cm erreichen. Verstellen der Sattelneigung.

Mancher kennt das Gefühl, bei längeren Steigungen, auf dem Sattel nach hinten zu rutschen, und so die optimale Körperhaltung zu verlieren. Bisher gleicht man das durch Änderungen der Körperhaltung aus, da ein Verstellen der Sattelneigung nur mittels Werkzeug möglich ist.

Bei dem Quickspann-Sattelkloben-Träger ein Kinderspiel. Leichtes Verdrehen der Stellschraube mit Rändelring nach links oder rechts hebt oder senkt den Sattel (Foto 6) Geübte FahrerInnen schaffen dieses während des Fahrens, wobei so die beste Position „erfühlt“ werden kann.



Test durch Radprofis ergaben eindeutige Zustimmung zum besseren Gefühl der Sitzposition.

## Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Bei der steigenden Zahl älter werdender Menschen, die sich am Radfahren erfreuen, sind leider nicht immer individuelle Anpassungen am Fahrrad möglich, da die Vielzahl der Fahrradmodelle hoch ist. Zudem werden viele Fahrräder nicht im Fachhandel gekauft, so dass eine Anpassung an die Käuferstatur beim Kauf entfällt.

Mit dem Quickspann-Sattelkloben-Träger kann hier einfach in vielen Fällen ohne großen Aufwand geholfen werden.

Wenn selbst Radprofis während einer Tour mehrmals Verstellungen am Sattel vorgenommen haben und das als positiv erkannten, spricht das für sich. Darum sollte man das System des Quickspann-Sattelkloben-Trägers fördern und allgemein nutzbar machen.

PS: Mit 75 Jahren, nach 3 Prostata Krebs - OP's und immer noch begeisterter MTB - Fahrer, habe ich alles zur Verbesserung der Sitzposition versucht und möchte so meine Erfahrung, die in den Quickspann-Sattelkloben-Träger eingeflossen sind, gerne zum Wohl vieler Radfreunde weitergeben.

## Träger

- Norbert Bankstahl

## Info/Ansprechpartner

- Norbert Bankstahl  
Salzweg 32  
02373 - 84700  
banknor@gmx



## Nr. 88: Ruhebänke zwischen 8-10 km langen Radwegen

→ Auf Radtouren und auf langen Radwegen fehlen oft Rastmöglichkeiten in einsamen Gebieten. Um sich zu erholen, fehlen Bänke, oder noch besser, Möglichkeiten, die Beine hoch zu legen.

### Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Freundliche Radwege
- **Finanzierung:** Angebrachte Werbeschilder, Fahrradindustrie
- **Zeitraum:** Mai bis Oktober jeden Jahres

### Ausführliche Beschreibung:

→ Es sollten Bänke mit integrierten Liegen aus Drahtgestell in schattigen Lagen aufgestellt werden. Natürlich nur auf langen Radwegen zwischen 10-15 km, wo es kaum möglich ist, sich zu erholen.

### Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

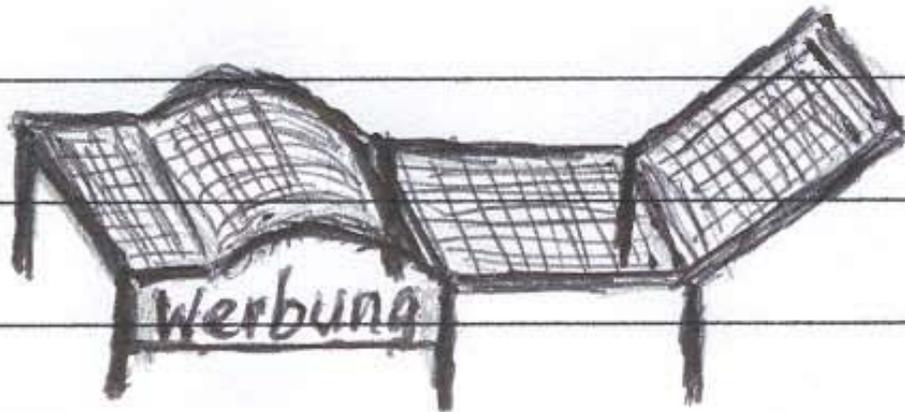
→ Es war heiß auf einer langen Radtour zwischen zwei Ortschaften. Keine Möglichkeit zum Ausruhen auf einer Bank und ins Gras zu legen war ohne eine Unterlage nicht zu empfehlen. Daraus resultierte der Gedanke zu einer Bewerbung mit einer Bank in zumeist ländlichen Gebieten.

### Träger

- Privat

### Info/Ansprechpartner

- Georg Terlutter  
Wibbeltstr. 9  
33428 Harsewinkel  
05247/3504  
geter@t-online.de



Bank-Liege Skizze

# Nr. 89: Fahrrad-Autobahn

→ Das beste, was man für Fahrradfahrer in Großstädten tun kann, ist Ihnen auf den zwei oder drei Hauptstrecken eine Autobahn zu geben, die sie vor dem Wetter, vor Autofahrern und vor Steigungen schützt.

## Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Propagierung der Fahrrad-Autobahn
- **Bisherige Ergebnisse:** Patentanmeldung

## Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Würde meine Idee ausgewählt, würde ich damit bei Investoren und Kommunen erfolgversprechend versprechen können. Was ich bislang noch nicht unternommen habe. (Zeit und Geldmangel; unklare Aussichten)

## Träger

- Dr. Roman Landau

## Info/Ansprechpartner

- Dr. Roman Landau  
Maria-Louisenstr. 63  
22301 Hamburg  
040/47 26 10

	
 (19) Bundesrepublik Deutschland Deutsches Patent- und Markenamt	(10) DE 10 2004 027 061 A1 2005.12.29
(12)	<b>Offenlegungsschrift</b>
(21) Aktenzeichen: 10 2004 027 061.9 (22) Anmeldetag: 03.06.2004 (43) Offenlegungstag: 29.12.2005	(51) Int Cl.: <b>E01C 1/00</b> E04H 15/00
(71) Anmelder: Landau, Roman, Dr., 22301 Hamburg, DE	(56) Für die Beurteilung der Patentfähigkeit in Betracht gezogene Druckschriften: DE 42 13 247 A1 DE 39 33 489 A1 DE 27 23 780 A1 DE 296 18 174 U1 DE 91 17 042 U1 GB 23 94 486 A JP 2003-0 82 604 AA JP 2003-0 48 608 AA JP 10-2 65 158 AA
(72) Erfinder: gleich Anmelder	
Die folgenden Angaben sind den vom Anmelder eingereichten Unterlagen entnommen	



# Nr. 90: Idee für Sicherheit von Fahrrädern

→ Auf Straßen außerorts sollten Fahrradfahrer nicht rechts, sondern links fahren.

Vorteile: Der Radfahrer erkennt Fahrzeuge, die von vorn kommen, kann ggf. Gefahren ausweichen. Fahren Radfahrer rechts, sehen und hören sie Fahrzeuge nicht oder spät, können sie ggf. Gefahren nicht erkennen und nicht entgegenwirken.

## Kurze Projektbeschreibung:

→ Ziel: Hohe Sicherheit für Radfahrer

## Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Es dient der Sicherheit für Führer von Kraftfahrzeugen und von Fahrrädern.

## Träger

→ Günter Kuchinke/Privat

## Info/Ansprechpartner

→ Günter Kuchinke  
Schulweg 12,  
24802 Groß Vollstedt  
043 05/15 15  
Guentter.Kuchinke@t-online.de



# Nr. 91: Optimierung der Wegführung

➔ Die Ausschilderung der Radwege sollte mindestens 1x jährlich von ortsfremden (in alle Richtungen) auf Vollständigkeit geprüft werden. Fehlende, schlecht erkennbare oder falsch angebrachte Wegzeichen sind ärgerlich und führen zu gefährlichen Situationen im Straßenverkehr. Die regelmäßige Prüfung ausgeschilderter Radwege ist ein wichtiger Teil der Optimierung und sollte von Ortsfremden vorgenommen werden. Nur bei Fremden werden – durch deren Reaktionen/Unsicherheiten gegebenenfalls notwendige Korrekturen erkennbar.

## Kurze Projektbeschreibung:

➔ Ziel: Optimierung der Wegführung

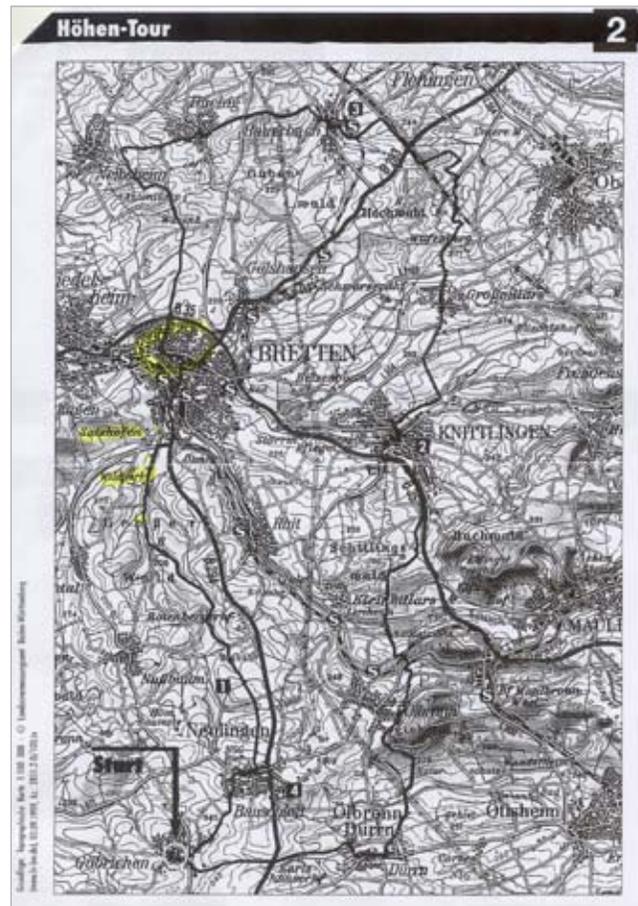
## Ausführliche Beschreibung:

➔ Die Ausschilderung der Radwege sollte mindestens 1x jährlich von ortsfremden (in alle Richtungen) auf Vollständigkeit geprüft werden. Fehlende, schlecht erkennbare oder falsch angebrachte Wegzeichen sind ärgerlich und führen zu gefährlichen Situationen im Straßenverkehr. Die regelmäßige Prüfung ausgeschilderter Radwege ist ein wichtiger Teil der Optimierung und sollte von Ortsfremden vorgenommen werden. Nur bei Fremden werden – durch deren Reaktionen/Unsicherheiten gegebenenfalls notwendige Korrekturen erkennbar.

Hierzu zählen auch Radwege, die abrupt enden, hohe Randsteine, die zu Vollbremsungen führen oder zum Absteigen zwingen. Bei dicht an stark befahrener Straße geführten Radwegen ist das äußerst gefährlich.

Generell ist zu beklagen, dass die Wegführung oder von Verkehrsämtern/ähnlichen Institutionen herausgegebene schriftliche Tourenbeschreibung nicht aktualisiert

werden. Dies könnte mit einem beigefügten, eventuell andersfarbigen Flyer formlos ohne großen Aufwand erledigt werden, sofern die Notwendigkeit erkannt wird.



Eine Sensibilisierung der Verantwortungsträger in Städten/Gemeinden/Verbänden kann nicht hoch genug angesetzt werden und sollte von kompetenten Organisationen unterstützt werden (Verkehrsministerien in Land und Bund, ADFC, BdF, Regionalverbände etc.).

Denkbar sind Checklisten zur Mitarbeiterschulung, u.a. für Bauämter, Verkehrsämter, regionale Touristikgemeinschaften.

Auch in Ausschreibungen der Straßenbauämter sollte in die Leistungsbeschreibung der Punkt Radwege mit allen Aspekten einfließen, von einer sicheren (!) Umleitung bis zur Wiederherstellung der regulären Wegführung.

## Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

➔ Ein Projekt, das dem Radfahrer allgemein und den Rad-Urlaubern im Besonderen dient, lohnt sich immer anzupacken. Unabhängig von einer Prämierung.

## Träger

➔ Dieter Mayer-Rosa/Privat

## Info/Ansprechpartner

➔ Dieter Mayer-Rosa  
Gartenstraße 19  
68542 Heddesheim  
0 62 03/4 19 36  
meiken1300@yahoo.de



## Nr. 93: Früh übt sich

→ Da er Rad-Zoll und Rahmen unabhängig ist, kann er an allen Fahrradrahmen befestigt werden und hat trotzdem eine hohe Zuladung.

### Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

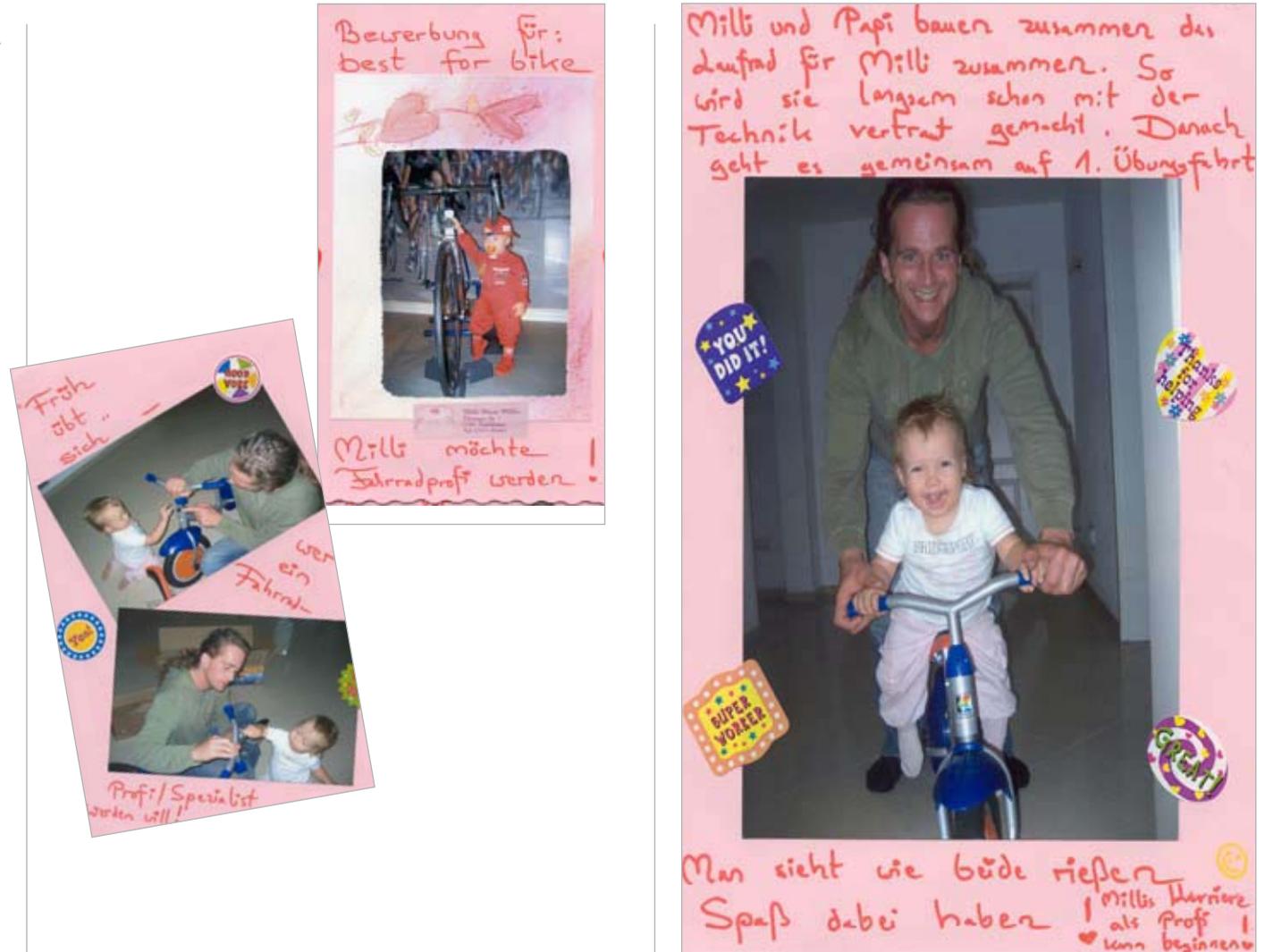
→ Sie sollten sich für meine Idee entscheiden, weil sie praktisch ist und von Familien als Zubehör für ihre schon erworbenen Artikel genutzt werden kann.

### Träger

→ Lässle Marko/Privat

### Info/Ansprechpartner

→ Lässle Marko  
Obere-Oberastr. 7a  
77963 Nonnenweier  
01 71/7 54 04 74



## Nr. 93: „Autofreie oder barrierefreie Städte“

→ Durch Miniskusrisse beider Kniee und Bandscheibenvorfall LWS ging ich jahrelang an Unterarmstützen und konnte nicht in die Stadt, um an Events teilzunehmen, da kaum Parkplätze und teure Parkplatzgebühren. Auch Einkaufen ging schlecht. So ergeht es auch anderen, älteren oder behinderten Menschen. Von daher habe ich bereits in Duisburg an der Aktion „18 Tage ohne Auto“ teilgenommen und meinen Vorschlag dort mitgetestet.

### Kurze Projektbeschreibung:

- **Bisherige Ergebnisse:** In einigen Städten gibt es Fahrradverleih.
- **Finanzierung:** Fremdfinanzierung: Sponsoren, Städte, Kommunen
- **Zeitraum:** 6 Monate

### Ausführliche Beschreibung:

→ z.B. Fahrradstation mit Leihrädern an Bahnhöfen in Städten. Wo es geht, keine Autos mehr in der Stadt. Preiswerte Fahrradverleihe mit Tagesticket und Kautions für die geliehenen Räder. Für behinderte oder ängstliche Menschen Räder mit drei Reifen (für die Einkäufe). Ehrenamtliche Menschen (Pensionäre etc.) für kleinere Reparaturen am Rad gewinnen.

Die Städte werden sauberer und die Menschen können mit dem Rad mehr erkunden und tun etwas für ihre Gesundheit. Ich denke hier entsteht wieder ein „Miteinander - Hilfe zur Selbsthilfe“

### Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Weil mein Projekt dem Allgemeinwohl zugute kommt! Es ist fast überall einsetzbar ist

### Träger

→ Privat

### Info/Ansprechpartner

→ SHG-Krebs-ehrenamtliche Selbsthilfegruppe  
Inge Pösl  
Postfach 101910  
47409 Moers

