



Jury-Mappe

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

Kategorie „Fahrradfreundlichste Entscheidung 2010“



„best for bike“ ist eine Initiative von:

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



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



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

Konzept, Kreation und Durchführung:



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



Inhaltsverzeichnis

Die eingegangenen Bewerbungen (Projekte 1 – 77) wurden folgenden Kategorien zugeteilt:

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

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

Infrastruktur fürs Fahrrad:

- Nr. 1: **Hin und weg – neue Radstation Bahnhof Unna mit verbesserter Verknüpfung von Rad und Bahn**
- Nr. 2: **Vernetzung regionaler Radwege mit anderen Netzen**
- Nr. 3: **NiederrheinRad**
- Nr. 4: **Kohleradweg RECARBO**
- Nr. 5: **Kompetenzzentrum Radverkehr**
- Nr. 6: **Ausbau des Chiemseerundweges**
- Nr. 7: **Fahrradfreundliche und barrierefreie Stadt Dahme/Mark mit historischem Stadtkern im Land Brandenburg**
- Nr. 8: **Masterplan Rad „Vom RAVELOS-Netz zur Raderlebnisregion Osnabrücker Land „Ravelos = Radverkehrsleitsystem Osnabrücker Land**
- Nr. 9: **Abstellplätze für Fahrräder mit Anhänger**
- Nr. 10: **Grundsatzbeschluss „Radverkehr in München“**
- Nr. 11: **Radwegebau**

Fahrradrouten bzw. -wege:

- Nr. 12: **Neue Grünstrukturen für Radfahren in der Stadt**
- Nr. 13: **Mit Trekking-Rad und Mountainbike rund um Ansbach**
- Nr. 14: **Sternradtour 2010 – Bewegung für lebendige Flüsse**
- Nr. 15: **Geh- und Radweg auf ehemaliger Bahnlinie Ebrach-Frensdorf**
- Nr. 16: **Naturerlebnisradweg Ilmenau**

Service fürs Fahrrad:

- Nr. 17: **„Stadt Rhede - ...ich häng dran!“**
- Nr. 18: **Basil [Re]-Cycling**



Inhaltsverzeichnis

- Nr. 19: Errichtung einer Fahrradinformationsstelle direkt am Schnittpunkt vom Saale + 11m - Radweg
- Nr. 20: 100% mehr Service für den Radverkehr
- Nr. 21: Meldeplattform Radverkehr für die Region Frankfurt RheinMain
- Nr. 22: Fahrradseilbahn über die Fulda
- Nr. 23: NAUMBURG BY BIKE - Der Wegweiser für Radler im Burgenlandkreis
- Nr. 24: aktion firmenfahrrad
- Nr. 25: Lokale Internetseite „Rad im Quadrat“
- Nr. 26: Fahrradfreundliches erfahren

Promotion/Werbung fürs Fahrrad:

- Nr. 27: Stadtradeln – Unsere Stadt fährt Rad!
- Nr. 28: Erlebnisregion Bodetal - Mit dem Rad im Reich der Sagen & Mythen
- Nr. 29: Nordhessen R-fahren
- Nr. 30: Mit dem Rad zur WM
- Nr. 31: Betriebliche Fahrradförderung, Schwerpunkt Kommunikation

Partizipation /Fahrradaktion:

- Nr. 32: Hin und weg per Pedelec
- Nr. 33: Erlangen: Fahrrad-sta(d)tt Auto
- Nr. 34: Veranstaltung „Schleizer Dreieck Jedermann 2010“
- Nr. 35: Fahrradfreundlicher Betrieb und Förderung des Radverkehrs über das Unternehmen hinaus
- Nr. 36: Mobil ohne Auto - jährliche Fahrrad-Sternfahrt
- Nr. 37: Abwrackprämie für Fahrräder
- Nr. 38: Ostallgäuer-Radltour
- Nr. 39: RADTour`0X - Das Sattelfest

Verkehrssicherheit

- Nr. 40: „Schon gecheckt“ - Leuchtendes Vorbild
- Nr. 41: Aufmöbeln statt Abwracken
- Nr. 42: RADSchlag – Infos rund ums Rad für Schulen, Kindergärten und Vereine

- Nr. 43: Konzeption und Durchführung des Mobilitätsprojektes zur Förderung des Radverkehrs an Grundschulen
- Nr. 44: Fahrrad - Fehler - Fuchs
- Nr. 45: „Fünf Sterne für Köln“ – der große Fahrradcheck
- Nr. 46: Radius. Radfahrschule für Erwachsene
- Nr. 47: Aktion gegen Geisterradler
- Nr. 48: Geisterräder
- Nr. 49: ADFC Frühlings- / Herbst-Check

Fahrradtourismus:

- Nr. 50: Gästefreundliche Radwege
- Nr. 51: KopfkissenBar
- Nr. 52: Fahrradfreundliche Stadt Belgern
- Nr. 53: Fahrradfreundliche Herberge
- Nr. 54: GIG Fietsentour
- Nr. 55: Erlebnisradroute Lebendiges Museum
- Nr. 56: Fahrradbibliothek und fahrradtouristische Beratung Dresden
- Nr. 57: RadKultour zwischen Leine und Harz
- Nr. 58: Pedelec Verleih - Fahr Rad am Thüringer Meer
- Nr. 59: Mit dem Fahrrad zu Schiller
- Nr. 60: Mit Bus und Bahn zu 15 Bike & Skate Touren in der Region Syddanmark-Schleswig
- Nr. 61: (R)ADEL-PARADIES COBURGER LAND

Fahrrad als Chance zur Verkehrsteilnahme:

- Nr. 62: Ferien-Fahrradschule
- Nr. 63: Cool zur Schul`
- Nr. 64: Öffentliches Fahrradverleihsystem „StadtRAD Hamburg“



Inhaltsverzeichnis

- Nr. 65: „Neue Mobilität mit Pedelecs im Naturpark Schwarzwald Mitte/ Nord - Schwarzwald-Radeln mit Rückenwind
Nr. 66: „Tübingen-macht-blau“-Projekt ‚elektrisch-unterstützte Fahrräder‘
Nr. 67: Elektrofahrrad-Leasing
Nr. 68: It’s cool to bike to school“ - Fahrradförderung am Gymnasium am Markt Bünde

Innovative Fahrradkonstruktionen:

- Nr. 69: „Tool-Box“ - Spezialfahrrad - Ein Gewinn für Menschen mit Handicaps

Sonstiges/ Soziale Engagement:

- Nr. 70: StoppOmat
Nr. 71: Banker on Bike
Nr. 72: „Mit Rad und Tat“ - Jahresmotto der Kampagne „Runter vom Sofa“
Nr. 73: Kids aufs Rad
Nr. 74: Besser unterwegs in Ludwigsburg
Nr. 75: Bau von Alltagsradwegen, 800 m Lückenschluss im Jahr 2010
Nr. 76: FELT ÖTZTAL X-BIONIC Team
Nr. 77: Gründung „MV Bike“ Netzwerk Radverkehr Mecklenburg-Vorpommern



Nr. 1: Hin und Weg: Neue Radstation Bahnhof Unna mit verbesserter Verknüpfung von Rad und Bahn – Seite 1

➔ • *ÖV-Ticket-Abonnenten parken kostenlos. Der Zweckverband Ruhr-Lippe unterstützt die Pilotphase in der Unnaer Radstation und sorgt so für mehr Attraktivität bei der Kombination Bahn & Fahrrad.*

• *Für Firmen und Institutionen: Fahrräder können zum Sondertarif geparkt werden, auf Wunsch auch mit komplettem Leasing- und Wartungs-Service.*

• *Ausgebauter Verleihservice: Revierräder, Rikschas, Elektro- und Therapiefahrräder.*

• *Zugänglich 24 Stunden am Tag, 365 Tage im Jahr für Dauerkunden per Chip.*

• *Servicezeiten wochentags von 6 bis 20 Uhr (Samstag 8-15 Uhr) für alle Pflege- und Servicearbeiten rund um das Rad und die Bahn sowie für Informationen zum Radverkehr und zu Unna.*

• *309 moderne Parkplätze auf zwei Etagen.*

• *22 Schließfächer*

Kurze Projektbeschreibung:

➔ **Ziel:** Erhöhung des Radverkehrsanteils durch Steigerung der Attraktivität der kombinierten Wegekette Fahrrad und Bahn

➔ **Bisherige Ergebnisse:** Steigerung der Auslastung der Radstation speziell im Kundensegment der Bahnfahrer um 50 %

➔ **Finanzierung:** Refinanzierung des Einnahmeausfalls von 6.000 EUR durch den ZRL

➔ **Zeitraum:** 1 Jahr (Pilotprojekt)

Ausführliche Beschreibung:

➔ Mit der neuen Radstation am Bahnhof Unna erreicht die Kreisstadt Unna eine neue Qualität in ihrer Fahrradfreundlichkeit. Das auch architektonisch attraktive Gebäude direkt neben dem Bahnhofsgebäude bietet Platz für über 300 Fahrräder – inkl. verschiedener Serviceleistungen, 22 Schließfächern und Leihrädern u.a. aus dem Revierradsystem.

Verschiedene Innovationen machen aus der Unnaer eine einzigartige Radstation. Um den Menschen speziell den Umstieg vom Auto aufs Rad und in die Bahn zu erleichtern, arbeiten verschiedene Partner sehr eng zusammen:

Kostenlos aber nicht umsonst: Monats- oder Jahresticketabonnenten des ÖPNV aus dem NRW-, VRL- oder VRR-Tarifbereich parken ihr Fahrrad kostenlos in der Radstation. Möglich wurde dies durch eine einzigartige Kooperation zwischen dem Zweckverband Ruhr-Lippe und der Betreibergesellschaft DasDies GmbH.

Mehr Service für bahnfahrende Radler:...aber auch für alle Anderen: Durch die Kooperation mit dem Zweckverband Ruhr-Lippe werden die Serviceleistungen der Radstation für Bahnfahrer weiter ausgebaut. Ganz nebenbei können der Bekanntheitsgrad sowie die Akzeptanz der



Radstation gesteigert werden und der fahrradfreundliche Service kommt allen zugute. So wird den Reisenden z.B. beim Schleppen von Fahrrädern oder anderen Gepäckstücken, Kinderwagen, Rollatoren etc. geholfen. Radler oder normales Gepäck kann in der Radstation u.a. in 22 Schließfächern zwischengelagert werden. Fragen rund um Fahrkarten sowie ein Lieferservice für Bahntickets runden das Paket ab. Daneben können auch viele weitere Fragen beantwortet werden: „Wie komme ich am Besten nach Königsborn?“, „Wo kann ich essen gehen?“ oder „Haben Sie einen Fahrradstadtplan?“ Auf vieles gibt es in der Radstation eine Antwort.

Immer offen: Kunden können über ein neues Chipkartensystem an 365 Tagen im Jahr rund um die Uhr ihre Fahrräder parken und auch abholen. Die Sicherheit wird über eine Videoüberwachung gewährleistet.

Hin und Weg: B&R (Bike and Ride) ist nicht mehr allein – heute heißt es zusätzlich noch R&B (Ride and Bike). Durch den 24-stündigen Zugang und die unmittelbare Lage am Bahnhof Unna spricht die Radstation nicht nur Unnaer Bürger an, auch in Unna arbeitende Einpendler parken ihr Rad über Nacht und fahren morgens z.B. zu den Gewerbegebieten, die alle fahrradfreundlich zu erreichen sind. Auch für Schichtarbeiter ist dies möglich.

Unter Strom: Neben ganz normalen Leihrädern, wie Rikschas, Behindertenrädern oder Revierrädern, gibt es seit der Eröffnung auch Elektrofahräder. Und wenn der Akku mal leer ist, kann er an der – auch für Nichtradstationskunden – zugänglichen Elektrotankstelle ganz einfach wieder aufgeladen werden. Die Stadtwerke Unna sponsorn diesen Service.

Der Trend geht zum Zweirad: Zur Unterstützung des Hin- und Weg-Prinzips können bei der Radstation auch Fahrräder gekauft werden – für jeden Geldbeutel ist et-



Nr. 1: Hin und Weg: Neue Radstation Bahnhof Unna mit verbesserter Verknüpfung von Rad und Bahn – Seite 2

was dabei. So können beispielsweise Pendler bei ihrer Ankunft in Unna mit ihrem eigenen Zweirad zur Arbeit fahren.

Betriebliches MobiManagement: Betriebe bzw. deren Mitarbeiter erhalten ganz besondere Angebote. Zum einen parken Arbeitnehmer – wenn mehr als 10 aus einem Betrieb zusammenkommen – für lediglich ein Drittel des normalen Einstellpreises (sofern sie nicht als ÖV-Abonnenten sowieso kostenlos parken). Zum anderen können Park- und Serviceleistungen bei der DasDies GmbH gebucht werden. Dazu gehört neben Park- und Wartungsverträgen auch das Leasing spezieller Fahrräder, die auf Wunsch in der „Corporate Identity“ des Unternehmens ausgestattet werden. Die Kreisinitiative mobil & job sorgt mit für die Vermarktung dieser Leistungen.

Stätte der Lichtkunst: Die Glasfassade der Radstation hat nicht nur architektonisch-gestalterische Gründe. In 15-minütigem Rhythmus wechselt die Farbe der Beleuchtung, der Glaskubus leuchtet von innen. Ein echtes „Highlight“.

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ In der Kreisstadt Unna ist mit der Radstation ein einzigartiges Kooperationsprojekt gelungen, bei dem verschiedenste Partner gemeinsam zum Erfolg der Station beitragen – jeder in seinem Gebiet – vom sozialen über den verkehrlichen bis hin zum kulturellen Bereich. So ergibt sich ein Gesamtpaket, welches für verschiedenste Zielgruppen interessant ist: Vom Unnaer Bürger über Einpendler, zum Bummeln oder auf touristisch-kulturellen Spuren, für jeden ist etwas dabei.

Die Anmeldezahlen geben der Strategie recht – bereits

nach knapp vier Wochen waren zwei Drittel der Parkplätze an Dauerparker vergeben. Der Anteil der bahnfahrenden Fahrradparker konnte um 50 Prozent gesteigert werden. Es handelt sich um ein Pilotprojekt, welches sich in seiner Form ganz leicht auf viele weitere Radstationen und Städte übertragen lässt und somit erheblich zur Attraktivierung des Radverkehrs beiträgt. Bestes Beispiel: der ZRL wird durch den Erfolg in Unna seine Kooperation auf weitere Radstationen in der Region ausdehnen.

Träger

→ Kreisstadt Unna, DasDies GmbH (AWO Unna), Zweckverband Ruhr-Lippe, mobil&job, Stadtwerke Unna

Info/Ansprechpartner

→ • Kreisstadt Unna
Patricia Reich (Mobilitätsmanagement)
Wilfried Appel (Radverkehrsförderung)
• DasDies GmbH, Peter Nitsch
• Zweckverband Ruhr-Lippe (ZRL), Uli Beele
• Mobil & job, Dirk Krahmann
• Stadtwerke Unna, Harald Köhnemann
Kreisstadt Unna
Rathausplatz 1
59423 Unna
02303 / 103-659 - 628r
patricia.reich@stadt-unna.de
wilfried.appel@stadt-unna.de
www.unna.de/mobil-in-unna/mobil-in-unna/
fahrradfreundlichesunna/tipps---tricks/fahrrad-
parken/rad_tipps_radstationeinweih.html



Nr. 2: Vernetzung regionaler Radwege mit anderen Netzen

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

Kurze Projektbeschreibung:

- ➔ **Ziel:** Ausbau von Verbindungen des regionalen Radwegenetzes zu überregionalen Netzen.
- ➔ **Bisherige Ergebnisse:** einige Verbindungen wurden bereits geschaffen
- ➔ **Finanzierung:** aus Mitteln des Bundes und des Landes Sachsen über LMBV
- ➔ **Zeitraum:** seit 2001 – 2012

Ausführliche Beschreibung:

➔ Um diese Anbindungen und die regionalen/überregionalen Radwege zu vermarkten und für den Radfahrer interessant zu machen, wurde ein „Wegeleitsystem Lausitzer Seenland“ erarbeitet, welches bisher aus finanziellen Gründen nur im geringern Umfang durchgesetzt wurde.

Deswegen soll die Infrastruktur für die entsprechende Zielgruppe ausgebaut werden. D.h. Schutzhütten sollen gebaut werden, Radverleihe und Reparaturstützpunkte gefördert werden und Anlaufpunkte entsprechend mit Fahrradständern ausgestattet werden.

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

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

Träger

- ➔ Gemeinde Elsterheide

Info/Ansprechpartner

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



Nr. 3: NiederrheinRad – Seite 1

➔ Zur Vermarktung des Kernthemas „Radtourismus“ soll mit dem NiederrheinRad ein Netz radtouristischer Servicestationen mit Premium Angeboten rund um das Rad entwickelt werden. Geplant sind der Verleih einheitlich gestalteter Fahrräder, öffentliche und private Verleihstationen, Einwegservice zur individuellen Wahl von Leih- und Abgabeort sowie umfangreiche Serviceleistungen. Mit diesen Serviceinnovationen und umfassender Kommunikation soll das bereits bestehende umfangreiche Radwegenetz touristisch deutlich besser in Wert gesetzt werden.

Kurze Projektbeschreibung:

- ➔ **Ziel:** Aufbau eines flächendeckenden Verleihsystems in den Kreisen Wesel, Viersen, Kleve sowie Krefeld, Duisburg und Rhein-Erft-Kreis
- ➔ **Bisherige Ergebnisse:** Akquise von 50 Verleihstationen und Anschaffung von 1000 einheitlich gestalteten Fahrrädern
- ➔ **Finanzierung:** Eigenmittel der Niederrhein Tourismus GmbH
- ➔ **Zeitraum:** 01.01.2009 – 31.12.2011

Ausführliche Beschreibung:

➔ Zunehmend hinterfragen Touristen das nieder-rheinweite Fahrradverleihsystem wegen vorhandener Lücken. Erforderlich ist ein Netzwerk öffentlicher und privater Akteure. Für dieses Netzwerk wird die Niederrhein Tourismus GmbH mit erheblichen Eigenmitteln die Voraussetzungen schaffen, indem sie die Finanzierung einheitlich gestalteter Fahrräder ermöglicht, die die Marke „Niederrhein“ imagewirksam durch die Region tragen soll. Das dazugehörige Marketingkonzept wird die professionelle und offensive Vermarktung des „NiederrheinRades“ in den Kernzielmärkten im Umkreis von rund 300 km sicherstellen. Das Revierrad wird in das Projekt als Partner einbezogen, so dass sich potentielle Interes-

senten frei in den Regionen Niederrhein und Ruhrgebiet bewegen können.



➔ Ziele:

- Aufwertung & Weiterentwicklung des Radangebotes am Niederrhein (innovatives Verleihsystem, Services, touristische Angebote, Imagewirkung nach außen)
- Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit und Erhöhung des Bekanntheitsgrades des Niederrheins durch gezielte Vermarktung des Kernthemas Radtourismus
- Intensive Kooperation durch Verknüpfung verschiedener Partner aus verschiedenen Regionen und Branchen (Imagewirkung nach innen und außen, Identität)
- Steigerung der Zahl der Übernachtungen und der Tagesgäste am Niederrhein
- Erhöhung der touristischen Wertschöpfung und Schaffung neuer Arbeitsplätze
- Vernetzung mit anderen NRW-Regionen, um NRW als

Ganzes zu einer der Top-Destinationen für Rad(kurz-)urlaub zu entwickeln

- Förderung des sanften Tourismus durch verbesserte Angebote für Radtouristen

Wirtschaftlicher Betrieb des Verleihsystems nach Ende der Förderung und intensive Weitervermarktung des Themas „NiederrheinRad“ im Rahmen des Marketings der Niederrhein Tourismus GmbH (Synergieeffekte). Das Marketingkonzept (Fördergegenstand) soll die professionelle und offensive Vermarktung des „NiederrheinRad“ in den Kernzielmärkten – im Umkreis von rund 300 km, insbesondere in NRW und den Niederlanden sicherstellen.

Dabei sind neben den Projektträgern vor allem auch die Institutionen einzubeziehen, die das RevierRad und das ruhrtalRad betreuen. Deren Know-How und Erfahrungen werden eine wichtige Grundlage bei der schnellen, kostensparenden Planung und Umsetzung des Fahrradverleihsystems sein. Auch wird so die Kompatibilität der Verleihsysteme sichergestellt, so dass sich potenzielle Interessenten (gleich mit welchem Rad) frei in den Regionen Niederrhein und Ruhrgebiet bewegen können. Andererseits wirkt das Projekt „NiederrheinRad“ positiv auf Produktentwicklung und Vermarktung der bereits bestehenden Netzwerke zurück.

Weiterer wichtiger Partner im Bereich Vertrieb wird die Vertriebsplattform 2-LAND sein, die schon heute gezielt radtouristische Angebote in Deutschland und den Niederlanden vermarktet.

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

➔ Das Projekt ist innovativ in seinem Leistungsangebot, Produkten und Services. In ganz Nordrhein-Westfalen und auch deutschlandweit existiert ein solches



Nr. 3: NiederrheinRad – Seite 2

umfassendes Verleihsystem nicht.

Durch die Einbindung des ÖPNV gelangen die interessierten Touristen bequem in die Region und nehmen an der von ihnen ausgewählten Servicestation das qualitativ hochwertige Fahrrad in Empfang.

Auch für Gäste, die sich während Ihres Aufenthaltes in der Region kurzfristig entscheiden, eine Fahrradtour zu machen, können sofort bedient werden.

Das Projekt, dessen Marketingkonzept den Landeswettbewerb Erlebnis.NRW gewonnen hat, gilt als Pilotprojekt was flächendeckende Verleihsysteme anbelangt.

Wir unterstützen mit der Möglichkeit der umweltschonenden An- und Abreise über ÖPNV und die Nutzung der Fahrräder vor Ort in erheblichem Maße den sanften Tourismus.

Durch die Anbindung und Integration des Verleihsystems RevierRad, bieten wir sowohl flächenmäßig als auch im Bereich Routenauswahl ein umfangreiches Programm.

Träger

➔ Niederrhein Tourismus GmbH

Info/Ansprechpartner

➔ Martina Baumgärtner
Willy-Brandt-Ring 13
41747 Viersen
02162 / 8179 - 306
baumgaertner@wfg-kreis-viersen.de
www.niederrheinrad.de



Am Niederrhein fallen die Räder auch nicht vom Himmel...

... aber fast:
Wir stellen Ihnen an über 50 Stationen insgesamt 1000 eigens für Sie erfundene NiederrheinRäder bereit. Sie können die apfelgrünen Gazellen am Ende Ihres Aufenthaltes an jeder beliebigen anderen Station wieder abgeben. So entdecken Sie ganz bequem eine tolle Region, die für Radfahrer beinahe alles möglich macht.

Alle Stationen und viele Strecken-Tipps unter:
www.NiederrheinRad.de

NiederrheinRad.de
Das flexible Verleihsystem.
Het flexibele verhuursysteem.

Gazelle

Dieses Projekt wurde im Rahmen des vom EFRE unterstützten Entwicklungsprogramms für die Region des Niederrheins gefördert.

Ministerium für Wirtschaft, Mittelstand und Energie des Landes Nordrhein-Westfalen

EUROPAISCHE UNION
Europäischer Fonds für regionale Entwicklung
Investitionen in unsere Zukunft

Niederrhein Tourismus GmbH
Kataloge + Infos unter:
Tel.: +49 (0) 21 62 - 81 79 03
www.NiederrheinRad.de



Nr. 4: Kohleradweg RECARBO – Seite 1

→ Der RECARBO-Kohleradweg ist ein Projekt, das auf Ideen von Schülern aus der Region beruht. Bereits vorhandene Wege entlang an Industrierelikten zwischen der Brikettfabrik Herrmannschacht Zeitz bis hin zum Freizeitpark Mondsee Pirkau sollen ausgebaut, saniert und darüber hinaus soll ein Lehr- und Informationspfad angelegt werden.

Zum Projekt gehören neben der Sanierung auch:

- die Beschilderung der Wege mit einem „RECARBO-Schild“,
- Informationstafeln für die am Weg befindlichen Relikte;
- Kennzeichnung des Weges an Gabelungen mit Findlingen und Logo;
- Geolehrpfade;
- Radwanderkarte;
- Internetseite mit Quiz;
- Entwicklung eines Geländespiels für Schüler.

Um Neugierige für den RECARBO-Radwanderweg zu begeistern, gab es am 20. September 2009 die erste „RECARBO-Radtour“.

Kurze Projektbeschreibung:

→ **Ziel:** Bekanntmachung eines umweltbewussten und verkehrspädagogisch interessanten Mobilitätskonzepts für Eltern mit Kindern im Grundschulalter: Eltern-Kind-Tandems, mit denen der Umstieg vom Auto aufs Fahrrad leicht gemacht wird.

→ **Bisherige Ergebnisse:** Bis heute rund 120 begeisterte Familien mit Kindern im Grundschulalter in 12 Städten; diverse Veröffentlichungen in der Presse; Beiträge in Rundfunk und TV; Prämierung mit dem Award „PR-Nussknacker“.

→ **Finanzierung:** Eigenfinanzierung durch das

Kölner Unternehmen „Zwei plus zwei“

→ **Zeitraum:** Mai 2006 bis heute

Ausführliche Beschreibung:

→ Das von Tiefbaubruichfeldern, Tagebaurest-löchern des Altbergbaus, Rekultivierungsbe-reichen und Hochkippen geprägte Revier zwischen Zeitz und Wei-ßenfels ist Standort international einmaliger Bergbausachzeugen. Um die Relikte des Abbaus und der Verarbeitung der Braunkohle erleb-bar zu machen, wurde 1996 die Straße der Braunkohle eingerichtet, die bedeutende Orte der Industrie- und Bergbaugeschichte in Sachsen-Anhalt, Sachsen und Thü-ringen verbindet. Neben dieser Autoroute soll ein Erleb-nispfad für Wanderer und Radfahrer geschaffen werden, der die Zeugnisse des Bergbaus und der Industrie, aber die geologischen Besonderheiten des Tertiärs erlebbar macht – der Kohle-Radweg RECARBO – ein thematisch regionaler und überregionaler Rad- und Wanderweg.

Die innerhalb der Bergbauregion vorhandenen kulturhi-storisch wertvollen Bergbausachzeugen (Bergbaurelikte) sind nicht ausreichend beschildert bzw. in der Art der Wissensvermittlung gegenüber dem Touristen nicht ein-deutig gekennzeichnet.

Aus diesem Grund ist vorgesehen, bei Anbindung an be-reits bestehende Wegenetze eine geeignete touristische Infrastruktur mit einem bergbaulichen Informationsnetz zu schaffen, in dem die historischen Sachzeugen der



Braunkohlengewinnung- und Ver-edlung und dem aktiven Bergbau in dieser Region verbunden sind.

Die Hauptroute des RECARBO-Radweges führt von der „Brikett-fabrik Herrmannschacht“ Zeitz, Schwelerei Groitzschen, der Schachanlage „Paul II“ Deuben, dem Bergbaumuseum Deuben, dem Wasserturm Zembschen und bis zum „Mondsee“ bei Hohen-mölsen.

Auch der aktive Bergbau steht im Mittelpunkt des Interesses. Es

soll perspektivisch eine Verbindung vom Mondsee über den aktiven Tagebau Profen (Aussichtspunkt und Geo-lehrpfad) bis hin zum Elsterradweg in Profen geschaffen werden.

Die bereits vorhandenen und sehr gut etablierten touri-stischen Fernradwanderwege Elsterradweg und Saalerad-weg sowie die Saale- Unstrut- Elster- Rad-Acht werden in den letzten Jahren mit stetig steigenden Besucherzahlen frequentiert. Der RECARBO-Radweg stellt ein wichtiges Verbindungsglied zwischen diesen Radwegen dar und verläuft partiell auf ihrer Wegeführung.

Inzwischen ist der RECARBO-Radweg Bestandteil der „Rad-Acht“, dessen Ausbau bereits in diesem Jahr be-gonnen hat und bis 2011 abgeschlossen sein soll. Par-allel hierzu erfolgt die Beschilderung des Radweges mit dem „RECARBO-Schild“.

Im Rahmen eines Ideenwettbewerbes sind von Jugend-lichen Vorschläge zur Umsetzung der Beschilderung des Lehr- und Informationspfades sowie der Relikte erarbei-tet worden.

Diese beinhalten:



Nr. 4: Kohleradweg RECARBO - Seite 2

1. Beschilderung des Kohlerad-Wanderweges „RECARBO“
2. Beschilderung von zwei Geolehrpfaden innerhalb des Braunkohlenreviers
3. Beschilderung der einzelnen Bergbaurelikte an hand von Informationstafeln
4. Erarbeitung gebietsübergreifender Wanderkarten
5. Kennzeichnung des Weges an Gabelungen mit Findlingen mit dem „RECARBO-Logo“
6. Internetseite
7. Geländespiel

Die Schüler wurden im Rahmen einer feierlichen Preisverleihung durch Vertreter aus Wirtschaft, Politik und Verwaltung für Ihre Ideen ausgezeichnet. Ein loser Arbeitskreis ist für die Umsetzung des Projektes verantwortlich. Durch die enge Zusammenarbeit mit den Nachbarregionen insbesondere Saale-Unstrut-Triasland e.V. werden Synergieeffekte durch das Anlegen von Geolehrpfaden innerhalb des RECARBO-Radwanderweges geschaffen.

Wichtige Geo-Lehrpfade sollen um die Tongrube Grana sowie Tagebau und Aussichtsplattform Profen in das Projekt integriert werden, so dass in Anlehnung an den im Aufbau befindlichen Geopark eine gebietsübergreifende Strukturierung und Beschilderung dieser Lehrpfade erfolgen soll. Dabei sollen die Brikettfabrik Herrmannschacht und der Mondsee sollen als „Eingangstore“ in den Geopark fungieren. Die Tertiärausstellung im Braunkohlenwald der Brikettfabrik bekräftigt die überregionale Präsenz des Projektes.

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

- ➡ Das Projekt basiert auf Ideen, die Schüler zur



Thematik Industriegeschichte im Rahmen eines Ideenwettbewerbes entwickelt haben. Insbesondere die jungen Leute, die unsere Zukunft sind, sollen sich mit ihrer Heimat vertraut machen, sich identifizieren und haben mit Ihren Ideen Anstoß gegeben, die Region auch zur Thematik Bergbaurelikte interessant und Erlebbar zu machen. Mit dem Projekt werden alle Generationen erreicht und Impulse zur wirtschaftlichen und touristischen Entwicklung der Region gegeben.

Träger

- ➡ Stadt Zeitz i. Z. mit Arbeitskreis RECARBO

Info/Ansprechpartner

- ➡ Ines Will
Referat wirtschaftliche Entwicklung
Stadt Zeitz
Altmarkt 1
06712 Zeitz
03441 / 83 282
Ines.Will@stadt-zeitz.de
wird momentan erstellt vgl. RECARBO-Tag
bei "google"



Nr. 5: Kompetenzzentrum Radverkehr – Seite 1

→ Die PGB betreibt das KCR. Das KCR ist ein Zusammenschluss der kreisangehörigen Kommunen und der PGB, um die im Leitbild 2009 definierten Ziele und Projekte effizient umzusetzen. Es wurde ein Arbeitskreis eingerichtet, der die Umsetzung koordiniert und steuert. Die operative Arbeit wird durch das KCR vorgenommen. Um den Fahrradverkehr auch dort voranbringen zu können, wo der Landkreis nicht unmittelbar zuständig ist, hat der Landkreis eine eigene Projektförderung aufgelegt. Trotz knapper Kassen hat er eigene Mittel bereitgestellt, um damit Anreize zur Fahrradförderung zu geben.

Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Steigerung der Fahrradnutzung durch Optimierung der administrativen Strukturen
- **Bisherige Ergebnisse:** –
- **Finanzierung:** 2010: 25.000 € Fördermittel; 2011: 50.000 € Fördermittel
- **Zeitraum:** ab 2010

Ausführliche Beschreibung:

→ Der Landkreis Graftschaft Bentheim ist 2007 fahrradfreundlichster Landkreis Niedersachsens geworden. 2008 gewann die kreisangehörige Gemeinde Emlichheim den Wettbewerb. Mit großem Erfolg wurden einzelne Maßnahmen wie die Einführung des Fietsenbusses oder der Ausbau von Abstellanlagen an Haltestellen realisiert. Dennoch hatte sich die Erkenntnis durchgesetzt, dass der Landkreis nur in beschränktem Maße Projekte umsetzen kann, da die Radverkehrsförderung eine freiwillige Aufgabe ist und überwiegend von den Kommunen vorgenommen wird. Wesentlich erfolgreicher lässt sich eine Fahrradförderung vornehmen, wenn die Aktivitäten und Zuständigkeiten im Kompetenzzentrumradverkehr (KCR) soweit wie möglich gebündelt werden.

2009 wurde ein Leitbild Fahrradverkehr entwickelt, in dem die Ziele verankert und elf Leitprojekte definiert wurden. Bei der Erstellung wurde darauf Wert gelegt, möglichst viele Akteure zu beteiligen. Sowohl das umfassende Fachwissen der Fahrradhändler wie auch der aktiven Radfahrer sollte erschlossen werden. Die Handlungsfelder erstreckten sich auf die Bereiche Tourismus, Bike and Ride, Qualität und Sicherheit. Das Leitbild wurde vom Kreistag beschlossen und befindet sich nun auf der Ebene der Gemeinden in der Beschlussfassung.

Damit das Leitbild mit einem Höchstmass an Effizienz umgesetzt wird, wurde das Kompetenzzentrum Radverkehr geschaffen. Die Lenkungebene setzt sich aus je einem Vertreter der Kommunen und einem Vertreter der PGB zusammen. In dem Gremium werden die Maßnahmen besprochen und koordiniert, die als Projekte im Leitbild definiert wurden. Gleichzeitig werden von dem Lenkungsgremium Impulse zur inhaltlichen Fortschreibung des Leitbildes gegeben. Das KCR ist damit interkommunal ausgerichtet worden. Die inhaltliche, konzeptionelle Bearbeitung wird von der PGB vorgenommen. Sie arbeitet dem Lenkungsgremium zu.

Damit die Umsetzung auch von allen Beteiligten angestrebt wird, wurden die Aktivitäten des KCR mit einer Förderrichtlinie Radverkehr hinterlegt. Danach können Projekte, die der Zielerreichung des Leitbildes dienen mit bis zu 50 % gefördert werden. Gleichzeitig sollen Bündelungseffekte durch eine zentrale Bearbeitung der Projekte erzielt werden. Durch die Bündelung wird nicht nur eine effiziente Umsetzung ermöglicht, sondern in Verbindung mit dem Know how des KCR können externe Förderungen zum Nutzen aller akquiriert werden. So wird

für das neue Projekt „Tod dem Felgenkiller“ ein Standard definiert, die Beschaffung und der Bau wird aus einer Hand vorgenommen, mögliche rechtliche oder finanzielle Fragestellungen werden zentral abgeklärt. Notwendige Abstimmungen vor Ort werden an die jeweiligen Mitglieder des Lenkungsausschusses delegiert. Ähnlich verhält es sich mit dem Projekt „Busfiets“. Das Projekt fußt auf dem Wettbewerbskonzept, für das die PGB im Rahmen des Wettbewerbs „öffentliche Fahrradverleihsysteme“ eingereicht hatte. Hierfür hat die PGB am 10. August 2009 von Herrn Minister Tiefensee eine Auszeichnung erhalten.

Damit die Fahrradförderung auch im Alltagsverkehr greift, stellt der Landkreis 2010 dem KCR erstmalig 25.000 € Fördermittel zur Verfügung. 2011 sollen 50.000 € bereitgestellt werden. Die Mittel stammen aus der Verkehrsüberwachung. Sie werden zusätzlich neben den Mitteln für die Radweginfrastruktur bzw. Fahrradtourismusförderung bereitgestellt. Damit stehen dem KCR in 2010 50.000 € bzw. in 2011 100.000 € zusätzlich zur Fahrradförderung zur Verfügung.

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Die Besonderheit des Projektes Kompetenzzentrum Radverkehr besteht darin, dass auf Landkreisebene eine zentrale Koordinierungsstelle für den Radverkehr geschaffen wurde. Damit werden die unterschiedlichen Zuständigkeiten von Kommunen und Landkreis an kompetenter Stelle gebündelt und eine qualitativ hochwertige Umsetzung gewährleistet. Der innovativen Organisationsstruktur wurde ein Förderinstrumentarium mit einer entsprechenden Mittelbereitstellung beigelegt, dass es in der bisherigen Form auf Ebene von Kommunen und Landkreisen nicht gibt.



Nr. 5: Kompetenzzentrum Radverkehr – Seite 2

Träger

→ Planungsgesellschaft
Grafschaft Bentheim mbH (PGB)

Info/Ansprechpartner

→ Dr. Holger Kloth
Van Delden Str. 1-7
48529 Nordhorn
05921 / 961624
Holger.kloth@grafschafft.de



Nr. 6: Ausbau des Chiemseerundweges – Seite 1

➔ *Der Chiemseerundweg ist Herzstück für Radfahrer und Erholungssuchende am Chiemsee. Das neue Routenkonzept verbessert die Verkehrssicherheit und den Erholungswert für alle Besuchergruppen – Radwanderer, sportliche Radfahrer und Erholungssuchende – und schafft Akzeptanz für den Ausbau des Fahrradtourismus in der Region. Ein umfassendes begleitendes Servicekonzept ist in Arbeit und soll den Aufenthalt erholsam gestalten. Der Chiemseeringbus mit Fahrradanhänger wurde erfolgreich eingeführt.*

Kurze Projektbeschreibung:

- ➔ **Ziel:** Zielgruppengerechtes Routenkonzept für den Ausbau des Chiemseerundweges
- ➔ **Bisherige Ergebnisse:** Entwurf eines zielgruppengerechten gemeinsamen Routenkonzepts und Einigung aller Mitgliedsgemeinden - Verband wird Bauherr; Entwurfsplanung für Routenkonzept wurde auf breiter Abstimmungsbasis durchgeführt; Beginn der Ausführungsplanung, Abschluss der ersten von 43 Baumaßnahmen (in der Gemeinde Rimsting); Konzept für einheitliche Beschilderung ist erarbeitet; umfassendes Konzept für begleitende Servicemaßnahmen für den Radfahrer ist in Arbeit, Vorberatung durch Arbeitskreise ist erfolgt; testweise eingeführte Rad- und Wanderringbuslinie in Kooperation mit dem Tourismusverband wird für zehn Jahre fest eingerichtet.
- ➔ **Finanzierung:** Bauliche Maßnahmen 9,35 Mio €, davon knapp 5 Mio € über Fördermittel der Bayr. Staatsregierung, Rest über Eigenmittel der Mitgliedsgemeinden des Verbandes; Finanzbedarf für Beschilderung und begleitende Maßnahmen wird parallel zur Ausarbeitung der Konzeption ermittelt.
- ➔ **Zeitraum:** 2010 bis 2014

Ausführliche Beschreibung:

➔ Der Chiemseerundweg hat sich von einem naturnahen Weg für Erholungssuchende zu einer beliebten Radtagesetappe entwickelt. So erfreulich diese Entwicklung für die zehn Anliegergemeinden ist, der Weg ist an dieses Aufkommen nicht angepasst und weist Engstellen und Gefahrenherde auf, sodass Konflikte und Unfälle nicht ausbleiben. Seit Jahren wird der Weg im Einvernehmen zwischen Gemeinden und Tourismusverband nicht mehr beworben, gleichzeitig lebt die Region vom naturnahen Tourismus – dieses Dilemma soll durch das neue Routenkonzept gelöst werden. In der Vergangenheit gab es Anstrengungen einzelner Gemeinden für bauliche Verbesserungen. Im jetzigen Projekt erfolgte eine Einigung der Gemeinden auf ein gemeinsames Routenkonzept mit dem Ziel, die Verkehrssicherheit für alle Besucher – Fußgänger, Radwanderer, Radfahrer – zu verbessern und dabei auf eine attraktive Wegeführung für alle zu achten. Das neue Routenkonzept setzt auf Entflechtung der Besucher, je nach Wegeabschnitt zwischen Spaziergängern und Radfahrern oder zwischen kombinierten Abschnitten (Fußgänger/ Radwanderer) und sportlichen Radfahrern. Seenähe Abschnitte für den Radfahrer wechseln sich mit höhergelegenen Panoramaabschnitten ab. Gefahrenstellen werden entschärft, Wege getrennt oder verbreitert, Lücken auch innerorts geschlossen. Jeder Besucher



soll sich am Chiemseerundweg wieder erholen können. Der Chiemsee ist ein einzigartiges Vogelschutzgebiet, ein umfangreicher landschaftspflegerischer Begleitplan arbeitete die Vorgaben ein. Die Wegeführung erforderte Kompromisse zwischen den Interessen von Naturschutz, Landwirtschaft und Gemeinden und wurde intensiv diskutiert. Bis 2014 wird ein Gesamtpaket aus 43 baulichen Maßnahmen und ein Beschilderungskonzept nach dem Bayrischen Standard umgesetzt. Gleichzeitig werden umfangreiche Begleitmaßnahmen erarbeitet. Die Vorplanung der Arbeitskreise schließt folgende Maßnahmen ein:

- Orientierungstafeln am Ortsausgang zeigen übersichtlich die Routen auf.
- Die Informationstafeln zur Natur- und Heimatkunde werden ausgebaut, Umweltbildungsangebote wie die Beobachtungsstationen erweitert (Besucherlenkung und Naturschutz).
- Toiletten und Serviceanlagen wie Trinkbrunnen, Fahrradständer, -garagen werden eingerichtet, ein Reparaturdienst wird angeboten, der Verleih gefördert.
- Bestmögliche Anbindung an den ÖPNV (Ringlinie,



Nr. 6: Ausbau des Chiemseerundweges – Seite 2

Bahnhöfe); Einstiegsparkplätze, auch für Busse Buswartehäuschen auch für Radfahrer; Verbesserung der Ringlinie.

- Ruheinseln und Rastplätze werden angelegt und erfüllen z.T. mehrere Funktionen (Informationspunkt, Naturspielplatz, Begegnungsort für mehrere Generationen).
- Einbindung örtlicher Freizeit- und Serviceangebote sowie der regionalen Küche.

Der gemeinschaftliche Ausbau des Chiemseerundweges ermöglicht die künftige Bewerbung des Weges und einen Aufschwung für den naturnahen Fahrrad- und Wandertourismus in der Region.

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Der Ausbau des Chiemseerundweges ist ein vorbildliches Gemeinschaftsprojekt, in dem ein intensiver Diskussionsprozess zu einer gemeinsamen Zielsetzung in den Mitgliedsgemeinden des Abwasser- und Umweltverbandes als Straßenbaulastträger führte. Die Planung berücksichtigt ausgewogen die Interessenlage unterschiedlicher Besuchergruppen und schafft damit die Voraussetzungen für ein harmonisches Miteinander von Erholungssuchenden, Gästen mit Handicap und unterschiedlich schnellen Radfahrern am Rundweg. Ohne eine Entschärfung bestehender Gefahrenstellen und Konflikte würde die Akzeptanz für den Chiemseerundweg als Fahrradtrasse schwinden, weshalb die Bewerbung für den Weg bisher zurückgestellt wurde. Das neuartige Routenkonzept erweitert den Aktionsradius für den Radfahrer und bezieht das Umland stärker ein, setzt aber dabei stets auf eine attraktive Wegeführung für alle und auf einen Wechsel zwischen seenahen Abschnitten und Panoramaausblicken.

Ein modernes Routenkonzept muss den Anforderungen

unterschiedlicher Radfahrgruppen gerecht werden. Eine teilweise Wegetrennung oder eine Entflechtung unterschiedlich schneller Radfahrgruppen ermöglicht u.a. den schnell wachsenden Einsatz von Elektrorädern, der nicht auf Kosten erholungssuchender Familien oder Senioren in den seenahen Bereichen gehen soll, und schafft Akzeptanz für das Radfahren am Chiemsee in allen Spielarten.

Gleichzeitig werden umfangreiche Begleitmaßnahmen auf den Weg gebracht, die den Rundweg zu einem Vorzeigeprojekt für den Fahrradtourismus entwickeln sollen.

Der Einbezug des ÖPNV bei der Beschilderung und den Serviceleistungen (Bushaltestellen, Einstiegsparkplätze auch für Busse etc.) und die Einrichtung der neuen Chiemseeringlinie für Fahrradfahrer ermöglicht kombinierte Touren mit Fahrrad, Bus und Schiff, stärkt eine umweltfreundliche Anreise und wirbt für das Fahrradfahren als wichtigste klimafreundliche Fortbewegung der Zukunft.

Umweltbildungsmaßnahmen und Besucherlenkungskonzepte stärken den Naturtourismus, verbessern aber auch den notwendigen Schutz der letzten Rückzugsgebiete für selten gewordene Arten am Chiemsee. In Zusammenarbeit mit den Touristikern und Gemeinden in der Region sollen im Zuge des Ausbaus neue Kurzurlaubspakete und Angebote aus Fahrradtourismus und Umweltbildung (Naturführungen, Naturspielplätze, Infopunkte, interaktive Angebote) fortentwickelt werden, die dem Gast Naturgenuss während seines ein- oder mehrtägigen Fahrradaufenthaltes bieten; die Entwicklung mehrtägiger Angebote/Pakete schließt auch kulturelle oder Freizeitangebote der

Gemeinden ein.

Der Ausbau des Chiemseerundweges denkt über den herkömmlichen Fahrradtourismus hinaus: Er stellt die Weichen für einen nachhaltigen, klimafreundlichen und naturnahen Tourismus und erweitert die Wertschöpfung aus dem Fahrradtourismus durch eine Erweiterung der Besuchergruppen (auch sportliche Radfahrer und Elektromobile, Rücksicht auf Erholungssuchende), eine angestrebte Verlängerung der Besucherdauer (zwei- oder mehrtägige kombinierte Angebote) und erweiterte Inhalte (Verbindung von Fahrradfahren und interaktivem Naturerlebnis). Nicht zuletzt bewältigen die Chiemseegemeinden das begonnene Gemeinschaftsprojekt unter großen finanziellen Anstrengungen und drücken dadurch ihre Wertschätzung für den Fahrradtourismus aus.

Träger

→ Abwasser- und Umweltverband Chiemsee

Info/Ansprechpartner

→ Josef Mayer, Verbandsvorsitzender
Stiedering 1
83253 Rimsting
08051 / 6901-10
info@azv-chiemsee.de
www.chiemseeagenda.de (unter Verkehr/
neben weiteren Agenda 21-Verbandsprojekten)



Nr. 7: Fahrradfreundliche und barrierefreie Stadt Dahme/Mark mit historischem Stadtkern im Land Brandenburg

➔ Beginnend in 2004 wurde bis heute eine Infrastruktur geschaffen, die Sehenswürdigkeiten im historischen Stadtkern der Stadt Dahme/Mark bequem mit dem Fahrrad und per Rollstuhl erlebbar macht. Aufgrund dieser qualitativ hochwertigen Infrastruktur, wurden zahlreiche örtliche Unternehmen ermutigt, ihre Angebote fahrradfreundlich u. barrierefrei auszubauen. Die dadurch entwickelte gemeinsame Strategie weist nachhaltige touristische Erfolge auf.

Kurze Projektbeschreibung:

- ➔ **Ziel:** Den historischen Stadtkern mit dem Fahrrad und per Rollstuhl barrierefrei erleben!
- ➔ **Bisherige Ergebnisse:** Innenstadtrundkurs und Ortsdurchfahrt mit Anbindung an die Flaeming-Skate®, Europas Skate-Region südlich von Berlin.
- ➔ **Finanzierung:** ca. 1,49 Mio. EUR
- ➔ **Zeitraum:** 2004 bis 2009

Ausführliche Beschreibung:

➔ Wegen der guten Ausgangsbedingungen zur Entwicklung des Fahrrad- u. barrierefreien Tourismus in Dahme/Mark, aufgrund der direkten Anbindung an die Flaeming-Skate® und an den Dahme-Radweg u. die daraus resultierende intensive Vermarktung, entstand in Dahme die Strategie, bei zukünftigen und aktuellen Sanierungsprozessen, besondere Rücksicht auf die Belange der Fahrradfahrer und Rollifahrer zu nehmen.

Durch das Zusammenwirken und Zusammenwachsen von Akteuren in der Arbeitsgruppe „Dahmer Land-Barrierfreiheit für Alle“ ist es gelungen, mit Projekten u. begleitenden Aktionen das Handlungsfeld „Fahrrad und Barrierfreiheit“ mit Leben zu erfüllen. Seit 2004 arbeiten Verwaltung des Amtes Dahme/Mark, Unternehmen der Region, der Landkreis Teltow-Fläming u.

Sozialpartner in dieser AG erfolgreich zusammen.

Es wurde ein Innenstadtrundkurs geschaffen, der Sehenswürdigkeiten der Stadt für Radfahrer und Rollifahrer erreichbar macht. Es entstanden u.a. Fahrrad- und Gepäckabstellpunkt, Fahrradabstellanlagen, Rastplätze mit Fahrradabstellbügeln, barrierefreie Zugänge und WC, Stellplätze und ein fahrradfreundliches touristisches Leitsystem. Nun ist noch die Anfertigung einer Broschüre geplant, um gezielter für die Stadt Dahme/Mark und ihrem Umland zu werben.

Bauabschnitte von 2004 bis 2009:

- Nordhag 2004/2005
- Skaterweg Schlosspark zur Trift 2004
- Torgasse 2005
- Tränkestraße bis Herzberger Str. 2005
- Südtag 2006/2007
- Karl-Liebknecht-Allee/Wallstraße 2006

Mit dem Rad in die Altstadt - auf dem barrierefreien Innenstadtrundkurs



Flaeming-Skate-Ortsdurchfahrt Nordhag

Fotos 1 bis 3 Uwe Klemens

- Schellstr. 2006
- Barrierefreier Fußweg Schlosspark 2007
- Anbindung Nordhag bis Hauptstr. 2009

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

➔ Es gibt keine Stadt mit historischem Stadtkern im Land Brandenburg, die auch nur annähernd ein so gut ausgebautes Netz für Radfahrer und Rollstuhlfahrer im Sanierungsgebiet Altstadt vorweisen kann und in der das örtliche

Gewerbe die gemeinsame Strategie derart mit Projekten unterstützt.

Träger

- ➔ Stadt Dahme/Mark

Info/Ansprechpartner

- ➔ Ursel Ochs
Hauptstr. 48/49
15936 Dahme
035451 / 98133
Ursel.Ochs@dahme.de



Nr. 8: Masterplan Rad „Vom RAVELOS-Netz zur Raderlebnisregion Osnabrücker Land“

RAVELOS = Radverkehrsleitsystem Osnabrücker Land – Seite 1



➔ Im Projektzeitraum wird der Masterplan „RAD“ des Osnabrücker Landes mit einem umfassenden Konzept „Raderlebnisregion Osnabrücker Land“ umgesetzt. Das Projekt „Rad“ behandelt alle relevanten Bereiche des Radverkehrs. Ziel ist es, den Nutzen des Verkehrsmittels zu fördern. Das Konzept sieht sowohl Maßnahmen für Alltagsradler als auch für touristische Radler vor. Grundlage ist das „Radverkehrsleitsystem Osnabrücker Land“ (RAVELOS), s. bisherige Ergebnisse.

Kurze Projektbeschreibung:

- ➔ **Ziel:** Umsetzung der Maßnahmen für die Raderlebnisregion Osnabrücker Land
- ➔ **Bisherige Ergebnisse:** Konsequente Umsetzung der FGSV- und ADFC-Empfehlungen für die Radwegweisung. Besonderheit: Flächen-deckendes System im Oberzentrum Osnabrück und im Landkreis Osnabrück. Regelmäßige Befahrungen und Pflege. 750.000 Radler jährlich.
- ➔ **Finanzierung:** Maßnahmen in einem Fünf-Jahresplan unter Einsatz von EU-Mittel, Landesmitteln, Landkreis und Kommunen, Sponsoren, Privatwirtschaft
- ➔ **Zeitraum:** 2010 – 2015

Ausführliche Beschreibung:

➔ Das Konzept „Masterplan Rad 2015“ beinhaltet Entwicklungsschritte zum Ausbau der Radwanderinfrastruktur und zur Etablierung der „Raderlebnisregion Osnabrücker Land“. Hierfür wurde eine Stelle „Fahrradkoordination“ beim Tourismusverband Osnabrücker Land geschaffen. Ziel ist es, die fahrradfreundlichste Region in Niedersachsen zu werden sowie die hohe Akzeptanz auf dem Tourismusmarkt zu steigern.



Landes gesteigert, um eine TOP-Radreiseregion in Deutschland zu werden. Die Weiterentwicklung des Radverkehrsleitsystems mit flächendeckend einheitlicher Beschilderung, der regelmäßigen Kontrolle einschließlich Beschwerdemanagement, der Ausbau der begleitenden Infrastruktur sowie die Verbesserung der Belagsqualität auf Radwegen sind wichtige Entwicklungsschritte, die im Konzept festgeschrieben sind. Weiterhin ist vorgesehen: Der Ausbau eines Netzes von Gepäckaufbewahrungsstellen, von Rastplätzen und Ruhebänken, von Versorgungsautomaten und Fahrradboxen mit einheitlichem System an stark frequentierten Radlerpunkten, die Ausweisung von Fahrradgeschäften als „Radler-Service-Points“ und die Aufstellung von Kultur- und Ortsportraitsafeln zur Verbesserung der Information der Gäste. Diese Maßnahmen dienen dazu das Image als Radlerregion zu fördern. Gastronomie- und Unternehmensebetriebe sollen motiviert werden fahrradfreundliche/-touristische Angebote zu erstellen und eng mit der Koordinierungsstelle zusammen zu arbeiten, um eine lückenlose touristische Servicekette für den Radurlauber aufzubauen. Fördernd für das Image werden die Entwicklung eines Freizeitentrums „Velodroom“ und eines Mountainbikeparks sowie spezielle Angebote für Zielgruppen (Rennradfahrer, Familien, Mountainbiker, etc.) sein. Die Besonderheiten der Alltagsradler werden ebenfalls berücksichtigt: diese sollen zu einer stärkeren Nutzung des Rades für den Schul-, Einkaufs- und Berufsverkehr animiert werden. Dabei spielt die Vernetzung mit dem öffentlichen Nahverkehr eine herausragende Rolle. Die Verkehrssicherheit in den großen Mittelzentren und im Oberzentrum Stadt Osnabrück soll gewährleistet werden.

Weiterhin wird der Bekanntheitsgrad des Osnabrücker



Nr. 8: Masterplan Rad „Vom RAVELOS-Netz zur Raderlebnisregion Osnabrücker Land“

RAVELOS = Radverkehrsleitsystem Osnabrücker Land – Seite 2



Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Das Osnabrücker Land hat mit seiner landschaftlichen Vielfalt (Gebirgszüge, Moränen- und Parklandschaften) und dem reichen kulturellen Angeboten herausragende Ziele, die mit dem Rad erreicht und entdeckt werden können. Ein 2.500 km langes und konsequent durchgehend einheitlich ausgeschildertes Netz ist nur in wenigen Regionen zu finden. Die Umsetzung des „Masterplanes RAD“ erfolgt in eigener Verantwortung durch die eingerichtete Stelle der „Fahrradkoordination“. Effektive und innovative Lösungen für die angesprochenen Bereiche im alltäglichen wie auch touristischen Radverkehrsbereich zu entwickeln und umzusetzen, lautet der Auftrag für die Koordinierungsstelle. Das Projekt „Raderlebnisregion Osnabrücker Land“ ist zukunftsweisend, die geplanten Investitionen dienen der nachhaltigen qualitativen Förderung des Radverkehrs. Der Umstieg auf „das“ umweltfreundliche Fortbewegungsmittel „Fahrrad“ im Alltags- und touristischen Verkehr ist das große Oberziel.

Träger

→ Tourismusverband Osnabrücker Land e.V.

Info/Ansprechpartner

→ Herr Fisse/ Frau Koc
Krahnstraße 52/53
49074 Osnabrück
0541 / 9511116 (Fisse)
0541 / 95111 17 (Koc)
fisse@tvosl.de
koc@tvosl.de
www.raderlebnisregion.de
(Seite ist noch im Aufbau)



Nr. 9: Abstellplätze für Fahrräder mit Anhänger – Seite 1

→ An drei Standorten hat die Stadt Freiburg zunächst Abstellplätze für Fahrräder mit Anhänger eingerichtet. Die Abstellbügel sind so angeordnet, dass ausreichend Platz für überlange Gefährte besteht. Außerdem wird durch Hinweisschilder dafür gesorgt, dass der Platz auch für die Transportgefährte frei ist. Ziel ist es, die Nutzung des Rades zum Transport von Kindern oder Einkäufen nicht nur praktisch zu fördern, sondern durch Schilder und Pressearbeit auch bekannter zu machen.

Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Erleichterung der Nutzung des Radfahrens, hier insbesondere zum Transport von Kindern, Einkäufen o.ä. mittels Anhänger sowie öffentlichkeitswirksame Darstellung dieser Möglichkeit.
- **Bisherige Ergebnisse:** Gute Nutzung und Presse- resonanz, weitere Anlagen sind geplant
- **Finanzierung:** Städtische Radverkehrspauschale (2009: 470.000,- Euro)
- **Zeitraum:** erstmalige Aufstellung Mai 2009, weitere in 2010 geplant

Ausführliche Beschreibung:

→ Parkmöglichkeiten auch für Räder mit Anhänger erleichtern den Transport von Kindern und Einkauf – praktisch und öffentlichkeitswirksam.

Die Stadt Freiburg ist bekannt für ihre langjährige Förderung des umweltfreundlichen Verkehrs, insbesondere des Radverkehrs. Neben den vorhandenen Rahmenbedingungen (Topographie, Wetter, Universität) hat auch die konsequente Politik einer „Stadt der kurzen Wege“ den Erhalt kompakter und lebendiger Stadtstrukturen und somit radfreundlicher Entfernungen gesichert. Die ebenfalls wichtige Infrastruktur wurde seit den 70er Jah-

ren auf ein Netz von 420km Länge ausgebaut (Radwege und -streifen, Wald- und Wirtschaftswege und fahrradfreundliche Routen in Tempo-30-Zonen). Ergänzt wird dies u.a. durch die flächendeckende Wegweisung und einen Radstadtplan (s. best for bike 2007).



Ein elementarer Bestandteil der Radverkehrsförderung ist das Bereitstellen einer ausreichenden Menge attraktiver Abstellanlagen. Zug um Zug hat das Garten- und Tiefbauamt (GuT) seit Jahren die Radabstellanlagen in der Freiburger Innenstadt ausgebaut. Da es weiteren Abstellbedarf gab, hat das GuT im Mai 2009 das Angebot nochmals aufgestockt: 250 neue Radabstellplätze bieten Platz zum sicheren und komfortablen Parken des Drahtesels. Außerdem mussten über 100 veraltete Vorderradklammern den komfortablen Radbügeln weichen, die einen besseren Schutz vor Diebstahl und Vandalismus bieten. Insgesamt gibt es jetzt in der Innenstadt inklusive

der Fahrradstation am Hauptbahnhof 6.066 städtische Radabstellplätze. Die erweiterten Parkmöglichkeiten kommen den Radlern, dem Einzelhandel, aber auch den zu Fuß Gehenden zu Gute, denn durch geordnetes Parken ist mehr Platz auf den Wegen und Plätzen der Innenstadt.

Erstmals werden seit diesem Jahr auf Anregungen aus der Bürgerschaft hin auch Radbügel für Fahrräder mit Anhänger angeboten. An drei zentralen Standorten (Augustinerplatz, Engelstraße und Kartoffelmarkt) wurden die Bügel so angeordnet, dass auch Räder mit Anhängern oder Tandems angeschlossen werden können, ohne dass diese überlangen Gefährte in den Gehweg oder die Straße hineinragen. Die Stadtverwaltung bittet auf Hinweisschildern, die an den Bügel angebracht sind, alle Radler darum, diese Bügel und den Platz daneben für diese Räder freizuhalten. Da dieses Freihalten von den „normalen“ Radlern überwiegend respektiert wird, erhalten so Nutzer, die Ihre Transporte mit dem Anhänger erledigen, nicht nur einen ausreichend langen Parkplatz, um Ihre Gefährte an einem Stück abzustellen, sondern ergattern sogar öfter als bisher einen freien Parkplatz. Wichtiger Effekt der Maßnahme ist neben diesem ganz praktischen Nutzen auch die damit einhergehende Öffentlichkeitswirkung.

Angesichts der guten Resonanz ist geplant, das Angebot an Anhänger-Stellplätzen im kommenden Jahr weiter auszubauen. Außerdem hat sich die Stadtverwaltung das Ziel gesetzt, im Jahr 2010 alle noch vorhandenen Vorderradklammern in der Innenstadt durch zeitgemäße Anlehnbügel zu ersetzen.

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Das Projekt zeigt – über den oben beschrie-



Nr. 9: Abstellplätze für Fahrräder mit Anhänger – Seite 2

benen praktischen Nutzen hinaus – wie mit einfachen Mitteln (Anordnung der Bügel und Hinweisschild) ein wichtiges Thema besetzt werden kann, das oft als Hinderungsgrund gegen das Radfahren ins Feld geführt wird: Der Transport von kleineren Kindern sowie von Lasten wie z.B. dem Einkauf. Die eigentliche Lösung des Problems, die Anschaffung eines Anhängers, kann durch eine Kommune fast nur durch kommunikative Maßnahmen beeinflusst werden. Da die Stadt Freiburg im Rahmen Ihrer Prioritäten auch innerhalb des Radverkehrs kein ausreichendes Budget für eine wirksame Kampagne bereitstellen kann, wird über den Weg der Anhänger-Abstellplätze die Möglichkeit geschaffen, das Fahren mit dem Anhänger in die Öffentlichkeit zu transportieren. Mit geringem Aufwand wird fast im Nebeneffekt durch die Platzierung der Hinweisschilder im öffentlichen Raum und durch die begleitende Pressearbeit (mind. acht Veröffentlichungen) eine relativ große Wirkung erzielt. Dies ist sicher auch für andere Kommunen, in denen das Radeln mit dem Anhänger noch nicht so verbreitet und somit öffentlich präsent ist, eine interessante und einfache Möglichkeit, dies zu unterstützen und zu propagieren.

Träger

- ➔ Stadt Freiburg im Breisgau
Garten- und Tiefbauamt

Info/Ansprechpartner

- ➔ Bernhard Gutzmer
(Rad- und Fußverkehrsbeauftragter)
Fehrenbachallee 12
79106 Freiburg
0761 / 201-4684
bernhard.gutzmer@stadt.freiburg
www.freiburg.de/servlet/PB/menu/1199961/index.html



Nr. 10: Grundsatzbeschluss „Radverkehr in München“ – Seite 1

- ➔ **Gesamtstrategie zu integrierter Förderung des Radverkehrs mit dem Ziel, dessen Anteil an allen Wegen in München von 14 % (MiD 2008) auf mindestens 17 % bis 2015 zu erhöhen**
- **Einführung von Verkehrsverträglichkeitsprüfungen zur Entwicklung von Konzepten für die Umverteilung von Straßenraum zugunsten des Radverkehrs unter besonderer Berücksichtigung der Bedürfnisse des Fußverkehrs**
- **Umsetzungskonzept zur effizienteren Zusammenarbeit bei der Umsetzung von Maßnahmen zur Radverkehrsförderung**
- **Angabe konkreter Umsetzungsziele**

Kurze Projektbeschreibung:

- ➔ **Ziel:** Erhöhung des Radverkehrsanteils am modal split von 14 % (lt. MiD 2008) auf mindestens 17 % bis zum Jahr 2015, bei gleichzeitiger Erhöhung der Verkehrssicherheit und Verbesserung der Nahmobilität
- ➔ **Bisherige Ergebnisse:** Erhöhung des Radverkehrsanteils am modal split von 10 % (lt. MiD 2002) auf 14 % (lt. MiD 2008).
- ➔ **Finanzierung:** 4,5 Mio. Euro/ Jahr ab 2010 aus der „Radverkehrs-Pauschale“
- ➔ **Zeitraum:** (ca. 3 bis 5 Jahre); Umsetzungsbeginn 2010

Ausführliche Beschreibung:

➔ Der Grundsatzbeschluss „Radverkehr in München“ ist eine Fortschreibung der seit vielen Jahren bereits sehr ambitionierten Münchner Radverkehrspolitik (München war u.a. Gastgeberstadt der Welt-Fahrrad-Konferenz Velo-city 2007). Im Rahmen dieses Beschlusses werden – aufbauend auf dem bisher Erreichten – für insgesamt sieben Hand-

lungsfelder aus den vier Bereichen „Infrastruktur, Service, Information und Kommunikation“ konkrete Ziele und Maßnahmen für eine flächendeckende, anspruchsvolle Verbesserung des Radverkehrssystems festgelegt. Die Erarbeitung des Grundsatzbeschlusses erfolgte verwaltungsübergreifend, unter Einbeziehung der wichtigsten im Bereich der Radverkehrsförderung in München aktiven externen Partner.

Ein eigenes Umsetzungskonzept – das zunächst sechs Projektarbeitsgruppen und einen hochrangig besetzten verwaltungsinternen Lenkungsreis vorsieht – dient der optimierten Zusammenarbeit und der beschleunigten Maßnahmenumsetzung.

Die Zielerreichung wird jeweils anhand konkreter quantitativer Evaluierungskriterien zu den einzelnen Handlungsfeldern – unter besonderer Berücksichtigung des Aspekts einer weiteren Erhöhung der Verkehrssicherheit – überprüft.

Die anhand umfassender, aufeinander abgestimmter Zählungen und Befragungen gewonnenen und aus dem Beschwerdemanagement gezogenen Erkenntnisse fließen in die strategische Planung und in die Prioritätensetzung für die Einzelmaßnahmen mit ein.

Mittels des neuen Instruments der Verkehrsverträglichkeitsuntersuchung wird – einzelfallbezogen – untersucht werden, wie der Straßenraum in Straßenabschnitten ohne verfügbare Flächen für Radverkehrsmaßnahmen zugunsten des Rad- und Fußverkehrs neu verteilt werden kann.

Die Erhöhung der sog. Radverkehrspauschale von derzeit 1,5 Mio. Euro auf 4,5 Mio. Euro (ab dem Jahr 2010) lässt – neben der Umsetzung weiterer Infrastrukturmaßnahmen – auch die Stärkung der Personaldecke in den mit

der Radverkehrsförderung befassten Einheiten innerhalb der Fachreferate zu.

Darüber hinaus ermöglicht die angehobene Radverkehrspauschale auch die Konzeption, Organisation, Durchführung und Evaluation einer zeitlich und inhaltlich breit angelegten Fahrradmarketingkampagne für die Jahre 2010 ff. (Schwerpunktthema: Sicherheit und Rücksichtnahme)

Der Grundsatzbeschluss zielt insbesondere auf einen weiteren Ausbau des Radverkehrsanteils bei der Bewältigung innerstädtischer Wege über kurze und mittlere Distanzen im Alltags- und Freizeitverkehr und ist damit wesentlicher Baustein zur Sicherung der Alltagsmobilität. Die angestrebte Erhöhung des Radverkehrsanteils dient auch dem Erreichen der städtischen Klimaschutzziele, der Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben zur Luftreinhaltung und zum Lärmschutz und trägt zur Erhöhung der Lebensqualität in München bei.

Durch die gezielte Förderung der Nahmobilität werden auch die städtischen Ziele zur Gendergerechtigkeit und die Anforderungen, die sich aus der demographischen Entwicklung ergeben, unterstützt.

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

➔ Weil es – gerade in Zeiten der Finanz- und Wirtschaftskrise – das richtige Zeichen und ein deutliches Signal für eine weitere Stärkung der Radverkehrsförderung im Sinne einer konsequenten Umwelt- und Klimaschutzpolitik sowie einer nachhaltigen Verkehrsplanung und -entwicklung im städtischen Siedlungsraum ist.

Und zwar durch...

- ... ein konsequentes Aufsetzen auf eine schon seit vielen Jahren erfolgreiche Radverkehrsplanung mit dem klaren Anspruch, in allen Bereichen der Radverkehrsförderung noch anspruchsvolle Verbesserungen zu erzielen



Nr. 10: Grundsatzbeschluss „Radverkehr in München“ – Seite 2

- ...die Wahl eines integrierten und fachgebietsübergreifenden Ansatzes unter besonderer Berücksichtigung der Belange des Fußverkehrs und des kombinierten Verkehrs (Bike+Ride)
- ... die intensive Einbeziehung externer Akteure sowie des Münchner Umlandes in die weitere Radverkehrsförderung
- ... die ambitionierte Zielsetzung einer Steigerung des Radverkehrsanteils auf mindestens 17 % bis 2015, verbunden mit einer weiteren Erhöhung der Verkehrssicherheit.

Träger

→ Landeshauptstadt München

Info/Ansprechpartner

→ Elisabeth Zorn
Referat für Stadtplanung und Bauordnung
Blumenstraße 31
80331 München
089 / 233-26937
elisabeth.zorn@muenchen.de



Nr. 11: Radwegebau

→ Die Entwicklung des sanften Tourismus in einer weitgehend intakten Landschaft, wie den Naturpark „Drömling“ und dem Landschafts- und Naturschutzgebiet „Altmarkische Schweiz“ soll durch den ländlichen Wegebau vorangetrieben werden.

Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Touristische Erschließung vorhandener Wege für den Radfahrer in reizvoller Landschaft
- **Bisherige Ergebnisse:** –
- **Finanzierung:** –
- **Zeitraum:** 1998 – 2010

Ausführliche Beschreibung:

→ –

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Den Ansprüchen an Natur und Umwelt, dem Bedürfnis nach aktiver Erholung und gesundheitliche Aspekte sollen mit diesen Maßnahmen Rechnung getragen werden.

Träger

- Verwaltungsgemeinschaft Klötze

Info/Ansprechpartner

- Frau Bitter
Schulplatz 1
38486 Klötze
03909 / 4030
info@stadt-kloetze.de

Zusammenstellung länd. Wegebau/Radwegebau

Nr.	Strecke (von ... nach)	Bauherr(en)/Auftraggeber	Länge (in km)
1	ländlicher Wegebau Neufenchau bis Immekath (in Bitumen)	Gemeinden Immekath, Kusey und Neufenchau	± 5
2	ländlicher Wegebau Quamebeck bis Jeggau ¹ (in Betonspurbahnen / Bitumen)	Gemeinden Wenzke und Jeggau ¹	± 4
3	ländlicher Wegebau Kunrau bis Rappin (in Betonspurbahnen)	Gemeinde Kunrau	2
4	ländlicher Wegebau Wenze bis Anschluss an L22 (von Kusey nach Rowitz) (in Bitumen)	Gemeinden Kusey und Wenzke (über Jahre verteilt)	± 2,9
5	ländlicher Wegebau Trippigleben nach Jeggau ¹ (in Bitumen)	Gemeinden Wenzke und Jeggau ¹	± 3
6	ländlicher Wegebau Immekath nach Peertz (in Bitumen)	Gemeinden Immekath und Bandau ²	± 3,1
7	ländlicher Wegebau Schwiesau nach Zichtau ³ (in Betonspurbahnen)	Gemeinden Schwiesau und Zichtau ³	± 1,5
8	ländlicher Wegebau Kusey - Klötze (in Bitumen)	Gemeinde Kusey und Stadt Klötze (Fertigstellung im Frühjahr 2010)	± 4,9
9	ländlicher Wegebau Neuendorf nach Jemmeritz (in Bitumen)	Gemeinden Neuendorf und Kakerbeck ⁴ (Fertigstellung im Frühjahr 2010)	± 3
10	ländlicher Wegebau Ristedt i.R. Damebeck/Jeeben (in Betonspurbahnen)	Gemeinde Ristedt	2,2
11	ländlicher Wegebau Neuendorf nach Apenburg (in Betonspurbahnen)	Gemeinden Neuendorf und Apenburg	± 3,5
12	ländlicher Wegebau Siedentrann nach Hennen (in Bitumen)	Gemeinde Neuendorf	1,5
13	FTZ (in Bitumen)	Stadt Klötze	ca. 0,220
14	straßenbegleitender Radweg von Kusey bis Böckwitz (in Bitumen)	Land Sachsen-Anhalt	± ca. 7
15	geplant im Jahre 2010 Radwegbau (straßenbegl.) Klötze - Bandau	Land Sachsen-Anhalt	± ca. 4,7
16	ländlicher Wegebau Siedentrann nach Poppau (in Bitumen/Betonspur)	Gemeinden Neuendorf und Bandau ²	± ca. 3,5

¹ – die Gemeinde Jeggau ist aktuell Mitglied der Verwaltungsgemeinschaft „Südliche Altmark“

² – die Gemeinde Bandau ist aktuell Mitglied der Verwaltungsgemeinschaft Beetzendorf

³ – die Gemeinde Zichtau ist aktuell Mitglied der Verwaltungsgemeinschaft „Südliche Altmark“

⁴ – die Gemeinde Kakerbeck ist aktuell Mitglied der Verwaltungsgemeinschaft Arendsee/Kalbe

Nr. 12: Neue Grünstrukturen für Radfahren in der Stadt – Seite 1

→ Mit dem Umbau der Emscher in einen naturnahen Fluss hat sich für die Stadt Essen die Chance ergeben, einen neuen Stadtentwicklungsprozess anzustoßen, der sich wie keiner zuvor an den aktuellen und zukünftigen Bedürfnissen der Bürger orientiert. Im Rahmen des Handlungsprogramms ESSEN.Neue Wege zum Wasser entstehen entlang alter und neuer Freiräume Freizeit-, Kultur- und Wasserlinien mit nahezu durchgängigen Rad- und Wanderwegen, die den Süden und den Norden der Stadt verbinden. Darüber hinaus entstehen Rundkurse, die das Grün, die Kulturstätten, den Stadtumbauprozess erfahren lassen. Davon profitieren sowohl die Einwohnerinnen und Einwohner aber auch Gäste. Als Beitrag zum Umweltschutz und zur Verkehrsentslastung einer Großstadt trägt das Projekt auch deshalb bei, weil Pendler diese neuen Wege für ihre Fahrt zur Arbeit nutzen können.

Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Anpassung von Qualitätskriterien im grenzüberschreitenden Radverkehr
- **Bisherige Ergebnisse:** Einheitliche trinationale Beschilderung der Grünroute, digitale + analoge Karte, Routenbuch, Info-Points an der Route.
- **Finanzierung:** Interreg, Land NRW, lokale Partner (Kommunen und Kreise)
- **Zeitraum:** 2005 - heute

Ausführliche Beschreibung:

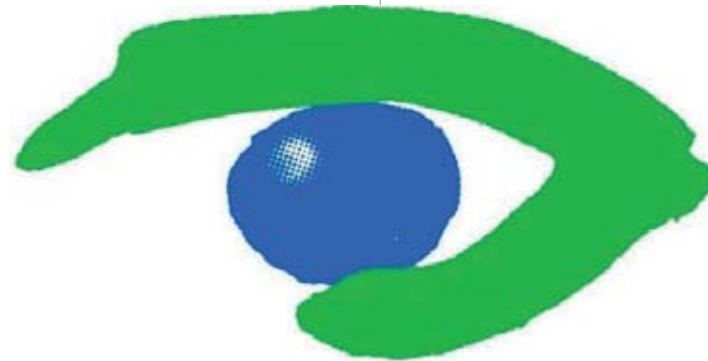
→ Das Konzept des Masterplans sieht die Entwicklung dreier das Stadtgebiet in Nord-Süd-Richtung verlaufender „Strahlen“ und damit eine Freiraum-, Gewässer- und Siedlungsstrukturen integrierte grüne Stadtentwicklung vor. In der Folge vernetzen diese neuen Grünzüge die zum Teil noch isoliert gelegenen vorhandenen Park- und Grünanlagen miteinander, sodass ein dichtes, netzartiges Grünflächensystem in der gesamten

Stadt entsteht; gleichzeitig werden diese Räume für die Schaffung eines neuen Radwegesystems genutzt. So kann der Radfahrer auf der Wasser-Route, der Stadtroute oder der Natur-Route vom Neuen Emschertal und Rhein-Herne-Kanal Richtung Süden bis zum Ruhrtal fahren. Dabei passiert er – und das ist für eine Großstadt ungewöhnlich – auf 15 von 18 km der Wasser Route bspw. Grünflächen und erlebt die Stadt von einer neuen Seite. Auch die östlich gelegene Natur Route zeigt viele Parkanlagen, die sich gleichzeitig für Pausen anbieten.

Drei zusätzliche Rundstrecken werden ab 2010 weiterhin alle wichtigen Attraktionen der Stadt Essen erschließen. Die Route Nord führt um das Weltkulturerbe Zollverein und zeigt schwerpunktmäßig die Industriekultur, die Route West zeigt die Kulturhighlights wie bspw. das Aalto-Theater, die neue Philharmonie, das neue Museum Folkwang, Parkanlagen wie den Grugapark und die wichtigsten Stadtumbauprojekte (Krupp-Park, Grüne Mitte/ Universitätsviertel), die Route Süd führt um den landschaftlich wunderschön gelegenen Baldeneysee (bereits erschlossen), führt aber dann (neu) weiter in das Deilbachtal, der Wiege der Industriekultur.

Die Wege werden alle nach HBR ausgeschildert. Zusätzlich wird es an den Attraktionen weitere beschrei-

bende Hinweisschilder geben. In dann verfügbaren Flyern sind für alle Routen die Kartenwerke enthalten, Beschreibungen über Bild- und Textinformationen zu allen Attraktionen, weiterhin alles Wissenswerte für die Nutzer zu Unterkünften, Radverleihern, Gästeführungen, Pannenservice, Toilettenanlagen, Gastronomie, Anbindung an den ÖPNV u.a.m.



Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Das Projekt unterstützt – wie kein anderes in der Vergangenheit – die Entwicklung des Radverkehrs in einer Großstadt. Mit der Vernetzung von Freiräumen durch Rad- und Gehwegen wird ein weiterer wesentlicher Beitrag zur Förderung der Stadt Essen als fahrradfreundliche Stadt geleistet, gleichzeitig entsteht ein wichtiger Beitrag zum Umweltschutz und zur Verbesserung der Mobilität ohne Auto. Das Besondere: Eine Großstadt im Ruhrgebiet per Rad erleben und dadurch mehr als mit PKW oder ÖPNV in der Lage sein, alle Attraktionen direkt anzufahren.



Nr. 12: Neue Grünstrukturen für Radfahren in der Stadt – Seite 2

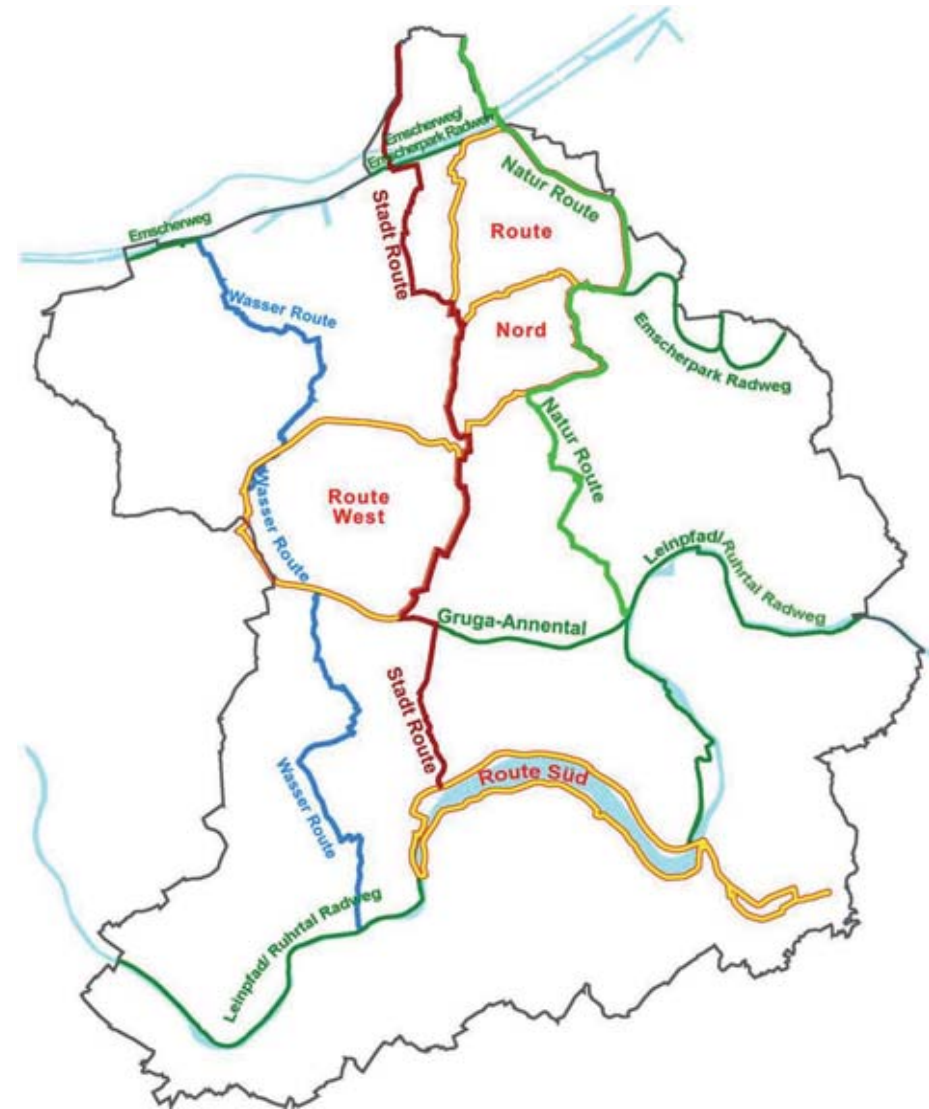
Träger

→ Stadt Essen

Info/Ansprechpartner

→ Hermann Steins (Planung)
Lührmannstr. 82
45131 Essen
0201 88 / 67220
hermann.steins@gge.essen.de

→ Eckhard Spengler (Öffentlichkeitsarbeit)
Virchowstr. 167 a
45147 Essen
0201 88 / 83 114
espengler@rugapark.de



Nr. 13: Mit Trekking-Rad und Mountainbike rund um Ansbach

➔ Sowohl die Ansbacher Bürgerinnen und Bürger als auch die Besucher der Stadt sollen animiert werden, die wunderschöne Landschaft in unmittelbarer Umgebung von Ansbach kennen zu lernen. Insbesondere Radfahren ist eine gelenkschonende Bewegungsmöglichkeit für alle Altersgruppen. Die über 60 km rund um Ansbach führende Trekkingradstrecke ist sehr gut ausgeschildert und trägt dazu bei, die Aktivität der Stadt zu erhöhen.

Kurze Projektbeschreibung:

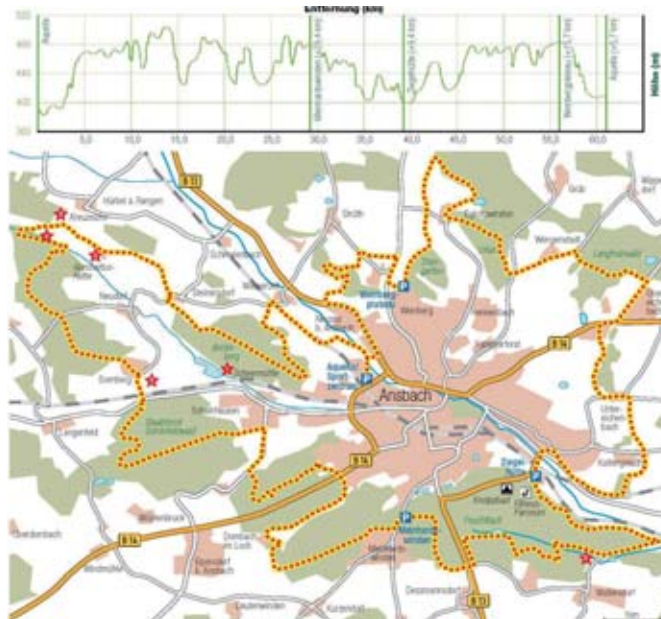
- ➔ **Ziel:** Förderung des Radverkehrs
- ➔ **Bisherige Ergebnisse:** bereits 5000 Flyer verteilt
- ➔ **Finanzierung:** Sponsoringpartner
- ➔ **Zeitraum:** 2009

Ausführliche Beschreibung:

➔ Auszug aus dem Flyer:
Radeln Sie rund um Ansbach!
Wählen Sie Ihren persönlichen Streckenabschnitt, und genießen Sie die abwechslungsreiche Landschaft rund um Ansbach. Für geübte Radfahrer ist die hügelige Strecke in ca. 3 bis 4 Stunden auch von Anfang bis Ende zu erkunden. Wo immer Sie Ihre Radausfahrt starten, die übersichtlichen Schilder führen Sie sicher entlang des Radwegs – auch wenn Sie nicht ortskundig sind. Das Tragen eines Fahrradhelmes wird empfohlen. Folgen Sie einfach der Beschilderung. Unser Tipp: für Mountainbiker gibt es immer wieder interessante Teilstücke, die separat ausgeschildert sind.

Vom Streckenwegweiser am Freibad Aquella geht es an der Rezat entlang und dann leicht aufwärts in den Bocksbergwald Richtung Naturfreundehaus (Einkehrmöglichkeit) zur Kreuzeiche.

Von dort führt die Strecke über das Gumbertusbrunnlein



auf dem Ansbacher Weg über Dornberg, die Straße nach Leutershausen kreuzend, in den Schönfeldwald. Weiter geht es durch das Geisengrunder Tal und den Zeilbergwald ins Dombachtal (Einkehrmöglichkeit).

Eine kleine Schleife führt nach Meinhardswinden durch den Feuchtlachwald, am Pfaffenweiher vorbei und schließlich über das Silberbachtal zum Kneippbad. Die Straße Richtung Windsbach querend geht es Richtung Schwedenschanze (Einkehrmöglichkeit), dann über Kaltengreuth und Untereichenbach. Bei Obereichenbach geht es unter der B14 hindurch über den Langholzwald nach Wengstadt.

Nach Überquerung der Grüber Strasse führt der Weg weiter in den Urlaswald nach Egloffswinden. Dem grünen Pfad (Einkehrmöglichkeit) folgend geht es durch den Thiergartenwald zum Weinbergplateau (Einkehrmöglichkeit), dann weiter nach Strüth und durch den Stammholzwald an der B13 entlang zum Ausgangspunkt zurück.

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

➔ Das Konzept wird sowohl von Ansbacher Bürgerinnen und Bürger als auch von Besuchern sehr gut angenommen. Es wurden bereits 5000 Flyer (Streckenbeschreibungen) vergeben.

Einzigartiges Konzept, das für Einsteiger als auch für ambitionierte Radfahrer mögliche Streckenabschnitte bzw. eine Rundstrecke vorgibt.

Das Projekt wurde gemeinsam von Bürgerinnen und Bürgern, der heimischen Wirtschaft und der Stadt Ansbach getragen (Netzwerkaktivität).

Träger

- ➔ Stadt Ansbach

Info/Ansprechpartner

- ➔ Dr. Susanne Burger
Sportamt Ansbach
Am Stadion 6
91522 Ansbach
0981 / 51 304
susanne.burger@ansbach.de
www.ansbach.de



Nr. 14: Sternradtour 2010 – Bewegung für lebendige Flüsse

→ Die „Sternradtour 2010 - Bewegung für Lebendige Flüsse“ ist eine bundesweit verlaufende Radtour ins Wesereinzugsgebiet. Abschluss wird ein dreitägiges länderübergreifendes „Brückenfest“ im Zielort Beverungen/ Lauenförde sein. Unter dem Motto „Bewegung für Lebendige Flüsse“ möchten wir eine Vernetzung und einen Austausch von Menschen aus unterschiedlichen Flussgebieten schaffen, um neuen Schwung und Öffentlichkeit für den Natur- und Gewässerschutz zu erreichen.

Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Bundesweite Sternradtour ins Wesereinzugsgebiet
- **Bisherige Ergebnisse:** Zurzeit haben 20 Kommunen ihre Beteiligung zugesagt, die Tendenz ist steigend.
- **Finanzierung:** Sponsoring, Zuschüsse Kommunen, evtl. Stiftung
- **Zeitraum:** Die Sternradtour findet im Juli 2010 statt, die Vorbereitungen laufen seit April 2009

Ausführliche Beschreibung:

→ Unter dem Motto „Bewegung für lebendige Flüsse“ möchte unser Verein möglichst viele Menschen dazu motivieren, Gewässerlandschaften radelnd zu erleben. Die landschaftlich reizvollen Routen entlang der Flüsse können schon für viele Menschen ein Grund sein, sich an der Aktion zu beteiligen. Mit Spaß außerdem noch etwas für den Klima- und Gewässerschutz zu leisten, wird sicherlich ein weiterer Anreiz sein. Denn neben der umweltfreundlichen Durchführung besteht die Möglichkeit, unterwegs etwas über Gewässer- und Naturschutzprojekte zu erfahren, eigene Projekte und Aktionen anzubieten oder sich mit Gleichgesinnten in ungezwungener Atmosphäre auszutauschen. Aus allen Himmelsrichtungen werden Routen ins We-

sergebiet führen, zurzeit beteiligen sich 20 Kommunen als Tages- oder Mittagsziel, die Tendenz ist steigend. Die Tagesstrecken betragen ca. 50 km, eine Zwischenstation wird alle 15-20 km angeboten. Für Verpflegung und Unterkunft wird in den Etappenorten gesorgt, auch soll jeweils ein „buntes Programm“ angeboten werden.

Der Höhepunkt der Sternradtour wird die gemeinsame Ankunft der Radler in Beverungen/ Lauenförde sein, wo drei Tage lang ein länderübergreifendes Brückenfest gefeiert wird.

Ab Frühjahr 2010 können die Anmeldungen entgegengenommen werden, die Teilnehmerzahl ist auf 2000 Personen begrenzt.

Mitfahren kann jeder, ob jung oder alt, sportlich oder nicht so sportlich. Damit möglichst viele Familien mit Kindern mitfahren können, haben wir den Termin für die Durchführung in die Sommerferien 2010 gelegt.

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Die Sternradtour 2010 ist eine umweltfreundliche Radtour, die mit Spaß und Erlebnis Natur- und Gewässerschutz erfahren lässt und gleichzeitig einen aktiven Beitrag zur Verbesserung der Umwelt leistet. Diese Radtour ist keine kommerzielle Veranstaltung und lebt von und mit den teilnehmenden Menschen.

Träger

- Büro am Fluss - Lebendige Weser e.V.

Info/Ansprechpartner

- Christian Schneider
Konrad-Zuse-Str. 3
37671 Höxter
05271 / 490722
info@lebendige-weser.de
www.sternradtour.de



Nr. 15: Geh- und Radweg auf ehemaliger Bahnlinie Ebrach-Frensdorf

➔ Anbindung des westlichen Landkreises Bamberg an den überörtlichen Regnitz-Radweg und an das Oberzentrum Bamberg.

Länge: rd. 28,5 km

Breite : 2,50 m

Kurze Projektbeschreibung:

- ➔ **Ziel:** Verbesserung der Radwegeinfrastruktur
- ➔ **Bisherige Ergebnisse:** Geh- und Radweg wird sehr gut angenommen
- ➔ **Finanzierung:** Bundesrepublik Deutschland, Landkreis Bamberg, Markt Burgebrach, Markt Burgwindheim, Markt Ebrach
- ➔ **Zeitraum:** Baubeginn im Herbst 2007, Fertigstellung im Sommer 2009

Ausführliche Beschreibung:

➔ Die stillgelegte Bahnlinie Ebrach-Frensdorf verläuft zwischen Ebrach und Frensdorf überwiegend parallel zur Bundesstraße 22 bzw. zur Kreisstraße BA 29. Sie ist damit geeignet den Radverkehr dieser Straßen aufzunehmen. Sie wurde daher erworben um darauf einen Geh- und Radweg zu errichten. Der Geh- und Radweg beginnt in Frensdorf und endet in Ebrach auf Höhe des Klosters. Der Geh- und Radweg verbindet viele kleinere Ortschaften, die aufgrund ihrer Gastronomie und Kultur insbesondere am Wochenende für den Radverkehr beliebte Ausflugsziele sind. Auch als überörtlicher Radweg gewinnt er immer mehr an Bedeutung, da er den Naturpark Steigerwald an den überörtlichen Regnitz-Radweg und an das Oberzentrum Bamberg anbindet. Der Geh- und Radweg wird seit seiner Fertigstellung im Sommer 2009 von der Bevölkerung (insbesondere von Familien mit Kindern) sehr gut angenommen.

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

➔ Es handelt sich hier um ein herausragendes Projekt, da in nur zwei Jahren eine attraktive Radwegeverbindung mit einer Länge von ca. 28,5 km geschaffen wurde, die einerseits nicht nur die Verkehrssicherheit erheblich verbessert, sondern andererseits auch der Naturpark Steigerwald und seine Kultur für den Fahrradfahrer attraktiver wird.

Träger

- ➔ Bundesrepublik Deutschland, Landkreis Bamberg, Markt Burgebrach, Markt Burgwindheim, Markt Ebrach

Info/Ansprechpartner

- ➔ Staatliches Bauamt Bamberg,
Postfach 10 02 63
96054 Bamberg
0951 / 9530-0
poststelle@stbaba.bayern.de

Die aufgelassene Bahnstrecke



Mit neuem Leben erfüllt...



Nr. 16: Naturerlebnisradweg Ilmenau – Seite 1

➔ *Der 120 km lange Naturerlebnisradweg durch das FFH-Schutzgebiet Ilmenau kombiniert die Themen „Natur erleben“ und „Rad fahren“ in einzigartiger Weise. Bei der Anlage des Weges wurden vorhandene Wege und Angebote umweltschonend neu vernetzt. Kind- und familiengerechte Infotafeln, entwickelt von Schülern und Studierenden, vermitteln Staunenswertes zur Tier- und Pflanzenwelt. Der Ilmenauradweg ist der erste Fernradweg, den man auch hören kann – alle Tafeln wurden vertont, durch Hörspiele ergänzt und mit vielen weiteren Informationen kostenfrei im Internet bereitgestellt.*

Kurze Projektbeschreibung:

- ➔ **Ziel:** Einen abwechslungsreichen Radweg zu etablieren, der ein Beispiel für naturverträglichen Tourismus und Naherholung darstellt, das Radfahren und den Radtourismus in den beteiligten Landkreisen noch attraktiver macht und die vorhandenen Tourismusangebote nachhaltig nutzt.
- ➔ **Bisherige Ergebnisse:** Bereits große Nachfrage im Vorfeld, der Weg kann wegen der Fertigstellung erst zur Fahrrad-Saison 2010 voll genutzt werden
- ➔ **Finanzierung:** ca. 320.000 €, gefördert zu 80% von EU, Bund und Land über „Natur erleben“ und zu 10% von der Metropolregion Hamburg
- ➔ **Zeitraum:** April 2008 – Dezember 2009

Ausführliche Beschreibung:

➔ Mit einem neuen Angebot für Radfahrer, das durch seine besondere Naturnähe und Naturerlebnisse besticht, wollen die Landkreise Uelzen, Lüneburg und Harburg noch mehr Menschen für die Nutzung des Fahrrades in Urlaub und Freizeit begeistern. Der neu geschaffene, ca. 120 km lange Ilmenauradweg führt entlang

der Quellbäche des wichtigsten Heideflusses von Bad Bodenteich und Hösseringen über Uelzen und Lüneburg bis zur Elbeinmündung bei Hoopte ins Hamburger Vorland. Besondere Bedeutung besitzt der Heidefluss mit seinen Nebenbächen und Auen als Lebensraum zahlreicher seltener Tier- und Pflanzenarten. Der besondere Stellenwert wird durch die Ausweisung als europäisches Naturschutzgebiet entsprechend der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie (FFH) deutlich. Aufgrund der ökologischen Besonderheiten wurde der Weg als „Naturerlebnisradweg“ konzipiert. Wesentliche Frage bei den Überlegungen war, was den Radweg ausmachen soll.

Wie kann man dem Besucher die Schönheit der Natur entlang der Ilmenau näher bringen? Wie kann man aber auch verhindern, dass die Natur durch den Radweg beeinträchtigt wird? Und wie kann man dafür sorgen, dass sich der Radweg von anderen Flussradwegen abhebt und ein Alleinstellungsmerkmal erhält?

Einige Streckenabschnitte verlaufen nicht direkt am Flussufer, da möglichst vorhandene Wege genutzt werden sollten. Statt Flächen neu zu asphaltieren, gab es an mehreren Stellen Renaturierungsmaßnahmen, z. B. wurden Dorfteiche saniert oder eine Eisvogelwand errichtet. Auch die Anbindung öffentlicher Verkehrsmittel spielte bei der Planung eine besondere Rolle – ein Großteil des Radwegs wird quasi im Stundentakt per Bahn erreicht. Für Fernradfahrer stellt der neue Ilmenauradweg eine ideale Verbindung zwischen dem Weser-Harz-Heide-Radfernweg, dem Lüneburger Heide-Radfernweg, dem Luhe-Radweg und dem Elbe-Radfernweg dar. Durch die Einrichtung des neuen radtouristischen Angebotes profitieren die beteiligten Landkreise, die Lüneburger Heide



und die Metropole Hamburg von der wachsenden Nachfrage nach flussorientierten Radwegen. Darüber hinaus verbindet und vernetzt der Ilmenauradweg entlang seines Verlaufes weitere Radfernwege sowie diverse bestehende naturorientierte, touristische Angebote wie z. B. „Natur erleben – Wege in die Natur der Region Uelzen“.

Die durchgängige Beschilderung nach aktuellen ADFC-Empfehlungen, neue Rastplätze, Schutzhütten und Übersichtstafeln machen die Nutzung des Ilmenauradwegs besonders attraktiv. Herausragend ist die kind- und familiengerechte Vermittlung von Hintergrundinformationen zum FFH-Gebiet Ilmenau. Hierzu dienen 31 Informationstafeln, deren Inhalte vom Schulbiologie- und Umweltbildungszentrum Lüneburg in Zusammenarbeit mit Schulen aus den drei Landkreisen erarbeitet wurden. Die Schüler wiederum wurden im Rahmen eines Projekts von Studenten der Universität Lüneburg angeleitet, die den Unterricht gestaltet haben. Auf jeder Tafel gibt es Neuigkeiten zum Staunen und spannende Rätsel für Kinder. Eine weitere Besonderheit: der Ilmenauradweg ist der erste Fernradweg, den man auch hören kann! Alle Naturinformationstafeln wurden vertont und sind im MP3-Format im Internet verfügbar. Zusätzliche Märchen, Reportagen und Traumreisen – wiederum produziert von Schulklassen und Studenten der Leuphana Universität Lüneburg – bringen auf unterhaltsame Weise die Geschichte und die einzigartige Tier- und Pflanzenwelt des Naturschutzgebietes näher.

Besondere Serviceangebote für die Nutzer des Ilmenauradwegs bietet ein neu geschaffenes Internetportal (www.ilmenauradweg.de). Ein Videofilm, zwei Webcams und viele Fotos verschaffen einen optischen Eindruck, Hintergrundinformationen zum FFH-Gebiet, ausführliche Etappenbeschreibungen, frei nutzbares Kartenmaterial, GPS-Tracks und sämtliche Naturinformationstafeln und



Nr. 16: Naturerlebnisradweg Ilmenau – Seite 2

Audio-Podcasts zum Download sind hier zu finden. Hinzu kommen Ortsinformationen, Hinweise auf die Gastronomie- und Beherbergungsbetriebe und Fahrradwerkstätten am Streckenverlauf.

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

➔ Mit dem Ilmenauradweg wurde ein attraktives Angebot geschaffen, das sich durch seine besondere Naturnähe und Naturerlebnisse auszeichnet, ein Beispiel für naturverträglichen Tourismus und Naherholung



darstellt und in besonderem Maße geeignet ist, Einheimische und Touristen zur Nutzung des Fahrrades zu motivieren. Durch die Einbindung bestehender Naturerlebnisangebote (z.B. Kulturhistorischer Wassererlebnispfad Hardautal, Wasserlehrpfad „Wasser macht“ s möglich“ an der Schleuse Uelzen bei Esterholz, Lehrbienenstand Bad Bevensen) und die Einrichtung von 31 Naturinformationspunkten an ausgewählten Standorten erhält der Radfernweg seine besondere Note und ist in dieser Art einzigartig.

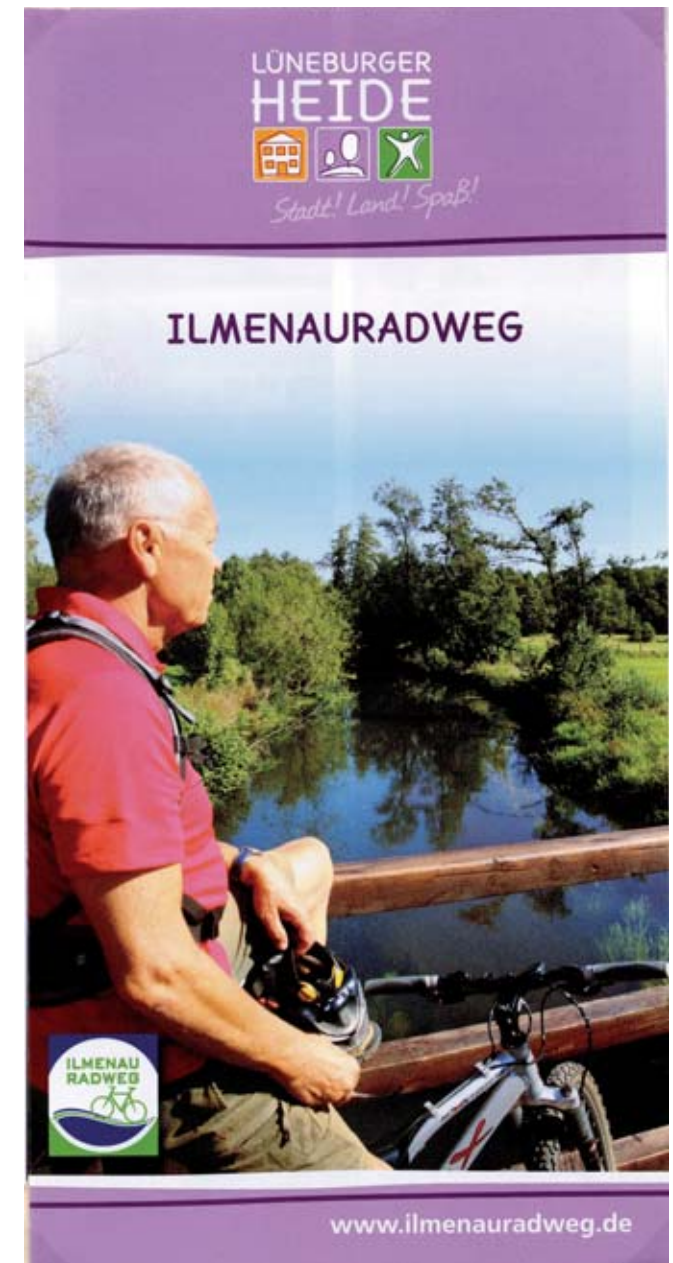
In jedem Fall lässt sich sagen, dass mit dem Ilmenauradweg an vielen Stellen Neuland betreten wird. So wurde der Schwerpunkt nicht auf Wegebau gesetzt, sondern bestehende Wege vernetzt. Das Innovative sind nicht die Informationstafeln entlang der Strecke, sondern vielmehr, wie diese entwickelt wurden. Die Zusammenarbeit dreier Landkreise und diverser Gemeinden ist schon nicht alltäglich. Dass aber Schüler und Studenten wesentlich zu den Inhalten beigetragen haben und der Radfahrer die Tafeln auch noch hören kann, ist etwas Besonderes! Nebenbei konnten entlang des Weges einige kleinere Naturschutzprojekte umgesetzt werden. So wurden in Wieren (Landkreis Uelzen) alte Dorfteiche renaturiert und im Landkreis Lüneburg entstanden ein Feuchtbiotop und zwei Eisvogelwände. Aus einer Eisvogelwand werden zukünftig auch über Webkameras Fotos der schönen Tiere (im Jahr 2009 Vogel des Jahres) ins Internet übertragen.

Träger

➔ Landkreis Uelzen in Kooperation mit Landkreis Harburg u. Lüneburg

Info/Ansprechpartner

➔ Joachim Partzsch
Landkreis Uelzen/ Amt 63 - Amt für Bauordnung und Kreisplanung
Veerßer Straße 53
29525 Uelzen
0581 / 82-239
j.partzsch@landkreis-uelzen.de
www.ilmenauradweg.de



Nr. 17: „Stadt Rhede - ... ich häng dran!“ – Seite 1

➔ „Stadt Rhede - ... ich häng dran!“ - eine Aktion zur Förderung einer familien- und fahrradfreundlichen Stadt. Finanzielle Unterstützung Rheder Haushalte beim Neuerwerb:

- eines Fahrradanhängers zur Kinderbeförderung,
- eines Fahrradlastenanhängers oder
- eines Einkaufstrollis.

Einmalige Förderung in Höhe von 50 % der Anschaffungskosten, höchstens jedoch 100 € je Haushalt, nach erfolgter Antragstellung und -prüfung.



Kurze Projektbeschreibung:

➔ Ziel:

- Stärkung des Radverkehrs
- Verlagerung des Kfz-Verkehrs auf das Fahrrad
- Entlastung der Hauptverkehrsstraßen

➔ **Bisherige Ergebnisse:** Der Bedarf und damit die Nachfrage waren sehr groß; der Fördertopf war nach knapp 2 Tagen ausgeschöpft. Da jeder Fahrradanhänger mit einem Aufkleber gekennzeichnet wurde, ist der Erfolg der Aktion auf den Rheder Straßen sichtbar.

➔ **Finanzierung:** Zur Finanzierung der Maßnahme stellte die Stadt Rhede im Jahr 2009 3.000 € zur Verfügung.

➔ **Zeitraum:** Frühling 2009

Ausführliche Beschreibung:

➔ Fördermaßnahme „Stadt Rhede - ... ich häng dran!“

Eines der Leitziele der Verkehrspolitik in Rhede ist die Verlagerung von Kfz-Verkehren auf andere Verkehrsmittel – wie z.B. den ÖPNV oder den Fahrrad- und Fußverkehr – ohne dabei die Erreichbarkeit der Innenstadt einzuschränken.

Unter Berücksichtigung dieser Zielsetzung stellte man sich im Rathaus die Frage: Wann nutzen Verkehrsteilnehmer, die grundsätzlich gerne mit dem Fahrrad fahren, für Kurzstrecken das Auto? Viele Faktoren – wie z.B. schlechtes Wetter – lassen sich nicht beeinflussen. Wird das Auto jedoch als Elterntaxi eingesetzt, da die Sprösslinge selbst noch kein Fahrrad fahren, oder dient es als Transportmittel, weil der Wochenendeinkauf zu erledigen ist, kann auf die Wahl des Verkehrsmittels Einfluss genommen werden.

An dieser Stelle setzte die Aktion der Stadt für ein familien- und fahrradfreundliches Rhede ein. Dabei sollte das „Auto“ nicht sanktioniert werden. Vielmehr wurde angestrebt, die Entscheidung zur Nutzung des Fahrrades positiv zu fördern.

Im Rahmen der Aktion „Stadt Rhede - ... ich häng dran!“ wurde der Neukauf eines Fahrradanhängers zur Kinderbeförderung, eines Fahrradlastenanhängers oder eines Einkaufstrollis mit 50 % der Anschaffungskosten – höchstens jedoch 100 € je Haushalt – bezuschusst. Von dieser Aktion machten die Rheder Einwohner regen Gebrauch. Innerhalb von knapp 2 Tagen war der bereitgestellte Fördertopf von insgesamt 3.000 € ausgeschöpft. Dabei konnten 31 Anträge berücksichtigt werden.



Interessierte Rheder stellten zunächst einen Förderantrag. Nach Antragsprüfung und -bewilligung konnte der Anhänger gekauft werden. Jeder Anhänger wurde bei der Verwaltung vorgestellt und mit einem Aufkleber zur Identifikation versehen. Durch Vorlage der Originalrechnung mussten die Antragsteller darüber hinaus den Namen des Käufers, das Kaufdatum und den Rechnungsbetrag nachweisen. Die Originalrechnung wurde gekennzeichnet.

➔ Positiver Nebeneffekt der Aktion:

Die überwiegende Anzahl der Anhänger wurde bei Fahrradhändlern in Rhede gekauft, so dass so ganz nebenbei noch örtliche Wirtschaftsförderung betrieben wurde.



Nach Abschluss der Förderaktion trafen sich einige Antragsteller vor dem Rathaus, um dem „1. fahrradfahrenden Bürger der Stadt Rhede“, Bürgermeister Lothar Mittag, ihren neuen Fahrradanhänger zu präsentieren.

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

➔ Als fahrradfreundliche Stadt ist es nicht ausreichend, wenn nach dem Ministerbesuch die entspre-

„Rhede – ich häng dran“

Seit Januar gilt Rhede offiziell als „fahrradfreundlich“. Auf diesen Lorbeeren möchten sich die Verantwortlichen aber nicht ausruhen und starten jetzt die Aktion „Rhede – ich häng dran“.

Nicht auf Lorbeeren ausruhen
und Einkaufszentren und positioniert sich damit deutlich als besonders familien- und fahrradfreundliche Stadt. Das schreibt die Stadt Rhede in einer Pressemitteilung. Entsprechend der Zielsetzung des Verkehrsentwick-

INFO
Der Kauf eines Anhängers darf erst nach Bewilligung des Antrags erfolgen. Jeder Antragsteller verpflichtet sich außerdem, das geförderte Gerät mindestens drei Jahre zu nutzen und nicht zu verkaufen. Infos gibt es auch bei den Rheder Zweiradhändlern Holkamp, Giesing und Bushoff Aktiv und Creativ Trendsport.

Thomas Giesing bietet in seinem **Zweiradgeschäft** an der Bahnhofstraße eine **große Auswahl** an verschiedenen Anhängern für Kinder.

Dieses Bild soll zukünftig in Rhede häufiger zu sehen sein: **Sonja Klümper** und ihre Kinder **Madita** (6), **Jannis** (5) und **Michel** (3) sind oft mit Rädern und Fahrradanhängern unterwegs.

lungplanes der Stadt Rhede solle der Kfz-Verkehr durch diese Aktion vermieden beziehungsweise auf andere Verkehrsmittel – wie zum Beispiel auf den Fahrrad- und Fußverkehr – verlagert werden. In diesem Sinne sollten die Erreichbarkeit der Rheder Innenstadt nicht eingeschränkt und die Belange von Frauen, Kindern, Senioren und Mobilitätseingeschränkten besonders berücksichtigt werden. 50 Prozent der Anschaffungskosten, höchstens jedoch 100 Euro, kann jeder volljährige Einwohner mit Hauptwohnsitz in Rhede zur Anschaffung eines der genannten Gegenstände beantragen. Gefördert wird nur einmal pro Haushaltsgemeinschaft. Der städtische Fördertopf ist auf das Jahr 2009 und eine Gesamtsumme von 3000 Euro beschränkt, so dass für die Förderung des Kaufs das Datum des Antrags eingangs maßgebend ist. Entsprechende Anträge werden seit Dienstag, 14. April, beim Bürgerbüro und am touristischen Stand auf den Rathausplatz herausgegeben. Die Anträge können aus Gründen der Chancengleichheit erst nach den Osterferien, ab Montag, 20. April, im Bürgerbüro abgegeben werden. STE

chenden Ortseingangsschilder aufgestellt werden und dann erst einmal Ruhe einkehrt. Vielmehr ist es fortlaufend erforderlich, das Fahrrad im Fokus der Öffentlichkeit zu halten. Diese Aufgabe wird umso anspruchsvoller, sofern es sich bereits um ein fahrradfahrendes Völkchen handelt und der radfahrende Bürgermeister oder die radelnden Stadtverordneten, Ortspolizisten und Rathausmitarbeiter usw. bereits zum Alltagsbild gehören. Dennoch ist es der Stadt Rhede mit der Aktion „Stadt Rhede - ... ich häng dran!“ gelungen, das Fahrrad für eine geraume Zeit besonders hervorzuheben. Kritiker mögen zwar behaupten: „In Rhede wurde ja nur Geld ausgegeben; das kann ja jeder!“. Die Verantwortlichen der Stadt Rhede erwidern jedoch: „Keine andere

Stadt bzw. Gemeinde hat eine vergleichbare Aktion ins Leben gerufen und damit ihrem Leitbild für die Öffentlichkeit derart Ausdruck und Transparenz verliehen!“ Die Prioritäten im Rahmen der Verkehrspolitik von Rhede sind genau definiert. In diesem Zusammenhang kommt der Förderung des Radverkehrs eine herausragende Rolle zu. Dieses spiegelt sich nicht nur in der Schaffung einer guten Infrastruktur für Radfahrer, sondern im gesamten Gefüge des Verwaltungshandelns wieder. Konkret sollte sich die Jury für die Aktion „Stadt Rhede -

... ich häng dran!“ entscheiden, da mit überschaubarem finanziellen Aufwand viel Positives dokumentiert wurde:

- **Förderung des Radverkehrs**
Die Aktion ermöglicht es den Antragstellern nach Belieben auf das Fahrrad zurückzugreifen. Bei ihrer Entscheidung sind sie nicht mehr von äußeren Einflüssen - wie z.B. Alter der Kinder oder Umfang der Einkäufe - abhängig.
- **Entlastung der Hauptverkehrsstraßen**
Jede Fahrt, die statt mit dem Auto mit dem Fahrrad zurückgelegt wird, entlastet u. a. die Hauptverkehrsstraßen von Rhede. Damit gehen eine Senkung schädigender Emissionen und die Entlastung der dortigen Anlieger einher.
- **Förderung junger Familien**
Von 31 bewilligten Anträgen wurden 29 für den Erwerb eines Fahrradanhängers zur Kinderbeförderung gestellt. Damit hat die Stadt Rhede sich einmal mehr als besonders familienfreundlicher Heimatort dargestellt.

- **Wirtschaftsförderung**
Die überwiegende Anzahl der Anhänger wurde bei Fahrradhändlern in Rhede gekauft, so dass so ganz nebenbei noch örtliche Wirtschaftsförderung betrieben wurde.

Träger

→ Stadt Rhede

Info/Ansprechpartner

→ Jutta Terwiel
Rathausplatz 9
46414 Rhede
02872 / 930339
j.terwiel@rhede.de



Nr. 18: Basil [Re]-Cycling – Seite 1

➔ *Basil hat zwar nicht das Rad neu erfunden, aber das Wort „Recycling“. [Re]-Cycling heißt zurück zur natürlichen Fortbewegung, zurück zum Rad. Zurück zu natürlichen Materialien, zurück zu umweltverträglichen und nachhaltigen Produkten. Anlässlich der EUROBIKE 2009 hat Basil [Re]cycling auf den Punkt gebracht – nicht nur in Form einer Werbetasche, sondern gleich einer ganzen Kollektion, der „Basil Memories“-Edition. Beides besteht aus 100% aufgearbeitetem Segeltuch und lässt sich als Umhänge- und Fahrradtasche nutzen. Jetzt steht die nächste Herausforderung an: Wie lassen sich bunte Materialien recyclebar herstellen?*



Kurze Projektbeschreibung:

- ➔ **Ziel:** Basil verschreibt sich mit der neuen Kollektion 2010 ganz dem Motto [Re]-Cycling: Zurück zur natürlichen Bewegung - und forscht deshalb nach einer Möglichkeit, auch bunte Fahrradtaschen aus recyclebarem Material herzustellen, was bislang nicht möglich ist.
- ➔ **Bisherige Ergebnisse:** Zum Start der Initiative: 6.000 Fahrradtaschen aus 100% wieder aufbereitetem Segeltuch an die Messebesucher auf der EUROBIKE '09 verteilt und Spenden für Greenpeace in Höhe von 2.710 Euro eingenommen. Die Kollektion „Basil Memories“ ist bereits komplett aus recyclebarem Material hergestellt.
- ➔ **Finanzierung:** eigenfinanziert
- ➔ **Zeitraum:** EUROBIKE 2009

Ausführliche Beschreibung:

➔ Basil macht sich für [Re]Cycling stark: Auf der diesjährigen EUROBIKE verschenkte die holländische Firma 6.000 Fahrradtaschen aus 100% wieder aufbereitetem Segeltuch an die Messebesucher gegen eine

freiwillige Spende für Greenpeace. Das Motto [Re]-Cycling bedeutet nicht nur einen Schritt in Richtung natürlicher Fortbewegung und damit zurück zum Rad, zurück zu natürlichen Materialien, zurück zu umweltverträglichen und nachhaltigen Produkten, sondern auch zurück zum aktiven Umweltschutz durch die Unterstützung von Greenpeace.

Für die 2010-Kollektion hat sich Basil ganz bewusst mit dem Thema [Re]cycling auseinander gesetzt und den Fokus der neuen Taschenserien auf die Nachhaltigkeit gesetzt, die die diesjährige Werbetasche auf den Punkt bringt: Sie ist aus 100% aufgearbeitetem Segeltuch und lässt sich als Umhänge- und Fahrradtasche nutzen - ein innovatives und vor allem wieder verwendbares Give-Away. „Dabei kam uns die Idee, beim Verschenken der Tasche auf die Wichtigkeit des Umweltschutzes mit einer Spende für Greenpeace aufmerksam zu machen“, so Marthijn van Balveren, Geschäftsführer von Basil. „Unser Thema ist [Re]cycling und zu einem nachhaltigen Konzept gehört eben auch, dass wir nicht einfach 6.000 Taschen als Werbemittel produzieren. Stattdessen wollen wir unsere Kunden für unsere Produkte und die Philosophie dahinter begeistern, damit sie sich selbst aktiv für den Umweltschutz einsetzen.“ Insgesamt sammelte Basil EUR 2.710,04. Greenpeace Niederlande freut sich über die Spende und wird das Geld für die globale Kampagnenarbeit einsetzen.

Basil produziert seit Jahren Promotion-Taschen für die EUROBIKE, das Projekt hat somit schon Tradition. Die diesjährige Verknüpfung mit Greenpeace sowie der innovative [Re]-Cycling-Ansatz und der Versuch der Her-

stellung recyclebarer, bunter Fahrradtaschen sind Ausdruck des tief verwurzelten Umweltschutzaspekts des Unternehmens Basil.

Basil, mit Sitz in Ulft (Niederlande), produziert seit über 30 Jahren multifunktionale, moderne Fahrradkörbe, Fahrradpacktaschen, Tierfahradkörbe, Zubehör und

Accessoires sowie Befestigungssysteme für Fahrradtaschen und Fahrradkörbe. Bewährte Qualität, das einzigartige (Dutch)-Design und die Liebe zum Detail machen Fahrradtaschen und -körbe von Basil zu unverzichtbaren Alltagsbegleitern mit Wiedererkennungswert. Für seine Innovationskraft und zahlreiche patentierte Produktentwicklungen wurde das Unternehmen bereits zwei Mal mit dem begehrten niederländischen FietsRAI Innovations-Award prämiert.

Das Familienunternehmen wurde 1976 von Nico van Balveren als „N. van Balveren Riet Import-Export“ gegründet. Einige Jahre später entstand der heutige Markenname Basil, eine Zusammensetzung von „van Balveren“ und „Silvolde“, der damalige Firmensitz. Seit 2001 führt Marthijn van Balveren, Sohn des Gründers, das Unternehmen.



Nr. 18: Basil [Re]-Cycling – Seite 2

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

➔ Basil setzt seit der Firmengründung mit farbenfrohen und hoch funktionalen Fahrradtaschen, -körben und Zubehör ein Zeichen in der Fahrradbranche. Mit Mut zum Muster und passenden Designs für Männer, Frauen und Kinder bemüht sich Basil um Style on the Move und vor allem um Spaß am Radeln. Mit der neuen Firmenphilosophie [Re-]Cycling möchte Basil noch stärker zum Fahrradfahren motivieren und damit auch in Sachen Umweltschutz ein Zeichen setzen.

Träger

➔ Basil BV

Info/Ansprechpartner

➔ Marthijn van Balveren
P.O. Box 29
7070 AA ULFT
The Netherlands
(+31) (0) 315 / 632222
m.v.balveren@basil.nl
basil@trademarkpr.eu



**Nr. 19: Errichtung einer Fahrradinformationsstelle direkt am Schnittpunkt
vom Saale + 11m - Radweg (darf nicht veröffentlicht werden)**



Nr. 20: 100% mehr Personal für den Radverkehr – Seite 1

→ Die Stadt Köln hat auf eine zentrale Forderung des 2008 erstmals durchgeführten Bürgerhaushalts reagiert, indem Sie für die geforderte Neu-positionierung Kölns als fahrradfreundliche Stadt drei neue Planstellen ausgeschrieben und besetzt hat. Es handelt sich dabei um zwei Stellen in der Radverkehrsplanung und eine Stelle in der Bauausführung. Damit hat die Stadt die Anzahl der Personen, die sich innerhalb der Verwaltung ausschließlich um den Radverkehr kümmern, verdoppelt.

Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Verkehrsanteil des Radverkehrs erhöhen
- **Bisherige Ergebnisse:** Verstärkung in Planung, Planumsetzung und Öffentlichkeitsarbeit.
- **Finanzierung:** Bürgerhaushalt
- **Zeitraum:** unbefristet

Ausführliche Beschreibung:

→ Im Jahr 2008 hat die Stadt Köln erstmals einen Bürgerhaushalt verabschiedet. Einer der Themenbereiche, zu denen die Bürger ihre Wünsche äußern konnten, war der Verkehrssektor.

Von den 100 Vorschlägen, die am häufigsten genannt wurden, bezog sich etwa ein Drittel allein auf den Radverkehr. Als besonders zentral, da unter den Top-10, stellte sich die generelle Forderung „Köln als fahrradfreundliche Stadt neu zu positionieren“ heraus.

Die Stadt hat auf diese Forderung reagiert, indem Sie einem aus der Bürgerschaft vorgeschlagenem Lösungsansatz gefolgt ist und insgesamt drei neue Planstellen ausgeschrieben hat. Es handelt sich bei allen drei Stellen um unbefristete Vollzeitstellen, die zum Sommer 2009 besetzt wurden.

Zwei dieser Stellen sind formal der Verkehrsplanung zugeordnet. Neben der Wahrnehmung planerischer Aufgaben und der damit einhergehenden Beschleunigung der Planungsprozesse, haben die beiden neuen Mitarbeiter vor allem den wichtigen Auftrag, die Öffentlichkeitsarbeit weiter auszubauen. Es ist ein erklärtes Ziel der Stadt, Bürgerinnen und Bürgern für das Radfahren zu gewinnen und zu begeistern. Kommunikative Maßnahmen spielen in diesem Zusammenhang eine große Rolle.

Eine gute Öffentlichkeitsarbeit geht jedoch über reine Marketingmaßnahmen hinaus. Besonders wichtig für eine moderne Verwaltung ist ein enger Kontakt zur Bürgerschaft. Als eine der ersten Maßnahmen, haben die neuen Mitarbeiter daher eine neue Telefonhotline eingerichtet, die einen intensiven Austausch mit den radfahrenden Bürgerinnen und Bürgern erlaubt. Unter der Rufnummer 0221-221-21155 werden Anregungen, Hinweise, Lob und Kritik entgegengenommen. Die Emailadresse fahrradbeauftragter@stadt-koeln.de bietet überdies die Möglichkeit, in elektronischer Form an das Team des Fahrradbeauftragten heranzutreten. Bereits nach kürzester Zeit hat sich dadurch die Zahl der Bürgerkontakte etwa verfünffacht und die Tendenz ist weiter steigend! Die Verwaltung profitiert sehr von den Hinweisen der Bürgerinnen und Bürger. Im Umkehrschluss gibt es für alle Kölnerinnen und Kölner nunmehr eine zentrale Anlaufstelle für alle Fragestellungen rund um das Thema Radverkehr innerhalb der Verwaltung.

Eine weitere Stelle wurde im Bereich der Bauausführung geschaffen. Die neue Kollegin ist ausschließlich mit der Umsetzung von Radverkehrsmaßnahmen betraut: Durch die Schaffung und Besetzung der neuen Stellen hat die

Stadt Köln ihr Personal, welches sich ausschließlich um die Belange des Radverkehrs in der Stadt kümmert, verdoppelt.

Durch das zusätzliche Personal wird die Stadtverwaltung ab sofort in die Lage versetzt, den zahlreichen Belangen des Radverkehrs noch effektiver und schneller als bisher gerecht zu werden und dabei einen hohen Qualitätsstandard zu wahren. Neben den notwendigen Anpassungen an den bestehenden und dem Ausbau neuer Infrastrukturen, gilt dies auch und insbesondere für die konzeptionelle Grundlagenarbeit sowie für den Bereich Kommunikation und Service.

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Die Verdoppelung des Personals für den Radverkehr ist ein eindeutiges Zeichen dafür, dass die Stadt Köln den Radverkehr als essentiellen Verkehrsträger des städtischen Modal-Split erkannt hat und bestrebt ist, diesen Anteil weiter zu erhöhen. Dabei verfolgt die Stadt einen integrativen und systemischen Ansatz der Radverkehrsförderung, indem Sie neben Infrastrukturmaßnahmen gleichzeitig kommunikative und serviceorientierte Maßnahmen einsetzt.

Hinzu kommt, dass dieses Projekt stellvertretend für eine neue Form der Legitimierung städtischer Maßnahmen steht, da die Realisierung den unmittelbaren Willen der Kölnerinnen und Kölner widerspiegelt, den diese im Zuge des Bürgerhaushalts geäußert haben. Dies hat ein verstärktes Interesse an konkreten Resultaten der Verwaltungstätigkeit im Bereich der Radverkehrsförderung zur Folge und erhöht gleichzeitig die Akzeptanz der Maßnahmen.



Nr. 20: 100% mehr Personal für den Radverkehr – Seite 2

Träger

→ Stadt Köln – Amt für Straßen und Verkehrstechnik

Info/Ansprechpartner

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

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

→ Hendrik Colmer
Stadthaus-West
Willy-Brandt-Platz 2
50679 Köln
0221 / 221-26495
hendrik.colmer@stadt-koeln.de
Internetmeldung: Stadt Köln - Mit voller Kraft
voraus!
[www.stadt-koeln.de/4/verkehr/
radverkehr/news/04430/](http://www.stadt-koeln.de/4/verkehr/radverkehr/news/04430/))



Nr. 21: Meldeplattform Radverkehr für die Region Frankfurt Rhein/Main – Seite 1

➔ Die Webseite Meldeplattform Radverkehr ermöglicht es, bauliche und die Verkehrssicherheit beeinflussende Mängel für den Radverkehr auf einer digitalen Karte zu verorten und die Meldung mittels eines Mängelkatalogs, ggf. mit digitalen Fotos ergänzt, zu beschreiben.

Der zuständige Sachbearbeiter der betroffenen Kommune wird mittels E-Mail über den Meldungseingang informiert. Die eingehenden Meldungen werden über die Plattform verwaltet und auf einer Übersichtskarte dargestellt. Die meldende Person wird über den Eingang der Meldung und ggf. auch über den Bearbeitungsstand informiert.

Kurze Projektbeschreibung:

- ➔ **Ziel:** Das Entschärfen von gefährlichen Situationen im Bereich Radverkehr, das Beheben von Schäden und die Wartung von Radverkehrsanlagen vorantreiben.
- ➔ **Bisherige Ergebnisse:** Schaffung einer regionalen Beschwerdenmanagementwebseite: „Meldeplattform Radverkehr“, Probetrieb mit acht Kommunen (Frankfurt am Main, Offenbach am Main, Mühlheim am Main, Darmstadt, Neu-Isenburg, Friedrichsdorf, Bad Homburg vor der Höhe und Hofheim am Taunus) ab Dezember 2009 bis März 2010.
- ➔ **Finanzierung:** Budget der ivm GmbH
- ➔ **Zeitraum:** Probetrieb Dezember 2009 bis März 2010.
Dauerbetrieb ab April 2010.

Ausführliche Beschreibung:

➔ Den Radverkehr zu stärken ist ein wichtiger Schritt auf dem Weg zu einer nachhaltigen Mobilität in der Region Frankfurt RheinMain. Neben einer fahrradfreundlichen Verkehrsplanung und dem Ausbau des

Fahrradwegenetzes sind auch die Wartung der existierenden Radverkehrsanlagen und die Beseitigung von Gefahrenquellen unentbehrlich. Daher bemühen sich die zuständigen Ämter, Schäden an Radverkehrsanlagen zeitnah aufzudecken und zu beseitigen. Die Gefahrenquellen und Schäden im alltäglichen Radverkehr sind vielseitig: Risse oder Unebenheiten in der Fahrbahnoberfläche, zu hohe Bordsteine, Pfützen durch unzureichende Entwässerung, in den Weg ragende Pflanzen, die das Radfahren behindern, fehlende Markierungen, undeutliche Beschilderung oder unsichere Abstellanlagen.

Um Informationen über diese Schäden und Mängel schnell und kostengünstig zu erhalten, bietet sich die Mitarbeit derer an, die die Mängel feststellen – also die Radfahrer selbst. Die Übermittlung dieser Informationen ist mancherorts aber derzeit schwierig, da die Radfahrer keine zentrale Anlaufstelle für solche Meldungen haben. Der direkte Weg zu den zuständigen Ämtern ist in den meisten Fällen sehr zeitaufwendig und wird deshalb nur von wenigen Bürgern genutzt. Beispiele im In- und Ausland zeigen, dass zentrale Anlaufstellen für das Melden von Schäden von der Bevölkerung gut angenommen werden.

Konkret entsteht die zentrale Anlaufstelle für die Region Frankfurt RheinMain über eine benutzerfreundliche Internetplattform, die in den Hessischen Radroutenplaner integriert wird. Über diese Meldeplattform kann jeder Bürger in wenigen Schritten Meldungen eingeben. Zuerst wird der Schaden mit einer Meldung auf einer



digitalen Karte verortet. Danach folgt die Meldungsbeschreibung, die so weit wie möglich standardisiert über ein Mängelkatalog erfolgt. Zusätzlich besteht die Möglichkeit, Bilder, die die Meldung erläutern, hinzuzufügen. Abschließend kann sich der Radfahrer mit seiner E-Mail Adresse identifizieren, um so für eventuelle Rückfragen zur Verfügung zu stehen.

Nach der vollständigen Eingabe wird die Meldung via E-Mail an den zuständigen Ansprechpartner der Kommune weitergeleitet. In einem mit Passwort geschützten Bereich der Meldeplattform erhalten die Kommunen die Möglichkeit, die Meldungen zu verwalten. Sie können



Nr. 21: Meldeplattform Radverkehr für die Region Frankfurt Rhein/Main – Seite 2

http://212.64.132.195/9head

Radroutenplaner Hessen

Home Meldeplattform Kontakt Impressum Hilfe

1. Position der Meldung festlegen

Legen Sie bitte in der Karte die genaue Position Ihrer Meldung fest.

Nutzung der Karte
Zoomen Sie bitte mit gedrückter linker Maustaste zum Ort in die Karte. Im Nahbereich können Sie auch auf Luftbilder umschalten. Sie können direkt durch Eingabe des Ortes, der Adresse oder der GPS-Koordinaten in den Bereich springen. Korrigieren Sie ggf. die Lage durch Klicken in die Karte.

Ort oder Adresse

GPS-Longitude (Formatbeispiel: 50.982251) GPS-Latitude (Formatbeispiel: 8.624807)

Karte Luftbild

© Ingenieurguppe IVV, Aachen
Geodaten: Hessische Verwaltung für Bodenmanagement (HVB) Geodatenzentrum
v. B. bitte informiert werden: radroutenplaner.hessen.de

den Meldungen unter anderem eine Dringlichkeit zu teilen, den Meldungsstatus angeben und die Meldung innerhalb der Verwaltung und an andere zuständige Stellen weiterleiten. Zusätzlich können die Kommunen dem Bürger, der die Meldung angelegt hat, eine Antwort schicken. Die Kommunen erhalten ebenfalls die Möglichkeit, sich alle sie betreffenden Meldungen auf einer Karte anzeigen zu lassen und diese nach bestimmten Suchkri-

terien zu filtern.

Für die Behörden ist es eine große Hilfe, wenn sie zeitnah gut dokumentierte Informationen über bestehende Schäden und unsichere Situationen auf den Radwegen bekommen. Damit stellt ein solches Meldesystem für die Behörden eine wesentliche Arbeitserleichterung dar. Für den Bürger bedeutet diese innovative Plattform eine deutliche Senkung der Hemmschwelle, Probleme an die Behörden zu melden. Dadurch trägt diese Plattform zu mehr Bürgernähe und einem sicheren und nachhaltigen Verkehr bei. Für dieses Projekt arbeitet die ivm GmbH eng mit den Kommunen der Region, dem ADFC-Hessen, dem Land Hessen und dem Radfahrbüro Frankfurt zusammen.

Die technische Umsetzung erfolgt durch das Aachener Ingenieurbüro IVV. Ein Probetrieb beginnt im Dezember 2009 mit acht Kommunen der Region. Er soll dazu dienen, das System zu

optimieren und Mängel zu beheben. Ab April 2010 soll das System für die ganze Region Frankfurt Rhein/Main eingeführt und der Öffentlichkeit vorgestellt werden. Die Meldeplattform wird dann über den Radroutenplaner

Hessen erreichbar sein.

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

- Weil die Wartung von bestehenden Radverkehrsanlagen und vor allem die Beseitigung von Gefahrenquellen im Radverkehr mehr Aufmerksamkeit verdient.
- Weil die Meldeplattform Radverkehr denjenigen, die täglich mit dem Fahrrad unterwegs sind, eine Stimme verleiht.
- Weil sichere und komfortable Radverkehrsanlagen mehr Menschen zum Radfahren motivieren.
- Weil eine Nominierung der Meldeplattform Radverkehr die Akzeptanz für dieses System sowohl bei den Radfahrern als auch bei den Kommunen steigern würde. Je höher die Akzeptanz bei den Kommunen, desto mehr Meldungen werden auch bearbeitet.
- Weil eine Nominierung der Meldeplattform Radverkehr andere Regionen in Deutschland dazu bewegen wird, ebenfalls ein Beschwerdenmanagement für den Radverkehr aufzubauen.

Träger

- ➔ ivm GmbH (Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt Rhein/Main)

Info/Ansprechpartner

- ➔ Jan Annendijck (Projektleiter)
Dr. Jürg Sparmann, Rolf Valussi
(Geschäftsführung)
Lyoner Straße 22
60528 Frankfurt am Main
069 / 66075932
j.annendijck@ivm-rheinmain.de
Die Meldeplattform ist ab dem Frühling erreichbar über www.radroutenplaner.hessen.de



Nr. 22: Fahrradseilbahn über die Fulda – Seite 1

➔ Durch eine Trassenänderung des Radfernweges R1 wurde im Bereich der Gemeinden Malsfeld und Morschen eine neue Querung der Fulda erforderlich. Zu diesem Zweck wurde eine Seilbahn geplant und gebaut, mit denen die Radler auf die andere Flussseite übersetzen können. Die Seilbahn besteht aus zwei uferseitigen Pfosten, einem dazwischen gespannten Stahlseil sowie einem Transportkorb, in den vier Radler samt Fahrrad und Gepäck hineinpassen. Der Korb wird mit einer Handkurbel über eine Strecke von rd. 50 m bis auf die andere Uferseite bewegt. Die Seilbahn ist seit Mai 2009 in Betrieb und hat seitdem bereits viele tausend Radfahrer aber auch Wanderer sicher an das gegenüberliegende Flussufer gebracht.

Kurze Projektbeschreibung:

- ➔ **Ziel:** Überquerung der Fulda mit einer Seilbahn im Zuge des R1
- ➔ **Bisherige Ergebnisse:** Eröffnung im Mai 2009
- ➔ **Finanzierung:** 70 % Land Hessen, 30 % Projektträger
- ➔ **Zeitraum:** Planungsbeginn: 2005, Fertigstellung 2009

Ausführliche Beschreibung:

➔ Bislang existierte am Fuldaradweg R1 im Bereich der Gemeinden Malsfeld und Morschen eine Passage, die aufgrund der starken Steigung und dem Verlauf direkt auf einer kurvenreichen und damit unübersichtlichen Autostraße zunehmend in die Kritik geraten war. Aus diesem Grund wurde im Benehmen mit dem Amt für Bodenmanagement in Fritzlar beschlossen, die Radwegtrasse von der Fahrbahn abzuschwenken und näher am Fluss entlang zu führen. Hierdurch entstand die Notwendigkeit einer neuen Querung des Radwegs mit der Fulda. Eine Brücke schied aus Kostengründen aus, eine zwischenzeitlich geplante Seilfähre erwies sich hinsichtlich des



Betriebes und der zu erwartenden Stillstandszeiten als zu kompliziert. So kam das Melsunger Ingenieurbüro INTIUM (service@intium.de) auf die Idee einer Seilbahn. Diese besteht aus zwei uferseitigen Pfosten, zwischen denen ein Stahlseil gespannt ist. An diesem Stahlseil ist ein Transportkorb angehängt, in den vier Radler samt Fahrrad und Gepäck hineinpassen. Der Korb wird mit einer Handkurbel über eine Strecke von rd. 50 m bis auf die andere Uferseite bewegt. Er „schwebt“ dabei rd. zwei Meter über dem Wasserspiegel der Fulda.

Da diese Form der Gewässerkreuzung unseres Wissens nach in Deutschland einmalig ist, gestaltete sich der Planungsprozess als sehr kompliziert und zeitaufwendig und stellte die Geduld der Beteiligten ein ums andere Mal auf eine harte Probe. Zusammen mit der Fa. REISCH, einem Seilbahnspezialisten aus Österreich sowie der Fa. METALLBAU-SCHMIDT aus Malsfeld konnte jedoch

letztlich eine Planung entwickelt werden, welche nach langem Ringen auch die Zustimmung der Genehmigungsbehörde fand.

Das Bauvorhaben wird zu rd. 70 % vom Land Hessen finanziert, den Rest teilen sich die Gemeinden Malsfeld und Morschen.

Die Seilbahn wurde am 20.5.2009 eröffnet und wurde seitdem von einigen tausend Fahrradfahrern aber auch Wanderern benutzt. Die Eröffnung fand auch in der überregionalen Presse Beachtung und lockte bereits in der ersten Woche nach Eröffnung Fahrradfahrer aus allen Teilen Deutschlands und sogar aus dem europäischen Ausland ins mittlere Fuldataal. Die Hoffnung der beiden Kommunen, dem Fremdenverkehr mit dieser innovativen und einzigartigen Anlage einen Impuls geben zu können, war vollauf berechtigt. Auch der ADFC drückte mit der Verleihung eines Preises seine Anerkennung für den Mut und das Durchhaltevermögen der Projektbeteiligten aus. Zur Zeit wird geprüft, ob mit Hilfe eines solarstromgespeisten Elektroantriebs die Seilbahn noch etwas bedienfreundlicher gestaltet werden kann.

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

➔ Die Fuldaseilbahn ist deswegen so interessant, weil hier eine technische Lösung geplant und umgesetzt wurde, die stark vom sonst üblichen Vorgehen abweicht. Sie besticht durch eine einfache, robuste und nicht zuletzt kostengünstige Konstruktion. Sie erfüllt nicht nur Ihren Zweck, sondern stellt aufgrund Ihrer Einzigartigkeit auch eine echte Attraktion dar, die nicht nur eingefleischte Radler anziehen wird, sondern auch jene, die erst Zugang zu dieser schönen Art der Fortbewegung finden müssen. Gerade für Kinder besteht hier mit Ihren Eltern die Möglichkeit, sich dem Radfahren in spielerischer



Nr. 22: Fahrradseilbahn über die Fulda – Seite 2



Form zu nähern und möglichst nachhaltiges Interesse zu entwickeln. Darüber hinaus eröffnet diese Seilbahn völlig neue technische Möglichkeiten der Radwegführung. So könnten auch an anderen Radwegen neue Trassen diskutiert werden, welche bisher aus technischen Gründen nicht in Frage kamen. Der Ausbau des Radwegenetzes könnte so insgesamt weiter vorangetrieben werden und Radwege gebaut werden, die bislang als unmöglich oder zu teuer betrachtet wurden. Die Planung und Umsetzung eines solch ungewöhnlichen Projektes erfordert viel Mut und Pioniergeist von allen Beteiligten. Wir würden uns sehr freuen, wenn dieses Engagement dadurch gewürdigt würde, dass es in Ihre engere Auswahl käme.

Träger

→ Gemeinde Malsfeld / Gemeinde Morschen

Info/Ansprechpartner

→ Herr Bürgermeister Vaupel
Lindenstraße 1
34323 Malsfeld
05661 / 500272
info@oberlausitz-heide.de
buergermeister@malsfeld.eu

→ Herr Bürgermeister Wohlgemuth
In der Haydau 2
34326 Morschen
05664 / 94940
buergermeister@morschen.de



Nr. 23: NAUMBURG BY BIKE – Der Wegweiser für Radler im Burgenlandkreis

→ Ein *Faltplan als Wegweiser für alle radtouristischen Besucher der Stadt Naumburg bzw. des Burgenlandkreises, der auf einem Blick alle gängigen Fragen sowie für Radfahrer wichtige Dienstleistungen und Hilfen auflistet und darüber hinaus fünf Radtouren für den Individualradler anbietet. Die GPS Routen zu den Touren werden unterstützend ab Januar/ Februar 2010 auf unserer Website abrufbar sein.*

Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Förderung der radtouristischen Struktur im Burgenlandkreis. Erstellung eines Faltplans mit ausgewählten Radrouten und allen radtouristischen Dienstleistungen der Region; Format A1 4-farbig in 10.000er Auflage
- **Bisherige Ergebnisse:** Bündelung aller radtouristischen Angebote, Erstellung der Radrouten auf unserer Website www.burgenlandrad.de
- **Finanzierung:** Offen / ca. 7.000,- €
- **Zeitraum:** 1. Quartal 2010

Ausführliche Beschreibung:

→ Als Fahrradgeschäft und radtouristischer Anbieter sind wir seit vielen Jahren in Naumburg mit Fahrradvermietung und Radtouren (sowohl für Touristen wie Einheimische) am Markt. In den letzten Jahren ist ein 24 Std. Fahrradpannendienst und die Vermietung von Radboxen am Hauptbahnhof hinzugekommen. Diese radtouristischen Dienstleistungen wie aber vor allem unsere schönsten Radtouren in der Region wollen wir in einem Faltplan bündeln, der für alle Radtouristen als Wegweiser bei allen touristischen Anbietern der Region erhältlich sein soll. Bei unserer Arbeit erfahren wir immer wieder, dass seitens der Besucher immer ähnliche Fragen gestellt werden, die oftmals von den touristischen Dienstleistern (vor allem in Hotels und Gastronomie) nicht ausreichend

beantwortet werden können.

Auch sind aufgrund fehlender Ausschilderungen im Stadtbereich Naumburg die wichtigsten Radknotenpunkte nicht ohne Hilfen zu erreichen.

Da seitens der Stadt keine Verbesserung der radtouristischen Infrastruktur erkennbar ist und zudem mit der Landesausstellung Sachsen-Anhalts „Der Naumburger Meister“ im übernächsten Jahr (www.naumburgermeister.eu) eine Zunahme auch der radtouristischen Besucher erwartet wird, wird dieser Faltplan als ultimativer Wegweiser Lücken schließen helfen.

Im Moment sind wir damit beschäftigt, auf unserer



Website www.burgenlandrad.de die entsprechenden Radtouren mit GPS Wegepunkten ein zu lesen. Inhalt des Faltplans: fünf verschiedene Touren mit Kurzbeschreibungen und Kartenausschnitten

- Schulpforte – Bad Kösen – Weinberge – Freiburg – Blütengrund
- Eulau – Sonnenobservatorium Goseck – Alte Göhle –

Neuenburg – Blütengrund

- Schönbürg – Wethau – Mühlenwanderweg
- Saale Radwanderweg von den Dornburger Schlössern nach Naumburg
- Unstrut Radwanderweg – Memleben – Himmelsscheibencenter in Wangen
- Beschreibung aller Anbindungen an die Radwege abseits der Bundesstraßen
- was tun bei Fahrradpannen/ 24 Std. Pannendienst
- Liste aller „Tankstellen“ für E-Bikes/ Pedelecs entlang der Strecken
- Auflistung der kulturellen und gastronomischen Angebote entlang der Touren
- Keywords & short infos in english

Auflistung der Fahrradvermieter in der Region
Über unseren bisherigen Beitrag zur Stärkung des Radtourismus erfahren sie ausführlich auf unserer 2. Website www.radhaus-naumburg.de vor allem im Magazin Teil wie auch in den Fotoalben mit unseren Radtouren.

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

- ...weil das Preisgeld die Druckkosten unseres Projekts ausgleichen würde

Träger

- burgenlandrad.de / Radhaus Steinmeyer

Info/Ansprechpartner

- Ralph Steinmeyer/ Matthias Keilholz
Bahnhofstr. 46
06618 Naumburg
03445 / 203119
Hotline: 0177 / 7834366
info@burgenlandrad.de
www.burgenlandrad.de



Nr. 24: aktion firmenfahrrad – Seite 1

→ Umwelt schützen, schnell ans Ziel kommen, etwas für die eigene Fitness tun und das alles während der Arbeitszeit? Das geht, beweist die Kampagne des Bremer Netzwerks 'partnerschaft umwelt unternehmen' mit der ,aktion firmenfahrrad'. Unternehmen erwerben bei dessen Koordinierungsstelle zu günstigen Konditionen Fahrräder für ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, damit diese kürzere Strecken in der Stadt „by bike“ zurücklegen. Die ,partnerschaft umwelt unternehmen' bietet danach gegen eine monatliche Pauschale von 10 Euro einen vergleichbaren Service zum Firmenwagen und organisiert Kauf, Wartung/ Pflege und Mobilitäts-garantie.

Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Ausweitung der Nutzung von Fahrrädern als echte Alternative zum Firmenwagen
- **Bisherige Ergebnisse:** 21
- **Finanzierung:** Firmenfahrräder werden durch die Unternehmen finanziert; Organisation über das aus Landes- und EU-Mitteln finanzierte Projekt ,partnerschaft umwelt unternehmen'.
- **Zeitraum:** Ab 26. Mai 2008 fortlaufend

Ausführliche Beschreibung:

→ Ob Student oder Filialleiterin, ob Hausmann oder Bürgermeisterin: Bremen fährt Rad! Begünstigt durch die Topographie und die historisch gewachsene Stadtstruktur sind Fahrräder traditionell als Verkehrsmittel aus dem Bremer Stadtbild nicht mehr wegzudenken.

Der Radverkehrsanteil liegt bei 22 Prozent und damit deutlich über dem Durchschnitt deutscher Großstädte. Bremen zeichnet sogar die höchste Fahrradnutzung aller deutschen Großstädte über 500 000 Einwohner aus. Die Radverkehrsmengen in Bremen liegen seit Jahren auf einem hohen Niveau. Das Radverkehrsaufkommen von

bis zu 10 000 Radfahrerinnen und Radfahrern/ Tag an wichtigen Zuläufen in die Innenstadt (z.B. Wilhelm-Kaisen-Brücke) oder 8.000 Radfahrerinnen und Radfahrern/ Tag an Knoten mit hoher Verteilfunktion für den Radverkehr (z.B. Präsident-Kennedy-Platz) sprechen für sich. Auch in den Bereichen außerhalb der Innenstadt wird in Bremen sehr viel Rad gefahren. Viele Bremerinnen und Bremer nutzen das Fahrrad für Strecken, die deutlich länger sind als fünf Kilometer.



Doch es kann noch mehr werden. Die Hälfte aller Autofahrten im Stadtgebiet bezieht sich auf eine Länge von bis zu fünf Kilometern. Das sind Entfernungen, die sehr gut mit dem Fahrrad zurückgelegt werden können. Die Stadt Bremen verfügt über eine gute Radverkehrsinfrastruktur. Ein über 560 Kilometer langes Straßen begleitendes Radwegenetz und viele Kilometer Radwege durch Parks, Grünzüge und entlang der Weser-, Ochtum- und

Lesumdeiche bieten ein hervorragendes Umfeld nicht nur für Fahrten im Alltag und in der Freizeit, sondern auch für den Weg zur Arbeit und vor allem für Fahrten im Betrieb-salltag.

Dass ein Rad auch im beruflichen Kontext ein ideales Verkehrsmittel ist, dass man die Umwelt schützen und gleichzeitig noch etwas für die eigene Gesundheit tun kann, daran knüpft eine Kampagne der Bremer Umweltpartnerschaft 'partnerschaft umwelt unternehmen' mit der ,aktion firmenfahrrad' an.

Was dahinter steht, ist schnell erklärt: Unternehmen können zu günstigen Konditionen so genannte Firmenfahrräder für ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter erwerben. Die jederzeit startbereiten Räder sollen dazu motivieren, kürzere Strecken zu Außenterminen in der Stadt „by bike“ zurückzulegen. So schützt jeder Nutzer nicht nur aktiv das Klima, sondern absolviert auch ganz nebenbei ein persönliches Fitnessprogramm in der Arbeitszeit.

Mittlerweile beteiligen sich rund 20 Firmen und Institutionen im Land Bremen und lassen ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in die Mittagspause oder zu Kunden radeln. Ein Zahntechniker beliefert Zahnärzte per Drahtesel, ein Schornsteinfeger radelt zu seinen Aufträgen, auf dem Werksgelände eines Bremer Großunternehmens erledigen die Mitarbeiter ihre Kontrollfahrten per Rad und gehen bzw. fahren mit gutem Beispiel voran. Damit das Firmenfahrrad jeder im Betrieb nutzen kann, sind Lenker und Sitz mit Schnellspanner ausgestattet. Ein fest montierter Korb ermöglicht den Transport von Materialien.

Service aus einer Hand!

Die Koordinierungsstelle der ,partnerschaft umwelt unternehmen' bietet einen vergleichbaren Service zum Firmenwagen. Ob Kauf, Wartung/ Pflege oder Mobilitäts-garantie, alles wird aus einer Hand angeboten. Gegen



Nr. 24: aktion firmenfahrrad – Seite 2

eine monatliche Pauschale von 10 Euro übernimmt sie die Organisation von Wartung und Pflege sowie der Reparatur. Das Firmenfahrrad wird zwei Mal im Jahr von einem Radtechniker vor Ort gewartet, Pflege inbegriffen. Und sollte es doch mal schief gehen, steht den Nutzern ein Taxi kostenlos zur Verfügung.

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Wir fördern mit der 'aktion firmenfahrrad' den Einsatz von Rädern im beruflichen Kontext. Unser Angebot ist vergleichbar mit dem Service bei der Nutzung von Firmenwagen. Gegen eine geringe monatliche Pauschale genießen die Firmen Wartung und Pflege des Rades sowie eine Garantie, im Falle einer Panne mit dem Taxi weiter befördert zu werden. Bislang ist uns kein anderes Projekt bekannt, welches Unternehmen den Einsatz von Firmenfahrrädern so komfortabel macht wie unseres.

Folgende weitere Vorteile hat die Aktion:

• Zeitersparnis

Im Umkreis von fünf Kilometern ist man mit dem Fahrrad schneller beim Kunden als mit dem Auto.

• Kostensenkung

Zeit ist Geld und Kosten für Fahrkarten/ Treibstoff werden gespart.

• Gesundheit

Radfahren regt den Kreislauf an und stärkt die Gesundheit.

• Umweltschutz

Vermiedene Autokilometer tragen zum Klimaschutz bei.

• Image

Präsentieren sie sich als modernes, sportliches Unternehmen und nutzen Sie das Fahrrad als Imageträger.

Info/Ansprechpartner

→ Torsten Stadler
Koordinierungsstelle 'partnerschaft umwelt unternehmen'
Barkhausenstr. 2
27586 Bremerhaven
0471 / 308 31 32
stadler@uu-bremen.de
www.umwelt-unternehmen.bremen.de/
Aktion_Firmenfahrrad.html

Träger

→ 'partnerschaft umwelt unternehmen'



aktionfirmenfahrrad

Aufsteiger gesucht!



Mit dem Firmenfahrrad im Vorteil:

- klimaschonend unterwegs
- komfortable, robuste Räder
- flexibel und garantiert mobil
- kostengünstig im Unterhalt
- inklusive Wartungsservice

Unternehmen in Bremen und Bremerhaven fahren Fahrrad für eine saubere Umwelt, mehr Fitness und um schneller ans Ziel zu kommen. **Steigen auch Sie auf!**

Infos bei der Koordinierungsstelle:
Telefon 0471/308 31 31 | www.umwelt-unternehmen.bremen.de



Der Senator für Umwelt,
Bau, Verkehr und Energie
der Freien Hansestadt Bremen



DEUTSCHE UMWELTSTIFTUNG
Stiftung für eine saubere
Umwelt und einen
gesunden Lebensstil

Nr. 25: Lokale Internetseite „Rad im Quadrat“

➔ „Rad im Quadrat“ ist Mannheims neue Fahrradseite. Sie informiert seit April 2009 als zentrale Fahrradseite über alles Wichtige zum Radfahren. Veranstaltungen, Radtouren, Radpolitik, Hintergründe – in gemeinsamen Dialog zwischen den z. T. kleinen lokalen Nutzerverbänden und der Stadt Mannheim ist eine Service-Seite entstanden, die Mannheim als fahrradfreundliche Stadt weiter voran bringen soll. Die Seite – ursprünglich nur als Blog gedacht – bietet interaktive Beteiligungsformen. In einer Google-Map-Applikation kann Jedermann/frau Lob & Kritik für das Radnetz einpflegen und in einem Web-Blog Anregungen loswerden. Seit dem Jahreswechsel wird die Seite auch über Facebook kommuniziert.

Kurze Projektbeschreibung:

- ➔ **Ziel:** Anbieten einer umfassenden nutzer-übergreifenden Service-Seite zum Radfahren in Mannheim
- ➔ **Bisherige Ergebnisse:** Stetiger Ausbau der Seite, anfangs nur Veranstaltungsankündigungen, aktuell mit interaktiver „Verbesserungs“-Karte
- ➔ **Finanzierung:** Ca. 3000 EUR kommunale Mittel
- ➔ **Zeitraum:** Seit 04/09 lfd.

Ausführliche Beschreibung:

➔ Die Internetseite ist ein Teilprodukt des Netzwerks „Rad im Quadrat“ aus lokalen Fahrrad-Nutzerorganisationen und der Stadt Mannheim. „Rad im Quadrat“ soll als zentraler Zusammenschluss die Aktivitäten der z. T. kleinen und oft unter geringer öffentlicher Wahrnehmung leidenden Vereine bündeln und dem Radverkehr in Mannheim zu einer größeren Bedeutung verhelfen. Der Aufbau der gemeinsamen Internetseite war im Frühjahr 2009 das erste gemeinsame „Produkt“ – Gemeinsame Veranstaltungen wie die Radparade durch die Innenstadt und ein Radtourennetz zum „Tag des Denkmals“ folgten.

Die Internetseite soll vor allem den konstruktiven Dialog ermöglichen – in einem Blog können Anregungen zum Thema „Fahrrad“ gegeben werden. Seit Mitte Dezember ist eine Map-Applikation fester Bestandteil der Seite – hier können die User ortsgebunden Verbesserungsvorschläge im Radnetz eingeben, gegebenenfalls auch besonders gute und komfortable Stellen im Radnetz markieren und kommentieren. Zudem finden die User auf der Internetseite aktuelle Informationen zu Veranstaltungen, Touren, zur Radpolitik und Radverkehrsplanungen – über Gewinnspiele, Fotowettbewerbe u. ä. soll die Seite zukünftig auch emotional binden. Die Seite wird stetig weiterentwickelt und soll im Frühjahr zum Start in die Radsaison als Relaunch aktiv bei Veranstaltungen und in der Presse beworben werden. Als zentrales „Dach“



kieren und kommentieren. Zudem finden die User auf der Internetseite aktuelle Informationen zu Veranstaltungen, Touren, zur Radpolitik und Radverkehrsplanungen – über Gewinnspiele, Fotowettbewerbe u. ä. soll die Seite zukünftig auch emotional binden. Die Seite wird stetig weiterentwickelt und soll im Frühjahr zum Start in die Radsaison als Relaunch aktiv bei Veranstaltungen und in der Presse beworben werden. Als zentrales „Dach“

erreicht die Seite bereits jetzt eine breitere Zielgruppenansprache und höhere Zugriffszahlen als die Webseiten bei den Aktiven- und Akteursverbänden, die mehrheitlich nur ihre eigene Zielgruppe erreichen. Auch auf Facebook ist die Seite seit Ende Dezember präsent und will die Aufmerksamkeit und Bindung zu lokalen „Fahrradthemen“ bei der Internet-Community etablieren.

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

- Effiziente Form der positiven Öffentlichkeitsbildung.
- Einfache Partizipationsmöglichkeiten rund ums Thema „Fahrrad“.
- Netzworkebildung – Stärkung der fahrradaktiven Gruppen durch ein gemeinsames Produkt.
- Etablierung und Motivation zur Auseinandersetzung mit dem gemeinsamen Nenner „Fahrrad“

Träger

- ➔ Stadt Mannheim in Kooperation mit Nutzergruppen (ADFC, VCD, Sportvereinen, Fahrradinitiative, usw.)

Info/Ansprechpartner

- ➔ Peter Roßteutscher
Technisches Rathaus
Collini-Str. 1
68165 Mannheim
0621 / 293 5502
Peter.rossteutscher@mannheim.de
www.rad-im-quadrat.de



Nr. 26: Fahrradfreundliches erfahren

→ In den Shuttles der Erfurter Bahn gibt es spezielle Mehrzweckabteile und Radler-Shuttles, die für die Fahrradbeförderung geeignet sind.

Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Gäste und Einheimische können das Land Thüringen besser erkunden und kennen lernen!
- **Bisherige Ergebnisse:** mehr Fahrradbeförderung möglich
- **Finanzierung:** eigenwirtschaftlich
- **Zeitraum:** Beginn Umbau der Shuttles 2006

Ausführliche Beschreibung:

→ Wir haben die Möglichkeit der Fahrradmitnahme gerade in landschaftlich schönen und für Radler gut erschlossenen Bedienungsgebieten von Erfurter Bahn (EB) und Süd-Thüringen-Bahn (STB) verbessert. Die Fahrradmitnahme bei EB und STB ist kostenfrei. Die EB und STB hat 2 Varianten zum „fahrradfreundlichen Erfahren“. Auf der einen Seite gibt es Mehrzweck-Shuttles, hierbei ist Platz neben den Toiletten zur Fahrradabstellung möglich. Auf der anderen Seite haben wir 16 „Radler-Shuttles“. Hier hat die EB die Shuttles eigens radlerfreundlich umgebaut. Es wurden 3 Sitzreihen pro Seite entfernt und dafür Klappsitze mit Wandhalterung eingebaut. Hierbei unterscheiden wir zwischen einseitigem und zweiseitigem Umbau. Zusätzlich wurden Befestigungsgurte für einen sicheren Stand der Räder und Haltestangen mit Schlaufen für den Radler angebracht. Wir können damit die Fahrradkapazitäten beim zweiseitigen Umbau auf eine Fahrradmitnahme von 15 Rädern erhöhen. Die Einstieg in unsere Shuttles erfolgt natürlich barrierefrei.

Wir schließen uns mit dem Projekt an das initiierte Thema Thüringens 2010 an: „Fahr Rad 2010 - Am besten in Thüringen“.

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Die Jury sollte unser Projekt auswählen, da wir sehr kundenfreundlich und erfolgreich die Shuttles eigens umgebaut haben und somit Gäste und Einheimische das Land Thüringen besser erkunden und kennenlernen können.

Träger

- Erfurter Bahn

Info/Ansprechpartner

- Katharina Hagemann
Am Rasenrain 16
99086 Erfurt
0361 / 74207-199
katharina-hagemann@erfurter-bahn.de
www.erfurter-bahn.de



Nr. 27: Stadtradeln – Unsere Stadt fährt Rad! – Seite 1

→ *Stadtradeln ist eine Kampagne zum Klimaschutz sowie zur Förderung des Themas Fahrradnutzung und -planung in kommunalen Parlamenten. Stadträte und -verordnete radeln im Team mit Bürgern um die Wette und sammeln innerhalb von drei Wochen möglichst viele Fahrradkilometer. Nach Abschluss des Aktionszeitraums zeichnet das Klima-Bündnis bundesweit die fahrradaktivste Stadt sowie das fahrradaktivste Kommunalparlament aus. Vor Ort werden die besten Einzelradler und Teams durch die teilnehmende Kommune prämiert.*

Kurze Projektbeschreibung:

→ **Ziel:** Ziele der Aktion sind die Aktivierung von Kommunen für die Belange des Radverkehrs, die Sensibilisierung der Bürger für die Vorteile des Radfahrens, die Verbesserung der Akzeptanz für Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs, die Verbreitung der Botschaft „Fahrradfahren ist aktiver Klimaschutz“ sowie die Kommunikation der Ziele des Nationalen Radverkehrsplans. Im Jahr 2009 war gemeinsames symbolisches Ziel aller Teilnehmer, bundesweit genügend Fahrradkilometer zu sammeln, um das Vorjahresergebnis von 340.000 Kilometern zu übertreffen. Neues Ziel ist es, 2010 das Ergebnis von 2009, nämlich über 1,2 Millionen Kilometer, zu überbieten.

→ **Bisherige Ergebnisse:** Rund 6.000 Radler, davon knapp 430 Mitglieder der kommunalen Parlamente aus 35 Städten und Gemeinden legten 2009 über 1,2 Millionen Kilometer mit dem Rad zurück und ersparten der Umwelt – im Vergleich zum Auto – über 172 Tonnen Kohlendioxid.

→ **Finanzierung:** Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung/ Umweltbundesamt

(80%), Eigenmittel (20%)

→ **Zeitraum:** 1. Juni 2008 bis 31. Dezember 2010

Ausführliche Beschreibung:

→ Stadtradeln ist eine nach Vorbild der Nürnberger Kampagne „Stadtra(t)deln: Stadträte radeln um die Wette“ entwickelte Klima-Bündnis-Aktion zur Europäischen Mobilitätswoche.

Das Klima-Bündnis koordiniert die Aktion bundesweit und stellt den teilnehmenden Kommunen Aktionsmaterialien, wie z.B. Flyer, einen Leitfaden mit organisatorischen Tipps und Hinweisen zum Ablauf der Aktion, usw. zur Verfügung.

Auf kommunaler Ebene organisieren lokale Koordinatoren die Aktion. Sie melden ihre Stadt/ Gemeinde beim Klima-Bündnis zur Teilnahme an und fungieren als Ansprechpartner. Zu ihren Aufgaben gehören u.a. Aufrufe an Parlamentarier und Bürger als auch Öffentlichkeitsarbeit.

Innerhalb einer dreiwöchigen frei wählbaren Aktionsphase im Zeitraum von Juni bis Mitte Oktober legen Parlamentarier in Teams mit Bürgern möglichst viele Kilometer mit dem Fahrrad zurück. Während dieser Zeit protokolliert jeder Teilnehmer die geradelten Kilometer und gibt sie in eine Online-Datenbank unter www.stadtradeln.de ein oder meldet sie an den lokalen Koordinator. Dieser sammelt die einzelnen Ergebnisse und trägt sie in die

Online-Datenbank ein. Die Team- und Wochenergebnisse jeder Kommune werden auf der Stadtradeln-Internetseite veröffentlicht, so dass ein bundesweiter Vergleich der Städte und Gemeinden möglich ist.

Ein weiterer Anreiz zum Radeln ist die Aussicht, dass ein lokaler Sponsor pro Kilometer für ein ökologisches oder soziales Projekt spendet. Prominente Unterstützung erhält die Aktion zudem durch die ZDF-Wettermoderatorin Inge Niedeck und den Klima- und Wetterexperten Dieter Walch.

Nach Abschluss der Aktionsphase prämiieren die lokalen Koordinatoren die radaktivsten Teams und Radler vor Ort. Die fahrradaktivsten Kommunen und Kommunalparlamente werden nach dem Ende des Aktionszeitraums durch das Klima-Bündnis ausgezeichnet.

Im Jahr 2009 beteiligten sich rund 6.000 Radfahrer an der Aktion, darunter knapp 430 Kommunalpolitiker aus 35 Städten. Zusammen legten sie 1.200.225 Kilometer mit dem Rad zurück. Damit haben sie im Vergleich zum Autofahren über 172 Tonnen CO₂ eingespart.

Das Klima-Bündnis zeichnete während der Kommunalen Klimaschutz-Konferenz am 18. November 2009 in Hamburg zwölf Städte in vier Kategorien aus. Die Stadt Rheinberg erreichte mit über 126.000 Kilometer den ersten Platz als „Fahrradaktivste Stadt mit den meisten Radkilometern“, vor Landshut und Halle (Saale). Die Städte Nürnberg, Bad Salzungen und Hanau machten in der Kategorie „Fahrradaktivste Stadt mit den meisten Radkilometern pro TeilnehmerIn“ das Rennen. In der Kategorie „Fahrradaktivstes Kommunalparlament“ radelte Landshut mit einer Stadtrat-Beteiligung von 89 Prozent



Nr. 27: Stadtradeln – Unsere Stadt fährt Rad! – Seite 2

auf Platz 1, gefolgt von Worms und Griesheim. Die meisten Bürger pro Einwohner schwangen sich in Traunstein, Bad Salzflun und Staßfurt während eines Aktionstages aufs Fahrrad und verhalfen ihrer Heimatstadt zu einer Auszeichnung in der Kategorie „Radel-Aktions-Tag“.

Auch 2010 sucht das Klima-Bündnis wieder Kommunalpolitiker und Bürger, die für das Klima und ihre Stadt oder Gemeinde kräftig in die Pedale treten.

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

➔ Durch die Teilnahme der Kommunalpolitiker am Stadtradeln und deren Identifikation mit den Belangen der Radfahrer erfährt das Thema Radverkehrsförderung eine höhere Beachtung im Kommunalparlament. Die Stadtverordneten und Stadträte werden durch eigene Erfahrungen auf Defizite im Radverkehr in ihrer Kommune aufmerksam. Sie können konkrete Verbesserungsvorschläge in die Stadtplanung einbringen und als Entscheidungsträger die Umsetzung von Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs in ihrer Stadt bzw. Gemeinde aktiv forcieren. Die Teilnahme am Stadtradeln unterstreicht außerdem die Aktivitäten der Kommunen, die bereits Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs umsetzen und gibt Städten, die erst am Anfang der Radverkehrsförderung stehen, die Möglichkeit das Thema publik zu machen.

Durch die Teilnahme am Stadtradeln werden Kommunalpolitiker und Bürger für die Vorteile des Radfahrens sensibilisiert und motiviert, das Fahrrad häufiger im Alltag, insbesondere für Kurzstrecken zu nutzen. Darüber hinaus ist Stadtradeln für jede Altersgruppe geeignet. Jeder gefahrene Kilometer zählt und trägt zum gemeinsamen Ergebnis vor Ort und bundesweit bei.

Die Durchführung der Aktion vor Ort wird durch das vom Klima-Bündnis vorbereitete Aktionspaket mit Poster- und Flyervorlagen, Muster-Anschreiben an Kommunalvertreter und Sponsoren, Anmeldebogen, Muster-Pressemitteilungen usw. sehr erleichtert. Darüber hinaus bietet die Internetseite www.stadtradeln.de, die von Mitarbeitern des Klima-Bündnis regelmäßig gepflegt wird, den Kommunen die Möglichkeit, sich mit Fotos, Statements und Radelerlebnissen einem großen Publikum zu präsentieren.

Träger

- ➔ Durchführung: Klima-Bündnis /
Alianza del Clima e. V.
Finanzierung: BMVBS / UBA (zu 80%)

Info/Ansprechpartner

- ➔ Sabine Morin
Galvanistr. 28
60486 Frankfurt am Main
069 / 717139-14
s.morin@klimabuendnis.org
- ➔ André Muno
Galvanistraße 28
60486 Frankfurt am Main
069 / 717139-11
a.muno@klimabuendnis.org
www.stadtradeln.de



Nr. 28: Erlebnisregion Bodetal – Mit dem Rad im Reich der Sagen & Mythen – Seite 1

→ Die Region Bodetal ist ideal für MountainbikerInnen und RennradfahrerInnen geeignet. Zur Erschließung dieser Zielgruppen und Etablierung der Bike-Arena Bodetal wurde ein Konzept mit einem umfangreichen Maßnahmenpaket entwickelt. Schwerpunkte: multimediale Präsentation des Bodetals für die Zielgruppen im Internet, Entwicklung entsprechender Angebote und Aufbau einer auf die Zielgruppen ausgerichteten Infrastruktur, Vernetzung von Dienstleistungsanbietern, Vermarktung besonders über Online Marketing.

Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Multimediale Vermarktung der Aktivregion Bodetal im Internet für Mountainbiker und Rennradfahrer; Aufbau und Vernetzung einer zielgruppenorientierten Infrastruktur als Dienstleistung für Gäste und Beherbergungseinrichtungen
- **Bisherige Ergebnisse:** Multimedia: Produktion von HD-Videos, Fotogalerien und Artikeln für Mountainbike/ Rennrad; Erfassung von Tourennetzen mit GPS, Präsentation des Tourenmaterials in einem Online Tourenplaner (jeweils für Mountainbike/ Rennrad) mit Downloadmaterial; Infrastruktur: Gründung einer BIKEAcademy mit speziellen auf die Zielgruppen abgestimmten Angeboten (geführte Touren, Fahrtechnikkurse, GPS Kurse, Woman Camps, Projekte für Schüler); Kooperationen mit Hotels (Betreuung und Beratung für die Zielgruppe durch die BIKEAcademy hinsichtlich Bikes, Rennräder, Tourenangebote, Werbung u.ä.) Online Marketing: Konzepterstellung für Social Networks Marketing, Search Engine Marketing (SEM), Affiliate Marketing und Traditionelles Marketing abgeschlossen und Umsetzung begonnen

- **Finanzierung:** 50.000 €
- **Zeitraum:** 2009 – 2010 alle Vorhaben (ohne Beschilderung der Mountainbike Touren)

Ausführliche Beschreibung:

→ Unter den Outdoor-Sportarten sind im Bodetal Mountainbike und Rennrad aus touristischer Sicht ausgesprochen interessante Bereiche. Gerade das Marktsegment Mountainbike verzeichnete in den letzten Jahren nicht nur regional, sondern auch global hohe Zuwächse, da der Harz das höchste Mittelgebirge in Norddeutschland ist. Beide Sportarten werden jedoch nicht mehr nur sportiv betrieben, sondern dienen vor allem der Erholung, Regeneration und dem Genießen der Natur. Das Bodetal empfiehlt sich dafür durch seine Harzrandlage und die geologischen Verhältnisse. Allerdings reichen für die Erschließung der Zielgruppen hervorragende natürliche Bedingungen allein nicht mehr aus. Ein zugkräftiger Mehrwert benötigt zusätzlich ein hohes, auf die speziellen Wünsche der Gäste abgestimmtes Dienstleistungsniveau, neue Qualitätsstandards in der Beherbergung und eine entsprechende Infrastruktur. Darüber hinaus stellen die szenearartigen Strukturen der Mountainbiker und Rennradfahrer an das Marketing besondere Aufgaben.

Hauptbestandteile des Konzeptes:

Multimediale Präsentation

- Weboptimierte Videos über Mountainbike und Rennrad Touren im Bodetal in High Definition Qualität, Verwendung als Stream auf der regionalen Homepage
- Fotoshootings vor Ort mit den Highlights der Touren,



Bildgalerien für das Internet

- Artikel aus der Sicht der Mountainbiker und Rennradfahrer mit Tipps in der Region, PDF- Dokumente für den Download im Netz
- Präsentation und Planung der Touren in einem Online Tourenplaner mit allen Detaildaten der Touren wie z.B. Länge, Höhenmeter, Höhenprofil mit farbiger Darstellung der Bodenbeschaffenheiten, Fotos, Videos, Downloadmöglichkeit des GPS Tourentracks und Tourenartikels; Anzeige auf Google Maps und Google Earth
- Druck eines Tourenführers für Mountainbike Touren mit Kartendarstellung und Roadbooks
- Druck von Printmaterial (Karte) 2010 geplant

Infrastruktur/Kooperationen

- Erfassung und Beschilderung eines regionalen Tourennetzes für Mountainbike
- Erfassung eines regionalen Tourennetzes fürs Rennrad
- Gründung einer BIKEAcademy mit spezialisierten Angeboten: geführte Touren, Fahrtechnikkurse, Woman-Camps, Schulprojekte, Leihbikes, GPS Kurse, GPS Leihgeräte, Incentiv
- Vernetzung der Angebote mit den Beherbergungseinrichtungen: fachliche Beratung und Schulung durch die BIKEAcademy für die Ansprache, Angebotserstellung und Qualitätssicherung in der Zielgruppe (Print/ Online); Organisation der Tourenangebote, Wartung der Leihbikes, GPS Betreuung etc.,
- Aufnahme der Angebote in das Warenkorbsystem der Tourismusgesellschaft
- Mittelfristige Entwicklung von Qualitätsstandards für Hotels (Rad & Bike Experten bzw. Rad & Bike)
- Vermarktung dieses Angebotes über SportScheck: SportScheck Outdoor Festival 2010



Nr. 28: Erlebnisregion Bodetal – Mit dem Rad im Reich der Sagen & Mythen – Seite 2

Online Marketing

- Search Engine Marketing: Search Engine Optimization (On-Page/Off-Page), Search Engine Advertising
- Affiliate Marketing
- Social Networks Marketing: Corporate Sites auf Facebook, StudiVZ,
- Corporate Accounts In einschlägigen Foren, Blogs und Twitter
- Traditionelles Marketing: Newsletter

Die Präsentation des Contents erfolgt 2010 auf der Homepage des Bodetals, der BIKEAcademy und reichweitenstarken affinen Partnerportalen. Darüber hinaus wird professionelles Webcontrolling zur Erfolgskontrolle eingesetzt. Sämtliche Maßnahmen werden durch Firmenneugründungen am Standort bzw. in Kooperation vorhandener Unternehmen in der Region realisiert.

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

➤ Die Fahrradfreundlichkeit der Tourismusregion Bodetal/Harz für Mountainbike und Rennrad wird durch ein umfassendes Leistungspaket aus touristischen, infrastrukturellen und wirtschaftsfördernden Maßnahmen deutlich erhöht. Dabei werden die gegenwärtig technischen Möglichkeiten des Internets im Multimedia Bereich und im Online Marketing innovativ ausgeschöpft.

Träger

➤ Stadt Thale

Info/Ansprechpartner

➤ Frau Dr. Kunz
Rathausplatz 1
06502 Thale
03947 / 470-111
e.kunz@thale.de
zur Zeit Relaunche des eigenen Web-Auftritts
aufgrund einer Gebietsreform, derzeit schon zu
sehen unter: www.bikearena-bodetal.de



➔ *Nordhessen R-fahren ist ein Wettbewerb, der sich an Kinder und Jugendliche ab der 3. Klasse wendet. Die Schüler beschäftigen sich mit dem Thema Radverkehr. Eingebettet in das fachliche Umfeld können sie ihre Umgebung erfahren, Möglichkeiten und Defizite dokumentieren und sichtbar machen. Sie erarbeiten Verbesserungen und kontaktieren Lokalpolitiker und Verwaltungen. Zur Unterstützung entwickelte die Universität Kassel ein Handbuch mit didaktisch aufbereiteten Projektvorschlägen.*

Kurze Projektbeschreibung:

- ➔ **Ziel:** Beteiligungsprojekte von Kindern und Jugendlichen: Schüler werden angeregt, Möglichkeiten des Radverkehrs zu analysieren und zu planen
- ➔ **Bisherige Ergebnisse:** acht erfolgreiche Wettbewerbsbeiträge in Nordhessen
- ➔ **Finanzierung:** Zukunftsinitiative Nordhessen (Wirtschaftsbetriebe), Stadt Kassel, Landkreis Kassel
- ➔ **Zeitraum:** 1. Wettbewerbsausschreibung: Januar 2009 – Juli 2009, weitere Ausschreibungen in Vorbereitung

Ausführliche Beschreibung:

➔ Nordhessen im Jahre 2020. Es existiert ein flächendeckendes Radverkehrsnetz, Schüler kommen mit dem Fahrrad gefahrlos in ihre Schulen und nachmittags zu ihren Freunden. An allen wichtigen Einrichtungen gibt es genügend hochwertige Fahrradständer und für alle Kinder und Jugendliche ist es normal selbstständig, mobil und körperlich aktiv zu sein. Viele Menschen arbeiten in Nordhessen daran, dieser Vision näher zu kommen. Die Mitwirkung von Schülern und Lehrern ist dabei unerlässlich: Diese sind eine große Nutzergruppe, die wesentliche Erfahrungen mit den Möglichkeiten und

Unmöglichkeiten des Fahrradfahrens hat. Ihre Ideen und Konzepte können die Entwicklung des Radverkehrs voranbringen. Um unserer Jugend eine Beteiligungsmöglichkeit zu eröffnen, führt das Fachgebiet „Integrierte Verkehrsplanung/ Mobilitätsentwicklung“ der Universität Kassel einen Schülerwettbewerb zum Thema Radverkehr durch.

Was ist das Ziel?

Ziel des Wettbewerbes ist es, Kindern und Jugendlichen Spaß am Radfahren zu vermitteln. Durch die im Projekthandbuch beschriebenen Projekte sollen sie lernen sich aufmerksam mit ihrer Umgebung zu beschäftigen. Hierbei werden Vorteile des Radfahrens, wie selbstbestimmte Mobilität und die Schonung der Umwelt deutlich. Weiterhin lernen die Kinder und Jugendlichen sich aktiv an der Gestaltung und Verbesserung ihres Lebensraumes zu beteiligen: Die Vorschläge der Kinder und Jugendlichen werden gesammelt, im Internet veröffentlicht und an die zuständigen Behörden geleitet. Entstehen sollen dabei neue Netzwerke und Kontakte zwischen Jugendlichen, Schulen und öffentlicher Verwaltung.

Was ist die Aufgabe?

Die Schüler beschäftigen sich mit dem Thema Radverkehr und „R-fahren“ bewusst ihre Umgebung. Dabei erarbeiten sie zu folgenden Themenfeldern Beiträge oder Verbesserungsvorschläge:

- Mit dem Fahrrad zur Schule
- Ich bin mobil mit dem Fahrrad (mit dem Fahrrad zu Freizeitaktivitäten fahren)
- Power, Kraft und Intelligenz (wie das Fahrrad fit machen kann)

- Fahrrad und Umwelt
- Unser Radverkehrsnetz planen und verbessern
- Ich kann die Welt und meine Umgebung verändern (Wie kann ich mich an Entscheidungsprozessen beteiligen?)
- Wie fahre ich sicher?
- Mein Tourentagebuch
- Fahrradwerkstatt

Es können Lokalpolitiker und Verwaltungen einbezogen werden. Die Teilnahme kann im Rahmen des Unterrichts, aber auch in Jugendfreizeitangeboten geschehen. Die Art der Auseinandersetzung und die Ergebnisse sollen anschaulich dokumentiert werden: Poster, journalistische Beiträge, Videofilme oder Tagebücher zum Thema Radverkehr können eingereicht werden.

Kriterien zur Bewertung:

- Auseinandersetzung mit planerischen, umweltpolitischen und gesellschaftlichen Themen hat stattgefunden
- Informationsgehalt der Ergebnisse
- Poster machen Lust auf Radfahren
- Gestaltung der Beiträge

Die Gewinner der besten Beiträge wurden durch eine Jury ermittelt und erhielten attraktive Sachpreise. Die eingereichten Ergebnisse werden in Ausstellungen und im Internet präsentiert.

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

➔ Wir sind überzeugt, dass es am besten für die positive Entwicklung des Radverkehrs ist, wenn sich Kinder und Jugendliche engagiert und selbstbestimmt mit dem Thema Radverkehr auseinandersetzen und sich in ihrer eigenen Umgebung für Verbesserungen einsetzen. Das genau fördert unser Wettbewerb – und somit ist er „best for bike“.



Nr. 29: Nordhessen R-fahren – Seite 2

Träger

→ Universität Kassel, Fachgebiet Integrierte
Verkehrsplanung/ Mobilitätsentwicklung,
Fachbereich 06 ASL

Info/Ansprechpartner

→ Dipl.-Ing. Joachim C. Otto
Gottschalkstraße 28
34109 Kassel
0561 / 804-3221
joachim.otto@uni-kassel.de
www.r-fahren.de



Nr. 30: Mit dem Rad zur WM

- • Konzipierung eines Flyers mit Informationen zu den Berliner Fahrradverleihern, Fahrradabstellanlagen in der Nähe der und Radrouten zu den WM-Stätten (Berliner Olympiastadion; Innenstadt)
- Homepage mit Informationen zur Anreise per Rad, Umfahrungen (Umleitungen) während der WM
- kostenloser, bewachter Fahrradparkplatz vor dem Berliner Olympiastadion
- Tipps zur Anreise mit dem Rad a. d. Homepage der VMZ Berlin

Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Umstieg der Besucher der Leichtathletik-WM 2009 auf das Fahrrad
- **Bisherige Ergebnisse:** Sehr gute Auslastung des kostenlosen, bewachten Fahrradparkers vor dem Berliner Olympiastadion, Verteilung von 50.000 Flyern, große Nachfrage durch Berliner Hotels und Fahrradverleiher
- **Finanzierung:** „harte Kosten“: 100 % Senatsverwaltung für Stadtentwicklung; „weiche Kosten“: ehrenamtliche Arbeit des ADFC Berlin e.V.
- **Zeitraum:** 10. - 23. August 2009 (WM: 15. - 23. August 2009)

Ausführliche Beschreibung:

- • Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, die VMZ und der ADFC Berlin waren sich einig, den Besucherverkehr zur Leichtathletik-WM 2009 umweltfreundlicher gestalten zu wollen und gleichzeitig dem möglichen Engpass in der Beförderung durch die Berliner S-Bahn (die seinerzeit ca. 2/3 ihrer Flotte still gelegt hatte) entgegen zu treten.
- Ziel war es, durch eine gute Information via Internet und einen eigens konzipierten Flyer die Besucher dazu zu bewegen, das Rad zu benutzen. Es wurde auf die bestehenden Radrouten zu den Wettkampfstätten und

dortige Abstellmöglichkeiten sowie die Verknüpfung mit dem ÖV verwiesen.

- Gleichzeitig wurden regelmäßige Radfahrer (Berufspendler) über mögliche Ausweichrouten zu gesperrten Innenstadtbereichen informiert und diese Umleitungen durch Verkehrsschilder markiert.

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

- Das Projekt ist eine innovative Idee, ein publikumswirksames Event auszunutzen, um den Umstieg auf ein anderes Verkehrsmittel, das Fahrrad, zu propagieren. Auf Grund der umfangreichen Sperrungen und der ohnehin z. T. chaotischen Verkehrsverhältnisse für Kfz-Nutzer in Berlin, war der Umstieg seinerzeit besonders attraktiv. An den Wettkampfstätten stand jeweils eine ansprechende Infrastruktur in Form von Fahrradabstellanlagen zur Verfügung, die nachweislich zum Umstieg „verführt“. Gleichzeitig wurde auf die Belange der Alltagsradfahrer Rücksicht genommen, die ebenfalls durch Sperrungen betroffen waren und denen Alternativen empfohlen wurden. Nicht zuletzt diente das Projekt dazu, während des sogenannten „Berliner S-Bahn-Chaos“ das Verkehrsmittel Fahrrad POSITIV zu bewerben und nicht als „Notnagel“ darzustellen.

Träger

- ADFC Berlin e.V., VMZ (VerkehrsManagementZentrale) Berlin, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin

Info/Ansprechpartner

- Sarah Stark / David Greve
Brunnenstraße 28
10119 Berlin
030 / 448 47 24
sarah.stark@adfc-berlin.de
david.greve@adfc-berlin.de
www.adfc-berlin.de/wm2009



Nr. 31: Betriebliche Fahrradförderung, Schwerpunkt Kommunikation

→ *Förderung des Fahrradfahrens als breit kommuniziertes Unternehmensziel.*
Kommunikation über alle Unternehmensebenen (Geschäftsführung, Umweltbeauftragter, Fahrrad-Ansprechpartner, Fahrrad-Paten, Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter) Nutzung aller internen Medien (Intranet, Infoscreen, Betriebszeitschrift, Newsletter, Wettbewerbe).
Worten müssen Taten folgen (Kommunikation und andere fahrradfördernde Maßnahme wie die Installation moderner Ständer, Duschen, Spinde ergänzen sich).
Engagement über das Unternehmen hinaus, z.B. durch Fernsehbeiträge, Vorträge bei Veranstaltungen, Teilnahme an bike+business.

Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Steigerung des Radfahreranteils an den Pendlern als Beitrag zum Oberziel der Klimaneutralität
- **Bisherige Ergebnisse:** Steigerung von 8-10% in 2003 auf ca. 20% in 2009 (Basis Fahrradzählung)
- **Finanzierung:** Eigenmittel
- **Zeitraum:** dauerhaft seit 2002

Ausführliche Beschreibung:

→ Die GTZ engagiert sich bereits einige Jahre für eine verstärkte Nutzung des Fahrrads und begreift die Verbesserung der Infrastruktur als kontinuierlichen Prozess. Das allein hat das Potenzial aber noch nicht ausgeschöpft. Wir haben uns deshalb für eine Intensivierung der Kommunikation entschieden und konnten in der Folge deutliche Steigerungen bei der Fahrradnutzung verzeichnen. Die Ernennung eines Fahrrad-Ansprechpartners, das informative und aktuelle Fahrradweb im Intranet sowie die Fahrradpaten (Begleitungsangebot auf dem Weg zur Arbeit) und die Mitwirkung an einer Fahrradkarte

des Regionalverbandes Frankfurt sind Alleinstellungsmerkmale der GTZ.

Die GTZ hat im internen Bereich seit Beginn des Engagements für die verstärkte Nutzung des Fahrrads auf dem Weg zur Arbeit verschiedene Kommunikationsinstrumente in geeigneten Zeiträumen eingesetzt, an jeweilige Bedarfe angepasst und betrachtet dies als dauerhaften, sich verändernden Prozess. Zentrales Element der internen Kommunikation ist hierbei das umfangreiche und aktuell gehaltene Intranet-Angebot speziell zum Thema Radfahren als passives Kommunikationsinstrument, dass durch bedarfsorientierte Angebote und ansprechende Aktionen in seiner Bedeutung gestärkt wird und die jeweiligen, teils zeitlich befristeten Kommunikationselemente mit unterstützt und so eine sich jeweils verstärkende Wechselwirkung der eingesetzten Instrumente entsteht. Dabei wird das passive Instrument Intranet mit aktiven Elementen verzahnt, die gezielt oder ungezielt Informationen vermitteln, vor allem einen „biker-Newsletter“ und die wiederkehrende Nutzung innerbetrieblicher Medien (unter anderem eine interne gedruckte Zeitschrift, Info-Screens). Themen werden dabei in der Regel anmoderiert und ansonsten auf das passive Intranet-Angebot verwiesen.

In der Kommunikation nach außen ist die GTZ nicht nur über Fachvorträge zum Thema bei verschiedenen Gelegenheiten (z.B. Workshops zur Initiative „bike+business“ des Planungsverbandes Ballungsraum Frankfurt Rhein-Main und des ADFC Hessen, „bike meets business“ im Rahmen des Symposium Radverkehrsförderung in Unternehmen und im Einzelhandel in Darmstadt, und „effizient mobil“ der IVM (Ges. f. Integriertes Verkehrsmanagement) aktiv, sondern hat auch einen Fernsehbeitrag von RTL Hessen (gesendet im Sommer 2009)

sowie vom südkoreanischen Staatsfernsehen (noch nicht gesendet) unterstützt sowie die eigenen Erfahrungen an interessierte Firmen und Institutionen weiter gegeben, u.a. an eine südkoreanische Fahrradclub-Delegation, die Commerzbank und PricewaterhouseCoopers (PWC). Selbstverständlich werden solche Aktivitäten auch intern kommuniziert – alleine deshalb, um das Thema „Radfahren“ innerbetrieblich präsent zu halten.

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Der kommunikative Aspekt hat in der GTZ maßgeblich – neben weiteren „üblichen“ Maßnahmen – zu deutlichen Steigerungen bei der Fahrradnutzung beigetragen. Die Kommunikation steht jedoch häufig hinter innerbetrieblichen Verbesserungen an der Infrastruktur stark oder ganz zurück. Neben einer Belohnung unseres Engagements könnte eine Preisverleihung auch dazu beitragen, der Kommunikation in anderen Betrieben höhere Bedeutung beizumessen und so die Fahrradnutzung dort weiter zu steigern.

Träger

- Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit (GTZ) GmbH

Info/Ansprechpartner

- Roger Wolf / Stefan Pohl
Dag-Hammarskjöld-Weg 1-5
65760 Eschborn
06196 / 79-1308
roger.wolf@gtz.de
stefan.pohl@gtz.de



Nr. 32: Hin und weg per Pedelec – Seite 1

➔ *Elektrofahrräder (Pedelecs) bieten, in Ergänzung zu Fahrrädern ohne elektrische Tretunterstützung, eine weitere Alternative zum Auto. Daher hat sich der BUND Hameln-Pyrmont im Jahr 2009 dazu entschieden, eine Pedelec-Werbekampagne zu organisieren. Im Laufe von 2009 wurden, außer Probefahrten, zusätzlich Videoberichte veröffentlicht, darunter ein eigenes Rattenfängermärchen. Diese wurden der Bevölkerung durch Video-Lesungen, in lokalen Medien sowie auf der Aktions-Homepage zugänglich gemacht. Die Schlussaktion für 2009 bildete eine Aktion, die Pedelecs mit einer Elektro-Rikscha und Solarbooten kombinierten.*

Kurze Projektbeschreibung:

- ➔ **Ziel:** Bevölkerung einen ersten Zugang zu klimafreundlicher Mobilität eröffnen, Schwerpunkt Pedelecs (Elektrofahrräder)
- ➔ **Bisherige Ergebnisse:** Erfahrungsberichte als Videoberichte erstellt und veröffentlicht, Presseberichte in lokalen Medien, Organisation von Probefahrten, Kombination von Elektrofahrrädern (Pedelecs) mit Elektro-Rikscha und Solarbooten als Einzelaktion
- ➔ **Finanzierung:** Teilfinanzierung durch Sponsoring Materialkosten der Probefahrt am Umwelttag in Hameln durch Stadtwerke Hameln
- ➔ **Zeitraum:** Januar 2009 bis heute

Ausführliche Beschreibung:

➔ Die fahrradfreundlichste Entscheidung des BUND Hameln-Pyrmont in 2009: Öffentlichkeitsarbeit klimafreundliche Mobilität, Schwerpunkt Elektrofahrräder (Pedelecs), eine Initiative von Dipl.-Ing. (FH) Angela Budde als aktives Mitglied des BUND – Sämtliche Aktionen wurden ehrenamtlich organisiert und durchgeführt. Folgende Maßnahmen konnten umgesetzt werden:

➔ Januar 2009

- Vorausschauende Video-Dokumentation über das Mieten von Fahrrädern der DB Rent am Beispiel des Call a Bike fix-Systems in Hannover.
<http://www.youtube.com/user/hinundwegperpedelec#p/u/21/9CeLzwIJX5Q>



- Erfahrungsbericht als Videobericht über ein Pedelec von Kalkhoff, siehe:
<http://www.wesio.de/video/12101/erfahrungsbericht-pedelec-von-kalkhoff>

- Erfahrungsbericht als Videobericht über ein Pedelec als Faltrad, siehe:
<http://www.wesio.de/video/11851/erfahrungsbericht-pedelec-trimota>

- Erfahrungsbericht als Videobericht über ein Pedelec mit Drehgriff, siehe:
<http://www.wesio.de/video/11725/erfahrungsbericht-pedelec-prophete>

➔ April 2009

- Video-Dokumentation ExtraEnergy-Testparcours auf der Hannover Messe:
<http://www.wesio.de/video/10007/extraenergy-testparcours-hannover-messe-2009>

- Video-Interview von Mitarbeitern ExtraEnergy e.V.: Was sind Pedelecs?
<http://www.wesio.de/video/10017/pedelecs---was>

- Video-Interview Ute Scheiblich, Mitarbeiterin feine räder GmbH: Wie funktionieren Pedelecs?
<http://www.wesio.de/video/10079/pedelecs---wie>

- Video-Interview Hannes Neupert, 1. Vorsitzender und Geschäftsführer von ExtraEnergy e.V.:
<http://www.youtube.com/user/hinundwegperpedelec#p/u/13/7jxuieb34pg>

➔ Mai 2009

- Veröffentlichung des Umweltmärchens “Der Radfänger von Hameln” (Alle Rechte an der Idee, Konzeption und Umsetzung liegen bei Angela Budde):
<http://www.wesio.de/video/9755/der-radf--nger-von-hameln---ein-umweltm--rchen>

- Organisation und Durchführung einer Pedelec-Probe-



Nr. 32: Hin und weg per Pedelec – Seite 2

fahrt am Tag des offenen Gartens, Informationsstand Pedelecs, Video-Lesung „Der Radfänger von Hameln“ Diashow dazu siehe auf der Seite:

<http://sites.google.com/site/hinundwegperpedelec/Home/hameln-von-der-rattenfaengerstadt-zur-pedelec-stadt>

→ Juni 2009

- Video-Bericht und Interview: Unterwegs per Pedelec auf dem Felgenfest 2009 in Hameln.

<http://www.wesio.de/video/11321/hin-und-weg-per-pedelec-auf-dem-felgenfest>

→ August 2009

- Video-Interview für Umwelttag: Vorstellung der Pedelecs von Kalkhoff

<http://www.wesio.de/video/12335/elektrische-mobilitaet-per-pedelec-auf-dem-umwelttag-in-hameln>

- Video-Interview für Umwelttag: Vorstellung der Pedelecs von BikeTec

<http://www.youtube.com/user/hinundwegperpedelec#p/u/6/mlilKV2zv1M>

- Video für Umwelttag: Vorstellung einer Elektro-Rikschas
<http://www.wesio.de/video/12742/rikschas-und-dreirader-auf-dem-umwelttag-in-hameln>

→ September 2009:

- Organisation und Durchführung einer Pedelec-Probefahrt am Umwelttag Hameln 2009, Informationsstand Pedelecs, Video-Lesung „Der Radfänger von Hameln“ Video-Dokumentation mit Einblick in Pedelec-Probefahrt, siehe:

<http://www.youtube.com/user/hinundwegperpedelec#p/u/1/SWrZQK8fot8>

- Organisation und Durchführung einer Gewinnaktion am



Umwelttag in Kooperation mit der Solarbootstation Hameln, Video-Bericht mit Interviews zur Gewinneinlösung vom Umwelttag Hameln 2009, siehe:

<http://www.youtube.com/user/hinundwegperpedelec#p/u/0/wa4eGffheuw>

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Hier wurde mit einfachen Mitteln, viel Engagement und wenig Geld lokal versucht, eine weitere Alternative für eine umweltfreundliche Mobilität darzustellen.

Es müssen nicht immer die „großen“ Projekte sein – viele kleine Schritte vor Ort bilden ihren Beitrag, unsere Mobilität umweltfreundlicher zu gestalten.

Das Projekt von Angela Butte soll auch anderen Mut machen, sich lokal zu engagieren um etwas für unsere Umwelt zu verbessern.

Träger

→ BUND Hameln-Pyrmont

Info/Ansprechpartner

→ Angela Budde
Frettholz 27
32683 Bartrup
0160 / 7750508
budde.angela@googlegmail.com
www.hin-und-weg-per-pedelec.de



Nr. 33: Erlangen: Fahrrad-sta(d)tt Auto – Seite 1

➔ Das Projekt Erlangen: Fahrrad-sta(d)tt Auto ist sowohl ein Projekt zur Verringerung des CO₂-Ausstoßes als auch zur Schärfung des Umweltbewusstseins aller Teilnehmer. Dazu wurde von der Klasse 10 des Christian-Ernst-Gymnasiums Erlangen ein Tag geplant, an dem durch viele Aktionen in der Erlanger Innenstadt zum Thema Umwelt, Fahrrad und Unterhaltung möglichst viele Menschen zum Fahrradfahren animiert wurden, damit CO₂ gespart wird. Die Aktionen wurden von den einzelnen Schulklassen der Schule und vielen externen Partnern durchgeführt.

Kurze Projektbeschreibung:

- ➔ **Ziel:** Die Bürger zum Fahrradfahren animieren. CO₂ sparen, Regenwald schützen
- ➔ **Bisherige Ergebnisse:** Erfolgreiche Durchführung des Projektes mit vielen Besuchern, Sammlung von 2000 Euro Spenden für den Regenwald
- ➔ **Finanzierung:** Sponsoren (JBN, Siemens, Creativhotel Luise, Raiffeisen-Bank Erlangen, Sparkasse Erlangen, Prodato, Meditel, Printline)
- ➔ **Zeitraum:** Planung vom 15. Dezember 2008 bis zum 25. Juli 2009, Durchführung am 25. Juli 2009

Ausführliche Beschreibung:

➔ Das Projekt Erlangen: Fahrrad-sta(d)tt Auto ist sowohl ein Projekt zur Verringerung des CO₂-Ausstoßes als auch zur Schärfung des Umweltbewusstseins aller Teilnehmer. Dazu wurde von uns, der Klasse 10a des Christian-Ernst-Gymnasiums in Erlangen, ein Tag geplant, an dem durch viele Aktionen in der Erlanger Innenstadt zum Thema Umwelt, Fahrrad und Unterhaltung möglichst viele Menschen zum Fahrradfahren animiert wurden, damit CO₂ gespart wird. Die Aktionen wurden von den einzelnen Schulklassen



der Schule und vielen externen Partnern wie dem Bund Naturschutz, ADFC, Bäckerei Fuchs, KlimAktiv, Tanzschule Geist, Fahrradfachgeschäft Freilauf und einer Ernährungsberaterin auf dem Schlossplatz, dem Neustädter Kirchplatz, dem Hugenottenplatz und dem Rathausplatz durchgeführt.

Durch Spendendosen an jedem Stand haben wir am Aktionstag 2000 Euro Spenden für die Erhaltung des Regenwaldes gesammelt. Der Aktionstag fand am 25.07.2009 von 10 Uhr bis 16 Uhr in der Erlanger Innenstadt statt und hat zahlreiche Besucher angelockt.

Planung und Weiterführung: Das Projekt befand sich seit November 2008 in der Planung und Organisation und kann, falls es von nachfolgenden Klassen durchgeführt wird, jährlich wiederholt werden, um das Bild von Erlangen als Fahrradstadt aufrecht zu erhalten. Dieses Projekt kann nach dem von uns entwickelten Planungsmuster in der jetzigen Form auch problemlos in kleineren Städten bzw. Teilbereichen größerer Städte durchgeführt werden.

Nachhaltige Effekte: Die Effekte dieses Projektes sind einerseits das Sparen von Ressourcen wie CO₂ und andererseits eine Umweltbewusstseinsbildung der Teilnehmer sowie das beabsichtigte häufigere Fahrradfahren, das zur Gewohnheit werden soll. Außerdem wird mit den 2000 Euro Spenden am Projekttag Regenwald von der Organisation „WWF“ erworben. Wir können damit rund 1000 Hektar Regenwald schützen, die den Lebensraum vieler vom Aussterben bedrohter Tiere darstellen und CO₂ in Sauerstoff umwandeln.

Ziel des Projektes: Ziel des Projektes ist es, den CO₂-Ausstoß zu verringern, den Regenwald zu erhalten und den Menschen in Erlangen und der Umgebung zu vermitteln, wie leicht sie selbst durch Fahrradfahren die



Nr. 33: Erlangen: Fahrrad-sta(d)tt Auto – Seite 2

Umwelt schützen können. Hierzu bietet sich Erlangen geradezu an, da die Stadt über ein sehr gut ausgebautes Fahrradwegenetz verfügt und sich selbst als Fahrradstadt identifiziert.

Mit dem Projekt soll ein verstärktes Bewusstsein für die Notwendigkeit des Klimaschutzes, die Sensibilisierung im Hinblick auf die Möglichkeit eigener Beiträge, die positive Erfahrung, durch Eigeninitiative und Engagement (sowohl bei der Planung als auch bei der Durchführung) beabsichtigten Ziele im Hinblick auf den Klimaschutz auch tatsächlich erreichen zu können, und nicht zuletzt die Freude an der Umsetzung eigener Ideen vermittelt werden.

Teilbereich der Nachhaltigkeit, die das Projekt zum Gegenstand hat:

Das Projekt vollzog sich im Rahmen ökologischer als auch sozialer Wertevermittlung, indem ErlangerInnen am 25.07.2009 dazu aufgerufen wurden, sich einerseits durch ihre Einzelbeiträge und Teilnahme aktiv für den Klimaschutz einzusetzen, sowie andererseits durch gemeinsame Aktionen als auch organisierte Zusammenarbeit positive Erfahrungen im Miteinander zu erleben.

Maßnahmen der Umsetzung: Wir, die Klasse 10a, haben uns in Gruppen aufgeteilt, um verschiedene Teilbereiche wie z.B. Presse, Aktionenkoordination oder Logogestaltung zu organisieren. Hierzu gehört neben der detaillierten Planung auch die Kontaktaufnahme zu möglichen Sponsoren, die Zusammenarbeit mit der Stadtverwaltung sowie die Organisation der praktischen Umsetzung am 25. Juli 2009.

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Weil die Jury im Hinblick auf die Nachhaltigkeit von Projekten rund ums Rad vor allem den Vorbildcha-



rakter unseres Projekts wertschätzen sollte. Wir haben es geschafft eine Art Modellprojekt auf die Beine zu stellen, welches auch in den folgenden Jahren von Schulklassen durchgeführt werden könnte und das bei der Erlanger Bevölkerung viel positives Feedback hervorgerufen hat. Einerseits sind einige „Fahrradmuffel“ wieder auf das sehr gut ausgebaute Fahrradwegenetz der Erlanger Innenstadt aufmerksam geworden, andererseits war für viele der Spaßfaktor Motivation genug, auch künftig wieder aufs Rad umzusteigen. Darüber hinaus sollte auch der aktive Beitrag jedes Einzelnen zum Umweltschutz gewürdigt werden.

Träger

→ Letztjährige Klasse 10a des Christian-Ernst-Gymnasium, Erlangen

Info/Ansprechpartner

→ Anna Schlundt
Schulstraße 26a
91341 Röltenbach
09195 / 922966
anna.schlundt@web.de
www.ceg-erlangen.de





➔ Mit der Veranstaltung „Schleizer Dreieck Jedermann 2010“ werden ausdauersportbegeisterte Aktive und sportbegeisterte Zuschauer an den Radsport im Freizeitbereich herangeführt. Große Teile der regionalen Bevölkerung werden mit einer speziellen Streckenlänge über 30 km und der Nachwuchs durch die im Rahmenprogramm durchgeführten Kreisjugendspiele im Radfahren mobilisiert. Mit der Aufnahme in die deutschlandweite Veranstaltungsserie, German Cycling Cup, erlangt dieses Sport-Event überregionale Bekanntheit.

Kurze Projektbeschreibung:

- ➔ **Ziel:** langfristige Etablierung der Veranstaltung als Sport- und Kulturhöhepunkt im Freistaat Thüringen
- ➔ **Bisherige Ergebnisse:** Aufnahme in die Serie „German Cycling Cup“
- ➔ **Finanzierung:** Stadt Schleiz, Sponsoren
- ➔ **Zeitraum:** 15./ 16.05.2010

Ausführliche Beschreibung:

➔ Mit dem Themenjahr: „Fahr Rad – Am besten in Thüringen!“ nimmt der Freistaat Thüringen im Jahr 2010 besonderen Bezug auf sein Radwegenetz und das Radfahren. Überregional wirkende „Highlights“ die mehr als nur den klassischen Radtouristen locken, gibt es noch zu wenig. Das ist die Chance und der ideale Zeitpunkt für ein Jedermann-Radevent wie es noch kein zweites in Thüringen gibt „Schleizer Dreieck Jedermann 2010“!

Deutschlandweit sind es gerade die Jedermann-Radrennen, die sich immer größerer Beliebtheit erfreuen und die in der Lage sind, viele Hunderte oder gar Tausende sportbegeisterter Familien in die Region zu locken.

Der Saale-Orla Kreis ist landschaftlich reizvoll und die

Rennstrecke in Schleiz bietet optimale infrastrukturelle Voraussetzungen für ein großes Sport- und Kulturevent.

Mit dem Schleizer Dreieck verfügt die „Rennstadt“ Schleiz darüber hinaus bereits über ein Markenzeichen und ein deutschlandweites Alleinstellungsmerkmal. Nicht nur in Motorsportkreisen ist die traditionsreiche Rennstrecke ein Begriff. Diesen Namen jetzt auch mit dem Radsport zu verbinden, liegt daher auf der Hand.

Mit der Veranstaltung „Schleizer Dreieck Jedermann 2010“ werden ausdauersportbegeisterte Aktive und sportbegeisterte Zuschauer an den Radsport im Freizeitbereich herangeführt. Große Teile der regionalen Bevölkerung werden mit einer speziellen Streckenlänge über 30 km und der Nachwuchs durch die im Rahmenprogramm durchgeführten Kreisjugendspiele im Radfahren mobilisiert.

Die Veranstaltung „Schleizer Dreieck Jedermann“ wurde in die Veranstaltungsserie von Jedermann-Rennen Deutschlands, den German Cycling Cup, aufgenommen. Im German Cycling Cup werden zur Zeit deutschlandweit 11 Jedermann-Rennen gefahren. Für die Endwertung werden neben den Wertungspunkten auch Mitmach-Punkte für alle Rennen vergeben, so dass natürlich der Anreiz besteht an möglichst allen Rennen teilzunehmen. Ein Rennen in Thüringen gibt es in dieser Serie noch nicht, die Streckenprofile der 70- und 140 km-Runde sind anspruchsvoll, so dass sich leistungsorientierte Radfahrer angesprochen fühlen.

Durch das zu erwartende Interesse an der Sportveranstal-

tung wird die Attraktivität durch kulturelle Angebote am Vorabend des Rennens und am Veranstaltungstag selbst gesteigert.

Die Wahl zur Zusammenarbeit fiel auf einem überregionalen Radiosender, mdr-JUMP, der in seinem Sendegebiet, Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen, mehr als eine Millionen Menschen erreicht. Am Samstagabend steigt die „Warm Up Party“ mit mdr-JUMP und nach dem Start der Rennen am Sonntag sorgt ein vielseitiges Rahmenprogramm für Kurzweil bei den mitgereisten Familienmitgliedern, den angereisten Zuschauern und allen anderen Gästen. Das Thema „Fahr Rad – Am besten in Thüringen!“ zieht sich wie ein roter Faden über das Veranstaltungsgelände: Kinderradrennen, Geschicklichkeitsübungen, Jugendverkehrsschule, Fahrradcodierung sowie Kunstrad- und Radballvorführungen werden gezeigt. Es präsentieren sich zudem verschiedene Firmen der Region, wie z.B. Elektrobikes, Fahrradhändler, aber auch Reisebüros und Krankenkassen. Selbst das mdr-JUMP-Promotionsteam wird auf Rädern, Segways, unterwegs sein. In der Race-Zentrale sind immer die neuesten Informationen von der Strecke erhältlich. So ist am Sonntag bis zur Zieleinfahrt für Volksfestcharakter gesorgt.

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

➔ Mit dem Themenjahr: „Fahr Rad – Am besten in Thüringen!“ nimmt der Freistaat Thüringen im Jahr 2010 besonderen Bezug auf sein Radwegenetz und das Radfahren. Überregional wirkende „Highlights“ die mehr als nur den klassischen Radtouristen locken, gibt es noch zu wenig.

Das ist die Chance und der ideale Zeitpunkt für ein Jedermann-Radevent wie es noch kein zweites in Thüringen gibt - Schleizer Dreieck Jedermann!





Deutschlandweit sind es gerade die Jedermann-Radrennen, die sich immer größerer Beliebtheit erfreuen und die in der Lage sind, viele Hunderte oder gar Tausende sportbegeisterter Familien in die Region zu locken.

Träger

→ Stadt Schleiz
Bürgermeisterin Heidemarie Walther

Info/Ansprechpartner

→ Anja Haller
Bahnhofstraße 1
07907 Schleiz
03663 / 4804 - 140
haller@schleiz.de
www.schleizer-dreieck-jedermann.de



Nr. 35: Fahrradfreundlicher Betrieb und Förderung des Radverkehrs über das Unternehmen hinaus – Seite 1

→ *Der WALA liegt die Umwelt – und damit der Radverkehr – am Herzen. Neben dem Erwerb zweier zusätzlicher Elektrofahrräder und der Schaffung weiterer Abstellplätze möchte die WALA das Fahrradfahren durch gezielte Maßnahmen auch außerhalb der Arbeitszeit in den Alltag der Mitarbeiter integrieren: Mit der Unterstützung eines örtlichen Fahrradhändlers hätten in Zukunft auch Mitarbeiter, deren Wohnort weit vom Arbeitsplatz entfernt ist, die Möglichkeit, das Fahrrad zu nutzen. Sie könnten z.B. den Weg zur Bushaltestelle oder zum Treffpunkt der Pkw-Fahrgemeinschaft mit dem Fahrrad zurücklegen.*

Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Förderung des Radverkehrs als Element eines umweltfreundlichen Verkehrskonzeptes
- **Bisherige Ergebnisse:** WALA wurde 2007 als bundesweit zweites Unternehmen als „Fahrradfreundlicher Betrieb“ vom ADFC (Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club) ausgezeichnet.
- **Finanzierung:** Im Rahmen der Umweltschutzmaßnahmen im Unternehmen
- **Zeitraum:** kontinuierliche Optimierung der Umweltschutzmaßnahmen

Ausführliche Beschreibung:

→ Die WALA Heilmittel GmbH unterstützt bereits seit Jahren Mitarbeiter, die mit dem Fahrrad zur Arbeit kommen. Wir befinden uns stets auf der Suche nach neuen, umsetzbaren Ideen und führen regelmäßig Aktionen durch, mit denen wir ein Bewusstsein für das Thema schaffen und immer mehr Mitarbeiter zum Mitmachen bewegen können. Innerhalb unseres Unternehmens haben wir bereits viele Maßnahmen umgesetzt:

- 16 Betriebsfahrräder und 3 Elektrofahrräder für den

innerbetrieblichen Verkehr zwischen unseren Gebäuden

- Unterstützung der jährlichen Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ von ADFC und AOK mit eigener Verlosung unter unseren teilnehmenden Mitarbeitern.
- Jährlicher Fahrradcheck: Mitarbeitern, die mit dem Fahrrad zur Arbeit kommen, bezuschusst die WALA eine Fahrradreparatur in Abhängigkeit von der Häufigkeit der Fahrradbenutzung mit einem Reparaturkostenanteil von 25 bis 75 Euro. Zusätzlich erhält jeder, der täglich mit dem Rad zur Arbeit fährt, einen Gutschein über 25 Euro für Fahrradzubehör seiner Wahl wie Fahrradhelm, Zusatzbeleuchtung etc.
- Ersatz und Erweiterung unserer alten Fahrradständer durch vom ADFC empfohlene Fahrradständer mit rund 80 Stellplätzen
- Auch wenn es regnet, können die WALA Mitarbeiter Fahrräder trockenen Hauptes nutzen, seitdem die WALA Fahrrad-Regenponchos angeschafft hat, die die Mitarbeiter ausleihen können.
- Die Technikabteilung unterstützt bei Bedarf, sollte einmal ein Fahrrad eines Mitarbeiters vor Ort repariert werden müssen. Hierfür stehen auch Ersatzteile in einer „Fahrrad-Reparaturkiste“ bereit.
- Aus eigener Initiative haben Mitarbeiter eine Mountainbike-Gruppe gegründet, die nach der Arbeit gemeinsame Ausfahrten unternimmt.

Zukünftig planen wir die Erweiterung unseres Fahrrad-



fuhrparks um zwei zusätzliche Elektrofahrräder und die Schaffung weiterer Fahrradabstellplätze.

Regelmäßige Aktionen rund um das Fahrradfahren sind bei uns im Unternehmensalltag integriert und schaffen Umweltbewusstsein unter den Mitarbeitern. So konnte die Teilnehmerzahl der Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ in diesem Jahr weiter gesteigert werden.

Unser nächstes Anliegen ist es, das Fahrradfahren auch außerhalb der Arbeitszeit im Alltag unserer Mitarbeiter zu integrieren. In Zusammenarbeit mit dem örtlichen Fahrradhändler möchten wir die Bestellung ausgewählter Fahrräder für den Alltag koordinieren. So erlangen auch Mitarbeiter, deren Wohnort zu weit vom Arbeitsplatz entfernt ist, zukünftig die Möglichkeit, das Fahrrad für den täglichen Weg zur Arbeit zu nutzen. Sie können so z.B. den Weg zur Bushaltestelle oder zum Treffpunkt der Pkw-Fahrgemeinschaft mit dem Fahrrad zurücklegen.

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Die Unterstützung unserer Rad fahrenden Mitarbeiter ist bereits seit Jahren ein fester Bestandteil in unserem Unternehmensalltag. Wir haben dadurch viel erreicht. Inzwischen sind wir an einem Punkt, an dem unsere Möglichkeiten und die Schritte zur kontinuierlichen Verbesserung kleiner, der damit verbundene Aufwand jedoch höher wird.

Die Auszeichnung wäre für alle unsere bereits Rad fahrenden Kollegen eine Anerkennung ihres Beitrages für Gesundheit und Umweltschutz und für unsere gesamte Mitarbeiterschaft eine Motivation, es doch einmal auszu-



Nr. 35: Fahrradfreundlicher Betrieb und Förderung des Radverkehrs über das Unternehmen hinaus – Seite 2

probieren und sich weiterhin zu engagieren. Im nächsten Schritt möchten wir über die Unternehmensgrenzen hinaus wirken.

Träger

➔ WALA Heilmittel GmbH

Info/Ansprechpartner

➔ Clarissa Bay
Dorfstraße 1
73085 Bad Boll/ Eckwälden
07164 / 930 344
clarissa.bay@wala.de

UMWELTSCHUTZ / Wala Heilmittel GmbH als „Fahrradfreundlicher Betrieb“ ausgezeichnet

„Zeichen und Maßstäbe gesetzt“

Ministerin und ADFC würdigen Engagement – 16 Firmenfahrräder für Werksverkehr

Als zweites Unternehmen bundesweit kann sich die Wala Heilmittel GmbH in Bad Boll über die Auszeichnung des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC) als „Fahrradfreundliches Unternehmen“ freuen. Überreicht wurde das Zertifikat von der Baden-Württembergischen Arbeits- und Sozialministerin Dr. Monika Stolz.

REBEKKA KHALIEFI

BAD BOLL ■ In seiner Begrüßungsrede betont der Geschäftsführer Dr. Johannes Stellmann den umwelt- und mitarbeiterfreundlichen Charakter der Wala. Die Fahrradfreundlichkeit würde die Parkplatsituation der drei Standorte entlasten, zudem sei das Radfahren gesund und würde dazu beitragen, eine bessere Natur zu hinterlassen, erklärt er.

Ausgezeichnet wird die Wala durch die Arbeits- und Sozialministerin Dr. Monika Stolz, Koordinatorin der Gesundheitsaktion „Mit dem Rad zur Arbeit“, die vom ADFC (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club) und der AOK durchgeführt wird. „Das Wohlbefinden des Mitarbeiters hat auch Auswirkungen auf das Unternehmen“, ist sich die ehemalige Betriebsärztin sicher. „Regelmäßiges Radfahren auf dem Weg zur Arbeit ist die ideale Vorbeugung vor vielen Zivilisationskrankheiten. Wer sich gesund und fit fühlt, ist motivierter, bewältigt Stress viel besser und spart zudem Mobilitätskosten“, betonte Ministerin. Neben Gesundheitsförderung werde aber auch die Umwelt geschützt.

Seit Jahren belohnt das Unternehmen Mitarbeiter, die öffentliche Verkehrsmittel nutzen oder mit dem



Auszeichnung für die Firma Wala in Bad Boll: Ministerin Stolz (Mitte) mit der Wala-Umweltbeauftragten Clarissa Bay und dem ADFC Landesvorsitzenden Thomas Bauer. Im Vordergrund der neue Fahrradständer der Firma. FOTO: REBEKKA KHALIEFI

Fahrrad zur Arbeit kommen. Zusätzlich bietet die Wala für Mitarbeiter das sogenannte „Fahrrad-Check“ an. „Die Mitarbeiter können ihre Fahrräder durch einen Radhelfer anschauen lassen“, erklärt die Umweltbeauftragte des Unternehmens, Clarissa Bay. Je nachdem wie häufig der Drahtesel genutzt wird, gibt es einen unterschiedlich hohen Reparaturkostenzuschuss.

Peter Vögele fährt seit 16 Jahren mit dem Rad zur Arbeit und zu Besprechungen. Er habe das Empfin-

den, dass er bei der Arbeit fitter ankomme, erklärt er. Von den 600 Mitarbeitern kommen zwischen 50 und 60 mit dem Fahrrad.

Kleine Prämien

Unterstützt wird das umweltbewusste Verhalten auch durch kleine Prämien wie Fahrradhelme. „Für unsere drei Standorte haben wir 16 Firmenfahrräder, die ausgeliehen werden können“, sagt Bay. Vorwiegend werden diese eingesetzt, um zwi-

schen den drei Standorten zu pendeln. Erhalten von Deutschen, Unfallkassen sowie einem Reparaturservice in dem Unternehmen gibt es schon lange.

Mit dem Ersetzen alter Fahrradständer durch 10 neue sind nun alle Vorgaben des ADFC erfüllt. Die Wala habe Zeichen und Maßstäbe gesetzt, sagt Thomas Bauer, Landesvorsitzender des ADFC. „Es gibt noch zu wenig Betriebe im Land, die sich so fürs Radfahren einsetzen.“

Redaktionelle Erwähnungen

Pressepiegel 2007/kw 42

Aus der Natur für den Menschen

Nr. 36: Mobil ohne Auto – jährliche Fahrrad-Sternfahrt – Seite 1

→ *Fahrradsternfahrten seit 2002 mit Aktionswochenenden und kleineren Fahrrad-Demos. Seit 2005 große Fahrradsternfahrten aus der Metropol-Region Richtung Hamburg Innenstadt. Ständig zunehmende Teilnehmerzahlen (2005: 10.000, 2006: 13.000, 2007: 14.000, 2008: wegen Regen nur 10.000, 2009: 18.000). Insgesamt über 60 Startpunkte.*

Gleichzeitig 2009 in Hamburg „Autofreier Sonntag“

Getragen wird die Fahrradsternfahrt von einem breiten Bündnis: ADFC Attac, Autofreie Siedlung Saarlandstr. Bürgervereine in Allermöhe, Sasel und Wilhelmsburg, Greenpeace, Hamburger Forum, Human Powered Vehicles, Klimaschutz-Siedlung Sodenkamp, Naturfreunde, Nordelbische Kirche, Ökomarkt, Robin Wood, Umwelthaus am Schüberg, VCD und weiteren Initiativen.

Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Förderung der Mobilität ohne Auto – insbesondere mit dem Fahrrad; Slogan 2009: Mehr Fahrräder weniger Autos Fit fürs Klima
- **Bisherige Ergebnisse:** Sehr hohe Aufmerksamkeit in der Öffentlichkeit, 2009 über 18.000 Teilnehmer, Ansätze für neue Verkehrspolitik des Senates seit 2008, Großflächige Sperrungen des Strassenraumes für den umweltfreundlichen Verkehr.
- **Finanzierung:** NUE, Eigenmittel, Spenden, Sponsoring
- **Zeitraum:** Jeden 3. Sonntag im Juni

Ausführliche Beschreibung:

→ In den 80er-Jahren wurden bereits Fahrrad-Sternfahrten organisiert von ADFC und Attac in Hamburg.

Zunächst mit großer Beteiligung, später schiefen sie aber wieder ein.

Die Bewegung „Mobil ohne Auto“ entstand 1981 in kirchlichen Kreisen in der Lutherstadt Wittenberg. Entstanden ist sie aus dem Gedanken des Fastens und Teilens von Arm und Reich. Kirchliche Kreise sind bis heute starke Triebfedern der Fahrrad-Sternfahrt.

1995 führte das Kirchtags-Plakat des Kirchentages Hamburg zum Widerspruch vieler umweltbewegter Teilnehmer, weil das Kirchentags-Plakat ein Autobahn-Hinweisschild darstellte.

Der Kirchentag in Bremen hat sich dagegen im letzten Jahr (2009) des Themas „Klima-freundliche Ausrichtung eines Groß-Ereignisses“ angenommen. Mit Verleih-Rädern und Fahrrad-Anreise zum Kirchtag.

1997 wurde der Begriff „Mobil ohne Auto“ aufgenommen und die Sternfahrten fanden seitdem immer am 3. Sonntag im Juni statt, dem Tag „Mobil ohne Auto“.

Bis 2005 bewegte sich die Teilnehmer-Zahl um etwa 500 – 1000 Teilnehmer.

Ab 2006 stieg die Teilnehmerzahl auf 10.000 bedingt durch die Unzufriedenheit der RadfahrerInnen mit der Fahrrad feindlichen Verkehrspolitik in Hamburg und Umgebung. Im ADFC-Klimatest belegte Hamburg damals den letzten Platz. Außerdem stießen weitere Initiativen dazu. Eine Abschluss-Kundgebung fand am Dammtor statt mit vielen Ständen von Umwelt-Vereinen und Fahrrad-Codierung.

Ab 2007 wurden auch verstärkt Politiker als Teilnehmer gesichtet. Hinzu kam auch der Ökomarkt am Dammtor, ausgerichtet um den Zusammenhang Ernährung und Klimaschutz deutlich zu machen. Das „Hamburger Forum“ verdeutlichte den Zusammenhang von Klimaschutz, Frieden und Wettrüsten.

2008 fuhr die Senatorin für Umwelt Anja Hajduk mit auf der Sternfahrt und diskutierte mit den Teilnehmern am Dammtor.

2009 legte der Senat der Stadt Hamburg einen der „Autofreien Sonntage“ ebenfalls auf den „Mobil ohne Auto“-Tag. Ein deutliches Zeichen dafür, welchen Stellenwert die Politiker dem Fahrrad-Verkehr und ÖPNV inzwischen beimessen. Fahrten im Hamburger Verkehrs Verbund (HVV) sind an diesem Tag kostenlos, um für den Umstieg vom Auto auf Bus und Bahn zu werben.

Vision:

Das Bündnis wünscht sich, dass die zentrale Kundgebung 2010 auf dem Rathausmarkt in Hamburg stattfindet. 2009 wurde dies nicht genehmigt. 2010 wollen wir uns auch dafür einsetzen, dass die Sternfahrt über die Elbbrücke der Autobahn A 1 sowie durch den Elbtunnel der A7 geführt wird. Damit wollen wir der Forderung nach weiteren Elbquerungen für Radfahrer Nachdruck verleihen. Bis heute sind beide Elbquerungen für Fahrräder gesperrt).

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Weil dieses Projekt wegweisend für viele Kommunen und Regionen sein kann. Als Folge dieser mächtigen Demonstration werden Radverkehrskonzepte entwickelt, Stadt und Umland Fahrrad freundlicher gestaltet und dem Radverkehr in Verbindung mit dem öffentlichen Nahverkehr eine immer wichtigere Rolle eingeräumt.

Das Aktions-Bündnis „Mobil ohne Auto“ hat es verstanden, die unterschiedlichsten Gruppen, Vereine und Initiativen einzubinden.

Dadurch war der große organisatorische Aufwand mit über 60 Startpunkten zu bewältigen.

Die neue Verkehrspolitik in Hamburg hat durch das



Nr. 36: Mobil ohne Auto – jährliche Fahrrad-Sternfahrt – Seite 2

Bündnis entscheidende Impulse erhalten, insbesondere in Bezug auf Klima freundliche Mobilität.

Der ganzheitliche Ansatz (nicht nur auf den Fahrrad-Verkehr bezogen) und der Aspekt: menschenfreundliche Gestaltung des öffentlichen Raumes wurden gerade durch die Vielfalt der teilnehmenden Initiativen zum weiteren Schwerpunkt.

Sämtliche Informationen finden Sie auf der Website unter: www.fahrradsternfahrt.info

Träger

➡ Mobil ohne Auto Nord e.V.

Info/Ansprechpartner

➡ Rolf Jungbluth
c.o. ADFC
Koppel 34
20099 Hamburg
040 / 525 47 64
Rolf.jungbluth@fahrradsternfahrt.info
www.fahrradsternfahrt.info



Nr. 37: Abwrackprämie für Fahrräder

➔ Im April 2009 hat Mannheim als erste Stadt eine Abwrackprämie für Fahrräder eingeführt. Bei Abgabe ihres Alt-Fahrrads erhielten Mannheimer 50 EUR, wenn sie den Kaufbeleg für ein neues Rad vorweisen konnten. Die Alträder wurden nicht verschrottet, sondern weiter verwertet. Über die Fahrrad-Abwrackprämie wurde bundesweit, z. T. sogar international in den Medien berichtet – die Übernahme des „Mannheimer Modells“ in vielen Städten diskutiert, u. a. in Frankfurt (ab Juli) und Wien (ab August) später ebenfalls erfolgreich umgesetzt.

Kurze Projektbeschreibung:

- ➔ **Ziel:** Öffentlichkeitsbildung für das CO2-neutrale Verkehrsmittel „Fahrrad“
- ➔ **Bisherige Ergebnisse:** –
- ➔ **Finanzierung:** Ca. 6000 EUR
- ➔ **Zeitraum:** 2.5. – 9.5.2009

Ausführliche Beschreibung:

➔ Als Teil ihres Klimaschutzkonzepts hat die Stadt Mannheim im April 2009 eine Abwrackprämie für Fahrräder eingeführt. Die Einführung der Fahrrad-Abwrackprämie war eingebettet in ein Bündel öffentlichkeitsbildender Maßnahmen zur Stärkung des Radverkehrs, u. a. einer Plakataktion und einem lokalen Arbeitgeber-Wettbewerb zur Teilnahme an der Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“.

Um die Kauf-Anreize für verkehrssichere City-Räder zu erhöhen und Bürgerinnen und Bürger zum Radfahren zu animieren, führte die Stadtverwaltung gemeinsam mit der Biotopia Fahrradstation ab Mai die Fahrrad-Prämie ein. Stadt und Biotopia bezuschussten dabei den Neukauf eines bei einem Mannheimer Radhändler gekauften City-Bikes mit 50 EUR, wenn gleichzeitig das Altrad bei der Biotopia Fahrradstation abgegeben wird. Die Alträder wurden im Gegensatz zur Auto-Abwrackprämie nicht ver-

schrottet, sondern so weit möglich wieder von der lokalen Beschäftigungsinitiative Biotopia aufgemöbelt und als günstige Gebrauchträder angeboten. Insgesamt 87 Räder wurden am ersten Gültigkeitstag (Samstag, den 2. Mai) vor dem Fahrradparkhaus der Biotopia am Hauptbahnhof abgegeben. Bis zum Ende der Woche summierte sich die Anzahl der abgegebenen Fahrräder auf 120, obwohl die Prämie eigentlich nur für die ersten 100 Fahrräder begrenzt war. In ganz Deutschland und darüber hinaus ist die Prämie auf Resonanz gestoßen. Nicht nur die überregionale Presse, Radio und Fernsehen berichteten von der Mannheimer Idee. In unzähligen Kommunalparlamenten von Hamburg bis Regensburg und Mönchengladbach bis Teltow wurde über eine Einführung der Prämie nach dem „Mannheimer Modell“ diskutiert. Auch wenn eine Einführung meist abgelehnt wurde, hat die „Abwrackprämie“ eine nachhaltige Diskussion über sinnvolle Strategien zur Förderung des Radverkehrs anregen können. Auch in Mannheim sorgte die Prämie für neue Impulse und bescherte dem Radverkehr eine bis dahin neue qualitative Beachtung in Öffentlichkeit und Politik. Eine Wiederauflage der Fahrradprämie im Mai 2010 mit gleichen Bedingungen ist fest anvisiert.

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

- Beispiellose Aktion mit hoher Symbolkraft für das Verkehrsmittel Fahrrad
- Best-Practice mit großer öffentlicher und medialer Wahrnehmung (und kleinem Etat)
- hohe Übertragbarkeit des Projekts. In unzähligen

Kommunalparlamenten haben Diskussionen über eine Einführung des „Mannheimer Modells“ stattgefunden. Auch wenn eine Einführung meist abgelehnt wurde, hat die „Abwrackprämie“ eine nachhaltige Diskussion über sinnvolle Strategien zur Förderung des Radverkehrs anregen können.

Träger

- ➔ Stadt Mannheim in Kooperation mit BIOTOPIA Ausbildungsförderung gGmbH (Fahrradstation)

Info/Ansprechpartner

- ➔ Peter Roßteutscher
Technisches Rathaus
Collini-Str. 1
68165 Mannheim
0621 / 293 5502
Peter.rossteutscher@mannheim.de
www.rad-im-quadrat.de



Nr. 38: 4. Ostallgäuer-Radltour

→ Die Ostallgäuer Radltour ist ein Aktionstag für die gesamte Region Ostallgäu. Die Besucher lernen unser umfangreiches Radwegenetz kennen und können mit Gleichgesinnten die Region erradeln. Spezielle Tour-Guides von ADFC und Radvereinen und technisches Personal wie Polizei, THW und Rettungsdienste begleiten und sichern die Tour, um den Teilnehmern ein sorgloses Radl-Erlebnis zu ermöglichen. Die Teilnahme ist kostenfrei; alle Teilnehmer erhalten ein spezielles Tour-Shirt, das meist gleich übergezogen wird und das Gemeinschaftsgefühl weckt. Die Tour endet mit einer Zielparty an einem besonderen Ort in der Region und wird von leistungsstarken Partnern (AOK Ostallgäu, Aktienbrauerei und weitere Firmen) unterstützt.

Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Der Landkreis Ostallgäu mit seinem touristischen Highlight Schloss Neuschwanstein verfügt über ein flächendeckendes, einheitlich beschildertes Rad-Routennetz. Wir haben also „die“ Freizeitregion für die Bürgerinnen und Bürger direkt vor der Haustüre – ein jährlicher Aktionstag, die „Ostallgäuer Radltour“ macht sie richtig erlebbar.
- **Bisherige Ergebnisse:** Die Tour fand seit 2007 jährlich im Frühjahr statt und wir konnten bei der ersten Radltour aus dem Stand 2.500 Besucher zählen. In 2008 waren über 3.000 Familien und Genussradler am Start; in diesem Jahr nun radelten und feierten über 4.200 Besucher die Tour – in diesem Jahr mit der Zielparty auf der fast fertiggestellten Autobahn A 7.
- **Finanzierung:** Landkreis: 10.000 € Aktienbrauerei: Sachleistungen
- **Zeitraum:** Ein Sonntag Ende Mai oder Anfang Juni

Ausführliche Beschreibung:

→ Anfangs war die Ostallgäuer Radltour als Event geplant, dass den Einheimischen und Touristen die führende Radregion Ostallgäu näher bringen sollte. Doch die Resonanz an Besucherzahlen und teilnehmenden Radlern hat den Verantwortlichen den Ausschlag dafür gegeben, die Tour in den nächsten Jahren als Highlight des Jahres weiterzuführen. Die Tour ist so konzipiert, dass jeder entsprechend seiner Kondition und Erfahrung daran teilnehmen und entweder die gesamte Strecke oder nur auf Teilstrecken zur Truppe hinzustoßen kann. Je nach Sportlichkeit des Teilnehmers, kann er/sie eine Radlgruppe auswählen, die von erfahrenen Guides begleitet wird. Es wird ein bestimmtes Ziel aller Radlgruppen festgelegt, wo dann anschließend gefeiert wird und die Radler verschnauften und ihre Erlebnisse und Erfahrungen austauschen können.

An alle Teilnehmer werden vor der Tour kostenlos extra angefertigte Shirts verteilt, die sie als Teilnehmer erkennbar machen. Unter allen registrierten Teilnehmern werden tolle Preise verlost. Unter anderem für die teilnehmerstärkste Gruppe und den ältesten Teilnehmer. Die Gewinner werden nach der Tour im Internet bekannt gegeben.

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Einerseits werden die einheimischen Bürgerinnen und Bürger für ihren Landkreis als führende Radregion begeistert. Andererseits erleben die Gäste der Region die tolle Infrastruktur an über 2.500 Kilometer

beschilderten Radwegen. Außerdem ist dieses Projekt auch sehr gut für Familien geeignet, fördert die Teamfähigkeit und die sportliche Aktivität von jungen und jung gebliebenen.

Die anschließende Party führt verschiedene Generationen zusammen und stärkt die Gemeinschaft. Ein „Wir Gefühl“ entsteht, das die Teilnehmer über das ganze Jahr als beste „Botschafter“ authentisch hinaustragen und damit die Region stärken. Neben den Besuchern, können sich auch geeignete Firmen (Radhändler, Outdoor-Hersteller, Gesundheitsprävention, Fitness etc.) präsentieren. Die Tour wird von vielen Akteuren aus der Region getragen, gestärkt und belebt und hat sich zu „dem“ Radelereignis für alle im Allgäu innerhalb von nur drei Jahren etabliert. In 2010 startet natürlich die 4. Ostallgäuer Radltour – die gastgebende Gemeinde Günzach ist schon seit Wochen in der Planung des Start-/Zielfestes – ein ehrenamtliches Bürgerengagement auf höchstem Niveau mit großer Dynamik!

Träger

- Landkreis Ostallgäu in Kooperation mit der Aktienbrauerei Kaufbeuren

Info/Ansprechpartner

- Frau Michaela Waldmann
Schwabenstraße 11
87616 Marktoberdorf
08342 / 911-461
michaela.waldmann@lra-oal.bayern.de



Nr. 39: RADTour'0X – Das Sattelfest – Seite 1

→ Seit 2007 veranstaltet die Fahrradinitiative Braunschweig im Sommer einen Fahrradsonntag in Braunschweig und seiner näheren Umgebung. Ziel der Veranstaltung ist die Schaffung eines niederschweligen Angebots zur Förderung des Radverkehrs. Auf ausgeschilderten Rundkursen mit jährlich wechselnden Streckenverläufen werden an Aktionspunkten kostenlos Stempelkarten ausgegeben. Die Teilnehmer können durch Angabe einer Schätzung der „Gesamtkm“ mit Abgabe der Stempelkarte an einer Verlosung teilnehmen.

Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Motivation zum Fahrradfahren auf ausgeschilderten Rundkurs mit Aktions-/ Stempelpunkten
- **Bisherige Ergebnisse:** Drei Veranstaltungen mit steigender Teilnehmerzahl
- **Finanzierung:** Händler, Fahrradverbände und Zuschuss der Stadt Braunschweig
- **Zeitraum:** Einzelveranstaltungen einmal jährlich seit 2007, zuletzt 16.8.2009

Ausführliche Beschreibung:

→ Die in 2003 gegründete „Fahrradinitiative Braunschweig“ ist ein Zusammenschluss von Mitgliedern aus Wirtschaft und Verbänden, die dem Fahrrad auf vielfältige Weise verbunden sind. Die Fahrradinitiative bringt Interessenvertreter zusammen, die bislang nicht oder nur vereinzelt gemeinsam „pro Fahrrad“ aktiv geworden sind. Im Vordergrund stehen Qualität und Sicherheit beim Radfahren.

Die erste gemeinsame Aktion der Fahrradinitiative war die nun seit 2003 organisierte Fahrradmesse RAD'0X im Frühjahr. Seit Herbst 2004 gibt es die Herbstaktion „Sei Helle“ mit dem Schwerpunkt Sicherheit/ Beleuchtung. Die für den Wettbewerb „best for bike – der deutsche

RADTour'09
Das Sattel-Fest
Sonntag, 16. August 2009

Ausgeschilderte Radrouten
Testen Sie neue Modelle
Informationen rund ums Fahrrad
Kinderprogramm
jede Menge Spaß und Aktionen

10.00 – 18.00 Uhr
www.fahrradinitiative.de



Fahrradpreis 2010“ eingereichte Aktion „RADTour'0X – Das Sattelfest“ wird seit 2007 durchgeführt.

Seit 2007 veranstaltet die Fahrradinitiative Braunschweig im Sommer einen Fahrradsonntag in Braunschweig und seiner näheren Umgebung. Ziel der Veranstaltung ist die Schaffung eines niederschweligen Angebots zur Förderung des Radverkehrs. Auf ausgeschilderten Rundkursen (Längen zwischen 15 – 40 km) mit jährlich wechselnden Streckenverläufen werden an Aktionspunkten kostenlos Stempelkarten ausgegeben. Die Stempelkarten enthalten neben einer Karte zum Streckenverlauf weitere Informationen zu den Aktionspunkten. Die Teilnehmer können durch Angabe einer Schätzung der „Gesamtkm“ mit Abgabe der Stempelkarte an einer Verlosung teilnehmen. An den Aktionspunkten gibt es neben Informationen und Aktionen rund ums Radfahren auch Angebote von Kooperationspartnern. Das können z.B. Feuerlöschaktionen, Draisinenfahrten, Torwandschießen, „Fossilienklopfen“ oder eine Malaktion sein. Die meisten Aktionspunkte bieten auch Verpflegungsmöglichkeiten und sanitäre Anlagen.

Die letzte Veranstaltung am 16. August 2009 war bislang die erfolgreichste mit knapp 1000 Teilnehmern. Es wurden 858 Stempelkarten abgegeben, aus denen sich eine erradelte Strecke von insgesamt 24.553 km ergab.

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ 1) Innovatives Konzept zur Gestaltung eines „Fahrradsonntags“. Die Zusammenarbeit von Fahrradverbänden (ADFC, braunschweiger forum e.V., Verkehrswacht) mit Fahrradhändlern, Ausstattern, wechselnden Kooperationspartnern und Einbeziehung öffentlicher Unterstützung (Stadt Braunschweig) ist in dieser Form ungewöhnlich aber effektiv. Die Kooperationspartner haben sowohl institutionellen (Sportvereine, Feuerwehr, Umweltverbände,...) als auch kommerziellen Charakter

Nr. 39: RADTour'0X – Das Sattelfest – Seite 2

(Gastwirtschaft, Apotheke,...). Durch diese Vorgehensweise werden immer neue Gesellschaftsgruppen mit dem Thema Fahrradfahren in positiver Form konfrontiert. Diese Gruppen werden so als Multiplikatoren für die Ziele des Gesamtprojekts (Förderung Radverkehr) gewonnen.

2) Das Angebot ist für die Teilnehmer kostenfrei und ohne Anmeldung und damit niedrigschwellig. Das Gemeinschaftserlebnis und der „Fun-Charakter“ der Aktion bewirkt eine verbesserte positive Einstellung zum Fahrradfahren seitens der Teilnehmer. Dabei wird der ausgeschilderte Rundkurs auch von „Nicht-Stemplern“ genutzt, hat also positive Seiteneffekte. Wir haben durchweg positive Rückmeldungen durch die Teilnehmer.

3) Der hohe Anteil an ehrenamtlicher Arbeit ist hervorzuheben. Keine professionelle und damit kostenintensive Organisation, trotz geringem Gesamtbudget aber trotzdem erfolgreich. Die Würdigung ehrenamtlichen Engagements durch eine Auszeichnung würde die Begeisterung/Motivation für das Projekt weiter hoch halten.

Träger

→ Fahrradinitiative Braunschweig

Info/Ansprechpartner

→ Dr. Ommo Ommen für das braunschweiger forum e.V.
AG Radverkehr
Privat: Am Löbner 118, 38165 Lehre
Verein: Spitzwegstraße 33, 38106 Braunschweig
05308 / 694793 (p)
info@fahrradinitiative.de
www.fahrradinitiative.de



Nr. 40: „Schon gecheckt“ - Leuchtendes Vorbild – Seite 1

➔ Die Fahrradaktion „Schon-gecheckt“ bietet neben der Überprüfung von Fahrrädern ein breit angelegtes Informationsangebot zum sicheren Fahren im Straßenverkehr. Dazu gehören neben dem Internetauftritt www.schon-gecheckt.de verschiedene Infomaterialien; mit einem Flyer zu den wichtigsten Tipps zum sicheren Radfahren (Ausstattung des verkehrssicheren Rades, die wichtigsten Regeln für Radfahrer im Straßenverkehr und Informationen zum Thema Helm). Besonders wichtig ist uns jedoch der persönliche Kontakt, auch durch die Beteiligung des Fachhandels.

Kurze Projektbeschreibung:

- ➔ **Ziel:** Reduzierung der Radfahrunfälle, Förderung der Radnutzung
- ➔ **Bisherige Ergebnisse:** –
- ➔ **Finanzierung:** Der Film wird von der Behörde für Inneres, der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt und der Unfallkasse Nord (Hamburg – Schleswig-Holstein) finanziert. Kosten ca. 30.000 €.
- ➔ **Zeitraum:** Oktober | November 2009

Ausführliche Beschreibung:

➔ Hamburg hat sich zum Ziel gesetzt, das Radfahren in der Stadt attraktiver zu machen und den Anteil des Radverkehrs zu steigern. Viele Gründe sprechen dafür, öfter mal auf das Rad umzusteigen. Damit das Rad künftig eine noch größere Rolle spielen kann, gibt es noch viel zu tun. Nicht nur beim Bau und der Pflege von Radverkehrsanlagen, sondern auch beim Verständnis und Verhalten der Verkehrsteilnehmer. Mangelnde Rücksicht von Autofahrern genauso wie das Fehlverhalten von Radfahrern und der häufig schlechte Zustand ihrer Räder

DÄMMERT'S?

Schon gecheckt ...

Aktion zur Fahrradsicherheit
vom 5. Oktober bis 6. November 2009
www.schon-gecheckt.de

Hamburg

best for bike
Die fahrradfreundlichste Entscheidung des Jahres 2010

sind leider oft Ursache von Unfällen. Im letzten Jahr verunglückten allein rund 2.500 Radfahrer im Hamburger Straßenverkehr, neun davon starben. Da wir nicht bereit sind, dies als Normalität hinzunehmen, werben wir gemeinsam dafür, das Radfahren sicherer zu machen und die Unfallzahlen zu senken. Daher startete am 5. Oktober die Fahrradsicherheitsaktion „Schon gecheckt“ zum sechsten Mal und steht in diesem Jahr unter dem Titel „Dämmert’s?“.

Besonders in den dunklen Wintermonaten ist eine funktionstüchtige Lichtanlage am Fahrrad das A und O. Auch für Radfahrer gilt daher „Sehen und gesehen werden“. Zu Beginn der dunklen Jahreszeit steht deshalb das Thema Beleuchtung im Mittelpunkt der Aktion. Radfahrer, die bei schlechten Sichtverhältnissen mit mangelhafter Beleuchtung unterwegs sind, werden von Kraftfahrern zu spät wahrgenommen. Eine korrekte Fahrradbeleuchtung ist deshalb lebenswichtig.

Neue Wege sind manchmal auch bei der Verkehrssicherheitsarbeit gefragt. Zum Start der Aktion veröffentlichten wir unseren neuen Film „Leuchtendes Vorbild“, das anders ist als die üblichen Sicherheitsappelle. Das Video kann seit dem 5. Oktober auf unserer Internetseite www.schon-gecheckt.de und auf YouTube angesehen werden. Im November wird eine verkürzte Fassung in allen Hamburger Kinos zu sehen sein.

Alle, die ihr Fahrrad überprüfen lassen, können an einer Verlosung teilnehmen, bei der es Fahrradzubehör (reflektierende Speichenclips) und drei Fahrräder (Fa. Bergamont) zu gewinnen gibt. Mitmachen kann jeder, der nach dem Fahrradcheck einen Coupon ausfüllt und abgibt.

Nr. 40: „Schon gecheckt“ Leuchtendes Vorbild – Seite 2

ABFAHREN UND MITMACHEN

FAHRRAD-CHECKLISTE

Wir haben dein / ihr Fahrrad kontrolliert und folgende Mängel festgestellt:

REFLEKTOREN

- ☐ Speichenreflektor defekt oder fehlt
- ☐ Fadenreflektor defekt oder fehlt
- ☐ Rückreflektor defekt oder fehlt
- ☐ Pedalreflektor defekt oder fehlt

LICHT

- ☐ Dynamo fehlt oder ist schlecht eingestellt
- ☐ Vorderlicht geht nicht oder fehlt
- ☐ Rücklicht geht nicht oder fehlt
- ☐ Lampenglas unsauber oder kaputt
- ☐ Kabel defekt oder schlecht verlegt

AUSSTATTUNG

- ☐ Klingel fehlt
- ☐ Gepäckträger instabil
- ☐ Schutzbleche locker

FAHRGESTELL

- ☐ Steuerkopf zu fest oder zu lose
- ☐ Schrauben locker
- ☐ Rahmen verrostet / weist Risse auf
- ☐ Pedale abgenutzt
- ☐ Lenkerstütze mangelhaft festgezogen

SONSTIGES

- ☐

BREMSEN

- ☐ Bremsen greifen nicht, zu spät oder zu früh
- ☐ Bremszug gerissen
- ☐ Bremsklötze schlecht eingestellt
- ☐ Bremsklötze abgenutzt
- ☐ Bremshebel schlecht erreichbar
- ☐ Bremshebel locker

RÄDER UND REIFEN

- ☐ Abgefahrne Reifen
- ☐ Risse / Flecken an der Seite
- ☐ Zu wenig Luft im Reifen
- ☐ Speichen fehlen
- ☐ Eine „Acht“ im Laufrad
- ☐ Felgen „durchgebrems“ oder beschädigt

ANTRIEB

- ☐ Tretlager / Kette abgenutzt
- ☐ Schaltung falsch eingestellt

DEIN / IHR RAD IST

- ☐ O.k., keine Mängel erkennbar
- ☐ Reparaturbedürftig
- ☐ Nicht verkehrstauglich

ABFAHREN UND MITMACHEN - ICH MACH MIT:

Das Fahrradmagazin „Schon gecheckt“ ist ein Projekt von Bfi-A Hamburg, gefördert durch das
Land Hamburg - www.bfi-a.de

Name, Vorname _____

Stelle _____

R.Z. Wohnort _____

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

Der Film „Leuchtendes Vorbild“ motiviert Radfahrer auf eine sehr humorvolle Art, über die Beleuchtung an ihrem Fahrrad nachzudenken und diese dann

auch während der Fahrt in der dunklen Jahreszeit einzuschalten. Durch seine Art unterscheidet er sich daher deutlich von den üblichen Appellen zum Thema Verkehrssicherheit.

Durch die Ausstrahlung des Films in den 72 Hamburger Kinos werden in einem Monat ca. 350.000 Menschen erreicht bzw. angesprochen. Das Thema Beleuchtung wird durch Einstellung des Videos auf der Internetseite des Projektpartners des Allgemeinen Deutschen Fahrrad Clubs (ADFC) - Landesverband Hamburg - zusätzlich öffentlichkeitswirksam beworben. Über einen Link auf der Internetseite www.schon-gecheckt.de gelangt man auf die entsprechende Seite des ADFC Hamburg.

Radfahrer werden durch den Film angeregt, nicht nur über die Beleuchtung an ihrem Fahrrad nachzudenken, sondern über ihr Verhalten und das der übrigen Verkehrsteilnehmer, um das Fahrradfahren somit sicherer und attraktiver zu machen.

Träger

→ Forum Verkehrssicherheit Hamburg

Info/Ansprechpartner

→ Thomas Adrian
Johanniswall 4
20095 Hamburg
040 / 428 39 - 26 58
Thomas.Adrian@Bfi-A.Hamburg.de
www.schon-gecheckt.de



Nr. 41: Aufmöbeln statt Abwracken

➔ Am Aktionstag „Mobil ohne Auto“ haben wir die Aktion „Aufmöbeln statt Abwracken“ mit sensationellem Erfolg durchgeführt. An einem Samstag im Juni 2009 haben wir mitten in der City von morgens bis abends am Aktionsstand weit über einhundert Räder auf Herz und Nieren geprüft und bei Vorliegen von sicherheitsrelevanten Mängeln einen Reparaturgutschein für den Karlsruher Radfachhandel ausgegeben. So wurden an diesem Tag 100 Reparaturgutscheine im Gesamtwert von 5.000 € ausgegeben.

Kurze Projektbeschreibung:

- ➔ **Ziel:** Erhöhung der Verkehrssicherheit
- ➔ **Bisherige Ergebnisse:** 1. Aktion 2009
- ➔ **Finanzierung:** eigenfinanziert
- ➔ **Zeitraum:** ab 2009

Ausführliche Beschreibung:

➔ Die KFZ-Abwrackprämie war in aller Munde. Auch Fahrradhändler haben sich darauf eingelassen, Kunden damit zu bewerben, ihr altes Rad gegen eine Prämie von 50,- € „abzuwracken“ und ein neues zu erwerben. Ausgehend davon, dass ein Rad selten irreparabel ist, sondern meist nur schlecht gewartet wurde und dem im letzten Sommer allgemein herrschenden Abwrack - Boom entgegen zu wirken, haben wir kurzfristig diese Aktion im Rahmen von „Mobil ohne Auto“ ins Leben gerufen. Wir waren der Meinung, dass Abwracken nicht nachhaltig sein kann und wurden durch die Aktion hierin auch bestärkt.

Bereits vor Beginn der Prüffaktion haben sich frühmorgens schon Dutzende von Radlern in der Innenstadt eingefunden und ihre Räder durch unsere Mechaniker prüfen lassen. Wir haben an diesem Tag etwa 120 Räder geprüft, wovon 100 auch schwere sicherheitsrelevante Mängel aufwiesen. Die Bürgerinnen und Bürger

bekamen daraufhin einen Gutschein im Wert von 50 €, den sie im Radfachhandel einlösen konnten. Da nur 100 Gutscheine vorhanden waren, mussten leider viele Wartende aufs nächste Jahr vertröstet werden. Die Resonanz war enorm positiv ebenso auch der Rücklauf an Gutscheinen. Die meisten gängigen Mängel liegen genau in den Punkten, wie sie auch bei unserer anderen Radaktion „Fahrrad-Fehler-Fuchs“ auftauchen. Mangelhafte Beleuchtung, überalterte Bereifung, defekte Bremsen und falsch eingestellte Lager sowie mangelnde Pflege im allgemeinen sind uns Ansporn, auch in Zukunft mit solchen Aktionen aktiv die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

➔ Die Stadt Karlsruhe versucht, immer wieder mit neuen und innovativen Projekten den Radverkehr in Karlsruhe sicherer zu machen. Es sollen immer neue Aktionen den Anreiz bieten, das eigene Verhalten zu ändern und somit zu nachhaltiger Entwicklung beizutragen.

Wir versuchen mit immer wieder neuen Projekten die individuelle Mobilität per Rad zu fördern und haben für 2010 bereits wieder neue kreative Ideen mit Schwerpunkt Radverkehrsförderung.

Träger

➔ Stadt Karlsruhe, Umwelt- und Arbeitsschutz

Info/Ansprechpartner

➔ Rainer Kastner
Markgrafenstr. 14

76124 Karlsruhe
0721 / 133-3113
Rainer.Kastner@ua.karlsruhe.de
www.karlsruhe.de/rathaus/buergerdienste/
umwelt/umweltaktionen/moa2009



Nr. 42: RADschlag – Infos rund ums Rad für Schulen, Kindergärten und Vereine – Seite 1

➔ *RADschlag möchte Lehrer, Erzieher, Familien sowie Übungsleiter aus Vereinen dabei unterstützen, Kinder und Jugendliche aufs Rad zu bringen und bietet Rat und Hilfe zu allen Aspekten des Radfahrens über ein Portal, über die telefonische Hotline und per E-Mail. Die integrierte Datenbank hält über 500 zielgruppenrelevante Informationen, Materialien und Aktivitäten bereit. Damit wurde ein einmaliger Wissenspool rund ums Rad und die Fahrradförderung bei Kindern und Jugendlichen geschaffen. Über das Forum des Portals, den Newsletter sowie Workshops vernetzt RADschlag die verschiedenen Akteure und trägt dazu bei, dass das Rad nicht immer neu erfunden wird, und dass Erfahrungen und Know-how Verbreitung finden.*

Kurze Projektbeschreibung:

- ➔ **Ziel:** Das Projekt „RADschlag“ möchte mehr Kinder und Jugendliche aufs Rad bringen. Um dies zu erreichen, unterstützt und berät RADschlag die Multiplikatoren der Fahrradförderung – Erzieher, Lehrer, Familien sowie Übungsleiter in Vereinen.
- ➔ **Bisherige Ergebnisse:** Am 19.10.2009 ist das RADschlag-Portal www.radschlag-info.de gestartet und das RADschlag-Team berät über die Hotline 030 – 55 57 63 86 in Fragen rund ums Rad. Seit dem Start hat das Portal knapp 69.000 Zugriffe von über 4.300 Besuchern (Stand 27.11.2009) zu verzeichnen.
- ➔ **Finanzierung:** Das Projekt wird zu 80% vom BMVBS im Rahmen des nationalen Radverkehrsplanes und zu 20% durch die Eigenmittel des VCD e.V. und seiner Partner finanziert.
- ➔ **Zeitraum:** 08/2009 – 07/2011

Ausführliche Beschreibung:

- ➔ Neben dem Elternhaus sind Kindergarten, Schu-

le sowie Vereine die zentralen Lernorte für Kinder und Jugendliche auch in Bezug auf das Themenfeld Mobilität: Ob Radfahren erlernt, im Alltag erlebt wird, welchen Stellenwert es in der Alltagsmobilität einnimmt und in welcher Quantität und Qualität Kinder und Jugendliche in Bezug auf verkehrssicheres Radfahren geschult werden, wird außer von der Familie auch von den außerschulischen Lernorten beeinflusst.

Hier gibt es eine Reihe von Hemmnissen, die der Fahrradförderung bislang in der Realität im Wege stehen. Für den Schulbereich gilt beispielsweise, dass Lehrerinnen und Lehrer zum Teil nicht über das bestehende Angebot informiert sind oder häufig an ihre fachlichen Grenzen stoßen, wenn es um die Verankerung des Themas im Unterricht geht oder Diskussionen um Radwege auf dem Schulweg, zur Fahrradinfrastruktur an Schulen oder Fragen zur Verkehrssicherheit aufkommen. Im Kindergarten kommt hinzu, dass das Thema Mobilität größtenteils absolutes Neuland ist. Das Zusammenführen und qualitative Bewerten der verschiedenen Informationsquellen ist selbst für Experten arbeitsaufwändig und für „Einsteiger“ in das Thema, sowohl was das Know-how als auch was die Zeit betrifft, kaum durchführbar. Im Ergebnis wird die



Radfahren macht schlau!

Tipps, Ideen und Anregungen für alle, die Kinder fit fürs Radfahren machen wollen.
Telefonische Beratung: (030) 55 57 63 86,
Mo bis Fr: 14 bis 17 Uhr

www.radschlag-info.de

Materie oft als zu komplex wahrgenommen, ein vertiefter Einstieg in das Thema „Radfahren“ findet somit nicht statt.

Hier setzt das Projekt RADschlag an und schafft über das Portal www.radschlag-info.de unkomplizierte, kommunikativ und inhaltlich auf die Zielgruppen angepasste, einfach abrufbare Angebote, die den Akteuren der Fahrradförderung die Beschäftigung mit dem Thema erleichtern. Es führt vorhandenes Know-how und Material zusammen und stellt es den Akteuren zur Verfügung. Sie haben darüber hinaus die Möglichkeit, sich über das Forum des Portals, den Newsletter sowie über Workshops zu vernetzen und so ihr Wissen auszutauschen. Eine individuelle Beratung können Interessierte über die Hotline erhalten.

Die im Portal integrierte Datenbank hält über 500 nationale und internationale, zielgruppenrelevante Informationen, Materialien und Aktivitäten bereit. Die Rubrik Recht A–Z berät in Rechtsfragen rund um das Thema Radfahren.

Damit hat RADschlag einen einmaligen Wissenspool rund ums Rad und die Fahrradförderung bei Kindern und Jugendlichen geschaffen, auf den (Fahrrad)Interessierte zurückgreifen können.



Weitere Projektbausteine

In der konzeptionellen Phase des Projektes wurden Experten über qualitative Interviews und Workshops eingebunden, um eine zielgruppengerechte Struktur und inhaltliche Ausrichtung des Portals zu erreichen.

Die zentralen Fahrradförderungsmaßnahmen werden zudem im Rahmen des RADschlag-Pilotversuches in zehn Pilot-einrichtungen im Köln/ Bonner-Raum sowie in Berlin erprobt. Das diesbezügliche RADschlag-Angebot soll durch diese Erfahrungen optimiert werden. Darauf aufbauend soll eine RADschlag-Mappe (Arbeitstitel) erarbeitet werden, in der die zentralen, praxisgetesteten Fahrradförderungsmaßnahmen nutzerfreundlich aufgearbeitet und bundesweit Kitas, Schulen und Vereinen zur Verfügung gestellt werden sollen. Ferner soll der Pilotversuch dazu dienen, Fortbildungsmodul für Pädagogen zu erproben, um diese als Fortbildungsangebote auch außerhalb der Piloteinrichtungen anzubieten.

Öffentlichkeitsarbeit

Zur Bewerbung des Portals wurden verschiedene Werbematerialien – Werbeflyer, Plakat, Banner, Anzeigen (s. Anhang) – erarbeitet. Mit Hilfe dieser Werbematerialien wird das Portal und seine Hotline derzeit über die verschiedensten Kanäle intensiv beworben. Das Bewerbungskonzept umfasst u.a. Direktmailings an Schulen und über das aufgebaute Netzwerk von Akteuren der Fahrradförderung, Verlinkung im Internet, Artikel in Kommunikationsmedien des VCD und seiner Partner, Pressearbeit, Präsenz auf Messen sowie Vorträge auf Messen, Kongressen sowie in Schulen und Kitas.

The screenshot shows the RADschlag website layout. It includes a header with the logo and navigation links. The main content area is divided into several sections: 'RADschlag...' with a list of features, 'Das Fahrrad - gesellschaftliche Funktion im Alltag' with a list of topics, 'RADschlag für Kindergärten, Schulen und Vereine' with a list of topics, and 'Bilder' with a gallery of photos. There are also several small images of children and adults riding bicycles.

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

➔ Auch die kürzlich veröffentlichte Untersuchung des Gesamtverbandes der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. „Psychomotorische Defizite von Kindern im Grundschulalter und ihre Auswirkungen auf die Radfahrausbildung“ hat gezeigt, dass deutsche Grundschulkinder immer schlechter Radfahren. Aus diesem Nichtkönnen erwächst mit der Zeit ein Desinteresse am Fahrrad, so dass der derzeitige Trend zu einer verstärkten Fahrradnutzung im Alltag in Zukunft durch die jetzt heranwachsenden Kinder konterkariert werden dürfte.

Den damit verbundenen negativen Folgen für die Verkehrssicherheit, die Gesundheit und die Umwelt muss

aktiv entgegengewirkt werden. RADschlag möchte dazu einen Beitrag leisten, indem es die Akteure in ihrem Engagement unterstützt, die das Mobilitätsverhalten der Kinder und Jugendlichen, das Erlernen des Radfahrens und die Entwicklung eines positiven Images des Fahrrades in dieser Zielgruppe mit beeinflussen. RADschlag baut Berührungspunkte mit dem Thema Fahrrad ab, gibt konkrete Hilfestellung, reduziert die Informationsflut und damit den Zeitbedarf für die Vorbereitung in Schulen und Kindergärten und leistet so einen Beitrag zu mehr Fahrradförderung in Schulen, Kindergärten und Vereinen.

Träger

➔ Verkehrsclub Deutschland (VCD) e.V.
Projektpartner:
ACE Autoclub Europa,
Institut für Natursport und Ökologie der Deutschen Sporthochschule Köln

Info/Ansprechpartner

➔ Michaela Mohrhardt
Initiative RADschlag
Niebuhrstr. 16 b
53113 Bonn
0228 / 9 85 85 -16
michaela.mohrhardt@vcd.org
www.radschlag-info.de



Nr. 43: Konzeption und Durchführung des Mobilitätsprojektes zur Förderung des Radverkehrs an Grundschulen – Seite 1

➔ Seit einigen Jahren werden die langfristigen Effekte von Elternhol- und -bringdiensten deutlich: Hol- und Bringdienste verursachen einen erheblichen Teil der morgendlichen und mittäglichen Verkehrsbelastung im Umfeld der Schulen. Sie belasten die Umwelt und gefährden die Kinder, die zu Fuß, mit dem Fahrrad oder dem Roller zur Schule kommen. Um dem Kreislauf des „ich-schütze mein-Kind-indem-ich-es-mit-dem-Auto-zur-Schule-bringe-Effekt“ entgegen zu wirken, führte die Stadt Aachen schon seit 2008 das Projekt zur Förderung des Radverkehrs an Grundschulen durch. In Zusammenarbeit mit einem externen Planungsbüro wurde das nachfolgend stichpunktartig beschriebene Mobilitätskonzept erarbeitet:

a. Über zwei Schulhalbjahre hinweg werden die Schüler der zweiten bis vierten Schuljahre angesprochen sich mit dem Fahrrad als Verkehrsmittel auseinander zu setzen, d.h. entgegen der üblicherweise im Rahmen der Fahrradprüfung angesprochenen vierten Schuljahre sollen hier die zweiten und dritten Klassen in das Projekt einbezogen werden. Durch die Kontinuität des Prozesses wird versucht, die nachhaltige Wirkung des Projektes zu verbessern.

b. Auch Eltern, die maßgeblich für Fahrdienste in Anspruch genommen werden und den Hol- und Bring-verkehr an Schulen verursachen, werden in das Projekt eingebunden.

c. Mit der Polizei werden Eltern als Multiplikatoren ausgebildet. Diese helfen der Polizei bei den praktischen Übungen der Schulkinder im Schonraum.

d. Während des vorbereitenden Unterrichts wird mit den Kindern ein Kinderstadtplan erarbeitet, der im Vergleich zu einem Schulwegplan auch wesentliche Freizeitziele der Kinder mit einbezieht. Die Kinder lernen sich zu orientieren und den grundsätzlichen Umgang mit dem Instrument (Kinder-)Stadtplan. Sie lernen, verkehrssichere Routen auch für Wegebeziehungen ihrer Freizeit zu erarbeiten.

e. Neben vorbereitenden und begleitenden Unterrichtseinheiten, sowie praktischen Fahrtrainings in und außerhalb des Schonraumes wird ein 3-Wochenprojekt angeboten, um über drei Wochen grüne Meilen zu sammeln. Das 3-Wochenprojekt bezieht neben dem Fahrrad alle umweltfreundlichen Verkehrsmittel gleichermaßen mit ein. Wegen der Aufhebung der Schulgrenzen sind die Einzugsbereiche der Grundschulen oft sehr groß, so dass die Kinder häufig nur mit dem Auto zur Schule gebracht werden können. Daher wird auch bei dem 3-Wochen-Projekt eine Kombination des Autos mit anderen Verkehrsmitteln gefördert. Im Vorfeld werden Absetzstellen erarbeitet und falls erforderlich Elternhaltestellen eingerichtet. Die Eltern werden gebeten ihre Kinder an diesen Stellen aus dem Auto steigen und von dort aus den restlichen Weg zur Schule gehen zu lassen.

f. Es werden walking-bus Gruppen und cycling-bus Gruppen gebildet.

g. Eine Fragebogenaktion zu Beginn und Ende des Prozesses und ein Projekttagbuch ermöglichen es, den Projekterfolg zu bewerten, die straßenverkehrstechnischen Stärken und Schwächen des Untersuchungsraums zu erfassen und daraus Verbesserungsvorschläge (verkehrsplanerisch konzeptionell, straßenverkehrsrechtlich, verkehrstechnisch, baulich) zu erarbeiten.

h. Das Projekt ist so konzipiert, dass, einmal eingeführt, die Schule es mit Unterstützung der Eltern in den kommenden Jahren eigenständig weiterführen kann – es sich wörtlich Re-Cycled.



Kurze

Projektbeschreibung:

- ➔ **Ziel:** Schulkinder der Grundschule (1 bis 4 Klasse) sollen dazu motiviert werden für den Schulweg als auch für die Freizeitwege das Fahrrad zu benutzen. SchülerInnen sollen lernen wieder eigenständig ihre Wege zurückzulegen.
- ➔ **Bisherige Ergebnisse:** Umgesetzt in zwei Grundschulen. Über 20 % mehr Schulkinder kamen mit dem Fahrrad und 23 % weniger wurden mit dem Auto gebracht (Ergebnis von 2008)
- ➔ **Finanzierung:** Eigene Haushaltsmittel, Landesmittel
- ➔ **Zeitraum:** 2008, 2009

Ausführliche Beschreibung:

➔ Immer mehr Kinder werden mit dem Auto zur Schule und zu Freizeiteinrichtungen gebracht. Dies geschieht manchmal aus Bequemlichkeit, häufiger aber auch, weil Eltern meinen, der Weg sei für das Kind zu gefährlich. An Schulen oder Kita's kommt es morgens und mittags durch den zunehmenden Bring- und Holverkehr mit dem Auto zu gefährlichen Situationen. Dadurch wird die Verkehrssicherheit für diejenigen, die bisher zu Fuß gehen oder Rad fahren, verschlechtert. Das Aachener Mobilitätsprojekt an Grundschulen bewirkt durch verschiedenste Maßnahmen eine beachtliche Reduktion des Autoanteils und damit eine Erhöhung der Verkehrssicherheit für Kinder. Außerdem lernen die Kinder eigenständig ihre Wege zurückzulegen, dass ihr Selbstbewusstsein, ihre Gesundheit und ihr Sozialverhalten stärkt sowie ihr Orientierungsvermögen schult. Das Projekt bewirkt, dass der Weg zur Schule sicherer und das Zufußgehen und Radfahren von Kindern gefördert wird. Durch Information, Organisation und Angebotsverbesserungen sollen die Mobilitätsmöglichkeiten für Kinder verbessert werden.



Nr. 43: Konzeption und Durchführung des Mobilitätsprojektes zur Förderung des Radverkehrs an Grundschulen – Seite 2

Die verschiedenen Maßnahmen müssen sich nach der konkreten Situation der Schule richten. Wichtig ist immer eine enge Zusammenarbeit mit den LehrerInnen, Eltern, Polizei, Verkehrswacht und mit den Kindern.

Das Aachener Mobilitätsprojekt an Grundschulen ist so aufgebaut, dass die Schüler des zweiten bis vierten Schuljahrs über zwei Schulhalbjahre hinweg angesprochen werden sich mit dem Fahrrad als Verkehrsmittel auseinander zu setzen, d.h. entgegen der üblicherweise im Rahmen der Fahrradprüfung angesprochenen vierten Schuljahre werden hier die zweiten und dritten Klassen in das Projekt einbezogen. Durch die Kontinuität des Prozesses wird versucht, die nachhaltige Wirkung des Projektes zu verbessern.

Das Projekt wird gemeinschaftlich und interdisziplinär von einer Projektgruppe mit unterschiedlichen Aufgabenschwerpunkten durchgeführt. Es garantiert damit auf jeder Ebene ein Maximum an Qualität und gleichzeitig eine unbürokratische und effektive Umsetzung. Diese Gruppe besteht aus Vertretern der Stadt, der Polizei, der Schule, der Verkehrswacht und eines Planungsbüros.

Für die erfolgreiche Umsetzung und Weiterführung des Projektes ist es wichtig die Eltern mit anzusprechen. Mit Informationsabenden, Multiplikatoren Ausbildung und Elternbegleitung während der Projektwochen wird dies erreicht. Im Rahmen einer Einführungsveranstaltung werden die Eltern über das Projekt, die Inhalte und Ziele informiert. Eine Ausstellung mit verschiedenen Ständen und Angeboten soll informieren, reflektieren und zur Diskussion anregen. Am Projektanfang werden Verkehrsbeobachtungen zu Schulbeginn und Schulende



durchgeführt. Die Ergebnisse zeigen in der Regel, dass eine der Hauptaufgaben darin liegt, die Eltern darüber aufzuklären, dass sie in erheblichem Maße an den Verkehrsbelastungen und Verkehrsgefährdungen im direkten Schulumfeld beteiligt sind. Auf einer Informationsveranstaltung wird versucht mit den Eltern über die Widersinnigkeit des Hol-/Bringverkehrs in dem sensiblen direkten Schulbereich ins Gespräch zu kommen. Es werden Photos mit den riskanten morgend-

lichen Fahrmanöver gezeigt. Auf Informationstafeln, mit dem Titel „was Sie tun können“, werden Vorschläge gemacht, wie die Eltern statt dessen zur Verbesserung der Sicherheit im Schulumfeld beitragen können. Eine weitere Aktion, um die Eltern ins Geschehen mit einzubeziehen ist die Multiplikatoren Ausbildung und Praxistraining im Schonraum. Die Multiplikatoren Ausbildung wird mit der Polizei im Rahmen einer zweistündigen Nachmittagsveranstaltung durchgeführt. Unter Aufsicht der ausgebildeten Multiplikatoren werden während einer vorbereitenden Projektwoche Trainingseinheiten im Schonraum angeboten, dazu gehörten Bremsübungen, Langfahrstrecken, Slalomfahrten, erkennen von Bildern beim Schulterblick und wiedergeben des Gesehenen u.v.m. An zwei Nachmittagen wird dieses der dritten und vierten Schuljahreklassen angeboten. Die Multiplikatoren Ausbildung und das Praxistraining im Schonraum sind wichtige Bestandteile des Gesamtkonzeptes, da die Polizei personell nicht in der Lage ist, neben den Fahrradprüfungen für die vierten Klassen Trainingseinheiten für die jüngeren Jahrgangsstufen anbieten zu können.

Als erster Schritt bei den Kindern erfolgte eine Fragebogenaktion. Durch diesen Fragebogen wird eine Analyse des Mobilitätsverhaltens durchgeführt und potentiellen Konfliktstellen im Straßenraum erfasst. Im Anschluss darauf erfolgen theoretische Unterrichtseinheiten. Diese beinhalten die Erarbeitung eines Kinderstadtplanes und das Auffinden verkehrssicherer Schul- und Freizeitwege. Der Kinderstadtplan bezieht im Vergleich zu einem Schulwegplan auch wesentliche Freizeitziele der Kinder mit ein. Die Kinder lernten sich zu orientieren und lernten den grundsätzlichen Umgang mit dem Instrument (Kinder-) Stadtplan. Sie lernten, verkehrssichere Routen auch für Wegebeziehungen ihrer Freizeit zu erarbeiten. Auf der Grundlage des erarbeiteten Kinderstadtplan erhält die Schule eine Magnettafel, die dem Lehrpersonal in Zukunft für den Mobilitätsunterricht zur Verfügung steht. Mit dieser Magnettafel können sie den Kindern anschaulich vermitteln, wie sie auch für ihre Freizeitwege verkehrssichere Routen erarbeiten. Jedes Kind erhält außerdem sein eigenes Exemplar Kinderstadtplan sozusagen für die „Hosentasche“. Die praktischen Unterrichtseinheiten beinhalten Geschwindigkeitsmessungen vor der Schule mit Denk- und Dankzettelaktion, Übungen zur Einschätzung von Entfernung und Fahrzeuggeschwindigkeiten und Praxistraining im Schonraum. Gegen Ende des Projekts wird nach den Sommerferien ein 3-Wochenprojekt durchgeführt. Während drei Wochen können die Schulkinder grüne Meilen auf Schul- und Freizeitwegen sammeln. Das 3-Wochenprojekt bezieht neben dem Fahrrad alle umweltfreundlichen Verkehrsmittel gleichermaßen mit ein. Wegen des großen Einzugsbereichs einiger Grundschulen wird dort auch eine Kombination des Autos mit anderen Verkehrsmitteln gefördert. Im Vorfeld werden dann Absetzstellen erarbeitet und die Eltern gebeten ihre Kinder an diesen Elternhaltestellen aus dem Auto steigen und von dort aus in einer Gruppe den restlichen Weg zur Schule gehen zu lassen. Die Ergebnisse werden mit Hilfe von Projekttagebüchern ausgewertet.

Nr. 43: Konzeption und Durchführung des Mobilitätsprojektes zur Förderung des Radverkehrs an Grundschulen – Seite 3

Kinder die sich besonders an dem Projekt beteiligen erhalten hierfür eine besondere Urkunde. In dieser Zeit wird besonders darauf geachtet, dass die Eltern in das Projekt mit einbezogen werden. Auf Elternabende wird über das bevorstehende 3-Wochenprojekt berichtet und die Eltern werden gebeten ihre Kinder zu unterstützen. Außerdem wird morgens und mittags vor der Schule darauf geachtet, dass es dort zu keine unerlaubten Fahrmanöver kommt. Das Projekt endet mit der Auswertung der Projektstagebücher. Die Klassen erhalten eine Urkunde und auch einzelne Schülerinnen und Schüler werden ausgezeichnet. Eltern und Lehrer bekommen noch einen Fragebogen.

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

➔ Es handelt sich um ein prozessorientiertes Projekt, das über zwei Schulhalbjahre hinweg durchgeführt wird. Die Schüler werden so über einen längeren Zeitraum hinweg angehalten sich aktiv mit dem Fahrrad als Verkehrsmittel auseinander zu setzen. Das Projekt ist so konzipiert, dass, einmal eingeführt, die Schule es mit Unterstützung der Eltern in den kommenden Jahren eigenständig weiterführen kann.

Zielgruppe sind die zweiten bis vierten Schuljahre, d.h. entgegen der üblicherweise im Rahmen der Fahrradprüfung angesprochenen vierten Schuljahre sollen hier die zweiten und dritten Klassen in das Projekt einbezogen werden. Ein wesentliches Ziel ist es, die Kinder ihren Fähigkeiten entsprechend möglichst früh zu fördern, ohne dabei ihre Sicherheit zu gefährden.

Als weiterer neuer und wichtiger Aspekt kommt hinzu, dass die Eltern in besonderem Maße in das Projekt einbezogen werden. Nur durch ihre Mithilfe wird es für die Schulen möglich (weil finanzierbar), derartige Projekt auf



die Zielgruppe der zweiten bis vierten Schuljahre auszuweiten und es in den folgenden Jahren selbstständig weiterzuführen.

Das Projekt wird gemeinschaftlich und interdisziplinär von einer Projektgruppe mit unterschiedlichen Aufgabenschwerpunkten durchgeführt. Es garantiert damit auf

jeder Ebene ein Maximum an Qualität und gleichzeitig eine unbürokratische und effektive Umsetzung.

Träger

➔ Stadt Aachen, Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen

Info/Ansprechpartner

➔ Dr. Stephanie Küpper
Lagerhausstr. 20
52058 Aachen
0241 / 432 6133
Stephanie.kuepper@mail.aachen.de
www.aachen.de/radfahren



Nr. 44: Fahrrad – Fehler – Fuchs

→ 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 zehn typische Mängel an speziell präparierten, verkehrsunsicheren Rädern in einer vorgegebenen Zeit von etwa drei Minuten auffinden zu lassen. Bei Erkennen von mindestens fünf von zehn Fehlern gibt es eine Warnweste zu gewinnen, für die im Durchschnitt beste Karlsruher Schule bzw. Klasse wird ein Geldpreis ausgelobt.

Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Erhöhung der Verkehrssicherheit
- **Bisherige Ergebnisse:** Erfolgreiche Kampagne in den Jahren 2007 und 2008
- **Finanzierung:** Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
- **Zeitraum:** 2007 - 2010

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 Bereich der Nahmobilität. Dabei ist es nicht schwer, technische Mängel zu erkennen und Abhilfe zu schaffen. Gerade Schüler und Studenten sind, meist aus finanziellen Gründen, auf das Fahrrad angewiesen. Bei diesen Zielgruppen soll die Aktion „Fehler-Fuchs“ mit ihrem



technischen Ansatz dazu beitragen, Radfahren nicht nur attraktiver, sondern vor allem auch sicherer zu machen.

Gestiegene Unfallzahlen im Vorjahr gebieten dringenden Anlass zum Handeln. Gerade in einer Stadt wie Karlsruhe, welche aufgrund ihrer Topographie und deren Historie (im Hinblick auf Freiherr von Drais als Erfinder des Laufrades) sowie der kurzen Wege für das Radfahren prädestiniert ist, gilt es, mit dieser Aktion über den Weg der Erhöhung der Verkehrssicherheit mittelbar

auch den Radverkehrsanteil zu erhöhen.

Die Aktion richtet sich vor allem an junge Verkehrsteilnehmer, Schüler und Studenten im Alter zwischen zehn und zwanzig Jahren. Auch gilt es, gerade das Bewusstsein junger Verkehrsteilnehmer im Hinblick auf nachhaltige, häufigere und sichere Nutzung des Rads zu

schärfen. Mit der Aktion „Fehler - Fuchs“ werden Ziele des Nationalen Radverkehrsplanes wesentlich unterstützt.

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Die Stadt Karlsruhe versucht, mit immer wieder neuen und innovativen Projekten den Radverkehr in Karlsruhe sicherer zu machen. Es sollen immer neue Aktionen den Anreiz bieten, das eigene Verhalten zu ändern und somit zu nachhaltiger Entwicklung beizutragen. Das auf drei Jahre angelegte Projekt Fahrrad – Fehler – Fuchs hat bislang in Deutschland ein Alleinstellungsmerkmal, wohl auch aufgrund des großen finanziellen und personellen Aufwandes, den die Kommune leistet. Die Aktion Fahrrad-Fehler-Fuchs wird flankiert von weiteren Veranstaltungen rund um das Thema Radverkehrsförderung (siehe Aktion „Aufmöbeln statt Abwracken“).

Träger

→ Stadt Karlsruhe, Umwelt- und Arbeitsschutz

Info/Ansprechpartner

→ Rainer Kastner
Markgrafenstr. 14
76124 Karlsruhe
0721 / 133-3113
Rainer.Kastner@ua.karlsruhe.de
www.karlsruhe.de/rathaus/buergerdienste/
umwelt/umweltaktionen/fehlerfuchs09



Nr. 45: „Fünf Sterne für Köln“ – der große Fahrradcheck – Seite 1

→ Diese Verkehrssicherheitsaktion wurde vom 01.10.2009 bis zum 09.10.2009 an insgesamt sechs großen Kölner Schulen durchgeführt. Im Mittelpunkt stand eine kostenlose technische Überprüfung der Fahrräder, mit denen die Schüler täglich, und dabei nicht nur auf dem Weg zur Schule, am Straßenverkehr teilnehmen. Informationen zur richtigen Schutzausrüstung auf dem Fahrrad sowie ein Quiz zu den Fahrradregeln rundeten die Kampagne ab.

Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Erhöhung der Verkehrssicherheit bei Fahrradfahren
- **Bisherige Ergebnisse:** Rund 1.200 überprüfte und dokumentierte Fahrräder
- **Finanzierung:** Volvo Car Germany GmbH und Stadt Köln
- **Zeitraum:** 01.10.2009 – 09.10.2009

Ausführliche Beschreibung:

→ Die Kooperationspartner Volvo Car Germany GmbH, der Arbeitskreis „Sicherheit im Straßenverkehr“ und die Radwerkstätten der „Radstation Kölner Hauptbahnhof“ und „180°“ führten vom 01.10.2009 bis zum 09.10.2009 an insgesamt sechs großen weiterführenden Schulen im Kölner Raum die Verkehrssicherheitsaktion „Fünf Sterne für Köln“ durch. Hintergrund dieser Aktion war, dass die Fahrräder von Schülern zwar im Zuge der „Radfahrprüfungen“ der Grundschulen geprüft werden, mit dem Besuch der weiterführenden Schule jedoch in der Regel keine weitere Hilfestellung mehr erfolgt, wie ein verkehrssicheres Fahrrad gestaltet sein muss. Allein schon oberflächliche Kontrollen im Verkehrsraum belegen dabei, dass die eingesetzten Fahrräder häufig nicht den gesetzlichen Vorschriften entsprechen und häufig sogar eine nicht unerhebliche Unfallgefahr darstellen.



Nach Abstimmung mit den Schulen hatten die Schüler daher die Gelegenheit ihre Räder kostenfrei durch Fahrradmonteure überprüfen zu lassen. Festgestellte kleinere Mängel wurden dabei nach Möglichkeit vor Ort behoben, so dass sich bereits eine unmittelbare technische Verbesserung und Erhöhung der Verkehrssicherheit ergab. Größerer Reparaturbedarf wurde in einer detaillierten Liste festgehalten, die den Schülern anschließend ausgehändigt wurde. Bei Vorlage dieser Bescheinigung erhielten die beteiligten Schüler einen Rabatt von 15% auf durchgeführte Reparaturen, sofern sie ihr Fahrrad bei einer der beteiligten Werkstätten vorstellten. Davon abgesehen bildete die Bescheinigung aber auch eine gute Grundlage um die Fahrräder – z.B. in den schulischen Fahrrad AG's – selbst wieder herzustellen.

Bei den beteiligten sechs Kölner Schulen (Schulzentrum Köln Ostheim, Heinrich-Böll-Gesamtschule Köln Chorweiler, Willy-Brandt-Gesamtschule Köln Höhenberg,

Schulzentrum Köln Weiden, Montessori-Zentrum Köln Ossendorf und Europaschule (Gesamtschule Zollstock)) stieß die Aktion insgesamt auf begeisterte Resonanz. Schüler, die ohne ihr Fahrrad zu Schule gekommen waren, wurden auch an der Aktion beteiligt. Die Schüler bekamen die Gelegenheit ihr Wissen an einem eigens konzipierten Quiz zu den Regeln des Radverkehrs unter Beweis zu stellen. Zusätzlich wurde ein verkehrssicheres Fahrrad ausgestellt und ein eigens für die Kampagne ausgeliehener „Dummy“ belegte die sichere Ausrüstung durch das Tragen eines Helms und von Reflektoren.

Neben den untersuchten rund 1.200 Fahrrädern wurden 1.706 Bögen des Quiz ausgefüllt. Hier belegen die Zahlen jedoch, dass auch hinsichtlich der Regelkenntnis ein massiver Nachholbedarf besteht. Von den 1.706 Bögen wurden insgesamt nur 96 fehlerfrei ausgefüllt. Deshalb wurde den beteiligten Schulen als Feedback zu dem Fragebogen eine Musterlösung sowie eine Rückmeldung der Fehlerquote übersandt. Zusätzlich erhielten die Schulen das Angebot, Materialien zu den Fahrradregeln zu geschickt zu bekommen. Anhand dieses Materials können die Schulen auch eigenverantwortlich die Regelkenntnisse ihrer Schüler verbessern.

Insgesamt wurde von den Schulen die Gesamtkampagne als sehr gelungen bewertet und der Wunsch auf Wiederholung der Aktion vielfach geäußert. Zu dieser positiven Resonanz trug sicherlich auch die „Reparaturwerkstatt“ bestehend aus den verschiedenen Reparaturzelten und dem Ausstellungs-LKW der Firma Volvo bei. Weiterhin dürfte auch die Einbindung der beiden Werkstätten „Radstation“ und „180°“ zu dem positiven Gesamtbild der Aktion beigetragen haben, handelt es sich doch hier insbesondere um eine soziale und nicht marktwirtschaftlich orientierte Einrichtungen.



Nr. 45: „Fünf Sterne für Köln“ – der große Fahrradcheck – Seite 2

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

➔ Durch die Kampagne „Fünf Sterne für Köln“ präsentierte sich die Verkehrssicherheitsarbeit als greifbare und als begreifbare Maßnahme. Die beteiligten Schüler konnten ohne mahnend erhobenen Zeigefinger und auf ihrem vertrauten Terrain ihre Fahrzeuge vorstellen. Nach der Überprüfung erhielten die Kinder einen detaillierten Bericht, der möglichst genau die festgestellten Schäden bezeichnete und somit klare Hinweise zur Abhilfe gab. Zusätzlich wurde durch die Zusage der Rabatte ein weiterer Anreiz zur Durchführung notwendiger Reparaturen geboten.

Träger

➔ Arbeitskreis „Sicherheit im Straßenverkehr“, Volvo Car Germany GmbH, Stadt Köln, Radstation Köln, Fahrradwerkstatt 180°

Info/Ansprechpartner

➔ Sabine Bongenberg
Radfahrbeauftragte Stadt Köln
Willy-Brandt-Platz 2
50679 Köln
0221/221-27816
sabine.bongenberg@stadt-koeln.de
www.stadt-koeln.de/1/presseservice/mitteilungen/2009/03776/index.html

➔ Olaf Meidt
Volvo Car Germany GmbH
Ringstr. 38 – 44
50996 Köln
0221 / 9393105
omeidt@volvocars.com



Nr. 46: Radius. Radfahrschule für Erwachsene – Seite 1

➔ 1. *Projekt Ride4blind – Tandemfahren für sehbehinderte und blinde Menschen mit Nichtbehinderten in Kooperation mit dem Kreis Soest und der Bürgerstiftung Hellweg (Aufbau eines Pilotenpools und Ausbildung von Piloten, Tandembereitstellung, Vernetzung der behinderten mit nichtbehinderten Menschen, Beteiligung an Modellverfahren zur Navigation für blinde Menschen zur touristischen Nutzung der Radwege im Kreis Soest) – 12 Tandempaare zusammengebracht, 3 Piloten ausgebildet, Schaffung eines regelmäßigen Angebots für Tandemfahrende im Rahmen des Radprogramms des Kreisverbandes.*

2. *Radfahren für Migrantinnen – 7 Teilnehmende in Lippstadt; Mobilisierung für den Alltags- und Berufsverkehr mit dem Rad von Anfängern muslimischen Glaubens (Nachbarschafts- und multikultureller Ansatz in Kooperation mit dem SKF Lippstadt), Emanzipation der Frauen, Kontaktaufnahme zu Moscheegemeinden zur Ansprache der Anfängerinnen (Botschafter für die Radnutzung), Beschaffung und Bereitstellung von preiswerten Fahrzeugen für Beziehende von Leistungen der Grundsicherung für Arbeitssuchende, Einsatz von jungen Menschen (zweite Generation als Vermittlerin der Sprache), der Teilnehmerinnen als Botschafterinnen für die Verselbständigung von Frauen und Lernen im Alter durch das Radfahren.*

3. *Einsatz eines Sauseschritts (Kombination von Roller und Laufrad für Erwachsene) und Tandem als Lehrfahrzeuge im Unterricht – Werbung für Sonderfahrzeuge und Möglichkeiten des Ausprobierens für die Verbesserung der eigenen Mobilität im Alter und als behinderter oder ängstlicher Mensch.*

Kurze Projektbeschreibung:

➔ **Ziel:** Wiedereinstieg, Beginn bzw. Heranführung an gesunde Lebensführung und umweltfreundliche Mobilität bis ins hohe Alter; Altersge-



rechtes Lernen, Integration und Teilhabe an Gesellschaft, Gesundheitsförderung durch Radfahren und Coaching zum Abbau von erworbenen Ängsten und Aufbau von Selbstverantwortung, Selbstorganisation zur Veränderung des Lebenswandels bzw. Gebrauch des passenden Fahrzeugs im Alltag, im Beruf und in Freizeit.

➔ **Bisherige Ergebnisse:** 1. Entwicklung und Erprobung eines gesundheits- und mobilitätsfördernden Lernangebots für Erwachsene sowie ergänzenden Coaching bei Bewegungsängsten unter Einbezug des sozialen Umfeldes sowie Verbraucherberatung, Schaffung eines neuen Freizeitangebotes für besondere Zielgruppen für die Radnutzung.

2. Projekt Ride4blind – Vernetzung und Konzeptentwicklung für die Teilhabe von behinderten Menschen am Alltagsverkehr und in der Freizeit; Europaweite Wahrnehmung des Ansatzes durch Veröffentlichungen des Kreises Soest; Kreisweite Aktivierung von Piloten und Copiloten.

3. Kreisweite Nachfrage an Lernangeboten für Ältere ab 55 bis 75 Jahren zum Radfahren, Anfrage zur Entwicklung eines Sicherheitsfahrtraining für geistig behinderte Menschen in zwei Wohngruppen aus Lippstadt, Warteliste für Radfahrkurs für Migrantinnen mit interkulturellem Hintergrund.

4. Einsatz eines Sauseschritts (Kombination von Roller und Laufrad für Erwachsene) und Tandem als Lehrfahrzeuge im Unterricht – Werbung für Sonderfahrzeuge und Möglichkeiten des Ausprobierens für die Verbesserung der eigenen Mobilität im Alter uns als behinderter oder ängstlicher Mensch.

➔ **Finanzierung:** zu 1.: Ehrenamtliche Tätigkeit im ADFC, Anschaffung des Tandems und Sicher-



Nr. 46: Radius. Radfahrschule für Erwachsene – Seite 2

heitszubehör durch Sponsoring der Bürgerstiftung Hellweg, Werbung durch Kreis Soest zu 2.: Zeitraum: Ehrenamtliche Tätigkeit im ADFC und Einsatz der Vereins eigenen Fahrzeuge und entwickelten Materialien, Zusatzanschaffung der für die Teilnehmerinnen passenden Lehrfahrzeuge aus Teilnahmegebühr, die überwiegend vom SKF Lippstadt mit einer Eigenbeteiligung durch die Teilnehmerinnen übernommen wurde.

Zu 3.: Spende der Volksbank Hellweg zur Anschaffung des Sauseschritts und Einsatz von Eigenmittel des Vereins.

➔ **Zeitraum:** –

Ausführliche Beschreibung:

➔ –

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

➔ Die Angebote der Radfahrschule fördern die Selbständigkeit von Menschen und tragen zu ihrer Emanzipation sowie Integration bei. Sie wirken antidiskriminierend (Alter, Migration, Geschlecht, Armut), interkulturell und ermöglichen gesellschaftliche Teilhabe auf Augenhöhe. Nebeneffekte sind Förderung des örtlichen Fahrradhandels und Vernetzung von Verbänden zur Förderung des umweltfreundlichen Individualverkehrs, Umnutzung einer militärischen Liegenschaft und Kooperation mit der Firma Hella (Parkplatzgelände für Training).

Träger

➔ ADFC Kreisverband Soest e.V.

Info/Ansprechpartner

➔ Christine und Klaus Kabst
Kesselstr. 24
59494 Soest
02921 / 33 5 32
Christine_Klaus.kabst@t-online.de



Nr. 47: Aktion gegen Geisterradler

➔ Aufgrund der Auswertung der Unfallstatistik in Regensburg wurde festgestellt, dass die Benutzung des Radweges in falscher Richtung die Hauptursache für Radfahrer im Stadtgebiet ist. Wir möchten eine Sensibilisierung für die Gefahren, die durch Geisterradler entstehen erreichen.

Kurze Projektbeschreibung:

- ➔ **Ziel:** Reduzierung der Hauptunfallursachen, befahren des Radweges in falscher Richtung
- ➔ **Bisherige Ergebnisse:** keine
- ➔ **Finanzierung:** noch nicht bekannt
- ➔ **Zeitraum:** Frühjahr 2010
Beginn Fahrradsaison

Ausführliche Beschreibung:

➔ Die Schilder werden für Geisterradler an den Straßen angebracht um eine Sensibilisierung zu bewirken. Durch die rote Hand möchten wir bewirken, dass der Geisterradler aufmerksam wird und die Fahrbahn bei nächster Gelegenheit wechselt. Wir werden an einem Aktionstag im Frühjahr 2010 durch die Kollegen der Polizei Fahrradkontrollen an den mit Tafeln ausgestatteten Straßen durchführen und eine Verwarnkarte verteilen.

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

➔ Wir sind der Meinung, dass dies ein bundesweites Problem in großen Städten ist und glauben mit einem augenfälligen Signal das Unrechtsbewusstsein in den Vordergrund zu stellen. Die Tafeln sind kostengünstig und bewirken zumindest die Aufmerksamkeit.

Träger

- ➔ PIE five Marketing Gesellschaft für Kommunikation mbH (ausführende Agentur),
Porta Möbel Handels GmbH & Co. KG
(Veranstalter)

Info/Ansprechpartner

- ➔ Christine Krahé
Teichstraße 16b
50827 Köln
0221 / 99 196 23
krahe@pie-five.com



Nr. 48: Geisterräder

➔ Anlässlich der Pressekonferenz der Berliner Polizei zur Verkehrsunfallopferbilanz 2008 wurden überall dort, wo 2008 Radfahrer (11) im Berliner Straßenverkehr getötet wurden, weiß lackierte Fahrräder aufgestellt. Eine kleine „Mahntafel“ nennt das Geschlecht und Alter des Getöteten sowie das Unfalldatum.

Kurze Projektbeschreibung:

- ➔ **Ziel:** Aufmerksamkeit/ Gedenken für die 2008 im Berliner Straßenverkehr getöteten Radfahrer.
- ➔ **Bisherige Ergebnisse:** rege Anteilnahme durch Politik, Medien, Betroffene
- ➔ **Finanzierung:** ADFC Berlin e.V.
- ➔ **Zeitraum:** 13. Februar 2009 – 31. Oktober 2009

Ausführliche Beschreibung:

➔ -

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt aus-



Geisterrad an der Moll-, Ecke Otto-Braun-Straße.
Foto: David Greve



Jedes weiße Rad steht für
ein Menschenleben

wählen?

➔ Im Verkehr Getötete rufen, wenn überhaupt, nur kurzfristig Bestürzung hervor. Dann enden sie als „statistisches Material“ bei der jährlichen Verkehrsunfallopferbilanz der Polizei. Das Projekt dient dazu, längere Zeit an die Getöteten zu erinnern und gleichzeitig an den Unfallstellen für mehr Umsicht und sinnvolle Verkehrsplanung zu plädieren. Der „Erfolg“ des Projektes in der regen Anteilnahme durch Betroffene, Medien aber auch „normale“, auf die Räder aufmerksam werdende Passanten zeigt, dass es überfällig war, der getöteten Radfahrer zu gedenken. Langfristig mag auch dieses Projekt dazu führen, dass die Unfallzahlen mit Radfahrern zurück gehen und Radfahrer als gleichwertige Verkehrspartner anerkannt werden.

Träger

➔ ADFC Berlin e.V.

Info/Ansprechpartner

➔ Boris Kluge / David Greve
Brunnenstraße 28
10119 Berlin
030 / 448 47 24
boris.kluge@adfc-berlin.de
david.greve@adfc-berlin.de
www.geisterraeder.de



Nr. 49: ADFC Frühlings-/ Herbst-Check – Seite 1

→ Ca. 600 Fahrräder wurden an jeweils drei Tagen im April und Oktober an drei verschiedenen Standpunkten (stark vom Fahrradverkehr frequentiert) gecheckt: Mängel wurden behoben, Ersatzteile, die für die Verkehrssicherheit relevant sind, wurden montiert. Gleichzeitig wurden die Fahrradfahrer über die StVO die StVZO, über Gefahren und das richtige Verhalten im Stadtverkehr als Fahrradfahrer informiert.

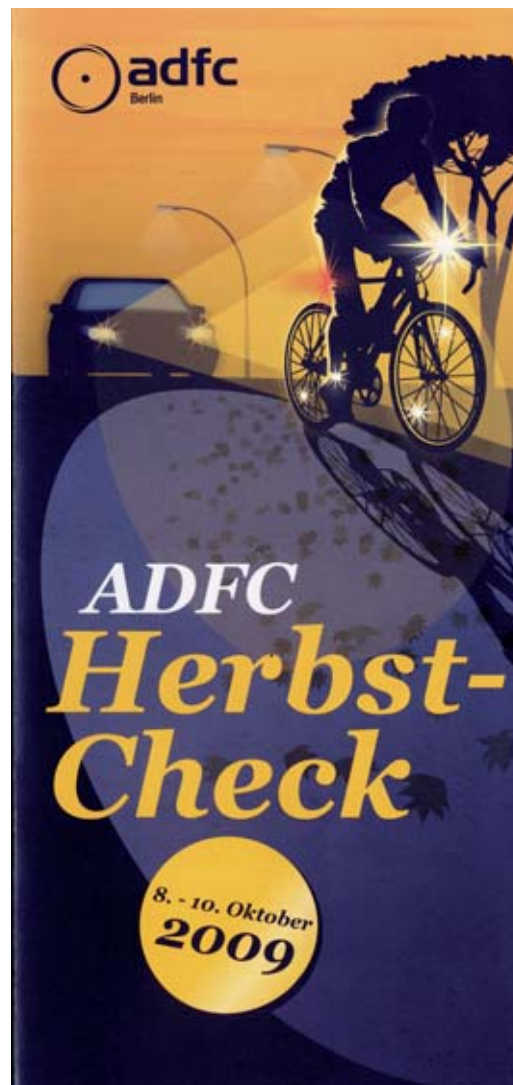
Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Erhöhung der Verkehrssicherheit von Fahrrädern
- **Bisherige Ergebnisse:** Ca. 600 Fahrräder gecheckt und repariert
- **Finanzierung:** VLB, ADFC Berlin e.V.
- **Zeitraum:** 23. – 25. April/8. - 10. Oktober 2009

Ausführliche Beschreibung:

→ ... die im Dunkeln sieht man nicht
Anfang Oktober, fast pünktlich zum Beginn der trüben Jahreszeit fand der ADFC-Herbst-Check statt. Mehr als 300 Fahrräder wurden von Mechanikern kostenlos auf Vordermann gebracht.

Nach dem erfolgreichen ADFC-Frühlings-Check im April 2009 ist es die zweite Aktion dieser Art, die der ADFC vom 8. bis 10. Oktober 2009 mit Unterstützung der Verkehrslenkung des Berliner Senats veranstaltete. Unter dem Motto „Prüfen – reparieren – beraten“ möchte der ADFC nicht nur die Räder verkehrssicherer machen, sondern auch auf die spezifischen Gefahren in der dunklen Jahreszeit hinweisen. An drei neuralgischen Verkehrsknotenpunkten in Pankow, Tempelhof-Schöneberg und Friedrichshain-Kreuzberg waren die Fahrradmechaniker und Berater positioniert. 300 Räder wurden auf Vordermann gebracht. Trotz des mitunter widrigen Wetters wurde es ihnen zu keiner Zeit langweilig. Zwar gab es nicht so lange



Warteschlangen und Wartezeiten von bis zu fünf Stunden wie beim Frühlings-Check, aber am Ende waren es 300 gewartete Räder und mehr als doppelt so viele beratene Bürger. Einer von ihnen ist Jonas Frank. „Ich wusste gar nicht, dass Reflektoren an den Rädern Pflicht sind“, sagt er. Wenn es nur das wäre! Das Mountainbike des jungen Mannes verfügt über gar keine Lichtanlage. Er sei nur hier stehen geblieben, weil er seine Gangschaltung checken lassen wollte. Nun fährt er sicherheitstechnisch komplett ausgestattet von dannen. Nicht ohne sich zu bedanken und pflichtschuldig zu versichern, dass er nun bei Dunkelheit seine neue Lichtanlage anwerfen wird. Und gesehen zu werden das Wichtigste ist, wurden kostenlos Katzenaugen und Reflexbänder für Handgelenke und Beine verteilt. Sowie Klingeln, denn manchmal muss man sich beim Radfahren Gehör verschaffen, ohne gleich herumzubrüllen – insbesondere, wenn ahnungslose Fußgänger die Radwege blockieren. Experten beantworteten Fragen rund um die Sicherheit im Verkehr. Neben mangelhaften Lichtanlagen mussten häufig auch die Bremsysteme erneuert werden. Mit abgefahrenen Bremsklötzen kann sich der Bremsweg entscheidend verlängern. Über diese und andere Sicherheitsaspekte informierten nicht nur Mechaniker, sondern auch Experten vom ADFC. Sie beantworteten die Fragen der Radfahrer und neugieriger Passanten. Was ist eigentlich eine sichere Fahrweise? Welche Rechte, aber auch welche Pflichten hat ein Radfahrer? Was muss ich bei Dunkelheit beachten? Die Experten raten dazu, im Herbst und Winter grundsätzlich noch aufmerksamer zu fahren. Man dürfe nicht vergessen, dass an einem verregneten, kalten Tag Autofahrer und Fußgänger weniger mit Radfahrern rechnen. Der Untergrund ist häufig nass und rutschig, nicht zuletzt durch das Laub. Ganz wichtig sei es jetzt, mit den anderen Verkehrsteilnehmern Blickkontakt aufzunehmen. Die Sensibilisierung für Gefahren und die rechtzeitige Gefahrenerkennung können Unfälle verhindern. Wenn man einige Sicherheitsstandards einhält, muss man in

Nr. 49: ADFC Frühlings-/ Herbst-Check – Seite 2

der kalten, dunklen Jahreszeit nicht aufs Rad verzichten. Hauptsache, man wird gesehen. Denn, um Bertolt Brecht zu zitieren: Man sieht nur die im Lichte/ Die im Dunkeln sieht man nicht.

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

➔ In Berlin sind unzählige Radfahrer mit Fahrrädern unterwegs, die nicht nur nicht entsprechend der StVZO ausgestattet sind, sondern auch gänzlich gefährdend sind, weil z. B. die Bremsen nicht funktionieren. Zahlreiche Radfahrer kennen weder die StVO bzw. StVZO in Bezug auf Radverkehr noch verhalten sie sich angemessen im Stadtverkehr. Um diesem Problem zumindest im Ansatz Abhilfe zu schaffen, wurde das o. g. Projekt ins Leben gerufen. Es können natürlich bei Weitem nicht alle Radfahrer erreicht werden, aber zumindest über die Medienpräsenz ist eine große Reichweite der Botschaft: „Macht Euch sicher für den Stadtverkehr“ zu erzielen.

Träger

➔ Verkehrslenkung Berlin (VLB), ADFC Berlin e.V.

Info/Ansprechpartner

➔ Michael Abraham
Brunnenstraße 28
10119 Berlin
030 / 448 47 24
michael.abraham@adfc-berlin.de
www.fruehlingscheck.de



ADFC Frühlings-Check
23. bis 25. April 2009
fruehlingscheck.de

Wo?
Potsdamer Straße
Ecke
Eichhornstraße
Karl-Liebknecht-Straße
Ecke
Dirksenstraße
Mehringdamm
Ecke
Kreuzbergstraße

Wann?
23. bis 25. April 2009 jeweils von 10 bis 16 Uhr

Wer?
Der ADFC-Frühlings-Check 2009 wird vom ADFC Berlin mit Unterstützung der Berliner Senatsverwaltung für Stadtentwicklung durchgeführt.

Mein Rad – aber sicher
SEHEN UND GEGESCHEN WERDEN
Am besten fallen Sie auf mit Scheinwerfer inkl. Rückstrahler und Rücklicht inkl. Rückstrahler. Vorn weiß hinten rot. LED-Technik wird immer erschwinglicher, ist langlebiger und sorgt für mehr Licht. Mit Standlichttechnik für Scheinwerfer und Rücklicht sieht man Sie auch, wenn Sie nicht in Fahrt sind! Die nächste rote Ampel kommt bestimmt.
SICHTBAR VON ALLEN SEITEN
Verpassen Sie ihren Pedalen vorne und hinten gelbe Rückstrahler.
AUCH VON DER SEITE STRAHLEND
Mit weißen Reflektorstreifen an Reifen oder Felge machen Sie perfekt auf sich aufmerksam. Alternativ sorgen zwei gelbe Speichenrückstrahler je Laufrad dafür gesehen zu werden.
WAS WENN DER AKKU LEER IST?
Um das zu vermeiden, empfehlen wir einen Nabendynamo. Der funktioniert immer, auch bei Nässe!
HALT, HALT
Zwei gut funktionierende, eingestellte Bremsen an Vorder- und Hinterrad bringen Sie und Ihr Rad sicher zum Stillstand.
HÖRT, HÖRT
Wenn Sie nicht gesehen werden, verschaffen Sie sich mit einer Klingel Gehör.

ADFC Berlin e.V.
Geschäftsstelle/Buch- und Infoladen:
Brunnenstraße 28
10119 Berlin-Mitte
Tel. (030) 4 48 47 24
kontakt@adfc-berlin.de
Öffnungszeiten Buch- und Infoladen:
Mo-Fr: 12 - 20 Uhr (Sa: 10 - 16 Uhr)

Herausgeber: ADFC Berlin e.V.
Inhalt: Michael Abraham und Anrid Krenz
Design: Sascha Bieri, www.saschabieri.de
Druck: Druckerei Gläser, www.druckerei-glaser.de

best for bike
Die fahrradfreundlichste Entscheidung des Jahres 2010

Nr. 50: „Gästefreundliche Radwege“ – Seite 1

➔ *Das Projekt zielt darauf ab, durch Radwegescouts, die täglich auf den ihnen zugewiesenen Radwegen mit ihren Fahrrädern unterwegs sind, eine permanente Betreuung der Radwege abzusichern. Diese Betreuung umfasst die Beseitigung unmittelbarer Gefahren auf den Wegen (Glasbruch, Fahrbahnverunreinigungen, herab gefallene Äste, etc.) Weiter stellen die Scouts sicher, dass die Wege in ihrer Breite und Höhe keine Einschränkungen erleiden. Weiter werden Schutz- und Rastmöglichkeiten erhalten und erweitert bzw. neu angelegt. Als drittes sorgen die Mitarbeiter für ein freundliches Leit- und Informationssystem, dass besonders den touristischen Radverkehrsteilnehmern die Erschließung der Region und ihrer Reize ermöglicht. Zudem fungieren die Scouts auch als „lebendige Informationssysteme“ und geben den Radverkehrsteilnehmern gerne und kompetente Auskunft und ggf. auch Hilfestellung.*

Kurze Projektbeschreibung:

- ➔ **Ziel:** Steigerung der Attraktivität der Radwege.
- ➔ **Bisherige Ergebnisse:** Bereits mehr als 100 km Radwege im Landkreis OPR befinden sich in Obhut der „Radwegescouts“ und werden permanent betreut.
- ➔ **Finanzierung:** Über den geförderten Arbeitsmarkt, in Zusammenarbeit mit dem Amt für Arbeitsmarkt des Landkreises Ostprignitz-Ruppin
- ➔ **Zeitraum:** 01.08.2009 - 31.07.2010 (zunächst als Modellprojekt)

Ausführliche Beschreibung:

➔ Die Region Ostprignitz-Ruppin ist einer der bedeutendsten Tourismusdestinationen des Landes Brandenburg. Neben dem Reisegebiet Spreewald ist das Ruppiner Land mit seinen Nachbarlandschaften Prignitz

und Uckermark das wohl bedeutendste Reiseziel für „Landurlauber“. Immer größerer Beliebtheit erfreut sich hierzulande der naturnahe und sanfte Tourismus. Dies ist an den ständig steigenden Zahlen des Wasser- und Campingtourismus, wie auch des Rad- und Wandertourismus zu erkennen. Am deutlichsten ist hierbei der Zuwachs an Radtouristen zu beobachten.

Energie- und Umweltbewusstsein, Gesundheitsorientiertheit, Lifestyle aber auch ganz „banale“ Motive wie Flug- und Terrorangst, oder ganz einfach monetäre Gründe führen zu dieser Entwicklung. Seit Jahren sorgt die öffentliche Hand in Deutschland überall für den schnellen Ausbau von Radwegen (nachfolgend Wege). Dies ist außerordentlich zu begrüßen, führt aber gleichzeitig zu einem harten Wettbewerb um die Gunst der Radtouristen. Im Radtourismus gilt ganz besonders der Ausspruch „Der Weg ist das Ziel“. Es verwundert nicht, dass dadurch häufigstes Entscheidungskriterium für die Wahl der Reiseroute die Attraktivität der Radwege und die begleitende Infrastruktur derselben ist. Dazu gehören neben Sauberkeit und Sicherheit eine ausgewogene Anzahl an Rast- und Schutzmöglichkeiten, ein systematisches Informationssystem und ein über das übliche hinausgehende Leit- und Hinweissystem auf „lokale Punkte“¹.

Das öffentliche Interesse besteht darin, aus diesem ständig anhaltenden Wettbewerb nicht als Verlierer hervorzugehen und damit den Verlust an Regionalimage, touristischer Wirtschaftsbelebung und auch von Arbeitsplätzen zu riskieren.

➔ Projektziel:

Umso mehr sich der Radtourismus entwickelt umso grö-

ßer ist die Gefahr der Unattraktivität der Wege. Ursache sind die hohe Frequentierung und die damit einhergehende Verschmutzung aller Art und Unsauberkeit im Allgemeinen. Zum anderen wächst auch die Pannengefahr für Fahrräder und/oder besonders dramatisch für Rollstühle. Beides steht dem Sinn der Wege entgegen. Dem rollstuhlabhängigen Mitbürger wird es dadurch häufig verwehrt diese Wege zu nutzen und Radfahrer weichen auf die Straße aus. Beides gilt es zu vermeiden. Gleichzeitig wird durch die Erhaltung und Pflege der Infrastruktur die Anziehungskraft als Reisedestination deutlich erhöht.

Primäres Ziel dieses Projektes ist es nicht, die Instandhaltung der Wege im baulichen Sinne vorzunehmen. Vielmehr geht es um den Erhalt bzw. die Herstellung der allgemeinen Ordnung und Sauberkeit, der Kontrolle des Zustandes der einzelnen Wege, sowie den dazugehörigen Einrichtungen (Leitsysteme, Rastplätze, Schutzhütten, etc.) Weiter soll die Anziehungskraft unserer Radwege ständig erhöht werden. So sind unter anderem Hinweisschilder anzubringen, die den Reisenden auf die Dinge aufmerksam machen sollen, die er anders kaum oder nicht wahrnehmen würde.

Durch die unten beschriebenen Einzelmaßnahmen sollen die Nutzungsqualität erhalten und verbessert, Schäden vorgebeugt, sowie die größte mögliche Attraktivität erzeugt werden. Gleichzeitig wird für allgemeine Ordnung und Sauberkeit im Bereich der Wege gesorgt.

➔ Einzelmaßnahmen:

- Sauberhaltung der Radwege und den dazugehörigen Einrichtungen (Rastplätze, Seitenstreifen, usw.).
- Beseitigung von Behinderungen und/oder Gefährdungen.
- Beseitigung von Fahrbahneinschränkungen, besonders für Fahrräder mit Kinderanhänger und Rollstuhlfahrer (he-



Nr. 50: „Gästefreundliche Radwege“ – Seite 2

abhängende Zweige, usw.).

- Kontrolle, Reinigung und ggf. Reparaturen von Leitsystemen und Informationstafeln.
- Ermittlung von Maßnahmen die der Erhöhung der touristischen Attraktivität dienen (Beschilderung, Leitsystem, etc.).
- Zuwegungen zu öffentlichen Einrichtungen (Badestrände, Rastplätze) erhalten und einladend gestalten.
- Anfertigung von Beschilderung für „Point of Interest“, z.B.

- o Tourismusinformationen
- o Badestrand I Festwiese
- o Heimatmuseum
- o Hobby- I Streichelzoo
- o Aussichtspunkte I Sehenswürdigkeiten
- o Gastronomische- I Versorgungseinrichtungen
- o (Fahrrad-)Werkstatt
- o Arzt I Krankenhaus
- o Öffentliche Toiletten usw.

➔ Verfahrensweise:

Vorabgehend ist eine Erfassung der Wege vorzunehmen. Zu erfassen ist nach:

- Rechtsträger der Wege
- Streckenverlauf der Wege nach Innerorts oder Außerorts
- Beschaffenheit und Pflegebedarf
- Frequentierung und touristischer Bedeutung der Wege
- Wege mit oder ohne Benutzungszwang

Die erfassten Wege sind in so genannte „Betreuungsabschnitte“ einzuteilen. Die Einteilung ist nach Länge, Beschaffenheit, zu erwartender Frequentierung, und zu erwartendem Pflegeaufwand einzuteilen. Diese Betreuungsabschnitte werden durch eine „Patrouille“ betreut. Diese Patrouillen bestehen aus zwei Arbeitnehmer, die, ausgerüstet mit Fahrrad und notwendigem Handwerkszeug (Beil, Astschere, Müllsack, etc.) diese Abschnitte

zyklisch betreuen. Dabei sind die bereits beschriebenen Einzelmaßnahmen durchzuführen. Darüber hinaus sollen diese Patrouillen den Reparaturbedarf bzw. Reinigungsbedarf, der nicht selbst vorgenommen werden kann, ermitteln und an die zuständigen Träger der Wege weiterreichen. Nicht zuletzt soll die „Patrouille“ auch Ansprechpartner, quasi ein direktes (lebendiges) Informationssystem, für Radtouristen sein.

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

➔ Wir denken, dass dieses Projekt in dieser Form noch einmalig sein dürfte. Wir wollen aber als Modellprojekt für die Weiterentwicklung dieses Projektes sorgen. Dabei hoffen wir, dass wir einen Anstoß für möglichst viele Regionen sein werden. Gerne wollen wir unser Projekt und die gewonnenen Erfahrungen weiter reichen um ein großes und zusammenhängendes Netz von betreuten und gastfreundlich gestalteten Radwegen - eben „Gästefreundliche Radwege“ zu entwickeln.

Träger

➔ RABS GmbH

Info/Ansprechpartner

➔ Berthold Henning
Damaschkeweg 5
16831 Rheinsberg
033931 / 72560
rabs-rheinsberg@t-online.de



Nr. 51: „KopfkissenBar“ – Seite 1

➔ Die Hasetal Touristik präsentiert in enger Zusammenarbeit mit den Gastgebern der Region und der renommierten Artländer Bettenfabrik ARO einen neuen Baustein seiner Servicepalette. Während der einwöchigen Radtour entlang Hase und Ems sucht sich jeder Gast in jedem Hotel aus der KopfkissenBar „sein“ Kopfkissen aus. Eine ganze Radreiseregion rund um die Hase-Ems-Tour engagiert sich so für die Schlafqualität der Gäste. In den bislang rund 50 angeschlossenen Ferienhöfen, Pensionen und Hotels wählen die Gäste aus insgesamt fünf hochwertigen Kissen-Varianten ihren persönlichen Favoriten aus: Kopfkissen in unterschiedlichen Größen, Kleinkissen, Nackenrolle und Nackenstützkissen stehen zur Verfügung. Wer „sein“ Kissen für sich entdeckt hat, kann dieses während seine gesamten Radreise in allen Etappenhotels auf der Hase-Ems-Tour erneut erhalten. Durch dieses Angebot wird vielen potentiellen Radtouristen die Angst vor „schlechten Nächten“ durch den mehrfachen Wechsel von Hotels und dem damit verbundenen unterschiedlichen Kopfkissen genommen. Die Entscheidung für eine Radtour wird erleichtert.

Kurze Projektbeschreibung:

- ➔ **Ziel:** Servicequalität verbessern
Überraschungsqualität für den Gast (WOW-Effekt)
- ➔ **Bisherige Ergebnisse:** Positive Resonanz von den Gästen und Gastgebern
- ➔ **Finanzierung:** Marketing: Hasetal 10.000 €, Kopfkissen: je Hotel 300 – 500 €
- ➔ **Zeitraum:** Seit April 2009

Ausführliche Beschreibung:

➔ Nach einer Umfrage des Reiseportals tirvago.de vermissen die Deutschen auf Reisen nichts so sehr wie ihr eigenes Bett und besonders ihr eigenes Kopfkissen.

Auf vielen Radrundreisen ist es so: sieben Tage radeln, sieben verschiedene Hotel, sieben unterschiedliche Kopfkissen. Von einigermaßen bequem bis unerträglich kann alles dabei sein. Fast schmerzlich vermisst wird da das Kissen aus dem eigenen Bett.

Genau diesen Bedürfnissen trägt die KopfkissenBar auf der Hase-Ems-Tour im Hasetal Rechnung. Deutschlandweit einzigartig haben die Gäste in allen Unterkünften der Radrundreise die Möglichkeit, zwischen fünf hochwertigen Kopfkisstypen zu wählen. Die Kissen sind in allen Unterkünften vorhanden. Ein Gast wählt im Eingangsbereich der Unterkunft „sein“ Kissen an der „Bar“ aus. Es kann gefühlt, gedrückt und so lange probiert werden, bis das richtige gefunden ist. Dann bekommt er es aufs Zimmer gelegt. Wer „sein“ Kissen gefunden hat, erhält für den Rest seiner Reise in jeder neuen Unterkunft das gleiche Modell.

Ebenso kreativ wie das Angebot, ist die Namenswahl für diesen Service. Wie an einer Bar kann ein Gast seine Wahl treffen. Durch fühlen und anschauen ist das passende Stück bald gefunden.

Speziell zum neuen Service wurde ein neues Logo geschaffen. In Anlehnung an das Logo des Hasetals entstand ein neues KopfkissenBar-Markenzeichen, das sowohl die Wiedererkennung zum Hasetal stärkt als auch den Service rund ums Kissen in den Vordergrund stellt. Für die Vermarktung der KopfkissenBar wurde unter anderem ein gesondertes Fotoshooting angesetzt, um in Pressemitteilungen, auf Internetseiten, Flyern und Prospekten einen visuellen Anreiz zu schaffen. Auf den Bildern sind Radler in Schlafanzügen zu sehen, die auf vielen unterschiedlichen Kissen am Wegesrand gemüt-

lich gebettet sind, ihre Räder in unmittelbarer Nähe. So wird in Print- und Online-Kampagnen bei der Zielgruppe „Radfahrer“ besondere Aufmerksamkeit erregt.

Die Kosten setzen sich wie folgt zusammen: Jeder teilnehmende Gastgeber hat je nach Bettenzahl und Frequentierung die Kosten für sein eigenes Kontingent und den Aufsteller in Höhe von 300 bis 500 Euro zu tragen. Laufende Kosten oder Folgekosten entstehen nicht.

Für die Vermarktung des Serviceangebotes ist die Hasetal Touristik GmbH zuständig, die u. a. durch die allgemeinen Mitgliedsbeiträge der einzelnen Betriebe finanziert wird.

Um den Bekanntheitsgrad der KopfkissenBar zu steigern, wurde eine PR-Kampagne mit einem Budget von 10.000 Euro initiiert. Abdrucke von Presseausendungen in aktuellen und relevanten Print- und Online Medien zeigen, dass der Innovationsgrad dieses Serviceangebotes sehr hoch und von den Medien entsprechend dargestellt wird. Da die KopfkissenBar erst seit April 2009 zum Service in der Region zählt, liegen noch keine saisonalen Zahlen vor. Ein gutes, gesteigertes Anfrageaufkommen und die Rückmeldungen der bereits vor Ort gewesenen Gäste zeigen, dass dieses Angebot sehr gut angenommen wird. Viele Zusendungen von Lesern, die durch die PR-Kampagne aufmerksam geworden sind, zeigen ein eindeutiges Bild: „Prima dass es so etwas endlich gibt“.

Durch dieses Alleinstellungsmerkmal verschafft sich die Hasetal Touristik GmbH im zunehmenden Wettbewerb der Regionen einen Marktvorteil. Auf ganzer Linie kann sie so auch zukünftig in Sachen Servicequalität punkten.

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

➔ Weil die Einführung der KopfkissenBar auf der Radrundreise Hase-Ems-Tour gleich drei Qualitätsansprü-



Nr. 51: „KopfkissenBar“ – Seite 2

che in sich vereint:

Als erstes ist die Qualität der Kissen an sich ein Merkmal. Gefertigt in einem regionalen Traditionsunternehmen, bestehen alle Kissen aus exzellenten Rohstoffen. Eine ständige Qualitätskontrolle im hauseigenen Labor der Bettwarenfabrik sorgt für gehobene Qualität. Für jeden Gast also nur das Beste. „Sein“ Kissen ist nicht nur gemütlich, sondern auch hochwertig. Einige Radler bestellen nach der Radtour sogar das getestete Kissen bei der Bettwarenfabrik.

Der zweite Qualitätsfaktor ist bei den einzelnen Unterkünften zu finden. Mit der KopfkissenBar bieten die Gastgeber ihren Radgästen einen Service, der nicht alltäglich ist. Auf keiner Radrundreise in Deutschland ist ein solch flächendeckendes Angebot bisher angedacht. Somit wird die Zielgruppe „Radtouristen“ auf diese Region besonders aufmerksam, der Radler und seine Erholung in der Nacht stehen im Mittelpunkt.

Dritter Gewinner in Sachen Qualität ist die Radreiseregion Hasetal. Die neue KopfkissenBar erweitert die Serviceleistungen der gesamten Destination, ist eine weitere perfekte Idee für Radreisende ebenso wie die bereits bestehenden, umfangreichen Serviceangebote wie z.B. die „Schön-Wetter-Garantie“, dem Gepäcktransport oder den Müllfangkörben am Wegesrand. Die Hasetal Touristik GmbH ist bereits nach ServiceQualität Q zertifiziert worden und erweitert somit ihr Angebot. Sie orientiert sich als Radfahrradies mit diesem Angebot klar an der Zielgruppe der Radfahrer und kommt deren Wünschen nach einem erholsamen Schlaf nach.

Zudem greift die Hasetal KopfkissenBar den Trend des Gesundheitsurlaubs auf: Tagsüber erradeln Gäste aktiv die Region und halten sich fit, nachts ist ihnen dank der KopfkissenBar ein erholsamer Schlaf garantiert. Somit erhält der Aktivurlaub zusätzlich einen absoluten Erholungsfaktor.

Wirtschaftlich erfolgreich ist das Projekt in Bezug auf die gelungene Zusammenarbeit zweier regionaler Akteure

und die dadurch erzielten Synergien zwischen Tourismus und heimischer Wirtschaft: Mit der ARO Artländer Bettwarenfabrik mit Sitz in Kettenkamp konnte die Hasetal Touristik GmbH ein weltweit tätiges Unternehmen aus ihrer direkten Nachbarschaft für die Kooperation gewinnen. Somit ist eine regionale Wertschöpfungskette entstanden.

Träger

➔ Hasetal Touristik GmbH

Info/Ansprechpartner

➔ Wilhelm Koormann
Langenstr. 33
49624 Lönningen
05432 / 599 599
info@hasetal.de



JEDEM GAST
SEIN KOPFKISSEN.

Kopfkissen-Bar

Erholungsgebiet
HASETAL

Nr. 52: Fahrradfreundliche Stadt Belgern

- • *Stadt Belgern 2010 Ausrichter der sächsischen Landesmeisterschaften im Straßenradsport*
- *Internationaler Elberadweg*
- *Anziehungspunkt Erlebnisrastplatz*
- *historische Altstadt mit zahlreichen Sehenswürdigkeiten*

Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Die Stadt Belgern für Fahrradfahrer noch attraktiver gestalten
- **Bisherige Ergebnisse:** Stetiger Anstieg der Besucherzahlen
- **Finanzierung:** Stadthaushalt und Fördermittel.
- **Zeitraum:** Projektbeginn 2002 - Maßnahme ist noch nicht abgeschlossen

Ausführliche Beschreibung:

→ An der Rolandstadt Belgern führt der internationale Elberadweg Hamburg-Prag direkt vorbei. In unmittelbarer Nähe des Elberadweges wurde ein Erlebnisrastplatz mit einem besonderen Highlight errichtet. U.a. sind Nachbildungen aller deutschen Rolande in diesem Park aufgestellt, ein in Deutschland einzigartiges Projekt. Zudem entsteht in diesem Park ein Rosarium mit ca. 19.000 Stück Rosen verschiedenartiger, auch historischer Rosen. Das Rosarium wird sich durchaus nach dessen Fertigstellung zu einem Touristenmagnet, im Besonderen auch für die Fahrradtouristen entwickeln. Unlängst haben wir einen Zubringerradweg eingeweiht. Die Besucherzahlen der Stadt weisen einen stetigen Anstieg auf. Viele Fahrradfahrer besichtigen auf ihrer Tour unsere historische Altstadt.

Die sportliche Betätigung kommt in der Stadt Belgern nicht zu kurz. Im Sportverein der Stadt sind ca. 500 Mitglieder organisiert, nicht zuletzt auch Kinder und Jugendliche.

Besondere Höhepunkte im Jahr 2010 in der Stadt Belgern sind

- die Sächsischen Landesmeisterschaften im Straßenradsport am 02. Mai,
- die Landesmeisterschaften der Spielleute des Landes-, Musik- und Spielleuteverbandes Sachsen e.V. mit ca. 1000 Musikern vom 25. Juni - 27. Juni,
- 400 Jahre steinerner Roland deren Ausrichter die Stadt Belgern ist.

Nicht nur die Stadt Belgern, sondern auch die umliegenden Ortschaften und die Belgern-Dahlener Heide laden die Fahrradfahrer zu ausgiebigen Touren in die Natur und zum Genießen der herrlichen Landschaft ein.

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Die Stadt Belgern möchte das Preisgeld für die Vorbereitung und Durchführung der Landesmeisterschaften im Straßenradsport verwenden. Die Stadt Belgern ist eine fahrradfreundliche Kommune. Bei der Instandsetzung von Straßen und Plätzen wurde immer auf eine gute Befahrbarkeit der Wege durch Fahrradfahrer geachtet.

Träger

- Stadtverwaltung Belgern

Info/Ansprechpartner

- Herr Thomas
Bürgermeister
Markt 3
04874 Belgern
034224 / 4400
buergermeister.belgern@kin-sachsen.de



Nr. 53: „Fahrradfreundliche Herberge“ (darf nicht veröffentlicht werden)



Nr. 54: „GIG - Fietsentour“

➔ Die GiG-Fietsentour verbindet auf einer Strecke von ca. 35 km 10 Genussstationen örtlicher Gastronomen miteinander. Die Route ist im Urzeigersinn ausgeschildert. Ein Einstieg ist zwischen 11 und 18 Uhr überall möglich. „GIG-Fietsentour“ - ... Genuss und Gastfreundschaft im Grünen!

Kurze Projektbeschreibung:

- ➔ **Ziel:** Angebot eines attraktiven Radevents mit Einbeziehung der örtlichen Gastronomen.
- ➔ **Bisherige Ergebnisse:** sehr positive Resonanz, viele Teilnehmer
- ➔ **Finanzierung:** durch Gastronomen & GIG-Marketing
- ➔ **Zeitraum:** Termin jeweils am letzten Sonntag im April, Vorbereitungsphase ca. 4 Monate, 2009 erstmals durchgeführt



Ausführliche Beschreibung:

➔ Zur Eröffnung der jährlichen Fahrradsaison und im Rahmen des münsterlandesweiten Sattelfestes veranstaltet das GIG-Marketing gemeinsam mit den Velener und den Ramsdorfer Wirten/ Gastronomen einen Radandertag entlang gastfreundlicher Genussstationen im Grünen. Neben köstlichen Leckereien werden an den einzelnen Stationen – die oftmals mit Schutzhütten oder Sehenswürdigkeiten verbunden sind – Aktionen für Kinder geboten.

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

➔ Weil es innovativ ist, von Bürgern und Auswärtigen sehr gut angenommen wurde und auf eine gute Zusammenarbeit bzw. Einbindung der örtlichen Gastronomie basiert. Eine moderne Version eines Radwandertages, der relativ kostengünstig umgesetzt werden kann.

Träger

- ➔ GIG-Marketing Velen Ramsdorf e.V.

Info/Ansprechpartner

- ➔ Jessica Albers
Ramsdorfer Straße 19
46342 Velen
02863 / 926219
tourist-info@velen.de



Nr. 55: Erlebnissradroute Lebendiges Museum

➔ Auf einem Rundkurs von 21 km Längwerden die fünf Erlebnisstandorte des Lebendigen Museums miteinander verbunden. Durch diese Route soll auch die Attraktivität der Museumsstandorte erhöht werden.

in den fünf Standorten des Lebendigen Museums Geschichte hautnah erleben: Die restaurierte Sägemühle am Gut Ross aus den 1890er Jahren, das Museum in der ehemaligen fürstbischöflichen Burg Ramsdorf, Beck-

manns Schmiede – das denkmalgeschützte Fachwerkhhaus neben der Ramsdorfer Walburgeskirche – welches eine komplette Schmiedewerkstatt beherbergt, das Dorfgemeinschaftshaus mit einer landwirtschaftlichen Ausstellung des Doskerkerls auf dem Hof Tenk-Dröning und den Dokerschoppen – eine Sammlung historische Landmaschinene – auf dem Hof Picker-Warsing. Die Tour führt über schöne Radwege und gut ausgebaute Wirtschaftswege und lädt zum Besuch eines der gemütlichen Bauerncafés ein.

Radfahrer ein attraktives Tageserlebnissprogramm. Es ist zielgruppengerecht und verbindet ländliche Kultur, Geschichte, Gastfreundschaft, aktives Fahrraderlebnis und regionale Küche in gemütlichem Ambiente miteinander.

Träger

➔ Gemeinde Velen

Info/Ansprechpartner

➔ Jessica Albers
Ramsdorfer Straße 19
46342 Velen
02863 / 926219
tourist-info@velen.de
www.lebendige-museen.de



Kurze Projektbeschreibung:

- ➔ **Ziel:** Vernetzung von Kultur- und Fahrraderlebnis
- ➔ **Bisherige Ergebnisse:** –
- ➔ **Finanzierung:** durch Gemeinde und Eintritte der fünf Museumsstandorte.
- ➔ **Zeitraum:** Seit Mitte 2007

Ausführliche Beschreibung:

- ➔ Auf einer 21 km langen Rundtour kann man

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

- ➔ Das Projekt „Erlebnissroute Lebendiges Museum“ ermöglicht dem kulturell und historisch interessierten



Nr. 56: Fahrradbibliothek und fahrradtouristische Beratung Dresden – Seite 1

➔ Mit der Fahrradbibliothek sollen Ideen und Gedankengut für gesunde Lebensweise und Umweltverantwortung unterstützt werden und mit dem kostenlosen Verleih von Radwanderliteratur eine bewusste Alternative zum Motortourismus angeboten und der sanftere Tourismus und die Begegnung von Menschen verschiedener Länder gefördert werden.

Der Service umfasst kostenlose Information und Beratung über Radliteratur und Radreisen sowie Infos zu Planung und Vorbereitung von Radreisen, Übernachtung, Länderinfos, Fernradwege in Deutschland und Europa, Fahrradmitnahme in Bahn, Bus, Schiff und Flugzeug, Radtouren mit Kindern u. a. per Telefon, FAX, E-Mail sowie über die Webseite der Fahrradbibliothek im Internet (www.fahrradbibliothek.de). Dazu kommen noch zahlreiche telefonische Beratungen von Radlern aus ganz Deutschland und monatlich ca. 2000 Zugriffe auf die Webseite der Fahrradbibliothek (Stand 2009).

Kurze Projektbeschreibung:

- ➔ **Ziel:** Sanfter Tourismus, Verkehrspolitik
- ➔ **Bisherige Ergebnisse:** 3000 Radwanderführer und Radwanderkarten aus aller Welt, 250 Diavorträge über Radreisen in Deutschland, Europa und Übersee
- ➔ **Finanzierung:** Spenden von Verlagen, Jahresgebühr 2,50 € pro Kalenderjahr für die Nutzer
- ➔ **Zeitraum:** seit 1992, Ausstellung Geschichte des Fahrradtourismus im Frühjahr 2010

Ausführliche Beschreibung:

Sie sind nicht im Stau – Sie sind der Stau Radwandern als Alternative zum Stau

Information zum Projekt „20 Jahre grenzenlos Radeln in Europa“
Fahrradbibliothek Dresden 1989 - 2009

Im November 1989 öffnete sich unerwartet die Grenze und eröffnete Reiseradlern aus der DDR neue Dimensionen. Im Sommer 1990 machte ich selbst meine erste Radtour am Rhein und mit meinen Kindern durch Holland. Bald folgten Radreisen 20 Ländern Europas und Übersee.

Doch für die Orientierung auf Radreisen benötigt man gutes und aktuelles Kartenmaterial. So entstand die Idee, die private Sammlung in einer Fahrradbibliothek für andere Reiseradler nutzbar zu machen. So gibt es seit 1992 in Dresden dieses deutschlandweit einmalige Angebot für Reiseradler. Seither gab es über 700 Anmeldungen, welche das Angebot der Fahrrad-bibliothek für Radreisen in allen Teilen der Welt genutzt haben. Durch großzügige Spenden zahlreicher Verlage, Landesvermessungsämter, Fremdenverkehrsämter und Fahrradorganisationen in aller Welt ist der Bestand enorm

gewachsen. Heute umfasst die Bibliothek über 3.000 Radwanderkarten und Radwanderführer sowie Material zur Verkehrspolitik, Fahrradzeitschriften,



Sprachführer, CD-Roms über Fernradwege und Videos über Radreisen u. a. wichtige Materialien für die Planung und Vorbereitung von Radreisen. Dazu kommen noch zahlreiche telefonische Beratungen von Radlern aus ganz Deutschland und monatlich ca. 2000 Zugriffe auf die Webseite der Fahrradbibliothek.

Seit 1993 gab es in der Fahrradbibliothek mehr als 250 Diavorträge über Radreisen mit interessanten Reiseberichten über mehr als 40 Länder Europas und Übersee. Reiseradler können hier ihre Erfahrungen und Informationen austauschen, welche in keinem Radwanderführer zu finden sind. Der Bestand der Bibliothek, die sich bisher ohne finanzielle Zuschüsse oder feste Einnahmen bisher selbst getragen hat, besteht aus Geschenken, Leihgaben und käuflich erworbenen Büchern und Materialien. Alle Ausgaben für Porto, Bürobedarf sowie etliche Anschaffungen werden privat getragen, da die Einnahmen durch die geringe Jahresgebühr (keine Ausleihgebühren) von bisher 2,50 Euro (ermäßigt 1,50 Euro) pro Kalenderjahr nicht die Ausgaben decken.

Für die Verbesserung der Arbeit sind folgende Investitionen notwendig:

- PC für Bibliotheksverwaltung und Ausleihprogramm
- Kopierer
- Beamer und 2 Diaprojektoren für Überblendtechnik für Diavorträge über Radreisen
- die Vervollständigung und Aktualisierung des Ausleihbestandes Aktivitäten der Fahrradbibliothek:
- Kostenlose Ausleihe und Beratung Radwandern und Radreisen Persönliche Ausleihe 3000 Radwanderführer und Radwanderkarten Deutschland, Europa und Übersee
- Dia-Vorträge über Radreisen
- Telefonische Beratung zur Planung von Radreisen
- Webseite mit Infos zu Fahrradtourismus (Adressen, Literaturlisten, Länderinfos u. a.)

Nr. 56: Fahrradbibliothek und fahrradtouristische Beratung Dresden – Seite 2

- Versand von Infomaterialien (Literaturlisten, Übersicht Fernradwege, Übernachtungsverzeichnisse u. a.)
- Zeitschriftenartikel (Rezensionen, Information über Neuerscheinungen und neue Radrouten)
- Fernsehbeiträge über Radwandern in Sachsen (Beiträge in MDR-Bergsport-Magazin Biwak 1999: Elberadweg, 2000: Sächsische Schweiz Bielatal, 2004: Radrouten im Nationalpark Sächsische Schweiz)

Zahlreiche Radkarten und Radführer sind nicht im Buchhandel oder öffentlichen Bibliotheken erhältlich (Publikationen von Landesvermessungsämtern, Fremdenverkehrsämtern, ausländischen Verlagen und Fahrradorganisationen)

Gesammelt werden: Radwanderführer, Radwanderkarten, Stadtpläne für Radfahrer, Prospekte mit Tourenbeschreibungen, Wanderkarten mit Fahrradrouten, Fahrradzeitschriften, Informationen über Fahrradtechnik und -ausrüstung, Planung und Vorbereitung von Radreisen, Fahrradverleih und Fahrradmitnahme in Bahn, Bus, Schiff, Flugzeug und ÖPNV, Information über preiswerte Übernachtungsmöglichkeiten, Information über Ernährung auf Radreisen. Der Bestand wird ergänzt durch CD-Roms, (alternative) Reiseführer, Videos (Verkehrspolitik und Radreisen), Sprachführer, Wörterbücher, MC-Sprachkurse sowie Fahrrad- und Umweltspiele.

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

Radfahren ist ein wichtiger Beitrag zum Klimaschutz, zu einer sinnvollen Verkehrspolitik, zur Gesunderhaltung und nicht zuletzt auch ein Wirtschaftsfaktor.

Mit der ehrenamtlichen Tätigkeit in der Fahrradbibliothek sollen Ideen und Gedankengut für gesunde Lebensweise und Umweltverantwortung unterstützt werden und mit

dem kostenlosen Verleih von Radwanderliteratur eine bewusste Alternative zum Motortourismus angeboten werden und der sanften Tourismus und die Begegnung von Menschen verschiedener Länder gefördert werden.

Gerade in Zeiten zunehmender Gewalt – besonders auch in den neuen Bundesländern – ist es notwendig jungen Menschen sinnvolle Freizeitaktivitäten anzubieten und Begegnungen mit Menschen anderer Völker zu ermöglichen.

„Sicherheit findet man nur im Herzen seines Gegners“ heißt es in einem Gemeindebrief einer Kirchgemeinde nach den Terroranschlägen von New York. So ist es auch ein kleiner Baustein für mehr Vertrauen und gegenseitiges Verständnis, wenn Radler andere Länder und Kulturen kennen lernen und Kontakte zu fremden Menschen entstehen und bei Dia-Vorträgen über ihre Erfahrungen und Begegnungen berichten. Viele Radler können davon berichten, wie sie von völlig fremden Menschen beherbergt oder eingeladen wurden oder in Notlagen Hilfe erfahren haben. Doch Radurlauber sind für manche strukturschwachen Regionen Deutschlands und osteuropäische Länder teilweise auch ein beträchtlicher Wirtschaftsfaktor. Erfahrungen anderer Länder mit gut ausgebauten Radwegenetz und Förderung des Fahrradtourismus zeigen, dass der Fahrradtourismus auch einen beträchtlichen Wirtschaftsfaktor im Rahmen des Fremdenverkehrs darstellt.

Die Fahrradbibliothek ist keine schnelllebige Idee, sondern hat in 17 Jahren langfristig gezeigt, dass man auch ohne einen Verein eine private Spezialbibliothek aufbauen und betreiben kann.

Die Fahrradbibliothek ist in dieser Form in Deutschland

einzigartig, bietet Material, welches nirgends anderswo ausgeliehen werden kann (z. B. Radkarten aus osteuropäischen Ländern) und steht Freizeitradlern deutschlandweit mit ihrer telefonischen Beratung und Infos auf der Webseite zur Verfügung.

Durch die regionale Lage in Grenznähe zu Polen und Tschechien gibt es besonders viele Informationen für Fahrradreisen in Osteuropa.

Träger

➔ Johannes Meusel

Info/Ansprechpartner

➔ Johannes Meusel
Gabelsbergerstraße 13
01309 Dresden
0351 / 3367624: 19.30 - 22 Uhr
035873 / 40067: 8.00 - 15.30 Uhr
mail@fahrradbibliothek.de
www.fahrradbibliothek.de



Nr. 57: RadKultour zwischen Leine und Harz – Seite 1

➔ Rad.Kultour steht für Kulturveranstaltungen, die „Kulturelles Erleben“ mit „Radfahren“ im ländlichen Raum Südniedersachsens verbinden. Seit 2006 gelingt es einem Kulturverein, die stark PKW-Verkehr affine Bevölkerung auf dem Land für die Mobilität per Fahrrad zu sensibilisieren:

Schon verstaubte Räder der Großeltern werden wieder aus den Kellern hervorgeholt, um zum Kabarettabend in die ländliche Kulturkneipe „Weltbühne“ zu fahren.

Am Seiteneingang der Freilichtbühne der Gandersheimer Domfestspiele steht ein abschließbarer RadKultour-Hof für Gästefahrräder bereit. RadKultour-Scouts bieten Tourenbegleitung zu Kulturevents an.

In der Region ist ein Netzwerk aus Kulturschaffenden, Kommunen, Umweltverbänden und Gastronomen entstanden, die unter der gemeinsamen Marke „RadKultour“ ihre Angebote an der Rad fahrenden Bevölkerung und den Gästen von außerhalb ausrichten. Ein gemeinsames Programmheft, ein Homepageauftritt sowie eine abgestimmte Pressearbeit dienen der Kommunikation nach außen.

Kurze Projektbeschreibung:

- ➔ **Ziel:** Förderung des Radverkehrs im ländlichen Raum
- ➔ **Bisherige Ergebnisse:** Etablierung einer Veranstaltungsreihe „RadKultour“
- ➔ **Finanzierung:** Kulturmittel Land Niedersachsen, nicht-investive Mittel NRVP, kommunale Mittel, Privatsponsoren
- ➔ **Zeitraum:** seit 2006 fortlaufende Veranstaltungsreihe

Ausführliche Beschreibung:

➔ Das auf Öffentlichkeitswirksamkeit angelegte Projekt „RadKultour“ soll der in den vergangenen Jahrzehnten zugenommenen Motorisierung im ländlichen



Raum entgegenwirken. Kurzfristig zielt das Projekt darauf ab, die Fahrradnutzung in der Freizeit zu fördern. Langfristig sind auch Effekte hinsichtlich einer umweltfreundlichen Verkehrsmittelwahl auf Wegen des Alltages zu erwarten.

Seit 2006 nahmen an den bisherigen RadKultour-Veranstaltungen insgesamt ca. 10.000 Gäste teil.

Der auch in den umliegenden Städten wie Göttingen und Hildesheim immer bekannter werdende Veranstaltungshöhepunkt ist ein **RadKultour-Erlebnis-Sonntag** entlang des Skulpturenweges (www.radweg-zur-kunst.de). Nach der Motto-gebenden Skulptur „Begegnung“ im Jahr 2006 stellte im Jahr 2008 die Skulptur „Aufbruch“ den Rahmen für ein ganztägiges, vielseitiges Kulturprogramm, das sich an Jung und Alt richtet, Dorfbewohner und Gäste aus den umliegenden Städten zusammenbringt. Die fünf Veranstaltungsplätze, auf Höfen und in Klosterhöfen entlang des Weges gelegen, bieten Plattform für Projektpräsentationen, die im Vorfeld des Sonntages entstanden sind: Fotodokumentation einer Klassenfahrt per Rad; die dörfliche Jugendmeile für Testfahrten mit selbst geschweißten Radmobilen; neu arrangierte Chorstücke des VHS-Chores zum Thema „Aufbruch per Fahrrad“ und

vieles mehr.

Ehrenamtlich engagierte **RadKultour-Scouts** begleiten Rad fahrende Kulturgäste bspw. vom Bahnhof Kreienzen aus über die D-Route 3 während der sommerlichen Freilichttheatersaison in die Festspielstadt Bad Gandersheim. Nach dem Parken der Fahrräder an einem eigens eingerichteten bewachten Theater-Fahrradparkplatz erhalten die Gäste vor Vorstellungsbeginn einen Verzehrgutschein der örtlichen Festspielgastronomie.

Inszenierte RadKultouten kombinieren geführte Gruppenradtouren mit speziellen kulturellen Highlights entlang des Weges: Eine szenische Lesung an historisch bedeutsamen Orten, eine Familien-Theateraufführung im Stall eines Bauernhofes, Dorfrundgänge mit Programm zum Mitmachen.

In einer lokalen **Woche der RadKultour** findet in zahlreichen Einrichtungen der Stadt Bad Gandersheim ein verdichtetes Kulturprogramm statt, das immer in Bezug zum Radfahren steht: Ein RadKultour-Kino-Abend mit Kurzfilmen, die Lust am Radfahren vermitteln. Eine Sonderausstellung im Stadtmuseum, das einen Bogen vom historisch genutzten Rad mit Holzbereifung bis zum futuristischen HPV-Mobil zeigt. Ein sehr gut besuchtes Radfahrfest zum Abschluss des sommerlichen Kinderferienprogramms. Im Rahmen eines europäischen Kulturbands waren die Gäste zu einer imaginären Fahrradtour



Nr. 57: RadKultour zwischen Leine und Harz – Seite 2



entlang des durch die Region verlaufenden Europaradwegs R1 (D-Route 3) von Frankreich bis Russland eingeladen. Musikalische und in Theaterform vorgetragene Bühnenbeiträge und Fotoeindrücke des europäischen Radfernweges vermittelten die kulturelle Vielfalt der durch den Fahrradweg berührten Länder. Ein Radfahrkurs für Erwachsene und ein Reparaturworkshop für Kinder und Jugendliche rundeten das Programm der Themenwoche RadKultour ab.

Circa 30 regionale Akteure aus den Bereichen Kultur, Schulen und Radverkehrsförderung (z.B. Galerien, Intendanten Domfestspiele, VHS, ADFC, Pro Bahn) wurden im Zuge der Projektdurchführung miteinander vernetzt.

Die Gemeinden und Landkreise unterstützen, die Veranstaltungsreihe und bringen vor allem infrastrukturelles Know-How mit ein. In 2008 übernahmen die Landräte der Landkreise Hildesheim und Northeim die Schirmherrschaft für die Veranstaltungsreihe.

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Das Projekt RadKultour zeigt, dass auch im ländlichen Raum mit stark PKW-orientierter Mobilität Impulse für mehr Radverkehr gegeben werden können. Ausgehend von Spaß bringenden Aktivitäten per Fahrrad in der Freizeit wird die Lust am Radfahren neu geweckt. Eine über mehrere Jahre betriebene Öffentlichkeitsarbeit unter der Dachmarke „RadKultour“ schafft neue Identität mit einem geschichtsträchtigen Kulturraum und knüpft an die Mobilitätsgewohnheiten der Großelterngeneration auf dem Land an.

Weitere zukunftsweisende Schritte des Projektes sind die

Bewerbung der Fahrt per Fahrrad zum nächstgelegenen Pendler-Bahnhof, die Fahrt zum Einkauf oder zur Schule.

Träger

→ KuK e. V. - Verein für Kultur und Kommunikation

Info/Ansprechpartner

→ Ulrich Schäfer
Kreuzstr. 11
05563 / 999516
kuk@radkultour.info
www.radkultour.info



Nr. 58: Pedelec Verleih – Fahr Rad am Thüringer Meer



➔ *Pedelecs sind Fahrräder, bei welchen die Muskelkraft des Menschen und Elektroenergie zusammenkommen und als Antrieb fungieren. Der Fahrrad-tourismus liegt eindeutig im Trend. Mit den Pedelecs kann man eine noch größere Zielgruppe erreichen. Man kann als Gruppe auch mit einem unterschiedlichen Leistungsvermögen gemeinsame Touren unternehmen.*

Kurze Projektbeschreibung:

➔ **Ziel:** Im Saale-Orla-Kreis können Touristen und Einheimische auf drei Radfernwegen, dem Rennsteig-Radweg, Saale-Radwanderweg, Euregio Egrensis Radweg und auf regionalen Radwegen fahren. Durch die topografischen Besonderheiten im Landkreis war es bisher meist nur für die sportlich ambitionierten Radler ein Vergnügen durch den Landkreis zu fahren. Mit dem Pedelec werden nun Radtouren auch für untrainierte Gelegenheits-Radfahrer zum reinsten Vergnügen. Anstiege und Gegenwind stellen keinerlei Hindernisse mehr da. So kann jeder die unglaubliche Vielfalt an landschaftlichen Einzigartigkeiten im Saale-Orla-Kreis entdecken.

➔ **Bisherige Ergebnisse:** Im Moment gibt es 11 Verleihstationen mit 33 Verleih-Pedelecs im Saale-Orla-Kreis. Für 2010 sind weitere Akkuwechsel- und Verleihstationen und weitere Pedelecs geplant.

➔ **Finanzierung:** Das Projekt wird teilweise durch Sponsoring der einheimischen Sparkasse finanziert und durch die anfallenden Verleihgebühren für das Pedelec.

➔ **Zeitraum:** Der Verleih der Pedelecs beginnt im April und endet im Oktober.

Ausführliche Beschreibung:

➔ –

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

- ➔ 1. Der Radtourismus liegt eindeutig im Trend.
2. Unser Pedelec-Projekt im Saale-Orla-Kreis ist ein Alleinstellungsmerkmal für Thüringen.
3. Unser Projekt soll Touristen und die einheimische Bevölkerung ansprechen und zu einem sanften Naturerlebnis animieren.



nis animieren.

4. Für unsere Verleihstationen (Hotels, Gaststätten, Fahrradhändler) soll das Projekt zu ihren bisherigen Leistungsangeboten ein weiteres attraktives Angebot sein.

5. Der Landkreis mit seiner wunderschönen Natur, herrlichen Ausblicken und zahlreichen touristischen Sehenswürdigkeiten kann mit dem Pedelec auf eine ganz besondere Art entdeckt werden. Für die Touristen erschließt sich ein völlig neues und interessantes Betätigungsfeld, Sie können mit geringem Kraftaufwand Natur erleben.
6. Das Verleihnetz soll im nächsten Jahr erweitert werden und das nicht nur in unserem Landkreis, auch die anliegenden touristisch interessanten Regionen sollen dem System angeschlossen werden.

Träger

➔ Landratsamt Saale-Orla-Kreis

Info/Ansprechpartner

➔ Michael Siegmund
Oschitzer Straße 4
07907 Schleiz
03663 / 488 750
m.siegmund@irasok.thueringen.de
www.fahr-rad-mit-pedelec.de



Nr. 59: Mit dem Fahrrad zu Schiller – Seite 1

→ Der 250. Geburtstag des Dichterfürsten – in Mannheim und Ludwigshafen ein richtiges Fahrradthema. Entlang der 10,5 km langen 2007 eröffneten Schiller-Fahrrad-Route boten die rem-Museen Mannheim und das Stadtmuseum Ludwigshafen übers Jahr verteilt sechs geführte Fahrrad-Kultur-Touren an. Bei den 15. Internationalen Schillertagen des Mannheimer Nationaltheaters spielte das „Schillerrad“ wie schon 2007 eine Hauptrolle – das eigens entworfene Festivalrad sorgte bei den Festival-Gästen aus aller Welt für die perfekte umweltfreundliche Stadtmobilität.

Kurze Projektbeschreibung:

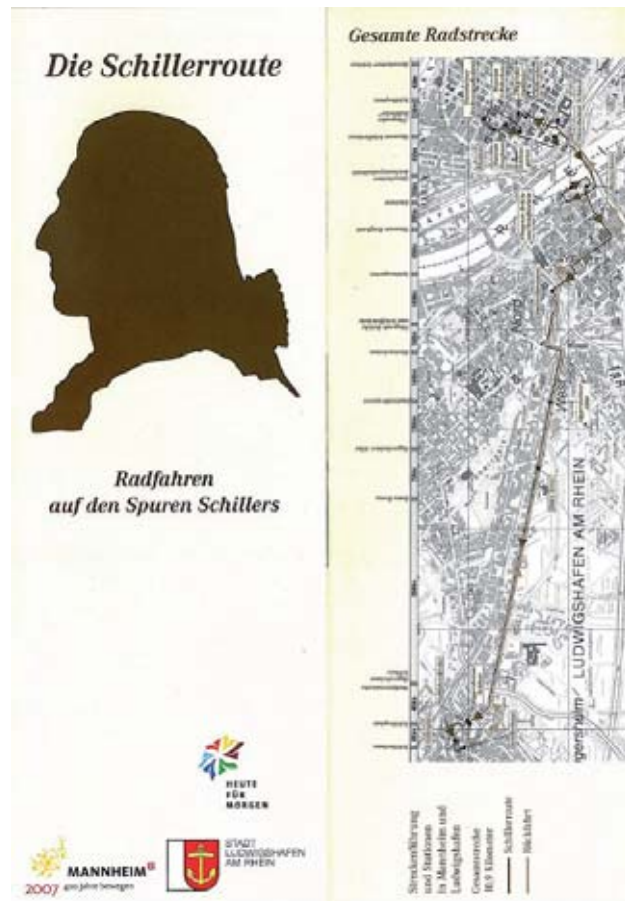
- **Ziel:** Kulturthema „Schiller“ mit dem Rad erleben
- **Bisherige Ergebnisse:** –
- **Finanzierung:** –
- **Zeitraum:** 2009

Ausführliche Beschreibung:

→ Mit dem Fahrrad auf Schillers Spuren!
Die neue „Schilleroute“ führt radelnde Liebhaber klassischer Literatur auf eine abwechslungsreiche Radtour durch Oggersheim, Ludwigshafen und Mannheim. Mit etwa 20 km Länge und wenig Steigungen ist die Radtour für die ganze Familie geeignet.

In Mannheim startet die Tour am berühmten Barockschloss. Von hier aus führt sie durch die Mannheimer Innenstadt am Schillerplatz vorbei zum Museum Schillerhaus in B5,7. Hier bieten die Reiss-Engelhorn-Museen multimediale Einblicke in Schillers Leben und Wirken rund um Mannheim.

Weiter geht es am „Fliegenden Holländer“ vorbei nach F 6,1, wo sich einst die Mannheimer Zeichnungsakademie befand. Am Rheintor vorbei, durch die Quadrate führt der Weg zum neuen Museum Zeughaus der rem. Im dritten Obergeschoss befindet sich das „Schillerkabinett“ mit



überraschenden Zeugnissen zu Schillers Aufenthalt in der Kurpfalz. Durch den Schlossgarten führt die Schillertour über die Konrad-Adenauer-Brücke nach Ludwigshafen und Oggersheim.

Die Schillerroute ist ein Geschenk der Stadt Ludwigshafen an die Stadt Mannheim anlässlich des vierhundertjährigen Stadtjubiläums.

Entlang des Radweges weist eine eigene Beschilderung den Weg: Auf den Schildern befindet sich ein eigens für die Route entwickeltes Schiller-Symbol, so dass diese Beschilderung gut zu erkennen ist. An den jeweiligen Stationen sind Info-Stelen aufgestellt, auf denen weitere Informationen über die Historie und deren Bezug zu Friedrich Schiller gegeben werden.

Zur Route gibt es begleitende Faltblätter, die als kompakteste Zusammenfassung des Schiller'schen Wirkens in der Kurpfalz auch bei Nicht-Radlern großen Absatz findet.

Die Reiss-Engelhorn-Museen haben gemeinsam mit dem Stadtmuseum Ludwigshafen im Jahr 2009 insgesamt sechs geführte Radtouren auf der „Schilleroute“ angeboten. Dabei lernten die durchschnittlich rund 20 Teilnehmerinnen und Teilnehmer auf ebenso unterhaltsame wie umweltschonende Weise Stationen aus Schillers Leben und Wirken während seiner Zeit in der Kurpfalz kennen. Bei den großen Internationalen Schillertagen des Nationaltheaters Mannheim spielt das Fahrrad schon länger eine tragende Hauptrolle. Bei dem alle zwei Jahre stattfindenden Festival mit Schiller-Produktionen aus der ganzen Welt dienen die eigens im Festival-Look gestaltetet „Schillerräder“ als das ideale Verkehrsmittel für Gäste, Besucher und Festivalteam. Mit einer großen Ausverkauf-Aktion werden die bunten Fahrrad-Liebhaber am letzten Tag verkauft und werden auch Jahre später noch als privates „Schiller-Rad“ in der Stadt gesichtet.



Nr. 59: Mit dem Fahrrad zu Schiller – Seite 2

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Innovative Best-Practice-Verknüpfung von Kultur und Fahrrad.

Mit der Kultur das Fahrrad entdecken.

Mit dem Fahrrad die Kultur erleben.

Schillerräder – Erfolgreich etabliertes Projekt zur Nahmobilität bei Großevents (siehe Preisträger Bremer Kirchenrad 2009).

Träger

→ Stadt Mannheim & Stadt Ludwigshafen

Info/Ansprechpartner

→ Peter Roßteutscher
Technisches Rathaus
Collini-Str. 1
68165 Mannheim
0621 / 293 5502
Peter.rossteutscher@mannheim.de
www.mannheim.de

Streckenführung Mannheim



Map showing the cycling route through Mannheim, connecting the Rhine, the city hall, and the Schillerplatz.

Mannheimer Schloss

Das Mannheimer Schloss wurde in den letzten Jahren aufwändig renoviert. Die wiederhergestellten historischen Räume der ehemaligen Residenz der Kurfürsten von der Pfalz laden dabei ebenso zum Besuch ein wie die ehemalige Hofkapelle (heute Schlosskirche) und ganz besonders die Antikensaalgalerie. Schiller weilte am 14. April 1784 – einen Tag vor der Mannheimer Erstaufführung von „Kabale und Liebe“ – im Schloss, als ein mit Wasserstoff gefüllter Heißluftballon des in Mannheim wirkenden Physikers, Meteorologen und Sprachforschers Johann Jacob Hemmer (1733 – 1790) abstürzte. Die einzig bekannte Adresse Schillers in Mannheim ist das Hubertushaus in L 2, 1. Von hier aus befindet sich ungefähr 200 Meter weiter in Richtung Zentrum am Quadrat N 2 das Denkmal für Wolfgang Heribert von Dalberg, Mannheims ersten Intendanten des Nationaltheaters. In N 3, 4 steht das ehemalige Stadtpalais der Dalbergs, das „Dalbergshaus“.

Barockschloss Mannheim – Prunkräume und Schloss-Museum

Öffnungszeiten:
Geöffnet ab April 2007
Dienstag bis Sonntag und an Feiertagen 10 bis 17 Uhr
Letzter Einlass: 16.30 Uhr

Reiss-Engelhorn-Museen

Museum Zeughaus, C 5
Täglich (außer montags) 11 bis 18 Uhr

Museum Weltkulturen, D 5
Täglich (außer montags) 11 bis 18 Uhr

Museum Schillerhaus, B 5, 7
Alt-Mannheimer Gartenhaus mit Multivision zu Friedrich Schillers Leben in Mannheim
Täglich (außer montags) 11 bis 18 Uhr



Antikensaalgalerie im Mannheimer Schloss

Schillerdenkmal auf dem Schillerplatz

Schillerplatz

Der frühere Theaterplatz – seit 1862 Schillerplatz – füllt das gesamte Quadrat B 3 aus. In der Nordostecke ist das von Carl Cauer (1828 – 1885) geschaffene Schillerdenkmal aufgestellt, das ursprünglich seit 1862 auf demselben Platz in der Mitte vor dem Nationaltheatergebäude mit Blick zur schräg gegenüberliegenden Jesuitenkirche stand. Im Jahr 1777 war die „Deutsche Schaubühne“, das Nationaltheater, auf B 3 eröffnet worden. Fünf Jahre später wurden hier Schillers „Räuber“ uraufgeführt. In den 1850er-Jahren erfolgte ein grundsätzlicher Umbau des Hauses. 1943 fiel das traditionsreiche Gebäude dem Krieg zum Opfer. Auf dem Schillerplatz stehen mehrere Informationstafeln zur Geschichte von B 3 und dem Schicksal des Nationaltheaters.

Nr. 60: Mit Bus und Bahn zu 15 Bike & Skate Touren in der Region Syddanmark-Schleswig – Seite 1

→ In der zweisprachigen Veröffentlichung „Bike&Skate“ werden 15 Tagestouren in D und DK sowie ihre Erreichbarkeit mit Bus und Bahn vorgestellt. Der Aktionsradius von Freizeitradlern wird durch dieses Kombinationsangebot deutlich erweitert. Neben Rundtouren können so auch Streckentouren angeboten werden.

In einer Übersichtstabelle sind Zeitfenster für An- und Abreisemöglichkeiten mit Bus+Bahn sowie Taktung/Anzahl der Verbindungen dargestellt. Ein Liniennetzplan gibt Überblick über alle relevanten Verbindungen in der Region Syddanmark-Schleswig und die Lage der Touren.

Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** • Stärkung umweltfreundlicher Freizeitaktivitäten/ Steigerung der Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel im Freizeitverkehr Unterstützung + Motivation zu klimafreundlichem Verkehrsverhalten
- Kombination umweltfreundlicher Verkehrsmittel zur Schaffung von win-win Situationen, im Sinne einer besseren Auslastung von Bussen und Bahnen in Schwachverkehrszeiten sowie einer Attraktivierung der Fahrradnutzung bspw. durch Erweiterung des Aktionsradius
- **Bisherige Ergebnisse:** 1. Auflage 7.500 zur Tourist-Saison 2009 in 20 Touristinformationen in D und DK sowie über Verkehrsunternehmen verteilt
- **Finanzierung:** Kooperation von Kreis Nordfriesland, Stadt Flensburg, Kreis Schleswig-Flensburg, LVS (Landesweiten Verkehrsservicegesellschaft Schleswig Holstein) und Sydtrafik im Rahmen des Projektes: „Grenzüberschreitendes Mobilitätsmanagement“ gefördert aus dem INTER-REG III A Programm der Region

Sønderjylland-Schleswig

→ **Zeitraum:** 2008/2009

Ausführliche Beschreibung:

→ Die INTERREG III A Förderregion

Sønderjylland-Schleswig besteht aus den Kreisen Nordfriesland und Schleswig-Flensburg, der Stadt Flensburg und dem ehemaligen Amt Sønderjylland. In Zusammenarbeit mit der LVS (Landesweiten Verkehrsservicegesellschaft Schleswig Holstein) wurde im Rahmen des Projektes „Grenzüberschreitendes Mobilitätsmanagement“ auch auf eine Verbesserung der Nutzung und Akzeptanz der Verkehrsmittel des Umweltverbundes in der Bevölkerung (Einwohner und Touristen) fokussiert. Als wichtige Maßnahme wurde der Bereich Kommunikation/ Öffentlichkeitsarbeit und Kombination von Verkehrsmitteln identifiziert und fand u.a. auch in der Entwicklung eines „Freizeit-Ausflugs-Führers“ Ausdruck. Mit diesem „Bike & Skate“ Führer wurde ein Angebot zur klimafreundlichen Freizeitgestaltung/ Freizeitmobilität für Touristen und Einwohner der Region veröffentlicht. Durch Anreisemöglichkeiten mit Bus+Bahn können auch „weiter entfernte“ Ausflugsgebiete von „weniger geübten“ Radlern erschlossen werden. Vorgestellt werden sowohl beschilderte bereits bestehende Routen als auch leicht nachvollziehbare „neue“ Routen. Dabei werden durch die Kombination mit öffentlichen Verkehrsmitteln neben Rundtouren auch sonst weniger beliebte Streckentouren möglich, da eine Strecke durch Bus oder Bahn ersetzt werden kann.

An Hand einer ausklappbaren Übersichtskarte gibt es die Möglichkeit, sich über die Lage der Touren in der Region sowie die Anbindung mit Bus und Bahn zu informieren.

In einer Übersichtstabelle sind die wichtigsten Bus und Bahn Verbindungen in der Region aufgezeigt, mit Angabe der Bedienungszeitfenster (unterschieden nach Wochentags/ Samstags/ Sonntags) und der taktmäßigen Fahrten bzw. der Fahrtenanzahl.

Die 15 Tourenvorschläge sind jeweils an einem Tag zu erradeln und Einkehrmöglichkeiten, Sehenswürdigkeiten Servicemöglichkeiten sowie Bahnhöfe und Bushaltestellen als Start und Endpunkte der Touren sind auf den jeweiligen Detail-Tourenkarten dargestellt. Darüber hinaus gibt es Kurzbeschreibungen zu den wichtigsten Punkten entlang der Tour.

Mit „Bike & Skate“ wurde erstmalig zweisprachig für beide Länder ein betreiber- und unternehmensunabhängiges Angebot veröffentlicht, das „Werbung“ für Verkehrsmittel des Umweltverbundes macht und so eine Stärkung klimafreundlicher Mobilitätsformen in dem Bereich Freizeitverkehr fördert.

Es soll ein Bewusstsein für klimafreundliche Mobilität geschaffen werden und positive Erfahrungen aus dem Bereich Freizeitmobilität mit in den Alltag genommen werden, um auch dort eine vermehrte Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes zu erreichen und so den Klimaschutz und umweltfreundliche/ klimafreundliche Verkehrsmittelwahl zu unterstützen.

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Mit „Bike & Skate“ wurde eine länderübergreifende zweisprachige Veröffentlichung herausgebracht, die als Betreiber/ Unternehmens neutrales Produkt über Kreis- und Bundesgrenzen hinaus den Klimaschutz und umweltfreundliche/ klimafreundliche Verkehrsmittelwahl unterstützt.

Kommunikation ist ein entscheidender Baustein für die Radverkehrsförderung und Kombinationsangebote der Verkehrsmittel des Umweltverbundes sind wichtig um



Nr. 60: Mit Bus und Bahn zu 15 Bike & Skate Touren in der Region Syddanmark-Schleswig – Seite 2

„konkurrenzfähig“ zum MIV zu sein und so der Klimaproblematik zu begegnen.

Es wird eine „Win-Win Situation“ geschaffen, die den Einstieg in die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel und des Fahrrades für bisherige „nicht oder wenig“ Nutzer erleichtert. Positive Erfahrungen im Bereich der Freizeitmobilität sollen so auch auf den Alltagsverkehr übertragen werden.

Träger

→ Stadt Flensburg

Info/Ansprechpartner

→ Alexandra Schütte
FB4 Stadtentwicklung
Am Pferdewasser 14
24931 Flensburg
0461 / 851618
schuette.alexandra@stadt.flensburg.de



Nr. 61: (R)ADEL-PARADIES COBURGER LAND

➔ (R)ADEL-PARADIES im Norden Bayerns: Coburger Land

Das Coburger Land bietet Aktivurlaubern und Sportlern hervorragende Möglichkeiten. Die flachen Täler und sanften Hügel eignen sich für Familien-, Liegerad- oder Trekkingtouren. Abwechslungsreiche, teils bergige Strecken begeistern Rennradler und Mountainbiker. Ein Genuss ist die Erkundung unseres vielfältigen Kultur- und Erlebnislandes im einstigen Herzogtum Sachsen-Coburg und Gotha auf Themen-Radwegen (Schlossromantik, Fachwerkromantik, Wellness, Panorama etc.) Es locken das imposante Coburg mit seinen vier Schlössern, die liebenswerten Orte im Umland und die Therme Natur Bad Rodach.

Kurze Projektbeschreibung:

- ➔ **Ziel:** Förderung und Attraktivitätssteigerung der noch unentdeckten Radregion Coburger Land
- ➔ **Bisherige Ergebnisse:** Hohe positive Resonanz auf die Websites (Start im Herbst 2008), guter Verkauf der neuentwickelten Radkarten (veröffentlicht Juni 2009)
- ➔ **Finanzierung:** Touristischer Beirat Stadt und Land Coburg
- ➔ **Zeitraum:** Herbst 2008 bis Juni 2009

Ausführliche Beschreibung:

➔ Rings um die einstige Residenzstadt der Herzöge von Sachsen-Coburg und Gotha wurden sechs Themenradwege konzipiert. Die Touren gehen von Coburg aus in einer Schleife in alle Richtungen, ein Schwerpunkt verleiht der Route ihren Namen: Die Tour der Schlossromantik führt zum wunderschönen Schloss Rosenau, Geburtsort von Prinz Albert, Gemahl der englischen Königin Victoria, die Thermentour in die Thermalbadstadt Bad Rodach, die Tour der Fachwerkromantik ins als beliebter Filmdrehort bekannte mittelalterliche Städt-

chen Seßlach, oder die Tour ins Puppenparadies in die Puppen- und Spielzeugstadt Neustadt b. Coburg. Die Routen haben eine Länge zwischen 30 und 40 km, und führen durch angenehm zu befahrendes Terrain, sind also ideal für Familien geeignet. 2008 wurden die Strecken per GPS eingemessen und in das Bikemap-System integriert. So kann jeder unter den Websites der Radregion unter www.coburg-tourist.de den Streckenverlauf und weitere Infos genau studieren, bzw. die Daten (GPX oder KLM) downloaden. Die Themenrouten wurden mit ansprechenden Logos versehen und sind bestens ausgeschrieben. 2009 wurde dann ein Radkartenset aus sechs Einzelkarten herausgebracht. Optisch sehr ansprechend gestaltet und in praktischem Format ist es der ideale Begleiter auf den Touren. (Der Streckenverlauf ist je nach Beschaffenheit besonders gekennzeichnet (Asphalt, Beton, Schotter, öffentliche Straße etc.). Neben der Beschreibung enthalten die Flyer selbstverständlich Tipps zu Sehenswertem entlang der Strecke. Ein Serviceblatt ergänzt das Set und enthält neben dem Radwegenetz der Innenstadt Infos zu Radverleihen, Radreparaturmöglichkeiten und zu radlerfreundlichen Beherbergungsbetrieben mit speziellen Radler-Pauschalangeboten. Am Coburger Bahnhof informiert ein Schaukasten mit einem aufwendigen Plakat jeweils über die Tour des Monats

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

➔ Das einstige Herzogtum Coburg ist geprägt von Schlössern und Adelssitzen. Eingebettet in eine schöne grüne Landschaft mit sanften Hügeln und kleinen Flusstälern, ist das noch unentdeckte Radwegenetz im Coburger Land heute eben unser ideales (R)ADEL-PARA-

DIES. Mit einer Anzeigenkampagne, einem aufwendigen Internetauftritt und dem ansprechenden Radkartenset wurden 2008/ 2009 die Weichen für eine bessere Vermarktung gestellt.

Träger

➔ Tourismus Coburg

Info/Ansprechpartner

➔ Christian Haas
Herrngasse 4
96450 Coburg
09561 / 898033
c.haas@coburg-tourist.de
www.coburg-tourist.de/Menü_Radregion_Coburg



Nr. 62: „Ferien-Fahrradschule“ – Seite 1

➔ Im Land Fleesensee in Mecklenburg-Vorpommern ging im Sommer 2008 die erste Ferien-Fahrradschule für Erwachsene an den Start. Sie richtet sich an Menschen, die das Radfahren nie oder nur unzureichend erlernt haben oder die sich im Straßenverkehr nicht sicher fühlen. Das Programm wurde 2009 erfolgreich fortgesetzt und die Kursteilnehmer erlernten während ihres Urlaubsaufenthaltes im Land Fleesensee in zwölf Doppelstunden das Fahrradfahren. Nach erfolgreichem Abschluss des durch den ADFC zertifizierten Schulungsprogramms konnten sie eigenständig und sicher zu kleineren Radtouren aufbrechen. Das Programm wird 2010 weitergeführt.

Kurze Projektbeschreibung:

- ➔ **Ziel:** Radfahrkurse für erwachsene Fahranfänger und weitere Zielgruppen als touristisches Angebot.
- ➔ **Bisherige Ergebnisse:** Radfahrkurse für erwachsene Fahranfänger erfolgreich und mit hohem Zufriedenheitsgrad abgeschlossen, bisher ca. 40 Radneulinge resultierend und bereits neue Anfragen für 2010 vorliegend.
- ➔ **Finanzierung:** Eigenmittel, Sponsoren aus der Fahrradindustrie
- ➔ **Zeitraum:** Seit 26. Mai 2008 fortlaufend

Ausführliche Beschreibung:

➔ Die Land Fleesensee Tourismus Marketing GmbH (LFTM) hat in Zusammenarbeit mit dem ADFC-Bundesverband im Sommer 2008 eine Ferien-Fahrradschule eingerichtet. Das Pilotprojekt ist im Land Fleesensee, Deutschlands größter Ferien- und Freizeitanlage, gestartet und wird als dauerhaftes touristisches Angebot etabliert. Die Ferien-Fahrradschule wendet sich an Erwachsene, die aus unterschiedlichen Gründen das Radfahren nie er-

lernt haben (schätzungsweise mehrere hunderttausend Menschen in Deutschland) oder die lange Zeit nicht mehr mit dem Rad gefahren sind. Laut einer Umfrage der Deutschen Verkehrswacht sind sieben von zehn Seniorinnen und Senioren zwanzig Jahre und länger nicht Fahrrad gefahren, bevor sie das Rad als Verkehrsmittel auf kurzen Strecken wiederentdeckten. Eine weitere Zielgruppe sind Eltern oder Großeltern, die ihren Kindern oder Enkeln das Radfahren beibringen möchten.

Die Erfahrungen des ADFC mit örtlichen Radfahrkursen zeigen, dass eine Nachfrage nach einem kompakten, vom Wohnort der Interessenten unabhängigen Kursangebot besteht. Solche Kurse können in einer Ferienregion ideal mit anderen Freizeit- und Tourismusangeboten kombiniert werden, da aus pädagogischen Gründen nur ein oder zwei Unterrichtseinheiten täglich sinnvoll sind.

Die Radfahrkurse sollen fester Bestandteil von touristischen Programmen in ländlichen Regionen werden. Dazu hat das Land Fleesensee geeignete Marketingmaßnahmen entwickelt: Der Internetauftritt www.ferien-fahrradschule.de gibt Auskunft zu Inhalten und Terminen und über eine telefonische Hotline können Anfragen gestellt und die Kurse gebucht werden. Die potenziellen Teilnehmer werden hier bereits im Vorfeld kompetent beraten und betreut.

Inhaltlich beruht die Fahrradschule für Erwachsene auf den in der Praxis erprobten örtlichen Radfahrkursen des ADFC und auf Erkenntnissen aus Sportwissenschaft und Pädagogik. Das schriftliche Konzept „Ferien-Fahrradschule“ enthält einen Überblick über die unterschiedlichen Gruppen von Teilnehmern und über die für sie geeig-



Ferien-Fahrradschule

**Sie haben nie das Fahrradfahren richtig gelernt?
Oder fahren Sie bereits gern Rad, fühlen sich aber nicht wirklich sicher dabei?**

Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club e. V. (ADFC) und der Tourismusverband Mecklenburg-Vorpommern (TVM)

bieten erstmals die Gelegenheit, im Land Fleesensee – Deutschlands größter Ferien- und Freizeitanlage – das Radfahren während Ihres Urlaub zu lernen und zu verbessern.

in der **FERIEN FAHRRADSCHULE**

Und das Land Fleesensee mit seiner ländlichen, verkehrsarmen Umgebung bietet jede Menge Gelegenheit zum individuellen Üben – und die passenden ruhigen Plätzchen zum verdienten Ausruhen danach!

Das wird Ihr Einstieg in die erlebnisreiche Welt des Radfahrens!

Nr. 62: „Ferien-Fahrradschule“ – Seite 2

neten Kurse, Themen und Inhalte eines 20-stündigen Kurses für erwachsene Fahranfänger und die notwendige Ausstattung mit Fahrzeugen und Übungsmaterial. In der Reihenfolge Roller – Laufrad (ohne Pedale) – Fahrrad gewöhnen sich die Fahrschüler an das Halten des Gleichgewichts, an das Lenken und Bremsen und schließlich an die Fortbewegung durch die Pedale.

Die bisherigen Teilnehmer der Radfahrschule hoben hervor, dass die Urlaubsumgebung im Land Fleesensee das Lernen erleichtert habe und dass sie weit entfernt von ihrem alltäglichen Umfeld ungestört von neugierigen

Blicken Bekannter üben konnten. Den „Fahrplan“ von einer Woche mit einigen Stunden Unterricht täglich schätzten sie als optimal ein. Im Anschluss an jeden Kurs werden die Teilnehmer gebeten, einen Fragebogen – gerne auch anonym – auszufüllen. Somit wird sichergestellt, dass auf die Bedürfnisse und Wünsche der Radneulinge optimal eingegangen werden kann. Aufgrund der in den letzten 18 Monaten gesammelten Erfahrungen führt das Land Fleesensee die Ferien-Fahrradschule im Jahr 2010 weiterhin fort. Die Werbung und Öffentlichkeitsarbeit für die Ferien-Fahrradschule hat – durch zahlreiche Pressemitteilungen belegt – eine gesteigerte und positiv besetzte öffentliche Aufmerksamkeit für das Thema Radfahren erzeugt. Zugleich wird ein Beitrag zur Förderung des Fahrradtourismus in Deutschland, speziell in den neuen Bundesländern, geleistet.

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Die Ferien-Fahrradschule macht Menschen Mut, Neues auszuprobieren und verloren geglaubte Fähigkeiten wiederzuentdecken. O-Töne aus den Fragebögen zu der Frage: Wurden Ihnen alle erforderlichen Fähigkeiten und Kenntnisse in der erwarteten Form vermittelt? lauten u.a.:

„Auf jeden Fall, lockere Atmosphäre, ohne Druck und Stress.“

„Der Kurs war methodisch-didaktisch so aufgebaut, dass er meine Erwartungen weit überschritten hat.“

„Radfahren kann doch jeder!“ - Die Ferien-Fahrradschule

thematisiert das Radfahren aus einer ungewöhnlichen Perspektive. Dass nicht jeder Erwachsene Radfahren kann, überrascht und weckt Neugier.

Radfahren ist die beliebteste Freizeitbeschäftigung im Urlaub. Neue touristische Angebote wie die Ferien-Fahrradschule können dies nutzen, um auch die Kompetenz von Radfahrern im Alltag zu stärken.

Träger

→ Land Fleesensee Tourismus Marketing GmbH (LFTM)

Info/Ansprechpartner

→ Thomas Döbber-Rüther
Marktplatz 12
17123 Göhren-Lebbin
039932 / 800-103
tdr@fleesensee.de
www.ferienfahrradschule.de



→ Der ADFC Lüneburg hat im Jahr 2007 die Aktion „Mit dem Fahrrad zur Arbeit“ vor Ort begleitet. 2008 hat der AK Mobilität einen Aktionstag zum Thema „Mit dem Fahrrad zum Einkaufen“ durchgeführt. Für dieses Jahr hatte sich der AK vorgenommen, Schülerinnen und Schüler zu bestätigen und zu motivieren, die nicht mit dem Auto zur Schule gebracht werden. Wir fokussierten uns auf die SchülerInnen, die mit dem Rad zur Schule fahren; denn das könnte die „coolste“ Art sein, um zur Schule zu kommen.

Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Mit dem Fahrrad zur Schule fahren
- **Bisherige Ergebnisse:** Fast 200 S'erreicht
- **Finanzierung:** Sponsoring
- **Zeitraum:** August-September 2009

Ausführliche Beschreibung:

→ Da die Vernetzung des ADFCs und VCDs Kräfte frei gemacht hatten, um im Jahr 2008 die Aktion „Mit dem Fahrrad zum Einkaufen“ erfolgreich durchzuführen, wollten wir auch in diesem Jahr etwas zusammen „bewegen“. Nach längeren Gesprächen entstand die Idee Schülerinnen und Schüler zu bestätigen und zu motivieren, sich nicht mit dem Auto zur Schule bringen zu lassen. Um eine überschaubare Aktion durchführen zu können fokussierten wir uns auf die RadfahrerInnen aller 4. Klassen in der Stadt Lüneburg. In diesem Alter fahren schon einige SchülerInnen mit dem Fahrrad zur Schule – sie finden es „cool“. Um dem Projekt eine breite Basis zu geben suchten wir Kooperationspartner: Stadt Lüneburg, Schulaufsicht, Mobilitätsbeauftragte, UNI Lüneburg, BUND. Aus den verschiedensten Gründen kamen keine produktiven Sitzungen zustande. Nach dem der AK schon fast resignierte entstand die Idee mit einer konkreten Umsetzungsidee dem Projekt wieder Leben einzuhauchen. Ähnlich der Aktion „Mit dem Fahrrad zur Arbeit“ sollten

die Schüler gewonnen werden, ihre Fahrten zur Schule in einem bestimmten Zeitraum zu dokumentieren. Es entstand ein Flyer, der zur Grundlage unserer Aktion wurde. Das Projekt „Cool zur Schul'“ war geboren. Ein Grafiker entwickelte mit uns zusammen Text und Layout, ein Reporter der Zeitung machte unentgeltlich Fotos und der Oberbürgermeister wurde als Schirmherr gewonnen. Mit diesem Flyer gingen wir auf Sponsorensuche. Durch die finanzielle Unterstützung der Sparkasse und der Beteiligung der Stadtdruckerei war das Projekt gesichert. Der auf drei Aktive zusammen geschrumpfte AK nahm sich nun vor, die Mitmachkalender persönlich in die Schule zu tragen; denn nur eine persönliche Übergabe könnte den Weg in den Papierkorb verhindern. Unseren ersten Schulbesuch begleitete die Presse, sodass durch einen großen Artikel die Öffentlichkeit von der Aktion erfuhr. Wir suchten 14 Schulen auf. Zwölf Schulen wollten sich beteiligen. Zwei Schulen passte die Aktion nicht in ihr Konzept. Während der vier wöchigen Aktion wurde einmal in der Zeitung darüber berichtet. Dann holten wir die „Mitmachkalender wieder ab, werteten sie aus und bereiteten eine Preisverleihung vor. 800 SchülerInnen wurden angeschrieben, 170 gaben uns ihren Kalender zurück und 100 wurden zur Veranstaltung eingeladen. Die 100 coolen Preise wurden durch Sponsoring zusammen gebracht. Für jeden SchülerIn wurde eine Urkunde vorbereitet, ebenso für die Schule und die drei Klassen (die ebenfalls einen Klasseausflug mit dem Rad gewannen), die sich am meisten beteiligt hatten. In einer feierlichen Veranstaltung in der voll besetzten Aula der Hauptschule Stadtmitte wurden die Preise und Urkunden übergeben und in der Presse veröffentlicht.

Der große Erfolg hat dazu geführt, dass wir die Aktion im nächsten Jahr wiederholen wollen - mit einigen Verbesserungen; denn wir können aus unseren Erfahrungen lernen!





Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Ein Brief an den AK Mobilität:
Cool zur Schul' ist eine super Aktion. Meine Schüler waren mit Feuer und Flamme begeistert und dabei. Es wurden Eltern motiviert die ersten Tage die Schüler zu begleiten. Selbst zwei Schüler, die von weiter her kommen sind mit dem Fahrrad gefahren. Die Schüler haben sich in Gruppen – wenn möglich – zusammen geschlossen und sich abgeholt. Die Kinder nehmen die Aktion sehr ernst.

Das ist schön zu sehen. Tolle Aktion.

Also ein Beispiel, dass der Mensch früh anfangen sollte und kann. Gibt es so etwas schon?

Der AK bestand im Wesentlichen aus drei Personen – ein

Beispiel, dass anderen kleinen Gruppen Mut machen kann. Unser schönes Material kann auf können Nachahmer gut benutzen. Die Freude der Kinder auf der Abschlussfeier ist nicht zu beschreiben und macht den Menschen so froh, dass er die Aktion nachhaltig werden lassen kann. Die Aktion kann gut mit weniger Einsatz wiederholt werden. Adressaten gibt es überall.

Träger

→ AK Mobilität ADFC und VCD

Info/Ansprechpartner

→ Günter Kletti
Agnes-Karll-Str.25
21409 Embsen
04134 / 7432
Gkletti@adfc-lueneburg.de
www.adfc-lueneburg.de



Nr. 64: Öffentliches Fahrradverleihsystem „StadtRAD Hamburg“ – Seite 1

➔ Als erste Stadt in Deutschland hat Hamburg ein öffentliches Fahrradverleihsystem mit ortsfesten Leihstationen und Serviceterminals eingeführt. Die 1. Realisierungsstufe umfasst 1.000 Fahrräder an ca. 80 Leihstationen in der City und angrenzenden Stadtteilen. Die Ausleihe ist für die erste halbe Stunde kostenlos, danach beginnt eine linear ansteigende Preiskurve. Betreiber ist die DB Rent GmbH, bekannt durch das Call-a-Bike-System. Der Identitätstiftende Name „STADTRAD HAMBURG“ und das besondere Design des Systems tragen wesentlich zur Akzeptanz bei.

Kurze Projektbeschreibung:

- ➔ **Ziel:** Einführung und Betrieb eines öffentlichen Fahrradverleihsystems, Beitrag zur Verdoppelung des Radverkehrsanteils von 9 % (2002) auf 18 % (2015), Stärkung des Umweltverbundes, Steigerung der Präsenz des Verkehrsmittels Fahrrad im Stadtbild
- ➔ **Bisherige Ergebnisse:** 33.000 registrierte Kunden (Stand 21.10.2009), 223.000 Fahrten (Stand 21.10.2009)
- ➔ **Finanzierung:** 1,2 Mio. Euro p. a.
- ➔ **Zeitraum:** Jan. bis Dez.

Ausführliche Beschreibung:

➔ Das Fahrradleihsystem soll neben der Verdoppelung des Radverkehrsanteils einen Beitrag leisten zur Stärkung des Umweltverbundes, d. h. der Verlagerung von Fahrten auf das Fahrrad und den ÖPNV. Zielgruppen sind Besucher, Touristen, Pendler sowie Hamburgerinnen und Hamburger.



2008 wurde eine Konzeption erarbeitet, die Aussagen über die Art und Ausstattung der Fahrräder, die Größe und Kapazität der ortsfesten Leihstationen, deren Anzahl, Verteilung und Dichte in der Stadt sowie die Bedingungen der Registrierung, der Ausleihe und der Rückgabe trifft.

Für die 1. Realisierungsstufe wurde ein Bedienungsgebiet für 1.000 Fahrräder und ca. 80 Leihstationen (ca. 1.600 Abstellplätze) festgelegt. Es umfasst die Innenstadt sowie die daran angrenzenden Stadtteile. In einer 2. Stufe mit 500 weiteren Fahrrädern und ca. 40 Stationen (ca. 800 Abstellplätze) soll das Bedienungsgebiet verdichtet und erweitert werden.

Als Stationsstandorte wurden insbesondere Verknüpfungspunkte mit öffentlichen Verkehrsmitteln und sonstige Orte mit hohem Publikumsaufkommen wie z.B. Geschäftsviertel, Arbeitsplatzschwerpunkte, wichtige Freizeit- und touristische Einrichtungen sowie verdichtete Wohnquartiere ausgewählt.

Die Fahrräder sind für Personen ab 150 cm (etwa 14 Jahre) bis ca. 200 cm Körpergröße nutzbar und weisen einen tiefen Einstieg sowie einen verstellbaren Sattel auf. Als erste Stadt in Deutschland hat Hamburg ein System mit Serviceterminals erhalten. Diese sind Teil jeder Leihstation und erlauben Registrierung, Ausleihe und Rückgabe über Touchscreen und Magnetkartenleser. Die Nutzungsprozesse sind zusätzlich auch über Telefon möglich.



Im Zuge einer EU-weiten Ausschreibung wurde der Zuschlag an die DB Rent GmbH für Aufbau und Betrieb des Fahrradleihsystems mit einer 10-jährigen Vertragslaufzeit erteilt. 2009 wurden die Leihstationen aufgebaut und parallel dazu das Hintergrundsystem, die Internetseite sowie die Werbematerialien entwickelt.

Außerdem wurde die Gestaltung der Räder in „Hamburgrot“ festgelegt und der Name „STADTRAD HAMBURG“ kreiert.

Angemeldete Nutzerinnen und Nutzer fahren eine halbe Stunde gratis, danach wird eine Gebühr erhoben, die mit zunehmender Ausleihdauer bis zu einem maximalen Tagespreis von 12 Euro ansteigt:

- bis 30. Minute: kostenlos
- 31. – 60. Minute: 4 ct/min (Normaltarif) bzw. 3 ct/min (Bahn Card und HVV-Aboinhaber)
- ab 61. Minute: 8 ct/min (Normaltarif) bzw. 6 ct/min (BahnCard und HVV-Aboinhaber)

Auf diese Weise soll die besondere Eignung des Systems für zielorientierte Kurzfahrten unterstrichen und eine hohe Anzahl von Nutzungsvorgängen pro Fahrrad und Tag ermöglicht werden. Die Abrechnung ist per Kreditkarte und Bankeinzug möglich.

DB Rent GmbH soll gewährleisten, dass an den Stationen möglichst jederzeit Räder verfügbar und an jeder Station freie Aufnahmekapazitäten vorhanden sind. Ist dies im Ausnahmefall nicht gewährleistet, erhalten Kundinnen und Kunden 15 Gratisminuten gutgeschrieben, indem die Karte am Terminal eingeführt und die Gutschrift bestätigt wird.



Nr. 64: Öffentliches Fahrradverleihsystem „StadtRAD Hamburg“ – Seite 2

STADTRAD HAMBURG wurde am 10. Juli 2009 mit zunächst 68 Leihstationen eröffnet. In den ersten drei Betriebsmonaten haben sich bereits über 33.000 Kunden registriert, die über 223.000 Fahrten zurückgelegt haben. Damit ist STADTRAD HAMBURG vom Start weg das erfolgreichste Fahrradleihsystem in Deutschland. Wenn das System weiterhin erfolgreich läuft (und es sieht ganz danach aus), dann soll die 2. Realisierungsstufe ab 2010 umgesetzt werden.

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

➔ Bei STADTRAD HAMBURG handelt es sich um das erste Fahrradverleihsystem in Deutschland, bei dem die Ausleihe und Rückgabe über ein Terminal erfolgt, das Teil jeder Leihstation ist. Zur Ermittlung eines geeigneten Anbieters hat Hamburg als erste Stadt eine EU-weite Ausschreibung durchgeführt, die auf festen Vorgaben und Leistungsdefinitionen beruht. Das Projekt kann insofern Vorbild für alle Städte sein, die die Einführung eines öffentlichen Fahrradverleihsystems planen.

STADTRAD HAMBURG wurde am 10. Juli 2009 eröffnet. In den ersten drei Betriebsmonaten haben sich bereits über 33.000 Kundinnen und Kunden registriert, die über 223.000 Fahrten zurückgelegt haben. Damit ist STADTRAD HAMBURG vom Start weg das erfolgreichste Fahrradleihsystem in Deutschland. Die roten Fahrräder haben sich innerhalb kurzer Zeit zu einem festen Bestandteil des Hamburger Stadtbildes entwickelt. Die positive Resonanz ist einerseits auf die konzeptionellen Aspekte zurückzuführen (Stationsdichte und -verteilung, Tarifstruktur, Ausleih- und Rückgabemodus), andererseits spielen aber auch Identität stiftende Merkmale wie Farb- und Namensgebung mit lokalem Bezug eine wichtige Rolle.



Träger

➔ Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt

Info/Ansprechpartner

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



Nr. 65: „Neue Mobilität mit Pedelecs im Naturpark Schwarzwald Mitte/ Nord - Schwarzwald-Radeln mit Rückenwind“ (darf nicht veröffentlicht werden)



Nr. 66: „Tübingen-macht-blau“- Projekt elektrisch-unterstützte Fahrräder – Seite 1

➔ Als ökologischere und Fitness fördernde Alternative zum PKW bewirbt Tübingen als Teil seiner Klimaschutzkampagne erfolgreich elektrisch-unterstützte Fahrräder. Obwohl trotz bewegter Topografie bereits 25% der Binnenfahrten per Rad zurückgelegt werden, soll diese moderne Art der Mobilität breit befördert werden. Die Stadt fährt elektrisch-unterstützt vorbildhaft voran und zusammen mit dem Fahrradhandel werden öffentliche Testfahrten angeboten. Die Stadtwerke fördern finanziell.

Kurze Projektbeschreibung:

- ➔ **Ziel:** 1000 elektrisch-unterstützte Fahrräder auf den Tübinger Straßen
- ➔ **Bisherige Ergebnisse:** Ca. 200 verkaufte Pedelecs, E-Bikes und Umrüstsätze in 2009
- ➔ **Finanzierung:** Stadtverwaltung (ca. 1.000 €) & Stadtwerke (ca. 2.000 €)
- ➔ **Zeitraum:** seit Frühjahr 2009

Ausführliche Beschreibung:

➔ Trotz anspruchsvoller Topographie mit über 150 m Höhenunterschied im Stadtgebiet Tübingen, nehmen ÖPNV, Fuß- und Radverkehr je etwa 25% am Modal-Split des Binnenverkehrs ein. Die konsequent verfolgte Rad- und Fußverkehrsplanung ist ein Grund für diese guten Werte. Dennoch verfolgt die Verwaltung der ca. 87000 Einwohner zählenden Universitätsstadt Tübingen in ihrer Klimaschutz-Offensive „Tübingen macht blau – 10% weniger CO₂ bis 2010“ das Ziel, noch mehr Bürger vom Auto aufs Fahrrad zu bringen. Ziel sind 1.000 elektrisch-unterstützte Fahrräder auf Tübingens Straßen und eine Vorreiterrolle für diese neue Art der Mobilität. Wie jeder Baustein der Klimaschutz-Offensive baut auch die Förderung der elektrisch-unterstützten Fahrräder auf vier Modulen auf:



Mit dem Fahrrad unterwegs

Fahren Sie Kurz- und Mittelstrecken mit dem Fahrrad und sparen Sie sich das Fitness-Studio! Frische Luft statt verstopfter Straßen – so gewinnt nicht nur das Klima, sondern auch Ihre Gesundheit.

Bewegung im Alltag minimiert das Krankheitsrisiko und stärkt das Wohlbefinden. Fitness-Pendler sind leistungsfähig in Beruf und Freizeit. Sprechen Sie doch auch mal mit Ihren Kolleginnen und Kollegen – vielleicht radeln Sie ja gemeinsam zur Arbeit? Oder zumindest bis zur Bus- oder Bahnstation?

Stärkere Steigungen locker meistern und unerschwitzte zu einem Termin fahren – das können Sie auch mit dem Rad. Ein Pedelec hilft dank elektrischer Unterstützung kräftig beim Treten mit. Viele Tübinger Geschäfte stellen Ihnen Elektrofahrräder zum Testen zur Verfügung und beraten Sie gerne.

Den aktuellen Fahrradstadtplan für Tübingen erhalten Sie im Buchhandel und beim Bürger- und Verkehrsverein Tübingen (Touristinformation).
Kein eigenes Fahrrad: Ausleihmöglichkeiten finden Sie auf www.tuebingen.de/verkehr

best for bike
Die fahrradfreundlichste Entscheidung des Jahres 2010

1. Die Stadt setzt um, was sie von Dritten erhofft: Die Verwaltung hat Pedelecs als Dienstfahrräder angeschafft. Die Tochterunternehmen Stadtwerke und Wohnungsbau setzen testweise Pedelecs ein.

2. Die Stadt sucht Mitstreiter: Zusammen mit nahezu allen Tübinger Radhändlern und wechselnden Partnern wie z.B. Klimatisch der LA21, Sparkasse und großen Arbeitgebern werden Testfahrten mit bis zu 200 Teilnehmern angeboten. Zudem erhalten in einigen Fahrradgeschäften Kunden, die ein E-Bike kaufen und zu einem Ökostromtarif der Stadtwerke wechseln, 100 € Prämie von den Stadtwerken (eine gelungene Verbindung zum Baustein „Verdopplung der Ökostromkunden“). Zudem generierte die Sparkasse ein Kreditangebot speziell zum Kauf von elektrisch-unterstützten Rädern.

3. Mit der „Tübingen-macht-blau“-Kampagne, die mit originellen wie auch teilweise provokativen Elementen und dem Schwerpunkt auf Motivation und Aufklärung geführt wird, soll die Bevölkerung breit mobilisiert werden. So nahm der Oberbürgermeister das erste Dienst-Pedelec der Verwaltung bei einer öffentlichen Testfahrt-Veranstaltung in der Tübinger Innenstadt entgegen. Die Einladung an jeden Tübinger Haushalt zum „Klimatag im Rathaus“ warb für elektrisch-unterstützte Räder. Am Klimatag konnten im altherwürdigen Sitzungssaal des historischen Rathauses Proberunden gedreht werden. Öffentlichkeitswirksam schaffte der junge, sehr sportliche Oberbürgermeister Mitte 2009 seinen Dienstwagen ab und stieg auf ein Dienst-Pedelec um, um zu zeigen, dass diese nicht nur für Menschen mit Handicap sind. Seither wird bei Außerhaus-Terminen demonstrativ der Akku als Symbol einer neuen Mobilität vom Oberbürgermeister präsentiert.

4. Die Stadt erhebt und kommuniziert Indikatoren: Wegen Datenschutzbedenken melden nur vier von 12

Nr. 66: „Tübingen-macht-blau“- Projekt ‚elektrisch-unterstützte Fahrräder‘ – Seite 2

Händlern Verkaufszahlen. Bis September 2009 sind bei diesen vier Händlern 179 elektrisch-unterstützte Fahrräder und Umrüstsätze verkauft worden (Zahlen zum 4. Quartal liegen noch nicht vor). Zudem hat sich die Zahl der Fahrradhändler, die diese Räder anbieten, von drei Ende 2008 auf 12 Ende 2009 vervierfacht hat. Auch provozierte die aktive Werbung für Pedelecs & Co. eine rege Berichterstattung in der Presse und eine intensive Leserbrief-Diskussion.

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

➔ Das „Tübingen-macht-blau“-Projekt zur Förderung elektrisch-unterstützter Fahrräder ist best-practise für „best for bike“. Es zeigt vorbildhaft, wie eine Stadtverwaltung ohne großen finanziellen, aber mit großem ideellem Einsatz das Thema „Fahrrad“ in der öffentlichen Diskussion setzen kann und ein lokales, themenspezifisches Netzwerk pro Fahrrad aufbauen kann, das sowohl den kommunalen Klima- und Umweltschutz als auch die Wirtschaftsförderung und die Gesundheitsförderung wirkungsvoll miteinander verbindet. Die Stadtverwaltung nimmt mit diesem Projekt erfolgreich die Funktion eines Gate-Keepers zwischen potentieller Nutzerklientel und dem Fahrradhandel ein. Das breite durch die Stadt entwickelte Netzwerk und das Sichtbarmachen dessen, dass die Förderung einer neuen Mobilität auf Basis des Fahrrades ‚Chefsache‘ des gewählten Oberhauptes der Kommune ist, tragen vor allem zum großen Erfolg des Projektes bei. Damit ist dieses Projekt auf nahezu alle Kommunen, in denen ein Fahrradhändler vor Ort ist, sofort und problemlos übertragbar.

Träger

➔ Universitätsstadt Tübingen

Info/Ansprechpartner

➔ Bernd Schott
Umwelt- und Klimaschutzbeauftragter
Rathaus
Am Markt 1
72070 Tübingen
07071 / 204 - 1800
bernd.schott@tuebingen.de
www.tuebingen-macht-blau.de/280.html



CO₂-freier Fahrspaß – mit E-Bike und Ökostrom!

Wollten Sie schon immer mühelos und klimafreundlich bergauf radeln? Kaufen Sie sich jetzt ein Fahrrad mit Elektromotor und wechseln Sie zu einem der beiden Ökostrom-Tarife der Stadtwerke Tübingen!

Beim Abschluss eines energreen- oder bluegreen-Vertrags erhalten Sie eine Gutschrift über 100 Euro.

Steigen Sie um und machen Sie sich und der Umwelt ein Geschenk!

Stadtwerke Tübingen GmbH
Eisenkufenstraße 6 | 72070 Tübingen
www.swtue.de

Energie, die uns bewegt!



Nr. 67: Elektrofahrrad-Leasing

➔ Für ein breites Spektrum von Kunden, die Möglichkeit zu schaffen, dass vorhandene Radwegenetz für den alltäglichen Pendlerverkehr und den privaten Gebrauch emissionssparend und zukunftsorientiert zu nutzen.

- Gesundheitsfördernd
- Steuerlich absetzbar
- Energie sparend

Kurze Projektbeschreibung:

- ➔ **Ziel:** Elektrofahrräder an gewerbliche Kunden verleasen.
- ➔ **Bisherige Ergebnisse:** Existenzgründer
- ➔ **Finanzierung:** Eigenmittel
- ➔ **Zeitraum:** Ab 01.04.2010

Ausführliche Beschreibung:

➔ Der Schwerpunkt liegt bei den gewerblichen Kunden, wie freie Brief- und Kurierdiensten, den öffentlichen Institutionen (Verwaltungen, Ämter, Polizei, Altenheime, Post, Krankenhäuser), Hotels und Radstationen, deren Geschäftstätigkeit stark regional begrenzt sind und die Dienstleistung „außer Haus“ erbringen. Positiv zu bemerken ist der demographische Wandel in Unternehmen, da die Mitarbeiter/innen immer älter werden und den Krankenstand bei immer weniger Bewegung zwangsläufig erhöhen. Generell ist jedem potenziellen Kunden zu unterstellen, dass er:

- langfristig die Senkung des Krankenstandes befürwortet
- erhöhte Arbeitszufriedenheit schaffen möchte
- die betriebliche Kommunikation verbessern gedenkt
- die Imageaufwertung für das Unternehmen aufwertet
- eine bessere Identifikation mit dem Unternehmen anstrebt
- die Arbeitsmoral verbessert
- die Betriebskosten senken möchte

und die Produktivität der Mitarbeiter steigern möchte (da es sich im Stadtverkehr nachweislich mit dem E-bikes schneller agieren lässt und die Parkplatzsuche komplett entfällt). Weitere Motive und Nutzungsaspekte sind, einen sinnvollen Beitrag zum Umweltschutz leisten. Die Zielgruppe, der privaten Kunden, soll über ein Internet-Portal erschlossen werden. Da die Pedelecs in erster Linie einen angenehmen Fahrkomfort bietet, richtet sich unser Angebot an Personen, für die das „bequeme Fahren“ im Vordergrund steht. Hier handelt es sich um eine ältere Käuferschicht ab 50 Jahren mit einem höheren Einkommen, für die der Fahrkomfort und die elektrische Unterstützung eine wichtige Rolle spielt.

Vorteile für den Unternehmer:

- gesünderen Mitarbeiter
- motivierter Mitarbeiter
- weniger Krankheitstage
- Steuerliche Absetzbarkeit
- weniger Parkstellplätze
- kostenlose Reklamefläche
- positives Image
- Spritkostenersparnis bei den Firmenfahrzeugen
- geringerer Verschleiß bei den Firmenfahrzeugen
- kleinere Flotte an Firmenfahrzeugen
- Verbesserung des Betriebsklimas
- höhere Liquidität für den laufenden Geschäftsbetrieb
- bilanzneutral
- transparente und überschaubare Kosten

Vorteile für den Mitarbeiter:

- bessere körperliche und mentale Fitness (Verbesserung des Immunsystems, Herz-Kreislauf Stärkung)



SchnellE-bikes

Gewichtsreduzierung, Verbesserung des Lebensgefühls)

- Ersparnis bei weniger Benzinkosten (Privatwagen)
- Stauumfahrung
- private Nutzung
- neueste und modernste Fahrradtechnik
- Stressabbau

Bewegungsausgleich bei überwiegend sitzender Tätigkeit.

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

➔ Damit möglichst viele Menschen von der Idee erfahren.

Um ein Umdenken in der Gesellschaft zu bewirken, zu mehr umweltschonender Fortbewegung.

Neue Wege aufzuzeigen und Alternativen zum Autoverkehr kostengünstig anzubieten.

Radfahren auch für die ältere Generation (50+) attraktiv zu gestalten und durch aktive Bewegung mit Unterstützung von Elektromotoren zu mehr Fitness zu gelangen. Radstation die Möglichkeit zu geben ihre Liquidität zu schonen um Ihren Kunden mehr Elektrofahrräder zum Verleih anzubieten.

Träger

➔ Kai Schnelle

Info/Ansprechpartner

➔ Kai Schnelle
Am Elsebad 34
58239 Schwerte
02304 / 3097710
kai.schnelle@gmx.de



Nr. 68: „It's cool to bike to school“ – Fahrradförderung am Gymnasium am Markt in Bünde – Seite 1

➔ Ziel ist es, das Fahrradfahren zu fördern und so die Anzahl der mit dem Fahrrad zur Schule fahrenden Kinder und Jugendlichen zu erhöhen. Zugleich soll dieser Schulweg möglichst sicher werden, das „Umfeld“ (Fahrradabstellplätze, Zufahrten, das Fahrrad an sich, Helmtragen...) optimiert werden.

Kurze Projektbeschreibung:

- ➔ **Ziel:** A: Förderung der Fahrradnutzung, Informationen und Schulungen zum Bereich Sicherheit, Technik und Nutzung
B: Analyse der bestehenden Situation der zur Schule mit dem Fahrrad fahrenden Schüler
C: Erarbeitung von Optimierungsvorschlägen und deren Realisierung
D: Schulneueinsteiger des Gymnasiums motivieren mit dem Fahrrad den Schulweg zurückzulegen

- ➔ **Bisherige Ergebnisse:** 1. Umfragen 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 Fahrradscoots
6. Organisation von Radschulwegbegleitungen nach den Sommerferien (Fahrradscoots)
7. Umwandlung einer Straße direkt an der Schule zur Fahrradstrasse
8. Informationen über Verhalten in Fahrradstraßen für AutofahrerInnen
9. Planung und Durchführung von Fahrradaktionstagen
10. Umfeldverbesserung für Radfahrer

➔ **Finanzierung:** Etatmittel Stadt/ Schule

➔ **Zeitraum:** Ab Dez. 2006 fortlaufend



Ausführliche Beschreibung:

➔ Projektbeschreibung:
„It's cool to bike to school“
– Schülerinnen und Schüler des Gymnasiums am Markt in Bünde werben für das Radfahren –
Ein gemeinsames Projekt der Schülerinnen und Schüler, Eltern und Lehrer des Gymnasiums am Markt in Bünde, der Stadt Bünde und der Polizei in Bünde.

Projektteilbereiche:

A: Analyse der bestehenden Situation der zur Schule mit dem Fahrrad fahrenden Schülern
B: Erarbeitung von Optimierungsvorschlägen und deren Realisierung (Fahrradaktionstag)
C: Schulneueinsteiger des Gymnasiums motivieren mit dem Fahrrad den Schulweg zurückzulegen und durch Fahrradscoots in der ersten Schulwoche begleiten

Projektbereich A:

Um die Fahrradnutzung zu fördern sind bisher zwei Bestandsaufnahme (2007+2009) in allen Klassen und



Nr. 68: „It's cool to bike to school“ – Fahrradförderung am Gymnasium am Markt in Bünde –

Seite 2

Kursen (ca. 1100 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 Veränderungen, die sich in drei Jahren Projektarbeit ergeben haben:

- Die Anteile der Schülerinnen und Schüler, die im Winterhalbjahr mit dem Fahrrad bzw. Bus zur Schule kommen ist etwa konstant bei je ca. 30%. Im Sommer hingegen ist die Zahl der Fahrradnutzer deutlich gestiegen von 52% auf 61%. Dies ist als Erfolg der Bemühungen zur Fahrradförderung zu werten.
- Faulheit/ Bequemlichkeit ist der Hauptgrund nicht mit dem Fahrrad zur Schule zu fahren.
- Über 200 SchülerInnen können sich vorstellen, doch mit dem Fahrrad zur Schule zu kommen.
- Die Zahl der SchülerInnen, die mit den Abstellmöglichkeiten für Fahrräder unzufrieden sind, ist deutlich gestiegen. Hauptgrund ist der Platzmangel und Beschädigungen an Fahrrädern, die sicher auch durch die fehlenden Ständer auf dem Marktplatz mit bedingt sind.
- Schon im Winterhalbjahr sind die vorhandenen Fahrradständer voll besetzt. Die im Sommer stark anwachsende Fahrradnutzung lässt chaotische Zustände erwarten. Hier ist dringender Handlungsbedarf!

Projektbereich B:

Aus den Ergebnissen der Umfragen 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 einer Planungshilfe für Eltern veröffentlicht worden und als große Wand-



karte 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 zusätz-

liche Zäune gesichert worden. Der Zugang für die Benutzer zu dem so abgeschlossenen Bereich wird durch ein Chipsystem realisiert.

Die Stadt hat in Zusammenarbeit mit einer Projektgruppe die Verkehrssituation für Fahrräder in der Fünfhausenstraße, durch die Einrichtung einer Fahrradstraße, im Sommer 2008 deutlich verbessert. Diese Straße grenzt unmittelbar an die Fahrradständer der Schule. Beim Ein- und Ausfahren entstand durch den Verkehr ein hohes Gefahrenrisiko, was jetzt auch durch Halteverbote und Zebrastreifen mit Abgrenzungspoller gemindert wurde.

In Zusammenarbeit mit der Polizei verteilten SchülerInnen im April 2009 Flugblätter zur Information an AutofahrerInnen, da diese oft nicht wussten, wie sie sich in Fahrradstraßen zu verhalten haben.

Die Schaffung eines positiven Images für Rad fahrende Schüler und Realisierung der oben genannten Ideen durch einen Aktionstag „Cool

auf dem Rad unterwegs“ für die 7. Jahrgangsstufe des Gymnasiums am Markt, jeweils im Herbst vor der für Radfahrer gefährlichen dunklen Jahreszeit. Dieses Schulradfest, das 2009 zum dritten Mal veranstaltet wurde, präsentiert viele Informationen und Mitmachaktionen. Viele Stationen erkunden die SchülerInnen im Laufe eines Vormittages. Dazu gehört die „Black Box“ mit ihren erweiterten Aktionsmöglichkeiten, Aktionen mit einem LKW zum Thema „Toter Winkel“, Geschicklichkeitsfahren und Beispielaktionen und Videos zum Thema Verkehrssicherheit, insbesondere das Helmtragen, die Polizei führt Fahrradkontrollen durch, ein Fahrradhändler zeigt in einem Workshop richtige Sattelleinstellungen u.s.w.,



Nr. 68: „It's cool to bike to school“ – Fahrradförderung am Gymnasium am Markt in Bünde –

Seite 3

es gibt einen Kurs in Erster Hilfe und eine Fahrschule gibt Verkehrsunterricht. Die vielen außerschulischen Partner werden auch im nächsten Jahr wieder in der Schule mitarbeiten. SchülerInnen werden für den Aktionstag 2010 einen Geschicklichkeitsparcours selbst entwickeln und bauen.

Hier noch weitere Ideen:

- Zusammenarbeit mit Fahrradhändlern (Vorstellung von Innovationen, Schulungen zur richtigen Einstellung von Sitzhöhe, Gangschaltungen...)
- Verkehrssicherheits- und Fahrtraining mit der Polizei, richtiges Verhalten bei Gruppenfahrten
- Mit Fahrradverbänden Fahrradtouren und Fahrradurlaub, auch für die Eltern, thematisieren und Beispiele vorstellen
- Fahrradbekleidung und Helme, Möglichkeiten der Lagerung während der Schulzeit ergründen
- Fahrradreparaturworkshop und Ersatzteilliste

Projektbereich C:

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. Bei der Anmeldung an das Gymnasium können Eltern ihre Kinder für die Fahrradschulwegaktion anmelden. Das Angebot beinhaltet die Organisation von Schulwegbegleitungen in den ersten Wochen durch ältere SchülerInnen. Die Fünftklässler sollen sich an den neuen, meist längeren, aus dem gewohnten Wohnumfeld führenden Schulweg gewöhnen und so lernen, sicher und gesund zur Schule zu kommen. Organisiert wird dies im Unterricht der Technik/ Werken Differenzierung in der Jgst. 10. Die Scouts werden von der Polizei für ihre Aufgabe geschult. Beim dritten Durchlauf sind fast 50 Fünftklässler von SchülerInnen der Jgst. 11 in kleinen Gruppen in der ersten Schulwoche nach den Sommerferien begleitet worden. Die Scouts waren durch Sicherheitswesten, die

die Stadt Bünde zur Verfügung stellt, deutlich zu erkennen. Wir sind optimistisch, dass durch das Projekt: „It's cool to bike to school“ weiterhin das Fahrradfahren von Schülerinnen und Schülern aktiv gefördert wird.

2010 steht die weitere Optimierung der oben genannten Punkte auf dem Programm. Schwerpunkt wird die Verbesserung der Fahrradabstellmöglichkeiten sein, da für über 500 Fahrräder nur etwa 350 zum Teil nicht mehr brauch-



baren Fahrradständer vorhanden sind!

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
- ... 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. 69: „Tool-Box“ – Spezialfahrrad – Ein Gewinn für Menschen mit Handicaps“ – Seite 1

➔ *Das Seminar „Tool Box“ - Spezialfahrrad - Ein Gewinn für Menschen mit Handicaps ist ein Methodenseminar an der FH Dortmund im Fachbereich „Angewandte Sozialwissenschaften“. Es richtet sich an Studenten die den Schwerpunkt ihres Studiums auf den Tätigkeitsbereich „Behindertenarbeit“ gelegt haben. Sinn des Seminares ist, sportpädagogische Methoden zu vermitteln, die u.a. auch für Menschen mit Handicaps möglich sind. In diesem Zusammenhang dient das Sem. als „Kommunikationsmaßnahme“, um die Spezialräder kennenzulernen, sie zu testen und auszuprobieren sowie eine Einschätzung daraus, welche technischen Lösungen es für welche Behinderung gibt. So können die zukünftigen Sozialarbeiter dieses Sportangebot in ihre potentielle Arbeitswelt implementieren und das Radfahren als geeignete Methode mittels technischer Lösungen anbieten. Das Radfahren kann so auch wieder Menschen mit Handicaps mobilisieren und eine Bereicherung für ihr soziales Leben darstellen.*

Kurze Projektbeschreibung:

➔ **Ziel:** Ausbildung zukünftiger Multiplikatoren in der sozialen Arbeit unter dem Aspekt von Sport, Gesundheit und Bewegung. Ziel ist es, die Speziallösungen der Fahrräder kennen zu lernen und einen Perspektivwechsel der Teilnehmer zu erlangen. Sie sind Multiplikator für das Vermitteln von sportlichen Angeboten, z.B. Radfahren trotz Behinderung.

➔ **Bisherige Ergebnisse:** Das Seminar findet einmal pro Semester für Bachelor Studenten der FH Dortmund statt und hat im SS 2008 begonnen. Das Seminar konnte inzwischen zum 4. Mal stattfinden und hat insgesamt über 60 Studenten erreicht. In einem zusätzlichen Methodenseminar wird zusätzlich pro Semester

eine Excursion zur Fa. Trimobil (Spezialradbau) angeboten. Hier haben zusätzlich auch ca. 30 Studenten teilgenommen. Aus diesem Seminar wurden neue Multiplikatoren in Verbindung zur ihren Tätigkeitsfeldern der sozialen Arbeit generiert. Seit 2009 existiert in der sozialen Stadt Witten Annen ein neuer Standort zur Ausleihe von Spezialfahrrädern, dessen Vorteile in 2010 an weitere Multiplikatoren wie Ärzte und Partner im Gesundheitsnetzwerk (Sport, Krankenkassen, usw.) vermittelt werden.

➔ **Finanzierung:** Im Rahmen der Honorartätigkeit als Lehrbeauftragte der FH Dortmund.

➔ **Zeitraum:** Seit April 2008, inzwischen ein Workshop von 28,0 Unterrichtseinheiten (Wochenendseminar) pro Semester und eine Excursion von 4,0 Unterrichtseinheiten pro Semester. Das Angebot wird auch für 2010 wieder im Sommersemester aufgenommen

Ausführliche Beschreibung:

➔ Das Seminar „Tool-Box“ - Spezialfahrrad beinhaltet 28 Semesterwochenstunden und wird als Blockveranstaltung einmal pro Semester für die FH Dortmund durchgeführt. Die Idee entstand aus dem Tool-Box Seminar - Sportpäd. Methoden in der sozialen Arbeit. Hintergrund dieser Idee ist, dass ich für den EN-Tourismus Angebote im touristischen Bereich entwickeln und die Kooperation zu dem Händler „Trimobil“ auch dazu inspirierte, das Thema Spezialfahrräder zielgruppengerecht zu didaktisieren. Die Spezialfahrräder gewinnen immer mehr an Bedeutung auch im Freizeitsport. Dreiräder sind sportlich und wendig und können viel Spaß machen. Zusätzlich sind sie aber eine sehr nützliche Mobilitätshilfe



für Menschen von leichten bis schweren Handicaps. Die Handicaps reichen von Schwindel und Gleichgewichtsproblemen bis hin zu Spasmus, einseitige Lähmung und Querschnittslähmungen. Die Fa. Trimobil baut auf der Grundlage unterschiedliche Modelle die Komponenten so um, dass sie (fast) jeder Behinderung gerecht werden können. So können Menschen mit einer Querschnittslähmung ein Handbike nutzen, bei einseitiger Lähmung werden Bremse und Schaltung auf eine Seite umgebaut,



Nr. 69: „Tool-Box“ – Spezialfahrrad – Ein Gewinn für Menschen mit Handicaps“ – Seite 2

Sehbehinderten wird durch das Tandemfahren das Radfahren wieder möglich, usw. Es können zu 99 % alle techno Notwendigkeiten individuell gelöst werden. In diesem Seminar ist es wichtig aufzuzeigen: 1. Welche Art der Fahrräder es gibt?; 2. Welche technische Lösung passt zu welcher Behinderung? und 3. Ausprobieren, erleben und „erfahren“. Die Erfahrung, sich als nicht-Behinderter mit dem Rad auf den Weg zu machen verändert die Perspektive. Die Studenten bekommen einen Einblick, wie sich eine Behinderung auf dem Rad „anfühlt“ und ein Gespür dafür, was im Straßenverkehr geht und was nicht. Das Thema „barrierefreies Radfahren“ wird so deutlich, als wenn man sich aufrecht auf zwei Rädern bewegt. Manche Radwegesperrungen und Straßenüberquerungen stellen für Behinderte ein Hindernis dar, dass es zu überwinden gilt. Das selbst zu erfahren hilft dem Studenten bei späterer Umsetzung z.B. einer Radtour mit dieser Zielgruppe den Weg sorgfältig zu planen und sich mit folgenden Fragestellungen auseinanderzusetzen: „Was ist, wenn am Handbike mit einem querschnittsgelähmten Sportler der Reifen platzt?“, „Wie ist die Kondition meiner Teilnehmer und wie lang darf die Wegstrecke sein?“, „Wie verhalte ich mich als Gruppe im Straßenverkehr?“, „Wie schätzen uns die Autofahrer ein?“, „Wo gibt es behindertengereichte WC's unterwegs?“, usw. Diese Fragen können in einem Seminar nicht schlussendlich beantwortet werden, dafür werden die Studenten jedoch sensibilisiert, sich mit dieser Fragestellung auseinanderzusetzen. Während des Seminars in der Werkstatt der Fa. Trimobil haben die Studenten an zwei Tagen Zeit, sich mit den Rädern vertraut zu machen. Zum Abschluss dieses Seminars findet eine längere Radtour unter Realbedingungen statt. Die Radtour findet auf der Erzbahntrasse in Bochum (Jahnhunderthalle - Zeche Hannover - Zeche Zollverein) statt. Auf dieser Strecke ist ein weiterer Aspekt das Erlebnis „Industriekultur“. Es wird vermittelt, dass das Radfahren nicht nur gesundheitsfördernd und leistungsorientiert ist. Es dient vielmehr dazu, seine Gegend zu erkunden,



etwas zu lernen und zu erleben. Das Fahrradfahren ist mittel zum Zweck und als Fortbewegungsmittel ein idealer Ersatz im Stadtverkehr zu PKW und öffentlichen Ver-

kehrsmitteln.

Oftmals nehmen auch Studenten teil, die eine Behinderung haben, um das Radfahren für sich als Freizeitspaß und ihre Arbeit als sportpädagogische Methode entdecken.

Das Seminar dient als Multiplikator und Vermittler zur Nutzergruppe. Es ist wichtig, dass gerade bei dieser Zielgruppe das Thema von Menschen vermittelt wird, die Spaß an ihrer Arbeit haben, die Menschen ermutigen können und authentisch dabei sind. Es reicht nicht das Wissen um die Existenz der Räder. Das Radfahren bedeutet Menschen mit Behinderungen mehr als Mobilitätshilfe. Es ist für sie ein Grad an Freiheit, schafft sozialen Raum, mehr Aktivitätsmöglichkeit und Anerkennung. Dies wiederum schließt immer ein Maß an Angst und Unsicherheit mit ein, die es gilt zu überwinden. Dazu helfen Menschen, die dies mit Selbstsicherheit und Empathie vermitteln.

Zukünftig sollen weitere Seminare in das Stadtteilprojekt „Soziale Stadt Witten-Annen in Bewegung“ implementiert werden. Erfahrungsgemäß haben auch Ärzte, Apotheker und andere Partner im Gesundheitsnetz keine Kenntnis über diese Räder. Ich möchte mit diesen Seminaren mehr Kenntnis über die Räder vermitteln, bzw. generell deren Existenz verbreiten. Partner im Gesundheitswesen sind Multiplikatoren und können ihren Patienten Spezialfahrräder nur empfehlen, wenn sie selbst die Erfahrung damit gemacht haben. Momentan ist eine Empfehlung durch die meisten Ärzten nicht präsent und schließt somit oftmals auch die Förderung von Gesundheitsprävention aus. Wünschenswert ist, den Multiplikatoren im Gesundheits- und Sozialsystem Spezialfahrräder näher zu bringen, damit sie das an Patienten und Kunden empfehlen können. So können auch Menschen mit Behinderungen wieder zum Sport treiben und



Nr. 69: „Tool-Box“ – Spezialfahrrad – Ein Gewinn für Menschen mit Handicaps“ – Seite 3

sich gesund erhalten motiviert werden.

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

➔ Das „Projekt“ ist einzigartig und ist für die FH Dortmund bundesweit ein alleinstellendes Merkmal. Es gibt nur wenige, die sich mit dem Thema „Behinderung und Radfahren“ beschäftigen. Vorrangig geht es hier um die technischen Lösungen. Wir fokussieren das Thema mehr auf die pädagogischen Aspekte und möchten einen Perspektivwechsel erreichen. Menschen ohne Behinderungen sollen zunächst ihre eigenen Erfahrungen mit dem Sportgerät machen und so auch authentisch zu sein, wenn das in der Arbeit umgesetzt wird. Desweiteren werden die Multiplikatoren sensibel für die Behinderung und damit auch für dessen Einsatz (worauf ist zu achten, was ist wichtig, wie werde ich bspw. Von Autofahrern wahrgenommen, wo sind unüberwindbare Barrieren, usw.). Im Radverkehr werden Hindernisse und Barrieren durch die Nutzung von Spezialrädern noch deutlicher. Es wird durch die Seminararbeit deutlich, dass sehr viele Menschen keine Kenntnisse über Spezialradlösungen haben. Umso wichtiger, weil es viele Mobilitätseinschränkungen von behinderten Menschen gibt, die sich über das Rad technisch lösen lassen. Menschen werden wieder mobiler, können wieder Teilhaben, können sich gesund bewegen und das mit Menschen zusammen. Der soziale Kontext ist gerade im Sport ein wichtiger Aspekt, um Menschen mit Handicaps dieses zu ermöglichen. Mir ist es wichtig, mit diesem Projekt immer mehr Menschen diese technischen Lösungen aufzuzeigen, damit sich diese Möglichkeiten an ihre Kunden, Patienten, Verwandte und Freunde weiter kolportieren können. Ideal für diesen Informationstransfer sind Studenten, die ihr zukünftiges Arbeitsfeld darauf ausrichten. Der Projektpreis „best for bike“ ist eine Auszeichnung, die es mir ermöglicht, auch die Personen im Gesundheitswesen (Ärzte,

Therapeuten, usw.) zu erreichen, die sich nur schwer außerhalb der üblichen Patientenarbeit ansprechen und motivieren lassen. Eine Auszeichnung kann dabei helfen, auch Ärzte, Krankenkassen und sonst. Gesundheitspartner gleichwertig und auf Augenhöhe zu begegnen.

Träger

➔ Be2balance by Susanne Fuchs

Info/Ansprechpartner

➔ Susanne Fuchs
An der Schlinke 16
58454 Witten
02302 / 39538-24
info@be2balance.de
www.be2balance.de
www.trimobil.de



Nr. 70: StoppOmat

→ *Der StoppOmat ist eine permanente Bergzeitfahrstrecke an der Radsportler, Handbiker und Läufer kostenlos eine Karte ziehen dürfen, mit ihren Adressdaten beschriften und dann gegen die Uhr den Berg hoch fahren. Oben wieder abgestempelt, wirft der Teilnehmer die Karte in einen Einwurfschlitz und wird dann nach spätestens 1 Woche im Internet gelistet. Der Radsportverein RSV Seerose e.V. aus Friedrichshafen und seine Projektgruppe wurde vom Erfolg im Jahr 2006 und 2007 mit jährlich 4000 Teilnehmern an der ersten Anlage so überrollt, dass wir inzwischen weitere 8 Anlagen ehrenamtlich projektiert und gebaut haben.*

Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Permanente Bergzeitfahrstrecke
- **Bisherige Ergebnisse:** neun Anlagen mit insgesamt ca. 15.000 Teilnahmen pro Jahr
- **Finanzierung:** Erste Anlage in Eigenleistung mit ca. 5000 € und ca. 500 Ehrenamtsstunden
- **Zeitraum:** Start 2006

Ausführliche Beschreibung:

→ Die Anlagen bestehen aus zwei repräsentativen Schutzhäusern samt solarbetriebener Stempelstationen. Die Funkuhren arbeiten per DCF77 Empfänger zeitsynchron und wurden vom Radsportverein und deren Projektgruppe selbst erfunden und gebaut. Inzwischen gibt es im Bundesgebiet weitere sieben Stationen, die alle von uns gebaut wurden. Die interessierten Vereine vor Ort wenden sich an uns, wir projektieren dann gemeinsam, die Vereine suchen vor Ort nach lokalen Sponsoren, und wir bauen die Anlage aufstellfertig und helfen bei der Inbetriebnahme.

Inzwischen haben wir auch schon die erste Anlage in Spanien projektiert und ausgeliefert. Voraussetzung für die Vergabe einer Gebrauchsmusterlizenz und Markenrechtslizenz von uns an interessierte Vereine ist, dass

es an jeder Anlage für alle Teilnehmer kostenfrei ist mitzumachen und dass es ehrenamtlich betrieben wird. Wir selbst legen Wert darauf, dass wir selbst nicht im Fordergrund stehen (wie man auf der Homepage unschwer erkennen kann).

Wir selbst stecken derzeit ca. 200 Arbeitsstunden ehrenamtlich in den Bau jeder neuen Anlage und ca. 150 Arbeitsstunden jährlich in den Betrieb der eigenen ersten Anlage am Höchsten im Bodenseekreis.

Der klassische Teilnehmer ist nicht der Leistungssportler, sondern definitiv der Breitensport von 10 bis über 70 Jahre. An unseren Anlagen nehmen jährlich Radsportler ca. 15.000 mal teil. Die bestlaufenste Anlage steht in Pfullingen und hatte 2008 5360 Teilnahmen. Den Reiz beim Mitmachen beziehen wir im Wesentlichen darauf, dass jeder Teilnehmer in der umfangreichen Datenbank die Chance hat, sich in verschiedensten Kategorien gewertet zu sehen. Ein Punktesystem, das sich nicht ausschließlich an der Leistung orientiert, sondern auch an der Anzahl an persönlicher Teilnahme schafft zusätzlich Anreiz an der ganzen Serie teilzunehmen.

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Weil wir vom Erfolg geradezu überrollt werden, obgleich wir nie damit gerechnet hatten. Wir hatten 2006



mit 500 Teilnahmen gerechnet. Ferner haben wir in der Projektgruppe ca. 2000 Ehrenamtsstunden in das Projekt investiert haben.

Den Hauptgrund würden wir aber darin sehen, dass wir sehr sehr viele Menschen in unserer Region wieder auf unseren 2005 schon ausgestorbenen Berg mit dem Fahrrad haben hoch locken können. Den Beweis erbringen wir an dem jährlich von uns organisierten Bergrennen, welches wir im Rahmen der Aktion als Verifikationsrennen veranstalten www.lightweight-uphill.eu, das inzwischen Deutschlands größtes Bergzeitfahren geworden ist.

Mit dem Preis hätte ich die Möglichkeit alle ehrenamtlichen Helfer der

Anlagen einmal zu einem gemeinsamen Radwochenende zusammen kommen zu lassen.

Träger

- Radsportverein RSV Seerose e.V.

Info/Ansprechpartner

- Roland Hech
Projektleiter
Loehrstr.21-1
88048 Friedrichshafen
0173 / 1096 238
roland.hecht@gmx.de
www.stoppOmat.eu



Nr. 71: Banker on Bike

➔ *Jeden Sommer können die Mitarbeiter der UmweltBank Kilometergeld für einen guten Zweck erradeln. Dieses Jahr wurde jeder geradelte Kilometer auf dem Weg zur Arbeit und zurück von der grünen Bank mit einem Euro vergütet. Über die Mittelverwendung stimmen die Teilnehmer stets selbst ab. Im Jahr 2009 kam eine Fahrleistung von 8.224,20 km zusammen. Die daraus resultierenden 8.224,20 Euro werden an das Hilfsprojekt „Bäume und Wasser für Kinder in Nigeria“ des Vereins Children's Project e.V. gespendet.*



Kurze Projektbeschreibung:

- ➔ **Ziel:** Mitarbeiter erradeln auf dem Weg zur Arbeit und zurück Kilometergeld für einen guten Zweck
- ➔ **Bisherige Ergebnisse:** 8.244,20 geradelte km in 2009; insgesamt mehr als 54.000 km
- ➔ **Finanzierung:** keine; stattdessen 8.224,20 Euro gespendet (2009), insg. mehr als 42.000 Euro
- ➔ **Zeitraum:** seit 2002 jeweils in den Monaten Juni, Juli und August

Ausführliche Beschreibung:

➔ Seit 2002 findet die Aktion „Banker on Bike“ jeweils in den drei Sommermonaten Juni, Juli und August statt. Dabei zahlt die UmweltBank das höchste und sinnvollste Kilometergeld in ganz Deutschland: Jeder Kilometer, den die Mitarbeiter auf dem Weg zur Arbeit und zurück radeln, wird von der grünen Bank vergütet, in diesem Jahr mit einem Euro. An welchen guten Zweck die Gelder fließen sollen entscheiden die Teilnehmer selbst per demokratischer Abstimmung. Dieses Jahr nahmen 41 Mitarbeiter an der Aktion teil und erbrachten die stolze Fahrleistung von 8.244,20 km. Der daraus entstan-

dene Spendenbeitrag von 8.224,20 Euro geht an das Projekt „Bäume und Wasser für Kinder in Nigeria“ des Vereins Children's Project e.V. Dieser plant über mehrere Jahre hinweg in Nigeria circa 98.000 ha Nahrungswälder aufzuforsten, um Nahrungsbäume für die

regionale Bevölkerung zu schaffen sowie austrocknende Flussbetten zu schützen. Durch ein Punktesystem, welches nicht nur die zurückgelegte Strecke, sondern auch die Teilnahmefrequenz berücksichtigt, werden innerhalb der Bank die engagiertesten Radler und Radlerinnen ausgewertet und geehrt. In diesem Sommer legte der sportlichste Mitarbeiter mehr als 550 km auf seinem Zweirad zurück und gleich mehrere Radler bewiesen ihre Wetterfestigkeit durch eine Teilnahmequote von 100 %. In den vergangenen sieben Jahren radelten die Mitarbeiter der UmweltBank insgesamt 54.152 km, also mehr als einmal rund um den Globus und konnten so eine Gesamtsumme von 42.462,70 Euro an verschiedene Hilfsprojekte spenden, unter anderem an den Verein „SOS 86 Kinder von Tschernobyl“, die Kinderhilfe Afghanistan, den Green Step e.V. sowie die Mädchenschule Khadigram in Indien.

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

➔ Die Aktion Banker on Bike motiviert nicht nur die Mitarbeiter der UmweltBank in die Pedale zu treten,

sondern bewirkt gleichzeitig auch noch etwas Gutes: der Weg zur Arbeit wird emissionsfrei zurückgelegt und die erbrachte Leistung wird finanziell honoriert und einem guten Zweck gespendet. Somit fördern die Radler ihre Gesundheit, leisten einen Beitrag zum Umweltschutz und unterstützen mit dem erradelten Kilometergeld ein soziales oder ökologisches Hilfsprojekt.

Träger

➔ UmweltBank AG

Info/Ansprechpartner

➔ Julia Scheur / Alexander Stark
Umweltbank AG
Abteilung Marketing/ Kommunikation
Laufertorgraben 6
90489 Nürnberg
0911 / 5308 - 263
marketing@umweltbank.de
www.umweltbank.de/umweltbank/
index_bankeronbike.html



Nr. 72: „Mit Rad und Tat“ – Jahresmotto der Kampagne „Runter vom Sofa“ – Seite 1

➔ Mit einem überdimensionalen blauen Sofa wirbt die von Dr. Reinhold Hemker initiierte Kampagne „Runter vom Sofa“ seit 2008 für ein gesundes, aktives und engagiertes Leben. Unter dem diesjährigen Kampagnenmotto „Mit Rad und Tat“ riefen Hemker und sein Team in der Zeit von Mai bis September 2009 die Bürger im Münsterland auf, ihre alten, noch fahrtüchtigen Räder für den guten Zweck zu spenden. Die teilnehmenden Fahrradhändler belohnten das soziale Engagement mit einer zehnprozentigen „Aufwrackprämie“ beim Kauf eines neuen Fahrrades.

Kurze Projektbeschreibung:

- ➔ **Ziel:** • Die Verbindung eines aktiven, engagierten und gesunden Lebens mit sozialem, bürgerschaftlichem Engagement.
- Die Förderung des Radfahrens im Alltag.
- ➔ **Bisherige Ergebnisse:** • Über 75 gespendete Fahrräder zugunsten der Beschützenden Werkstätten Tecklenburg-Ledde und der Waldorfschule im namibischen Windhoek
- 20 öffentlichkeitswirksame Aktionen im westfälischen Münsterland
- Ausschüttung der „Aufwrackprämie“ / Unterstützung regionaler Fahrradhändler
- ➔ **Finanzierung:** • Finanzierung durch Projektinitiator
- Finanzierung durch teilnehmende Fahrradhändler (in Form der Aufwrackprämie)
- Finanzierung über freiwillige Fahrrad-Spenden
- ➔ **Zeitraum:** • Mai bis Dezember 2009
- Fortsetzung in 2010

Ausführliche Beschreibung:

➔ Mit der Kampagne „Runter vom Sofa“ wirbt der ehemalige Bundestagsabgeordnete Dr. Reinhold Hemker bereits im zweiten Jahr für ein bewegtes, aktives

und engagiertes Leben. Unter dem diesjährigen Kampagnenmotto „Mit Rad und Tat“ ruft Hemker im Aktionszeitraum von Mai bis September 2009 alle Bürgerinnen und Bürger im westfälischen Münsterland auf, ihre alten, nicht mehr benötigten Drahtesel für einen guten Zweck zu spenden. Hemker und sein Team versteigern die gesammelten, fahrtüchtigen Räder am Jahresende zugunsten der Beschützenden Werkstätten Tecklenburg-Ledde sowie der Waldorfschule im namibischen Windhoek. Als Dankeschön belohnen die 14 kooperierenden Zweiradhändler in der Region das vorbildliche Engagement der Teilnehmenden mit einer „Aufwrackprämie“ in Form eines 10-prozentigen Rabatts beim Kauf eines neuen Fahrrads.

„Egal ob Läufer oder Radfahrer, Jung oder Alt – viele Menschen besitzen ein altes, nicht mehr benötigtes Fahrrad und wissen oft nicht wohin damit“, so Hemker. Die alten Räder, so die Idee der „Aufwrackprämie“, landen nicht in der Schrottpresse, sondern werden in Schuss gebracht



und an den Meistbietenden weiterverkauft. Darüber hinaus freuen sich die Arbeiter der Beschützenden Werkstätten, die bisher ein Fahrrad nicht ihr eigen nennen konnten, über ein neues Rad. Nach dem erfolgreichen Kampagnenauftritt im vergangenen Jahr (Motto: „Bewegt und gesund!“), konzentriert sich

die Kampagne „Runter vom Sofa“ in 2009 auf das Engagement der Menschen für vorbildliche soziale Projekte. „Wenn Menschen aufstehen und sich engagieren, gleich in welchem gemeinnützigen Zusammenhang, dann ist das gut für uns alle. So fördern wir mit geringem Aufwand die Arbeit der Ledder Werkstätten und der Waldorfschule im namibischen Windhoek“, meint Hemker. Im Gegensatz zur bundesweiten „Abwrackprämie“ verschrotten Hemker und sein Team die alten Drahtesel nicht. Vielmehr sollen die Fahrräder einen neuen Besitzer finden. Schließlich fördert Radfahren die Gesundheit und das körperliche Wohlbefinden. Zudem unterstützt die Kampagne auf diese Weise die im nördlichen Münsterland ansässigen Fahrradhändler.

Mit der Idee des auf Postkarten und Bannern durchgestrichenen Sofas lädt Hemker die Menschen seit Frühjahr



Nr. 72: „Mit Rad und Tat“ – Jahresmotto der Kampagne „Runter vom Sofa“ – Seite 2

2008 ein, die Polstergarnitur zu verlassen und die Ärmel für sich selbst oder andere hoch zu krempeln. „Wir wollen nicht abschrecken, mahnen oder drohen“, erklärt Hemker die Kampagnenidee. „Es geht mir darum, die Menschen mit einfachen Mitteln für ein aktives Leben zu gewinnen. Also einfach aufstehen und loslegen!“

* Die folgenden Fahrradhändler belohnen das Engagement der Teilnehmenden mit der „Aufwrackprämie“ in Form eines 10-prozentigen Rabatts beim Kauf eines neuen Rades:

- Emsdetten: Zweirad Beike, Der Holländer, Radsport Homann, Zweirad Müllmann
- Greven: Zweirad Dütsch, Zweirad Homann, Rad-Manufaktur Tobias Krumbeck
- Hopsten: Fahrzeuge Rass
- Hörstel: Helmig Das Fahrradies
- Ibbenbüren: Zweirad Feldkämper
- Lengerich: Zweirad Tiemann
- Mettingen: Zweirad Wulfekammer
- Saerbeck: VeloGarten
- Westerkappeln: Fahrräder Stening

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

Die Kampagne „Runter vom Sofa“ verbindet unter dem Motto „Mit Rad und Tat“ den Aufruf zu einem gesunden, bewegten Leben auf dem Rad mit der bürgerschaftlichen Unterstützung vorbildlicher sozialer Projekte. Darüber hinaus schafft die Kampagne ein Netzwerk aus sozialen Einrichtungen, Fahrradhändlern und Bürgern vor Ort. Die Idee der „Aufwrackprämie“ beschreibt einen nachhaltigen Umgang mit alten Rädern und schafft einen positiven Anreiz zum Kauf und zur Nutzung eines (neuen) Fahrrades.

Die Aktion belehrt nicht mit dem drohenden Zeigefinger,

sondern macht Lust auf Fahrradfahren und soziales Engagement und folgt dabei dem Grundsatz: „Gemeinsam, aktiv, stark!“.

Träger

- Dr. Reinhold Hemker
(1994 - 2009 Mitglied des Dt. Bundestages)

Info/Ansprechpartner

- Martin Rutemöller (Projektleitung),
Daniel Cord (Presse)
Konrad-Zuse-Straße 10
44801 Bochum
0234 / 7090 - 838
martin.rutemoeller@12quadrat.de;
daniel.cord@12quadrat.de
Projekt: www.runter-vom-sofa.info;
Presse: www.12quadrat.de/presse



Nr. 73: Kids aufs Rad – Seite 1

➔ In den Sommerferien führt der ADFC Kreisverband Salzlandkreis für Kinder aus sozial schwachen Familien drei Fahrradtouren in der Umgebung Schönebeck durch. Dabei werden Sehenswürdigkeiten, Museen und Sportstätten besucht. Eintrittsgelder und Kosten für die Verpflegung werden durch die Erdgas Mittelsachsen GmbH gesponsert. Ziel der Aktion: Den Kindern, die nicht mit Ihren Eltern verreisen ein Ferienerlebnis zu gestalten.

Kurze Projektbeschreibung:

- ➔ **Ziel:** Organisation von Ferienerlebnissen für Kinder aus sozial schwachen Familien
- ➔ **Bisherige Ergebnisse:** Teilnahme von bis zu 20 Kindern
- ➔ **Finanzierung:** 800 Euro
- ➔ **Zeitraum:** 2008; 2009, fortlaufend

Ausführliche Beschreibung:

➔ Seit zwei Jahren organisiert der ADFC KV Salzlandkreis gemeinsam mit dem Unternehmen Erdgas Mittelsachsen und der Zeitschrift Generalanzeiger in den Sommerferien drei Radtouren für Kinder aus sozial schwachen Familien. Dabei werden Radtouren von 35 bis 45 km durchgeführt. Den Kindern wird an interessanten Orten, wie die Gierseil-Fähren der Elbe, das Pretziner Wehr und andere wichtige Stationen in kurzen Erläuterungen die Heimat erklärt. Die Verpflegung, Eintrittsgelder und Fährgelder werden von der Erdgas Mittelsachsen GmbH gesponsert.

Wir wollen, dass die Kinder ein Gefühl für Ihre Heimat entwickeln, sich mehr bewegen, dass das Verhalten im



öffentlichen Verkehr geschult wird und die Kinder sich nicht ausgrenzt fühlen.

Auch 2010 sind wieder 3 Touren geplant. Im Jahr 2009 konnten wir die Aktion „Mobil mit Kind und Rad“ in unsere Touren integrieren.

Ferientouren „Kids aufs Rad“ 2008“

Der große Anteil von arbeitslosen Familien im Kreis Schönebeck führt auch dazu, dass

immer mehr Kinder in den Sommerferien zu Hause rumhocken und kein Ferienerlebnis haben, da ihre Eltern sich eine gemeinsame Urlaubsreise aus finanziellen Gründen nicht erlauben können. Durch engagierte Bürger, Institutionen und Einrichtungen wurde die Idee gefunden: Wir müssen für diese Kinder etwas Besonderes in der näheren Umgebung ihres Heimatortes schaffen. Dabei sollen die Kinder,

- ihre Heimat besser kennen lernen um, ein Heimatgefühl zu schaffen,
- nicht den ganzen Tag zu Hause vor dem Fernseher sitzen und
- motiviert werden, sich mehr zu bewegen.

Es wurde die Idee geboren drei Fahrradtouren durchzuführen. Der Generalanzeiger Schönebeck veröffentlichte die Werbung und Aufrufe, ErdgasMittelsachsen GmbH

sponserte die Versorgung und der ADFC KV Salzlandkreis organisierte die ganze Aktion.

Der ADFC konnte in diesem Zusammenhang gleich die Verkehrsregel für Radfahrer schulen und weckte bei den Kindern das Interesse an einer gemeinsamen Aktivität in der Gruppe.

Ferientouren „Kids aufs Rad“ 2009“

Die im Jahr 2008 durchgeführten Ferientouren wurden durch die Veranstalter als erfolgreich eingeschätzt. Um den Kindern aus sozial schwachen Familien auch in den Sommerferien 2009 ein Erlebnis zu schaffen, wurde vereinbart wieder drei Touren zu organisieren.

- Tour 1 Steinzeittour
- Tour 2 Seeparktour
- Tour 3 Hegertour

Die Aufgabenverteilung bei den Organisatoren war wieder wie folgt vereinbart:

- Tourenausswahl, Tourenbetreuung und Streckenauswahl: Verantw.: ADFC KV Salzlandkreis
- Werbung und Öffentlichkeitsarbeit: Verantw.: Generalanzeiger Schönebeck
- Sponsoring: Verantw.: ErdgasMittelsachsen GmbH

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

Wir wollen mit diesen AKTIONEN die Kinder erreichen, die sonst auf Grund der sozial schwachen Stellung der Eltern in den Sommerferien zu Hause rumhocken, weil die Eltern sich mit den Kindern keinen Urlaub leisten können. Weiterhin wollen wir die Interessen für das Fahrradfahren wecken, um in Zukunft auch wieder junge Mitglieder für den ADFC gewinnen zu können. Bei einem Jahresetat von ca. 500 Euro aus Mitgliedsbeiträgen würde das Preisgeld



Nr. 73: Kids aufs Rad – Seite 2

unsere Aktionen über Jahre finanziell absichern.

Träger

➔ ADFC LV Sachsen-Anhalt e.V. KV Salzlandkreis

Info/Ansprechpartner

➔ Wolf-Rüdiger Hanschmann
Dorfstr. 95
39249 Glinde
039298 / 299180
salzlandkreis@adfcls.de

ERDGAS.

Elbe. Saale. Bode.
Wir sind mit Energie dabei.*

* Mit EMS was erleben. Wir fördern
Tourismus und Sport im Salzlandkreis,
z.B. die Kids-aufs-Rad-Tour.

Erdgas Mittelsachsen GmbH
Tel. 03928 789-0
www.e-ms.de

EMS
Energie mit Service

EMS
Energie mit Service

General-Anzeiger
Das große Anzeigenblatt

ADFC
Allgemeiner
Deutscher
Fahrrad-Club

Kids aufs Rad
der Touren-Pass

Radfahren an Elbe, Saale und Bode.
Mitfahren und gewinnen!



Nr. 74: Besser unterwegs in Ludwigsburg – Seite 1

➔ Nachdem die politischen Mehrheiten im Gemeinderat, wichtige Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs jahrelang blockierten, haben BürgerInnen am 10. Oktober 2008 eine Fahrraddemo organisiert mit weit über 300 TeilnehmerInnen. Aus dieser Aktion entstand die Radwegeinitiative. Die Radwegeinitiative möchte mit dem Schulterschluss von Verkehrs- und Umweltverbänden, Schulen und engagierten BürgerInnen dazu beitragen, eine zukunftsweisende Verkehrspolitik für die Bürger der Stadt Ludwigsburg umzusetzen.

Kurze Projektbeschreibung:

- ➔ **Ziel:** Den Anteil des Radverkehrs am Modal Split zu erhöhen.
- ➔ **Bisherige Ergebnisse:** Unterschiedliche Interessen (ADFC, VCD, Schülerverkehr, BürgerInnen) koordiniert, Grundsatzpapier mit Forderungen erarbeitet, Wahlprüfsteine zur Kommunalwahl, Imagekampagne, Projektgruppe Radwege bei der Stadt wurde eingesetzt, 1x im Quartal Brennpunktetour und Runder Tisch mit Verantwortlichen der Stadt, kurzfristige Beseitigung von Mängeln, die mit kleinem Budget und ohne Beschlüsse des Gremiums durchführbar waren. Am Bahnhof entsteht derzeit eine Fahrradstation mit bewachten Plätzen und Servicestation.
- ➔ **Finanzierung:** bisher kein Budget, vereinzelt Spenden für Porto und Kopien
- ➔ **Zeitraum:** Start Oktober 2008, Ende offen

Ausführliche Beschreibung:

➔ Umsetzung Radwegenetz
Für das sichere und flüssige Befahren von Alltagswegen (Schul- und Arbeitswege) sind besonders folgende Brennpunkte dringend zu verbessern:

- Nord-Südachse (z.B. Seestraße als Fahrradstraße)
- Schillerdurchlass und Schillerstraße
- Bahnhof Ost- und Westseite
- Marbacher Straße
- Kreuzung B27 Richard-Wagnerstr./ Robert-Franck-Allee-Sternkreuzung Unterführung Schorndorfer Straße
- Friedrich-Ebert-Straße muss Fahrradstraße werden
- Anbindung von Bildungszentrum West und Römerhügel

Weiterhin sind eine gut ausgebaute und funktionierende Fahrradstation am Bahnhof sowie weitere Radabstellplätze an Kinos, Film- und Medienzentrum, Theaterakademie, Biergärten, in Fußgängerzonen, vor Schulen, Bädern und BlüBa notwendig.

- ➔ Imagekampagne Radverkehr
Radfahrer in Ludwigsburg werden von Autofahrern häufig als Störfaktor auf der Straße empfunden. Der Stellenwert der Radfahrenden in Ludwigsburg muss deutlich verbessert werden. Dazu startet die Radwegeinitiative eine Imagekampagne. Koordinator Radverkehr/ Nicht-motorisierter Verkehr Schaffung einer fachbereichsübergreifenden Verkehrsplanungs-Ingenieurstelle für die Belange des nichtmotorisierten Verkehrs für
- die Fortschreibung des Radwegemasterplanes;
- die Koordination des Radverkehrs bei Verkehrsplanungen;
- die Begleitung bei der baulichen Umsetzung des Radwegenetzes;
- als Ansprechpartner für die Einbeziehung von Umweltverbänden in Planungsprozessen.



- ➔ Einkaufen mit dem Rad
- Kampagne bei Händlern und Gewerbetreibenden in Zusammenarbeit mit LUIS (Ludwigsburger InnenStadt)
- Förderung der Innenstadt gegenüber Einkaufen auf der „grünen Wiese“
- Zurückfahren der Parksубventionen (40%) für den motorisierten Individualverkehr
- ➔ Attraktivität der Stadt und Aufenthaltsqualität
Produkt der Zukunftskonferenz – Themengruppe „Lebendige Innenstadt“:
- gute Erreichbarkeit der Innenstadt aus allen Stadtteilen, gleichberechtigt mit allen Verkehrsarten
- Beschilderung und Hinweise für Radtouristen
- Erreichbarkeit Blühendes Barock und weiterer kultureller Einrichtungen
- Entschleunigung des Verkehrs, Verminderung von Lärm und Feinstaub gute Erfahrungen aus dem EU-Projekt „Snow-Ball“ umsetzen
- ➔ Mittel- und Langfristige Handlungsfelder für die Stadt Ludwigsburg
Die Radwegeinitiative fordert folgende Themen mittel- und langfristig ab 2009 zu verfolgen:
- Fortschreibung des Radwegemasterplanes;
- fortlaufendes Einwirken auf Fachhandel und Gewerbetreibende hinsichtlich nichtmotorisiertem Individualverkehr;
- regelmäßige Tagung des Verkehrsbeirates in kürzeren Abständen;
- einstellen von Haushaltsmitteln in ausreichender Höhe in die mittelfristige Finanzplanung und deren Verwen-



Nr. 74: Besser unterwegs in Ludwigsburg – Seite 2

derung für die rasche Umsetzung der geplanten Maßnahmen des Radwegenetzes;

- Einbeziehung des Radwegemasterplanes als wesentlichen Bestandteil des Gesamtverkehrsplanes (GVP).

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

➔ Weil die Radwegeinitiative immer noch mit immensen Widerständen in der Kommunalpolitik zu kämpfen hat und ein Preis dazu führen würde, dass auch eingefleischte Autofahrer im Gemeinderat die Ziele der Radwegeinitiative nicht mehr ignorieren könnten.

Weil die Aktiven in der Radwegeinitiative neben ihrem zeitlichen Engagement auch noch für die Kosten (Porto, Kopien) aufkommen und ein Preis eine gute Basis für mehr und bessere Öffentlichkeitsarbeit wäre.

Weil ein Preis ein Ansporn für das weiter nötige Engagement wäre.

Weil Ludwigsburg seit Jahren die Höchstgrenze für Feinstaubbelastung überschreitet und der Verkehr Hauptverursacher für Luft- und Lärmbelastung ist. Ludwigsburg hat ein gutes ÖPNV-Angebot (z.B. nach Stuttgart) und die meisten Wege, die zu bewältigen sind, liegen unter 5 km. Das Potenzial zum Umsteigen auf das Fahrrad ist damit groß, die Akzeptanz bisher aber gering.

Träger

- ➔ Radwegeinitiative Ludwigsburg

Info/Ansprechpartner

- ➔ Roswitha Matschiner
Walter-Pintus-Str. 20
71640 Ludwigsburg
07141 / 84848

matschiner.lb@t-online.de

www.ludwigsburg-besser-unterwegs.de



Nr. 75: Bau von Alltagsradwegen, 800 m Lückenschluss im Jahr 2010 – Seite 1

→ 2008: Bildung der Bürgerinitiative (50 Bürger/5 AG). Tödliche Unfälle von Radfahrern. Verwaltungsgemeinschaft Berlstedt mit 13 Orten muss für Bürger sicher erreichbar sein. Berlstedt ist Versorgungszentrum. Zwei stark befahrene Landesstraßen sind für Fußgänger und Radfahrer nicht sicher. Daher am 3.3.09 Einwohnerversammlung mit 350 Teilnehmern und Landespolitikern. Am 9.8.09 Großdemo mit ca. 600 Bürgern - Politiker machen Zusagen!

Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Alltagsradwege
- **Bisherige Ergebnisse:** Zusagen
- **Finanzierung:** 1,4 Mio € ges.
- **Zeitraum:** 2009-2013

Ausführliche Beschreibung:

→ Aktivitäten sind in zahlreichen Pressemitteilungen, Funk- u. Fernsehberichten sichtbar. 3000 Bürger beteiligen sich an Unterschriftensammlung – Übergabe an Thüringer Wirtschaftsminister zur Einwohnerversammlung am 3.3.09. Bürgerinitiative prägt den Begriff „Alltagsradwege“. Bisher kannte die Politik nur touristische Radwege! Möglichkeiten für Radwegbau im Zusammenhang mit ICE-Bau bisher nicht genutzt. 800 m Lückenschluss bis zum Radweg über ICE-Brücke waren nicht geklärt. Bürgerinitiative deckte Gemeindeeigentum an früheren Vorgewendewegen neben der Landesstraße zur Erleichterung des Grunderwerbes auf. Am 9.8.09 fand eine Großdemo mit über 500 Teilnehmern und Landespolitikern statt. Zusagen zum Radwegbau wurden gegeben. Veröffentlichung der Zusagen auf einer großen Tafel!

Die Bürgerinitiative „Alltagsradwege für unsere Region“ im nördlichen Weimarer-Land hat seit ihrer Gründung am 07. September 2008 durch ihre Aktivitäten den Alltagsradwegbau bei den verantwortlichen Landespolitikern

ins Blickfeld gerückt. Thüringen hat 2009 eine Broschüre über den Ausbau des Tourismus-Radwegenetzes herausgegeben, aber mit keinem Wort das Alltagsradwegenetz erwähnt. Mehrere tödliche Radunfälle in unserer Region machen aber den Ausbau von Alltagsradwegen dringend erforderlich. Berlstedt ist nicht nur das Zentrum der Verwaltungsgemeinschaft mit 13 Orten und 5000 Einwohner, sondern in Berlstedt befinden sich mit der Grund- und Regelschule, den medizinischen Einrichtungen, der Apotheke, dem REWE Markt, der Raiffeisenbank, den Gewerbebetrieben usw. wichtige Versorgungs- und Produktionseinrichtungen. Das Kulturhaus Berlstedt ist kulturelles Zentrum für die Region. Unsere Kinder erhalten in der Grundschule Verhaltensregeln zur Teilnahme am öffentlichen Straßenverkehr. Sie können diesen Befähigungsnachweis jedoch nicht nutzen, weil das Radfahren auf den öffentlichen Landesstraßen zu gefährlich ist. Die Eltern müssen aus Sorge um die

Gesundheit ihrer Kinder das Radfahren verbieten. Insgesamt fehlen 9,5 km Radwege in unserer Region, um auf notwendigen straßenbegleitenden Wegen sicheren Rad- und Fußgängerverkehr zu ermöglichen. Viele Bürger würden umweltschonend vom Auto auf das Rad umsteigen, zumal auch der öffentliche Personennahverkehr immer weiter reduziert wird.

Die Bürgerinitiative hat einen positiven öffentlichen Druck auf die Verantwortlichen aufgebaut und konstruktive Vorschläge zur Umsetzung eines Alltagsradwegkonzepts unterbreitet. Einmalig im Freistaat Thüringen wurde mit Beharrlichkeit das Ziel verfolgt, sichere Alltagsradwege in der Verwaltungsgemeinschaft Berlstedt zu schaffen. Am 03 März 2009 fand in Anwesenheit von Sozialministerin Lieberknecht und Wirtschaftsminister Wucherpfennig im Kulturhaus Berlstedt ein Einwohnerversammlung ausschließlich zum Radwegbau statt.



Nr. 75: Bau von Alltagsradwegen, 800 m Lückenschluss im Jahr 2010 – Seite 2

Über 350 Bürger kamen zur Veranstaltung. Die anwesenden Politiker hörten sich 11 konstruktive Beiträge von Bürgern an. Minister Wucherpfennig nahm den dringenden Bedarf für Radwege aus der Beratung mit. Er versprach, vorbehaltlich der Landtagszustimmung, die Finanzmittel für den Radwegbau von 1,3 auf 4,5 Mill. € zu erhöhen. Das Medieninteresse war groß. Das Fernsehen berichtete noch am selben Abend. In den Regionalzeitungen wurde am folgenden Tag ausführlich über die Veranstaltung berichtet. In den folgenden Monaten kam

Außerdem fand die Großdemo mit 600 Teilnehmern auch vor den Thüringer Landtagswahlen statt. Die Bürgerinitiative hat so eine Großveranstaltung erstmalig organisiert. Vieles musste beachtet werden, für alles gab es Verwaltungsvorschriften. Die Veranstaltung wurde wieder ein Höhepunkt für unsere Region. Eine kostenlose Geschenktombola, die durch Gaben vieler Fahrradgeschäfte aus Erfurt, Weimar, Apolda und Sömmerda ermöglicht wurde, bereicherte die Veranstaltung. Zum Gelingen trugen auch der Grundschulchor, die Trommler und der Posaunenchor bei.

Punkt 12.00 Uhr bekamen die Politiker Gelegenheit, max. 5 Minuten zum Thema Radwege zu sprechen. Die verantwortlichen Landespolitiker machten Zusagen, die voll mit den Zielen der Bürgerinitiative übereinstimmten. Ihre Zusagen für die einzelnen Jahre 2009 bis 2013 haben wir auf einer großen Tafel am REWE Parkplatz für jeden sichtbar festgehalten.

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

➔ Weil die erreichten Zusagen, insbesondere die bereits abgeschlossene Vermessung aller vorgesehenen Radwege und der für 2010 eingeplante Radwegbau (800 m) bis zum vorhandenen Radweg über die ICE-Brücke nach Neumark Mut macht, weiter aktiv zu sein. Die Auszeichnung mit dem Deutschen Fahrradpreis best for bike würde uns in unserem Handeln bestärken. Das Preisgeld würden die Bürgerinitiative für eine nachfolgende Aktion „Bäume, Büsche und Bänke für unsere Radwege“ verwenden.



eine, in dieser Form einmalige Zusammenarbeit zwischen den Landesbehörden zu Stande.

Am 9. August 2009 wurde eine Großdemo auf dem REWE Parkplatz in Berlstedt vereinbart. Hier sollten erste Ergebnisse der Landesregierung vorgelegt und der Bürgerinitiative eine Antwort auf offene Fragen gegeben werden.

Träger

➔ Bürgerinitiative „Alltagsradwege für unsere Region“ Berlstedt

Info/Ansprechpartner

➔ Helga Radziejewski
An der Spitze 5
99439 Berlstedt
036452 / 72554
huabe@aol.com

Erste Radwege im Nordkreis werden gebaut

(sus) Bei der volkstümlichen Großdemonstration in Berlstedt am vergangenen Sonntag, 9. August, nahmen mehrere Hundert radfahrerbegeisterte Einwohner teil. Vor diesen verkündeten der CDU-Fraktionsvorsitzenden im Thüringer Landtag, Mike Mohring, und die Sozialministerin Christine Lieberknecht den Start des Ausbaus der Radwege im Nordkreis für 2010. Dies hatte Mohring schon im Vorfeld der Veranstaltung bei einer Gesprächsrunde im Thüringer Verkehrsministerium abklären können.



In Abstimmung mit Ministerien und Landrat verkündete der Landtagsabgeordnete Mike Mohring, wie sich das Radwegenetz im Nordkreis des Weimarer Landes entwickeln soll.

Als erstes soll der Radweg von Berlstedt nach Neumark gebaut werden. Kostenumfang: etwa 170.000 Euro. Weitere drei Strecken sollen folgen, wenn die planungsrechtlichen Voraussetzungen geschaffen sind. Komplett sollen diese bis zum Jahr 2011 vorliegen. Mohring ist sich sicher, dass dann bis 2013 ein weiterer Ausbau-schritt gegangen werden kann. Als besondere Überraschung erklärte Mohring in Abstimmung mit dem Landrat des Kreises Weimarer Land, dass ein Radweg von Berlstedt nach Ottmannshausen zum Freibad gebaut werden soll: „Wenn der Kreistag grünes Licht gibt, können die Kinder sicher zum Freibad radeln.“

Nr. 76: FELT ÖTZTAL X-BIONIC Team – Seite 1

➔ Wir möchten den Breitensport fördern, indem wir Biker auch über die Grenzen hinweg miteinander verbinden (wie eine große Familie). Die Mitglieder können über eine Internetplattform kommunizieren, wir unterstützen die Mitglieder durch verschiedene Aktionen, Services und Events mit professioneller Betreuung. Dazu gehören Trainingscamps, Nachwuchsförderung, Ernährungsberatung, Ladies Day, Familienbetreuung, Leistungsdiagnostik und Produktberatung.

Kurze Projektbeschreibung:

- ➔ **Ziel:** Menschen aller Altersgruppen und Leistungsklassen zum gemeinsamen Spaß am Biken anzuregen
- ➔ **Bisherige Ergebnisse:** keine, da Start 2010
- ➔ **Finanzierung:** FELT, ÖTZTAL, X-BIONIC
- ➔ **Zeitraum:** 2010-2012

Ausführliche Beschreibung:

➔ Idee

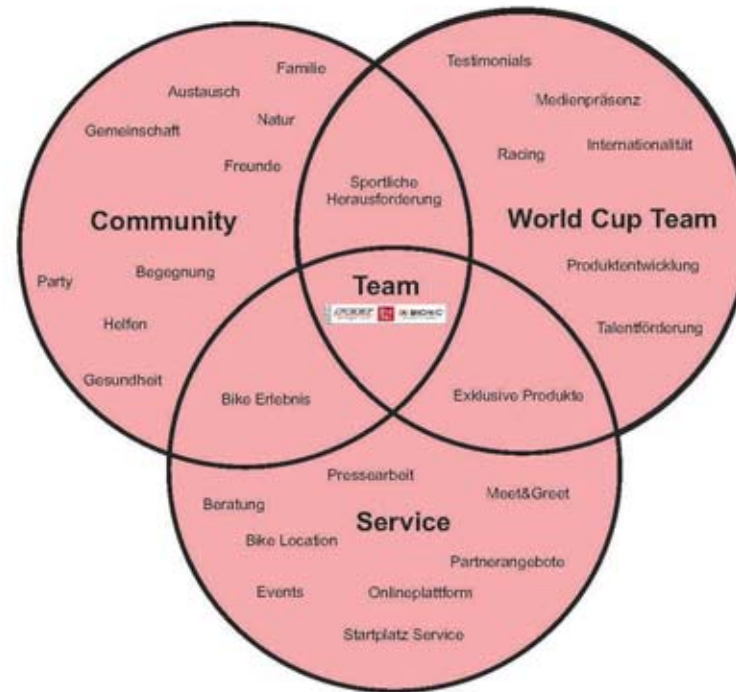
Entwicklung einer internationalen Community von Bikern aller Kategorien mit dem Ziel der größten organisierten Bike Family weltweit.

➔ Motivation für die Teilnehmer/Mehrwert

Dazugehören - weil ich...

- als Teil eines großen Teams den Spaß am Biken teilen, mich mit Bikern austauschen und das pure Bike-Erlebnis so noch intensiver erfahren
- den Service des Experten Teams nutzen, um mein Training und Umfeld noch effektiver zu gestalten
- exklusive Produkte neuester Technologie bekommen, die nur für Teammitglieder erhältlich sind
- die Partnerangebote nutzen und somit Geld sparen
- den Profis des World Cup Teams hautnah begegnen
- mir die besten Bike Locations vorgestellt werden
- mit dem Startplatz Service die Chance auf freie Start-

Der Mehrwert



plätze habe

- die Teamevents echte Highlights für jeden Biker sind
- oder besser WIR als Team in den Medien sichtbar sind
- mich einbringen kann und meine Meinung gefragt ist!

➔ Finanzieller Anreiz

Die Partner/ Sponsoren der Aktion stellen aus Ihrem jeweiligen Segment Leistungen oder Ware zu einer Team Sonderkondition zur Verfügung.

➔ Exklusive Produkte

Die Partner stellen spezielle Team Produkte zur Verfügung, die exklusiv und nur für Teammitglieder zugänglich sind. Mitglieder werden in den Test- und Entwicklungsprozess von Produkten (FELT, X-BIONIC) und Angeboten (ÖTZTAL) einbezogen, indem sie ein authentisches Feedback geben können.

➔ Can't buy Produkte

Meet & Greet mit den Profis aus dem FELT ÖTZTAL X-BIONIC Worldcup Team, Camp of Champions unter Profi Anleitung, etc. gehören zu den Produkten, die nicht käuflich



Nr. 76: FELT ÖTZTAL X-BIONIC Team – Seite 2

sind und limitiert verfügbar sind.

→ Services

Community Plattform für die Kommunikation von Teammitgliedern untereinander, Mechaniker Service beim Team Händler oder bei großen Events, Ernährungsberatung und Trainingsplanerstellung sind kostenlos verfügbar. Startnummerservice für verschiedene hochkarätige Bike-Events (kostenlose Startplätze) Fahrtechniktrainings und -camps mit professionellen Trainern Kids-Training für Kinder ab 5 Jahren

→ Fun & Family

In einer großen internationalen Gruppe integriert zu sein, die mit einheitlichem Outfit, an Events oder Reisen Spass am Radfahren miteinander teilt. Familienevents mit Kinderbetreuung und zielgruppenorientiertem Programm.

→ Media

Über die Kooperationsmedien werden Teilnehmer und regionale Teams vorgestellt und werden zum Gesicht für das Projekt.

→ Soziales

Unter der Maxime „Athleten für Athleten“ setzen wir uns intensiv für Sportler ein, die durch Unfall oder sonstige Schicksalsschläge ihre aktive Laufbahn beenden bzw. einschränken mussten und unterstützen diese auf dem Weg zurück zum Sport.

→ Location

Das Ötztal bietet für die Teammitglieder spezielle Bike-hotels an, die mit ausgebildeten Guides zielgruppen-gerechte Touren anbieten und optimale technische Rahmenbedingungen bieten (Bikekeller, Mechaniker-Service, Testräder, etc.). Mit der Area 47 entsteht derzeit ein spezieller Outdoor-Bike-Adventure Park, der Bike-angebote für die ganze Familie bietet und echtes Bike-

Erlebnis bietet.

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Wir bringen Personen aller Altersgruppen und Leistungsklassen zusammen, fördern diese im Bezug auf alle fahrradrelevanten Themen und machen so das Biken zu einem gemeinsamen Erlebnis innerhalb einer großen Gemeinschaft. Und dies darüberhinaus nicht nur in Deutschland, sondern grenzübergreifend weltweit.

Träger

→ FELT, ÖTZTAL, X-BIONIC

Info/Ansprechpartner

→ Jörg Scheiderbauer
Brücklesbünd 7
77654 Offenburg
0781 / 9664644
mail@scheiderbauer.com
www.felt-oetztal-xbionic.com



Nr. 77: Gründung „MV bike“ Netzwerk Radverkehr Mecklenburg-Vorpommern – Seite 1

➔ *MV bike ist ein kommunales Netzwerk im Mittelpunkt eines dichten Kooperationsmodells zur Bündelung der Kompetenzen und Mittel zur Förderung des Radverkehrs in Mecklenburg-Vorpommern. Weitere wesentliche Bestandteile ist die Einbindung des Landes, der Wissenschaft (Denkfabrik Fahrradverkehr der Hochschule Wismar/HWWI) und des ADFC. Inhaltlich ist MV bike Träger eines ständigen Kommunikationsprozesses zur gemeinsamen Problemlösung (direkter Austausch, Studien). Organisiert wird MV bike über eine bei der Denkfabrik angesiedelte Geschäftsstelle.*

Kurze Projektbeschreibung:

- ➔ **Ziel:** Netzwerk zur Verbesserung der Lösungskompetenzen der Kommunen als wesentliche Träger der Radverkehrspolitik
- ➔ **Bisherige Ergebnisse:** Gründung Sept. 2009/ drei Forschungsprojekte ab Nov. 2009
- ➔ **Finanzierung:** kommunale Umlage/ Projekte
- ➔ **Zeitraum:** seit Oktober 2009

Ausführliche Beschreibung:

➔ MV bike wurde am 21.09.2009 anlässlich einer Radverkehrskonferenz in Schwerin von 61 Kommunen (8 Landkreise, 6 Kreisfreie Städte, 29 Ämter und 18 amtsfreie Gemeinden) gegründet. Damit sind von der größten Stadt im Land bis zum am dünnsten besiedelten Amt alle kommunalen Strukturen und Erfahrungen vertreten. In MV bike sind 61 Prozent der Einwohner des Landes, 64 Prozent der Schüler und 62 Prozent der über 50jährigen erfasst. Auslöser für MV bike und das neue Kooperationsmodell Radverkehr in Mecklenburg-Vorpommern ist die Notwendigkeit einer Neuausrichtung der Radverkehrspolitik. Radverkehrspolitik ist mehr als Radwegbau an Bundes- und Landesstraßen oder Förderung touristischer Radrouten. Der 2. Fahrradbericht der Bundesregierung

konstatiert, dass eine dauerhafte und wirtschaftlich effiziente Förderung des Radverkehrs nur gelingt, wenn die Qualität der Kooperation auf und zwischen allen Ebenen nachhaltig gewährleistet werden kann.

Die Förderung des Radverkehrs ist vorrangig eine Aufgabe der Kommunen. Eine tragfähige Radverkehrspolitik ist ohne ihre Unterstützung nicht möglich. Erfahrungen in der Zusammenarbeit mit kommunal Verantwortlichen zeigen jedoch, dass Vorhaben oft daran scheitern, dass kaum Kenntnisse über Umsetzungsmöglichkeiten und -probleme vorhanden sind. Hierin liegt ein höheres Hindernispotential einer erfolgreichen Radverkehrspolitik als in der nur schrittweise umsetzbaren Radwegebaustruktur.

Dies legt Angebote für Information und Weiterbildung, für Kooperation und Öffentlichkeitsarbeit an die kommunale Ebene nahe. Trotz Knappheit der Mittel sind die Kommunen bei entsprechender Hilfestellung zu erheblichen Leistungen für den Radverkehr bereit.

Ausgehend vom Vorbild der AGFS in Nordrhein-Westfalen wurde eine für eine strukturschwache Region praktikable Form gewählt. Die Stärke struktur- und damit auch finanzschwacher Regionen liegt in der Kommunikation und Information – wenn dies in einem strukturierten eigenständigen Prozess organisiert wird.

Aufgrund der äußerst unterschiedlichen Voraussetzungen – von der einzigen Großstadt bis zu einem Amt mit nur 36 Einwohnern/qkm und 105 Ortsteilen – ist im Land eine Orientierung an vorhandener Qualität wie in der AGFS

nicht zielführend. MV bike organisiert den Qualitätsprozess. Das Besondere an MV bike ist daher der Prozesscharakter als wesentliches Element. Probleme werden im direkten Dialog kommuniziert oder über die Denkfabrik und die dort angesiedelte Geschäftsstelle aufbereitet und in Projekte gefasst. Aus den Mitgliedskommunen werden Arbeitsgruppen gebildet und die Ergebnisse wiederum an alle kommuniziert. Größere Fragestellungen werden in Studienprojekten gebündelt. So sind bereits die BMVBS-geförderten Studien „Radverkehrsförderung & städtebauliche Gestaltung“ und „Radverkehr in Parks“ sowie eine vom Land finanzierte INTERREG-Vorstudie zur Pedelec-Problematik von der Denkfabrik organisierte MV bike-Projekte.

Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

➔ Mit der Gründung von MV bike haben die Kommunen in Mecklenburg-Vorpommern einen neuen und ambitionierten Weg beschritten. Netzwerk als Organisationsprinzip, Prozesscharakter als Aktionsform und wissenschaftliche Begleitung zur Optimierung der Ergebnisse. Bereits jetzt ist eine – über die Radinfrastrukturproblematik deutlich hinausgehende – verstärkte Aufmerksamkeit für den Radverkehr in den Kommunen feststellbar. Dies schließt die mit der Kooperation einhergehende Wahrnehmung neuer Partner über die eigene Region hinaus ein. MV bike ist geeignet, auch in anderen Regionen der Bundesrepublik übernommen zu werden.

Träger

- ➔ Geschäftsstelle: Denkfabrik Fahrradverkehr Hochschule Wismar



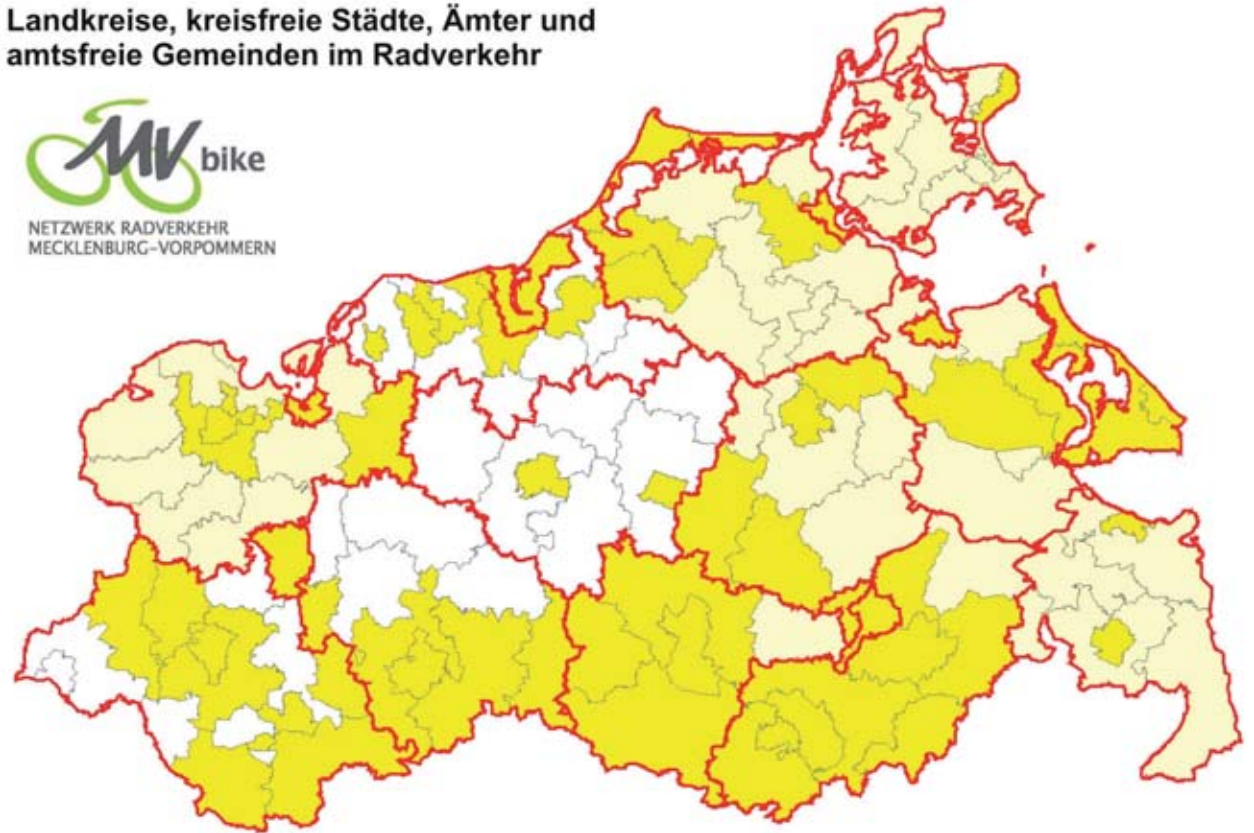
Nr. 77: Gründung „MV bike“ Netzwerk Radverkehr Mecklenburg-Vorpommern – Seite 2

Info/Ansprechpartner

➔ Prof. Udo Onnen-Weber
Hochschule Wismar, Fakultät Gestaltung
PF 1210
23952 Wismar
03841 / 753495
udo.onnen-weber@hs-wismar.de

➔ Bernd Sievers
Ministerium für Verkehr, Bau und
Landesentwicklung MV
Schlossstr. 6-8
19055 Schwerin
0385 / 588 8243
bernd.sievers@vm.mv-regierung.de

Landkreise, kreisfreie Städte, Ämter und
amtsfreie Gemeinden im Radverkehr



Grafik: Oberste Landesplanungsbehörde MV; 09/2009

